

Kalmar Cykelstad:

Åtgärder för ökad cykling till traditionellt bilburna handelsområden



Inledning: bakgrund, syfte och avgränsning



Denna rapport sammanställdes av Ork-idé AB på uppdrag av Kalmar kommun inom ramen av EU-projektet "Från A till B med Cykel". Projektet och rapporten är en del av kommunens utvecklingsarbete i Kalmar Cykelstad. Syftet med rapporten är att visa upp rekommendationer till ett helhetsperspektiv med åtgärdsförslag för cyklisterna som besökare och kunder på Giraffens Köpcentrum och Hansa City. Rapporten blir därmed en av de första i sitt slag. Det finns så gott som inga utredningar eller rapporter om cyklisterna i bilburna handelsområden.

Rekommendationer är baserade på nuvarande utgångspunkter i kommunala policier och aktuella insikter i cykling som färdmedel. Idéerna har förankrats med representanter från kommunen och fastighetsförvaltarna. Expertrapporten anses som en startpunkt och inspiration till fortsatt dialog mellan berörda parter.

Bakgrund

Kalmar Cykelstad är en viktig del av Kalmar kommuns utvecklingsarbete. Projektet ägs gemensamt av serviceförvaltningen, samhällsbyggnadskontoret och kommunledningskontoret. Man arbetar med hela processen från vision, samhällsplanering, vägbyggnation, drift och underhåll till kampanjer och beteendeförändringar hos cyklisterna. Med strategiska insatser strävar man efter att tydligare etablera och befästa cykelns roll som ett självklart och viktigt transportmedel. Kalmar är i dag en bra cykelstad som hela tiden ska bli bättre.

Ett delprojekt inom ramen av Kalmar Cykelstad är EU-projektet "Från A till B med Cykel" (ABC-projekt), ett samarbete mellan flera aktörer där Kalmar kommun, Gdansk kommun i Polen och Rostock kommun i Tyskland är de drivande parterna. I projektet undersöker samtliga kommuner cykelmönstret hos en utvald grupp för att sen komma på förbättringslösningar för dessa cyklisterna. I Kalmar har man valt att undersöka hur folk tar sig till de tre olika handelsområdena Kvarnholmen, Giraffen och Hansa City, samt att arbeta för en ökning av andelen cykeltrafiken till handelsområdena.

För att få en bild över hur cyklisterna konsumerar jämfört med andra transportsätt, samt hur man kan göra så att fler väljer cykeln för att åka och handla, gjordes en undersökning i samarbete med Handelns Utredningsinstitut (HUI Research). Slutsatsen var att cyklisterna är viktiga för Kalmars handel. Ett av uppdragen i ABC-projektet är att ta fram en expertrapport. Kalmar kommun har valt att inrikta sig på Giraffens Köpcentrum och Hansa City i detta uppdrag. Upplägget omfattar en förstudie, platsbesök, möte med fastighetsförvaltare och rapport.

Innehållsförteckning:

- 3 – Syfte och avgränsningen
- 4 – Cykel och handel
- 5 – Bättre förutsättningar cyklisterna
- 6 – Giraffen Köpcentrum
- 8 – Åtgärder Giraffen
- 13 – Preliminär bedömning Giraffen
- 14 – Hansa City
- 16 – Åtgärder Hansa City
- 21 – Preliminär bedömning Hansa City
- 22 – English summary

Syfte

Syftet är att presentera ett helhetsperspektiv för cyklister som besökare och kunder på Giraffens Köpcentrum och Hansa City, med åtgärds- och prioriteringsförslag. Framtidsperspektivet kommer att tjäna som underlag för en fortsatt dialog mellan kommunen och fastighetsförvaltarna. Några utmaningar som beskrivs är tillfartsvägarna, cykelparkeringen, övriga cykelfaciliteter och kommunikation om handelområdena som cykeldestination.

