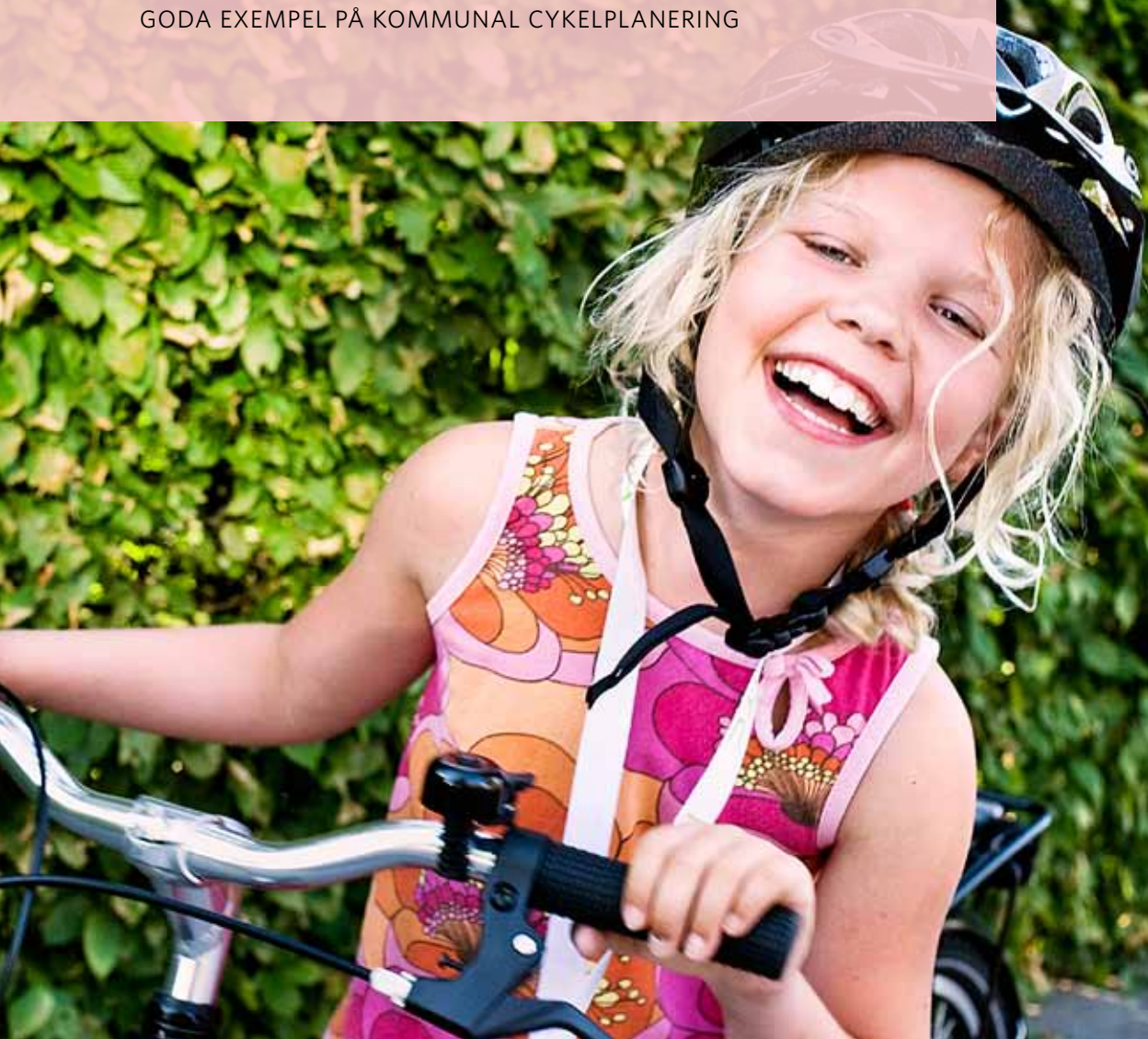


# Vägen till ett cyklande samhälle

GODA EXEMPEL PÅ KOMMUNAL CYKELPLANERING



Sveriges  
Kommuner  
och Landsting



# Vägen till ett cyklande samhälle

GODA EXEMPEL PÅ KOMMUNAL CYKELPLANERING



Upplysningar om innehållet:  
Hanna Lamberg, [hanna.lamberg@skl.se](mailto:hanna.lamberg@skl.se)

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2012  
ISBN: 978-91-7164-769-6  
Text: Ann Cederberg/Tyréns AB  
Foto: Thomas Henrikson, Anna Molander, Matton,  
Maskot, Mostphotos, Werner Nystrand/FOLIO,  
Ingegerd Kratz/Gävle kommun, Infobild/SBK  
Produktion: ETC Kommunikation  
Tryck: LTAB, mars 2012

## Förord

Andelen som väljer cykeln som transportmedel i stället för bilen har under hela 2000-talet ökat, vilket är positivt. Fler som cyklar innebär dock större krav på att cykelvägnätet håller god standard och i många av Sveriges kommuner pågår ett ständigt arbete för att förbättra villkoren för cyklisterna. Arbetet bedrivs inom en rad områden, från tidiga planeringsskeden, genom kontinuerliga förbättringar inom driften och underhållet av cykelvägnätet till påverkansåtgärder. Många kommuner har kommit långt i sitt arbete och tanken är att lyfta fram deras ansträngningar i den här skriften så att andra kommuner kan få inspiration och hämta goda exempel inför det arbete som de själva står inför.

Målet med idéskriften är att den ska vara en vitamininjektion i arbetet med cykelfrågorna. Förhoppningen är att presentationen av ett smörgåsbord med exempel ska skapa lust och ge kraft. Idéskriften ger förslag på hur man kan få in cykelfrågorna på ett naturligt sätt i det vardagliga arbetet.

Idéskriften vänder sig till tjänstemän och politiker, konsulter och andra som arbetar med cykelplanering. Mindre och medelstora kommuner samt kommuner där cykelfrågorna ännu inte står så högt på agendan bedöms ha störst nytta av rapporten.

Denna skrift har tagits fram av Sveriges Kommuner och Landsting i samarbete med Tyréns AB. Hanna Lamberg har ansvarat för arbetet från SKL. Uppdragsansvarig hos Tyréns AB har varit Ann Cederberg. Handläggare och medförfattare har varit Oscar Grönvall, Emma Holgersson, Sophia Christianson och Andréas Hall. En referensgrupp bestående av Anna Karlsson från Lunds kommun, Annika Stenvall och Anna Stamblewski från Piteå kommun, Caroline Quistberg från Region Uppsala, Fredrik Nilson från Motala kommun samt Tora Gustavsson från Lidköpings kommun har följt och utvecklat arbetet. Många kommuner har bidragit med bra material till arbetet och dessa kommuner tackas särskilt, ingen nämnd och ingen glömd.

Sveriges Kommuner och Landsting i mars 2012  
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Gunilla Glasare  
*Avdelningschef*

Göran Roos  
*Sektionschef*

# Innehåll

- 7 **Kapitel 1. Om idéskriften**
- 7 Ett komplement till TRAST och GCM-handboken
- 8 Innehåll och upplägg
  
- 11 **Kapitel 2. Cykeln i planeringsprocessen – från visioner till verklighet**
- 12 Mål, indikatorer och uppföljning
- 16 Process, samverkan och förankring
- 25 Kartläggning av nuläget
- 31 Budget och ekonomi
  
- 37 **Kapitel 3. Inriktningsplanering – ger inriktningen för hur cykelfrågorna ska hanteras**
- 37 Översiktsplan – visar inriktningen för cykelfrågorna och sambanden med markanvändningen
- 41 Detaljplaner – där ytorna för cykel ska redovisas: cykelstråk, sektioner och parkering
- 42 Cykelstrategi – ger en fördjupad och samlad bild av hur cykelfrågorna ska hanteras
  
- 45 **Kapitel 4. Åtgärdsplanering – pekar ut vilka projekt som behöver drivas för att nå målen**
- 45 Cykelplaner
- 50 Åtgärdsprogram
  
- 55 **Kapitel 5. Genomförandeplanering – stödjer genomförandet av utpekade projekt**
- 55 Cykelvägvisning – för att ge orienteringsstöd
- 58 Cykelparkering – en förutsättning för att få fler cyklar i rörelse
- 61 Riktlinjer för utformning – förenklar arbetet för flera
  
- 65 **Kapitel 6. Driftsplanering – säkrar goda förhållanden i det långa loppet**
- 65 Inventering och funktionskontroll av cykelvägar etc.
- 68 Vinterväghållning
- 71 Beskärning, beläggning och belysning
- 73 Tillfällig utformning vid vägarbeten och liknande

75	<b>Kapitel 7. Påverkansåtgärder - får fler att cykla mer</b>
76	Marknadsföring och kommunikation
81	Uppmuntringsåtgärder
85	<b>Kapitel 8. Sammanställning goda exempel</b>





## Om idéskriften

Cyklingen är på frammarsch i Sverige och många kommuner gör stora satsningar för att förbättra möjligheterna att cykla. Planeringen och sätten att arbeta med cykel skiljer sig åt mellan landets kommuner.

Denna idéskrift har tagits fram för att sprida goda exempel och därigenom skapa ytterligare kraft i arbetet med att få fler att cykla mer. Välkommen till sextio inspirerande exempel på hur Sverige planerar för cykeln!

### Ett komplement till TRAST och GCM-handboken

Det handboksarbete som genomförts under det senaste årtiondet visar tydligt att cykeln är en viktig del av trafikplaneringen. De två senaste handböckerna TRAST, Trafik för en attraktiv stad och GCM-handboken (utformning av goda miljöer för gående, cyklister och mopedister) är exempel på handböcker där cykeln har en given plats.

Båda handböckerna har självklara kopplingar till idéskriften du håller i din hand och i synnerhet TRAST är en viktig utgångspunkt. Till TRAST är ytterligare två skrifter kopplade vilka bör nämnas då de också ger värdefull och konkret kunskap om hur arbetet kan genomföras:

- › ”TRAST-guiden” är en handledning för kommuner att ta fram en trafikstrategi.
- › ”Hållbart resande i praktiken” fokuserar på beteendepåverkan inom trafik- och stadsplaneringen.

Denna idéskrift fokuserar på goda exempel på kommunal cykelplanering och kompletterar de båda handböckerna TRAST och GCM-handboken. Den kopplar handböckerna till den praktiska planeringsprocessen och de planer som används i den kommunala processen.

## Innehåll och upplägg

Upplägget i idéskriften bygger på TRAST:s indelning av planeringsprocessen i tre skeden: inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförandeplanering. I ett inledande kapitel lyfts aspekter fram som ofta kommer in i flera skeden, exempelvis mål och visioner, viktiga parter i processen, förankring samt ekonomi. Skriften avslutas med ett kapitel om driftsplanering och ett om påverkansåtgärder.

Över hela Sverige pågår arbeten med att förbättra villkoren för cyklister. Ett stort antal exempel har kommit fram i samband med framtagandet av denna idéskrift och ett urval har därför behövt göras. Att ett exempel från en kommun lyfts fram i denna idéskrift betyder alltså inte att det inte finns i någon annan kommun.

Exemplen som presenteras har en spridning över landet, över kommuner av olika storlek och kommuner där cykelfrågorna väger olika tungt. De har också en variation i nivå, en del är enklare att genomföra medan andra kräver större insatser.

Beskrivningarna av exemplen är relativt kortfattade, den nyfikne får därefter undersöka vidare på egen hand. Kommunernas hemsidor är en bra början. En del exempel i skriften passar den egna kommunens nivå, andra kan inspirera och anpassas. Exemplen fokuserar på själva planeringen i alla kapitel förutom det som handlar om påverkansåtgärder, där det handlar om just själva åtgärderna.

TABELL 1. Planeringskedde i en kommun.

Inriktningsplanering	Åtgärdsplanering			Genomförandeplanering
	TRAST kan användas i dessa delar av planeringen			
Översiktsplan	Trafikstrategi	Trafikplan	Åtgärdsprogram	Projekt
Översiktsplanen ger vägledning för beslut om användningen av markområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Den kommunala översiktsplaneringen är ett led i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. I översiktsplanen redovisas hur centrala markanspråk för trafik ska tas om hand, t.ex. för järnvägens utveckling.	Trafikstrategin hanterar medvetna avvägningar mellan det tillgänglighet som trafiksystemet ger och de stadsbyggnadskvaliteter och egenheter som tillgängligheten påverkar. Trafikstrategin kan bli ett av flera underlag till översiktsplanen.	En trafikplan kan om-sätta ett eller flera trafikslag. Den kan också avse bytestpunkter. Trafiknätsanalysen är ett av verktygen som kan leda fram till en trafikplan. Trafikstråksplan är ett annat verktyg som ofta ser till fler aspekter än vad trafiken påverkar.	Ett åtgärdsprogram kan omsätta en eller flera stadsbyggnadskvaliteter. Åtgärdsprogrammen kan domineras av tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö eller någon annan aspekt som lyfts fram. Åtgärdsprogrammet kan också omfatta påverkansåtgärder för hållbart resande.	Genomförandet av åtgärder som påverkar resor och transporter kan delas in på följande sätt; Lokalisering och utformning av ny bebyggelse påverkar behovet av transporter och val av transportslag. Påverkan – människors kunskap om och acceptans för alternativa lösningar av res- och transportbehoven påverkar deras val. Trafikering – utbudet av samhällsbetalda resor påverkar vårt val av resor och transporter. Utformning – hur gaturummen, trafiksystemet, och bytestpunkterna utformas påverkar vårt val av lösning för resor och transporter. Detaljplanen ger ramarna för förändringar och tydliggör hur genomförandet ska ske.

Källa: TRAST



# Cykeln i planeringsprocessen – från visioner till verklighet

Hur skapar man en cykelvänlig stad? Hur kan man på allvar göra cykeln till ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen? Hur går man från idé till handling? Detta är exempel på frågor som trafikplanerare och andra ute i kommunerna ofta brottas med. TRAST sammanfattar på följande vis:

1. Ha cykeln i fokus i stadsplaneringen
2. Ha en långsiktig strategi med tydliga mål
3. Arbeta med både fysiska åtgärder och påverkansåtgärder
  - a. Förbättra den fysiska infrastrukturen (cykelvägar, säkra passager, bra parkeringsmöjligheter, hastighetsanpassning etc.)
  - b. Påverka attityder och beteenden (information och utbildning)
  - c. Marknadsför cykeln och cykelnätet på liknande sätt som bilindustrin marknadsför sina bilar
4. Inrikta på områden med stor potential:
  - a. Fokusera på de korta resorna, under 5 km
  - b. Öka barns och ungdomars cykling till skolan genom att bygga säkra skolvägar
  - c. Öka cykelpendling till arbetet genom Mobility Management-åtgärder tillsammans med arbetsgivare
  - d. Öka kombinationen cykel och kollektivtrafik genom förbättrade Bike&Ride-möjligheter
  - e. Öka möjligheten att från bostaden nå viktiga målpunkter genom en genomtänkt utbyggnad av nya bostadsområden, t.ex. genom förtätning
  - f. Skapa en säker cykeltrafik, bl.a. genom bättre drift och underhåll, vinterväghållning och säkra passager
5. Mät och följ upp utvecklingen mot målen

Planeringsarbetet bör genomsyras av ett "Hela-Resan"-perspektiv för att de kommunala satsningarna ska bli lyckade och därmed bidra till ett långsiktigt hållbart trafiksystem. De aspekter på cykelplanering som tas upp i detta kapitel spänner ofta över flera av skedena inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförandeplanering. De har därför lyfts ut till ett eget, inledande kapitel.

## Mål, indikatorer och uppföljning

En viktig del i arbetet är att formulera mål som ger stöd för vart man ska sträva och vilka områden som är prioriterade. Att arbeta med mål kan också vara en viktig del i att kommunicera och lyfta arbetet med cykelfrågorna. Ett arbete med att skapa en gemensam målbild är ofta en framgångsrik del i processen.

De mål som formuleras kan hämta sitt stöd från nationell, regional och kommunal nivå. Kommunens visioner och övergripande mål kan oftast över sättas till mer detaljerade mål, där mål för cykeltrafiken blir en viktig del.

Mål kan sättas med olika tidshorisont och olika detaljeringsnivå. Man kan arbeta med mer övergripande inriktningsmål och med effektmål som stödjer det operativa arbetet. Redan när man formulerar målen bör man fundera igenom hur målen ska användas i det kommande arbetet och hur de ska följas upp. Mer att läsa om mål och uppföljning finns i TRAST och TRAST-guiden. I SKL:s skrift *Cykel i medvind – Cykelns roll, målsättning och utvärderingar* ges en översikt av relationerna mellan mål och medel och hur mål kan formuleras. Den tar upp metoder för att mäta cykeltrafik och utvärdera cykelfrämjande åtgärder, i vilka sammanhang utvärderingarna kan genomföras och vad man kan använda dem till.

**Som ett stöd vid framtagningen av mål kan s.k. SMARTA mål användas:**

- › **Specifikt** – Skriv ned vad som är specifikt. Använd aktiva ord som innebär en riktning t.ex. öka, minska, utveckla. Undvik allmänna ord som värna om, ta tillvara, tillgodose.
- › **Mätbart** – Det som går att mäta blir gjort, brukar man säga. Ägna tid åt att komma överens om för er relevanta mått i enheterna pengar, tid eller procent.
- › **Accepterat** – Mål bör sättas av dem som ska uppfylla dem och de måste vara accepterade.
- › **Realistiskt** – Det måste finnas realistiska förutsättningar att nå målet.
- › **Tidsatt** – Sätt en tid när målet ska vara nått/klart, tiden bör bestämmas av samtliga involverade.

