

Cykelkonferensen 2014 – runda bordssamtal

Här redovisas kortfattade anteckningar från runda bordssamtalen på cykelkonferensen i Malmö 3-4 juni 2014.

Lagstiftning och cykel

Samtliga grupper tog inledningsvis upp frågan om korsningspunkter mellan körbana och cykelbana d v s cykelöverfart, genomgående/korsande cykelbana och fick fritt diskutera förhållandet mellan utformning och reglering. Någon i varje grupp hade bra koll på detta förhållande medan andra har en del kvar att lära. Här borde vi fundera på hur vi på bästa sätt kan tydliggöra och ge exempel på några utformningar med olika regleringar för att stötta kommunerna i deras arbete. Det beror lite på vad regeringen lämnar för förslag. Flera lyfte och diskuterade det exempel vi sett under cykelturen med den enligt uppgift "omvända" väjningsplikten.

Diskussionen var delad om att ge möjlighet att få använda körbana även om det finns cykelbana. Flera jämförde det med att man då lika gärna i vissa situationer då även kunde som konsekvens även tillåta cykling på gångbana. Intressant diskussion dock.

Grupperna diskuterade även vilka regler som cyklande skulle hålla reda på och då spretade diskussionen i vissa grupper. Några nämnde att cyklande även skulle hålla reda på vilka regler bilisten har i vissa situationer och det väckte viss diskussion då det verkade konstigt att hålla reda på vad andra ska göra och inte ha koll på vad man själv har för ansvar.

Vad avser cykelfält så funderade flera på hur det skulle fungera om man hade både ett cykelfält och en cykelbana och vad det skulle kunna fungera som och om det var möjligt.

I andra gruppen diskuterades följande frågor:

Vad händer med cykelutredningen!?

Cykelfartsgator

Väjningsregler bil-cykel i korsningar

Samma regler bör gälla för gående och cyklist som skall korsa gatan.

Finns inga regler för hur många som får färdas på specialcyklar, t.ex. trehjuliga och lastcyklar.

Cykling mot enkelriktat

Förbud mot cyklist i körbanan om cykelbana finns parallellt

Reglering av tillåten hastighet på cykelbanor

Hur utforma upphöjd genomgående gång och cykelbana på ett likformigt sätt i hela landet, så att bilarna får väjningsplikt

Väjningsregler för cyklister på cykelbana i cirkulationsplatser

Finansiering av cykelinfrastrukturen

Bord 1:

Vi hade tre frågeställningar att utgå ifrån:

1. Intern kommunal finansiering. Hur kan man vässa argumenten och ta hem en större del av den kommunala budgeten.

- redovisa vad de olika trafikslagen kostar
- visa i ekonomiska termer fördelarna med cykling
- ta fram nya kalkylmodeller som tar med minskade bilvägskostnader
- arbeta tvärssektoriellt med cykelplaner, visa fördelarna med cykel för andra förvaltningar

2. Hur förmå staten att öka sitt finansiella engagemang?

- inrätta bränsleskattsfinansierad fond som kommunerna får söka medel ur (enligt tysk förebild). Ger dubbel effekt, håller tillbaka bilismen och ger snabba förbättringar för cykeln.

3. Andra finansiärer?

- gatukostadsersättning och därmed samfinansiering med fastighetsägare
- visa de kommersiella värdena med att satsa på cykeln (jfr DI:s red.)
- visa butiksägarna hur deras kunder tar sig till butiken
- vad gör cykelbranschen? Följ kollektivtrafikbranschens exempel.
- ge landstingen större ansvar
- låt kollektivtrafiken ta ansvar för parkeringar vid bytespunkterna
- skriv in cykelinvesteringar i exploateringsavtal
- undersök finansiering via fonder.

Bord 2:

- Det saknas lobby organisationer som driver dessa frågor. Inom övrig infrastruktur finns starka organisationer på många plan (kollektivtrafik, bil, tåg , buss, flyg mm).
- Saknas forskning motsvarande tåggrupp KTH, K2 LTH/VTI mm som visar på effekter av cykling

- Staten styr inte pengar till cykel (endast att cykel är bra)
- Samhällsekonomiska modeller styr (statens modeller som då indirekt påverkar kommuner och regioner). I dessa modeller tycks det som cykel är mindre lönsamt än andra transportslag.
- Avgifter direkt till cykel. T ex att vi del av punktskatter går direkt till cykel.
- Normer o regler. Jfr p-norm. D v s exploitörer skall bekosta infrastruktur för att få bygglov. Jfr P-köp
- Cykel ses ofta som "rekreation" eller för unga under 18.

