



RAPPORT

CyCity: Cykelplanering över kommungränser

Ett projekt om cykelplanering över kommungränser och betydelsen av samverkan

November 2012

UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



Tillsammans med:

Pro  Activity
www.proactivity.se

**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

RAPPORT

Ett projekt om cykelplanering över kommungränser och betydelsen av samverkan

Slutrapport inom Programaktivitet 1 (PA1).

Kund

Vinnova
Christine Wallgren
101 58 Stockholm

Telefon 08-473 30 00

Konsult

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 8 688 60 00
Fax: +46 8 688 69 99

Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Kontaktpersoner

Lisa Johnsson

Telefon: 070-357 22 07

E-post lisa.johnsson@wspgroup.se

Innehåll

Sammanfattning	4
1.1 Syfte och mål	7
1.2 Deltagare	8
1.3 Ett processorienterat arbetssätt	9
2.1 FAS 1	10
2.2 FAS 2	19
Bilaga 1: Litteraturinventering 2011-05-17	23
Bilaga 2: Sammanfattning av intervjuer	30
Bilaga 3: Analys och generell sammanställning samt utblick från samarbetspartners	38
Koucky & Partners	38
ProActivity AB	42

Sammanfattning

Projektet startade med att fem kommuner och några regionala parter träffades för att diskutera hur man tillsammans kan arbeta för att underlätta cykelplanering över kommungränserna. Samverkan över kommungränser har inte förekommit i så stor utsträckning och det har medfört att kunskapen om cyklisternas transportvanor och deras förutsättningar att cykla över kommungränser är begränsad.

Projektets övergripande syfte har varit att förbättra kunskapen om förutsättningarna för cykelplanering över kommungränser, och att pröva metoder och former för samverkan för ”cykelfrågor” över kommungränser.

Detta projekt är ett delprojekt i forskningssamarbetet CyCity, finansierat av Vinnova. CyCity (www.CyCity.se) är ett svenskt forskningsprogram som består av ett stort antal delprojekt med det övergripande syftet att öka kunskapen om cykelplanering och cyklisters preferenser.

De kommuner och kontaktpersoner som har ingått i projektet är Haninge (Karin Österdahl, Kent Lindgren), Huddinge (Alexandra Mattsson), Nacka (Kristofer Rogers), Stockholms stad (Krister Isaksson, Johanna Sahlén) och Tyresö (Helena Hartzell). Regionala aktörer som deltagit har varit Trafikverket (Ebba Larsson, Melissa Safer initialt), Länsstyrelsen (Klas Klasson), Tillväxt, Miljö och Region (Bette Malmros) samt SL (Anna Pontusson). Då projektet varit processororienterat med fokus på samverkan har en stor del av arbetet kretsat kring workshops och dialog och återkoppling däremellan. Underlag till processen och det fortsatta arbetet har bl a innehållit en litteraturinventering, en genomgång av cykelplaner i de utvalda kommunerna och en intervjuundersökning med representanter från berörda kommuner och aktörer.

Workshops och metoder, ex ”cykelometern” och ”fingret på kartan”, som har använts i projektet i syfte att skapa ökad samverkan och dialog mellan parter har bidragit till att skapa gemensam bild av nuläget och en ökad förståelse mellan aktörer. Tillsammans kan regionala och kommunala aktörer genom att diskutera mål, hinder och möjligheter förbättra dialogen och förutsättningarna för cykelplanering. Dessa metoder är en grund för fortsatt metodutveckling och kan ses som en katalysator för fortsatt samverkan mellan kommunala och regionala aktörer och förbättrad cykelplanering mellan kommungränser. Andra kommuner med gemensam arbetsmarknad och geografiska möjligheter kan med fördel använda sig av metoderna för att skapa dialog och den samverkan som krävs för gemensam cykelinfrastruktur.

Resultatet pekar på att det är viktigt att både politiken och planeringen tar ett större ansvar för regionala cykelfrågor och förbättrar förutsättningarna till samverkan kring cykelplanering. Översiktsplanearbetet ses som en möjlig plattform till samverkan och tidig dialog. En bred politisk överenskommelse och uppdaterade cykelplaner är bakgrundsförutsättningar för att planerare ska kunna arbeta med för samverkan i cykelfrågan.

I litteraturen finns stöd för att frågor om cykelplanering över kommungränser inte lyfts tillräckligt mycket. Granskningen av kommunernas cykelplaner visade på behovet av att uppdatera dokumenten och att utveckla mer specifika mål och åtgärder. De mest framträdande bristerna, enligt deltagare i projektet, handlade om att det ofta saknas långsiktighet i cykelplaneringen. Detta leder till att man som cykelplanerare inte är med tidigt i planeringsprocessen och att det saknas en part som

kan driva frågan regionalt. Deltagarna angav vidare att det saknas resurser och kontinuitet i resurstilldelning, vilket gör det svårt att planera för cykel och leder till att de måste prioritera åtgärder ad hoc inom den egna kommunen. Cykelplaneringen över kommungränser blir då lidande.

Detta arbete visar att det idag brister i förutsättningar för att planera för cykelåtgärder över kommungränser. Den visar även att kommuner som för dialog med varandra och med regionala parter kan förbättra dessa förutsättningar samt vara en plattform för vidareutveckling av metoder. Genom projektet har man åstadkommit en ökad förståelse för kommunernas olikheter och intressen samt en ökad förståelse för regionala och kommunala perspektiv.

Införande av ett regionalt stöd och en struktur för interkommunal samverkan kring cykelfrågor är exempel på åtgärder som sannolikt är relevanta för fler kommuner i Sverige.

1.0 Inledning

Viljan finns hos kommuner att samarbeta för att åstadkomma en förbättrad möjlighet att cykla mellan kommuner och över kommungränser. Idag arbetar kommunerna med egna mål och med olika förutsättningar utan att känna till tillräckligt mycket om angränsande kommuners mål. För att underlätta för kommunala och regionala planerare att planera och förbättra för cyklister krävs att dagens problem identifieras och gemensamma mål diskuteras. I detta projekt har fem angränsande kommuner med en vilja att förbättra dessa förutsättningar deltagit. Fokus har legat på samverkansprocessen mellan kommunerna och de regionala parterna.

Cykel är ett smidigt och modernt transportmedel som bl a gynnar miljö, hållbar utveckling, folkhälsa och en god bebyggd miljö. Politiska mål gör gällande att cyklingens andel av resorna ska öka och andelen bilresor minska. Det finns idag stor potential att öka cykeltrafiken för arbetspendling, inte minst i storstadsregionerna där reseavstånden för en stor andel av invånarna är relativt korta. Arbetspendling mellan kommuner är i dagens samhälle mycket vanligt. I takt med att arbetsmarknaden utvidgas geografiskt blir administrativa gränser på regional nivå allt viktigare för utvecklingen av transportsystemet, inklusive för cykeltrafiken. Cyklister är beroende av en fungerande cykelinfrastruktur. Detta gäller i högsta grad vid cykling över kommungränser där många aktörer genom åren har påpekat att det ofta råder stora brister i infrastrukturen för cykling. I storstadsregioner som Stockholm växer kommuner alltmer samman och stort behov finns av ett fungerande interkommunalt cykelvägnät. Som biltrafikanter är man van vid att infrastrukturen håller samma standard oavsett vilken sida av kommungränsen man färdas på. Som cyklist, däremot, är det inte ovanligt med betydande skillnader i standard på cykelinfrastrukturen vid kommungränser. Det är inte heller ovanligt att cykelbanan, underhåll av cykelbanan samt skyltning helt enkelt slutar vid kommungränsen.

Cykelplanering har historiskt sett framförallt ansetts vara en kommunal angelägenhet som inte har behandlats i varken regional eller nationell planering. Det har saknats tydliga incitament för kommuner att samarbeta med varandra i planering som rör två eller flera kommuner för att förbättra cykelinfrastrukturen. En inventering från år 2003 av det regionala behovet av cykelvägar visar att samordningen mellan kommunerna har varit obefintlig (Kågeson, 2003). I många andra Europeiska länder är det vanligare med en starkare regional planering. Vidare har svensk trafikplanering främst varit inriktad på att bygga cykelinfrastruktur från bostadsområden in mot ortens centrum, snarare än att bygga cykelinfrastruktur som sammanlänkar ytterområden interkommunalt. Det finns av naturliga skäl större organisatoriska barriärer för effektivt arbete med cykelplanering över kommungränserna än inom en kommun. Därmed inte sagt att det är mindre viktigt med samarbete.

Administrativa gränser har medfört att kunskapen om cyklisternas transportvanor och deras förutsättningar att cykla över kommungränser är begränsad bland planerare, vilket gör cykelplanering över kommungränser till en utmaning. Inte heller vad gäller forskning har det funnits något tydligt fokus på cykling över kommungränser: De resvaneundersökningar eller attitydundersökningar som gjorts i kom-

muner i Sverige fokuserar endast på de resor som görs inom den egna kommunen. Det finns ingen information om vilka erfarenheter och attityder cyklister har till cykling över kommungränser. Behovet av kunskap inom detta område är därför stort. Det finns således många anledningar till att det är angeläget med projekt om interkommunal cykelplanering.

Under projektets gång har även en kontinuerlig dialog förts med projektgruppen inom SATSA II - regional cykelstrategi. Projektet syftar till att ta fram en regional cykelplan samt skapa en regional plattform för samverkan och pågår mellan oktober 2010 till december 2012. Preliminära resultat från projektet har presenterats för projektgruppen inom SATSA II, samt på ett cykelseminarium som arrangerats av Trafikverket i Stockholm den 5 mars 2012. Samverkan mellan projekten har varit naturligt då "cykelplanering över kommungränser" startade något tidigare och kunnat ge input till SATSA II och deras arbete. Projektgruppen från WSP har deltagit i SATSA II genom medverkan på workshops. Projekten överlappar varandra delvis och ger en bredare bild tillsammans än var och en för sig. Samtal som startat i det ena projektets forum har delvis kunnat fortsätta i det andra projektets workshops, vilket bidragit till att skapa mer kunskap och samverkan kring cykel.

1.1 Syfte och mål

Projektets övergripande syfte var att förbättra kunskapen om vad som krävs för att skapa goda förutsättningar för cykelplanering över kommungränser. Projektet syftade även till att identifiera effektiva samverkansfaktorer för cykelinfrastruktur över kommungränser.

Projektets delmål:

- kartlägga den kommunala cykelplaneringen mellan de fem kommunerna
- identifiera hinder till, och potential för, planering för cykling över kommungränser
- stödja ett processororienterat arbetssätt som i sin tur kan leda till ökad fokusering på interkommunal cykelplanering hos medverkande aktörer

Målet har varit att beskriva förutsättningar för samverkans- och planeringsformer för en framgångsrik cykelplanering över kommungränserna. Att projektet fokuserade på processer innebar att fokus fanns på de aktiviteter som leder till ett resultat och på att besvara *hur* arbetet bör gå till. Projektet har således haft en kvalitativ ansats med utgångspunkt i planeringsprocessen och hos de regionala och kommunala deltagarna.

En utgångspunkt för detta projekt har varit projektet "Regionala cykelstråk" som tidigare Vägverket (nu Trafikverket) genomförde i Stockholmsregionen för ett tio-

tal år sedan. I detta projekt behandlades också planering för cykling över kommungränser, men fokus låg på regionala stråk in mot Stockholm utmed det statliga vägnätet. Arbetet med regionala cykelstråk är inte relevant i alla delar eftersom det har gått tio år sedan det genomfördes.

1.2 Deltagare

Projektet har fokuserat på cykelplanering över kommungränser i fem närliggande kommuner i Stockolmsregionen. De kommuner som ingått i studien är:

- Haninge
- Huddinge
- Nacka
- Stockholms stad
- Tyresö

Projektet har arbetat utifrån en lokal geografisk kontext och tagit avstamp i den planeringssituation som råder idag för cykelplanerarna i de fem kommunerna. Anledningen till att kommuner i södra Stockholm valdes ut är att problematiken kring trafikfrågor generellt, och cykelplanering i synnerhet, ställs på sin spets i en storstadsregion där trafikvolymen är hög, men där också miljöproblemen och trängselproblematiken är som allra mest omfattande. Erfarenheterna från projektet förväntas emellertid vara till nytta för fler kommuner än de som ingått i studien – både för andra kommuner i storstadsregioner och för kommuner i glesbygdsområden.

Med i projektet har även regionala planerare på Trafikverket, Länsstyrelsen, Tillväxt, miljö och regionplanering samt SL varit. Samtliga har på olika sätt ansvar för regionens utveckling. Tillsammans med kommunerna fanns möjligheter att se regionens utveckling ur flera perspektiv.

Kommunernas roll i cykelplaneringen är att de har ansvar för drift, underhåll och investeringar av kommunala cykelvägar. Trafikverket är huvudman för det allmänna vägnätet, dvs ansvar för att bygga samt drift och underhåll av cykelvägar längs med det allmänna vägnätet. Länsstyrelsen har ansvar för att fastställa länsplan för regional transportinfrastruktur. I länsplanen hanteras investeringar på statliga vägar i Stockholms län. Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) arbetar med regionplaneringen och de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna inom Stockholms läns landsting. AB Storstockholms lokaltrafik (SL) ansvarar för kollektivtrafiken i länet vars verksamhetsidé är att ”föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklösningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för alla i Stockholmregionen”.

