

RAPPORT 2018:15



Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen

Exempelsamling

Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen

Exempelsamling

Titel: Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen
Rapportnummer: 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.

Förord

Boverket har fått i uppdrag att ta fram en samling med lärande exempel från kommuner, regioner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt.

Att planera för cykling innebär inte bara att anlägga cykelbanor, diskutera banans bredd, hur den ska underhållas och var det är möjligt att parkera sin cykel. Det handlar om en förändrad syn på cykling och stadsutveckling tillsammans. Städerna växer och förtätas. Genom urbaniseringen är det fler människor som bor och lever i våra städer och tätorter och fler människor behöver förflytta sig mellan olika målpunkter. Planeringen kan underlätta för en struktur som gör att det blir enklare att gå, cykla och resa kollektivt. Det stödjer en övergång till hållbara färesätt och kan leda till en hälsosammare miljö.

I denna rapport, som utgör Boverkets redovisning av uppdraget, tillhandahåller Boverket en exempelsamling på hur cykling kan integreras i samhällsplaneringen.

Ansvariga enhetschefer har varit Sofie Adolfsson Jörby och Magnus Jacobsson. Utredare Kerstin Andersson och planeringsarkitekt Mirja Ranesköld har varit ansvariga för uppdraget. Övriga som deltagit i arbetet är utredare Emelie Ahlstrand, planarkitekt Anna Gäderlund, expert Magnus Lindqvist, arkitekt Anna-Clara Löfvenberg (till och med den 31 oktober), administratör Petra Svensson och planarkitekt Roland Thörnquist.

Boverket vill rikta ett särskilt tack till de kommuner och regioner samt Svenska Cykelstäder, som har medverkat i uppdraget.

Karlskrona mars 2018

Anders Sjelvgren
generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Boverkets uppdrag	7
Metod	9
Kommunerna.....	9
Regionerna.....	9
Studier i andra länder	9
Samråd med övriga organisationer	9
Inledning	11
Lärande exempel på hur cykeln kan integreras i samhällsplaneringen	13
Exempelsamling	21
Planeringsprocesser och planeringsunderlag	22
Samverkansformer	74
Åtgärder och verktyg	94
Hela resan	121
Fysiska åtgärder	135
Innovativa lösningar	147
Avslutande reflektion	183

Sammanfattning

Regeringen gav i maj 2017 Boverket i uppdrag att ta fram och till relevanta aktörer distribuera en samling med lärande exempel från kommuner, regioner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt. Sammanställningen ska innehålla exempel på fysiska åtgärder samt beskrivningar av framgångsrika planeringsprocesser, åtgärder och verktyg samt samverkansformer i Sverige och i andra länder. Den ska även redovisa nya innovativa lösningar, inkludera ett hela resan perspektiv samt visa vilka effekter framtagna cykelplaner kan ha för ökad och säker cykling. Boverket ska samråda med Svenska Cykelstäder och relevanta myndigheter under genomförandet av uppdraget.

Inledningsvis genomförde Boverket en scanning av flera kommuners webbplatser, hur de har integrerat cykling i samhällsplaneringen samt en workshop på Svenska Cykelstäders höstmöte. Det ledde till att 15 kommuner intervjuades. När det gäller regionerna gjordes på uppdrag av Boverket motsvarande scanning. Särskild kontakt togs av Boverket med regionerna i Skåne och Stockholms län. Studiebesök har genomförts i Danmark, Nederländerna, Storbritannien och Tyskland. Intervjuer genomfördes på nationell, regional/provins och kommunal/stadsdelsnivå. I några länder fördes samtal med civila samhället (NGO). Reserapporten finns som bilaga till rapporten. Boverket har under uppdragstiden samrått med Svenska Cykelstäder. Detta har bland annat skett genom workshop på Svenska Cykelstäders höstmöte och en gemensam session på Transportforum 2018. Samtal har också förts med Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket samt med Jernhusen. Därutöver har Boverket deltagit i workshops arrangerade av Trafikanalys, VTI och Trafikverket som också har uppdrag utifrån den nationella cykelstrategin.

I Boverkets intervjuer med kommuner och regioner framträder tre återkommande faktorer när det gäller förutsättningar för ökad och säker cykling. Dessa är den politiska viljan att lyfta fram cykeln, vikten av att trafikplanerare och stadsbyggare planerar tillsammans, men också att ansvarig förvaltning för genomförande, drift och underhåll involveras samt att det finns olika möjligheter till finansiering av cykelåtgärder.

Exempelsamlingen är tänkt att kunna inspirera till nya arbetssätt, nya utformningar, nya samarbetspartners eller nya metoder. Den visar på 45 exempel och är indelad i kategorierna: Planeringsprocesser och planeringsunderlag, Samverkansformer, Hela resan, Verktyg och åtgärder,

Fysiska åtgärder samt Innovativa lösningar. Under avsnittet Planeringsprocesser och planeringsunderlag lyfts bland annat exempel såsom Handlingsplan för mobilitet og byrum 2017 – 2024 från Odense, Framkomlighetsstrategin från Stockholm, men också hur Tyskland har organiserat sina cykelfrågor. I avsnittet Samverkansformer beskrivs bland annat exemplen Kattegattleden samt en beskrivning om Eskilstunas strategiska grupp för hållbara transporter. I avsnittet Åtgärder och verktyg tipsas läsaren om en del metoder för att få fler grupper att cykla, såsom exemplet från Pedalista. Det finns också ett exempel från Lund som har gjort en genusanalys av sitt förslag till inriktning för utveckling av infrastrukturen för cykel. I avsnittet Hela resan beskrivs exempel hur det underlättas för att vara cyklist på en del av resan. Exempel presenteras från Nederländerna, men också från Jönköping. I avsnittet Fysiska åtgärder visas exempel på cykelöverfart och cykelgata i Groningen. Det lyfts också exempel på en bymiljöväg i Kalmar och om hur cykelåtgärder främjas i samband med att en ny stadsdel anordnas i Lund. I våra studiebesök nationellt och inter-nationellt, har vi sett nya lösningar för cykel som spänner över ett brett fält från stora till små åtgärder. I avsnittet Innovativa lösningar beskrivs bland annat exemplen cykelhuset Ohboy i Malmö och läplanteringar som vindskydd utmed cykelvägar, men också att små tekniska lösningar kan betyda något.

I de flesta kommuner är cykeln integrerad i samhällsplaneringen, men i hur hög grad varierar. Många kommuner står inför likartade utmaningar och har kommit olika långt i hur de hanterar dessa.

Boverkets uppdrag

Regeringen gav i beslut N2017/03481/TS, den 11 maj 2017, Boverket i uppdrag att ta fram och till relevanta aktörer distribuera en samling med lärande exempel från kommuner, regioner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt.

Enligt uppdraget ska sammanställningen innehålla exempel på fysiska åtgärder samt beskrivningar av framgångsrika planeringsprocesser, åtgärder och verktyg samt samverkansformer i Sverige och i andra länder.

Sammanställningen ska i möjligaste mån redovisa nya innovativa lösningar, inkludera ett hela resan - perspektiv samt visa vilka effekter framtagna cykelplaner kan ha för ökad och säker cykling.

Sammanställningen bör inspirera kommuner och andra aktörer att arbeta för en ökad och säker cykling och sprida kunskap om hur planering kan användas för att öka cyklingen.

Boverket ska samråda med Svenska Cykelstäder och relevanta myndigheter under genomförandet av uppdraget.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 mars 2018.

Metod

Kommunerna

För att ta reda på vilka kommuner som arbetar med ökad och säker cykling i samhällsplaneringen genomförde Boverket en scanning av flera kommuners webbplatser. Efter den undersökningen valde Boverket att begränsa urvalet till 16 kommuner att gå vidare med fördjupade studier och intervjuer. En annan urvalsprocess var också den workshop Boverket arrangerade på Svenska Cykelstäders höstmöte 2017. Intervjuer med kommunerna har huvudsakligen gjorts via Skype, med undantagsvis för några fall där vi haft möjlighet med besök på plats.

Regionerna

Eftersom det är känt att Region Skåne och det regionala cykelkansliet i Stockholms län arbetar framgångsrikt med att integrera cykling i samhällsplaneringen togs särskild kontakt med dessa regioner. Ytterligare 13 regioner har studerats.¹ Det resulterade i fem exempelbeskrivningar.

Studier i andra länder

I uppdraget ingick att studera lärande exempel i andra länder. Danmark, Nederländerna, Storbritannien och Tyskland är några av de länder som är framgångsrika inom cykling. Studiebesök arrangerades och genomfördes under hösten 2017. Intervjuer genomfördes på nationell, regional/provins och kommunal/stadsdels nivå. I några länder fördes samtal med civila samhället (NGO). Reserapporten biläggs rapporten. Inför resorna deltog Boverket i den internationella cykelkonferensen, ICC, i Mannheim. Där knöts flera viktiga kontakter för det fortsatta arbetet i uppdraget.

Samråd med övriga organisationer

Boverket har under uppdragstiden samrått med Svenska Cykelstäder. Detta har bland annat skett genom workshop på Svenska Cykelstäders höstmöte och en gemensam session på Transportforum 2018. Elva av de intervjuade kommunerna är medlemmar i Svenska Cykelstäder.

Samtal har också förts med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket och Jernhusen. Regeringen har gett SKL i uppgift att inom ramen för regeringens nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling,

¹ PM Lärande exempel på hur regioner framgångsrikt har lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen. 2017-11-24

samla, lyfta och sprida goda exempel på insatser som bidragit till ökad och säkert cyklande.

Därutöver har Boverket deltagit i workshops arrangerade av andra myndigheter som också utifrån den nationella cykelstrategin har uppdrag som rör cykeln. Till exempel workshop arrangerade av Trafikanalys, VTI och Trafikverket.

Inledning

I den nationella strategin för ökad och säker cykling² har cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen lyfts fram som ett av fem insatsområden. Övriga insatsområden är: Öka fokus på grupper av cyklister, Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, Främja en säker cykeltrafik och Utveckla statistik och forskning.

Boverket har inför den nationella cykelstrategin tagit fram en promemoria Cykeltrafikens roll för en hållbar samhällsutveckling³. I den konstaterades att ökad cykling kan bidra till att hantera flera samhällsutmaningar:

Minskad klimatpåverkan, bättre framkomlighet, jämlik och jämställd tillgänglighet, mer plats för attraktiva stadsmiljöer, hälsosamma livsmiljöer, välbefinnande och bättre hälsa, samhällsekonomiska vinster, bättre privatekonomi, bidrar positivt till näringslivet samt cykelturism för landsbygdsutveckling.

Cyklister utgör en heterogen grupp, men planeringen för cykel har i dag ofta fokus på ökad arbetspendling. Utifrån ett folkhälso- och jämställdhetsperspektiv bör det utvecklas cykelvägnät även för andra cyklister än arbetspendlaren. Cykelinfrastrukturen behöver differentieras utifrån olika grupper samt olika typer av cykling som arbetspendling, vardagscyklade, turism, rekreation och friluftsliv. Exempel på detta är Trelleborgs prioriterade cykelstråk och samverkansexemplet Kattegattleden. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har större behov av trygga och säkra cykelvägar.⁴ Exempel på lärande cykling för barn ges från Helsingborg, Köpenhamn och Sollentuna.

Ett allt större utbud av olika cykelfordon, till exempel låd- och elcyklar, kan få konsekvenser för planeringen av cykelinfrastruktur. Elcyklar medför att fler cyklar med högre hastighet och lådcyklar är betydligt bredare än vanliga cyklar.

² En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Regeringskansliet 2017.

³ Cykeltrafikens roll för en hållbar samhällsutveckling. Boverket PM 2016-02-19 Dnr 97/2016

⁴ Boverket.(2016). Cykeltrafikens roll för en hållbar samhällsutveckling.

För att cykel ska ses som ett attraktivt och möjligt transportmedel, spelar nedanstående punkter en avgörande roll⁵:

- Avstånd: restid.
- Markanvändning: blandning och diversitet, många målpunkter är lätta att nå med cykel så att ärenden kan kombineras på ett smidigt sätt.
- Transportsystemet: bra struktur på cykelvägnätet (täthet, kontinuitet, separerade banor).
- Stadsmiljö: trivsamma och estetiskt tilltalande blandade miljöer, tilltalande gatu- och trafikmiljö.
- Säkerhet: trafikljus, belysning, säker trafikmiljö.

Av detta kan utläsas att närhet och täthet är två viktiga förutsättningar för att cykeln ska väljas som transportmedel. Det gör att samhällsplaneringen har en viktig roll att fylla. Både när det gäller lokalisering av viktiga målpunkter och skapandet av tillgängliga och täta stadsstrukturer men också genom att anlägga sammanhållna finmaskiga cykelnät. Genom att planera rätt från början utifrån fotgängarens och cyklistens förutsättningar kan korta avstånd till målpunkter såsom bostäder, handel, skola, arbetsplatser och fritidsaktiviteter enklare åstadkommas. Det är enklare att åstadkomma närhet i en tätare stad där bostäder och olika verksamheter är blandade. Att särskilt satsa på säkra skolvägar bidrar till barns och ungas rörelsefrihet samtidigt som det skapar förutsättningar för hälsofrämjande levnadsvanor redan i tidig ålder. Ur jämlikhets- och jämställdhetssynpunkt är det viktigt att alla ska ha möjlighet att nå sina målpunkter oavsett ekonomisk ställning, kön och ålder.⁶

För att samhällsplaneringen ska leda till att stärka cykelns roll behöver vi ha med oss ovanstående resonemang så att det kan bli rätt från början i nya miljöer. Eller göra förbättringar i befintliga miljöer där cyklistens möjligheter är sämre.

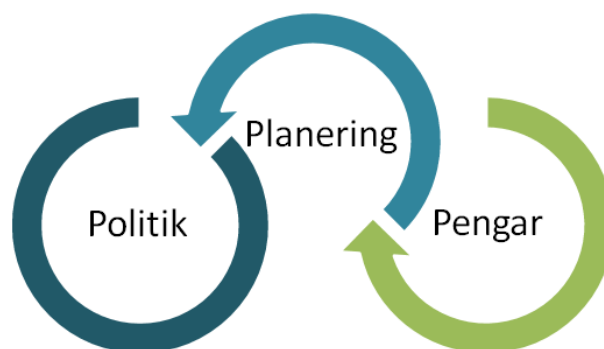
⁵ Robertson et.al. (2013). Cykelvänlig stad – betydelsen av stadsutformning och infrastruktur. VTI rapport 769

⁶ Boverket.(2015) Uppföljningsbara mål för hållbar fysisk samhällsplanering. Rapport 2015:44.

Lärande exempel på hur cykeln kan integreras i samhällsplaneringen

I Boverkets intervjuer framträder tre återkommande framgångsfaktorer när det gäller förutsättningar för ökad och säker cykling. Dessa är:

- Den politiska viljan att lyfta fram cykeln.
- Vikten av att trafikplanerare och stadsbyggare planerar tillsammans men också att ansvarig förvaltning för genomförande, drift och underhåll har en väl fungerande organisation med tillräckliga resurser.
- Att det finns möjligheter till finansiering av cykelåtgärder.



3P – Politik, planering och pengar är förutsättningar för att få cyklandet i rullning.
Illustration: Boverket

Politisk vilja att lyfta fram cykeln (Politik)

Samhällsplanering är ytterst en politisk fråga. För att åstadkomma en positiv utveckling av cykelns förutsättningar och för att öka dess andel av det totala resandet krävs ett målinriktat arbete och en tydlig politisk vilja att satsa på cykel. Denna vilja måste genomsyra flera politikområden – samhälls- och bebyggelseplanering, infrastruktur, folkhälsa, regional utveckling med flera – från nationell till kommunal nivå. För att cykeltrafiken ska få en större betydelse i samhällsutvecklingen gäller det att politiken är konsekvent i sina beslut så att de goda intentionerna från den strategiska nivån följer med nedåt i processen och till slut blir verklighet i genomförandeskedet.⁷

Flertalet kommuner i Sverige arbetar för ökad och säker cykling och har uppsatta mål för att andelen cyklister ska öka. I Boverkets intervjuer med

⁷ Boverket (2016). Cykeltrafikens roll för en hållbar samhällsutveckling.

kommunerna har de flesta lyft fram vikten av en stark politisk vilja som en förutsättning för ökad cykling – och att insatser görs på flera områden samtidigt. Till exempel fysiska åtgärder i kombination med beteendepåverkande åtgärder, även kallat Mobility Management. Flera kommuner uttrycker att politikernas höga målsättningar för cykling underlättar investeringar i cykelinfrastrukturen. Ett exempel på där detta lyfts är i Luleå kommun. Cykelfrämjandets årliga Kommunvelometer uppmuntrar kommunerna till att göra ständiga förbättringar inom cykling, då önskan att komma högre upp i rankningen är eftersträvänsvärt.

I Boverkets nedslag i vissa kommuners planeringsdokument för cykel, framgår att det är få kommuner som har koppling mellan budget, åtgärder, genomförande och uppföljning. Uppgifter om detta kan i och för sig återfinnas i den övergripande trafikstrategin eller liknande.

Boverket har noterat att i flera städer utomlands har aktiva politiska beslut tagits för att utveckla en god stadsmiljö för dess invånare, genom att ge bilen lägre prioritet eller genom att flytta ut onödig biltrafik från stadskärnan. Sådana beslut kan främja cykling. I till exempel Danmark, och Nederländerna finns det sedan länge en politisk inriktning som har gynnat cykling och gett bra resultat. Det tar tid att åstadkomma förändringar – både organisatoriska, mentala och fysiska. Den inriktning som den nationella cykelstrategin har är därför angelägen att hålla fast vid.

Vikten av att trafik- och bebyggelseplanering sker integrerat (Planering)

Det är kommunerna som genom sin fysiska planering enligt PBL styr kommunens markanvändning och bebyggelseplanering. Översiktsplanen är kommunens vision för den framtida utvecklingen. Planen ska fungera som en vägledning för kommunen och andra myndigheter vid beslut i frågor om kommunens mark- och vattenanvändning.

Översiktsplanen är ett styrinstrument i arbetet med att skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling med bland annat god cykelinfrastruktur. I den efterföljande detaljplaneringen avsätts utrymme för cykelfrämjande åtgärder. Hur det görs beror på faktorer som till exempel allmän plats eller kvartersmark.⁸

Att ta vara på de redan byggda strukturerna, använda marken på ett effektivt sätt genom att förtäta den byggda miljön, är en viktig strategi för

⁸ Läs mer om ”cykel” och ”parkering” på PBL-kunskapsbanken <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/Cykel/> Hämtad 2018-03-09.

hållbar samhällsutveckling. Svårigheter med förtätningen kan medföra att det finns begränsat med utrymme i gaturummet. Det är då viktigt att i planeringsskedet göra avvägningen mellan olika trafikanters behov i gaturummet. Behovet kan variera beroende på vilken funktion den specifika platsen har. I nederländska Groningen används begreppet cykelkonsekvensanalys vid om- och nybyggnad. På så vis undviks att cykeln i planeringsskedet får lägre prioritet. Utöver en cykelkonsekvensanalys kan en genusanalys genomföras. Bland exemplen beskrivs 3H-modellen som medvetandegör hur olika gruppers förutsättningar kan beaktas i samhällsplaneringen. Exempel ges också på verktyg för att kvantifiera hälsoeffekter från cykling genom on-line verktyget HEAT (Health Economic Assessment Tool).

Planeringsunderlag för cykel och effekten av dessa

En viktig fråga som har framkommit i intervjuerna med kommunerna är hur cykeln som den nämns i översiktsplan och fördjupning av översiktsplan ska säkras och förverkligas när det kommer till genomförandet. Som ett svar på det har flera kommuner nämnt vikten av att de har en cykelplan, cykelstrategi eller handlingsplan för cykel som är antagen politiskt. En god cykelplan kan utgöra länken från översiktsplan och vara ett stöd vid detaljplaneringen.

I Boverkets miljömålsenkät från 2015 angav cirka 50 kommuner att de har strategi, policy eller plan för cykel. De flesta är politiskt förankrade. Cirka 100 kommuner angav att de har genomfört åtgärder för cykel, framförallt utbyggnad och underhåll av gång- och cykelvägar, men även cykelparkeringar och någon mobilitetsåtgärd. Enligt undersökning gjord av Trafikverket 2017 har ytterligare 18 kommuner (2016– 2017) angivit att de har dokument som hanterar cykel. Det har blivit vanligare att samlade mobilitetsplaner tas fram. Exempel på detta är Handlingsplan för mobilitet og byrum 2017– 2024, Odense och Framkomlighetsstrategi, Stockholm.

Av Boverkets senaste plan- och byggenkät framgår det att 127 kommuner har antagna parkeringsnormer. Av dessa svarar 69 kommuner att parkeringsnomen är uppdaterad så att cykel och andra mobilitetsåtgärder främjas. Flera nämner att gröna resplaner och bilpooler kan leda till att parkeringsnormen är möjlig att reducera, liksom byggnation i kollektivtrafiknära lägen. Någon lyfter att attraktiva och trygga cykelgarage i markplan, kravet på cykelparkeringar och att en prioritering av cykelparkeringarnas läge jämfört med bilparkeringarna sänker krav på antal bilplatser. Några kommuner anger parkeringstal för cykel i

(bil)parkeringsnormen. I exemplet från Jönköping visas reducering av parkeringstal och parkeringstal för cykel.

För en framgångsrik ökad och säker cykling krävs nära samverkan mellan och inom olika förvaltningar och funktioner. Det behöver ske vid planering, vid byggande men också vid förvaltning. De ansvariga för cykelplaneringen kan ha en samordnande roll mot såväl planering som drift och underhåll. I exemplet från Eskilstuna beskrivs en variant på en strategisk grupp för hållbara transporter.

Regional samverkan

Samverkan är centralt eftersom planering för cykel rör flera politikområden. Det behöver ske i tidigt skede även på regional nivå för att möjliggöra hållbart resande. Regionerna uttrycker i kartläggningen att planering för cykling har en lägre prioritet jämfört med andra arbetsuppgifter. Regionens roll ligger främst på att få relevanta kommuner och aktörer delaktiga i processen, samt att skapa ett nätverk och arena där en givande diskussion kan äga rum. Genom att samla många olika aktörer vid framtagandet av en plan eller strategi mobiliseras en kontinuerlig utveckling. Region Skåne och det regionala cykelkansliet i Stockholms län ligger i framkant i detta arbete. Mer om region Skånes arbete med cykel går att läsa i exempelsamlingen längre fram. Ett annat exempel på regional samverkan är när en ideell förening ser behov av en cykelväg i Hillerstorp.

Cykeln som en del av hela resan

För att det ska vara möjligt att vara cyklist på en del av resan till och från arbete, skola och fritidsaktiviteter behöver infrastrukturen för cykel vara tillräcklig bra. Det vill säga det ställer krav på bland annat ett sammanhängande och gent nät för cykel, säker och trygg cykelparkering samt att det är enkelt att byta till andra färdssätt. I vissa län är det möjligt att ta med cykeln på tåget och i andra län är den möjligheten uppe för diskussion. Exemplet Jönköping visar på cykelboxar vid pendlingsparkering. I Nederländerna upplevs cykelgaragen vid tågstationerna säkra och i många fall trygga då de är bemannade. De är även utrustade med ett smidigt hyrcykelsystem, där betalning sker med pendlarkort. Genom att hyrcyklar finns på stationerna minskar behovet av att ta med egen cykel på tågen.

Olika möjligheter till finansiering (Pengar)

I våra samtal med främst kommunerna har det ibland framkommit att det inte alltid är så lätt att få till bra förutsättningar för cykling även om viljan finns. Ett splittrat ansvarsförhållande för utbyggnaden och finansieringen av infrastrukturen bidrar till utmaningar för en ökad cykeltrafik.

Trafikverket ansvarar för den statliga infrastrukturen medan kommunen ansvarar för det kommunala cykelvägnätet, tar fram kommunala trafikstrategier och cykelplaner. Det innebär stora olikheter vad gäller prioritering av cykelvägar, utbyggnadstakt, standard, drift och underhåll med mera. De olika näten är inflettade i varandra, men ägarmässigt och ansvarsmässigt är näten uppdelade och inom olika nivåer kan olika parter prioritera olika åtgärder.

Till exempel kan en kommun ha en ambition att vilja utveckla cyklandet på ett säkert sätt i småorterna för att invånarna ska kunna ta sig till och från busshållplatsen på ett säkert sätt och att de inte ska vara beroende av bil. Problem uppstår då när staten och inte kommunen är väghållare. Viljan att bygga ut för hållbart resande finns hos kommunen men den är inte synkroniserad med trafikverkets investeringsplan. Kommunen kan då bromsas i sitt arbete.

Cykel i Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018– 2029

Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät. Största delen cykelvägar ligger dock längs regional och kommunal infrastruktur.

Inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder⁹ föreslås en satsning på cirka 1,5 miljarder kronor på cykelvägar längs nationella vägnätet. Det handlar främst om cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa. Förslaget innehåller också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är som störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier.

Planförslaget innehåller också investeringar med cykelåtgärder. Forskning och innovation om aktiv mobilitet, inklusive gång och cykel,

⁹ Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion. Åtgärderna delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, säkerhet och miljö. Åtgärderna planeras och prioriteras i Trafikverkets verksamhetsplanering, vilket innebär en värdefull flexibilitet på så sätt att rätt åtgärder kan genomföras vid rätt tidpunkt för att möta brister och behov och därigenom åstadkomma en förbättring i transportsystemet.

behöver stärkas och planförslaget omfattar medel till forskning och innovation inom detta område.

Under planperioden föreslås en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationellt och regionalt vägnät. Behovet av förbättringar är som störst vintertid eftersom önskan är att fler cyklar året runt.

Finansiering genom Stadsmiljöavtalen

Potentialen för ökad säker cykling ligger framför allt hos kommunerna. Förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna.

Nuvarande satsning på stadsmiljöavtal sju sattes hösten 2015. Fram till halvårsskiftet 2017 har fyra ansökningsomgångar genomförts där det fattats beslut om stöd till kommuner och landsting för investeringar i kollektivtrafik. Sedan 2017 omfattar stödet också satsningar på cykling. I den senaste (fjärde) ansökningsomgången har Trafikverket fattat beslut om att ge stöd till 34 kommuner och landsting. Av dessa innehåller 31 ansökningar åtgärder för cykel; cykelparkering, cykelgarage, cykelboxar, cykelväg (standardhöjning eller ny), signalprioritering, cykelpumpar, laddstolpar, cykelmätning, lånecykelsystem, cykelvägvisning och cykelkarta.¹⁰

Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. Förutsättningen för att få stöd är att även genomföra motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande och att åtgärder och effekter följs upp.

Stadsmiljöavtalen förlängs till att gälla under samma period som den nationella planen för transportsystemet. Genom stadsmiljöavtalen finns det möjligheter till extra finansiering av cykelåtgärder som kan påskynda ökad cykling.

Länstransportplaner

Vart fjärde år får Trafikverket och regionerna, länsstyrelsen eller kommunala samarbetsorgan i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportinfrastrukturplan respektive en regional transportinfra-

¹⁰ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Finansieringsmetoder/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/stadsmiljoavtal-beslut-juli-2017/> Hämtad 2018-02-07.

strukturplan (länstransportplan). Den nationella planen omfattar investeringar i de nationella vägarna och järnvägsnätet, medan den regionala planen omfattar det regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar.

Länstransportplanerna genomförs med statliga medel för vilka regioner, länsstyrelser eller kommunala samarbetsorgan beslutar om inriktning och innehåll. Trafikverket är den myndighet som sedan har genomförandeansvar för åtgärderna i länstransportplanen.

Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planering av förvaltning och utveckling av transportsystemet. Regeringen anser att användningen av befintligt transportsystem bör optimeras innan nybyggnation övervägs, det vill säga att med utgångspunkt i befintlig infrastruktur hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet.

Ett trafikslagsövergripande synsätt ska tillämpas. Miljöaspekter ska fortlöpande integreras i planen. I länstransportplanerna finns det möjligheter till satsningar på bland annat infrastruktur för cykling. Många av läns-transportplanerna fokuserar på ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel för att framför allt minska transportsystemets klimatpåverkan.

Statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet och miljö

Sedan länge finns även möjlighet för kommuner att söka statlig medfinansiering från Trafikverket för bland annat åtgärder som har till syfte att öka trafiksäkerheten på kommunala vägar och gator. Det kan handla om separering av oskyddade trafikanter, planskilda korsningar och anläggande av gång- och cykelväg. Hanteringen av stödet sker hos Trafikverket regionalt och ambitionen är en likartad hantering i olika delar av landet.¹¹

Internationell utblick

I England finns en politisk ambition att öka gång-, cykel och kollektivtrafiken. Detta har gjorts genom en stark statlig finansiering. Startskottet var 2005 med en satsning på Cycling Demonstration Towns, där deltog sex städer. Staten satsade 1,5 miljoner pund per stad fördelat under tre år.¹² Insatserna handlade om infrastruktur, marknadsföring, kampanjer, utbildning och träning för skolbarn särskilt. Drygt tre år senare hade

¹¹ <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-statlig-medfinansiering-till-regionala-kollektivtrafikanlaggningar-trafiksakerhet-och-miljo/> 2018-03-06

¹² <https://www.britishcycling.org.uk/commuting/article/trav-Cycle-Commuting-Guides-Home-0> 2018-03-06

antalet cykelresor ökat med 27 procent i dessa städer. År 2009 ökades antalet demonstrationsstäder till totalt 18 stycken. Satsningen ersattes 2011 av en ny finansieringsperiod där fler städer kunde söka medel genom Local Sustainable Travel Fund. Satsningen var 540 miljoner pund under perioden 2011–2016.

I den gällande nationella planen finns det sammanlagt 1,2 miljarder pund till cykelinvesteringar för åren 2016–2021. Några av investeringarna är helt kopplade till cykeln men det finns även projekt där cykeln utgör en del. Utöver denna satsning finns det olika utlysningar och fonder som gäller finansiering utav cykel. Exempelvis kan nämnas Access Funds som är till för beteendeförändringsprojekt. Mellan åren 2016–2021 finns det 80 miljoner pund för denna satsning. En annan stor satsning är Bikeability. Den syftar till att förbättra cykelkunskaper som genomförs främst i skolorna. Det finns 50 miljoner pund för perioden 2016–2021. Mer om fler utlysningar och fonder finns i bilaga, se reserapport från Storbritannien.

Exempelsamling

Det finns flera olika sätt att gå till väga för att lyfta fram cykeln som färdmedel och få fler att cykla på ett säkert sätt. Ofta är det en kombination av insatser och ett strategiskt tankesätt konkretiserat i planer och politisk vilja som ger bättre möjligheter att lyckas. Nedan följer 45 exempel som kan inspirera till nya arbetssätt, nya utformningar, nya samarbetspartners eller nya metoder. En del exempel är gamla nyheter för någon men kan vara lärorika för någon annan att ta del av. Gemensamt för de exempel som lyfts nedan är att de syftar till att underlätta för cyklisterna och därmed förutsättning till ökad cykling.

Planeringsprocesser och planeringsunderlag

Vid våra kontakter med kommunerna har vi noterat flera sätt att organisera planering för cykeln. Dels sitter ibland förvaltningarna tillsammans, dels träffas de kontinuerligt på möten eller i arbetsgrupper. I några kommuner diskuteras cykeln i ett större sammanhang; till exempel stadsutveckling och stadens mobilitet. Några har lyft gröna parkeringstal som en pådrivande faktor för ökad cykling. När det gäller organisering är det flera kommuner som har särskild cykelsamordnare som driver på övriga förvaltningars arbete.

För att få till en ökad och säker cykling är ett nära samarbete mellan förvaltningarna stadsbyggnad och trafik att föredra. Det är viktigt att det i cykelplanerna finns en koppling till genomförandet och att arbetet följs upp.

Nedan följer exempel på kommuners arbetssätt och strategiska dokument:

- Tysklands nationella arbete med cykling.
- Cykelkoordinatör och Alliansen för cykling, Tyskland.
- Erfarenheter från regional cykelplanering i Skåne.
- Handlingsplan för mobilitet og byrum 2017– 2024 Odense.
- Arbetet med cykelfrågor i Stockholm.
- Malmös trafik- och mobilitetsplan (TROMP).
- Hur jobbar Kalmar kommun med cykel i samhällsplaneringen?
- Lunds långsiktiga arbete med cykelfrågan har gett resultat.
- Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker, Uppsala.
- Ett bra cykelklimat i norr, Luleå.
- Cykling året runt i Umeå kommun.
- En cykelplan med goda ambitioner, Sollentuna kommun.
- Reducering av parkeringstal och parkeringstal för cykel, Jönköping.
- Program för parkering i Västerås.

Tysklands nationella arbete med cykling

Mellan åren 2002 och 2008 ökade andelen cykling med 17 procent i Tyskland, vilket var mer än kollektivtrafiken. Samtidigt uppmättes för första gången sedan andra världskriget en minskning av bilanvändningen. År 2008 gjordes var tionde resa med en cykel, fem år senare stod cyklingen för tolv procent av resorna i landet. I städer som Münster, Karlsruhe och Freiburg står cyklingen för upp till 30 procent av antalet resor. Det nationella målet är att 15 procent av alla resor ska göras med cykel år 2020.

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.

Den nationella cykelplanen

Fram till slutet av 1990-talet uppvisade andelen cykelresor i Tyskland en nedåtgående trend, men arbetet 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.

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. Planen liksom sina föregångare bygger på en vision om "cyklingen som ett system". För att uppnå detta behövs enligt BMVI mer än bara cykelvänlig infrastruktur. Det är precis lika viktigt med intensiva kommunikations- och PR-aktiviteter samt att se över serviceområdet. Det enda sättet att öka potentialen för cykling 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 Zusammenarbeit (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 interdepartementala samverkansformerna, innovationsstöd, en cykelportal och cykelakademin.

Innovationsstöden

De nationella innovationsstöden 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.

Enligt BMVI är innovationsstöden de *statliga* satsningar som har gjort störst skillnad för att öka cyklingen. Detta eftersom projekten har skapat nätverk, och kunskap om dem har spridits på olika konferenser. En viktig del i arbetet är att sprida kunskapen och goda exempel.

Varje år utlyses medel enligt två teman. År 2017 är dessa teman ”cykling som är säker för alla” och ”infrastruktur”. Projektansökningarna bedöms av en bredare bedömningsgrupp, där såväl större som mindre projekt finansieras. Rapporterna för projekten presenteras sedan på den nationella cykelplanens webbplats Fahrradportal (Cykelportalen).