Mobility management för ökad cykling

Rubriken är lite missvisande. MM är ett sätt att planera och åtgärda av trafik. Vi utgick från att syftet var att diskutera hur man med hjälp av planering och åtgärder kan öka cykeltrafiken på bekostnad av biltrafiken.

Grupp 1

- Fokusera på den egna verksamheten, t ex del eller hela kommunorganisationens transporter. Adressera först de korta persontransporterna (<5 km) till och från arbetsplatsen samt inom tjänsten.
- Informera mer om cykelåtgärder som t ex nya vägar, parkering, pumpar och kartor.
- Samarbeta mer mellan kommuner/organisationer. Tillsammans kan vi utnyttja små resurser bättre. Samkör kampanjer, häng på eller utnyttja de större aktörerna som ändå/redan jobbar med frågorna.
- Minska antalet parkeringsplatser i tätorterna eller avgiftbelägg dem för att styra över trafik från bil till cykel. Man kan göra om vanliga parkeringsplatser till handikappsplatser eller cykelparkeringar för last/lådcyklar och trehjulingar utan att minska tillgängligheten.
- Använd er av brukarna genom cykelpanel eller cykelambassadörer.
- Håll efter entreprenörerna. Var noggrann med underhållet och riktlinjerna för dess utförande. Låt inte servicefordonen stå på gång- och cykelbanan, utan stoppa hellre upp motorfordonstrafiken. Tänk på att skarpa asfaltskanter och grus är en större fara för gående och cyklande.
- Led om den motoriserade trafiken hellre än den gående och cyklande. Kräv trafikordningsplaner när gång- och cykeltrafiken påverkas. Glöm inte att dessa också behöver hänvisningsskyltar.
- Inrätta trafiklekplatser för att stimulera barn till trafikkunskap, säkert beteende och ökad cykling.

- Marknadsför cykling som det miljömässiga, hälsosamma, billiga och snabba alternativet på korta resor (<5 km).

Grupp 2

- Berätta var cykelbanorna är och hur kort tid det tar att ta sig till olika mål. De flesta cyklister räknar inte kilometer utan minuter. Namnge cykelbanorna och gör dem navigerbara i olika tekniska tillbehör.

- Arbeta med MM på företagen (stora arbetsplatser).

- Få in MM i tidiga skeden i byggprocessen. Låt byggherrar/fastighetsägare få friköpa sig från parkeringsnormen genom att erbjuda åtgärder, t ex betalt medlemskap i bilpool och med bilpoolsparkering på tomtmark, subventionera kollektivtrafiklinjer/hållplatser/biljetter samt bygg låsta cykelparkeringar under tak i gatuplanet, inrätta omklädningsrum med skåp och duschar.

- Påverka människor i förändring, eftersom det i vissa fall kan vara en ingång till att bryta en vana när något i ens vardag förändras. Tillämpas med fördel vid ombyggnader av bilvägar. Erbjud pröva på andra färd-sätt-lösningar.

- Vid nyetablering/exploatering låt cykelbanor och busslinjer vara på plats före byggnader och människor. Se till att de är gena/snabba och med hög komfort. Bilvägen ska vara en omväg till service, skola och arbete.

Grupp 3

- Med begränsad framkomlighet och parkering, bilköer och fulla bussar och tåg kan cyklingen bli mer attraktiv.

- Det krävs mer information om cykling, t ex genom att vanebilister kan uppmuntras att testa på att cykla.

- Det är viktigt att se till hela resan. Många använder cykeln på en del av resan och då måste det finnas cykelparkering, service och god skyltning.

- Kampanjer för ökad cykling bör fokusera sig på livsstil, hälsoaspekter och tidseffektivitet.

- Glöm inte att uppmuntra de som redan cyklar. I Lund delar kommunen årligen ut papperspåsar med texten Tack för att du cyklar! De innehåller en dricka och en frukt samt ibland lite information om vad som är nytt och på gång inom cykeltrafiken. Enkelt, billigt och mycket uppskattat.

- MM vid fysiska ombyggnader av den befintliga infrastrukturen kan vara ett sätt att få vanebilister att pröva på cykeln.