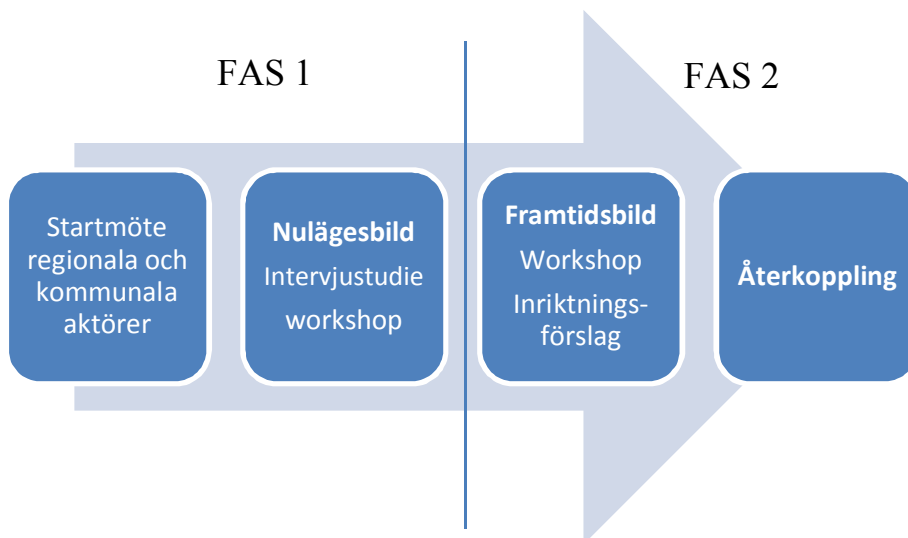
Projektgruppen på WSP har bestått av Helena Hartzell, Vahid Fararos, Katarina Lindberg, Nina Waara och Lisa Johnsson. Uppdragsledarskapet har delats av Helena Hartzell och Lisa Johnsson. Samarbetspartners i projektet har Koucky och Partners (Karin Löwing), och ProActivity AB (Johan Faskunger) varit.

1.3 Ett processorienterat arbetssätt

Delprojektet om cykelplanering över kommungränser har pågått mellan april 2010 och augusti 2012. Projektet har lagts upp som en arbetsprocess där deltagarna träffats vid ett startmöte samt vid två workshops. Underlag till processen och det fortsatta arbetet har bl a inkluderat en litteraturinventering, en studie av cykelplaner i de medverkande kommunerna och en intervjuundersökning med kommunala och regionala representanter. Under workshoparna användes olika verktyg och metoder för att skapa dialog och förståelse för varandras åsikter samt roller och ansvar.

Projektets aktiviteter kan delas in i två faser: I fas 1 identifierades en nulägesbild och i fas 2 utarbetades förslag till förändringar inför framtida samverkansformer. Fas 1 bestod huvudsakligen av ett startmöte, en intervjustudie med 19 planerare och politiker samt en workshop där resultaten från intervjustudien presenterades och analyserades. Nulägesstudien resulterade i en nulägesbild innehållande kartläggning och analys av nuvarande planerings -och samverkansformer.

Fas 2 bestod av ytterligare en workshop där inriktningsförslag diskuterades och etablerades, samt ett möte med samarbetspartners för återkoppling. I Fas 2 utmynnade projektet i ett förslag som beskriver förutsättningar för samverkans- och planeringsformer för framtiden.



Figur 1. Projektöversikt.

2.0 Resultat

2.1 FAS 1

Projektet startade med att kontakter togs med kommuner och regionala parter. Ett startmöte genomfördes under våren 2010 i syfte att presentera projektet och diskutera kommunernas behov. En målsättning var att skapa delaktighet och förtroende inför fortsatt samarbete i projektet samt i det fortsatta samarbetet kring cykelplanering över kommungränserna. På detta möte diskuterades bland annat hur deltagarna önskade bidra under processens gång samt deras önskemål om resultatspridning. Deltagarna önskade delta genom att bli intervjuade samt delta på planerade workshops. Det fanns även en önskan om att sprida material och resultat till kommunens politiker i form av ett enkelt material.

Som en del i processen att ta fram nuläget gjordes en genomgång av de fem kommunernas cykelplaner eller liknande policydokument. Detta material användes som underlag för den workshop som genomfördes med de berörda kommuner och regionala parter.

Cykelplanering inom kommunen är viktig för att förstå förutsättningarna för att arbeta över kommungränserna. Det kan innebära olika förutsättningar gällande kultur, värderingar och underlag. Varje plan studerades utifrån ett antal frågeställningar som handlade om målsättning, roller och ansvar, inriktning, åtgärder, finansiering mm. Tre av de fem kommunerna hade vid denna tidpunkt en cykelplan.

Sammanfattningsvis visade granskningen att alla kommuner i princip har samma mål. ”*Man vill åstadkomma ökad cyklingen samtidigt som färre skadas*”. Däremot saknades en tydlig vision eller målbild för var och en och då även för stråken över kommungränserna. Ibland redovisades t ex en procentsats eller liknande men ingen vidlyftig vision om hur ett cykelvänligt och säkert stråk ser ut. (Jämför med en arkitekt som ska planera om ett område). Är det viktigt?

Granskningen visade också att kommunerna har olika målgrupper. Exempel på detta är ”*Pendlare (ej barn) jämfört med Prioritering av åtgärder efter bl.a. nytta för barn och ungdomar*” vilket skapar olika prioriteringar mellan åtgärder samt olika utformningsprinciper. Snabbt eller säkert? Varför inte både och? Jämför E4:an.

Vidare saknas ofta kartunderlag och om det finns har alla cykelvägar samma typ av streck oavsett utformning (cykelfält, cykelvägar, blandtrafik, hastighetssäkrade gator). Är det viktigt med en fullständig beskrivning av cykelvägnätet i en karta? För såväl planerare som användare? Jämför med biltrafiken.

Om en inventering genomförts så är den ofta väldigt bred, från systemfel till driftfrågor. Detta kan vara svårhanterbart när man ska planera. Kan det vara av betydelse att separera driftsfrågor (belysning, beläggningsbrister etc) från planeringen/inventeringen och i planer rikta in sig på strategisk nivå? (Vid inventering av cykling i blandtrafik saknas biltrafikmängder, körbanans bredd och verklig hastighet dvs inte den skyltade hastigheten).

Ofta är kopplingen mellan problemidentifiering/inventering och den slutliga åtgärdslistan mycket otydlig. På vilket underlag baseras åtgärderna? Hur skedde prioritering, fanns det nyckeltal? En bättre motivering av åtgärderna kan vara en fördel om man för såväl politiker som grannkommuner kan visa att detta behöver åtgärdas därför att det löser problem X och Y.

En vidgad nulägesbild erhöles genom 19 intervjuer med utvalda planerare och politiker från de fem kommunerna, samt med berörda regionala aktörer. Intervjuerna genomfördes under hösten 2010. I frågeguiden fanns frågor om budget, aktualitet hos planer och program, personella resurser. Vidare fanns frågor om ansvarsfördelning och roller mellan kommuner och regionala aktörer, hinder och drivkrafter. Under intervjuerna diskuterades bland annat målbild och om det fanns någon diskrepans mellan plan och hur det fungerar i verkligheten.

Nulägesbilden sammanfattades i fem kategorier med följande huvudsakliga resultat:

- Kunskap och underlag

- Många saknar en cykelplan och om det finns en, genomförs de på olika sätt
- De problem som inventerats och identifierats saknar koppling till åtgärdslistan på ett systematiskt sätt
- Kartunderlag för cykel innefattar bara den egna kommunen
- Många saknar uppmätta cykelflöden på det övergripande cykelvägnätet
- Många saknar kunskap om cyklisternas problem och behov



- Finansiering

- Ojämn budget för cykel – svårt att få pengar för cykel
- Främst finansiering via nyexploateringar – man passar på
- Medfinansiering behövs vid större cykelinvesteringar
- Ingår i flera fall i klimat och hållbarhetssatsningar



- Mål, vision och strategi

- Alla har i princip samma mål "man vill öka cyklingen samtidigt som färre skadas" – avsaknad av gemensam vision/målbild
- Innehållet i ev. cykelplan varierar
- Kommuner har olika målgrupp eller olika prioritering för cykling (ex vuxna cykelpendlare eller barn)



- Skapa möjligheter för att få fler att cykla vs inventera och räkna och bygga efter det
- Kommunerna har inget gemensamt mål för platser nära kommungränserna... Vet inte vad grannen planerar



- **Infrastruktur**

- Cykelnätet är av olika standard inom kommunerna (olika målgrupper? Trafiksäkerhet vs snabb pendling)
- Varierad skyltning
- Länkar och tvärförbindelser saknas – inget sammanhängande system
- Driften är uppdelad på stadsdelsnivå och kommunnivå vilket drabbar cyklisterna genom olika standarder
- Bristande underhåll



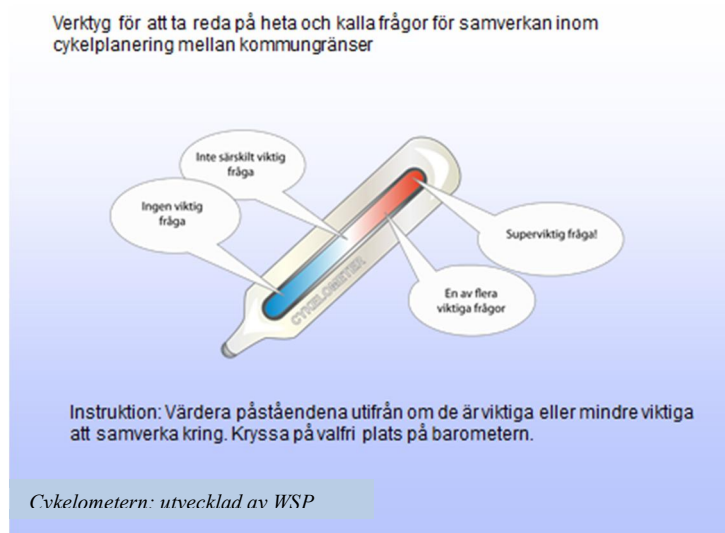
- **Organisation och politik**

- "Den mentala barriären"- politiken håller sig inom kommunen
- Det finns ingen tradition/incitament till samarbete
- Det saknas ett forum för planerare/någon måste vara sammanställande
- Resurs/personalbrist är ett stort problem
- Lågstatusfråga
- Den politiska inriktningen påverkar

En workshop genomfördes 6 april 2011 för att sammanfatta och förankra nulägesbilden och de ovan nämnda upplevda problem. Workshopen genomfördes med cykelplanerarna i de fem kommunerna och de regionala parterna SL, Trafikverket och TMR. Den bild som framträtt i nulägesstudien verifierades och kompletterades. Här diskuterades och lyftes alla tidigare problem kring cykelplanering, och varje kommun beskrev sin situation och arbetssätt.

Under workshopen genomförde projektmedlemmar från de fem kommunerna, representanter från TMR och Trafikverket en gemensam värdering av viktiga frågor enligt verktyget "cykelometern" (utvecklad av WSP). Syftet var att identifiera och synliggöra de problem som kan uppstå vid cykelplanering över kommungränserna. Deltagarna diskuterade bland annat vikten av stöd från någon från kommunen sett extern part. I "cykelometern" fick deltagarna ta ställning till ett antal påståenden. Dessa påståenden var utformade av projektgruppen på WSP utifrån vad som hittills kommit fram i projektet. Övningen gjordes först individuellt och därefter i grupp. Tanken bakom tillvägagångssättet var att deltagarna först själva reflekterar över vad som är viktigt att samarbeta kring. När påståendena sedan diskuteras i grupp

får deltagarna höra varandras resonemang och värderingar vilket syftar till att skapa förståelse kring varandras likheter och olikheter. En sammanfattning från övningen presenteras nedan.



Resultatet sammanställdes under mötet, se nedanstående lista:

De viktigaste frågorna:

Dessa frågor tyckte workshopsdeltagarna var allra viktigast att samverka kring och arbeta med:

- Det behövs en regional part som tar ansvar för cykelplaneringsfrågor
- Driftsfrågan
- En gemensam och tydlig målbild/vision behövs
- Det är viktigt med en regional medfinansiär vid kommunövergripande stråk
- Öka det politiska engagemanget på regional nivå för cykelfrågor
- Öka det politiska engagemanget på kommunal nivå för cykelfrågor
- Vi behöver ett regionalt cykelplaneringsråd
- Det behövs incitament för samarbete över kommungränser
- Stärk ansvaret för cykel på regional nivå
- Drift av cykelvägar bör hanteras stråkvis istället för kommun och stadsdelsvis
- En regional cykelplan behövs för det kommunövergripande cykelvägnätet
- Underlätta för cykelpendlare att ta sig snabbt fram
- Det är viktigt att varje kommuns budget för cykelinfrastruktur blir större

- Utveckla gemensamma riktlinjer för vinterunderhåll på stråk över kommungränser

Viktiga frågor:

Dessa frågor bedömdes som viktiga att arbeta kring.

- Möjliggör att ta med cykel i kollektivtrafiken
- Öka kunskapen om cyklisternas behov
- Innehållet i en cykelplan bör i större utsträckning vara gemensam
- Sammanställa kunskapsunderlag kring hur andra kommuner/regioner har lyckats med cykelplanering
- Utveckla gemensam standard för kommunövergripande cykelvägar
- Utarbeta gemensamma metoder och arbetssätt för hur dialogen med andra kommuner ska ske
- Inventering av cykelstråk bör fokusera mer på stora drag (stråk och genhet) än på drift och underhållsåtgärder

Frågor som gruppen var oense om (både viktiga och mindre viktiga frågor)

- Det behövs gemensamma uppföljningsrutiner för att beskriva hur cykeltrafikens andel utvecklas
- Stärk ansvaret för cykel på kommunal nivå
- Underlätta för barn och ungdomar att cykla till skolan
- Viktigt att öka kopplingen mellan problemidentifiering och åtgärdslistan i cykelplaner

Kartövningen "fingret på kartan"

Workshopdeltagarna delades därefter in i två grupper för att genomföra en kartövning, "fingret på kartan". Genom att utgå från nulägesbildens hinder och problem fick deltagarna till uppgift att diskutera hur dessa kan kopplas till platser i verkligheten. Till sin hjälp använde de sig av kategorierna i nulägesbilden: Mål, vision, strategi, infrastruktur, organisation och politik, kunskap och underlag samt finansiering. Grupperna redovisade därefter sina resultat för varandra.



Instruktion:

Hitta problemen i verkligheten. Fokus på kommungränser!