Vikten av uppföljning kan inte nog betonas. Genom uppföljning kontrolleras hur väl uppsatta mål nås och det blir också ett sätt att följa utvecklingen. Det är också angeläget att ge uppdragsgivarna i form av beslutsfattare och allmänheten en bild av utvecklingen och vilket resultat som de satsade medlen har gett. Uppföljning kan också bli ett sätt att förankra arbetet och att säkerställa att rätt satsningar görs. Det kan dessutom ge kraft och inspiration åt det fortsatta arbetet. Uppföljning är dock ofta något som prioriteras lågt och för många kommuner är det en utmaning att hitta ett sätt att följa upp som man mäktar med i vardagen.

Vid uppföljning av ombyggnadsåtgärder är det angeläget att inte enbart de som varit med och planerat, projekterat och byggt medverkar, utan även representanter från driftssidan.

Nedan ges exempel på hur kommuner arbetar med mål, indikatorer, uppföljning och utvärdering.

### **Gävle: Vision, mål och indikatorer**

En vision för ett hållbart transportsystem år 2025 finns formulerad i Gävles trafikstrategi. Visionen säger bland annat att det ska vara lätt att ta sig fram säkert och tryggt på cykel i Gävle och att cykel tillhör de färdmedel som ska prioriteras. Den säger även att det ska vara lätt att göra en del av sin resa med cykel och smidigt att byta mellan cykel och kollektiva färdmedel.

Visionen bryts ner i mål som mäts med indikatorer. Två av målen har direkt koppling till hur infrastrukturen för cykeltrafiken ser ut: ”I Gävle ska det finnas ett heltäckande, bekvämt, sammanhängande och gent gång- och cykelnät” och ”Tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken till viktiga samhällsfunktioner ska öka”.

Detta mäts på två sätt. Man tittar på genhetsknoten, d.v.s. kvoten mellan det verkliga avståndet och fågelavståndet, i cykelvägnätet. Genhetsknoten mellan bostaden och viktiga målpunkter ska i Gävle inte vara mer än 1,5. Gävle kommun tittar även på hur stor del av cykelvägnätet som utgörs av separata cykelvägar och målet är att 75 % av cykelvägnätet ska vara separerat år 2025.

Ett annat mål beskriver hur cykelvägnätet ska skötas och vad som ska uppnås: ”Andelen av gång- och cykelvägnätet som har god ytstandard ska öka”. Konkret innebär målet att 90 % av de separata cykelvägarna i Gävle ska ha god standard år 2025.

Huvudmålet med alla åtgärder som vidtas i cykelvägnätet är dock att fler ska välja cykel som färdmedel, framförallt i stället för bilen. Det finns

även mål för detta: ”Andelen resor kortare än fyra km som sker med cykel ska öka”. År 2025 bör andelen av dessa resor som görs med cykel vara minst 60 %. Cykelplanen är ett led i arbetet med att nå dessa mål.

## Svenljunga: Mål och indikatorer

**Svenljunga kommun har tre övergripande mål för cyklismen:**

1. Alla gång- och cykeltrafikanter i kommunen ska ta sig fram på säkra, attraktiva och lättillgängliga gång- och cykelleder.
2. Kunskapen om var kommunens gång- och cykelleder finns ska vara bred och kartor ska vara lättillgängliga.
3. Cykeltrafiken ska öka och andelen bilresor ska minska på sträckor upp till 5 km. Kommunens ambition är att målen ska vara mätbara, ambitiösa och realistiska och följas av ett passande handlingsprogram som gör det möjligt att nå målen.

Man arbetar för att nå kommunens mål inom tre insatsområden: Cykling till arbetsplatsen, Barn på cykel och Bättre service för cyklisterna. För varje insatsområde har man formulerat målsättningar, indikatorer och resultatmål.

**Så här beskrivs dessa för insatsområdet cykling till arbetsplatsen:**

### **Målsättning:**

Alla gång- och cykeltrafikanter i kommunen ska ta sig fram på säkra, attraktiva och lättillgängliga gc-leder.

### **Indikator 2009:**

- › 5 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken idag.
- › 20 % av arbetsresorna inom 5 km, genomförs med cykel idag.

### **Resultatmål 2012:**

- › Minst en cykelkampanj om året inom insatsområdet ska genomföras
- › Andelen arbetsresor bland dem som bor inom 5 km ska öka med 50 %
- › 20 % av kommunens anställda medverkar i någon cykelkampanj
- › 10 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken



Resultaten följs upp vartannat år genom att vykort skickas ut till slumpvis utvalda inom kommunen som bjuds in att svara på frågor via en webbaserad enkät. Arbetet är en del i ett EU-projekt och gatu- och parkförvaltningen ansvarar för uppföljningen.

## Örebro: Cykelrevision

En cykelrevision (även kallad Bypad, Bicycle policy audit) är en metod som genom att analysera hur cykelplaneringen är integrerad och organiserad i en kommun kan ge förslag till förändringar. Örebro har gjort en cykelrevision av cykelarbetet. Kostnaden för revisionen uppgick till ca 135 tkr, och ledde till en åtgärdsplan för det fortsatta arbetet och för hur det kan skapas uppmärksamhet kring cykelarbetet. År 2001 och 2003 gjorde även Cykelfrämjandet en utvärdering av cykelläget i Örebro. Kommunen upplevde detta som väldigt givande dels eftersom politiker, tjänstemän och användare involverades, dels eftersom det innebar att någon utifrån gjorde en utvärdering av om kommunen var på rätt väg eller inte.



## Mölnadal: Cykelbokslut

Mölnadal medverkar i EU-projektet Nordiska cykelstäder. Man använder cykelbokslut som ett verktyg för att följa upp och utveckla arbetet i riktning mot visionen.

### **Bokslutet ska göras regelbundet och redovisa:**

- › nuvarande förhållanden för cykling och hur de utvecklas, utifrån olika aspekter,
- › hur nöjda våra cyklister är,
- › stadens åtgärder för att främja cyklandet och resultaten av dessa.

### **Cykelbokslutet redovisar fakta och medborgarnas åsikter inom sju utpekade insatsområden:**

- › Infrastruktur – cykelvägar, parkering och service
- › Framkomlighet
- › Säkerhet och trygghet
- › Barns cykling
- › Drift och underhåll
- › Dialog, kampanjer och kommunikation
- › Uppföljning

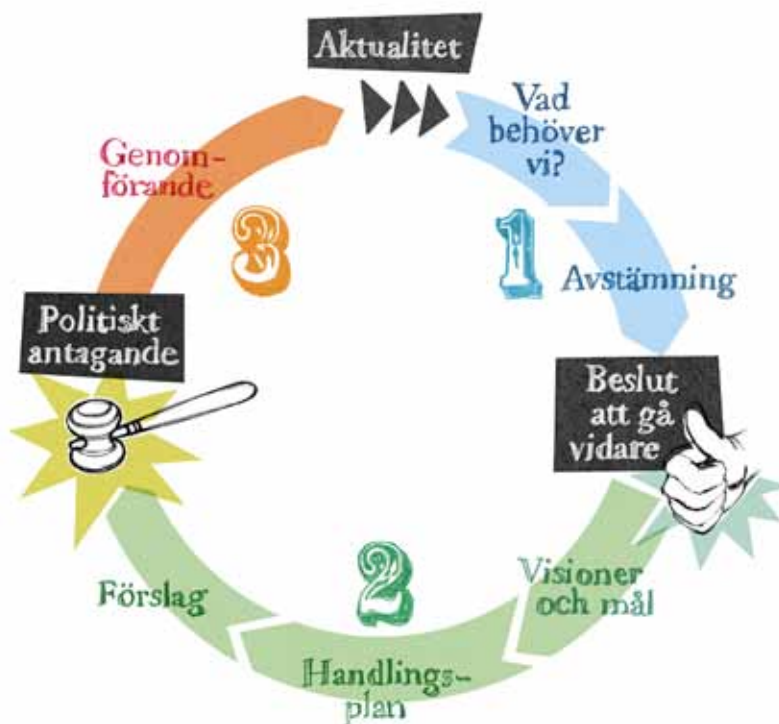
Det första cykelbokslutet togs fram för 2009.

## Process, samverkan och förankring

För att nå framgång i arbetet behöver många olika kompetenser och parter vara med. Vem som är med och i vilket skede avgörs av sammanhanget. Exempel på aktörer är tjänstemän från alla delar i stadsbyggnadsprocessen, från tidig planering till projektering, byggande, drift och kommunikation. Trafikverket är en given part när det gäller cykling på det statliga vägnätet. Politiker, medborgare och cyklister själva är andra viktiga aktörer.

Det är mycket betydelsefullt att det finns någon som har kompetens och intresse för cykelfrågor i kommunen. Med rätt person kan man sedan börja det strategiska cykelarbetet och även förankra det i olika politiska instanser. En faktor som i många kommuner varit en lyckosam satsning är att utse en ”cykelansvarig” som ser till att hänsyn tas till cyklister i både små och stora uppdrag, och som inspirerar, informerar och styr arbetet mot de mål som staden satt upp.

FIGUR 1. Processbild från Trastguiden.



En tydlig process kombinerad med bred och tidig förankring är en nyckelfaktor för ett framgångsrikt arbete. Det finns stora vinster med att förankra cykelarbetet, både internt och externt. Bland annat förbättras förutsättningarna för ett gott resultat eftersom flera deltar i dialogen och bidrar med sina kunskaper, synpunkter och erfarenheter. Till detta kommer människors rätt att vara med och påverka sin egen omgivning och närmiljö.

Det är viktigt att rollerna och målen med förankringen är tydliga. En del kommuner tar fram kommunikationsplaner som ett stöd för förankring, marknadsföring, kommunikation och information. Andra använder sig av inarbetade nätverk med byalag, företagargrupper eller andra grupperingar i kommunen.

I kontakten med allmänheten är det viktigt att vara tydlig med vad som är möjligt att påverka och hur man eventuellt tänker hålla diskussionen levande. Man bör också försöka hitta former för dialogen så att den inte blir individfokuserad.

På nästa sida ges exempel på hur man i några kommuner arbetat med processen och på hur förankringsarbetet kan se ut.

## Gävle: Processen

I Gävle har man arbetat mycket med processen och att få planeringskedjan från idé till drift att hänga ihop. Man anser att det är ett ändrat tankesätt som krävs och att det är svårt att ändra ett sedan 50 år in-variant planeringstänk där bilen stått i fokus. I Gävle kommun upplever man att man är på rätt väg. Man arbetar på bred front för att få in rätt tänk hos alla från början för att få bästa möjliga effekt av det som görs. I Gävle är man övertygad om att man måste prioritera cykeln i hela processen för att det ska få största möjliga genomslagskraft. Man måste också tydligt prioritera cykeln före bilen. Så här formulerar sig en trafikplanerare från Gävle kring cykeln i stadsbyggnadsprocessen:



### Kring planering, utformning och drift

– Politiker på kommunal och regional nivå måste våga låta cykeln ta plats och tydligt prioritera den i de måldokument som styr verksamheten. I Gävle har vi formulerat dessa mål i vår trafikstrategi som är tagen i kommunfullmäktige. Med målen följer en handlingsplan och en cykelplan som visar hur vi tänkt nå målen. I arbetet med dessa har de personer som ansvarar för cykelfrågor på något sätt (från planering till drift) varit med.

– Det räcker dock inte med fina mål om inte hela planeringsprocessen och budgeten hänger med. Cykeln måste tydligt prioriteras i översiktsplaner och detaljplaner. Samarbete mellan trafikplanerare och planingenjörer är oerhört viktigt för att vi ska kunna prioritera cykeln. Cykelvägar och cykelparkering tar plats och utrymmet måste finnas med i planerna från början. I Gävle har vi en antagen cykelplan och en cykelparkeringsnorm som alla arbetar efter. Planerare tittar på dessa dokument och arbetar för att de planer som tas fram ska uppfylla den långsiktiga planeringen med att förbättra för cyklister.

– För att cykeln ska kunna prioriteras före bilen måste även infrastrukturen och trafikmiljön utformas så att cykeln får företräde. Det krävs lösningar som är gena, snabba och bekväma för cyklisten. Projektörerna och landskapsarkitekterna inom kommunen ska veta vilka åtgärder som är de bästa för cyklisten och ha mandat att prioritera cykeln. En del förändringar i trafiklagstiftningen för att ge cykeln företräde skulle också hjälpa till. Även drift och underhåll måste prioriteras för cykeltrafiken. En cykel är mycket känsligare för ojämnheter och dåligt väglag än en bil. I Gävle arbetar vi nu bl.a. med en ny plan för snöröjning av cykelvägar där vi tänker i stråk i stället för i områden. En snöröjare som röjer cykelbanor måste tänka som en cyklist för att cyklisten ska få fri väg även på vintern. Vi håller även på att ta fram en plan för sommarunderhåll på samma sätt.

– Alla, från politikern som sätter målen och fördelar pengarna ända till personen som sitter i plogbilen måste prioritera cykeln och förstå cyklisters behov för att vi ska kunna få fler att välja cykeln. Politiker, planerare, planingenjörer, projektörer, landskapsarkitekter, anläggningsentreprenörer, gatuingenjörer, driftentreprenörer, alla måste samarbeta och våga prioritera cykeln. Alla måste jobba mot samma mål och förstå varför man gör det!

*”En snöröjare som röjer cykelbanor måste tänka som en cyklist för att cyklisten ska få fri väg även på vintern.”*

### **Kring attitydpåverkan och dialog med cyklister**

– Med bra infrastruktur och bra väghållning kommer vi en bit på väg men vi måste också lyfta fram cykelns fördelar. Hälsan, plånboken och miljön är stora vinnare om fler cyklar. Tyvärr är det nog så att om vi inte hela tiden påminner om detta så 'glöms' det lätt bort. Argument som att man bör ändå motionera en timme per dag för att må bra och lite av den tiden kanske man kan göra på en cykel till och från jobbet biter på vissa. Argument som att barn

som går eller cyklar till skolan har bättre studieresultat än de barn som blir skjutsade i bil till skolan biter på andra. Det gäller att vi hittar 'rätt' argument för 'rätt' grupp men även att vi uppmuntrar de som redan idag har cykeln som sitt första alternativ. Vi har i Gävle personer som i nära samarbete med planerare, projektörer och driftsledare jobbar med att marknadsföra cykelns fördelar till Gävleborna. Vi lyssnar även på de cyklister vi redan har i Gävle. Vi har bland annat ett cykelråd som träffas regelbundet och diskuterar cyklistens vardag. Cykelrådet är även våra ambassadörer för cykeln ute på stan.

### **Mölnadal: En bred process**

I EU-projektet Nordiska cykelstäder som pågick under 2009–2011 skulle Mölnalds kommun tillsammans med tio andra nordiska kommuner arbeta för att öka cyklingens andel vid framför allt korta resor. I Mölnadal har man jobbat med cykelfrågor under en längre tid, men vad som är nytt med arbetssättet här är att man nu jobbar bredare med cykelfrågor. Istället för att bara bygga ut cykelinfrastrukturen ska man dessutom investera i bättre service för cyklisterna och jobba med kampanjer och beteendepåverkan. Dessutom är ett av målen med EU-projektet att varje kommun ska utarbeta en lokal cykelstrategi, lokala cykelhandlingsplaner och två cykelbokslut. Kommunen upplever arbetssättet som väldigt givande.

Konsulter från danska Odense, som är en erkänd cykelstad, har bistått med kunskap och erfarenheter vilket har gjort att kommunerna i princip kunnat jobba efter ett "schema". Först utformades en cykelstrategi för Mölnalds stad som innehåller en nulägesbeskrivning, en vision för cyklandet i Mölnadal samt övergripande målsättningar inom sju specifika insatsområden. Därefter togs en cykelhandlingsplan fram med syftet att ange konkreta åtgärder inom respektive insatsområde för att sträva mot visionen och nå målsättningarna i strategin. I handlingsplanen konkretiseras målen i cykelstrategin med resultatmål. Målen och åtgärderna som föreslås i handlingsplanen kommer löpande att följas upp genom mätningar och medborgarundersökningar och presenteras i cykelboksluten.

Det centrala i projektet utöver det systematiska och målinriktade tillvägagångssättet, är att projektet ska förankras lokalt genom att både lokala politiker och medborgare involveras. Därför deltog tjänstemän från övriga förvaltningar, cyklister och andra intressenter i ar-

betet med cykelhandlingsplanen, bland annat genom två workshops som hölls i början av projektet.

## Örebro: Cykelsamordnare

År 2000 tillsattes en cykelsamordnare i kommunen. Från att ha varit ett mer pittoreskt inslag har samordnaren blivit en efterfrågad resurs som ”intern konsult”, menar man på kommunen. Idag har cykeltänket integrerats i hela stadsplaneringsprocessen till skillnad från tidigare. För Örebro har det varit viktigt att någon från början tar ansvar för cykelfrågan, men målet med en cykelsamordnare är att cykeltänket ska bli en självklarhet i hela kommunen. Detta för att engagemanget för cykelfrågorna inte ska försvinna om cykelsamordnaren slutar. I Örebro anser man att den svåra biten är att ändra den egna organisationen, inte att få människor att ändra färd sätt.