Cykelportalen – en 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/>

Cykelakademin - utbildning, information och nätverk

Ett stort projekt som finansieras genom innovationsstöden är Fahrradakademie (Cykelakademin). Akademien är ett kompetenscentrum som utbildar professionella planerare på lokal och regional nivå i cykelplanering. Akademien 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. Akademien 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 universiteterna 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 cyklingen utvecklas

Tyskland arbetar mycket med uppföljning av hur cyklingen utvecklas.

Vikten av en öppen diskussion med allmänheten och 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 exempel-

vis går att göra jämförelser mellan stad och landsbygd och olika storlek på städer. Enkäten har 3 550 respondenter över hela landet som representerar landet sociodemografiskt.

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.

BMVI menar 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.

Vad är det lärande i exemplet?

Exemplet från Tyskland visar på vinsterna av en nationell cykelplan. Statistiken och landets egna analyser tyder på att cykelplanen har medfört positiva effekter på cyklingens utveckling. Men det handlar inte nödvändigtvis huvudsakligen om att ha en nationell plan, utan hur de arbetar med genomförandet. Tyskland lägger stor vikt vid olika former av uppföljning, samverkan, utveckling, utbildning och kommunikation kring cyklingen, vilket också möjliggörs och utvecklas genom de statliga innovationsstöden.



Diana Huster, BMVI berättar om turistcykelleder i Tyskland. Foto: Boverket.

Cykelkoordinatören och Alliansen för cykling, Tyskland

Hamburg är både en delstat och en av de största städerna i Tyskland, där finns landets största och viktigaste hamn. Staden är också navet i en stor-stadsregion. Motorvägar, järnvägar och stora vägar med tung trafik skär igenom Hamburg. Det är en växande stad som närmar sig två miljoner invånare. Hela staden sträcker sig över 755 km². Stadsdelen Hamburg Mitte utgör de centrala delarna och är en av stadens sju stadsdelar (Bezirk), med 300 000 invånare och omfattar en yta om 142 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 trängsel i trafiken. Hamburg har som många andra städer i Tyskland även problem med luftkvalitet. Staden har som mål att antalet cykelresor ska utgöra 25 procent av alla resor. Det finns också en handlingsplan med fokus på infrastruktur, service och information.

Cykelkoordinatorer

Utöver den nationella cykelsamordnaren har Tyskland ett flertal cykelkoordinatorer på såväl delstatlig som kommunal nivå. En av deras viktigaste roller är att stödja den strategiska planeringen och genomförandet av cykelprojekt.

Cykelkoordinatören arbetar även med att upprätthålla ett stadigt flöde av kommunikation mellan berörda intressenter och ansvariga myndigheter för att optimera processerna. Cykelkoordinatören är inblandad i alla transportplaneringsprocedurer och representerar intressena för cykelsamhället.

Alliansen för cykling

Det politiska styret i Hamburg betonar att cykelfrågor är viktiga. Efter valet 2015 bildades en koalition av socialdemokrater och det gröna partiet. En av följderna blev att en cykelkoordinator anställdes. Rent organisatoriskt tillhör koordinatören Departementet för näringsliv, trafik och innovation, men cykelkoordinatören arbetar för flera departement, framför allt departementen för stadsplanering, miljö, stadsutveckling och alla de sju stadsdelarna. Politiken ser cyklingen som ett viktigt medel för att skapa en bättre livskvalitet i staden, som också skapar liv och rörelse, ökad trygghet och bidrar till hälsa. Cykelkoordinatorns första arbetsuppgift var att skapa ”Alliansen för cykling”.

Alliansen för cykling bildades 2016 och beskrivs som en viktig framgångsfaktor för cykelarbetet i Hamburg. Gruppen leds av borgmästaren och består av ministrar från alla departement 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 Hamburgs hamnmyndighet (Hamburg Port Authority, HPA)¹³, samt myndigheten för vägar, broar och vatten (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, LSBG) som är entreprenör för de tekniska avdelningarna inom senaten.

Andra nätverk

Cykelkoordinatören ansvarar för ett cykelnätverk med representanter från flera olika departement. På detta sätt har tjänstepersonerna möjlighet att träffas för att tänka framåtsyftande, för att lösa gemensamma problem. Att ha kontakter runtom på de olika departementen underlättar mycket i arbetet enligt cykelkoordinatören.

Vad är det lärande i exemplet?

Kommunikation och nätverkande är viktigt och nödvändigt för att få till stånd förändringar. I Hamburg verkar det till stor del vara politiken som driver arbetet med cykling framåt, i samarbete med cykelkoordinatören. Cykelkoordinatören och ”Alliansen för cykling” är viktiga för att få till ett bra samarbete och genomförande. Detta pekar på betydelsen av politiska initiativ, stöd och politiskt mod för att skapa förutsättningar för att kunna arbeta tvärsektoriellt.

Förutom ”Alliansen för cykling” och den politiska överenskommelsen, är de viktigaste faktorerna för framgång i arbetet med cykelfrågor i Hamburg:

- Att det finns finansiella medel.
- Att det finns god kompetens som kan arbeta med frågorna.
- Att det finns en god organisation, ett arbetsflöde och en arbetsstruktur med utpekat ansvar.
- Att det finns politiska initiativ, stöd och politiskt mod.

¹³ Hamnen (Hamburg Port Authority, HPA), är en del av senaten som ansvarar för sin egen planering såväl som genomförande och underhåll.



Bild från Hamburg. En man med en cykel från stadens hyrsystem Stadsrad. Foto: Boverket

StadtRad-cyklarna är av hög kvalitet och finns utspridda runt om i staden. Det finns en smartphone-applikation där användaren bland annat kan se 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, och år 2016 hade staden 2 450 cyklar som användes för över tre miljoner resor.



StadtRad, stadens egna cykeluthyrningssystem. Foto: Boverket



Bild från cykeltur genom ett industriområde i Hamburg. Foto: Boverket



Bild från cykeltur genom en gammal tunnel under floden Elbe. 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. Foto: Boverket.

Erfarenheter från regional cykelplanering i Skåne

Region Skåne har i sin roll som regionalt utvecklingsansvarig länge arbetat med att utveckla en flerkärnig region med ett tillgängligt transportsystem som möjliggör ett hållbart resande.

Processen med att ta fram en cykelstrategi för Skåne inleddes 2015 som en del i att säkra en hållbar omställning av transportsystemet. Cykelstrategin ska ses som en av de fördjupande delarna av den övergripande strategin för ett hållbart transportsystem för Skåne 2050. Den anger den politiska viljeriktningen för hur Skåne ska bidra till att uppnå nationella och globala utvecklingsmål. En övergripande strategi med tillhörande färdmedelsfördelning underlättar det fortsatta arbetet för transportsystemets olika delar. Den är också vägledande för samtliga styrdokument som tagits fram de senaste åren, däribland Mobilitetsplan för Skåne, Godsstrategi.

Processen att ta fram Cykelstrategin

Ambitionen med strategin var att genom en bred ansats synliggöra vilka vägval och prioriteringar som krävs för att utveckla Skåne som Sveriges främsta cykelregion samt att öka cyklingen och göra den säkrare. Eftersom rådigheten över olika delar i strategin varierar var det viktigt att säkra en bred förankring bland berörda aktörer.

Under 2015 och 2016 arbetade Region Skåne i dialog med Skånes kommuner, näringsliv och ideella aktörer med att ta fram ett remissunderlag till Cykelstrategi för Skåne.

Genom workshops och möten i olika konstellationer identifierades möjligheter och utmaningar för att genomföra de olika insatserna i cykelstrategin. Utifrån dessa genomfördes också ett antal analyser och studier för att utveckla det planeringsunderlag och de verktyg som ofta efterfrågas bland såväl kommuner som statliga aktörer, exempelvis Trafikverket. Exempel på studie som genomfördes var potentialstudie, som kan visa var det är rimligt att anta att folk skulle cykla om fler skulle cykla.

Arbetet resulterade i ett förbättrat och mer tillgängligt GIS-underlag, större kunskap om cykelinfrastrukturen i Skåne samt en kartläggning av potentialen för ökad cykling och dess positiva konsekvenser i form av minskade sjukvårdskostnader.

Under remissperioden samlades de skånska kommunerna till ännu en workshop för att diskutera innehållet i strategin. Under tiden som strategin och samrådsredogörelsen färdigställdes pågick ett internt förankringsarbete på Region Skåne. Eftersom flera av cykelstrategins samverkansområden kräver insatser och samverkan med andra enheter och förvaltningar i organisationen, var det värdefullt att också ge tid till den interna förankringen. I slutskedet arbetades det mycket med den del i strategin som behandlar genomförandet. Detta diskuterades också med, kommuner och Trafikverket Region Syd, delar av näringslivet och civilsamhället.

Det var viktigt att tydliggöra den regionala rollen i sammanhanget och vad kommuner kan förvänta sig av Region Skåne. I gengäld behöver regionen vara lyhörd inför kommunernas behov, samtidigt som det regionala perspektivet måste genomsyra arbetet.

När cykelstrategin beslutades i Regionala Utvecklingsnämnden sommaren 2017 fanns det en tydlig plan för hur arbetet skulle fortsätta. I den så kallade Cykelutvecklingsplattformen sker samverkan med kommunerna i Skånes ”fyra hörn”. Agendor sätts för de cykelfrågor som är prioriterade i respektive länsdel för att få till ett så handlingskraftigt arbete som möjligt. För att skapa en fysisk arena för cykelplanerare att mötas på arrangerades Skånskt Cykelforum. Intresset var stort och utvärderingen visar att det var ett välkommet initiativ bland deltagarna, som nu kommer att genomföras årligen.

Kopplingen till den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI)

Jämte det strategiska dokumentet för cykelutvecklingen har den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI) tagits fram och beslutades i januari 2018. Till RTI-planen togs även en cykelvägsplan fram som pekar ut vilka objekt som prioriteras under kommande planperiod 2018 – 2029. Eftersom det i cykelstrategin redan tagits fram ett basnät för cykel samt ett prioriterat nät med stor potential kunde dessa analyser ligga till grund för prioriteringarna i cykelvägsplanen.

Vad är det lärande i exemplet?

Flera framgångsfaktorer kan identifieras när det gäller arbetet med den regionala cykelplaneringen. En tydlig övergripande strategi och målsättning har gett legitimitet till det fortsatta arbetet med att implementera cykelstrategin. En politisk förankring och ägandeskap är mycket viktigt för att nå framgång i arbetet.

Den omfattande samverkan med de skånska kommunerna och andra aktörer som pågick under hela strategiarbetet ledde också till att skapa ett gemensamt ägandeskap för frågan. Samtidigt blir startsträckan kortare när

det gäller att genomföra konkreta insatser som bidrar till att uppfylla målen. Regionen uppfattas som en viktig aktör för samverkan och att Region Skåne tydligt har tagit på sig en ledande roll kan också ses som en framgång. Tack vare den samverkansplattform som etablerats med kommunerna genom bland annat Strukturbild för Skåne fanns det goda förutsättningar för att etablera en motsvarande form för samverkan när det gäller cykelutvecklingen i Skåne.

Eftersom bristande kunskap och planeringsverktyg ofta är ett hinder för god cykelplanering var ett bra analysarbete viktigt att genomföra under tiden som cykelstrategin togs fram. Det bidrog inte bara till att kommunernas planeringsarbete underlättas utan även till att utveckla interna metoder och processer som är till stor nytta i det långsiktiga arbetet.

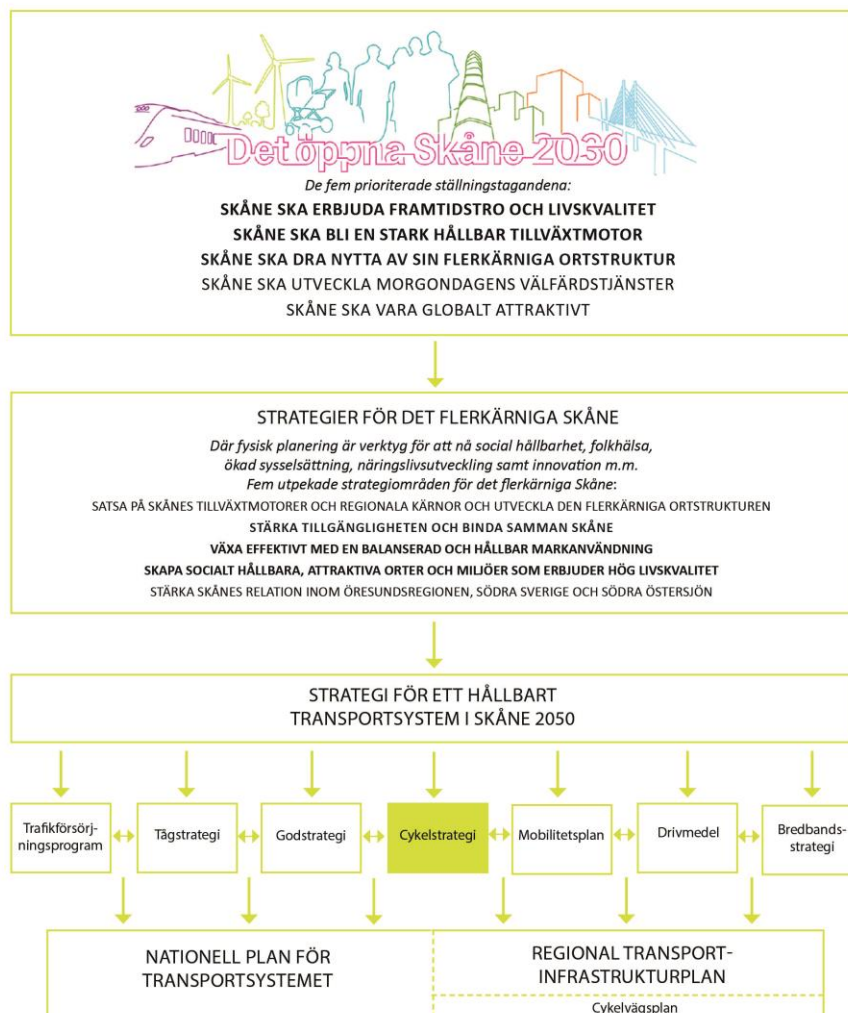
En erfarenhet att bära med sig är även att konkreta analyser som visar på en ökad cyklings positiva effekter vad gäller exempelvis hälsa, kan vara viktiga för förankringen såväl extern som internt.

Slutligen så har det varit mycket positivt att samverkan har skett med andra regioner som delar samma utmaningar som Skåne när det gäller att öka cyklandet och skapa ett starkt regionalt cykelnät. Framförallt har samarbetet med Stockholms regionala cykelsekretariat, Göteborgs-regionens cykelplanerare och Region Hovedstadens Sekretariat för Supercykelvägar varit bidragande till att innehållet i Cykelstrategi för Skåne håller en hög kvalité och att viktiga erfarenheter i att organisera arbetet har kunnat utbytas. För cykelutvecklingen handlar det också mycket om att driva förändring på nationell nivå, och då är ett väl fungerande samarbete med andra regioner och organisationer viktigt.

Källa:

Cykelstrategi för Skåne.

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/cykelstrategi_low.pdf



Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017–2024

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 2017–2024. Handlingsplanen tar bland annat upp cykelfrågor eftersom den tidigare cykelplanen nu ingår i den samlade mobilitetsplanen. Planen tar också upp hela-resan perspektivet. Handlingsplanen beslutades av Odense Byråd den 21 juni 2017 och gäller för perioden 2017–2024.

Handlingsplanen för mobilitet ersätter tidigare framtagna planer

Handlingsplanen för mobilitet är den produkt, där flera planer och dokument samlades till ett dokument som är direkt kopplat till Odense Kommuneplan för perioden 2016 – 2028. Handlingsplanen har till exempel ersatt Trafik og Mobilitetsplan 2008 – 2020, Cykelhandlingsplan 2015 – 2018, Strategi for kollektiv trafik 2014 – 2020, Strategi for trafiksikkerhed 2015 – 2020, Parkeringsstrategi 2013 – 2020. Handlingsplanen aktualiseras varje år och har ett årshjul för planeringen av projekten. Handlingsplanen är föränderlig, vilket innebär att utvalda projekt kan bytas ut mot nya projekt beroende på vad som beslutas vid den årliga aktualiseringen.

Handlingsplanens roll och innehåll

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

Den bygger på följande principer:

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

Handlingsplanen togs fram i en process som sträckte sig över två år. Under processen förankrades materialet såväl internt som externt. Resultatet blev en handlingsplan, där 50 av 100 de föreslagna projekten 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 ges: kostnad, målgrupp, projektet, vad ska göras, effektbedömning, konsekvenser, samarbetspartners och framgångskriterier.

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

Så kommuniceras planen

Handlingsplanen skickades till 100 000 hushåll för information. 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 3 000 – 4 000 medborgare. Kommunen eftersträvar att bibehålla de aktiva medborgarna i panelen för en längre tidsperiod för att nå kontinuitet och långsiktighet i dialogen.

Vad är det lärande i exemplet?

Handlingsplanen är ett bra och tydligt exempel på hur det är möjligt att ta fram ett samlat dokument där planeringsunderlag och strategier med mera, skrivs ihop och blir till ett effektivt instrument och verktyg. Ett sådant samlat dokument underlättar för information, dialog, prioriteringar, beslutfattande och genomförande.

Källa:

[Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024](#)

Arbetet med cykelfrågor i Stockholm

Stockholms stad arbetar på olika sätt med innovativa cykelfrämjande åtgärder. Möjligheter att till exempel tillåta dubbelriktad cykling på enkelriktade gatusträckor testas på flera håll. Andra exempel är en utbredd användning av sopsaltning som inneburit stora förbättringar för vintercykling, och försök med särskilt utformade vägmärkesstolpar vid sidan av cykelbanan.

Medborgardialog

Många medborgare har synpunkter på trafikfrågor i allmänhet och cykelfrågor är ofta av särskilt intresse. Stockholms stad har succesivt utvecklat möjligheterna att ta emot synpunkter och föra en dialog med stockholmarna. Genom appen ”Tyck till” är det på ett enkelt sätt möjligt att lämna synpunkter eller egna idéer kring trafik- och utemiljön. Synpunkter inom cykeltrafikområdet är vanligt förekommande.

På webbplats och facebooksidan ”cykla och gå i Stockholm” publiceras löpande ny information om såväl pågående som planerade cykelprojekt, med utförlig information om syfte, tidplan med mera för respektive projekt.

Stockholms stads Framkomlighetsstrategi

Befolkningsökningen i Stockholm innebär ökad trängsel och ökande transportbehov. För att på ett hållbart sätt klara utmaningarna räcker det inte att bygga ut kapaciteten för olika transportslag, det behövs även en prioritering mellan stadens olika funktioner. Mötesplatser och stadsliv är exempel på andra funktioner än transporter. Sedan några år arbetar Stockholms stad därför efter sin trafikstrategi, ”Framkomlighetsstrategin”. Den bygger vidare på kommunens Vision 2030 och översiktsplanen och beskriver med styrande principer inriktningen för planering av stadens vägar och gator. Därutöver finns mer detaljerade planer och strategier för gång-, cykel-, godstrafik med flera. Se illustration:



Stockholms stads Framkomlighetsstrategi, en del av stadens arbete mot vision 2030.

Strategin innehåller fyra huvudinriktningar. Under var och en av dessa finns ett antal mål som kontinuerligt följs upp. Strategin har prioriterat de färdssätt som möjliggör transporter av människor och gods på minst yta, det vill säga kollektivtrafik, cykel, gång och godstrafik med effektiv beläggning. Hösten 2017 gjordes en första större uppföljning av framkomlighetsstrategin. Den visar att 17 av de 21 åtgärdsförslagen bedöms vara helt uppfyllda. Samtidigt konstaterades att det saknas inriktning för vistelsevärden i de offentliga rummen. Genom kompletteringen med offentliga rum förstärks inriktningen som handlar om staden som mötesplats. Framkomlighetsstrategin kommer därför kompletteras med ett antal planeringsprinciper för utveckling av offentliga ytor till mötes- och vistelseplatser.

Framkomlighetsstrategin har tagits fram och beslutats i stor enighet av stadens trafikkontor med stöd av berörda förvaltningar, andra aktörer och beslutsfattare. Den har möjliggjort en ökad samsyn inom trafikplaneringen kring nödvändiga avvägningar och prioriteringar.

Cykel är ett av de transportslag som pekas ut att prioriteras. I linje med strategin genomförs omfattande satsningar för att möjliggöra ökad cykeltrafik. Under fem år med start 2014 prioriteras utbyggnaden av cykelvägnätet och andra åtgärder för att öka cykeltrafiken. Utbyggnad av cykel-

parkeringar, vägvisning, drift och underhåll samt prioriterad framkomlighet vid vägarbeten är exempel på områden det gjorts stora förbättringar.

Vad är det lärande i exemplet?

Arbetet i Stockholm är framgångsrikt eftersom inriktningen är beslutad i bred enighet samt att arbetet genomförs systematiskt och kontinuerligt följs upp. Utifrån en långsiktig vision och intentionerna i översiktsplanen prioriterar framkomlighetsstrategin bland annat cykeltrafiken. Därtill finns en framtagen cykelstrategi som anger inriktningen för stadens agerande i arbetet med att öka cyklandet. Cykelplanen pekar ut konkreta åtgärder med prioriteringar av de mest angelägna behoven. Täta avrapporteringar och ekonomisk uppföljning redovisas flera gånger årligen i ansvarig nämnd som är Trafik- och renhållningsnämnden.

Källa:

Webbplats för strategin:

<http://www.stockholm.se/trafiken>

Malmö trafik och mobilitetsplan – TROMP

Malmö är en platt stad, och lämpar sig väl att cykla i. Hela kommunen har i nuläget cirka 340 000 invånare och 50 mil cykelväg. Varje malmöfamilj äger 2,3 cyklar och 22 procent av alla resor görs med cykel.

Ett övergripande mål för Malmö är att staden ska vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad, men också att vara en attraktiv plats att bo och verka i samt besöka. Staden har också mål om ytterligare ökad gång- och cykeltrafik. År 2030 ska 30 procent av alla resor göras med cykel. I takt med att befolkningen ökar, innebär det cirka 70 procent fler dagliga cykelresor jämfört med år 2013 då senaste resvaneundersökningen gjordes.

Helhetsgreppen

Genom kommunens trafik- och mobilitetsplan, TROMP, tar Malmö ett helhetsgrepp runt alla trafikslag och kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Trafik och rörelser är en del av lösningen på stadens utmaningar, och i likhet med stadens översiktsplan tar TROMP ett grepp om planeringen och förtydligar hur en mer funktionsblandad, tät, grön och nära stad kan skapas.

Malmö skriver att de tre hållbarhetsaspekterna samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra. Den sociala hållbarheten är målet som skapar goda livsbetingelser och ger förutsättningar för dagens och framtidens medborgare att skapa sig ett gott liv. Den miljömässiga hållbarheten skapar en ram för ett resurseffektivt samhälle och ekologisk uthållighet. Den ekonomiska hållbarheten är medlet för att staden och dess näringsliv ska utvecklas långsiktigt, skapa värden och ge inkomster och försörjning till malmöborna.

Malmö har under lång tid arbetat framgångsrikt med hållbara transporter per trafikslag. Att skapa förutsättningar och styra mot en mer balanserad färdmedelsfördelning skapar mer tillgänglighet för fler. Det handlar om att forma en stad och ett transportsystem som fler människor, oavsett ålder, kön och socioekonomisk bakgrund, får tillgång till. Mer liv och rörelse i staden och bättre underlag för handel och service kommer också leda till att länka samman Malmö och skapar bättre levnadsvillkor för invånarna i staden.

Delmål och indelning i 15 områden

För att möjliggöra Malmös övergripande mål krävs åtgärder som bidrar till förändrade färdmedelsandelar för både malmöbornas resor, pendlingsresor och godstrafikens transporter. I TROMP finns därför mål för respektive kategori. Målbilderna för 2030 har definierats utifrån en sammanvägning av flera olika program, bland andra cykelprogrammet.

I planen har staden också brutits ned i 15 områden (SUMP areas), där varje områdes statistik och målsättning redovisas. Gatukontoret, som ansvarar för cykelfrågor i kommunen, berättar att de i arbetet med planen ställde sig frågan ”Var kommer vi växa?” och resonerade hur resurserna skulle fördelas utifrån detta.

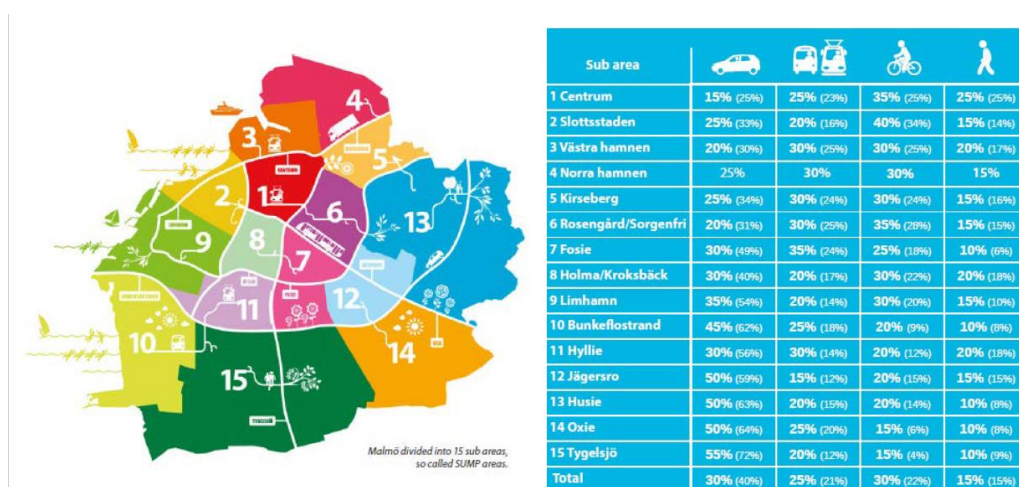


Illustration från Malmö Stads Trafik- och Mobilitetsplan.

Konsekvensbeskrivningen och länken till översiktsplanen

I TROMP beskrivs kopplingar till kommunala, regionala och nationella strategiska dokument, liksom de miljömässiga, sociala och samhälls- och kommunalekonomiska konsekvenserna. En övergripande strategi i Malmös översiktsplan är att Malmö främst ska växa inåt och bli mer tät, grön, funktionsblandad och nära stad. Denna strategi möjliggör och möjliggörs av förändrade resvanor där fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt och färre väljer bilen som färdmedel.

TROMP är länken mellan översiktsplanen och de olika trafikprogrammen. I den beskrivs det mer i detalj hur olika områden knyts samman, och hur trafikplanering kan bidra till en mer attraktiv stad. Trafik- och mobilitetsplanen ska uppdateras i samband med att översiktsplanen uppdateras eller efter behov då stora förändringar föranleder detta. Malmö uppskattar att en uppdaterad TROMP behöver antas vart fjärde år, i samband med aktualisering av översiktsplanen.

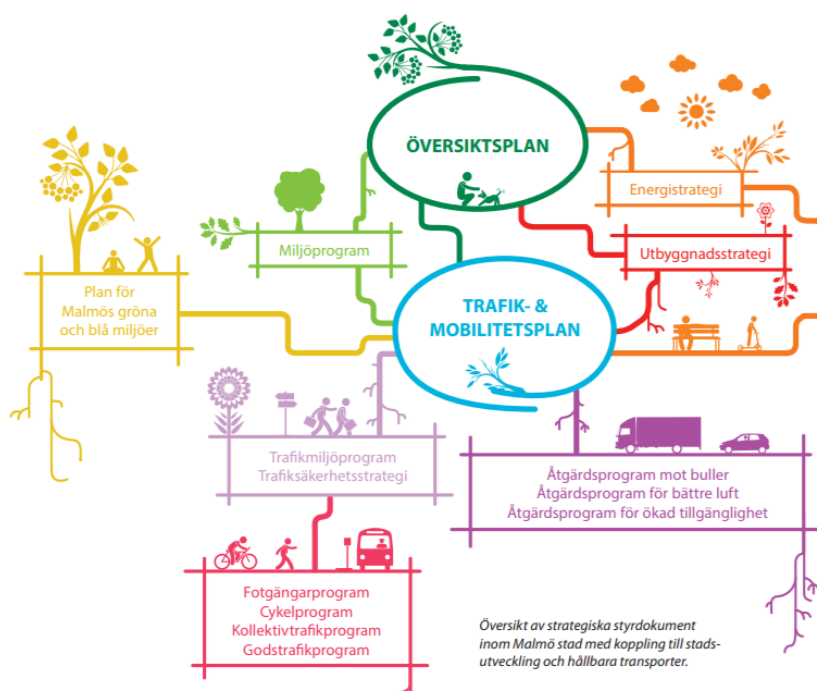


Illustration från Malmö Stads Trafik- och Mobilitetsplan.

Cykelprogrammet

TROMP knyter samman översiktsplanens övergripande visioner med andra program, där det beskrivs planerade åtgärder på objektsnivå med specificering av kostnader och tidplan för genomförande.

Malmös cykelprogram är indelat i fem åtgärdsområden som tillsammans ska bygga en bra cykelstad. Alla åtgärder samlat är beräknade att kosta cirka 400 miljoner kronor, ej inkluderat löpande driftsåtgärder. De fem åtgärdsområden beskrivs i korthet i programmet, och är som följer.

- Åtgärder som stärker Malmös profil som cykelstad.
- Driftsåtgärder för ökad trygghet och komfort.
- Övergripande infrastrukturåtgärder.
- Mindre infrastrukturåtgärder.
- Åtgärder för förbättrad parkering.

Prisade TROMP

År 2016 vann TROMP EU-kommissionens pris för bästa Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Utmärkelsen delas ut till den stad inom EU som bäst bedöms arbeta med hållbar trafikplanering. Juryns motivering löd:

Den svenska staden Malmö imponerade på juryn med en ambitiös men ändå realistisk vision i sin trafik- och mobilitetsplan. Med ett tydligt fokus på att förbättra hållbara transporter, är Malmös transportplanering sammanlänkad med den övergripande planeringsprocessen och tar hänsyn till pendlares mönster samt sociala faktorer, inklusive tillgänglighet för olika grupper i samhället. Planer på ett spårvägsnätverk samt satsningar på gång- och cykelprogram är ett utmärkt sätt att främja hållbara resor. Dessutom fokuserar Malmös tillvägagångssätt inte bara på persontrafik utan också på hållbarhet när det gäller frakt av varor inom staden.

Vad är det lärande i exemplet?

Det lärande exemplet är planen i sig. Som EU-kommissionen skriver är det helhetsgreppet, och den sammanlänkning av processerna som är lärande från Malmös TROMP. Olika delmål för olika områden som konkretiserar arbetet.

Källor:

<http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=9iMCC8hHB2I>

Hur jobbar Kalmar kommun med cykel i samhällsplaneringen?

Hur allt började

Kalmar har en vision om att bli en bra cykelstad med en väl utvecklad infrastruktur för cykel. Kalmar har goda förutsättningar att bli en bra cykelstad då tätorten är cirka 3x9 kilometer och saknar större nivå-skillnader.

Deras långsiktiga arbete inleddes för cirka femton år sedan då Kalmar började samverka med Trafikverket. De fick ta del av statliga pengar för samarbetsprojektet ”Vi möts i Kalmar”, där cykling var ett av flera delprojekt. Detta arbete bidrog till att cykelfrågan började diskuteras internt inom kommunen, vilket medförde ökad medvetenhet kring cykel. Detta ledde i sin tur till EU-projektet ”Baltic Cycling” där det ingick att ta fram en cykelstrategi. År 2008 antog kommunen sin första cykelstrategi med handlingsplan. År 2010 tillsattes en intern arbetsgrupp som bemannades med folk från samhällsbyggnadskontoret, serviceförvaltningen och kommunledningskontoret. Politikerna blev allt mer intresserade och avsatte medel till projekt som främjar den ökade cyklingen i kommunen.

Övergripande mål

Kalmar kommun har som mål att öka transporter med cykel- och kollektivtrafiken. Detta är ett led i deras arbete med hållbara transporter och målet att vara en fossilbränslefri kommun 2030. Kommunen arbetar därför aktivt med att finna lösningar som främjar möjligheterna att ta cykel och/eller kollektivtrafik till olika målpunkter. Detta görs bland annat genom att aktivt arbeta för tillgängliga cykelparkeringar vid hållplatser, men även vid strategiska platser i centrala delen av staden. Kommunen arbetar med att knyta ihop cykling med kollektivtrafiken och aktivt påverka resvanor i hållbar riktning. På så vis kan cykling bli ett alternativ för allt fler resor. Kalmar har som mål att cykeltrafiken samt kollektivtrafiken årligen ska öka. Det är dock inte sagt hur mycket cyklingen ska öka, utan att det årligen ska öka.

Cykelstrategi med tillhörande handlingsplan

För att nå målet med ökad cykeltrafik har Kalmar kommun bland annat tagit fram en cykelstrategi med tillhörande handlingsplan. Denna strategi har tagits fram gemensamt av berörda förvaltningar, vilket är en förutsättning för att strategin ska få genomslag.

Cykelstrategin innehåller tolv punkter där samtliga utgör en viktig del i arbetet med att nå visionen om en bra cykelstad. Flera av dessa punkter har koppling till samhällsplanering, men berör även kommunens organisation och samarbetet mellan olika förvaltningar. De punkter som rör samhällsplaneringen är:

- Säkra gång- och cykelpassager.
- Trygghet.
- Cykelparkering.
- Turismcykling.
- Fler och bättre cykelvägar.

Punkter som rör organisationen och samarbetet mellan olika förvaltningar är:

- Samarbete.
- Utveckla det interna arbetet.

Dessa punkter lyfts som särskilt viktiga för att lyckas med visionen och cykelstrategin.

Cykelbokslut

Varje år gör Kalmar kommun en sammanställning över vilka satsningar och åtgärder som har gjorts inom cykelplaneringen, i ett så kallat cykelbokslut. Detta dokument summerar bland annat resultatet för det gångna året vad gäller budget, genomförda projekt, fysiska åtgärder, genomförda kampanjer, utvärdering av handlingsplanen, hur cyklingen ökar/minskar samt vad som kommer att behövas göras under kommande år.

