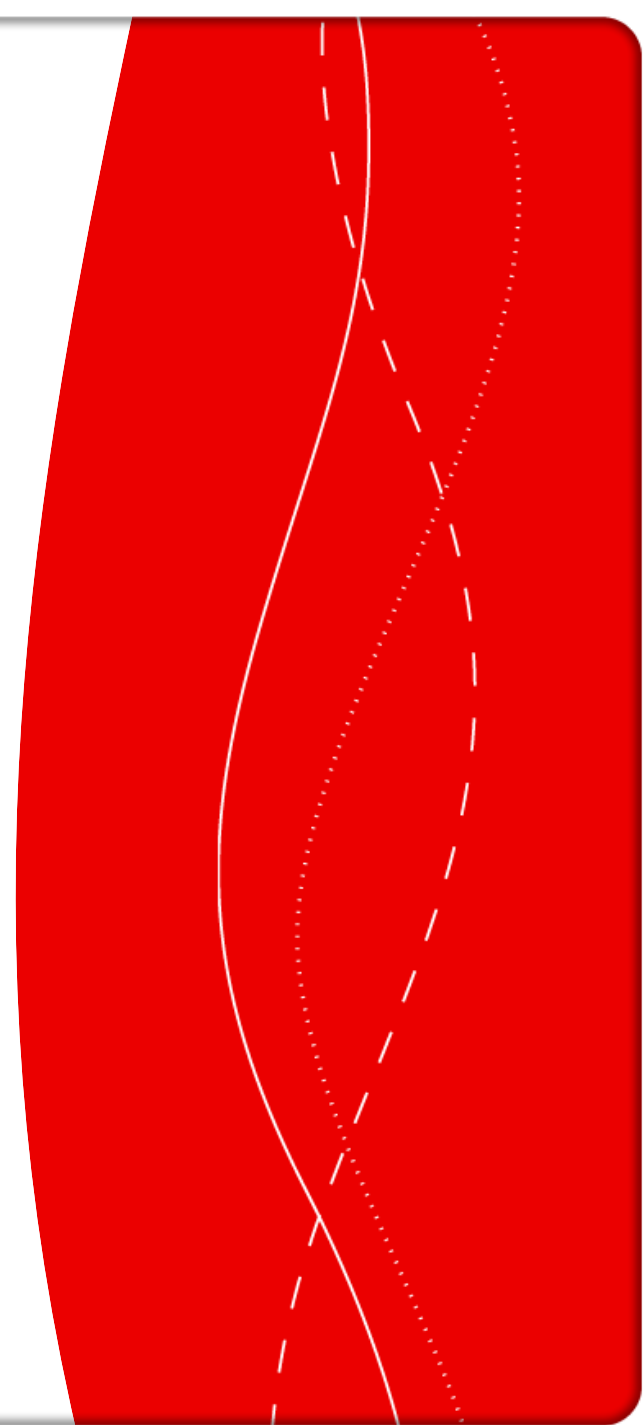




FINDING A BETTER WAY

Cykelvänlig stad - betydelsen av stads- och trafikplanering

Kerstin Robertson, VTI

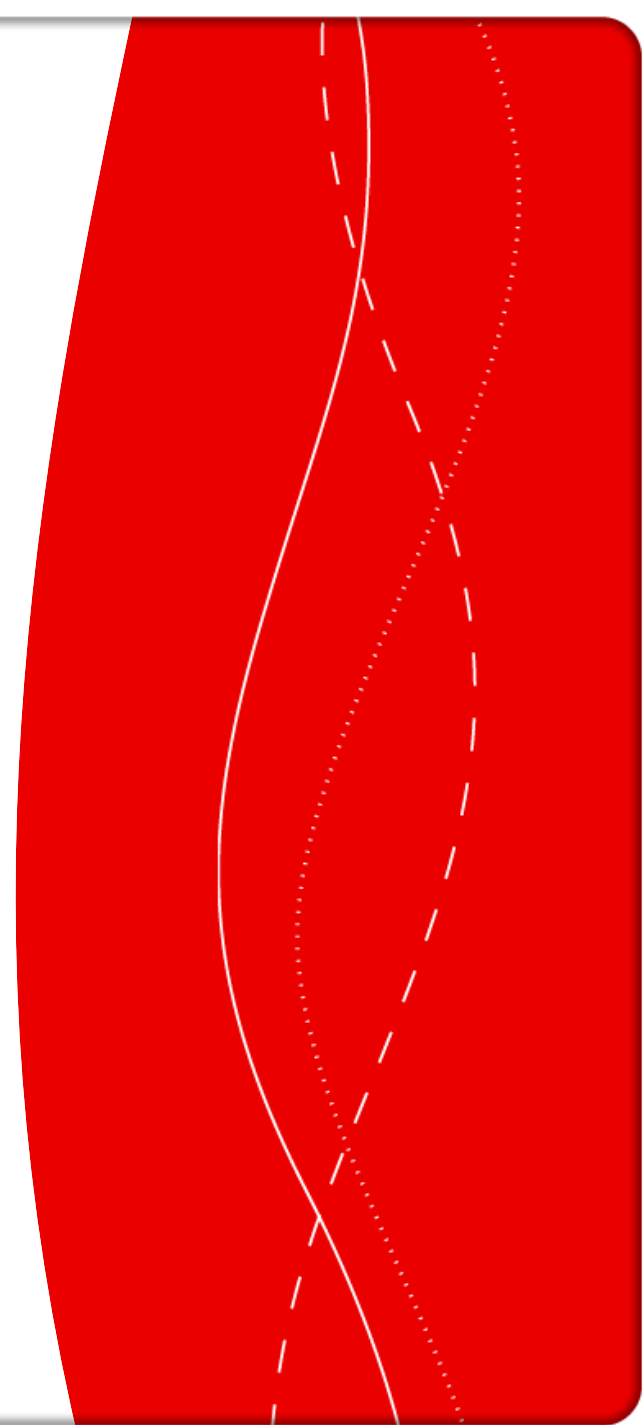




FINDING A BETTER WAY

Cykelvänlig stad - betydelsen av stadsutformning och infrastruktur

Kerstin Robertson, Sebastian Bamberg, John
Parkin och Aslak Fyhri
VTI rapport 769, 2013



