



# Trafikstrategi för Falköpings kommun

Typ av styrdokument	Strategi
Beslutsinstans	Kommunfullmäktige
Fastställd	KF 2022-09-26
Diarienummer	KS 2022/00079
Giltighetstid	Gäller från den 26 september år 2022 och tills vidare
Dokumentet gäller för	Samtliga nämnder och förvaltningar
Dokumentansvarig	Utvecklingsledare infrastruktur
Tidpunkt för aktualitetsprövning	Mandatperiodsskifte

# Innehåll

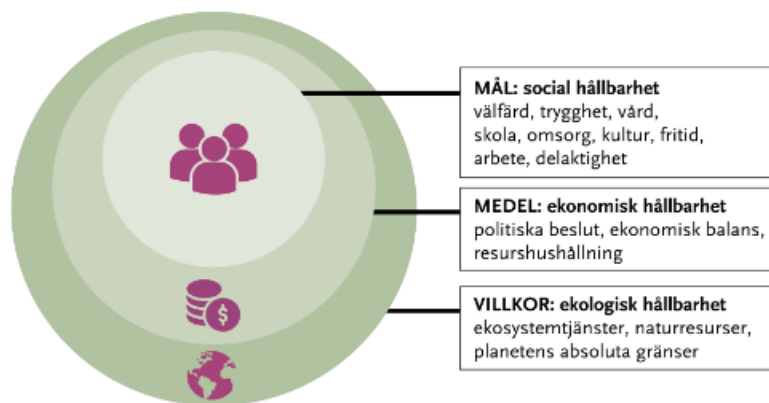
Bakgrund .....	3
Mål och vision .....	4
Fokusområden med ställningstaganden.....	4
Fokusområde 1	
- Infrastruktur med hållbara flöden.....	5
Tydligt och väl kommunicerat vägnät som styr trafiken.....	6
Effektiv lokalisering och styrning av godstransporter.....	7
Stadsutveckling runt kollektivtrafiken .....	8
Accelererad omställning till fossilfria fordon.....	9
Fokusområde 2	
- Hållbart resande i såväl tätort som på landsbygd.....	10
Prioritering av gång-, cykel och kollektivtrafik inom tätorterna.....	11
Hållbart stråk resecentrum – centrum – Ållebergs center .....	11
Gång- och cykelleder till eller mellan mindre tätorter .....	12
Attraktiv kollektivtrafik i viktiga pendlingsstråk .....	13
Regelbunden stadstrafik för hela Falköpings tätort.....	14
Fokusområde 3	
- Trafiksäkerhet och trygghet för ökad rörlighet .....	15
Trygga allmänna platser .....	16
Säkra stråk för gång och cykel .....	16
Trafik på oskyddade trafikanters villkor .....	17
Trafiksäkerhet för barn och ungdomar .....	18
Beteendepåverkan för trafiksäkerhet och hållbart resande.....	19
Fokusområde 4	
-Tillgänglig och attraktiv stad.....	21
Inkluderande planeringsprocesser .....	22
Funktionella och attraktiva gaturum.....	22
Effektiv och tidsreglerad bilparkering.....	23
Lättillgänglig och säker cykelparkering .....	24
Genomförande .....	26
Uppföljning.....	26

# Bakgrund

Trafiksystemet står inför stora utmaningar. För att undvika katastrofala effekter av klimatförändringar behöver även trafiksystemet ställas om och bli koldioxidneutralt. För att möta utmaningarna och ge vägledning i kommunens planeringsarbete beslutades genom kommunens verksamhetsplan att ta fram en trafikstrategi, vilket också anges i översiktsplanen. Strategin pekar ut riktningen för trafikens utveckling och blir på så sätt ett stöd vid kommande prioriteringar och avvägningar. Trafikstrategin är en del av kommunens långsiktiga planering och tar hänsyn till andra relevanta styrdokument, så som översiktsplanen och klimatstrategin. Långsiktigheten medför att det är en övergripande strategi som sedan ligger till grunden vid framtagandet av handlingsplaner med mer konkreta åtgärder.

Falköpings kommun strävar efter ett transportsystem som skapar ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i samklang med de globala hållbarhetsmålen och kommunens vision om ”det goda livet”. I visionen uttalas att kommunen ska driva en förändringsprocess där kommunen går före i utvecklingen av ett hållbart samhälle, där våra resurser används medvetet och balanserat. De tre hållbarhetsdimensionerna och kommunens vision är väl förankrade i trafikstrategin. Trafikens miljöpåverkan, befolkningens resbehov, transporternas centrala funktion för både näringslivet och besökare samt olika samhällsgruppers mobilitet har varit viktiga faktorer.

Trafikstrategins utgångspunkt är att alla trafikslag behövs för att tillgodose kommunens olika rese- och transportbehov, men att de har olika styrkor och funktioner. En grundtanke som genomsyrar hela dokumentet är därför att göra det lätt att välja och kombinera ”rätt transportmedel för rätt resa och syfte”. Ungefär en fjärdedel av kommunens befolkning bor på landsbygden och ungefär tre fjärdedelar bor i tätorterna – samtliga ska kunna nå sina resmål, men troligt används olika kombinationer av transportslag. Nulägesanalysen visade att det redan finns god tillgänglighet för bil i hela kommunen, men förbättringspotential för övriga trafikslag. Grundtanken är därför att fokus i kommunens arbete läggs på att skapa lika goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel för att jämna ut spelplanen liksom att jobba för en större andel hållbara resor som gynnar både miljön och folkhälsan.



## Mål och vision

Ett attraktivt, hållbart och jämlikt trafiksystem med goda regionala kommunikationer bidrar till att alla ska kunna leva det goda livet i Falköpings kommun. Det ska vara lätt att välja rätt transportmedel för sin resa och dess syfte. Genom prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik främjas ett klimatsmart och trafiksäkert vardagsresande.

## Fokusområden med ställningstaganden

På övergripande nivå gör Falköpings kommun ställningstagandet att alla transportslag behövs för att möta kommunens olika transport- och resebehov, men, att det ska vara lätt att kombinera olika trafikslag.