Försök att konkretisera så långt som möjligt

Hur påverkar problemet cyklisten i slutändan?

1. Ta hjälp av de kategorier som presenterats om problembilden
2. Diskutera med varandra och sätt ut platserna på kartan mha bilderna.
3. Presentera för andra gruppen

Grupp 1:

Järlaleden väg 260 (Berörda: Nacka kommun, Stockholms stad, Trafikverket)

Problembeskrivning: Mål, vision, strategi och finansiering

Brist på diskussion mellan kommuner och Trafikverket bidrar till att gång - och cykelpassagen i det här fallet får smalare banor och väsentligt sämre framkomlighet. Kommuner har ett ansvar att göra något åt förändringar i infrastrukturplaner som kan påverka exempelvis gång - och cykelvägar som i fallet Järlaleden. Cykelplaneraren i Stockholm stad fick reda på problematiken och projektet genom att läsa om detaljplanen i en facktidning.

Förbifarten/Kungens kurva (Berörda: Huddinge kommun/Stockholms stad)

Problembeskrivning: Mål, vision, strategi och finansiering

Förbifart Stockholm är till mångt och mycket en trafikled för bil och till viss mån kollektivtrafik. Det finns ytterst få cykelvägar planerade. Genom en sådan planering har Trafikverket lagt fast en icke flexibel planeringsstruktur. Trafikverket har med andra ord inte värnat om cykelstråken vid den aktuella och stora infrastruktur-satsningen. En bidragande faktor till varför cykelstråken inte prioriterats är att planeringsprocessen inte varit transparent och cykelfrågorna har inte fått tillräckligt utrymme.

Skrubbaområdet länsväg 260 (Berörda: Stockholms stad, Nacka kommun, Trafikverket)

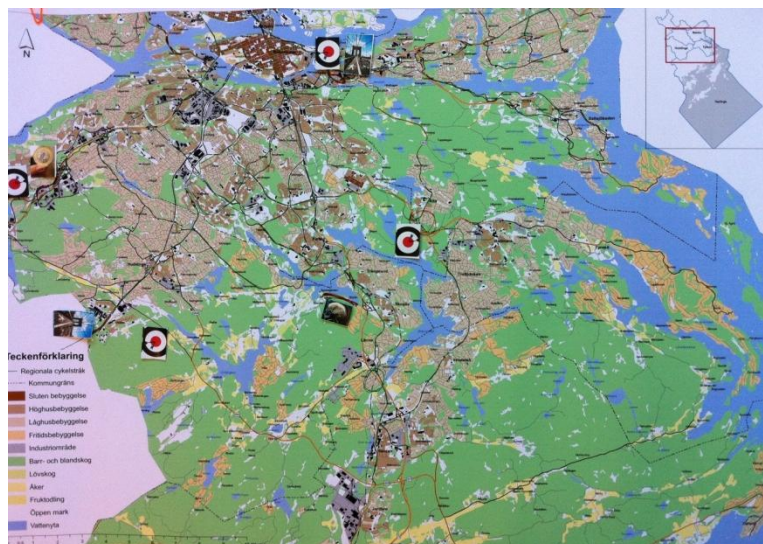
Problembeskrivning: Mål, vision, strategi

Ett område där större affärer, kontor och bostäder planeras. De planerade vägarna som skall byggas saknar cykelbanor. Återigen efterlyses cykelbanor vid nybyggnationer.

Södertörnsleden

Problembeskrivning: Mål

Lång process där cykelfrågor inte vart med från början. Även här har kommunerna efterlyst mer inflytande i planeringsprocessen, och det är vid den tidpunkten som inspel till eventuella förslag och diskussioner kring cykelfrågan tas upp.



Grupp 2:

Skrubba Malmväg, länsväg 260 (Berörda: Stockholms stad, Tyresö kommun, Haninge kommun)

Problembeskrivning: Finansiering

Andra kommuner är beroende av att Stockholms kommun inte prioriterat en satsning av cykelåtgärder längs med Skrubba Malmväg. Istället för att cykelvägen skulle ha gått längs med riksväg 260, är den dragen vid en olämpligare sträcka som är mindre tillgänglig.

Förbättra cykelmöjligheter mellan Tyresö och Älta (berörda: Tyresö kommun, Nacka kommun)

Problembeskrivning: Mål, vision, strategi, finansiering samt Organisation och Politik

En cykelväg som går mellan två kommuner och över privat mark. Problem som uppkommer vid den här situationen berör kommunernas olika hantering av ex skyltning och förbättrad cykelvägstandard.

Två kommuner som har olika mål med investeringar på cykel. Här är just problemet "planering över kommungränser" väldigt påtagligt. Det är mycket stor skillnad i standard på de cykelvägar som finns i området. Dessutom ligger det så nära

”kommungräns” att investering kring detta anses som problematisk då kontakt med den andra kommunen inte tagits.

Cykelbro över Drevviken mellan Fornudden i Tyresö och Skogås (Berörda: Tyresö och Huddinge kommun)

Problembeskrivning: Organisation och politik

För en avsevärt mycket genare väg skulle en cykelbro över Drevviken behöva byggas. Bron skulle koppla ihop Tyresö och Huddinge, då Tyresöborna skulle få tillgång till pendeltågstationen på andra sidan om sundet. Investeringen är kostsam, men stora nyttor finns. Det krävs en gemensam målbild från politiken i de båda kommunerna.

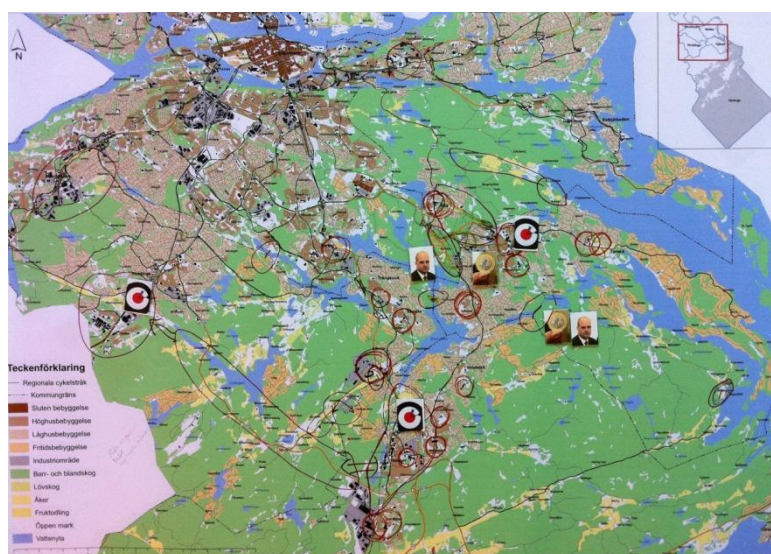
Gruppen identifierade ett antal viktiga målpunkter där fokus på insatser för cykel och tillgänglighet skulle läggas. I mångt och mycket finns redan ett övergripande beslut om hierarki för de utpekade målpunkterna i och med RUFS godkännande som alla kommuner i Stockholms län stått bakom. Problemet är bara att RUFS status är tolkningsbar och skall fungera som riktlinjer. Det är fortfarande kommunen som sätter budget och prioriteringar för investeringar.

Hierarki för målpunkter:

1. Stockholm city
2. Regionala kärnor
3. Centrum
4. Större skolor
5. Idrottsanläggningar

Rekreation och turiststråk bör pekas ut på kartan som stråk värda att satsas på. Det är möjligt att den här typen av cykelvägar går på en annan kommunbudget, exempelvis miljö.

Ett antal replipunkter ringades även in som ur kommunikationssynpunkt ansågs viktiga även om de inte är prioriterade under målpunkter. Dessa kan också rangordnas och här kan politiska olikheter i de olika kommunerna vara ett problem.



Sammanfattning workshop

- Regionala och kommunala planerare upplever att det är en brist att man inte är med tidigt i planeringsprocessen, vilket försvårar planering för cykeltrafik. Detta leder i sin tur till att man ofta hamnar i tidsbrist. Det kan både vara brist på tid och att man inte vet hur man ska gå tillväga under rådande omständigheter. Många problem som deltagarna nämner handlar om cykelvägar där statlig väg möter kommunal väg.
- Planerarna anger att det saknas långsiktighet i cykelplaneringen. Avsaknaden av långsiktig planering och samverkan leder till att cykelinfrastrukturen blir ad hoc och inte genomsyras av ett systematiskt tillvägagångssätt.
- Planerarna anger även att det saknas ett regionalt stöd i cykelplaneringen, dvs en från kommunerna extern part som kan se helheten och som kan vara den part som driver frågor som omfattar flera kommuner. Exakt vem denna part är, är inte utpekad. Det viktigaste är att en sådan part etableras. För att kunna effektivisera cykelplaneringen och driva cykelfrågorna över kommungränser behöver ett regionalt stöd följande förutsättningar:
 - Långsiktigt tänkande
 - En ”bred” politisk överenskommelse
 - Kunskap och verktyg för att planera, stödja, följa upp och effektbedöma cykelinvesteringar
 - Helhetstänkande kring cykelfrågor i Stockholms län enligt den regionala cykelplanen
 - Ha en roll i att stödja mellankommunala cykelprocesser

Ett övergripande problem är att cykelplaneringen sällan är med från början i planeringsprocessen: Gemensamt för många exploateringar oavsett om det gäller nya bostadsområden, nya handelsområden eller om det är rena infrastrukturåtgärder är att cykelfrågorna inte lyfts upp och fått tillräckligt fokus. Flertalet kommuner har upplevt att Trafikverket inte bjudit in kommunerna i planeringsprocessen och därför har inte kommunerna haft möjlighet att värna om cykelfrågorna till fullo.

Det har visat sig att den här typen av ”problem och missar” i cykelplanering vid nybyggnationer är vanligare just vid kommungränser där fler än en kommun påverkas. Vid alla utpekade ”problemområden” under övningen ”fingret på kartan” är det åtminstone två och ofta tre kommuner inblandade. Det krävs att sammankallande och planansvarig tar ett ansvar för att de berörda kommunerna är representerade i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Annars finns en stor risk att ansvaret skjuts över till den enskilde cykelplaneraren inom kommunen att hålla sig ajour om inplanerade möten och i vilket skede processen befinner sig i. Detta är svårt inte minst för mindre kommuner där planeraren ofta är begränsad av budget och måste lägga många timmar på andra uppdrag som inte rör cykelfrågor.

Således finns en efterfrågan på en regional part som tar ansvar för cykelplaneringsfrågor och samverkan mellan aktörer. Under övningen ”Cykelometern” var det påståendena av mer regional karaktär som markerades som viktiga, eller som det kal-

lades vid övningen ”en superviktig fråga”. Ett urval av dessa påståenden av mer regional karaktär var:

- ”en regional part tar ansvar för cykelplaneringsfrågor”
- ”en regional medfinansiär vid kommunövergripande stråk”
- ”stärkt ansvar för cykel på regional nivå”
- ”ökat politiskt ansvar på regional nivå för cykelfrågor”

När det gällde frågor som rörde kommunens hantering av cykelfrågor fanns en efterfrågan på mer samarbete med de närliggande kommunerna. Det fanns en efterfrågan på gemensam standard för kommunövergripande cykelvägar, gemensamma metoder och arbetssätt för hur dessa cykelvägar skall utformas samt incitament till ökat samarbete kommunerna emellan. Det fanns även en önskan om mer eller mindre gemensamt innehåll för vad cykelplanen ska ta upp och dess upplägg. En bra lösning skulle vara en gemensam målbild/vision, som i dagsläget saknas för många kommuner. Internt efterlyses även att den egna kommunens budget för cykelinfrastruktur blev större.

Materialet sammanställdes efter workshopen och kommunicerades med deltagarna.

2.2 FAS 2

I november 2011 genomfördes en workshop i syfte att diskutera förutsättningar för samverkans- och planeringsformer för framtiden. Under workshopen diskuterades bl a hur samverkan kan förbättras utifrån de tidigare identifierade problemområdena:

- brist på strukturerad samverkan
- behov av regionalt stöd
- hur cykelplanerare i kommunen kan komma in tidigare i planeringsprocessen

Under workshopen diskuterade deltagarna hur det regionala stödet skulle kunna se ut och vilka delar det bör innehålla.

För att cykelfrågor ska komma med i planeringsprocessen ansåg deltagarna att det borde finnas en instruktion i översiktsplanearbetet som beskriver *hur* arbetet med cykel ska hanteras och inte bara *att* den ska det. Länsstyrelsen och TMR bör fungera som ett stöd i det arbetet.

För att förbättra förutsättningarna för systematiskt tillvägagångssätt bör det *regionala stödet* ansvara för att cykel kommer in i processen. Kommunernas planerare behöver se nyttan och den regionala planeringen behöver se kommunernas problematik. Ett sätt att få detta att ske är att ha en aktuell cykelplan enligt respondenterna. Det är vidare viktigt att cykeltrafik ses som ett eget trafikslag och att den har en egen planering.

Deltagarna ansåg vidare att kontakter över kommungränserna kan förbättras genom att bedriva ett bra och genomtänkt samarbete i översiktsplanearbetet. Ett exempel på bra mellankommunalt samarbete kring cykelfrågor är vid den s.k. Skrubbatriangeln i Tyresö och Nacka kommun, där politiken gett förutsättningar att arbeta över kommungränserna. Genom att få ett tydligt direktiv i cykelplanearbetet kan förutsättningarna sannolikt förbättras avsevärt.

Ett viktigt resultat i sig är att kommunövergripande arbete kräver politiska beslut och mandat att arbeta i mellankommunala grupper. För att kunna planera för cykel över kommungränserna krävs också att det pågår ett arbete som sträcker sig över kommungränserna!

Arbetet från workshopen dokumenterades och återkopplades till deltagarna som fick i läxa att reflektera över definitionen på det regionala stödet och diskutera detta med kollegor.

