

CyCity:

Att bana väg för cykelbana

**Slutsatser och frågeställningar
för bra cykelplaneringsprocesser**

INTRODUKTION

Ungefär en av tio resor i Sverige görs med cykel. Totalt är det 465 miljoner cykelresor per år. I storstadsområdena har antalet resor med cykel ökat stadigt under det senaste decenniet. Ökningen har inneburit att cykeln som färdmedel i större utsträckning börjat uppmärksammas av politiken. Kraven på förbättrad infrastruktur för cyklister har ökat. Större fokus på cykel och mer resurser till cykelinfrastruktur innebär dock inte nödvändigtvis att investeringar som genomförs för att förbättra för cyklister får maximal eller ibland ens avsedd effekt.

Det svenska forskningsprogrammet CyCity som finansieras av Vinnova har som mål att tillföra ny kunskap om cykelplanering. Inom ramen för CyCity har en genomgång av tidigare forskning inom svensk cykelplanering och intervjuer med praktiker inom cykelplaneringsområdet genomförts, med målet att definiera en tydlig problembild. Denna problembild pekar på att svensk cykelplanering idag präglas av tre huvudsakliga utmaningar:

- Underskattning av komplexiteten i cykelplaneringen
- Oklara ansvarsförhållanden för cykelfrågor mellan olika aktörer i transportsystemet och samhällsplaneringen
- Viktiga aktörer har en ambivalent inställning till att öka cykeltrafiken

Mer kunskap behövs om befintlig cykelinfrastrukturens kvalitet för att cykelplaneringen ska uppnå sin fulla potential, så att genomförda åtgärder blir så kostnadseffektiva som möjligt. För att åstadkomma detta krävs förändrade värderingar, bland annat att cykelplaneringen får högre status och prioritet och att synen på cyklisten och cykeln som transportmedel fortsätter att utvecklas i positiv riktning.

SYFTE OCH MÅLGRUPP

Syftet med denna folder är att med avstamp i CyCitys studier av cykelplaneringsprocesser redovisa slutsatser och frågeställningar som anses viktiga att kunna besvara, för att framgångsrikt bedriva arbete med cykelplanering. Foldern riktar sig till dig som aktivt arbetar med eller är intresserade av cykelplanering på regional och kommunal nivå.

Materialet är strukturerat utifrån olika steg inom en planeringsprocess för cykel. Syftet med detta är att synliggöra vad som är viktigt att tänka på inom respektive steg och genom detta skapa förutsättningar för en lyckad process. Foldern gör inte anspråk på att redovisa hur en planeringsprocess för cykel bör se ut eller ser ut i kronologisk mening. Den redovisar snarare viktiga moment i processen och vilka problem som uppstår och frågor som bör kunna besvaras steg för steg.

Denna folder är en övergripande produkt med syfte att syntetisera flera delprojekt och därför redovisas inte några fullständiga resultat från delprojekten. För en fördjupning i de frågeställningar som presenteras i foldern så hänvisas till de delprojektrapporter som ligger till grund för studien och redovisas i slutet av foldern.

Foldern är avgränsad till tidiga skeden av cykelplanering, framtagande och genomförande av en cykelplan.



CYKELPLANERINGS- PROCESSEN

Bilden nedan visar cykelplaneringsprocessen i fem steg, från att någon initierar arbetet till dess genomförande. Inom respektive steg behöver ett antal frågor besvaras för att säkerställa att planeringen för cykel har förutsättningar att bli framgångsrik.



Figur 1. En cykelplaneringsprocess i fem steg.

STEG 1. INITIERA ARBETET

Förutsättningarna för att arbeta aktivt med cykelplanering skiljer sig kraftigt mellan olika kommuner. I vissa kommuner finns det en tradition av att se cykeltrafiken som ett naturligt inslag i stadsmiljön. Det finns en cykelplan att förhålla sig till. Det finns rutiner och avsatta resurser. I andra kommuner och regioner är situationen den motsatta, cykeln ses mer som ett rekreationsfärdmedel och något för barn och ungdomar och dem som inte har hunnit ta körkort. I kommuner med liten erfarenhet sker cykelplaneringen ofta ad hoc utan någon övergripande plan att koppla åtgärder till. Det är även vanligt att det saknas kompetens och resurser för att bedriva arbetet.