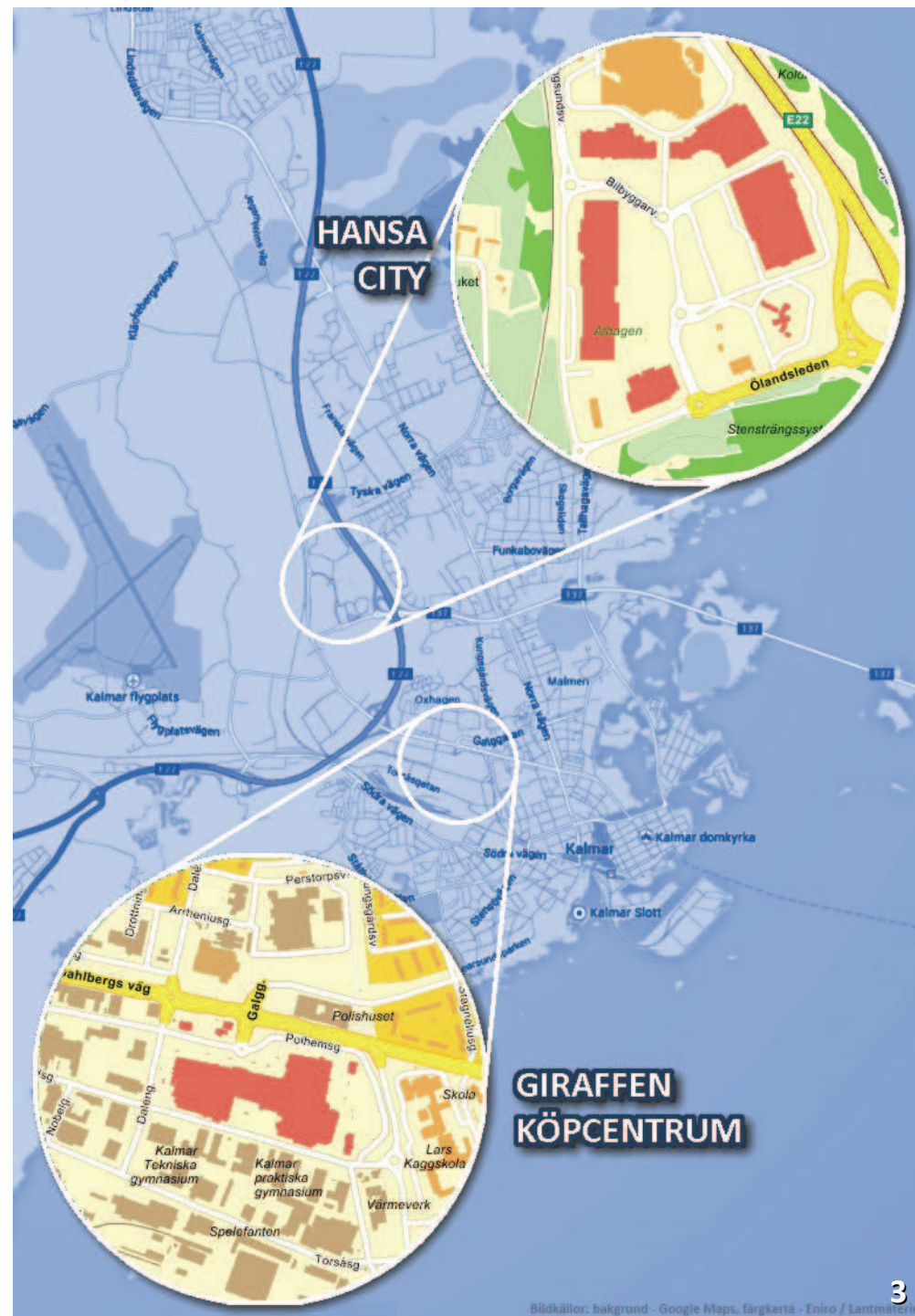
Avgränsningen

Studien omfattar två storskaliga handelsområden i Kalmar: Giraffens Köpcentrum och Hansa City. Avgränsningen formuleras luddigt, eftersom tillfartsvägarna och kommunikation kräver ett större perspektiv. ABC-projektet fokuserar på handel som anledning till en cykelresa, vilket leder till fokus på vissa delar av båda handelsområdena.

På Giraffens Köpcentrum står huvudbyggnaden med entréer till affärer och gallerior i fokus. Kontorsverksamheter, bensinförsäljning och snabbmatsrestaurangen på utsidan av fastigheten anses som sekundära i sammanhanget.

I Hansa City ligger fokus också på handelsområdet, därför har t.ex. Guldfågeln Arena och den gamla Volvofabriken inte tagits med. I samma område arbetar Energikontor Sydost AB och Kalmar kommun tillsammans med påverkansåtgärder för att förmå de anställda i Hansaområdet att välja cykeln framför bilen när de tar sig till arbetet. Erfarenheter från projektet tas med i denna rapport, även om det gäller en annan målgrupp än formulerad i ABC-projektet.

Rapporten tar bara upp cyklister som målgrupp. I vissa fall finns det ett samband med förutsättningar för gående men det anses som sekundärt. En slutgiltig avvägning mellan olika trafikslag och utrymmet de behöver har inte gjorts. Det är tydligt att om man skapar mer utrymme för t.ex. cykelparkeringen, minskas möjligheter för annan användning. Det är en bedömning som fastighetsförvaltarna får ta ställning till, rapporten visar upp ett helhetsperspektiv med cyklister som högsta prioritet. Samtidigt är både perspektivet som åtgärdsförslagen förankrade i verkligheten, men kanske mer över en längre tid.



Cykel som färdssätt

Cykeln är det mest hållbara transportmedlet som finns. Cyklister tar inte mycket plats, genererar inga utsläpp och även själva cykeln är ett rätt enkelt och billigt fordon. I en hållbar trafikmiljö bör därför de bästa förutsättningarna skapas för gående och cyklister, därefter kollektivtrafiken och till sist bilen. Då skapas balanserade trafikutrymmen.

I praktiken har trafikmiljöer i många fall utformats precis tvärt om, man har börjat med bilarnas körfält, parkerings- och busshållsplatser och om det finns utrymme kvar skapas cykelvägar eller cykelfält. Resultatet blir oftast ett osammanhängande nätverk av cykelsträckor med flera barriärer och otydliga korsningar samt överfarer. Brist på sammanhang visas även upp när trafikmiljöer på allmän platsmark möter miljön på privatägd kvartersmark. En liknande kvalitetsnivå skulle aldrig accepteras för bilburen trafik.

Cyklisten har en luddigt formulerad plats i trafiklagen. I de allra flesta länder anses en cykel som ett fordon, medan man i Sverige gör en väsentlig skillnad mellan motordrivna och andra fordon. Cyklstens plats i trafikmiljön är därmed inte heller helt entydig. I vissa fall vistas cyklister på väg-banan som de delar med bilarna, på andra ställen får de dela trottoaren med gående. Skillnaden i hastigheten mellan gående och cyklister är lika stor som mellan cyklister och bilar i tätortstrafik. Vid övergångsställen får man lämna företräde till gående, men inte till cyklister, om de inte kliver av cykeln och betar sig som gående.

Det vore ju bättre om cykeln kunde betraktas mer som ett eget trafikslag med sina egna egenskaper och förutsättningar. Inom ramen av rapporten, ABC-projektet och Kalmar Cykelstad får vi alla dock jobba med de villkor som finns.



Enligt HUI-rapporten spenderar cyklister i snitt 285 kr per besökstillfälle i Kalmars handelsområdena, mot 502 kr för bilister. Detta innebär att omsättningen per ockuperad parkeringsyta är fyra gånger större för cyklister, eftersom det rymmer 7 cyklar på en bilparkeringsplats.