- Se övergången från bil till cykel som stepping stones t ex via buss eller periodvis cykling.
- Samarbete mellan aktörer är en viktig faktor.
- Glöm inte att följa upp genom att kontinuerligt mäta trafik; gående, cyklande (även cykelhjälm användning och cykelbelysning i mörker), kollektivtrafikresande och motorfordonsflöden. Mätningarna kan göras manuellt okulärt eller automatiskt via elektronisk utrustning.

Bord 2:

Omgång 1

- Insatser när folk ändrar sina livsmönster.
- Insatser vid nya inflyttningar.
- Viktigt med mediauppmärksamhet.
- Ta andelar från andra färdmedel främst bilister.
- Om man har ett problem lättare att jobba med MM. Både för cykling och kollektivtrafik.
- Erbjud vanebilister att prova elcykel.
- Kan koppla vinsten till hälsovinster.
- Pressmeddelande ger mycket respons. Kan ersätta budget för marknadsföring.
- Plocka de lågt hängande frukterna först.
- Engagera företag och börja med resvaneundersökning.

Omgång 2

- Rikta sig till nyinflyttade.
- Insatser vid skolstart mot elever och föräldrar.
- Få företag att inse det viktiga.
- Visa på att det finns möjlighet att cykla. Kommunicera!
- Informera om nya cykelbanor i bostadsprojekt.
- Var man placerar skolor m.m. påverkar behovet av MM-arbete.
- Vad får man för pengarna? Vad är samhällsnyttan?
- MM bra att få cyklister att fortsätta cykla.
- Finansieringen borde finnas i kostnaden för ett nytt objekt. För ex. marknadsföring m.m. ej ligga separat.

Strategi för säker cykling

Vi behöver gå en mer på djupet för att beskriva och förstå cykelsingelolyckorna

- Det är en utopi att bygga bort alla olyckor, det egna ansvaret för beteendet måste ta en ordentlig del i lösningen

- Vi behöver nå ut med information och påverkan genom polis, NTF, skolan mm.
- Högre tempo i samhället är säkert i förklaring till riskfyllda beteenden
- Racercykling bör inte behöva gå på cykelbana
- Ett sätt att ge underhåll ökad prioritet är att gå via hänvisning till barnens behov
- Olika kontor på kommuner ansvarar många gånger för trygghet respektive säkerhet
- Konflikter mellan gång och cykel är ett allvarligt problem
- Samma regler rörande distraktion som gäller för bilister bör även gälla cyklister

Diskussionsrunda 1

DoU är viktigt!

Cyklister har ett eget ansvar – men gör vi verkligen revisioner/utvärderingar/egenkontroller av genomförande i den omfattning som krävs?

Utbildningar för entreprenörer/utförare är nödvändigt, Det är viktigt att få dem att känna sig engagerade och viktiga i ts-arbetet.

Bra exempel från Haninge angående sandupptagning – istället för att köpa in tjänsten görs den i två-skift i egen regi. Förutom att sandupptagningen går betydligt fortare har det även sparat pengar vilket direkt går tillbaka till ”gatuavdelningen” som en morot.

Hur hanterar vi fasta hinder som är utställda av andra aktörer, t ex fastighetsbolag.

En svår fråga – hindret finns ofta för att motverka smittrafik och den otrygghet som då uppstår. Men sannolikheten är att stor att hindret gör mer skada än nytta. Om det ska sättas ut hinder måste det göras på rätt sätt – med god belysning, reflekterande osv. Men det garanterar inte heller att ingen cyklar på det. Om man har ett problemet med alltför många ”oseriösa” hinder kan ett alternativ vara att plocka bort alla – för att sedan ersätta dem (via en mindre plan/strategi) mot hinder av rätt kvalitet på platser där de verkligen behövs.

Hur ser vi på trafikutbildning för cyklister?

Att det behövs. Men det behövs också kontinuitet - i likhet med Malmös långsiktiga kampanjer.

Diskussionsrunda 2

Infrastruktur är viktigt. Men även hur det bidrar till att skapa en trygg känsla.

Ha i åtanke att singelolyckor är den största gruppen. Men när det diskuteras lösningar, tänk på att det finns så många olika typer av cyklister.

Då konflikter med stora fordon får stora konsekvenser måste vi jobba mer med att synliggöra cyklister i rummet.

Det är viktigt att cyklister kan hantera sitt eget fordon. Ett bra exempel för att förutom hanteringen även få säkra cyklar är den cykelservice som Landstinget Östergötland berättade om som även görs av Motala kommun.