## Helsingborg: Pilotstråk

Inom ramen för framtagandet av Cykelplan 2007 genomfördes ett intensivt arbete med tre pilotstråk i Helsingborg. Huvudsyftet med pilotstråken var att bli bättre på att prioritera cykeltrafiken. Tre cykelstråk valdes ut och fick olika inriktning; planering, byggande respektive drift och underhåll. Målet var att hitta sätt att säkra att cykelfrågorna kom med tidigt och att de fanns med genom hela stadsbyggnadsprocessen. Målet var också att förbättra stråken genom olika typer av åtgärder samt att lära sig att bättre kommunicera cykelfrågor. Ett antal möjligheter att stärka cykelns roll identifierades:

- › **I planeringsskedet:** stödet till planhandläggarna kan förbättras, rutinerna i planprocessen kan utvecklas och driftsaspekterna kan komma in tidigare.
- › **I byggskedet:** vägledningarna för att bygga på rätt plats och för att bygga rätt kan förfinas.
- › **I förvaltningsskedet:** funktionsavtalen som omfattar potthål, glasplitter, beskärning, vinterväghållning, etc. kan efterlevas bättre.
- › **I dialogen:** den externa kommunikationen med medborgare och organisationer behöver systematiseras och den interna dialogen inom staden kan utvecklas.

Arbetet genomfördes huvudsakligen av en arbetsgrupp för respektive stråk. För varje stråk fanns en referensgrupp. En viktig del i arbetet var att diskutera varför cykelfrågorna ibland prioriterades lågt. Diskussionerna resulterade i ett antal förslag till rutiner, riktlinjer etc. Analyser av de fysiska förutsättningarna gjordes också och ett antal förslag till åtgärder togs fram. Dialogen med helsingborgarna var också en viktig del. Kontakter med medborgarutskotten, cykelfrämjandet och andra berörda etablerades. För att lyckas skapa en cykelvänlig stad var man övertygad om att cykelfrågorna måste finnas med i alla skeden och att många parter måste vara involverade. Pilotstråkens referensgrupper bestod därför av representanter från hela stadsbyggnadskedjan inklusive medborgare och företrädare för kollektivtrafiken.

Förhoppningen med pilotstråken var att de skulle bli föredömen för det framtida cykelnätet och arbetet med cykel. Detta har man också lyckats med anser man på Helsingborgs stad. Cykelplanen, som har kompletterats med en handlingsplan, medförde att kommunen avsatte betydligt mer medel för cykelåtgärder och att cykelfrågorna fick en högre status i stadsplaneringen. På kommunen bedömer man att den breda processen, bland annat genom pilotstråken, var en viktig framgångsfaktor i arbetet. Ombyggnaderna på stråken med inriktning mot byggande respektive drift/underhåll är nu färdigställda.

### **Tranemo: Politiskt engagemang**

I Tranemo tycker politikerna att cykelfrågan är viktig. För att uppmärksamma politikerna på cykelfrågor anser trafikplanerarna i Tranemo att det är viktigt att ge dem bra underlag. Det blir lättare för politikerna att sätta sig in i frågorna om de får bra underlag och om tjänstemännen kan visa att det är en fråga som har en bred folkopinion. Ett exempel är när en av de högre uppsatta politikerna i Tranemo var med på ett studiebesök i danska Odense, känt för sitt framgångsrika arbete med cykel. Han såg bland annat deras cykelparkeringsgarage vid stationen, och blev än mer positivt inställd till cykelfrågor.





## Göteborg: Tvärsektoriellt samarbete

Satsningen ”Cykel i Göteborg” syftar till att stimulera och underlätta ett ökat fokus på cykel internt på Trafikkontoret och hos kontorets samarbetspartners genom att sätta fokus på befintliga och planerade cykelsatsningar. Processen omfattar samtliga de delar som är av vikt för att få till stånd en ökad cykling, t.ex.

- › Utveckla samarbetet avseende cykelfrågor på Trafikkontoret
- › Öka samarbetet med andra organisationer, förvaltningar, bolag m.m.
- › Cykelfrågor ska ingå som en naturlig del av planeringsprocessen

Arbetet inom ramen för ”Cykel i Göteborg” sker i såväl specifika projekt som i linjeorganisationen. Målet är att öka andelen resor med cykel.

Inom ”Cykel i Göteborg” samordnar de olika delprojekten linjeorganisationens arbete för att nå bästa möjliga effekt. Arbetet sker i en arbetsgrupp och en styrgrupp. I cykelstyrgruppen ingår avdelningschefer och i cykelarbetsgruppen tjänstemän. Man arbetar målmedvetet med båda grupperna för att få en samsyn mellan alla enheter och säkerställa att alla arbetar efter målet att prioritera cykeln. Syftet är även att gå till botten med visioner och mätbara parametrar för att få ett gemensamt projekt.

Ett exempel är när Göteborg skulle etablera sitt låncykelsystem 2010. För att undvika en utdragen process diskuterade förvaltningarna i Göteborgs kommun gemensamt de olika förslagen på platser för låncykelsystemet. Genom att förankra förslagen hos alla berörda förvaltningar innan upphandlingsprocessen startade, kunde man undvika

att processen försenades, t.ex. på grund av att någon förvaltning överklagade Trafikkontorets förslag på platser. Idag är man tack vare den tidiga och breda förankringen i stort sett helt överens om platserna.

”Trafikpassagen” är ett tjänstemannamöte som hålls varannan vecka där alla förändringar som rör trafiken presenteras för alla förvaltningar samt polisen och räddningstjänsten. Tanken är att man ska stämma av med alla berörda förvaltningar så att besluten kan förankras och eventuella invändningar lyftas fram. När ett ärende tillstyrks eller avstyrks skriver enhetschefen på så att varje ärende diarieförs och vidarebefordras till politikerna.

### **Gävle: Cykelråd**

För att cyklingen i Gävle ska öka och utvecklas har Gävle kommun startat ett cykelråd. Rådets uppgift är bland annat att komma med tips och idéer på saker som kan förbättras på våra cykelvägar och att rapportera om brister. Cykelrådet är också en referensgrupp som Gävle kommun bollar sina cykelidéer med. Cykelrådet består av både cyklande tjänstemän från olika arbetsplatser och organisationer och andra gävlebor. Deltagandet sker ideellt med en bättre cykelstad i fokus.

### **Göteborg: Ett brett nätverk**

Trafikkontoret medverkar i ett EU-projekt som går ut på att marknadsföra och sälja cykel som ett alternativ genom att hitta rätt målgrupper, undersöka hur man bäst når dem samt hur man ska få dem att ändra beteende och börja cykla. Bland annat jobbar man på ett annorlunda sätt genom att etablera nätverk mellan olika aktörer och få dessa aktörer att samarbeta. På så sätt tas de interna förvaltningarnas kunskap tillvara och kopplas ihop med erfarenheterna hos externa grupper som cykelpolisen, universitet, bloggare, cykelhandlare osv. Trafikkontoret får då en koppling även till dessa parter. Tanken är att få aktörer som idag inte har någon gemensam plattform att samarbeta.

## Kartläggning av nuläget

Genom att få en bild av hur nuläget ser ut förbättras beslutsunderlaget för var åtgärder bör sättas in. Ett annat motiv är att cyklisterernas situation lyfts fram och att det blir enklare att kommunicera cyklisterernas behov och därmed förhoppningsvis också enklare att få medel till förbättringar. Beskrivningen av nuläget bör innehålla kvaliteter och brister samt utvecklingspotentialer.

En viktig del i kartläggningen är att identifiera ett cykelnät. Det blir enklare att se var länkar saknas och att prioritera var åtgärder bör genomföras. Olika parametrar i kartläggningen är nödvändiga för att helhetsbilden ska bli god. En olycksinventering via STRADA ger en bra bild av hur olycksfrekvensen sett ut inom nätet. Därtill bör en eller flera cykelräkningar genomföras, en sådan räkning ger ett bra prioriteringsunderlag baserat på hur stora de olika flödena är och det blir därmed lättare att sätta in rätt åtgärd vid en viss brist. Räkning av cykeltrafiken kan genomföras på olika sätt, men det är då av vikt att återkommande räkningar genomförs på ett så konsekvent sätt som möjligt. För att säkerställa att räkningarna genomförs konsekvent är det en styrka att ha en väl etablerad strategi för genomförandet. Det vanligaste sättet att räkna trafiken är troligen att lägga ut slangar. Eftersom slangarna har en tendens att gå sönder är det viktigt att dessa kontrolleras regelbundet.

*”Alla måste jobba mot samma mål  
och förstå varför man gör det!”*

Nätet kan kommuniceras såväl internt inom kommunen som till externa parter och därmed bidra till att marknadsföra cykeln och höja dess status. Ett utpekad nät gör det också möjligt att knyta ihop nya områden med den befintliga orten på ett bättre sätt. Med kännedom om cykelnätets kopplingspunkter stärks möjligheterna att öka cyklandet till och från det nya området.

Genom att använda olycksdatabasen STRADA får man en bild av typ av olyckor, olycksfrekvens eller allvarlighetsgrad vilket ger viktig information om vilka åtgärder som kan vara nödvändiga att vidta.

Vad gäller medborgarnas synpunkter kan SKL:s undersökning ”Kritik på teknik” användas. Kommuninvånarna får tycka till om trafiksäkerhet, cykelbanor, snöröjning och mycket annat. Det är dock en generell bedömning av hur man upplever förhållandena överlag.

På nästa sida finns exempel på hur man kan arbeta med att beskriva de befintliga förhållandena för cyklistererna.

## Södertälje: SWOT

En metod för att kartlägga nuläget och också skaffa sig en bild av framtiden är en s.k. SWOT-analys. SWOT står för *strengths, weaknesses, opportunities and threats*, d.v.s. styrkor, svagheter, möjligheter och hot. I en SWOT-analys identifieras områdets starka och svaga sidor. Därefter ges förslag på åtgärder för att minska de svaga sidorna och sårbarheten vid hotbilder. De starka sidorna behålls och utvecklas om möjligt till möjligheter för området. Södertälje gjorde en SWOT-analys i cykelplanen från 2007:

TABELL 2. SWOT-analys Södertälje.

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Storleksmässigt har Södertälje goda förutsättningar att bli en attraktiv cykelstad. Bostadsområden i en radie ca 6 km från stadskärnan.</li> <li>› Vid planeringen av nybyggda bostadsområden har nybyggnad av cykelnätet skett.</li> <li>› Cykelbanor finns längs de flesta vägarna i huvudvägnätet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Cykelnätet saknar en sammanhängande länk i nord-sydlig riktning.</li> <li>› Kanalen utgör en barriär.</li> <li>› Stadens höjdskillnader.</li> <li>› Stadskärnan är otillgänglig, cyklisterna är hänvisade till blandtrafik.</li> <li>› GC-korsningar är ofta dåligt utformade för cyklister, höga kantstenar och cykelöverfartsmålning saknas.</li> <li>› Trafikljus ger inte utslag på cyklister, ofta lång väntetid som följd.</li> <li>› Brist på attraktiva cykelparkeringar, utan väderskydd, fastläsningsmöjligheter och dåligt anpassade efter målpunkterna.</li> <li>› Bristfällig vägvisning.</li> <li>› Sammanhängande cykelvägar saknas till kommundelarna, vilket medför att långa cykelresor måste ske på landsväg.</li> </ul>
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Pågående arbete med att utveckla stadskärnan ger cykelnätet bättre förutsättning att bindas samman och göras säkrare i centrum.</li> <li>› Kedjeresor. 46 000 personer pendlartill eller från Södertälje, pendeltågsstationerna ligger på bekväma cykelavstånd från arbetsplatser och service.</li> <li>› Separering av trafikantslagen på GC-banorna skulle på särskilt frekventerade pendlingsstråk kunna öka framkomligheten.</li> <li>› Genom att ha med gång- och cykelbanor tidigt i planeringen av nya vägar eller bostadsområden ges möjlighet till bra lösningar för cykeltrafiken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Ett sammanhängande stråk i nord-sydlig riktning (koppling Ångsgatan-Oxbacksleden-Nyköpingsvägen) är svårt att få till pga utrymmesbrist och Turingegatans barriäreffekt.</li> <li>› Underhållet på cykelnätet är eftersatt, att höja standarden på hela nätet kommer att ta lång tid.</li> <li>› Höjdskillnaderna medför att många avstår från att cykla.</li> </ul>



## Västerås: Identifiering av cykelnätet

I Västerås har man delat upp cykelnätet i ett övergripande och ett lokalt nät. Det övergripande cykelnätet utgör stommen och har hög framkomlighet och säkerhet för dagliga arbets- och fritidsresor. I det lokala cykelnätet sker många av de korta cykelresorna inom olika bostadsområden. Rekreativstråk med lummiga, omväxlande och ostörda park- och naturmarksstråk där upplevelsevärden prioriteras, kompletterar stadens cykelvägnät. Nattetid ska det vara möjligt att använda andra vägar.



### **Svenljunga: Cykelmätningar och cykelräkningar**

I Svenljunga har både cykelmätningar och cykelräkningar genomförts under 2009. Under oktober månad genomfördes cykelmätningar på tre platser i centrala Svenljunga. Arbetet med mätningar av cykeltrafiken har genomförts som en del i olika projekt eller som en del i kommunens fortlöpande arbete.

**Cykelräkningar på skolor:** För att kunna jämföra antalet skolbarn som cyklar till och från skolan har antalet cyklar utanför skolorna räknats på tre platser. Räkningarna gjordes vid två tillfällen under första veckan i juni.

**Cykelräkningar på arbetsplatser:** För att kunna jämföra antalet personer som cyklar till och från arbetet, har antalet cyklar räknats utanför sex arbetsplatser. Räkningarna gjordes vid två tillfällen under första veckan i september.

## Västerås: RVU och cykelräkning

**Resvaneundersökning:** För att kunna skapa så goda förutsättningar som möjligt för både korta och långa resor inom och till/från Västerås behöver kommunen kunskap om var, när och hur man reser. En resvaneundersökning (RVU) genomfördes därför under våren 2001. Undersökningen av resvanorna har varit ett viktigt underlag i stadens cykelplanering. Under 2008 genomförde Västerås i samarbete med Vägverket en mindre resvaneundersökning där ca 800 personer svarade på liknande frågor såsom tillgång till bil/cykel, hur man huvudsakligen tar sig till och från arbetet, vilken den främsta anledningen är till att man inte gått/cyklat. Staden har som målsättning att kontinuerligt utföra RVU i syfte att beskriva resvanemönster. Dessa undersökningar ska kontinuerligt utvecklas för att säkerställa kvaliteten i resultaten.

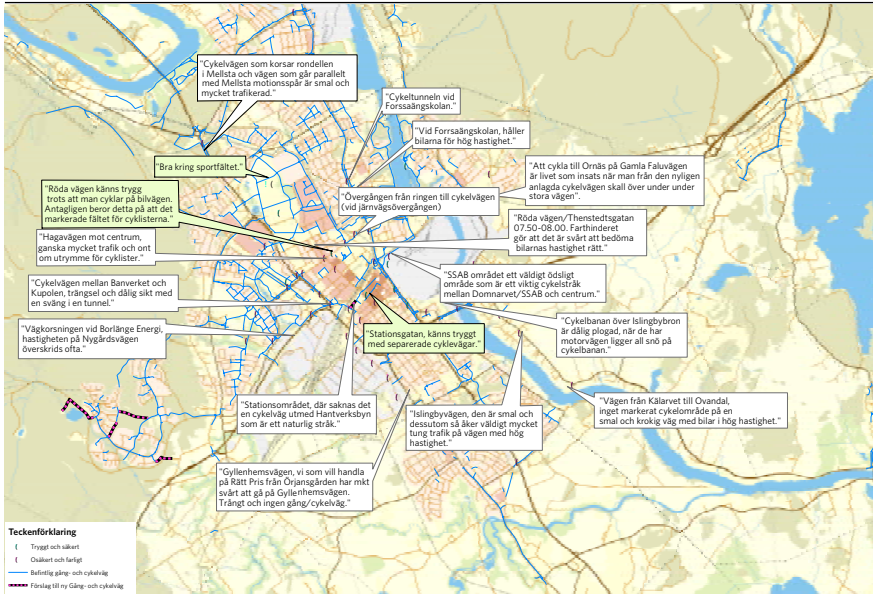
**Cykelräkning:** För att få rätt beslutsunderlag för cykelfrämjande åtgärder är korrekta värden för cykeltrafikens mängd och variation viktiga. Cykelräkningar utförs en gång per år vid 12 ställen längs cykellederna. Staden har också påbörjat cykelräkningar med hjälp av radarteknik. Målsättningen är att tekniken för kontinuerlig mätning av cykeltrafiken ska utvecklas.

## Gävle: Inventering med handdator

Under våren 2009 inventerades Gävles cykelnät. Inventeringen gjordes på cykel via handdatorer med kartkoppling. I handdatorerna noterades standard och brister på cykelvägarna. Sprickbildningar, rötter och potthål är exempel på skador som försämrar både framkomligheten och trafiksäkerheten och som fördes in i databasen. Även vägvisningen för cyklisterna inventerades och alla skyltar längs cykelnäten fördes in på kartan och fotograferades. Om cykelvägarna saknade belysning lades detta in. Passagerna över bilvägar är en viktig del av cykelnätets trafiksäkerhet och standarden på dessa noterades och fördes in i den kartbaserade databasen. Sammanlagt inventerades cirka 20 mil cykelväg.

Inventering och funktionskontroll av cykelvägar etc. beskrivs i denna idéskrift även i kapitlet om driftsplanering.

KARTA 1. Allmänhetens åsikter och önskemål (enkätsvar), Borlänge.



## Borlänge: Cykelenkät

Allmänhetens åsikter och önskemål har i Borlänge undersökts genom en enkät. Kartan ovan redovisar resultatet. De svarande har pekat ut platser och områden som de upplever som trygga eller säkra respektive farliga eller otrygga ur cykelsynpunkt. Enkätsvaren gav även intressanta förslag på nya gång- och cykelvägar.