4

Kalmar som cykelstad

En rapport som tagits fram på uppdrag av Cykelfrämjandet visar att andelen cyklister i Sveriges städer varierar kraftigt. Kalmar placerar sig i toppskiktet på en delad tredjeplats av alla 58 kommuner med mer än 40 000 invånare. Vid alla resor som utförs där är cykel det huvudsakliga färdmedlet i 21 % av fallen¹. Cyklister är även viktiga för handeln i Kalmar. En rapport gjord av HUI Research visar att cyklister står för 21 % av omsättningen på Kvarnholmen, 18 % vid Giraffen och 12 % i Hansa City².

I hela landet är andelen cykelresor med handel som besöksmål inte mer än 11 %³. Andelen cykelresor på 11 % i hela Sverige får dock inte jämföras med andelen i omsättningen av cyklister på (i snitt) 17 % i Kalmar stad. Andelen varierar från 12 % i Hansa City till 21 % på Kvarnholmen. HUI-undersökningen genomfördes dock innan färdigställandet av cykelbron till Hansa City. Det anses ändå som en överraskande stor del av konsumenterna, med potential till en även större andel.

Kalmar stad är lagom stor, så att så gott som hela staden faller inom 4-5 km radie av de tre handelsområdena, ett avstånd som bedöms som cykelavstånd. I snitt cyklade besökare av handelsområdena 2,4 km till besöksmålen. Samtidigt var 25 % av bilresorna till samma besöksmål under 4 km lång. Bara 10 % av bilisterna kan tänka sig använda cykeln oftare. Anledningarna till varför bilisterna inte kunde tänka sig att cykla låg framförallt i att de ansåg att det tog för lång tid eller att de behövde lastutrymme.

På frågan om vilken förutsättning som saknas för användningen av cykeln svarades :

- Snabbare/genare cykelvägar: 49 %
- Förbättrad trafiksäkerhet cykelvägar: 15 %
- Säkrare cykelparkeringar: 15 %
- Fler cykelparkeringar: 9 %

Enligt TRAST³ finns det olika faktorer som påverkar användningen av cykeln. Ett sammanhängande, lättöverskådligt, säkert, tryggt cykelnät i en vacker och relativt tyst omgivning är viktigt för att det ska kännas attraktivt att cykla. Faktorer som bidrar till transportkvaliteten är bl.a.: vägvisning och landmärken (orienterbarhet), separeringsgrad mellan fotgängare och cyklister, beläggningskvalitet och standard (inkl. vinterväghållning), cykelöverfarternas utformning och säkerhet, belysning, förekomst av (skymmande) vegetation samt tillgång till parkeringsplatser, helst med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln.

Gena förbindelser är viktigt för att cyklisten inte ska förlora tid och för att resan ska kännas attraktiv. Cykelvägen får därför inte innebära någon större omväg mot den närmaste vägen från start- till målpunkt. Det gäller ännu mer när man har resmålet i sikte, t.ex. när man cyklar de sista få hundra meter mot entréer till affärer.

1. "Cykling i Sverige, en studie av variationen mellan regioner och kommuner", K. Spolander på uppdrag av Cykelfrämjandet, september 2013.
2. "Cyklisters betydelse för handeln i Kalmar", HUI Research på uppdrag av Kalmar kommun, juni 2012. All statistik i avsnittet kommer direkt från denna utredning, om inget annat anges.
3. "Trafik för en attraktiv stad (underlag)", SKL m.fl., 2007; s. 201.

Kalmar som handelsstad

Handelsstrukturen håller på att förändras. Förutsättningar att säkerställa en bra framkomlighet för cyklister finns dock i hela staden.

De senaste åren har handeln i Kalmar fått ett ordentligt uppsving med många nya etableringar. Man ser dock tydligt att nyetableringar är mer storskaliga och att handelsstrukturen håller på att förändras. Handel av byggvaror och för trädgården har genomgått en rejäl omvandling: ett större och bredare utbud genom internationella kedjor på stora handelsytor. Branscher som traditionellt sett oftast (bara) fanns på centrala lägen, som (idrotts-)kläder och hemelektronik, domineras nu av stora kedjor som har etablerat sig på allt större ytor på lägen med bra framkomlighet för biltrafiken. I Kalmar har etableringen av IKEA-varuhuset intill Ölandsleden varit en katalysator i utvecklingen.

Kvarnholmen riktar sig mer och mer mot upplevelser, där stadslandskapet, aktiviteter och lokalt förankrade, genuina affärer och restauranger spelar en stor roll. Stads kärnan förblir unik, medan de mer perifera handelsområdena ser likadana ut överallt, med samma typ av utbud i så gott som alla städer.

Storskaliga handelsområden har dock andra fördelar som man skulle kunna utnyttja bättre om förutsättningar för cyklister kan förbättras. Fördelarna är t.ex. lämpligheten för dagligvaruhandel, närheten från vissa stadsdelar och möjligheterna till hemleverans.



Bättre förutsättningar för cyklister

Rekommendationer i denna rapport kommer att inrikta sig mestadels mot genare cykelvägar, förbättrad trafiksäkerhet samt fler och bättre cykelparkeringar. Samtidigt tas andra cykelfaciliteter upp som inte behandlades i HUI-utredningen och även kommunikation om handelsområden som cykeldestination.

Kalmar kommun har som avsikt att öka andelen cykeltrafik i alla resor inom kommunen. Affärerna har som avsikt att skapa en bra lönsamhet för verksamheten. Ökad cykeltrafik kan bidra till målet, men anses mer som ett (av flera) medel. Denna väsentliga skillnad kräver förståelse för varandras synpunkter och en öppen dialog.

Därför behövs ett mångfacetterat koncept som kan bidra till de båda målen, en gemensam vision som är lockande för alla involverade parter. För att skapa bättre förutsättningar för cyklister på traditionellt bilburna handelsområden har följande rekommendationer formulerats, som kommer att utarbetas för varje område.

Cyklister får högre prioritet i utformningen av trafikmiljön. Cykeln är ett hållbart transportsätt som bidrar till en betydande del av omsättningen för handeln på Giraffen och Hansa City.

Genare, tryggare och mer trafiksäkra tillfartsvägar till cykelparkeringsplatser vid butikernas entréer behövs, vägar som upplevs som logiska och naturliga.