Känn din lokala cykelhistoria

Cyklens status inom det kommunala arbetet har ofta en historisk förklaring och är ett resultat av den syn på cyklister

som traditionellt präglat den kommunala planeringen. Den historiska studien som genomförts inom CyCity visar att bilden av cyklisten förändras över tid och att den syn på cyklisten som präglar planeringen får stora konsekvenser för hur cykelinfrastrukturen utformas. Som exempel kan nämnas svenskt 60-tal där cykeln i större utsträckning börjar ses som ett lokalt färdmedel, främst för rekreation. Detta manifesterades i praktiken på kommunal nivå genom att cykelnätet utformades för korta resor och inom separata bostadsområden. Idag går det att se konsekvenserna av denna planeringssyn genom bristen på sammanhängande stråk och felande länkar mellan olika befolkningscentra. Synen på cykeln som ett lokalt färdmedel är sannolikt också en av förklaringarna till att det saknas rutiner för hur cykelplanering hanteras på regional nivå. Då cykeln sågs som ett lokalt färdmedel fanns det till synes ingen anledning att hantera frågan regionalt. Men detta är fel. Bra cykelplanering är på många sätt en regional fråga, inte minst i storstadsregioner där många cykelpendlar över kommungränser.

Namnsätt objekt i länsplanen

På regional nivå saknas det idag en tydlig struktur för hur arbetet bör initieras. Inte sällan får kommunerna upp ögonen för behovet av samordning av cykelinfrastrukturen i samband med översiktsplanarbete. För att öka incitamenten att samarbeta regionalt underlättar det om det finns nationella planer att koppla regionala åtgärder till. En slutsats är att infrastrukturåtgärder för cykel behöver namnges i länsplanen som specifika objekt, t.ex. "Kinnekulle-stråket".

Cykelplanen ska visa att arbetet är politiskt beslutat

Liksom i den regionala planeringen så finns det på kommunal nivå ett behov av att knyta arbetet till en övergripande cykelplan. **En cykelplan skapar politiska förutsättningar för att arbeta med cykel, då det finns ett politiskt beslut bakom antagandet av planen och de åtgärder som innefattas.** De kommuner som har tagit fram en cykelplan har lättare att få till finansiering för cykelåtgärder.

Motivera arbetet

Den första frågan man som kommunal/regional planerare bör ställa sig i initieringsmomentet är vad som motiverar att planera för cykeltrafik och ökad cykling. Är det för att förbättra den fysiska hälsan bland invånarna? Är det för att åstadkomma en attraktivare stadsmiljö? Är det för att öka tillgängligheten för dem som cyklar eller skulle vilja cykla?

Välj målgrupper

Nästa fråga man bör ställa sig är vilken typ av cykling som ambitionen är att öka eller förbättra förutsättningar för. Är det arbetspendling? Andra vardagsresor? Skolresor? Motionscykling? Cykling till sport och fritidsanläggningar? Är det för att öka cykelturismen?

Svaret på ovanstående frågor får konsekvenser för hur arbetet bör organiseras och vilka åtgärder som ska väljas. För pendlingsresor och andra vardagsresor i storstadsområden, liksom fritidsresor och cykelturism i mindre tätbefolkade områden, kan det finnas stråk som innefattar flera kommuner och kräver samordning.

Jämför ert nuläge med andras

En bra inledning på processen är att ta reda på hur cykelnivån i den egna kommunen ligger till i relation till andra kommuner med snarlika förutsättningar. Detta skapar förutsättningar att ställa upp realistiska målsättningar för arbetet. Baserat på nivåerna av cykling i kommuner med liknande förutsättningar, så bör ett övergripande mål för arbetet formuleras.

I kommuner med låg cykelandel och liten erfarenhet av att arbeta med cykelfrågor är det viktigt att arbeta aktivt för att förankra bilden av cykeln som ett färdmedel likställt med andra färdmedel.

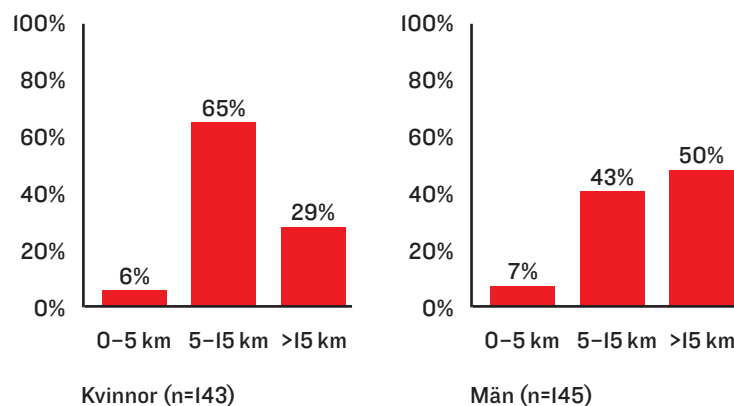
Visualisera konsekvenserna av ökad cykeltrafik