Förslag på definition av det regionala stödet:

”det regionala stödet ska grunda sig på en enad politisk överenskommelse. Det regionala stödet ska ha kunskap för att planera, stödja, följa upp och effekt bedöma cykelinvesteringar. Man arbetar enligt den regionala cykelplanen och har en helhetsbild över cykelfrågorna i Stockholms län. Man ska kunna stödja mellan-kommunala cykelplaneringsprocesser.”

3.0 Slutsatser och diskussion

Projektet har bidragit till att identifiera, och öka kunskapen om, de hinder och problem som finns idag och som står i vägen för att få till stånd en effektivare cykelplanering över kommungränserna. Resultatet visar tydligt på behovet av samverkan mellan närliggande kommuner och mellan regionala och kommunala parter. Genom att arbeta över kommungränser identifieras och synliggörs de hinder och problem som finns i den egna och angränsande kommunen. Det ger också möjligheter att gemensamt diskutera lösningar och förhållningssätt. Huruvida projektet innebär en förändring av den mellankommunala cykelplaneringen i verkligheten återstår att se. Tyresö kommun har under projektets gång aviserat att de planerar för flera cykelstråk som sträcker sig över kommungränsen.

Internationell forskning visar hur viktigt det är att ha etablerad policy, t ex cykelplaner, för att kunna åstadkomma förändringar i cykelfrågan. Även nationell policy kan underlätta arbetet på lokal nivå (Gaffron 2003). I studien av Gaffron var de största hindren till lokala policyer för gång- och cykelplaner bristen på ekonomiska medel till infrastruktursatsningar och personella resurser. En viktig framgångsfaktor för implementeringen av cykelfrågor var samarbete med andra organisationer utanför den egna myndigheten. Dessa resultat har stor relevans för detta projekt. Resultaten i denna rapport bör kunna överföras till andra storstadsregioner där flera kommuner är belägna som i ett nät kring de mest centrala stadsdelarna.

Att i samverkan mellan kommuner och regionala parter diskutera målbilder, hinder och upplevda problem är viktigt för att få en gemensam syn på mellankommunal cykelplanering. Detta ger en samsyn på cykelstråken och skapar förutsättningar för att exempelvis lyfta fram drifts- och underhållsfrågor och andra gemensamma frågor. Dessutom är det positivt att både regionala och lokala planerare deltar för att få en överblick av möjligheter och hinder mellan kommunerna. Kommunerna har stor praktiskt kunskap som är en förutsättning för att lyckas. Genom att involvera kommunala planerare tidigt i regional och mellankommunal planering ökar förutsättningarna för att man får en lösning som är användbar och anpassad till plats och cyklister.

Processen skulle kunna utvecklas genom att även involvera politiker i workshopsarbetet för att på så sätt öka förståelsen för hinder och utmaningar samt öka förutsättningarna för att kommunerna genomför de förändringar som krävs för att förbättra mellankommunal cykelplanering.

En viktig del i att utveckla cykel över kommungränser är att förstå cyklisternas behov av stråk och tjänster. Initialt fanns en kundundersökning med som ett delmoment i detta projektupplägg. Anledningen till detta är att kommuner behöver bättre kunskap om sina och angränsande kommuners cyklisters behov och önskemål. Denna del ersattes av andra behövande delar inom CyCity vilket innebär att kunskapsbehovet kvarstår. Denna kunskap tror vi skulle innebära förbättrade möjligheter för kommuner och regioner att förstå och prioritera mellan olika åtgärder när man utvecklar infrastruktur och nya tjänster för cyklister.

För att ta reda på mer om cyklisternas behov behöver framtida projekt fokusera bland annat på hur cyklister tillsammans med kommunala tjänstemän kan utveckla och ställa krav på cykelvägar. Cyklister kan inbjudas till att delta i den långsiktiga planeringen. Då har man möjlighet att skapa cykelinfrastruktur som är anpassad till målgruppen och deras krav på infrastruktur och tjänster kopplat till cyklingen.

Det finns ett antal lärdomar från projektet och arbetsprocessen. När projekt pågår under flera år är en av utmaningarna att hålla igång projektets tankar och vision i samverkan med olika partners. För att lyckas krävs en enkel och fungerande kommunikation. I detta projekt skedde kommunikationen mellan deltagarna främst via mejl och vid fysiska träffar. Den gemensamma hemsidan www.cycity.se användes för information. För att skapa mer engagemang och dialog hade krävts ett mer aktivt forum, t ex en blogg eller annat digitalt verktyg samt även fler fysiska träffar. Den långa projekttiden och lång tid mellan de fysiska träffarna kan även skapa sk ställtid inför nya moment.

Inom CyCity sker gemensamma träffar och synergier mellan delprojekten är en viktig del i arbetet. Delprojekten inom CyCity har haft olika tidshorisonter vilket har bidragit till att samarbetet har blivit mindre än planerat. En viktig lärdom är att det är viktigt att i början diskutera hur samarbetspartners ser på det gemensamma arbetet och skapa en samsyn.

Ett samarbete över relativt lång tid gör också att rörligheten inom projektgruppen blir synlig och påverkar arbetet. Framförallt går det åt tid att introducera nya personer och engagera personer.

Bilagor

Bilaga 1: Litteraturinventering 2011-05-17

Nedan presenteras resultatet från den inventering av litteratur som genomförts i projektet. Den syftar till att se vad som finns skrivet om mellankommunala cykel-frågor bland några av de myndigheter som arbetar med transporter, samt ge en in-ternationell utblick.

I Länsstyrelsens rapport 2004:21 slogs det fast att för en cyklist som cyklar genom flera kommuner i Storstockholm kan det finnas avsevärda skillnader i kvaliteten på infrastrukturen, såväl för framkomlighet som för säkerhet, vägvisning och under-håll. Detta uppmärksammar man däremot inte som bilist eftersom det finns en na-tionell planering och kvalitetssäkring. Om det hade funnits bättre samordning i pla-nering och anläggande av cykelinfrastruktur, skulle man kunna göra flera vinster både ekonomiskt, trafiksäkert och i effektivitet. Rapporten säger också att samord-nings av olika områden kan ge samlade effekter som är större än summan av de en-skilda åtgärderna var för sig, t.ex. om cykeltrafik och miljöfrågor samordnas. Ge-mensamma långsiktiga mål för cykeltrafiken bör skapas med aktörer utifrån för att klargöra de samband och beroenden som påverkar planeringens helhet. Samord-nings mellan olika väghållares planering och förvaltning har stor betydelse för cy-kelvägnetets totala användbarhet.¹

Stads- och trafikplaneringen var under stora delar av 1900-talet mycket fokuserad på framkomlighet för biltrafik. När man planerat för cykeltrafik har det ofta gjorts i anslutning till befintliga bilvägar. Möjligheterna att cykla mellan olika kommuner skiljer sig dock kraftigt och har generellt stor förbättringspotential. Ur individens perspektiv är resor över kommungränser lika värdefulla som resor inom kommu-nen, särskilt inom större sammanhängande tätortsområden som består av flera kommuner. I en stad av Stockholms storlek ligger många kommuner i ett nät kring huvudorten och avstånden är inte längre än att det går eller borde gå att cykla. En undersökning som gjordes inom projektet regionala cykelstråk 1996 visade att cyk-lingen mellan olika förorter var mer utbredd än cykling mellan förort och centrum².

Resmönster och erfarenheter

Kunskapen om cyklisternas cykelvanor och deras inställning till cykelsituationen är begränsad och ännu mer när det gäller förutsättningarna att cykla över kommun-gränser. En tidigare undersökning från Stockholm 2004³ att på cyklister i Stock-holm som passerade innerstadssnittet visar att 59 procent bodde i Väster- eller Sö-derort i Stockholms ytterstad och 34 procent i Stockholms Norra kranskommuner. Totalt 7 procent av de deltagande cyklisterna bodde i Stockholms södra krans-kommuner. Av kommunerna söder om Stockholm var den vanligaste hemadressen

¹ Länsstyrelsen "På cykel för miljö och hälsa rapport" rapport 2004:21.

² Vägverket RAP 0183, Cykling i Stockholms län, en kvantitativ undersökning, cyklingens karaktär, omfattning och förutsättningar i Stockholms län. 1996

³ Gatu- och fastighetskontoret, "Att cykla i Stockholms innerstad", publikation 2004:2

i Nacka kommun. Det förekommer således en relativt betydande cykelpendling över kommungränserna i Stockholmsregionen, men det saknas detaljer och specifik information om detta resmönster. Situationen är i stort sett likartad i andra storstads- och arbetsmarknadsregioner i Sverige.

Stockholms stads trafikkontor har årligen räknat cyklarna i Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet sedan 1980. Från och med hösten 2007 finns också mätningar av cyklister i Ytterstaden.

Det har blivit vanligare på senare år att kommunerna mäter cykelresor. Men dessa resvaneundersökningar eller attitydundersökningar som gjorts i kommuner i Sverige fokuserar endast på de resor som görs inom den egna kommunen. Det finns ingen information om vilka erfarenheter och attityder cyklister har till cykling över kommungränser.

I Stockholms stad gjordes en undersökning på uppdrag av Trafikkontoret år 2006⁴ då 100 personer fick bedöma hur nöjda eller missnöjda de var med olika aspekter på cykling i Stockholm. Mest nöjd var man med ”trängsel” på cykelvägnätet (dvs, man upplevde inte trängsel som ett stort problem) och minst nöjd med möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken. Eftersom cyklandet har ökat markant i Stockholm mellan åren 2006-2012 är sannolikt inte resultatet om trängsel helt relevant längre. Vad gäller cyklisternas erfarenheter av cykling över kommungränser mellan Stockholm och omkringliggande kommuner finns inga undersökningar alls.

I flera avseenden saknas det studier kring vilken betydelse olika faktorer har för cykelanvändning i Sverige men flera studier indikerar att åtgärder såsom att bygga bra cykelinfrastruktur, bra cykelfaciliteter på destinationen (t ex cykelparkering) samt kortare restid kan öka andelen cyklister.⁵

Nationell och regional planering för cykel

I slutet av 1990-talet fick dåvarande Vägverket en tydligare roll genom ett utpekat sektorsansvar och samtidigt fick länsstyrelserna en starkare roll som huvudman i det regionala planeringsarbetet. Trafikverkets och tidigare Vägverkets roll i den regionala långsiktiga planeringen skulle dels vara att ta fram bra underlagsmaterial till länsplanen dels att genom sitt sektorsansvar vara en viktig företrädare för cykeltrafiken.⁶

Vägverket utarbetade redan år 2000 en central strategi för cykeltrafik.⁷ Sedan dess har det gått 12 år men den strategin ska fortfarande ge inriktningen till Trafikverks arbete. Strategin har två övergripande mål, dels att cykeltrafiken ska bli säkrare, dels att cykeltrafikens andel av resorna ska öka. För att målen ska kunna uppnås krävs en kombination av satsningar på cykeltrafiken och en medveten samhällsplanering. Strategin ska utgöra underlag för infrastrukturplanering, fysisk planering,

⁴ USK, Utrednings- och Statistikkontoret, Stockholm stad ”Att cykla i Stockholm, så tycker Stockholmare”, 2006

⁵ Eriksson, Luice, Tema cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv, VTI rapport 652 2009

⁶ Vägverket, Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Publikation 2000:8

⁷ Vägverket, Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Publikation 2000:8

länstransportplaner, verksamhetsplanering samt forskning och utveckling. Den anger fem insatsområden: infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning, där områdena infrastruktur och organisation har högst prioritet. För vart och ett av insatsområdena anger strategin översiktligt åtgärder i olika omfattning. Inom insatsområdet organisation föreslås en nationell respektive regional cykelsamordnare samt ett cykelidéforum.

Vägverkets centrala strategi var tänkt att tjäna som underlag för strategier på regional och lokal nivå. I den nationella strategin beskrivs att flera av de åtgärder som föreslås bör ske på regional nivå. Detta gäller främst åtgärder inom infrastruktur, demonstrationsprojekt, föregå med gott exempel, kampanjer och regionalt cykelboksut. En regional cykelsamordnare föreslås leda arbetet. Den regionala cykelsamordnaren ska vara kontaktperson för ett regionalt nätverk och ansvara för arbetet med ett regionalt program för ökad och säker cykeltrafik, bland annat plan för fysiska åtgärder, cykelboksut, samordning av aktiviteter och åtgärder för cykeltrafiken i regionen. Dessutom ska samordnaren stödja kommunerna i arbetet med att förbättra för cykeltrafiken.⁸

I den nationella cykelstrategin föreslås också ett cykelidéforum där kunskap samlas och sprids. Detta ska omfatta representanter från bland annat Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, länsstyrelserna, Boverket, Naturvårdsverket, Folkhälsoinstitutet, Statens institut för kommunikationsanalys, samt cykelorganisationer.

Det finns i dagens läge få län och regioner som har utarbetat en regional cykelplan. Enligt Kågesson 2009 är det endast Skåne som har utvecklat en cykelplan (2006) i samarbete med dåvarande Vägverket och de berörda kommunerna.⁹ Ytterligare ett antal län och regioner redovisar de kortsiktiga infrastrukturbehoven på ett sätt som kan liknas vid en länsplan, men utan att formaliseras. Sedan rapporten skrevs har åtminstone Uppsala län (2010) upprättat en strategi för hur de ska åstadkomma en cykelplan.

Region Skåne antog 2006 Cykelledsplan för Skåne 2006-2015 för ett ökat och säkert cyklande.¹⁰ I strategin ingår bland annat att aktivt arbeta med att ha ett gott samarbete med kommuner och andra cykelintressenter, förutom att bygga ut infrastrukturen för cyklisterna och bevaka cyklisternas situation och behov vid all planering. Planen ska uppdateras vart fjärde år i samråd med Skånes 33 kommuner. Cykelledsplanen innehåller ett inriktningsdokument för att få ett gemensamt förhållningssätt gällande cykelleder. I inriktningsdokumentet pekas fyra områden ut:

- Samfinansiering

⁸ Vägverket, Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Publikation 2000:8

⁹ Kågesson, P. 2009. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021. Föreningen Bilfria Leder och svensk Cykling.

