

# PLANERA FÖR CYKELN I SMÅSTADEN

Vägledning och inspiration  
för mindre tätorter i Skåne



## Planera för cykeln i småstaden

Några av världens främsta cykelstäder ligger i Skåne. I Malmö och Lund står cykelresorna för en betydande andel av antalet resor och cykeln ses alltmer som ett viktigt och attraktivt transportmedel i staden. Samtidigt är cykelanvändandet i de mindre skånska städerna betydligt lägre vilket innebär att det generella cykelanvändandet i Skåne lågt. Stora samhällsvinster kan göras om fler resor flyttas från bil till cykel. Det handlar både om miljö- och hälsovinster men även om ökade stadslivskvaliteter som kan bidra till att öka städernas konkurrenskraft som attraktiva platser för boende och arbete.

Detta TemaPM är framtaget på uppdrag av Strukturbild för Skåne med syfte att undersöka hur cykelanvändandet i några av Skånes småstäder ser ut samt visa på hur man genom fysisk planering kan höja cykeln som ett attraktivt transportmedel.

Skriften riktar sig i första hand till de som arbetar med samhällsplanering och trafikfrågor i Skånes kommuner, men även till politiker och övriga tjänstemän som är intresserade av såväl goda argument som att få konkreta exempel för hur en småstad kan bli bättre för cyklister.

Uppdragsgivare:  
Region Skåne

Projektgrupp:  
Therese Andersson, Region Skåne  
Lina Hellström, Region Skåne  
Jonas Hedlund, Region Skåne  
Anne-Lie Mårtensson, Region Skåne  
Charlotta Boström, Region Skåne  
Ida Blank, Region Skåne

Konsult:  
Åsa Bjerndell, White arkitekter  
Anna Eklund, White arkitekter  
Sanna Holmberg, White arkitekter

Underkonsulter:  
Linda Kummel, Spacescape  
Tobias Nordström, Spacescape  
Elin Kinning, All The Way To Paris, illustrationer  
Jonas Olsson, workshopledare och facilitator

Rådgivare:  
Malin Johansson, Tyréns, trafikplanering

Tryck: CAAndersson, Malmö  
Upplaga: 1500 exemplar

Utgiven av:  
Region Skåne, Enheten för strategisk fysisk planering, 2015

Referensgrupp:  
Bromölla kommun, Mari Wagner  
Båstad kommun, Kristina Bell, Andreas Jansson, Moa Larsson  
Sjöbo kommun, Monika Strömbäck, André Blohmé  
Skurups kommun, Katarina Wahlman

<b>1. Inledning</b>	<b>3</b>
Hur kan Skåne utvecklas till en attraktiv cykelregion?	4
Arbetsprocess	5
Regionala mål och strategier	6
Regionala miljömål	7
<b>2. Den goda cykelstaden</b>	<b>9</b>
Den goda cykelstaden	10
Argument för den goda cykelstaden	11
<b>3. Cykelplanering och resvanor i Skåne</b>	<b>15</b>
Resvanor i Skåne	16
Fysiska förutsättningar för en hög cykelandel	19
Analys av cykelplaneringen i Skåne	20
<b>4. Handbok</b>	<b>25</b>
Att planera för en cykelvänlig fysisk miljö	26
Cykelplanering från idé till verklighet	28
Fyra steg för en lokalt anpassad cykelstrategi	31
<b>5. Inspirationsexempel</b>	<b>41</b>
Inspiration med hjälp av exempelkommunerna	42
Cykelnätsanalyser	42
Åtgärder för en cykelvänligare fysisk miljö	50
Hur Skåne kan utvecklas till en attraktiv cykelregion	54
Slutsatser från kommunexemplen	
Referenser	56





# 1. INLEDNING

**”Cykelandelen varierar stort mellan olika kommuner i Skåne. Den största andelen cykelresor återfinns i Lunds och Malmös kommuner, där 28 respektive 22 procent av resorna sker med cykel. I tätorten Lund står cykelresorna för hela 43 procent. Samtidigt har 19 av Skånes 33 kommuner färre än 10 procent andel cykelresor.”**

## Hur kan Skåne utvecklas till en attraktiv cykelregion?

De skånska småstäderna har generellt sett en lägre andel cykelresor än de större städerna i regionen. Mycket beror på arbetsplatsernas lokalisering i regionen, men också i att drivkrafterna för ökad cykling inte är lika starka i mindre orter. Det är sällan trängsel eller parkeringsbrist i de mindre orterna och luftkvaliteten är god. Samtidigt är det viktigt att se till hela bilden. Bilar i de mindre orterna använder oftast bilen även i de större städerna, där de flesta arbetstillfällen är lokaliserade, och de blir då en del av trafikutmaningarna där. En överflytt från bil till cykel och kollektivtrafik blir därför viktig även i de mindre orterna, både för att dessa orter skall kunna förbli attraktiva boendeorter, men också för att undvika ohållbara trafiksituationer i de större städerna. Effekterna av ett ökat cyklande är dock desamma oavsett ortens storlek: en friskare befolkning, minskad klimatpåverkan, attraktivare och tryggare boendeorter, minskat buller och luftföroreningar och ett minskat slitage på infrastrukturen.

Syftet med detta TemaPM är att undersöka och visa på hur cykelanvändandet i Skånes småstäder ser ut samt konkret visa på hur cykelns attraktivitet kan höjas. Fokus ligger på hur cykelandelen kan påverkas genom arbete i den fysiska planeringens samtliga nivåer, från strategi till utformning av detaljer. Färdmedelvalet har dock sin grund både i de fysiska möjligheterna liksom i attityder och beteenden. För den som vill påverka färdmedelvalet mot en ökad cykelandel är det viktigt att arbeta med både den fysiska miljön och med beteendepåverkande åtgärder.