Cykeln i översiktsplanen

I kommunens översiktsplan har cykelfrågan fått en tydlig roll i arbetet med att nå hållbar utveckling. Detta ska åstadkommas genom att bland annat skapa sammanhängande cykelnät där underhåll och hög trafiksäkerhet står högt i prioritet. Cykling tillsammans med gång och kollektivtrafik ska prioriteras för att nå kommunens mål med en fossilbränslefri kommun 2030.

Satsningen på cykel är något som lyfts fram av kommunen som ett svar på hur Kalmar ska bli attraktiv för alla. Att kunna cykla till olika målpunkter ses som en viktig del i att skapa ett attraktivt Kalmar. Det är också tydligt att cykling är viktigt för arbetet med att nå hållbar utveckling och hållbart resande.

Översiktsplanen lyfter bland annat arbetet med att bygga bort felande länkar, såväl i staden som mellan de mindre tätorterna utanför staden. Utveckla ett övergripande cykelvägnät mellan byarna och större målpunkter är uttalade ställningstaganden i Kalmar kommuns översiktsplan. Att stärka möjligheten att cykla och/eller åka kollektivt är något som även påverkar en mindre orts utvecklingsmöjlighet. Att skapa säkra cykelparkeringar och knyta ihop cykling med kollektivtrafiken är ett led i att öka invånarnas möjlighet att cykla.

Ställningstaganden i översiktsplanen som rör cykelplanering:

- Arbeta för att cykelhuvudvägnätet får en hög standard, där cyklister har högsta prioritet i korsningspunkter.
- Planera för att cykelvägar till skolor är trygga och säkra.
- Genomföra aktiviteter som uppmuntrar till regelbunden cykling.
- Ta fram parkeringsnorm för cyklar samt att trygga och attraktiva cykelparkeringar finns nära de större målpunkterna.

Riktlinjer för parkering för cykel vid detaljplan och bygglov

Kalmar kommun har, i enlighet med ställningstagandena i översiktsplanen, tagit fram Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – i detaljplan och bygglov, som även innefattar parkeringsnorm för cykel. Riktlinjerna för parkering för cykeln ska underlätta framtagandet av detaljplaner och handläggning av bygglov. Riktlinjerna är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykelparkering som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggherren. Grundprincipen är att parkeringsbehovet ska lösas inom den egna fastigheten. Det finns framtagna riktlinjer för cykelparkering för olika funktioner och verksamheter.

Vad är det lärande i exemplet?

Kalmar kommun har sedan 15 år arbetat brett med cykelplanering. De har aktivt sökt statligt stöd i form av pengar för att på så vis finansiera och komma igång med deras arbete med cykelplaneringen. Kommunen har även tagit fram en cykelstrategi med tillhörande handlingsplan där berörda förvaltningar är representerade. Kommunen tar även fram ett årligt cykelbokslut där mål och resultat följs upp. På så vis får kommunen en samlad bild av hur arbetet med cykelplaneringen utvecklas och nya satsningar kan fastställas inför kommande år. Kalmar arbetar även med cykelparkering vid framtagandet av detaljplaner, vilket är en viktig del i arbetet med att främja cyklingen.

Källor:

Cykelbokslut 2016, Kalmar kommun

Kalmar kommuns cykelstrategi med tillhörande handlingsplan,
2008-11-10, Kalmar kommun

Översiktsplan för Kalmar kommun, antagen av kommunfullmäktige
2013-06-13, Kalmar kommun

Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – i detaljplan och bygglov,
2016-06-20, Kalmar kommun

Lunds långsiktiga arbete med cykelfrågan har gett resultat

År 2017 utsåg Cykelfrämjandet Lunds kommun till årets cykelstad. Lund är en kommun som under de senaste sju åren har varit en av toppkommunerna i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. 43 procent av kommunens alla resor görs med cykel. Hur kommer det sig att Lund har lyckats så bra med cykelplaneringen?

Det strategiska arbetet med cykelplaneringen

Lund har en lång tradition av att arbeta med cykelplanering. Redan under 1970-talet lades grunden till stadens huvudcykelstråk och sedan dess har cykelnätet byggts ut kontinuerligt såväl i tätorterna som mellan tätorterna. Under 1990-talet togs två viktiga dokument fram i arbetet med att främja cykeltrafiken. Det var handlingsplanen Bättre cykeltrafik i Lund, 1992, och strategin LundaMats – strategi för ett miljöanpassat transportsystem för Lund 1999.

Politiskt kom cyklingen att bli en profilfråga, och stora satsningar gjordes för att stimulera till ett ökat cyklande. Kommunen investerade i utbyggnad av cykelvägnätet, förbättrade trafiksäkerheten, satsade på trygghet och service i kombination med beteendepåverkan och marknasföring av cykling. År 2006 antogs ”LundaMats II” och cykeltrafiken blev ett eget förbättringsområde. Under 2010-talet blickade Lund ut internationellt och deltog i Interreg-projektet ”Öresund som cykelregion”, där danska och skånska kommuner arbetade tillsammans med olika cykelfrågor. Bland annat togs det fram gemensamma planeringsunderlag som digitaliserat cykelvägnät och underlag för att ta fram cykelturer för cyklister. År 2014 kom den tredje versionen av LundaMats, där cykeln är en viktig del i arbetet med att nå målet med ett hållbart transportsystem.

För att lyckas uppnå målen som är satta i LundaMats III, tog kommunen år 2014 fram en cykelstrategi som ska skapa förutsättningar för fler att cykla. Även kommunens översiktsplan verkar i riktning mot att planeringen ska främja ett hållbart resande där cykeln är en viktig del.

Samtliga planeringsdokument på strategisk nivå syftar till att nå ett hållbart samhälle där cykeln är ett viktigt medel för att nå detta. Cykelfrågan finns således med från kommunens översiktsplan ner till utformningen av detaljplaner samt vid genomförandet. Trafikplanerare finns inte bara på tekniska förvaltningen, utan även på stadsbyggnadskontoret i syfte att var med vid olika stadsbyggandsprojekt för att bevaka och utveckla

cyklingen i kommunen. På detta vis glöms cykeln aldrig bort och samtidigt sker det en viktig kunskapsöverföring inom kontoret. Detta arbetsätt i kombination med lång tradition kring främjandet av cykeln är en viktig faktor till varför Lund har blivit Sveriges cykelstad.

Med blicken framåt – mot cykelstaden

För Lunds kommun är cykling en hjärtefråga, vilket gör att kommunen ständigt arbetar vidare utifrån satta mål som ska främja cyklingen. Ny cykelstrategi är på gång och en ny stadsdel planeras där de har tagit cykelfrågan till en ytterligare nivå. I den framtida stadsdelen Brunnshög har bilen fått stå tillbaka till förmån för hållbara transportmedel och cykeln har därmed fått en given plats i gaturummet.

Brunnshög – framtidens cykelstad

En helt ny stadsdel ska växa fram i nordöstra Lund under de närmaste 30–40 åren. När området är fullt utbyggt kommer omkring 40 000 människor att arbeta och bo i en stadsdel som är planlagd med ambitionen att bli världens främsta innovations- och forskningsmiljö. För att detta ska bli verklighet krävs en attraktiv och omväxlande stadsmiljö. Utformningen av stadsplanen blir därmed ett viktigt verktyg i syfte att skapa en stadsdel där bilanvändandet minskar genom goda förutsättningar för gående, cyklande och kollektivtrafiken.

I och med planeringen av Brunnshög vågar kommunen lämna bilen som planeringsnorm till förmån för mer hållbara transportsätt. Kommunen strävar efter en balanserad bilism vilket innebär att resandet till och från Brunnshög ska ske med lika delar bil, gång/cykel och kollektivtrafik. Detta planeringsmål ska vara ett verktyg som styr utformningen av strukturplanen och som lätt kan brytas ner till enskilda kvarter, fastighetsägare, arbetsgivare och bostadshus. Här kommer det bli viktigt med tidiga dialoger med fastighetsägarna för att skapa de rätta förutsättningarna för ett lågt bilinnehav samt främjandet av de boendes cyklande. Kommunen har därför tagit fram en broschyr som ska inspirera fastighetsägarna till att utveckla cykelfrämjande åtgärder på sina fastigheter.

Cykelnätet i Brunnshög

Målsättningen är att minimera bilens plats i stadsmiljön och på allvar prioritera cyklisternas och gångtrafikanternas behov. Cykelvägnätet ska vara lättillgängligt, ha en gen sträckning och bekvämt. Cykeltrafik kommer förekomma på huvudgatunätet, samtliga lokalgator och cykelstråk som går genom stadsdelen. I Brunnshög kommer det även att anläggas cykelfartsgator vilket skapar en miljö med goda förutsättningar för håll-

bart resande. Cykelvägnätet kopplas sedan vidare mot Lunds stadskärna. Cykelparkering på gatumark och tomtmark kommer att vara av hög klass.



Illustrationen visar cykelvägnätet i den nya stadsdelen Brunnshög. Längs yttre gatunätet, heldragen linje, visar separerade cykelbanor, streckat visar cykling i blandtrafik.

Biltrafiken

För att skapa attraktiv stadsmiljö där bilismen är begränsad är utformningen av gatunätet en viktig faktor. I Brunnshög ges biltrafiken god tillgänglighet i det huvudgatunät som kommer att löpa runt området. I det övriga gatunätet är framkomligheten mer begränsad beroende på vilken typ av gata som de rör sig på.

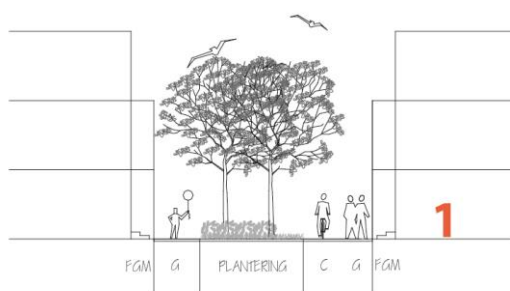
Gemensamma parkeringshus av olika storlekar kommer att placeras inom 300–400 meter från bostäder och kontor i nära anslutning till huvudgatunätet så att trafiken på så vis snabbt kan ledas bort. Fram till parkeringsanläggningarna har biltrafiken god framkomlighet. Därefter är det främst bilister med funktionshinder, leverans av varor, räddningstjänst, sopbilar och dylikt som tillåts köra inne i stadsdelen.



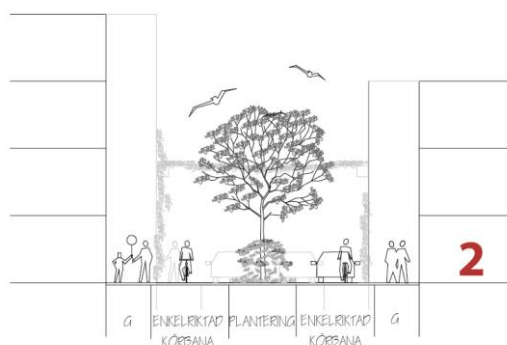
Illustrationen visar huvudgatunätet för biltrafiken, som är förlagt till ytterområdet av stadsdelen. Parkeringssanläggningar ligger i nära anslutning till huvudgatunätet.

Gatutypologier

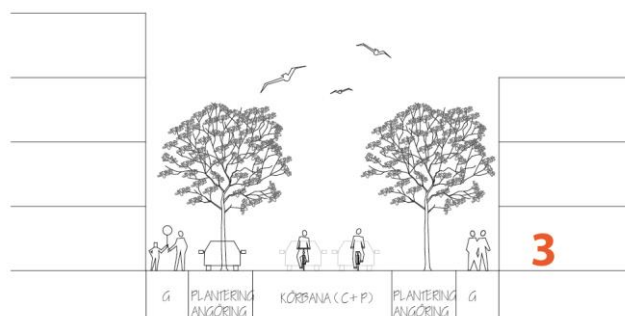
För att skapa en tydlig hierarki i gatunätet byggs stadsdelen upp av fem olika gatutypologier, som genom sin utformning och gestaltning ska visa vilka, hur och på vems villkor som trafikanterna rör sig i gaturummet. Nedan följer de fem olika gatutypologier:



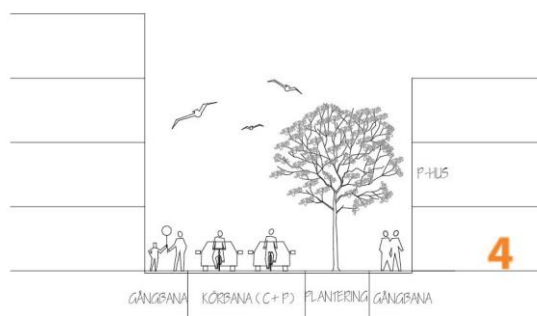
Illustrationen visar utformningen av friliggande gång- och cykelstråk i stadsdelen. Här är biltrafik är förbjuden.



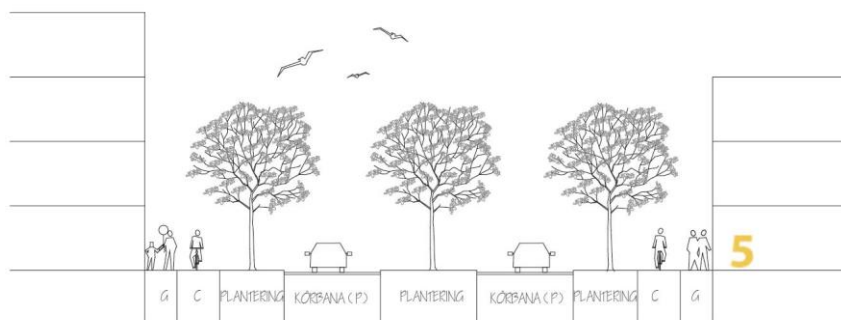
Illustrationen visar utformningen av gångfartsområden där fotgängare har högsta prioritet. Separata gångytor kan ordnas via förgårdsmark där särskilda behov finns.



Illustrationen visar hur det inre gatunätet kan utformas. Här delar cyklister och bilar utrymmet, medan fotgängare ges egen gångbana. Gatorna dimensioneras för hastigheterna 20–30 km/h för att skapa attraktiva cykelstråk.



Illustrationen visar hur insticksgator till gemensamma parkeringsanläggningar kan utformas. Biltrafiken ges här god framkomlighet i hastigheterna 30–40 km/h. Fotgängare och cyklister färdas på separerade gång- och cykelbanor som görs genomgående där bilvägar korsas.



Illustrationen visar hur huvudgatunätet kan utformas. Här ges biltrafiken god framkomlighet i hastigheter som kan variera mellan 40–60 km/h. Fotgängare och cyklister ges god framkomlighet men hänvisas till egna gång- och cykelbanor, separerade från biltrafiken. Cykelbanorna görs breda för att möjliggöra snabbare cykling.

Parkeringsnormen

Ett ytterligare led i att få ner biltrafiken och på så vis skapa mer plats för cyklister är kommunens möjlighet att styra parkeringsnormen i stadsdelen. För Brunnshög har det tagits fram en särskild parkeringsnorm för bostäder och kontor. Genom att aktivt arbeta med parkeringsnormen och i nära dialog med fastighetsägaren kan kommunen nå målet med att skapa mer attraktiva stadsrum där biltrafiken är minimal. Byggherrar uppmuntras till att införa bilpool för de boende i syfte att minska behovet av parkering.

Vad är det lärande i exemplet?

Lunds kommun visar hur viktigt det är att jobba långsiktigt med cykelfrågan. Detta kräver såklart en politisk enighet över tid och hela kommunen måste sträva mot samma mål. Frågans tyngd speglar även av sig i kommunens organisation där personer med kunskap om såväl trafikplanering som beteendepåverkan arbetar i stadsutvecklingsprojekten. Cykelfrågan kan på så vis inte glömmas bort.

För att lyckas krävs det således ett engagemang från såväl politiker som från tjänstemännen. Lund visar även vikten av att inte stanna av i utvecklingen vad gäller cykelfrågan. De arbetar med att ständigt förnya sina strategiska dokument och låter sig även influeras av såväl nationella som internationella exempel.

Lunds kommun nyttjar de verktyg och instrument som finns för att planera och bygga en stadsdel vars struktur främjar ett hållbart resande och där cykeln är en naturlig del i detta. På så vis vågar de ta steget in i framtiden.

Ett politiskt mål, som vilar på ett väl inarbetat förhållningssätt till cykelns plats i staden, och engagerade tjänstemän gör att cykeln får en naturlig plats i kommunens samhällsplanering.

Källor:

Samtliga illustrationer är från "Dispositionsplan för centrala Brunnshög 20150420"

Dispositionsplan för centrala Brunnshög 2015-04-20

Lund NE/Brunnshög Vision och mål

PLANBESKRIVNING Detaljplan för del av Östra Torn 27:13 m fl (Science Village) i Lund, Lunds kommun

Brunnshög Länk:

https://www.lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/detaljplaner-och-omra/ostra-torn-2713/antagande/planbeskrivningen.pdf Hämtad 2018-03-06

Fördjupning av översiktsplanen för Lund NE/BRUNNSHÖG Länk:

https://lund.se/globalassets/lund.se/traf_infra/oversiktsplan/fordjupadeoversiktsplaner/fop_brunnshog_sbk_2010.pdf Hämtad 2018-03-06

Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker

Stadsdelen Ulleråker i Uppsala kommun ska till år 2030 utvecklas med 7 000 nya bostäder, verksamheter, handel, skolor, förskolor och annan service. Ett övergripande mål för projektet är att boende och verkande i Ulleråker ska ha goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina vardagsresor. Satsningen kommer också vara en viktig del i att nå kommunens långsiktiga klimat- och miljömål.

Handlingsplan till 2030

För Ulleråker har kommunen en Strategi- och handlingsplan för mobilitet. Den ska bidra till att nå Uppsalas mål att minst 80 procent av ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Handlingsplanen är långsiktig och sträcker sig fram till år 2030 när Ulleråker är tänkt att vara fullt utbyggt. Planen behöver därför vara ett levande dokument som revideras i samband med de olika utbyggnads-etapperna. Den omfattar alla skeden; planeringsfasen, byggskedet och drifts- och underhållsskedet.

Åtgärdsplaner ska tas fram för varje detaljplan. I dessa beskrivs åtgärds paket, med både fysiska, digitala och mjuka åtgärder samt hur, var och när åtgärder ska tillämpas. Åtgärdsplanen fastställs i samband med detaljplan.

Både handlings- och åtgärdsplan utgår från mobilitetsstrategin för Ulleråker, som i sin tur utgår från kommunens mål och styrdokument och planprogrammet för Ulleråker.

Specifika åtgärder för mobilitet i detaljplanerna Sagan och Vinghästen

Åtgärdsplanen är en konkretisering av strategi- och handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker. Den beskriver hur ett systematiskt arbetssätt säkerställer att hållbar mobilitet inkluderas genom hela planeringsprocessen samt hur/att de uppsatta målen uppnås.

I åtgärdsplanen har alla berörda parter i utbyggnaden av Ulleråker fått ansvar över olika typer av åtgärder. Främsta målgruppen är markanvisade byggherrar, berörda förvaltningar inom Uppsala kommun och kommunala bolag samt Upplands Lokaltrafik. Utöver dessa kommer flera andra parter att på sikt fylla viktiga funktioner i Ulleråker som är kopplat mobilitetsarbetet, exempelvis framtida utvecklare och förvaltare av bostäder och lokaler och framtida arbetsgivare.

Exempel för åtgärder som främjar cykling

Under markanvisningen för etapp ett har byggherrarna godkänt ett antal grundläggande krav som måste uppfyllas vid genomförandet av byggherrens projekt. Nedan redovisas exempel på ett antal åtaganden som kommer ha effekt på hållbar mobilitet i Ulleråker:

- Kraven på utrymme för cykelparkering enligt gällande parkeringsnorm ska uppfyllas.
- Tillgänglighets- och funktionskrav i syfte att underlätta cykelanvändning ska uppfyllas, vilket innebär:
 - Möjlighet att låsa ram för alla cyklar.
 - Platser som är avsedda för långtidsparkering ska i huvudsak lokaliseras inomhus integrerad i en huvudbyggnad med god tillgänglighet nära entré (max 25 meter från entréer). Korttidsparkering för besökare kan i mindre utsträckning byggas utomhus.
 - Parkering ska finnas för last- eller lådcyklar i motsvarande 0,1 plats/lägenhet.
 - Möjlighet att ladda elcykel vid 20 procent av parkeringsplatserna i cykelrum.
 - Hissarna anpassas för att rymma cyklar.
 - Entréer ska ha god tillgänglighet för cyklar och förses med dörröppnare.
 - Där cyklar behöver transporteras inomhus ska det utrymme anpassas för detta. Uppställningsplatser för cyklar inomhus i anslutning till lägenheter ska inte blockera korridorer, loftgångar med mera.
 - Tillgång till luftpump och reparationsställ i anslutning till cykelparkering.
 - I anslutning till verksamhetslokaler ska tillgång till omklädningsrum och duschfaciliteter finnas.

Vid hållplatsen Vinghästtorget föreslås:

- Cirka 20 platser för hyrcyklar.
- Cykelparkeringsplatser dimensioneras utifrån på- och avstigande (20 procent av platserna med laddstolpe, tio procent av platserna med plats för lådcykel/cykelkärra).

- Avlämningskåp i flexibla storlekar.
- Cykelpump.

Alla berörda byggherrar har i samband med markanvisningen åtagit sig att genomföra åtgärderna. Före bygglovsansökan behöver det säkerställas att alla krav finns i fastigheterna. Bygglovshandläggare tillsammans med en resurs som har kompetens inom Mobility Management granskar handlingar.

Vad är det lärande i exemplet?

Strategi- och handlingsplanen bidrar till att systematiskt arbetssätt för att säkerställa att hållbar mobilitet inkluderas i planeringsprocessen. Strategi- och handlingsplanens åtgärdsplaner anger också vad som behöver göras och vem och när åtgärder ska genomföras.

Källor:

Uppsala kommun. Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker. Trivector.

Mobilitet i Ulleråker – specifika åtgärder för mobilitet i detaljplanerna Sagan mfl och Vinghästen mfl. Trivector.

Ett bra cykelklimat i norr, Luleå

Det var under 1970- och 1980-talen som Luleå kommun lade grunden till den cykelinfrastruktur som finns där idag. Allt eftersom nyexploateringar har genomförts har stomnätet kompletterats och byggts ut. Luleå kommuns politiker står enade bakom beslutet att utveckla möjligheterna att cykla. Målsättningen var att bli årets cykelstad 2016 och även om kommunen inte nådde ända fram, så har detta medfört förnyade mål och inriktningar.

Cykeln i samhällsplaneringen

Det finns en medvetenhet om kopplingen mellan cykel och samhällsplanering hos såväl politiker som tjänstemän. Kopplingen mellan kommunens översiktsplan och cykelplan är tydlig. Översiktsplanen från 2013 innehåller ett mål om att andelen resor med kollektivtrafik, cykel och till fots ska öka kraftigt. Cykelplan 2016–2020 är direkt kopplad till översiktsplanen. Den ska även fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering samt som underlag vid dialoger om cykelutveckling. Luleå kommunen har också skapat en avdelning som särskilt sörjer för att cykelfrågorna finns med från det strategiska arbetet fram till projekteringsarbetet och genomförandet.

Cykelplan

Luleå kommuns cykelplan kan ses som ett gott exempel på vad en cykelplan kan innehålla och hur den kan användas. Cykelplanen är innehållsrik, bra och tydlig med fyra strategier:

- Cyklingens status ska vara hög i kommunen.
- Cykelvägnätet i Luleå ska kännetecknas av hög kvalitet.
- Det ska vara enkelt, tryggt och trevligt att cykla i Luleå.
- Det ska höras, synas och kännas att Luleå är en cykelstad.

Cykelplanen beskriver också kopplingen mellan cykling och samhällsplanering:

Det är angeläget att cykelfrågorna ges utrymme redan i de tidiga skedena i samhällsbyggnadsprocessen, eftersom det är här grunden läggs för de framtida förhållandena. Redan i översiktsplanearbetet kan det med fördel pekas ut hur ett framtida cykelnät kan kopplas till nya utbyggnadsområden. I detaljplanearbetet är det viktigt att skapa gena och attraktiva

cykelstråk så att det blir enkelt att cykla såväl inom som till och från området. Det är också viktigt att det redan i detaljplaneskedet avsätts tillräckliga ytor för cykelparkering och cykelförråd och att dessa får en attraktiv placering och utformning.

Organisation

Luleå kommun har slagit ihop två förvaltningar – Strategisk planering och Gata Park, som har resulterat i en helt ny avdelning – Stadsplanering. Denna avdelning har ett särskilt ansvar för att cykelfrågorna beaktas i översikts-, detaljplane- och projekteringsarbetet.

Vintercykling

Luleå satsar på vintercykling som har en tradition och god utveckling i kommunen. Fler och fler vardagscyklister och pendlingscyklister cyklar året runt, och fler och fler cyklister använder cykeldäck med dubb. Kommunen ger bra och säker vinterväghållning för cyklisterna och anlägger också isvägar för fritidsrekreation som både cyklande och gående kan använda. För att utveckla vintercykling så har tretton stycken testpatruller i uppdrag att testcykla med olika utrustningar och material. Dessutom anordnas via cykelforum föreläsningar med experter i ämnet. Kommunen har även tankar på att ta fram en app, som visar vintercykelvägar och dess standard angående snöröjning och halkbekämpning. Det pågår också ett forskningsarbete med Luleå Tekniska Högskola om aktiva skoltransporter – barn/ungdomar som pendlar med cykel mellan bostad och skola. Luleå kommun har också samarbete med Umeå kommun om bland annat vintercykling.

Cykelnät

I Luleå kommun finns inga snabbcykelleder ännu, däremot sker satsningar på att bygga ihop och bygga ut befintligt cykelvägnät. Cykelplanen har till exempel beskrivningar om begreppsdefinitioner, kriterier vid utformning av cykelvägnätet, fysisk standard, behov av nya länkar, behov av bredning befintlig länk och behov av nya länkar längs statliga/enskilda vägnätet.

Cykelparkering

Luleå kommun har nyckeltal med antal cykelparkeringar i centrum. Antalet cykelparkeringar i centrum och vid målpunkter såsom buss- och järnvägsstationer ska enligt cykelplanen byggas ut. Där många boende har mer än 400 meter till busshållplats inom stadsbygden ska cykelparkering byggas vid hållplatsen.

Vad är det lärande i exemplet?

Luleå kommun har tagit fram en mycket användbar cykelplan som har fått en självklar roll i kommunens utvecklingsarbete. Cykelplanen har inte bara blivit ett planeringsunderlag, utan ett instrument som kommer till nytta i möten och dialoger. Kommunen har skapat en avdelning som särskilt sörjer för att cykelfrågorna finns med från det strategiska arbetet ända fram till projekteringsarbetet och genomförandet. Detta borgar för ett framgångsrikt resultat för cykelfrågorna i kommunen.

Cykling året runt i Umeå kommun

Umeå har en tradition som cykelkommun och också med vintercykling. Redan från mitten av 1900-talet tog den moderna cykelinfrastrukturen plats i kommunen och framförallt genom pendlingsresor för de stora arbetsplatserna som till exempel sjukhuset och universitetet.

Umeås befolkning ökar från år till år och antalet cyklister likaså. Samtidigt arbetar kommunen för att fler ska göra en större andel av sina resor med cykel, även under vinterhalvåret. Detta bidrar till ett ökat antal cykelresor och ett ökat tryck på cykelinfrastrukturen. Kommunens mål är att de hållbara färdsattnen (cykel, gång och kollektivtrafik) tillsammans ska öka till 65 procent av alla resor i tätorten. År 2014 låg cykelandelen på 27 procent och kommunen har som mål att den ska öka till 36 procent till år 2022.

Antalet cyklister beräknas öka i hela tätorten och där ökningen kommer att vara som störst, är i de stråk som leder till och från nya stora bostadsområden samt kring viktiga målpunkter i staden. För att det ska vara möjligt att nå kommunens mål måste infrastrukturen dimensioneras för denna ökning. Om så inte sker kommer kapacitetsbristen att hämma cykeltrafikens utveckling.

Goda förutsättningar för vintercykling

I Umeå kommun finns goda förutsättningar för fungerande vintercykling då säkerhet genom snöröjning och sandning prioriteras. Umeå kommun har precis som många andra kommuner med vintercykling, information om prioriterade gator och gång- och cykelvägar. Kommunens webbplats beskriver bland annat startkriterier för snöröjning, information om sop-saltning och mycket mer nyttig information och tips till den som vill cykla året runt.

Kvalitetsdeklaration Vinterväghållning i Umeå

I slutet av år 2017 fastställde Tekniska nämnden i Umeå en kvalitetsdeklaration för vinterväghållning. I kvalitetsdeklarationen beskriver kommunen sitt uppdrag och vilka som ingår i ett gemensamt ansvar för olika trafiktytor, mål och förutsättningar för vinterväghållning. Umeå kommun skriver om vad som lovas gällande plogning, halkbekämpning och förebyggande halkbekämpning. Både i beskrivningar av uppdraget och vad som lovas, finns både prioriterade och övriga gång- och cykelvägar med. Vidare i kvalitetsdeklarationen efterlyser kommunen syn-

punkter för att kunna hålla en hög kvalitet och ständigt förbättra. Det kan handla om tips hur felanmälan görs, information på kommunens webbplats samt kontaktinformation till kommunen.

Snödagbok i Umeå

I Umeå kommun förs en snödagbok under vintersäsongen, vilket ger en bra service till vintercyklisterna. I snödagboken ges information om var, hur och när arbetet med snöröjning, sandning och annan vinterväghållning pågår. Snödagboken uppdateras av arbetsledaren för snöröjningsteamet och finns lätt åtkomligt via den digitala tekniken. I snödagboken finns också förklaringar av ord och begrepp som används i samband med snöröjning. Det går att prenumerera via mejl på tjänst. Denna servicefunktion ger cyklister möjlighet att planera sin cykelresa i form av tid och i val av vinterväghållens cykelväg, vilket ger goda förutsättningar för att smidigt kunna cykla året runt.

Vad kan vi lära av Umeå kommun?

Umeå kommun har lång erarenhet av året runt-cykling, vilket märks i den service av goda förutsättningar som ges till cyklister. Vinterväghållning tillsammans med information och tips på kommunens webbplats skapar en bra dialog mellan väghållare och trafikanter. I dialogen mellan kommunen och medborgarna har enkätundersökning visat att drift och underhåll av cykelvägar är viktigast för att göra Umeå till en bättre cykelstad.

Källa:

Webbplats om renhållning och snöröjning i Umeå:

[Renhållning och snöröjning - Umeå](#)

En cykelplan med goda ambitioner – Sollentuna kommun

Sollentuna kommuns cykelplan

Sollentuna kommun har tagit fram sin andra cykelplan som ska vara vägledande i olika förvaltningars arbete med cykelutveckling. Den är mål- och handlingsinriktad och har också med en tabell för uppföljning av åtgärder kopplade till varje mål. I tabellen för uppföljning av åtgärder, har kommunen tagit fram indikatorer, vilka kan var inspirerande för andra kommuner och aktörer som arbetar med att förbättra och utveckla cykling.

Cykelplanen som antogs av kommunfullmäktige i december 2014, är mer mål- och handlingsinriktad än den tidigare cykelplanen och innehåller flera olika slag av insatser och åtgärder och kan följas upp med indikatorer. Åtgärderna är indelade i fem målområden:

- Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt.
- Cykelnätet ska vara gent och sammanhängande.
- Cykelnätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt.
- Servicen för cyklister ska vara god under hela resan.
- Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året.

I cykelplanens del kallad Handlingsplan, är första målet Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt. Där anges att cykeln ges en naturlig plats i samhällsplaneringen – allt från översiktsplanen till detaljplaner. I målbeskrivningen ges de grundläggande förutsättningarna kopplade till planprocesserna för att nå framgång i cykelarbetet. För att följa upp cyklingen i samhällsplaneringen har kommunen tagit fram två indikatorer:

- Ta fram en checklista för hur cykeln ska beaktas i olika skeden av planprocessen.
- Ta med cykelfrågor i styrdokument genom att behandla det som en särskild punkt.

Styrande dokument

Sollentuna kommuns cykelplan styrs av och baseras på ett antal strategiska dokument, såväl på nationell och regional nivå som på lokal nivå.

Nationell och regional nivå

Trafikverkets cykelstrategi från år 2012 är tillsammans med den regionala cykelplanen övergripande styrdokument för kommunen. Den regionala cykelplanen har tagits fram genom ett samarbete mellan länets kommuner, Trafikverket region Stockholm, Landstinget, Länsstyrelsen och olika intresseorganisationer.

Lokal nivå

Kommunens strävan om en ökad cykeltrafik lyfts i översiktsplanen (från 2012), vilket väl sammanfaller med där nämnda visioner om ett långsiktigt hållbart samhälle. I översiktsplanen anges att utsläppen av växthusgaser i Sollentuna kommun bör minska med 40 procent till år 2020. Till år 2050 ska nettoutsläppen av växthusgaser vara noll. Detta ska bland annat uppnås genom satsningar i cykelnätet. I översiktsplanen anges att framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor. Vidare ska cykelnätet anpassas för långväga cykelpendling där kopplingen till grannkommunerna är särskilt viktig och där regionala mål bör kunna nås i gena sträckningar, där gång- och cykeltrafiken är separerad från andra trafikslag.

Sollentuna kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan, där cykling får en ännu större plats än i den nuvarande översiktsplanen.

Sollentunas trafikstrategi ger kommunen en långsiktig och gemensam målbild över trafiksystemet och den ska vara övergripande i samband med de övriga inriktningsdokumenten som ska bidra till att Sollentuna utvecklas i rätt riktning. Cykeltrafiken har en framträdande roll i trafikstrategin. Cykeln lyfts fram som en viktig förutsättning för att öka attraktiviteten och tillgängligheten i kommunen. Att öka cykelanvändningen framhålls som avgörande för att uppnå ett mer hållbart samhälle.

Klimatstrategin för Sollentuna kommun förutsätter åtgärder som minskar trafikens klimatpåverkan. I detta ingår att främja transporter med liten klimatpåverkan. Cykelplanen verkar i denna inriktning.