Trafikslagen har olika funktioner och olika styrkor som ska tas tillvara för att tjäna invånarna, besökarna och näringslivet på bästa sätt:

- Gång är starkast på korta distanser och utgör ett självklart val för kortare turer eller som länken mellan de andra trafikslagen.
- Cykeln är traditionellt starkast för korta, medellånga resor och med en el-cykel eller liknande kan distansen utvidgas.
- Kollektivtrafiken är starkast på medellånga till längre distanser och under högtrafik, exempelvis för arbets- och skolpendling. Kollektivtrafiken är samtidigt viktig för dem som inte har tillgång till bil då den garanterar bastillgänglighet.
- Bilen är starkast på längre distanser och fyller en viktig funktion, speciellt på landsbygden om där saknas kollektivtrafik. Den erbjuder flexibilitet i resandet och kan vara att föredra när det gäller att transportera föremål.

Sammantaget ska kommunens planeringsarbete ta tillvara de olika trafikslagens respektive styrkor och göra det lätt för invånare, besökare och näringsliv att välja och kombinera rätt transportmedel för rätt resa och syfte. Som stöd för arbetet har kommunen formulerat ett antal ställningstaganden inom fyra fokusområden:



Fokusområde 1 - Infrastruktur med hållbara flöden



Fokusområde 2 - Hållbart resande i såväl tätort som på landsbygd



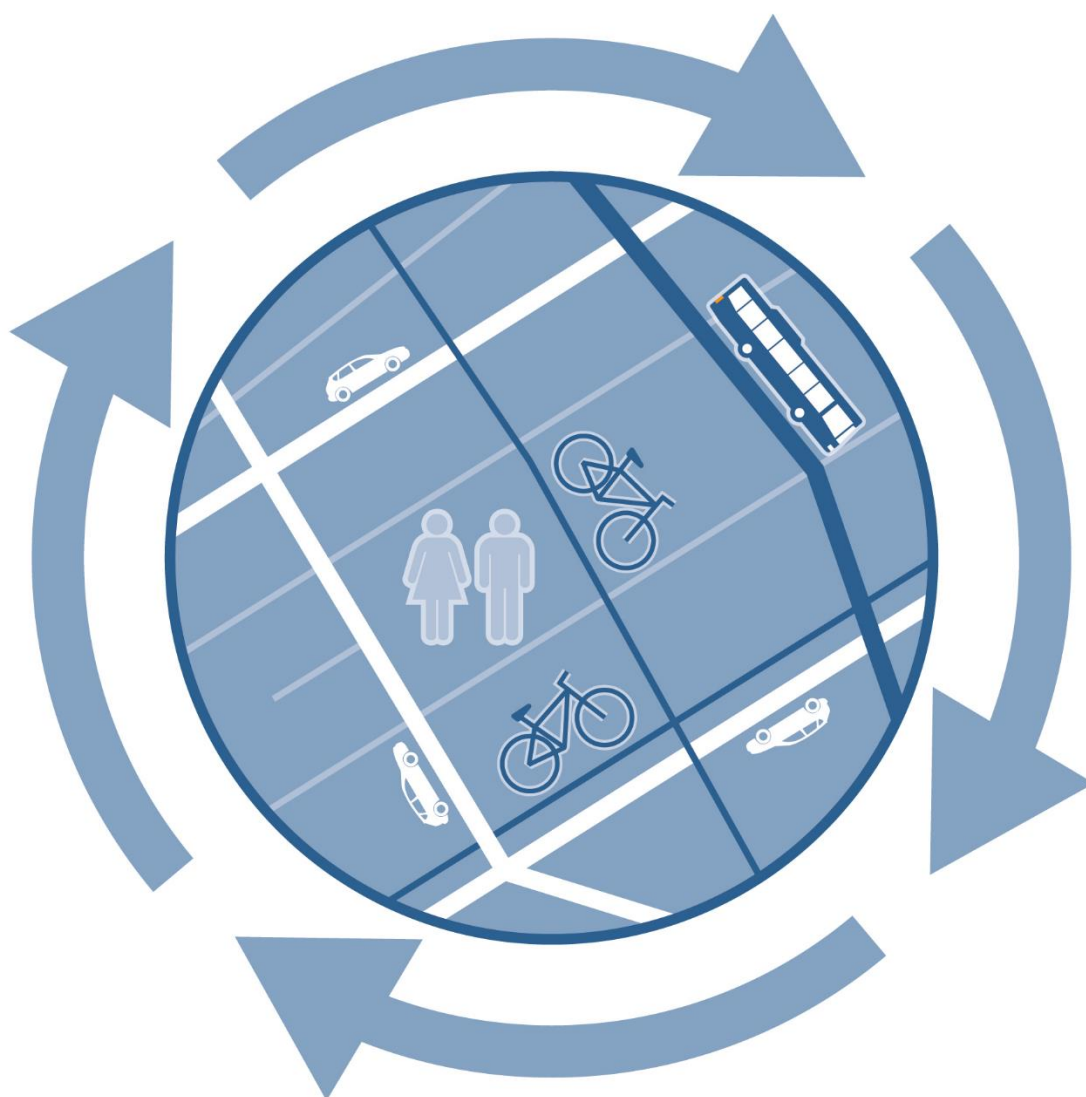
Fokusområde 3 - Trafiksäkerhet och trygghet för ökad rörlighet



Fokusområde 4 - Tillgänglig och attraktiv stad

## Fokusområde 1

### - Infrastruktur med hållbara flöden





## **Tydligt och väl kommunicerat vägnät som styr trafiken**

Hela kommunen ska knytas samman av ett tydligt och väl kommunicerat vägnät som styr trafiken till vägar som passar både fordonet och resans syfte.

### **Kommunen vill uppnå:**

Genomfartstrafik och tyngre fordon ska ledas till för detta lämpliga kommunala gator eller till de statliga vägarna. Lokalgatorna är främst till för fordon med start eller mål i området, inte för genomfartstrafik. För att styra trafiken på ett bra sätt ska det vara smidigt att köra på huvudgatorna som har god framkomlighet medan lokalgator präglas av lägre hastigheter där det är svårt att exempelvis ta en genväg genom ett bostadsområde. Huvudgatorna har en renodlad trafikfunktion där transportrum eftersträvas, vilket betyder rum för enbart motorfordonstrafik med högre hastigheter och färre utfarter. Här är gång- och cykelbanor på ett bekvämt och tryggt sätt separerade och korsningspunkterna mellan de oskyddade trafikanterna och den övriga trafiken är minimerade.