## Stockholm: Medborgarenkät

För att ta reda på hur pass nöjd man är med situationen för cyklister och vad som behöver göras undersöker Stockholms stad regelbundet stockholmarnas åsikter om hur det är att cykla i staden och deras attityder till cykling. På en tiogradig skala får man bedöma aspekter som trafiksäkerhet, cykelnätets genhet, parkering, snöröjning etc. Även öppna frågor om t.ex. varför eller varför man inte cyklar och hur ofta man cyklar ställs. Möjlighet finns också att lämna förslag till förbättringar.



## Budget och ekonomi

Resurser för att planera, bygga, förvalta och kommunicera cykel är självfallet en viktig faktor när det gäller att förbättra för cyklisterna. Ofta är det enklare att få medel avsatta till investeringar än till driftåtgärder. Detta är ett problem, eftersom det är minst lika viktigt att ta hand om de cykelbanor, cykel-parkeringar etc. man redan har, som att bygga nytt. Det är därför angeläget att aspekter som ansvarsförhållanden, ekonomi etc. tydliggörs och preciseras i ett tidigt skede.

I cykelvägsplanen för Växjö kommun betonas vikten av att driftbudgeten utökas när man investerar: ”För att öka standarden/nivån/tillsynen på huvudcykelvägnätet måste driftbudgeten följa investeringstakten. När kommunen reinvesterar i det befintliga nätet och då drift och underhåll för fler gång- och cykelvägar ökar, ökar också driftkostnaden totalt. Vid varje investering behövs därför ett resonemang kring ökade driftkostnader.”

Tillskott av externa medel är vanligt förekommande och har i många kommuner varit en betydelsefull del i cykelsatsningar. Bidrag från Trafikverket (för åtgärder på det statliga cykelnätet), EU och staten via länstransportplanerna finns att söka för att bygga cykelvägar och liknande. Tidigare har det gått att söka KLIMP- och Lipbidrag från Naturvårdsverket.

En annan aspekt av ekonomin är att visa på värdet av cykelsatsningar, vilket man bland annat har gjort i Stockholm. Även i Linköping och Helsingborg har samhällsekonomiska beräkningar av cykelsatsningar genomförts. I Helsingborg beräknades nyttan överskrida kostnaden med drygt tre gånger – en lönsam satsning med andra ord.

Följande exempel visar hur de ekonomiska aspekterna vad gäller cykel hanteras i några kommuner.

## **Haninge: Finansiering**

Cykelplanen från 2010 sträcker sig över 20 år och tar upp behov av cykelvägar både på kommunala och statliga vägar. Planen beräknas kosta närmare 260 miljoner kr att genomföra. Haninge kommun bedömer att de kommunala satsningarna, som uppgår till 130 miljoner kr, bör kunna genomföras inom en 20-årsperiod. Finansieringen av åtgärderna kan ske på flera sätt, antingen genom kommunala investeringar med möjlighet till statlig medfinansiering eller genom exploateringsavgifter i samband med att nya områden bebyggs. Kommunen kommer även att aktivt söka nya finansieringsmöjligheter, exempelvis inom turism och EU-projekt. En del av åtgärderna på de statliga vägarna anser kommunen vara mycket angelägna och diskussioner om eventuell förskottering bör föras med Trafikverket. En handlingsplan har tagits fram för de första fem åren.

## **Lidköping: Samfinansiering mellan stat, region och kommun**

I Västra Götalandsregionen görs under perioden 2010–2021 en särskild satsning med regionala utvecklingsmedel för en utbyggnad av cykelbanor utmed regionalt och statligt vägnät. Bakgrunden är att utbyggnaden inte motsvarat den kraftigt ökade efterfrågan och behovet under de senare åren. I likhet med många andra kommuner har Lidköping lyft frågan om en utbyggnad av en första etapp mellan två orter, Lidköping och Läckö. Regionen och Trafikverkets prioritering av vilka objekt som kunde vara aktuella har skett utifrån följande måluppfyllelse:

- › Sträckor för arbetspendling
- › Skolpendling
- › Anslutning till kollektivtrafik

I urvalsprocessen fick Lidköping sitt önskemål om utbyggnaden beviljat och den totala kostnaden på 3,8 miljoner kr fördelas på så sätt att kommunen står för halva kostnaden och Västra Götalandsregionen och Trafikverket bekostar 25 % vardera. Möjligheten att samarbeta var välkommen eftersom kommunen under lång tid tryckt på hos Trafikverket om att utbyggnaden var nödvändig.



## Värnamo: CYKALK

Värnamo kommun tog 2008 fram en Gång och cykelplan för landsbygden. Syftet med projektet var att ta fram en policy och plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar utanför tätorterna i kommunen. I planen gjordes en analys av ett antal föreslagna gc-vägar mellan olika mindre orter i kommunen. Utöver att titta på faktorer som målpunkter, trafikförhållanden och kostnader, gjordes också värderingar av samhällsnyttan.

De samhällsekonomiska beräkningarna gjordes i Trafikverkets modell Cykalk, vilket är ett verktyg för samhällsekonomiska kalkyler för cykelåtgärder. I modellen beräknades de förändringar som de planerade utbyggnaderna väntas medföra avseende restid och bekvämlighet, fordonskostnader, trafiksäkerhet, biltrafikens externa effekter (vid överflyttning från bil till cykel), skatteintäkter och hälsoeffekter. Utgångspunkten för kalkylen var det antal cykelresor man kan förvänta sig till följd av de studerade åtgärderna (t.ex. byggandet av en ny cykelväg) samt kostnaderna för åtgärderna.

Resultatet av analysen i Cykalk redovisas som en nettonuvärdeskvot, vilket är det sätt man mäter annan samhällsekonomisk lönsamhet på, t.ex. för åtgärder för biltrafiken. Resultatet från analysen ska endast ses som en del av beslutsunderlaget, eftersom det finns flera faktorer som inte tas med i modellen men som ändå är viktiga i sammanhanget.

## Stockholm: Samhällsekonomisk analys

I rapporten *Cykling i Stockholm Samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006* redovisas resultatet av en samhällsekonomisk analys av Cykelplanen för Stockholms innerstad 2006 (remissutgåva). De åtgärder som finns med i planen kan generera vinster för samhället av olika slag. Åtgärderna kan leda till direkta vinster för de som redan cyklar, genom att förbättra förutsättningarna för cykling, men också till indirekta vinster för samhället i övrigt genom att påverka människors resvanor. Det är framförallt arbetspendlingen med cykel som kan öka. Dessa efterfrågeförändringar leder till vinster för de nya cyklister, eftersom de erbjuds ett nytt alternativ, men ger också vinster för samhället som helhet i form av ökad folkhälsa och förbättrad miljö m.m.

Cykelplanens samhällsekonomiska lönsamhet har beräknats. Tabellen nedan visar två kalkylalternativ. Alternativ Låg är en försiktig kalkyl. Om intäkterna i detta alternativ överstiger kostnaderna anser man att man med stor säkerhet kan säga att Cykelplanen är samhällsekonomiskt lönsam. Den andra kalkylen, Alternativ Hög, visar ett alternativ där nyttoeffekterna har bedömts ligga inom de intervall som anges av empiriska resultat om effektsamband mellan cykelåtgärder och cykling. Alternativ Hög representerar ett rimligt alternativ mot bakgrund av den kunskap som finns idag.

Resultatet från beräkningarna visar att Cykelplanen är samhällsekonomiskt lönsam även i det försiktiga scenariot, där nettovinsten för samhället är 82 öre per satsad krona. I Alternativ Hög är nettovinsten 2,52 kr per investerad krona.

Lönsamheten är även stor i jämförelse med många av de beräkningar som gjorts av andra investeringar i Stockholms transportinfrastruktur. Ett exempel på vägprojekt vars samhällsekonomiska lönsamhet har beräknats är Södra Länken. Ett annat exempel är hur en förbättrad spårkapacitet förbi Riddarholmen kan tillgodoses. Ytterligare ett exempel är Mälarbanan (Tomtebodavägen–Kallhäll). Inga av de kalkyler som gjorts för dessa exempel visar en lönsamhet som ligger i närheten av den beräknade lönsamheten för Cykelplanen.

Även om detta inte är något entydigt bevis för att cykelåtgärder generellt har högre lönsamhet än åtgärder i vägar och järnvägar, är det en indikation på att åtgärder som leder till förbättrade förutsättningar för ökad arbetspendling med cykel till, från och inom Stockholms innerstad, står sig väl i en jämförelse med investeringar i annan transportinfrastruktur.

TABELL 3. Samhällsekonomisk lönsamhet, nuvärde diskonterat till 2010, prisnivå 2001, (mkr).

	Alternativ Låg	Alternativ Hög
<i>Intäkter</i>		
Restid, befintliga cyklister	88	177
Restid, nya cyklister	4	26
Bekvämlighet, befintliga cyklister	353	1 059
Bekvämlighet, nya cyklister	13	129
Bättre hälsa	41	126
Trafiksäkerhet	530	471
Miljö	4	13
Summa intäkter	1 034	2 001
<i>Kostnader</i>		
Investeringar	568	568
Intäkter/Kostnader	1,82	3,52



# Inriktningsplanering – ger inriktningen för hur cykelfrågorna ska hanteras

Inriktningsplaneringen omfattar arbete med översiktsplan (även fördjupad översiktsplan) och trafikstrategi. Översiktsplanen är kommunens strategiska plan för hur man vill använda marken. Den ger därmed de planeringsmässiga förutsättningarna för resbehovet och arbetet med de olika trafikslagen. I översiktsplanen behandlas även inriktningen för arbetet med trafikfrågorna. I trafikstrategin ger kommunen en fördjupad och samlad bild av hur trafikfrågorna ska hanteras.

## **Översiktsplan – visar inriktningen för cykelfrågorna och sambanden med markanvändningen**

Översiktsplanen ger vägledning för beslut om användningen av markområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Den kommunala översiktsplaneringen är ett led i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. I översiktsplanen redovisas hur centrala och lokala markanspråk för trafik ska tas om hand.

Cykelfrågorna behöver finnas med redan i de tidiga skedena i stadsbyggnadsprocessen eftersom det är här grunden läggs för de framtida förhållandena. Här formuleras mål och inriktningar och i detta skede bör ett framtida cykelnät kopplat till bebyggelsestrukturen pekas ut. Cykelnätet bör på ett attraktivt och

gent sätt ansluta till nya utbyggnadsområden. Detta ökar förutsättningarna för att övergripande cykelstråk blir en viktig del i strukturen i nya områden när man arbetar vidare i planprogram, detaljplaner etc.

Hur man i Lund och Umeå arbetat med cykel i översiktsplaneskedet beskrivs på följande sidor.





## Lund: Översiktsplan

En av utgångspunkterna i Lunds översiktsplan från 2010 är att för-täta och bygga staden inåt. Detta ger goda förutsättningar för cykling, eftersom reslängden har stor betydelse för hur många som cyklar. I översiktsplanen slås fast att det är viktigt att skapa ett finmaskigt nät av attraktiva cykelvägar, goda parkeringsmöjligheter och ett stort utbud av lokal handel, service och fritidsaktiviteter, eftersom detta har stor betydelse för att öka cyklandet.

Planen pekar ut ett huvudcykelnät i staden, uppdelat på länkar i bebyggelse och i parkmiljö. Viktiga stråk för genheten pekas också ut. I huvudcykelnätet ska hög framkomlighet, orienterbarhet, trygghet och trivsel för cyklister särskilt värnas. Planen tydliggör hur cykelnätet i staden ska utvecklas framöver. Exempelvis bör parkerna och bebyggelsen längs vissa länkar utvecklas för att göra huvudcykelnätet mer attraktivt. Planen visar också hur det regionala cykelnätet ska utvecklas, vilka nya cykelvägar som är prioriterade och vilka som byggs under perioden 2006–2015.

### Fem ställningstaganden kopplat till cykel görs:

- › Alternativa cykelstråk ska utvecklas; dels i bebyggelse, dels i parkmiljö.
- › Huvudcykelnätet bör prioriteras vid investeringar.
- › Både regional cykelpendling och rekreationscykling ska utvecklas.
- › Kommunen ska verka för att kommunens samtliga tätorter får koppling till det regionala cykelvägnätet.
- › En ny parkeringsnorm och parkeringspolicy ska tas fram.

## Umeå: Översiktsplan

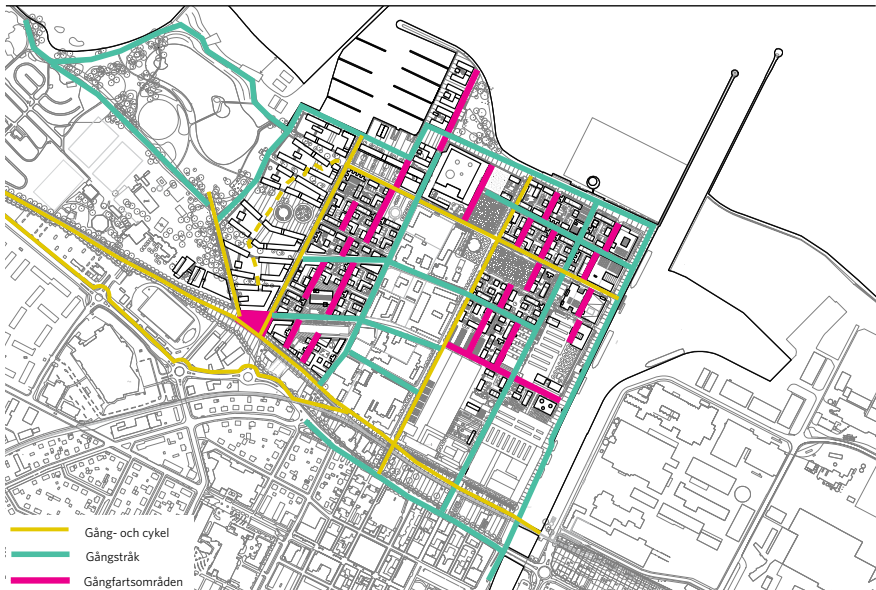
Översiktsplanen för Umeå kommun säger att varje stadsdel ska ha minst ett prioriterat cykelstråk till centrum respektive universitets- och sjukhusområdet. Syftet är att man ska kunna gå eller cykla till och från sitt arbete eller sin skola. Utifrån mätningar av trafikflöden och allmänhetens åsikter om var man känner sig trygg har ett huvudnät för cykel definierats som uppfyller översiktsplanen.

Baserat på huvudcykelnätet och planer för hur Umeå ska utvecklas framöver, har ett framtida huvudnät för cykel identifierats. Det nuvarande huvudvägnätet för cykel utökas med ca 17 % på kort sikt i Umeå

tätort. Det innebär att sträckor som idag inte är prioriterade har lyfts upp samt att behovet av nyutbyggnad av huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter har identifierats.

I ett längre tidsperspektiv ser Umeå kommun att fler cykelförbindelser inkluderas i huvudnätet. Kommunens gemensamma gång- och cykelvägnät är indelat i två olika kategorier: huvudvägnät för cykel (totalt ca 71 km) och övrigt gång- och cykelvägnät/lokálnät (totalt ca 133 km). Utöver huvudvägnätet för cykel, vilket främst används för pendling till och från arbete och skola, finns ett behov av att lyfta upp s.k. sommarcykelvägar, vilka används mest i rekreativt syfte.

KARTA 2. Lidköping.



### Lidköping: Fördjupad översiktsplan för Hamnstadens

I Lidköping har kommunens översiktsplan brutits ner i fördjupade översiktsplaner. I dessa fördjupningar har brister i befintliga nät och de nya kopplingar som behövs för att ge gående och cyklister ett mer sammanhängande nät beskrivits. Beskrivningarna redovisas också med en kartillustration som ger en snabb och tydlig bild över de nya gc-näten. I kartan redovisas också om det är ett kombinerat gång- och cykelstråk, enbart för gående eller så kallade gångfartsområden som avses.

## Detaljplaner – där ytorna för cykel ska redovisas: cykelstråk, sektioner och parkering

Ett detaljplaneprogram visar i stora drag förslag på vad och var man får bygga och hur mark och vatten ska användas. Till exempel var man vill bygga bostäder, handel, vägar, parker och torg. Programmet bryts sedan ned i en eller flera detaljplaner. Detaljplanen beskriver mer detaljerat hur det ska se ut. Ett förslag till ny detaljplan redovisas och diskuteras i flera steg med alla som berörs. Det tar oftast ca ett år, att gå igenom hela planprocessen, innan en ny detaljplan är klar. Kommunens översiktsplaner är vägledande för hur detaljplanerna utformas.

I detaljplanearbetet beaktas tillgängligheten för cyklisterna inom området och sambandet med omgivande områden, liksom att tillräckliga ytor avsätts för cykelparkering och cykelförråd. Gatusektioner som visar cykelbanans bredd och var det är enkel- respektive dubbelriktat är andra aspekter på cykel som kan ingå. Frågan om cykelparkeringsplatser och cykelförråd aktualiseras även i samband med bygglovsprövning. Anläggandet av cykelparkeringsplatser är dock inte bygglovspliktigt.

*”... kvaliteten ska vara hög oavsett vem som bär ansvaret.”*

I detaljplaneskedet är det mycket angeläget att skapa gena och attraktiva cykelstråk så att det blir enkelt att cykla såväl inom som till och från området. Bra möjligheter att röra sig till/från och igenom området måste finnas såväl när området byggs ut som på sikt. En cykelplan eller en översiktsplan kan fungera som ett viktigt stöd för kopplingarna till de framtida cykelstråken.

Det är viktigt att man i detaljplanen säkerställer att området blir tillgängligt för allmänheten. En vanlig utmaning är att byggherrar inte vill ha någon allmän gång- och cykelväg genom sitt område. För cyklisten är det emellertid ointressant vem som äger eller sköter en cykelförbindelse – kvaliteten ska vara hög oavsett vem som bär ansvaret. I detaljplaneskedet är det därför angeläget att reda ut ansvarsförhållanden kring ekonomi, skötsel etc. Man bör även slå fast hur en gång- och cykelväg på privat mark ska regleras.