Ett effektivt sätt att visa på cykelns potential är att visa på vilka konsekvenser det skulle få om andelen cyklister/

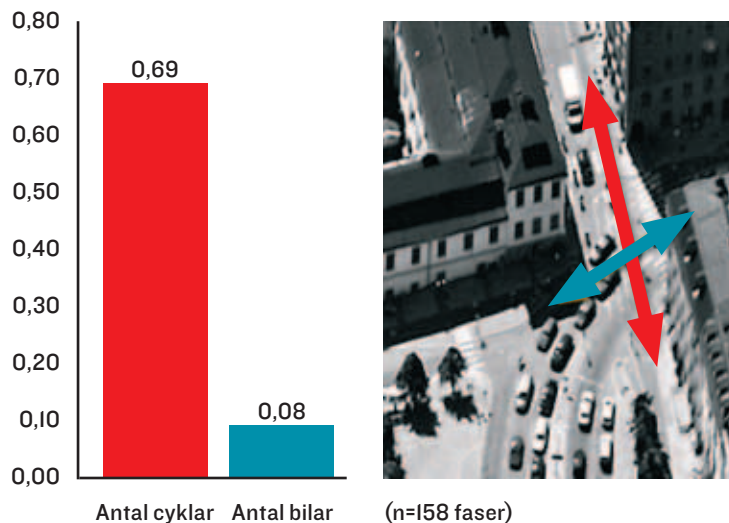
cykelresor ökade till samma nivå som i en stad med liknande förutsättningar men med betydligt högre cykelandel.

Områden som kan vara intressanta att illustrera för att visa på potentialen är konsekvenser för folkhälsa, minskad efterfrågan på yta för parkering, ökad tillgänglighet och framkomlighet för alla, minskade luftföroreningar och minskat buller. Med dessa grundläggande data ges fler möjlighet att förstå cykeltrafikens nyttor. Det bör i sin tur underlätta såväl den politiska förankringen som den interna förankringen inom myndigheters olika förvaltningar.

Inom detta område finns behov av en databas över hur färdmedelsfördelningen ser ut i landet för att underlätta jämförelser. På hemsidan www.epomm.eu/tems finns en europeisk databas för detta ändamål. I denna ingår för närvarande 11 svenska städer. Det finns även ett behov av användarvänliga verktyg för att kunna göra konsekvensberäkningar av ökad cykling inom områden som framkomlighet, folkhälsa och luftföroreningar, för att underlätta förankringsarbete i samband med cykelplanering.



Figur 2. Cykeln är inte endast ett transportmedel för resor i närområdet. Mer än nio av tio av de nära 300 Stockholmare som svarade på CyCitys enkät kunde tänka sig att cykla längre än 5 km till arbetet.



Figur 3. Cykeln är yteffektiv. I korsningen Götgatan-Hornsgatan intill Slussen i Stockholm har cykeltrafiken nio gånger så stor kapacitet mätt som antal fordon per meter vägbredd i rusningstid.

Frågor att ställa sig i detta steg:

- Vilka incitament finns att arbeta aktivt med att öka andelen cykeltrafik?
- Vilken typ av cyklister bör prioriteras?
- Finns det regionala cykelstråk?
- Hur ser kommunen/regionens cykelnivå ut i relation till kommuner/regioner med liknande förutsättningar?
- Vilken bild av cykeln som färdmedel präglar förvaltningen?
- Vilka konsekvenser skulle en ökad andel cykeltrafik ge?

I initieringsfasen är det viktigt att göra klart för sig hur man ser på cykeln, cyklister och cykeltrafik samt vilken sorts cykling man vill uppmuntra.

STEG 2. TA FRAM UNDERLAG

När arbetet är initierat, motiverat och politiskt förankrat så är nästa steg att ta fram underlag för att påbörja arbetet. I detta moment är det fruktbart att göra en fördjupad beskrivning och analys av nuläget.

Det som behöver kartläggas är:

- Befintlig cykelinfrastrukturens kvalitet, företrädesvis i GIS.
- Vilka aktuella planer finns som kommer att påverka förutsättningarna för cyklister?
- Vilka policys och andra styrande dokument är kopplade till cykeltrafiken?
- Vilka **personella och ekonomiska resurser** finns avsatta för arbetet med cykeltrafik?

När man tar fram underlag är det viktigt att genomföra gedigna undersökningar av olika cyklistgruppers behov och krav.

Befintlig cykelinfrastrukturens kvalitet

En systematisk sammanställning av befintlig cykelinfrastruktur är en nödvändig grund för att få en överblick av förutsättningarna. **En aktuell GIS-sammanställning av den befintliga infrastrukturens kvalitet ger en bra överblick och är ett effektivt sätt att identifiera luckor.** Kan denna information dessutom kompletteras med cykelflödesmätningar, så finns bra underlag för att bedöma förutsättningarna för de befintliga cyklisterna.