Sollentuna kommuns prioriteringar

Arbetet med cykelåtgärder i kommunen ska prioriteras och genomföras i sammanhängande stråk, vilket ger ett tydligare resultat än punktinsatser i flera stråk samtidigt. Det blir också lättare att kombinera åtgärderna i de prioriterade stråken med beteendepåverkansåtgärder. I Sollentuna kommun baseras prioriteringen av cykelstråken på stråkens roll och betydelse i transportsystemet, där högst prioritet har standard 1 som följs av 2 och 3. De olika standarderna har följande förklaringar:

- Standard 1 består av regionala cykelstråk och kommunala huvudcykelstråk. Syftet med dessa cykelstråk är att binda samman viktiga målpunkter i regionen och erbjuda snabba och direkta resor inom kommunen och till närliggande kommuner.
- Standard 2 är cykelstråk som inte utgörs av regionala cykelstråk eller kommunala huvudcykelstråk utan är övriga cykelstråk som inte går i blandtrafik. Cykelstråken i standard 2 har en viktig lokal funktion och fungerar även som matarstråk till standard 1.
- Standard 3 omfattar det övriga cykelnätet i med gator där cyklister är hänvisade till blandtrafik. Cykelstråken i standard 3 har som uppgift att samla upp cyklister från bostadsområdena och mata dem till det övriga cykelnätet.

Cykelsamordnare

Enligt cykelplanen ska Sollentuna utse en ansvarig cykelsamordnare på kommunen för att säkerställa att cykeln får en framträdande plats i planeringsprocessen. Cykelsamordnaren ansvarar för att cykelfrågor samordnas mellan olika förvaltningar och fungerar också som kontaktperson för boende, intresseorganisationer, myndigheter och grannkommuner med flera. Cykelsamordnare finns med både som åtgärd och indikator i cykelplanens handlingsplan.

Cykelparkering

Sollentuna kommun har goda förutsättningar för att främja cykling. En stor del av kommunens invånare bor inom två kilometer från närmaste pendeltågstation och centrumområde. De korta avstånden gör att det ges stora möjligheter att konkurrera med bilåkning. Närheten till pendeltågstationerna innebär även att möjligheterna att kombinera cykel och tåg är goda. Sollentuna har väl utbyggda cykelparkeringar vid kommunens pendeltågsstationer. I stort sätt är samtliga pendeltågsstationer försedda med väderskyddade cykelställ med möjlighet till ramlåsning. Även högfrekventa busshållplatser är försedda med cykelställ. Sollentuna kommun har tagit fram en parkeringsnorm för cykelparkering. Där anges att cykelparkering ska ingå i alla nybyggnads- och ombyggnadsprojekt och att antalet platser ska bevakas på samma sätt som bilparkering. Cykelparkering finns med inom cykelplanens åtgärder med tillhörande indikatorer.

Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med cykelplanen som underlag gör i första hand trafik- och fastighetskontoret samt kommunledningskontoret årliga planeringar för genomförandet av olika åtgärder samt en beskrivning och kostnadsbedömningar av varje åtgärd. Det är angeläget att det sker fort-

satt samverkan med berörda förvaltningar och verksamheter inom kommunen för att utvecklingen av såväl cykelinfrastrukturen som cykeltrafiken ska bli så optimal som möjligt.

Vad är det lärande i exemplet?

Sollentuna kommun fick priset ”Årets cykelprestation” år 2017, som är ett regionalt pris. Bland länets 26 kommuner hade Sollentuna utmärkt sig bäst vad gäller utbyggnad av regionala cykelvägar, byggande av cykel-parkeringar, drift och underhåll och andra cykelfrämjande åtgärder.

I Stockholmsregionen har cyklandet nästan fördubblats under de senaste tio åren och trenden är fortsatt stark. På senare tid har cykeln även börjat ses som ett alternativ för mer långväga resor. Den genomsnittliga cykelresan för arbetspendlare är nio kilometer. Huvuddelen av dessa resor görs av personer som bor i Stockholm stads grannkommuner, däribland Sollentuna kommun. Det är därför viktigt att se cykelnätet i Sollentuna som en del i ett större sammanhang. Förbättringar i cykelnätet gynnar inte bara Sollentunas invånare utan även cyklister från närliggande kommuner. Det gäller inte minst de regionala cykelstråken som löper genom Sollentuna och som är viktiga pendlingsstråk för hela regionen. Totalt sex regionala cykelstråk inom Sollentuna kommun har hög prioritet och standard. Sollentuna kommun verkar för att uppgradera och bygga ut dessa till den standard som anges i den regionala cykelplanen (med reservation för att det på vissa platser inte är möjligt utifrån de lokala förutsättningarna). De kriterier som avgör den regionala standarden är bland annat bredder, beläggning, belysning, sikt och vägvisning med mera. Uppgrade-ringen beräknas vara klart senast år 2030.

Källa:

Cykelplan för Sollentuna kommun.

https://www.sollentuna.se/globalassets/trafik--stadsplanering/trafik-och-resande/cykel/sollentuna-cykelplan-fullversion-s5_webb.pdf

Hämtad 2018-03-23.

Reducering av parkeringstal och parkeringstal för cykel, Jönköping

Jönköping är en av flera kommuner som de senaste åren antagit nya parkeringsstrategier. Program för parkering i Jönköpings kommun, med tillhörande parkeringstal och grön resplan antogs 2016 och ska användas vid framtagandet av detaljplaner och bygglov. Parkeringsstrategin innehåller parkeringstal för cykel, samt grön resplan för nybyggnation och verksamhetsutveckling.

Parkeringstalen ska bidra till att målsättningen om en stad som är tillgänglig för alla uppnås i enlighet med Program för parkering i Jönköpings kommun. I denna finns tre fokusområden: God sammanvägd tillgänglighet, Effektiv markanvändning och Attraktiv stadsmiljö.

Grön resplan – nybyggnation

Det finns möjlighet för byggherrar och fastighetsägare att genom Grön resplan - för reduktion av parkeringstal vid nybyggnation minska sitt parkeringstal för bilparkering. Bland annat genom olika insatser för förbättrad cykling. Antalet parkeringsplatser för bil kan reduceras med upp till 15 procent om särskilda åtgärder görs för att minska efterfrågan på bilparkering. Åtgärderna redovisas av byggherren eller fastighetsägaren i en grön resplan redan under detaljplanarbetet.

Ett grundläggande krav för gröna resplanen är att byggherren eller fastighetsägaren vid försäljning och uthyrning åtar sig att informera om förutsättningarna för boendet eller verksamheten samt varför de valt att reducera antalet parkeringsplatser.

För bostäder, kontor samt förskola/skola finns förslag till parkeringstal angivna i Parkeringstal för Jönköpings kommun. Parkeringstalen för övriga kategorier som handel, hotell och samlingslokaler ska ses som utgångspunkter för en särskild parkeringsutredning. Jönköping skriver i grön resplan – för reduktion av parkeringstal vid nybyggnation att för samtliga verksamhetstyper bör den grundläggande utgångspunkten vara att hålla nere parkeringstalen för långtidsparkering och personalparkering. I dokumentet anges både obligatoriska och förslag på frivilliga åtgärder för reduktion av parkeringstal. Minst två frivilliga åtgärder krävs för att erhålla reduktion. Jönköpings kommun är positiv till att byggaktörer och fastighetsägare själva ger förslag på kreativa lösningar

som kan minska bilbehovet, vilka i sådana fall kan ersätta de frivilliga åtgärder som föreslås av kommunen.

Den gröna resplanen ska godkännas av Stadsbyggnadskontoret som fastställer hur stor reduktion av parkeringstalet som kan medges. Den godkända gröna resplanen ska sedan bifogas fastställd detaljplan. Intyg som visar att de föreslagna åtgärderna kommer att genomföras ska även redovisas i samband med ansökan om bygglov och är en förutsättning för att bygglov ska medges.

Grön resplan är inte bara ett redskap för byggherrar som vill minska parkeringstalet. Det är även ett verktyg för kommunens tjänstemän vid godkännande av Mobility Management insatser, från detaljplan till bygglov och uppföljning.

Grön resplan för verksamhetsutveckling

Grön resplan – verksamhetsutveckling är en åtgärdsplan med syfte att minska behovet av bilanvändning inom ett företag eller organisation. Dessa insatser ska främja resor till fots, med cykel och kollektivtrafik. Stadsbyggnadskontoret erbjuder sig att vara ett stöd i arbetet med Grön resplan - verksamhetsutveckling. Väljer en byggaktör eller fastighetsägare detta alternativ ersätter den samtliga åtgärder enligt grön resplan - nybyggnation, och innebär 15 procents reduktion av parkeringstalet.

Grön resplan – verksamhetsutveckling inleds med en resvaneundersökning för att få fram över hur det ser ut inom verksamhetens transporter. Där tas det fram information om hur de anställda reser, och varför de reser på ett visst sätt. Undersökningen ger information om vilka åtgärder som har potential att ge bäst effekt på resandet just i organisationen. Utifrån resultaten kan åtgärder därför föreslås för att styra organisationen mot minskad klimatpåverkan genom effektivare fordonsanvändning och ändrade resvanor. Exempel på åtgärder kan vara rese- och mötespolicies, att arbeta mer med resfria möten, tjänstecyklar, bilpooler, distansarbete, med mera. Efter två år genomförs en resvaneundersökning igen för att utvärdera effekten av utförda åtgärder.

Vad är det lärande i exemplet?

Jönköpings parkeringstal, och deras gröna resplan informerar och exemplifierar hur kommuner kan arbeta med flexibla parkeringstal. Gröna resplaner för företag och verksamheter kan minska bilanvänd-

ningen med 15–20 procent¹⁴. Om mobilitetslösningar erbjuds kan kommunen vara flexibel mot byggherren vad gäller antalet p-platser. Det ligger i bygg-herrens intresse att se till att boende har tillgång till bilpool, eldrivna lådcyklar eller nära till kollektivtrafiken.

Källor:

Jönköpings parkeringstal

https://www.jonkoping.se/download/18.56ac98861555437aa26b1f9/1467895766294/Parkeringstal_2016.pdf

Grön resplan

<https://www.jonkoping.se/trafikinfrastruktur/hallbartresande/gronresplan/gronresplannybyggnation.4.4129a56815a40ba5f68bc8.html>

Grön resplan för verksamhetsutveckling

<https://www.jonkoping.se/trafikinfrastruktur/hallbartresande/gronresplan/gronresplanverksamhetsutveckling.4.4129a56815a40ba5f68bd3.html>

14

http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/forstudie_gron_resplan_for_medicon_village.pdf Hämtad 2018-03-06

Program för parkering i Västerås

Nästan nio av tio västeråsare har tillgång till minst en cykel.¹⁵ Det innebär att det finns mer än 120 000 cyklar i kommunen. Detta ställer krav på god tillgång till cykelparkering. När Västerås växer och förtätas uppstår konkurrens om utrymmena för trafik i staden. I stadens styrande dokument framgår vikten av att prioritera gång, cykling och kollektivtrafik och göra det lättare att välja dessa färdmedel.

Parkering i stadens styrdokument

En av strategierna i Västerås översiktsplan 2026 är att bygga staden inåt för att bygga den hållbar och tillgänglig. Program för parkering Västerås 2015–2026, är ett styrande dokument kring parkering för bil och cykel. Programmet visar stadens övergripande viljeinriktning kring parkeringsfrågor. Programmet är ett paraply för parkeringsriktlinjerna och andra parkeringsdokument inom staden. Det skapar en röd tråd från stadens vision via mål ner till konkreta åtgärder. Åtgärderna presenteras i dokumenten Riktlinjer för parkering i Västerås samt i Handlingsplan för parkering i centrala Västerås.

Programmet för parkering syftar till att stimulera ett hållbart resande. Detta stöds av målet i Strategiska plan för Västerås stad 2015 om att Västerås ska vara Sveriges bästa miljökommun. I Trafikplan 2026 strategisk del är utgångspunkten innehållet i översiktsplanen samt klimatprogrammet. Trafikplanen innehåller tio strategier för en hållbar trafik med fokus på att ge gång, cykling och kollektivtrafik prioritet i en växande och tätare stad

Flexibla parkeringstal

Västerås stad tillämpar i likhet med flera andra kommuner flexibla parkeringstal. Det innebär att en byggherre kan få reduktion på parkeringstalen för bil genom att arbeta med åtgärder som till exempel bilpool, beteendepåverkan eller faciliteter för cyklister. Reduktionen räknas fram stegvis utifrån ett grundtal som baseras på exploateringsläge i staden.

Enligt riktlinjerna ska samtliga boende i Västerås stad ha möjlighet att äga en cykel och ha den parkerad vid bostaden. Dessutom ska det finnas möjlighet för besökare att ställa sin cykel i anslutning till bostaden. Cykelparkeringsplatserna som är avsedda för boende ska lokaliseras i

¹⁵ Chapman H Quist S. Resvaneundersökning utförd på uppdrag av Västerås stad, 2011.

låsta cykelgarage eller i andra låsta utrymmen. För besökande till bostäder bör cykelparkering uppföras i direkt anslutning till entrén och erbjuda ramlåsning.

Efterfrågan på parkering ser olika ut i olika delar av Västerås. Variationen beror på faktorer som invånarnas bilinnehav, närhet till city, närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering. När parkeringstal ska beräknas sker det efter en indelning av kommunen i fem olika zoner:

- Zon 1 omfattar citynära områden innanför cityringen. I denna zon är bilinnehavet i dag lågt. Cykelandelen vid resor till och från zon 1 är hög, därför är cykelparkeringstalen höga här.
- Zon 2 avser citynära områden. Tillgången till kollektivtrafik är i allmänhet god. Bilinnehavet i zon 2 är relativt högt. Cykelandelen vid resor till/från zonen är hög, vilket avspeglas i cykelparkeringstalen för verksamheter.
- I zon 3 ingår de stadsdelscentrum som har en fungerande närservice med handel, vård och annan service. I zonen är dagens bilinnehav lågt. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god. Även zon 3 har en hög cykelandel för resor till och från zonen, vilket leder till höga cykelparkeringstal.
- Zon 4 består av resten av tätorten Västerås samt de två serviceorterna Skultuna och Tillberga. Parkeringstalen för cykel i zonen är något lägre än i de centrala zonerna, men ändå väl tilltagna för att möta ett ökat cyklande.
- I zon 5 ingår övriga serviceorter och landsbygd. Tillgång till kollektivtrafik skiftar mycket mellan olika områden. Cykelandelen är lägre än i övriga zoner vilket leder till lägre parkeringstal för verksamheter.

Framräknade parkeringstal anger minsta antal parkeringsplatser för cykel som krävs vid byggnation. Om fastighetsägaren eller byggherren har planer på att bygga fler bilplatser än vad parkeringstalen anger ska detta ske i dialog med kommunen.

Vad är det lärandet i exemplet?

Parkering är ett av de starkaste styrmedel som kommunen har för att påverka mängden biltrafik. Dessutom är det ett styrmedel som kommunen har stor rådighet över. I planskedet styr kommunen över hur många parkeringsplatser som ska skapas. Som väghållare och huvudman för ett stort antal allmänna parkeringsplatser har kommunen rådighet över taxor och tidsreglering. Västerås Stad påtalar i styrdokument vikten av att

prioritera gång-, cykel, och kollektivtrafik och arbetar effektivt med zonindelning av parkering.

Källor:

Program för parkering i Västerås 2015-2026

<https://www.vasteras.se/download/18.5f819766152655444b513e/1453714655726/Program+f%C3%B6r+parkering+beslutat+5+november+2015+layoutad.pdf> Hämtad 2018-02-24

Riktlinjer för parkering i Västerås

<https://www.vasteras.se/download/18.5f819766152655444b513f/1453714658382/Riktlinjer+f%C3%B6r+parkering+beslutad+5+november+2015+layoutad.pdf> Hämtad 2018-02-24

Samverkansformer

En framgångsfaktor för att få till ett sammanhängande regionalt cykelstråk där flera olika parter berörs, är att det förs en tidig dialog. Oftast kan regionen vara den sammanhållande parten, att se till att berörda parter träffas och diskuterar fram en gemensam målbild. Regionen kan också hjälpa till att undvika segdragna konflikter kring markägandet och dragning av cykelleder. Någon region har även gjort analyser som kommuner är hjälpta av i deras planering för cykel. Samverkan mellan parter i tidigt skede underlättar för planering utifrån ett Hela resan- perspektiv.

Nedan följer några exempel på samverkan och hur cyklingen på det sättet bättre har integrerats i samhällsplaneringen – bland annat hur man främjat cykelturismen:

- Hållbart resande i ett växande Värmland.
- Kattegattleden – Sveriges första cykelled för cykelturism.
- Ideella krafter bakom cykelled mellan Hillerstorp och Värnamo.
- Samtrafiken lyfter cykel i hela resan perspektivet.
- Strategisk grupp för hållbara transporter, Eskilstuna.
- Cykelsamordnare, cykelgrupp och cykling för alla, Jönköping.
- Omledning av trafiken vid spårvägsprojektet i Lund.

Hållbart resande i ett växande Värmland

Projektet Hållbart resande i ett Växande Värmland har ett övergripande mål om att andelen hållbara persontransporter ska öka i länet. Vidare finns delmålet om en tillväxt av ett rikt närings- och handelsliv samt ökad tillgänglighet och minskad koldioxidutsläpp. Inom flera delprojekt ska strategier, planer och samverkanslösningar tas fram för att integrera ett Mobility Management-arbetsätt, som ska bidra till förändring. Projektet genomförs under åren 2016–2018.

Projektägare och budget

Projektägare är Karlstads kommun och Värmlandstrafiken. Övriga parter som deltar i projektet är: Region Värmland, Landstinget i Värmland, Trafikverket, en majoritet av kommunerna i Värmland, Karlstad innovation Park, Fastighetsägarna, näringslivet och Karlstads universitet.

Den totala budgeten är på 18 miljoner kronor. Projektet finansieras via Tillväxtverket genom den Europeiska regionala utvecklingsfonden med 50 procent. Regionen bistår med 25 procent och övriga parter med de övriga 25 procenten.

Mobility Management som ett arbetsätt

Huvudprojektet har utifrån en övergripande ram varit indelat i tre delprojekt, vilka har arbetat samlat inom koncentrerade områden.

Delprojekt 1- Hållbar samhällsplanering – Mobility Management i tidiga planprocesser

För att integrera Mobility Management tidigt i den fysiska planeringen måste privata och offentliga aktörer förmås att ställa om transportsystemet till hållbara transporter och att öka energieffektiviteten. Det görs genom att ta fram gröna resplaner¹⁶ och att jobba med bostadsplaneringen på ett sätt som bland annat främjar cykling.

Ett exempel på detta kommer från Hammarö kommun, där kommunen i samarbete med fastighetsägaren har tagit fram en grön resplan. I ett första skede gjordes en nulägesinventering som visade att parkeringsutnyttjandet var lågt i stadsdelen och att förutsättningar fanns för energi-

¹⁶ En grön resplan är en plan där byggtreprenörer och fastighetsägare har möjlighet att få minskad krav på antal parkeringsplatser som måste byggas i samband med att nya fastigheter uppförs. Istället förbinder sig fastighetsägaren att arbeta med Mobility Management, bilpooler, cykelpooler osv. Telefonintervju med Labeat Bickaj, Karlstad kommun, 2018-02-06.

effektiva lösningar, där cykeln kunde spela en avgörande roll för resebehovet. Andra viktiga förutsättningar var närhet till kollektivtrafik och täthet till målpunkter och servicefunktioner. Kommunen ansvarade för att knyta ihop cykelvägarna med de nyetablerade bostäderna. Följande åtgärder genomförde fastighetsägaren:

- En cykelpool med bokningsbara cyklar.
- Cykelserviceavtal och cykelservicestation kopplat till fastigheten.
- Uppvärmda, säkra och trygga cykelparkeringar.

En cykelparkeringsmanual har tagits fram till byggherrar när nya bostadsområden planeras.

Delprojekt 2 – Hållbara arbetsresor – att resa hållbart till, från och i arbetet

I detta delprojekt har bland annat en ”cykla till jobbet”-kampanj genomförts. För att kartlägga de anställdas resvanor har en nulägesanalys hos de medverkande företagen genomförts. En annan kampanj är ”Cykelpepp”: att uppmuntra cykelpendlarna genom att dela ut frukostpåsar.

Delprojekt 3 Hållbara handelsresor – att resa hållbart till och från handeln

Inom delprojektet har ett lokalt postföretag - som distribuerar post med cykel - tillsammans med ett handelscentrum i centrala Karlstad samarbetat med hemkörning av julgranar.¹⁷ En annan satsning inom projektet är framtagandet av appen ”Biklio”, som erbjuder cykelprodukter till cyklister.

Vad är det lärande i exemplet?

Det har funnits ett stort intresse att ingå i projektet. Särskilt de mindre kommunerna har, med sina begränsade resurser, haft nytta av det stöd som projektet har kunnat ge. En viktig lärdom är att inte underskatta att projektet behöver gott om tid i inledningsfasen när en gemensam målbild ska tas fram. Särskilt viktigt är att det finns ett politiskt stöd. En annan erfarenhet är att våga pröva idéer och att genomföra dem efter sin egen organisations förutsättningar.

Det behöver finnas en parkeringsnorm som möjliggör en lägre andel parkeringsplatser än brukligt. Bebyggelsestrukturen behöver också en tillräcklig grad av täthet för att målpunkter ska kunna nås med cykel. Något som i detta projekt endast varit aktuellt i Karlstad och Hammarö kommun.

Källa: <http://hallbartresandevärmland.se/> Hämtad 2018-02-18

¹⁷ <http://www.valvetkarlstad.se/kalenius-city-vi-levererar-din-julgran-miljosmar/>

Kattegattleden – Sveriges första cykelled för cykelturism

Kattegattleden är Sveriges första nationella cykelled och invigdes i juni 2015. Cykelleden är 37 mil lång och sträcker sig längs kusten mellan Göteborg och Helsingborg. Ett viktigt syfte med Kattegattleden är att tjäna som tillväxtmotor för besöksnäringen. Region Halland är huvudman. Övriga deltagande parter är samtliga kommuner i Hallands län, Göteborg Stad, Båstads kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Ängelholms kommun samt Region Skåne och Trafikverket. Det togs tidigt fram en avsiktsförklaring mellan samverkansparterna som sedan har legat till grund för ledens utveckling.

Idén om att Sverige behöver ett antal cykelleder av hög internationell klass för att bli en etablerad cykelturistdestination formades 2001. Föreningen ”Bilfria Leder” fann 2004 att Hallandskusten hade bäst förutsättningar i Sverige: bra cykelinfrastruktur och många attraktioner. Föreningen presenterade 2005 en förstudie av Hallands kustled. Kommunerna i nordvästra Skåne visade intresse och efter förslag från Verket för näringslivsutveckling utvidgades projektet (Göteborg-Helsingborg) och döptes om till Kattegattleden. År 2010 utsågs Kattegattleden av regeringen till ett nationellt pilotprojekt och tilldelades 40 miljoner kronor ur den nationella infrastrukturplanen. År 2014 blev leden en godkänd nationell turistcykelled och året därpå invigdes leden i Slottsparken i Halmstad.



Foto: Region Halland

Finansiering

Kattegattleden har bland annat finansierats av den nationella infrastrukturplanen samt från de regionala trafikplanerna för Halland och Skåne. Därutöver har kommunerna utmed leden finansierat 50 procent av kostnaderna. Totalbeloppet för projektet hamnar mellan 160 och 200 miljoner kronor.

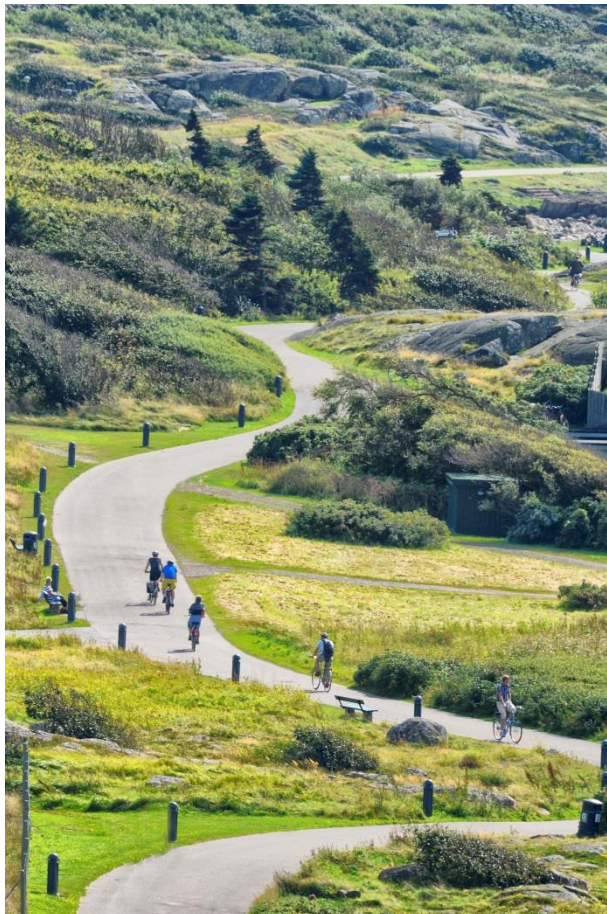


Foto: Region Halland

Hur cykelleden integreras i samhällsplaneringen

Utbyggnad längs statlig väg har skett genom Trafikverkets planeringsprocess. För utbyggnad längs det kommunala vägnätet har i regel detaljplan använts. För att kunna dra leden via vägar med enskilt väghållarskap har avtal tecknats med dess väghållare. Även privata markägare har involverats via avtal. Bitvis går vägen genom naturreservat och då har tillstånd krävts från länsstyrelser och andra myndigheter. För att undvika vissa naturskyddade områden har sträckningen justerats.

För att förankra processen lokalt har det genomförts olika informationsmöten, med besök på årsmöten och träffar med representanter för samfällighetsföreningarna. För projektägarna har det varit viktigt att ge tydlig

information om vad Kattegattleden egentligen innebär. Exempelvis förväntat antal cyklister, att cyklister i regel inte stör utan är tysta eller att leden är till nytta för många och kan ge möjligheter till inkomster längs sträckningen.

Samverkan och kommunikation viktiga delar för att lyckas

Region Halland är nöjd med cykelleden eftersom den är en bra anledning att resa till regionen. Även företagen utmed leden är nöjda och vill satsa vidare på cykelturismen. Det har etablerats samarbete med utländska researrangörer, som tar fram olika cykelpaket för leden.¹⁸

Då Kattegattleden startade som ett pilotprojekt fanns ingen ”mall” för hur processen kring en nationell cykelturistled ser ut. Därmed har roller, ansvar och arbetssätt växt fram efter hand. Kattegattleden har nu blivit en produkt och de gemensamma satsningarna inom infrastruktur och turism har både krävt och genererat samverkan. Att få ihop sträckningen utifrån målbilderna för leden (bilfri, kustnära, upplevelserik) med olika väghållare och markägare har varit en stor utmaning. Inte minst eftersom leden går i ett kustnära läge. Arbetet har sträckt sig över länsgränser, kommungränser och andra administrativa gränser. Även på nationell nivå och mellan olika turismcykelprojekt har det skett samverkan.

Längs med leden har det på vissa ställen varit svårt att komma överens med de olika aktörerna om utbyggnadsplanerna. Detta har gjort att såväl Trafikverkets planeringsprocesser som detaljplaneprocesserna har dragit ut på tiden. I vissa fall har diskussionerna även resulterat i alternativa lösningar som har blivit dyrare än de som först var föreslagna. Ett nytt heltäckande samarbetsavtal kring infrastruktur och destinationsutveckling är på gång att tas fram.

Vad är det lärande i exemplet?

Övriga lärdomar från projektet är att en nationell cykelled ställer större krav på underhåll än en ”vanlig” cykelled. Det gäller dels längden på sträckan, dels att finna bra former och samarbeten för att främja cykelturismen. Det är viktigt att cykelturisterna känner sig nöjda med förhållandena. Det skulle också innebära fördelar om lagstiftningen gav stöd för att kunna ta enskilda vägar i anspråk för cykelväg. De är lågtrafikerade och samutnyttjandet av dem blir ett betydligt billigare alternativ än att bygga nya cykelvägar.

Källa: <https://kattgattleden.se/> Hämtad 2018-02-24

¹⁸ <https://kattgattleden.se/2017/11/boka-ett-fardig-cykelpaket-pa-kattgattleden/>

Ideella krafter bakom cykelled mellan Hillerstorp och Värnamo



Vy från en del av den nyanlagda cykelleden genom Stora Mosse nationalpark
Foto: Alf Ask



Ny vägvisning för cykel. Foto: Anton Lindvall.
Källa: <http://www.hillerstorp.se/bilder-projekt-24316755>

Samhällsföreningen "Hillerstorp" i Gnosjö kommun har varit drivande i bygget av en cykelled mellan samhället och Värnamo. Den nya leden, som är 22 kilometer, gör det möjligt att cykla mellan Hillerstorp och Värnamo utan att behöva cykla längs med den hårt trafikerade väg 151. Ett viktigt mål med projektet har även varit att få till ett säkrare cykelstråk till Stora Mosse nationalpark.

Stora delar av cykelleden går längs med befintliga grusvägar. Men det har också anlagts cirka 1,2 kilometer ny grusväg för cykeltrafik, delvis genom nationalparken. Leden har byggts etappvis där en tillgänglighets-

anpassad etapp stod klar under våren 2016. Resterande del av cykelleden invigdes i maj 2017.

Samverkansparter i projektet

Projektet är ett samarbete mellan Stora Mosse nationalpark samt föreningarna Hillestorp och Stora Mosse. Samhällsföreningen Hillestorp har varit projektägare. Samråd har skett med Värnamo kommun, Gnosjö kommun och Länsstyrelsen i Jönköpings län, som också har bidragit ekonomiskt. Dialog har förts med bland annat markägare och Värnamo fågelklubb.

Positiva effekter av cykelleden

Arbetet med cykelleden har berört ett fåtal markägare. Eftersom Stora Mosses skötselplan nyligen hade reviderats, med tanke på framtida cykling i nationalparken, kunde anläggandet av cykelleden genomföras utan svårigheter. Stora Mosse nationalpark ser positiva effekter av cykelleden, till exempel har nationalparken fått fler besökare. Samtidigt har även andra grupper än cyklister, till exempel personer med funktionsnedsättning, fått en ökad tillgänglighet till området. I nuläget saknas cykelväg mellan Hillestorp och Gnosjö men i underlaget till Cykelplan Region Jönköping finns den med som en möjlig utbyggnad.

Vad är det lärande i exemplet?

En viktig lärdom är att tidigt identifiera alla intressenter för att kunna föra tidig dialog. Projektet hade bra inledande kontakt med markägare samt nationalparken. Värnamo fågelklubb var inledningsvis inte informerade och kom då med invändningar eftersom de tyckte att cykelleden skulle störa matning av örnar. Problemet kunde dock lösas med bättre kommunikation.

Ett bra och nära samarbete med kommunerna och andra myndigheter som Länsstyrelsen och Trafikverket är också viktigt för att lyckas med liknande projekt. Det pågår fortfarande en dialog med Trafikverket om en sträcka där cykelleden passerar väg 151. Stora Mosse nationalpark beskriver processen som utdragen.

Den offentliga medfinansieringen har varit viktig för att kunna genomföra projektet. Flera av parterna framhåller dock det stora ideella engagemanget som en avgörande faktor. I det här exemplet har det ideella engagemanget varit en avgörande faktor att en fungerande led finns idag. I den här typen av typen av lägen är det kanske inte fullt lika viktigt alla krav enligt handböcker ska uppfyllas. Skulle alla förutsättningar på krav på beläggning, belysning med mera har följts skulle kanske leden inte ha blivit av. Troligtvis är detta under dygnets ljusa timmar och under tids-

perioden april – oktober. Det är dock viktigt att ha en långsiktig plan med förbättringsåtgärder.

Samtrafiken lyfter cykel i hela resan perspektivet

Cykel och Kollektivtrafik är ett branschutvecklingsprojekt initierat av Samtrafiken. Samtrafiken är ett samarbete mellan 60 av Sveriges trafikföretag och samarbetspartners. Tillsammans arbetar de för att göra det kollektiva resandet enklare, tillgängligare och mer pålitligt. Ambitionen med projektet har varit att föra upp cykel och kollektivtrafik på den gemensamma agendan. Samtrafiken ser cykeln som en viktig pusselbit i hela resan-perspektivet – att kunna resa från start till mål med delade resurser.

Genom att Samtrafikens ägarbolag och övriga intressenter tillsammans identifierar, tillämpar och utvärderar goda exempel och lösningar för att bättre integrera cykeln som en del av kollektivtrafikresan hoppas projektet åstadkomma ökad kundnytta.



Foto: Presentation och deltagare vid seminarium för att möjliggöra nätverkande och kunskapsutbyte (Foto: samtrafiken.se)

Projektet har involverat ett flertal representanter regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikhuvudmän i Sverige. Samverkan har skett genom kartläggningsarbete samt kunskaps och erfarenhetspridning på seminarium under våren 2017. Arbetet är en förstudie och är ett första steg mot visionen att på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla kundvänliga och långsiktigt hållbara lösningar utifrån ett Hela resan-perspektiv.

Integration i samhällsplaneringen

Cykel och kollektivtrafik har som branschutvecklingsprojekt lyft fram och belyst cyklistens alla behov för att skapa en integrerad del av kollektivtrafikresan. För trafikföretagen har den stora frågan varit hur till exempel fordon bör anpassas efter resenärer som önskar att ta med sig sin cykel ombord. Men också att det finns kompletterande lösningar för resenärer som främjar flexibiliteten med attraktiva cykelparkeringsmöjligheter och hyrcykelsystem vid stationer, hållplatser och resecentrum.

Vad är det lärande i exemplet?

För att öka cykelns attraktionskraft behöver flera krafter arbeta tillsammans i samhällsplaneringen. I det här branschutvecklingsprojektet kommer initiativet från kollektivtrafikbranschen och utförarna, vilket kan tillföra nya infallsvinklar i planeringen. Samtrafiken har identifierat att branschen bör ta en aktiv roll för att kunna följa med i utvecklingen av cykelns roll i kollektivtrafiken. I resultatet av arbetet pekar branschen på att det i dagsläget inte finns en aktör som driver frågan om cykel och kollektivtrafik på en övergripande nivå. Istället hanteras frågan olika i landets regioner vilket riskerar att försvåra för såväl trafikföretagen och resenärerna. För att bättre kunna planera för cykel och kollektivtrafik behövs samarbete och samordning mellan trafikföretag, markägare, fastighetsägare och infrastrukturhållare. Trafikföretagen behöver vara en tidig samtalspart i samhällsplaneringen.

Specifikt de lösningar som branschen ser behov av är attraktiva parkeringar för cyklister, låne- och hyrcykelsystem, möjligheten att ta med sig cykel på tåget eller bussen.

