Boverket

Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

BILAGA 1
(rapport 2018:15)

Studiebesök i Nederländerna, Tyskland, Storbritannien och Danmark

Bilaga 1 till regeringsuppdrag Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen

Studiebesök i Nederländerna, Tyskland, Storbritannien och Danmark

Underlag till regeringsuppdrag Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen

Boverket

Titel: Studiebesök i Nederländerna, Tyskland, Storbritannien och Danmark
Rapportnummer: bilaga 1 till 2018:15
Utgivare: Boverket, mars, 2018
Upplaga: 1
Tryck: Boverket internt
ISBN tryck: 978-91-7563-552-1
ISBN pdf: 978-91-7563-553-8
Diarienummer: 3.4.1 2678/2017

Rapporten kan beställas från Boverket.

Webbplats: www.boverket.se/publikationer
E-post: publikationsservice@boverket.se
Telefon: 0455-35 30 00
Postadress: Boverket, Box 534, 371 23 Karlskrona

Rapporten finns i pdf-format på Boverkets webbplats.
Den kan också tas fram i alternativt format på begäran.

Innehåll

Inledning 5
Reserapport från Nederländerna 7
Reserapport från Tyskland 51
Reserapport Storbritannien 91
Reserapport från Danmark 143

Inledning

Reserapporterna är ett underlagsmaterial inför rapporteringen av regeringsuppdraget om lärande exempel på hur cykelplanering har integrerats i samhällsplaneringen.

Studiebesök har genomförts under oktober och november 2017, med hjälp av kollegorna på Enheten Stad och Land, Boverket. Följande länder har besökts: Danmark, Nederländerna, Storbritannien och Tyskland.

Reserapport från Nederländerna

Besök i Groningen, Utrecht och Den Haag 2-5 oktober 2017

Foto: Boverket

Resgrupp

Anna-Clara Löfvenberg, Agata Bar Nilsson, Mirja Ranesköld, Otto Ryding

Källa:https://www.bing.com/images/search?view=detailV2&ccid=3VCSbKzw&id=CEE33D91A2C9375212E373B0B2272B4E122422FD&thid=OIP.3VCSbKzw80D5ietwUyI6XgD9Es&q=groningen+stad+karta&simid=608046669431440110&selectedIndex=19&qpvt=groningen+stad+karta&ajaxhist=0

Nationell nivå - Möte med ministeriet för infrastruktur och miljö

Bakgrund

Inställningen till cykeltrafiken har ändrats genom åren. Historiskt har det gått från mycket cykling före andra världskriget till bildominerade transporter mellan 1940 -70-talen för att vända tillbaka till stark växande cykelandel under 70-talet och framåt.

Efter andra världskriget behövde landet byggas upp igen och Nederländerna blev förhållandevis välmående land med god ekonomi. Detta resulterade bland annat i att äga en bil blev tillgängligt för fler. Utveckling blev särskilt tydlig efter 1970. Pendlingsavståndet ökade betydligt. Genomsnittliga dagliga resor ökade från 3,9 km år 1957 till 23,2 km år 1975. Eftersom många av de gamla städerna, med småskaliga stadscentra, inte var anpassade till den ökade biltrafiken, fick många hus rivas för att göra plats åt bilen. Även en del av den gamla cykelinfrastrukturen har tagits bort. Torg i stadscentra omvandlades till

bilparkeringar och nya utvecklingsområden hade stora vägar för motorfordon.

Luftkvaliteten försämrades i städerna, cyklingen minskade med cirka sex procent årligen och många dödades i trafiken. En står andel (över tio procent) var barn under 14 år. Den dåliga säkerheten på vägarna blev en vändpunkt. Det väckte starka protester från medborgarna, som krävde åtgärder för ökad trafiksäkerhet för att hindra att barnen skulle skadas eller omkomma i trafiken.

Ungefär samtidigt slog oljekrisen till. Regeringen uppmanade till att bli mindre beroende av fossila bränslen och införde bilfria söndagar. Vid slutet av 1970-talet gjordes flera stadscentra permanent bilfria. Protesterna fortsatte för säkrare, mer miljövänlig och stadslivsvänlig trafik som cykeltrafik. Detta skapade en medvetenhet hos befolkningen som i slutändan förändrade synsättet på trafikpolicys och cykelns roll. Kommunerna började experimentera med ny design för cykelinfrastruktur – separerade cykelvägar. Första moderna cykelvägar byggdes med hjälp av statlig finansiering. Cyklingen ökade betydligt. Den kommunala utvecklingen följdes upp på nationell nivå och 1980 togs en nationell cykelplan fram.

(Källa: https://www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jYj7o)

Nationellt arbete med kampanjer och program

Just nu finns ett fokus på informationskampanjer till de äldre (65+). Det är den grupp som står ganska högt upp i statistiken för cyklister som har omkommit i trafiken. Dessa olyckor är främst singelolyckor, ofta kopplade till el-cykel. Informationskampanjen ska belysa vilka risker som de äldre bör vara uppmärksamma på.

Statens finansiering av cykelinfrastruktur görs oftast genom olika program. Till exempel programmet Optimerad användning (2001), vars syfte var att minska trafikstockningar på bilvägar genom alternativa lösningar till utbyggnad av bilinfrastruktur. Inom programmet har bland annat 300 miljoner euro investerats i cykelinfrastruktur.
https://beterbenutten.nl/en

Nu pågår ett arbete med ett program Tour de Force (2017-2020), där staten samarbetar med provinserna, kommunerna, cykelorganisationer samt järnvägsbolaget Prorail för att främja cykel. Cykelagendan har tagits fram som en del av programmet och målet är att öka cykling med 20 procent på tio år. De övriga punkterna i agendan förespråkar mer plats för cykling i städerna, högkvalitativa regionala cykelleder, optimerad

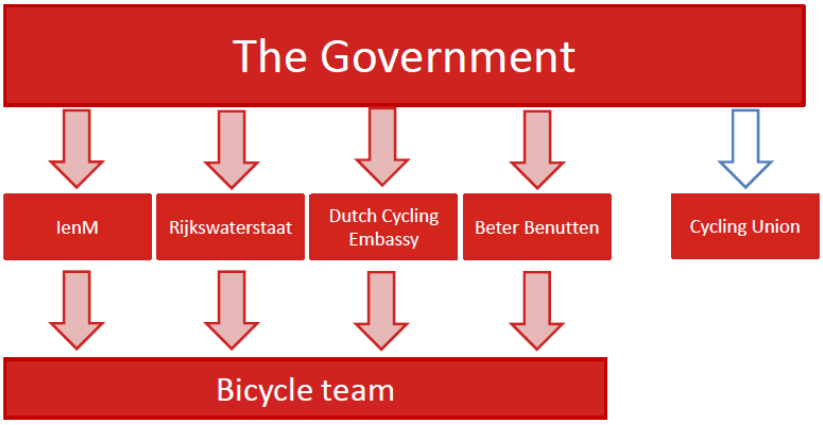
kombination av olika transportslag, riktad marknadsföring för cykling, färre olyckor och cykelstölder samt bättre kunskap.
http://tourdeforce2020.nl/en/

Statens engagemang i cykelfrågan

Det finns ett starkt politiskt engagemang för frågorna och departementet satsar på att utöka arbetsgruppen för cykelfrågor.

Staten stödjer utveckling av cykling genom bland annat en Bicycle team, ett nationellt råd med 12-16 personer som kommer från bland annat infrastruktur- och miljödepartementet, Rijkswaterstaat (som är en sorts myndighet vid departementet med ansvar för planering, genomförande och underhåll av infrastruktur), Dutch Cycling Embassy, och Beter Benutten (optimerad användning programmet).

Rådet träffas regelbundet för att diskutera aktuella frågor. Vid vårt besök skulle elcykelns konsekvenser diskuteras. Syftet med rådet är att få in med cykelfrågorna i de egna organisationerna.



Källa: Schema över involverade parter som rör cykling. PPT bild, Sabina Persson, Trafikverket.

Betydelsen av starka cykelorganisationer

Den ideella cykelorganisationen Fietsersbond har haft stor betydelse för utvecklingen av cyklingen i Nederländerna. Det är en påtryckarorganisation med en hög grad av professionalism. Genom uppdrag från Departementet för transport har organisationen i viss mått fått en form av halvofficiell ställning. Det departementet vill stödja är Fietsersbonds lobbyarbetet i trafikpolitiska frågor och organisationens arbete för att främja cykling i provinsiella och kommunala sammanhangen. För detta får Fietsersbond dels ett generellt programstöd, dels projektstöd.

Nationell cykelplan

År 1980 togs den första nationella cykelplanen fram, som sedan förnyades 1999. Se dokumentet här:

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/The%20Dutch%20Bicycle%20Master%20Plan%201999.pdf

År 2009 gav Ministeriet för transport och vatten tillsammans med Fietsberaad ut dokumentet Cycling in Netherlands (2009) http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf

Den nationella nivån koncentrerar sitt arbete kring cykling på: säkerhet, kombinerade resor med flera transportslag och kunskapsspridning. Ansvaret för cykelplanering ligger hos provinserna och kommunerna men staten kan bidra med finansiering. Det finns ingen ansvarig specifikt på nationell nivå för att främja cykling men det finns en samsyn i stort sett i alla politiska partier om att cykel är viktig.

Under intervjun framhölls infrastrukturen som den klart bästa metoden för att få fler att cykla mer. “Build it and they will come!”

Provins Utrecht

I provinsen bor det drygt 1,2 miljoner människor fördelade på 26 kommuner. Provinsen är areamässigt den minsta i landet. Det centrala geografiska läget gör Utrecht till en viktig kommunikationsnod.

Provinsens engagemang i cykelplanering

Provinsen ansvarar för regional cykelplanering/regionala cykelnätverket och kan delvis bidra med finansiering, men det är kommunens ansvar att genomföra åtgärderna. Provinsen har kartlagt utvecklingsbehov och hur de felande länkarna kan åtgärdas. Det utgör ett underlag för kommunerna att jobba vidare med. Provinsen försöker att lyssna av kommunernas behov och utmaningar. En annan viktig del är spridning av kunskap framför allt till mindre kommuner som saknar kompetens eller tid för att skaffa kunskapen på egen hand. Att arbeta nätverkande och arrangera möten med olika tema har många kommuner upplevt intressant och positivt.

Politiskt program för provinsen

Ledningen i provinsen har höga ambitioner för cykling – ambitionen är att dubbla cyklingen i provinsen fram till 2030, jämfört med 2011. Fokus ligger på bostadsområden, skolor och företagsområden.

Ett fyraårigt cykelprogram har tagits fram för åren 2016-2020. Programmet fokuserar bland annat på:

- Integrerat nätverk.
- Kombinerade resor.
- Smart cykling – kunskapsspridning.
- Ändring av beteenden.
- Särskilda grupper som man behöver fokusera på: immigranter (framför allt i staden), arbetsgivare och anställda i företagsområden utanför staden.

Provinsen utförde mätningar av cykeltrafiken under tiden för gruppens besök. Det finns bra möjligheter att cykla till/från Utrecht till grannkommunerna.

Hela resan perspektiv

På den regionala nivån är pendling med tåg viktigt. Cykelresorna är viktiga delresor och man ser till att dessa kombinerade resor går så

smidigt som möjligt genom att bland annat att anordna bra cykelinfrastruktur (parkeringar, uthyrning) vid stationerna.

Att det finns tillgång till cykelparkering vid stationerna är NS (Nederländska Spår) ansvar, som en del av infrastruktur vid stationen. Minimikrav på funktioner som ska finnas vid en tågstation finns reglerat i avtal.[1] I provinsen har olika lösningar använts, där ibland provinsen har haft delat ansvar mellan kommun och NS/Prorail för vissa parkeringar. Provinsen förespråkar kommunalt ägande då kommunen har bättre kontroll och styrning över anläggningen.

Vid pendling uppmuntras i första hand att cykeln lämnas på stationen och att en annan cykel hyrs på destinationsstationen. Det är även vanligt att ha en egen cykel på varje ställe. Det finns ett pendlingskort som fungerar för all kollektivtrafik i hela Nederländerna, så kallad OV-kort. Det kan även användas för att hyra järnvägsbolagets cyklar (OV-fiets) på stationen.

Innovationer

Provinsen arbetar med olika utvecklingsprojekt. Till exempel har kartläggning av trafikljus med trafikstockningar och förseningar lett fram till att trafikljus justerats så att väntetiden för cyklisterna kortats ner eller att andra lösningar provats. Provinsen ansvarar för det regionala nätet, kommunerna för det kommunala.

Provinsen har även testat en ny modell för prognostisering av cykeltrafik, som även visar vilka vägar som är bäst/genast och vilka som behöver förbättras. Det är dock svårt att byta helt till den nya modellen, då den traditionella modellen används som standard för bedömning av till exempel framtida bullersituation, som ibland kan användas som underlag i domstolsprövning. Därför måste nya modellen bli stabil, förutsägbar och enhetlig för alla.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/rapporten/2014/12/15/bijlage-1-vervoerconcessie-2015-2025

Staden Groningen

Groningen ligger i norra Nederländerna och staden passerade 200 000 invånare 2014. Det är den sjunde största staden i Nederländerna och det är en provinshuvudstad. Staden har en ung befolkning, mycket på grund av att det är en universitetsstad med cirka 50 000 studenter. 50 procent av befolkningen är under 30 år. Staden har en yta av ca 10 km2 och själva stadskärnan är ca 1 km2. Staden är väl sammanhållen och tät. Resor inne i staden sker med cykel till 61 procent med bil 36 procent och med buss tre procent. I Groningen äger invånaren i snitt 1,5 cyklar var.

Bakgrund

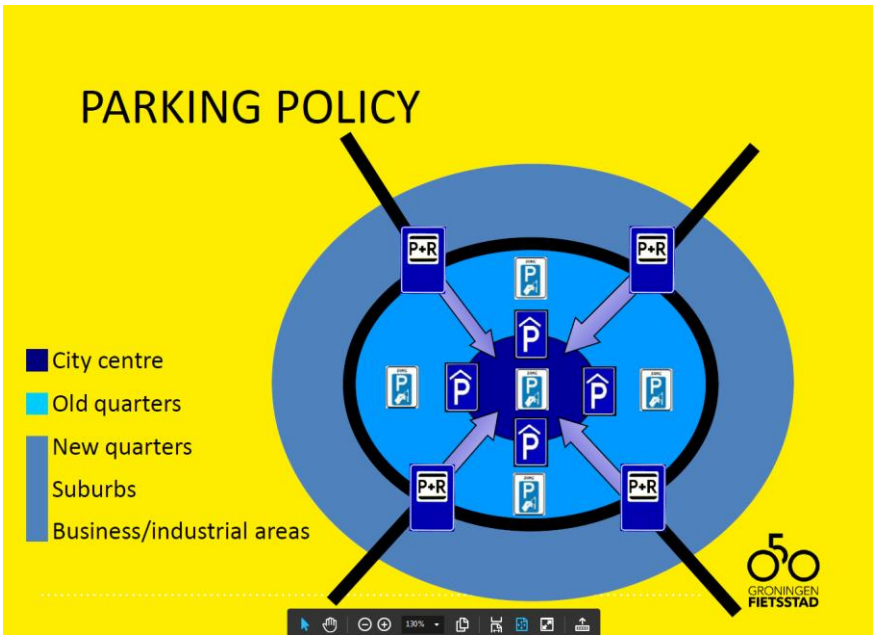
Groningen har inte alltid varit en cykelstad utan korkades igen som så många andra städer när bilen under 1960/70-talen blev vanlig och tillgänglig för flertalet. Torgen i Groningen var fyllda med bilar eller bussar. Planer fanns att ge bilen stor framkomlighet med hjälp av nya bredare vägar, men politikerna kom på andra tankar. Ett avgörande beslut togs 1977 då Traffic-Circulation Plan genomfördes, trots motstånd från butikägarna i centrum. Planen innebar att genomfartstrafik med bil stoppades och istället flyttades ut till en ringled runt staden. Staden delades då upp i fyra tårtbitar och för att förflytta sig med bil mellan tårtbitarna behöver resenären åka ut på ringleden runt staden. Det innebär längre restid med bil och en fördel för cykeln som med lätthet kan ta sig igenom staden. Den förändringen gav cyklister och fotgängare successivt mer plats i stadskärnan.

År 1980 gjordes en utvärdering och då blev det tydligt att butikerna hade samma besöksantal som tidigare (butiksägarna vara rädda för att förlora kunder när bilarna flyttades ut). Det kunde konstateras att fler reste med kollektivtrafiken och att antalet fotgängare hade ökat med sju procent Antalet bilar hade minskat med 44 procent! Sedan några år tillbaka har butikerna söndagsöppet.

> Citat från intervjun: “Pedestrians are even more important than cars”

Parkeringspolicy för bil

En effekt av att centrum stängdes av för biltrafik/bilparkering var att besöksparkeringen istället ökade i intill liggande bostadskvarteren. Att ha en bilparkeringspolicy som kan styra upp parkeringen visade sig vara viktigt i det här sammanhanget. Det resulterade i att kommunen i utkanten av staden anlade bilparkering med Park and Ride system, där biljetten för bussresa in till staden är billigare än att avgiften att parkera inne i staden. Parkeringsgarage finns också placerade med ca fem minuters gångväg från stadskärnan.



Källa: Powerpoint bild från presentationen i Groningen

Numera finns också Park and bike system, det vill säga att parkera bilen och cykla in. Det finns möjlighet för företag att hyra cykelboxar till sina anställda.

Cykelstrategi

Kommunen har arbetat strategiskt med cykling sedan 1977. Staden har en cykelstrategi: We are Groningen Cycling City, Cycling Strategy 2015-2025. Den är antagen av kommunen 2015. I den nämns fem strategier:

1. The bicycle comes first.
2. A coherent bicycle network.
3. Space for bicycles.
4. Tailored bicycle parking.
5. The story of Groningen – cycling city.

Till strategin finns ett separat genomförandeprogram där åtgärder/planer för de kommande åren beskrivs samt även kostnaderna.

Kommunen har ingen översiktsplan som motsvarar den svenska. Det finns strategier för staden som inkluderar hur de ska förhålla sig till trafiken som en helhet.

Groningen strävar efter att få ett sammanhängande nät med viss täthet, cykelvägar ska vara gena och ha naturliga målpunkter. Det ska vara en upplevelse att cykla och det ska vara enklare att cykla än att ta bilen.

Kommunen jobbar med cykling för alla på ett integrerat sätt i samhällsplaneringen. Vad som lyftes var dock att kommunen nu noterat olyckor med äldre och elcyklar. Användandet av elcyklar är inte så stort än, men det är något de behöver förhålla sig till framöver.

Kommunen har idag redan problem med att cyklister håller för hög hastighet och att cyklister och bilister inte söker ögonkontakt med varandra. Mopedernas hastighet har dämpats med hastighetsgupp i cykelbanan – med blandat resultat.

Lådcyklar och lastcyklar uppfattades inte som någon stor fråga i Groningen. Oavsett cykelfordon sker cyklandet ofta i bredd – både på cykelbana och i blandtrafik. När det gäller cykelvägar vill de gärna få till fyra meter breda dubbel riktade cykelvägar – något kommunen efter fyra års diskussion nyligen hade lyckats med i cykelstråket upp till universitetet. En separat gångbana anlades också.

I stadens cykelstrategi lyfts vikten av att man har ett sammanhängande cykelvägnät.

Deras framgångskoncept är att

- Fokusera på huvudstråken.
- Bygga bort felande länkar.

Den sista punkten jobbar staden aktivt med att ta fram planer för nu. Generellt gäller att de förbättrar cykelnätet efterhand och har en prioriteringslista på åtgärder. Blir det cykeltrafikstockningar provar kommunen att leda om trafiken. De testar lösningar under en period och utvärderar sedan. Gatutypen cykelgata, det vill säga där bilar får köra på cyklarnas villkor, bidrar till att skapa ett finmaskigt nät för cyklister.

Att cykla 7,5 km enkel väg anses okej och vid användandet av el-cykel räknas sträckan vara det dubbla – 15 km.

Starkt politiskt stöd för cykeln

Alla politiker är eniga kring varumärket Groningen cykelstad och de är nöjda med att kommunen för 40 års sedan tog beslut om Traffic Circulation Plan. Då var det vänstern som drev på, men idag är alla partier med. En av aldermännen /åldermännen i kommunen är ung och intresserad av och driver cykelfrågorna framåt. Några kommunrepresentanter lyfte fram den unga åldern som en framgångsfaktor – mer benägen att cykla som ung och en bra förebild.

Det finns en stark lobbyorganisation (Fietsersbond - The Dutch Cyclists' Union https://www.fietsersbond.nl/english-info/) som har stor betydelse. Lokalt i staden så stödjer också politiken den stora cykelmassan. Handlarna är också positiva till att till exempel nu även flytta ut bussarna från innerstaden.

Vad som också lyftes fram var att det krävs en mängd cyklister som efterfrågar något – då blir det lättare att få till en förbättring – även i en cykelstad som Groningen. Och här har kommunen då en extra skjuts i den unga befolkningen (studenter) som kanske inte har bil.

Vision om stadskärnan

I kommunens vision om hur stadskärnan ska utvecklas, ingår flera viktiga ställningstaganden som har koppling till cykling:

- Further improve liveability by exchanging car structures into living space.
- Pedestrians and cyclists are the keys.
- Extend the uninterrupted pedestrian zone, but allowing cyclists (cyclist as a guest).
- More flexible parking facilities for cyclists.
- Shift public buses around downtown.
- Increase space for cyclists on major routes to the city centre (bicycle street Korreweg).
- City logistics by more sustainable and smaller vehicles (cargobikes).

Cykeln är given i samhällsplaneringen

Förutsättningarna för cykling i staden är goda. Groningen är en tät och sammanhållen stad med många studenter. Det finns ingen externhandel. Kommunen har en uttalad prioritet:

- Fotgängare.
- Cyklister.
- Kollektivtrafik.
- Biltrafik

Kommunen har börjat göra Bicyles Effect Analysis (BEA) för att se vilka effekter fysiska förändringar medför för cyklisterna. Kommunen ser också att nybyggnation utanför staden ska vara placerad så att den går att nås med cykel.

Staden växer och kommunen är medveten om vikten av att staden blir tillgänglig/nåbar (accessible). Cykeln ses som en viktig länk i transporterna. Daglig pendling till och från staden förväntas öka till 215 000 personer år 2020 (år 2000, 160 000 personer).

Undersökningar visar att cyklister är sjuka 7,4 dagar per år medan icke cyklister är sjuka 8,7 dagar per år. (Källa: Groningen cykelstrategi)

Idag upplevs ibland att cyklisterna är för många och att det försvårar för fotgängarna – att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning (rullstol, synskadade nämndes) är svår i framför allt de centrala delarna av staden. En plan för fotgängare är under framtagande. I blandtrafik mellan cykel och gående prioriteras de gående.

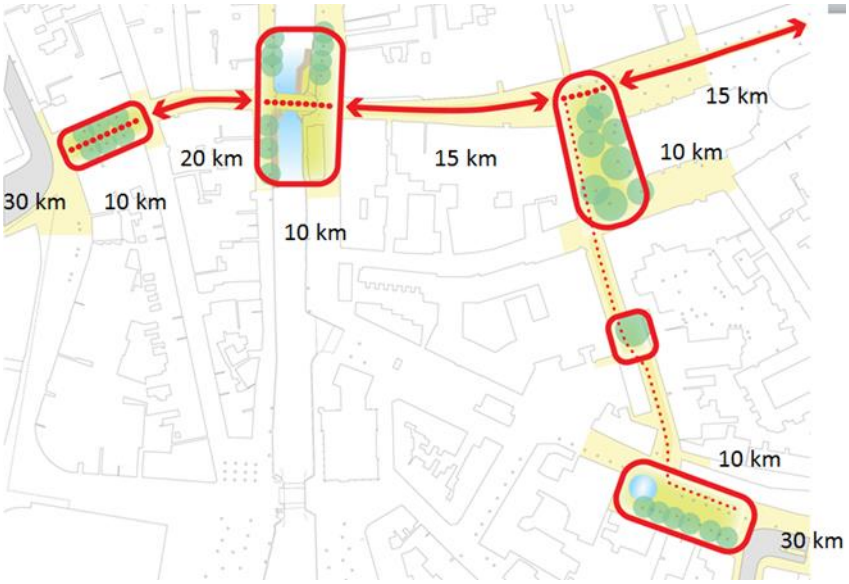
Design efter platsens funktion

Kommunen arbetar med att utveckla de offentliga platserna i staden. Trots att kommunen är i ”världsklass” på cykling finns fortfarande utmaningar med bilar (”car structures”) kvar i staden. Staden jobbar successivt vidare och det poängteras att fotgängare och cyklister är nyckeln till trivsamma offentliga rum och kommunen menar att det är dags att stadens invånare får sitt vardagsrum tillbaka. En trevligare stadsmiljö där det finns plats för möten. Visionen för stadens utveckling uttrycks i NIEUWE STADSRUIMTES Leidraad voor de openbare ruimte (Nya stadsrum – En guide till det offentliga rummet).

Cykelstråk kan ledas igenom offentliga rum som delas av flera. I vissa stråk kan vem som har prioritet av fotgängare eller cyklister vara flexibelt. Vid lågtrafik får fotgängare använda hela gatan (central stadsgata/shoppinggata), men till exempel under ”rush hour” när det är mycket cyklar så delas användningen av gatan i zoner: cykelzon i mitten av gatan och fotgängarzon på båda sidor om. Finns det inte tillräcklig yta för uppdelning av trafikanterna: så är det shared space som gäller.

Kommunen arbetar nu med att designa platser utifrån hastighet och fordon. Vad är det för typ av plats och hur ska man färdas här? Är det en gågata går det att röra sig i 5-10 km/timme och då ska den fysiska miljön vara utformad för att stödja det. Det kan alltså behövas fysiska åtgärder som till exempel knagglig gatsten, för att dämpa cykelhastigheten till förmån för gångtrafik.

Utgångspunkten i Groningen är att separera gång och cykel från varandra. Blandtrafik bil/cykel får inte komma i högre hastighet än i 30 km. När det inte finns plats att separera, får cyklisterna cykla på de gåendes villkor i lägre hastighet.



Exempel på hur utformningen kan styra cykelns hastighet längs ett stråk. Källa: Groningen kommun; Powerpoint presentation

Snabbcykelstråk Star-lane

För att minska cykelträngsel i stadskärnan marknadsförde kommunen "snabbstråk" för de som har sin målpunkt norr om staden. Till exempel studenter som cyklar till universitetet. Genom att flytta stor mängd av cyklister till en parallell gata - där bilister får färdas på cyklisternas villkor - kunde trängsel undvikas. Groningen ville undvika ordet "highway" for bikes då de ansåg att highway relaterade till något negativt. I stället används begreppet Star-lanes.

Cykelparkering

Kommunen har problem med att det är för många cyklar i framför allt i centrum och vid järnvägsstationen. Det saknas parkeringsplatser och det blir konflikter med gående bland annat.

Många cyklister skapar också ett stort behov av plats för cykelparkering. Det är överfullt i cykelställen. Effekten av det är att cyklarna nu parkeras lite var som helst.

Det finns ett behov av 11 000 cykelparkeringsplatser. Det finns inte heller yta ovan mark att ta i anspråk, utan det diskuteras nu underjordiska garage. Diskussioner förs också med fastighetsägare som har tomma lokaler om inte dessa kan användas som cykelgarage.

För att komma till rätta med cykelparkeringen har kommunen i stadskärnan påbörjat ett arbete med att differentiera cykelparkeringen.

- **Korttidsparkering:** till exempel 45 minuters parkering: målade parkeringsytor, kan vara mycket centralt, nära butiker, men det går inte att låsa fast cykeln. Det är ett medvetet val eftersom kommunen inte vill ha cyklar stående där för längre. Troligen kommer det vara självkorrigerande då det är en risk att lämna cykeln där.
- **Mellanlång tid:** Dessa parkeringar är inte placerade direkt på shoppinggatan utan på ”bakgator” och det finns byglar att låsa fast cykeln i.
- **Långtidsparkering** – Finns parking shelters/parkeringsgarage, till exempel vid järnvägsstationen eller busstationen.

Det finns bemannade cykelgarage vid tågstationen och de är avgiftsfria (under ett dygn). Låsbara cykelboxar finns vid mindre stationer. Järnvägsbolagen är skyldiga att tillhanda hålla cykelparkering. Att ta med sig cykeln på tåget var inte vanligt – behövs inte då det går att hyra cyklar när resenären kommer fram, alternativt att en egen ”stationscykel” finns parkerad där.

Groningen parkeringsgarage med ljusinsläpp. Foto: Boverket.

Groningen parkeringsgarage med cykelväg igenom. Foto: Boverket.

Innovationer och kampanjer som underlättar för cyklister

I Groningen har cyklisterna prioritet i trafikljusreglerade korsningar på det sätt att alla cykelvägar in i korsningen har grönt ljus samtidigt (så kallat allgrönt), innan övrig trafik regleras enligt vanlig trafikljusregelring. Det bygger på att cyklisterna söker ögonkontakt med varandra och parerar. Stor vinst är att oskyddade trafikanter skiljs från svängande buss- och lastbilstrafik, som annars är en vanlig olycksorsak.

En prioriterad cykelöverfart på Star-lane stråket har nyligen invigts. En fyra meter bred dubbelriktad cykelbana (25 000 cyklister/dygn troligen – höll på att mätas) har prioritet i en korsning med biltrafik (11 000 fordon/dygn). Vid terminsstart har kommunen informerat om Star-lane upp till universitetet.

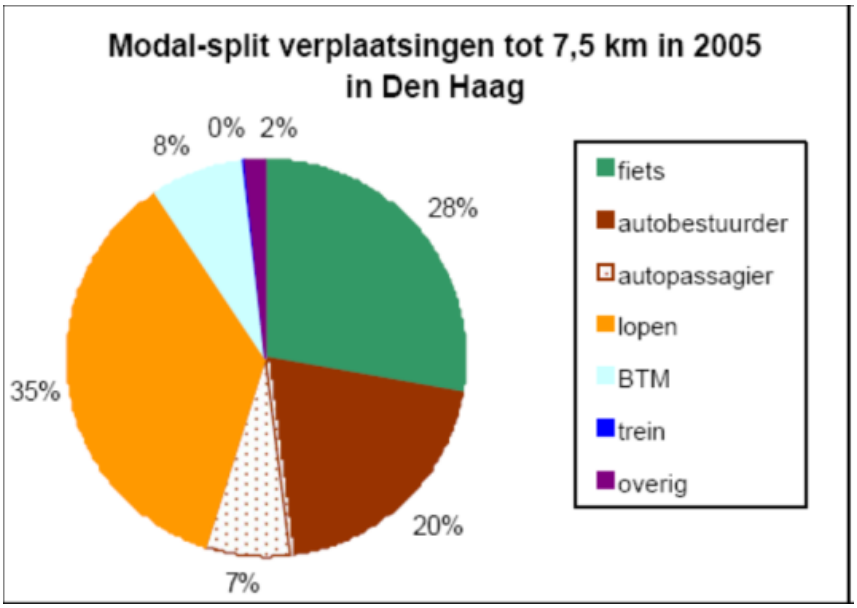
Varje år genomförs den nationella cykelmätarveckan via cyklisternas egna mobiler. Uppgifter om information om köer, var folk cyklar och hur lång tid det tar mellan målpunkter kan fås därifrån. Det är en kampanj med möjlighet att vinna fina priser.

Nationell webbapplikation finns, där fel och brister kan anmälas.

Staden Den Haag

Den Haag är den administrativa huvudstaden i Nederländerna. Här finns huvudsätet för parlamentet, regeringen, högsta domstolen, internationella organisationer som Internationella domstolen och Internationella brottsmålsdomstolen, samt många ambassader. Staden har ca 500 000 invånare och är den tredje största staden i landet efter Amsterdam och Rotterdam.

Knappt 30 procent av alla resor under 7,5 km sker med cykel.



Andel av resor under 7,5 km efter olika transportslag. Fiets betyder cykel.

Bakgrund

Bakgrunden till den ökade cyklingen i Den Haag liknar den som fanns i andra städer. Dels var det historiska händelser som påverkat utvecklingen på nationell nivå – oljekris, ekonomisk kris, samt ökad missnöje i befolkningen till följd av ökad biltrafik i städers centrala delar – osäker miljö för oskyddade trafikanter samt förfulning av stadsmiljön. Medborgarna efterfrågade en säker och attraktiv stad och krävde en förändring.

Men Den Haag hade också dålig luftkvalitet i stadscentrum. En av gatorna i Den Haag hade den sämsta luften i hela Nederländerna enligt luftkvalitetsmätningarna.

Ett annat problem var trafikstockningar i staden samt ett oattraktivt centrum med tynande handel.

Staden insåg att kraftiga åtgärder behövdes och detta resulterade i att kommunen valde att ta bort bilarna från stadscentrum och gav plats till cyklister och gående. Utveckling av infrastrukturen följde efter.

Cykelstrategi

Det finns ett särskilt cykelprogram/strategi för 2015-2018, som har tagits fram 2015. Målet är att förbättra kvaliteten i hela resan kedjan för cykel. Huvudpunkterna för programmet är:

- Bekvämt och snabbt cykelnätverk, inom staden och regionen.
- Skapa nya och förbättra befintliga cykelparkeringar.
- Kommunikation och marknadsföring.
- Uppföljning av cykelanvändning.

Under framtagandet av cykelprogrammet har kommunen ordnat möten med intressenter för att samla in deras idéer och förslag. Flera av dessa idéer har fått plats i programmet.

Cykling är även inkluderad i Mobilitetsplan för Den Haag (2010), där flera av målen syftar till att förbättra möjligheter för cykling. Bland annat vill kommunen öka cykling genom förbättring av cykelvägnätet, bättre tillgång till cykelparkering samt satsningar på kommunikation, marknadsföring och förbättrad cyklingskunskap.

Huvudlösningen är att separera cykeltrafiken från andra trafikslag som har högre hastighet. Där det inte är möjligt, sänks hastigheten för alla fordon (max 30 km/h). I stadsmiljön blir ofta lösningen att ge mer plats åt cyklister och begränsa biltrafiken, så att cyklarna får mer utrymme och att hastigheten och antalet bilar minskar.

Planering för cykeln

Cykeltrafiken är en självklar del i samhällsplaneringen. Utgångspunkten i stadsutvecklingsprojekt är att skapa attraktiv, tillgänglig och levande stadsmiljö. I stadscentrum är cykel och de gående prioriterade. Men det uppmuntras och projekteras för att använda cykel även på längre sträckor. Vilket trafikslag som prioriteras eller underlättas beror på områdets tänkta funktion.

Vid planering av cykelvägar ligger fokus på att ta sig enkelt, bekvämt och snabbt mellan målpunkterna. Detta innebär bland annat att cykelvägnätet är komplett, tätt och anpassat till behoven, därför jobbar kommunen

mycket med att komplettera felande länkar och uppgradera redan befintliga sträckor så att de klarar ökade volymer och flera typer av cyklister. Även hälso- och estetiska aspekter vägs in. Cykelvägarna lokaliseras om möjligt längre bort från hårdtrafikerade bilvägar på mindre lokala vägar med lägre trafikintensitet.