¹⁰ : Vägverket Region Skåne, 2006. Cykelledsplan för Skåne 2006-2015. Publikation 2006:137

- Standard, inklusive belysning
- Drift och underhåll
- Skyltning

Efter beslut i förbundsfullmäktige i Uppsala län 2009 bestämdes att en flerårsplan för genomförande av ett regionalt cykelvägnät upprättas. Som resultat har ett strategidokument upprättats för prioritering av objekt.¹¹ Planen kommer, i likhet med Skånes cykelledsplan upprättas i samarbete med kommunerna och Trafikverket. Regionförbundet är ansvarigt för processen för urval av cykelvägsobjekt, men också för att hålla processen levande.

I Stockholms län har Trafikverket arbetat med utpekade regionala cykelstråk. I projektet försökte man skapa sammanhållna cykelvägar för längre sträckor och över kommungränser. De regionala cykelstråken är ett konkret exempel på cykelplanering över kommungränser där dåvarande Vägverket och kommuner i Stockholms län samarbetat.

Kommunöverskridande planering behöver inte bara vara knutet till storstadsregioner eller arbetspendling. Även kommuner i glesare regioner i Sverige kan ha nytta av att inleda ett samarbete med sina grannar. I Sjuhärad har ett samarbete inletts mellan Ulricehamn, Borås, Tranemo och Svenljunga för att utveckla cykellederna mellan kommunerna. I samarbetet kommer kriterier och standarder för hur cykellederna ska skötas och utvecklas bestämmas, t.ex. med avseende på utformning av rastplatser, drift och underhåll av lederna och gemensam skyltning. Dessutom vill de knyta an till en gemensam turistsatsning och marknadsföring.¹²

Utöver exempel på strategier för samarbeten, finns det inte så många studier som tar upp och analyserar kommunöverskridande samverkan. En av de främsta studierna gjordes med svenska cykelplanerare 2009.¹³ Där framkom att det finns en stark efterfrågan på bättre beslutsunderlag på nationell och regional nivå för att göra det enklare att genomföra åtgärder som leder till bättre cykelinfrastruktur. Attityder och kultur inom trafikplaneringen ses som ett relativt stort problem. Dessutom anser två av tre planerare att det är viktigt eller mycket viktigt att förändra det sätt på vilket trafikinfrastruktur finansieras. Investeringar i cykelinfrastruktur prioriteras sällan trots att de samhällsekonomiska vinsterna är väl kända.

¹¹ Regionförbundet Uppsala län, 2010-10-14, Regional cykelplan för Uppsala län, Dnr: RFUL 2010/66

¹² Koucky & Partners AB, Förstudie: Kommunövergripande samarbete för cykelleder i Sjuhärad, 2011-01-31

¹³ Envall, P, Decision Support for Cycle Planning, TransportMistra, 2009

Studien fann också att ett stort antal cykelplaner är inaktuella och att många aktuella cykelplaner behöver uppdateras med mer fullständiga data om nuläget och cyklisters problem så att de mest kostnadseffektiva åtgärderna genomförs.

I en enkätstudie från 2002 (VTI notat 51-2002) studerades hur kommunerna i länet arbetar kring cykelfrågor. Då genomfördes regionala cykelträffar i Vägverkets regi. Efter satsningen på regionala cykelstråk i början av 2000-talet har dock arbetet med att utveckla stråken stannat av. I dag finns inget forum för regelbundet samarbete kring cykelfrågor i Stockholms län. Dessutom har de ekonomiska resurser som avsatts för de regionala cykelstråken varit små.

Internationell utblick

I Storbritannien har en studie genomförts som är högst relevant för denna studie. P. Gaffrons *The implementation of walking and cycling policies in British local authorities*, (2003) som undersökt implementeringen av cykelpolicys hos lokala transportmyndigheter och gjort jämförelser mellan mer eller mindre aktiva myndigheter. Gaffron använde fokusgrupper för att utarbeta frågor till regionala och lokala myndigheter som arbetar med implementering av cykel. Svaren på frågorna viktades och användes sedan för att utarbeta ett index och göra jämförelser i syfte att hitta faktorer som karakteriserade de mest framgångsrika och de minst framgångsrika organisationerna.

Resultaten visade att även om implementeringen av cykelplaner främst är en lokal fråga så har nationella program mycket stor betydelse. Ytterligare en viktig faktor ansågs vara en hängiven tjänsteman inom kommunen. De största barriärerna för att anta lokala policyer för gång- och cykelplaner ansågs vara bristen på ekonomiska medel till infrastruktursatsningar och personella resurser. I övrigt var det svårt att säga om åtgärderna för att öka cyklingen verkligen hade effekt eftersom kunskapen om hur det såg ut innan var för bristfällig samtidigt som för lite gjordes för att följa upp utvecklingen. Vid de följande fokusgrupperna framträdde dock samarbete med andra organisationer utanför den egna myndigheten som en viktig framgångsfaktor i implementeringen av cykel. De mest framgångsrika myndigheterna var signifikant bättre på att förbättra cykelfaciliteterna i samarbete med skolor och anställda.¹⁴

I många länder i Europa är det vanligare än i Sverige att arbeta ur ett regionalt perspektiv. Det beror i vissa fall på hur administrationerna är uppbyggda och i andra på att naturliga samarbeten vuxit fram där det varit befogat.

I Finland genomförde under åren 2001-2004 Ministry of Transport and Communications ett program för att blåsa liv i gång- och cykelanvändningen i landet. Målet var främst att gång- och cykel skulle lyftas som ett transportmedel som reducerar biltrafik samt öka säkra, hälsosamma och miljövänliga trafikbeteenden. Projektet implementerades i en region, Salo, för att sedan fungera som ett exempel för andra

¹⁴ P. Gaffron *The implementation of walking and cycling policies in British local authorities*, (2003)

kommuner. Utan detta statliga initiativ hade inte regionen Salo och dess kommuner haft en cykelplan på regional nivå.¹⁵ Enligt utvärderingen av projektet var ett av de viktigaste resultaten att programmet har ökat samarbetet mellan olika nationella administrationer och sektorer och även mellan kommuner.¹⁶

Holland är ett exempel på där provinserna i vissa fall ses som en naturlig aktör inom trafikplanering, då även cykelplanering. Ett exempel är provinsen Noord-Brabant i Holland som har frågat sig hur de kan öka andelen cykling av de totala resorna till att bli bäst i landet från dagens relativt låga andel (med holländska mått mätt).¹⁷ En av grundstenarna för att kunna nå sitt mål att 28-30% av alla resor ska ske med cykel till år 2020 är att kommuner och organisationer runt om i regionen samarbetar. Ett första steg var att fråga alla partners hur de vill arbeta och vilka mål som ska nås. Partners i projektet är lokala administrationer, köpmannaföreningar, forskningsinstitut och cykelorganisationer. Dessa mål och den handlingsplan som upprättats finns beskrivna i cykelprogrammet "Cycling in the next gear". Genom att samarbeta brett och involvera många olika intressenter tror de att de kan påskynda förloppet och snabbare nå sina mål.

I storstadsområdet Hannover, Braunschweig, Göttingen har man sedan 2006 ett samarbete mellan kommuner, regionala institutioner, föreningar och privata företag för att utarbeta en cykelstrategi för hela området.¹⁸ Initiativet togs av en grupp tjänstemän från Braunschweig, Göttingen och Hildesheims kommuner, region Hannover, Zweckverband Großraum Braunschweig och region Hildesheims ekonomiska utvecklingsbyrå. Denna grupp var också kärnan i utvecklingen av cykelstrategin under dess första år. Ett viktigt mål för projektet var att involvera aktörer från regionen, kommundienstämman, företagare och föreningsmedlemmar, i processen. Tillslut medverkade ca 50 personer i de sju arbetsgrupper som bildades för att ta fram cykelstrategin. De sju arbetsgrupperna behandlade följande teman:

- Standarder, både för infrastruktur och service, samt marknadsföring
- Nätverk, först och främst ett storstadsnätverk mellan huvudorterna
- Kombination cykling och kollektivtrafik

¹⁵ Promoting Pedestrian and Bicycle Traffic in Finland, The JALOIN programme 2001-2004, Ministry of transport and communications

¹⁶ Kalenoja, H. et al, Evaluation of the Jaloin programme and suggested measures for promoting pedestrian and bicycle traffic in Finland, Ministry of Transport and Communications, 2004

¹⁷ Provincie Noord-Brabant, Engelse Flyer Fiets, 2010, www.brabant.nl/fiets

¹⁸ Krieger, R., 2008, Cycling Strategy for the metropolitan area of Hannover, Braunschweig, Göttingen i Meetbike konferens, European Conference on bicycle transport and networking. Interdependencies of bicycle and public transport use. 3-4 April 2008, Dresden, Germany.

- Snabba cykelrutter
- Rättsligt ansvar för att behålla säkerheten på cykelrutter
- Långdistans- och tematiska cykelrutter och standarder för cykelturism
- Marknadsföring och internet

Ett av de övergripande målen med projektet var att kunna erbjuda cyklister i storstadsområdet ett ”integrerat cykeltrafiksystem”, för att göra det lättare att cykla både till vardags och på fritiden. Detta skulle bidra till att profilera cykeltrafiken både inom och utanför området. Konceptet med ett integrerat system begränsade inte strategin till att bara handla om infrastruktur, utan utökade den till att innefatta även marknadsföring och service.

Slutsatser

Denna inventering visar att kunskapsbasen om cykling och cykelplanering över kommungränser är begränsad. Den visar att det finns ett behov från kommunala tjänstemän att samarbeta mer. De efterlyser också en aktör på regional och nationell nivå som kan organisera och sätta upp kriterier för samverkan.

De samarbeten som åstadkommit visar på att det finns ett behov, även om det i hittills i Sverige inte har lett till någon långvarig, kontinuerlig organisation.

Genom att på ett mer strukturerat sätt analysera hur kommunerna vill samarbeta och på vilka grunder, kan man lägga upp strategier för framtiden. En strategi som kan antas av kommuner kommer också att göra processen smidigare när två eller flera kommuner är tvingade att samarbeta. Det ökar chanserna att man vid större projekt tar hänsyn till cykelplaneringen så att den inte glöms bort.

Förhoppningen är att ett ökat samarbete leder till bättre infrastruktur, där cyklisterna är de stora vinnarna. I dagens läge betyder de olika standarderna på cykelinfrastruktur att cyklister måste anpassa sitt beteende, en eller flera gånger när de passerar en kommungräns.

Dock kan det finnas flera andra anledningar för kommuner i andra delar av Sverige att samarbeta över kommungränserna.

Vägverkets strategi från 2000 var en bra början, men har runnit ut i sanden. En regional och/eller nationell samordnare skulle kunna fungera som stöd till kommunerna när det handlar om samarbete inom cykelplanering. Allt eftersom länstransportplanerna sätts i verket och flera län och regioner upprättar regionala cykelplaner, kan regionerna och regionförbunden bli en aktör att räkna med inom kommunsamverkan. Riktlinjer och processer som redan finns och är genomarbetade kan användas även vid samarbete mellan två eller fler kommuner, utan regionens inverkan. En samordnare skulle också kunna fungera som sammankallande för ett nätverk om cykelplanering.

Bilaga 2: Sammanfattning av intervjuer

Dagens problembild - På vilket sätt är cykelplanering över kommungränserna viktigt?

I projektet genomfördes personliga intervjuer med 19 kommunala och regionala planerare och politiker i fem kommuner (Nacka, Tyresö, Stockholm, Huddinge och Haninge), Länsstyrelsen, Tillväxt, miljö och regionplanering, SL samt Trafikverket. Intervjuerna genomfördes under november och december månad 2010 med undantag för en intervju som genomfördes i januari 2011.

Intervjuerna genomfördes i syfte att få kunskap om hur de deltagande kommunerna samt regionala parter såg på cykelplanering över kommungränser. Det var en viktig del i processen då materialet skulle användas på "nulägesworkshopen". Det är även viktigt att deltagarna själva får fundera över dessa frågor och förbereda sig för den kommande processen. Materialet har legat till grund för den fortsatta processen i projektet. Nedan presenteras de huvudsakliga resultaten och hur respondenterna ser på mellankommunala frågor.

Cyklister bryr sig inte om kommungränser

Respondenterna beskriver att det är viktigt att cykelplaneringen sker över kommungränser då man upplever att man saknar gemensamt mål om platser som befinner sig nära en kommungräns, eller en cykelväg som går mellan flera kommuner. Cykel som transportmedel kräver täta förbindelser och en gemensam syn från de kommuner som berörs. Som annan infrastruktur i regionen behöver cykelinfrastrukturen vara sammanhängande. Trängselproblematik, sociala och hälsomässiga skäl är också viktiga för att faktiskt utveckla cykelplaneringen mellan kommuner. Flera upplever att man ser olika på hur cykelstråken ska finansieras och underhållas beroende på om man är en regional eller kommunal aktör.

"Trafikverket resonerar i termer av att om det är kommunens medborgare som ska cykla så är det också kommunens ansvar att planera och bekosta cykelinfrastrukturen." [kommunrepr]

Merparten av de personer som intervjuats beskriver att kommunen har bristande kunskap om de människor och målgrupper som cyklar *mellan* kommuner. För att driva ett långsiktigt arbete inom cykel och ta fram en strategi så behöver man se över hur man systematiskt kan inventera cykel. Det sänder då en viktig signal om att kommunen fokuserar på hållbara resor.

"Man skulle aldrig hantera en vägfråga på detta sätt. Då finns en organisation"

"En bit av problemet är att man inte är ense internt, det andra problemet är att vi lever i en kommunegoistisk värld."

"Man har ingen bra samverkansform."

Flera anser också att det är enklare att samarbeta med de kommuner som har liknande organisation och en liknande problembild som den egna kommunen. De intervjuade upplever också att det är svårt att hitta rätt person att prata med på kommunerna.

"I översiktsplanens samrådsversion som gick ut på remiss var allt utanför kommunens gränser vitt. Fick många klagomål om det inte finns något utanför."