Passande åtgärder görs för att skapa restidsförkortningar på huvudgator och viktiga statliga vägar med mycket godstransporter medan hastighetssänkande åtgärder eller barriärer för biltrafik görs på lokalgatorna i form av till exempel anpassad hastighet, avsmalningar, farthinder och pollare. Skyltning av viktiga målpunkter på såväl gator som på gång- och cykelbanor ska användas för att kommunicera rekommenderade rutter och göra det lätt att hitta rätt. För gående och cyklister kan vägvisning med fördel göras med avstånds- och tidsangivelser.

### **Kommunen arbetar med att:**

- identifiera prioriterade sträckor i vägnätet som förbättrar kopplingen till viktiga regionala och inomkommunala målpunkter samt åtgärda det kommunala vägnätet vid behov eller verka för att de byggs ut av Trafikverket när det omfattar det statliga vägnätet.
- utföra påverkansarbete för en förbättrad vägstandard på statliga och enskilda vägar på landsbygden mellan kommunens tätorter och andra viktiga målpunkter.
- kontinuerligt se över trafikflöden och de utpekade huvudgatorna inom tätorterna för att allt eftersom inkludera nya exploateringar när staden växer.
- kontinuerligt komplettera där vägvisning saknas eller förändra den befintliga vägvisningen till viktiga målpunkter i kommunen för att styra trafiken rätt vilket också inkluderar gång- och cykelbanenätet.
- Inventera och komplettera befintlig skyltning till samåknings- och pendelparkeringar för att minska söktrafiken.

- identifiera lokalgator som belastas av genomfartstrafik eller fortkörning och utreda passande åtgärder för att styra genomfartstrafik till huvudgatorna och sänka farten på lokalgatorna.



### **Effektiv lokalisering och styrning av godstransporter**

Verksamheter med tunga transporter ska i första hand lokaliseras till ytterområden med bra anslutning till statlig väg och logistikcenter, så som Skaraborg Logistic Center, för att gynna effektiva godstransporter och minska omgivningspåverkan.

#### **Kommunen vill uppnå:**

Ställningstagandet gäller för verksamheter med ett större antal tunga transporter eller trafikintensiva verksamheter. Principen gäller huvudsakligen när nya verksamheter ska lokaliseras eller befintliga verksamheter utvidgas. Omlokaliseringar kan dock också vara relevanta om det passar för den aktuella verksamheten. Vid lokalisering ska hänsyn tas till att tyngre transporter ska ha nära och bra anslutning till huvudvägnätet och till statlig väg samt hur de kan ledas till det utpekade strategiska vägnätet för tyngre transporter. Negativ områdespåverkan för boende- och vistelsemiljöer kan då minskas. För den kommunala verksamhetens räkning kan samordnad varudistribution vara ett alternativ för att minska behovet av godstransporter överlag.

#### **Kommunen arbetar med att:**

- i översiktsplanen peka ut strategiskt vägnät och företagsområden i gynnsamma lägen samt fortlöpande föra en dialog kring omlokaliseringsmöjligheterna med verksamheter som idag ligger i ogynnsamma lägen.
- utreda vilka rutter som får ökad tung trafik kopplat till utvecklingen av logistikcentret och trafikintensiva verksamheter samt utreda om genomfarter i centrala delar eller närliggande lokalgatunätet riskerar att belastas.
- utreda om möjligheterna till samordnad varudistribution för den kommunala verksamheten har förbättrats så att det är ett konkurrenskraftigt alternativ.





## **Stadsutveckling runt kollektivtrafiken**

Nya bostadsområden, handelsområden och verksamheter ska i första hand lokaliseras nära tåg- eller bussförbindelser för en hållbar och jämlik tillgänglighet.

### **Kommunen vill uppnå:**

Principen gäller för större bostadsområden inom tätorterna, inte för glesare bebyggelse eller enskilda gårdar på landsbygden. Ny bebyggelse lokaliseras, i den mån det går, nära befintliga kollektivtrafikförbindelser eftersom det är samhällsekonomiskt mest fördelaktigt att nyttja redan befintlig infrastruktur istället för att bygga ny. Stadsutveckling runt kollektivtrafiken främjar inte bara hållbara resor utan också ett jämlikt trafiksystem, där även de som inte har råd eller som väljer att inte äga bil erbjuds god tillgänglighet.

Om det inte finns tillräckligt med exploaterbar mark nära tågstationer och busshållplatser eftersträvas att nya bussförbindelser finns på plats så tidigt som möjligt för nya områden, helst när de första flyttar in eller börjar arbeta där. Med nära menas ett gångavstånd på maximalt 600-800 meter, eller som mest cirka 7-10 minuters promenad. Kommunen ansvarar i första hand för att infrastrukturen byggs för kollektivtrafiken och att kollektivtrafiken har goda förbindelser med gång- och cykelvägnätet. Regionen genom Västtrafik ansvarar för att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik.

### **Kommunen arbetar med att:**

- i första hand lokalisera nya områden så god tillgänglighet till tåg- eller bussförbindelser uppnås vid beslut kring framtida stadsutvecklingsområden.
- säkerställa dialog med Västtrafik så att kollektivtrafikens förutsättningar ingår i planhanteringen för nya exploateringar redan i tidiga skeden så konflikter i senare planeringsstadier och i utformningsfaserna undviks.
- verka för att Västtrafik utvidgar busstrafiken tidigt till nya utbyggnadsområden, gärna så att den är på plats när det nya området har inflyttning eller verksamhetsstart.
- säkerställa att gång- och cykelvägnätet har goda förbindelser till och från tågstationer och övrig kollektivtrafik.



## **Accelererad omställning till fossilfria fordon**

Kommunen ska aktivt stötta och engagera näringsliv och andra aktörer till att skapa förutsättningar för en omställning till fossilfria fordon i samhället där kommunens verksamheter föregår med gott exempel.