Cykelns attraktivitet är relativ. Det betyder att cykelns attraktivitet beror på hur snabbt, smidigt och säkert det upplevs att cykla i jämförelse med att använda andra transportmedel. Cykeln är därför som mest konkurrenskraf-



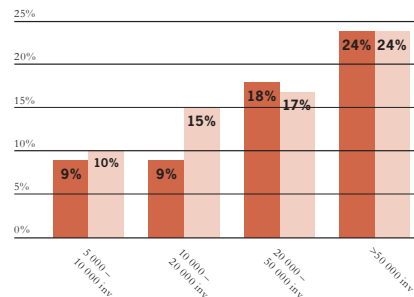
tig i täta och kompakta miljöer med trygga förhållanden för cyklister och där framkomligheten för övriga trafikslag är mer begränsad. Samtidigt sker många av de korta resorna, både på nationell, regional liksom på tätortsnivå, med bil. I detta TemaPM fokuseras därför på åtgärder som kan öka andelen cykelresor inom tätorterna och specifikt i anslutning till vardagsmålpunkter som en regionala pendlingspunkter, skola/förskola, centrum eller rekreation. Det är självklart viktigt att koppla samman de skånska orterna i regionala nätverk, men i detta TemaPM ligger fokus på att öka attraktiviteten för de lokala resorna.

Andelen cykelresor styrs i stora drag av bebyggelsens täthet och arbetsplatsernas lokalisering. Upplevd säkerhet är ytterligare en faktor med stor betydelse för cykelandelen. I benchmarkingstudier av välfungerande cykelstäder pekats just på den upplevda tryggheten som avgörande för valet att cykla (Spacescape, 2013, City of Portland, 2009). Detta TemaPM har därför ett särskilt fokus på åtgärder för att skapa ett tryggt, sammanhängande cykelnät, i synnerhet i de tätare delarna av de skånska småstäderna där många bor, pendlar, arbetar och handlar.

## Arbetsprocess

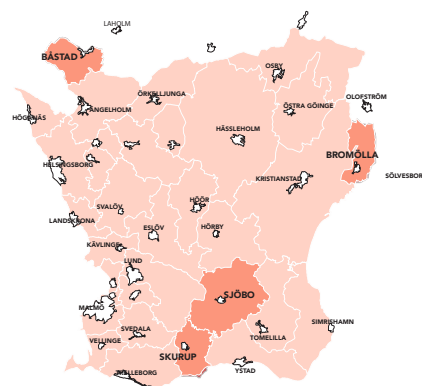
TemaPM:et har tagits fram under 2014 av White arkitekter och Spacescape på uppdrag av Region Skåne. Region Skåne har medverkat i processen och ett flertal kommuner har medverkat vid de två workshoppar som hållits under projektets gång. En första workshop som riktade sig till Skånes alla 33 kommuner genomfördes i september 2014 och följdes sedan i oktober 2014 upp med en mindre workshop med representanter från de fyra exempelkommunerna Bromölla, Båstad, Skurup och Sjöbo. Resultatet från dessa båda workshops ingår som både underlag till avgränsningen av TemaPM:et samt inriktningen på de strategier och verktyg som TemaPM:et presenterar. Parallellt i processen har analyser av de fyra exempelkommunerna gjorts med avseende på cyklister och cykelnät. Här har observationer och räkningar på plats kombinerats med analyser av cykelvägnätet.

## Cykelandel beroende av ortsstorlek i Skåne



Exempelkommunerna som deltagit i projektet genom två workshops och övningar har varit:

**Bromölla kommun**  
**Båstad kommun**  
**Sjöbo kommun**  
**Skurup kommun**



## Regionala mål och strategier

En rad regionala strategiska dokument betonar vikten av att öka cyklingen, dels i direkta formuleringar, men ofta också underliggande där cykeln medverkar till måluppfyllnad genom att exempelvis bidra till ett hållbart transportsystem, förbättra folkhälsan och skapa ett mer attraktivt Skåne.

### Den regionala utvecklingsstrategin

Inom den regionala utvecklingsstrategin Det Öppna Skåne 2030 har cykeln en viktig roll genom att den ökar tillgängligheten, stärker det flerkärniga Skåne, bidrar till en friskare befolkning och minskar de klimatpåverkande utsläppen. Enligt Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne ska kollektivtrafikens marknadsandel öka till 40 procent av de motorburna resorna till 2030. För att nå detta måste gång, cykel och kollektivtrafik i samverkan skapa ett attraktivt alternativ till bilen. Med effektiva bytespunkter ökar cykeln kollektivtrafikens upptagningsområde avsevärt och underlättar resan från dörr till dörr.

### Strukturbild för Skåne

Strukturbild för Skånes målbild för 2030 är Det flerkärniga Skåne. Med utgångspunkt i den fysiska planeringen har Region Skåne tillsammans med kommunerna tagit fram fem strategier för att i samverkan arbeta mot att uppnå målet. Strukturbild för Skåne är ett initiativ för fysisk planering med den regionala skalan i fokus och är en del av det regionala utvecklingsarbetet i Skåne. Arbetet genomförs tillsammans av Region Skåne och Skånes 33 kommuner. Syftet är att koppla samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering.



Strategier för Det flerkärniga Skåne.

#### De fem strategierna är:

- **Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen.**
- **Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne.**
- **Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning.**
- **Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet.**
- **Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön.**

Detta TemaPM förhåller sig särskilt till strategierna Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne och Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet. En fysisk miljö som uppmuntrar till fler cykelresor bidrar till att på ett miljövänligt sätt skapa en god tillgänglighet vilket är nödvändigt för att de mindre kärnorna i det flerkärniga Skåne ska vara konkurrenskraftiga. På samma sätt har en cykelvänlig fysisk planering förutsättningar att främja en hälsosam livsstil och social gemenskap genom att skapa attraktiva stadsmiljöer som sätter människan i centrum.



## Regionala miljömål

På regional nivå har delmål för det nationella miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan tagits fram av Länsstyrelsen i Skåne i samarbete med Region Skåne. Delmålen som rör utsläpp av växthusgaser anger att: Utsläppen av växthusgaser i Skåne ska år 2020 vara minst 30 procent lägre än 1990 (Klimatneutralt Skåne, 2011). Målet gäller verksamheter som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. I Skåne orsakar vägtrafiken hälften av alla utsläpp av koldioxid, varav 65 procent av dessa härstammar från personbilstransporterna. (Region Skåne, 2012) Den största potentialen för att minska utsläppen av koldioxid i Skåne består i att minska själva bilresandet. Hälften av alla bilresor som görs är kortare än fem kilometer. Samtidigt är den genomsnittliga längden på cykelresorna tre kilometer. Det innebär att en kraftfull strategi för att uppnå de regionala miljömålen är att flytta över fler kortare resor från bil till cykel.