Ett exempel på en detaljplan där man hanterat cykelfrågorna på ett bra sätt presenteras på nästa sida.

## Umeå: Detaljplan för ny bussterminal vid Norrlands universitetssjukhus

Umeå kommun har tagit fram en detaljplan för området kring universitetet och sjukhuset i samband med att en ny busstation skulle byggas. Projektet har drivits som ett samarbete mellan kommunen, landstinget och universitetet. Planprocessen anser kommunen varit "normal", men lyfter fram vikten av att under hela processen ha möten internt där det tydliggörs vad respektive organisation ska göra. För att säkerställa att projektet hålls ihop på ett bra sätt har en oberoende organisation handlats upp som projektsamordnare, men även bygglédare under entreprenadtiden. Projektet har också haft flera informatörer involverade för att kommunicera projektet externt. En av framgångsfaktorerna har varit den kommunikationsplan som togs fram där det tydliggjordes hur informationen om projektet skulle kommuniceras till allmänheten. Entreprenörens planering, under tiden för det praktiska genomförandet, har varit en viktig del i den information som primärt riktats till de anställda på sjukhuset och till studenterna vid universitetet. Även bussbolagen har spelat en viktig roll under genomförandefasen genom att ansvara för information om flyttning och stängning av hållplatser under entreprenaden.

## Cykelstrategi – ger en fördjupad och samlad bild av hur cykelfrågorna ska hanteras

En *strategi* är ett dokument som anger planeringens inriktning och som handlar om vilka handlingsvägar man vill använda och hur. Flera kommuner har en *trafikstrategi* där alla trafikslag behandlas. Det finns dock även exempel på kommuner som har en speciell *cykelstrategi*. En trafikstrategi hanterar medvetna avvägningar mellan den tillgänglighet som trafiksystemet ger och de stadsbyggnadskvaliteter och egenskaper som tillgängligheten påverkar. Trafikstrategin kan utgöra ett av flera underlag till översiktsplanen.

Enligt TRAST bör en strategi beskriva nuvarande trafiksystem, dess fördelar och brister, vilken tillgänglighet som stadens utveckling kräver, hur dessa behov kan tillgodoses och vilka effekter tillgängligheten har på stadsutvecklingen. I strategin är väl formulerade mål en viktig del, de behövs för att hitta handlingsvägar för framtiden. En trafikstrategi innehåller ofta även prioriteringsordning för olika områden.

I dagsläget är det inte så många kommuner som har en separat cykelstrategi. Det vanliga är att visioner, inriktning, målbild etc. bakas in i cykelplanen som ett viktigt avstamp. Några exempel finns dock, bland annat Mölndal som beskrivs nedan.

### **Mölndal: Cykelstrategi**

Inom EU-projektet nordiska cykelstäder har Mölndal bland annat tagit fram en cykelstrategi, ett cykelbokslut och en cykelhandlingsplan. Kommunen har identifierat sju insatsområden inom området cykel som kommunen ska jobba med och dessa insatsområden återkommer i alla tre dokumenten.

Cykelstrategin i Mölndal ska ligga till grund för kommunens arbete med att främja cyklismen och öka andelen cykelresor jämfört med bilresor. Cykelstrategin innehåller en vision med en framtidsbild, en beskrivning av cyklingen i Mölndal idag och sju utvalda insatsområden med övergripande målsättningar.

För att ändra resvanor måste tre villkor vara uppfyllda hos målgruppen – kunna, vilja och veta. Insatsområdena täcker därför dels insatser för bättre cykelinfrastruktur, dels insatser för att kommunicera möjligheten att cykla samt insatser för att motivera till cykling.

För att säkra en bred förankring är cykelstrategin utarbetad i samarbete med en referensgrupp med representanter för stadens cyklister, Cykelfrämjandet, NTF, Sveriges pensionärsförbund, Trafikverket och RAM-nätverket. I gruppen ingår även tjänstemän från gatukontoret, barnomsorg och utbildningsförvaltningen, folkhälsosamordningen och miljö- och hälsoskyddskontoret.



# Åtgärdsplanering – pekar ut vilka projekt som behöver drivas för att nå målen

Åtgärdsplaneringen omfattar de planer och program som inriktningsplaneringen pekat ut. Planeringen har i detta skede som syfte att lyfta fram och klarlägga vilka projekt som är lämpliga att driva för att målen i översiktsplanen och trafikstrategin ska uppfyllas.

Gränsen mellan cykelstrategi, cykelplan och åtgärdsprogram för cykel är flytande. Olika kommuner har olika benämning på sina dokument, även innehållet skiljer sig åt. Några kommuner har alla tre dokumenten, men det vanligaste är att man slagit ihop dem till ett dokument, en cykelplan. Den innehåller då såväl visions- och planeringsskedet som förslag till konkreta åtgärder.

## Cykelplaner

En *plan* handlar om hur de konkreta åtgärder som föreslås ska genomföras. En trafikplan anger hur trafiksystemet ska vara uppbyggt och vad som krävs för att förverkliga det. En trafikplan kan omfatta alla trafikslag, ett fåtal eller bara ett. En cykelplan är ett exempel på en trafikplan. Samtidigt som det kan vara bra att ha en fördjupad plan för endast ett trafikslag är det viktigt att det finns ett övergripande synsätt eftersom alla trafikslagen påverkar varandra.

En översyn av svenska kommuners planeringsdokument för åtgärdsplanering av cykel visar att *cykelplan* är det vanligast förekommande namnet. Vissa kommuner har dock valt att kalla planen för till exempel *handlingsplan* eller *cykelprogram*. Några kommuner har valt att göra en gemensam plan för gång- och cykeltrafiken.



Det är viktigt att arbetet med cykelplanen genomförs i linje med de intentioner som har formulerats i tidigare skeden, till exempel i översiktsplanen eller trafik/cykelstrategin. Samtidigt är det nödvändigt att cykelplanen blir konkret. En tydlig och konkret cykelplan är ett stort stöd för planerarna i arbetet med cykelfrågor. I många av landets cykelplaner anges att syftet med cykelplanen är att utgöra planerings- och beslutsunderlag för framtiden. Genom att ha ett tydligt syfte med planen infogas den i ett sammanhang och blir ett användbart dokument. Man bör också bestämma sig för vilken status dokumentet ska ha och hur det ska användas i planeringen.

I *Cykelplan Gävle 2010* står följande ”Syftet med cykelplanen är att Gävle ska få ett aktuellt planeringsunderlag för cykeltrafiken både för översiktlig och detaljerad planering. Cykelplanen ska vara ett hjälpmedel för prioriteringar och ekonomiska bedömningar”.

I Västerås cykelplan *Handlingsplan för ökat cyklande i Västerås år 2009–2010 med utblick mot 2018* har syftet beskrivits på ett annat sätt, fokus ligger snarare på vad planen ska leda till än hur planen ska användas. Följande står att läsa i Västerås plan: ”Syftet med denna handlingsplan är att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande genom bland annat förbättrade förutsättningar för cyklisterna, påverka de som cyklar sällan eller aldrig att börja cykla mer frekvent, visa på cykelns fördelar som transportmedel samt få fler att



välja cykeln i stället för bilen, speciellt på korta sträckor. Handlingsplanen bidrar därigenom till att nå målet om en attraktiv och miljövänlig stad. Handlingsplanen ska utgöra ett beslutsunderlag för stadens kommande trafikinvesteringar och ge struktur åt det beteendepåverkande arbetet”.

I inledningsskedet av arbetet med cykelplanen är det viktigt att definiera en geografisk omfattning. Strävan bör vara att hela kommunen, både större och mindre tätorter, samt sträckor mellan orter, ska ingå. Om det inte finns möjlighet att göra en plan för hela kommunen, bör man vara tydlig med detta så att man i senare skeden har möjlighet att komplettera. Om planen ska omfatta även regionala cykelstråk, krävs samarbete med Trafikverket och eventuellt med andra kommuner.

## *”Cykelplanen ska vara ett hjälpmedel för prioriteringar och ekonomiska bedömningar.”*

En cykelplan innehåller i någon form en beskrivning av nuläget, där faktorer tas upp som påverkar trafiksäkerheten, tryggheten, bekvämligheten och framkomligheten för cyklisterna. I vissa planer återfinns nulägesbeskrivningen i början, medan den i andra vävs ihop med åtgärdsförslagen. Oavsett hur man väljer att göra är följande områden exempel på sådant man kan beskriva:

- › Cykelnätets uppbyggnad
- › Målpunkter
- › Olycksstatistik
- › Resvanor
- › Cykelflöden
- › Allmänhetens uppfattning om nuläget
- › Beläggning på cykelparkeringar
- › Drift och underhåll
- › Informations- och kampanjarbete

Efter att nulägets kvaliteter och brister beskrivits blickar planerna framåt och beskriver strategier och rekommendationer för olika åtgärdsområden som berör cykel. Här finns stora variationer mellan olika cykelplaner. Cykelnätet och cyklisternas framkomlighet är dock ofta en viktig del. Åtgärdsbehov på sträcka och i korsningar pekas ut. Prioritering mellan åtgärder görs. Ibland preciseras exakta åtgärder som behöver genomföras och kostnadsbe-

dömning samt tidplan anges. Men kommunen kan också välja att ha ett separat åtgärdsprogram.

Utöver ombyggnadsåtgärder föreslås ofta åtgärder inom följande områden: vägvisning, cykelparkeringar och belysning. Att underlätta för kombinationsresor (t.ex. cykel och kollektivtrafik) ingår ofta liksom att ta fram cykelkartor. Ökad service i form av servicestationer och cykelbarometrar samt utthyrning (låne- och hyrcyklar) är andra vanligt förekommande teman.

En del cykelplaner innehåller principer och riktlinjer gällande utformning av t.ex. cykelvägar och cykelparkeringar. Ibland har delar av dessa sedan fördjupats i andra dokument. Så är det till exempel i Linköping där cykelplanen översiktligt behandlar cykelparkeringar, men där kommunen även har tagit fram *Riktlinjer för anordnande av cykelparkering*.

Revideringar eller aktualiseringar av cykelplanen är ett sätt att säkra att cykelplanen är uppdaterad och aktuell, vilket underlättar arbetet med cykelfrågorna.

Här följer tre exempel på kommunala cykelplaner.

### Laholm: Cykelplan

Kommunen har gjort en enkel plan, *Gång- och cykelplan 2012–2014*. Den förklarar kommunens strategi och vision men utgörs framför allt av en utbyggnadsplan. De objekt som ska genomföras är prioriterade enligt följande kriterier:

- › Säkra skolvägar
- › Binda samman lokala målpunkter
- › Skapa ett övergripande nät mellan tätorterna

### Borlänge: Cykelplan

Avsikten med cykelplanen i Borlänge är att skapa ett övergripande nät av primära och sekundära förbindelser som har god standard avseende trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö och trygghet. Cykelplanen är uppdelad i två delar. Del 1 beskriver en rad viktiga förutsättningar i detaljutformningen som bör eftersträvas för att skapa attraktiva gång- och cykelstråk. Del 2 redovisar förslag till prioriteringar i

cykelvägnätet samt ger en nulägesbeskrivning och analys av brister i det befintliga cykelvägnätet.

Cykelplanen ska fungera som ett styrmedel för fortsatt utveckling av cyklingen i kommunen och utgöra ett viktigt underlag för framtida cykelvänliga investeringar och driftsåtgärder i infrastrukturen. Den ska även vara grund för och underlätta det dagliga arbetet med olika projekt och arbeten som påverkar cykling. Cykelplanen utgör vidare ett samlande dokument för huvuddragen i cyklingens fortsatta utveckling under de närmaste åren, riktat till kommunens samtliga enheter.

Cykelplanen ska leva tillsammans med den verklighet den vill spegla och påverka. Den behöver kontinuerligt följas upp, utvärderas och förbättras. Vid varje årsskifte ses cykelplanen över och de delar som är inaktuella revideras.

## **Ängelholm: Cykelplan**

*Cykelplan för Ängelholms kommun 2010* är kommunens strategiska plan för cykeltrafiken. Den är även en fristående del av kommunens trafikplan och syftet är att den ska användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen och utgöra underlag för beslut som på kort eller lång sikt syftar till att förbättra för cykeltrafiken i kommunen. Planen ska även tydliggöra prioriteringar för det fortsatta arbetet med att höja säkerheten och tillgängligheten på cykelvägarna i kommunen.

Ängelholms cykelplan består av två delar, en strategi och en konkretisering. Under strategi beskrivs de visioner och målsättningar som Ängelholms kommun har för cykeltrafiken. Den del som kallas för konkretisering beskriver både nuläget, vilka målpunkter som bör kunna nås, hur den fysiska miljön kopplad till cykelvägarna bör se ut, vilka informationsinsatser som skulle kunna genomföras, vilka åtgärder som föreslås, vad som ska prioriteras samt hur uppföljningen av cykelplanen ska ske.

## Åtgärdsprogram

Ett åtgärdsprogram kan omfatta en eller flera stadsbyggnadskvaliteter. Åtgärdsprogrammen kan domineras av tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö eller någon annan aspekt som lyfts fram. Åtgärdsprogrammet kan också omfatta påverkansåtgärder för hållbart resande.

För cykel är begreppen åtgärdsprogram eller handlingsplan/program vanligast. Tyngdpunkten utgörs av en konkretisering av cykelplanen och vilka åtgärder som behöver genomföras för att förbättra för cyklisterna. De kan också omfatta exempelvis tidplan, organisation och en beskrivning av hur uppföljning ska genomföras.

På nästa sida beskrivs två handlingsplaner för cykel samt ett exempel på hur man kan prioritera mellan åtgärder.



## Västerås: Handlingsplan och åtgärdsplan

I Västerås finns en *Handlingsplan för ökat cyklande i Västerås år 2009–2013, med utblick mot 2018* framtagen. Handlingsplanen beskriver under olika rubriker såsom beteendepåverkan, serviceutbud, infrastruktur, drift och underhåll samt uppföljning, utvärdering och redovisning, den nuvarande situationen och anger den målsättning som ska gälla för respektive arbetsområde. Varje avsnitt avslutas med förslag till konkreta åtgärder som verkar i riktning mot angiven målsättning. För att kvalitetssäkra uppföljningen av handlingsplanen tas en årlig åtgärdsplan med angivande av konkreta cykelfrämjande åtgärder fram och följs upp. Åtgärdsplanen anger riktlinjer för det fortsatta arbetet.

För år 2011 föreslår Tekniska nämndens stab att följande konkreta cykelfrämjande åtgärder genomförs i enlighet med antagen handlingsplan och inom anslagna budgetramar. Rubriker:

- › Beteendepåverkan
- › Cykelkampanjer
- › Vägvisning
- › Servicestationer och cykelbarometrar
- › Uthyrning
- › Cykla och åka kollektivt
- › Cykelparkeringar
- › Nya Cykelleder/Felande länkar
- › Passager
- › Beläggning
- › Belysning
- › Active Lights
- › Vinterväghållning
- › Resvaneundersökning
- › Trafikräkning
- › Detaljplanearbete
- › Nationell cykelkonferens i Västerås
- › Trygghet

De åtgärder som ska genomföras under 2011 har sammanställts och kostnadsbedömts. Även behovet av fortsatta satsningar 2012–2015 har preciserats, tidsatts och kostnadsbedömts.

## Knivsta: Handlingsplan

Handlingsplanen för cykelåtgärder ska vara ett verktyg för förvaltningen i genomförandet av cykelsatsningen. I handlingsplanen ges förslag på åtgärder som ska genomföras, samt uppskattade kostnader för dessa. Kommunen presenterar i planen ett poängsystem där olika variabler och kriterier har poängsatts. Poängen utgör sedan en del i prioriteringsarbetet för vilka sträckor som ska åtgärdas.

De olika cykelvägarna redovisas i olika prioriteringsgrupper, där det exempelvis anges om sträckan ingår i några planer hos antingen kommunen eller hos Trafikverket. Till handlingsplanen är det också kopplat en kostnadsbedömd och tidsatt investeringsplan som ligger till grund för budgeten. Även driftsaspekten tas upp, där det tydliggörs att det är viktigt att driftsanslagen årligen ökas för att god kvalitet på cykelvägnätet ska kunna upprätthållas.

Handlingsplanen lyfter förutom de poängsatta och prioriterade sträckorna även fram andra områden som kan vara i behov av förbättringsåtgärder. Sådana områden är korsningspunkter, skyltning och kartrar samt cykelparkering och serviceställen för cykel.



TABELL 4. Handlingsplan, Knivsta.