Kommungränsen som en mental utmaning

Respondenterna beskriver att det inte finns någon tradition att tänka över kommungränserna som det gör vid vägplanering. Som politiker tänker du på ditt uppdrag inom den egna kommungränsen och diskuterar inte vanligtvis strategiska mellankommunala frågor med politiker från andra kommuner. Som innevånare i Stockholm och Stockholmskommuner däremot tänker man inte på att man bor i olika kommuner när man ska cykla till sitt jobb eller en aktivitet.

Bristande underhåll och cykelvägar som försvinner

Flera respondenter påpekar att cykelvägarna är för dåligt underhållna. Ytterligare ett problem är att underhållet sker på stadsdelsnivå och inte som ett enhetligt system. Arbetet för cykelplanerare handlar till stor del om internt arbete och information för att nå ut med information om cykel.

"Händer det en trafikolycka så kommer sopbilen och tar upp det. Händer samma sak på en cykelväg så händer aldrig något."

I de kommuner där planerare intervjuats finns många cyklister och på många platser saknas cykelväg helt eller cykelbanan är för smal. Ett problem är att det är ont om plats på vissa utpekade platser, samtidigt som respondenterna upplever att det är svårt att separera olika cyklistgrupper från varandra. Kommunerna upplever att cykelnätet är av olika standard i kommunerna, vilket innebär att cyklisterna kan möta en plötslig förändring på en cykelväg eller att en cykelväg tvärt slutar. Skyltningen varierar också mellan olika kommuner. Respondenterna tycker det är viktigt att diskutera vilken standard som ska gälla på olika vägar. Kan man komma överens om vilken standard som ska finnas på vilka cykelvägar? Är det den snabba pendlingen som är viktigast eller är det trafiksäkerheten?

"Viktigt med en standard så att inte vägarna slutar eller har ännu sämre standard."

Cykelplaneringens organisation

Arbetet med cykelplanering sker med varierade metoder

För att utveckla en fungerande cykelplan behöver man fundera över kommungränser. En kommun berättar att man har tittat över kommungränserna när man tog fram sin cykelplan, och även lät kommuninnevånare svara på frågor via en enkät på hemsidan. Kommunerna har uppmärksammat att de behöver ha ett bredare perspektiv för att kunna planera för cykel. De kommuner som gjort en cykelplan beskriver också att det är enklare att få en budget och få åtgärder genomförda nu när deras cykelplan finns.

Kunskap om hur många som cyklar mellan kommunerna varierar men är förhållandevis låg, med undantag för räkning i samband med särskilda satsningar. Här finns olika sätt att se på kommande satsningar och trafikeräkningar. Genom att skapa goda förutsättningar hoppas man få fler att cykla. OM man skyltar bra och har en hög standard på underhåll, kommer människor i större utsträckning att välja cykel framför bil. Ett annat sätt är att ta reda på hur folk reser idag och genomföra åtgärder utifrån det.

"Vi har inte räknat cyklister. Vi vet inte hur många som cyklar."

Flera av respondenterna uttrycker att de saknar kunskap om hur många som cyklar. De uttrycker även ett behov av att få ökat stöd från Trafikverket. De önskar bland

annat diskutera hur man ska göra med cykelbanor utmed de statliga vägarna. Någon uttrycker även att man saknar informationen för att få bra beslutsunderlag.

"Varför finns det inte ett lager i Kartago som visar vilka länkar och stråk som har hinder etc. Det är en utvecklingsmöjlighet."

"Vi vet inte hur många som cyklar. Mellan kommunerna är Trafikverket ansvarig för flöden".

Någon respondent uttrycker även en avsaknad av historik på det cykelnätet som finns idag.

"Vi måste få förståelse för att för att få en ökad cykelfrekvens ska det vara enkelt att ta sig fram."

Ojämn finansiering

Respondenterna beskriver att cykelplaneringen finns med i arbetet med översiktsplaneringen och att det är ett område som är prioriterat av politikerna. Samtidigt beskriver man cykelbudgeten som ojämn och väldigt låg i förhållande till infrastruktur för bil. Trots att det står explicit om cykel i översiktsplaneringen upplevs det som svårt att få pengar för just cykel.

"Behoven har funnits länge, men planeringen har inte varit regional. Vet inte varför det är så."

De intervjuade kommunerna anser att de behöver medfinansiering om de ska bygga långa cykelvägar/stråk. Cykelinvesteringar genomförs ofta i samband med en exploatering då det är smidigt att lägga på ett cykelnät då man ritar en ny väg. Respondenterna beskriver också att det är här det finns finansiering till cykel. Det anses också vara en bidragande orsak till att cykelnätet inte är sammanlänkande.

"Det visar på att cykelvägnätet har slängts ut, finns inget sammanhängande system. Vi kan inte förlita oss på exploateringar."

Medel för cykelinfrastruktur ryms i flera kommuner inom strategin och mål för klimat – och hållbarhetssatsningar. Därmed är det en uttalat prioriterad fråga som har status och en fråga som får ta plats, dock mer i diskussion än i budget. Finansiering har i vissa kommuner kommit i form av LIP (Lokala investeringsprogram; bidrag från statens satsning på miljöåtgärder som genomfördes mellan 1998 till 2002). Finansieringen har varit osystematisk och föränderlig under tiden. Vissa år har man en budget till utveckling av cykelfrågor, andra år har man endast en budget som täcker driften av befintlig cykelinfrastruktur.

"Finns inte öronmärkta pengar för cykel årligen. Förra året öronmärktes cykelinfartsparkeringar. Annars är det i Trafiksäkerhetsbudgeten."

Forum för samverkan mellan kommuner

Respondenterna känner idag inte till något kontinuerlig samverkan mellan kommuner och organisationer. Istället berättar respondenterna att tjänstemännen plockar upp olika synpunkter när man pratar med kollegor i andra kommuner. Ett nätverk som nämns i intervjuerna är cykelnätverket med bas i Linköping och som anordnades av SKL, men det nätverket finns inte längre kvar. Flera av de intervjuade hänvisar till Södertörnsgruppen som en bra arena för samarbete mellan kommuner. I den diskuterades trafikfrågor mellan trafikingenjörer och trafikplanerare.

”Gruppen jobbade med alla trafikfrågor. Man fick en förståelse för varandra, fick idéer från olika projekt.”

”Nätverken spricker fort, orsaken kanske är att det är en rörlighet på arbetsmarknaden och att kontaktpersonerna byts ut, det blir ingen kontinuitet. ... SKL kanske ska hållas som sammankallande eller ordförande för ett sådant nätverk.”

När en kommun upplever ett problem i planeringen kan Trafikverket eller Länsstyrelsen hjälpa till. De har ett bredare geografiskt perspektiv och kan bidra med mellankommunala frågor. Länsstyrelsens roll är att hantera utvecklingsfrågorna och de har en uppgift att bedriva mellankommunal samordning. De har dock inget specifikt cykelansvar. Kommuner hör av sig till Länsstyrelsen för att få överblick, ta del av informationsmaterial och färskna rapporter i olika sakfrågor.

Någon kommun beskriver att samverkan var bättre förr när Södertörnsgruppen fanns. I denna grupp arbetade man med alla trafikfrågor vilket gjorde att man fick förståelse för varandra. Samarbetet rann dock ”ut i sanden” och glömdes bort när resurser minskades.

Kommunsamverkan tar tid

Kommunsamverkan idag

De fem kommuner som ingår i projektet hörs på telefon och ses ibland vid olika sammankomster. Främst har kontakter mellan kommunerna skett när de haft en remiss. Oftast kontaktar cykelplaneraren en annan cykelplanerare i en angränsande kommun. I några fall finns ingen kontakt alls mellan kommunerna. Anledningen, säger flera, är att resurserna brister och att man helt enkelt inte har tid att gå in i stora samverkansprojekt med andra kommuner. Det är också en tröskel att ta sig över eftersom det inte finns någon redan upparbetad arbetsgång.

”Det finns inget formaliserat, och det kan jag tycka är ett problem både när det kommer till att lyfta cykelns status. Det ska inte vara avhängen att det är enskilda personer som är engagerade.”

”Vi blir sällan kontaktade.”

Har man en mindre budget är det enklare att komma överens. Då det är stora projekt är det inte lika lätt att säga att budgeten bör delas. Det är viktigt att man kommunicerar tidigt i processen för att ha en möjlighet att hitta en gemensam lösning. Kontakten sker då det finns ett specifikt projekt och inte för att stämma av i allmänhet och för att diskutera strategiska frågor.

”Mest talas trafik, men det snubblas över cykel ibland.”

Arbetsverktygen stöder inte heller en kommunöverskridande analys och en person berättar att man hittar information via eniro.se om man behöver ta reda på hur det ser ut utanför kommungränsen.

”GIS systemet är en begränsning.” Det är blankt utanför kommungränsen.”

Områden som är svårare att samarbeta kring

Respondenterna upplever att det är svårt att få kunskap om vad som sker utanför kommungränserna och på vilket sätt grannkommunerna planerar att använda sin

mark. Respondenterna upplever att det är en större arbetsinsats när andra kommuner ska involveras och kanske även privata aktörer. När det är resursbrist arbetar man framförallt med frågor som kommunerna själva kan besluta över. Det är också svårt för en kommunal part att se till den större bilden, vad som blir bäst för hela regionen. En plats som är en central plats för en kommun, kan vara en perifer plats för en regional part.

"Jag använder eniro när jag ska se utanför en kommungräns"

"När det är resursbrist så gör vi det som vi kan råda över själva."

Drivkrafter för samverkan

Viktigt för samverkan är att alla måste se den nytta det leder till. Med ökad arbetspendling, regionförstoring och ökad cykelpendling ser respondenterna det som en win-win situation att samverka. Flera påpekar att synen på cykelpendlingen och cykelplanering skiljer sig mellan kommuner, vilket gör det viktigt att prata om frågorna med varandra.

"Man måste kunna visa på nytta och glädje"

En annan viktig aspekt är den att kommungränserna helst inte bör märkas av den som cyklar eller rör sig på annat sätt mellan olika kommuner. Detta bidrar till att diskussioner behöver föras på ett tidigt planeringsstadium för att skapa ett gemensamt synsätt och förståelse för varandras kommunala perspektiv.

"För att det ska bli bra för den egna kommunen, och för att inte något ska ta slut vid kommungränsen. Det får inte bli så."

Att samverka och samarbeta kring cykel tar tid och denna tid anser flertalet av respondenterna att de saknar. Det som man tror kunna åstadkomma om fler resurser fanns är främst att ta fram ett bra beslutsunderlag till politikerna.

"Cykel borde namnges i länsplanen."

Politiskt stöd avgörande

Respondenterna uttrycker behovet som stort att ha ett politiskt stöd för att kunna driva cykelplaneringen på ett långsiktigt, systematiskt sätt. Genom att ha en tydlig strategi och en cykelplan är det enklare för kommunens politiker att följa upp och även att kommunicera arbetet utåt.

"Det är när en politiker driver någon fråga som det får genomslag."

"Inga politiska mål eller uttryck för ett ökat samarbete med andra kommuner, men helt i linje med vad de sagt. Det handlar ju om att underlätta för kommuninvånarna."

En kommun uttrycker att deras kommun inte prioriterar arbetspendling mellan kommuner utan har ett större fokus på barn och unga som cyklar inom kommunen. I andra kommuner berättar respondenterna att stödet från politikerna är stort. Det finns också utpekade krav på kommuner att samverka över kommungränserna.

"Jag har inget mandat att gå in och jobba med dessa frågor."

"Finns vissa områden som det går att enas om.... I grunden är den politisk. Det kanske går att komma överens om ett cykelnät."

"Ja får de [politiker]välja så är det bilen fortfarande."

"Och nu har vi ett utpekat krav från oss. Vi måste jobba över kommungränserna."

Några respondenter bekräftar bilden att det är svårt att få igenom cykelinvesteringar då det mest ses som en kostnad men att det finns en vilja att förändra synen och även göra något åt det. Kommunerna arbetar mycket med "hållbart samhälle" och där borde cykelarbetet marknadsföras tydligare av kommunpolitikerna.

"Politiskt ser man ljust på det, bra med anslag för detta. Målet inom plattformen är inte så utpekat."

"Har funderat på hur andra kommuner har tänkt, men det är ju studentstäder och studentkommuner."

Viktigaste frågan för kommunen

Att ha en ökad dialog med cyklister upplever flertalet kommuner som en potential i sitt arbete. Att börja arbeta systematiskt med cykel för att ta reda på vilka cykelfrågor som är de viktigaste är viktigt för de intervjuade kommunerna. I det systematiska, arbetssättet som kommunerna eftersträvar, ingår att skapa en cykelplan och att hålla den uppdaterad. Att se till att det som stod i planen blir åtgärdat.

"Viktigast är att ha en struktur, strateg och ett gemensamt tänk, identifiera viktiga cykelstråk, tänket om hur folk rör sig inom cykel framöver. Viktigt att bilda en grupp som kartlägger och kolla nuläge och stakar ut framtiden."

Konkreta åtgärder som ligger högst upp på kommunernas åtgärdslista nu är: tillgänglighet och gott skick, separering, cykelparkering, säkra skolvägar, bra fungerande cykelstråk. Snöröjning på vintern och en fortsatt satsning på cykel framöver. En ökad dialog med fler kommuner och att diskutera mer om de områden där man exploaterar mot andra kommuner är viktiga aspekter och åtgärder för en bättre cykelplanering över kommungränserna. En aktör som nämns av flera är SL, som ses som en viktig part och som en dialog där någon part borde föra kommunernas talan.

"Det är ett sätt att cykla över flera kommungränser, jobba med hela resan konceptet. Få med sig cykeln på kollektivtrafikresan."