**En cykelvänlig fysisk planering har förutsättningar att främja en hälsosam livsstil och social gemenskap genom att skapa attraktiva stadsmiljöer som sätter människan i centrum.**





## 2. DEN GODA CYKELSTADEN

## Den goda cykelstaden

En god cykelstad kan enkelt beskrivas som en stad med en hög andel cykelresor och där majoriteten av cyklisterna känner sig trygga i trafiken. Detta kan studeras med hjälp av resvaneundersökningar och attitydundersökningar, vilket är ett vanligt sätt för de städer som satsar på cykling att följa upp om de investeringar som gjorts gett önskat utfall.

### Vad är en god cykelstad?

En genomgång av städer som lyckats nå höga cykelandelar och hög upplevd trygghet i trafiken visar att de har arbetat med planering och åtgärder som syftar till att uppnå en sammanhängande, trygg och konsekvent utförd cykelinfrastruktur. Det betyder ett cykelnät där cyklisterna i hög grad är åtskilda från andra trafikanter, både från bilister och gående, att det finns plats nog för olika typer av cyklister och att det är lätt att orientera sig på cykel. Att nätet ansluter till viktiga målpunkter, har tät maskvidd, upplevs tryggt och säkert och är välskött är också tydliga succékriterier.

### 7 succékriterier för att nå en hög andel cykelresor

1. Ett trafiksäkert och sammanhängande cykelnät
2. Hög nivå på drift och underhåll
3. God tillrättaläggning för cykel i vardagen, till exempel finns cykelställ vid målpunkter
4. Hastighetsbegränsningar för biltrafiken
5. Restriktiva åtgärder för biltrafik, till exempel biltullar eller parkeringsavgifter
6. Cykel som en viktig del av det trafikstrategiska arbetet
7. En positiv cykelkultur



Stora samhällsvinster kan göras om fler resor flyttas från bil till cykel. Det handlar både om miljö- och hälsovinster och om ökade stadslivskvaliteter som kan bidra till att starkt öka städernas konkurrenskraft som attraktiva bostads- och verksamhetsorter.



Många städer som lyckas uppnå en hög andel cykelresor har också hanterat cykelfrågan som en del av ett sammanhang. Det kan vara som en del av en trafikstrategi, men framför allt som ett trafikslag som måste värderas gentemot andra trafikslag. En målsättning om att höja andelen cykelresor behöver följas av en målsättning om att sänka andelen resor för ett eller flera andra trafikslag. De som lyckats väl, till exempel många holländska och danska städer, har arbetat med hastighets- eller utrymmesbegränsningar för biltrafik, men även restriktiva åtgärder i form av borttagande av bilparkering eller biltullar.

Goda cykelstäder har lyckats nå höga andelar genom att cykelandelen inte bara varit en fråga för stadens trafikkontor. Målsättningarna hanteras på högsta kommunnivå, kommuniceras väl och implementeras i hela kommunens verksamhet. Det betyder exempelvis att skarpa krav ställs på cykel-parkeringarnas antal och kvalitet vid bostadsbyggen, att cykel är en viktig fråga i skolorna och att ökad cykling ses som en viktig åtgärd för att nå de kommunala miljömålen.

## Argument för den goda cykelstaden

Det finns många goda skäl att som kommun aktivt arbeta för att öka andelen resor som sker på cykel. Stora samhällsvinster kan göras om fler resor flyttas från bil till cykel. Det handlar både om miljö- och hälsovinster och om ökade stadslivskvaliteter som kan bidra till att starkt öka städernas konkurrenskraft som attraktiva platser för boende och arbete.

### Mindre klimat- och luftpåverkande utsläpp

I Skåne orsakar vägtrafiken hälften av alla utsläpp av koldioxid, varav 65 procent av dessa härstammar från personbilstransporterna (Region Skåne, 2012). Vägtrafiken orsakar också emissioner av kväveoxider, partiklar och ozon. Emissionerna påverkar luftkvalitet och klimat, och kan orsaka hälsoproblem i form av luftvägssjukdomar och cancer. Dagens biltrafik innebär också bullerstörningar och påverkan på växtlighet och grödor. För att reducera trafikens miljöpåverkan är det därför angeläget att öka andelen cykelresor, särskilt för de korta resorna.

### En friskare befolkning

Livsstilssjukdomar eller Icke-smittsamma sjukdomar (noncommunicable diseases, NCDs) står för två tredjedelar av alla dödsfall i världen. Matvanor, rökning och låg fysisk aktivitet är de största orsakerna. Sex av tio män och fyra av tio kvinnor i Skåne lider av övervikt eller fetma (Folkhälsorapport Skåne, 2013) och 2010 beräknades de samhällsekonomiska kostnaderna för fysisk inaktivitet och högt BMI till 25 miljarder kronor varje år (Folkhälspolitisk rapport, 2010). Ökad cykling är därför ett viktigt argument för en friskare befolkning.

### Positiv effekt på samhällsekonomin

Det finns stora samhällsekonomiska vinster i att öka cyklingen, främst genom den ökade fysiska aktiviteten som cyklande ger jämfört med bilkörande.