GIS-data är även användbart för att kunna göra en bedömning av potentialen för nya cyklister. En geografisk sammanställning av större bostadsområden och målpunkter såväl som stora arbetsplatser, skolor och fritidsanläggningar utgör tillsammans med det befintliga cykelnätet en utmärkt grund för att kunna identifiera viktiga stråk och en orealiserad potential. Se www.bikeroute.se för tips om hur cykelinfrastrukturens kvalitet kan redovisas.

Regionalt perspektiv

För att en kommun ska kunna planera för stråk som löper över kommungränser behöver de veta hur cykelinfrastrukturen ser ut i den angränsande kommunen. Denna typ av information finns inte alltid idag. Detta innebär att **det är viktigt att tidigt i processen organisera ett möte med cykelplanerare i angränsande kommuner för att bilda sig en gemensam uppfattning om vilka länkar och stråk som är intressanta ur ett regionalt perspektiv.** I delprojektrapporten "Cykelplanering över kommungränser" ges förslag på hur denna process kan se ut. En slutsats från den studien är att det skiljer sig i praktiken mellan formella strukturer och policys i sak och hur det faktiska arbetet bedrivs. Incitamenten för att samarbeta över kommungränserna är idag få och hindren desto fler, vilket kan medföra avsevärda skillnader i standard på samma stråk i olika kommuner. För cyklister är dessa skillnader ett praktiskt problem som minskar cyklingens attraktivitet. Situationen kan jämföras med infrastruktur för bilar där detta inte är något problem då bilvägar är föremål för nationell planering och kvalitetssäkring.

Behovet av samordning och samarbete i planeringen av cykelvägar är något som främst berör storstadsregioner där pendlingsresor sker över kommungränser. I mindre och medelstora städer kan det dock vara aktuellt med kommungränsöverskridande planering för cykelturistleder. Även på regional nivå finns det behov av GIS-data. En regional GIS-databas över cykelinfrastruktur skulle underlätta för planerare som söker information om hur det ser ut på andra sidan kommungränsen.

Säkerställ att cykelplanen används i detaljplanering

Det finns sannolikt ett antal planer liggande som kommer att påverka förutsättningarna för cyklister i en kommun. Dessa bör koordineras mot det befintliga cykelnätet, för att se hur de överensstämmer och om de bidrar till att förbättra eller tvärtom riskerar att försämrar viktiga cykelstråk. I de fall där det försämrar kan det vara aktuellt att undersöka möjligheter till nya lösningar. **Det bör även säkerhetställas att cykelplanen i framtiden konsulteras i detaljplanearbetet.**

Policys och andra styrande dokument kan vara viktiga för att legitimera arbetet med ökad cykling. En inventering av relevanta policys och styrande dokument är därför nödvändig. Det är nödvändigt att arbetet med cykelåtgärder kopplas till översiktsplan och eventuell trafikplan, men även till styrande dokument om miljö, klimat och folkhälsa.

Inventera resurser

Slutligen bör det göras en inventering av de ekonomiska och personella resurser som finns tillgängliga för cykelplaneringen. Dessa bör ställas i relation till de mål som satts upp samt policys och styrande dokument, för att göra en bedömning om det är realistiskt att nå målen med de befintliga resurserna. Bypad och Cykelfrämjandets Kommunvelometer är två verktyg som kan vara användbara inom detta moment för att underlätta en strukturerad analys av den egna organisationens förutsättningar för en effektiv cykelplanering.

Frågor att ställa sig i detta steg:

- Vilka är kommunens viktigaste cykelstråk?
- Var ligger viktiga målpunkter och var finns stor potential för cykling?
- Behövs data från angränsande kommuner för att kunna identifiera viktiga stråk?
- Vilka policys och styrande dokument inom förvaltningen påverkar förutsättningarna för cykelplanering?
- Vilka liggande planer finns och kommer de att påverka viktiga stråk?
- Vilka ekonomiska och personella resurser finns tillgängliga inom förvaltningen, är det tillräckligt?



STEG 3. ORGANISERA ARBETET

Efter att underlag tagits fram återstår processen med att organisera arbetet. Det behöver tas beslut om vilka delar av förvaltningen som ska delta i arbetet och **vem som ska ansvara för vad**. På kommunal nivå finns det ofta en fungerande organisation att utgå från, även om denna kan behöva kompletteras. Medel för cykelinfrastruktur och övriga cykelåtgärder ryms idag inom många kommuners hållbarhetssatsningar. Det kan organisatoriskt finnas vinster i att cykelåtgärderna i större utsträckning integreras med den ordinarie trafikbudgeten och är behovsstyrd, för att uppnå en större systematik och skapa långsiktighet. Detta skulle även bidra till att förankra cykelns roll som ett färdmedel likvärdigt med övriga transportsätt.