Källor:

Läs mer i förstudien: Cykel och kollektivtrafik. Ett branschutvecklingsprojekt våren 2017

https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2017/05/Cykel-och-kollektivtrafik_f%C3%B6rstudierapport_2017-05.pdf

https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2017/05/Cykel-och-kollektivtrafik_f%C3%B6rstudierapport_2017-05.pdf Hämtad

2018-02-24

Strategisk grupp för hållbara transporter, Eskilstuna

Stadsbyggnadsförvaltningen i Eskilstuna kommun är organiserad med sex olika verksamhetsavdelningar: Plan-; Trafik-, Bygglövs-;/Gatu-; Projekt/GIS-; samt Park- och naturavdelningen. På Stadsbyggnadsförvaltningen finns cirka 200 anställda. Nuvarande organisation har funnits sedan 2016.



Inom Stadsbyggnadsförvaltningen har det tidigare funnits olika internt övergripande forum för att diskutera trafikfrågor: cykelgruppen, trafikforum, trafikgruppen och trafikregleringsgrupp samt enskilda grupper på varje avdelning. Av dem finns bara trafikregleringsgruppen kvar, som har ett samarbete med polisen. Trots att dessa grupper har funnits har det saknats ett funktionellt forum för att diskutera:

- Uppföljning av trafikplan, klimatplan och cykelplan.
- Strategiska diskussioner och inriktningar som påverkar kommunens möjligheter att nå färdmedelsfördelningsmålen.

- Övergripande diskussioner inför ledningsgruppsmöten och nämndbeslut kring satsningar i kommande årsplan.

Med anledning av detta såg Stadsbyggnadsförvaltningen ett behov av att inrätta en strategisk grupp för hållbara transporter.

Gruppens funktion och mötesstruktur

Stadsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp beslutade 2017 att inrätta den strategiska gruppen för hållbara transporter. Den har som funktion att följa upp och verka för att de åtgärder som finns framtagna i trafikrelaterade styrdokument och årsplanen blir genomförda. Andra uppgifter för gruppen är att följa upp och föreslå åtgärder utifrån revisioner och revideringar av relevanta handlingsplaner och att planera för ansökningar om externa medel som kan stärka arbetet med hållbara resor i Eskilstuna. Den ska också vara en garanti för att de strategiska frågorna kring hållbara transporter inte försvinner i det löpande arbetet. I arbetet prioriteras färdmedlen utifrån trafikplan och övriga styrande dokument.

Följande mötespunkter diskuteras årligen på mötena:

- Diskussioner inför satsningar i kommande årsplaner inklusive investeringsbudgeten.
- Diskussioner inför årets vintersäsong.
- Genomgång av aktuell externfinansiering och utlysningar som förvaltningen bör undersöka närmare inom området hållbara transporter.
- Uppföljning av trafikplan, klimatplan, kollektivtrafikplan och cykelplan.
- Diskussioner om hur färdmedelsfördelningsmålen nås.

Antalet möten är till stor del behovsstyrt men gruppen ska minst träffas fyra gånger per år. Mötena är två till tre timmar långa och protokollförs.

Gruppens sammansättning

Gruppens huvudrepresentanter består av representanter inom Stadsbyggnadsförvaltningen:

- Trafikplanerare.
- Mobilitetsgruppen.
- Trafikingenjör.
- Representant från kommunledningskontoret.
- Verksamhetschef eller driftsingenjör drift-/gatuunderhåll.

- Projektör eller projekteringsledare.
- Representant från utvecklingsenheten.

Vid behov och utifrån ämnesområde för aktuell träff deltar även representant för:

- Kollektivtrafikgruppen.
- Verksamhetschef Stadsmiljö.
- Arbetsledare för parkeringsvakterna.
- Mark och exploatering.

Vid särskilda frågor bjuds även andra berörda personer in.

Gruppens ansvarsfördelning

Gruppen har mandat att föreslå nödvändiga principiella åtgärder som behövs för att uppnå färdmedelsfördelningsmålen. Gruppen ska också årligen utifrån trafikmål och färdmedelsfördelningsmålet ta fram förslag på de viktigaste trafikinvesteringarna i investeringsbudgeten.

Samtliga representanter har ansvar för att omvärldsspana, ta in nya idéer och lyfta fram nya metoder utifrån ny forskning. De bör också delta på minst en konferens med fokus på hållbara transporter per år som omvärldsbevakning inom sitt område. Alla representanter tar sitt ansvar för att föra in aktuella frågor och frågeställningar på dagordningen. Sekreterarskapet alterneras mellan representanterna.

Planavdelningen har det övergripande ansvaret för att ta fram och följa upp strategiska planer inom transportområdet och är därför också sammankallande för gruppen.

Vad är det lärande i exemplet?

Genom att inrätta en särskild strategisk grupp för hållbara transporter, där olika planeringsfrågor för trafik och bebyggelse tas upp för beredning, kan Eskilstuna kommun i ett tidigt skede säkra att cykling integreras i samhällsplaneringen, men också att frågor om drift och underhåll kontinuerligt finns med i diskussionerna. Genom hur Stadsbyggnadsförvaltningen är organiserad underlättas samverkan mellan avdelningarna och det blir också lättare att identifiera sig i varandras ansvarsområden, något som både trafik- som bebyggelseplaneringen kan ha nytta av i det fortsatta arbetet. Gruppen skulle med fördel kunna utökas med ytterligare kompetens från detalj- och översiktsplaneringen för att få en bättre balans mellan trafik- och bebyggelseplanering.

Cykelsamordnare, cykelgrupp och cykling för alla i Jönköping

I Jönköping har cykeln en tydlig plats i översiktsplanen, och kommunen arbetar genom sin cykelsamordnare och interna cykelgrupp för att ställningen ska bli ännu starkare. Det finns även starka krafter i de engagerade medborgarna. Kommunens cykelstrategi präglas av jämställdhet och möjligheten till cykling för alla.

Cykelsamordnare och cykelgrupp

Jönköping har sett värdet av att ha en cykelsamordnare med det yttersta ansvaret för cykling i kommunen. Cykelsamordnaren ser till att cykelfrågor samordnas mellan olika förvaltningar och är kontaktperson för Trafikverket, kommuninvånarna, cykelorganisationer och andra aktörer. Tanken med att utse en cykelsamordnare är att lyfta cykelfrågorna och att ge dem en tyngre roll.

En av cykelsamordnarens arbetsuppgifter är att hålla samman en intern cykelgrupp som utgörs av representanter från underhåll, parkförvaltningen, bygglov, plan, kultur och fritid. Gruppen har funnits i många år. Jönköpings kommun har även liknande grupper inom andra arbetsområden. Även om personer i cykelgruppen byts ut, och att gruppen emellanåt blir lite passiv, är cykelsamordnarens erfarenhet att det är väldigt givande med gruppen eftersom frågor kan behandlas allt eftersom de dyker upp. Gruppen, som träffas 3–4 gånger om året, har ingen specifik agenda och för inte protokoll.

Det är även cykelsamordnarens uppdrag att bevaka och lyfta fram cykeln i såväl alla planer som i genomförandet. På detta sätt kommer cykeln med på ett bra sätt i planeringen. Cykeln är alltid på agendan i kommunen och en självklar del i planeringsprocessen. Medvetenheten är hög då planarkitekterna arbetar utifrån att det är en viktig fråga. De senaste åren har det till exempel byggts mycket i industriområden och där har cykeln varit med från början av planprocessen.

Drivkraftiga medborgare

I Jönköping finns många cykelentusiaster och genom dessa har en stark lobbyverksamhet vuxit fram. Flertalet är anslutna till Cykelfrämjandet och hjälper till att lyfta cykeln i samhällsplaneringen. Det började med att engagerade cyklister undrade hur de skulle kunna ha lika stor påverkan som till exempel handikapporganisationer. De fick då tips om att de

behövde organisera sig, varpå de skapade en lokal infrastrukturgrupp inom Cykelfrämjandet. Denna har fått stor inverkan i debatten.

Cykelfrämjandet har även anlitats för att komma med förslag på en utökning av de vägvisningsskyltade cykelvägarna i kommunen. När projektet är avslutat kommer andelen skyltad cykelväg nästan ha fördubblats, till cirka 30 procent av kommunens totala längd cykelväg.

Jämställdhet och cykling för alla

Jönköpings kommun är med i Sveriges Kommuner och Landstings pilotprojekt ”Modellkommuner för jämställdhet”, där kommunens cykelprogram utpekades som ett projekt. Meningen var att de jämställdhetspolitiska delmålen skulle genomsyra resultat och process.

Jönköpings arbete med jämställdhetsintegrering, togs med som en faktor i upphandlingen av konsulttjänster för cykelprogrammet. Arbetsgrupperna som bildades bestod också av ungefär lika många kvinnor som män. I arbetet tittade de sedan på hur folk reser och vilka som reser. De tittade inte bara på, utan även ålder beaktades, och extra hänsyn gavs till grupper som barn och äldre. Enligt cykelsamordnaren var fokus ”Cykling för alla” snarare än jämställdhet.

En bakgrundsanalys togs fram kring hur kvinnor och män cyklar i staden och hur de upplever trygghet och säkerhet. Detta gav nya kunskaper om att män och kvinnor använder cykeln på olika sätt. Kvinnor känner sig exempelvis oftare otrygga i det offentliga rummet, särskilt i mörker. Möjligheterna att ta sig med cykel till olika aktiviteter skiljer sig dessutom åt. Kvinnors och mäns syften med resor är också olika. Jönköpings kommun konstaterade bland annat att de behövde definiera viktiga målpunkter för alla. Inte bara arbetsplatser utan till exempel skolor, matbutiker, platser för fritidsaktiviteter, parker och andra samlingsplatser.

Vid samrådet för cykelprogrammet valde kommunen att ”tänka omvänt”. Istället för att kalla invånarna till samråd, åkte de ut för att möta dem direkt. Oannonserade besök genomfördes på platser med olika typer av invånare. Mötena hölls på Jönköping Universitet, Rosenlundsskolans högstadium, Stadsbiblioteket Jönköping, Vissmålens ridklubb och på Öxnehaga bibliotek i samband med ett språkcafé för nyanlända. Målet var att så många invånare som möjligt skulle ges tillfälle att ge sina synpunkter, oberoende av bakgrund, kön, inkomst eller ålder. Även politiker och förvaltningar i kommunen och andra intressenter, till exempel organisationer och föreningar, fick chansen att tycka till.

Både samrådsmötena och samråd via andra kanaler, som internet, gav två olika möjligheter att ge synpunkter. Dels kunde invånare lämna traditionella yttranden på själva cykelprogrammet och dess innehåll, dels kunde de svara på en enkät med fyra öppna frågor.

*Vad tycker du är viktigt för att det ska kännas tryggt och säkert att cykla?
Vad tycker du är viktigt för att du ska kunna cykla till dina målpunkter snabbt och lätt?*

Vad är viktigt för dig när det gäller standarden på cykelvägarna?

Vad skulle få dig att cykla mer?

Kommunen ställde samma frågor i alla sammanhang och fick en jämn könsfördelning på respondenterna. En av vinsterna med arbetet är att kommunen nådde ut till ett brett åldersspann, även om det var snävtare på nätet. Cykelsamordnaren berättar att kommunen tyckte projektet kändes tungt när de skulle börja, innan de visste hur de skulle lägga upp arbetet. Men i efterhand tycker de inte att det var svårare än ett traditionellt arbete och de kommer arbeta mer utifrån samrådsprocessen i planskedet.

Vad är det lärande i exemplet?

Exemplet från Jönköping kan lära hur olika former av samarbeten och dialoger, såväl över förvaltningsgränser som med organisationer och medborgare, kan ge nya perspektiv och innovativa arbetssätt. Exemplet visar också hur jämställdhets- och jämlikhetsaspekterna kan hanteras i cykelplaneringen.

Källa:

Jönköpings cykelprogram:

<https://www.jonkoping.se/trafikinfrastuktur/cyklingochcykelvagar/cykelprogram.4.1728713f155592fcd5b2553b.html> Hämtad 2018-02-24

Omledning av trafiken vid spårvägsprojektet i Lund

Under byggnationer och exploateringar är det vanligt att cykelbanor tas i anspråk för fordon, material och dylikt. I spårvägsbygget mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS har kommunen däremot tagit tydlig ställning om att kollektiv-, gång- och cykeltrafik ska prioriteras. Kommunen arbetar även med mobilitetsåtgärder under byggperioden, vilket syftar till att resandet med andra färdmedel än bil ska öka.

Spårvägsprojektet

Lunds nya spårväg är en del av kommunens satsning för ökad kollektivtrafikanvändning i ett av stadens mest trafikerade stråk. Projektet omfattar 5,5 kilometer dubbelspår i stadsmiljö, nio hållplatser, en ny bro under E22 och trafikanordningar. Spårvägsprojektet inleddes i mars 2017 och spårvägen skall vara klart för testkörning den 31 december 2018.

Mobility Management och täta trafikomledningsmöten i byggskedet

Redan tidigt i spårvägsprojektet var det tydligt uttalat att kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras. Det innebär att många vägar är avstängda för allmän biltrafik. Bussar, cyklisterna och fotgängare ska kunna komma förbi arbetena. Kommunen uppmanar alla trafikanter i Lund att välja hållbara transportalternativ och erbjuder bland annat elcyklar för utlåning, och möjlighet att prova på kollektivtrafik. Kommunen vill underlätta för resenärerna, och skapa en god upplevelse trots byggarbetena.

Spårvägsutbyggnaden är en samverkansentreprenad mellan beställaren Lunds kommun och upphandlat byggföretag. De har bildat en gemensam genomförandeorganisation. Allt ska göras i samförstånd och det hålls täta "trafikomledningsmöten", där flera parter deltar. Exempelvis deltar utöver representanter från byggföretaget och kommunen även Skånetrafiken och räddningstjänsten.

Trafiken kan komma att ledas om snabbt: någon som cyklar en sträcka en morgon kan ibland få cykla en annan på eftermiddagen. Lunds kommun förklarar att det blir mycket viktigt med skyltning och vägvisning. Det gäller att justera allt eftersom bygget fortskrider. Kommunen berättar att en stor utmaning är tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, som kan få det svårt när trafiken ständigt leds om.

Arbetet innebär även att byggföretaget måste vara noga med att hålla gång- och cykelvägar öppna, och inte blockera med sina lastbilar till

exempel. Byggföretagets projektchef är därför ute och inspekterar byggområdena nästan dagligen. Företaget har även egna cyklar som de till exempel använder för transport av mindre verktyg.



Foto: Boverket



Foto: Boverket



Tillfällig omledning av trafiken i Lund kan se olika ut från dag till dag och klockslag till klockslag. Staden försöker arbeta dynamiskt med omskyltning, för att underlätta så mycket som möjligt för gångare och cyklister. Flera stora vägar i Lund är helt avstängda för biltrafik under arbetet med spårvagnsbygget. Foto: Boverket

Vad är det lärande i exemplet?

Det lärande är det dynamiska arbetssättet med hög samverkan samt vikten av att prioritera gång-cykel och kollektivtrafik, samt att tänka mobility Management i byggfasen, för att gående och cyklister ska få en mer positiv bild och ha god framkomlighet under byggtiden.

Kommunen berättade att det pågår många projekt i staden samtidigt och att invånarna i Lund generellt är trötta på grävarbeten. Det händer att de tar saken i egna händer och öppnar upp avstängda vägar. Men när det gäller spårvägsbygget har inte invånarna klagat så mycket, eller brutit igenom avspärningarna. Det beror möjligen på att stor vikt har lagts på att de ska ha gena och bra vägar att färdas på.

Åtgärder och verktyg

Det finns redan nu många kända metoder för hur intresset för cykling kan öka. Utmaningen med dessa metoder och arbetsätt är att fånga upp de personer som vanligtvis inte cyklar – av tradition eller kulturell bakgrund. Inom Mobility Mangagemet är det vanligt med cykelkampanjer som förutsätter ett samarbete med flera parter och bygger på cyklisternas intresse att vilja förändra sitt beteende både under kampanjen men även efter avslutat projekt. Trenden visar att antalet barn och unga som cyklar minskar. För att motverka ett sådant beteende krävs särskilda insatser i form av kampanjer och utbildningsinsatser. För att få till fungerande miljöer för cyklister och cykeltrafik är kommunikation och samarbete med fastighetsägare av vikt.

Nedan följer exempel på några metoder:

- Hannover känner lust för cykel.
- PASTA-projektet med hälsokonsekvensverktyget HEAT.
- Genusanalys av Lunds cykelarbete utifrån 3 H-modellen.
- Metod för att fånga upp fler grupper av cyklister, Pedalista.
- Cykelparkeringsguider vid fastighetsbyggnation och förvaltning av fastigheter, Göteborg.
- Säkrare skolvägar, Kalmar.
- Säkra skolvägar och fysiska åtgärder i Sollentuna kommun.
- Att öva med cykel kan göras roligt.

Hannover känner lust för cykel

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.

Staden Hannover har cirka 520 000 invånare och omfattar en yta på cirka 200 km². Hannover är huvudort i delstaten Niedersachsen i Tyskland. Niedersachsen är till ytan den näst största av de tyska delstaterna och belägen i landets nordvästra hörn. Niedersachsen är också en betydelsefull region för den tyska bilindustrin. Delstaten är även känd för sin cykelturism.

Cykelarbetet i Hannover

Delstaten Niedersachsens ansvarar främst för stöd och lagstiftning. Hannover stad, det vill säga kommunen, ansvarar för samhällsplanering och cykelfrågor. I Hannover stad finns en projektkoordinator som samordnar cykelfrågor tillsammans med flera andra tjänstemän. De arbetar som stödfunktion till planerare och andra. Projektkoordinatorn menar att staden har blivit tvungen att ta sig an cykelfrågorna för att det finns en efterfrågan inom området. Det ska vara bekvämt och säkert att cykla, men också att information och kommunikation är viktigt för att främja cykling.

Cykelstrategi som en fördjupning av mobilitetsstrategin

Hannover har två dokument som är särskilt relevanta för cykelplaneringen, som arbetades 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 i cykelolyckor).
- 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 (med max hastighet 30 km/h och cyklister får ej köras om).
- Gatstensprogram (arbetar med markbeläggning för orientering och komfort).
- Cykelparkeringar, det byggs 1000 per år i staden.
- Byggprojekt infrastruktur.
- Cykelräknare.
- Komfort – exempelvis väntplatser och pumpstationer.

Hannover stad för en löpande intern diskussion 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.

Staden 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 påverkanskampanjer och beteendeförändring, något som de nu satsar på.

Lust auf fahrrad i Hannover

Lust auf fahrrad (ungefär lust på cykel) är en kampanj som startade 2016. 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 dessa olika aktörer och hade ett brett utbud av aktiviteter, produkter och uttryck. Alla med samma budskap: Det är härligt att cykla! Kampanjen fungerar idag som ett paraply för de olika aktörerna och har blivit en sorts mötesplats, ”en samlingsplats för cykling”.

Stadens projektkoordinator menar att det är viktigt att uttrycka känslor för att nå dem som inte redan cyklar. För att ge förutsättningar till beteendeförändringar måste du tilltala såväl personens hjärta som hjärna. Därför har staden anordnat tillställningar och aktiviteter som lyfter det positiva med cykling. De har till exempel även tagit fram enklare produkter såsom tygväskor, reklamknappar och reflexer, och anordnar årligen ”Velo Nights”, när endast cyklar är tillåtna att trafikera vissa gator under kvällen. De söker aktivt sökt upp människor som inte cyklar, till exempel

vid idrottsarenor i samband med fotbollsmatcher dit många tar bilen för att sprida budskap om cykling.

Staden har även tagit fram en lustfylld musikfilm för kampanjen, se <https://www.youtube.com/watch?v=VGigR49X5zA&t=23s>. Hämtad 2018-02-26.

Vad är det lärande i exemplet?

Hannover har på kort tid arbetat strategiskt och systematiskt med att utveckla cyklingen i en region där bilindustrin har stort inflytande. Till skillnad från Freiburg och Münster, där cyklingen länge har varit självklar och det finns stora universitet och ett medvetet hållbarhetsarbete, så har cyklingen vuxit underifrån och Hannover har antagit en strategi för att möta det behovet. Men för att övertyga icke-cyklister och minska andelen bilism behövs mer än infrastruktur och parkering.

Hannovers arbete med Lust auf fahrrad visar att det inte behöver vara så invecklat att arbeta med beteendeförändring, och att det kan bidra till andra fördelar, till exempel ett ökat samarbete mellan olika aktörer och förvaltningar.



Hannover är certifierad som en cykelvänlig kommun. Certifieringen görs av föreningen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen, AGFK Niedersachsen. Tidigare tilldelades certifikatet av delstaten. Foto: Boverket



Tim Gerstenberger och Boverkets representanter vid en av stadens cykelräknare, som de köpt in av prispengarna från en av sina utmärkelser som cykelvänlig kommun. Foto:Boverket



Laddstation och parkeringsplats för cykel. Foto: Boverket



Bilder från cykeltur i Hannover. Foto: Boverket



Foto: Boverket



Foto: Boverket



Hannover arbetar mycket med att synliggöra och tydliggöra både för cyklister och bilister var cykeln är tillåten. Foton Boverket.

PASTA-projektet med hälsokonsekvensverktyget HEAT

Vad är PASTA-projektet?

PASTA-projektet (Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches) är ett forskningsprojekt som har pågått under åren 2013-2017. Projektet syftar till att främja aktiv mobilitet i våra städer. Med aktiv mobilitet menas i detta sammanhang gång och cykling, både som eget transportsätt och i kombination med kollektivtrafik.

Projektet har finansierats av det sjunde ramprogrammet för Europeiska unionen samt Trafikverket. Forskningsprojektet har utförts av ett internationellt konsortium, där bland annat Världshälsoorganisationen (WHO) har ingått.

Studier har gjorts i sju europeiska städer, där Örebro var en av sju. Övriga städer var Antwerpen, Barcelona, London, Rom, Wien och Zürich. Från Sverige har Trivector ansvarat för genomförandet av den svenska delstudien. Huvudsyftet med projektet har varit att undersöka vilka förutsättningar gång, cykel och kollektivt resande har för främjandet av fysisk aktivitet.

Genom enkäter har 14 000 deltagare i de sju städerna fått svara på hur de förflyttar sig i vardagen, vilket färdmedel de använder sig av och hur mycket tid de lägger på transporter. Deltagarna har också fått uppge sin vikt, längd och svara på frågor om vad de tycker om att gå och cykla. De fick också svara på frågor om eventuella trafikincidenter som de har varit med om den senaste tiden.

Resultatet visade bland annat att de personer som använder bil som sitt huvudsakliga färdmedel väger i genomsnitt fyra kilo mer än de som använder cykel som sitt huvudsakliga färdmedel. Fysisk aktivitet från gång, cykel samt förflyttningar till och från kollektivtrafik ger en kraftigt positiv folkhälsoeffekt.

Inom projektet har också en handboken Handbook of good practice case studies for promotion of walking and cycling tagits fram. Den innehåller goda exempel från Danmark, Frankrike, Storbritannien och Sverige för att främja gång och cykling.

Health Economic Assessment Tool (HEAT) - Verktyg för kvantifiera hälsoeffekter

Under ledning av WHO har en tvärvetenskaplig expertgrupp utvecklat HEAT: ett verktyg för ekonomiska bedömningar av hälsoeffekterna från gång och cykling. Verktøget har inom PASTA-projektet vidareutvecklats till att även inkludera hälsoeffekter av luftföroreningar och trafikolyckor. HEAT-verktøget är utformat så att användare utan expertis i konsekvensbedömning kan genomföra ekonomiska bedömningar av hälsoeffekterna av promenader eller cykling. Verktøget kan vara användbart för myndigheter, privata institutioner med flera som vill utvärdera åtgärder för aktiv mobilitet.

Onlineverktyg översätter effekterna av aktiva mobilitetsåtgärder i en kvantitativ bevisbaserad utvärdering. Verktøget kan användas i ett antal olika situationer, till exempel när nya cykel- eller gångvägar ska tas fram eller i samband med hälsokonsekvensbedömningar, men också för utvärderingar.

Verktøget har redan tillämpats i flera länder. Verktøget är tillgängligt via webben:

Källor:

Information om PASTA-projektet här: <http://www.pastaproject.eu/home/> Hämtad 2018-02-24.

Verktøget HEAT: <http://pastaproject.eu/heat-tool/> Hämtad 2018-02-24.

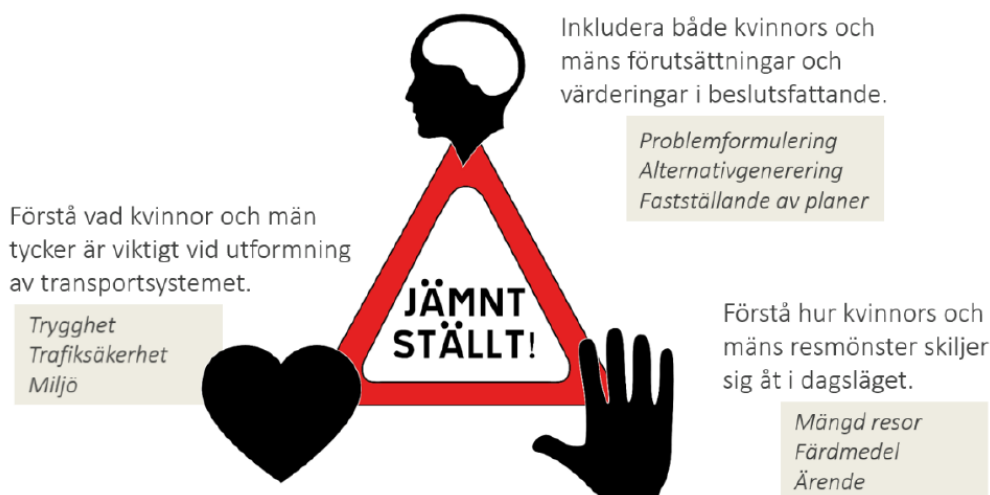
Handbok. http://www.pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/2017-PASTA-Project_Handbook_WEB_02.pdf Hämtad 2018-02-24.

Genusanalys av Lunds cykelarbete utifrån 3 H-modellen

Tekniska förvaltningen i Lunds kommun fick i uppdrag av Tekniska nämnden att genomföra en genusanalys av sitt förslag till inriktning för utveckling av infrastrukturen för cykel.

Genusanalysen

Analysen utgick från *3H-modellen*, som är en struktur och ett ”tankeredskap” för att medvetandegöra hur olika grupper (kvinnor och män i det här fallet) förutsättningar, värderingar och prioriteringar beaktas i trafik- och stadsplanering. Det innebär att resonera om hur kvinnor/män reser (handen) vad kvinnor/män tycker är viktigt vid utformning av transportsystemet (hjärtat) och hur vi inkluderar kvinnors/mäns förutsättningar och värderingar i beslutsfattande (hjärnan).



Figur: 3H-modellen är en ”tankestruktur” utvecklad av Trivector för att medvetandegöra hur kvinnors och mäns förutsättningar, värderingar och prioriteringar beaktas i trafik- och stadsplanering.

Kvinnor och mäns resvanor och målpunkter

Cykelvägnätet analyserades i förhållande till målpunkter relevanta för kvinnor/män och områden med många kvinnliga/manliga arbetstagare i Lund. Genom analysen gick det att utläsa hur betydelsefull varje saknad länk var för kvinnor respektive män.

Målpunkter som har betraktats som särskilt betydelsefulla för kvinnor utifrån analysen var skolor, handelsområden och större matbutiker. För männen var de viktigaste målpunkterna arbete, skola samt

motion/föreningsliv. Målpunkterna tillsammans med data om dagbefolkningens densitet och andel kvinnor i olika arbetsplatsområden har jämförts med saknade länkar i cykelvägnätet i Lunds kommun. På så vis har slutsatser kring vilka länkar som är betydelsefulla för kvinnor respektive män kunnat dras.

Kvinnors och mäns värderingar kring cykel

Trygghet värderas som viktigare av kvinnor än av män, vilket hänger samman med gruppernas olika sårbarhet, rädsla för att utsättas för brott (särskilt sexualbrott).

Genom trygghetsbedömningar i Lund konstaterades att 32 av de 71 saknade länkarna (45 procent) i cykelvägnätet i Lunds kommun har stor trygghetspotential. En satsning på dessa 32 länkar har en stor potential att bidra till trygghet och därmed till kvinnors mobilitet.

En grundläggande aspekt i en analys utifrån ett jämställdhetsperspektiv är hur kvinnor och män har varit delaktiga i de beslutsprocesser som har resulterat i förslaget på inriktning för utveckling av cykelinfrastrukturen. Dels i framtagningen av förslaget och i genomförandet av prioriteringen, dels i de beslutsprocesser som har genomgått förslaget.

Resultat från analysen

Resultaten från analysen visade att det fanns flera cykelsatsningar som inte pekats ut som prioriterade, men som har potential att särskilt gynna kvinnors cyklande. Likaså fanns det satsningar som angavs som prioriterade, men som har en relativt liten jämställdhetspotential. Resultatet av analysen medförde att kommunen justerade prioriteringsordningen för cykelåtgärder.

Vad är det lärande i exemplet?

För att kunna nå ett jämställt transportsystem är det viktigt att ha en helhetssyn på hur satsningar på transportinfrastruktur fördelar sig utifrån kvinnliga och manliga resvanor och målpunkter samt värderingar så att inte en grupp systematiskt missgynnas eller gynnas.

I den fysiska planeringen är det viktigt att vara medveten om de skillnader som faktiskt finns mellan kvinnors och mäns värderingar kopplat till trafikmiljön och cykling. Planerare kan genom utformning och reglering av trafikmiljöer påverka människors upplevelse och användning av trafikmiljöer, både genom trafiksäkerhet och på den upplevda tryggheten.

Metod för att fånga upp fler grupper av cyklister

Cykeln är ett viktigt verktyg för att öka individers frihet och tillgängliggöra staden för fler människor, i synnerhet kvinnor och personer som bor i områden med socio-ekonomiska utmaningar. Svårigheten är nå ut till och planera för dessa med de metoder som hittills varit vanliga eftersom cykling och cykelplanering fortsatt domineras av de som utgör en majoritet. För att öka cyklingen och nå nya grupper behöver ”icke-cyklistens” perspektiv förstås.

Pedalista är ett initiativ för att tillgängliggöra cykling – och därmed staden – för alla, med fokus på grupper som vanligtvis inte cyklar. Pedalista har utvecklat en metod baserad på ett normkritiskt angreppssätt där jämlikhets- och mångfaldsperspektiv står i centrum. Den är användbar för kommuner, företag och organisationer som på olika sätt arbetar med cykling och lokal utveckling.

Metoden går ut på att främja jämlikhet och mångfald i cykling genom tre faser, vilka ofta genomförs parallellt:

- Analys av hinder, behov och drivkrafter hos olika målgrupper.
- Utveckling av relevanta lösningar tillsammans med berörda målgrupper och aktörer.
- Genomförande av cykelfrämjande åtgärder.

Det finns många parametrar som definierar en ”grupp”. Är du man eller kvinna? Gammal eller ung? Rik eller fattig? Svenskfödd eller person med utländsk härkomst? Innerstadsbo eller ytterstadsbo? Arbetar du, studerar du, är du arbetslös eller pensionär? Genom arbetssätt där olika gruppers olika behov tydliggörs, och riktade insatser görs för att möta de hinder som upplevs av olika grupper, kan framgång nås.

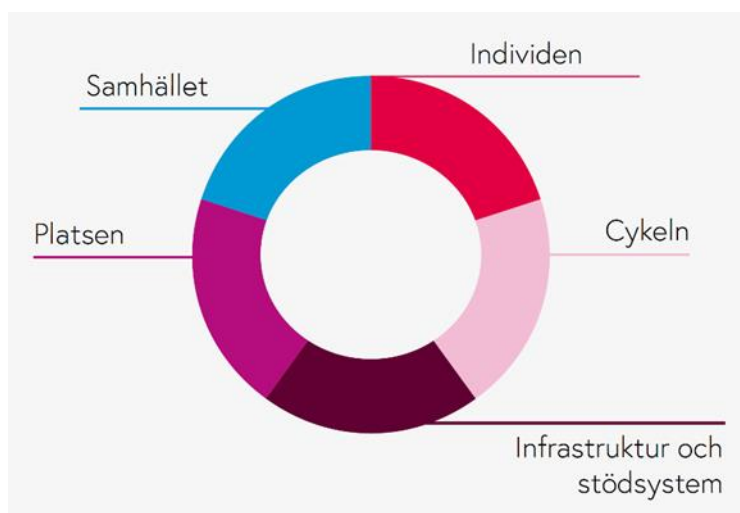
Trafikräkningar och resevaneundersökningar kan vara ett bra sätt att förstå de som redan rör sig på cykelvägen, men det räcker inte för att förstå alla grupper.

Hinder och drivkrafter för att cykla

En individs vilja att cykla styrs av de behov, drivkrafter och hinder som upplevs. Pedalista utforskar genom metoden hinder som upplevs inom fem områden:

- *Individen*. Till exempel förmåga, attityder och ekonomi.
- *Samhället*. Till exempel normer och trygghet.
- *Infrastruktur och stödsystem*. Till exempel cykelvägar, belysning, parkering/förvaring, navigerbarhet och säkerhet.
- *Cykeln och dess funktioner*. Till exempel funktionalitet och design, utbud och tillgänglighet, service och reparation och pris.
- *Platsen*. Till exempel klimat, avstånd, topografi och målpunkter.

De drivkrafter som påverkar benägenheten att cykla är främst att spara tid, spara pengar, att det är praktiskt, att det ger positiva hälsoeffekter, är socialt, är kul, att det förknippas med en positiv image eller med miljömedvetenhet.



Källa: Living Cities

Verktygslåda för analys och innovation

Pedalista har sedan 2014 testat olika verktyg för att analysera vad som påverkar individers val av transportmedel och vilka drivkrafter och hinder som upplevs kopplat till cykling. Resultatet är en verktygslåda med ett antal analys- och innovationsmetoder. Bland dessa finns:

- *Street Surveys*. Enkäter med personer som bor eller rör sig i området. Metoden bygger på en direktkontakt med svarspersonerna och är ett sätt att få en första inblick i villkor, förutsättningar och attityder kring cykling. Av vikt här är att Street Surveys även fokuserar på människor som inte cyklar.
- *Platsanalys*. Platsen analyseras utifrån geografi, målpunkter, infrastruktur, bebyggelse och stödsystem för cykling.