En större separering mellan bilister, cyklister och gående på ställen med hög trafikintensitet behövs, medan man kan blanda där intensiteter tillåter detta.

Bra placerade, lättillgängliga cykelparkeringsplatser i generösa mängder bör erbjudas, med möjlighet att låsa fast cykeln vid ankomst, gott om utrymme att lasta cykeln och helst väderskydd.

Kommunicera tydligt om handelsområdena som cykeldestination, om cyklister som kunder och om förbättringsarbetet som pågår.



Giraffen Köpcentrum

Karaktär

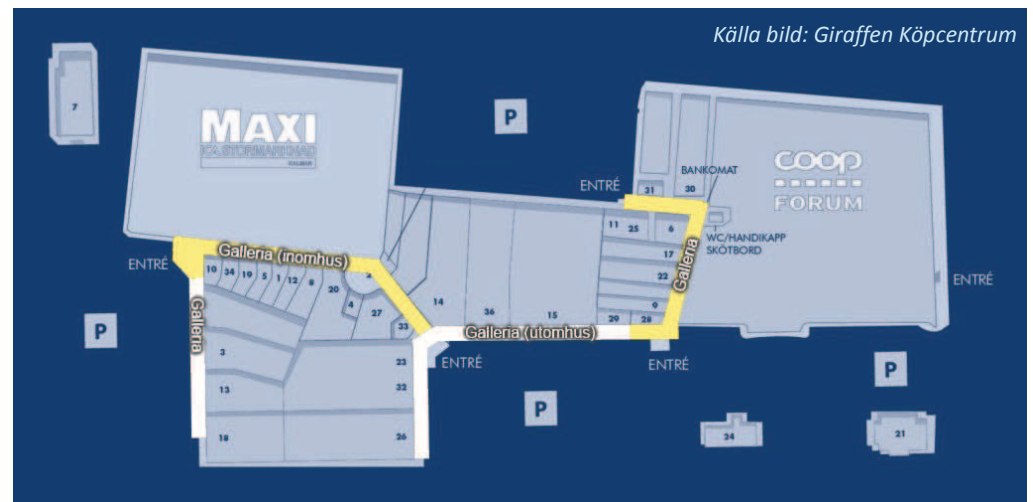
Giraffen är ett köpcentrum som har byggts upp i f.d. industrilokaler i den västra delen av staden. Efter den senaste ombyggnationen som färdigställdes 2008 omfattar Giraffen omkring 33 butiker på sammanlagt 43 000 kvm handelsyta. De allra flesta finns samlade i en enda stor byggnad med parkeringsplatser omkring.

Butikerna har entré genom en inomhusgalleria eller mot parkeringen med gångpassage under tak. Strukturen har påverkats mycket av de förutsättningarna som skapades av de befintliga byggnaderna.

Mer än hälften av handelsytan upptas av stora matkedjor: Coop Forum, ICA Maxi och i mindre mån Lidl. Därutöver finns andra affärer för mat och dryck (Systembolaget, konditori m.fl.), hemelektronik och telekom, hobby & leksak, vårdprodukter, kläder – skor – idrott m.fl.



Giraffen är väldigt centralt belägen i Kalmar, mer centralt än den gamla stadskärnan på Kvarnholmen. Detta innebär att så gott som hela staden befinner sig på cykelavstånd till köpcentret. Det pågår en viss förtätning i närområdet, vilket leder till ett större antal möjliga kunder i närheten.



Utmaningar cykelmiljö

Anslutningar mellan gång- och cykelstråk över parkeringen och kommunala GC-vägar⁴ finns inte på de mest logiska lägena. Därför tar cyklister och gående sig tvärs över parkeringen och grönytor och skapar de sina egna övergångsställen. Antalet cykelparkeringar är inte lika generösa som antalet bilplatser. Vissa cykelparkeringar är överbelastade, till exempel den vid entréen bredvid ICA Maxi.

Tillfartsvägarna för gående och cyklister har utformats från butikerna utåt över parkeringsplatsen. I och för sig är idén bra att skapa separata gång- och cykelstråk mot det kommunala nätverket med övergångsställen som upphöjda zebbor utan att man behöver ta sig över tillfartsvägar till parkeringsplatser. Problemet är dock att anslutningsplatserna mot det kommunala nätet inte upplevs som de mest logiska lägena. Resultatet blir att cyklister (och gående) tar sig tvärs över parkeringen och grönytor, oftast raka vägen mellan viktiga korsningar i GC-nätet mot de allra viktigaste entréerna.



Gående och cyklister skapar sina egna stigar eftersom de befintliga inte upplevs som logiska.