När man organiserar arbetet är det viktigt att **involvera så många parter som möjligt i processen**. Kan du inte övertyga de olika aktörerna nu så kommer de sannolikt inte att övertygas om cykelplanens förträfflighet senare heller.

Organisatoriska utmaningar

Den formalisering av cykelprocessen som finns idag på kommunal nivå är oftast instruktioner om att cykel ska tas med i översiktsplanearbetet. Det framgår dock vanligtvis inte hur det ska tas med. Här skulle det underlätta om det fanns en arena för kommuner att utbyta information om hur de organiserat och formulerat sitt arbete med cykelplanering.

På regional nivå i Sverige saknas det i princip en fungerande formell organisation för att hantera cykelplaneringen. Avsaknaden av ett formellt förfarande gör att viktiga aktörer ofta kommer in för sent i planeringsprocessen vilket får negativa konsekvenser för slutresultatet. Det är viktigt att omgående i processen identifiera viktiga aktörer och säkerhetsställa att målbilder och hinder processas fram gemensamt för att skapa samsyn.

För att skapa förutsättningar för en regional process där alla relevanta aktörer involveras behöver det finnas **en aktör som ansvarar** för att driva processen. Det behöver också finnas en formaliserad process som säkerställer att alla relevanta aktörer ges möjlighet att delta redan i inledningen av processen.

Hantera upplevda och verkliga målkonflikter

På såväl kommunal som regional nivå kommer det att uppstå mål- och intressekonflikter i samband med cykelplaneringen. För att undvika att målkonflikter förlamar processen eller resulterar i dåliga lösningar bör dessa identifieras tidigt. Det kan därför vara fruktbart att tidigt söka breda koalitioner kring cykelplaneringen för att identifiera vilka intressekonflikter som kan uppstå.

Frågor att ställa sig i detta steg:

- Vem ska ansvara för vad vid framtagandet av den nya cykelplanen?
- Vilka kompetenser behöver involveras i arbetet?
- Har de aktörer som deltar i planeringen tillräcklig kompetens?
- Hos vilken regional funktion finns information om cykelinfrastruktur i angränsande kommuner?
- Med vilka förvaltningar/personer kan det potentiellt uppstå intressekonflikter, hur kan dessa undvikas?
- Vilka målkonflikter riskerar att uppstå och hur ska dessa hanteras?
- Var ligger finansieringsansvaret för cykelplaneringen idag, hur borde det vara?
- Hur kommuniceras cykeltrafikens behov, problem och fördelar med allmänheten?

STEG 4. FORMULERA ÅTGÄRDER

Val och formulering av åtgärder behöver ta sin utgångspunkt i cykeltrafikens behov och förutsättningar. För att underlätta detta arbete behövs främst tre saker:

- En tydlig lista på problem som grund för möjliga lösningar (problemidentifiering)
- En matris för bedömning av olika åtgärders måluppfyllelse
- En beskrivning av hur åtgärder passar eller inte passar in stadens eller regionens långsiktiga trafik- och attraktivitetsstrategi.

Lista för problemidentifiering

Det är som tidigare nämnts viktigt att fråga sig vilken typ av cyklister som åtgärderna i cykelplanen främst ska utformas för. Vems och vilka problem ska lösas? Vilken bild av cyklister ska prägla arbetet med planen? Ett bra sätt att identifiera problem är att **öka dialogen med cyklister**. Men det är också som tidigare nämnts viktigt med gedigna undersökningar av cyklisters behov och krav för att kunna bilda sig en mer objektiv uppfattning av ett visst problems omfattning och var problemen är som störst (se Steg 2. Ta fram underlag). Exempel på problembeskrivningar kan vara att det är svårt att hämta och lämna på dagis eftersom det inte finns en stöldsäker och väderskyddad plats att parkera en cykelkärra, eller att det är svårt att handla mat med cykel för det inte finns någon matbutik vid arbete eller bostad (enda matbutiken ligger i ett externt köpcentrum en stor omväg bort). Ett annat problem kan vara att man inte vågar cykla till sitt arbete eftersom bil- och lastbilstrafiken är stor och kör i hög fart.