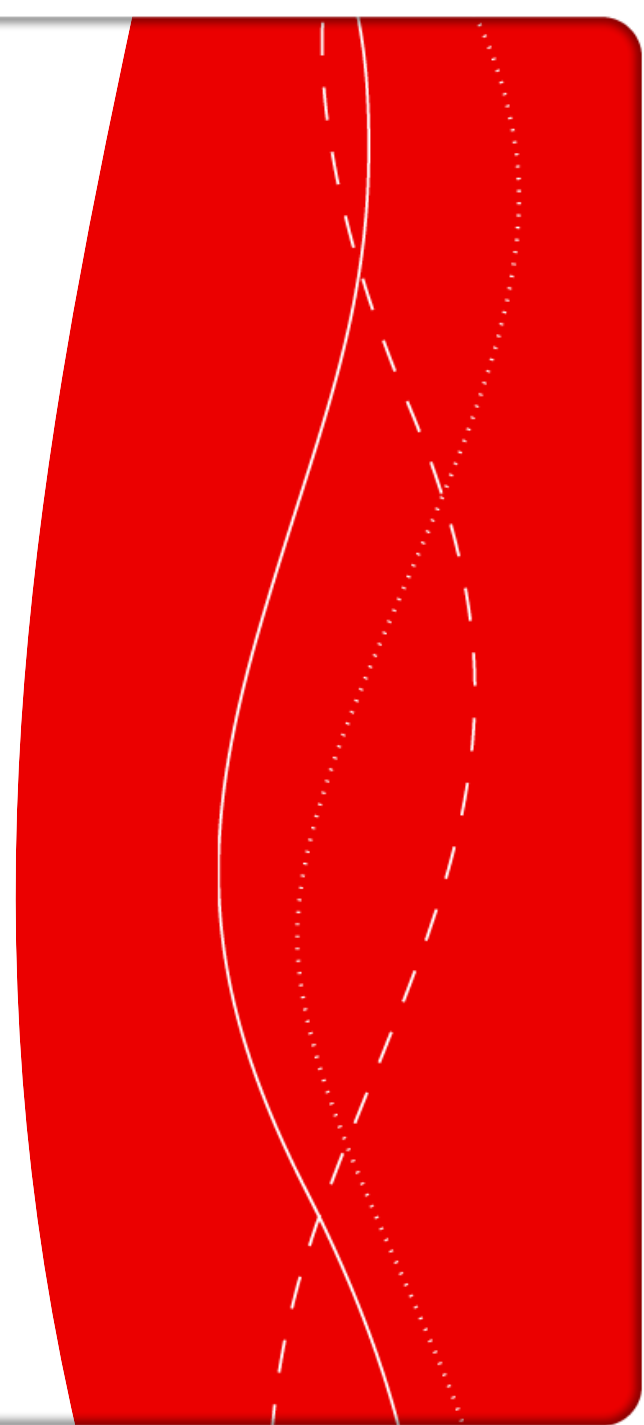


FINDING A BETTER WAY

**Ökad cykling:
Professionella utmaningar
och hinder i den lokala
transportplaneringen**

Åsa Aretun, Kerstin Robertson

VTI rapport 781, 2013

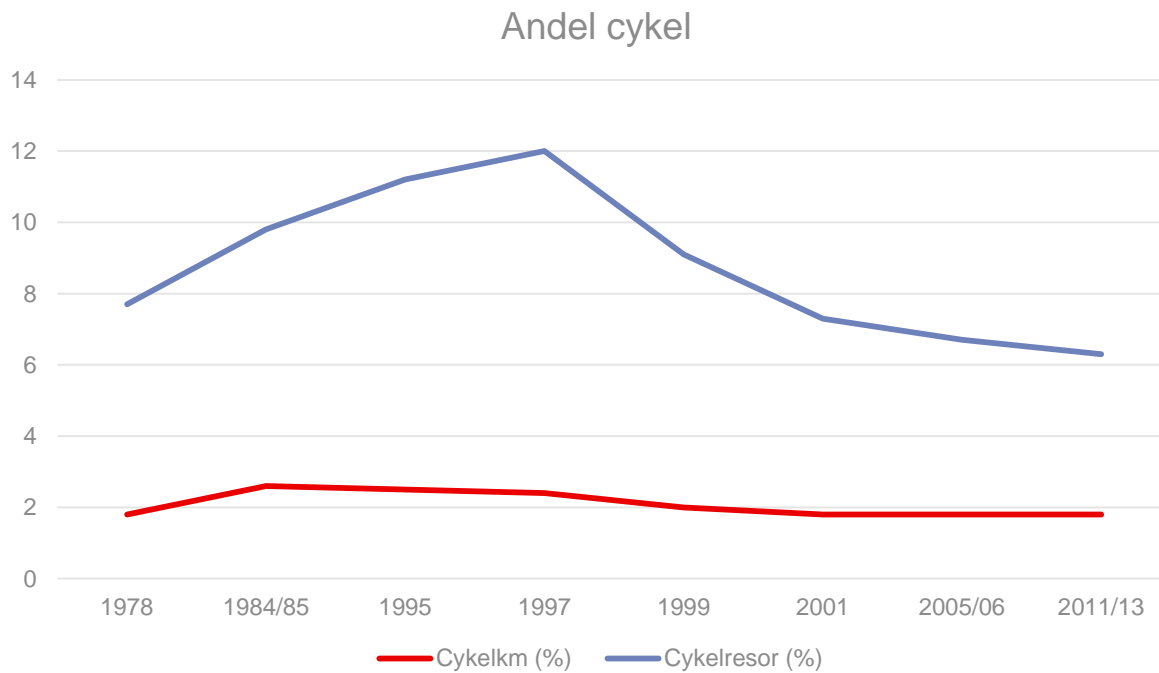


Bakgrund

Kommun	Ökad cykeltrafik	Ökad gångtrafik	Basår	Målar
Stockholm	Cyklandet ska öka under alla tider på året		2006	
Göteborg	Öka andelen från 8–9 % till 12 %	Andelen fotresor ska öka	2005	2010
Malmö	Öka med 10 procentenheter			10 år
Linköping	Öka andelen från 30 till 40 %		2008	2028
Örebro	Öka andelen till 33 %			2020
Jönköping	Öka antalet med 20 % i centrala Jönköping		2005	
Umeå	Att resor med cykel och till fots tillsammans ska bli de mest använda färdssättet (vardagar) för boende inom tätorten			
	Att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots utgör tillsammans minst 55 % av alla resor för boende inom tätorten			2012
	:// ... minst 65 % av alla resor för boende inom tätorten			2020
Lund	Cykeltrafiken per invånare ska öka med 5 %	Gångtrafiken per invånare ska öka	2004	2013
	Cykeltrafiken per invånare ska öka med 10 %		2004	2030
Gävle	Andelen resor <4 km som sker med cykel ska öka (från 23 till 40 % respektive 60 %)	Antal besökare av centrum och Stortorget ska öka	2008	2015/2025
Karlstad	Öka antal cykelresor*			
Kristianstad	Öka andelen med 25 %		2006	

Source: Niska, A. et al. (2010) Methods for estimating pedestrian and cycle traffic., VTI Report 686.

Cykling i Sverige (RVU)



Källa: Niska, A. et al. (2010) Methods for estimating pedestrian and cycle traffic., VTI Report 686.