**Enligt Folkhälsoinstitutet är 15-30 procent av alla barn överviktiga. Det finns flera orsaker till övervikt, däribland felaktig kosthållning och låg fysisk aktivitet. Barn som dagligen går och cyklar till skolan ges ett viktigt tillskott till vardaglig fysisk aktivitet. Barn som går eller cyklar till skolan är dessutom involverade i mer ansträngande lekar under skoldagens gång än vad barn som blir skjutsade är. (Folkhälsoinstitutet, 2008).**

**35 % av bilresorna idag är kortare än 3 km inom Sveriges tätorter (RVU 2013) vilket är en sträcka som motsvarar ca 12 minuters cykling.**

**Att minska de korta bilresorna är extra viktigt eftersom bränsleförbrukningen – och därmed koldioxidutsläppen – är betydligt högre de första tre kilometrerna innan motorn värmts upp ordentligt.**

### Masseksperimentet (dk)

**Resultaten från ett stort danskt forskningsprojekt har visat att koncentrationsförmåga och prestation generellt sett är högre hos de barn som går eller cyklar till skolan.**

**I det så kallade Masseksperimentet fick närmare 20 000 barn genomföra en uppgift under tidspress. Resultaten jämfördes sedan med hur barnen svarat på frågor om transportsätt och matvanor. Ett tydligt samband fanns mellan ett högt resultat och att barnet hade cyklat till skolan.**

**Att barnet hade cyklat hade till och med större effekt på resultatet än om barnet hade ätit frukost.**

Enligt en rapport från Trivector (2014) skulle en höjning av den skånska cykelandelen till storstadssnittet på cirka 24 procent ge samhällsekonomiska vinster på uppemot en miljard kronor årligen jämfört med dagens läge. Det skulle också reducera koldioxidutsläppen med drygt 7 000 ton årligen.

Det finns en bred kunskap om att beräkna ekonomiska effekter av cykelåtgärder. Trafikverket har tagit fram verktyget GC-Kalk, som är en beräkningsmodell som kan användas för att beräkna samhällsnyttan av olika cykelsatsningar. Verktyget har tillämpats på Region Skånes cykelvägsplan 2014-2025 som omfattar projekt utanför tätorterna och visar att alla satsningar i planen, sammanlagt för 760 miljoner kronor, ger närmare två gånger pengarna tillbaka för samhället när alla åtgärder är genomförda. I värderingen av Stockholms regionala cykelplan beräknades vinsten till 13-22 kr per satsad krona (WSP, 2013). Norska Helseledningsverket har studerat QUALYs det vill säga vunna kvalitetsjusterade levnadsår, där de samhällsekonomiska effekterna av ökad folkhälsa beräknats till 26 norska kronor/cyklad kilometer i folkhälsoeffekt per person (Helseledningsverket, 2010). Då är det bara folkhälsoeffekten som beräknats, inte miljöeffekter eller andra besparingar.

### Fler cyklande barn

Ett viktigt argument för att bli en god cykelstad är att satsa på morgondagens cyklister, barnen. Barn är en av de grupper som har störst behov av ett tryggt och trafiksäkert cykelnät överallt där de cyklar och inte bara i skolornas närområden. Därför är det viktigt att arbeta för att en så stor del av cykelnätet som möjligt utförs med hög standard för att inte begränsa barnens räckvidd med cykel.

Satsningar på att öka andelen cyklande barn kommer inte bara de enskilda individerna till nytta utan gynnar också samhället i stort. För individen handlar det om bättre hälsa, ökad räckvidd och frihet. Skolor tjänar också på ökad cykling genom att barnens prestation och koncentrationsförmåga höjs, att barnen blir friskare och framför allt en lugnare trafikmiljö runt skolorna.



## Attraktivare stads- och boendemiljöer

Valet av bostadsort handlar i grova drag om möjligheten att leva det liv man vill leva. För individen kan det handla om att bo nära familj och vänner, att ha nära till skog och natur eller att smidigt kunna ta sig till arbetet. I mindre orter handlar det ofta om en fungerande pendlingssituation både till en större arbetsmarknad och till ett regionalt utbud av kultur, service och rekreation. Det handlar dock också om att ha ett attraktivt och tillgängligt lokalt sammanhang. För många är just en levande stadskärna, bra skolor och fritidsaktiviteter som barnen kan ta sig till själva och goda rekreativsmöjligheter grunden för en bra bostadsort.

Cyklens möjligheter att bidra till attraktivare boendemiljöer är stor. Även om det sällan uppstår trängsel för biltrafiken i gatorna på mindre orter finns oftast brist på utrymme i de centrala delarna. Dessvärre är det då i många fall yta för cyklister som prioriteras bort. I centrum är många vardagsmål-punkter samlade och flera trafikslag ska samsas om platsen. Cykeln tar då med sina mått och sin lägre hastighet mindre yta i anspråk i stadsrummen, både när den rör sig och när den står parkerad. Genom att ge mer plats till cykel ökar både tillgängligheten till de viktiga målpunkterna, samtidigt som marken används mer effektivt.

Utöver stadsrummen kan cykeln också bidra till en Orts attraktivitet genom sitt regionala sammanhang. Ett sammanhängande cykelnät fram till regionala pendlingspunkter kan, kombinerat med trygga, klimatskyddade och rätt placerade långtidsparkeringar för cykel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och upptagningsområde. När det är lätt att leva på en ort utan bil är grunden till en attraktiv boendemiljö lagd.

**”En cykelparkering tar upp väsentligt mindre yta än en bilparkering. Det ryms 10-12 cyklar på samma yta som en parkeringsruta.”**



**Cykel**  
Längd= 2,0m  
Bredd= 0,75m  
Höjd= 1,90m



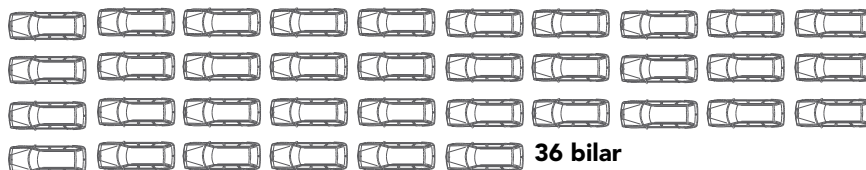
**Normalbuss**  
Längd=12m  
Bredd=2,55m  
Höjd=3,2m



**Mellanstorbil**  
Längd=4,9m  
Bredd=1,75m  
Höjd=1,43



**1 buss**



Cyklens mått tar mindre yta i anspråk i stadsrummen. (Spacescape, White, Bedow 2011)