Cykel ska vara till för alla och infrastrukturen måste avspegla den avsikten. Med ökande variation i olika sorters cyklar, ökar dock också behovet av att planera för att tillgodose de olika cyklisternas behov. Här har el-cykel och större transportcyklar särskilt uppmärksammats, på grund av deras särskilda behov av infrastruktur – större parkeringsplatser, tillgång till laddningsstationer och hastighet. Men även befolkningsgrupper med annan än nederländsk kulturell bakgrund som använder cykel i mycket mindre utsträckning är en särskild målgrupp.

Starkt engagemang från flera

Det finns ett starkt stöd från politiken och kommunen arbetar aktivt för att utveckla cykling i staden, både genom att ta fram strategier och program, genom fysiska åtgärder samt genom kommunikations- och marknadsföringsinsatser. Cykelfrämjandet är en stark och väldigt aktiv organisation som driver många frågor. De och även invånarna kommer med förslag och önskemål om lösningar.

Kostnader för investeringar i cykelprogrammet i Den Haag, mest i infrastruktur, går upp till 20 miljoner euro för år 2016. Hälften av dessa täcks av kommunen, andra hälften kommer från regionen, provinsen, staten samt det nationella järnvägsbolaget Prorail.

Det ses fortfarande vara mer motiverat att lägga stora summor på lösningar för motorfordontrafiken än på cykeltrafiken. Till exempel lösningar som cykelbro ses som mycket kostsamma, även om samma kostnader ses som helt rimliga när det gäller lösningar för biltrafik.

Fysiska åtgärder för cykel

De fysiska åtgärderna omfattar allt från att komplettera de felande länkarna i nätet, förbättra kvaliteten på befintliga cykelbanor till att hitta helt nya lösningar i farliga trafiksituationer. Till exempel har en korsning byggts om på en rak väg, där många billister körde för fort till en oval rondell, där cyklister har företräde framför biltrafiken. På många gator i stadscentrum har biltrafiken minskats, genom att begränsa antal filer och i stället ge utrymmet till separerade cykelvägar och grönska. I den Haag arbetar kommunen även med att ge alla cykelvägar röd färg, så att de är tydligt markerade.

Staden har även gjort stora satsningar på underjordiska cykelparkeringar i centrum. Det finns även ett bidrag som fastighetsägare kan söka för att omvandla sitt skjul till en inomhus cykelparkering. Tanken är att öka antalet parkeringsplatser för cykel i boendeområden.

Hela resan underlättas

En av punkterna i cykelstrategin hanterar hela resan perspektivet. Det anses vara en viktig aspekt för att öka cykling i staden. Kommunen fokuserar på kombinerade resor med cykel och tåg/kollektivtrafik. Där är det viktigt att se till att cykellänkar fungerar och att det är enkelt att byta mellan de olika trafikslagen. Som tidigare nämnts kan cykel tas med på tåget mot en avgift och under vissa förutsättningar, till exempel i mån av plats, utanför rusningstrafiken (efter kl. 9 på morgonen). I praktiken är det sällan denna möjlighet används. Det uppmuntras i stället att lämna sin cykel vid stationen och hyra en cykel vid slutdestinationen. Detta underlättas genom gratis parkeringar och billiga hyrcyklar vid tågstationer (gäller för hela Nederländerna, inte bara den Haag).

Cykelparkering

Det finns många cykelparkeringar, särskilt i de centrala delarna av staden. Här har kommunen försökt att flytta cykelparkeringarna som finns utomhus bort från huvud shoppinggatorna, och i stället byggt ett antal underjordiska parkeringsgarage. På grund av det ökande cyklandet ökar även parkeringsbehovet och de parkeringar som finns nu räcker inte till. Staden planerar för fler cykelparkeringar i centrum. Det som är mest intressant i centrum är parkeringsanläggningar inomhus, antingen under eller ovanmark. Det är kostsamt men sparar på utrymmet i gaturummet, som i stället kan användas av gående.

Vid tågstationerna, som är viktiga punkter för byte mellan trafikslag, finns det gratis cykelparkeringar. Första dygnet är gratis och sedan är kostnaden per dygn låg. I den Haag vid centralstationen finns en bemannad cykelparkering under mark. Där finns även möjlighet att hyra ut cykel från det statliga rälsbolaget, vilket kostar 3,85 euro per dygn.(ov-fiets).

På vissa parkeringar finns det elektroniska system (som i bilparkeringsgarage) som visar hur många lediga platser det finns. Beläggningen varierar under dygnet och är kopplat till arbetspendlingen. Redan idag ser kommunen, att det befintliga antalet platser inte räcker till. De övergivna cyklarna tas bort, efter varning till ägaren (en lapp på cykeln) och hamnar på cykeldepån hos polisen.

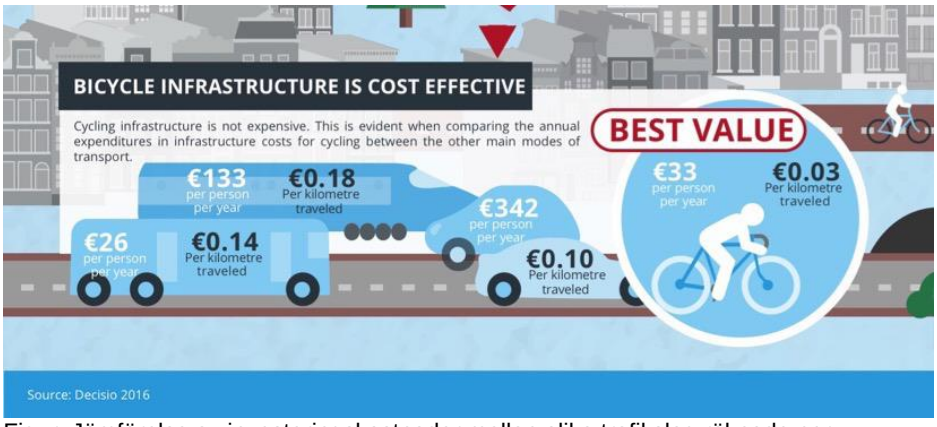
Framgångsfaktorer

En viktig framgångfaktor är det breda politiska stödet, i stort sett alla politiska partier stödjer utveckling av cykling i staden. En annan faktor är en motiverad arbetsgrupp på kommunen med många olika kompetenser. Även den breda förankringen med medborgare, lokala butiksägare, cykelorganisationer samt andra aktörer har varit viktigt för att få igenom projekten. Samarbetet med den regionala och nationella nivån har underlättat finansieringen.

Lärdomar från Nederländerna

Cyklarna som en självklar del i strukturplanering

Gäller både i stort som smått. Såväl vid ombyggnad av en plats som vid planeringen av nya utbyggnadsområden. Vid ett tillfälle uttrycktes det som: Vid varje projekt börjar vi med att tänka på vad som behöver göras för cyklarna här? Sen kan det bli andra saker som blir prioriterade, men vi börjar där. Cykelinfrastrukturen fick också lov att kosta. Kostnaderna för cykelinfrastruktur relateras till kostnad/resekilometer. (Se illustrationen nedan)



Figur: Jämförelse av investeringskostnader mellan olika trafikslag räknade per person och år eller per färdad kilometer. Tour de force programmet. Källa: Erik Tetteroo, Infrastruktur- och miljödepartement.

Cyklingen i Nederländerna gynnades av täta, välavgränsade städer med mycket lite spridd bebyggelse på landsbygden. Nederländerna hade även tillämpat lösningar framtagna för biltrafiken och tillämpat dem för cyklar. Våga tänka annorlunda (exempelvis cykelbana på skoltak i Utrecht).

Lösningen på kapacitetsproblem för biltrafiken kunde också vara att minska biltrafiken genom att investera i cykling.

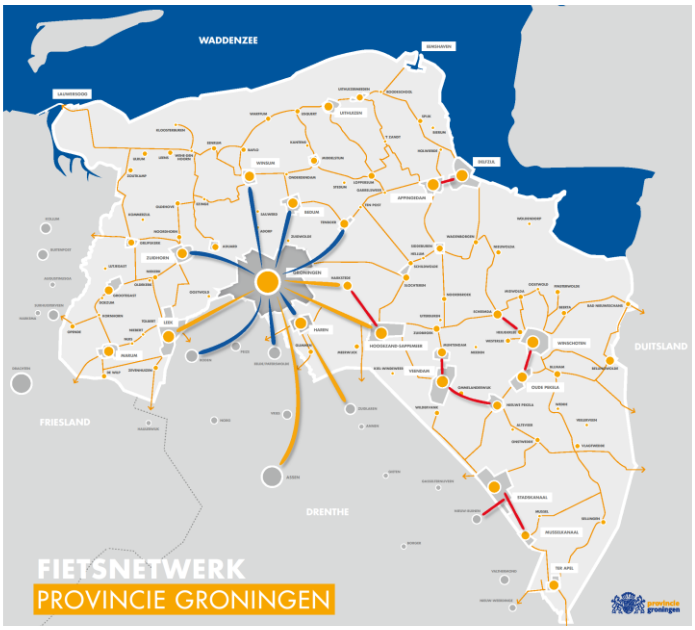
Vid planering av cykelvägar anpassas ibland projekten efter hur cyklisterna vill röra sig på platsen i stället för att styra detta uppifrån. Tanken är att bygga så att det gynnar cyklister, både stråkmässigt men även utformningsmässigt.

Sammanhängande nätverk av cykelvägar

Flera städer arbetade med cykelinfrastruktur snarare än enskilda cykelstråk, ett sammanhängande nätverk av cykelvägar med en största maskvidd.
På regional nivå investerades i att binda samman olika tätorter med ett regionalt cykelvägnät. Vid valet av sträckning var kommunen inte

bunden till bilvägarna utan kunde välja den lämpligaste sträckningen, då möjligheten fanns att mark kunde exproprieras för cykelvägar.

Cykelvägnätet i centrala Groningen...



...och det regionala cykelvägnätet i provins Groningen. Källa: Groningen.

Separera om möjligt de olika trafikslagen, prioritera alltid de mest oskyddade i blandtrafik

I Nederländerna eftersträvades att separera de tre trafikslagen gång, cykel och bil. Blandtrafik cykel-bil bör inte förekomma på vägar med en

hastighet över 30 km/h. Normalt var cykelvägarna tydligt separerade från såväl bilvägar som gångbanor genom nivåskillnader. Fanns det kanstensparkering fanns det ofta en remsa mot cykelvägen så att bildörrar inte slog ut över cykelbanan.

Separeringen av bil och cykelväg motiveras även av hälsoaspekter – längre avstånd mellan cykelväg och bilväg ger bättre hälsovinster till cyklisterna.

Foto: Boverket

När bristen på utrymme ställde krav på blandtrafik (bil-cykel respektive cykel-gång) gällde principen att det skulle ske på de minst skyddade trafikanternas villkor. Principen att på vissa cykelvägar tillåta biltrafik på cyklisternas villkor (cykelgata) var nog en förutsättning för utbyggnaden av det relativt finmaskiga cykelvägnätet.

Foto: Boverket

Groningen och Den Haag. Bostadsgata, bilarna tillåtna, men på cyklisternas villkor. Den röda asfalten är en tydlig signal som visar att det är en cykelbana. Skyltningen förtydligar ”Fietsstraat, auto te gast” betyder ”Cykelgata, bilen är gäst”. Foto: Boverket

Groningen. För att angöra parkeringsplatser får bilarna köra in på cykelgatan. Foto: Boverket

Gestalta de olika gaturummen utifrån tänkt/önskad användning

I Groningen arbetade kommunen medvetet med att tydliggöra den tänkta funktionen genom gestaltningen. I stråk där cyklarna prioriterades skiljdes cykelvägarna tydligt från gångbanorna och gavs en avvikande beläggning som medgav hög cykelkomfort – ofta röd asfalt. På affärsgator och andra centralare delar gavs beläggningen en enhetligare utformning för att annonsera att cyklingen skedde på de gåendes villkor. Genom stor gatsten kunde cykling styras bort från gator som inte var tänkta för det.

Groningen, en av de centrala affärsgatorna. Cykling på de gåendes villkor. I markbeläggningen är cykelvägen enbart markerad med ett par linjer. I morgonrusningen håller sig gångtrafikanterna sig vid sidorna. På eftermiddagen när de gående blir fler brer de ut sig över hela gatans bredd och cyklisterna får ta sig fram på de gåendes villkor. Foto: Boverket

Mycket kretsar kring platsens funktion och stadens attraktivitet. Det är utgångspunkten för vilka trafikslag prioriteras inom olika områden och vilka lösningar som väljs. För att öka attraktiviteten (där tillgänglighet och framkomlighet är en del) löses utmaningar med flera trafikslag på samma gång, till exempel genom att anpassa vilka trafikslag ska tillåtas på vilka gåtor (till exempel inga cyklar på stora shoppinggator som är avsedda för gående). En åtgärd som bidrar till minskad biltrafikstockning kan även vara en bra åtgärd för cykel och tvärtom.

Tydligt skyltade cykelvägar med självklara målpunkter

I Nederländerna arbetade kommunen medvetet med identifierbarheten av cykelvägar, enhetlig skyltning, enhetlig namngivning och tydligt utmarkerade. Ofta var cykelvägarna belagda med röd asfalt för att markera dem, vid långa sammanhängande stråk dock ibland bara för att markera start och slut. Väsentligt var att vägarna skulle vara direkta och gå mellan självklara målpunkter.

Foto: Boverket

Foto: Boverket

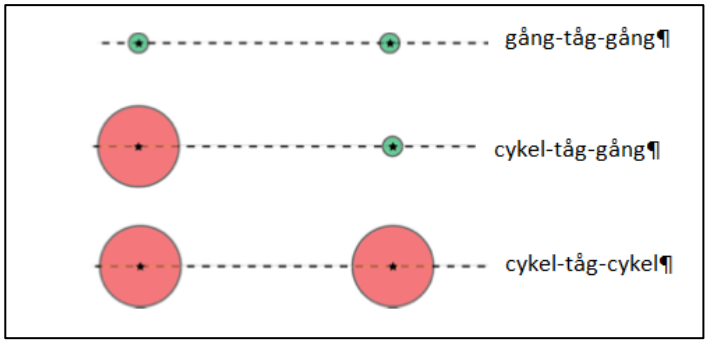
Groningen. Foto: Boverket

Utrecht. Foto: Boverket

Houten. Cykelstråk med olika färg som sedan markerades på lyktstolpar.
Foto: Boverket

Kombinationen cykel-tåg cykel som framgångsfaktor

I Nederländerna arbetades det konsekvent med att underlätta övergången tåg-cykel. Jämfört med kombination gång-tåg-gång ger kombinationen cykel-tåg-cykel 50 gånger större målpunkter, vilket skapar helt andra förutsättningar för pendling.



Upptagningsområdenas storlek. Bild: Erik Tattero

Järnvägsoperatör har skyldighet att anordna cykelparkeringar. Vid i princip alla stationer fanns antingen cykelgarage eller vid mindre stationer låsbara cykelboxar. Generellt var cykelgaragen bemannade och gratis i Nederländerna. I garagen fanns också cykeluthyrningar och möjligheter till service. Att cykelgaragen skulle vara välbelägna, precis intill stationen tycks ha varit en självklarhet. När kombinationen tåg - cykling underlättades, ökade också efterfrågan påtagligt, vilket gjorde att det efter ett par år visade sig att kapacitetsbehovet radikalt hade underskattats. (60 procent av de som reser med tåg från Houten cyklar till stationen).

Houten. Cykelgaraget placerat direkt under tågperrongen. Garaget var också bemannat. Foto: Boverket

I garagen går det att få cykeln servad. Foto: Boverket

Laddning av elcyklar i Den Haag. Foto: Boverket

Groningen. Foto: Boverket

Den Haag. Foto: Boverket

Skylt som anger hur många lediga platser som finns i cykelgaraget. Det möjliggörs av en sensor i varje cykelställ som också avslöjar de som stått för länger. Foto: Boverket

Cykelgarage i flera plan vid stationen i Utrecht. När det är färdigbyggt ska det rymma 12 500 cyklar. Foto: Boverket

Våga prioritera cykeln

Ett råd från Nederländerna vid planeringen av cykelvägar var att börja med att lösa de besvärliga konfliktpunkterna, till exempel korsningar. Ta de enkla raksträckorna senare På de större cykelstråken fanns det en möjlighet att prioritera cyklisternas framkomlighet framför bilisternas. För att få bilisterna att köra på cyklisternas villkor krävdes det en volym av cyklar.

Den Haag. Tydligt markerat att bilisterna som ska korsa cykelbanan för att komma ut på huvudvägen ska lämna företräde. Foto: Boverket

Den Haag. Bilarna får lämna företräde i rondellen. Foto: Boverket

Groningen. Vägen är dubbelriktad för cyklister och enkelriktad för bilister. Möjlighet för bilar att köra om saknas. Foto: Boverket

Groningen. Cyklisterna hamnar först vid rödljus. Foto: Boverket

Våga testa

Det fanns en beredskap för att våga testa nya lösningar under en prövotid av till exempel några månader. Cykelvägar kunde skapas genom provisoriska avstängningar av biltrafiken. Föll försöket väl ut byggdes vägen om permanent. På motsvarande sätt kunde lösningar testas i mera kluriga trafiksituationer. Efter utvärdering avgjordes det om de skulle permanentas eller tas bort. Lösningarna kunde även tas bort under testperioden om de inte fungera tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Foto: Boverket

Groningen. I korsningen mellan en huvudcykelväg och en större bilväg har man valt att ge cyklisterna företräde. Lösningen är en test under en begränsad period som kommer att utvärderas ur trafiksäkerhetssynpunkt. Foto: Boverket

Provinserna planerar regionala cykelnät

I Nederländerna var flera provinser engagerade i utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet, ofta i form av planering och projektering medan kommunerna stod för det faktiska byggandet. Inte alla kommuner hade dock samma vilja/möjligheter. Provinserna kunde då bidra med stöd till felande länkar.

Då det fanns möjlighet att expropriera mark för regionala cykelvägar kunde istället den lämpligaste och genaste sträckningen väljas. Det medförde också färre konfliktpunkter med korsande anslutningsvägar och en bättre miljö med avseende på buller och avgaser.

Cykelväg mellan Utrecht och Houten dragen oberoende av bilvägar.
Foto: Boverket

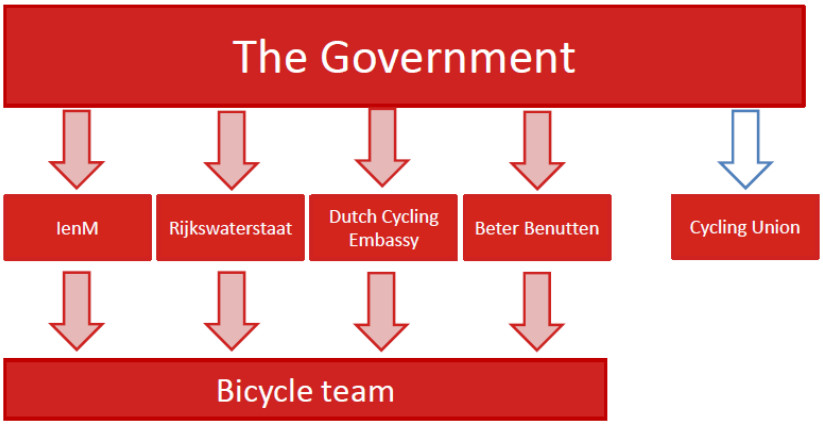
Ta från början höjd för framtidens kapacitetsbehov

Görs förbättringar för cyklister ökar också cyklingen. Det gäller alltså att ta höjd för framtida kapacitetsbehov redan från början. Detta gäller både cykelbanans bred, nätets omfattning och parkeringsmöjligheter. För att trafiken ska anpassa sig efter cyklisternas krävs det också en viss volym av cykling, har man nått dit främjar det i sig en ökad cykling.

Statens engagemang i cykelfrågan

Staten stödjer utveckling av cykling genom bland annat en Bicycle team, ett nationellt råd med 12-16 personer som kommer från bland annat. infrastruktur- och miljödepartementet, Rijkswaterstaat (som är en sorts myndighet vid departementet med ansvar för planering, genomförande och underhåll av infrastruktur), Dutch Cycling Embassy, Beter Benutten (optimerad användning programmet).

Rådet träffas regelbundet för att diskutera aktuella frågor. Vid vårt besök skulle elcykelns konsekvenser diskuteras. Syftet med rådet är att få in med cykelfrågorna i de egna organisationerna.



Källa: Beskrivning av hur samarbetet kring cykel ser ut organisatoriskt. PPT bild, Sabina Persson, Trafikverket.

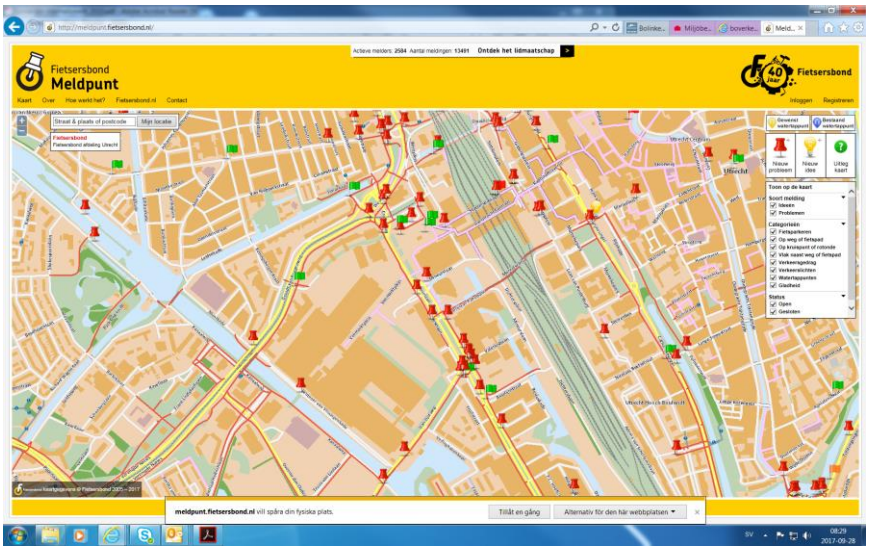
Betydelsen av starka cykelorganisationer

Den ideella cykelorganisationen Fietsersbond har haft stor betydelse för utvecklingen av cyklingen i Nederländerna. Det är en påtryckarorganisation med en hög grad av professionalism. Genom uppdrag från Departementet för transport har organisationen i viss mått fått en form av halvofficiell ställning. Det departementet vill stödja är Fietsersbonds lobbyarbetet i trafikpolitiska frågor och organisationens arbete för att främja cykling i provinsiella och kommunala sammanhangen. För detta får Fietsersbond dels ett generellt programstöd och dels projektstöd.

Innovationer och enstaka spännande lösningar

- Interaktiv karta för att rapportera fel och förbättringsmöjligheter.

Den holländska cykelorganisationen driver på nationell nivå en webbsida med en interaktiv karta där det finns möjlighet att göra felanmälningar på cykelvägnätet, men även föreslå förbättringar. Cykelorganisationen återkopplar sedan till respektive kommun.
http://meldpunt.fietsersbond.nl/



- Applikation för att kartlägga rörelsemönster och var stockningar uppstår.

Under en vecka 2017, mättes för tredje gången cyklingen i Nederländerna genom en app som hade utvecklats av NHTV (National High School for Tourism and Traffic). Genom att använda appen registrerades rörelsemönster, hastigheter och var de största förseningarna och flaskhalsar uppstod. Det fanns också möjlighet att även recensera cykelvägen.

Cyklister motiverades att delta i undersökningen genom att resultatet skulle bilda underlag för förbättringar av cykelvägarna och genom utlottade priser. http://fietstelweek.nl/data/

- Benchmarkingsystem där kommunerna på detaljnivå kan jämföra sig med andra.

I Nederländerna fanns ett utarbetat benchmarkingsystem för städer. Det byggde på en ambitiös genomgång av cykelvägnätet i enskilda kommuner. Syftet var inte primärt att rangordna städerna utan att ta fram ett beslutsunderlag åt planerare och beslutsfattare.

- Gröna vågen för cyklister och all-grönt.

Exempel fanns på gröna vågen anpassat för cykelhastighet. Det fanns också ett system med fartskyltar som angav om hastigheten behövdes öka eller minska för att komma med i gröna vågen.

Foto: Boverket

Foto: Boverket

I Groningen fanns ett system där trafikljusen gick i tre perioder, två för enbart bilar och den tredje för enbart cyklister – men från alla håll. Blev tryggt för cyklister, men gav eventuellt förhållandevis långa omloppstider.

- Holländsk högersväng.

I Nederländerna var det tillåtet för cyklister att köra mot rött vid högersväng. Egentligen gäller det endast om det finns en skylt som anger detta vid trafikljusen eller om det fanns en speciell smitväg för högersvängande innan trafikljusen. ”Men alla gör det ändå överallt”.

Den Haag. Även under vägarbeten säkerställer man framkomligheten för cyklister. Foto: Boverket

De mjuka värdena i cykling lyfts i planeringssammanhang

Att ha många cyklande och gående i stad(centra) ses som positivt för stadens attraktivitet – levande gator och torg med många människor i rörelse. Attraktiviteten som har direkt koppling till ekonomiska vinster genom att handel kan stanna och blomstra i stadens centrala delar.

Det skapas förutsättningar för att umgås på cykel – cykelvägar är ofta breda nog för att cykla bredvid varandra, vid cykelvägskorsningar på landsbygden skapas mötespunkter för skolbarn.

Även hälsoaspekter lyfts som motiv bakom utvecklingen av cykelinfrastruktur – enskild och kollektiv nytta – bättre kondition för cyklande och bättre luftkvalitet för hela staden.

Groningen Fartgupp för mopeder på cykelväg. Foto: Boverket

Även med cykel kan det bli trafikstockning. Foto: Boverket

Källor

Besökta städer

Groningen, Den Haag, Utrecht och Houten. Träffat representanter från kommunerna Groningen, Haag och Provinsen Utrecht samt Infrastruktur- och miljöministeriet.

Cycling in the Netherlands 2009
http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf

https://www.dutchcycling.nl/

Groningen

Lidwien Reehuis
Policy department, cycling campagnes
Lidwien.Reehuis@groningen.nl

Jaco Kalfsbeek
Landscape, urban design, urban strategic projects.
Presentation about cycling and walking in the city center.

Jaap Valkema, Bicycling manager

We are Groningen Cycling City. Cycling strategy 2015-2025

Videoklipp om Groningen, med professor i planeringen Groningen: the worlds cycling city https://www.youtube.com/watch?v=fv38J7SKH_g

Klipp som Jaap visade: Groningen Cycling City / Groningen Fietsstad
https://www.youtube.com/watch?v=05Iiuz7A7E0

Den Haag

Frans Botma, stads- och transportplanerare, Den Haag kommun.
Frans Botma
Gemeente Den Haag / Municipality of The Hague
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Postbus 12600
2500 DJ Den Haag
Tel. 070-3539166

Utrecht provins

Herbert Tiemens, rådgivare avseende cykelpolicy,(senior cycling policy advisor), Provins Utrecht'
e-post: herbert.tiemens@provincie-utrecht.nl
Telefon: +31 6 2145 9189

Infrastruktur- och miljödepartement – Nationell nivå

Erik Tetteroo, nationell rådgivare avseende cykelfrågor, Infrastruktur- och miljödepartement

youtube film om historien bakom cykelns popularitet .
https://www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jYj7o

Reserapport från Tyskland

Besök i Berlin, Hannover och Hamburg 6-10 november 2017

Resgrupp
Emelie Ahlstrand, Martin Wiss och Ulrika Åkerlund

Sammanfattning

Boverket (genom Emelie Ahlstrand, Martin Wiss och Ulrika Åkerlund) genomförde den 6 till 10 november 2017 en studieresa till Tyskland för att studera hur cykling integrerats i samhällsplanering på lokal, regional och nationell nivå.

Under resan besöktes representanter för Hannover stad, Hamburgs senat och Hamburgs stadsdel Mitte samt departementet för trafik och digital infrastruktur (BMVI) i Berlin. I samband med resan intervjuades även ett medborgarinitiativ som arbetar för att det ska skapas en cykelbana under en av pendeltågsbanorna i Berlin (Radbahn Berlin), och det tyska cykelfrämjandets (ADFC) årliga nationella symposium i Berlin besöktes.

Den positiva trenden med engagerade medborgare som vill cykla har blivit en drivkraft i myndigheternas arbete i Tyskland. Exempelvis har medborgarna i Berlin via ett medborgarinitiativ drivit fram krav på en folkomröstning om en cykellag, vilket har lett till att cykeln nu får högre prioritet där. Många städer i Tyskland har också problem med att EUs miljökvalitetsnormer för luft överskrids, varpå städerna måste därför vidta åtgärder för att minska luftföroreningarna, och trafiken. Även bullerproblematiken nämns som en faktor till att det satsas på cykling, samt att de vill värna om cykelturismen som är en viktig näring i Tyskland. Alla representanter betonade att stödet från politiken är viktigt.

Den nationella cykelplanen har en central roll i Tyskland, och cykelplaner tycks ge positiva effekter. Under studiebesöket noterades särskilt de systematiska och strukturerade arbetsmetoderna med cykelfrågorna, och att det finns fokus på uppföljningar och investeringar, även på nationell nivå.

Tyskland har många samverkansformer för cykelfrågor, såväl inom organisationerna som mellan dem. Som exempel kan nämnas Hamburg, vars cykelkoordinator på delstatlig nivå har i uppgift att hålla samman arbetet. Liknande finns det på den nationella nivån, en nationell cykelsamordnare, som har ett övergripande ansvar för cykelfrågor i landet, och en interdeparmental arbetsgrupp för cykelfrågor.

Små regelförändringar tycks också ha gjort stor skillnad i landet. Som att tillåta cykling med barnet på trottoaren, och att införa möjligheten till cykelfartsgator. Ett nytt problem som nämnts från alla nivåer är ”de kinesiska lånecyklarna”, som lämnas i cykelställ och sedan inte får transporteras bort, eftersom tysk lag inte tillåter det.

Intrycket från besöket var att Tyskland satsar på hög kvalitet och nationell närvaro. De innovationsstöd som delas ut lyftes av representanten från BMVI som en viktig framgångsfaktor, bland annat då de bidrar till kunskapsuppbyggnad och skapar nätverk, samt finansierar konkreta projekt. Några saker som finansieras från dessa stöd, är Cykelakademin och Cykelportalen.

Ytterligare en framgångsfaktor och drivkraft, är cykelturismen. Det är ett område som tas upp i den nationella cykelplanen, och frivilligorganisationer (NGOs) utomlands engagerar sig mycket i frågorna.

Tyskland

Tyskland är med sina 82 miljoner invånare det folkrikaste landet i Europa förutom Ryssland. Tyskland är en ledande industrination med en stor och anrik bilindustri och utgör världens fjärde eller femte största ekonomi mätt som BNP. Nästan 80 procent av alla hushåll i Tyskland har minst en cykel. En fjärdedel av befolkningen använder den regelbundet. Fem procent har el-cykel och en procent last- eller lådcykel. (Huster 2017, National Cycling plan)

Tyskland är en förbundsstat bestående av 16 Bundesländer (delstater), som skiljer sig mycket åt i stadsbyggnadstradition och kultur. Varje delstat har, utöver det nationella regelverket, frihet att inrätta regler på delstatsnivå. Detta innebär att både regelverk och politisk prioritet för cykel kan skilja sig åt mellan de olika delstaterna. (Bautz, 2011). Delstaterna består av Landkreise – som i sin tur är indelade i kreisangehörige Gemeinde – samt kreisfreie Städte. Ansvaret för ”kommunal planering” ligger på de två sistnämnda myndigheterna. (Nordberg)

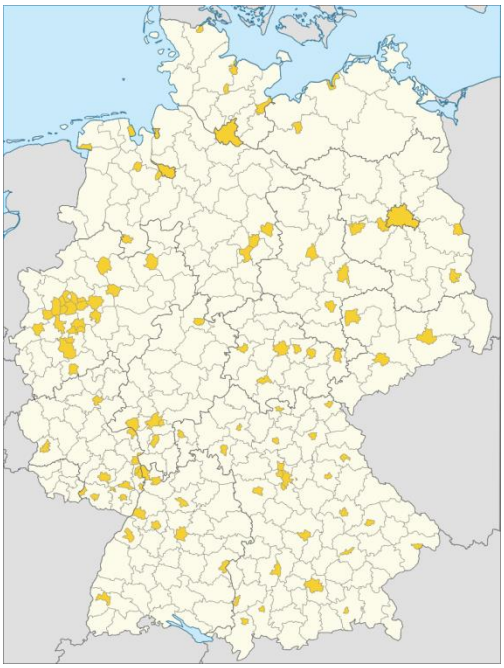


Bild. Karta över Tyskland med gränser för samtliga Landkreise inritade. Kretsfria städer markerade i gult. Källa wikipedia.
https://sv.wikipedia.org/wiki/Landkreis#/media/File:Landkreise,_Kreise_und_kreisfreie_St%C3%A4dte_in_Deutschland_2011-09-04.svg

Cykling i Tyskland

Mellan åren 2002 och 2008 ökade cyklingen i Tyskland med 17 procent räknat som antalet resor, och cykelresorna har fortsatt att öka sedan dess. År 2008 gjordes var tionde resa med en cykel (National cycling plan), och år 2015 stod cyklingen för tolv procent. Målet är att 15 procent av alla resor ska göras per cykel år 2020. I städer som Münster, Karlsruhe och Freiburg står cyklingen för upp till 30 procent av antalet resor, och i Berlin ökar det kraftigt.

Cykelturism

Den inhemska turismen i Tyskland utgör tio procent av BNP varav en betydande del, cirka åtta procent, är cykelturism. Detta är något som lyfts som en stor potential att utveckla i den nationella cykelplanen. Det finns idag 75 000 km cykelturistvägar fördelade på tolv turistrutter. (Huster, 2017)

Samhällsplanering och cykelplanering i Tyskland

Planeringsprocedurer i Tyskland regleras vid fyra nivåer. Nationell, delstatlig, regional och kommunal. (Bautz, Nordberg). Vem som har rådighet över cykelplaneringen kan variera mellan delstaterna.

Plan- och bygglagstiftningen regleras på nationell nivå i Baugesetzbuch (BauGB). På den nationella nivån sätts övergripande ramar i planeringsarbetet. Arbetet är begränsat till utarbetande av riktlinjer och principer för planering, vilket också ger den legala basen för delstaternas planering. På nationell nivå finns koordinering och finansiering av nationell cykelinfrastruktur. Myndigheter som till exempel den nationella miljömyndigheten, ger råd åt samtliga nivåer.

På den delstatliga nivån finns ansvar för ramverk och regional infrastruktur och viss finansiering. Delstaterna ger extra medel för specifika projekt i städer (till exempel Bike & Ride på tågstationer) och för delstatlig cykelinfrastruktur, till exempel tillhandahålla ett nätverk av långväga cykelvägar eller cykelexpressvägar.