Ska vi ställa högre krav på cyklisten? Alla bilar måste vara besiktigade men det är accepterat att ta fram en gammal cykel och cykla på.

Generellt sett måste kvaliteten på drift och underhåll öka.

Tydlighet och enhetlighet i den fysiska miljön är viktigt – framför allt inom den egna staden men även mellan städer. Att formspråket är lättförståeligt.

Trafiksäkerhetsrevisioner för cykeln!? Idag finns olika varianter av revisioner, inventeringar och bedömningar beroende på aktör. Men ska kanske några extra viktiga kriterier lyftas fram för att bättre genomlysas? Jämför med motormännens klassning av europavägar.

Diskussionsrunda 3

Safety by numbers! Ju fler cyklister som både rör på sig men även synliggörs desto bättre blir det. Samtidigt får behovet av framkomlighet inte utesluta trafiksäkerhet.

Planerare och drift – och underhållsansvariga måste jobba tillsammans och både känna delaktighet. Tänk även under byggtider, omledningar, avstängningar. Det behövs information samt kvalitetsåtgärder och det måste få kosta.

Se till att kvaliteten på DoU är hög, men att utförarna ska veta varför och hur olika åtgärder bidrar till säkerheten.

Vilka är ”cyklisterna”? Då de inte är en homogen grupp har de rimligen olika behov.

Genom att lyfta cyklister och satsningar inom alla möjliga områden borde det skapa förutsättningar för ett helhetstänk. Det borde ge synergieffekter ju mer ”kompleta” satsningar som görs för cyklandet, även om det känns/är svårt att göra i rätt omfattning och mer rätt kvalitet.

I staden finns det ytor där vi verkligen behöver tänka cyklister som ett fordon – max 30 km/tim och en utformning som inte säger till bilisten att utrymmet är bilens, utan att det delas mellan cyklar och bilar.

Fordonsutvecklingen inom cykel

Alla var eniga om att det kommer att finnas fler typer av cyklar i framtiden för att möta olika människors behov, unga som gamla. Främst elcyklar men även:

- Lådcyklar för transport av varor (även med elmotor)

- Cyklar med tre hjul för bl a skjuts av barn till skolor
- Cyklar med GPS

Detta ställer krav på infrastrukturen:

Framför allt att cyklister och fotgängare separeras, innebärande att cykeln betraktas som ett eget transportsätt. Det behövs bredare cykelbanor om cykeltrafiken ökar. Begrav uttrycket GC. Snabba cyklister kanske ska vara ute i bilgatan?

Andra krav är:

- Låsbara cykelställ där man kan låsa fast ramen
- Rakare cykelbanor för högre hastigheter
- Sensorer i cykelvägen som ger ”grön våg” åt cyklister vid korsningar
- Ytan för bilen minskas
- Fler typer av cyklar ställer andra krav på trafikreglerna - Anpassa regelsystemet.
- Dyrare cyklar ökar kravet på säkrare parkeringar
- Laddning av elcyklar

För att få fart på cyklingen är det önskvärt att infrastrukturen anpassas i god till de nya förhållandena exempelvis låsbara cykelställ. Finns låsbara cykelställ ökar möjligheten att cyklister använder sina ”dyra” cyklar i vardagen. Lär också av teknikutvecklingen hos bilarna. Kan vi införa fjärrlås på cyklar? ABS-bromsar? Krockkuddar på cykel? GPS? Tack vare elen som blir tillgänglig på elcyklar så kan vi använda ny teknik på ett helt annat sätt.

Cykeln kan också utvecklas mer trafiksäkert med bättre bromssystem. Skyddskläder finns redan men charmen med cykling är friheten och enkelheten att cykla. Att separera cyklandet från andra trafikslag (bilar fotgängare) upplevdes effektivare än utrusta sig med knäskydd o s v.

Cykelns kamp om gaturummet

Frågor som vi utgick ifrån i grupperna:

- 1 Snabb presentations runda, ???namn, org, roll
- 2 **Vad tänker ni spontant** när ni hör rubriken ”Cykelns kamp om gaturummet?”
- Laget runt – **kort!**
- 3 Vi hörde flera talare, däribland Kerstin Robertsson och Tore Jägerhök, igår tala om att vi ofta tenderar att snabbt fokusera på infrastrukturen/transportsystemet. Så...
Vad är det kampen handlar om? Är det trygghet/säkerhet/snabbhet eller något annat?
- 4 **Ser kampen olika ut på olika orter?** – Storstad, mellanstor stad, mindre ort, glesbygd?
- 5 **Var och när utspelar sig den viktigaste kampen** för att cykel ska göra skillnad?
- Vid utformarnas ”ritbord” eller någon annanstans?