SOURCE: CONTINUOUS AND INTEGRAL: THE CYCLING POLICIES OF GRONINGEN AND OTHER EUROPEAN CYCLING CITIES*

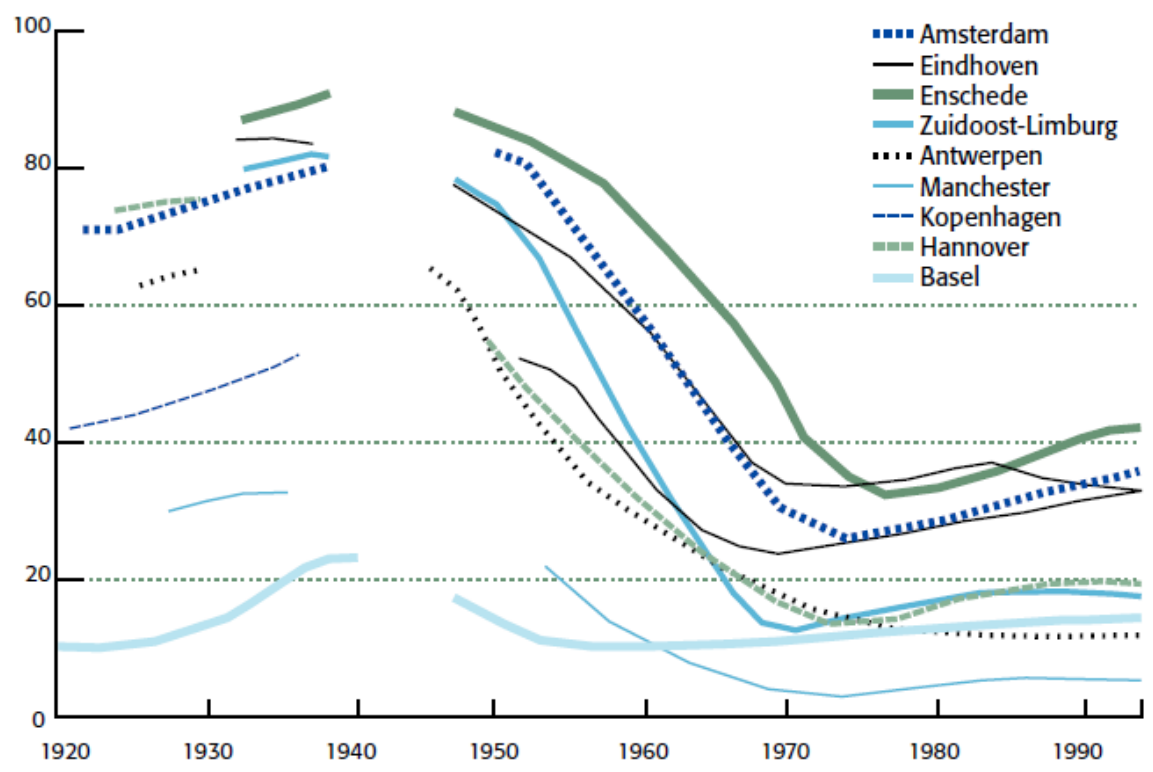


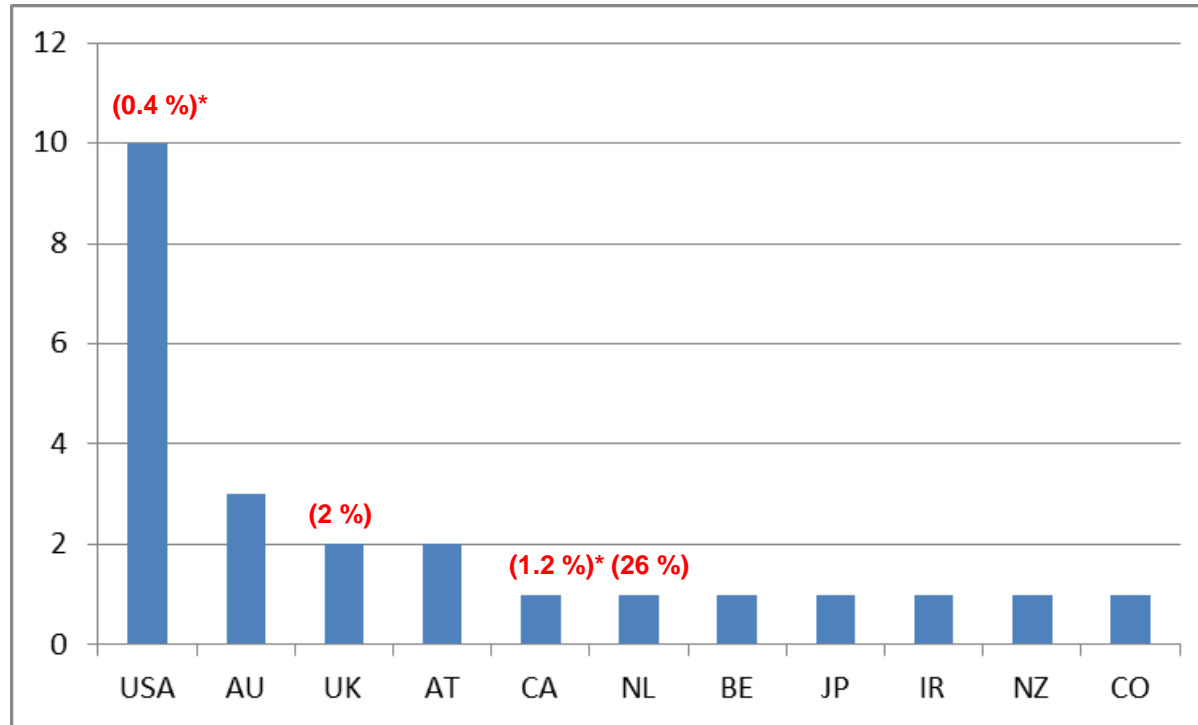
Figure 4. Historical bicycle mode share in several European cities. (Fietsberaad, 2006)

Syfte

Bättre kunskap om betydelsen av fysiska faktorer för cykling i städer



Data för meta-analys



*Cycling to work

Hur viktiga är olika faktorer?