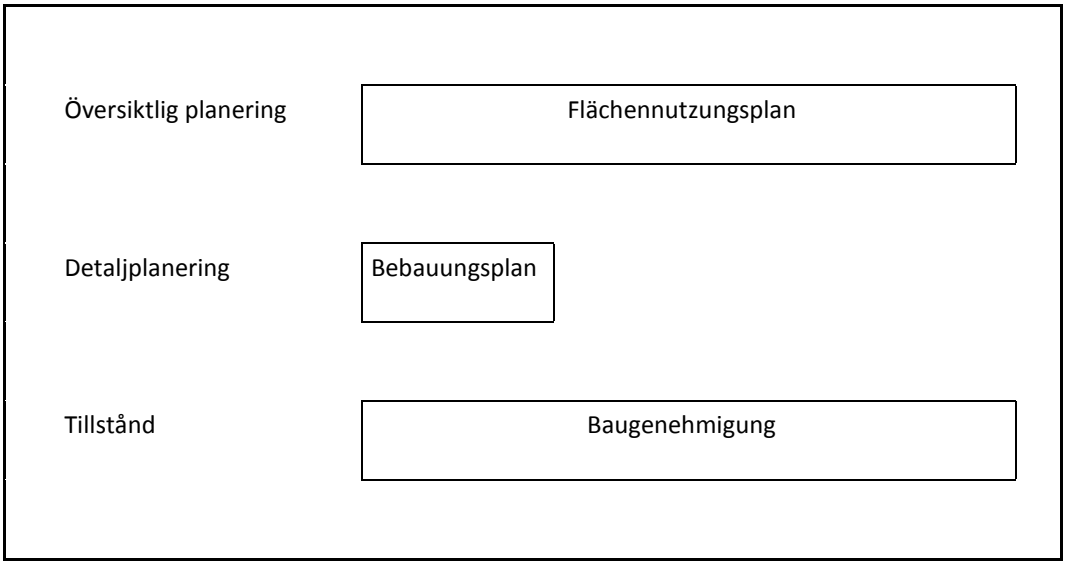
Regional planering i Tyskland följer av de delstatliga regelverken. Delstaterna sätter specifika lagar som reglerar regional planering inom deras jurisdiktion. Därför kan organiseringen för regional planering variera i landet. Det är ofta mer fråga om koordinering än planering. (Cassens, 2002).

De huvudsakliga aktörerna för både samhällsplanering och cykelplanering finns på den lokala nivån. Kommunerna kan planera på eget ansvar, inom gränsen för de nationella lagarna. De hanterar till

exempel konstruktion och underhåll av kommunala gator och cykelvägar, genomförande av specifika projekt som cykelkampanjer, cykelparkering etcetera. (Bautz, Nordberg).

Flächennutzungsplan

Kommunerna ansvarar för att upprätta två typer av planer. Dels den övergripande Flächennutzungsplanen, dels detaljplaner (Bebauungspläne). En Bebauungsplan ger rättsligt bindande ramar för stadsbyggandet och ska i princip följas vid slutlig prövning av byggtillstånd, Baugenehmigung. (Nordberg)



En Flächennutzungsplan upprättas normalt för hela kommunens yta och anger grunddragen för markanvändningen vad avser bostäder, infrastruktur, grönområden med mera. Planernas tidshorisont är ca 10-15 år. Flächennutzungsplanenlanen ska fastställas av höheren Verwaltungsbehörde som är en administrativ myndighet på delstatsnivå. (Nordberg)

Flächennutzungsplanen anses av de representanter Boverket träffat, inte vara ett lämpligt verktyg för cykling då det behövs något mer finmaskigt. (Pfaue, Gerstenberger)

Ändring av regelverket

Tyskland har under 2000-talet genomfört en viss anpassning av det nationella regelverket för att underlätta för cykling. Dels har staten möjliggjort så att kommuner får sänka hastigheten på en gata till 30 km/h där cykeln är prioriterad och bilarna får anpassa sig, en Fahrradstrasse (cykelfartsgata). Dels har en ändring gjorts så att det numera är tillåtet att

cykla med sitt barn på trottoaren. Tidigare var det bara tillåtet för barnet att cykla på trottoaren och föräldern fick cykla i gatan. Denna ändring trädde i kraft nyligen. Enligt Diana Huster på BMVI var inte ändringen så viktig för att öka cyklingen, men den var nödvändig.

Tyskland har även ändrat i lagstiftningen för att kunna ge bidrag till lokal nivå för att finansiera supercykelvägar. (Huster, 2017)

Planeringsbibeln ERA

Tyskland har specifika rekommendationer för cykelanläggningar genom Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), som är en giltig teknisk föreskrift i Tyskland för planering, utformning och drift av cykelanläggningar. ERA publiceras av Forskningsföreningen för väg och transport i Köln. I vissa delstater är tillämpningen av ERA 2010 en obligatorisk förutsättning för ekonomiskt stöd. Det refereras till ERA i den allmänna förordningen om vägtrafikförordningar VwV-StVO, och rättspraxis gör ERA erkänt som regelbindande för planerare och myndigheter när det gäller anläggningar för cykling.

Cykelkoordinatorer och cykelsamordnare

Tyskland har ett flertal cykelkoordinatorer på såväl delstatlig som kommunal nivå. En av deras viktigaste roller är att stödja den strategiska planeringen, och genomförandet av cykelprojekt. Cykelkoordinatorn är inblandad i alla transportplanerings-procedurer och representerar intressena för cykelsamhället. (Bautz, 2011).

Kommunikationen är viktig i Tyskland, och nätverkande är essentiellt för att få till förändringar. En av de viktigaste uppgifterna som cykelkoordinatorn har är att upprätthålla ett stadigt flöde av kommunikation mellan berörda intressenter och ansvariga myndigheter, för att optimera processerna. (Bautz, 2011).

Nationell nivå – Erfarenheter från BMVI

”Alla transportmedel är likvärdiga! I alla fall i teorin!”

Diana Huster, BMVI

I Tyskland är det nationella arbetet med cykling framför allt koncentrerat till Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, (Departementet för transport och digital infrastruktur).

Organisationen

I Tyskland har det nationella arbetet med cykling framför allt koncentrerats till Departementet för transport och digital infrastruktur (BMVI), som spelar en nyckelroll som facilitator, koordinator och katalysator i främjandet av cykling. På BMVI återfinns landets Radverkehrsbeauftragte, en nationell cykelsamordnare, som leder en cykelarbetsgrupp som bland annat har hand om arbetet med framtagande och implementering av den nationella cykelplanen. Arbetet är också spritt över de nio avdelningar som BMVI är indelat i, eftersom cykling berör flera arbetsområden inom infrastruktur.

Det finns också en stor variation av samarbeten och samverkan på såväl nationell som lokal och regional nivå. Bland annat genom en interdepartemental samverkansgrupp för cykling som BMVI leder, som möts två gånger om året. Där träffar BMVI representanter från andra departement, så som miljödepartementet och stadsutvecklingsdepartementet, vilka också arbetar med cykling.

Nationella framgångsfaktorer och drivkrafter

Den kanske starkaste drivkraften för satsningarna på cykel är miljö (klimatutsläppen), livskvalitet i staden och EU:s miljökvalitetsnormer för luft. EU-kommissionens utsläppsdirektiv har påverkat mycket. Tyskland har 40 städer som överskrider normerna och där åtgärder måste vidtas för att minska luftföroreningarna och minska trafiken (Huster, Gerstenberger, Pfaue). Cyklingen blir där ett verktyg, och det satsas stort på den. Det finns också ett ökande intresse för cykling från befolkningen, eftersom det är ett snabbt och enkelt sätt att transportera sig i städerna.

Framgångsfaktorerna för Tysklands arbete med cykling på nationell nivå kan sammanfattas i:

- En nationell cykelplan som är politiskt antagen.
- Systematisk årlig uppföljning av arbetet med cykel och hur människor upplever det.

- Nationellt innovationsstöd till kunskapsuppbyggnad och konkreta projekt.

En annan framgångsfaktor och drivkraft, är cykelturismen. Det är ett område som tas upp i den nationella cykelplanen, och frivilligorganisationer (NGOs) utomlands engagerar sig mycket i frågorna, vilket ger mycket publicitet.

Nationell plan för cykling

Fram till slutet av 1990-talet uppvisade andelen cykelresor i Tyskland en nedåtgående trend, men arbete i några städer - exempelvis Münster - visade att cykling kunde vara både kostnadseffektivt och fördelaktigt för miljön. Med anledning av detta introducerades ett program för att med samlad kraft återuppliva cyklingen i de tyska städerna.

En nationell cykelplan antogs 2002 med syfte att öka andelen cykling och att öka medvetenheten om cykling i kommuner och delstater. Det politiska beslutet var starkt efterfrågat från den tyska cykelföreningen (ADFC), tyska transportföreningen (VCD) och de tyska delstaterna och kommunala företrädare. Men det fanns också brett stöd för beslutet i det tyska parlamentet. Mellan 2002 och 2008 ökade andelen cykling i landet med 17 procent.

Diana Huster som arbetar på BMVI ansvarar för den projektgrupp som tar fram den nationella cykelplanen. Den nuvarande planen avser åren 2013 till 2020. En tredje nationell cykelplan är planerad till år 2020. Huster berättar att planen liksom sina föregångare bygger på en vision att om ”cyklingen som ett system". För att uppnå detta behövs enligt BMVI mer än bara cykelvänlig infrastruktur. Det är precis lika viktigt är intensiva kommunikations- och PR-aktiviteter samt att se över serviceområdet. Det enda sättet att öka potentialen för cykeln är att genomföra aktiviteter inom alla dessa områden. Såväl regeringen som delstaterna och lokala myndigheter behöver ta med alla tre elementen i sina planer och program, och fästa lika vikt vid varje element och underbygga dem med åtgärder.

I den nationella planen definieras nio insatsområden.

- Planera och utveckla en cykelstrategi.
- Infrastruktur.
- Vägsäkerhet.
- Kommunikation.

- Cykelturism.
- Elektronisk mobilitet.
- Koppling till andra transportsätt.
- Mobilitet och säkerhetsutbildning.
- Skapa och säkra kvaliteter.

Det tyska organet för internationella samarbeten, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammarbeit (GiZ) arbetar bland annat med utvecklingssamarbeten i cykelfrågor. De lyfter den nationella cykelplanen som en stor del i landets framgång, och något som nationella myndigheter kan använda för att stötta kommuner och provinser i sina försök att stärka cykling som transportmedel.

GiZ beskriver att det var en kombination av etableringen av cykelenheter på kommunal nivå, att cykelinfrastrukturen förbättrades, samt att det startades kampanjer som ledde till att cyklingen visade den högsta tillväxttakten av alla transportslag. Den nationella cykelplanen har enligt GiZ förändrat bilden av cykling. Vuxna ur medelklassen och ungdomar ser cykling som ett modernt och bekvämt transportsätt, som även är miljövänligt och dessutom bekvämare än bilen. GiZ bedömer att framgångarna kommer av den ökade kapaciteten på lokal nivå och det politiska stödet på alla nivåer. Cykelplanens genomförande vilar enligt GiZ på ett antal grundpelare, som kan sammanfattas med de interdepartmentala samverkansformerna, innovationsstöd, en cykelportal och cykelakademin.

Cykelns roll i transportplanen

Enligt Huster ingår inte cykeln i transportplanen. Hon säger att cykling är viktigt och det finns en nationell nivå, men det är framför allt en regional och lokal fråga. I transportplanen finns ett 15 års tidsperspektiv. Om cykelprojekt sätts på samma nivå som vanlig trafik, så blir det en konkurrens som dessutom hamnar i en lång och långsam plan. Hon förklarar att cykling inkluderas i texten, men inte i planen i sig.

Framgångarna med en nationell cykelplan

I ett faktablad om Tysklands nationella cykelplan för 2002-2012; “National Cycling Plan – Capacity Building for Cycling Expertise in German Cities”, beskriver Daniel Bongardt på Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammarbeit, GiZ, vad nationella myndigheter kan göra för att stötta kommuner och provinser i sina försök att stärka cykling som transportmedel.

Andelen cykling i Tyskland ökade med 17 procent mellan 2002 och 2008. Det överträffade ökningen av kollektivtrafiken och medförde en minskning av bilanvändningen för första gången sedan andra världskriget. Enligt Bongardt var det en kombination av etableringen av ”cykelenheter” i flertalet städer, att cykelinfrastrukturen förbättrades samt att det startades kampanjer, som ledde till att cyklingen visade den högsta tillväxttakten av alla transportslag.

Den nationella cykelplanen kan enligt Bongardt ses som en stor framgång. Den har förändrat bilden av cykling, som nu erkänns av ungdomar och medelklassen som ett modernt och bekvämt transportsätt som är mycket mer miljövänligt och bekvämare än bilen. Nyckeln till denna framgång är enligt Bongardt den ökade kapaciteten på lokal nivå och det politiska stödet på alla nivåer.

Cykelplanens genomförande vilar enligt Bongardt på fyra pelare som utgörs av en samverkan i den interdepartementala arbetsgruppen - The Federal Government-Länder Joint Working Group on Cycling, cykelportalen, cykelakademin och innovationsstöden.

Huster belyser vikten av publik diskussion, något som de tycker finns, och ska finnas, i landet. Hon menar att de har fått det genom den nationella planen. Huster menar även att cyklingen är en livsstil, och att fler och fler unga cyklar. ”Folk upp till 29 år vill cykla överallt”, något de kan utläsa av landets cykelenkät.

Cykelportalen – kunskapsplattform på webben

Fahrradportal (Cykelportalen) är en gemensam plattform och informationssida, där det finns inspirerande exempel, nyheter, litteratur och dylikt. Sidan drivs av det tyska institutet för stadsfrågor (Difu), i samarbete med BMVI som också finansierar portalen.

Cykelportalen är en tjänst för personer som arbetar med eller är intresserade av cykling. Det vill säga personer som arbetar i statliga och kommunala förvaltningar, experter, forskare och intressegrupper. Den introducerades för samordning och kunskapsutbyte bland de organ som deltar i genomförandet av den tyska nationella cykelplanen. Cykelportalen ger experter och allmänheten all information om främjandet av cykling. Till exempel nyheter, internetlänkar, publikationer för nedladdning, god praxis, information om den nationella förvaltningen samt cykelarbetet i de tyska staterna och kommunerna och EU.

Webbplatsen är huvudsakligen på tyska, men innehåller också en del nedladdningsbar litteratur på engelska och franska. Innehållet kompletteras kontinuerligt. Två nyhetsbrev publiceras regelbundet: ett på tyska som publiceras en gång i månaden, och ett på engelska som publiceras kvartalsvis.

https://nationaler-radverkehrsplan.de/

Innovationsstöden

Nationella innovationsstöd är en motor i cykelutvecklingen. Sedan 2002 har den tyska regeringen fördelat ett innovationsstöd för på totalt 3,2 miljoner euro per år. Hittills har de finansierat 215 projekt på lokal och regional nivå. Pengarna har gått till trafiksäkerhetskampanjer, det tyska cykelpriset (som delas ut i tre kategorier).

Varje år utlyses pengar enligt två teman, 2017 är temana cykling som är säker för alla samt infrastruktur, och projektansökningarna bedöms av en bredare bedömningsgrupp. Både större och mindre projekt som finansieras. De mindre ligger på 80-100 000 euro. Rapporter för projekten finns på den nationella planens hemsida, Cykelportalen.

Enligt Diana Huster på BMVI är innovationsstöden de statliga satsningar som har gjort störst skillnad för att öka cyklingen. Projekten har skapat nätverk och presenterats på konferenser. En viktig del i arbetet är att sprida kunskapen och goda exempel. Huster lyfter även supercykelvägar, samt säger att det är viktigare med infrastruktur och kampanjer på nationell nivå, än att ändra lagen.

- Cykelakademin - utbildning, information och nätverk.

Ett stort projekt som finansieras genom innovationsstöden är Fahrradakademie (Cykelakademin). Akademin är ett kompetenscentrum som utbildar professionella planerare på lokal och regional nivå i cykelplanering. Akademin är knuten till det tyska institutet för stadsfrågor (Difu), och utsedd av regeringen.

Cykelakademin arbetar med att uppmuntra cykling i Tyskland. I detta avseende spelar utbildning, information, nätverk och erfarenhet från alla aktörer - inte minst forskningen - en särskilt viktig roll. Akademin bedriver ingen egen forskning, men stöttar med kompetensutveckling, arrangerar workshops och kurser för trafikplanerare och stadsplanerare. Forskning om cykling bedrivs däremot till viss mån vid de tekniska universiteten i Kassel, Dresden och Berlin, och Cykelakademin följer denna forskning.

Främjandet av cykling är idag ett etablerat område i många kommuner och delstater, men beaktas inte alltid tillräckligt inom ramen för yrkes- och universitetsutbildningar. Cykelakademin erbjuder i hela Tyskland utbildningar som omfattar endags- och flerdagarsseminarier, workshops och utflykter. De som är anknutna till Cykelakademin har många års praktisk erfarenhet och arbetar bland annat i statliga myndigheter, kommuner, planeringskontor eller inom forskningen.

https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/fahrradakademie/ueber-die-fahrradakademie

Uppföljning av hur cykling utvecklas

Tyskland arbetar mycket med uppföljning av hur cyklingen utvecklas.

Diana Huster belyser vikten av en öppen diskussion med allmänheten, och berättar att de investeringar BMVI gör i uppföljning har stor betydelse för arbetet och i dialogen om cyklingen.

Uppföljningen utgörs av en årlig cykelenkät som följer upp hur många som cyklar, hur många som har cykel, vad de tycker om att cykla, tillgång till service med mera. I enkäten finns även frågor om elcyklar och lastcyklar och om hur de tillfrågade tycker att förutsättningarna för cykling kan förbättras. Enkäten har under åren utvecklats så att det exempelvis går att göra jämförelser mellan stad och landsbygd och olika storlek på städer. Enkäten har 3550 respondenter över hela landet som representerar landet sociodemografiskt. En stark trend är till exempel att fler och fler använder elcykel.

BMVI erbjuder regionerna att ta del av enkätstudiens resultat på regional nivå och komplettera med frågor så att statistiken blir användbar både regionalt och lokalt.

Klima-test

Det tyska friluftsfrämjandet, AFDC, står bakom en motsvarighet till Sveriges kommunvelometer, cykelklimat-test, som också stöttas av BMVI genom medel för genomförandet av den nationella cykelplanen 2020. ADFC cykelklimatestet är Nöjdhetsindex för cyklister i Tyskland. Där rankas olika städers cykelpoäng.

Cykelklimatestet är världens största cykliska klimatundersökning, och det genomfördes för sjunde gången 2016. Över 120 000 medborgare bedömde cykelklimatet i 539 städer 2016. Med hjälp av ett frågeformulär har det exempelvis utvärderats huruvida cykling är kul, om cykelvägarna rensas på vintern, och huruvida cyklisterna känner sig säkra.

http://www.fahrradklima-test.de/

Statliga investeringar i infrastruktur

Staten investerar i cykelvägar längs de statliga motorvägarna och vattenvägarna. Staten ger också bidrag till lokala och regionala projekt för cykelexpressvägar. Det finns idag 17-18 000 km statliga cykelbanor som staten har byggt och ansvarar för drift. Det statliga cykelbanenätet växer med 200 km per år. (Huster, 2017)

- Supercykelvägar/cykelexpressvägar.

Kommuner och regioner kan söka finansiering för cykelexpressvägar, och totalt avsätter staten 25 miljoner euro per år för anläggning. BMVI har ändrat i lagstiftningen för att möjliggöra att de kan finansiera byggandet av expresscykelvägar.

Det finns vissa kriterier för att det ska räknas som en expresscykelväg, som gör det möjligt att söka bidrag.

Kommunerna måste kunna uppvisa en prognos med 2000 cyklister per dag på vägen.

Själva leden/korridoren måste ha en bredd av fyra meter och vara minst tio kilometer lång.

De flesta expresscykelvägar är i planeringsstadiet, vilket kommuner och regioner inte får ersättning för. Kommunerna planerar i 1-2 år, sedan blir det konstruktion, och där kan de få pengar. Några vägbyggen pågår i München och Nürnberg. Den längsta expresscykelvägen blir i Nordrein Westfahlen, och ska bli 100 km. Berlin har ett koncept för sina expresscykelvägar där de utgår från sociodemografiska förhållanden.

Den statliga satsningen expresscykelvägar motiveras av att trafikprognosen för 2030 visar att godstransporterna i landet kommer att öka med 39 procent, framförallt på statliga motorvägar och i stadsmiljöer. Istället för att bygga nya statliga motorvägar kan de genom att stödja byggande av expresscykelvägar som tar en del av arbetspendlingstrafiken, och möjligen transport genom lådcyklar, avlasta de statliga motorvägarna.

- Cykelturistleder.

Till minne av 25-årsjubileet av Tysklands återförening invigdes German Unity Cycle Route, en cykelled på 1100 km från Bonn (den gamla huvudstaden) till Berlin (den nuvarande huvudstaden). Leden går genom sju delstater och längs den ska det finnas stationer med cykelställ och

digital information om natur- och kulturlandskapet. Idag finns det en station i Bernburg, men till 2020 kommer det att finnas 50 stationer längs hela sträckan. En prototyp av vägen står utanför BMVIs kontor i Berlin.

NGOs utomlands bryr sig mycket. Mycket publicitet. Tolv stycken långa turistvägar identifierades med hjälp av NGOs för tolv år sedan.

Kampanjer på Nationell nivå

BMVI har arbetat en del med informationskampanjer och dylikt, med reklamblad till allmänheten medmera. Just nu är det mycket fokus på elcyklar. De har tidigare haft en kampanj om hjälmar, för att öka användandet, men märkte ingen effekt. Huster säger att cykling ska vara kul, inte farligt, och hjälm hjälper framför allt om cyklisten ramlar på gatan, inte i trafiken.

I samband med 200-årsjubileet av cykeln 2017 hade BMVI en miljon euro att använda till kampanjer. Då gjorde de bland annat en film, och en hemsida.

Framtiden

Huster förde ett resonemang kring fördelning av transportsätt och trafikstatistik, att bilkörandet inte minskar på de långväga trafiken in till staden, bara kortare resor. Hon sa att de tittar på om de måste omdefiniera hur de ser på modal split.

Det finns inget som tyder på att cyklingen kommer att minska. Intresset för cykling både hos befolkningen och hos politiken är stort. Tyskland

har nyligen haft nationellt val och enligt Huster kommer det fortsatt att finnas pengar för det framtida arbetet.

Regional nivå – Erfarenheter från Hamburg

Delstaten Hamburg, staden Hamburg, och stadsdelen Hamburg Mitte

Hamburg (Freie und Hansestadt Hamburg) är en av de största städerna i Tyskland, och innehar landets största och viktigaste hamn. Staden är också navet i en storstadsregion. Motorvägar, järnvägar och stora vägar med tung trafik skär igenom Hamburg. Det är en växande stad, som inom kort beräknas gå från dagens 1,7 miljoner invånare till två miljoner invånare. Hela staden sträcker sig över 755 km².

År 2008 gjordes tolv procent av resorna i Hamburg med cykel. Trots den tunga trafiken, finns det ett ökande intresse för att cykla i Hamburg. Det är ett snabbt och billigt sätt att ta sig fram i en stad som har problem med trafikstockningar. Nu har staden mål om att cyklingen ska öka till 25 procent av alla resor, och de har en handlingsplan med fokus på infrastruktur, service och information.

Planering i Hamburg

Hamburg är både en delstat och en stad, och styrs av delstatsparlamentet Hamburgische Bürgerschaft, och delstatsregeringen Hamburgs senat. Det innebär att planeringsnivån i Hamburg ligger inom delstaten. Stadsdelarna har huvudsakligen hand om genomförande av planerna och underhåll. Hamnen (Hamburg Port Authority, HPA), som är en del av senaten, sköter sin egen planering såväl som genomförande och underhåll.

Stadsdelen Hamburg Mitte utgör de centrala delarna och är ett av stadens sju distrikt (bezirker). Hamburg-Mitte har 300 000 invånare och täcker en yta om 142 km². Där pågår stora stadsutvecklingsprojekt i flera områden, som HafenCity, och Wilhelmsburg.

Hamburg planerar utifrån nätverk, sina veloroutes, med tydliga cykelstråk. Ursel Rabeler från stadsdelen Hamburg Mitte beskrev att de arbetar med att knyta samman områden, med utgångspunkten att folk inte ska behöva ta bilen.

Framgångsfaktorer och drivkrafter

I Hamburg tycks det till stor del vara politiken som driver arbetet med cykling framåt, tillsammans med cykelkoordinatorn. Cykelkoordinatorn och ”Alliansen för cykling”, är viktiga för att få till ett bra samarbete och genomförande. Detta pekar på betydelsen av politiska initiativ och politiskt mod för att skapa förutsättningar för att kunna arbeta tvärsektoriellt.

Trots den tunga trafiken i staden, finns det ett allt ökande intresse för att cykla i staden. Det är ett snabbt och billigt sätt att ta sig fram i en stad som har problem med trafikstockningar. Precis som Hannover och BMVI, lyfter Hamburg genom Pfaue problematiken med luftutsläpp som en drivkraft i arbetet. Men Pfaue tror att fler skulle cykla även om staden inte planerade för det, eller vidtog några åtgärder.

De viktigaste framgångsfaktorerna för arbetet med cykelfrågorna i är enligt Pfaue, förutom Alliansen för cykling och den politiska överenskommelsen, att det finns resurser i form av pengar, att det finns resurser i form av personer som kan arbeta med frågorna, och att det finns en organisation, ett arbetsflöde/arbetsstruktur med utpekat ansvar.

Hamburg genomsyras också av hög kvalitet – både när det gäller stadscyklarna StadtRAD och cykelparkeringar. Pfaue nämner själva kvaliteten som en framgångsfaktor för att stadscyklarna har blivit så populära som de är.

Cykelstrategi

Arbetet med cyklingen tog enligt Pfaue fart i samband med att Hamburg 2007 tog fram en cykelstrategi. Strategin är inte längre aktuell, men utgör

”moderskeppet” till dagens aktiva arbete i Alliansen för cykling. Strategin innehöll till exempel inga konkreta mål eller arbetssätt.

Politiken, cykelkoordinatorn och Alliansen för cykling

I Hamburg finns en stark styrning från politiken att cykelfrågor är viktiga. Efter valet 2015 bildades en koalition av socialdemokrater och det gröna partiet. Då anställdes en cykelkoordinator, Kirsten Pfaue. Rent organisatoriskt tillhör koordinatorn Ministeriet för näringsliv, trafik och innovation, men Pfaue arbetar för flera departement, framförallt stadsplanering, miljö, stadsutveckling och alla stadsdelarna. Pfaue berättar att politiken ser cyklingen som en viktig del för att skapa livskvalitet i staden, som också skapar liv och rörelse, ökad trygghet och bidrar till hälsa. Pfaues första arbetsuppgift var att skapa ”Alliansen för cykling”.

Alliansen för cykling bildades 2016 och beskrivs av Pfaue som en viktig framgångsfaktor för cykelarbetet i Hamburg. Gruppen leds av borgmästaren och består av ministrarna i de olika departementen i senaten. Alliansen har skrivit under en överenskommelse med tydliga målsättningar för vad staden vill uppnå med cyklingen. Texten har godkänds bland annat av de sju stadsdelarna och Hamburg Port Authority, samt Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) som är entreprenör för de tekniska avdelningarna inom senaten.

Pfaue ansvarar för ett nätverk med deltagare från flera olika departement. Hon berättar att i vanliga fall träffas personer från olika departement bara under tråkiga omständigheter, när problem har uppstått. Men nu har de möjlighet att träffas för att tänka progressivt, för att lösa gemensamma problem. Att ha kontakter runtom på de olika departementen underlättar väldigt mycket i arbetet enligt Pfaue.

Hamburg har även två utsedda cykelpolitiker. Lars Pochnicht från SPD, och Martin Bill från Die Grune.

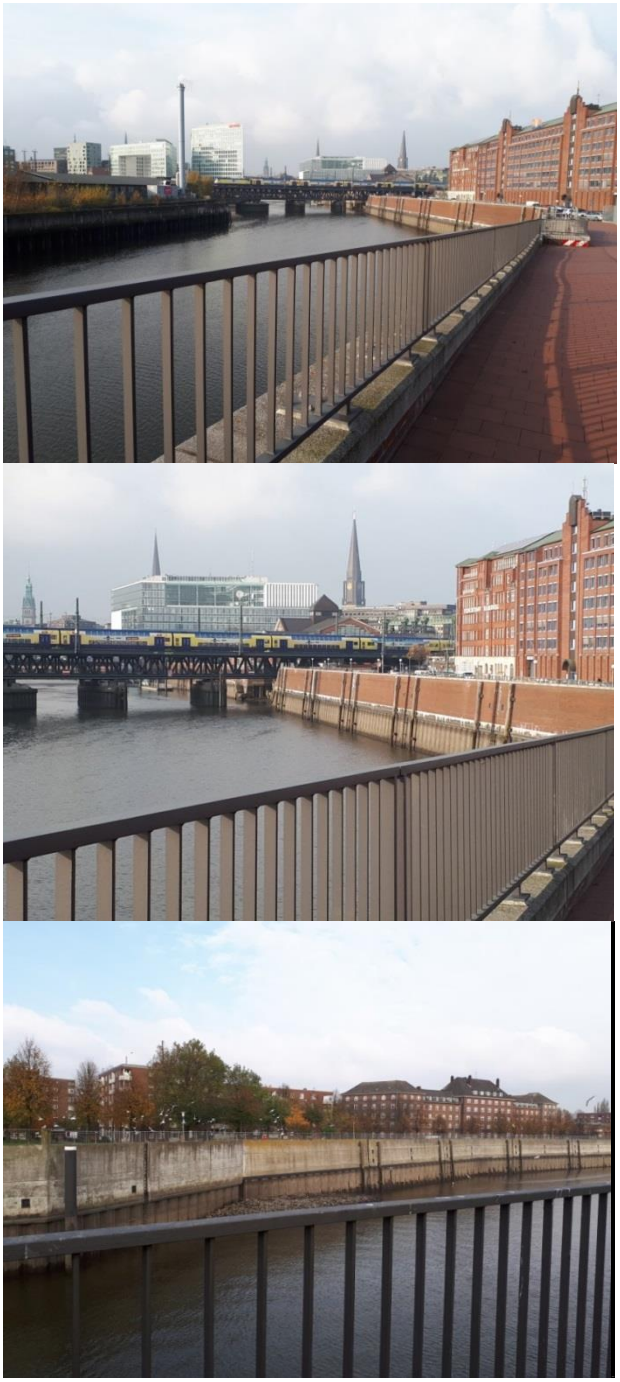
Stadsdelen Hamburg Mitte – en cykeltur med exempel på fysiska åtgärder

Ursel Rabeler har arbetat i Hamburg Mitte i 9-10 år, och ledde en guidad cykeltur från sitt kontor nära Hamburgs centralstation, till stadsdelens södra delar.

- Översvämningsskydd.

Längs med floden Elbe, söder om Hamburgs stadskärna, skyddar nybyggda murar staden mot översvämning. Murarna sträcker sig ca 4-5 meter över vattennivån och 1-2 meter över marknivån på fastland och öar. Utan skyddsmurarna skulle inte cykelvägen genom området ha blivit

till: byggnadsarbetet motiverade nämligen staden att även anlägga cykelvägar längs murarna.



Översvämningsskydd med cykelvägar i Hamburg. Foto: Boverket.

- The Loop – Cykelbana för integration och rumslig sammanhållning.

Genom en särskild cykelled ”The Loop” har Hamburg knutit ihop de nyare stadsdelarna med den äldre bebyggelsen i Wilhelmsburg. Där nås såväl daglig service som parker och grönområden genom The Loop.

Cykelleden hålls ihop av ett gemensamt formspråk som finns i skyltning längs med vägen, blå markeringar i marken, milstenar med tydliga avstånd, bänkar och cykelställ. Det finns också pumpstationer längs vägen. Med Loop var det inte nödvändigt att bygga en helt ny väg. Existerande väg- och stigsektioner utvecklades och expanderades ytterligare. För att ge användarna av anslutningen en enhetlig hög kvalitetsstandard, hölls dialoger med medborgare, initiativ, ADFC, administration med flera.

I februari 2014 tilldelades Wilhelmsburger LOOP det tyska cykelpriset i kategorin Everyday Mobility.

- Multifunktionell tunnel.

Genom industrihamnen i Hamburg går cykelbanor längs med tung trafik och ruffa hamnområden. Det går även en cykelväg genom en gammal tunnel under floden Elbe som rinner genom staden. Tunneln byggdes i

början av 1900-talet för hamnarbetarna som bodde inne i staden, så att de enkelt kunde ta sig till och från arbetet. Tunneln är mycket vackert utformad med stuckaturer och kakelklädda väggar. Den används fortfarande primärt för hamnarbetarna som numera även får ta bilen genom tunneln. Den är kulturminnesskyddad sedan 2003.

Innovationer

- StadtRad.

StadtRad är Hamburgs egna cykeluthyrningssystem. StadtRad-cyklarna är av hög kvalitet och finns utspridda runt om i staden. Det finns en app där det bland annat framgår var närmsta cykelstation finns, och hur många lediga cyklar som finns där. Det är gratis att låna cykeln de första 30 minuterna, sedan tillkommer en taxa på maximalt tolv euro om dagen. År 2009 hade staden drygt 800 cyklar som lånades eller hyrdes för totalt 306 000 resor. 2016 hade man 2450 cyklar som användes för över tre miljoner resor. Pfaue tror att hyrcyklarnas kvalitet är del i framgångarna med dem.

https://stadtrad.hamburg.de/kundenbuchung/process.php?proc=tarife&f=511

Kampanjer

Hamburg arbetar en del med kampanjer. En enkel kampanj för en ny cykelfartsgata (fahrradstrasse) pågick under besöket. För att marknadsföra och sprida information, sätter kommunen upp hänglappar på bilar och cyklar med information om förändringen.

Framtiden

Hamburg, och flera andra städer och delstater i Tyskland, besväras av ”de kinesiska lånecyklarna”, när utländska uthyrare tar in tusentals billiga cyklar, som ställs i de vanliga cykelställen och kan hyras över en app. I Tyskland är det inte tillåtet att flytta cyklar som är parkerade vid ett cykelställ, oavsett om den har vandaliserats och exempelvis däck och sadel är bortplockade. Det finns en rättighet att ha den stående på obestämd tid. Detta skapar således problem, när cyklar blir stående, vilket blir fallet med dessa typer av lånecyklar, eftersom ingen tar hand om underhållet av dem. Pfaue berättar att de har kämpat mot cyklarna, men att de nu har fått ge med sig och de kommer att tillåtas i staden.

Bild från cykeltur i Hannover.

Bild från cykeltur i Berlin.

Lokal nivå – Erfarenheter från Hannover

Staden Hannover i delstaten Niedersachsen

I Tyskland används cykelkampanjer både för att sprida budskap, och för att föra samman de som arbetar med cykelfrågor. Såväl departementet för transport och digital infrastruktur (BMVI), som delstater och kommuner arbetar med kommunikation och kampanjer i cykelfrågor.

Hannover är huvudort i delstaten Niedersachsen i Tyskland. Niedersachsen är den näst största av de tyska delstaterna till ytan och belägen i landets nordvästra hörn. Niedersachsen är också en betydelsefull region för den tyska bilindustrin. Delstaten är även känd för sin cykelturism.