### **Kommunen vill uppnå:**

Kommunen ska utifrån sina möjligheter verka för att näringsliv och andra aktörer bygger infrastruktur för fossilfria fordon vid viktiga målpunkter. Lika viktigt är det att kommunen driver på fastighetsägare att sätta upp laddplatser eller ordna bil- och cykelpooler för hyresgästerna, samt att engagera näringslivet och andra aktörer att ställa om till fossilfria fordon. Kommunen ska föregå med gott exempel och bygger utefter behov infrastruktur för fossilfria fordon till de egna verksamheterna. Den kommunala fordonsflottan ska successivt bli helt oberoende av fossila bränslen. I den takt det är möjligt gäller målet alla personbilar, arbetsmaskiner och andra fordon som ägs eller leasas av kommunen.

Kommunens anställda uppmuntras att använda hållbara transportmedel i tjänsten vilket ligger i linje med Policy för möten och resor. För att underlätta omställningen ska kommunen som exempel tillgängliggöra tjänstecyklar, erbjuda förmånscyklar, subventionera kollektivtrafikkort eller införa ellådcyklar inom lämpliga delar av den kommunala verksamheten. I upphandlingar av varor och tjänster som kräver omfattande transportarbete ska successivt strängare klimatkrav ställas på transportererna, med målet att alla samhällsbetalda transporter ska vara fossilfria 2030.

### **Kommunen arbetar med att:**

- ta fram en laddinfrastrukturplan för utomstående aktörer och för den egna verksamheten.
- aktivt stötta näringsliv och fastighetsägare i utvecklingen mot att möjliggöra användandet av fossilfria fordon för deras anställda, kunder eller hyresgäster.
- fossilfria fordon successivt köps in eller leasas till den kommunala verksamheten allt eftersom det är möjligt.
- kontinuerligt följa upp kommunens Policy för möten och resor.
- definiera varor och tjänster som kräver omfattande transporter och successivt öka klimatkraven i upphandlingarna av dessa.

## Fokusområde 2

- Hållbart resande i såväl tätort som på landsbygd





## **Prioritering av gång-, cykel och kollektivtrafik inom tätorterna**

Gång-, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras för resor inom kommunens tätorter vilket i första hand görs genom prioritet i korsningar, genare stråk och ökat utrymme i gaturummet.

### **Kommunen vill uppnå:**

Sedan långt tillbaka har biltrafiken varit prioriterad i gaturummet. Kommunen ska framåt arbeta för att gång, cykel och kollektivtrafiken blir ett enkelt alternativ till bilen inom tätorterna där avstånden i regel är korta. Inom Falköpings tätort ska det finnas ett sammanhängande och gent gång- och cykelvägnät med starka och väl kommunicerade huvudstråk och i övriga tätorter prioriteras utpekade skolvägar. I huvudstråket och de utpekade skolvägarna ges gång och cykel prioritet och säker passage i korsningar. Vid ny-, till- och ombyggnad av kommunens infrastruktur ska genare väg med färre hinder och bättre bytesmöjligheter för dem som kombinerar gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras samtidigt som de ges ökat utrymme i gaturummet.

En beprövad och kostnadseffektiv metod som kan tillämpas i syfte att göra gång, cykel och kollektivtrafik konkurrenskraftigare är att planera genare väg för dessa trafikslag jämfört med biltrafiken. Här leds biltrafiken runt på huvudgatorna och genomfartsmöjligheter på lokalgatorna stängs eller görs mindre attraktiva genom hastighetssänkande åtgärder medan gående, cyklister och om möjligt även bussarna får en genare förbindelse. Bussar kan ges signalprioritet i korsningar med höga flöden och i övrigt eftersträvas gena stråk.

### **Kommunen arbetar med att:**

- ta fram en gång- och cykelpolicy som syftar till att kartlägga och åtgärda viktiga stråk för gång och cykel där resultaten följs upp regelbundet genom att exempelvis upprätta cykelbokslut som redovisas i berörd nämnd.
- regelbundet genomföra flödesmätningar för alla trafikslag, inklusive gående och cyklister, vid viktiga kopplingar och knutpunkter med kontinuerliga mätstationer eller med periodiska mätningar för att kunna rikta resurserna effektivt.
- genomföra resvaneundersökning efter regelbundet intervall för att följa upp utvecklingen vad gäller att öka andelen hållbara resor.



## **Hållbart stråk resecentrum – centrum – Ållebergs center**

Resecentrum – centrum – Ållebergs center är viktiga målpunkter som ska kopplas samman i ett stråk som gör det gent, snabbt och lätt att förflytta sig till fots, på cykel och med kollektivtrafiken.

**Kommunen vill uppnå:**

Tillgängligheten med bil till de tre målpunkterna är redan god och därför behöver den inte förbättras ytterligare. Vad gäller gång, cykel och kollektivtrafiken fungerar stråket mindre bra i nuläget och dessa trafikslag behöver bättre förutsättningar för att kunna bli ett attraktivare alternativ till bilen. Stråket mellan målpunkterna måste förstärkas och tydliggöras samt att tillgängligheten och trafiksäkerheten för gång, cykel och kollektivtrafik mellan målpunkterna förbättras.

**Kommunen arbetar med att:**

- ta fram en visions- och handlingsplan för stråket.

**Gång- och cykelleder till eller mellan mindre tätorter**

Satsningar på gång- och cykelleder för de mindre tätorterna görs utifrån bedömd nyttjandepotential, vilket kan innebära enklare cykelleder utanför statliga vägar eller gång- och cykelbanor utmed statliga vägar.

**Kommunen vill uppnå:**

Fördelen med gång- och cykelbanor utmed statliga vägar är att Trafikverket har väghållaransvar och ansvarar för drift och underhåll. Nackdelen är långa ledtider och ofta höga byggkostnader. För att kunna bygga gång- och cykelbanor utmed statlig väg krävs att de lyfts upp av Kommunalförbundet för att inkluderas i regional infrastrukturplan där de sedan konkurrerar om en begränsad budget som ska fördelas mellan alla regionens kommuner. Om cykelförbindelser till mindre tätorterna ska bli verklighet inom en rimlig framtid krävs därför att kommunen satsar på alternativa lösningar för att bygga egna gång- och cykelleder.