För att komma igång väntar nu parterna på att någon "annan" tar initiativet och driver frågorna. Respondenterna anser att cykelplanen är grunden för utvecklingsarbetet inom cykel och föreslår att den ska vara gränsöverskridande. För att kunna följa upp cykelplaner föreslår en respondent att man kan göra attitydundersökningar för att se hur långt gången planen är. En politiker i en av kommunerna uttrycker att det är en av uppgifterna att bidra till ökad cykling och att det finns en stor potential för bilister att gå över till cykel. Någon annan tar upp problematiken i att tänka över kommungränserna då det idag saknas en gemensam bild över behov och de olika kommunernas cykelplanering.

Kommunerna uttrycker framtidstro inom cykelplanering och ser framför sig att de ska börja arbeta mer systematiskt, mäta cyklister och ta fram nyckeltal. Mot dessa nyckeltal kopplar de sedan in de åtgärder som behöver göras. För att tydliggöra frågans tyngd anser kommunerna att man bör synliggöra cykel som ett viktigt politikområde inåt i organisationen och utåt bland medborgarna.

Samarbete framåt!

Viktigaste frågan att samarbeta kring

För att höja samarbetet och cykelplaneringen över kommungränserna behöver politiker ge direktiv till tjänstemän att man ska ta kontakt med kommuner och planera tillsammans. Respondenterna tycker det är många frågor som är viktiga att samarbeta kring framöver. De stora projekten som kräver stora kommunala insatser är viktiga att samarbeta omkring. De tycker det är viktigt att få igång nätverket och tillsammans diskutera deras gemensamma brister för att nå ett gemensamt mål. Rent konkret skulle arbetet behöva handla om att arbeta tillsammans med att forma en gemensam budget och syn på utformning. Målsättningen med arbetet är att man som medborgare inte ska märka att man cyklar över i en ny kommun. Det är viktigt att underhålla infrastrukturen när den väl är på plats.

”Få det här nätverket – få igång det”

”Få cykelnätet hänga ihop. Ingen har klarat av att realisera detta”

Tillsammans behöver man bolla idéer och tankar och komma med lösningar på ”gränsfrågor”. Exempel på frågor är exempelvis vart cykelbanorna går, hur snöröjningen ska fungera, vart cykelvägen ska gå och hur stor yta som behövs. Att ha en cykelkarta, att bestämma hur man jobbar runt skolor, vilken standard man ska ha är andra frågor som är viktiga att diskutera kring. Att få upp många frågor på bordet och att lära av varandras genomförda projekt är viktiga frågor och något som kan ge den samlade bilden som man idag saknar.

”Det gäller att sätta sig ner och titta på kartan, var bygger vi och var bygger ni. Kan vi sätta ihop det.”

Respondenterna hänvisar till studier gjorda som pekar på att det finns människor som undviker att cykla pga den hetsighet som finns i trafiken idag och att fler inte bryr sig om trafikregler. Detta är en viktig fråga att hantera i framtiden.

För att nå framgång behöver man vara överens om syftet med cykelinfrastrukturen och att man vet varför man investerar och vilket mål som eftersträvas. Någon uttrycker att det viktigaste att samarbeta kring är pendlingsstråk, analys och befolkningsrörelser, regionala rekreationsstråk och i tredje hand cykling till infarter/påfarter.

”Vad ska vi binda ihop, vilka är målpunkterna? Detta är utgångspunkten. Varför binda ihop? Vad vill vi uppnå? Hur avgränsa? Vad är syftet med att ha regionala stråk?”

”Viktigt att tänka i stråk för då får man ett annat perspektiv”

”Jag har inget mandat att gå in och jobba med dessa frågor.”

Samordnad funktion

Samtliga kommuner som ingår i projektet upplever att man behöver en samordnad part. Vilken organisation som borde ta den rollen är inte lika viktigt som att det blir av. Kanske någon som arbetar med planeringsfrågor idag och som förstår kommunernas situation.

”Någon måste ha det yttersta ansvaret, det kan inte vara en kommun. Det kan möjligen vara ambulerande, men självklart måste det vara Trafikverket som tar på sig

den rollen (eller annan regional aktör). Eller om man ska ha cykelplaneringsråd. Det är svårt...."

"Ja det är lite konstigt att det inte finns någon stark regional part i Stockholmsplaneringen. Ibland blir man förundrad över hur grannkommunerna bygger, trafikaltstrande och externa köpcentra..."

"Det hade varit bra med trafikfrågor och kanske inte bara cykelfrågor. SKL kanske ska hållas som sammankallande eller ordförande för ett sådant nätverk."

"Vore bra med Trafikverket som sammankallande i samarbetsnätverk."

Inom kommunerna tycker man att samarbetet bör innefatta flera förvaltningar.

"Trafik, park och fritid, planenheten samt Hållbar utveckling (miljö)"

"Trafikkontoret då dessa är väghållare. Markägare är exploateringskontoret, planerande enhet är Stadsbyggnadskontoret."

Betydelsen av gemensamma mål

Respondenterna anser att man behöver bör bygga bort kommungränserna och att detta bör göras i översiktsplanarbetet. Det beskrivs som en känslig fråga då kommungränserna är en administrativ gräns. För att göra kommungränserna osynliga behöver man träffas och diskutera ex budget för nästkommande år. Kommunerna känner till att de har olika syn på cykel men tror ändå att det går att förena dessa och komma överens om det grundläggande.

"Om man ska få till kopplingarna över kommungränserna så behöver man träffas. Jag vet inte vad andra kommuner lagt i budget för nästa år."

Förväntade förändringar i omvärlden

En respondent upplever att det är en stor generationsväxling inom planering och att frågor om cykel är viktigare idag än vad 40-talisterna ansåg. Kommunernas arbete med hållbara transporter och klimatstrategier kan påverka former och forum där cykel behandlas. Detta kan bidra till att cykel får en mer given roll i dessa samverkansorgan. För att få med cykel i trafikplaneringen föreslår en respondent att det behövs en lagreglering.

"Ibland kan det kännas som att planhandläggarna många gånger behöver hjälp med att tänka i rätt riktning."

"Cykelfrågan är politisk korrekt att jobba med, lätt att få gehör att jobba med ex cykel Söderort."

Bilaga 3: Analys och generell sammanställning samt utblick från samarbetspartners

Koucky & Partners

Denna sammanställning och analys är utförd av Koucky & Partners (Karin Löwing & Michael Koucky)

Vårt uppdrag var att sammanställa erfarenheterna från den redovisade studien och att utifrån dessa extrahera vad som kan överföras även på andra kommuner och regioner. Syftet är att belysa frågor kring cykelplanering över kommungränsen mer generellt och inte bundet till Stockholmsregionen.

Generella punkter för cykelplanering över kommungränser

I detta kapitel presenteras en sammanställning av de punkter av generell karaktär som framkommit under studien med fem kommuner i Stockholmsområdet. Projektet har drivits som en process i vilken ett flertal intervjuer och arbetsmöten har ägt rum. Slutsatser från denna process, litteraturstudier och tidigare erfarenheter har lett fram till ett antal framgångsfaktorer för cykelplanering över kommungränser som är överförbara på andra kommuner. Dessa faktorer presenteras nedan. Flera av dessa faktorer har även funnits i CyCity Programaktivitet 1: ”Upplevda hinder och svårigheter för svenska städer som vill förbättra cykelvänligheten och öka cyklingen markant”.

Varför cykelplanering över kommungränser?

För att verka för att cykling ses som ett eget trafikslag med egen planering krävs att kommuner och regioner hanterar det så. På samma sätt som det anses självklart att bilister kan färdas över kommungränser utan att deras framkomlighet försämras, är det viktigt att den som cyklar inte märker av kommungränser. Det ska inte märkas skillnad i underhåll, belysning, standard, snöröjning etc. på ett sätt som negativt påverkar framkomligheten och upplevelsen av cyklandet. Att ha en gemensam planering möjliggör ett helhetsperspektiv i regionen. Det gagnar de respektive kommunernas invånare genom att de enklare kan välja cykel som färdmedel med positiva hälsoeffekter som följd, liksom minskad belastning på kollektivtrafik och bilvägar.

Ur individens perspektiv är resor över kommungränser lika värdefulla som resor inom kommunen, särskilt inom större sammanhängande tätortsområden som består av fler kommuner. Utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner och tätare storstadsregioner skapar ett behov av att cykelplaneringen, liksom planering av kollektivtrafik och infrastruktur för bilvägar, blir en integrerad del i den regionala planeringen. Detta för att underlätta pendling med olika färdslag.

Faktorer för en framgångsrik cykelplanering över kommungränser

För att cykelplanering över kommungränser ska fungera krävs att det är helt klart vad som ska göras, hur det ska göras och vem som ska göra vad. Vidare krävs att kommunerna i regionen har en gemensam målbild för de interkommunala cykelstråken. En grundförutsättning som upprepade gånger framkommit i projektet är att cykelfrågan måste tas på allvar, det vill säga: inställningen måste vara att cykling är ett eget och viktigt trafikslag och att den behandlas som ett sådant. Vidare behövs

det uttalat politiskt stöd för det kommungränsöverskridande samarbetet. Det bör inte ligga på enskild cykelplanerare att ta initiativ till samarbete över kommungräns istället bör interkommunal planering vara en uttalad målsättning. Ett regionalt stöd grundat på enig politisk överenskommelse har efterfrågats av de intervjuade, liksom politisk styrning och efterfrågan på samarbete över kommungränserna. Tänkvärt är att om invånare i en kommun bor i den egna kommunen, men jobbar i en annan, så är de hjälpta av samarbete över kommungränserna. Följaktligen är politik och den ovan beskrivna inställningen, de två övergripande faktorer som i sin tur påverkar Vad? Hur? och Vem?



Vad? – plan, mål, strategi och underhåll över kommungränserna

Olika kommuner har olika förutsättningar och behov. Det kan skilja t.ex. på ambitionsnivå och vilka målgrupper de har för sin cykelplanering. Att ha klart för sig hur situationen är i de omgivande kommunerna, är viktigt för att kunna samarbeta. Det gäller att gemensamt identifiera kommunöverskridande cykelstråk och utifrån varje kommuns förutsättningar ta fram en gemensam målbild för dessa. Den gemensamma målbilden är en förutsättning för det vidare arbetet. Utifrån den kan arbetet med att hitta prioriteringsområden genomföras. Därefter kan en gemensam plan för arbetet utformas.

Vidare underlättas arbetet avsevärt om de inblandade kommunerna har (mer eller mindre) gemensamt innehåll i, och struktur på, sin cykelplan. Dessutom bör respektive kommuns cykelplan vara aktuell och beskriva de planerade åtgärder på en detaljerad nivå. De bör även innehålla tidsplaner för arbetet. På så vis kan de fungera som en bas för samarbetet. En mall för cykelplaner kan vara en uppgift för regionen att ta fram.

Ett bra och genomtänkt samarbete mellan kommunerna gällande samhällsplaneringen (både på översiktsplans- (ÖP) och detaljplans (DP) nivå), lägger god grund för förbättrad samordning av cykelplaneringen. Detta förutsätter dock även ett samarbete mellan trafik- och samhällsplaneringen i samtliga inblandade kommuner.

Det är av stor vikt att frågor om underhåll, belysning etc. diskuteras gemensamt över kommungränserna då det är frågor som blir ytterst påtagliga för cyklisterna. Det ska inte försämrade framkomligheten att passera kommungränser. En uppgift för det föreslagna nätverket och den regionala cykelplaneraren blir att ta fram gemen-

samma indikatorer för t.ex. underhåll samt en gemensam minimistandard för utformning och underhåll.

Arbetsupplägget för kommunsamarbetet bör inte vara personberoende. Det är viktigt att ha checklistor och rutiner för samarbetet som säkerställer att kunskapen blir kvar och inte tappas bort på vägen.

Litteraturstudien i denna rapport har visat att kommuner i stor utsträckning saknar kunskap om kommuninvånarnas aktuella resvanor och deras önskade resvanor över kommungränsen. Att skaffa denna information och skapa en bild över var folk bor och arbetar för att finna önskade resestråk, är en grund att stå på. Förbättrad kunskap om invånarnas resvanor och reseströmmar ger ett underlag för att bedöma behovet av cykelinfrastruktur. Att en cykelförbindelse finns är en förutsättning för att kunna välja cykel över huvudtaget. Är den dessutom av hög standard, bra underhållen och gent dragen, ökar attraktionskraften att välja cykel framför andra trafikslag.

Hur? – Verktyg, metod, kartunderlag

En viktig grundförutsättning för att blicka utanför de egna kommungränserna är tillgång till ett uppdaterat kartunderlag, både för den egna kommunen och för de omkringliggande.

Flera förvaltningar behöver vara inblandade i den interkommunala cykelplaneringen, åtminstone trafik- och samhällsplanering.

I ÖP behöver det finnas instruktioner om hur cykelfrågor ska hanteras, inte bara att de ska hanteras.

De kommunöverskridande, regionala, cykelförbindelserna behöver identifieras.

Vem? – nätverk, samordning

Ett tydligt resultat av studien är att alla är eniga om att samarbete underlättas avsevärt av att de berörda träffas. Ett nätverk för cykelplanerare och andra berörda som t.ex. representanter från kollektivtrafik, hälsoplanerare, drift och underhåll, Länsstyrelsen, Trafikverket bör upprättas och ledas av en regional cykelsamordnare. En regionalt verksam organisation kan vara lämplig som sammankallande, t.ex. Trafikverket, Regionförbund eller Länsstyrelse.

Nätverket bör definiera det regionala cykelnätet i sin helhet, omfattande samtliga cykelförbindelser av regionalt intresse.

Att få med alla som kan tänkas vara berörda, från den egna och de omgivande kommunerna, i tidigt skede vid planeringsaktiviteter som t.ex. vid nybyggnad, frågor om underhåll, belysning och även vid kampanjer är av yttersta vikt.

Steg för steg...

1. Skapa nätverket

- 1.1. Gör en struktur för nätverkets arbete, hur ofta ska ni ses, vilka ska vara med, vem är sammankallande/ansvarig, vilka frågor ska diskuteras, vad behöver var och en ha med sig för att arbetet ska bli fruktsamt, hur ofta och på vilket sätt ska uppföljning göras, etc.