Staden Hannover har cirka 520 000 invånare, och omfattar en yta på cirka 200 km². Hannover stad är en kommun (Gemeinde) och tillhör även Region Hannover (som kallas ett Landkreise). Region Hannover är i sin tur en särskild sorts region som är sammanslagning av Hannover, Garbsen och Langenhangen (som tidigare utgjorde Hannoverdistriktet). Region Hannover tillhör också storstadsområdet Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

Cykelplanering

Delstaten Niedersachsens ansvarar främst för stöd och lagstiftning. Hannover stad, det vill säga kommunen, ansvarar för samhällsplanering och cykelfrågor.

Tim Gerstenberger är projektkoordinator och samordnar cykelfrågor i Hannover stad, tillsammans med flera andra tjänstemän. De arbetar som stödfunktion till planerare och andra som behöver dem. Han menar att det inte är staden själv som driver arbetet med cykelfrågor, utan att det finns en stark trend i Tyskland att fler människor cyklar oavsett hur infrastrukturen ser ut. Gerstenberger menar att staden har blivit tvungna att ta sig an cykelfrågorna för att det finns en efterfrågan inom området. Gerstenberger säger att det ska vara bekvämt och säkert att cykla, men att information och kommunikation också är viktigt för att främja cykling.

Framgångsfaktorer & drivkrafter

> ”Folk ville cykla – och vi hakade på” Tim Gerstenberger, Hannover stad

Tim Gerstenberger menar att det inte är staden som driver cykelfrågorna. Det finns en stark trend i Europa och Tyskland att fler människor cyklar oavsett hur infrastrukturen ser ut. Gerstenberger menar att staden har

blivit tvungna att ta sig an cykelfrågorna för att det finns en efterfrågan på det.

Gerstenberger säger att det ska vara bekvämt och säkert att cykla. Men kommunikationen är också viktig. I Hannover har en löpande diskussion i huset om hur planering ska gå till.

Den nuvarande cykelstrategin är från 2010 och det har hänt en del sedan dess som skapar behov av en utvärdering och uppdatering av strategin. Alternativt att ta fram en helt ny. Problem med buller och luftföroreningar är några av dessa frågor som de måste titta djupare på, liksom det offentliga rummets utformning och prioritering mellan olika trafikslag.

Cykelplan

Hannover har två dokument som är särskilt relevanta för cykelplaneringen, som utarbetades fram parallellt 2010. Dels finns en mobilitetsstrategi, Masterplan Mobilität 2025, som beskriver mål och inriktning för alla transportsätt. Dels finns en cykelstrategi, Leitbild Radverker 2025 som preciserar de specifika målen för cykling och vilka områden som staden ska arbeta vidare med.

Hannovers cykelstrategi är tydligt strukturerad, och sätter upp tre konkreta och uppföljningsbara mål.

- Mobilitet (öka andelen cykel till 25 procent).
- Säkerhet (hälften så många ska dö).
- Hållbarhet (medvetandegöra om hållbar mobilitet).

Inom alla tre målområden finns tre insatsområden – fahren, parken och handeln (ungefär åka, parkera och agera). De har även en handlingsplan med sex områden:

- Cykelfartsgator.
- Gatstensprogram.
- Cykelparkeringar, det byggs 1000 per år i staden.
- Byggprojekt infrastruktur.
- Cykelräknare.
- Komfort – exempelvis väntplatser och pumpstationer.

Hannover för en löpande diskussion inom kommunen om hur cykelplanering ska gå till. Den nuvarande cykelstrategin är några år

gammal, vilket har skapat behov av en utvärdering och uppdatering av strategin. Problem med buller och luftföroreningar är några frågor som staden har ett behov av att utreda, liksom det offentliga rummets utformning och prioriteringarna mellan de olika trafikslagen.

Gerstenberger konstaterar att staden visserligen har lång erfarenhet av att bygga infrastruktur, och byggande av gator och vägar styrs av regler och allmänna råd. Däremot har staden mindre erfarenhet av att arbeta med påverksanskampanjer och beteendeförändring, något som de nu satsar på.

Måste bli bättre på handling

Staden har lång erfarenhet av att bygga gator och infrastruktur. Hur gator och vägar ska byggas styrs också av regler och allmänna råd. Men staden har liten erfarenhet av att jobba med beteendeförändring. För att bättre kunna arbeta med mobility management och dialog med medborgarna krävs kunskapsuppbyggnad hos staden.

Koppling mellan cykelplanering och den fysiska planeringen

I Tyskland regleras den fysiska planeringen genom kommunernas översiktsplan, flächennützungsplan, och bebyggelseplan, bebauungsplan, (ungefär detaljplan).

Tim Gerstenberger ansåg att kopplingarna mellan översiktsplanen och cykelstrategin är vaga. Översiktsplanen är på en för övergripande skala för att kunna prata cykel. Däremot integreras cykeln i planeringen av nya bostadsområden.

Politiskt stöd

I Hannover jobbar cykelplanerarna nära politiken. Men nu är det ett skifte på gång. Tidigare var det en koalition av socialdemokrater, det gröna partiet och FDP som gav ett starkt stöd åt arbetet med cykling. Nu efter valet är det oklart och de vet inte hur cykelplanen fortsätter.

Kampanjer

- Lust auf fahrrad.

Lust auf fahrrad (ungefär lust för/på cykel) är en kampanj som startade 2016 i Hannover. Det började med att staden ville arbeta mer med beteendefrågor, för att öka medvetenheten om cykling. Kampanjen genomfördes tillsammans med flera andra aktörer som till exempel det tyska cykelfrämjandet (ADFC), olika frivilligorganisationer, föreningar samt regionen. Arbetet samlade flera olika aktörer och hade ett brett utbud av aktiviteter, produkter och uttryck – alla med samma budskap: Det är härligt att cykla!

Tim Gerstenberg på Hannover stad berättar att kampanjen idag fungerar som ett paraply för de olika aktörerna och har blivit en sorts mötesplats, ”en samlingsplats för cykling”.

Kampanjen är framtagen av samma konsulter som också bedrivit framgångsrika och berömda cykelkampanjer i Wien och München. Loggan för kampanjen är formad som ett hjärta och anspelar på staden Hannovers logotyp med en röd och en blå kvadrat som delvis överlappar varandra. Hjärtat står för lusten. De har också tagit fram enklare produkter för kampanjen såsom en tygväska med långt handtag för cykling, reflexer, knappar och en sadeltorktrasa som kan fästas på cykelramen med kardborrband.

Tim Gerstenberger menar att det är viktigt att uttrycka känslor för att nå dem som inte cyklar. För att kunna påverka människors beteende måste det du säger tilltala såväl personens hjärta som hjärna. Därför har staden anordnat tillställningar och aktiviteter som lyfter det positiva med cykling. Under två söndagar per år stängs hela staden av för biltrafik och bara gång- och cykeltrafik tillåts. Detta har fungerat som en tankeväckare för många människor om hur trevlig stadsmiljön kan vara utan bilar.

Sex gånger per år anordnar Hannover så kallade ”Velo Nights”, när endast cyklar är tillåtna att trafikera vissa gator under kvällen. Till cykelns 200-årsdag, den 12 juni 2017, stod de på stadens torg och uppmanade folk att skriva födelsedagskort till cykeln, och i kampanjens namn har Hannover aktivt sökt upp människor som inte cyklar, till exempel vid idrottsarenor i samband med fotbollsmatcher dit många tar bilen.

Staden har också tagit fram en lustfylld musikfilm för kampanjen, se https://www.youtube.com/watch?v=VGigR49X5zA&t=23s.

- Skolundervisning i cykelvett.

Lärarna undervisar i två veckor i årskurs fyra om beteenden i trafiken med cykel, hur cykeln fungerar med mera. Därefter sker en examination där polisen medverkar.

Regelverket

Gerstenberger berättar att Tyskland har många regler för cykling. Tyskland har en gammal rutin (ERA), en sorts standard för hur de planerar. Det är inte alltid en lag, utan rekommendationer, och handlar mer om hur man bygger.

Han beskriver även arbetet som att de först har mycket diskussioner, sedan bestäms något, och gör en jämförelse med Nederländerna som arbetar tvärtom.

Infrastruktur

- Supercykelvägar.

I Hannover förs en het debatt om vad som är supercykelvägar. I Hannover diskuterar man huruvida en snabbcykelväg ska vara för cykling i höga hastigheter eller för cykling som gör att det snabbt går och ta sig från en plats till en annan.

Det finns nationella rekommendationer för utformning av snabbcykelvägar (två meter körfält i vardera riktningen, mellanrum till plats för fotgängare samt minst en meter för fotgängaren, det blir en bred väg). Det är svårt att få till så breda vägar i en stad som Hannover.

En första snabbcykelväg, radschnellweg, planeras att byggas i slutet av 2018 och ska färdigställas 2019 mellan Hannover och förorten Lehrte på 18 km. I huvudsak (95 procent) använder man befintliga vägar och åtgärdar korsningar och markbeläggning. Ytterligare två supercykelvägar planeras.

- Fahrradstrasse

Genom en lagändring på nationell nivå finns det nu möjlighet att göra om gator till så kallade cykelfartsgator, fahrradstrasses, där cyklisten bestämmer hastigheten (jämför gångfartsgator i Sverige där trafiken sker på de gåendes villkor). På cykelfartsvägarna gäller hastighetsgränsen 30 km/h, att cykla i bredd är inte tillåtet och högerregeln gäller. Bilar får köra på cykelfartsgator, men cyklisterna är prioriterade och en bil får inte köra om en cyklist.

Hannover bygger inte nya cykelfartsgator, utan ändrar existerande vägar. I staden finns nu 19 stycken cykelfartsgator, men det förs fortfarande diskussioner om det är en bra lösning, då efterlevnaden av trafikregeln är svår att följa upp. Problem uppstår då bilisterna inte respekterar cyklister, och cyklisterna tvingas därför undan ändå. Cykelfartsgatan regleras med en skylt, men ganska lite åtgärder i trafikmiljön har vidtagits som skulle stödja en bättre efterlevnad.

Gerstenberger exemplifierar med Köpenhamn, att Hannover inte har så mycket olika nivåer eller separation. De satsar på målade lösningar för att indikera var cyklister kan köra.

Hannover försöker så långt möjligt inte begränsa tillgängligheten för bilar. Det är luftkvaliteten som sätter gränserna för bilen och försämrade luftvärden kan leda till att vägar stängs av för biltrafik. Exempel finns från Stuttgart där en domare har förelagt staden att stänga vissa vägar när luftvärdena överskrids.

Hela resan & kollektivtrafik

Sedan 1987 har Hannover ett politiskt beslut på att kollektivtrafiken ska prioriteras hundra procent. Detta får konsekvenser för planeringen av bland annat snabbcykelvägar. Det är svårt att bygga bra korsningar med kollektivtrafiken som inte innebär stopp för cyklister (och bilister).

Hannover samarbetar med andra aktörer inom bland annat transport för att det ska vara möjligt att ta med cykel hela resan. Till exempel kan cykel på bussen tas med vissa tider på dagen. Det gäller då inte högtrafiktider, det vill säga pendeltider, men det kan ibland innebära en extra kostnad.

Parkeringar

Cykelparkering är ett av de tre arbetsområdena i cykelstrategin. Kommunen bygger därför 1000 nya cykelparkeringar per år. Staden har till och med utvecklat en egen design av cykelparkering, en så kallad cykelbygel, fahrrad bügel, som är lätt att bygga.

Tim Gerstenberger berättade att cykelparkering i Tyskland är ett problem på grund av rättigheten att ha en cykel parkerad på obestämd tid. Det är inte tillåtet att flytta cyklar som är parkerade vid ett cykelställ. Gerstenberger uppskattade att nästan hälften av de parkerade cyklarna vid deras cykelställ står där permanent och bara upptar plats. Detta skapar problem. Problemet förväntas också öka med kinesiska lånecyklar som antas komma till Hannover inom kort. Problemet är redan stort i städer som München där de kinesiska lånecyklarna har etablerats.

Drift och underhåll

Det finns ca 1000 km cykelbanenät i kommunen. Hur cykelvägarna ska utformas och beläggas diskuteras en hel del. Är betongsten eller asfalt bästa markmaterial? Hannover föredrar betongsten, då stenarna är lätta att lyfta upp när grävning behövs, men de är också lätta att lägga tillbaka när det har grävts färdigt. Asfalt är sämre då den måste brytas upp och lappas ihop med ny asfalt som skapar fogar som ger knöligt underlag.

En intressant aspekt är när cykelbana utformas i samband med kulturmiljöer, framför kulturminnesmärkta byggnader etcetera. Här har

kommunen löst det genom att använda huggen gatsten som både passar in i kulturmiljön och ger cykelkomfort.

Det finns diskussioner om att separera gång, cykel och biltrafik med olika nivåer för de olika färdsätten så som det görs i Köpenhamn. Tim menar på att olika nivåer skapar tillgänglighetsproblem för personer med funktionsnedsättning genom att höjdskillnaderna blir barriärer.

När cykelbanor dras genom naturvårdsområden finns också begränsning för markbeläggning och det går inte heller att bygga broar över vattendrag för att skapa gena vägar.

Cykelnätsinventering

Staden har nyligen med hjälp av konsulter inventera 1 500 km cykelväg i staden. De har hittat 375 ställen som måste åtgärdas, tillsammans med ytterligare 125 punkter som medborgarna har anmält. Dessa totalt 500 punkter ska åtgärdas inom fem år. Cykelplanerarna har därför fått extra anslag för att klara av åtgärderna. Samtidigt försöker kommunen få till minst två meters bredd på cykelbanorna.

Trygghet och säkerhet

Högersvängar är största orsaken till olyckor i Hannover, men de ser det inte som en planfråga. En annan problempunkt är där tunnelbanor kommer upp eller åker ner under mark.

I Hannover ett nätverk som jobbar med sådana frågor, ett specialsamarbete på högre nivå med Region Hannover.

Innovationer

Det mest innovativa med Hannover var den ambitiösa kampanjen **Lust auf fahrrad** som bedrivits under 2016-17. Dels för att den har samlat flera olika aktörer, dels för att den har haft ett brett spektrum av aktiviteter och produkter och uttryck – alla med samma budskap: Det är härligt att cykla!

Framtiden

I Tyskland är det inte tillåtet att flytta cyklar som är parkerade vid ett cykelställ. Man har rätt att ha den stående på obestämd tid. Detta skapar problem. Gerstenberger uppskattade att nästan hälften av de parkerade cyklarna vid deras cykelställ står där permanent. Problemet förväntas också öka med kinesiska lånecyklar som kommer till Hannover inom kort.

De vet inte hur det politiska stödet kommer se ut i framtiden.

Bilder

En cykelräknare som staden finansierat med pengar de fick i samband med utnämnandet av ”årets cykelkommun” i Niedersachsen. Foto: Boverket

Från ett cykelgarage vid centralstationen. Foto: Boverket

Vid vissa tidpunkter på dagen är cyklister tillåtna i gångzonerna. Foton: Boverket

Bilderna ovan är exempel på målade lösningar i Hannover. Foton: Boverket

Bilderna ovan är exempel på målade lösningar i Hannover.

Bilderna ovan är exempel på målade lösningar i Hannover. Foton: Boverket

Medborgarinitiativ – erfarenheter från RadBahn Berlin

Folkomröstningen om cykellag i Berlin

Berlin har många cyklister och cykelturister. Cykelinfrastrukturen nådde sitt kapacitetstak för längesedan. Fram till 2015-2016 hade staden bara en cykelplanerare och arbetade inte särskilt mycket med cykling. Men en bred proteströrelse, Volksentscheid Fahrrad-initiativet, ändrade allt. Rörselsen har drivit fram en cykellag för Berlin, vilken ställer långtgående krav på exempelvis cykelbanor.

I Berlin kan medborgare genom namninsamling kräva en folkomröstning, vars resultat är bindande. Volksentscheid Fahrrads plan var att genom en sådan omröstning tvinga motvilliga politiker att anta deras förslag till cykellag, som tagits fram med stöd av experter och administratörer från olika discipliner.

För att kunna lämna in en ansökan om folkomröstning måste minst 20 000 giltiga signaturer av valberättigade Berlin-medborgare samlas in och skickas till senatförvaltningen inom sex månader. Volksentscheid Fahrrad samlade in 105 425 signaturer de första tre veckorna. För nästa steg, en riktig folkomröstning, krävs cirka 180 000 giltiga signaturer. Men efter valen till Berlins representanthus i september 2016 förhandlade initiativet istället med senaten, cykelfrämjandet (ADFC) och miljö-och naturskyddsföreningen (BUND) om cykellagen. Den 6 april 2017 presenterades hörnstenarna för allmänheten och i augusti presenterade senaten ett första officiellt förslag till proposition, som resultat av förhandlingarna.

Även om den benämns cykellag är handlingen mer en form av handlingsplan. Processen har inneburit nya pengar och nya regler. Staden har sju punkter att arbeta med och att det är väldigt bråttom. Berlins stad ska satsa 200 miljoner euro under kommande år på ett utvecklat cykelvägnät.

.

Illustration över hur framtidens cykelbanor ska se ut i Berlin. Bland annat ska cykelbanan separeras från biltrafiken med pollare. Cykelbanorna ska också målas gröna.

Projektet RadBahn Berlin

Radbahn Berlin började 2015 som en idé av en grupp arkitekter, kulturgeografer och personer från PR-branschen. Idén växte och gruppen utvecklade ett koncept med skisser, som visade en nio kilometer lång, väderskyddad cykelbana genom staden. Idén presenterades i en broschyr och en film och fick stort genomslag i sociala medier under 2015.

Det finns flera utmaningar med cykelinfrastrukturen i Berlin idag. Genom Radbahn skulle marken under spåren kunna användas som cykelbana och aktivera otrygga delar samt tillföra flera värden till stadsdelarna. Idag används marken för bilparkering, en del hemlösa bor där och mycket mark är outnyttjad.

Många var positiva till initiativet, men initialt inte staden. Konceptet innehöll en hel del svårigheter gällande trafiksäkerhet vid korsningar med bilvägar samt överfarter vid kanaler och vattendrag. Trots det negativa bemötandet från staden bildade gruppen en ideell förening och utgör idag ett team på åtta personer från olika länder. Föreningen finansieras av olika företag samt av Berlin stad och genom gräsrotsfinansiering (engelska crowdfunding). Föreningen kallar initiativet för en alternativ planering.

Bild 1 Illustration från Radbahn Berlin hur det kan komma att se ut i framtiden om cykelbanan realiseras. Källa: Radbahn Berlin.

Mellan Bahnhofen Zoo och Oberbaumbrücke i Berlin går den första tunnelbanelinjen från början av 1900-talet. Tunnelbana till trots går merparten av linjen U1 ovan mark på pelare, genom tätt befolkade stadsdelar som Schönenberg och Kreuzberg. Radbahn kommer att omvandla bortglömt stadsrum längs med Berlins berömda U1 upphöjda tunnelbana till en urban korridor och skapa plats för modern mobilitet, innovation och rekreation.

Under 2016 togs det fram en trafikstudie som noggrant studerade hur flera av de svårigheter som finns i trafikmiljön skulle kunna lösas. Vid Bahnhof Zoo går U1 till exempel under marken på en av Berlins mest dyraste shoppinggator. Gatan där är 52 meter bred, men det saknas en cykelbana. Där föreslås delar av gågatan tas i anspråk för cykel. Det finns en rondell i Kreuzberg som enligt RadBahn idag mest används för droghandel. I deras förslag finns exempel på hur rondellen skulle kunna byggas om till en scen för kultur och musik. Andra förslag medför genom bryggor ökad kontakt med floden och vattnet eller innehåller smarta skyltar som visar vilken hastighet en cyklist bör hålla för att få grönt ljus vid nästa korsning. En annan idé handlar om att skapa en cykelhub med cykelverkstad och garage vid en öppen plats.

Föreningen har haft flera möten med staden och anordnade i maj 2017 ett evenemang för politiker. Staden gör nu en förstudie för att se var och hur de skulle kunna realisera Radbahn. Föreningen tror att staden inser att en nio kilometer lång cykelbana, delvis under tunnelbanan, kan bli ikonisk och en attraktion i staden. I december 2017 presenterades projektet ytterligare för politikerna som arbetar med konceptet Smart City. Radbahn skulle kunna bli en innovationskorridor i Berlin med testbäddar för såväl tekniska som sociala lösningar för hållbar stadsutveckling.

Föreningen har inte fört dialog med de boende i berörda stadsdelarna, men de bedömer att det finns en stor medvetenhet om projektet tack vare sociala medier.

Reflektion

Simon Wöhr som representerar RadBahn Berlin reflekterar att tyskar är skeptiska till sin natur till ”galna idéer”. En framgångsfaktor för projektet var att de var från olika länder – Mexiko, Finland, Spanien, Tyskland, och hade olika professionella bakgrunder. Arkitekterna kunde lätt ge idéerna en rumslig form och skapa bilder. Kulturplanerarna kunde koppla samman cykelbana, trafikplanering och gestaltning med stadsplanering och kulturella värden. De som arbetade inom PR kunde sätta ihop ett publikt material och sprida i sociala medier. Han kallar initiativet för en alternativ planering. Det finns många bra idéer och bara himlen utgör gränsen för vad som kommer kunna realiseras.

Bilder

Berlin har många cyklister, och såväl där som i andra delar av Tyskland går många cykelstråk längs högtrafikerade bilvägar. Nedan finner vi ett exempel på hur en vänstersväng över en sådan högtrafikerad väg kan konstrueras.

När en cyklist ska svänga vänster kör den in i ett litet fält till höger om körbanan. Ett separat trafikljus visar när cyklisten får grönt för överfart. Cyklister som ska fortsätta rakt fram kan således göra det utan att bli störda av de vänstersvängande cyklisterna. Cyklisten som ska svänga vänster tar till höger i refugen och inväntar där grön signal. Samtidigt kan cyklister som ska fortsätta rakt fram passera. Foto: Boverket

Källor

Muntliga källor

Diana Huster, Ansvarig för nationell cykelplan, BMVI
E-mail: diana.huster@bmvi.bund.de

Kirsten Pfaue, Cykelkoordinator i Hamburg.
Radverkehrskoordinatorin
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 428 41 3595
E-mail: kirsten.pfaue@bwvi.hamburg.de

Ursel Rabeler, ansvarig för cykelfrågor i Hamburg-Mitte.
Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Mitte.
Fachamt Management des öffentlichen Raumes. Koordination Radverkehr
Ursel.Rabeler@hamburg-mitte.hamburg.de
Kan nås via Anne Ganter
Klosterwall 8, 20095 Hamburg
Tel: + 49 40 428 54 – 3141
Fax: +49 40 4279 01 – 349
E-Mail: anne.ganter@hamburg-mitte.hamburg.de

De får dock inte svara i telefon på utländska samtal.

Tim Gerstenberger, Hannover
Tim Gerstenberger
Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
OE 61.15 Flächennutzungsplanung
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1
30159 Hannover
Tel.: +49-511-168 44481
E-mail: Tim.Gerstenberger@Hannover-Stadt.de

Simon Wöhr, talesperson, RadBahn Berlin
Team Radbahn Berlin
Simon Wöhr | Projektentwicklung
E-mail: simon@radbahn.berlin.de
030 2313 5274
0176 6688 1832

Litteratur

Bautz, Nadja, 2011, *Planning for cycling in Germany, Cycling coordinators and offices, A short survey from Frankfurt am Main*, GIZ (Deutche Geselleschaft fúr Internationelle Zuzammarbeit)

Cassens, Hans, 2002 Regional planning in Germany,

Nordberg, 2013, *En internationell jämförelse av plan- och tillståndssystem – Har Sverige någonting att lära?*, Olle Nordberg, KTH

Bongardt, National Cycling plan & Germanys National Cycling plan, faktablad

Cycling expertise, 2010, National Cycling Plan Cooperation between the Federal Level and the Länder, faktablad, Difu & BMVI, Germany‘s

Övriga dokument

National cycling plan 2020
Letibild Radverkehr, Hannover
Masterplan Mobilität 2025

Reserapport Storbritannien

Besök i London och Brighton & Hove 9-12 oktober 2017

Resgrupp

Kerstin Andersson, Magnus Jacobsson, Suzanne Pluntke och Petra Svensson

Inledning och bakgrund

Storbritannien (England, Skottland, Wales och Nordirland) har en befolkningsmängd som år 2015 uppgick till ungefär 65 miljoner invånare som är fördelade på landets totala yta som är 243610 km2.

I England, Wales och Nordirland, är county, (grevskap) den vanligaste administrativa indelningen. Men när det gäller den brittiska statliga förvaltningen för England följs inte grevskapsindelningen, utan England är indelad i nio storregioner. Skottland har en annan förvaltningshistorik med endast en nivå, kommun. Det finns 32 kommuner i Skottland. Vi har i vår studie valt att fokusera på England.

I resgruppen för Storbritannien ingick Kerstin Andersson, Magnus Jacobsson, Suzanne Pluntke och Petra Svensson. Studieresan genomfördes den 9 – 12 oktober 2017. Gruppen har på plats intervjuat Department for Transport, Greater Brighton City Region, Brighton & Hove City Council, Borough of Waltham Forest och Sustrans. Gruppen har också haft kontakt med Reading Council. I det senare fallet har intervju skett på den internationella cykelkonferensen ICC i Mannheim i september 2017 samt via mejl.

Foto: Boverket

Besök på Department for Transport, London den 10 oktober 2017

Boverket på besök på Department for Transport tillsammans med Kevin Golding-Williams och Rupert Furness. Foto: Boverket

Deltagare från departementet:

Rupert Furness (Deputy Director) och Kevin Golding-Williams (Cycling and Walking Investment Strategy Manager, AAT)

Cykling i förhållande till andra trafikslag

I Storbritannien är cykeltrafikens andel liten. Omkring två procent av resorna görs med cykel. Det finns dock en politisk ambition att vilja öka gång-, cykel- och kollektivtrafiken inom ramen för ett klimat- och miljömässigt hållbart transportsystem, men också för att minska trängseln i framförallt London samt i de andra större städerna.

I mellanstora och mindre städer är trängseln inget problem och då är bilen det dominerande transportsättet. I London främjas färdsätt såsom kollektivtrafik och cykel för att minska bilismen.

Enligt en rapport från Department for Transport (DfT), Walking and Cycling Statistics, England 2016, äger 42 procent av befolkningen i England en egen cykel, men endast 17 procent av dem cyklar minst en gång i veckan.

Departement for transport (DfT)

DfT har främst arbetat med väg, järnväg, hamnar och luftfartsfrågor. De senaste åren har vägsidan växlat över något till att handla lite mer om cykling, men fortfarande är det mycket bilorienterat. Transportinfrastrukturen har varit starkt kopplad till ekonomisk tillväxt och därför har mycket statliga medel lagts på väg- och järnvägsinfrastruktur. Här kan bland annat nämnas höghastighetsjärnväg till exempel Birmingham.

Cycling England bildades 2005 av DfT för att öka andelen cyklister. Cycling England är ett beredande exekutivt råd till DfT. Det är brett sammansatt av representanter från folkhälsa, stadsplanering, skola och utbildning, hållbara transportsystem och miljö, cykelorganisationer och cykelindustrin. Cycling Englands ambition är att få fler människor att cykla oftare och säkrare. Cycling England har profilerat sig med två större cykelprojekt. Det ena är satsningen på ett antal städer, *Cycling Demonstrations Towns*. Det andra är utbildning och träning av barn i programmet *Bikeability* (mer om det längre fram och i Sustransdokumentationen).

Nationell cykelstrategi

Det finns en nationell cykelstrategi, Cycling and Walking Investment Strategy. Den lanserades i april 2017. En av de viktigaste frågorna i strategin är kopplingen till finansieringen.

https://www.gov.uk/government/publications/cycling-and-walking-investment-strategy

Det är för tidigt att säga om strategin har haft någon effekt ännu. DfT har som mål att dubbla antalet delresor med cykel fram till 2025. Uppfattningen är att så länge investeringarna är som de är nu så går cykelmålet i rätt riktning. Däremot behöver DfT undersöka vidare vilken typ av investeringar som behövs för att alla målgrupper ska öka sitt cyklande. Troligen lyfter London cykelsiffrorna på nationell nivå.

Strategin har sitt ursprung i arbetet med en ny infrastrukturlag, Infrastructure Act 2015. En stor anledning till att strategin kom till var att det fanns strategier för andra färdsätt i Infrastructure Act, exempelvis väginvesteringsstrategi och järnvägsinvesteringsstrategi. Mål för gång lades till efter remissrundan. Även betydelsen av att staten på andra sätt ska stödja lokala myndigheter att främja cykel och gång lyftes i remissen.

Infrastrukturplaneringen sker i 5-årscykler och den nuvarande är fram till 2021. Troligen blir det en årlig uppföljning, men det är inte beslutat än.

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/7/contents/enacted

Det finns flera underlagsrapporter till cykelstrategin. En sådan är Local Cycling and Walking Infrastructure Plans – Technical Guidance for Local Authorities (LCWIP). Dessa riktlinjer vänder sig till kommunerna för arbetet med gång- och cykeltrafik. Kommunen bestämmer själv om riktlinjerna ska följas. Däremot finansierar DfT konsulter för att hjälpa kommunerna att ta fram egna LCWIP samt till hjälp med teknisk kunskap. Av landets ca 140 kommuner har 77 ansökt om denna hjälp.

Fördelarna med att införliva LCWIP i kommunens planering är bland annat att:

- Säkerställa att hänsyn tas till cykling och gång i alla lokala planerings- och transportbeslut.
- Identifiera stråk, där nya strategiska cykel- eller gångleder kan anläggas.
- Hastighetsminskningar som förbättrar trafiksäkerheten.
- Nya eller förbättrade korsningar, med minsta möjliga konflikter mellan trafikslagen.
- Ge tillgång till ”gröna stråk” som lätt kan nås av alla typer av cyklar, rullstolar, mobilitetsskoter och personer med barnvagnar.
- Underlätta anläggandet av separerade gång- och cykelbanor.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/607016/cycling-walking-infrastructure-technical-guidance.pdf

Cykelförvaring med lås i centrala London. Foto: Boverket

Statlig finansiering till cykelinfrastrukturen?

Syftet med Cycling Demonstrations Towns var att visa hur mycket cyklandet kan öka om England satsar lika som de kontinentala cykelstäderna. Satsningen innebar en ökning i anslag från mindre än en GBP till minst tio GBP per invånare och år. Den första fasen startade 2005 och omfattade sex städer: Aylesbury; Brighton & Hove; Darlington; Derby; Exeter och Lancaster. Staten satsade 1,5 miljoner pund/stad fördelat på tre år. Insatserna handlade om infrastruktur, marknadsföring, kampanjer, utbildning och träning särskilt för skolbarn, skolvägar med mera. Drygt tre år senare hade antalet cykelresor ökat med 27 procent i de sex städer som deltog i satsningen. Genom att jämföra med utvecklingen i andra städer kunde konstateras att den allra största delen av ökningen var en effekt av cykelsatsningarna.

År 2009 ökades antalet demonstrationsstäder till totalt 18 stycken. Satsningen anses vara lyckad eftersom den ökat cyklandet och därmed bröt den då neråtgående trenden för cykling. Satsningen ersattes av en ny, som transportminister Norman Baker drog igång 2011: Local Sustainable Travel Fund på £540 miljoner. Satsningen gällde perioden 2011-2016.

https://www.britishcycling.org.uk/commuting/article/trav-Cycle-Commuting-Guides-Home-0

http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110407094703/http://www.dft.gov.uk/cyclingengland/cycling-cities-towns/results/

Foto: Boverket

Ungefär två procent av DfTs budget går till cykel. I England satsas ungefär sex pund/invånare och år medan det i Skottland satsas upp till 18 pund/invånare och år. Det finns sammanlagt 1,2 miljarder pund till cykelinvesteringar i den nationella planen för åren 2016-2021. Några av investeringarna är helt kopplade till cykel, men det finns också andra projekt där cykel bara är en del av projektet. Finansiering av cykelinvesteringar sker genom många olika utlysningar och olika fonder. Utöver detta finns det utlysningar av ett antal fonder. Nedan presenteras ett axplock:

- Access funds. Fonden avserör beteendeförändringsprojekt. Mellan åren 2016-2021 finns 80 miljoner pund till denna satsning.

  https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/603527/cycling-walking-investment-strategy.pdf

- Under 2014-2017 fanns det även ett program som heter Cycle Ambitions Cities, där departementet medfinansierar cykelåtgärder i städer med 114 miljoner pund till städerna Bristol, Birmingham, Cambridge, Leeds, Manchester, Newcastle, Norwich and Oxford. Kravet är där att städerna måste bidra med lika mycket pengar som departementet. En hel del ny infrastruktur har skapats på detta sätt.

Under perioden 2016-2021 kommer det finnas 101 miljoner pund till satsningen.

https://www.gov.uk/government/publications/cycle-city-ambition-grants

- För hela-resan-perspektivet fanns det också ett program som hette Cycle-rail funding. Här gavs en finansiering 29,5 miljon pund till förbättrade cykelfaciliteter vid järnvägsstationer. En parkeringssatsning, inklusive låsbara skåp för kläder, har gjorts. Stödet fanns mellan åren 2012-2016.

  https://www.gov.uk/government/publications/cycle-rail-fund-schemes-2015-to-2016

- Cycle to work. Alla arbetsgivare såväl offentliga som privata kan köpa cyklar till sina anställda. Denna förmån har behållits när andra tagits bort. Upp till 1 000 pund har kunnat tilldelas per sökande (vilket har medfört en uppsjö av cyklar som kostar 999 pund). Förmånen regleras av skattemyndigheten.
  https://www.gov.uk/government/publications/cycle-to-work-scheme-implementation-guidance

- Bikeability, beteendeåtgärder och undervisning i cykling. Det finns 50 miljoner pund för perioden 2016-2021.

- Highways England, 85 miljoner pund under perioden 2016-21.

Ett av Londons cykelgarage. Foto: Boverket

Hur cykling integreras i samhällsplaneringen

Kommunen ansvarar för genomförandet av cykelinfrastrukturen. DfT ger ut riktlinjer (guidelines) och finansierar infrastruktursatsningar.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/329150/ltn-2-08_Cycle_infrastructure_design.pdf

National Planning Policy Framework, framtaget av Ministry for Communties and Local Government hanterar bebyggelse och till viss del hållbara transporter. I National Planning Policy Framework fastställs regeringens planeringpolitik för England och hur dessa förväntas tillämpas. I ramverket anges regeringens krav på planeringssystemet endast i den utsträckningen att det är relevant, proportionerligt och nödvändigt för att göra det. Detta ramverk tillsammans med Infrastructure Act 2015 och Planning Act, är styrande för kommunen och deras ansvariga råd i samband med att stadsplaner tas fram.

https://www.gov.uk/government/publications/national-planning-policy-framework--2

Drift, underhåll och rengöring av cykelvägarna sker helt och hållet av de lokala myndigheterna.