1. Avstånd
2. Markanvändning
3. Transportsystemet
4. Den byggda miljön
5. Trafiksäkerhet



Exempel på relevanta faktorer

Markanvändning (2)

- Residential density / Population density
- Accessibility to retail, service, recreation, workplaces
- Land use mix

Transportsystemet (3)

- Bicycle facilities / Bike lanes / Walkability
- Street connectivity
- Intersections / street mile
- Road density
- Crossings
- Amount and speed of traffic
- No of stops/km / Hindrances



www.ski-epic.com/amsterdam_bicycles/

Exempel på relevanta faktorer

Den byggda miljön (4)

- Urban / Suburban
- Neighborhood aesthetics
- Attractiveness
- Parkland area / Green space
- Hilliness
- Neighborhood walkability

Trafiksäkerhet (5)

- Traffic safety
- Safety from crime
- Safe neighborhood
- Traffic control
- Safety from theft



Cykelplanering i praktiken

1. Avstånd
2. Markanvändning
3. Transportsystemet
4. Den byggda miljön
5. Trafiksäkerhet



Ambitiös cykelpolicy

ÖP, Trafikstrategier, Cykelprogram, Cykelplaner, Cykelnätsplaner

”Gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra grunden i transportsystemet för att nå en god tillgänglighet på ett yteffektivt, energieffektivt och mindre miljöbelastande sätt.”

”En sammanhållen och tät stad där avstånden medger cykling är en förutsättning”

”internationellt erkänd cykelstad”

”xx % andel cykelresor år 20xx”

”Täthet, funktionsblandning, attraktiv stad”

”Minska biltrafiken i city”

, men snäv

”tydligt fokus på att vidareutveckla cykelinfrastrukturen och på drift och underhåll”

”driftsåtgärder, infrastrukturåtgärder samt åtgärder för förbättrad parkering”

”Kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik får prioritet i signalreglerade gatukorsningar. En fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar prioriteras.”

Med ett undantag:

”stadens möjligheter att via detaljplaner, beviljande av bygglov och via köp- och exploateringsavtal, skapa bättre förutsättningar för ett ökat cyklande, ska utvecklas vidare.”

Implementering av cykelpolicy i planeringen?

”Mycket handlar om att bygga ut cykelvägarna, så är det. Och jag tror vi måste... för att bli lite framgångsrika, anlägga långa sträckor, anlägga långa stråk och rusta upp långa stråk utifrån all den kunskap vi har. Vi besitter nästan all kunskap man behöver. Att jobba väldigt mycket... kanske mer med stråk och arbeta infrastrukturellt och med påverkan och marknadsföring samtidigt för dom här stråken”

”Det finns ju trafiknätsanalyser och trafiknätsmodeller som är väldigt uppbyggda för biltrafiken, ja alltså korsningskapacitet och så vidare, där tycker jag att det finns mycket man kan göra för cykling.”

”Jag ska vara helt ärlig och säga nej, jag har inte fått en bra utbildning för att jag har fått en utbildning som skrapar på ytan i dom flesta sådana frågor [hållbara transporter].”

Planerarnas uppfattningar om cyklingen

- Tät, kompakt stad
- Rimliga avstånd
- Förtätningsprojekt
- Bra nät

Hantering av bristande effekter?

- Fortsatt nätutveckling
- Drift och underhåll
- Trafiksäkerhet
- Mobility management

Cykelplanering i praktiken

1. Avstånd
2. Markanvändning
3. Transportsystemet
4. Den byggda miljön
5. Trafiksäkerhet



Tack för uppmärksamheten!

kerstin.robertson@vti.se