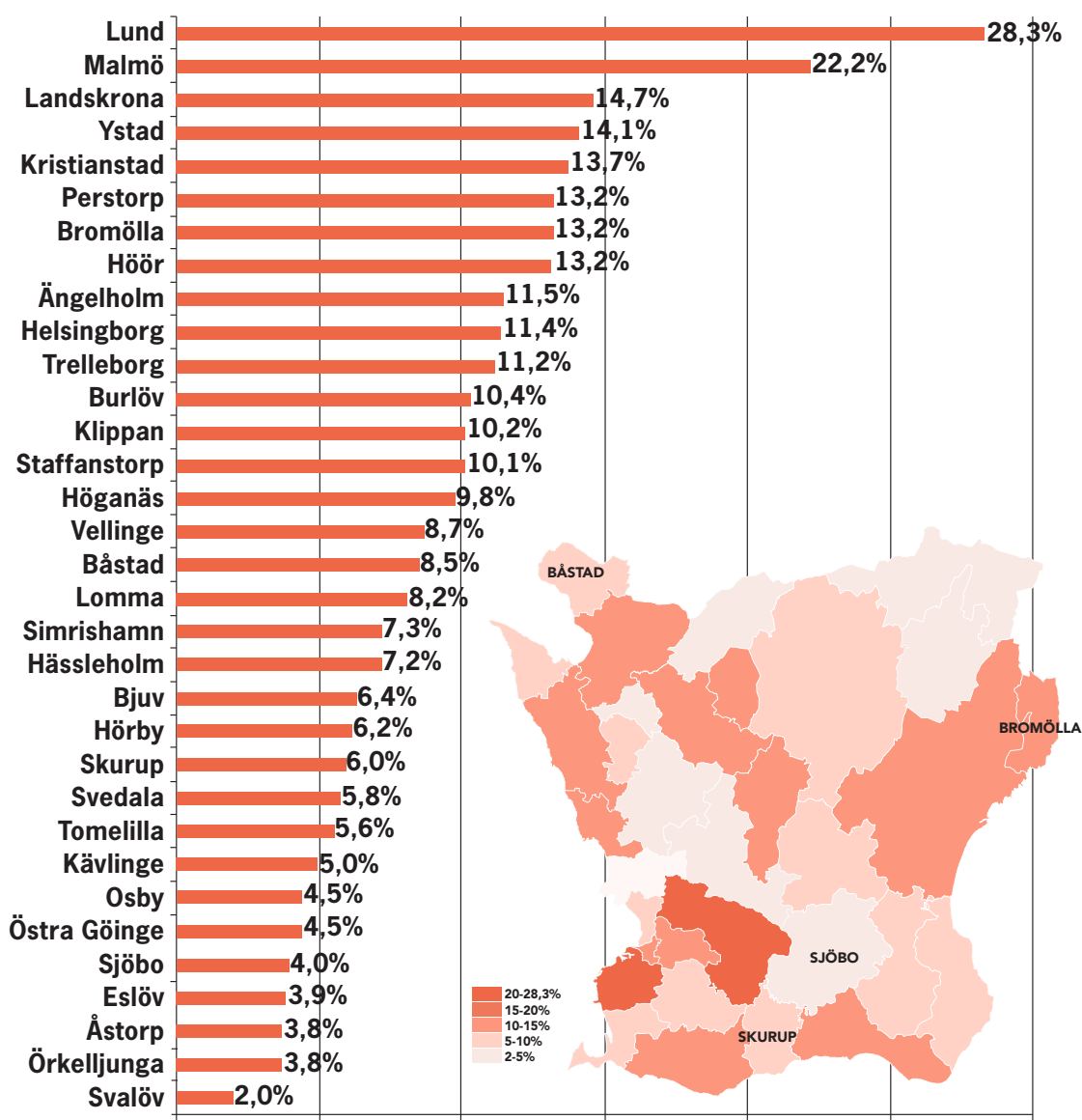


### 3. CYKELPLANERING OCH RESVANOR

## RESVANOR I SKÅNE

Dagens resvanor och planering för cykel ger förutsättningarna för möjligheterna att kunna öka cykling i en kommun. Med en ökad kunskap om resvanorna, ortens förutsättningar och även ökad kunskap om vilka utmaningar kommunen står inför, finns goda möjligheter att påverka cykelresandet i positiv riktning.

Cykelandelarna i de mindre orterna är generellt sett låga, men de låga nivåerna kan till viss del förklaras. Hur resandet mäts är en viktig aspekt, liksom de regionala förutsättningarna - särskilt vad gäller arbetsplatsernas lokalisering. Dessa aspekter är svåra att hantera inom den kommunala fysiska planeringen, däremot finns goda möjligheter att arbeta med de fysiska förutsättningarna på orten, så som med planeringen för cykel.



Andel av alla resor som sker med cykel i Skånes kommuner, RVU 2013.

## Resvaneundersökningen 2013

Resvaneundersökningen (RVU) för Skåne 2013 är en uppföljning av den resvaneundersökning som genomfördes 2007 och har som syfte att kartlägga hur man reser i Skåne och vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel.

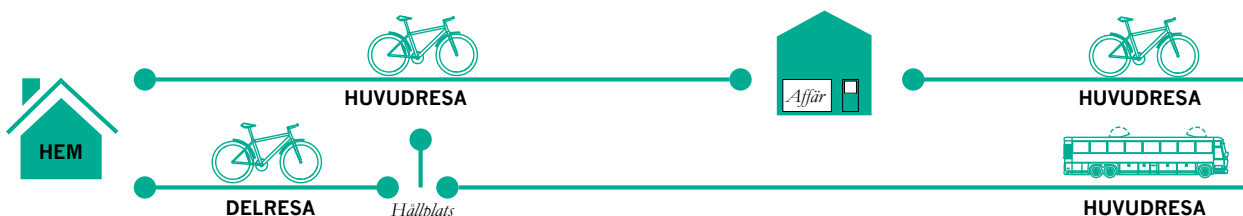
De flesta cykelresorna i Skåne, två tredjedelar, är kortare än tre kilometer. Endast två procent av cykelresorna är längre än tio kilometer. Den genomsnittliga cykelresan är 2,7 kilometer. Cykelresornas fördelning på olika avståndsintervall har inte förändrats sedan 2007. De är då liksom nu 15 procent av det totala resandet.