Matris för bedömning av måluppfyllelse

En slutsats som dragits i delprojekten är att det finns ett kunskapsunderskott inom cykelplanering. Vi vet inte alltid tillräckligt om hur viktiga olika förbättringar är för olika grupper av cyklister. Detta innebär i sin tur att det är svårt

för planerare att förutspå effekten av olika åtgärder. Det är även svårt att nyttomaximera prioriteringar mellan åtgärder. Idag finns det ofta en otydlighet mellan inventering/ identifiering av problem och hur prioritering sker och vilka åtgärder som det resulterar i. Detta kan åtminstone delvis avhjälpas genom att ställa upp en matris, ett ramverk för bedömning av måluppfyllelse. Syftet med en sådan matris är att säkerställa att även om en viss typ av nytta inte kan kvantifieras så får den inte glömmas bort.

Arbetet med att ta fram ett ramverk för bedömning av åtgärders måluppfyllelse kan även fylla ett pedagogiskt

Nytta	Prioritet	Åtgärd 1	Åtgärd 2 osv.
Mer direkt rutt (kortare avstånd)	Låg	0	+
Kortare restid/ färre stopp	Medel	0	0
Ökad cykelkomfort (kontinuerligt cykelnät)	Hög	+	++
Ökad cykelkomfort (ytjämnhet)	Låg	+	-
Ökad cykelkomfort (lägre biltrafikvolym och hastighet)	Hög	+++	+++
Ökad tillgänglighet/ rörelsefrihet för vuxna cyklist	Medel	+++	+
Ökad tillgänglighet/ rörelsefrihet för barncyklist	Medel	0	++
Fler cykeldagar per år (bättre vinterunderhåll)	Hög	++	0
Färre korta bilresor (bättre luft och stadsmiljö)	Hög	+	0
Färre personskador	Medel	+	+++
Fler platser att parkera dyr cykel (stödsäkra cykelställ)	Medel	0	0

Figur 4. Exempel på matris för bedömning av måluppfyllelse, ju fler plustecken desto starkare positiv effekt.

syfte. Ramverket kan nämligen användas för att diskutera vad olika förvaltningar och aktörer faktiskt vet om vad som utgör hinder för ökad cykling och vad som inte gör det. Det är i sin tur ett sätt att få olika aktörer att bättre förstå de behov och problem som planen ska lösa.

Långsiktig trafik- och attraktivitetsstrategi

För att cykelplanen ska nå bred acceptans och genomföras som önskat så behöver den fungera i samklang med stadens och regionens önskade utveckling. Därför är det viktigt att redovisa hur olika möjliga åtgärder i cykelplanen samspelar med andra och redan etablerade mål för kommunens och regionens utveckling. Om kommunerna i ett område har som mål att öka kollektivtrafikresande bör cykelplanen också redovisa hur den bidrar till detta mål, t.ex. genom att uppgradera cykelparkeringar vid stationer så att de svarar mot cyklisters preferenser på stödsäkra ställ och ökat resande. Om en kommun vill utveckla detaljhandeln i sin stadskärna så bör cykelplanen på liknande sätt redovisa hur ökat cyklande på korta resor bland de som arbetar i stadskärnan skulle minska trycket på bilparkeringar under lördagshandeln.

Åtgärds kombinationer

I arbetet med att formulera åtgärder är det viktigt att komma ihåg ett par saker. En sådan sak att är att det idag ofta finns **ett (allt för) stort fokus på att genomförda cykelåtgärder ska generera fler cyklist eller ett ökat cyklande.**

Detta är ett argument som sällan används vid byggnation av bilinfrastruktur, då det snarare är komfort och restidsvinster som bedöms utgöra nyttan av investeringen. Just komfort och restidsvinster för befintliga cykeltrafikanter är något som i större utsträckning skulle behöva utgöra prioriteringsgrund även för planering av cykelinfrastruktur. Det kan nämligen vara väl samhällsekonomiskt motiverat att genomföra åtgärder för cykeltrafiken även om åtgärden inte innebär en enda extra cykelresa. Förklaringen till detta är att just komfort- och trafiksäkerhetsvinster av en ny cykelbana ofta är så stora att den betalar sig själv.

För att **maximera nyttan av investeringarna i den fysiska infrastrukturen behöver dessa kombineras med informationsåtgärder.** Vilka informationsåtgärder som genomförs bör, liksom investeringar i fysisk infrastruktur, prioriteras på basis av kostnad och måloppfyllelse. Har kommunen till exempel förbättrat en cykelväg mellan ett bostadsområde och ett större arbetsplatsområde som medfört restidsförkortningar så är så kallad direktbearbetning av anställda i området sannolikt effektivt. Generellt gäller att även att informationsåtgärder bör ingå i cykelplanen för att säkerställa nyttomaximering av de fysiska åtgärder som byggs.