Variabel	Kriterier	Poäng
Primär målgrupp	Skolväg hög (om minst 10 barn inom skolskjutsgräns)	3
	Skolväg låg (mindre än 10 barn inom skolskjutsgräns)	2
	Abetspendling/hela resan (till större arbetsställe eller station)	1
Behov	> 100 km/h eller > 3000 fordon/dygn eller > 1500 och vägren < 75 cm eller mötesfri väg (och måttliga cykelflöden) (VGU)	3
	> 30 km/h inom tätort eller > 500 fordon/dygn utanför tätort och tillräckliga förväntade gc-flöden	2
	Annat, t.ex. vägren saknas, olycksdrabbad väg	1
Bidrag till cykelvägnät (poängen adderas)	Binder ihop fler än två målpunkter	1
	Utgör del i cykelvägnät (ansluter till minst en befintlig väg)	1
	Ger ny väg som förkortar sträckan mellan två målpunkter med minst 10 %	1
Efterfrågan	Finns i ÖP/FÖP eller annan helhetsplan	
	Namninsamling och/eller fler än 10 inkomna synpunkter/medborgarförslag	3
	Medborgarförslag eller enstaka synpunkter	2
Genomförbarhet	Kostnad < 1 mkr	3
	Totalkostnad per poäng på övriga variabler < 200 000 kr	2
	Statligt bidrag eller annan samfinansiering	1

## Eslöv: Prioritering mellan åtgärder

I Eslövs cykelplan från 2001 har en tydlig prioritering mellan nya cykelstråk gjorts. Delsträckorna är uppdelade i tre olika prioriteringskategorier och vid prioriteringen har följande kriterier använts:

- Någon av de förbundna orterna har service eller annan inrättning som gemensamt utnyttjas allmänt och regelbundet
- Hur stor åtgärd som behövs för att få ett ”helt” cykelstråk
- Antalet beräknade användare av cykelvägen
- Cykelvägen blir högst 1 mil

Sträckorna prioriteras högre ju kortare sträcka det är mellan tätorterna och ju fler typer av samhällsservice de har gemensamt, t.ex. skola.





# Genomförandeplanering – stödjer genomförandet av utpekade projekt

Genomförandeplaneringen sker på projektnivå. De projekt som pekats ut i åtgärdsplaneringen ska planeras och projekteras. Principerna för hur det ska utföras finns till stor del i de föregående skedena av planeringen.

## Cykelvägvisning – för att ge orienteringsstöd

Vägvisning på cykelvägnätet är en viktig del av orienterbarheten för cyklister. Det ger både boende, besökare och nya cyklister bättre möjligheter att orientera sig och hitta snabba säkra vägar. Vägvisningen markerar cyklisternas plats i trafiksystemet och fungerar även som marknadsföring av cykeln. Det visar att kommunen prioriterar cykeln.

Det är viktigt vid detaljprojekteringen och genomförandet att vägvisningen genomförs kontinuerligt från start till mål eftersom avbrott i vägvisningen skapar förvirring. Skyltningen måste även underhållas kontinuerligt. Ett väl genomfört och prydligt cykelvägvisningssystem är bra marknadsföring för cyklandet.

### Några enkla principer för cykelvägvisning är att:

- › vägvisa kända och frekventa mål
- › ange avstånd
- › vägvisning ska finnas i varje valpunkt i cykelvägnätet
- › vägvisningen är lätt att upptäcka och särskilja från annan vägvisning
- › vid platser där cykelväg angör en gata ska gatunamnsskyltar sättas upp

I mindre kommuner kan cykelvägvisning i ett fåtal punkter vara ett första steg mot en mer omfattande vägvisning.

Egna namn på cykelstråken ger identitet och ökad status för cykeltrafiken. Jämför även situationen för biltrafiken, där gatunamn och namn på vägar är en självklarhet. I många städer har cykelstråken fått olika färger (t.ex. gula stråket), vilket också återspeglas i vägvisningen. Stråken kan även ges namn med koppling till geografi, målpunkter eller gatunamn vilket har fördelar genom att det ger mer information om var stråket faktiskt går. Det finns också exempel på kommuner som använt sig av lokala konstnärer för att ge stråken identitet.

Exempel på kommuner som arbetar med cykelvägvisning presenteras nedan.

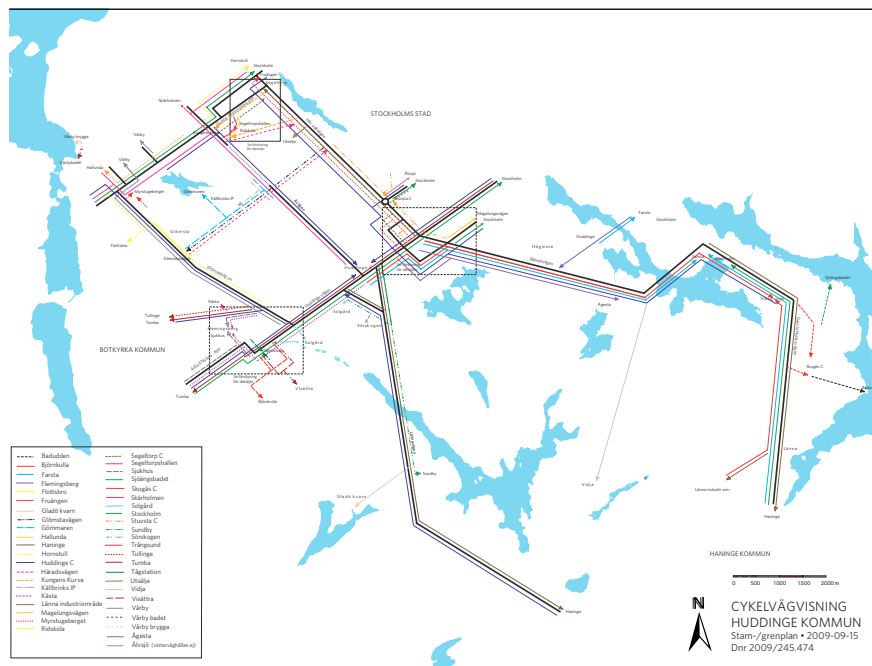
### Värnamo: Cykelvägvisningsplan

Syftet med den cykelvägvisningsplan som tagits fram i Värnamo kommun är att hjälpa cyklister att hitta till målet och att göra bra vägval som är gena, säkra och trygga. Kommunen poängterar dock att satsningen på cykelvägvisningen även är en viktig del i att marknadsföra cykling och visa att cyklister är en prioriterad grupp i kommunen.

Vägvisningsplanen bygger på fem stråk i olika färger. Färgerna gör skyltarna väl synliga och gör det lätt att komma ihåg och enkelt att beskriva hur man ska cykla. Alla stråk är genomgående från ett område genom centrum till ett annat område. Utöver dessa stråk finns ett grönt, rekreativt stråk från ett sport- och fritidsområde i norr genom grönområdet Apladalen till en sjö med badplats.

Cyklister som trafikerar de separerade cykelvägarna kommer ofta "bakvägen" till en gata. Till förslaget hör också en viktig kompletterande åtgärd till vägvisningen; att gatunamnsskyltar sätts upp i den änden av gatan som cykelvägen mynnar i, vilket ytterligare förenklar för cyklister att hitta rätt.

KARTA 3. Cykelvägvisning Huddinge kommun.



## Huddinge: Cykelvägvisningsplan

Vägvisningsplanen i Huddinge utgår från cykelvägnätet i kommunens cykelplan. Den befintliga regionala skyltningen kompletteras vid några punkter i cykelvägnätet. Skyltningen utökas med vägvisning till lokala målpunkter, såväl på huvudvägnätet som på lokalvägnätet. I planen anges att den regionala vägvisningen även fortsättningsvis ska integreras med den lokala. Detta kan förvisso ge skyltar med många målpunkter men det bedöms ändå att detta är tydligare och lättare att följa för cyklisterna.

I Huddinges vägvisningsplan presenteras också en stam/grenplan, som är en övergripande strukturell karta över vägvisningens start- och målpunkter. Linjerna från vägvisningens startpunkt till dess målpunkt bildar "grenar" och "stammar" som tillsammans utgör det totala systemet för vägvisningen. Den stam/grenplan som har tagits fram ligger till grund för det fortsatta arbetet med detaljprojektering och genomförande. Planen innehåller också principer för hur skyltningen ska genomföras.

## Borlänge: Cykelvägvisning

Cykelvägvisningens stomme utgörs av huvudstråk, som skyltas upp med olika färger enligt fjärrortsmodellen. Stråken förstärks genom att fjärrortsskyltarna kombineras med cykelledsskyltar i stråkets färg, t.ex. där stråket svänger eller byter sida. För närvarande finns fyra stråk.

I Borlänge menar man att fjärrortsvägvisningen också kan kombineras med närortsskyltar ut efter huvudstråken för att därifrån hänvisa till målpunkter som ligger vid sidan av. Därigenom kan det totala antalet skyltar reduceras. Justeringar i fjärr- eller närortsvägvisningen kan behöva göras i samband med nyexploateringar eller vid större trafikomläggningar. Cykelvägvisningen i Borlänge kompletteras på ett bra sätt med kartor. Kommunen ser också cykelvägvisningen som ett bra sätt att marknadsföra hela cykelvägnätet. Då kan människor själva se och bilda sig en uppfattning om vad som är tillgängligt med cykel.

## Cykelparkering – en förutsättning för att få fler cyklar i rörelse

Attraktiva cykelparkeringar är viktiga för att få folk att cykla mer. Problem med cykelstöld och felparkerade cyklar är vanliga och är ytterligare ett motiv till att arbeta specifikt med frågan. En del kommuner har tagit fram policy och norm för cykelparkering. Policyn anger vanligen en inriktning för hur parkeringsfrågan ska hanteras, medan normen anger ett behovstal som stöd vid planering och bygglov.

Attraktiva cykelparkeringar behövs såväl vid bostaden som vid arbetsplatsen och andra målpunkter. Vid bytespunkter är det mycket viktigt att goda parkeringsförhållanden skapas. En bra cykelparkering behöver vara lättillgänglig, klimatskyddad och utformad så att stöldrisken minimeras. Läget, nära och på vägen till målet är en av de viktigaste aspekterna. Cykelparkeringen måste också vara användbar och antalet platser tillräckliga. Låsbarhet och bra underhåll är andra aspekter. Det måste också vara bekvämt att ta sig till cykelparkeringen. Cykelgarage i källare där man i trånga utrymmen måste ta sig nerför trappor, öppna tunga dörrar etc. bör undvikas. Automatiska dörröppnare ger däremot hög kvalitet.

Parkering för cykel behöver komma in redan i detaljplaneskedet och tillräckliga utrymmen skapas. Det är viktigt att skapa möjligheter att enkelt parkera sin cykel på ett säkert ställe under tak även vid bostaden. Kommer frågan om cykelparkering in för sent i planeringen kan den vara svår att lösa



*”Attraktiva cykelparkeringar behövs såväl vid bostaden som vid arbetsplatsen och andra målpunkter.”*

på ett bra sätt. Erfarenheten visar att arkitekter och trafikplanerare ofta har olika syn på hur parkering för cykel ska lösas, en tidig dialog bör därför föras.

Boverkets skrift *Gör plats för cykeln* ger vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra. Malmö stad har tagit fram inspirerande material kring framtidens cykelgarage.

På följande sidor beskrivs hur man hanterar cykelparkeringar i några svenska kommuner.



### **Malmö: Cykelparkeringshandbok**

Malmö stad tog 2001 fram en *Cykelplaneringshandbok för Malmö – Förslag till standard i gatumiljö samt utformningsexempel*. Syftet var att ge exempel på principlösningar för korttidsparkeringar. Exempelen belyser bland annat lokalisering, placering och utformning för olika gatutyper. Rapporten ger stöd vid projektering och fungerar som inspirationskälla och väckarklocka.

### **Göteborg: Parkeringspolicy för Göteborgs stad**

I parkeringspolicyn anges följande inriktning: ”Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt gångavstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark. Parkeeringsplatserna ska vara trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in- eller fast cykeln.”

## **Trelleborg: Parkeringsplan och norm för cykel**

I parkeringsplanen från 2007 beskrivs dagens parkeringssituation samt den framtida situationen utifrån de förändringar som förväntas ske. Planen fungerar som ett stöd i planeringen för utvecklingen av centrum och ger förslag till åtgärder för att möta det framtida behovet av parkering. För cykel har följande mål formulerats: Goda förutsättningar för cykeltrafik bör skapas genom god och tillräcklig cykelparkering.”

I Trelleborg menar man att cykelparkeringens placering är avgörande för hur mycket den kommer att nyttjas. För korttidsparkerare är det i första hand närheten till målpunkten som värderas. Därför bör cykelparkeringen placeras inom 25 m från målpunkten. Cykelparkering ska i fråga om läge prioriteras före bilparkering i Trelleborg. För långtidsparkerare värderas möjlighet att låsa fast cykeln högst. En hög säkerhet kan åstadkommas genom att anlägga cykelparkering där man kan låsa fast ramen. I de centrala delarna av Trelleborg är det viktigt att man inte bara placerar ut större cykelparkeringar, utan även mindre utmed de centrala stråken.

Cykelparkeringsbehovet definieras av parkeringsnormen. Utgångspunkten i Trelleborg är, liksom i många andra städer, en plats per boende. Utöver detta tillkommer platser för besökande, 0,5 platser.

## **Riktlinjer för utformning – förenklar arbetet för flera**

I många fall kan planering och projektering förenklas av att riktlinjer för utformning har tagits fram. GCM-handboken är en viktig utgångspunkt, men det kan också finnas behov för den enskilda kommunen att ta fram ett eget material. Riktlinjer finns på flera olika detaljeringsnivåer, jämför exemplen nedan. Typritningar för cykel har bland annat tagits fram av Stockholms stad.

Lund och Helsingborg är ett par av de kommuner som tagit fram egna riktlinjer, se följande sidor.

## Lund: Policy för gång- och cykeltrafik

Lunds kommun har tagit fram en policy för gång- och cykeltrafik för att garantera kvaliteten vid ny- och ombyggnader av gång- och cykelbanor. Policyn har tagits fram för att inblandade parter som politiker, tjänstemän, konsulter och entreprenörer ska ha en gemensam bas att utgå ifrån. Policyn ska säkra att gående och cyklisters intressen tillvaratas vid varje enskild åtgärd.

Policyn innehåller dels utformningsprinciper, dels generella principer kring hur gång- och cykelsystemet ska vara utformat, hur kommunen ska arbeta för att nå målen samt hur dialogen ska föras. Följande aspekter beskrivs vad gäller utformning: breddmått, korsningar, separering mellan fotgängare och cyklister, separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik, ytmaterial på gång- och cykelbanor, lutningar, sikt, vägvisning, cykelparkering, trygghet, belysning, möblering av gaturummet, cykelfällor och andra avsiktliga hinder, drift och underhåll, byggtid, mopeder och hästar samt utformning vid busshållplatser.

För att garantera dokumentets aktualitet och för att följa de senaste forskningsrönen ska Lunds gc-policy uppdateras vart fjärde år. Policyn har tagits fram av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen.





## Helsingborg: Riktlinjer för utformning

Syftet med dokumentet *Cyklens utformning i Helsingborg* från 2010 är att skapa ett enhetligt cykelnät med hög och jämn kvalitet. Ledorden för detta arbete är ett citat från cykelplanen: ”När vi bygger nytt ska vi bygga rätt”. Dokumentet ska fungera som en lokalt anpassad handbok som förenklar för detaljplanearkitekter och projektörer på Stadsbyggnadsförvaltningen samt för konsulter. Dokumentet kan också fungera som ett verktyg i dialogen med entreprenörer.

Till skillnad från de nationella riktlinjerna VGU (vägars och gators utformning) och GCM-handboken som ger generella riktlinjer, ger *Cyklens utformning i Helsingborg* en lokal anpassning av riktlinjerna. Dokumentet innehåller generella principer för hur cykelnätet ska utformas. Samtidigt anser man att varje situation är unik och därför behöver dokumentet kombineras med en situationsspecifik bedömning. Dokumentet kan användas som en exempelsamling som visar vilka utformningar som passar i olika situationer. Riktlinjerna ska användas vid om- och nybyggnad.

### Dokumentet innehåller fem huvudrubriker:

- › Utformning av cykelnätet i korsningar
- › Utformning av cykelnätet på sträcka
- › Riktlinjer för olika ”element” i gaturummet (träd i gaturummet, hinder, grindar och pollare samt belysning)
- › Riktlinjer för materialval
- › Riktlinjer för tillfällig utformning – vägarbeten

Utöver detta ingår en checklista vid projektering av cykelåtgärder.



# Driftsplanering – säkrar goda förhållanden i det långa loppet

Drift och underhåll av cykelvägar, cykelparkeringar, cykelvägvisning etc. är på många ställen eftersatt. Samtidigt kan det konstateras att många cyklister skadas p.g.a. brister just i detta avseende. I Helsingborg skadas två av tre cyklister i singelolyckor och ca 30 procent av alla cykelolyckor beror på brister i drift och underhåll. Vanliga orsaker är sprickor, hål och ojämnheter i beläggningen samt dålig snöröjning, halkbekämpning och sopning. Dålig belysning och skymmande buskage skapar otrygghet för många cyklister.

Driftsfrågorna måste finnas med genom hela processen för att garantera hög kvalitet till en rimlig kostnad i det långa perspektivet. Vid nyinvesteringar måste medel avsättas även för drift och underhåll. Vid utvärdering av olika åtgärder bör någon från driftssidan medverka för att säkra kvaliteten.

Kunskapen om statusen på cykelvägnätet är ofta bristfällig eller saknas helt i många kommuner. I de fall tillståndsvärdering förekommer används många olika metoder. Merparten av dessa är baserade på manuella inventeringar eller bedömningar. Syftet är oftast att få en överblick av åtgärdsbehovet inför t.ex. planering av beläggningsunderhåll, förbättringar eller åtgärdande av brister i cykelvägnätet. En handledning för hur en beställning av så kallade komfortmätningar av cykelvägar kan utföras håller på att tas fram av SKL.

## **Inventering och funktionskontroll av cykelvägar etc.**

Inventering eller besiktning av cykelvägar etc. är viktigt för att få en överblick över cykelnätets kvalitet och för att kunna sätta in rätt åtgärder. Resultatet kan kommuniceras och insikten leder förhoppningsvis till att mer resurser avsätts för drift och underhåll. Bäst resultat uppnås om inventeringen genomförs på cykel, det är då man får en känsla av cyklisternas faktiska förhållanden.