Kvinnor utför en större andel av sina resor med cykel än män. Kvinnor utför även en större andel av sina resor till fots och med kollektivtrafik, medan män utför en större andel av sina resor med bil.

Inom Skåne skiljer sig andelen cykelresor stort mellan kommunerna, där Lund och Malmö ligger i topp med 28 respektive 22 procent cykelresor. För majoriteten av Skånes kommuner ligger dock cykelresandet på under 10 procent, och det är generellt sett de mindre orterna som har låga andelar.

### Cykel som huvudresa eller delresa

Resvaneundersökningar görs genom att ett urval personer kontaktas för att svara på frågor om resvanor. Intervjupersonerna får vanligtvis fylla i en så kallad resedagbok där samtliga resor som individen gör en bestämd dag eller tidsperiod redovisas. Resorna redovisas i huvudresor och delresor. Det är huvudresorna som räknas när de olika transportslagens marknadsandelar redovisas. För att en cykelresa skall räknas som en huvudresa kan den exempelvis inte ha kombinerats med kollektivtrafik, eftersom den då räknas som en delresa. Enligt Skåne RVU 2013 har dock ytterligare minst ett färdmedel använts, oftast gång eller cykel, i 70 procent av de resor som genomförts med buss och i 92 procent av de resor som genomförts med tåg i Skåne.



I Resvaneundersökningen delas samtliga redovisade resor upp i huvudresor och delresor. Det är huvudresorna som räknas när de olika transportslagens marknadsandelar redovisas. För att en cykelresa skall räknas som en huvudresa kan den exempelvis inte ha kombinerats med kollektivtrafik, eftersom den då räknas som en delresa.

Omkring

# 40%

av landets befolkning bor inom två kilometer från en järnvägsstation, varför potentialen för kombinerade resor med cykel är mycket stor.

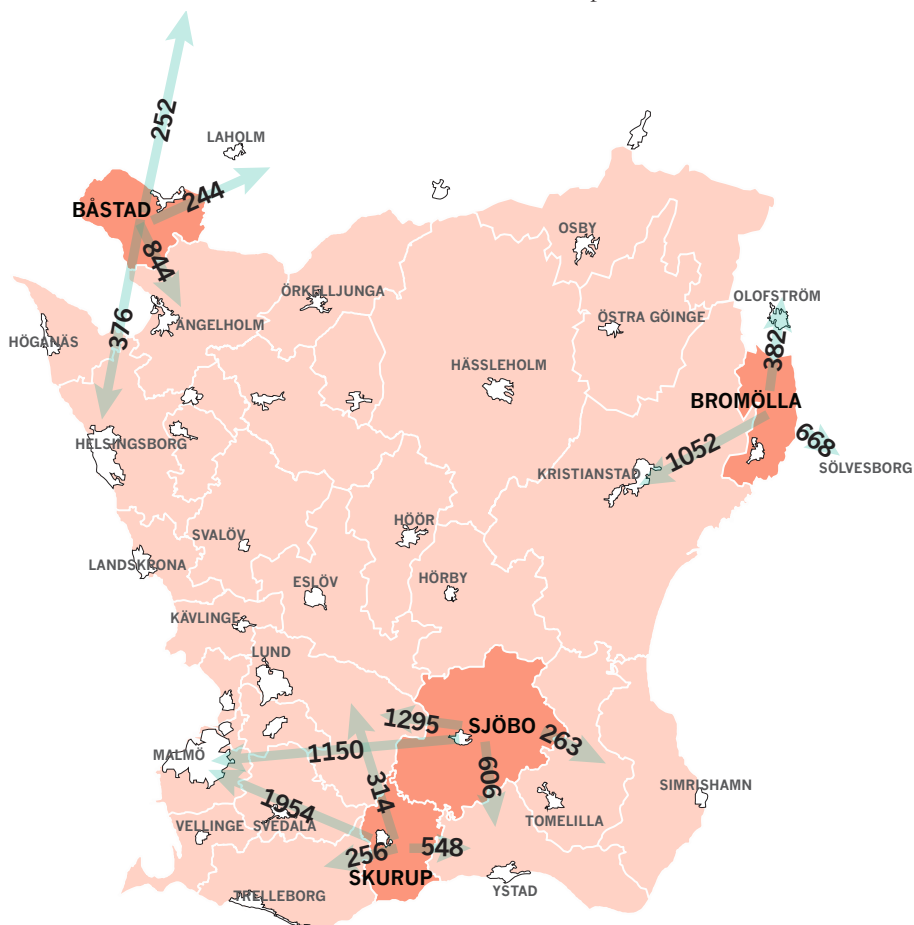
### Hur många stannar på orten:

Bromölla	22%
Båstad	28%
Sjöbo	23%
Skurup	19%

### Reflektioner kring resultatet av RVU 2013

Till viss del har de låga nivåerna i de mindre orterna sin förklaring i resvaneundersökningarnas metodik där respondenternas resor delas upp i huvudresor och delresor. Det är huvudresorna som räknas när de olika transportslagens andelar redovisas. Många cykelresor på pendlingsorter ligger därför dolda i statistiken om de kombinerats med exempelvis kollektivtrafik. Skall en cykelresa betraktas som en huvudresa skall den ha skett dörr till dörr. Enligt Skåne RVU 2013 har ytterligare minst ett färdmedel använts (oftast gång eller cykel) i 70 procent av de resor som genomförts med buss och i 92 procent av de resor som genomförts med tåg i Skåne. Genom att noggrant studera resvanestatistiken för den egna orten, liksom att utföra kompletterande undersökningar som exempelvis cyklistobservationer, kan ett utvidgat kunskapsunderlag byggas upp. Sådana fördjupade undersökningar beskrivs i kapitel 4 och 5.

Ytterligare en förklaring till de låga cykelandelarna i flera skånska orter liksom de höga andelarna i orter som Malmö och Lund har sin grund i arbetsplatsernas lokalisering i regionen. I Skåne finns många mindre samhällen som är utpräglade pendlingsorter. Dessa orter har få arbetstillfällen lokalt varför de som bor där behöver resa till sitt arbete på en annan ort.