En starkare nationell och regional nivå behövs

För att snabbt sprida kunskap och erfarenheter av den cykelplanering som sker i Sverige behövs samverkan mellan många olika aktörer. Ett nationellt kunskapscentrum dit kommuner och regioner kan vända sig för att ta reda på hur andra kommuner arbetar skulle underlätta. Det skulle även underlätta om det fanns nationella riktlinjer för uppbyggnad av en kvalificerad och aktuell cykelvägsdatabas samt regional GIS-data som underlag för regional cykelplanering i syfte att underlätta arbetet med att binda ihop målpunkter.

Frågor att ställa sig i detta steg:

- På vilka grunder har urvalet av åtgärder skett?
- Har vi fångat de problem som är viktigast för olika cyklistgrupper?
- Har vi redovisat hur cykelplanens åtgärder passar in i vår långsiktiga trafik- och attraktivitetsstrategi?
- Finns det rutiner för att hantera cykelfrågor i samband med nyexploatering, stråkpåverkan, ökad cykelparkerings efterfrågan när staden växer?
- Hur hanterar cykelplanen informationsåtgärder och cykelparkering?



STEG 5. GENOMFÖRANDE

Koppla planen till en budget

Kommuner redovisar ofta behov av förbättrad cykelinfrastruktur i översiktsplaneringen. Det är bra men eftersom översiktsplanen ofta inte är naturligt kopplad till en finansieringsprocess är länken till genomförande ofta allt för svag. Det är därför viktigt att säkerställa finansieringen hela vägen genom processen. Det mest effektiva sättet är att ha en aktuell cykelplan med ett antal prissatta åtgärder kopplat till en flerårsbudget beslutad i fullmäktige eller relevant nämnd.

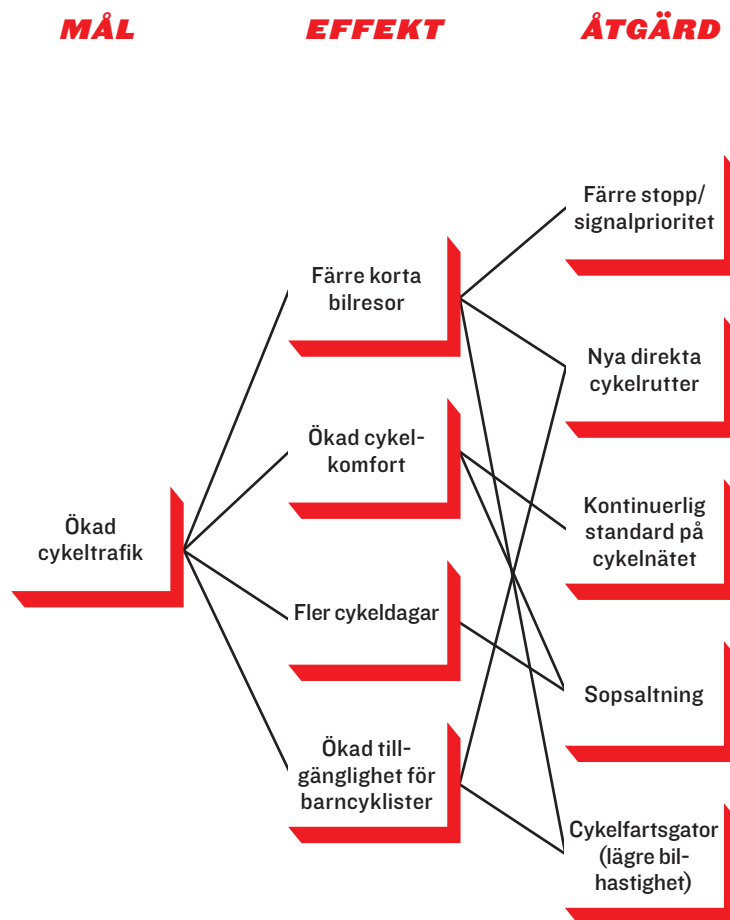
Även regionala planer behöver ha en tydlig koppling till budgetar för att bli genomförda som avsett. Det behövs även tydliga indikatorer för att följa upp vad som händer med cykel inom regionala planer, exempelvis hur mycket pengar som investerats per år jämfört med planen eller hur många objekt av det totala antalet som färdigställts per år.

Redovisa hur planen ska följas upp

I genomförandeprocessen är det viktigt att säkerställa att det finns en kortfattad plan för hur de åtgärder som ska genomföras ska följas upp eller utvärderas. Det är måluppfyllelser som bör följas upp. Det kan till exempel ske genom mätningar av förändringar i cykelflöden, mätning av framkomlighet med GPS-utrustning och/ eller enkäter om användarnöjdhet.