6 **Finns det kunskapsluckor?** saker ni behöver veta mer om/undersöka mer? För att sen göra rätt/ta rätt beslut.

Grupp 1

- Cykel kontra bilparkering – känslig fråga, med koppling till handel och boendeparkering.
- Det är svårare att få igenom cykelåtgärder än bilåtgärder. Cykeln ses ej som ett riktigt fordon.
- Man arbetar för den blandade staden, tar bort bil **men** tar inte alltid in andra transportslag för att lösa transportbehoven.
- Frimärksplanering allt för vanlig inom detaljplaneringen. Ingen riktig plan utifrån vart man behöver cykla – målpunkter. Borde in i ÖP/FÖP. Stråktänk, utzoomning behövs!
- Politiken – har lättare att ta beslut om bilvägar än cykelvägar. Trots mycket högre kostnad.

Grupp 2

- Markanvändningen – hur utnyttjas gaturummet?
- Gång–Cykel–Kollektivtrafik-Bil kedjan fungerar ej.
- Husväggarna sätter gränser i täta städer. Cykel prioriteras bort.
- Politisk vilja och medlemmarnas accept viktig.
- Olika kunskap i olika delar av organisationerna – kamp mellan exploateringsenheter och planerare om ytor.
- Behov av stöd och instrument för samhällsekonomiska kalkyler för cykel – SKL, Trafikverket och andra nationella aktörer.
- Cykel är en jämställdhetsfråga.

Grupp 3

- Bredden – kontra bil/**buss**
- Förståelse mellan olika grupper viktig – **dialog**.
- I tigha stadsrum – bilen får alltid dubbelriktning.
- Att försöka omvandla våra trånga stadskärnor så att de blir attraktiva, har god kollektivtrafik, cykel, gång och bil framkomlighet???? en utmaning!
- I glesbygd finns ingen trängsel – här ligger utmaningen i att få cykel att bli smidigare/upplevas smidigare kontra bilen – svårt!
- Politiska viljan mycket viktig!

Bord 2:

- Vi måste jobba hårt för att få med cyklarna.
- GCM handboken ger bra underlag.
- Många ”måsten” i gaturummet renhållning, tillgänglighet, olika aktörer, träd,

uteserveringar.

- Bilen är viktigaste kampen.
- Olika syn på cyklisterna "gående på hjul", "eget trafikslag".
- Viktigt att någon/några kommuner måste gå före ger draghjälp för andra kommuner.
- Viktigt att hitta nyckelpersoner att påverka för att nå längre ex. snöröjare.
- Viktigt att någon "äger" cykelfrågan delat ansvar – inget ansvar.
- Hur prioriterar vi gående, cyklar, kollektivtrafik.
- Jobba med barnen med säkra skolvägar för att gå före.

Hur blir man en cykelstad?

Vad är egentligen en cykelstad?

- En stad som är tillräckligt tät för att göra cykling attraktivt.
- En stad där cykeln har företräde
- En stad där cyklar är prioriterade
- Är det en stad som betraktas som en cykelstad?
- Räcker det med att man tycker att man är en cykelstad?
- Eller är det en stad där många cyklar?
- Är det en stad där det byggs mycket för cykel?

I Lund är det många som cyklar men det betyder inte automatiskt att det är en bra cykelstad.

Uppsala och Linköping är andra exempel på städer där många cyklar. En förklaring kan vara att det är många studenter. Men det kanske inte alltid är ett bevis för att det är en bra cykelstad.

En cykelstad är en bra stad för dem som cyklar.

Man skulle också kunna mäta hur ofta människor cyklar i staden.

En annan sak som skulle kunna mätas är hur intresserad en stad är av att bli en cykelstad och hur mycket som läggs på marknadsföring.

- Man måste vilja bli en cykelstad för att kunna bli det.

Något som är viktigt för att kunna kalla sig cykelstad är att cykeln blir tagen på allvar och är betraktad som ett fordon. Det brukar också synas i budgeten och satsningar på infrastruktur.

- En cykelstad är en stad där man snabbt och enkelt kan ta sig fram med cykel och bli en del av ett stadsliv.