Vägvisning för alternativ cykelväg. Foto: Boverket

I Planning Act finns det en paragraf (106) som gör det möjligt för kommunen att kräva åtaganden av exploatören i form av kompensationsåtgärder som exploatörer måste genomföra för att få bygga. Det kan handla om att sätta upp krav på minskad bilparkering och att exploatören ska bidra till infrastruktur runt exploateringen. Paragrafen verkar vara så styrande att det går att stoppa exploateringsprojekt fram till att exploatören går med på kommunens krav. (Se även rapporten från Waltham Forest).

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/29/contents

Samarbete med andra departement

DfT har en del samarbete med andra departement. Det gäller främst i sammanhang om en ökad hälsa, ökad fysisk aktivitet samt bebyggelsefrågor. Samarbetet inom respektive departement kan ibland vara lika svårt som det mellan departementen kan vara. Alla strategier som tas fram måste förhandlas med berörda departement, som givetvis

även kommer med input till arbetet. DfT har mest kontakt med Department for Digital, Culture, Media & Sport, men de bygger upp en ökad kontakt med Ministry of Housing, Communities & Local Government, främst i samband med olika planeringsfrågor.

Ett exempel på samarbete mellan departementen är en skatt som har lagts på tillverkare av läsk och andra drycker, där tillverkaren måste betala en extra skatt om drycken innehåller mer än en viss procenthalt socker. Den extra skatten går sedan oavkortat till åtgärder som främjar fysisk aktivitet. Efter införandet av skatten har till exempel skolorna fått dubbelt så mycket resurser för att jobba med aktivt resande från 9 000 GBP/år och skola till 18 000 GBP/år och skola. Ett annat exempel är Department for Education, med dess arbete med vägledning om att främja barns cykling och gång till skolan.

Det finns också olika strategier som stödjer fysisk aktivitet, till exempel en sportstrategi. I strategiarbetet diskuterar departementen ihop sig över departementsgränserna. Om en strategi tas fram och beslutas på departementsnivå innebär det att en regelbunden återrapportering måste ske till ansvarig minister, som i sin tur måste återrapportera till parlamentet. Ett vanligt återrapporteringsintervall är en gång per år.

Även statistik utbyts mellan departementen. Department for Digital, Culture, Media & Sport, delar med sig av resultatet från undersökningen Active Life, genom vilken Department for Transport erhåller statistik över folks rörelsevanor.

Samarbete med NGO

NGOs är viktiga för cyklingen i England. De är starka och trycker på. Sustrans, Living Cities och British Cycling är de större NGOs i Storbritannien. Kevin Golding-Williams har tidigare arbetat på en NGO.

Politikens inställning till cykling

Den nationella politikens ambition är att cykling och gång ska vara de naturliga valen för kortare resor, eller som en del av en längre resa. Den ser också gärna att projekten på lokal/kommunal nivå genomförs tillsammans med lokala aktörer och NGO för att öka gång och cykel som färdsätt.

På nationell nivå ligger cykelfrågorna under transportministern. Det finns även en Parliamentary Under-Secretary of State med ansvar för cykel- och gångfrågor.

London, Bristol, Liverpool, Birmingham och Manchester har valda borgmästare som driver på i cykelfrågan. Det märks bland annat i Manchester, som har ett mål att tio procent av resorna ska göras med cykel. Både London och Manchester har en *Cycle and Walking Commissioner*, vars syfte är att driva gång- och cykelfrågor.

London har börjat växa som cykelstad de senaste åren och mycket av det beror på en stark borgmästare, Boris Johnson, som under åren 2008-2016 drev cykelfrågorna. Satsningen på Superhighways, men också trängsel på gator och vägar, samtidigt som kollektivtrafiken i rusningstid är nära sitt kapacitetstak, har bidragit till en ökad cykling i London. Andra inte lika stora städer har svårare att öka cykelandelen, mycket på grund av att biltrafiken fortfarande är norm, men också på grund av att trängsel inte är något större problem.

Foto: Boverket

Superhighways är ofta markerade med blå färg. Foto: Boverket

Innovationer

Hyrcyklar i städerna blir allt vanligare. Fler och fler städer övergår till flytande system, det vill säga det går att hämta och lämna cykeln var man vill. Systemet regleras av en app. Det finns svagheter med systemet: det är logistiskt svårt att driva och ger ingen större vinst. Många aktörer från IT-världen driver därför hyrsystemen. De vill få konsumenten att använda deras datasystem, medan cykeln är av underordnad betydelse.

Hyrcykelsystem i London - dockningsplats. Foto: Boverket

Mini-Holland-projekten har jobbat mycket efter *Garden cities-principerna,* som innebär att flytta ut biltrafiken till huvudvägarna och så långt som möjligt endast låta lokal biltrafik använda lokalgatorna. Mini-Holland-projekten samt Superhighways var väldigt omdiskuterade i början eftersom det innebar en hel del avstängningar för biltrafiken, samtidigt som körfält togs bort för att skapa plats för cykel. Detta motstånd har dock lagt sig.

I London har särskilda standarder för tunga fordon tagits fram, som bland annat innebär att de har extra speglar för att lättare upptäcka cyklister. De tunga fordonen har även speciella anordningar under fordonet för att cyklister inte ska kunna hamna under dem samt en röst som talar när fordonet svänger vänster.

Här får cyklisten höra att bussen är nära. Foto: Boverket

Övrigt

De flesta projekt som genomförs utvärderas. Det pågår en utvärdering av vad cykelsatsningarna har inneburit för trafiksäkerheten.

Att använda hjälm är valfritt även för barn. Staten undviker att ta ställning i frågan. Den är dock ”het” och DfT får mycket synpunkter på såväl från enskilda och organisationer som från politiker.

Reflektioner efter mötet

Det politiska stödet är centralt för att kunna driva frågor framgångsrikt. Precis som i Sverige kan staten inte styra vad kommunerna gör, utan bara stödja. Inte heller vill man styra politiskt: decentraliseringstanken är stark.

Det är ett stort fokus bostadsbyggande också i den engelska politiken, även om det även finns ett mer stadsutvecklande synsätt.

Det sker fler utvärderingar och återrapporteringar än i Sverige.

Möte med Greater Brighton City Region den 9 oktober 2017

Deltagare: Andrew Renaut (Head of Transport Policy & Strategy, Brighton & Hove City Council), Rob Dickin, BHCC Access Fund Project Manager, Brighton &Hove City Council), Jane Goodenough, Transport Policy and Research, (Brighton &Hove City Council) och Jaimie McSorley (Brighton & Hove City Council)

I Brighton har de gamla busshållplatserna bevarats. Foto: Boverket

I den funktionella regionen Greater Brighton City Region bor det ungefär 700 000 invånare.

Greater Brighton City Region har nyligen etablerats. Regionen har ett *Enterprise partnership* med London.

Ett nybildat organ, *Transport for the South East* (TfSE), föreslås ta hand om övergripande transportfrågor. Organet arbetar ännu på informell basis. En viktig del av TfSEs arbete kommer att vara att utveckla en integrerad transportstrategi för sydöstra England. Strategin kommer utgå från strategiska behov och prioriteringarna för hela området. Den kommer också att analysera nuvarande viktiga knutpunkter, hinder för ett effektivt transportnät samt identifiera var investeringar bäst kommer till

sin rätt för att undvika trängsel och möjliggöra ytterligare hållbar ekonomisk tillväxt.

Regional cykelplanering

Det finns ingen formell regional plan, men det finns en regional framtidsinriktning för transporter. Den är dock inte är juridiskt bindande.

Det finns en tydlig inriktning och vilja från regionalt håll att satsa på ett transportsystem som inte är beroende av bilresor. Ett av deras strategiska mål är att öka andelen resor med hållbara färdmedel. Det har visat sig (särskilt i Brighton & Hove) att hållbara transporter leder till ökad ekonomisk tillväxt, framför allt genom att det skapar kapacitet i systemet men också för de miljöfördelar som detta ger. Cykel ses som ett viktigt transportsätt för korta och medellånga resor.

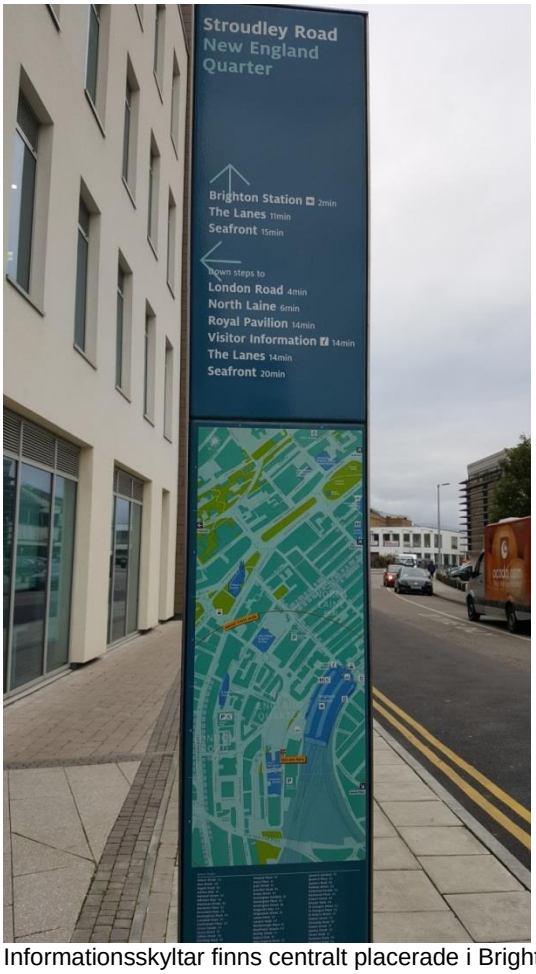
Det finns inte möjligheten till expropriering för cykelvägar i England. Detta gör att planering måste ske genom samförstånd både inom och mellan kommunerna.

Möte med Brighton & Hove City Council den 9 oktober 2017

Deltagare: Andrew Renaut (Head of Transport Policy & Strategy, Brighton & Hove City Council), Rob Dickin, BHCC Access Fund Project Manager, Brighton &Hove City Council), Ian Davey (Hourbike Ltd, men f.d. politiker med ansvar för stadsbyggnadsfrågor), Robin Reed (Mott McDonald, tidigare på kommunen), Jane Goodenough, Transport Policy and Research, (Brighton &Hove City Council) och Jaimie McSorley (Brighton & Hove City Council)

Brighton & Hove hade 281 000 invånare år 2017 och består av de sammanvuxna städerna Brighton och Hove. Den nya kommunen bildades den 1 april 1997.

Kommunen har haft olika politiska styren genom åren. Just nu är Labour och The Green Party i majoritet. Under 2000-talet har det varit varierande minoritetsstyren i staden. Trafikfrågorna är för närvarande placerade under Miljö-, transport- och hållbarhetsnämnden.



Informationsskyltar finns centralt placerade i Brighton. Foto: Boverket

Planering för cykel i Brighton & Hove

Cyklingen har ökat sen år 2000. Fem procent av invånarna cyklar till arbetet. Drivkrafterna för en ökad cykling ligger i de fyra aspekterna hälsa, miljö, mindre trängsel och attraktivare stadsmiljöer. En startpunkt för arbetet med attraktiva stadsmiljöer skedde när Gehl Architects gjorde en Public Realm Study för Brighton 2007. Kommunens planering utgår från människan i centrum och människans olika behov av att resa i vid olika situationer.

Den nuvarande cykelstrategi är från 2003. Den ledde till att cyklingen fick ett genomslag i samhällsplaneringen.

Brighton & Hove har strategier för hållbart resande sedan sju-åtta år tillbaka.

På lokal nivå finns en Sustainable Community Strategy, som bland annat innehåller hållbara transporter. Local Transport Plan (LTP) från år 2015 är det strategiska dokumentet som fokuserar på transportfrågan. Visionen i LTP är ”Vi vill fortsätta utveckla ett integrerat och tillgängligt transportsystem som är välbehållet och gör det möjligt för människor att resa runt och få tillgång till tjänster så säkert och fritt som möjligt, samtidigt som miljöskador minimeras och bidrar till att göra vår stad säkrare, renare och tystare, hälsosammare och attraktivare plats”. Dagens version är den fjärde sen starten 2000. Tidigare var det obligatoriskt med en uppdatering vart fjärde år, men numera är det frivilligt. LTP innehåller åtgärdsförslag på investeringar och underhåll på cykelvägnätet. Planen utgår från fem nyckelprinciper:

- Den ska vara innovativ och kreativ.
- Den ska tillhandahålla och använda korrekt/robust information.
- Det är viktigt att involvera partners, intressenter och medborgare.
- Den ska säkerställa integration och samordning.
- Den ska säkra ytterligare investeringar.

http://www.brighton-hove.gov.uk/sites/brighton-hove.gov.uk/files/BHCC%20Local%20Transport%20Plan%204%20Document%20v260515.pdf

Brighton & Hove är mycket imponerade av Londons arbete, men inser att de måste hitta sitt eget sätt att arbeta, baserat på de lokala förutsättningarna. Ansvaret för cykel respektive stadsbyggnadsfrågor finns inom olika delar i kommunen. Andrew Renauts enhet (Transport Policy & Strategy) både planerar och utför konkret arbete kopplat till

vägar/transport. De tillhör en relativ stor avdelning som arbetar med miljö, ekonomi och kultur. Avdelningen har ansvar för parkeringsfrågor och att genomföra medborgardialoger. Det är en styrka att vara en stor avdelning och det främjar samarbete över disciplingränser. Kommunen arbetar även med stödprojekt, vilket Rob Dickin ansvarar för. De har märkt av en större konkurrens om projektmedel från olika städer. Jane Goodenough och Jaimie McSorley arbetar med utvärdering och uppföljning.

Det finns en politiker som har ansvar för Miljö, transport och hållbarhetsfrågor.

Hur cykelplanen kopplas till övriga planinstrument

Nu kopplas frågan om aktivt resande från LTP till Sustainable Community strategy och även till City Plan. I Brighton & Hove försöker kommunen även att stärka cykelns konkurrenskraft gentemot andra trafikslag genom att arbeta med låga hastighetsbegränsningar i innerstaden. Hela innerstaden har idag en begränsning på 20 miles/hour (drygt 30 km/h). Detta gynnar övriga färdsätt, men det är få som efterlever hastighetsbegränsningen och polisen har inte tillräckliga resurser till att övervaka. Oftast kör folk cirka 24-27 miles/hour.

Statlig finansiering viktig aspekt

Cykeltrafiken är en självklar del i samhällsplaneringen. Hållbara transportsätt såsom cykling och gång prioriteras och uppmuntras. Starkt lokalpolitiskt stöd har varit en avgörande orsak för att kunna driva frågorna så framgångsrikt som Brighton & Hove har lyckats göra. Utmaningar för kommunen är en växande befolkning, varav många är studenter. Brighton & Hove är också en känd turist- och konferensort, vilket medför dyra boendekostnader.

I centrum orsakar trafiken dålig luftkvalité. På grund av en ansträngd ekonomi har kommunen mindre egna medel nu, vilket är ett problem. Det gör också beroendet av statliga medel ännu större.

Staten styr väldigt lite genom lag. Den viktigaste nyckeln till framgång är att få statlig finansiering för att utföra lokalt arbete.

När det gäller statliga medel för infrastruktur så får varje kommun ett ”basbidrag” från staten baserat på antal km väg, belysning etcetera som kommunen har. Utöver detta finns det ett antal utlysningar som kommunerna kan söka. Kommunen har vid flera tillfällen tilldelats medel ur olika statliga fonder. Flera infrastruktursatsningar skulle inte ha skett

utan statliga medel. Sedan 2005 har Brighton & Hove genomgående haft extern finansiering för olika typer av cykelprojekt:

- 2005-2009: En av sex städer som blev utvalda inom den statliga satsningen *Cycling Demonstrations Towns,*
- 2009-2011: Fortsättningsprojekt som kallades *Cycle Town* (som utökades med ytterligare 12 städer). En av framgångsfaktorerna var att kunna dela kunskap med de andra aktörerna.
- 2008-2012: Brighton var dessutom med i EU-projektet CIVITAS Archimedes. Bland annat Mmove-projektet med Mölndal och Varberg som handlade att dela med sig och lära från andra kommuner.
- 2011-2016: Har fått stöd från *Local Sustainable Transport Fund* för fyra olika projekt
- 2016-2017: *Sustainable Travel Transition year*
- 2017-2020: Medel från *Access Fund for sustainable travel*

Främjar olika former av cykling

I anläggandet och planering av cykelvägar eftersträvas en mix av olika typer av cyklande, målpunkter och målgrupp. Ett exempel på detta är att det finns särskilda cykelvägar för fritidscykling som går ute i naturen. Dessa är oftast varken asfalterade eller har belysning. Sedan finns det även separerade cykelvägar som är anpassade för att barn ska kunna cykla på dem, liksom att det finns cykelfält som används tillsammans med bussar.

Kampanjer

Kommunen jobbar mycket med kampanjer och mycket med att få statlig finansiering till kampanjerna. Mycket fokus har lagts på utbildning och kampanjer för att förändra folks beteenden, till förmån att använda cykeln. Kommunen arbetar en hel del också i partnerskap med bland annat grevskapet Sussex och med NGOs.

Stadens parkeringsavgifter, 13-14 miljoner pund per år, går också tillbaka till transportsystemet. Både till kampanjer och till att stötta annat.

Brighton & Hove har erhållit medel från *Sustainable Travel Grant Fund,* för vilka de har gjort många kampanjer och projekt. Denna satsning krävde ingen medfinansiering.

När kampanjer genomförs är det viktigt att synliggöra mänskligt beteende, inte bara att redovisa siffror. Brighton & Hove arbetar medvetet med att göra alla kampanjer personliga. Exempel på kampanjer:

- *Personal travel planning (PTP)*: Enskilda får hjälp och råd med att planera hållbara resor. Genom att delta i resvaneundersökningar kan ersättning fås i form av ett fritt busskort för en vecka, en cykelreparation, ett cykellås eller belysning till cykeln.
- *Free Travel Help* riktar sig mot socioekonomiskt svaga grupper. 300 pund/person som kan gå till exempelvis till en cykel eller ett par promenadskor.
- Kurser i *bikeability* (cykelträning)
- *Dr Bike* är cykelträning och kunskap om cykelservice för vuxna. En väldigt uppskattad kampanj.
- Förebyggande arbete mot cykelstölder.
- Cykla till jobbet-kampanjer inklusive inriktning mot studenter på universiteten.
- Tävlingar på jobbet med priser. Senast i september 2017 deltog cirka1000 personer, varav en hel del nya cyklister.
- *SMILE – Speak, Move, Imagine, Learn, Enjoy*. Lär skol- och förskolebarn resa aktivt till skolan.
- *Ride to Nature* som riktar sig mot barn (görs av Sustrans som kommunen handlar upp).
- *Moms on seats.* Denna satsning riktar sig till mammor som är ovana cyklister (görs av Sustrans som kommunen handlar upp).
- *What did I miss,* en kampanj som vill få folk att sluta använda mobilen när de cyklar.
- Cyklister får köra bil och vice versa för att öka förståelsen för varandras beteende i trafiken.
- Öppna bildörr-kampanj.
- Kommunen vill utveckla utbildningen mot lastbilschaufförer.

Verktyg och metoder

PaCERS (Pedestrian and Cycle Environment Review System) är ett verktyg som används i Brighton & Hove för att förbättra gång och cykel.

Fungerar i alla skalor, från platsen till staden. GIS och en app kombinerar sex befintliga metoder. Metoderna kan användas i valfri kombination. De ger en snabb bild över befintliga kvalitéer vad gäller gång och cykel. Resultatet blir en karta med prioriterade åtgärder. Brighton har varit en av testanvändarna när verktyget togs fram.

- PERS - checklista över gåendemiljöns kvalité.
- CloS (Cycling Levels of Service) - checklista över cykelmiljöns kvalité.
- ContraFlow cycling - tar reda på om en gata lämpar sig för detta, baseras på den så kallade Brysselmetoden.
- GuardRail Rewiew - analys om galler som minskar säkerhet finns.
- Pedestrian Comfort Level - baseras på 15 minuters upplevelse av promenaden.
- Pedestrian Crossning - verktyg som hittar var en korsning behövs och hur den ska utformas.

Hela resan

Det är tillåtet (åtminstone på vissa bussar) att ta med sig cykeln på bussen. Cykeln måste dock vara inne i bussen, trailers baktill tillåts inte i trafiken. På tågen är bara cyklar tillåtna i samband med den stora årliga cykeltävlingen.

Idag finns det hyrcykelsystem bland annat vid större knutpunkter och vid universitetet. De gör det enkelt att åka buss och sedan ta en cykel. Det finns även cykelparkering vid större kollektivtrafiknoder. Brighton & Hove har en tydlig Multi Modal-ambition, vilket de även fått statligt stöd för att arbeta med.

Det finns bemannade cykelgarage till exempel vid järnvägsstationen. De är avgiftsbelagda. I anslutning till cykelgaragen finns även vanlig cykelparkering som inte är avgiftsbelagd. Planen framför centralstationen är omgjord: biltrafik tillåts ej och cykelparkering, cykelhus inklusive verkstad har uppförts.

Bemannat cykelgarage vid stationen. Foto: Boverket

Övriga exempel som Brighton & Hove arbetar med för att öka cyklingen i samhällsplaneringen

I centrala Brighton jobbar kommunen mycket med lägre hastigheter för motorfordon. Trafikstockningen i Brighton & Hove är tidsbunden över dygnet och dessutom kopplad till turistsäsong. Nedan följer ett antal exempel som Brighton & Hove arbetar med för att öka cyklingen:

- Det finns p-standard för bilar, el-bilar och cyklar.
- *Contra-low* har påverkat mycket. (det vill säga vid rödljus kan cyklister trycka på en knapp som ger dem grönt ljus före bilarna som står bakom dem.)
- Kommunen arbetar med cykelstråk till och från nationalparker.
- Brighton & Hove är högt skattade i landet för sitt buss-gps-tidhållarsystem. Kommer snart att utvecklas även inne i bussarna, till exempel vad gäller tider för byte.
- Appen *Ride Report* som i kombination med lånecykelsystemet ger data om hur folk cyklar.
- Kommunen kombinerar trafikarbete med hälsa och well being.
- Framgångsfaktor för Brighton & Hove: Dela inte upp de olika trafikslagen utan jobba med helheten utifrån ett stadsutvecklingstänk. Se vad du vill uppnå med en åtgärd!

Cykel och gång prioriteras. Bostadsområde i centrala Brighton. Foto: Boverket

- Seven Dials-rondellen som belastades med mycket bil- och busstrafik (26 000 fordon per dag). Det fanns lite utrymme för andra trafikslag. Åtgärd: Trafiklysen ersattes med övergångställen (något indragna i sidogatorna), bort med skyddsgaller, bredda trottoarer och öka ytan i mitten.

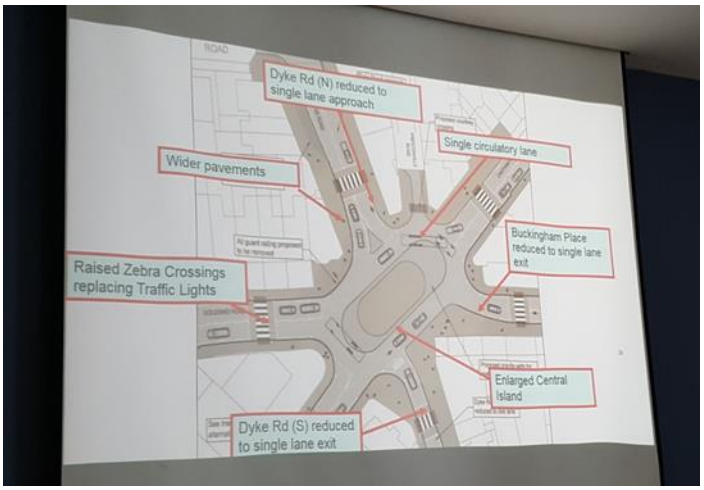


Foto: Seven-Dials-rondellen. Foto: Boverket

- *Lewes Road (A270).* Viktig länk till centrum med mycket trafik på ömse sidor om en allé. Vägen ska göras om så att cykel, taxi och buss går sidan om allén och bilar på andra sidan.

Hyrcykelsystem

BTN Bike share. Cykeluthyrning som en del av kollektivtrafiken. Företaget har satsat på cyklar och stödjande teknik av bra kvalité. Cyklarna bokas och låses upp med en app. Det finns 50 ställ att lämna cyklar på. En stor utmaning är att hitta mer utrymme för att anlägga cykelparkeringar. Det blir ett straff om tio pund om cykeln ställs utanför ett ställ. Kommunen har tillsammans med cykelföretaget medvetet arbetat att hitta en färg som hör ihop med stadens historia och identitet. I detta fall en turkos färg. Tio personer är anställda för att arbeta med hyrcykelsystemet just nu. Cykeluthyrningen påbörjades i september 2017 och genomslaget har varit starkt. Kommunens anställda och universitet får tio procent rabatt. https://btnbikeshare.com/

Färgen på cyklarna är detsamma som stateket. Smälter fint in i miljön. Foto: Boverket

Övrigt

Kommunen har avtal med tre konsultfirmor gällande trafikfrågor. Upphandlingen gäller i fyra år (tom 2018). Det är olagligt att cykla på trottoarer, men eftersom bara polisen kan utfärda böter är beteendet svårt att stävja.

Regelverket är delvis anpassat. Till exempel är det tillåtet att cykla mot enkelriktat i England.

Gruppens reflektioner

Brighton & Hove city Council arbetar mycket med beteendeåtgärder för att främja cykling. Det finns också mycket partenskap och samarbete med andra aktörer.

Boverket tillsammans med Jamie McS orley Andrew Renault och Jane Goodenough. Foto: Boverket

Möte med Borough of Waltham Forest den 12 oktober 2017.

Deltagare från Borough of Waltham Forest: Mark Bland, Programme Manager på Enjoy Waltham Forest/Neighbourhood and Commercial

Tillsammans cyklade vi runt i stadsdelen, med start och stopp vid t-bane-stationen Walthamstow Central.

Foto: Boverket

Waltham Forest är en Borough (stadsdel) i nordöstra London med ungefär 230 000 invånare (2010) fördelade på knappt 39 km^2.

Waltham Forest var en av tre stadsdelar i London som fick finansiering till cykelåtgärder i så kallade mini-Holland projekt. Stadsdelen tilldelades 27 miljoner pund för att investera i bättre och säkrare infrastruktur för gående, cyklister och kollektivtrafik. Eftersom den övergripande drivkraften för Waltham Forest har varit att skapa en attraktiv stadsmiljö har de bytt namn på projektet från Mini-Holland till *Enjoy Waltham Forest*

Mini-Holland-satsningen är en del av borgmästaren i Londons satsning på *Healthy Streets* (se Sutstrans), med särskilt fokus de kraftigt växande yttre delarna av London. Medel kommer via Transport for London, hos

vilka stadens boroughs fick söka medel (30 miljoner/stadsdel). Målet är att 100 procent av befolkningen ska cykla tio procent av sina resor (det vill säga ska stoppa korta resor). Syftet med stödet är att skapa ett cykelvägnät, men kan även gå till gatuförbättringar och förbättringar i stadsmiljön utmed cykelbanorna. Tre boroughs har fått medel: Waltham Forest, Kingston och Enfield.

https://healthystreetscom.files.wordpress.com/2017/01/better-streets-delivered-2.pdf

Framgångsfaktorerna i Waltham Forest?

Den enskilt största framgångsfaktorn var stödet om 27 miljoner pund som stadsdelen fick för att satsa på bland annat cykeltrafik i det som kallas mini-Holland-projektet. Tillsammans med de egna pengar som Waltham Forest lägger, och de som kommer in från exploatörer, omfattar projektet cirka 47 miljoner pund. Stadsdelen sambudgeterar över avdelningsgränserna.

Säkerheten är i fokus. Foto: Boverket

Waltham Forests ansökan handlade dock inte bara om cykel, utan de hade ett större stadsutvecklingstänkande med sig. Det handlade om att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivtrafik. Det grundläggande som Waltham Forest har jobbat med är att försöka trycka ut biltrafiken till huvudvägnätet och i största möjliga mån minimera genomsilning av trafik via det lokala gatunätet. Deras filosofi är att lokalgatorna endast ska användas till lokal trafik och till cykel. Strategin har gjort att stadsdelen har arbetat mycket med att försöka skapa separerade gång- och cykelbanor på huvudvägnätet för att underlätta och för att göra det säkrare att cykla. Eftersom det finns platsbrist i

gaturummet i stora delar av London så får cyklister på vissa sträckor färdas i blandtrafik med kollektivtrafiken.

Genom ett räcke får cyklisterna stöd och vila vid korsningen. Foto: Boverket

Lokalgatorna används också i hög grad till cykeltrafik och här har ett cykelnät skapats speciellt för London, de så kallade Quietways (se även Sustrans-rapporten). Cykeltrafiken går här i blandtrafik, men på lugna gator. Quietways är ett bra alternativ för de som vill kunna cykla lite lugnare. Nackdelen med Quietways är att färdsträckan ofta blir något längre än om huvudvägnätet följs. I Waltham Forest har biltrafiken styrts undan från lokalgatunätet på ett väldigt tydligt sätt, nämligen genom att helt stänga av lokalgatorna för biltrafik.

Trots att stadsdelen har byggt mycket nya cykelvägar och har stora planer för en fortsatt utbyggnad för mer hållbara trafikslag så är cykeltrafiken inte riktigt ännu en självklar del av samhällsplaneringen. Det finns farhågor inom kommunen att cykelplaneringen (och cykelnätsutbyggnaden) kommer få en tuff tid när projektmedlen från Transport for London tar slut 2019. Många kommuner har numera sämre ekonomi (vilket även lyftes på övriga möten i England).

Foto: Boverket

Drivkrafterna för ökad och säker cykling

I Waltham Forest har drivkraften varit en kombination av hälso-, miljö- och trängselskäl, men kanske framför allt för att skapa en attraktivare stadsmiljö. Därav också namnbytet till *Enjoy Waltham Forest!*

Stadsdelens ambition är att skapa offentliga platser. Både som ett sätt att bidra till exempel vilka affärer som etableras eller finns kvar på en plats, men också för att skapa grönska och trivsel eller främja delaktighet genom att boende förvaltar en yta.

Foto: Boverket

Foton: Boverket

Cykelplan

Det finns en tydlig cykelplan som togs fram i samband med ansökan om projektmedel till mini-Hollandprojektet. Cykelplanen innehåller såväl investeringsobjekt som kampanjer för ökad cykling. Det finns även en vision och målbild för hur andra trafikslag ska hanteras kopplat till målen om en trevligare stadsmiljö, bättre hälsa och miljö samt mindre trängsel.

Själva cykelplanen har inte tagits fram i samråd med medborgare, men däremot har ett samråd skett kopplat till åtgärderna som finns i planen. Ofta är befolkningen inledningsvis tveksam till biltrafikbegränsande åtgärder. Kommunen har till exempel hamnat i domstol vid överklagande. Men ofta blir folk nöjda när det ser de positiva effekterna av gjorda åtgärder.

Cykelplanen var en del i den ansökan som skickades in till Transport for London i december 2013. Design Guiden, som tagits fram tillsammans med de andra två stadsdelarna Kingston och Enfield, och som visar på praktisk utformning, kopplar till den strategiska cykelplanen.

Hur cykelplanen kopplas till övriga planinstrument

Cykelåtgärderna kommer in på ett tydligare sätt in i diskussioner vid exploateringar och planering av framtida markanvändning. Det byggs mycket i Watham Forest, till exempel cirka 1800 lägenheter i anslutning till Walthamstow Central. Kommunen tillåter inga bilparkeringar vid nyexplaotering. Kommunen ställer också tydliga krav på exploatörer som vill etablera sig i området att det ska finnas bra cykelfaciliteter av olika slag i och i närheten av den tomt som ska exploateras. Kommunen har möjlighet att stoppa/uppehålla exploateringsprojekt genom paragraf 106 i Planning Act.

Waltham Forest använder sig av paragrafen 106 i Planning Act, både till att styra utvecklingen och att finansiera åtgärder. Ett exempel på detta är cykelparkeringen som Aldi uppförde när de uppförde en ny butik. Både omfattning, placering och utformning styrdes. I ett annat fall sa staden nej till underjordiskt bilgarage vid ett nybygge. Ett tredje fall är den skola som kommunen inte vill släppa fram eftersom de anser att den ligger för lång från bostadsområden och därmed kommer att generera biltrafik. Överlag är exploatörerna positiva till kommunens krav, eftersom de även gynnar dem och deras investering.

Foto: Boverket

Organisation av cykel- respektive stadsbyggnadsfrågor i stadsdelen
Det har varit trafiksidan som har drivit frågorna framåt med stöd av Transport for London.

Cykelplanering och stadsbyggnadsfrågor återfinns inte på samma förvaltning i stadsdelen. De som ansvarar för cykelplaneringen sitter på motsvarande en teknisk förvaltning. De samarbetar däremot mycket med planeringsförvaltningen kring detaljplaner och exploateringsprojekt med syftet att binda samman ett cykelbart nät. Överlag är det många olika kompetenser som samverkar inom *Enjoy Waltham Forest*! De kompetenser stadsdelen saknar köps in. Mark Bland anser att stadsdelen tillsammans med de två berörda stadsdelarna Kingston och Enfield har tagit fram bra lösningar i Design Guide. Många lösningar är bättre än de Sustrans har, därav inte mycket samarbete med dem.

http://www.enjoywalthamForest.co.uk/wp-content/uploads/2015/01/Waltham-Forest-Mini-Holland-Design-Guide.pdf

http://www.enjoywalthamforest.co.uk/wp-content/uploads/2015/01/Walking-Cycling-Account-2017.pdf

Trots att de mer hållbara trafikslagen har fått ett uppsving under de senaste åren så är fortfarande biltrafiken norm i samhället. Åtgärder som innebär en nackdel för biltrafiken får mycket motstånd från allmänheten, även om detta har svängt något under de senaste åren. Det kan också ofta svänga efter en åtgärd, som mött stort motstånd, har gjorts och folk inser vilka fördelar åtgärden har medfört. Sedan stadsdelen fick projektpengar

för att realisera projektet *Enjoy Waltham Forest* så går en väldigt stor del av pengarna till framkomlighetsåtgärder för cykel.

Främjar olika sorters cykling

Det finns olika lösningar för olika typer av cyklister. Cyklister som vill komma fram snabbt, hänvisas till stora delar till huvudgatunätet, där cyklisten på vissa sträckor får färdas tillsammans med kollektivtrafiken. Andra cyklister hänvisas till Quietways.

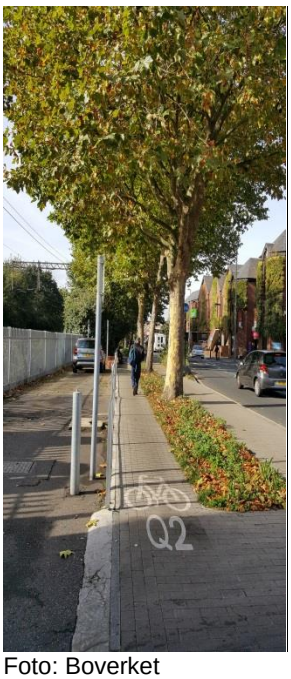


Foto: Boverket

Inspiration från Köpenhamn

Mycket av arbetet som görs avser separering av cykelbanor. En hel del inspiration har stadsdelen fått från Köpenhamn, framför allt när det handlar om lokalgators anslutning till huvudcykelstråk. I dessa punkter finns det ofta cykelparkering.