*”I Helsingborg skadas två av tre cyklister i singelolyckor och ca 30 % av alla cykelolyckor beror på brister i drift och underhåll.”*

Inventering kan många gånger upplevas som ett mödosamt och tidskrävande arbete. Man behöver därför noga tänka igenom metod etc. innan arbetet inleds. Resonemang kring uppdatering av materialet bör också föras.

Många gånger får kommunen förlita sig på allmänhetens ögon när det gäller kvaliteten på cykelbanorna. Ett problem är dock att det är svårt att beskriva var i cykelnätet bristen finns. Mobiltelefoner med GPS kan på sikt bli ett sätt att hantera denna problematik.

### **Motala: GIS**

I Motala prioriteras cykelnätet lika högt som bilnätet vid driftsplanering. Kommunen använder olika typer av GIS-applikationer för att planera drift och underhåll av gång- och cykelvägar. I Motala finns data om allt från överbyggnad, dränering och slitlagerstyper till uppskattade livslängder i databaser som går att koppla till digitala kartor. Historiken går tillbaka till 60-talet och ger ett bra underlag för budgetarbete när beläggningsbehov ska presenteras. Detta har sedan byggts

på så att man enkelt hittar skyltar, belysningsstolpar, papperskorgar, linjemålningar etc. i kartorna. Något som underlättar när man får in nya entreprenörer.

Ytterligare exempel på användningsområde för GIS, förutom vid framtagandet av beläggningsprogram, är redovisning av lågpunkter. Generellt är detta inget problem på just gång- och cykelvägar men det finns ofta flera lokalgator som ingår i cykelstråken och som måste hålla en god standard. Vintertid underlättar detta arbetet med att undvika stora ansamlingar av smältvatten på cykelstråken. Man ser också var det kan behövas extra halkbekämpningsinsatser.

### **Lidingö: Jämnhetsmätning**

Under 2010 och 2011 planerade Lidingö stad att åtgärda ca 20 km av sitt gång- och cykelvägnät. Planerna baserades på de mätningar som gjordes i juli 2009 på ca 100 km gång- och cykelvägar i kommunen. Stor vikt lades vid förarens subjektiva bedömning i den slutliga resultatredovisningen. Mätningen genomfördes med hjälp av en mätbil med laserskanningsutrustning och föraren hade möjlighet att med hjälp av olika funktionsknappar digitalt notera hur han upplevde standarden på gång- och cykelvägen. Mätdata korrelerades mot de digitala noteringarna och en bedömning av behovet av åtgärd gjordes också av en beläggningsstekniker utifrån fotografier som tagits under mätningen. Den bedömningen gjordes enligt följande 4-gradiga skala:

- 0 = ingen åtgärd
- 1 = avvakta/osäker
- 2 = åtgärd
- 3 = omedelbar åtgärd.

Korrelationen mellan noteringar, bilder och längsprofilen, gav förtroende för resultaten av det material som samlats in. Mätningen blev kvalitetssäkrad genom att beräkningen av komfortmått från längsprofilen stämde överens med det man såg och upplevde på plats. Lidingö stad använde dessa data i sin asfaltentreprenad för selektering av sträckor att åtgärda. Utifrån mätningen av längsprofil, förarens digitala noteringar och bedömningen utifrån fotografierna, delades sträckorna in i fyra klasser: inget, lågt, högt eller mycket högt underhållsbehov.

## Vinterväghållning

För att året-runt-cykling ska vara möjlig behövs bra snöröjning och halkbekämpning. Även här kommer ”stråktänket” in – är inte hela stråket åtgärdat fungerar det inte att cykla.

En viktig del vad gäller vinterväghållningen är tydlighet vid upphandling och vilka krav som gäller. Det finns mycket att vinna med en tydlig ansvarsfördelning. När man är överens om t.ex. vem som ansvarar för att snöröja delen mellan busshållplats och cykelväg och vem som ska ta bort snösträngen mellan cykelväg och körbanan som uppstår när den ena snöröjs efter den andra, minimeras risken för att något moment faller mellan stolarna.

Det finns kommuner där cykelvägar prioriteras före bilgator, vilket kan kännas riktigt med tanke på hur enkelt det är att cykla jämfört med att köra bil på ett snöigt och halt underlag. Denna prioritering är också ett tydligt ställningstagande gentemot politiker och allmänhet.

Hur Gävle och Umeå arbetar med vinterväghållning beskrivs på följande sidor.



## **Gävle: Vinterväghållningsplan för oskyddade trafikanter**

Gång- och cykeltrafik är högt prioriterat i Gävle kommun. Ambitionen är att gående och cyklister ska kunna ta sig fram enkelt, säkert och tryggt under alla delar av året. Kommunen upplever att det är svårt att uppnå detta mål vintertid, då snö och kyla ställer till problem. De huvudsakliga problemen med vinterväghållningen är inte själva snöröjningen av gång- och cykelbanorna, utan utmaningen är att klara snöröjning av till exempel genomförda tillgänglighets- och säkerhetsåtgärder. Åtgärder av denna typ, såsom taktila stråk och refuger, blir allt vanligare vilket gör det mycket angeläget med förbättringar.

År 2010 tog Gävle kommun och Trafikverket Region Mitt gemensamt fram en *Vinterväghållningsplan för oskyddade trafikanter*. Trafikverket och kommunen har ansvar för sina respektive vägar, men av flera anledningar är det viktigt med ett samarbete. En anledning är att allmänheten sällan vet vem som sköter vägarna. En annan är att i många punkter sker en övergång från kommunal till statlig väg eller tvärtom och det har visat sig att det just i övergången mellan olika ansvarsområden, finns problem med vinterväghållningen.

Syftet med Gävles vinterväghållningsplan är att beskriva dagens vinterväghållning och identifiera brister i denna samt att ge förslag på åtgärder som förbättrar vinterväghållningen. En viktig del i arbetet med planen var att åtgärderna skulle kunna utföras till en rimlig kostnad. Många parter involverades i arbetet med att ta fram planen. Flera möten, gruppdiskussioner och intervjuer hölls med både tjänstemän på kommunen, arbetsledare för vinterväghållningen och driftspersonal. Även inventeringar av utemiljön vintertid gjordes.

## **Umeå: Kvalitetsdeklaration vinterväghållning**

I Umeå vill kommunen att allmänheten ska få en god service och ett bra bemötande. Man vill också att medborgarna ska veta vad de kan förvänta sig av kommunens tjänster under normala förhållanden. Därför har man formulerat löften för verksamheten, dessa finns i den s.k. kvalitetsdeklarationen. Till grund för kommunens vinterväghållning ligger målet att erbjuda medborgarna och näringslivet en säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Grunden ska vara att en gata samt gång- och cykelväg ska vara



framkomlig för fordon och gående. Undantag får endast förekomma vid extrema väderförhållanden.

Kommunens kvalitetsdeklaration ingår som en del i upphandlingsmaterialet och reglerar nivån för vinterväghållningen. Kommunen är också mån om allmänhetens syn på servicen och uppmuntrar i kvalitetsdeklarationen till att lämna synpunkter, klagomål, beröm eller förslag till förbättringar.

Kommunen anser inte att det är rimligt ur kostnadssynpunkt att hålla sig med sådana resurser att snöröjning omedelbart kan utföras i hela tätorten samtidigt. Samhällsbyggnadskontoret i Umeå har därför valt att prioritera de kommunala gång- och cykelvägar där behovet anses vara störst och man har tagit fram kartor där man visar hur cykelvägar prioriteras. Cyklister och gående bör söka sig till dessa stråk under vinterperioden.

Halkbekämpning i Umeå utförs vid behov enligt en schemalagd daglig bevakning. De prioriterade gc-vägarna sandas vid halkrisk medan övriga gc-vägar sandas vid konstaterad halka. Vissa problemställen sandas emellertid dagligen. Åtgärdstiden för såväl snöröjning som halkbekämpning är 5 timmar på de prioriterade gc-vägarna och 8 timmar för övriga gc-vägar. Övriga åtgärder som isrivning, kantskärning och snöbortforsling utförs vid behov. I kommunen påbörjas plogning vid 4 cm nysnödjup på de prioriterade gc-vägarna och vid 6–8 cm på övriga gc-vägar.

Vid prioriteringen har trafikintensitet, olycksfall och kopplingar till viktiga målpunkter i Umeå beaktats. Målsättningen har varit att alla stadsdelar i tätorten ska korsas av minst ett prioriterat cykelstråk som löper till centrum respektive universitets- och sjukhusområdet.



## Beskärning, beläggning och belysning

I allmänna miljöer upplevs stora buskage och dålig belysning som otrygga miljöer. Risken för olyckor ökar också då växtlighet inkräktar på cykelvägarnas yta, eller då beläggningen är undermålig eller dåligt underhållen. Sprucken asfalt, potthål eller dåliga lagningar efter grävningsarbeten bidrar till att öka risken för cykelolyckor. Många gånger är det just sådana här saker som lätt glöms bort, eller som det inte reflekteras över, samtidigt som de egentligen är relativt enkla att åtgärda om det finns bra och väl utformade rutiner för driften.

### Lidingö: Beläggningsplan

Lidingö stad lät 2009 genomföra en inventering av kommunens vägnät för att få en tydlig bild av vägarnas skick. Den metod som valdes för gång- och cykelnätet var laserskanning. Laserskanningen visar vägarnas ojämnheter, spårdjup, vägytans skrovlighet samt större håligheter. Genom att klassificera mätresultaten och ge dem färgkoderna grön, gul och röd, kunde kommunen enkelt göra en prioriteringsordning baserat på det verkliga behovet. Inventeringsunderlaget och bedömningarna från inventeringsrapporten låg till grund för beläggningsplanen de kommande åren och materialet användes som en naturlig del i kommunens beläggningsupphandlingar. Materialet kunde också användas i dialogen med beslutande politiker för att säkerställa att tillräckligt stor budget avsattes för att rusta upp gång- och cykelnätet. Inventeringar med lasermätning görs numera både på det kommunala vägnätet och på gång- och cykelnätet.

### Umeå: Beskärning och belysning

Under 2010 tog kommunen fram en kartfunktion som finns tillgänglig via kommunens hemsida, där kommuninvånarna själva kan gå in och rapportera fel och brister eller platser som de av olika skäl upplever som otrygga. Materialet hanteras därefter internt och ligger till grund för genomförandet av olika åtgärder. Kartfunktionen är en stor framgångsfaktor i kommunens genomförandeplanering.

### ***Beskärning***

Umeå kommun är indelad i fem olika driftområden. Några av områdena sköts av kommunens egen driftsavdelning, medan övriga sköts av upphandlade entreprenörer. En del av driftåtgärderna genomförs årligen medan andra styrs av efterfrågan, primärt efter önskemål eller anmälan från allmänheten. Vid efterfrågan från allmänheten eftersträvar kommunen en majoritet för att en åtgärd ska genomföras. Efter att en anmälan om att växtlighet har tillåtits växa för mycket inkommer till kommunen, eller i de fall kommunen själv noterar detsamma, lämnas en broschyr till markägaren där denne uppmanas att åtgärda problemet.

Kommunen och de upphandlade entreprenörerna träffas vid ett möte en gång varje år för att tillsammans utvärdera det gångna året och diskutera hur arbetet det kommande året ska genomföras. Detta möte brukar hållas under perioden september–november.

### ***Belysning***

I centralorten Umeå har man successivt arbetat med att flytta hängande belysning, som tidigare varit placerad över gatan, till att istället stå vid gatukant eller husfasad för att primärt förse fotgängare och oskyddade trafikanter med bra ljus. Detta ökar känslan av trygghet hos de oskyddade trafikanterna. En viktig del i arbetet med att öka trygghetskänslan är att byta ut den del av belysningen som kommer från högtrycksnatrium. Det gula ljus som denna typ avger skapar skuggor och ger otydlig detaljåtergivning. På gång- och cykelvägar eftersträvar kommunen att i så stor utsträckning som möjligt ha vitt ljus. Det vita ljuset fås från antingen metallhallogen-belysning eller från LED som är den moderna tekniken.

När det gäller drift och underhåll av gatubelysningen är Umeå kommun uppdelad i fyra olika driftområden och kommunen har i sin helhet anlitat Umeå Energi som drift- och underhållsentreprenör. Avtalet för belysningsentreprenaderna löper över 5 år med möjlighet till förlängning ytterligare ett år i taget vid två tillfällen, totalt 7 år. All belysning byts under ett rullande fyra-årsintervall, men om det uppstår skador på delar av en slinga åtgärdas detta kontinuerligt. Om en hel slinga går sönder och därmed mörkläggs ska felet åtgärdas omgående. Detta är extra viktigt när belysningen utmed gc-nätet slocknar. Kommunen och utförande entreprenör träffas vid minst två tillfällen varje år, en gång på våren och en gång på hösten för att stämma av det fortlöpande arbetet.



*”Man får helt enkelt ta sig fram efter bästa förmåga. Liknande förhållanden för bil är svårt att tänka sig.”*

### **Tillfällig utformning vid vägarbeten och liknande**

Omsorgen om de oskyddade trafikanterna vid vägarbeten och gatuombyggnader etc. är ofta undermålig. Man får helt enkelt ta sig fram efter bästa förmåga. Liknande förhållanden för bil är svårt att tänka sig. Orsaken kan många gånger vara att fotgängare och cyklister glöms bort i dessa sammanhang. I Västerås hanterar man frågan på följande vis.

#### **Västerås: Cyklisters förhållanden vid ombyggnader**

I Västerås cykelplan står följande: ”Vid vägarbeten bör cyklisternas säkerhet och framkomlighet prioriteras lika högt eller högre än bilisternas framkomlighet. Alltför ofta tas cykelbanor i anspråk vid vägarbeten och cyklisterna kan tvingas ut i biltrafiken.”

I dagsläget upprättas inför varje vägarbete i Västerås trafikanordningsplaner som även anger hur gång- och cykeltrafik ska dirigeras. Stadens målsättning är att cyklisters säkerhet och framkomlighet vid vägarbeten ska belysas vid upprättande av trafikanordningsplaner och att kontrollen av efterlevnad ska stärkas. Temporär belysning för cyklister ska anordnas, vilket ska beskrivas i trafikanordningsplanerna.



## Påverkansåtgärder – får fler att cykla mer

Att få någon att ändra sitt beteende kräver ett brett angreppssätt med många insatser av olika karaktär. Människor är olika benägna till förändring, och olika målgrupper kräver olika åtgärder. Alla människor motiverar alltid sitt val av transportsätt. Därför är det viktigt att kommunen inte kommer med ”pekpinnar” om att ett visst val av transportsätt är bättre eller sämre än något annat, utan man bör istället komma med erbjudanden om att få prova att göra något annorlunda.

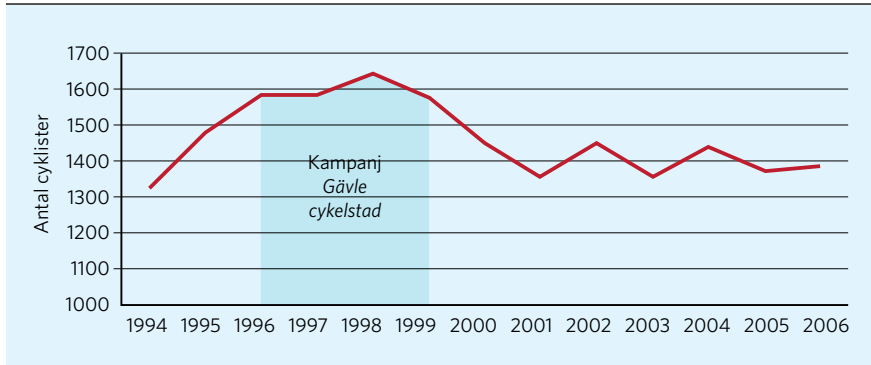
Att få människor att välja cykel som färdssätt kräver inte endast strukturella fysiska åtgärder såsom infrastruktur, utan även påverkansåtgärder för att åstadkomma en attityd- och beteendeförändring. Forskning har visat att det för att nå ett gott resultat, t.ex. en målsättning att få människor att göra hälso-sammare val, krävs ”ett smörgåsbord” av olika insatser. Vissa människor når man genom t.ex. information och andra genom miljöförändringar.

SKLs idéskrift *Trafiksmart* ger goda exempel på hur hållbart resande kan användas i olika ämnen i skolundervisningen. Likaså har SKL tillsammans med Trafikverket tagit fram en skrift som heter *Hållbart resande i praktiken* som ger bra tips och råd om hur arbetet med påverkansåtgärder kan inordnas i den ordinarie trafik- och stadsplaneringen.

## Marknadsföring och kommunikation

Marknadsföring och kommunikation är viktiga delar för att få fler att cykla mer. Statistik från Gävle visar en tydlig koppling mellan attitydpåverkan och antal cyklister.

FIGUR 2. Årsdygnstrafik - cykel (teatern).



Följande står att läsa i Västerås cykelplan: ”För att lyckas med att nå de uppställda målen att öka cyklandet del av den totala trafiken, måste stor vikt läggas på information och marknadsföring. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen, cykeltrafiken och trafiksäkerheten ska regelbundet redovisas för kommuninvånarna. Detta kan ske via t.ex. kommunens hemsida och massmedier. Regelbundet återkommande kampanjer och påverkansprojekt är också effektiva sätt att få fler att välja cykeln.”

På Trafikkontoret i Göteborg tror man mer på att berätta om sin kärnverksamhet och vilka satsningar man gör på cyklisterna, istället för att bara genomföra informationskampanjer som går ut på att få medborgarna att cykla mer. Cykelbokslutet är ett exempel på detta.