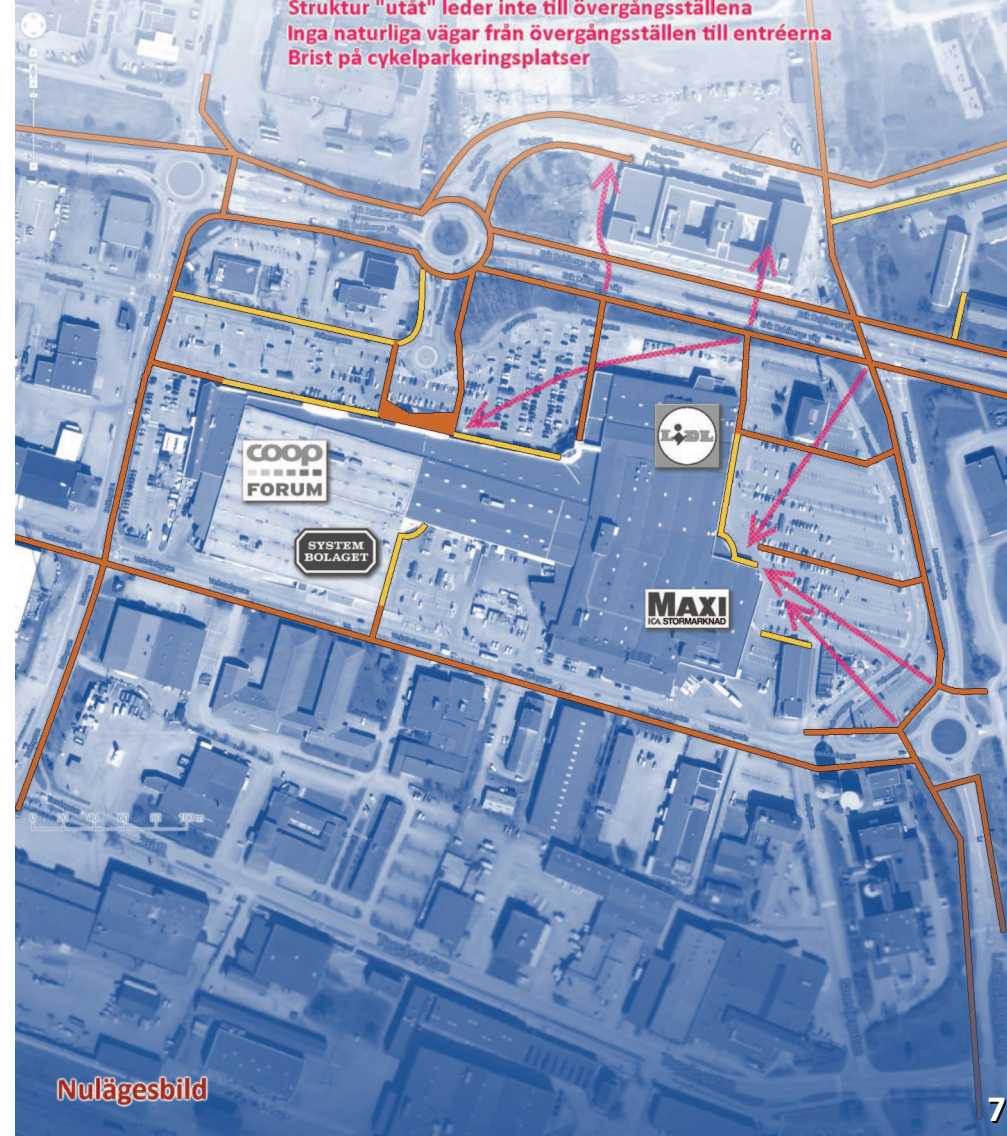
Trafikmiljön kring entréerna upplevs som stökigt, med en del trafik längs med fasaden (bil och cykel) och en del tvärs över stråket mot entréerna (gående). Taxiplatser, avlastningszoner och busshållplatser bidrar till den röriga miljön.

Antalet cykelparkeringar är inte lika generösa som antalet bilplatser. Totalt sett räknades omkring 230 cykelparkeringar. För handel gäller 20-30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA enligt cykelparkeringsnormer som har sammanställts i GCM-handbok⁵. Detta skulle innebära minst 860 cykelparkeringar för Giraffen, utöver de för anställda.

Cykelparkeringar används väldigt olika, vissa är överbelastade (som den vid ICA Maxis entré och entrén på Verkstadsgatan) medan andra står tomma. De sistnämnda befinner sig oftast mer än 25 m från entréerna. Eftersom entréerna är utspridda bör cykelparkeringar finnas på flera ställen. De allra flesta parkeringarna har inget väderskydd, vilket leder till att vissa cyklister väljer att parkera sin cykel under tak.

4: GC är en förkortning för "gång och cykel" som används som prefix i olika sammanhang.

5: "GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus", SKL, 2010.



Nulägesbild



Tre målade cykelstråk som komplement till gångtytorna på utsidan

Två justerade befintliga GC-stråk

Två nya GC-stråk från Lorensbergleden till entréerna

Större gångområden vid tre av entréerna

Fyra stora cykelparkeringar
320 parkeringsplatser totalt

Helhetsbild rekommendationer
Förklaring på s.9 och tabell på s.12



Tillämpning av rekommendationer för Giraffen Köpcentrum

Tydliga sträckor skapas från Lorensbergsledens korsningar (rondellen Verkstadsgatan, korsning vid Polishuset) mot entréerna. På tillfartsvägar kan cyklister och gående vistas på samma stråk. Trafikmiljön intill entréerna blir lugnare med bra plats för cyklister. Vid de stora entréerna anordnas större bilfria ytor, t.ex. vid Verkstadsgatans entré och vid ICA Maxi. Cykelparkeringar med väderskydd samlas vid större entréer, medan ett antal mindre cykelställen placeras vid de entréer som finns över 25 m från de större parkeringarna. Åtgärderna genomförs stegvis och man börjar där arbeten redan är planerade.

Åtgärder tillfartsvägar

Vid Giraffen skapas tydliga tillfartsvägar för gående och cyklister, vägar som upplevs som naturliga sträckor från GC-vägar på allmän platsmark mot besöksmålen. Tillfartsvägarna bör vara tillräckligt breda, minst 2,30 m för dubbelriktad cykeltrafik och minst 1,70 m för gående⁶. Detta innebär att kombinerade GC-tillfartsvägar bör vara minst 4 m breda. Upphöjda övergångsställen bör utformas på sådant sätt att bilisterna även får lämna företräde till cyklister.

Ett nytt stråk (s.3) anordnas från korsningen vid Polishuset mot cykelparkeringen vid entrén hos ICA Maxi. Det är en relativt enkel åtgärd som dock kommer att förändra strukturen på parkeringen avsevärt. Parkeringen segmenteras ytterligare, men det har som fördel att större delen av parkeringen får en mer trafiksäker förbindelse mot entréerna. På samma sätt anordnas ett nytt stråk (s.4) mellan rondellen vid Lorensbergsleden och samma entré. Det kommer att skapa en mer tydlig struktur på den sydöstra delen av parkeringen. Ett trafiksäkert övergångsställe har högst prioritet. Att gående och cyklister väljer sin egen väg över parkeringen spelar inte så stor roll på denna mindre belastade del av parkeringen.