- *Bike Talks* är djupintervjuer med respondenter från utvalda målgrupper i syfte att kartlägga målgruppens transportvanor, synen på cykling samt att undersöka målgruppens hinder och behov kopplat till mobilitet och cykling
- *Aktörsdialog* kartlägger och engagerar aktörer och pågående initiativ som på olika sätt är relevanta för frågan. Möten syftar till att utveckla, validera och förändra åtgärdsförslag och tillvarata synergier
- *Co-Design workshops*. Syftar till att gemensamt med identifierade målgrupper utveckla lösningar som leder till ökat cyklande. Metoderna för dessa varierar beroende på lokal kontext. Deltagare vid co-design workshops kan också vara andra aktörer som identifierats som viktiga.

Appliceringen av verktygslådan i olika kontexter, och med olika målgrupper, resulterar i olika typer av lösningar som ofta är lokala och väl förankrade. Gemensamt för alla lösningar kan sägas vara att de bygger på ett inifrånperspektiv, starkt lokalt ägarskap och samverkan mellan lokala aktörer. En framgångsfaktor har varit att arbetet utförs av personer som målgrupperna kan relatera till och som har förståelse för den lokala kontexten.

Pedalista leds av stadsutvecklingsföretaget Living Cities och arbetar både i Sverige och globalt. Initiativet är ett resultat av det VINNOVA-finansierade projektet Women on Wheels.

Pedalistas metoder har hittills använts i analys och utvecklingsprojekt i Botkyrka och Haninge (Sverige), Solo och Banda Aceh (Indonesien), New Delhi (Indien) och Yangon (Myanmar).

Läs mer här:

www.pedalista.org

www.livingcities.se

En cykelrevolution i Hallunda-Norsborg

I maj 2017 inledde Botkyrka kommun och Pedalista ett samarbetsprojekt för att öka cykling i området Hallunda-Norsborg med fokus på mångfald och gender. Under de kommande månaderna genomfördes Street Surveys, Bike Talks och dialogmöten med över 400 personer, organisationer och företag i området. Analysen visade bland annat att:

- Nästan alla män (97 procent) kan cykla medan bara 73 procent av alla kvinnor kan göra det. Nära hälften av kvinnorna i åldrarna 35 år och uppåt kan inte cykla.
- 62 procent av respondenterna uppgav att de skulle vilja cykla mer än de gör idag, och 50 procent av de kvinnor som inte kan cykla skulle vilja kunna det.
- 60 procent av respondenterna äger eller har tillgång till en cykel, men många är i behov av reparation.
- I åldersgruppen 10–15 år är andelen som cyklar hög, för att sedan sluta ganska tvärt bland kvinnor och minska kraftigt bland män i kategorin 16 år och uppåt.

Varför cyklar man inte?

”Cykeln är inget för mig” De hinder som identifierades handlade till stor del om normer och attityder. Cykling sågs som en ansträngande aktivitet, som något som inte passade kvinnor samt främst som en aktivitet för barn.

”Varför köpa cykel idag om den blir stulen imorgon?” Bristen på säker och smidig parkering både vid målpunkten och i hemmet identifierades som ett stort hinder.

”Trasig och opraktisk” En trasig cykel, eller oro för att cykeln ska gå sönder, var ett stort hinder. Det saknas såväl cykelbutik som verkstad i området och medvetenheten om olika cykelmodeller och tillbehör som passar målgruppen är låg.

Åtgärder för ökad cykling

Det åtgärdsförslag som togs fram i samverkan med lokala aktörer fokuserade på insatser inom tre huvudsakliga områden:

- Attityder och positiva associationer.
- En tillgänglig cykel.
- Säker och smidig parkering.

Många av de lösningar som identifierades bygger på insatser från lokala aktörer snarare än kommunen.

En viktig roll för kommunen i det här samverkansdrivna angreppssättet är att vara samordnande och kommunicera kring de insatser som görs.

Det kommunala bostadsbolaget Botkyrkabyggen har en viktig roll som förvaltare av en stor del av fastighetsbeståndet i området. Att förbättra cykelparkeringsmöjligheter och introducera ett lånecykelsystem ligger väl inom deras mandat för social hållbarhet.

Centrumaktören i Hallunda har mycket att vinna på att fler kunder kan ta med sig cykeln när de handlar, för vilket en attraktiv och trygg parkering behövs. Men även aktörer som folkhögskolan och biblioteket kan på flera sätt integrera cykelfrågor i sin ordinarie verksamhet för att skapa en större medvetenhet kring fördelarna med cykling och normalisera dess användande. Att förbättra tillgången till cykelservice och erbjuda de boende möjligheter att testa cykelmodeller och tillbehör anpassade till deras behov är en insats där cykelförsäljare bör ha ekonomiska incitament.





Foto: Living Cities



Foto: Living Cities

Vad är det lärande i exemplet?

Pedalistas metod visar tydligt att det inte går att öka cyklingen från nya grupper med enbart satsningar i cykelinfrastrukturen. De behöver föregås av och kombineras med mjuka satsningar så som på kunskap och kommunikation. För att åstadkomma detta behövs en samverkan mellan förvaltningar och mellan aktörer – både privata och offentliga. Detta är ju väl känt men kan ibland vara svårt att få till. Metoden kan vara väl värd att prova. Detta arbetssätt har visat sig vara framgångsrikt även i England.

Cykelparkeringsguider vid fastighetsbyggnation och förvaltning av fastigheter, Göteborg

Göteborgs två cykelparkeringsguider

Göteborg stad har tagit fram två olika cykelparkeringsguider. En som vänder sig till personer och företag som planerar och bygger fastigheter och en som vänder sig till fastighetsförvaltare. Båda skriftena har som syfte att hjälpa berörda personer med planering av cykelparkeringar vid nybyggnation respektive förvaltning.

Cykelparkeringsguide till aktörer som planerar och bygger fastigheter

Skriften har utformats för att guida aktörerna i byggprocessens alla steg: från tidig planering över projektering och detaljutformning till färdigställande och förvaltning.

Skriften inleds med att beskriva varför det är viktigt att jobba med cykelparkering. Här finns också en koppling till kommunens övergripande strategier och målsättningar för cykeltrafik. Skriften innehåller planeringsförutsättningar för cykeltrafiken, till exempel hur många cykelparkeringsplatser som det ska projekteras för, men också var cykelparkeringarna bör ligga och vilka ytor som krävs för att skapa fungerande miljöer för cyklister och cykeltrafik. I detta ingår till exempel även utformning av tillfarter till fastigheten, vilken typ av cykelställ som bör väljas och var dessa ska placeras.

I slutet av skriften finns det även några kapitel med aspekter som är aktuella när fastigheten är byggd, exempelvis skyltning och förvaltning.

Skriften kan användas som en ren handbok, där ett projekt följs från början till slut. Det går även att använda den som en uppslagsbok där det är möjligt att gå direkt till en särskild frågeställning. I slutet av varje kapitel finns en kort checklista och det finns också en sammanfattning av checklistorna i sista kapitlet.

Cykelparkeringsguide till aktörer som förvaltar fastigheter

Skriften vänder sig till fastighetsägare och fastighetsförvaltare.

Kommunen vill genom skriften inspirera och hjälpa fastighetsägare och fastighetsförvaltare med konkreta råd och exempel på hur kvaliteten hos cykelparkeringar kan förbättras i och kring befintliga fastigheter. Det primära målet från kommunens sida är att få fler personer att använda cykel som färdsmätt. Mervärdet för fastighetsägaren är mer nöjda kunder

och användare, att utrymmen används mer effektivt samt minska problemen med övergivna eller felparkerade cykler. Dåliga parkeringslösningar leder till oreda, missnöjda användare, det försvårar städning och underhåll av fastigheten och det ger en försämrad arbetsmiljö för de fastighetsföretagets servicepersonal.

Skriften beskriver en arbetsprocess som inleds med en nulägesbeskrivning i och omkring fastigheten. Utifrån den bristanalys som därefter görs föreslås åtgärder. Åtgärderna beskrivs i guiden genom en 4-stegsprincip – Underhåll, optimera, bygg om och utveckla samt bygg ut. 4-stegsprincipen ska användas oavsett problem och alltid med stegen i samma ordning.

Steg 1: Underhåll av befintliga cykelparkeringar. Genom att städa, rensa och förbättra underhållet kan ofta kvaliteten av cykelparkeringen förbättras och problem lösas utan nyinvesteringar.

Steg 2: Optimera med små medel. En optimerad cykelparkering kan till exempel åstadkommas genom skyltning, information och färgmarkering.

Steg 3: Bygg om och utveckla. Om de två första stegen inte räcker till kan större åtgärder behöva göras, exempelvis installation av bättre cykelställ, ändring av rumsindelning eller att reserverade platser införs.

Steg 4. Bygg ut. Om problemen kvarstår efter de tre första stegen kan en utbyggnad av till exempel cykelgarage eller nybyggnad av cykelparkering behöva göras.

Vilken koppling finns till samhällsplaneringen?

Skrifterna är ett sätt att i ett tidigt skede kommunicera kommunens ambitioner kring cykelfrågan. Cykelparkeringsguiderna är ett sätt att konkretisera kommunens intentioner i översiktsplanen och trafikstrategin. Skrifterna blir på så vis ett viktigt instrument i samhällsplaneringen från översiktsplan till genomförande.

Vad är det lärande i exemplet?

För att hela kedjan från den strategiska planeringen till genomförandet ska fungera krävs det att riktlinjerna i översiktsplanen och trafikstrategierna konkretiseras och tydliggörs i genomförandeskedet.

För exploatörer och byggherrar blir det redan i ett tidigt skede tydligt vilka krav som kommer att ställas på dem vid en exploatering. Cykelparkeringsguiderna är tänkt att på ett tydligt sätt guida exploatörerna genom hela byggprocessen i frågor som berör cykel. Att i ett tidigt skede

arbeta med cykelparkering innebär att risken för att cykeln ska prioriteras ned i senare skeden minskar.

I arbetet med kommunens översiktsplan och trafikstrategier är det viktigt att hela tiden arbeta i olika nivåer för att kunna genomföra tänkta strategier. Genom att ha ett genomarbetat dokument för hur arbetet med cykeltrafik i detaljplan, byggande och förvaltning av bebyggelsen ska fungera finns det även möjligheter att lyfta frågor från denna nivå uppåt för att vid behov justera trafikstrategin eller översiktsplanen.

Källor:

Cykelparkeringsguide till dig som planerar och bygger fastigheter

http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/trafikkontoret_cykelstallguide_planerare_highres.pdf Hämtad 2018-03-23

Cykelparkeringsguide till dig som förvaltar fastigheter

http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/trafikkontoret_cykelstallguide_fastighetsagare_lowres.pdf Hämtad 2018-03-23

Säkrare skolvägar i Kalmar

För att få fler barn och ungdomar att cykla till skolan krävs det att skolvägen dit är säker och upplevs trygg. Om skolvägen upplevs som osäker kommer skjutsandet med bil att kvarstå eller öka, vilket i sin tur skapar en trafiksituation där fler och fler väljer att skjutsa sina barn.

Detta är en utmaning som Kalmar kommun står inför i och med en ny etablering av en grundskola, förskola samt sarskola vid Brofästet strax norr om centrala Kalmar. Inom området kommer det även att ske en utveckling av befintlig idrottsverksamhet. Platsen kommer således att vara en målpunkt för skolelever, men även för övriga kommuninvånare som ämnar utöva någon idrottsaktivitet. Detta innebär ett behov av säkra gång- och cykelvägar, som dels eleverna kan nyttja, dels de som ska utöva någon sport i området.

Analysarbetet

Skolan kommer att få ett upptagningsområde som omfattar stora delar av centrala Kalmar. Ju högre upp i årskurserna desto större är upptagningsområdet. För att säkra cykelvägarna till den nya skolan har Kalmar kommun tagit fram en utredning som ska säkerställa en bra och säker skolväg med cykel. Här har barnperspektivet haft en avgörande roll i arbetet med att säkerställa skolvägarna.

Skolan kommer att inrymma cirka 800 elever vilket genererar nya cykelströmmar i flera delar av Kalmar. Enligt den framtagna trafikutredningen kommer skolan och förskolan alstra ungefär 1000 trafikrörelser per vardag, de flesta (85 procent) motsvarar den trafik som hämtar eller lämnar elever, resterande (15 procent) motsvarar anställda. I och med att det rör sig om barn från mellanstadiet och upp till högstadiet samt förskola blir säkerhetsaspekterna extra viktiga.

Som ett led i att säkra skolvägarna tog Kalmar fram riktlinjer för vilken typ av skolvägar som är säkra och mindre säkra för barn i olika årskurser. Dessa riktlinjer utgick från Trafikverkets kriterier i skriften Cykelleder för rekreation och turism- klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning, 2014:174. Dessa har sedan justerats för att anpassas efter funktionen skolväg för de olika målgrupperna, förskola och mellan- och högstadieelever. Många av åtgärderna handlar om att separera fotgängare och cyklister från motorfordon när hastigheten är över 30km/h. Även en del korsningar behöver ses över och åtgärdas för att bli säkrare passager.

Vissa trygghetsåtgärder kommer även att göras i gång- och cykeltunnlar, som till exempel ökad belysning.

Dialogarbetet

I arbetet med att säkra skovägarna till den nya skolan har kommunens barn- och ungdomsförvaltning fört dialog med elevråden i de skolor som kommer att flytta till den nya skolan. De har tillsammans bland annat genomfört en SWOT-analys med elever, vårdnadshavare och personal. De har även cyklat tillsammans i området.

Med hjälp av en pedagogisk cykelkarta, som ska visa färdvägar och landmärken, ska det bli enkelt för såväl skolbarnen som övriga att ta sig till skolan och de idrottsaktiviteter som finns där. Kartan ska vara ett sätt att få fler att cykla till området.

Vad är det lärande i exemplet?

Att etablera en ny grundskola kräver noggranna avvägningar och analyser utifrån flera aspekter, inte minst utifrån säkerhetsaspekten. Många elever ska ta sig till och från skolan varje dag på ett säkert sätt, och allra helst ska eleverna och de som arbetar där ta sig hit med cykel. Då är det viktigt att cykelvägarna blir trafiksäkra. För att nå dit behöver kommunen göra flertalet analyser. Resultaten bör sedan arbetas in i utformningen av detaljplanen, men det kommer även behövas större insatser utanför detaljplanen, då upptagningsområdet sträcker sig en bra bit utanför planområdet. Denna satsning på stadens cykelnät kommer även att få positiva effekter för samtliga invånare. En ytterligare aspekt i utformningen av cykelvägarna har varit vikten av att ta hänsyn till de olika åldersgrupperna som ska nyttja cykelvägarna. Barnens spridda åldrar gör att säkerhetstänkandet för utformningen av cykelvägarna ser olika ut för de som går i fyran respektive de elever som går i nian. Arbetet har även krävt ett samarbete mellan flera olika förvaltningar.

Källor:

Trafiköversyn inför en eventuell skola på Brofästet, Kalmar.

Riktlinjer för bedömning av trafikfarliga vägavsnitt, Kalmar.

Samrådshandlingar för Telemarken 1, Gröndal 1 och 2 samt del av Tallhagen 2:4 (Gröndal IP och Talhagsskolan) <https://kalmar.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling/pagaende-detaljplanearbete-och-projekt/innerstaden/telemarken-1-grondal-1-och-2-samt-del-av-tallhagen-24-grondal-ip-och-tallhagsskolan.html> Hämtad 2018-02-01.

Säkra skolvägar och fysiska åtgärder i Sollentuna kommun

Säkra skolvägar

Cykla-till-skolan-kampanjer har övergått till projektet Säkra skolvägar, där både trafikkontoret och fastighetskontoret i Sollentuna kommun har ett nära samarbete med ett antal skolor. I samarbetet görs förbättringar i trafikmiljön runt skolorna och med att skapa ändrade resvanor både för vuxna och barn. Kampanjen vill uppmuntra till att gå och cykla till skolan istället för att ta bilen. Målet är att år 2021 ska alla grundskolor ha deltagit. Sollentuna kommun har i kampanjen Säkra skolvägar byggt ett större antal trafiksäkerhetshöjande fysiska åtgärder i anslutning till skolorna. Vägarna runt samtliga grundskolor har också kompletterats med målningsmarkeringar av ”30-gränsen”, som högsta tillåten hastighet för fordon. Inom arbetet med kommunens cykelplan har ett antal kilometer cykelbanor byggts ut och kompletterats.

Som ett led i kampanjen Säkra skolvägar delar kommunen ut reflexvästar varje år till alla barn som börjar i första klass. Reflexvästarna kan användas både på väg till och från skolan och på skolans utflykter. Kommunen gör också den årliga återkommande reklamkampanjen för skolstart, i samband med höstterminens början.

De skolor som deltar i Säkra skolvägar genomför regelbundna enkla resvaneundersökningar genom handuppräckning i klasserna för att kunna följa upp utvecklingen av val av färdmedel för skolvägen. I den mån det är möjligt genomförs resvaneundersökningen samtidigt i alla skolor. På så sätt kan kommunen se förändringar i hur barnen tar sig till skolan och utvärdera effekterna från arbetet med projektet Säkra skolvägar.

Kommunen installerar digitala hastighetsskyltar på lämpliga ställen och det kommer att finnas möjlighet för skolorna att testa digitala kartverktyg, där eleverna kan kartlägg sin skolväg och exempelvis påpeka faror i trafiken. Kommunen kommer också att fortsätta med samarbetet med Cykelfrämjandet kring cykelskola i årskurs 5. Dessutom görs inspirationsföreläsningar för de deltagande skolorna kring gång och cykling i vardagen.

Ett delat ansvar

För ett lyckat resultat behövs ett bra samarbete mellan skola och kommun, men även engagerade rektorer, lärare och föräldrar. Det är viktigt att alla parter tar ett gemensamt ansvar för att nå förbättringar. Sollentuna kommun ger exempel på hur ansvaret kan fördelas.

Trafik- och fastighetskontoret genomför trafiksäkerhetshöjande fysiska åtgärder i form av exempelvis reglering, skyltning, belysning och beskärning av växtlighet. De tar också ta fram information om lämpliga platser där eleverna kan stiga av från privata transporter. Vidare kommer kontoret också med idéer och tips på aktiviteter och tävlingar samt bistår skolorna med material och hjälp att genomföra dessa.

Skolorna genomför resvaneundersökning och inventeringar, informerar om vandrande skolbuss (en vandrande eller cyklande skolbuss är ett organiserat samgående till skolan där vuxna turas om att följa sina egna och andras barn) och avlämningsplatser regelbundet, genomför tävlingar och aktiviteter samt undervisar om trafik och miljö. De genomför även undersökningar och räkningar runt skolområdena (hastigheter och antal fordon) med hjälp av eleverna.

Vad är det lärande i exemplet?

Sollentuna kommun arbetar framgångsrikt med beteendepåverkande åtgärder med hjälp av kampanjer och informationsinsatser. En kampanj är till exempel Säkra skolvägar som både innehåller beteendepåverkan och fysiska åtgärder vid skolområden. Att göra som Sollentuna kommun, kombinera satsningar på infrastruktur tillsammans med kampanjer/informationsinsatser för cykel/cykling, ger goda förutsättningar och konstruktivt samarbete. Ett samarbete som är särskilt utvecklande mellan föräldrar, anhöriga, barn och ungdomar, lärare, väghållare och många fler.

Att öva med cykel kan göras roligt

Det danska Cyklistförbundet förespråkar aktivt fler danska kommuner att etablera permanenta lekplatser för cykling, för att danska barn och ungdomar genom lek ska bli duktiga och säkra cyklister. Målet är att lägga en grund för barnen med att kunna hantera sin cykel, sig själv som trafikant, visa hänsyn till medtrafikanter och förstå regler och normer med mera. Som ekonomiskt stöd finns Nordea-fonden som via dess ekonomiska bidrag ökar möjligheten till att fler cykellekplatser iordningsställs.



Faelledparken i Köpenhamn. Foto: Boverket

Faelledparken i Köpenhamn – exempel på permanent cykellekplats

Vid Faelledparken i Köpenhamn finns trafiklekplatsen som är kanske Köpenhamns viktigaste trafiklekplats. Nyligen investerades över tio miljoner danska kronor på en helrenovering. Trafiklekplatsen är en perfekt miniatyr av den verkliga trafikmiljön. Allt är storleksanpassat för barn men trafikreglerna är identiska med de utanför lekplatsens område. I anslutning till lekplatsen finns även undervisningslokaler, verkstad, garage och rastplatser. Under de tider då trafiklekplatsen är bemannad kan barnen låna trampdrivna go-carts, springcyklar och vanliga cyklar. Det går givetvis också bra att ta med sin egen cykel. Personal finns på plats för att hjälpa till och leda undervisningen. Även danska Cyklistförbundet hjälper till och driver utbildningsdagar för unga cyklister. Skulle någon ung cyklist tröttna på trafikutbildningen så finns det även en tradi-

tionell lekplats bredvid. I Köpenhamn finns ett 20-tal bemannade cykel-lekplatser.

Helsingborg – en kommun med plats för cykellek

Även i Sverige finns det trafiklekplatser där barn kan via cykellek lära och träna upp sina färdigheter i den sköna konsten att kunna cykla säkert och korrekt i trafiken. I Helsingborgs kommun finns några speciella lekplatser för trafiklek. Följ gärna länken och se en kortfilm från barntrafikskolan i cykellekstaden ”Fredriksstad”. <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/gator-och-trottoarer/barntrafikskolan/> Hämtad 2018-02-20.

Tips på cykellek

Cyklistförbundet har också tagit fram tips på cykellek som kan lekas och tränas på trafiksäkra ytor. Cykellekarna finns samlade i ett lite häfte som har rubriken ”6 cykellek – rolig cykelträning för alla barn”. I häftet beskrivs dessa lekar som är lätta för föräldrar och lärare att starta med för barnens lekaktiviteter. Barn, så unga som i tvåårsåldern, kan vara med och leka i de enklaste lekarna. Några av lekarna kan lekas av ett barn, medan vissa lekar är mer ämnade för större grupper. Lekarna är just beskrivna som exempel och kan vara till grund för att skapa egna varianter eller leda till att barnen kommer på helt nya lekar. Det viktigt att komma ihåg att barn lär sig bäst då de har roligt!

Vad är det lärande i exemplet?

Cykellekplats och cykellek ger barn och ungdomar möjlighet att lära sig grunderna i att bli goda och duktiga trafikanter. Leken öppnar upp för att tidigt skapa vanor och beteendemönster, så som att som ung cyklist kunna ta sig fram på egen hand, cyklande till skola, kompisar och idrotts- och fritidsaktiviteter med mera. Också föräldrar till barn och ungdomar ges möjlighet till att vara med och följa upp lekens utveckling och kunna förbereda gemensam cykling i den verkliga trafikmiljön. Här läggs den viktiga grunden till framtidens trafikanter.

Hela resan

Ett viktigt led i arbetet med att nå hållbar samhällsutveckling är att så många som möjligt väljer andra färdmedel än bilen. För att detta ska kunna ske måste gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken vara konkurrenskraftiga. Det underlättas genom att göra det möjligt att smidigt kombinera kollektiv-, cykel- och gångtrafik. Det är viktigt att tidigt i samhällsplaneringen tänka på hela resan perspektivet. I framför allt Nederländerna underlättas det för att vara cyklist på en del av resan. Vid tågstationerna erbjuds det goda cykelfaciliteter. Mer om det finns att läsa nedan:

- Hela resan underlättas i Utrecht.
- Prioriterat cykelstråk för hållbart resande i Trelleborg.
- Jönköping underlättar för cykelpendlare.
- Det ska vara lätt att ta sig till Linnéuniversitetet, Kalmar.

Hela Resan underlättas i Utrecht

I Nederländerna är det många som pendlar med tåg varje dag och därför tar sig till och från järnvägsstationerna med cykel. Denna kombination av färdssätt förutsätter ett bra cykelnät, möjlighet att parkera cykeln på ett säkert sätt samt att det finns möjligheter att hyra en när du kliver av tåget. Genom att underlätta för cykling vid tågstationen kan den totala restiden mellan arbete och hem minskas, vilket påtagligt ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Operatör med ansvar för stationen har i samarbete med berörda myndigheter också ansvar att det finns tillräckligt med cykelparkeringar.¹⁹ Cykel kan tas med på tåget mot avgift och under vissa förutsättningar, till exempel i mån av plats och utanför rusningstrafiken. I praktiken används denna möjlighet sällan. Av kapacitetsskäl uppmuntras istället resenärerna att lämna sina cyklar vid stationen och använda hyrcykel vid framkomst.

Toppmodernt cykelgarage

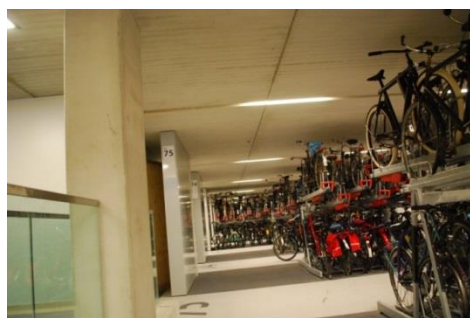
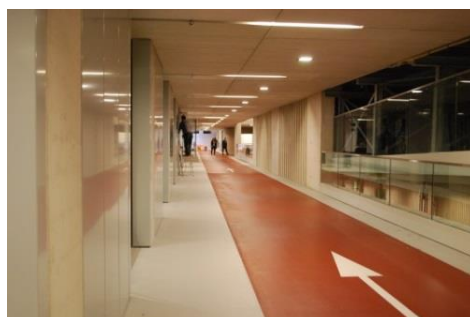
Utrecht, med ca 330 000 invånare, är en viktig järnvägsknut. Ett cykelgarage är under uppförande vid stationen. I augusti 2017 invigdes en första del av garaget med 6 000 platser och längre fram ska ytterligare 6 500 platser stå klara. Enligt uppgift är det då världens största cykelparkeringsgarage. 40 procent av tågresenärerna kommer till centralstationen med cykel.

Både vid infarten till och inne i cykelgaraget visar skyltar om det finns lediga platser samt på vilken våning och i vilken del av garaget dessa finns. Det framgår även hur många lediga platser det finns uppe respektive nere i cykelställen, vilket möjliggörs genom sensorer i cykelställen. Sensorerna används även för att hitta de cyklar som har stått för länge.

¹⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/rapporten/2014/12/15/bijlage-1-vervoerconcessie-2015-2025> Hämtad 2018-02-15



Antal lediga cykelparkeringsplatser i garaget visas både vid infart samt inne i garaget. Foton: Boverket



Interiör cykelgaraget i Utrecht. Foto: Boverket

Cykelgaraget har samfinansierats av kommunen, av regionen/provinsen och av nationella tågbolaget. Det är gratis att parkera de första 24 timmarna, därefter tas avgift ut. Förutom möjligheten att parkera och reparera cykeln samt köpa tillbehör kan resenärerna med pendlarkort hyra cyklar. Cykelgaragen är bemannade. Det finns plats för olika typer av cyklar och det finns även särskilda laddplatser för el-cyklar.

Vad är det lärande i exemplet?

För att underlätta för de resenärerna som tar cykeln till tåget placeras cykelparkeringarna i mycket nära anslutning till stationerna. I Nederländerna ställer staten krav på att stationen måste uppfylla ett antal funktioner. Att cykelparkering finnas inom rimligt avstånd är ett sådant krav. Genom att hyrcykelsystemet är väl utbyggt och enkelt finns inte samma behov som i Sverige att ta med cykeln på tåget. Den platsen cyklarna tar kan istället användas för fler resenärer.

Inne i garaget är det rymligt och ljust och det är tillåtet att cykla. En lärdom är att när förutsättningarna för cykling underlättas, ökar cyklingen. Det är därför till exempel viktigt att planera för rejäl kapacitet redan från början när det gäller antal cykelparkeringsplatser. I Nederländerna ökade även resandet på tågen när förbättringar gjordes för cyklisterna.

I Sverige kan markägoförhållandena kring järnvägstationer vara komplexa och involverar vanligen flera aktörer till exempel Jernhusen, Trafikverket och kommunen. Det kan då vara en utmaning att få till ett cykelgarage nära stationen.

Prioriterat cykelstråk för hållbart resande i Trelleborg

När Pågatågen började trafikera Trelleborgsbanan i december 2015 kortades tidsavståndet mellan Trelleborg och Malmö med 16 minuter. Att resa till och från Trelleborg blev attraktivt för flera då det även blev möjligt att resa till t.ex. Lund, Kävlinge och Helsingborg utan att byta tåg. Det är även möjligt att ta med cykeln på tåget.

Politisk vilja att utveckla cyklingen

Trelleborg arbetar konsekvent med de planer och strategier som finns att tillgå. Cykelstrategin och cykelplanen tar avstamp i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg. Det finns en politisk vilja att utveckla cyklingen i staden och målsättningen är hög: de siktar på att bli Skånes tredje bästa cykelkommun 2020. Cykeldokumentet har tagits fram inom infrastrukturgruppen inom hållbart resande. Där ingår kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och den tekniska förvaltningen. Med den sammansättningen sammanförs kompetenser inom planering, hållbart resande och teknik på ett bra sätt vilket underlättar förståelse för och skapar engagemang i det fortsatta arbetet.

I Trelleborg pågår nu flera stora stadsutvecklingsprojekt och kommunen vill främja rörlighet med hållbara transportsätt och underlätta byten mellan dessa. I den fördjupade översiktsplanen för staden lyfter kommunen fram vikten av att samla de olika färdmedlen i en nod²⁰. De lyfter målsättningen att Trelleborg ska utvecklas som cykelstad och trelleborgarna uppmuntras att cykla eller ta bussen till tåget. För resor mellan 1–5 kilometer använder 62 procent bilen. Av de resor trelleborgarna gör med bil är nästan 50 procent kortare än fem kilometer. Det innebär att det finns en stor potential att ersätta korta bilresor med cykel. Kommunen antog under 2016 både en cykelstrategi och en cykelplan.

Uppgradering av befintligt gång- och cykelstråk till en expresscykelrutt

Trelleborg har ett väl utbyggt cykelvägnät men den senaste inventeringen från 2011 visade brister i standarden²¹. Behov finns att höja kvaliteten avseende tillräcklig bredd och jämn beläggning. Även belysningen och skyltningen behöver ses över. Ambitionen är också att i möjligaste mån separera cyklister från gångtrafik. För att göra det smidigt och bekvämt för cyklisterna att ta sig fram genom staden – och till Trelleborgs C -

²⁰ Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborg stad 2025.

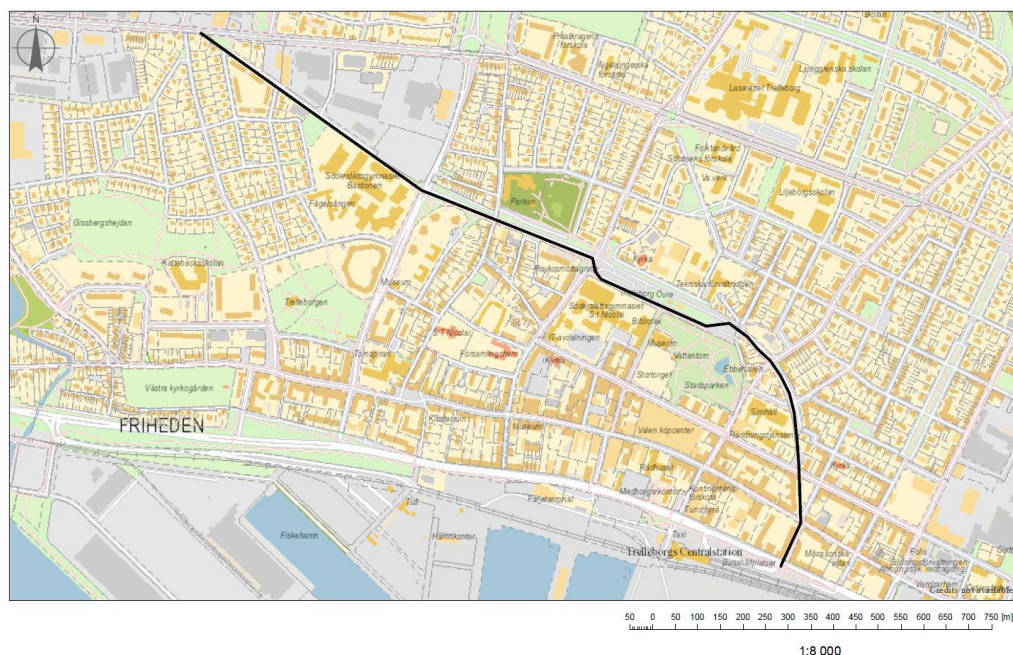
²¹ Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016–2020.

började kommunen under 2015 att diskutera en uppgradering av denna del av cykelvägnätet till en Cykelexpressrutt. Det fanns också en önska om att minska trängseln på gång- och cykelbanor i centrum.



Våren 2017 var arbetet klart och den två kilometer långa cykelexpressruten invigdes under festliga former. Samtidigt visades arkitektförslag på utveckling av stadsdelen Övre, där det planeras för ca 500 bostäder av olika typer.²² Ruten leds förbi Söderslättgymnasiet, Bastionen, längs Allén, förbi Övre och ansluter Trelleborg C från Hantverkargatan.

²² <https://www.trelleborg.se/sv/aktuellt/nyheter/2017/april/valkommen-att-trampa-in-trelleborgs-nya-cykelexpressrutt/> Hämtad 2018-02-09.



Karta över cykelexpressruttens sträckning, Trelleborgs kommun.

I den beräkning som kommunen gjort av investeringskostnad och samhällsekonomisk nytta av cykelexpressrutten framgår att investeringen är lönsam på några års sikt. Under 2019 beräknas nyttor och besparingar överstiga investeringen.²³

Satsningen innebär att det blivit smidigare att transportera sig med cykel genom staden och för de som vill ta sig till Centralstationen för vidare resor med tåg eller buss. Sträckningen är längre än genaste vägen men är i gengäld snabbare. Cyklisterna har företräde i princip alla korsningar och gång- och cykelbanorna har separerats från varandra. Cykelexpressrutten ansluter till östra delen av Trelleborg C där det är mindre tryck på cykel-parkeringar. På den sidan finns även entré till perrongen med biljettautomat för smidigt byte. Vid östra övergången finns även cykelgarage med plats för 62 cyklar varav 18 platser är utrustade med el för laddning av el-cyklar. Cykelgaraget är tillgängligt dygnet runt via ett abonnemang och tillträde sker med registrerat Jojo-kort från Skånetrafiken.