Flera variabler spelar in precis som VTIs undersökning visade.

Hur skapar vi en cykelstad?

Infrastruktur är en förutsättning för att cykeln ska kunna ta plats i staden. Det kan både handla om cykelvägar, signalprioritering, parkering och prioritering i stadsrummet.

Vad är bäst? GC eller G och C?

Det finns olika åsikter om hur separerat cykelvägnätet ska vara. Framkomlighet, säkerhet och anläggningskostnader står ibland emot varandra.

Ett viktigt perspektiv är att se cykeln som en del av en hel resa. Det kräver att parkering fungerar och kopplingen till kollektivtrafik är attraktiv, säker och snabb.

Det finns också olika typer av cyklister som har olika preferenser. Cyklister är inte längre en homogen grupp som tycker lika dant och efterfrågar exakt samma saker.

För att skapa en cykelstad behöver man jobba med attityder. Det kan gälla cyklisters attityder till andra cyklister, bilister och även den rådande attityden mot cyklister.

Cyklisten blir lätt beskylld för att bryta regler eller vara i vägen.

Trygghet är viktigt för att göra cykling attraktivt. Ibland handlar det mest om upplevd trygghet. I Holland arbetar till exempel Fietsberaad med att ta fram studier om cykling och hur den kan förbättras.

Hur cyklingen upplevs bygger mycket på kontext.

Det är viktigt att bejaka den grupp som cyklar men också viktigt att vända sig till de som inte cyklar men kanske vill börja.

Framkomligheten för cyklister och säkerheten är viktig. För att göra cykling attraktivt behöver cykeln få företräde i trafikmiljön.

Det är viktigt att bejaka dem som använder cykeln som transportmedel och arbetspendling.

Något som underlättar för hög cykelandel är täthet. Det gör att målpunkterna är närmre och cykelns tidsvinster ökar. Det är en utmaning att öka cyklingen i städer där detta inte är fallet på grund av stadsutglesning och långa avstånd.

Det är viktigt att tänka på parkering när man planerar för cykel. Det finns en tradition av p-norm för bilar men inte för cykel. Särskilt vid målpunkter som butiker, skolor, arbetsplatser och kollektivtrafik är parkering viktig för att göra det attraktivt att cykla. Det krävs olika typer av parkering vid en station beroende på om personen i fråga ska stanna kort eller lång tid. Det finns inte en lösning som passar för alla.

Något som kan göras för att öka cykelns attraktivitet är att sänka hastigheten för bilar.

Kritisk massa krävs för att det ska bli en bättre trafikbalans mellan olika typer av trafikslag.

En lägre hastighet för både cyklister och bilar.

Shared space kan vara en bra metod att få en totalt sett mer balanserad trafikmiljö.
Linköping är en stad där många cyklar. Men är det automatiskt en bra cykelstad?
Det finns områden i Linköping som skulle behöva byggas om eftersom sikten idag är skymd.
Det är viktigt att bygga ihop saknade länkar.
Vägvisning och parkering är viktigt för att skapa en bra cykelstad.

Vad kan planerare göra för att skapa en cykelstad?

Skapa ett tydligt stadsnät precis som tunnelbanan i Stockholm.
Viljan att cykla uppstår om trafikmiljön förbättras.
Utformning viktig för cykelmöjlighet. Underlättar så att man inte behöver bromsa.
Utforma staden för cykling.
Cykelplan – ge politikerna som driver cykelfrågan egen budget.
Det pågår ett generationsskifte på olika kommuner i Sverige. Fler planerare är intresserade av att bygga för cykel.
Generationsfråga bland planerare och tjänstemän.

Vad kan politiker göra för att skapa en cykelstad?

Det krävs politisk förankring för att få fart på byggandet.
Det behöver gå från ord till handling.
Det behövs en verklighetsförankring och fler politiker behöver förstå vad cyklister efterfrågar och behöver. Helst ska de cykla själva.
Svårt att skapa cykelstad utan politisk förankring och aktiva tjänstemän

Vad kan cyklisten/medborgaren göra?

Lätta ditt cykelhjärta - en satsning för att få cyklister att tycka till.
Även i Göteborg har synpunkter kommit in. Det är högt och lågt.
Medborgare behöver visa vad de tycker för att förändringar ska ske. Det finns olika målgrupper bland cyklister som har olika behov.
Tidigare har bara bilister hörts i samrådsdebatten och andra diskussioner. Det har blivit bättre men är fortfarande ofta bilen som är norm.