Fokus ska ligga på de gång- och cykelförbindelser till och mellan mindre tätorter som har störst nyttjandepotential och där en sträckning utmed eller utanför statliga vägar är genomförbart. Här bör hänsyn tas till att elcykeln utökar det acceptabla cykelavståndet. När gång- och cykelleder byggs utanför statliga vägar kan en sträckning längs med tåglinjer och luftburna elledningar vara en möjlighet med hänsyn till markåtkomsten. För gång- och cykelleder utanför statlig väg kan delvis lägre standard väljas, vilket kan betyda mindre bredd, ingen asfalt eller belysning och inte heller vinterväghållning. De förbindelser som har högre chanser att byggas utmed statlig väg eller förbindelser där kommunala gång- och cykelleder inte är genomförbara läggs istället som förslag att lyftas till regional infrastrukturplan.

### **Kommunen arbetar med att:**

- utreda möjligheten med gång- och cykelleder av enklare standard utan belysning och vinterväghållning som anläggs utanför Trafikverkets vägområde, när kommunen vill möjliggöra utbyggnad av gång- och cykelmöjligheter i snabbare takt.
- långsiktigt arbeta med Kommunalförbundet så att Falköpings angivna gång- och cykelbanor utmed statliga vägar lyfts upp för prioritering i regional infrastrukturplan.
- ta fram en nyttjandepotentialstudie över vilka sträckor där gång- och cykelbanor alternativet enklare cykelleder är rimliga att bygga ut utanför tätorterna utifrån förväntat antal cyklister i förhållande till kostnaden och som pekar ut vilka sträckor som bör byggas av Trafikverket respektive kommunen.



### **Attraktiv kollektivtrafik i viktiga pendlingsstråk**

Kommunens viktiga pendlingsstråk ska stärkas genom att möjligheten till byten med tåg och bussar förbättras för en attraktiv kollektivtrafik med regelbundna och täta turer.

### **Kommunen vill uppnå:**

Viktiga pendlingsstråk enligt SCB är i första hand stråken till och från Skövde, Skara och Tidaholm, men även Ulricehamn, Lidköping, Vara, Jönköping och Göteborgsregionen. ”Hela resan”-perspektivet är avgörande för en attraktiv kollektivtrafik, vilket inte enbart inkluderar själva tåg- eller bussresan utan också vägen till och från tågstationen eller busshållplatsen samt väntetiden. För att kunna gå eller cykla till tågstationer och busshållplatser inom tätorterna på ett tryggt och säkert sätt krävs gång- och cykelbanor eller trafiksäkra vägar med lite trafik, bra siktförhållanden och lägre hastigheter.

Vid hållplatsen eftersträvas väderskydd, sittplatser, information om avgångar och cykelparkeringar med möjlighet till ramlåsning. För att göra det enklare att kombinera bil och kollektivtrafik ska antalet pendelparkeringar balanseras efter behovet. De goda kommunikationsmöjligheterna som Falköping har i egenskap av järnvägsknut för Västra stambanan och Jönköpingsbanan är en av kommunens största styrkor och ska utnyttjas till fullo. Stationsorterna Floby, Falköpings tätort och Stenstorp ska vara trygga att visstas på. De ska ha hög vistelsekvalitet och allmänt god standard, bra gång- och cykelförbindelser samt möjlighet att parkera cykeln på ett säkert sätt.

**Kommunen arbetar med att:**

- inventera de tre stationsområdena och samverka med de parter som berörs för att vidta åtgärder i miljön som hanterar identifierade brister och bidrar till ökad trivsel.
- inventera anslutningar för gång och cykel till tågstationerna och busshållplatserna inom tätorterna och åtgärda osäkra platser.
- verka gentemot Västtrafik för regelbundna och täta avgångar och optimerade bytestider mellan tåg och buss till viktiga pendlingsmål (som exempelvis Skaraborgs sjukhus).
- samverka med Västtrafik för en förbättrad standard vid busshållplatserna som ligger utanför tätorterna.
- samverka med Västtrafik för att hitta rätt placering för pendelparkeringar och att bygga ut nya när behovet uppstår.

**Regelbunden stadstrafik för hela Falköpings tätort**

Regelbunden stadstrafik ska nå hela Falköpings tätort, även sett utifrån den växande tätorten.

**Kommunen vill uppnå:**

Stadsbusslinjenätet ska successivt utvidgas och optimeras i takt med att tätorten expanderar. Stadstrafiken ska vara tillförlitlig och ha tillräckligt täta avgångar för att upplevas som en attraktiv resmöjlighet, även när en avgång missas. Målsättningen är att den ska ha gena linjer med god framkomlighet på hela linjesträckningen. Om möjligt ska region- och stadstrafiken samspela inom tätorten så att högre turtäthet uppnås med befintliga resurser.

**Kommunen arbetar med att:**

- föra en dialog med Västtrafik och verka för en anpassning av stadstrafiken till viktiga målpunkter allt eftersom tätorten växer.
- tillsammans med Västtrafik och trafikoperatören detaljstudera och sedan utföra de åtgärder för bättre bussframkomlighet som identifierades i kommunens utredning *Plan för ökad andel hållbara resor*.

### Fokusområde 3

- Trafiksäkerhet och trygghet för ökad rörlighet







## **Trygga offentliga platser**

För att minska de upplevda hindren för att gå, cykla och resa kollektivt ska kommunen verka för ökad trygghet på offentliga platser.

### **Kommunen vill uppnå:**

En del i att medborgarna ska kunna gå, cykla och åka kollektivt är att det ska kännas tryggt att röra sig. Alla ska kunna känna tryggheten i att röra sig fritt i kommunen, vilket är extra viktigt för dem som inte har egen bil. För att den upplevda tryggheten ska anses som god är det viktigt att det finns bra belysning, att sikten är god, att andra människor rör sig i närheten samt att det är helt och rent i omgivningen.