Cykelframkomlighet vid entreprenadarbeten

Rutiner för drift och underhåll behöver också vara tydliga, både avseende vilken nivå som ska gälla för drift och underhåll vid olika cykelflöden, samt tydliga direktiv till entreprenörer som utför arbetet. Det är också viktigt att det ställs krav på framkomlighet för cyklister vid alla entreprenader som genomförs, oavsett om det gäller åtgärder för ny cykelinfrastruktur eller exempelvis fjärrvärme.



Figur 5. Exempel på samband mellan åtgärder, deras effekter och mål.

Ställ krav på cykelinfrastruktur vid bilåtgärder

Vid genomförande av infrastrukturåtgärder som sker med statlig medfinansiering bör det ställas krav på att adekvat cykelinfrastruktur tillhandahålls. Utformningen bör tydligt kopplas till flöden och hastigheter för biltrafiken. Det finns till exempel ett betydande behov av att hantera cykelinfrastruktur i samband med ombyggnation till 2+1 väg.

Frågor att ställa sig i detta steg:

- Är de åtgärder som finns i cykelplanen prissatta, tidssatta och finansierade/med i budget?
- Finns det ett standardförfarande för krav om hur entreprenörer ska hantera cykelinfrastrukturen i samband med ombyggnationer?
- Finns det tydliga kriterier för vad som ska utvärderas i samband med att åtgärder genomförs?
- Finns det cykelvänliga rutiner för prioritering av drift och underhåll?
- Följs det övergripande målet med cykelplanen upp på ett mätbart sätt?

DELPROJEKTRAPPORTER

Denna folder bygger på resultat från bl.a. följande rapporter.

Trafikslag på undantag

Martin Emanuels doktorsavhandling i vetenskapshistoria vid KTH visar på konsekvenserna av den moderna (bil) staden och på hur aktörers värderingar och tolkningar av olika trafikslag påverkar vilka åtgärder som vidtas, eller inte vidtas, för trafiken. Den ger en ökad förståelse av trafikplaneringens ideologiska karaktär och av hur den fortsätter forma våra praktiker under lång tid framöver.

Cykelplanering över kommungränser: betydelsen av samverkan

Studien beskriver erfarenheter från ett samverkansprojekt i syfte att diskutera cykelfrågor som sträcker sig över kommungränser. I projektet har fem kommuner och fyra regionala parter i Stockholms län deltagit. Genom att gemensamt identifiera hinder och problem samt möjligheter skapas samsyn om cykelstråken och möjligheter att lyfta gemensamma frågor.

CyCitys fältstudier av cykelstaden

Att cykeln tar relativt liten plats jämfört med andra och kompletterande transportmedel är en av dess fördelar. Trots det så redovisas knappast alls denna aspekt i många relevanta beslutsunderlag. Syftet med denna studie har varit att fördjupa vår förståelse för bl.a. cykeltrafikens kapacitet och hur man kan kommunicera sådan kunskap genom visualisering.

Litteraturstudie om cykelparkering

Rapporten identifierar bl.a. sex kvalitetsaspekter för vad som är god cykelparkering. Studien visar också att cykelanvändare i storstäder sätter relativt stort värde på cykelparkeringar av god kvalitet. Utländska studier visar att investeringar i förbättrade cykelparkeringar kan öka antalet cykelresor med i storleksordningen 8–13 %, beroende på utgångsläge och investeringarnas omfattning.

Delprojektrapporterna och ytterligare studier kan laddas eller köpas via www.cycity.se

OM CYCITY

CyCity är ett svenskt forskningsprogram som upprättats för att förbättra kunskapsläget om cykelplanering. Forskningen som bedrivs inom CyCity har även för avsikt att öka kunskapen om cyklisters behov och preferenser.

Cykeltrafikens omfattning i svenska städer är låg till medelhög (ca 5–25 % av alla resor). Detta är något som svenska städer har gemensamt med många andra städer internationellt. CyCity undersöker om och hur detta kan förändras och mer cykelvänliga städer växa fram. Programmet avser att genom forskning och empirisk evidens bidra med kunskap om hur detta kan ske och hur det kan genomföras så kostnadseffektivt så möjligt.

Inom programmet finns det 12 delprojekt fördelade på tre olika teman; Cykelplaneringsprocesser, Cyklisters värderingar och Cykelinfrastruktur. Denna folder är en sammanvägd översikt över resultaten från delprojekten inom temat om Cykelplaneringsprocesser (Tema A). CyCity finansieras av Vinnova.

www.cycity.se



***För mer information
besök www.cycity.se***