Linköping, Lund och Malmö är exempel på kommuner som har lång och bred erfarenhet av marknadsföring och kommunikation. Man har egna mobilitetskontor/transportrådgivare och gör stora satsningar för att ändra människors beteenden. Man har även utvärderat effekterna av olika åtgärder inom området. Några av de större kommunerna i landet har också olika typer av service för cyklister på internet. Exempel på detta är cykelwebb och cykelreseplanerare (ibland kallad resejämförare).

På följande sidor presenteras några kommuners arbeten med att marknadsföra och kommunicera cykelfrågor.

## **Piteå: Pressmeddelande som kommunikationskanal**

Piteå kommun har placerat en cykelpump på en strategiskt utvald plats där många cyklister passerar. Omedelbart efter att pumpen stod klar att användas sändes ett pressmeddelande, som skrivits av ansvariga på den genomförande förvaltningen, till den lokala tidningen. Nyheten fanns redan efter någon timme på tidningens webbplats och dagen efter gick det att läsa om den nya pumpen i pappersversionen av tidningen. Nyheten fanns även på kommunens webbplats. Under sensommaren har nyheten även uppmärksammats av radion, som gjort två reportage om pumpen. Vid alla förekomster i media har man fått reda på att man kan vara med i en tävling för att namnge pumpen. Syftet med tävlingen har varit att marknadsföra pumpen.

## **Nynäshamn: Cykelkarta**

Nynäshamns kommun har tagit fram en cykelkarta som ska hjälpa cyklister, både turister och kommuninvånare, att hitta till olika målpunkter inom kommunen. Rekreativcyklandet ges ett stort utrymme då många av målpunkterna är sevärdheter eller naturupplevelser. Upplägget är tydligt och det redovisas var cyklisterna måste ta sig fram i blandtrafik, var de har egen cykelväg eller om de behöver cykla på grusväg. Större leder så som Nynäsleden och stråk som ingår i ett regionalt cykelnät redovisas också med separata färgmarkeringar. Målpunkterna redovisas med välkända symboler enligt vägmärkesförordningen (2007:90), vilket bidrar till att öka kartans tydlighet. All text är skriven på både svenska och engelska. Kartan finns tillgänglig att ladda ner som pdf via kommunens hemsida.

## **Borås: Cykelbarometer**

I Borås stad installerades under sommaren 2010 fyra stycken så kallade cykelbarometrar på strategiskt utvalda cykelstråk i Borås centrum. Cykelbarometrar i sig är inte nytt men lösningen i Borås är både kostnadseffektiv, miljöanpassad och därmed unik i sitt slag enligt kommunen. Av de fyra barometrarna är tre fasta och en mobil för att kunna variera placeringen. De fasta varianterna mäter antalet cyklister genom frästa spår i asfalten medan den mobila mäter med ett slags radar.

Båda varianterna kan visa statistik som dagens antal, gårdagens, årets o.s.v. kombinerat med ett budskap, och återkopplar tydlig statistik till en databas hos Tekniska förvaltningen. Barometrarna drivs genom att solenergi ackumuleras i batterier.

I Borås började man titta på cykelbarometrar när de första modellerna kom i storstäderna, men man var varken nöjd med funktionen eller priset. Nu har man lyckats få fram en lösning som ger det man vill ha och lyckats reducera inköpspriset till en tredjedel. Varje barometer kostar runt 100 tkr, de har en väldigt låg driftskostnad och kan påverka Boråsarna att använda cykeln i större utsträckning. Samtidigt får kommunen ett bra underlag för framtida projektering av förbättringar i cykelmiljön.

## **Kampanjer av olika slag – flera kommuner**

Kampanjer för att få fler att cykla förekommer över hela landet. Några exempel från olika kommuner presenteras här:

### ***Framtidsvägen – Skellefteå***

Framtidsvägen är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket Region Norr och NTF Västerbotten vars syfte är att få fler att välja hållbara sätt att resa. Projektet ska även fokusera på ökad trafiksäkerhet. Olika aktiviteter ska genomföras i form av kampanjer, evenemang och informationstillfällen, där vinsterna med ett mer miljöanpassat och trafiksäkert resande står i fokus. Två exempel på kampanjer:

- › 500 ”god morgon-påsar” delades ut för att uppmuntra cyklister och gående som färdas hållbart. Syftet var också att inspirera fler att cykla till jobbet och att få fler att cykla säkert genom att använda cykelhjälm. Cyklister utan cykelhjälm fick vara med i utlottning av 15 cykelhjälm. Cyklister med cykelhjälm fick vara med i utlottning av en cykel.
- › ”Cykelmästaren” är en tävling för alla femteklasser där teoripass varvas med en praktisk körbana. 2010 deltog 641 elever uppdelade i 39 klasser på 26 skolor i tävlingen. Cykelmästaren utförs i samarbete med frivilligföreningar; MHE, Personskadeförbundet RTP, SKTF-P, PRO Bureå.



### ***Lyktgubbar – Örebro***

NTF Örebro län genomför på uppdrag av Örebro kommun varje höst en tvådagars ljus- och reflexkampanj kallad Lyktgubbar. 10–12 stationer upprättas och bemannas av olika föreningar anslutna till NTF. Vid stationerna stoppar man cyklister med bristfällig belysning eller reflexer och uppmuntrar dem att se till att de syns och ser bra i mörker. Aktiviteten föregås och följs upp med mätningar. Cirka två veckor efter aktiviteten genomför polisen kontroll av cykelbelysning. Kampanjen ”Lyktgubbar” har pågått i närmare tio år och är efterfrågad av örebroarna. Mätningarna har visat en ökad användning av cykelbelysning.

### ***Vintercyklist – Falun***

Projektet Vintercyklisten riktar sig till kommuninvånare som tidigare inte vintercyklat och är villiga att testa vintercykling. Av nära 500 intresserade vintern 2009 deltog 200 personer. Kraven för att delta var att man skulle cykla minst tre kilometer per dag minst tre dagar i veckan, under fyra månader. Deltagarna fick kostnadsfritt dubbdäck, en reflexväst och en cykelhjälm för att cykla säkert. De fick även ett sadelskydd och en cykeldator för att mäta hur långt de cyklade. Under och efter projekttiden redovisade deltagarna hur långt de cyklade samt besvarade ett par enkäter.

Vintercyklisterna vintern 2009 cyklade i genomsnitt 36,6 mil per person under projekttiden. Nära 57 procent av resorna skulle annars ha skett med bil och ungefär var femte resa skulle ha skett med buss. I utvärderingen uppgav tre av fyra att deras hälsa påverkats positivt eller mycket positivt tack vare vintercyklingen. Fler än hälften uppgav att de cyklade i lika stor omfattning eller mer även påföljande vinter. Tack vare projektet delgav vintercyklisterna sina erfarenheter och kom med många synpunkter som är och har varit till god hjälp för att förbättra förutsättningar för vintercykling i Falu kommun.

### **Örebro: Cykelskola för vuxna**

ABF Örebro län driver varje år en cykelskola för vuxna på uppdrag av Örebro kommun. Mellan 60 och 80 personer, företrädesvis kvinnor, deltar varje år. Kursen genomförs i ett av stadens miljonprogramsområden och upp till femton olika nationaliteter finns vanligtvis representerade bland deltagarna. Flera av deltagarna har genom sina nyvunna cykelkunskaper kunnat få anställning inom Vård och omsorg i kommunen. Teorin är fokuserad på trafiksäkerhet, trafikkultur och basala kunskaper om trafikregler. Kurserna har mycket goda resultat, bland annat beroende på den egna metod man utvecklat för att snabbt lära sig att få balans på cykeln. Kurstiden är cirka 20 timmar per person. Avgiften är 100 kronor, i vilken en egen cykelhjälm ingår.

### **Jönköping: Trafik och miljömedveten skola**

År 2005 startade projektet Trafik och miljömedveten skola (TMS) i samarbete med Skol- och barnomsorgsförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Utvecklings- och trafikavdelningen och Trafikverket. Projektet pågick fram till 2008 och syftet var att utveckla bra metodik för trafik- och miljöundervisning och att öka skolans arbete med frågor som rör trafik och miljö. Arbetet vände sig till grundskolan. Idag har merparten av kommunens grundskolor trafikombud och många skolor har handlingsplaner för hur de ska hantera trafikfrågor i undervisningen. Projektet bidrog till att verka för att fler cyklar och till säker cykling. Projektet nådde såväl barn och ungdomar som föräldrar.

## Uppmuntransåtgärder

I en rad kommuner har olika typer av mer fysiska åtgärder genomförts för att ytterligare uppmuntra cyklisterna och få fler att välja cykeln. Ett axplock lyfts fram i denna rapport.



### Vellinge: Cykelpump

En handdriven cykelpump finns i Vellinge tätort, placerad där två större cykelstråk korsar varandra. Även mer avancerade cykelpumpar, med kompressor, finns i andra städer. Ett råd från Linköping är att man bör tänka igenom pumparnas placering. De bör inte ställas utefter krogstråk, eftersom de då utsätts för mycket sabotage.

## Göteborg: Cykelservice

I arbetet med att göra det enklare för dem som redan cyklar i Göteborg har Trafikkontoret under flera år samarbetat med bland annat bensinstationer för att bygga upp ett nätverk för cykelservice. Syftet är att förstärka bilden av Göteborg som cykelvänlig stad. Under 2010 har Trafikkontoret fortsatt kontakterna med de cykelhandlare, bensinstationer och andra aktörer som ingår i cykelservicenätverket. Dessutom har Trafikkontoret inlett ett samarbete med franchisekedjan Reitan, som driver Pressbyrån och 7-Eleven. Samarbetet innebar att Reitan lagom till våren och cykelsäsongen 2010 tog in enklare cykeltillbehör i sitt sortiment, bland annat lagningspray för att laga en punktering, en enkel regnponcho och belysning till cykeln. Under hösten 2010 lanserade Trafikkontoret mobilapplikationen PunkApp där samtliga serviceställen i Trafikkontorets nätverk ingår. I PunkApp kan stadens cyklister snabbt och enkelt hitta alla luftpumpar och serviceställen i Göteborg där det går att pumpa cykeln och hitta första hjälpen vid en punktering eller när belysningen inte fungerar. Vid lanseringen av PunkApp fick alla som visade upp applikationen i sin mobiltelefon på Pressbyrån en gratis kanelbulle till sitt kaffe.



## **Linköping: ”Hålliwood”**

”Hålliwood” är en hållstång för cyklister vid trafiksignaler som innebär att man inte behöver hoppa av cykeln vid stopp, utan kan hålla balansen genom att hålla i stången med ena handen. När signalen blir grön är det bara att trampa igång.

## **Lund: Lånecyklar**

Att låna en cykel eller cykelkärra kan lösa många tillfälliga behov av cykel och ger en utmärkt möjlighet att testa hur t.ex. cykelkärror eller handikappcyklar fungerar. Hos Lundahoj vid centralstationen finns möjlighet att låna vanliga cyklar, barncyklar eller barnsadlar, cykelkärror, handikappcyklar, tandemcyklar och cykelhjälmar.

I dag finns 50 lånecyklar som lånas ut för ett dygn, en helg eller en vecka. En mindre avgift tas ut för slitage och reparationer. Cyklarna lånas ut under maximalt en vecka. Lånecyklarna känns igen på den gula färgen och texten ”Lånecykel” på ramen. Hälften av lånecyklarna är möjliga att boka i förväg. Två barncyklar, två tandemcyklar och tio cykelkärror finns också att låna. För närvarande finns 20 stycken studentcyklar för långtidslån till gäststudenter. Dessa lånas ut för en termin mot en depositionsavgift.

## **Örebro: Cykelpool**

Med ekonomiskt stöd från Vinnova samarbetar KTH och Örebro kommun i ett tvåårigt (2010–2011) projekt där man har tagit fram ett egenutvecklat lånecykelsystem. För testet bygger man tio cykelstationer med femton platser vardera. Åtkomst sker via en så kallad tagg som man håller mot en läsplatta. Först att pröva lånecyklarna i Örebro blir en grupp arbetspendlare som då kan ta cykeln från ombytestpunkten till arbetet, använda cykeln i tjänsten under dagen och sedan återvända till ombytestpunkten på sin hemresa. Personer med behov av kortare uthyrning kommer också att kunna hyra cykel via turistbyrån. Uthyrningen avslutades sista oktober för att sedan följas upp och utvärderas.



# Sammanställning goda exempel

## **Borlänge kommun**

[www.borlange.se](http://www.borlange.se)

- › Cykelenkät
- › Cykelplan
- › Cykelvägvisning

## **Borås stad**

[www.boras.se](http://www.boras.se)

- › Cykelbarometer

## **Eslövs kommun**

[www.eslov.se](http://www.eslov.se)

- › Prioritering mellan åtgärder

## **Falu kommun**

[www.falun.se](http://www.falun.se)

- › Vintercyklist

## **Gävle kommun**

[www.gavle.se](http://www.gavle.se)

- › Vision, mål och indikatorer
- › Processen
- › Cykelråd
- › Inventering med handdator
- › Vinterväghållningsplan för oskyddade trafikanter

## **Göteborgs stad**

[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

- › Tvärsektoriellt samarbete
- › Ett brett nätverk
- › Parkeringspolicy för Göteborgs stad
- › Cykelservice

## **Haninge kommun**

[www.haninge.se](http://www.haninge.se)

- › Finansiering

## **Helsingborgs stad**

[www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se)

- › Pilotstråk
- › Riktlinjer för utformning

## **Huddinge kommun**

[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

- › Cykelvägvisningsplan

## **Jönköpings kommun**

[www.jonkoping.se](http://www.jonkoping.se)

- › Trafik och miljömedveten skola

## **Laholms kommun**

[www.laholm.se](http://www.laholm.se)

- › Cykelplan

## **Lidingö stad**

[www.lidingo.se](http://www.lidingo.se)

- › Jämnhetsmätning
- › Beläggningsplan

## **Linköpings kommun**

[www.linkoping.se](http://www.linkoping.se)

- › Hålliwood

## **Lunds kommun**

[www.lund.se](http://www.lund.se)

- › Översiktsplan
- › Policy för gång- och cykeltrafik
- › Låncyklar

## **Malmö stad**

[www.malmo.se](http://www.malmo.se)

- › Cykelparkeringshandbok

## **Motala kommun**

[www.motala.se](http://www.motala.se)

- › GIS

## **Mölnadal stad**

[www.molndal.se](http://www.molndal.se)

- › Cykelbokslut
- › En bred process
- › Cykelstrategi

## **Nynäshamns kommun**

[www.nynashamn.se](http://www.nynashamn.se)

- › Cykelkarta

## **Piteå kommun**

[www.pitea.se](http://www.pitea.se)

- › Pressmeddelande som kommunikationskanal

## **Skellefteå kommun**

[www.skelleftea.se](http://www.skelleftea.se)

- › Framtidsvägen

## **Stockholms stad**

[www.stockholm.se](http://www.stockholm.se)

- › Medborgarenkät
- › Samhällsekonomisk analys

## **Svenljunga kommun**

[www.svenljunga.se](http://www.svenljunga.se)

- › Mål och indikatorer
- › Cykelmätningar och cykelräkningar



## **Södertälje kommun**

[www.sodertalje.se](http://www.sodertalje.se)

- › SWOT

## **Tranemo kommun**

[www.tranemo.se](http://www.tranemo.se)

- › Politiskt engagemang

## **Trelleborgs kommun**

[www.trelleborg.se](http://www.trelleborg.se)

- › Parkeringsplan och norm för cykel

## **Umeå kommun**

[www.umea.se](http://www.umea.se)

- › Översiktsplan
- › Detaljplan
- › Kvalitetsdeklaration vinterväghållning
- › Beskrivning och belysning

## **Vellinge kommun**

[www.vellinge.se](http://www.vellinge.se)

- › Cykelpump

## **Värnamo kommun**

[www.varnamo.se](http://www.varnamo.se)

- › CYKALK
- › Cykelvägvisningsplan

## **Västerås stad**

[www.vasteras.se](http://www.vasteras.se)

- › Identifiering av cykelnätet
- › RVU och cykelräkning
- › Handlingsplan och åtgärdsplan
- › Cyklisters förhållanden vid ombyggnader

## **Ängelholms kommun**

[www.engelholm.se](http://www.engelholm.se)

- › Cykelplan

## **Örebro kommun**

[www.orebro.se](http://www.orebro.se)

- › Cykelrevision
- › Cykelsamordnare
- › Cykelskola för vuxna
- › Cykelpool





# Vägen till ett cyklande samhälle

---

## Goda exempel på kommunal cykelplanering

Cyklingen är på frammarsch i Sverige vilket är mycket positivt. Fler som cyklar innebär dock större krav på att cykelvägnätet håller god standard. I många av Sveriges kommuner pågår ett ständigt arbete för att förbättra villkoren för cyklister.

Denna idéskrift har tagits fram för att sprida goda exempel och därigenom skapa ytterligare kraft i arbetet med att få fler att cykla mer. Idéskriften ger förslag på hur man kan få med cykelfrågorna i det dagliga arbetet från tidiga planeringsskeden, genom kontinuerliga förbättringar inom driften och underhållet av cykelvägnätet till påverkansåtgärder. Välkommen till sextio inspirerande exempel på hur Sverige planerar för cykeln!

Idéskriften vänder sig till tjänstemän och politiker, konsulter och andra som arbetar med cykelplanering. Mindre och medelstora kommuner samt kommuner där cykelfrågorna ännu inte står så högt på agendan bedöms ha störst nytta av rapporten.

Beställ eller ladda ner på [www.skf.se/publikationer](http://www.skf.se/publikationer)

ISBN 978-91-7164-769-6



Sveriges  
Kommuner  
och Landsting

Post: 118 82 Stockholm  
Besök: Hornsgatan 20  
Telefon: 08-452 70 00  
[www.skf.se](http://www.skf.se)