### **Kommunen arbetar med att:**

- kartlägga vilka platser inom kommunens rådighet som upplevs som otrygga och sedan genomföra trygghetsskapande åtgärder.
- aktivt samverka med och engagera aktörerna för övriga offentliga platser där kommunen inte har rådigheten.
- se över var belysning saknas utmed kommunala gång- och cykelbanor och komplettera där det behövs.



## **Säkra stråk för gång och cykel**

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska de i första hand separeras från biltrafiken på trafikintensiva gator, samt att passager och korsningar görs säkrare.

### **Kommunen vill uppnå:**

Gång- och cykelstråk ska ha god standard, vara gena och ha enhetlig utformning så att de är lätta att känna igen och naturliga att använda. Det ska finnas god belysning på gång- och cykelbanorna för att öka tryggheten, särskilt där de inte ligger i direkt anslutning till en upplyst gata. Gående och cyklister ska i första hand vara separerade från biltrafiken på trafikintensiva gator och för att minska risken för konflikter bör gående också separeras från cyklisterna. Korsningar eller cirkulationsplatser där cykelbanan plötsligt tar slut och cyklisterna hänvisas till övergångställen för gående eller bilkörfält för att kunna passera utgör en stor säkerhetsrisk och ska undvikas.

Nya korsningar eller cirkulationsplatser byggs med upphöjda övergångsställen och cykelpassager i stråk för studie- och yrkespendling eller, om det bedöms lämpligare, med cykelöverfarter vilket innebär att biltrafiken har väjningsplikt också mot cyklister. Befintliga korsningar och cirkulationsplatser åtgärdas i kontinuerlig takt genom anläggning av mittrefuger, god belysning och hastighetssänkande åtgärder.

Beläggningen ska vara av så god kvalitet att gående och cyklister upplever det som bekvämt och säkert att gå och cykla. Hög kvalitet på drift och underhåll av huvudstråken ska säkerställas. Driften ska ha så hög prioritet att det går att gå och cykla året om och prioriteringslista för vinterunderhåll ska ge gång- och cykelstråken minst samma prioritet vid snöröjning som gatorna. Lika viktig är kvaliteten på beläggningen, drift och underhåll för att minimera risken för halk- och fallolyckor.

#### **Kommunen arbetar med att:**

- kartlägga korsningspunkter där gång- och cykelbanenätet korsar bilvägar och som idag inte är trafiksäkra samt ta fram en prioriteringslista över de platser som behöver åtgärdas.
- fortsatt bygga ut gång- och cykelbanenätet samt infrastrukturen så att alla gång- och cykelbanor i tätorterna får god belysning.
- regelbundet analysera cykelvägarnas behov av asfaltering, drift och underhåll.



#### **Trafik på oskyddade trafikanters villkor**

På bostadsgator, i centrum och på andra platser där många rör sig ska trafiken framföras med anpassade hastigheter för att öka trafiksäkerhet och livskvalitet.

#### **Kommunen vill uppnå:**

Vid en trafikolycka är kollisionshastigheten den mest avgörande faktorn för oskyddade trafikanter. Därför handlar trafiksäkerhetsarbete i tätort mycket om biltrafikens hastighet där hastigheten ska spegla gatornas funktion. Enligt SKR och Trafikverkets handbok *Rätt fart i staden* ska lokalgator inom tätorter vanligtvis anses vara mjuktrafikrum och därmed präglas av låga hastigheter samt goda möjligheter att korsa körbanan. Platser där särskilt många oskyddade trafikanter eller barn och unga rör sig, såsom centrala shoppinggator eller mindre gator framför skolentréer, ska klassas som integrerat frirum

i vilket fotgängare och cyklister prioriteras. För att hålla god kvalitetsnivå ska hastighetsbegränsningen bestämmas utifrån om det är ett mjuktrafikrum eller ett integrerat trafikrum.

För att hastighetsgränserna ska efterlevas måste gatorna ha rätt utformning. Hastighetssänkande åtgärder ska användas vid behov. Det kan handla om avsmalningar av körbanan, upphöjda övergångsställen och cykelpassager, förhöjda korsningar, fartgupp eller cirkulationsplatser. För att uppnå önskade hastighetsnivåer behövs även en effektiv och problemorienterad hastighetsövervakning inom vägnätet.

#### **Kommunen arbetar med att:**

- ta fram en hastighetsplan för tätorterna med förslag på reviderade hastighetsbegränsningar.
- utreda behovet av trafiksäkerhetsåtgärder i en trafiksäkerhetsplan där barn och unga särskilt beaktas.
- samverka med polisen och peka ut gator och sträckor där problemen med hastighetsöverträdelser är särskilt stora från trafiksäkerhetssynpunkt.



#### **Trafiksäkerhet för barn och ungdomar**

Barn och ungdomar ska ges möjlighet att inom tätorterna nå skolor, förskolor och andra kommunala verksamheter på vägar som är säkra och trygga för gående och cyklister.

#### **Kommunen vill uppnå:**

Barn och ungdomars färdigheter i trafiken är begränsade vilket medför att de är särskilt utsatta. Därför ska stor hänsyn tas till deras perspektiv i de miljöer där de vistas. Barnens skolvägar ska vara så pass säkra att de själva kan gå eller cykla till skolan, vilket bidrar till en bättre hälsa och koncentrationsförmåga i skolan.

Gaturummet runt skolorna ska vara utformat med hänsyn till barn och ungdomars förutsättningar och specifika behov. På vägar runt skolor och på andra viktiga stråk ska trafiksäkerheten höjas genom separering av oskyddade trafikanter från biltrafiken, säkra passager och korsningar samt god belysning. Principen gäller inom tätorterna där kommunen är väghållare medan säkra och trygga vägar för gående och cyklister på landsbygden istället kan utgöras av vägar med mindre trafik, goda siktförhållanden och när det är möjligt, anpassad hastighet. Även runt andra kommunala verksamheter och an-

läggningar som riktar sig till barn och ungdomar, såsom sportanläggningar, ska trafiksäkerheten för dessa grupper särskilt beaktas.