Längs med butikernas fasad kan trafikmiljön förbättras genom att skapa särskilt utrymme för cyklister på vissa stråk utanför butikernas entréer. Tydliga (målade) cykelstråk (c.1 – c.3) anses som komplement till trottoaren under tak, som är gåendes område. På sådant sätt kan cyklisterna hållas bort från butikernas och galleriornas entréer, där gående prioriteras. På flera ställen finns utrymmet, men det används nu även för godsmottagning och kollektivtrafik.

Alla tillfartsvägar för cyklister bör skötas på liknande villkor som för biltrafiken. Snö och is är inte godtagbar på tillfartsvägarna och övergångsställena. Rutinerna bör ses över och insatsen bör samordnas mellan fastighetsförvaltaren och kommunen.



Övre bild: Fotomontage nytt GC-stråk (s.3) som naturlig förbindelse mellan korsning och entré.
Nedre bild: Fotomontage målat cykelstråk (c.1) som komplement till gångområdena.



6: "Typritningar GC-bana huvudnätet", Kalmar kommun, 2012.



Fyra stora cykelparkeringar
330 parkeringsplatser totalt



Cyklos Delta, ett av ställena som ger bättre stöd

Åtgärder cykelparkering

Om man nu får anta att cyklisterna står för drygt 20 % av omsättningen och att det finns 1600 gratis parkeringsplatser för bilar, då skulle man åtminstone kunna erbjuda 320 cykelparkeringsplatser. På längre sikt borde en utökning vara möjligt, eftersom GCM-handboken rekommenderar ett mycket större antal och den pågående förtätningen i närområdet.

Cykelparkeringar samlas ihop på fyra större anläggningar med väderskydd, 60–90 cyklar var, högst 25 m från de allra största entréerna⁷. Cykelvägarna leder direkt till parkeringarna. Ett antal mindre cykelställ (6 – 24 cyklar) kompletterar utbudet, så att alla affärer har en cykelparkering på högst 25 m från entrén. Totalt sett blir det 320-330 cykelparkeringar.

Cykelställen bör ge mer stöd än bara till framhjulet, åtminstone även till framgaffeln och helst till ramen. Detta för att undvika att cyklar välter på varandra, speciellt vid lastning, med stor risk för skador på fälgen. Möjligheten till

att låsa fast cykeln bör finnas. Utrymme mellan ställena behövs för lastning av cykeln (korgar, vaskor, osv.). Enligt tyska ADFC:s rekommendationer bör avståndet mellan cyklarna bli 50 cm om man har nivåskillnader mellan varje cykel, eller 70 cm utan nivåskillnader. Exempel på sådana ställ är Falco Triangel 10 eller 30, Cyklos Delta (specialversionen med cc 700 mm), Multibicycle MB Luxe eller Gronard Kappa.

Bra väderskydd innebär ett tillräckligt stor tak men även en utformning som ger skydd mot (viss) blåst. Cykelparkeringen bör ha möjlighet till parkering av mer ovanliga cyklar, t.ex. lastcyklar och cykelsläp. Trenden är ju att en förbättring av cykelklimatet leder till fler sådana specialcyklar. Dessa specialparkeringar bör skyltas tydligt för att fredas från andra cyklar.

Cykelparkeringar som finns längre än 25 m från entréerna används inte av kunderna och bör därmed anses som personalparkering belastning.



Fotomontage av möjlig utformning cykelparkering under tak intill entréen på Verkstadsgatan.

7: Antalet parkeringsplatser för cyklar har kalkylerats utifrån handelsytorna som kan nås genom de olika entréerna. En viss allokering har tillämpats för fördelning mellan entréerna till gallerierna under taket: 67 mot 33 % för ICA Maxi mot Intersport och 50 – 50 % för den norra och södra entrén vid Coop Forum. Fördelningen är ett antagande som stöds av lokaliseringen av bostadsområdena och GC-vägarna, samt en enklare inventering på plats.

Kommunikation

En pågående dialog kring (cykel)trafik mellan fastighetsförvaltarna och kommunen anses som nödvändig för en lyckad utveckling av området. Utvecklingen kommer att ske stegvis över en längre period. Dialog kring gemensamma mål och hur man väljer att detaljera cykelfaciliteter under genomförandet behövs för en mer långsiktig satsning. Då finns det redan rutiner för den dag då större renoveringar och utbyggnationer skulle bli aktuellt.

De fysiska åtgärderna som föreslås är i och för sig redan ett kommunikationsmedel. Nya cykelstråk och -parkeringar visar att Giraffen gör ansträngningar för att förbättra miljön för kunder som kommer med cykel. Invigningen av nya delar av cykelmiljön är även anledning för mer uppmärksamhet. Det kan handla om pressmeddelanden, marknadsföring av hela området, eller genom de enskilda butikernas olika reklamblad.

En ny cykelparkering under tak är en bra plats för marknadsföring av Kalmar som cykelstad och Giraffen som handelsområde. Med en tydlig karta på utsidan skulle även bilister kunna få en uppfattning om smidigheten av Kalmars cykelnätverk och närheten till bostaden.

Möjligheten finns att stötta ansträngningar för cykelmiljön med särskilda produkter som visar upp Giraffen som cykeldestination. Det kan handla om allt möjligt från ringklockor, cykelväskor hjälmar, osv. med anknytning till Giraffens grafiska profil. När man anser sådana produkter som marknadsföringsverktyg utan vinstsyfte genom försäljning, kan de bli ett tillskott i marknadsföringen utöver de befintliga. Det hela hänger dock på att en eller flera affärer i Giraffen vill göra en sådan satsning. Ett alternativ är att ta fram ett "I bike KLR"-kit innehållande cykelflaskor, pumpar, LED-lysen, cykelväskor osv som kan säljas i alla tre

handelsområden samt cykelhandlarna och turistbyrån.