Foto: Boverket

Minskat bilens framkomlighet (eller annat trafikslag) till fördel för cykeln

Det finns många sådana exempel. Framför allt handlar dessa om lokalgatunätet, men som får följdverkningar ut i hela gatunätet. Avstängningar för biltrafik på lokalgatunätet är vanligt och det gör att bilister är tvingade att använda huvudgatunätet för sina resor. Cykeltrafiken kan däremot använda sig av lokalgatunätet eftersom avspärrningarna är gjorda på ett sådant sätt så att cykeltrafiken kan ta sig igenom.

Hela resan perspektiv

I närheten av alla större kollektivtrafikknutpunkter finns det cykelgarage, där det krävs abonnemang för att kunna ställa in sin cykel. Abonnemangen gäller till alla cykelgarage i stadsdelen, vilket numera omfattar fem stycken, men inom en snar framtid blir sju stycken. Beläggningen av cykelgaragen är relativt god med tanke på den korta tid som de har varit öppna.

Foto: Boverket

Foto: Boverket

Innovationer

Stadsdelen vill gärna pröva på olika tekniska lösningar. Till exempel arbetar stadsdelen med asfalt som suger avgaser, men också på asfalt som kan släppa igenom större mängder vatten.

Stadsdelen använder sig av billiga material som kräver lite underhåll, i enlighet med sin Design Guide. Den är inte heller rädd för att testa olika metoder och lösningar (som kan skalas upp om de fungerar). I syfte att kunna bygga så mycket som möjligt försöker stadsdelen utgå från

förutsättningarna på plats och tillgänglig budget. En styrka i detta arbete är Design Guiden.

Mark Bland upplever själva byggandet och att hitta hållbara lösningar som den verkliga utmaningen.

Möte med kommunen Reading den 27 november 2017 via mejl samt information på konferensen ICC i Mannheim september 2017

Första kontakt togs på den internationella cykelkonferensen ICC i Mannheim i september 2017.

Deltagare från Reading: Marian Marsh, Transport planner

Foto: Marian Marsh

Reading är en stad i Berkshire i England. Folkmängden uppgår till 232 662 invånare, medan hela tätorten har 320 000 invånare (inklusive tätorterna Wokingham och Woodley).

Organisation av cykelfrågorna

Reading började under tidigt 2000-tal att implementera cykling i samhällsplaneringen. Staden tog fram och antog sin första cykelstrategi 2008. Nu gällande cykelstrategi antogs år 2014.

Två procent av alla resor i Reading utgörs av cykling.

Kommunen ansvarar för utvecklingen av cykelpolitiken. Enligt den nationella cykelstrategin - Cycling and Walking Investment Strategy - ska kommuner stödjas när det gäller förbättringar av cykelinfrastrukturen. Detta för att uppmuntra fler invånare att överväga cykling samt att förbättra luftkvaliteten i syfte att klara klimatförändringsmålen.

Det finns ett cykelråd med valda ledamöter och lokala representanter för cykel och näringsliv. Rådet har regelbundna möten för att diskutera ökad och säker cykling samt eventuella problem som cyklister lyft fram.

Transportplaneringsteamet ansvarar för planering av nyinvesteringar i transportinfrastrukturen. Teamet ansvarar även för att cykling integreras i samhällsplaneringen. Planeringsteamet granskar planeringsansökningar gällande stadsförnyelser och är de som föreslår ändringar i den fysiska planeringen. De två teamen överbryggas av Transport Development Control-teamet som granskar planeringsansökningar ur ett transportperspektiv. Detta genom att bedöma hur ansökningarna påverkar det befintliga motorvägnätet och utifrån bedömningen rekommendera förbättringar för att minska eventuella negativa konsekvenser för cykelutvecklingen.

Vid större motorvägsplaner har Transportplaneringsteamet ett ansvar för att cykling och andra hållbara transportsätt säkras i samband vid finansieringen.

Under 2018 kommer Reading i samarbete med orterna Wokingham och West Berkshire att utveckla en gemensam cykel-, gång- och infrastrukturplan.

Exempel på cykelprojekt

Exempel på pågående projekt eller nyligen avslutade cykelprojekt i kommunen:

- Green Park Station – Vid stationen anläggs angränsande gågator och cykelbanor, cykelparkering och en föreslagen ny ReadyBike dockningsstation. Syftet är att uppmuntra cykling till närliggande shoppingcenter och idrottsstadion vid Green Park Village och Kennet Island.
- Östra MRT - Kompletterande gång- och cykelvägar som går parallellt med bussvägen. Sträckan förbinder Reading centrum med Thames Valley Business Park och fritidsanläggningar.
- Kommunen har erhållit stöd från LSTF-programmet (Local Sustainable Transport Fund). Genom stödet från LSTF blev det möjligt för Reading City Council att genomföra en förbättrad cykelinfrastruktur, inklusive ta fram ett cykeluthyrningsprogram och utveckling av en app som uppmuntrar ett hållbart resande.

Finansiering

Även om Reading City Council aldrig har haft en särskild cykelbudget har kommunen fått statligt stöd från fonderna BikeSmart, och *LSTF* Active Travel-programmet. Kommunen fortsätter att söka nya finansieringsmöjligheter för att utveckla sitt cykelvägnät och samtidigt förbättra förutsättningarna för cyklister.

Vem leder ledningen av cykelutvecklingen i din stad/region: stadsplanerare, trafikplanerare, icke-statliga organisationer etc.?

Foto: Marian Marsh

Innovationer

Reading planerar att installera ett antal övergångställen för vissa cykelöverfarter. Men kommunens huvudsakliga innovation har varit relaterad till BikeSmart som en del av EMPOWER-projektet. Genom en app kan cyklisten samla poäng genom att cykla olika sträckor eller genomföra en cykellektion. Efter ett visst antal insamlade poäng får cyklisten en gåva av kommunen. Satsningen är ofta kopplad till arbetsplatser.

ReadyBike, är ett hyrcykelsystem, som består av 200 cyklar och 29 dockningsstationer. Det har funnits sedan 2014 och finansierats av LSTF. Projektet har nyligen fått en sponsor, Just Eat. Kommunen äger infrastrukturen, men driften sponsras av Just Eat.

Foto: Marian Marsh

Doctor Bike.

En satsning vid arbetsplatser, universitet, sjukhus eller vid större evenemang, där en cykelkunnig person finns på plats. Personen visar hur cykeln kan lagas eller ger andra tips kring cykling.

Satsningen Doctor Bike. Foto: Marian Marsh

Besök på Sustrans den 9 oktober 2017

Deltagare från Sustrans:
På mötet deltog ett tiotal tjänstepersoner, några av dessa kom och gick under mötet. Aktiva hela mötet och i dialogen var James Scott (Head of Behaviour Change), David Hibbs (Router Manager), Zoe Spiliopoulou (Head of Built Environment) och Louise Gold (Senior Project Officer – Collaborative Design)

Om Sustrans
Sustrans är en ideell organisation (NGO) med syfte att främja cykel och gång (sustainable transport charity). Organisationen har ett lösningsorienterat och lokalt förankrat arbetsätt som står på tre ben: att arbeta med beteendeförändringar, lokalt engagemang och den byggda miljön.

Sustrans finns i hela Storbritannien, med huvudkontor i Bristol. Organisationen bildades 1977 i Bristol under namnet Cyclebag. Syftet var då att arbeta med att visa på hälsomässiga, ekonomiska och ekologiska fördelar med att inte använda bil samt att på detta sätt minska oljeberoendet.

Idag finns 500 anställda, 4 000 som arbetar frivilligt och 40 000 som stödjer dem på olika sätt. Sustrans arbetar med till exempel enskilda, kommuner, andra organisationer, lokalsamhället och beslutsfattare för att skapa möjligheter att välja hälsosammare, billigare, renare sätt att resa samt bättre platser att röra sig genom eller leva i.

Sustrans finansieras genom Department for Transport, National Opportunities Fund, andra fonder eller bidrag samt lokala myndigheter. Men också genom att sälja kartor och böcker. Sustrans får uppdrag från kommuner att planera och genomföra cykelinstatser. Kommunerna har fått det ekonomiskt mer tajt under senare år, vilket Sustrans märker.

För att få statliga medel till cykelåtgärder måste arbetet vara hälsoinriktat, det vill säga oftast går inte transportmedel till cykelåtgärder, utan investeringar som görs med hälsomedel, och därmed med hälsofokus.

https://www.sustrans.org.uk/

Om Sustrans arbete
Det finns en lokal förankring i allt Sustrans gör. Det lokala förankringarbetet i ett projekt görs alltid av Sustrans. Genom

medborgardialog hittar de vad folk önskar och behöver, utifrån vilket åtgärden kan designas. Ofta kan ett initialt motstånd vända när en åtgärd har genomförts och folk ser det positiva som åtgärder medför. Ibland kan dialog bli en skiss på något som inte var planerat: då får finansiering hittas i efterhand. Det kan bli rätt ad-hoc, sa Sustrans, men de verkar inte se något problem med detta.

Sustrans betonade vikten av att alla platser upplevs på ett positivt sätt, och dessutom på olika sätt av olika personer. Med andra ord: även ”well being” är centralt i Sustrans arbete.

Ett visst jämställdhetsfokus finns i Sustrans arbete. De är till exempel medvetna om att det forskas mer om mäns cykling eftersom de cyklar i större utsträckning. De är också medvetna om att kvinnor behöver bättre kvalité vad gäller trygghet i de åtgärder som genomförs.

Sustrans har just nu fem pågående projektmodeller. Olika modeller kan kombineras i ett projekt:

- National Cycling Net (NCN).

NCN är säkra, bilfria vägar i anslutning till varje större stad eller tätort i Storbritannien. Ligger inom ½ mile från hälften av alla brittiska hushåll och är över 14 000 miles långt. Nästan fem miljoner enskilda använder nätet för att cykla, gå, jogga eller rida. Är tillgängliga för rullstol.

https://www.sustrans.org.uk/ncn/map/national-cycle-network/about-network

- Workplace travel planning..

Sustrans underlättar för arbetsgivare att få anställda att gå eller cykla till och från jobbet. Till exempel genom att de kan köpa en cykel förmånligt eller genom tävlingar eller utbildning.

https://www.sustrans.org.uk/our-services/our-expertise/workplace-travel-planning

- DIY streets.

Sustrans har ett lösningsorienterat och lokalt förankrat arbetsätt. Utvecklingen av ett område baseras på lokalsamhället behov och önskemål. På deras webbplats finns beskrivningar av hur olika områden har utvecklats genom dialog med de som verkar och bor på en plats.

https://www.sustrans.org.uk/search-results?key=DIY

- Quietways.

London har anlagt cykelstråk för ”normal” cykling. Det kanske inte alltid är den genaste vägen, utan Quitways leds via bakgator, parker och ”oanvänd” mark för att undvika en lugnare cykelresa. Transport for London finansierar satsningen, men vägarna ägs av respektive stadsdel (Borough).

Foto: Boverket

https://www.sustrans.org.uk/quietways

- Bike it.

Bike it är ett tretton år gammalt projekt som syftar till att utbilda skolelever i cykling. Kampanjen finansieras genom Transport for London, Health Trust och de av Londons boroughs som berörs. Varje skola får en individuell plan för hur arbetet ska genomföras. Syftet är att få flera att cykla och att cykla säkert. 1/3 av skolorna deltog. Uppföljning efter tio år visar att en minskning av antal cyklister om 3-4 procent sker nästan omedelbart, men att sedan stabiliseras sifforna. Sustrans har fortfarande kontakt med många av skolorna.
https://www.sustrans.org.uk/our-services/projects/bike-it-plus-london

Sustrans lyfte följande projekt/planeringsunderlag på mötet:

Healthy streets for London – Prioriting walking, cycling and public transport to create a healthy city (Transport for London)

Planeringsunderlaget "Healthy Streets for London" från 2017 introducerar stadens ambition att sätta invånaranas hälsa i fokus i allt beslutsfattande. Det ska visa hur Transport for London kan främja ett ökat användande av kollektivtrafik, cykel och gång samt därmed mindre bilåkning. Rapporten innehåller tio indikatorer för Healthy Streets:

- Fotgängare från alla samhällsskikt.
- Människor väljer att gå, cykla och använda kollektivtrafik.
- Ren luft.
- Människor känner sig trygga.
- Inte för högljudd.
- Lätt att korsa.
- Ställen att stanna och vila.
- Skugga och skydd.
- Människor känner sig avslappnade.
- Saker att se och göra.

https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets

London Cycling Design Standards – Drafts for consultation ((Transport for Londons design guidelines)

Riktlinjerna från 2014 uppfattas som så bra att andra städer kopierar dem. Sustrans tycker att alla frånsteg från dessa guidelines bör motiveras, eftersom de är så bra. Visar konkret utformning inom följande fält:

- Designkrav.
- Verktyg och tekniker.
- Cykelbanor och spår.
- Korsningar.
- Cykelvänlig gata design.
- Tecken och markeringar.
- Konstruktion, inklusive ytbehandling.

- Cykelparkering.

https://consultations.tfl.gov.uk/cycling/draft-london-cycling-design-standards/user_uploads/draft-lcds---all-chapters.pdf

City of Londons trafikstrategi

Sustrans lyfte denna nya strategi som ett gott exempel. De underströk dock att städerna i England har olika storlek och olika förutsättningar. London är atypisk på många sätt, bland annat genom sin storlek. Därför är det svårt att få en bild över hur arbetet med cykling genomförs i England genom att enbart tittat på London.

Londons nuvarande borgmästare Sadiq Khan står bakom strategin. Den kom sommaren 2017 och har en 25-årig horisont. Syftet är att förändra mixen av stadens transportsätt ytterligare, så att staden funkar för alla. Trafikstrategin bygger på tre nyckelteman:

- Hälsosamma gator och hälsosamma människor (genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik minkar biltrafiken, vilket påverkat både gatuutformning och gatunyttjandet samt invånarnas hälsa).
- Kollektivtrafiken ska ge en bra upplevelse (syftet är att minska privatbilismen).
- Nya hem och nya arbetstillfällen (handlar om att London ska växa på ett sätt som gynnar alla)

https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/our-vision-transport/draft-mayors-transport-strategy-2017

Bikeability

Utbildningssatsning sen 2001, finansierad av Departement for Transport. Det handlar om att öka enskildas tekniska cyklingsskicklighet och kunskaper om att cykla i trafik. All form av cykling omfattas. Genomförs i tre nivåer och är gjord för att förbättra cykelkunskaper oavsett tidigare erfarenheter. Det finns nationella standarders för hur utbildningen ska gå till.

http://bikeability.org.uk

Cycle superhighways

En annan form av cykelvägar är Superhighways som främst är för snabb pendling. Är markerade med blått i vägbanan. Transport for London finansierar, utför och ansvarar för underhåll. De ansvarar även för så kallade main roads. Övriga sorters vägar kan Sustrans arbeta med.

Förnärvarande finns sju Cycle Superhighways i London. Följande sträckor finns:

- Tower Hill – Lancaster Gate
- City – Tottenham
- Barking – Tower Gateway
- Oval –Pimlico
- Merton – City
- Wandsworth – Westminster
- Stratford – Aldgate

https://tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycle-superhighways

Foto: Boverket

Foton: Boverket

Inspiration från andra länder

Nederländerna är en stor förebild för Sustrans, som även lyfter Danmark och Tyskland. New Yorks arbete med tillfälliga aktioner, till exempel genom färger på gatumark, finner de också inspirerande. Viktigt är dock att Storbritannien lär och gör sina egna, anpassade lösningar.

Övrigt

Flest dödliga cykelolyckor i England sker i kollision med lastbilar.

Gruppens reflektioner efter mötet

De fem projektmodellerna och skolutbildningar är intressanta.

Cykelsatsningar har en stark hälsokoppling (till exempel finansiering från transporthållet går inte till cykling utan istället används hälsopengar.)

Sustrans har i mycket ett ad-hoc arbetssätt, men som de tycker verkar funka och är nöjda med.

Reserapport från Danmark

Besök i Köpenhamn och Odense den 24-26 oktober 2017

Resgrupp

Roland Thörnquist, Magnus Lindqvist, Doris Grellmann, Isabelle Ripa och Jörgen Lundqvist.

Roland Thörnquist, Jörgen Lundqvist, Helen Lundgaard från Region Hovedstaden, Doris Grellmann, Isabelle Ripa och Magnus Lindqvist.

Fakta om Danmark

Landareal: 42 959 kvadratkilometer (exklusive Färöarna och Grönland)

Invånare: 5 745 526

Köpenhamn: 580 184

Aarhus: 261 570

Odense: 173 814

Befolkningstäthet: 133 invånare per kvadratkilometer

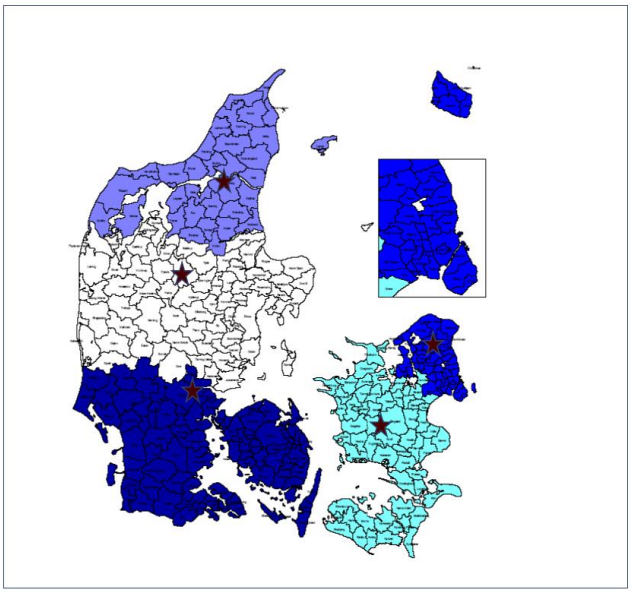
Urbaniseringsgrad: 87 procent

Regioner: 5

Kommuner: 98

Källa: Nationalencyklopedin AB 2017.

De fem danska regionerna



Regioner , hovedsæde og befolkningsstørrelse

- Nordjylland (Aalborg - 500.000)
- Midtjylland (Viborg - 1.200.000)
- Syddanmark (Vejle - 1.200.000)
- Sjælland (Sorø - 800.000)
- Region Hovedstaden (Hillerød - 1.800.000)

Källa: Region Hovedstaden

Sammanfattning

Danmark har ett naturligt förhållningssätt till cykel och cykling. Det är en kultur som både ur historiskt och ekonomiskt hänseende har utvecklats till att bli en stor del av transportarbetet liksom av fritiden för väldigt många danskar.

I Danmark lever danskarna med cykel och tänker på cykel och det är bra förutsättningar för att lyckas med att planera för cykel, bygga för cykel och helt enkelt cykla. Danskarna är också högst medvetna om cykelns roll och betydelse i samhället både för miljön men också i ett hälsoperspektiv. Dessutom är man också mycket medveten om att omvärlden gärna vill studera det danska cykelfenomenet. Det har i sin tur lett till att cykel och cykling har blivit en stor exportframgång för Danmark runt om i stora delar av världen.

Sverige har goda förutsättningar för att liksom Danmark, skapa en utvecklat cykelsamhälle. Dock vill det till att det från början finns ett ärligt och starkt politiskt engagemang på samtliga politiska nivåer i samhället. Likaså bör tanken på cykel och med cykel, finnas med i hela kedjan från samhällsplaneringen till genomförandet och den slutliga besiktningen. Och avslutningsvis bör det kombineras med marknadsföring och beteendepåverkan för att få fler att börja och fortsätta cykla -då kan Sverige börja cykla ikapp Danmark.

Kort sagt – ”Cykla är lycka”

En cykelentusiast från Köpenhamn jämför Sverige och Danmark:

> ”Den största skillnaden mellan Sverige och Danmark respektive mellan Stockholm och Köpenhamn när det gäller cyklandets status är att Sverige gav upp cykeln. Och ni fortsätter att marginalisera cykeln i många regioner genom att inte ge den riktig infrastruktur. Historiskt har det nog saknats starka röster som stått upp för cyklandet. För drygt 60 år sedan var cykeln det huvudsakliga transportmedlet i såväl Danmark som i Sverige. Ett tips är att studera Malmö som har blivit bra på cykling. För att Sverige ska bli en riktig cykelnation krävs tre saker:
>
> Ett starkt politiskt engagemang
>
> Intelligenta och cykelkunniga trafikplanerare
>
> Marknadsföring som riktar sig till potentiella vardagscyklister!”

Viktiga slutsatser

- Cykling är politiskt självklart, sällan ifrågasatt.
- Cykling ses som ett medel för att marknadsföra Danmark.
- Cykeln ska ges företräde.
- Respektfull attityd mellan trafikanter inpräntas.
- Cykling ska vara sunt, nemnt och sikkert.
- Cykling en del i det nationella DNA:t.
- Den täta bebyggelsestrukturen ger goda förutsättningar för cykling.
- Supercykelstier som begrepp.
- Kantstenen – den danska gatan – för säkerhets skull!

Vad kan vi lära oss av Danmark?

- Skapa politisk förankring och politiskt stöd.
- Skapa tvärsektoriella organisationer.
- Skapa ekonomiska förutsättningar.
- Planera för mobilitet och inte bara för cykel.
- Tänk mobilitet i hela planeringsprocessen.
- Skapa cykelinfrastrukturen först.
- Fokusera på god cykelmiljö.
- Satsa på bra uppföljning.
- Skapa medborgarpaneler.
- Bilda cykelambassad.

Tänk praktiskt! Cykelräcken som skyddar skyltfönster Foto: Boverket

Cykling i Danmark – ett medvetet val

"Man får den cykeltrafik man förtjänar. Den är inte världen. Den är staden."
Som sagt i Odense!

Danmark har en unik cykelkultur som få länder kan mäta sig med. Huvudstaden Köpenhamn är följaktligen en av världens främsta cykelstäder. Politiker, affärsmän, studenter, fabriksarbetare och hantverkare – alla cyklar och cyklandet är väldigt avdramatiserat.

Hög status

I Danmark så cyklas det redan i unga år. Precis som i Sverige cyklar i princip alla barn och ungdomar. Men till skillnad från oss i Sverige fortsätter danskarna att cykla när de kommer upp i vuxen ålder. Cyklandets höga status har gjort att danskarna är stolta över sin favorit bland transportmedel. Hög status har också utnämningen ”cykelby” (cykelstad). En cykelby av rang är förstås Köpenhamn. Det kan – och bör – sägas att Köpenhamn inte är Danmark, men hovedstaden och de större städerna i landet är både föregångare och föredöme för att främja cyklingen som samfärdselsätt, men också i mindre städer och tätorter är cyklingen naturlig. Större städer har större resurser och kan ofta vara nydanande och här spelar förstås också ekonomin in vid sidan av befolkningstyngd och större avstånd för att främja alternativa färdsätt till bilismen. Argumentet för cykling har varit – och förblir – att dess infrastruktur är avsevärt billigare i både anskaffning och drift än vad bilen kräver.

Supercykelstier förbinder kommuner

Danska kommuner och regioner verkar för att finna former för interurbana cykelvägar mellan tätorter. De så kallade supercykelstierna innebär en kvalitetsstämpling av cykelbanorna. Många av dessa supercykelstier har dragits fram över kommunergränser och landsbygd. Det finns flera parallella trender i Danmark. Nu ökar privatbilismen i landet och bilaccisen har lättats upp i flera omgångar. Ett intryck är att cyklingen både är modern och trendig, i synnerhet exklusiva cyklar, medan bilismen samtidigt blivit överkomlig för nya konsumentgrupper.

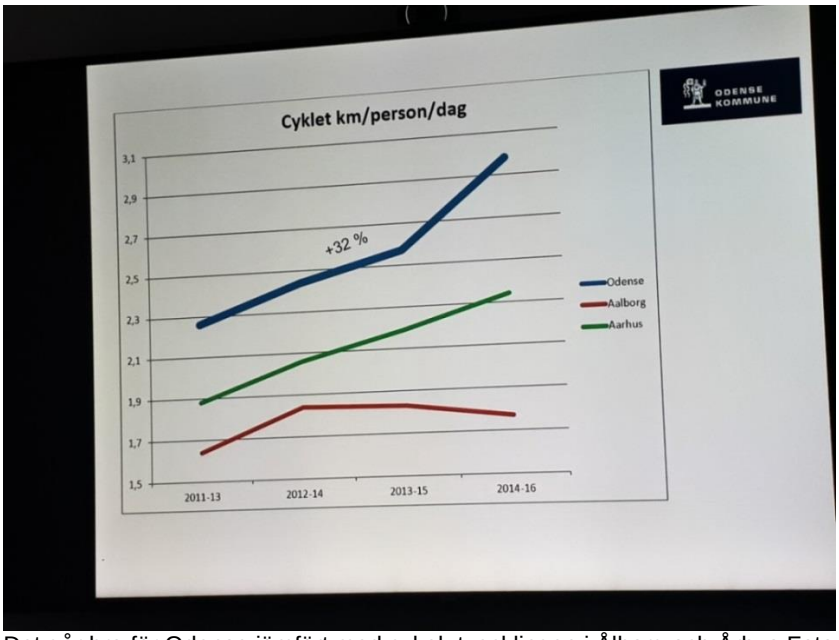
Vägvalet

I oljekrisens spår gjorde Danmark ett nationellt vägval på 1970-talet att endera följa Sveriges väg in i bilberoendet eller Holland som redan satsat på cyklingen. Restriktioner mot externhandeln har också medfört att innerstäderna förblivit tillgängliga och utvecklat sin attraktivitet för shopping och upplevelser. Dit går det att nå med cykel. Däremot finns

farhågor för att cyklingen till och från skolan har minskat, kanske främst i Köpenhamn. Orsakssamband finns sannolikt med anledning av den ökande andelen privatskolor och det fria skolvalet men också sammanslagningen av kommunala skolor till större, och för många mer avlägsna enheter.

Varför är cykling så stort i Danmark, och framför allt i Köpenhamn? Det finns många svar på den frågan. Dansk Cyklist Forbund har betytt mycket för den här utvecklingen. De senaste 100 åren har förbundet målmedvetet verkat för att cyklisterna ska ha en given plats i huvudstadens stadsplanering och det har verkligen gett resultat. Som i de flesta städer i världen ändrade stads- och samhällsplaneringen fokus under efterkrigsåren. Det togs nu hänsyn till bilen för första gången och cyklarna började försvinna från gatorna. Tursamt nog var köpenhamnsborna snabba med att rätta till detta. I början av 1980-talet var Köpenhamn tillbaka i en situation där det byggdes separat cykelinfrastruktur och den tidigare rådande cykelsituationen var nu återställd.

Det danska receptet med mobilitetsplaner, snarare än cykelplaner, har varit effektivt. En helhetssyn är viktig. Cyklingen är en del av resan, men hela resan-begreppet omfattar till exempel också möjligheten att ta med sig cykeln på pendeltåget. Mobiliteten handlar även om goda, och säkra cykelparkeringar.



Det går bra för Odense jämfört med cykelutvecklingen i Ålborg och Århus Foto: Boverket

Odense

"Man tar av skorna när man går in i huset. Man tar av sig bilen när man går in i staden."

Odense är en mer än 1000 år gammal stad och har blivit utsedd till Europas mest liveable city med stor livskvalitet och ”bikefriendly”. År 2000 var Odense utsedd till Danmarks nationelle cykelby, där staten har bidragit med medel för innovativa lösningar. Staden stoltserar gärna med att hävda att den första cykelbanan i Danmark anlades där 1895.

Odense har en aktuell handlingsplan för mobilitet och byrum, där cykelfrågor är i fokus. Den fokuserar mest på cykling bland de olika trafikslagen och tar upp hela-resan-idén. Odense har också anammat den svenska fyrstegsprincipen vad gäller infrastruktur. Handlingsplanen beslutades nyligen och gäller mellan 2017 – 2024.

Trafikleder blir cykelbanor

Under 1960 talet byggdes det breda 4-filiga trafikleder genom Odense som nu har avvecklats för att bygga ut spårvagnsnätet och anlägga fler cykelvägar, efter 20 års diskussion! 30 000 bilar skulle ledas utanför staden. Efter det vistas fler människor i centrala staden och handeln fungerar bättre. Odense är ett bra exempel på hur en attraktiv innerstadmiljö kan skapas genom att stänga ute bilar. Stängning av den stora vägen minskade initialt cykeltrafiken, men sedan ökade den markant. Det byggdes också en stor, fin cykelbro över den 15-spåriga bangården vid järnvägen. Istället måste bilisterna köra en omväg. Även större bilbroar har nu cykelleder.

Mobilitetsplaner ersätter många andra planer, den är ingen cykelplan för sig utan en plan som behandlar all mobilitet. Planen aktualiseras varje år enligt nya prioriteringar. I detaljplaner planerades tidigare för trafiksäkerhet, nu är det mobilitet.

Från kvantitet till kvalitet

Infrastrukturen för cykel är utbyggd till 98 procent - nu gäller det kvalitativa förbättringar. Bland annat finns det 60 km cykelvägar längs Odenseån. Sammanlagt finns det 550 km cykelvägar, 65 tunnlar, 125 cykelbroar och man jobbar med säkra cykelvägar till skolor. Odense bygger 1200 bilparkeringsplatser under mark för att frigöra ytor för cyklister.

Kommunala krav på mobilitet

Kommunen ställer krav på cykelparkering, säkerhet och mobilitet när någon vill bygga. Företag måste ordna cykelparkering för att få bygga. Det finns en lokal kvalitetsmanual med kvalitetskrav för anläggningar för cykling, det vill säga bredden av cykelvägar, hur de ska underhållas, cykelbroar, cykelparkeringar etc. ”kvalitetssikring for cyklister – Odense kommun 2015”. Det finns en nationell manual som Vejdirektoratet har tagit fram, men för Odense var den inte tillräckligt bra utan kommunen skärpte kvalitetskraven.

Det är kommunen som driver cykelfrågorna och lagstiftningen utgör inga hinder eller problem för detta enligt Odense kommune.

Tekniska perspektiv – och sociala!

Det är viktigt att trafikplaneringen för cykel inte enbart görs utifrån ett tekniskt perspektiv utan huvudsakligen utifrån ett socialt perspektiv (där även andra än ingenjörer ingår i arbetsgrupperna).

Danska medborgare cykler för ”det er nemt”, det vill säga praktiskt och smidigt jämfört med andra transportmedel. Status är också en drivkraft, det är högre status att vara aktiv, att ta hand om sin hälsa och sin stad. För att öka cyklandet ska det vara nära till allt, vara bekvämt, okomplicerat och enkelt att använda cykel jämfört med andra trafikslag.

Handlingsplan for mobilitet og byrum

Tidigare hade Odense kommun flera dokument som planer och strategier knutna till arbetet med mobilitetsutvecklingen. För att kunna få en bättre överblick och brett samförstånd, togs beslutet att samla alla dokument till en plan, nämligen den nu gällande Handlingsplan for mobilitet og byrum. Handlingsplanen tar bland annat upp cykelfrågor eftersom den tidigare cykelplanen ingår.

Planen fokuserar tillsammans med de olika trafikslagen och tar upp hela-resan-idén. Handlingsplanen beslutades av Odense Byråd den 21 juni 2017 och gäller för perioden 2017 – 2024.

För att främja cykling behövs också goda och säkra cykelparkeringar – och lätt att hitta dit! Foto: Boverket.

Handlingsplanens roll och innehåll

Handlingsplanen är också en bruttokatalog över projekten inför årliga anslagsramar och budgetförhandlingar.

Handlingsplanen bygger på följande principer:

- Framtidens mobilitet är mer hållbar.
- Från A till B – vi ska bryta våra vanor.
- Framkomlighet.
- Fyrstegsprincipen (se nedan).
- Laboratorium för smart mobilitet.
- Det goda livet och sundhet.
- Stadsliv och stadsrum.
- Trafiksäkerhet.
- Samverkan.

Framtagningen av den nya handlingsplanen var en tvåårsprocess både internt och externt som resulterade i en handlingsplan där 50 av 100 föreslagna projekt valdes ut, enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen

är en arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. De fyra stegen är *Tänk om*, *Optimera*, *Bygg om* och *Bygg nytt*.

Handlingsplanen har en tydlig och enkel struktur, där varje projekt presenteras på en sida. I presentationen anges: brutto prisbild, målgrupp, föremålet, vad ska göras, effektutvärdering, fördelar, samarbetspartners och framgångskriterier.

Odense beskriver det som att med handlingsplanen utvecklas en hållbar, sund och hälsoinriktad mobilitet som underlättar stadsförtätning, binder samman Odense på tvären med förorter, stadskvarter och centrumkvarter, skapar nya rum för stadsliv och livskavalitet och får vardagen att hänga samman för de boende i Odense. Samtidigt görs Odense och Byregion Fyn tillgängliga och konkurrensbara med att koppla Fyn samman med den nationella och internationella infrastrukturen.

Så kommunicerades planen

Handlingsplanen skickades till 100 000 hushåll som samhällsinformation. Huvudfokus i arbetet är medborgarna, inte förvaltningsorganisationen. Det finns en bred medborgarmedverkan via internet och de sociala medierna där Odense har byggt upp en internetpanel med 3000 – 4000 medborgare. Kommunen eftersträvar att bibehålla de aktiva panelmedborgarna under en längre tidsperiod för att nå kontinuitet och långsiktighet i dialogen.

Köpenhamn

"Mobilitet handlar om mer än cykel. Men cykel
är den viktigaste delen av mobilitet"

Första cykelstrategin togs fram 2002 där man lade upp planerna för en cykelinfrastruktur. De satsningar som gjorts efter 2002 är infrastruktursatsningar.

- År 2015: Gemensam plan om co-create Copenhagen där de stora infrastrukturplanerna läggs upp.
- Klimatplan: här finns det ett mål angående cyklingen för att minska klimatpåverkan fram till 2025.
- Översiktsplan med utbyggand av cykelleder.
- 2011 – 2025 Cykelstrategi: En bättre cykelstad är en bättre stad att leva i. Cykling ses inte primärt som ett mål i sig utan som ett effektivt medel att skapa en bättre stad med plats för mångfald och utveckling.

Utvecklingen i Köpenhamn fram till 2025 kännetecknas av följande prognosökningar:

- Befolkning 25 procent.
- Cykling 27 procent.
- Cykling under rusningstiden 36 procent.
- Biltrafik 25 procent.
- Kollektivtrafik 33 procent.

Gående och cyklister tar plats

Mellan 2008 och 2016 ändrandes infrastrukturens funktion. Mer plats för gående och cyklister men mindre för bilister och något mer för bussar. Det blir en mer effektiv markanvändning av infrastrukturmark. Bilism minskade med 57 procent och cykling ökade med 60 procent, eftersom det inte är så lätt att komma fram med bil.

Självklart att cykla

Bara 40 procent av Köpenhamnsborna äger bil. Med mer än 30 000 cykelkärror i Köpenhamn är det många föräldrar som använder cykeln till att skjutsa barn, storhandla och göra de flesta vardagliga ärendena på ett enkelt och smidigt sätt.