#### **Kommunen arbetar med att:**

- kontinuerligt inventera och förbättra trafiksäkerheten vid alla skolor och förskolor.
- inkludera andra kommunala anläggningar i inventeringen, där trafiksäkerheten för barn och unga särskilt ska beaktas.
- genomföra en konsekvensanalys över trafiksäkerheten för barn och unga när detaljplaner tas fram som omfattar byggnader och anläggningar vars verksamhet övervägande är riktad mot dessa grupper.
- kontinuerligt följa upp olycksstatistiken och integrera den i planeringen.



#### **Beteendepåverkan för trafiksäkerhet och hållbart resande**

Falköpings kommun ska satsa på beteendepåverkansåtgärder för ökad trafiksäkerhet och hållbart resande.

#### **Kommunen vill uppnå:**

Åtgärder som påverkar resebeteendet och val av färdsmitt ska användas i större uträkning eftersom de är ett viktigt komplement till infrastrukturåtgärder. Det ska bli standard att kombinera viktiga infrastrukturprojekt med riktad kommunikation och olika typer av påverkansåtgärder ska användas för att nå ut bredare till befolkningen. Det kan vara information, utbildning, marknadsföring och kampanjer. Aktiviteter kan omfatta information kring hälsofördelarna av att gå och cykla, utdelning av reflexer till cyklister, temadagar (Europeiska mobilitetsveckan), utbildningar (trafiksäkerhetsutbildningar i skolan, "lär dig cykla" kurser för vuxna) eller prova-på-kampanjer (testresenärer kollektivtrafik, "byt bilen mot lådcykel").

Att vi människor har lättare att bryta vanor när det sker en större förändring i livet kan användas genom att påverkansinsatser inriktas på dessa tidpunkter, exempelvis när en person börjar skolan, flyttar hemifrån eller till en ny stad, får barn eller byter jobb. Inflyttningspaket med cykelkarta, busslinjekarta, prova-på-bussbiljetter eller liknande och som skickas automatiskt till nyinflyttade är en beprövad metod i många kommuner. Kampanjerna och utbildningarna ska inte enbart vända sig till barn och oskyddade trafikanter utan också riktas direkt till vuxna och/eller bilister. Kampanjer kan vara "inga onödiga bilresor", "inom Falköpings tätort är det löjligt nära till det mesta", "rätt fart i staden" eller "aktiv skolväg ger bättre skolresultat". Samverkan

inom kommunens skolor, arbetsplatser och andra verksamheter är viktig för att uppmuntra dem till att stödja hållbart resande.

**Kommunen arbetar med att:**

- förstärka sitt arbete med påverkansåtgärder och särskilt satsa på åtgärder i samband med invånarnas livsförändringar.
- säkerställa kontinuerliga insatser för att sprida olika typer av ”trafik-kunskap” och höja medvetenheten i skolor och på arbetsplatser (Program aktiva skolvägar, Program cykelvänlig arbetsplats).
- det finns en ansvarig koordinator och en definierad årlig budget för utbildnings-, informations- och marknadsföringsåtgärder.

**Fokusområde 4**  
**-Tillgänglig och attraktiv stad**





## **Inkluderande planeringsprocesser**

I viktiga planeringsprocesser ska kommunen inkludera samhällsgrupper som annars har svårt att komma till tals, för att främja ett jämlikt och jämställt trafiksystem.

### **Kommunen vill uppnå:**

Exempel på processer där dialoger med medborgarna är särskilt viktiga är i planeringsstadiet innan lösningarna redan är fixerade, till exempel vid samråd för detaljplaner, inför större projekt eller om standarder tas fram där olika perspektiv är viktiga. Samhällsgrupper som ofta har svårt att få gehör för sina perspektiv är exempelvis barn och ungdomar, personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, nysvenskar och pensionärer.

Beroende på vilken planeringsprocess ska berörda grupper inkluderas med hjälp av passande metoder som gör det lätt att delta. Det kan till exempel betyda att valda mötestider anpassas efter olika livssituationer, istället för stormöten kan också ”lättare” och målgruppsinriktade dialogformer användas samt att andra språk än svenska används i kommunikationen. Efteråt ska kommunen även ge återkoppling till de inkluderade grupperna för att främja delaktighet och förebygga frustration. I utformningen av allmänna platser ska hänsyn tas till olika målgruppers intressen och behov av tillgänglighet. Det offentliga rummet ska vara tydligt och orienterbart för alla.

### **Kommunen arbetar med att:**

- ta fram rekommendationer för passande dialogmetoder för olika samhällsgrupper och kommunicera dem internt.
- ta fram kommunikationsrutiner för större infrastrukturprojekt för att tydliggöra när dialog ska hållas och med vilka grupper.
- samverka med Västtrafik för att tillgänglighetsanpassa busshållplatser.



## **Funktionella och attraktiva gaturum**

Gaturummet ska dimensioneras och utformas efter sin funktion. Där många oskyddade trafikanter rör sig ska attraktiva vistelsemiljöer erbjudas.

**Kommunen vill uppnå:**

En livfull och attraktiv stad kännetecknas av ett levande centrum. Trafiken påverkar i hög grad hur attraktivt det är att vistas där. I Falköping tätorts centrum och andra platser där många oskyddade trafikanter rör sig ska attraktiva vistelsemiljöer erbjudas. Utformning och ytfördelning ska stämma överens med gatans funktion och skyltad hastighet för att trafikanterna instinktivt ska förstå och välja den hastighetsnivå som gatan är avsedd för. Lokalgator inom tätorterna har både en vistelse- och en trafikfunktion och här präglas gaturummet av lägre hastigheter och trafiksäkra passager.

Platser där många oskyddade trafikanter eller barn och unga rör sig, såsom centrala shoppinggator eller mindre gator framför skolentréer har i första hand en vistelsefunktion där gående och cyklister är tydligt prioriterade. Vistelsemiljöer skapas genom att omvandla ineffektivt använda ytor vilket kan ske genom avsmalning av överdimensionerade gator, omvandling av parkeringsplatser med låg beläggning eller uppgradering av oattraktiva torg eller gatuhörn. Attraktiva vistelsemiljöer kan till exempel vara lekparkar, bilfria zoner eller gångfartsområden. Även element som breddade trottoarer, uteserveringar, grönska och möblering bidrar till gaturummets attraktivitet.