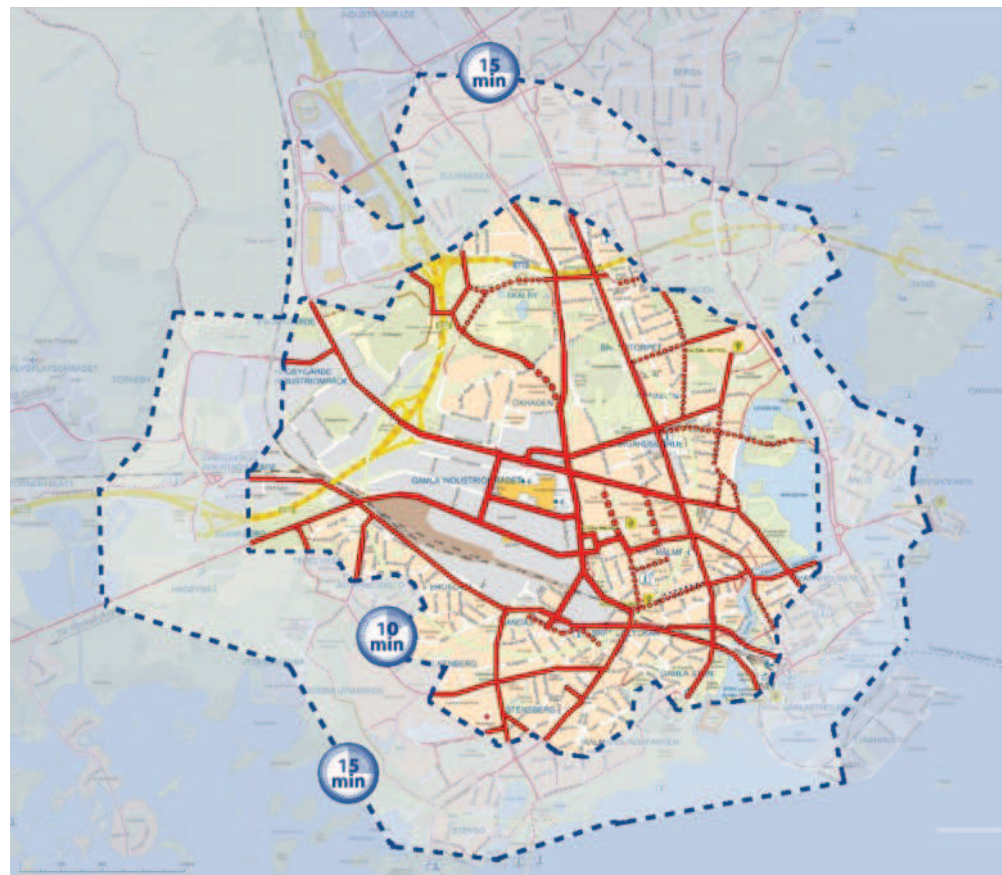
Efter varje vintersäsong finns det möjlighet att "påminna" kalmarbor om cykelåkning. Ett evenemang i slutet av april eller under maj månad kan bidra till en ökad användning av cykeln under hela sommarsäsongen. Om ett sådant evenemang skulle anordnas på Giraffen, då kan köpcentret marknadsföra sig som cykeldestination. Evenemanget kan även samköras med en kampanj för cykelkunder, t.ex. med stämpelkort eller utlottning av cykelrelaterade priser

Övriga åtgärder

Laddningsstation för elcyklar finns redan. Man kan dock överväga att flytta den till cykelparkeringar under tak.

Cykelparkeringar är lämpliga ställen för marknadsföring av Kalmar som cykelstad och Giraffen som cykeldestination. En särskilt version av kommunens cykelkarta med de smidigaste cykelvägar mot bostadsområdena kan visas upp bredvid information om Giraffen (butikernas placering, kampanjer, cykelbjudanden, osv.).

Det finns ett visst mervärde i att erbjuda cykelpump i området. Det finns flera sätt att erbjuda denna service. Man kan ha luftpump vid de större cykelparkeringarna (t.ex. vid entrén till ICA Maxi) med hänvisning från andra parkeringarna. Man kan också erbjuda denna service vid Preem-macken, där de redan har en liknande service för vissa ventiler (Schraderventil). En annan möjlighet är att anordna luftpump vid Polishuset, direkt intill det mest tättrafikerade cykelstråket i staden. Till sist finns alternativet att dela ut cykelpumpar, vilket har som fördel att cyklisterna även kan använda servicen hemma.



Bilden ovanför visar en möjlig kommunikationsstrategi: en karta med Giraffen som centrum och cykelavstånden i restider. På denna bild har en medelhastighet av 12 km/t används. En sådan karta kan placeras vid entréerna. Källan till kartbilden är kommunens Cykelkarta 2013.