Cykeln är kort och gott ett redskap för Köpenhamnsborna att göra deras vardag enklare och mer praktisk. Köpenhamns cykelhistoria på cirka 130 år har betytt mycket för huvudstadens cyklande invånare.

Köpenhamns invånare cyklar sammanlagt över en miljon kilometer dagligen. I Europa är det bara Nederländerna som cyklar lika mycket. Om tio Köpenhamnsbor tillfrågas om de cyklar, kommer åtta svara ”självklart”. Mer än hälften av dessa personer cykelpendlar dessutom till jobb och skola regelbundet. Invånarna svarar själva i enkäter att de cyklar för att det går snabbast och det är lättast.

År 2015 valdes Köpenhamn ut av UCI, Union Cycliste Internationale, att bli världens första Bike City. Dessutom beslutades målet om att samma år skulle 50 procent av Köpenhamnsborna cykla till jobbet eller till skolan.

Stadsbilden domineras inte sällan av cyklar Foto: Boverket.

Verkligheten viktigare än kampanjer

Bara i Köpenhamn finns över 350 kilometer asfalterade och tydligt markerade cykelbanor. Köpenhamns recept är färre kampanjer och mer av infrastruktur. Det gäller att erbjuda något i verkligheten som motsvarar innehållet i kampanjerna. Cykelkampanjerna är i hög grad inriktade på att marknadsföra den infrastruktur som redan kommit på plats!

Cykelkulturen har grön våg

Trafikljusen är anpassade för cyklisterna (så kallad grön våg) och cykelfilerna är ofta separerade från övrig trafik. Cyklarna kan också enkelt tas med på tåg och i tunnelbanan (sedan 2010 är det kostnadsfritt att ta med cykeln på tåg). I trafiken har cyklisterna högsta status - den trafikant som inte är bekant med detta gör klokt att ta det extra försiktigt i Köpenhamn.

För med en så stark cykelkultur susar danskarna fram med en självklarhet som vi i Sverige inte riktigt är vana vid, samtidigt som de relativt väl visar hänsyn till andra trafikanter.

Den danska gatan – för säkerhets skull

Kantsten mellan gång och cykel respektive mellan cykel och parkerade/körande bilar är karakteristiskt för ”den danska gatan”. Helst alltid enkelriktad cykelstig, det är också bättre vid korsningar. Utanför staden och bort från trafiken går det att jobba mer med dubbelriktade cykelstigar. I största möjliga mån separeras cykel- och gångtrafikanter.

Förhållandet blir vid delat utrymme att lite fler bilar kommer de ta makten och köra på. Samma sak gäller om cyklister och fotgängare delar yta. Är det fler cyklister så kommer de ta makten. Det måste vara riktigt många fotgängare om cyklisterna ska ta mer hänsyn.

Cykeln gynnar handeln

Cykeln har också sin betydelse för att främja handel, inte minst innerstadshandel. Kommunen har visat att cyklister och bilister spenderar lika mycket pengar på centrumhandeln. Cyklister handlar däremot oftare för en mindre peng medan bilister handlar mer sällan men spenderar mer per tillfälle.

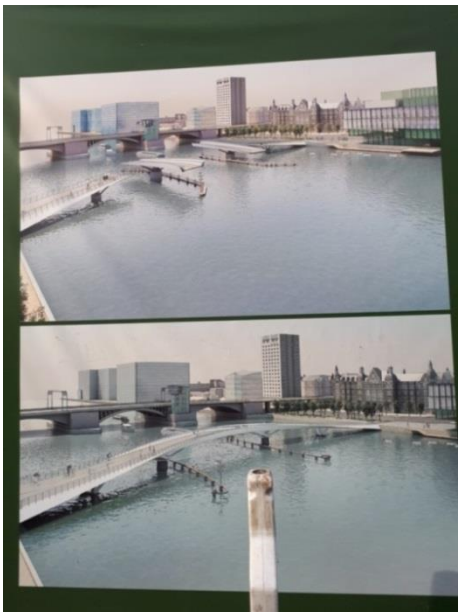
En butiksägare bad att få ta bort bilparkeringen utanför butiken. "Varför ska jag hålla plats för en bil där jag kan få tio cyklister att parkera?"

Region Hovedstaden

Region Hovedstaden är ett regionalt samverkansorgan för kommunerna i Stor-Köpenhamn. Detta samverkansorgan har på samma sätt som i de fyra övriga regionerna ersatt det tidigare amt som framförallt svarade för sjuk- och hälsovård. Amtet hade också ett väghållaransvar som avskaffats i den nuvarande ansvarsordningen. Vägar och gator är vanligtvis statliga eller kommunala.

Det är trafikmyndigheter snarare än planeringsmyndigheter som har drivit cykelfrågor. Regionerna har ingen roll i den fysiska planeringen utan detta ansvar har statliga Naturstyrelsen (vid Miljø- og Fødevareministeriet) och kommunerna. Regionens två kontor i Hilleröd och i Köpenhamn biträder medlemskommunerna som sekretariat vid ansökningar om statliga medel till kommunöverskridande projekt för infrastruktur för cykel. Det finns ingen särskild regional cykelstrategi och har aldrig funnits. Däremot ingår cykling i regionens samlade utvecklingsstrategi. Arbetet pågår med att ta fram en ny utvecklingsplan. Denna uppdateras vart fjärde år.

Fokus har lagts på att öka den tvärgående bilismen, medan cyklingen är en lösning som ingår i den övergripande strategin. Mål är grön och innovativ metropol med hög tillväxt och livskvalitet, utveckling av infrastruktur för grön och smart tillväxt och en effektiv och hållbar mobilitet.



Planerad cykelsvingbro i Köpenhamn Foto: Boverket.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet är en nationell förvaltningsmyndighet som lyder under transportministeriet. Tre fjärdedelar av myndighetens anställda är placerade utanför Köpenhamn i en regional organisation.

Vejdirektoratet ansvarar för statsvägar medan cykelvägar framförallt utgör en kommunal angelägenhet. Kommuner kan få bidrag för att bygga cykelleder. Vejdirektorat delar ut ungefär en miljard danska kronor per år, och anläggandet av supercykelstier kan få ett extra bidrag, ungefär 100 milj. Staten ger inget bidrag till drift av cykelvägar.

Nationell strategi för cykling

Vejdirektoratet följer en nationell strategi för cykling som beslutades i juli 2015.
Den nationella strategin ses mera som ett politisk ställningstagande för cykling. Den har inga konkreta målsättningar utan är en slags avsiktsförklaring. Tranportministeriets enda reella ansvar gällande cykelplanering, förutom bidrag, är att i samverkan med kommunerna skapa cykelparkeringar vid järnvägsstationer och andra knutpunkter. Järnvägarna är statliga och ansvaret för dem åvilar transportministeriet. Vejdirektoratet är delaktigt i att utveckla cykelinfrastrukturen men driver inga kampanjer. Det finns till exempel inget nationellt ansvar för att utbilda barn om cykling, utan detta hanteras inom kampanjer i kommunal regi. Vejdirektoratet ser sig främst som bidragsgivare. Cykling för turiständamål stöds inte.

Biltrafiken ökar

På nationell nivå har cykeltrafiken inte ökat under de senaste 15 åren, medan biltrafiken har gått upp. Det är bara de stora kommunerna som lyckades öka sitt trafikarbete för cykling, men för Danmark som helhet så förblir det konstant. Däremot har den enskilda resan med cykel blivit längre.
Sänkningen av bilaccisen har gjort att fler personer köper och kör bil. Men Danmark hade å andra sidan en av de högsta bilacciserna i Europa tidigare. Framkomlighetsmässigt prioriteras alltjämt bilismen medan cyklingen mer ses utifrån säkerhetsaspekter.

På nationell nivå prioriteras planering av lätt framkomliga statliga bilvägar. Till exempel anläggs inte cykelvägar längs de större förbindningsbroar mellan öarna som håller på att utvecklas.

Danska planinstrument

De danska och svenska planinstrumenten skiljer sig delvis åt. Köpenhamns kommun har i ett samarbete med Malmö tittat på skillnader och likheter i planeringssystemen i Sverige och Danmark. De mest väsentliga skillnaderna i detta sammanhang är:

- I Danmark gör man inga byggavtal med byggherrar.
- I Danmark får kommuner inte betalt för att ta fram lokalplaner (detaljplaner).
- I Danmark har en lokalplan ingen genomförandetid. Nytt planarbete kan påbörjas direkt efter antagande. En lokalplan tar mellan nio till tolv månader att upprätta det vill säga fram till laga kraft.
- Kommuneplanen (översiktsplanen) är juridisk bindande och styr upprättandet av lokalplaner och rammeplaner. Den danska lokalplanen har även bestämmelser i textform till skillnad från de svenska detaljplanerna där planen är bindande. Miljötillstånd är endast giltiga i åtta år innan ny prövning måste göras.

Kommuneplan (översiktsplan)

Danmarks kommuner har planmonopol. Planenheten styrs av vad som står i Kommuneplanen, vilken motsvarar översiktsplanen i Sverige. Kommuneplanen är ett juridiskt bindande dokument som styr den fortsatta planläggningen. Kommunplanen revideras var fjärde år. Det vill säga, de löper parallellt med mandatperioderna.

Lokalplanen (detaljplanen)

I och med att kommuneplanen är juridiskt bindande måste lokalplanen förhålla sig till den. Om ändring i lokalplanen föreligger som strider mot kommuneplanen kan det göras ett kommuneplantillægg (fördjupad översiktsplan) som får gå igenom processen i vanlig ordning. I Kommuneplanen finns även en rækkefølgeplan (ordningsföljdsplan) för byudveckling (stadsutveckling). Här redovisas områden i följdordning hänvisat till planperioderna (4-åriga perioder beroende på riksdagsval). Om en byggherre vill göra något som strider mot kommuneplanen har kommunen alltså större mandat att säga nej.

Viktiga begrepp

Supercykelstier

Detta är ett starkt begrepp och varumärke i Cykeldanmark, speciellt inom Huvudstadsregionen som satsar hårt på denna sorts cykelinfrastruktur. Supercykelstier har sin motsvarighet i fler länder och också i Sverige genomförs och planeras för dessa motsvarande supercykelvägar. Kort beskrivet så ska dessa cykelvägar inspirera och underlätta för cykelpendling till och från arbete, få fler att cykelpendla längre sträckor (mer än fem kilometer), binda ihop redan befintligt cykelvägnät och innehålla så få stopp och hinder som möjligt. Cykelvägnätet ska också binda ihop kommuner utan att någon administrativ gräns gör sig påmind hos cykelbrukarna. Alla tre nivåer stat, region och kommun samarbetar för att skapa supercykelstier. Allt som oftast så löses markägarfrågan på frivillig väg, men både kommun och stat kan expropriera mark (ytterst ovanligt). Det råder en överordnad planering för kommunerna och en mer detaljerad trafikplanering för den enskilda kommunen.

Definitionen av en supercykelstier baseras på fyra kvalitetsmål:

Tillgänglighet – Knyta samman koncentrationer av arbetsplatser, utbildningsplatser och bostäder samt förbinda knutpunkter för kollektivtrafik. De ska hänga samman och koppla ihop kommunerna och vara smidigt (”nemme”) att använda för pendlarna.

Framkomlighet – Erbjuda pendlarna den snabbaste vägen mellan bostad och arbete eller bostad och studier. De ska ha så få fördröjningar och stopp som möjligt och vara tillräckligt breda för att cyklisen ska kunna hålla sitt eget tempo utan att bli försenad.

Komfort - Göra cykelfärden till och från arbete eller studier till en behaglig upplevelse för pendlarna. De ska ha jämn vägbeläggning, hög grad av god väghållning, erbjuda extra service och ge möjlighet till goda cykelupplevelser.

Säkerhet och trygghet - Säkra tryggheten för pendlare och sänka antalet olyckor.

Cykelambassaden

Cykelambassaden som bildades år 2009, är en samlingsplats för aktörer som utvecklar dansk cykling och cykel. Från första början var grundtanken att de aktörer som tjänar pengar på cykling/cykel skulle samlas och bli mer synliga. Efterhand har gruppen av aktörer utökats med myndigheter och organisationer med flera.

Cykelambassaden är en central plattform i syfte i att uppmärksamma och marknadsföra dansk cykling/cykel. Vid förfrågningar om dansk cykelutveckling, sker vanligtvis direkt hänvisningar till just cykelambassaden som bland annat erbjuder flera tjänster som är kostnadssatta. Cykelambassaden är också en viktig del av exportframgångar för dansk cykling/cykel.

Huvudstråk för både bilar och cyklar, där cyklister har sin del av gaturummet
Foto: Boverket

Bilagor till danska rapporteringen från studiebesöken

Bilaga 1: Historik – Cykeln i Danmark fyller 200 år

1817: Hästen försvinner

Den 12 juni 1817 kör tysken Karl von Drais världens första cykeltur på sin gå/sparkcykel. upprinnelsen är effekterna av en naturkatastrof, då ett vulkanutbrott i Indonesien, skickar så mycket askpartiklar in över Europa, att temperaturen faller märkbart. Hösten detta år blir en katastrof, hungersnöd råder och man måste äta sina arbetsdjur om de inte har dött av svält i brist av foder. Hästdragna resor och transporter är inte längre så vanligt förekommande, och gå-sparkcykeln blir det moderna transportsättet som sparkas igång.

1880-tal: Cykelsporten föds

Cykeln av trä och järn får pedaler 1861. Men det är utbredelsen av stålet, som sänder cykeln in i en ny era. Tidens heta nyhet är det enormt stora framhjulet som gör cyklandet mer lättare och snabbare och mer bekvämt jämfört med sina tidigare föregångare. Höghjulingen blir snabbt populär bland dristiga yngre män som börjar tävla med sina höghjulingar. Danmarks första cykelklubb bildas år 1881. Men cykeln förblir fortfarande ovanlig då den anses svår att cykla på och att den i inköp motsvarar en hel årslön för vanlig arbetare.

1900-tal: Kampen för jämställhet

Cykeln får gummihjul, blir lägre och säkrare att cykla på. Alltjämt så väcker det förfäran då kvinnor sätter sig på sadeln. Vissa läkare menar att cykling är farligt för kvinnor – farten kan göra dem nervösa och gupp på vägen kan ödelägga deras fortplantningsförmåga. Men kvinnorna kämpar för deras rätt till att cykla - och rätten till jämställdhet i samhället generellt. Cykeln blir en symbol för kvinnornas kamp för rättvisa. År 1915 vinner kvinnorna sin kamp.

1920-tal: Cykelns folkliga genombrott

Massproduktion sänker priserna på cykeln, och populariteten växer explosionsartat. Cykeln blir ett begrepp i den moderna pulserande livsstilen, och den hyllas i romaner och i dikter. Stålhästen revolutionerar vardagen för tunsentals danskar som tidigare har fått gå till sina arbeten. Nu kan man förflytta sig till andra delar av staden, och man är inte längre tvungen att flytta när man får nytt arbete.

1930-tal: Cykeln tar semester

Semesterledighet är ett okänt fenomen för det arbetande folket fram till 1938, då lagen om semester ger arbetarna rätten till två veckors ledighet om året. Cykeln blir ett naturligt val till semester och fritid – naturen är gratis, och på cykel kan man snabbt och billigt ta en tur till skogen, till stranden eller till koloniträdgården som börjar bli vanliga i städernas utkanter. Danskarnas glädje för rekreativ cykling fortsätter i många årtionden och år 1933 får det danska folket möjlighet att semestra på världens första nationella vägnät för cykelturer.

1940-tal: Krig och kreativitet

Under ockupationen råder det brist på bensin och gummi. Bilarna blir allt färre i allmänhet, och nu börjar bilkörandet att ransoneras och danskarna börjar cykla igen. Varubristen gör sig också påmind hos cyklisterna som ofta har behov av cykeldäck, cykelslangar och andra reservdelar, som kostar stora belopp på den svarta marknaden. Men uppfinningsrikedomen är stor – man lagar cykeldäck med gummirester och sätter korkproppar i fälgarna. Kravet på mörkläggning glädjer cyklisterna då man plötsligt kan få böter om för mycket ljus blir synligt (cykelbelysning i allmänhet är ett mörkt kapitel).

1970-tal: Cyklisterna protesterar

Under efterkrigstiden får danskarna mer pengar att spendera och smaken av det goda livet blir verkligt med egen bil och nya tekniska apparater. Cykeln verkar bli gammaldags, men den moderna livsstilen har en baksida – antalet trafikolyckor ökar kolosalt och oljekrisen sätter punkt för drömmen om en bensindriven framtid. Bilfria söndagar och demonstrationer leder till att cykeln uppmärksammas som ett trofast, sunt och miljövänligt transportmedel, och kampen för bättre förutsättningar för cykling sätter fart.

1990-tal: Färgglada cykelbud

För över 100 år sedan var postväsendet den första verksamheten, som tog cykeln till sig. Sedan dess har många andra branscher öppnat upp för cykelns möjligheter som arbetshäst. Fram till 1950 talet så vimlade det med cykelbud – de så kallade springschasar – de som cyklade med Long Johns eller stora trehjulade lådcyklar som levererade allt från konditorikakor till möbler.

Efter många års uppehåll återstår nästan den glömda budtraditionen, då de gröna buden (lysgröna tröjor – Tuborg) år 1989 intar gatorna med racercyklar och ryggsäckar. Under 1990-talet kommer många andra firmor fram med röda, blå, gula och orange budfärger.

2000-tal: Drar på tunga växlar

Fitnessvågen kommer till Danmark under 80-talet och på spinningcykeln behöver man inte bekymra sig om regnväder eller rött stoppljus. År 1996 då Bjarne Riis vinner cykelklassikern Tour de France, blir många danskar inspirerade till att själva ge sig ut och cykla på landsvägarna. Denna cykelfeber drabbar också statsministern Lars Lökke som flera gånger cyklar till Paris med Team Rynkeby. Och så drar mountainbikecyklisterna ut på de kuperade skogsstigarna och får motion och naturupplevelser. Under 90- och 00-talen avtar danskarnas lust till att cykla till arbetet – men motionscykling är fortsatt en av de mest populära sportsgrenarna.

2017: Cykeln som global hälsa

Cykeln blir 200 år men är långt ifrån pensionsfärdig. Städer i hela världen vill vara cykelstäder, och politiker, branschfolk, journalister och turister besöker Danmark för att se oss cykla. Att använda pedalerna är sunt, grönt, effektivt och billigt – och det är inte helt irrelevant i en tid med fetmaepidemier, klimatkriser, trängsel och ökande ohälsa. Världens länder har i FNs regi antagit 17 mål för hur vi skapar en hållbar framtid här på klotet. Dessa mål har organisationen World Cycling Alliance titta närmare på, och konklusionen är klar: Om vi cyklar mer, kan det bidar med att lösa hela 14 mål av FNs mål för hållbarhet. 200 är är ingen ålder.

Källa: Cyklister – medlemsmagasin för Cyklistforbundet, sommer 2017, 82 årgang, sid. 14 – 15.

Foto: Boverket

Bilaga 2: Översikt Anvarsfördelning för cykelplanering

Översikt av ansvar och åtgärder och planprocesser på statlig, regional och kommunal nivå i Köpenhamn och Odense.

Exempel:
Fysiska åtgärder

Stat:
Ansvarar för cykelparkering vid stationer i samverkan med kommuner.

Region:
Hovedstadsregionen saknar operativt ansvar för fysisk planering. regionerna (tidigare amten) ej längre väghållare.

Kommun:
Kommunen anlägger supercykelstier (4 meter i bredd). Större vägbroar har nu också fått cykelstier. Gäller även K-hamn.

Kommunen sköter all drift och allt underhåll av cykelvägnät. Cykelvägar prioriteras gällande snö- och halkbekämpning – kl. 03.00 ska det vara åtgärdat.

Underlättar för cykling till exempel via cykelbro över spårområde, medan bilar får köra omvägar.

I Köpenhamn prioriteras cykel vid vinterunderhåll.

2 miljarder satsade sedan 2004, kommande tio år planeras för ytterligare 10 miljarder.

Gratis ta med cykel på S-tågen.

Gröna cykelruter.

2,1 m bredd planeras för cykelbanor.

Exempel:
Planeringsprocesser

Stat:
Ger lagstöd och vägledning. Man prioriterar dock trafikplaneringen för bil.

Region:
Rådgivning och administrativ samordning av bidragsansökningar och mellankommunala projekt. Regionen ger översiktlig vägledning för fysisk planering.

Kommun:
Sedan 1976 har Odense kommun arbetat aktivt med cykelplanering.

Kommunen sköter all planering av cykelinfrastruktur.

Kommunen har en mobilitetsplan 2017 -2024, och där ingår bland annat Cykelhandlingsplan 2015 – 2018. Mobilitetsplanen aktualiseras varje år.

Cykelvägnätet är utbyggt till 98 procent, dock återstår några avsnitt.

I detaljplaner planerades tidigare för trafiksäkerhet, nu planeras det för mobilitet. Cykelplaneringen görs också utifrån ett socialt perspektiv.

Cykelstrategi 2011-2020. Klimatplan, där ingår cykel som en del.

I ÖP finns utbyggnad av cykelleder med.

Man har gått från CO2-argument till mer ”trängselargument”.

I Köpenhamn cyklar man för att det går snabbt o enkelt.

Även bilismen har ökat över tid. I Köpenhamn bedöms finnas cirka 25procent ”weekendbilar”.

Exempel:
Åtgärder/verktyg

Stat:
Stödjer kommunernas arbete med att främja cykling.

Tog fram en nationell strategi för cykling 2014.

Har tagit fram en teknisk manual för cyklism.

Erbjuder bidrag och finansering, *cykelpulje* 2009-2014. En ny *cykelpulje* utlystes sommaren 2017, där 100 miljoner kronor är avsatta för att främja cykling i Danmarks kommuner.

Tar fram statistik, bl.a. exempelsamlingar på projekt som fått bidrag från *cykelpuljen*.

Cycling Embassy of Denmark har gett ut en idékatalog för cykeltrafik. Den andra, och senaste, upplagan kom 2012. Finns även på engelska, Collection of Cycle Concepts.

Region:
Opinionsbildning, lobbyverksamhet, kampanjer, sekretariat och samordning av bidragsansökningar till staten om mellankommunala cykelstier.

Cykelräkenskaper för uppföljning.

Mobilitetsplaner som ingår i ansvaret för regional utveckling och tillväxt.

Utbildningsinsatser

Nätverk

Resurspersoner

Kommun:
Kommunen har en lokal kvalitetsmanual för cykel/cykling. *Mobilitetskampanjer måste drivas kontinuerligt men infrastrukturen för cykling måste finnas först med god kapacitet.

Kommunen ställer krav på cykelparkering, säkerhet och mobilitet när någon vill bygga.

Alla cykelolyckor som kommer till sjukhus registreras eftersom inte alla olyckor polisanmäls, i samband med förbättrad säkerhet. *Allt görs med kommunala pengar, inga sponsorer – vill bestämma själva.

Cykelräkenskaper-bra indikatorer som fått genomslag.

Inga kampanjer för att få fler att cykla (behövs inte o har begränsat politiskt stöd).

Vinterväghållningen för cykel kostar ca 40 mkr/år, det blir 65 kr/invånare, vilket har kommunicerats så i nedbruten form.

Begränsat med statliga bidrag, däremot förekommer att privata aktörer bidrar.

Exempel:
Samverkansformer

Stat:
Främjar det mellankommunala samarbetet, främst gällande *supercykelstier*.

Region:
Mellankommunal samordning i syfte att främja regional utveckling.

Kommun:
Mobilitetsplanen har tagits fram under 2 års tid med bland annat medborgardialoger.

Kommunen har en internetpanel på mellan 3000 – 4000 medborgare. Handlingsplanen har skickats ut till 100 000 hushåll som information. *Studenter har intervjuat folk på gatan för att fånga synpunkter.

Cykelambassaden-här ingår kommunen. Bra samarbete inom kommunen, mer begränsad samverkan med staten, ”kommunen betalar för åtgärder och staten tjänar hälsomässigt”.

Bilaga 3: Mötesanteckningar

Kommunal nivå

Odense

Troels Andersen

Har staden en Vision för cykel, strategi, cykelplan eller liknande?
Odense mer än 1000 år gammal och blev utsedd till Europas mest liveable city med stor livskvalitet och ”bikefriendly”. Året 2000 var Odense utsedd till Danmarks nationelle cykelby, där staten har bidragit med medel för innovativa lösningar.

Odense har en handlingsplan för mobilitet och byrum, där cykelfrågor är i fokus. Den fokuserar mest på cykling bland de olika trafikslagen och tar upp hela-resan-idén. Handlingsplanen beslutades nyligen och gäller mellan 2017 – 2024.

Hur har visionen/strategin/cykelplanen tagits fram? Aktörer – medborgardialog?
Framtagningen av den nya mobilitetsplanen var en tvåårsprocess både internt och externt som resulterade i en handlingsplan där 50 av över 100 föreslagna projekt valdes ut enligt fyrstegsprincipen. Kommunens mobilitetskontor ansvarar för alla åtgärder. Det finns en bred medborgamedverkan via internet och sociala medier, Odense har byggt upp en internetpanel med 3000-4000 personer. Panelen är långsiktig där alla kommunens frågor behandlas. Man anmäler sig själv och svarar på spörsmål.

Själva handlingsplanen skickades till 100 000 hushåll för information. Huvudfokus i arbetet är medborgarna, inte förvaltningsorganisationen. Det finns en fortlöpande dialog via internet och sociala medier, ungefär 3-4 gånger per år.

Odense har också anlitat flera studenter som intervjuar folk på gatan för att fånga in synpunkter och stämningar.

Infrastrukturen för cykel är utbyggt till 98 procent, nu gäller det kvalitativa förbättringar. Bland annat finns det 60 km cykelvägar längs Odense-ån. Sammanlagt finns det 550 km cykelvägar, 65 tunnlar, 125

cykelbroar och man jobbar med säkra cykelvägar till skolor. Odense bygger 1200 bilparkeringsplatser under mark för att frigöra ytor för cyklister.

Mobilitetskampanjer måste drivas konstant för att få fler att cykla! Men viktigast är att skapa infrastrukturen för cykling först och med god kapacitet, så att det blir smidigt och praktiskt att cykla och framför allt lättare att marknadsföra cyklingen.

Hur länge har en plan för cykel funnits? Har ni märkt någon effekt vad gäller ökad och säker cykling?

På 60-talet tappade man nästan hela cyklingen. Man stod inför att välja mellan den holländska eller den svenska varianten. Man valde den holländska och satsade ordentligt på cyklingen under 70-talet.

1895 invigdes första cykelbanan i Odense. Odense började på allvar planerar cykelfrågor 1976 i samband med oljekrisen. Den första mobilitetsplanen är från 2009. År 2015 kom den första handlingsplanen med 34 genomförda pilotprojekt. Handlingsplanen för mobilitet har en tioårshorisont. Planen från 2015 - 2017 var del av ett EU projekt som gick ut i år. Mobilitet måste underhållas. Det är ingenting man bygger upp och sedan är det bra, utan det krävs konstant arbete för att öka cykelanvändningen. Odense har varit framgångrik vad gäller en ökad andel cyklande och fler cyklade kilometer per cyklist.

Stor ökning i cykeltrafiken, se siffror i presentationen.

Avgifterna för bilar har reducerats fyra gånger och biltrafiken har därför ökat, vilket är ett stort problem.

Hur kopplas cykelplanen till övriga planinstrument?

Mobilitetsplaner ersätter många andra planer, den är ingen cykelplan för sig utan en plan som behandlar all mobilitet. Planen aktualiseras varje år enligt nya prioriteringar. I detaljplaner planerades tidigare för trafiksäkerhet, nu är det mobilitet.

Under 60 talet byggdes det breda 4-filiga trafikleder genom Odense som nu har avvecklats för att bygga ut spårvagnsnätet och anlägga fler cykelvägar, efter 20 års diskussion! 30 000 bilar skulle ledas utanför staden.

Efter det vistas fler människor i centrala staden och handeln fungerar bättre. Odense är ett bra exempel på hur man kan skapa en attraktiv innerstadmiljö genom att stänga ute bilar. Stängning av den stora vägen minskade initialt cykeltrafiken men sedan ökade den markant.

Man byggde också en stor, fin cykelbro över den 15-spåriga bangården vid järnvägen. Istället måste bilisterna köra en omväg. Även större bilbroar har nu cykelleder.

Hur ser konkurrensen ut mellan de olika trafikslagen? Vilket trafikslag är normen? Hur ser resursfördelningen ut mellan trafikslagen – hur mycket ekonomiska resurser avsätts för cykelinfrastrukturen jmf med övriga trafikslag?

Det är inte kartlagt. Det går åtta cyklister på en kollektivtrafikant. 26 procent av alla resor i kommunen är cykelresor, 34 procent av alla resor inom staden mindre än 5 km och 50 procent inom stadscentret som är kortare än 5 km. Av cyklisterna cyklar en tredjedel fler km per dag än för 4 år sedan, från genomsnittligt 2.3 till 3.1 km!

I Odense har biltrafiken gått konstant ner, men det finns en trend mot ett ökat bilägande, för närvarande 360 bilar per 1000 invånare! I Danmark ökar bilägandet, i Odense har 54 procent av alla familjer bilar. Målet är att biltrafiken ska hålla sig konstant, all tillkommande trafik ska vara kollektivtrafik, cykel eller gående.

81 procent av barnen i Odense cyklar eller går till skolan. Privata skolor är dock ett problem eftersom skolvägen ofta är betydligt längre. Tendensen går dock ner på grund av privata skolor dit det ofta är en längre skolväg.

Odense kommer inom kort att inviga en ny spårbana som byggs på den före detta pulsådern för biltrafik genom centrala Odense. För att från början skapa goda förutsättningar för att utveckla bike and ride, anläggs bra cykelparkeringar vid hållplatserna, sammanlagt 2000 cykelparkeringar längs stationerna. Detta ses som ett test om man kan kombinera kollektiv- och cykeltrafik genom att från början skapa bra möjligheter. Om tre år är den i bruk, här är det åter igen att skapa goda förutsättningar i förväg. Det går inte att ta med cykel på spårvagnen.

Är regelverket anpassat för cyklisters behov? Har ni några lokala föreskrifter som underlättar för såväl planering av cykelinfrastruktur som för cyklister? Om, ja, vad handlar föreskrifterna om?

Det finns en lokal kvalitetsmanual med kvalitetskrav för anläggningar för cykling, dvs. bredden av cykelvägar, hur de ska underhållas, cykelbroar, cykelparkeringar etc. ”kvalitetssikring for cyklister – Odense kommun 2015”.

Det finns en nationell manual som vägverket har tagit fram, men för Odense var den inte tillräckligt bra utan kommunen skärpte kvalitetskraven.

Kommunen ställer krav på cykelparkering, säkerhet och mobilitet när någon vill bygga. Företag måste ordna cykelparkering för att få bygga.

Vad är drivkrafterna för ökad och säker cykling? (Hälso-, miljö- trängsel, trevligare stadsmiljö mm) Vem driver cykelfrågorna framåt lokalt? (t ex planeringssidan, trafiksidan, lobbyorganisationer, andra).
Det är kommunen som driver cykelfrågorna och lagstiftingen utgör inga hinder eller problem för detta.

Det är viktigt att trafikplaneringen för cykel inte enbart görs utifrån ett tekniskt perspektiv utan huvudsakligen utifrån ett socialt perspektiv.

Danska medborgare cykler för det er nemt, d.v.s. praktiskt och smidigt jämfört med andra transportmedel. Status är också en drivkraft, det är högre status att vara aktiv, att ta hand om sin hälsa och sin stad. För att öka cyklandet ska det vara nära till allt, vara bekvämt, okomplicerat och enkelt att använda cykel jämfört med andra trafikslag. Fina tunnlar med kvalitet har mindre klotter.

Hur planerar ni för att möjliggöra kombinationsresor (”Hela resan perspektivet”)? Funkar det att kombinera trafikslag? För ni diskussioner med kollektivtrafikoperatören vid upphandlingen när det gäller att ta med cykeln på tåget/bussen/båten alternativt hyrcykelsystem vid hållplats/stationen?
Projekt Park&Bike – 4 steder-> 4 städer och 11 städer planlagt. Men det visade sig att man i Danmark kombinerar ogärna bil, tåg och cykel, danskarna väljer ett färdesätt, vill inte kombinera. Det finns en överkapacitet med 30 – 40 procent av cykelplatser vid stationen som är ungefär 7000 (?) cykelparkeringar kring stationen, annars är de utspridda.

5 km ses som ett rimligt cykelavstånd men 10 – 15 km i varje riktning är möjligt, därför utvecklar man Supercykelstier, som är utan hinder och med lätt framkomlighet. Supercykelstierna ska hålla samma standard (inte fantastisk ”motorväg”), framkomlighet och säkerhet i alla kommuner. Man ska inte märka att man passerar en kommungräns.

Hur är ansvarsfördelningen för skötsel och underhåll av infrastrukturen mellan stat, region och kommun? Finns det andra som har ansvar för underhållet än det offentliga? Hur jobbar ni för att garantera bra underhåll på cykelstråken? Vinter som sommar. Snö/skyfall/igensatta brunnar... gropar, grus, vägarbeten, omledning av trafik...
Cykelvägar anläggs och underhålls i kommunal regi. Cykelbanorna snöröjs först eftersom cyklister är mer sårbara och utsatta. Du ska kunna cykla kl. 3 på natten. Cykelbanorna är mer känsliga. Cyklister är mer sårbara för halka än bilister. Man saltvattnar vid 0 grader för att förebygga isning. Det händer att man lagar cykelbanor på natten.

Hur planerar man för trygghet och säkerhet i cykelstråken? Hur planerar man för cykelparkering?

Alla cykelolyckor som slutar med sjukhusvård registreras, eftersom polisen inte tar upp alla olyckor. Det genomförs en del kvalitativa förbättringar av det bestående cykelnätet för att främja säkerheten.

Cykelbanor anläggs inte längre, det duger inte. De är inte säkra och inte trygga. Man gör en fysiskt avgränsad cykelsled istället. Danmarks hemlighet är kantstenen. Cykelvägar gränsas av mot vägen med kantstenar som en säkerhetsåtgärd. Säkerheten ligger i cykelvägens bredd. Mycket dyrt att bredda. Man trycker på att cyklister är farliga för andra cyklister och fotgängare. 35 % använder hjälm. De flesta barn använder hjälm.

Cyklarna ska alltid ha den korta, direkta vägen och bilarna ska ut och ta omvägen.

Är cykeltrafik en självklar del i samhällsplaneringen? Vad har i så fall gjort detta möjligt? Vilka är hindren? Vad bedömer ni är framgångsfaktorerna för att ni lyckats med cykelplanering så bra i x-stad?

Cykling finns i Odenses DNA! Man få den cykeltrafik man förtjänar! Att cykla är lika med lust!

Man behöver inga argument för att förklara för politiken varför cykling är viktigt. Det är så självklart. Alla vet att om man lägger pengar på cykel så sparar man massa pengar på hälsa och miljö osv.