**Kommunen arbetar med att:**

- identifiera element som ger vägledning rörande vilka delar av vägnätet som har vilken funktion och formulera principer som säkerställer en passande gatuutformning och platsfördelning mellan trafikslagen. Principerna används sedan vid ny-, till- och ombyggnad av kommunens infrastruktur.
- kartlägga områden där många oskyddade trafikanter rör sig och peka ut åtgärder som gör vistelsemiljön mer attraktiv.
- vid all förtätning eller ombyggnation utvärdera om det avsatta gaturummet är proportionerligt disponerat och omfördela ytorna vid behov.

**Effektiv och tidsreglerad bilparkering**

Parkeringsbeläggningen i centrum ska balanseras i takt med att staden förtätas så att eventuell överkapacitet kan omvandlas för att skapa en attraktivare miljö att vistas i.

**Kommunen vill uppnå:**

För att stötta ett levande centrum med konkurrenskraftig handel ska den begränsade ytan inom stadskärnan användas på ett effektivt sätt. Målet är ett centrum som lockar besökare med attraktiva vistelsemiljöer och god



tillgänglighet för kunder där det är lätt för besökare att hitta en parkeringsplats. Parkeringsbeläggningen i centrum ska vara i balans så att eventuell överkapacitet kan omvandlas för att skapa en attraktivare miljö att vistas i. På sikt ska parkering på allmän platsmark i centrum minska och främst ske på kvartersmark där så är möjligt. Ytor kan då frigöras till förmån för attraktiva vistelsemiljöer vilket skapar plats för bredare gång- och cykelvägar, möblering och uteserveringar samt attraktiva grönytor med lek- och sittmöjligheter som lockar kunder.

Tidsreglering ska användas för att öka omsättningen av eftertraktade parkeringsplatser och på så sätt göra det enklare att hitta en ledig plats. Enhetlig tidsreglering används för att skapa tydlighet i hur det är tillåtet att parkera. Detta gynnar handeln eftersom fler kunder kan använda samma parkeringsplats nära butiken istället för att den blockeras av en och samma bil i många timmar, ibland flera dagar. Samtidigt hänvisas boende och verksamma till parkeringar i närområdet under tider när många besöker centrum. Acceptabla gångavstånd till parkering ges av kommunens parkeringspolicy.

#### **Kommunen arbetar med att:**

- kontinuerligt följa upp beläggningen på parkeringarna inom centrum och vid överbeläggning tillämpas i första hand tidsreglering för att öka omsättningen på de platser som finns.
- se över tidsregleringar i centrum för en enhetlig tidsreglering.
- säkerställa systematisk parkeringsövervakning för att minska felparkering i centrum.
- inventera vägvisningen till relevanta parkeringsområden för besökare och komplettera där det behövs för att minska söktrafiken.



#### **Lättillgänglig och säker cykelparkering**

Vid viktiga målpunkter och för all nybyggnation ska lättillgänglig och säker cykelparkering säkerställas nära entréer.

#### **Kommunen vill uppnå:**

Kommunen har olika roller beroende på typ av målpunkt, om den ingår i kommunens verksamhet eller ej, om det rör sig om allmän platsmark eller kvartersmark. För den egna verksamheten och vid viktiga målpunkter ska kommunen säkerställa lättillgänglig och säker cykelparkering nära entrén vilket kan vara vid egna verksamheter, centrum, resecentrum, större arbetsplatser eller vid sjukhus.

Vid privat ny-, till- och ombyggnad ska kommunen tillämpa parkeringspolicyn och lyfta cykelparkeringsfrågan under hela processen via detaljplan till bygglov och fram till själva byggnationen. Cykelparkeringen ska ligga närmare entrén i jämförelse med bilparkeringarna. Strategiskt placerade cykelpumpar, som är en uppskattad service för cyklister, bör placeras vid utvalda större målpunkter och väderskydd ska uppmuntras. Med lättillgänglig och säker cykelparkering används den definition som finns i parkeringspolicyn.

**Kommunen arbetar med att:**

- kartlägga de cykelparkeringar som finns vid kommunala verksamheter eller viktiga målpunkter och att inventera placering, kvalitet av cykelställ, kapacitet och beläggning samt vid behov bygga ny cykelparkering eller rusta upp den som finns.
- skapa rutiner för hur övergivna cyklar och cykelvrak tas omhand när de står parkerade i cykelställ på allmän platsmark i tätortscentrum och vid tågstationer.
- fortlöpande tillämpa parkeringspolicyn för all nybyggnation, kommunen lyfter frågan om cykelparkering tidigt i planprocessen och verkar för att högkvalitativ cykelparkering skapas.
- följa upp och utvärdera parkeringspolicyn.

## Genomförande

Kommunledningsförvaltningen har en ledande och stödjande roll i arbetet med att genomföra trafikstrategin. Trafikstrategins genomförande säkras och integreras i kommunens styrsystem genom att kopplas tydligt till den ordinarie budgetprocessen. Förvaltningen ansvarar för att genomförandet av trafikstrategins innehåll lyfts in i budgetprocessen. Utifrån strategins punkter under rubrikerna ”kommunen arbetar med att” tas en gränsdragningslista med ansvarsförhållanden fram.

Utbildning, medborgardialog och informationsinsatser för alla åldrar och målgrupper är viktiga verktyg i arbetet. Samverkan både internt inom kommunen och med externa aktörer är nyckeln till framgång.

## Uppföljning

Genomförandet av trafikstrategin ska följas och styras ur ett helhets- och framtidsperspektiv. Trafikstrategin följs upp av kommunstyrelsen en gång om året samt vid behov utifrån samhällsplaneringsperspektiv. Kommunstyrelsen följer även arbetet ur ett socialt perspektiv för att säkerställa att mobilitetsomställningen på lång sikt gynnar alla invånares välmående och jämlikhet. Resultaten av uppföljningen tas med till budgetprocessen årligen. Trafikstrategin ska aktualitetsprövas varje mandatperiod.

För att utveckla kommunens arbete med trafikfrågor ska kommunen fortsatt ha dialog och omvärldsbevakning genom att agera med näringsliv, civilsamhälle och akademi.