	Åtgärd	Effekt	Kostnader	Prioritering, stegvis genomförande
c.1	Målning cykelstråk "ÖoB"	4	2	Genomförs helst ihop med c.2
c.2	Målning cykelstråk Verkstadsgatan	4	2	Hög prioritet enligt fastighetsförvaltaren. Hör ihop med s.2, g.2 och p.2
c.3	Målning cykelstråk "Hööks"	4	2	Genomförs helst ihop med c.2
c.4	Borttagning GC-väg norra sidan Verkstadsgatan	3	1	I praktiken redan genomfört
s.1	Förbättrad GC-stråk COOP Forum	2	3	
s.2	Belysning övergångsställe Verkstadsgatan	4	2	Hög prioritet. Kommunen är huvudman.
s.3	Stråk Polishuset – ICA Maxi	5	5	
s.4	Stråk / övergångsställe rondell – ICA Maxi	5	3	Uppsamlat övergångsställe har hög prioritet pga trafiksäkerhet
s.5	Rutiner snöröjning	3	1	Kan genomföras omgående
g.2	Utökning fredad zon entré Verkstadsgatan	4	4	Ihop med c.2, s.2 och p.2. Kostnader beror på materialvalet.
g.3	Utökning fredad zon entré ICA Maxi	4	4	Ihop med p.3a, x.5 och x.6. Kostnader beror på materialvalet.
g.4	Gångpassage Verkstadsgatan i.s.a. GC-väg (se c.4)	2	1	Kan genomföras omgående. Kommunen är huvudman.
p.1a	Cykelparkering 60 platser COOP Forum	4	3	Kan när som helst genomföras som fristående åtgärd, ihop med cykelkarta
p.1b	Cykelparkering 60 platser Team Sportia	4	3	Kan när som helst genomföras som fristående åtgärd, ihop med cykelkarta
p.2	Cykelparkering 60 platser Verkstadsgatan	4	3	Ihop med c.2, s.2, g.2 och tavla med cykelkarta
p.3a	Cykelparkering 90 platser ICA Maxi	4	3	Ihop med g.3, x.5, x.6 och tavla med cykelkarta
p.3b	Cykelparkering 24 platser Lidl	4	3	Kan när som helst genomföras som fristående åtgärd
	Väderskydd stora parkeringar	3	3	Bör genomföras samtidigt med p.1a, p.1b, p.2 och p.3a
x.1	Häck/staket mot oönskade övergångar Erik Dahlbergs väg	3	2	Kan genomföras omgående. Kommunen är huvudman.
x.2	Justering parkering Lidl	1	1	
x.3	Justera parkeringsplatser för lastning	1	1	Kan när som helst genomföras som fristående åtgärd, i.a.f. ihop med s.3
x.4	Fysiska barriärer som styr mot övergångsstället Polhemsgatan	3	2	Ihop med s.4
x.5	Flytt om handikapparkering	1	2	Ihop med g.3, p.3a och x.6
x.6	Flytta om familjeparkering	1	2	Ihop med g.3, p.3a och x.5
	Dialog	3	1	
	Kommunikation i samband med fysiska åtgärder	4	1	
	Cykelprodukter	2	2	
	Evenemang / kampanj	4	2	Kan återkomma varje år
	Laddning elcyklar	1	3	
	Cykelkartan tavla	3	2	Ihop med p.1a, p.1b, p.2 och p.3a
	Cykelpump	1	3	

Cyklister och andra färdssätt

Genomförande av ovanstående rekommenderade åtgärder, stegvis eller som helhets, har även konsekvenser för andra färdssätt.

Åtgärderna innebär en möjlighet till förbättring av trafikmiljön kring entréerna vid COOP Forum (g.3) och Systembolaget (g.2), vilket främst gynnar gåenden. I samband med cykelfrämjande åtgärder rekommenderas att utöka den bilfria miljön vid dessa entréer. Man får komma ihåg att alla som kommer med bilen blir fotgängare på parkeringen och vid entréerna.

En annan fördel med skapandet av en ny gång- och cykelstråk mellan trafikljusen och entrén vid ICA Maxi är att det finns möjlighet att koppla ihop stråket med familjeparkeringsplatserna. Här finns det möjlighet att placera familjeparkeringen intill GC-stråket, så att barnfamiljer enklare kan nå entrén (x.6).

På grund av utformningen av GC-stråk på Giraffens parkering leds gående och cyklister mot Erik Dahlbergs gatan, på ställen där det inte finns några reglerade övergångar. Det är en trafikfara att gående korsar vägen utanför de mer säkra övergångsställen vid trafikljusen och rondellen. Här rekommenderas en fysisk barriär t.ex. 90 cm hög buskage / häck som döljer staket för att förbättra trafiksäkerheten (x.1). Barriären bör finnas vid GC-vägar och inte (bara) på mittremsan.

Det tar plats att skapa mer utrymme för cyklister och deras cyklar, plats som redan används till ett annat ändamål. Cykelparkeringen vid den norra entrén tar 6 parkeringsplatser. Vid entrén på Verkstadsgatan kostar åtgärderna 10 parkeringsplatser. Cykelparkeringen vid den östra entrén (ICA Maxi) kan placeras på sådant sätt att 2-4 parkeringsplatser kan komma att drabbas.

< Ju grönare färgen i tabellen, desto effektivare, enklare och kostnadseffektivare bedöms åtgärden.

Förbättring av tillfartsvägen från korsningen vid polishuset tar 12 parkeringsplatser. Skapandet av ett mer trafiksäkert övergångsställe från rondellen tar högst några få parkeringsplatser.

Totalt sett kan 30-40 parkeringsplatser (-1,5 %) komma att försvinna på grund av förbättrings-åtgärderna för cyklister. Samtidigt skapas omkring 90 fler parkeringsplatser (+40 %) för cyklister (om vi antar att de 48 "felplacerade" ställena inte kommer att användas som kundparkering).

Kostnader och nytta

Inom ramen av rapporten har ingen utförlig utvärdering av kostnaderna och effekterna gjorts. En enklare bedömning av den möjliga effektiviteten har gjorts med en grov uppskattning av kostnaderna. Redovisningen visas upp i tabellen till vänster.

Fysiska åtgärder som kräver markarbeten och annan beläggning är de dyraste i sammanhanget, t.ex. justering eller anordning av övergångsställen. De anges i tabellen med 4 eller 5 men bedöms som negativ (orange, röd) i avvägningen.

Cykelställen kostar omkring 600 - 1800 kr var, väderskydd beror mycket på utformning och byggsätt (färdiglevererat mot platsbyggt). Att måla cykelstråk eller måla om parkeringsplatser är däremot relativt billigt. Åtgärder kring kommunikation är oftast billigast, framför allt när man samkör med befintlig marknadsföring och invigning av fysiska förbättringar.

Effektbedömningen i tabellen till vänster gäller bara förutsättningarna för cyklister. Effekten gäller framkomlighet, komfort och trafiksäkerheten. Bedömningen är en sammanställning av dessa tre faktorer. En 5 tyder på den största positiva effekten av åtgärden, en 1 innebär att åtgärden har en liten effekt.