Sociala medier skapar nya möjligheter. Man vill att alla får tycka till. Bättre sätt att kunna uttrycka sig.

Viktigt att uppmuntra till diskussioner från kommunens sida.

Olika städer har olika förutsättningar

Förutsättningarna för en stad att öka sin cykelandel beror mycket på geografin. Täthet, höjdskillnader, avstånd och parkeringsmöjligheter spelar stor roll.

Jönköping har till exempel en stor höjdskillnad vilket kan göra det mindre attraktivt att cykla vissa sträckor.

I Sundsvall kan inte cykeln konkurrera med tid vilket kan göra frestelsen att ta bilen större än i andra städer.

Örebro & Malmö är mer kompakta.

Västerås har separata cykelvägar vilket är bra.

I vissa städer satsas det på cykel men det händer ändå inget. Vad kan det bero på?

Viktigt är att tänka A till B när man planerar för cykel oavsett stad.

Hur kan man förhålla sig till stadens konflikter?

Det är viktigt att jobba med attityderna i trafiken. Viktigt att jobba med konfrontationsdesign för att ge de som interagerar i staden möjligheter att lösa konflikter utan att något allvarligt uppstår. Det går att designa bort konflikter med bra cykellösningar och tydliga övergångar. Det är viktigt att konflikten i trafiken tas tidigt. En lösning kan vara shared space där hastigheterna sjunker.

I Köpenhamn cyklar alla och det blir mycket myller. Det skapar stadsliv.

Regionala cykelstråk

Ett regionalt cykelstråk fyller ett behov/funktion som inte kan tillgodoses inom den egna kommunen. Det kan vara till för både arbetspendling och rekreationscykling eftersom människor både bor och arbetar i olika kommuner, eller har fritidsaktiviteter spridda i olika kommuner.

Ett regionalt stråk bör passera en eller flera kommungränser och knyta samman en region, men hur långt ett sådant kan vara beror på funktionen. Om det handlar om arbetspendling är tiden snarare än sträckan intressant, men ca 2 mil är rimligt. För turiständamål är ”resan målet” och då bör stråket vara längre, ca 4-5 mil. Förhållandena

är mycket olika i tätbebyggda delar av Sverige med många mindre kommuner och glest bebyggda delar där en kommun har en mycket stor omkrets.

Regionala stråk är till för alla sorters cyklister, men bör generellt ha en viss standard. Dock svårt att uppnå inom tätbebyggt område och vissa sträckor kanske måste gå i blandtrafik. Utformningen är viktig, liksom en jämn drift- och underhållsstandard, även över kommungränserna.

Ansvar för finansiering av utbyggnaden liksom drift och underhåll ligger på berörd väghållare, ett regionalt stråk har troligen flera väghållare. Stråket kan ses som en överenskommelse, men hur upprätthålls denna över tid?

Skulle det gå att ta fram en nationell definition på vad ett lokalt, regionalt och nationellt cykelstråk är? Jfr på bilsidan. I så fall skulle alla ha samma förhållningssätt. Regionala stråk bör koppla till viktiga målpunkter och ha god anslutning till ett lokalt nät.

Ett regionalt cykelstråk fyller flera funktioner men har som första prioritet att verka för arbetspendling, skolresor eller som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Men som självklart kan användas som rekreationscykling eller till andra fritids/tränings aktiviteter så som rullskidåkning, rullskridskoåkning, turism mm.

Stråket skall knyta ihop tätorter i en kommun likväl som den knyter an flera kommuner eller län. Finns ingen begränsning på hur långt det kan bli.

Ca 2 mil cyklar man regionalt, men undantag finns både när det gäller skillnaden på kommuns geografiska förutsättningar som olika cyklisters vilja.

Ansvar för att det skall bli byggt ligger på regioner/länsplaneupprättaren. Det blir extra viktigt om två större städer/kommuner vill bygga ett regionalt stråk men som har en kommen emellan sig som inte är intresserad/eller saknar ekonomiska förutsättningar att bidra. Här borde regionen kunna gå in med en större andel i finansieringen. Underhållas av kommunen men med bidrag från staten.

Samverkan är viktigt i tidiga skeden om man skall kunna bygga billigare och tex dra nytta när en kommun bygger för tex bredband eller Vatten & avlopp.

Det regionala cykelstråket är viktigt att det knyter an det lokala och går över vid/inom tätbyggt område.