Satsningen på det två km långa stråket innebär en statushöjning för cykeln och hjälper till att styra över fler korta bilresor till cykel. Längs stråket fångas även det planerade bostadsområdet Nya Övre upp. En av flera förutsättningar för att ett cykelstråk ska användas fullt ut är att det är gent och effektivt. Kommunen nämner själv att rutten tyvärr inte har den

²³ <https://www.trelleborg.se/globalassets/files/kommunledningsforvaltningen/kommunledningskontoret/filer/kommunstyrelsen/protokoll/2015/2015-02-04/52-cykelexpressrutt.pdf>
Hämtad 2018-02-09.

genaste sträckning för att nå Trelleborgs Central och att det därför kanske tappar en del i attraktionskraft. Men med de 500 bostäder som föreslås i Övre kommer stråket att bli en tillgång för cykling i staden som helhet.



Foto: Susanne Nilsson

Vad är det lärande i exemplet?

Med ambitionen att bli cykelstad krävs det satsningar och det är viktigt att bygga för ökad andel cyklande redan nu. Högkvalitativ cykelinfrastruktur i form av expresscykelväg och cykelgarage är inte bara för större städer, vilket Trelleborg här har visat.

Det finns flera kommuner som också har investerat i liknande inglasade cykelgarage, till exempel Borås, Växjö, Örebro och Sigtuna i nära anslutning till tågstationerna. Ibland kan det dock vara en utmaning att samordna de olika aktörerna som berörs, till exempel Jernhusen, kommunen och Trafikverket.



Foto: Ove Hed

Jönköping underlättar för cykelpendlare

Jönköpings kommun bedömer att det finns stor potential för att locka bilister till att bli cyklister istället. Framförallt korta resor kan ersättas med hållbara färdssätt. Enligt kommunens statistik är 43 procent av alla bilresor som görs kortare än fem kilometer, en sträcka som för de flesta är fullt möjlig att göra med cykel. Runt 20 000 personer i Jönköpings stad bor inom fem kilometer från sitt arbete. Jönköping arbetar på flera olika plan med att få folk att underlätta för invånare och företag för att cykelpendla.

Statistiskt underlag för att bedöma cykelpotential

Jönköpings kommun har genom data från Statistiska Centralbyrån (SCB) tagit fram kartmaterial som beskriver potentialen för arbetspendling med cykel i kommunen. Materialet innehåller data om var stora cyklistströmmar skulle kunna uppstå, och i vilka områden flest potentiella cyklister bor och arbetar. Materialet tillgängliggörs på kommunens webbplats.

Cykelsamordnare i Jönköpings kommun berättar att statistiken har använts för att se var det är störst chans att folk cyklar, och för att det är ett bra sätt att visualisera för folk hur förutsättningarna för arbetspendling ser ut. Informationen kan också användas för att identifiera sträckningar som behöver prioriteras i kommunens arbete med cykelinfrastruktur. Materielet är avgränsat utifrån att fem kilometer är ett acceptabelt cykelavstånd för de flesta.

Bilden från SCB blir dock inte helt rättvisande då höjdskillnaderna, som i Jönköping är ganska stora, inte tas med. Materialet som finns på webbplatsen innefattar därför även kartor med höjdskillnader. Jönköping har även tagit fram pendlarkartor för elcykel, där det är beräknat på upp till 10 kilometers avstånd till arbetsplatsen.

Kampanjen – Inga onödiga bilresor

”Att låta bilen stå ibland vinner både du, din plånbok och resten av Jönköping på”. Jönköping konstaterar att det finns många vinster i att ibland ta cykeln och låta bilen stå. Cyklisten sparar pengar, får motion och frisk luft och sist men absolut inte minst så gör cyklisten en insats för miljön.

Som ett led i att uppnå fler hållbara resor drivs flera kampanjer. Ett exempel är *Inga onödiga bilresor* där medborgare kan ansöka om att bli

testpiloter för att prova elcyklar, cykelkärror och vikbara elcyklar. De vikbara elcyklarna kan kombineras med Länstrafikens värdekort, och passar för de som vill prova på att pendla med cykel på tåget eller bussen.

Enligt cykelsamordnaren har kampanjen med elcyklar varit väldigt framgångsrikt, kanske delvis eftersom landskapet är så kuperat.

I en utvärdering uppgav 97 procent av de svarande att de instämde med påståendet ”Min upplevelse av tiden som testpilot var positiv”. Totalt 26 procent hade efter kampanjen gjort ett köp. 19 procent köpte elcykel, 2,5 procent lådcykel och fem procent cykelkärra. Enligt utvärderingen har också de som deltagit börjat cykla mer efter kampanjen.

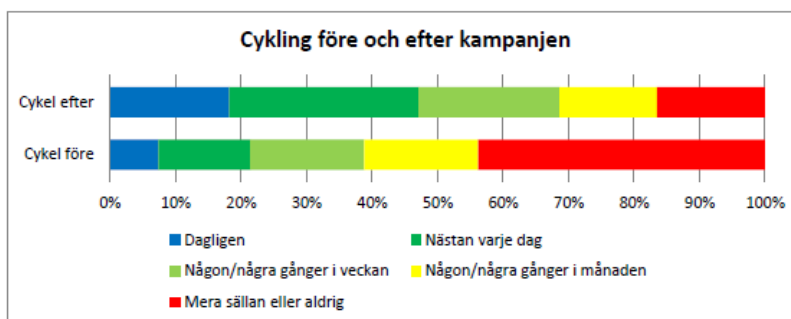


Bild från Jönköpings cykelbokslut 2016. Jämförelse av cykelvanor före och efter deltagande i kampanjen bland testpiloter 2016.

Infartsparkeringar

Jönköpings kommun har också satsat på cykelparkeringar i olika knutpunkter för pendling. Infartsparkeringarna, som de kallas, vänder sig till bilpendlare. Med dem kan pendlarna uppnå en mer hållbar arbetspendling genom att lämna bilen utanför stadskärnan för att sedan ta sig vidare till sina arbetsplatser med gång, cykel eller kollektivtrafik.

Infartsparkeringarna är strategiskt placerade intill kollektivtrafikens stomlinje och huvudstråk för gång och cykel. Vid parkeringarna finns även väderskyddad cykelparkering. Vid en av pendlarparkeringarna, som ligger cirka 2,5 kilometer från centrum, har kommunen satt ut 15 cykelboxar som de hyr ut. Cykelboxar är enskilda cykelgarage som hyrs ut via jonkoping.se. Inom en månad från att cykelboxarna sattes ut var alla uthyrda. Nu är kommunen på gång med att sätta ut ytterligare 14 boxar. Pendlarparkeringen är gratis, men cykelboxarna kostar i dagsläget 100 kronor per kvartal.

Jönköping kommuns erfarenhet är att cykelboxarna används precis så som det är tänkt. De som hyr dem har mer än en mil till parkerings-

platsen, och när de kommer dit ställer de bilen och tar cykeln de sista kilometrarna. Några använder parkeringen som samåkningsparkering, det vill säga de ställer sina bilar och åker gemensamt in, och några åker buss.

Kommunen tittar nu på cykelparkeringsplatser med cykelboxar vid andra knutpunkter. Till exempel skulle det kunna vara nära tågstationen i Huskvarna, där det skulle vara användbart för de som kommer med tåget från Nässjö och arbetar i Huskvarna. Eller tvärtom för de som cyklar in till stationen och tar tåget till Jönköping. Cykelboxarna skulle också kunna placeras vid bussknutpunkter, dit de med några kilometer till närmsta hållplats skulle kunna cykla. Vid tågstationerna finns ofta redan bra parkeringar, även om inte med cykelboxar.

Vad är det lärande i exemplet?

Jönköpings kommun visar i det här exemplet att de har ett brett angreppssätt för att öka cyklandet och minska bilresandet. Genom statistik kan potentialen med cykling synliggöras och förstärkas med kampanjer. Vid pendlarparkeringen finns utöver cykelboxarna även möjlighet att resa kollektivt.





Jordbrons infartsparkering i Jönköping. Foto: Jönköpings kommun.

Det ska vara lätt att ta sig till Linnéuniversitetet!

Linnéuniversitetet i Kalmar håller på att uppföra nya lokaler i centrala delen av staden. Universitet byggs ut i etapper och första etappen beräknas vara klar för inflyttning hösten 2018. Linnéuniversitetet beräknas stå helt färdigt år 2020. Satsningen syftar till att samla universitetets utbildningar på ett ställe i staden. Idag är de utspridda på 17 olika platser i staden.

Valet att samla Linnéuniversitet till en plats i staden kommer innebära förändringar av cykelrörelserna i staden. Totalt kommer universitetet i Kalmar ha 14 000 studenter, varav cirka 6 000 på heltid. Enligt Linnéuniversitetet cyklar cirka 80 procent av studenterna till universitetet. Kommunen har därför sett behovet av att tidigt i processen ta med cykel i valet av bland annat lokalisering. Cykelfrågorna har varit en naturlig del under hela planprocessen. Ett viktigt mål är att det ska bli enkelt, och därmed attraktivt, att cykla till universitetet. Både för studenterna och för de som arbetar där.

Då cykelrörelserna kommer bli mer koncentrerade i stråk, vilket kan leda till problem i vissa kapacitetssvaga punkter, tog kommunen fram en utredning för att identifiera eventuella svagheter i det centrala cykelnätet. Utredningen utgick från var studenterna bodde för att identifiera deras cykelrörelser. Kommunen utgick även från kommande utvecklingsområden i centrala Kalmar och dess omnejd för att identifiera förväntade cykelströmmar.

Utredningen visade tydligt vilka cykelstråk som kommer att bli viktiga för såväl studenter som övriga invånare. Den påtalade även brister i det befintliga cykelvägnätet som till exempel:

- Felande länkar.
- Osäkra övergångar.
- Kapacitetsbrister.

För att cykeln ska bli ett attraktivt och säkert färdmedel har kommunen valt att åtgärda flera av bristerna som har identifierats. För att kunna genomföra detta har de beviljats 50 procents medfinansiering från staten i form av Stadsmiljöavtal. De åtgärder som kommer att genomföras är bland annat:

- Signalprioritering för kollektivtrafik och cykel längs det största stråket genom staden. Mikrovågsdetektorer som känner av cykeln. Mer konsekvent utformad trafiksignalreglering.
- Nya gång- och cykelbanor.
- Flertalet upphöjningar av cykelpassager.
- Standardhöjning/trafiksäkerhetsåtgärder vid busshållplatser.
- Förbättrade cykelpassager i en av Kalmars större korsningar.

Denna satsning kommer att påverka stora delar av stadens gång- och cykelnät och gagnar således samtliga invånare i Kalmar.

Cykelparkering

I ambitionen att få så många som möjligt att ta sig till Linnéuniversitetet med cykel har tillgång på tillräckligt många cykelparkeringsplatser varit en central fråga. En svårighet har dock varit att beräkna antalet platser då många av de totalt 14 000 studenterna endast deltar i undervisning vissa dagar i veckan. För att möta behovet har kommunen planlagt för 1 300 korttidsparkeringar, varav 25 procent ska finnas under tak i det planerade parkeringsgaraget.

Vad är det lärande i exemplet?

Genom att lyfta blicken från planområdet och se hur lokaliseringen faktiskt påverkar cykelströmmarna i hela staden kan kommunen nu på ett strategiskt sätt arbeta för att skapa bra förutsättningar för cykling. Inte enbart för studenterna, utan även för samtliga kommuninvånare som kommer att kunna cykla mer säkert.

Källor:

Trafikutredning till detaljplanen för Linnéuniversitetet i Ölandshamnen.
<https://kalmar.se/download/18.7050d67415de45f4e8f150/1502971730562/Trafikutredning.pdf> Hämtad 2018-02-16.

PM Cykelanalys, Kalmar kommun, 2017-03-31

PM Inspiration kring attraktiva cykellösningar, Kalmar kommun, 2017-03-31
Så ska kommunen satsa på cyklister” - Barometern 171123
<http://www.barometern.se/kalmar/sa-ska-kommunen-satsa-pa-cyklister/>
Hämtad 2018-02-16.

Fysiska åtgärder

Förutsättningar för att cyklandet ska öka är bland annat att det finns en infrastruktur som stödjer cyklisterna. Nederländerna arbetar med att ta bort det som gör det krångligt för cyklisterna och i Danmark säger man att det ska vara enkelt att cykla. Båda länderna är förebilder för övriga världen när det gäller cykling. Det finns inspiration att hämta i Sverige också. Se exempel nedan:

- Cykelgata och cykelöverfart i Groningen.
- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i Malmö.
- Bymiljövägen i Smedby, Kalmar.

Cykelgata och cykelöverfart prioriterar cyklisten i Groningen

Groningen ligger i norra Nederländerna och har drygt 200 000 invånare. Det är den sjunde största staden i Nederländerna och befolkningen är relativt ung – hälften av invånarna är under 30 år. Detta mycket på grund av att Groningen är en universitetsstad med ca 50 000 studenter. Stadsbyggnadsmässigt är staden väl sammanhållen och tät. 60 procent av resorna i staden sker med cykel. I cykelstrategin *We are Groningen Cycling City, Cycling Strategy 2015-2025*²⁴ lyfts fem strategier fram som viktiga för cyklingen:

- Cykeln kommer först.
- Ett sammanhängande cykelnät.
- Plats för cykeln.
- “Skräddarsydda” cykelparkeringsplatser.
- Kommunicera Groningen som cykelstad.

Till strategin har man ett separat genomförandeprogram där åtgärder/planer för de kommande åren beskrivs samt även kostnaderna. Cykeln har en tydlig prioritet i staden och kommunen förbättrar cykelnätet efterhand genom att till exempel uppgradera så att det klarar ökade volymer och flera typer av cyklister, men också genom att komplettera nätet och bygga bort felande länkar. Uppstår det cykeltrafikstockningar provas nya lösningar. Det finns ett fokus på få ett sammanhängande huvudcykelstråk - som är skilt från biltrafikens huvudstråk.

Cykelgator är vanliga

Att cykla i Nederländerna handlar inte bara om ett sätt att ta sig från en plats till en annan. Det är ett sätt att leva och att umgås. Cykeln är ett naturligt val för det stora flertalet och beaktas på ett självklart sätt i planering av städer och tätorter. I Groningen finns det bland annat ett finmaskigt cykelnät som hänger väl samman. För att lyckas med att skapa ett tillräckligt finmaskigt nät kombinerar kommunen olika lösningar: separata cykelbanor, cykelvägar och cykelfält. I nätet ingår också så kallade cykelgator. På dessa gator är det även tillåtet för bilar att köra, men på cyklisternas villkor. Undantagsvis leds cykeltrafiken på blandtrafikgator.

²⁴ <https://groningenfietsstad.nl/en/cycling-strategy/> Hämtad 2018-02-21.



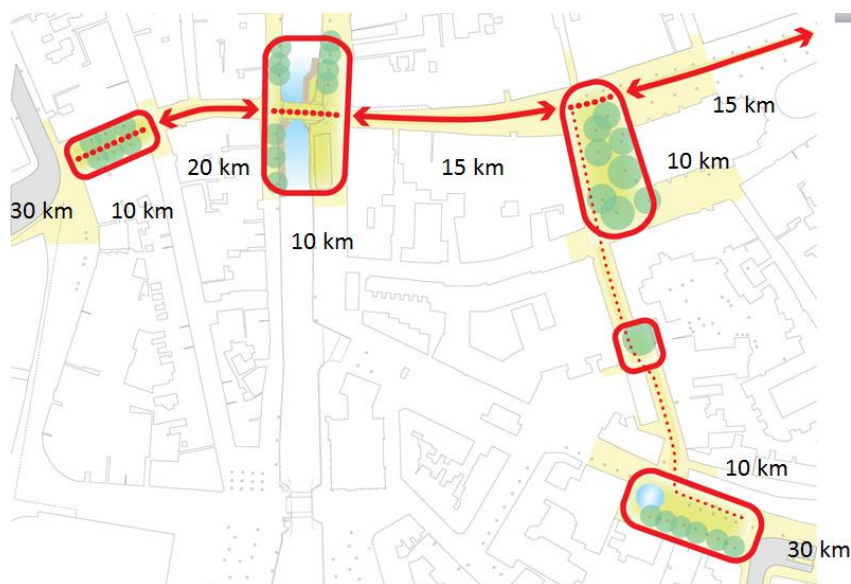
Cykelgata, en del i Star-lane stråket. Bostadsområde. Foto: Boverket



Cykelgata centrala Groningen. Foto: Boverket

Cykelstråk kan också ledas genom offentliga rum som delas av andra, så kallat shared space. För att då få ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare har kommunen tagit fasta på att utforma gatorna/platserna så att hastigheten anpassas efter vilken funktion som ska vara rådande på platsen. I stråk och på platser där cyklars framfart behöver begränsas använder kommunen kullersten som markbeläggning. De fungerar även

som fartdämpare och hjälper till att uppmärksamma cyklisten på att stråket leder in till ett shared space område.



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

Generellt i staden gäller policyn att vid högre hastigheter än 30 km ska trafikslagen separeras. I stråk där cyklarna prioriteras skiljs cykelvägarna tydligt från gångbanorna, oftast med nivåskillnad, och ges en avvikande beläggning som medger hög cykelkomfort– vanligtvis röd asfalt. På affärsgator och andra centralare delar ges beläggningen en enhetligare utformning för att annonsera att cyklingen sker på de gåendes villkor.

Test av cykelöverfart

För att undvika köer för cyklister provade kommunen nyligen på att införa en cykelöverfart längs en snabbcykelled. Leden kallas Star-lane²⁵ (stjärnstråket) och syftar bland annat till att leda cyklisterna effektivt från bostadsområden söder om stadskärnan till universitet i norr och samtidigt avlasta centrum från cyklister. I överfarten ges 25 000 cyklister per dygn prioritet framför 11 000 bilar. Tidigare var det tvärt om. Kommunen ska efter försöksperioden utvärdera och om utfallet är bra kan detta bli en permanent lösning. En komplexitet är att även cyklisterna parallellt med biltrafiken nu behöver lämna företräde för andra cyklister i cykelöverfarten. I början av försöket kunde kommunen notera problem med cyklister som inte följer trafikregler. Kommunen noterade då att risken för

²⁵ Begreppet tyckte Groningen var mer tilltalande än superhighways som lätt för tanken till biltrafik. Hämtad 2018-02-21.

olyckor mellan cyklister är större än för olyckor mellan cyklister och bilister.



Test av ändrad prioritet i krosningen mellan bilväg och cykelbana. Foto: Boverket



Star-lane stråket

Vad är det lärande i exemplet?

Inledningsvis kan sägas att Nederländerna har mycket stor andel cyklister och det finns en inställning till cykling som skiljer sig från Sveriges. Det är naturligt att ta cykeln och inget som väljs bara för att du är barn, ungdom eller inte har körkort, bil eller liknade. I planeringen visar sig omsorgen om cyklisten bland annat genom en eftersträvan till ett finmaskigt nät där det är möjligt att nå flera målpunkter. Genom användandet av cykelgator kan prioritet ges till cyklister samtidigt som fastigheter utmed gatan fortfarande är möjliga att angöra med motorfordon.

Groningen sätt att utforma offentliga platser och gaturum utefter funktion ger bra inspel till hur konflikter mellan gående och cyklister kan lösas.

Källor:

Nieuwe stadsruimtes - Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen (översättning: ”Nya stadsrum – riktlinjer för det offentliga rummet”)

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i Malmö

Malmö tog fram sin första cykelplan 1976, och under samma period ökade statusen för att arbeta med cykelfrågor. Tanken var att hitta kreativa lösningar som skulle underlätta för cyklister, men inte hindra biltrafiken, vilket skulle få fler att cykla än ta bilen.

Med fler cyklister och oskyddade trafikanter, ställs högre krav på trafiksäkerhet. I Malmö stads cykelprogram anges att staden kontinuerligt ska följa upp de trafikolyckor som sker för att insatser ska kunna sättas in där nyttan är som störst. I trafik- och mobilitetsplanen anges att en säker trafikmiljö är en självklar del i en hållbar stadsutveckling, och att Malmö ska vara en stad där alla kan förflytta sig både tryggt och trafiksäkert.

Trafiksäkerheten

Malmö arbetar efter Trafikverkets Nollvision som innebär att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

Motorfordonens hastighet påverkar både sannolikheten för att en trafikolycka ska uppkomma och dess konsekvenser. Studier av dödsolyckor i tätort har visat att hastighetsgränserna i många fall inte är anpassade till Nollvisionens krav.

Rätt skyltade hastighetsgränser, fysiska åtgärder och beteendepåverkan bedöms tillsammans ha en stor potential att rädda liv inom tätorter. Även små förändringar i verklig hastighet kan ha goda trafiksäkerhetseffekter. För att uppnå önskad effekt måste också utformningen av gaturummet harmonisera med den skyltade hastigheten. Ett lugnare tempo på stadens gator leder till en bättre vistelsemiljö för invånarna och färre olyckor.

Gatukontoret har en teknisk handbok med beskrivningar och anvisningar i som ska följas vid projektering och genomförande. Handboken ska regelbundet uppdateras med bra utformning utifrån trafiksäkerhet. Malmö följer även forskningen och goda exempel från andra städer, såväl som nationella krav och rekommendationer, för att riktlinjerna ska vara aktuella och lättillgängliga.

Hastighetsreglerande åtgärder

I trafiksäkerhetsstrategin för åren 2015–2020 har problemområden identifierats och arbete pågår med att implementera åtgärder för att minska antalet skadade och dödade i Malmötrafiken.

Genom att bygga om befintlig gång- och cykelinfrastruktur och ta fram bättre utformning i utbyggnadsområden kommer riskerna för fotgängare och cyklister att minska. Till exempel införs hastighetsdämpande åtgärder i form av fartdämpande ramper i anslutning till övergångsställen och cykelöverfarter, och friktionstester av olika ytmaterial som används i stadsmiljön.

Cykelrondellen som inte är en rondell

I korsningen mellan Kungsgatan och Kaptensgatan passerar cirka 20 000 cyklister per dygn. Med så stora korsande cykelflöden följer behovet att antingen tydligt reglera korsningen, alternativt bygga bort interaktioner genom planskildhet, om en bibehållen hög framkomlighet önskas.

I denna korsning har Gatukontoret istället valt att sänka framkomligheten till förmån för ökad trafiksäkerhet. Mitt i korsningspunkten har en lyktstolpe placerats, omgiven av en stensatt refug. Utformningen fungerar så att cyklister som närmar sig det korsande stråket sänker sin hastighet och tvingas till att samspela med övriga cyklister i denna korsning. Högerregeln gäller precis som i en vanlig fyrvägs-korsning, men på grund av sitt formspråk kallas den populärt för ”cykelrondellen”. Få cyklister väljer dock att använda den som en rondell.

”Cykelrondellen” är en ovanlig lösning, men en motsvarande utformning har placerats i närheten av Möllevångstorget. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är erfarenheterna mycket goda, då allvarliga olyckor är mycket sällsynta. Platsen är dock mycket omdebatterad av allmänheten.



"Cykelrondellen" Foto: Boverket

Bymiljövägen i Smedby

Om bymiljöväg

En bymiljöväg (kallas även bygdeväg eller 2 minus 1-väg) är en låg-trafikerad väg som målas och skyltas så att det blir tydligt för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och ta hänsyn till varandra. Bymiljövägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas, med en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får du använda vägrenen tillfälligt, om det kan ske utan fara. Vägrenen ska användas av gående, cyklister och ryttare. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en bredare yta.

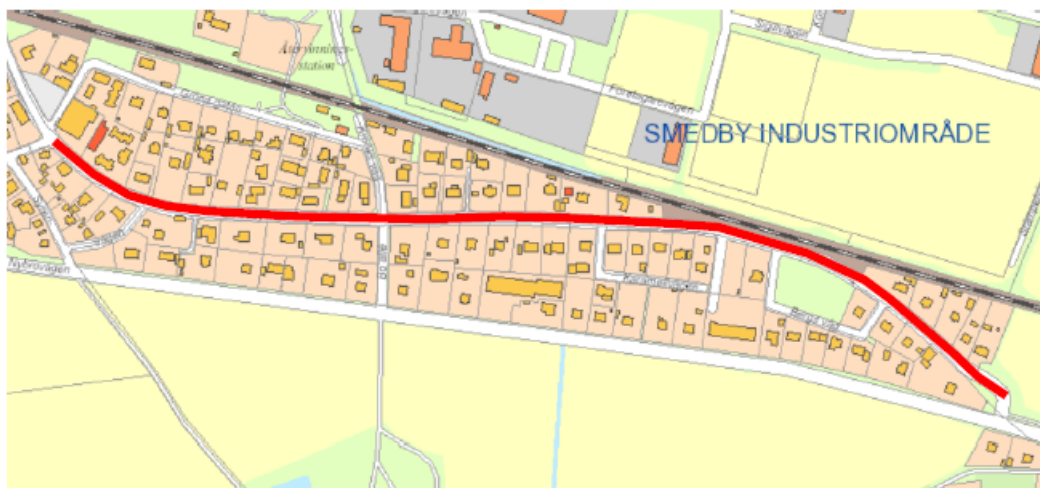
Att du som trafikant ska ”iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna” är en av grundbestämmelserna i trafikförordningen (1998:1 276) 2 kap. 1 §. Är vägen smal och sikten dålig ska du anpassa hastigheten och vara uppmärksam. Utformningen av en så kallad bymiljöväg är ett sätt att förstärka det beteendet.²⁶

Varför en bymiljöväg?

Trafiksituationen längs Smedbyvägen hade gjort att flera boende i området såg behovet av en säkrare skolväg i form av en ny gång- och cykelväg. Detta var dock något som kommunen inte ansåg vara möjligt att genomföra då det inte fanns tillräckligt med utrymme för att anlägga en tillräckligt bred gång- och cykelväg. Ett ytterligare hinder var att det inte skulle finnas plats för omhändertagandet av dagvattnet om ny mark togs i anspråk för att anlägga ny gång- och cykelväg. Kalmar kommun ansåg det inte vara rimligt att köpa in delar av närliggande fastigheter för att kunna anlägga en gång- och cykelväg.

Kalmar kommun valde istället att omforma ca 1 100 meter av sträckan till en bymiljöväg till en kostnad på cirka en miljon kronor. Bymiljövägen stod klar hösten 2016 och syftar till att ge ökad trygghet och säkerhet för alla trafikanter och samtidigt ge fortsatt god framkomlighet.

²⁶ https://www.trafikverket.se/contentassets/8e4a8fc11e144dfba37556b63a6d5275/bygdevag_skane_i_nfoblad_allman.pdf Hämtad 2018-02-16.



Den del av Smedbyvägen som berördes av ombyggnationen. Källa: Kalmar kommun.

Utformning av bymiljövägen

Den ursprungliga vägen var sju meter bred där vägrenen utgjorde 0,5 meter på vardera sidan. Vägen omdisponerades så att körbanan utgjorde 3,4 meter och gång- och cykelvägen 1,8 meter på vardera sidan om körbanan.



Smedbyvägen innan ombyggnationen. Foto: Kalmar kommun.



Smedbyvägen efter ombyggnationen. Foto: Kalmar kommun

Framgångsfaktorer för en lyckad bymiljöväg

Det finns ett fåtal genomförda bymiljövägar i Sverige. Effekterna har varierat. Det är en lösning som inte fungerar överallt, utan som vanligt gäller det att se utifrån platsens förutsättningar. Vad var det då som gjorde att arbetet föll ut väl i Kalmar? Kommunen lät göra en undersökning i Smedby och har identifierat vissa framgångsfaktorer, men även vissa behov av åtgärder.

Det som var särskilt lyckosamt i detta projekt var platsens förutsättning:

- Låg hastighetsgräns på 40 km/h.
- Måttlig trafikintensitet.
- Goda siktförhållanden, vilket minimerar risken för överraskande möten i bilkörfältet i kurvor.
- Det finns byggnader utmed hela sträckan, vilket är hastighetsdämpande.
- Den valda dimensionen av körbanan i projektet samt de två gång- och cykelfälten anses vara väl fungerande mått utifrån platsens förutsättningar.

Vad är det lärande i exemplet?

Låt platsens förutsättningar välja åtgärd och våga prova nya grepp – det behöver inte medföra dyrare lösningar. Informera invånarna, genomför och utvärdera!

Genom att jobba med säkrare gång- och cykelvägar skapas förutsättningar för de boende att cykla till olika målpunkter i stället för att ta bilen. Detta främjar folkhälsan och miljön. Samtidigt lär det barnen tidigt att cykla och vistas i trafiken.

Källor:

Enkätstudie om bymiljövägen i Smedby – Hur bymiljövägen har tagits emot av de boende och av yrkesförarna, 2017-10-18, Kalmar kommun

Innovativa lösningar

I våra studiebesök nationellt och internationellt, har vi sett nya lösningar för cykel som spänner över ett brett fält från stora till små åtgärder. Det kan handla om en cykelbro som ansluter ovanpå ett skoltak, cykelgator där cyklisterna har företräde framför bilisterna och en cykelbana som går på diagonalen i en korsning. Det kan också gälla små tekniska lösningar där cyklister varnas för att tunga fordon är i närheten. Vi har också tagit del av smarta mobilitetslösningar i flerbostadshus.

Alla exempel från utlandet kanske inte går att använda i Sverige, men kan tjäna som inspiration till att utveckla egna varianter. Studera gärna bilderna - ibland säger en bild mer än tusen ord. Se exempel nedan:

- Medborgarinitiativet RadBahn Berlin – tunnelbana blir cykelbana.
- En oval cirkulationsplats blir genväg för cyklisten, Den Haag.
- Cykelbana på skolans tak – Dafne Schippers bridge, Utrecht.
- Samlingsplatser för barn och ungdomar på väg till skolan.
- Små tekniska lösningar betyder mycket för cyklisterna.
- MoBo – projektet som främjar de boendes möjligheter att cykla, Upplands Väsby.
- Parkerings- och mobilitetslösningar i Malmö.
- Cykelservicestation i Malmö.
- Vegetation för att minska vinden vid cykelbana.

Medborgarinitiativet RadBahn Berlin – tunnelbana blir cykelbana

Radbahn Berlin betyder ordagrant ”cykelbana Berlin”, men är också en ordlek. Ordet radbahn anspelar på U-bahn, en tunnelbana som i delar av centrala Berlin går på pelare istället för under mark. RadBahn Berlin är ett medborgarinitiativ som handlar om att skapa en cykelbana under tunnelbanan och samtidigt skapa attraktiva målpunkter längs med stråket.

Från middagsbord till sociala medier

Radbahn Berlin började 2015 som en idé av en grupp arkitekter, kultur-geografer och personer från PR-branschen. Idén växte och gruppen utvecklade ett koncept med skisser som visade en 9 km 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 medborgare och aktörer 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 som bor i Berlin. 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.

Fördjupad studie med innovativa förslag

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 dyra shoppinggator. Gatan där är 52 m 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.

Dialog med staden

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 9 km 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 City²⁷. Radbahn skulle

²⁷ Smart City handlar om de tekniska och organisatoriska koncept som behövs för att förbereda moderna städer för framtidens utmaningar. Berlin har en smart city-strategi med vägledande principer för stadens framtid, och Smart city Berlin möjliggör nätverk och stöd för de som arbetar med strategier och lösningar för morgondagens stad (källa reason-why.berlin och berlin.de). Hämtad 2018-02-10.

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.



I dagsläget går många av Berlins cykelvägar längs med högtrafikerade bilvägar, och cykeln delar ofta plats med bussen. Till vänster i bild syns U-bahn, den upphöjda tunnelbana som RadBahn Berlin vill utnyttja som väderskyddad cykelbana. Foto: Boverket



Mellan Bahnhof Zoo och Oberbaumbrücke i Berlin går den första tunnelbanelinjen från början av 1900-talet. Merparten av linjen U1 går ovan mark på pelare, genom tätt befolkade stadsdelar som Schöneberg och Kreuzberg. Radbahn kommer att omvandla bortglömt stadsrum till en urban korridor och skapa plats för modern mobilitet, innovation och rekreation. Foto: Boverket



RadBahn Berlin vill genom bryggor lyfta fram kontakten med floden. Foto: Boverket



Cykeltur under U-bahn, den upphöjda tunnelbanan som RadBahn Berlin vill göra om till väderskyddad cykelbana. Foto: Boverket



U-bahn går genom Park am Gleisdreieck, ett av Berlins större grönområden.
Foto: Boverket



Foto: Boverket



Under U-bahn finns mycket outnyttjat utrymme. Idag används marken främst för bilparkering, en del hemlösa bor där, liksom duvor. Foto: Boverket

Vad är det lärande i exemplet?

En framgångsfaktor för RadBahn är enligt föreningen att gruppen är sammansatt av människor från olika länder och med 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 hade erfarenhet från PR kunde sätta ihop ett publikt material och sprida i sociala medier.

De representanter vi träffade under resan lyfte fram betydelsen av politiskt stöd. Det framkom även en bild av de engagerade medborgarna som en av de största drivkrafterna.

Vi kan lära oss att samarbeta, och att tänka utanför boxen. Och vi kan låta oss bli inspirerade av exemplet.

En oval cirkulationsplats blir en genväg för cyklisten, Den Haag

I Haag arbetar kommunen brett med att underlätta för och visa omsorg om cyklisterna. Till exempel kompletterar de felande länkar i cykelnätet, förbättrar kvaliteten på befintliga cykelbanor och hittar helt nya lösningar där farliga trafiksituationer kan uppstå. Ett sådant exempel är Weimarstraat, där kommunen byggt om en korsning eftersom trafiksituationen upplevdes som otydlig och att bilister höll för hög hastighet, till en oval cirkulationsplats. Numera har cyklisterna företräde. Utformningen är anpassad efter hur cyklisterna vill röra sig på platsen: ett gent och effektivt stråk. De röda linjerna visar cykelbanans dragning. Notera att fältet går tvärs igenom korsningen, medan övrig trafik får köra i cirkulationsplatsen.



Bild: Den Haag.nl

<https://www.denhaagdirect.nl/grote-werkzaamheden-valkenboslaan-weimarstraat-van-start/> Hämtad 2018-03-03.



Weimarstraat, Den Haag.

<https://www.google.se/maps/@52.0725694,4.2753793,129m/data=!3m1!1e3>
Hämtad 2018-02-16.