Vad styr när ni planerar cykelvägar i kommunen? T ex Tänker man på både målpunkter (arbetsplatser, shoppingcentrum, skolor, bostäder) och målgrupper när cykelvägar planeras?

Odense har etablerat 98 procent av alla planerade cykelleder, nu arbetar man med missing links, kvalitet och ökad säkerhet av cykellederna. Stikortet togs fram 1976. Nu är det realiserat.

För att skapa sammanhängande cykelvägnät: finns planinstrument för att planera cykelvägar mellan tätorter?

Ja från 1976, det ska vara nemt, cykeln i byn och cykel utanför byn. I Danmark har man inte byggt ut städer i samma utsträckning som i Sverige, det finns täta städer i Danmark som underlättar cyklingen.

Finns det några hinder i planeringen/lagstiftningen som gör genomförandet svårt?

Nej, förutom pengar. Vid större infrastrukturprojekt går planeringen av biltrafiken före cykeltrafiken. Framöver ska det hittas de goda lösningar som underlätter anknytningen till de byar som ligger utanför Odense med hjälp av t ex supercykelstier. Men i de små byarna är det inte så enkel att

mäta cykeltrafiken per invånare, det går inte med de stationära mätningarna, de blir inte tillräcklig noga. Är det nemt att cykla från de mindre byarna också, finns det potential att cyklingen kan öka trefaldigt.

Vid planering för cykel, riktar man in sig på en särskild målgrupp? Ex. Barns säkra skolvägar, pendlingscyklister eller liknande? Hur ser ni i planeringssammanhang på blandning av gång och cykel på samma bana?
Alla ska med.

Maskoten Cykel-Anton är en kyckling som används i pedagogiskt utbildningssyfte för barnen. Man ger hjälmar till skolorna. Det nationella programmet ”Den öppna skolan” understödjs av cykling och innebär att barnen får cykla runt i staden och besöka muséer osv. Man har chip i barncyklar som registreras vid olika checkpoints. Varje månad kan barnen vinna premier. Kampanjen heter Cykelscore. Privatskolor har hälften så många som går och cyklar jämfört med kommunala skolor. Det ger inaktiva barn. Skolorna ligger inte på rätt platser. Ger jättestora problem med mobiliteten och hälsan.

Gång och cykel ska normalt inte blandas. Supercykelstierna planeras upp till 4m bredd för att cyklisterna ska kunna mötas.

Hur ser ni på användandet av elcyklar och planeringen för dessa med tanke på ökad hastighet?
En av fyra cyklar i Holland är en elcykel, medan det är en av 10 i Danmark. Det planläggs inte speciellt för elcyklar. Supercykelstier kan möta de höga hastigheterna av elcyklar. Dock är det lätt hänt att bilister missbedömer elcyklarnas hastighet och därför kan det på sikt krävas åtgärder vid korsningar.

Olika typer av fordon (Lådcyklar/lastcyklar..) ställer krav på olika bredder på cykelbanan. Hur planerar man för dessa? Omkörningsfil?
Lådcyklar kräver större utrymme för enkelfiler minst 2,25 dubbelfilig 2,5 – 3,5 m! Läggs fast i kvalitetsmanualen. Cykelhjälmar är inte så omtyckta, ca 35 % bär hjälm, men mest av barn och äldre.

Vem driver cykelfrågorna?
Kommunen!

Finns det någon/några politiker som har utpekat ansvar för cykling?
Politiska rådmän för byutvalg och kultur! Stor politisk uppbackning. Kommunen kör stora kampanjer direkt till cyklister, delar ut lyktor, hjälmar, utrustning, lådcykler till dagis, cykelkurser i skolor etc.

Finns det riktade innovationer för hur cykeln används (person/godstransport), hur man planerar, hur man samarbetar, hur finansiering löses, hur transportslag kan kombineras, parkeringslösningar, mackar för cyklar, tekniska lösningar, regelsystem.... Har ni något särskilt bra exempel som ni vill lyfta fram?

- Odense gör det ”nemt” för cyklister som lyfts fram i olika kampanjer t ex utdelning av cykelbelysning, ringklockor, cykelkorgar och möjligheter till kostnadsfria mindre cykelreparationer två gånger om året.
- Odense jobbar med kampanjer, i Köpenhamn bygger man. I Odense säljer man idén om cykeltrafik. Park and bike går bättre och bättre men kräver en marknadsföring! Kommunen ställer krav till företag och kontor för att bygga cykelparkeringar enligt kvalitetsprogrammet!
- Transportcyklar för förskolor där de har flera barn som de kan transportera med cykel! Skolor tränar och utbildar för cyklar, många cykelaktiviteter vid skolor. Cykel-Anton, en cyklande kyckling är en viktig symbol. Det finns skolutbildning där man tar sig fram på cykel.
- Checkpoints vid skolor, skolbarn har cykel med chips, där det registreras de som cyklar till skolan, det finns priser att vinna.
- Lånar en lådcykel! Elcyklar lånas ut till verksamheter. Mobilitetsmanagement är en viktig och kontinuerlig process, mycket marknadsföring. Speciella fätmässiga cykelreparationsställen, en kampanj som är mycket uppskattad.
- Mobilitetsmanagement enligt mobilitetsprogrammet, finansieras av kommunen, de tar inte emot någon sponsring.
- Tar med cykeln i bussen, gratis!
- Facebook: Cyklisternes By
- Supercyklister kan få olika rabatter!

Förtätning

Groningen är vänort till Odense. De är väldigt lika. Men Odense täcker tre gånger så mycket yta som Groningen. Det krävs en kritisk massa för livet mellan husen. Bilar ska ner i jorden.

Allt är inte bra överallt

På "rätt" ställe cyklar man 3 gånger så mycket som på "fel" ställe, både stadsmässigt och stadsdelsmässigt. Man har lösningarna men de är inte tillräckligt spridda. Var kan man kopiera lösningar och lägga på fler ställen? Handlar om prioriteringar och pengar.

Fyrstegsprincipen

Odense är ensam i Danmark med att tillämpa Fyrstegsprincipen. Politikerna har fattat att det är bra. Man vill inte ha för många projekt i eller lägga för mycket pengar på steg 4. Alla steg 1 innehåller kampanjer.

Finansiering

Allt görs med kommunala pengar. Inga sponsorer. "Vi vill betala själv så vi får bestämma själv."

Studenter genomför dörrknackning och informerar om mobilitet.

Köpenhamn

Jakob Schiött Stenback Madsen

Har staden en Vision för cykel, strategi, cykelplan eller liknande?
Jakob Schiött Stenback Madsen är projektledare på enheten mobilitet på Teknik- og miljöförvaltningen i Köpenhamns kommun. På enheten jobbar 6-7 pers. De jobbar mycket med vad som ska ske 5-10 år framåt i cykelstaden. Cykelprogrammet är en del av ett mobilitetsprojekt. De jobbar mest strategiskt och ger förslag på lämpliga åtgärder och projekt. Politiker beslutar sen vilka åtgärder/projekt som ska genomföras, vilket sen görs av andra förvaltningar.

Det är relativt bred uppbackning politiskt för att satsa på cykel. Det finns ett visst politiskt motstånd.

Hur har visionen/strategin/cykelplanen tagits fram? Aktörer – medborgardialog? Hur länge har en plan för cykel funnits? Har ni märkt någon effekt vad gäller ökad och säker cykling? Hur kopplas cykelplanen till övriga planinstrument?
Första strategin gjordes 2002 där man byggde upp en cykelinfrastruktur. Satsningar man gjorde efter 2002 var infrastruktursatsningar.

- 2015: Gemensam plan om co-create Copenhagen där de stora infrastrukturplanerna läggs upp.
- Klimatplan: här finns det ett mål angående cyklingen för att minska klimatpåverkan fram till 2025
- Översiktsplan med utbyggand av cykelleder
- 2011 – 2025 Cykelstrategi: En bättre cykelstad är en bättre stad att leva i. Cykling ses inte primärt som ett mål i sig utan som ett effektivt medel att skapa en bättre stad med plats för mångfald och utveckling.

Räkenskaperna används till utvärdering. Den senaste visar för första gången att antalet cyklister är fler än antalet bilister. Men man ser också att antalet bilar ökar. Befolkningen ökar också.

Den långsiktiga trenden är att cyklisterna ökar och bilisterna minskar. Man har haft ett litet tapp mellan 2012 och 2015 men det är så stor statistisk osäkerhet. "Vi är ikke bekymrade än."

Man har gjort en undersökning på skolbarn som cyklar, men man har bara gjort det en gång så man kan inte se trender än.

Den nyaste cykeluppföljningen är i tryck, men Jacob lovade att skicka länken. I centrala Köpenhamn finns det lika mycket cyklister som bilister. Cyklar och bilar ökar båda konstant men parallellt. Det kommer in fler och fler bilar från de kringliggande regionerna. Bilar ska få plats oavsett, de ska få finnas kvar men inte på bekostnad av andra trafikslag.

Utveckling fram till 2025:

- befolkning plus 25 procent
- cykling plus 27 procent
- cykling under rusningstiden plus 36 procent
- biltrafik plus 25 procent
- kollektivtrafik plus 33 procent

25 procent av Köpenhamns skolbarn cyklar till skolan. 40 procent går. 16 procent åker bil.
I Köpenhamn går eller cyklar således det övervägande flertalet av skolbarnen till skolan. Angående privatskolor så verkar det bero mycket på skolans politik om barn cyklar eller inte. Cykling hos barn är relativ hög så länge avståndet till skolan är överkomligt och skolvägarna uppfattas som säkra. Områdena som barn rör sig i krymper.

Hur ser konkurrensen ut mellan de olika trafikslagen? Vilket trafikslag är normen? Hur ser resursfördelningen ut mellan trafikslagen – hur mycket ekonomiska resurser avsätts för cykelinfrastrukturen jmf med övriga trafikslag?

Köpenhamn hade också en bilboom. Under 70- och 80-talen var det få cyklister i Köpenhamn, med oljekrisen startade ett ökat intresse för cyklister. På Norrebrogade passerade 1950 kring 60 000 cyklister, under 70- och 80-talen 8000 cyklister och nu är det nästan 50 000 cyklister.

Oljekris på 1970-talet. Stor demonstration på rådhustorget att man skulle satsa på cykelinfrastruktur. I Holland förolyckades många barn, vilket gjorde att man började satsa på cykling där.

Varför cyklar man i Köpenhamn: 53 procent för att det går snabbast och 50 procent för att det är lättast.

Är regelverket anpassat för cyklisters behov? Har ni några lokala föreskrifter som underlättar för såväl planering av cykelinfrastruktur som för cyklister? Om, ja, vad handlar föreskrifterna om?

Cykelleder ska vara minst 2.1m breda. I framtiden ska standarden bli mellan 2.8 till 3.2 m.

Vad är drivkrafterna för ökad och säker cykling? (Hälso-, miljö- trängsel, trevligare stadsmiljö.?..) Vem driver cykelfrågorna framåt lokalt? (t ex planeringssidan, trafiksidan, lobbyorganisationer, andra)?

Man bygger mycket av cykelsatsningen utifrån klimatskäl. Den är ett medel mot målet med klimatanpassning.

- klimatvinst
- hälsovinster
- största drivkraften är hur mycket effektivare man kan nyttja marken genom att satsa på cyklister, 9 bilar rymmer 62 cyklar, det blir ett mer effektivt markutnyttjande. Cykeln tar mindre plats som behövs för infrastruktur. Att göra det bästa möjliga på en begränsad markyta. Genom att minska antalet bilar blir mer mark tillgänglig till andra intressen som t ex gröna intressen, bebyggelse, mötesplatser etc.

Nemt fra A til B – Köpenhamnarna anger orsaker till att cykla i flervalsenkäter:

Snabbast 53 procent

Lättast 50 procent

Motion 40 procent

Ekonomi 27 procent

Bekvämt 23 procent

Miljövänligt 7 procent

Mer än tre fjärdedelar av all infrastrukturmark går åt till bilar. 25 procent av fordonsparken är weekendbilarna, som mest står parkerade. Det finns erfarenheter om att bildelning skapar extra behov av bilar. Bildelning skapar extra behov för bilar. Börjar man använda bil så fortsätter man.

Man har fått till en ändrad funktion och ändrad fördelning av transporten på Nörrebrogade. Man har fått en mer effektiv transport. Provar detta som koncept.

Hur planerar ni för att möjliggöra kombinationsresor (”Hela resan perspektivet”)? Funkar det att kombinera trafikslag? För ni diskussioner med kollektivtrafikoperatören vid upphandlingen när det gäller att ta med cykeln på tåget/bussen/båten alternativt hyrcykelsystem vid hållplats/stationen?

Det är gratis att ta med cykel på tåget, vilket har blivit en stor succé. Egna cykelvagnar som är proppfulla. Används både till vardagsresor och till helgresor. På tunnelbanan kostar det att ta med cykel och man får inte ta med den på alla statoner.

Hur arbetar ni för att få till sammanhängande och funktionella cykelstråk? Hur långt är rimligt att cykla enligt era mått, kan ju variera beroende på syfte? Är det något syfte som prioriteras?

Det finn en prioriteringsplan för cykelleder som avser nya leder, men också bredare cykelleder och bättre trafikkorsningar. Detta efter en webbaserad enkät, där det kom in ungefär 10000 svar på förslag som borde göras mellan 2007 och 2025.

Inför de nästa 10 år blir det ungefär 2 miljarder för bättre cykelinfrastruktur. Det är dock relativt lite statliga bidrag. det finns även privata bidrag t ex cykelbroar som finansierats av företag.

Stort behov av pengar till investeringar. Många miljarder krävs bara för att följa med i cykelutvecklingen. Den statliga investeringen gör inte den stora skillnaden. Det är en liten del. Mest kommunen men även lite privata fonder, exempelvis för en cykelbro. 2009 hade man inga kommunala investeringar alls. Jakob visste inte riktigt varför. Kanske för att man visste att man skulle få pengar från fonder som skulle räcka till det man ville göra.

Hur är ansvarsfördelningen för skötsel och underhåll av infrastrukturen mellan stat, region och kommun? Finns det andra som har ansvar för underhållet än det offentliga? Hur jobbar ni för att garantera bra underhåll på cykelstråken? Vinter som sommar. Snö/skyfall/igensatta brunnar... gropar, grus, vägarbeten, omledning av trafik.

Vinterdrift - det snöar även i Köpenhamn. Cykelstigar har prioritet A. Man har gjort försök med kalk för halkbekämpning. Det är tre ggr så dyrt som salt men är bättre för grönskan. Så nu ska man använda det till 3st gröna cykelstråk och sen salt på resten.

Cykelvägar prioriteras för vinterväghållning genom förebyggande saltning och även för röjning.

Är cykeltrafik en självklar del i samhällsplaneringen? Vad har i så fall gjort detta möjligt? Vilka är hindren? Vad bedömer ni är framgångsfaktorerna för att ni lyckats med cykelplanering så bra i x-stad?

Mellan 2008 och 2016 ändrande man infrastrukturens funktion, mer plats för gående och cyklister men mindre för bilister, något mer för bussar.

Det blir en mer effektiv markanvändning av infrastrukturmark. Bilism minskade med 57 procent och cykling ökade med 60 procent eftersom det inte är så lätt att komma fram med bil.

Vad styr när ni planerar cykelvägar i kommunen? T ex Tänker man på både målpunkter (arbetsplatser, shoppingcentrum, skolor, bostäder) och målgrupper när cykelvägar planeras?

Använde GIS för att samla in synpunkter från invånarna. Var saknas cykelväg? Var är cykelvägen för smal? Blev en bra karta som underlag.

Man ska kunna cykla två cyklister i bredd och snacka samtidigt som en person ska kunna köra om.

För att skapa sammanhängande cykelvägnät: finns planinstrument för att planera cykelvägar mellan tätorter?

Supercykelstier för de som cyklar längre än 3 km, helst separerat från gående.

Vid planering för cykel, riktar man in sig på en särskild målgrupp? Ex. Barns säkra skolvägar, pendlingscyklister eller liknande.

40 procent går och 25 procent cyklar till skolor, 16 procent åker bil, 10 procent buss, men minskande trend av cyklande barn.

Hur ser ni i planeringssammanhang på blandning av gång och cykel på samma bana?

Den danska gatan. Kantsten mellan gång och cykel respektive mellan cykel och parkerade/körande bilar är karakteristiskt för ”den danska gatan”. Helst alltid enkelriktad cykelstig. Också bättre vid korsningar. Utanför staden och när man kommer bort från trafiken så kan man jobba mer med dubbelriktade cykelstigar. I största möjliga mån separera cykel och gång. Förhållandet blir att om man har shared space men har lite fler bilar så kommer de ta makten och köra på. Samma sak gäller om cyklar och fotgängare delar yta. Är det fler cyklar så kommer de ta makten. Det måste vara riktigt många fotgängare om cyklisterna ska ta hänsyn.

Finns det innovationer för hur cykeln används (person/godstransport), hur man planerar, hur man samarbetar, hur finansiering löses, hur transportslag kan kombineras, parkeringslösningar, mackar för cyklar, tekniska lösningar, regelsystem.... Har ni något särskilt bra exempel som ni vill lyfta fram?

Köpenhamn gör inte många kampanjer, det behövs icke och har inte politiskt stöd.

Handel: omsättningen i butiker med anslut till cykel eller bil, ger ingen skillnad. Cykling ger fördelar för handel i centrum.

Redovisning, vilka siffror ska visas t ex kostnader per invånare.

Skarpa indikatorer, cykelräkenskaper.

Handel

Cyklister och bilister spenderar lika mycket pengar på centrumhandeln. Cyklister handlar oftare för lägre peng medan bilister handlar mer sällan men spenderar mer per tillfälle.
En butiksägare bad att få ta bort bilparkeringen utanför butiken. "Varför ska jag hålla plats för en bil där jag kan få tio cyklister att parkera?" Han hade fattat grejen.

Vad är det viktigaste?

Infrastrukturen som tvärpolitisk aktivitet.

Marken - är det fritt fram att bygga nya cykelstier? Hur?

Det är inget problem. Det händer att vi behöver söka dispens om det finns en fridlyst blomma eller ett skyddat grönområde. Men det är inte ofta. Det är inte ett problem vi upplever.

Vad har Vejdirektoratet att säga till om?

Det finns få statliga vägar, de flesta är kommunala. Men staten har också intresse av supercykelstigarna så de vill stötta oss. Det har hänt någon gång att det uppstått en konflikt. Expropriationer undviks.

Regional nivå

Region Hovedstaden

Helen Lundgaard

Vem driver cykelfrågorna framåt i regionen? Är det planeringssidan eller trafiksidan eller lobbyorganisationer?

Det är trafikmyndigheter snarare än planeringsmyndigheter som har drivit cykelfrågor. Vi har ingen roll i den fysiska planeringen utan det är Naturstyrelsen och kommunerna som har det ansvaret.

Finns det regional cykelplan/vision/strategi? Hur länge har den funnits? Hur har dokumenten tagits fram? Vilka aktörer är involverade? Är de politiskt förankrade och föremål för politiska beslut? Hur hänger dokumenten ihop med de som finns på nationell respektive lokal nivå när det gäller cykling?

Det finns ingen regional cykelstrategi, har aldrig funnits. Cykling ingår däremot i regionens samlade utvecklingsstrategi. Arbetar just nu med att ta fram en ny plan. Uppdateras vart fjärde år.

En strategi (många år framåt, uppdateras vart fjärde år) och en handlingsplan (2016-2017)

Fokus är att öka den tvärgående bilismen, medan cyklingen är en lösning som ingår i den övergripande strategin. Mål är grön och innovativ metropol med hög tillväxt och livskavlitet. Utveckling av infrastruktur för grön och smart tillväxt och en effektiv och hållbar mobilitet.

Det liknar Region Skånes arbete.

Vem tar ansvar för att cykelvägnätet blir ett helt nät så att det inte brister i kommun- eller regiongräns?

Supercykelstier är ett samarbete mellan 23 kommuner. Målet är att skapa ett riktigt gott nätverk av cykelsträckningar. De ska hålla samma standard (inte fantastisk motorväg), framkomlighet och säkerhet i alla kommuner. Du ska inte märka att du passerar en kommungräns.

Det är enkelt att bygga cykelvägar inom en kommun, men när man ska dra den över kommungränsen så blir det svårt. Därför behövs detta samarbete.

Huvudmålgruppen för supercykelstier är pendlare. Funkar det för pendlare så funkar det även för turister. Supercykelstierna måste inte gå genom vackra grönområden, men det får gärna göra det.

Hur mäter man antalet personer som cyklar på de olika sträckorna?

Vet inte hur man mäter, förmodligen genom intervjuer. Finns diskussioner i styrelsen(?) för supercykelstierna om att börja med big data och mäta gemensamt över kommungränserna.

Hilleröd gick med i projektet i maj i år. Regionen har tjatat på dem länge.

25% finansiering från kommunen (?).

Hur ser resursfördelningen ut mellan trafikslagen – hur mycket avsätts för cykelinfrastrukturen jmf med övriga trafikslag. (om regionen har uppgift att fördela budget – görs kanske nationellt).

Danmark har fem regioner. Vår region är störst befolkningsmässigt och minst geografiskt. Vi ser oss själva som ett litet lokomotiv som drar de andra.

Våra två huvuduppdrag: 40 miljarder kr per år läggs på sundhet/psykiatri. 1 miljard kr per år läggs på regional utveckling. Helen jobbar i biten med regional utveckling. Däri ligger 0,5 miljard kr på transport per år, varav 4 miljoner kr läggs på cykling. 240 personer jobbar med regional utveckling. Totalt jobbar 40 000 personer på regionens arbetsplatser.

Regionerna jobbar primärt med sundhet (hälsofrågor). Den del som handlar om regional utveckling har inga muskler.

Hur planerar ni för (och förverkligar) ”Hela resan perspektivet”. Går trafikslagen att kombinera? Vem finansierar cykelparkering vid tågstation? Kan man enkelt ta med sig cykeln på andra färdmedel? Fungerar mobiliteten?

Naj! Överhuvudtaget ikke! Det är en utmaning, med fokus på S-tågen. Här går det att ta med gratis cyklar som försök, Det var en succé. Det finns dock inte tillräckligt plats för cyklar under rusningstrafik. Det finns försök att ta med cykel på bussen, men det har visat sig vara svårt. Men på tågen har det blivit fler passagerare när det är möjligt att ta med cyklar.

Det är därför vi har ”den färgglada pilkastnings-tavlan” (bild från presentationen, ersätt med bättre beskrivande namn).

Ansvaret för cykelparkeringar är utspritt på flera aktörer, vilket är ett kempeproblem. Ett annat stort problem är cykelstölder. Helen har blivit av med fem cyklar på ett år. Hennes försäkringsbolag har sagt att hon inte får ersättning fler gånger. Hon tror att det är professionella tjuvar som ligger bakom. Polisen har inga resurser att lägga på cykelstölder varför folk inte vill parkera cyklar vid stationerna. Bevakade cykelparkeringar vid knutpunkter är en stor utmaning!

Holland är bäst på cykelparkering. I Danmark har vi problem och vi vet inte alltid hur vi ska lösa dem.

Hur är ansvarsfördelningen för skötsel och underhåll av infrastrukturen mellan stat, region och kommun? Finns det andra som har ansvar för underhållet än det offentliga?

Regionen – det ”ekstra gear för cyklisme”. Den planera inga nya anläggningar eller drift, den är ingen vej- eller planmyndighet. Utan regionen tar fram regionala lösningar, skapar samband och samarbete på

geografisk nivå, mellan myndigheter och transportformer. Regionen jobbar främst som lobbyist, tar fram analyser, visar lösningar etc.

Jobbar man med kampanjer? om ja, ge gärna exempel.
Regionen har haft en kampanj om att testa el-cykel. Det köptes in 160 El-cyklar och 1700 cyklister deltog. 50 procent ändrade sina transportvanor efter projektet. 34 cyklade ett år senare minst 3 gånger per vecka. 30 procent köpte en ny cykel efter testen. Utfallet blev 737 färre sjukdagar. Det finns en broschyr om projektet, Helen kan skicka den till oss. Glömmer hon bort det så påminn henne.

Man gjorde ett försök med att ta med cykeln gratis på S-tågen i region Hovedstaden. Det blev en massiv succé med stor ökning i antalet passagerare. Problemet är nu att alla cyklar inte får plats, särskilt i rusningstrafik.

Hur integreras cyklingen i samhällsplaneringen? Vad och hur gör regionen för att få till god cykelplanering mellan kommuner?
Regionerna är bra för att samordna cykeltrafiken på regionnivå.

Jag ska berätta mer om supercykelstier senare, men kan bara säga att vi försöker påverka/stötta kommunerna att bygga tvärgående supercykelstier. Supercykelstier- är ett samarbetsprojket på tvärs mellan 23 kommuner är att skapa ett nätverk av cykelvägar. Målet är att skapa förbindelser på tvärs dvs. mellan fingrarna med en viss standard som ska öka framkomligheten för cyklar. De ska vara trygga och säkra. Supercykelstier beteckna cykelvägar som har en viss standard, inte längden. Målgrupp är pendlare, men de är också för turister.

Det planeras ett sammanhängande nät av 28 rutter på 467 km. Kommunerna ska anlägga dem med stöd av statliga medel som täcker 40 procent av kostnader. Sammanlagda kostnader är på 1-2 milj. kronor. 8 cykelleder finns anlagda redan nu. De första supercykelstier hade visat 61 procent fler cyklister (Farumruten). 46 milj kronor finns beviljad (2010 – 2018), med 25 % medfinansiering från kommunerna. En km supercykelstier kostar 2 miljoner DKK. medan en km motorväg kostar 190 miljoner DKK.

Region Hovedstaden har sedan 2009 beviljat över 70 miljoner DKK kr till mobilitetsplanering och cykling för att främja en bättre hälsa, miljö, mindre trängsel och tillväxt. 68 procent av medborgarna tycker att förhållandena för cyklisterna behöver förbättras, 62 procent menar att det ska vara lättare att byta mellan olika transportmöjligheter.

Region Hovedstadens cykelredskap är ett instrument för att identifiera utmaningar inom cykelområdet. Främst med hjälp av statistik framtagen av kommunerna kommuner, slagkraftiga argument, beslutsunderlag och samhällsekonomiska argument

Samhällsvinster:

1,1 milj färre sjukdagar, 1,6 milj. sparas i vårdkostnader, blir 1.6 milj. i extra skattepengar.

Indivduella vinster: välmående, motion mindre stress.

Region Hovedstaden har 29 kommuner som delas i tre grupper: Köpenhamn, förstäder och övriga:

Cyklismen störst i Köpenhamn medan det är stegvis mindre utbredd i förstäder och övriga, samtidigt som bilism tilltar.

Många i Köpenhamn cyklar flera turer och längre distanser. Målgruppen för regionen är människor i förstäder och övriga.

För att skapa sammanhängande cykelvägnät: finns planinstrument för att planera cykelvägar mellan tätorter?

Inom regionen följs principen av en fingerplanering. Regionen har ingen roll i fysisk planering utan detta görs av naturstyrelsen och kommunerna.

Fingerplanen är anpassad till stora infrastrukturer som vägar. Den fungerar, men den ger dåliga förbindelser på tvären. Denna brist gäller också för cykeltrafik.

Fokus är att öka den tvärgående bilismen, är cyklismen en lösning som ingår i den övergripande strategin. Mål är grön och innovativ metropol med hög tillväxt och livskavlitet. Utveckling av infrastruktur för grön och smart tillväxt och en effektiv och hållbar mobilitet.

Finns det några hinder i planeringen/lagstiftningen som gör genomförandet svårt? Kan man t.ex. underlätta ansvarsfördelningen?

En möjlighet skulle vara att ge den regionala nivån ett väg- och planeringansvar. Åsikterna går isär angående det. Nu är det kommunerna som har det ekonomiska ansvaret för prioritering. Så egentligen vore det bara att flytta problemet.

Vad styr när ni planerar cykelvägar i regionen? Hur tänker ni på målpunkter (arbetsplatser, shoppingcentrum, skolor, bostäder) och målgrupper när cykelvägar planeras?

Kommunens ansvar

Hur är politikens inställning och inriktning till ökad cykling/fortsatt cykling?
Stort stöd från politikerna som beställer utredningar!

Finns det någon politiker som har utpekat ansvar för cykling?

Finns det innovationer för hur cykeln används (person/godstransport), hur man planerar, hur man samarbetar, hur finansiering löses, hur transportslag kan kombineras, parkeringslösningar, mackar för cyklar, tekniska lösningar, regelsystem, markfördelning, markköp. Har ni något särskilt bra exempel som ni vill lyfta fram?

Myndigheter
Vejdirektoratet tänker i bilar.

Naturstyrelsen har ett ansvar för samhällsplanering.

Hur mycket arbetar Naturstyrelsen med cykel överlag?
Inte mycket. De skriver rätt saker om cykel, men det är enbart en ram. Det är kommunerna som ska göra jobbet.

Regionen
Inom Region Hovedstaden finns 29 kommuner. Sedan 2007 finns huvudkontoret i Hilleröd.

Regionerna Hovedstaden, Sjaelland och Skåne ingår i en nationsövergripande samverkansorgan med sammanlagt 3,9 milj. invånare i 79 kommuner. Transport- och trafiksamverkan är viktiga frågor i det organet. Men detta gäller mest biltrafik, det finns mindre samarbete med Sverige i cykelfrågor.

Danmark har fem regioner. Nordjylland, Midjylland, Syddanmark, Sjaelland och Region Hovedstaden. Det finns flera kommuner i Danmark som inte ingår i en region. Region Hovedstaden är störst befolkningsmässigt och minst geografiskt. Vi ser oss själva som ett litet lokomotiv som drar med de andra.

Våra två huvuduppdrag: 40 miljarder kr per år läggs på sundhet/psykiatri. 1 miljard kr per år läggs på regional utveckling. Helen jobbar i biten med regional utveckling. Däri ligger 0,5 miljard kr på transport per år, varav 4 miljoner kr läggs på cyklism. 240 personer jobbar med regional utveckling. Totalt jobbar 40 000 personer på regionen.

I regionen förväntar man sig en befolkningsökning på 100 000 personer till 2025.

Man förväntar sig att transportbehovet kommer öka mest i förorterna.

Det finns 29 kommuner i regionen, en av dem är för övrigt Bornholm.

Greater Copenhagen
Greater Copenhagen = Region Skåne, Region Hovedstaden och Region Sjaelland.

Det är lite svårt att sammarbeta med Sverige om cykling. Man cyklar korta sträckor i Sverige. Lättare att samarbeta om vägar, broar osv.

Fanns ett projekt som hette Öresund som cykelregion. Det är nu avslutat.

Fingerplanen
Fingerplanen, en överordnad princip i den fysiska planeringen sedan 1947. Den demografiska utvecklingen gör att många tycker att fingerplanen inte är så bra längre. Det behövs fler tvärgående förbindelser nu. Man har både bostäder och arbetstillfällen ute i fingrarna.

Region Hovedstadens cykelregnskab (2016)
Ett instrument för att följa utvecklingen i cyklingen. Görs vart tredje år.

Man bygger upp starka argument för varför man ska satsa på cykling. Man har olika teman från gång till gång. Den senaste har fokus på elcykel, supercykelstier och nånting.

Man har räknat på samhällsvinster.

1,1 miljoner sjukdagar sparas varje år om folk cyklar.

Man har också räknat på t.ex. trängsel och luftföroreningar.

Man har tre kommungrupper: centralkommuner, förortskommuner och landsbygdskommuner.

Cyklingen är starkast i innerstaden och svagast på landet. För bilen är förhållandet tvärt om.

I staden cyklar man fler turer.

Man vill därför arbeta extra med landsbygden.

Kommunen har ju ett markansvar, kan ni på regionen hjälpa till med det?
Nej, det kan vi inte.

Nationell nivå

Vejdirektoratet

Lars Moustgaard och Henrik Nejst Jensen

Vejdirektoratet ligger under transportministeriet. Tre fjärdedelar av myndigheten ligger utanför Köpenhamn.

De är ansvariga för statsvägar medan cykelvägar är framförallt en kommunal angelägenhet. Kommuner kan få bidrag för att bygga cykelleder, vejdirektorat delar ut ungefär en miljard kronor per år, anläggandet av supercykelstier kan få extra bidrag, ungefär 100 milj. Cykelpuljen 2009-2014 (= cykelpoolen).

Staten ger inget bidrag till drift.

Finns nationell strategi för cykling?
Ja, det finns en strategi som beslutades i juli 2015.

Hur länge har nationell strategi för cykling funnits? Har den haft någon effekt för ökad och säker cykling?
Den nationella strategin ses mera som ett politisk ställningstagande för cykling. Den har inga konkreta målsättningar utan är en politisk avsiktsförklaring. Tranportministeriets enda ansvar gällande cykelplanering är att i samverkan med kommunerna skapa cykelparkeringar vid järnvägsstationer och andra knutpunkter. Järnvägarna är statliga och ansvaret åvilar transportministeriet.

Jobbar ni på nationell nivå med kampanjer för att öka cyklingen? Om ja, hur?
På nationell nivå har cykeltrafiken inte ökat under de senaste 15 åren, medan biltrafiken har gått upp. Det är bara de stora kommunerna som lyckades öka sitt trafikarbete för cykling, men för Danmark som helhet så förblir det konstant.

Vejdirektoratet är delaktigt i att utveckla cykelinfrastrukturen men driver inga kampanjer.

Vilken ställning har cykeltrafiken i förhållande till andra trafikslag? Har ställningen ändrats över tid?
Den här sänkningen i bilaccisen har gjort att fler personer köper och kör bil. Men man hade å andra sidan en av de högsta bilacciserna i Europa tidigare.

Det är bökigt att köpa en biljett till sin cykel när man ska åka tåg. Då ska man ringa ett specifikt nummer och reservera plats. Problematiskt för

cykelturister som då inte kan vara säkra på att få plats på den avgång de tänkt sig.

Är regelverken anpassade för cyklisters behov?
Framkomlighetsmässigt prioriteras bilister, cyklister ses mer utifrån säkerhetsaspekter.

Det finns inget nationellt ansvar för att utbilda barn om cykling, utan detta hanteras mera kommunala kampanjer i kommunal regi.

Vejdirektoratet ser sig främst som bidragsgivare. Cykling för turistiska ändamål stödjs inte.

Vad styr när cykelvägar planeras på nationell nivå?
På nationell nivå prioriteras planering av lätt framkomliga statliga bilvägar. T ex tänker man inte anlägga cykelvägar längs de större förbindningsbroar mellan öarna som håller på att utvecklas.

Finns det innovationer för hur cykeln används (person/godstransport), hur man planerar, hur man samarbetar, hur finansiering löses, hur transportslag kan kombineras, parkeringslösningar, mackar för cyklar, tekniska lösningar, regelsystem, markfördelning, markköp....? Finns det innovationsstöd?
Se vejdirektoratets hemsida:
http://www.vejdirektoratet.dk/da/viden_og_data/temaer/cykeltrafik/sider/default.aspx

cykelstrategin: https://www.trm.dk/da/publikationer/2014/den-nationale-cykelstrategi

Har ni en tjänst som är nationell samordnare?
Nej.

Vad är ert huvuduppdrag när det gäller cykling?
Att stödja kommunernas arbete med att främja cykling.