Tips... cykelplanerare, drift- och underhåll, fysisk planerare, trafikkontor el. motsvarade, Länsstyrelsen, Regionkontor, Trafikverket

2. Nulägesanalys:

- 2.1. Träffas och berätta om den egna kommunens förutsättningar, behov, målgrupper etc. Lyssna på de andra.
- 2.2. Gå igenom allas cykelplaner (mapp. innehåll och struktur) gärna likriktat mapp. struktur och upplägg.
- 2.3. Definiera det regionala cykelnätet i sin helhet, omfattande samtliga cykelförbindelser av regionalt intresse.

3. Planeringsfas:

- 3.1. Skapa en gemensam målbild för de regionala cykelstråken.
- 3.2. Välja prioriteringsområden
- 3.3. Göra en gemensam plan för aktiviteter (underhåll, belysning, skyltning, nybyggnad, etc...). Både på kort och på lång sikt.
- 3.4. Definiera miniminivåer för cykelbanornas kvalitet (bredd, beläggning, belysning, skyltning) och underhåll.
- 3.5. Ansvarsfördelning (Vem gör vad när? En handlingsplan för stråket)
- 3.6. Lägg upp en gemensam skyltplan där även målpunkter utanför den egna kommunen finns med (fjärrmål och närmål)

4. Genomförande

- 4.1. Utförande (kommunerna ansvarar för att upprätthålla de överenskomna miniminivåerna) *Tips... upprätta skriftliga överenskommelser mellan kommunerna angående underhåll alternativt gemensam upphandling av underhåll. Överenskommelser bör även innehålla åtgärder ifall en kommun inte uppfyller sin del*
- 4.2. Uppföljning och utvärdering

5. Marknadsföring etc.

- 5.1. Gemensamt kartmaterial att kommunicera (papper och webb) samt gemensamma kampanjer.

ProActivity AB

Johan Faskunger, fil dr Fysisk aktivitet & folkhälsa

Inom ramen för CyCity har ProActivity AB genomfört djupintervjuer och sammanställt en problembild för cykelplanering och cykling generellt (ej publicerad ännu). Intervjuerna bestod av frågor om hinder och svårigheter för cykling och cykelplanering till 19 speciellt utvalda planerare, politiker och ”cykelexperter”. Personerna arbetade på lokal, regional eller nationell nivå i olika delar av landet. Det finns många samstämmiga resultat och beröringspunkter mellan det projektet och föreliggande projekt om cykling över kommungränser, t ex att cykelplanering har varit lågt prioriterad och kommit in för sent i planeringsprocessen, att det saknas tillräckliga resurser för att åstadkomma en påtaglig förbättring av förutsättningarna till att cykla, samt att investeringar i cykelinfrastruktur har varit beroende av satsningar på bilväg. I intervjuerna ”i min” studie efterfrågade planerarna på lokal nivå en bättre struktur för informationsutbyte, samverkan och att träffas – gärna både på regional- och nationell nivå. I dagens läge råder en situation där man i bland ”snubblar över” goda exempel från andra kommuner och andra länder, men det finns ingen systematik bakom insamlandet av en kunskapsbas. Man saknar en regional part som tar det övergripande ansvaret och driver på i cykelplaneringen över kommungränser. Dåvarande Vägverket fick mycket negativ kritik av deltagarna. Andra relevanta resultat från djupintervjuerna, som specifikt rör cykelplanering över kommungränser, är att berörda kommuner ofta har svårt att ”takta rätt” så att man är i samma fas i planeringen, samt att stora och små angränsande kommuner har helt olika planeringsförutsättningar. Detta påverkar naturligtvis hur väl man lyckas med cykelplanering över kommungränser.

Det är uppenbart för mig att satsningen på och planeringen för cykel fortfarande är i sin linda – trots politiska mål och populärretorik om motsatsen. Det råder en slags ambivalent situation där ”man vill satsa på cykel”, men samtidigt överläter man planeringen åt någon eldsjäl som ”kan cykel”, samtidigt som man inte riktigt vågar genomföra åtgärder som ändrar villkoren för biltrafiken. En majoritet av resurserna går fortfarande till biltrafik trots att man från politiskt håll i olika policydokument framhäver att man vill minska biltrafiken. Det är mot denna bakgrund vi måste titta på planeringsvillkoren för cykling över kommungränser. Om cykelplaneringen är nedprioriterad och inte får sin rättmätiga del av resurserna, tvingas planerare att ägna sig åt ”kommunegoistiska åtgärder” (för att använda ett citat från dina intervjuer), medan cykling över kommungränser inte blir av alls. Dessa åtgärder blir inte av även om de kanske borde vara de mest prioriterade av alla eftersom cykelpendlingen är så framträdande idag med tanke på trängsel- och miljöproblem i storstadstrafiken och det generella problemet med bristande fysisk aktivitet, långvarigt stillasittande och andra folkhälsoproblem i Sverige!

När det gäller vilka resultat som kan överföras till andra geografiska sammanhang, tror jag att det kan finnas många sådana beröringspunkter. Att det är ”blankt utanför kommungränsen” i planeringsverktygen torde vara ett problem för alla planerare, liksom behovet av samverkan och en bättre processtruktur (”forum”) för att åstadkomma mellankommunal planering för cykling över kommungränser. Att det genom åren har saknats en regional part med övergripande ansvar för cykelfrågor, eller som inte har tagit sitt tilldelade ansvar, är ett annat resultat av relevans för alla parter. Detta är problem som alla kommuner oavsett geografisk hemvist brottas med.

Sedan finns sannolikt en lång rad utmaningar som är mer specifika för kommuner utanför storstäderna, t ex att det generellt är längre avstånd mellan olika målpunkter i glesbygd och färre antal invånare, vilket sänker kostnadseffektiviteten i investeringarna. I glesbygd är invånarna också ofta mer beroende av bil än i storstäder, vilket kan göra att politiker, planerare och invånare inte tänker ”cykel” i planeringen och vardagen. Det kan även vara så att kommunerna i glesbygd är än mer beroende av en regional part eftersom orterna helt omgärdas av statliga vägar.

En väg framåt i frågan om cykelplanering över kommungränser i glesbygdsområden kan vara att bättre koppla ihop investeringar för cykelpendling med investeringar för cykelturism. Kågeson (2007a) har ju nyligen visat att cykelturismen med största sannolikhet kommer att öka markant i framtiden, och att cykelturismens har stor potential att främja lokal- och hållbar utveckling (t ex lokalproducerad mat och dryck). Runtom i landet finns otaliga exempel på områden där två eller flera mindre städer (ofta i en eller flera olika kommuner) finns inom ca 10-15 km från varandra, och där det kryllar av attraktiva utflyktsmål, t ex naturreservat, badplatser, fiskesjöar, kulturella platser osv. På dessa platser finns ofta redan en viss cykelturism, men brukarna är ofta beroende av befintlig bilväg där motorfordon håller höga hastigheter vilket går stick i stäv med nollvisionen i trafiken. Ett exempel på ett sådant här område där det finns stor potential för cykelsatsningar över kommungränser är Degerfors-Karlskoga där avståndet är ca 10 km mellan orterna och där sjön Möckeln är central för det lokala rekreativlivet (planeringen för utbyggnad av cykelbana har under 2012 satts igång på denna sträcka).

Kågeson har på uppdrag av dåvarande Vägverket tagit fram en schablonmodell för regional inventering och planering av cykelvägar, samt när det är samhällsekonomiskt försvarbart att anlägga bilfri cykelinfrastruktur mellan närliggande orter (Kågeson 2007b). Modellen visar exempelvis att ”det försvarbara” avståndet mellan orter, där den mindre orten har 2000-5000 invånare, kan vara upp till 10 km för att anlägga bilfri cykelinfrastruktur. Avståndet kan vara längre, eller invånarantalet lägre, om man kan utnyttja överbliven infrastruktur (t ex nedlagd tågvall) eftersom det då blir dramatiskt mycket billigare att anlägga.

Vilken relevans som resultaten i detta projekt har internationellt är svårt att säga då planeringsvillkoren och ”hur långt man har kommit med cykel” skiljer sig åt i olika länder. Vi vet genom litteraturstudien för föreliggande rapport att det i många länder finns en mycket mer framträdande regional planering jämfört med i Sverige. Trots detta är resultaten sannolikt mycket relevanta för planerare och beslutsfattare i andra länder. Jag har i en nyligen publicerad granskning av europeiska städer som ingår i WHO:s nätverk ”Healthy cities” (Faskunger 2012) funnit att extremt få städer har satsat på cykelinfrastruktur mellan orter och städer. Satsningar på cykelinfrastruktur var den allra vanligaste åtgärden i dessa städer, men det mesta som byggs är infrastruktur från bostadsområden och in till centrumkärnan. I detta avseende är förhållandena mellan europeiska och svenska städer således ganska lika, och sannolikt finns ett behov av att fokusera mera på cykling över kommungränser. I och med att cykelinfrastrukturen i de flesta städer sannolikt kommer att vara acceptabelt utbyggd i framtiden (år 2030?) kommer också fokus att gradvis förflyttas till det mera långväga cykelpendlandet. I ett sådant läge är det självfallet en fördel att ha goda kunskaper om cykelplanering över kommungränser.

4.0 Referenser

Ahlström, I (2004) På cykel för miljö och hälsa. Länsstyrelsen. Rapport 2004:21.

Envall, P (2009) Decision Support for Cycle Planning. TransportMistra

Eriksson, L (2009) Tema cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv. VTI rapport 652: 2009

Faskunger, J (2012) Promoting active living in healthy citites. J Urban Health juni 2012. doi:10.1007/s11524-011-9645-7

Gaffron, P (2003) The implementation of walking and cycling policies in British local authorities”

Gatu- och fastighetskontoret (2004) Att cykla i Stockholms innerstad. Stockholms stad, publikation 2004:2

Jaloin, 2004, Promoting Pedestrian and Bicycle Traffic in Finland, The JALOIN programme 2001-2004, Ministry of transport and communications.

Kalenoja, H. et al (2004) Evaluation of the Jaloin programme and suggested measures for promoting pedestrian and bicycle traffic in Finland, Ministry of Transport and Communications.

Koucky & Partners AB (2011), Förstudie: Kommunövergripande samarbete för cykelleder i Sjuhärad.

Krieger, R (2008) Cycling Strategy for the metropolitan area of Hannover, Braunschweig, Göttingen i Meetbike konferens, European Conference on bicycle transport and networking. Interdependencies of bicycle and public transport use. 3-4 April 2008, Dresden, Germany.

Kågeson, P (2003) Gång- och cykelväginvesteringar i ”Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015” samt förslag till länstransportplaner. Nature Associates och Vägverket.

Kågeson, P (2007a) Förutsättningar för cykelturism i Sverige. Nutek.

Kågeson, P (2007b) Modell för regional inventering och planering för cykelvägar. Vägverket publikation 2007:13.

Kågeson, P. 2009. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021. Föreningen Bilfria Leder och svensk Cykling.

Provincie Noord-Brabant, Engelse Flyer Fiets, 2010, www.brabant.nl/fiets

Regionförbundet Uppsala län, 2010-10-14, Regional cykelplan för Uppsala län, Dnr: RFUL 2010/66

USK, Utrednings- och Statistikkontoret (2006) Att cykla i Stockholm, så tycker Stockholmsarna. Stockholms stad.

Vägverket Region Stockholm (1996). Cykling i Stockholms län – Sammanfattning, cyklingens karaktär, omfattning och förutsättningar i Stockholms län”. RAP 1996:0184. Solna.

Vägverket Region Stockholm. Thulin, H. (1997). ”Cykeln, Riksdagen och Regeringen”. RAP 1997:0281. Vägverket. Stockholm.

Vägverket Region Stockholm. (1999). ”Programförslag i två nivåer för beräkning av samhällsekonomiska effekter vid byggande av cykelstråk”. RAP 99:0370. Solna.

Vägverket. (2000). "Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik – Mer cykeltrafik på säkrare vägar". Publikation 2000:8. Borlänge.

Vägverket Region Stockholm. (2000). Johansson, M. "Regionala cykelstråk i Stockholms län, Olycksstatistik för cykel, Stockholms län". RAP 2000:0419. Solna.

Vägverket Region Stockholm. Karlsson, A. (2000). "Regionala cykelstråk i Stockholms län, Dåliga exempel på drift och underhåll av cykelstråk". RAP 2000:0422. Solna.

Vägverket Region Stockholm. Feychting, A. (2000). "Regionala cykelstråk i Stockholms län, Samordning av entreprenörer för drift och underhåll av regionala cykelstråk". RAP 2000:0425. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2000). "Demonstrationsstråk för cykel, Huvudsta-Solna, för- och eftermätningar avseende trafikantgruppers beteende – flöde, hastighet, körmönster, samspel". RAP 2000:0441. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2000). "Demonstrationsstråk för cykel, Huvudsta-Solna, för- och eftermätningar avseende trafikantgruppers attityder – bilister, gående, arbetspendlare". RAP 2000:0442. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2000). "Regionala cykelstråk i Stockholms län 1996-2001 – demonstrationsstråket Huvudsta-Slussen". RAP 2000:0449. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län – Handlingsplan för utbyggnad". RAP 2001:0462. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län – Stråkbeskrivning med kartor och tabeller". RAP 2001:0463. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län – Vägvisning". RAP 2001:0464. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län – Drift". RAP 2001:0465. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län – Råd för planering och utbyggnad". RAP 2001:0466. Solna.

Vägverket Region Stockholm. Johansson, M. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län, Redovisning av remiss TR70A 2000:1971 – Handlingsprogram för utbyggnad – Minsta gemensamma riktlinje för drift – Gemensam syn på vägvisning". RAP 2001:0467. Vägverket. Solna.

Vägverket Region Stockholm. (2001). "Regionala cykelstråk i Stockholms län". RAP 2001:0469. Solna.

Vägverket Region Skåne, 2006. Cykelledsplan för Skåne 2006-2015. Publikation 2006:137