Cykelbana på skolans tak - Dafne Schippers bridge, Utrecht

Stadsdelen Leidsche Rijn började byggas på 1990-talet. Den ligger några kilometer väster om Utrecht och var tidigare avskärmad från Utrechts centrum av två olika barriärer – motorvägen A2 (som numera går i en tunnel) och Amsterdam-Rijnkanal. För att binda ihop stadsdelen med Utrecht har en ny gång- och cykelbro över kanalen byggts. Problemet var att två skolor låg i vägen för att kunna bygga en bro och dra fram cykelbanan på det lämpligaste stället. Stadsfullmäktige beslutade därför att en av skolorna skulle flyttas och den andra rivas och byggas upp på nytt, som en del av broprojektet. Cykelbanan skulle landa på skolans tak och slingra sig ned på marken i en mjuk böj via en ramp, för att sedan fortsätta in till centrum.

Bron invigdes den 13 maj 2017 av nederländska sprinterstjärnan Dafne Schippers, som vuxit upp i närheten, och som också gett namn åt bron. I och med lösningen att placera bron på skolans tak, fanns där också plats till att bygga nya bostäder intill skolan. Genom att bygga en gen sträckning av cykelvägen sparar ca 7 000 cyklister tid varje dag.



Cykelbron över Amsterdam-Rijn-canal, den nybyggda skolan med cykelvägen på taket. Källa: <https://weburbanist.com/2017/04/05/looping-bicycle-bridge-lets-cyclists-ride-right-over-a-school-roof/> Hämtad 2018-03-07.

Samlingsplatser för barn och ungdomar på väg till skolan

Att cykla i Nederländerna handlar inte bara om ett sätt att ta sig från en plats till en annan. Det är också ett sätt att umgås. Det är inte ovanligt att personer cyklar i bredd samtidigt som de pratar med varandra. Det finns speciella uppsamlingsplatser för barn som cyklar till skolan. Där väntar de på varandra och för att sedan ta följe. Ibland har barnen själva varit med att utforma dessa platser.



Foto: Regionkontoret Groningen



Källa: Arkitektsskiss, presenterades på Regionkontoret i Groningen.

Små tekniska lösningar betyder mycket för cyklisterna

Groningen testar allgrönt

I Groningen experimenterar kommunen med kombinationer av olika lösningar för att underlätta cyklisternas framkomlighet. Bland annat ”gröna vågen” som ger cyklisterna grönt ljus om de håller en viss hastighet mellan trafikljusen och regnsensorer som i händelse av regn gör att ljuset snabbare slår om till grönt för cyklisterna.

De har även infört ”allgrönt” i några korsningar. Det innebär att alla cyklister in i en trafikljusreglerad korsning får grönt samtidigt. Följden blir ”ett organiserat kaos”, varför ögonkontakt behöver tas med andra cyklister. Fördelen med denna lösning är att eventuella konflikter mellan cyklister och till exempel långa svängande fordon minskas. Denna lösning förekommer troligen bara i Groningen och konsekvensen av den regleringen bör studeras då det kan ge kollektivtrafikresenärerna längre väntetider vid ljusen.

I Nederländerna finns även den så kallade holländska högersvängen. Den innebär att det är tillåtet för cyklist att svänga höger även vid rött ljus. Hur trafiksäkerheten påverkas av detta är viktigt att studera.



Foto: Boverket

Utgångspunkten i Nederländerna är att få bort allt som gör att det känns motigt, krångligt och omständigt att cykla. Till exempel försöker städerna lösa de svåraste konfliktpunkterna först, det vill säga korsningarna. Därefter tar de itu med raksträckorna.

Cykeldiagonalen i Malmö

I Malmö, utmed Lundavägen, finns något så ovanligt som en ”cykeldiagonal”. Behovet av den uppstår när cykelbanan längs en sträcka byter sida. Istället för en traditionell övergång, där cyklisten får ta sig över i två signalfaser, har Malmö Gatukontor här skapat en variant som leder cyklisten tvärs över vägen.

Denna lösning ökar framkomligheten för cyklister. En förutsättning för att cykeldiagonalen ska vara ett lämpligt alternativ till utformning är att det finns ett tydligt överordnat biltrafikflöde (i detta fall är flödet längs med Lundavägen tydligt överordnat flödet på Ågatan). Under de förutsättningarna kan en tredje signalfas (cykeldiagonalen) läggas in mellan de båda andra signalfaserna och primärt ta gröntid av den underordnade gatan. Ytterligare en cykeldiagonal kommer att anläggas i samband med att cykelbana på Nobelvägen byggs under 2018.



Bild från Lundavägen. Foto: Malmö stad

Tunga fordon varnar cyklisten i London

I London har särskilda standarder för tunga fordon tagits fram. Fordonen har extra speglar för att chauffören lättare ska upptäcka cyklister samt är utrustade med speciella anordningar undertill för att cyklister inte ska kunna hamna under fordonen. En röst varnar cyklisten när fordonet svänger vänster, som också är den ”farliga” svängen eftersom det är vänstertrafik i England.



Röst från buss varnar cyklisten när det tunga fordonet svänger. Foto: Boverket

Vänstersväng över högtrafikerad väg i Berlin

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.



Foto: Boverket

Cyklisten som ska svänga vänster tar till höger i refugen och inväntar där grön signal. Samtidigt kan cyklister som ska fortsätta rakt fram passera.

Hamburg tar till vara på synergieffekter – 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. Foton: Boverket

Mo–Bo– projektet som främjar de boendes möjlighet att cykla

Att skapa ett väl utvecklat cykelnät är en viktig förutsättning för att främja cykeln, men även att få in cykelfrämjande åtgärder i boendemiljön är en viktig faktor. Genom att utforma åtgärder som stödjer och kanske rent av driver på de boende att välja cykel framför bil kan kommunen och byggherrar påverka de boendes resvanor mot ett mer hållbart resande. För att nå dit krävs det dock ett nära samarbete och ett gemensamt mål med planeringen och byggandet.

Upplands Väsby har ett mål om hållbara transporter och i pilotprojektet ”Vilunda” har de tagit fram en detaljplan för ett flerbostadshus med parkeringstal 0. Idén kom från fastighetsägaren, som har en vision om det hållbara samhället.

Mo–Bo– arkitektur för hållbar mobilitet

Mo–Bo är ett forskningsprojekt som syftar till att utveckla flerbostadshus, där arkitekturen stöttar ett hållbart levnadsmönster och hållbart resande. Här ska det till exempel vara lätt att välja cykeln framför bilen! Genom att skapa plats och väl genomtänkta lösningar, såväl i byggnaden som inom kvarteret, ska cykeln vara det naturliga valet framför bilen. Men det krävs ytterligare åtgärder för att främja ett hållbart resande. Det är just detta som forskningsprojektet Mo–Bo försöker identifiera genom att realisera mobilitetslösningar och tjänster som kan möta de boendes behov och gör privat bilägande överflödigt.

Lågt parkeringstal kan främja cykeln

En viktig cykelfrämjande åtgärd är parkeringstalet kopplat till flerbostadshuset, det vill säga hur många bilparkeringar byggherren måste lösa inom sin egen fastighet till de boende. Detta är något som kommunen råder över och som fastställs i kommunens framtagna parkeringsnorm.

Parkeringstalet har en stor inverkan på hur bostadskvarteret kan utformas. Genom att sänka kravet på bilparkeringar minskas de boendes tillgång till parkering, och samtidigt frigörs yta till andra funktioner som till exempel större bostadsgård.

En uppenbar risk är dock att de som flyttar in har bil och då måste de ställa sin bil på stadens mark vilket i sin tur kan leda till brist på bilparkering i området. För att de boende ska välja bort ägandet av en bil krävs därför ytterligare faktorer som till exempel närhet till såväl kollek-

tivtrafiken som cykelnätet. Kommunen har därmed genom sin strategiska planering stora möjligheter att påverka de boendes val av att äga bil samt sätt de väljer att transporetera sig på.

Projektet är dock inte helt bilfritt då det enligt plan- och bygglagen²⁸ ska finnas möjlighet att anordna parkering för rörelsehindrade vilket enligt Boverket byggregler²⁹ ska kunna ordnas efter behov inom 25 meter från entrén. Det finns även tre platser för bilpoolen som fastighetsägaren står för.

Cykelparkeringen

Eftersom projektet ska byggas med inriktning mot bilfritt boende har kommunen ställt högre krav på cykelparkering och utrymmen än brukligt. Byggprojektet har ett cykeltal på 3,4 cyklar per lägenhet, vilket i detta fall motsvarar cirka 220 cykelplatser. Flertalet av cykelparkeringarna har förlagts inomhus i en gemensam cykelhall. Även den gemensamma gården kommer att rymma cykelställ. Ytterligare mobilitetslösningar är en cykelpool kopplat till byggnaden, som de boende kan nyttja vid behov.

Invändiga mobilitetslösningar som främjar cykeln

Hela kvarteret måste anpassas efter målet att de boende inte ska behöva äga egen bil, men även invändigt måste det byggas för dessa mobilitetslösningar och tjänster. Det kan handla om att skapa plats för:

- Lobby – en slags entréhall som anpassas efter att kunna ta emot leveranser av olika slag.
- Behovet av större hiss så att lådcykeln kan få plats.
- Entrédörrarna bör utrustas med ”självöppnande” dörrar, för att boende ska slippa öppna tunga dörrar med en cykel.
- Kylrum – för möjligheten av hemleverans av matvaror.
- Leveransboxar – för möjligheten av hemleverans av varor.
- Cykelrum med plats för cykelservice med mera.
- Miljörum för sopsortering kan behöva vara extra stort så att de boende inte ska behöva ta bil för att bli av med skräp.

Genom att skapa plats för ovannämnda funktioner skapas det bättre förutsättningar för de boende att nyttja cykeln för sina transporter i vardagen.

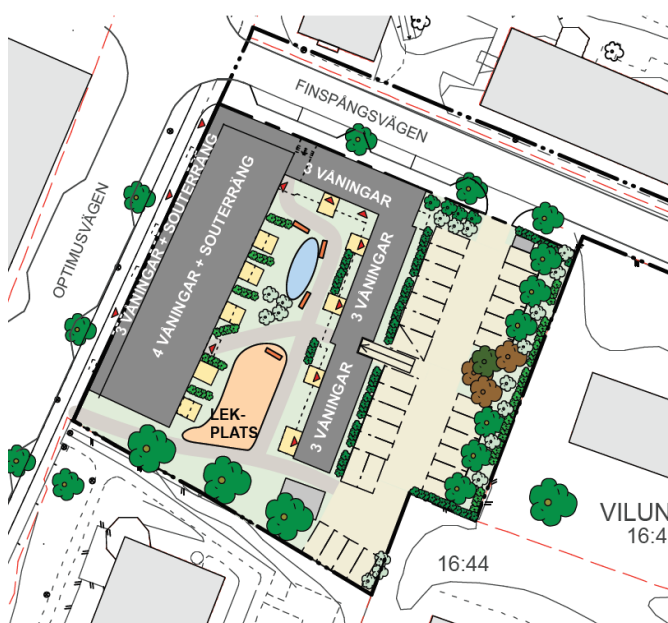
²⁸ Plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap 9 § p. 4 och p. 5

²⁹ Boverkets byggregler – (BFS 2014:3) avsnitt 3:122

Vad är det lärande i exemplet?

Mo-Bo-projektet visar vikten av att cykelfrågan kommer in tidigt i planprocessen då cykelfrämjande åtgärder kan få stora effekter på utformningen av detaljplanen. Projektet visar att cykelfrämjande åtgärder lika mycket är en strategisk fråga som en fråga som måste tas med vid utformningen av detaljplanen som vid genomförandet av projektet för att lyckas. Därmed är det viktigt att byggherren kommer in tidigt i planprocessen och är aktivt med i utformningen av detaljplanen.

Störst betydelse för bostadskvarterets utformning har det faktum att boendeparkeringen kan tas bort och ersättas av en större gemensam innergård. På så vis kan bostadskvarteret omgestaltas och ge plats för sociala och ekologiska värden såsom omhändertagandet av dagvatten och gemensamma vistelseytor. Gården kan då bli den gemensamma platsen som främjar den lokala sociala hållbarheten.^{30 31} Att förbättra möjligheterna att cykla är alltså inte bara miljömässigt hållbart utan bidrar också till den sociala hållbarheten genom att höja förutsättningarna att jämlikt delta i samhället.



³⁰ Illustration från samrådshandling planbeskrivning "Vilunda 18:1 m.fl Optimusvägen/Finspångsvägen, Vilunda i Upplands Väsby kommun", sid. 10.

³¹ Illustration från granskningshandling, planbeskrivning, "Vilunda 18:1 m.fl Optimusvägen/Finspångsvägen, Vilunda i Upplands Väsby kommun", sid. 11



Översta illustrationen visar kommunens tidiga förslag på utformning av bostads-kvarteret Vilunda. Förslaget utgår från kommunens parkeringspolicy, det vill säga ett visst antal bilparkeringar ska lösas inom kvarteret. Nedersta illustrationen visar hur det omarbetade förslaget från med ett p-tal 0.

För att de boende verkligen ska kunna erbjudas ett annat alternativ till bilägandet är det även en fördel om flera närliggande fastigheter går ihop för att lösa olika mobilitetstjänster som till exempel bilpool och cykel-pool.

Faktaruta om Mo-Bo

Mo-Bo- projektet drivs av Theory into practice. Projektet Mo-Bo undersöker hur arkitektur kan stötta omställningen till ett mer hållbart samhälle, med ökat delande och ökad mobilitet. Bostadsprojektet Vilunda i Upplands Väsby är ett projekt där de inkluderar mobilitetslösningar som tjänster. De utforskar vad nya sociala och tekniska innovationer kan ge för konsekvenser för de rumsliga dimensionerna. Hur kan de gemensamma ytor i huset utvecklas till att underlätta ett resursdelande liv? Projektet är ett egeninitierat forskningsprojekt, med stöd från Vinnova –Utmaningsdriven innovation som utvecklas parallellt med bostadsprojektet Vilunda i Upplands Väsby.

Mo-Bo – Arkitektur för hållbart resande <http://mo-bo.se/>

Källor:

MoBo – Arkitektur för hållbart resande <http://mo-bo.se/>
Hämtad 2018-02-20.

Planbeskrivning, Granskning, ”Detaljplan för Vilunda 18:1 m.fl Optimusvägen/Finspångsvägen, Vilunda i Upplands Väsby kommun”,
<http://www.upplandsvasby.se/download/18.7d428a4f15d27bcc38f2a05/1500976338874/Planbeskrivning%20Vilunda%2018:1,%20granskning.pdf>
Hämtad 2018-02-20.

Planbeskrivning, Samråd, ”Detaljplan för Vilunda 18:1 m.fl Optimusvägen/Finspångsvägen, Vilunda i Upplands Väsby kommun”,
<http://www.upplandsvasby.se/download/18.7d428a4f15d27bcc38f2a0a/1500976453028/Planbeskrivning%20Vilunda%2018:1,%20samr%C3%A5d.pdf>
Hämtad 2018-02-20.

Parkering- och mobilitetslösningar i Malmö

Malmös cykelprogram är indelat i fem åtgärdsområden som alla är viktiga hörnstenar i skapandet av en bra cykelstad. Det femte området innefattar åtgärder för förbättrad parkering, något staden satsar stort inom. Staden har tagit fram en ny, mer flexibel, parkeringsnorm som gick ut på remiss i februari 2018. Malmö har även arbetat med pilotprojekt som Ohboy, ett kombinerat hyreshus och hotell som är cykelanpassat. Projektet är initierat av en arkitektfirma och byggherre. I Ohboy ska hyresgästerna kunna leva ett modernt och rörligt liv utan egen bil.

Ny parkeringsnorm ska motivera byggaktörerna

Många kommuner som tar fram nya parkeringstal arbetar med en mer flexibel norm, som möjliggör reduktion av bilnormen. Såväl Malmös nuvarande som den nyframtagna parkeringsnormen är flexibel.

Den nuvarande parkeringsnormen är från 2010, och tillåter exempelvis ett sänkt parkeringstal för bil på upp till 30 procent, om bilpool och andra mobilitetsåtgärder finns. I normen beräknas både antalet bil- och cykelplatser som ska anordnas för bostäder utifrån antalet lägenheter. Den kräver 2,5 cykelplatser per bostad i flerbostadshus, varav minst en lättillgänglig³². Den nya normen kräver istället 30 cykelplatser per tusen kvadratmeter byggarea. 40 procent av cykelplatserna ska vara lättillgängliga, och tio procent av alla cykelplatser ska vara anpassade för platskrävande cyklar, såsom lådcyklar. Malmö stad vill inte sänka normen för bil utan en motprestation, som stärker mobilitet för cykel och kollektivtrafik. De menar att incitamentet att vilja komma ned i bilparkeringar är tillräckligt för att byggherrarna ska motiveras att arbeta med exempelvis cykelfrämjande åtgärder. Många aktörer ser att tillgängligheten för cykel kan vara positivt i deras marknadsföring, och ett mervärde för deras bostäder när det är dags för försäljning.

Reduktioner blir lättare vid mindre lägenheter

Malmö har sett att det finns ett mindre behov av bil vid mindre lägenheter, och därför ska den nya normen underlätta för reduktioner vid små lägenheter. Det ska i särskilt gynnsamma fall, i centrala stationsnära lägen, vara möjligt att bygga lägenheter med mycket låga parkeringstal – ner mot noll bilplatser (bortsett från parkering för rörelsehindrade

³² Vad som är en lättillgänglig cykelplats, är i nuvarande norm inte definierat, men Malmö säger att det i första hand ska vara i markplan. Parkering i källare kan accepteras om det finns en cykelvänlig ramp och stora genomgående hissar. Den nya normen ska tydliggöra definitionen på lättillgängliga cykelparkeringar.

och parkering för besökare som alltid måste lösas). Reduktionerna kan uppnås bland annat genom åtgärder som gynnar cykeln.

Några exempel på åtgärder kan vara cykelservicestationer med pump och verktyg på gård eller i garage, eller en leasad cykel som följer med i bostadsrätten – eller gratis cykelservice. Det är ganska vanligt att byggtörarna väljer att göra sådana åtgärder redan idag.

Cykelhuset Ohboy

I Västra Hamnen i Malmö står pilotprojektet Ohboy, ett sju våningar högt hyreshus, som färdigställdes 2017 och som på försök har parkeringsnorm noll. Ohboy har bara en parkeringsplats, en tillgänglighetsparkering, trots att huset har 55 lägenheter och 31 hotellrum. Oh Boy utgör ett pilotprojekt och i det åtagande ligger även att arkitektfirman och byggherren under tio års tid skall utföra studier för att utreda vilken inverkan denna förändrade parkeringsnorm har haft på de boende.

För att säkerställa att bilinnehavet i Ohboy verkligen blir noll, har Malmö stad och byggherren kommit överens om att hela kostnaden som sparas på bilplatser till huset ska investeras i olika mobilitetsåtgärder, marknadsföring av bilfritt boende och uppföljning av projektet. Detta gav byggherren incitament att föreslå egna kreativa lösningar, och de kunde satsa fullt ut på ett hållbart resande för de boende. Ett undantag är dock kravet att byggherren måste tillhandahålla parkering för funktionshindrade.

Ohboy har inga hyreslägenheter i markplan eftersom det i detaljplanen ställdes krav om verksamhet i markplan. Den lösning som byggherren valde, var att istället skapa hotellrum.

Såväl lägenheterna som hotellrummen i Ohboy är byggda för ett cykelanpassat liv. Hyresgästerna kan teckna ett mobilitetskontrakt där det ingår allt ifrån erbjudanden på kollektivtrafik, bilpool, lånecyklar och cykelservice. Cykeln kan tas med ända upp till lägenhetsdörren i en extra stor hiss och, och utanför varje lägenhet finns på varje våning plats att parkera cykeln direkt utanför dörren. På gården finns pump, tvätt- och service-möjlighet. Hyresgästerna får även möjlighet till paketleverans genom husets serviceboxar, så att inköp kan levereras direkt hem, och i trapphuset sitter en monitor från Skånetrafiken som informerar om kollektivtrafiken. När den vanliga cykeln inte räcker till, har hyresgästerna bland låne-cyklarna tillgång till vikbar pendlingscykel, lådcykel och specialbyggda cyklar för att skjutsa både gäster och barn. Vid bokning av hotellrum ingår en vikbar cykel, och som tilläggsval finns hyrbar lådcykel.

Ohboy ska utvärderas kontinuerligt, två, fem och tio år efter färdigställandet, för att ta reda på hur väl konceptet fungerar och vilken effekt de olika mobilitetsåtgärderna haft på de boendes resval. Utvärderingarna initieras och bekostas av fastighetsägaren, och genomförs i samarbete med Malmö Universitet och Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2).

Vad är det lärande i exemplet?

Det lärande med Malmös arbete med parkerings- och mobilitetslösningar, och cykelhuset Ohboy, är utöver de tekniska exemplen från Ohboy, att det med hjälp av medvetna val är möjligt att styra omställning mot ökad mobilitet.



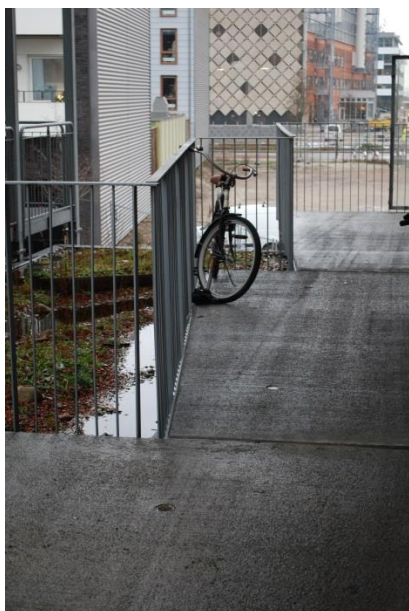
Cykelhuset Ohboy. I förgrunden syns Stapelbäddsparken. Foto: Boverket



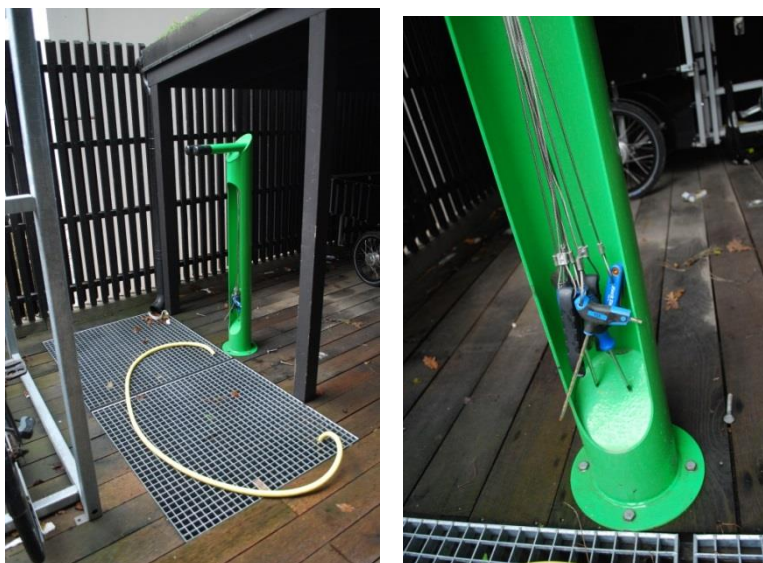
De svarta cyklarna tillhör hotellet och ingår vid bokning av rum. Foto: Boverket



Cykelparkering i markplan. Hissen i huset är rymlig och genomgående, så att det är enkelt att ta upp och ned såväl vanliga cyklar som lådcyklar. Foto: Boverket.



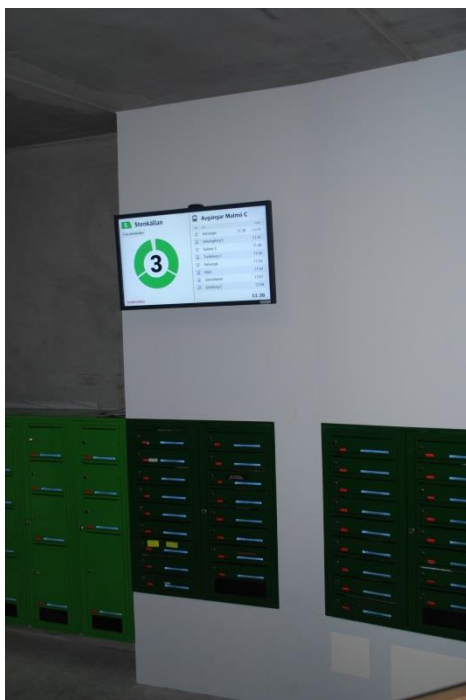
Loftgångarna har en sicksackformad utformning, för att det ska finnas plats för parkering av cyklar samtidigt som krav på brandsäkerhet och utrymningsmöjlighet möts. Foton: Boverket



Vid tecknande av mobilitetskontrakt har hyresgästerna tillgång till bland annat pump och servicemöjlighet på gården.



Cykelinspirerad konst i trapphuset.



Skånetrafiken har använt cykelhuset som testobjekt, där de satt upp monitorer i trapphuset, med realtidsinfo över kollektivtrafiken. Detta har fungerat framgångsrikt, och Skånetrafiken vill nu sätta ut dem i fler hus.



Hyresgästerna har en egen leveransbox för att underlätta hemleverens. Foton: Boverket



Bild på ett stort parkeringshus, ett stenkast från Oh boy-huset. I nedre delen av bilden syns hyrcykel-systemet Malmö by Bike. Foto:Boverket

Källor:

http://malmo.se/download/18.693435e1616fea8abdb0ac/1518082040984/Remissf%C3%B6rslag_Parkeringspolicy_2018-01-15.pdf
Hämtad 2018-03-06.

<http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Parkering/Parkeringspolicy-och-parkeringsnorm/Pilotprojekt-p-norm-0.html> Hämtad 2018-03-06.

Cykelservicestation i Malmö

Gatukontoret i Malmö har tagit fram en cykelservicestation där cyklister själva ska kunna serva sina cyklar. Denna ligger utmed Pildammsvägen, utanför Malmö IP och mitt emot Konsthallstorget.

På cykelservicestationen hängs cykeln upp i bekväm arbetshöjd, och det finns möjlighet till tvätt, cykelpump och verktyg. Vid stationen finns även dricksvatten och pump för bollar samt stadens cykelkarta. Av trygghetsskäl är tavlan upphöjd så att det går att se om någon står bakom.

Stationen är gratis och används ofta, men har utsatts för en del vandalisering och stöld av verktyg. Detta har lett till ökade driftskostnader med behovet att vid flertalet tillfällen ersätta verktyg.



Foto: Boverket

Vegetation för att minska vinden vid cykelbana

Vind är en faktor som gör att cykeln ibland blir ett mindre attraktivt sätt att färdas på. Med kraftig motvind ökar belastningen och det tar längre tid att cykla den vanliga sträckan. Möjligheten att anlägga vindskydd utefter vindutsatta cykelvägar har studerats i en rapport av LTH/SLU³³.

Det konstateras att beroende på hur läplantering görs blir det olika mycket vindskydd. Vilken typ av vegetation som planteras, om det är enhetlig eller varierad vegetation, hur bred vegetationszonen är samt landskapets topografi avgör hur väl vinden stoppas och hur kraftig eventuell vindturbulens blir på läsidan. Planteringsavstånd från cykelbanan spelar också roll, liksom att vindens riktning varierar. Både vindens styrka och vegetationens möjligheter till läskydd kan variera med årstid. Det är således flera faktorer som spelar roll för läplanteringen bästa effekt.



Foto: Erik Skärbäck.

Exempel på klippt häck mellan Åkarp och Alnarp. Tidigare var bilvägen dubbelt så bred och biltrafiken snabb. Den oskyddade gång- och cykelbanan utmed vägrenen upplevdes som lång. När halva vägbanan gjordes om till gång- och cykelväg, samt avskiljdes från biltrafiken med klippta häckar, minskade bilhastigheten samtidigt som trivseln för gående och

³³ Hyden, Chirster, Skärbäck, Erik, Engel, Stefanie; Möjligheten och lämpligheten av att anlägga vindskydd utefter vindutsatta cykelvägar. 2012.

cyklister ökade. Sträckan Åkarp-Alnarp upplevdes dessutom som kortare. Grupper av ekar placerade på något hundratal meters avstånd, med små knappt urskiljbara sidoförskjutningar har gjort förflyttningarna intressantare och har brutit ner monotonin.

I följande SWOT-analys finns läplanteringsens möjligheter utmed cykelvägar angivna.

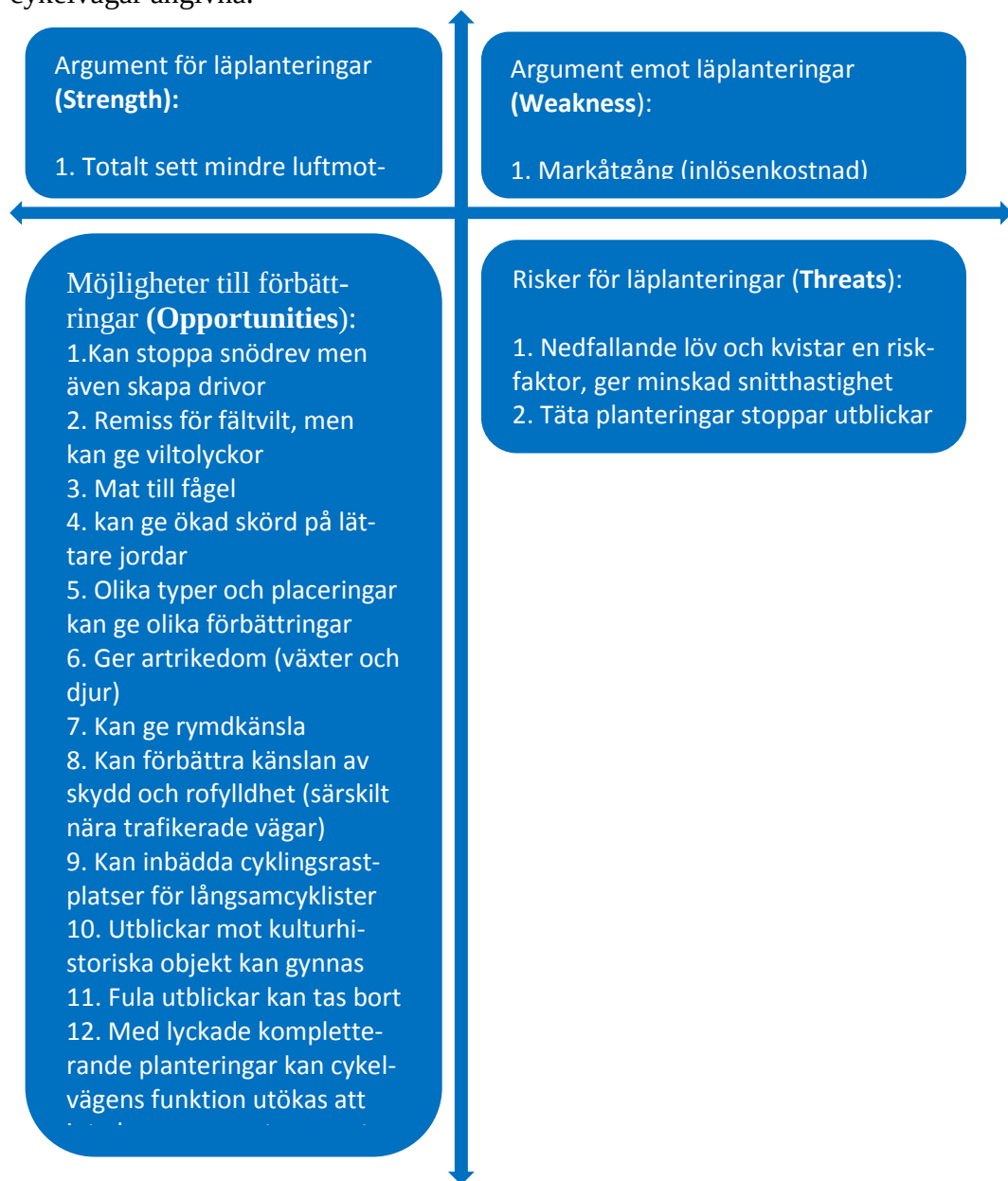


Illustration: Boverket efter rapporten.

Vad är det lärande i exemplet?

Av SWOT-analysen drar författarna i rapporten slutsatsen att läplanteringar har så stor betydelse att de bör planeras från början som en integrerad del av cykelvägen. Även skötsel av det gröna samt lövröjning eller liknande bör beaktas.

Källa:

Hydén, Christer and Engel, Stefanie and Skärbäck, Erik (2012). Möjligheten och lämpligheten av att anlägga vindskydd utefter vindutsatta cykelvägar. Lund and Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap > Landskapsarkitektur, Sveriges Lantbruksuniversitet. Bulletin (Lunds tekniska högskola, Institutionen för teknik och samhälle, Trafik och väg) ; 273. <http://pub.epsilon.slu.se/8836/> Hämtad 2018-02-20.

Avslutande reflektion

Resultatet från miljömålsenkäten, men även Trafikverkets kartläggning om planeringsunderlag för cykling, visar att många kommuner arbetar likartat med olika dokument kring cykelplanering, Mobility Management och fysiska åtgärder. Flera kommuner står inför likartade utmaningar och har kommit olika långt i hur de hanterar dessa. De större kommunerna har ekonomiska och personella resurser och med det en möjlighet att ligga i framkant och har inte samma behov av mer kunskap eller verktyg i samma utsträckning som de mindre kommunerna. Men oavsett hur långt man kommit i arbetet, så är det ofta inspirerande och givande att ta del av goda exempel och aktuella lösningar. Vi hoppas därför att denna sammanställning kan ge inspiration och några nya tankar om arbetssätt och idéer som kan föra cykelfrågorna framåt.

Det är inte alltid nödvändigt att anlägga cykelinfrastruktur med högsta standard om det inte är möjligt. Det ska givetvis eftersträvas, men ibland är lösningen att det är bättre att göra en liten insats än ingen alls. Möjligheten att senare uppgradera standarden finns ju dessutom kvar. Detta lyfts bl.a. i exemplet Ideella krafter bakom cykelled mellan Hillerstorp och Värnamo samt under vårt studiebesök i London.

Genom Svenska Cykelstäder delas och sprids erfarenheter och det gör att cykling kan nå framgång i fler kommuner. Vi har också kunnat konstatera att flera kommuner och regioner hämtar inspiration från andra länder, främst Danmark och Nederländerna, och utifrån det gör lokala anpassningar. Kanske inspireras de av visdomsorden: ”Det vi har gjort kan alla göra och borde göra”.