Utpendling från de olika exempelkommunerna, RVU 2013

Oftast upplevs denna resa för lång för att genomföra med cykel, vilket innebär att de resande därför väljer bil eller kollektivtrafik. En stor andel av de arbetstillfällena som finns i regionen är lokaliserade framför allt i de större städerna vilket medför att dessa orter har stor inpendling. De har även förutsättningarna för direkt cykling mellan hem och arbete för de som bor i där.

Utpendlingen från de fyra exempelkommunerna som studerats (se kapitel 5) visar att många reser till ett arbete i någon av de större orterna i Skåne. Skurups utpendling sker främst till Malmö, och i viss mån även till Lund och Ystad, medan Bromöllas utpendling i huvudsak riktar sig till Kristianstad och Sölvesborg. Sjöbos utpendling sker främst till Lund och Båstads till Ängelholm. Det innebär för de flesta ett för långt avstånd att cykla hela vägen till arbetet. Många av resorna med cykel i dessa kommuner är just därför delresor i en huvudresa med kollektivtrafik, eller resor till dagis, butiker eller fritid.

## Fysiska förutsättningar för en hög cykelandel

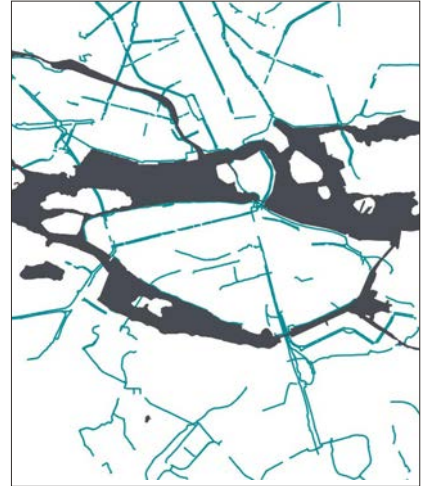
Vilken potential en tätort har att främja en hög cykelandel beror på ett flertal olika faktorer som samlat kan beskrivas som en Orts cykelvänlighet. Det handlar om stadens form och kompakthet, hur gent cykelnätet är och hur cykelnätets standard och omgivning uppfattas av användarna. Faktorerna har identifierats i den senaste forskningen inom bikeability (Winthers et al, 2012; Nielsen et al, 2012; Törnberg et al, 2013; Manum & Thomsen, 2009).

### Faktorer som påverkar cykelvänlighet

Avgörande för en Orts cykelvänlighet ligger delvis i tätorternas historiska arv och delvis i dagens prioritering av olika transportslag. Hur en ort vuxit fram skapar exempelvis grundläggande förutsättningar som gaturummens storlek och dimensionering, medan dagens planering styr hur dessa gaturum används.

Ortens kompakthet påverkar hur långa reseavstånden är oavsett transportslag. Att cykelnätet är tätt och hänger samman påverkar nätets orienterbarhet och användbarhet och cykelnätets genhet påverkar den upplevda närheten till viktiga målpunkter. En struktur där cyklister tvingas till uppenbara omvägar, eller inte vet om en cykelväg fortsätter där villagatan tar slut, ger sämre förutsättningar för att uppnå höga cykelandelar. Själva cykelvänligheten ligger alltså både i hur sammanhängande cykelnätet är, hur gena stråken är och vilken maskvidd nätet har. Med gena stråk och en liten maskvidd ökar sannolikheten för korta resor med cykel, i synnerhet om nätet angör de viktigaste målpunkterna i tätorten.

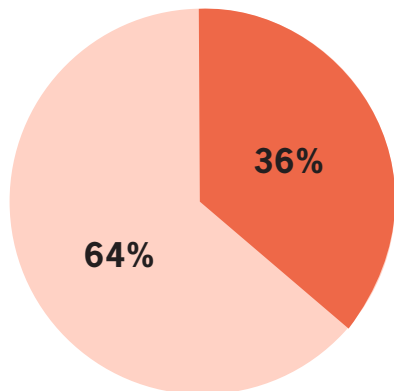
Cykelnätets omgivning är också en viktig faktor där olika typer av miljö kan innebära rofylldhet eller otrygghet. En cykeltur genom en grön park skiljer sig mycket i upplevelse från en cykeltur längs med en trafikerad motorled, även om cykelbanan i sig själv ser likadan ut. Själva cykelnätets standard i sig vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet är helt avgörande för vilka som kan eller väljer att cykla.



**Cykelvänligheten beror både på hur sammanhängande ett cykelnätet är, hur gena stråken är och vilken maskvidd nätet har. Översta bilden visar centrala delarna av Stockholms cykelnät och understa bilden visar centrala delarna av Amsterdams cykelnät. Kartorna är i samma skala.**

### Andel kommuner som arbetar med cykelplan och trafikstrategi:

- Har cykelplan/ strategi
- Har ej cykelplan/ strategi



## Analys av cykelplaneringen i Skåne

En genomgång av hur Skånes kommuner arbetar med cykelfrågor har genomförts i samband med framtagande av TemaPM:et (Spacescape, 2014). De skånska kommunernas översiktsplaner, trafikplaner och eventuella cykelplaner har studerats med avseende på målsättningar, åtgärder och genomförande. Planens aktualitet och sammanhang, det vill säga koppling till kommunens övriga verksamhet, har också studerats. Kommunernas ambitionsnivå, särskilt vad gäller hanteringen av cyklisterna som grupp och cykelnätets utformning har även dessa ingått i studien. En handfull detaljplaner har dessutom studerats för att kunna jämföra olika kommuners ambitioner i juridiskt bindande plandokument. En viktig slutsats är att de kommuner som arbetat aktivt med cykling i sin planering generellt har en högre andel cykelresor, och har även tydliga målsättningar om att öka andelen cykelresor.

### Fler och samkörda strategier kan öka cykelvänligheten

Cykelfrågorna tas upp i majoriteten av de skånska översiktsplanerna, och i vissa fall behandlas också cykel- och trafikfrågorna i en mer generell trafikplan. Något färre än var femte skånsk kommun har en renodlad cykelplan eller cykelstrategi. I några kommuner pågår arbete med att ta fram en sådan, och i vissa fall behandlas cykelfrågor i en mer generell trafikplan.

I översiktsplanerna antas oftast ett mer generellt angreppssätt på cykel, där cykeln lyfts fram som ett miljövänligt transportsätt och där vikten av ett väl fungerande cykelnät för alla påtalas. Dock lämnas sällan denna generella nivå. Omvänt är det inte lika vanligt att cykelplaner och trafikplaner lyfter frågor som befolkningstäthet och cyklingens möjligheter att bidra till en attraktiv stadsutveckling. Här ligger fokus i stället på hur man på lång sikt kan bygga upp cykelnätet för arbetspendling samt ibland för rekreation. Här finns således stora möjligheter att sätta cykeln i ett sammanhang, både på stadsbyggnadssidan och i trafikplaneringen.

### Cykeln kan kopplas bättre till hela kommunens verksamhet

Generellt sett har cykelplaneringen i skånska kommuner en svag koppling till kommunens hela verksamhet. Det innebär att cykelplaner eller andra cykeldokument är gjorda som planeringsdokument för kommunernas trafikförvaltning eller trafikkontor, ofta med inslag av projektlistor med exempelvis sträckor att bygga eller korsningar att åtgärda. Här finns en stor potential att i framtida planer och strategier öka kopplingen till kommunens övergripande mål, hur samarbeten kan ske vad gäller folkhälsa, barnens skolresande, trafik i utbildningen etc. En uppgradering från en renodlad utbyggnadsplan till att kommunicera att en cyklande befolkning är något som ger betydande vinster på samhällsnivå skulle ge en ökad förståelse för cykelsatsningar, både inom den egna förvaltningen som över förvaltningsgränserna. Med målsättningar och uppföljning är det möjligt för de kommuner som vill satsa på cykel att följa sina insatser över tid och se hur insatserna påverkar kommunens ekonomi. Viktiga faktorer att följa upp kan hanteras i ett så kallad cykelbokslut. Exempel på relevanta faktorer beskrivs i Handboken, kapitel 4.

### Transparens i åtgärdsval och planeringsinriktning

Åtgärdslistorna i de skånska trafik- och cykelplanerna är långa, men en slutsats från genomgången av dokumenten är att det inte alltid är tydligt hur listorna skapats, för vem det planeras för och hur kommunerna prioriterat mellan olika åtgärder. Många kommuner lyfter cykelvägar mellan tätorter högt på önskelistan, medan ett tätt och säkert cykelnät för lokala cykelresor inte ges samma utrymme i planerna. Dagens bristande cykelanpassning av centrala delar av orterna lyfts sällan upp som ett prioriterat insatsområde, trots att det är i dessa centrala platser som cyklister generellt sett hamnar i konflikt med andra transportslag och där behovet av tillrättaläggning är stort. Nybyggnad av cykelbanor, eller hastighetsdämpning i viktiga stråk lyfts framför allt fram på platser där konflikter med övrig trafik är liten. Detta pekar på att cykeln är lågt prioriterad i relation till de motoriserade transporterna. Många av de strategiska cykel- och trafikdokument som studerats har några år på nacken, och när dessa revideras finns goda möjligheter att öka kunskapsunderlaget inför framtida planer och strategier. Hur detta kan göras visas i kapitel 4, Handboken.

### Vikten av att lära känna cyklisterna

Många av kommunerna utgår i sina dokument ifrån en vanlig fördom om att cyklister är barn, körkortslösa, arbetslösa eller att de cyklar för rekreation. Samtidigt visar statistik att andelen cyklande barn sjunker i hela Sverige och då en stor del av cykelresorna är arbetsresor är cyklande arbetslösa en mycket liten grupp. Många studier visar också att de vuxna cyklisterna i majoriteten av fallen har körkort (Stockholm, 2004; Oslo, 2013, Skåne RVU 2013).



**Cyklister är en heterogen grupp, med olika ålder och socioekonomisk bakgrund, som alla tjänar på att ges högre prioritet och värderas högt i trafik- och stadsplaneringen.**



## Cykelolyckor

Under perioden 2007-2011 skadades årligen cirka 2100 cyklister i trafiken i Skåne enligt det nationella trafikskaderegistret STRADA. Under samma period varierar fotgängares olyckor mellan 1500-3000 olyckor årligen, medan antalet skadade bilister minskat avsevärt.

Orsaken till variationen och den relativt ökade säkerheten för bilister beror på att cirka 90 procent av fotgängarolyckorna och 75 procent av cykelolyckorna är singelolyckor som till stor del beror på brister i infrastrukturens utformning, underhåll eller väglaget. Under denna period var de skånska vintrarna strängare och längre än normalt vilket har medverkat till många av olyckorna. Cirka 30 procent av cykelolyckorna beror på cyklistens eget beteende, men ofta är det samverkande faktorer.

Den stora majoriteten av cykelolyckorna i Skåne har skett i tätbebyggt område, det vill säga där kommunerna i huvudsak är väghållare. Andelen allvarliga cykelolyckor är cirka 5 procent, både vad gäller singelolyckor som kollisionsolyckor.

Cyklisterna beskrivs i många av de studerade planerna som svaga eller oskyddade trafikanter. Det är ett negativt språkbruk som med enkla medel skulle kunna vändas till att i stället lyfta cyklisterna som grupp. Cyklister är i själva verket en heterogen grupp, med olika ålder och socioekonomisk bakgrund, men som alla tjänar på att ges högre prioritet och värderas högt i trafik- och stadsplaneringen. Önskar man ta reda på mer om de som cyklar kan detta göras med exempelvis cyklistobservationer eller intervjuer, se kapitel 4 och 5.

Lunds cykelstrategi (2013) med visionen Fler som cyklar mer! liksom Malmös cykelprogram 2012-2019 hanterar vardagscyklingen, som att cykla till butiken, till dagis, eller till busshållplatsen, på ett positivt sätt. Malmö och Lunds kommuner har också Skånes högsta cykelandelar, och cyklingen tas ur ett trafikplanerarperspektiv på stort allvar. Att veta vem cyklisten är och vad cyklisterna tycker lyfts fram som viktiga frågor i båda dessa cykeldokument och här kan lärdom tas av kommuner med lägre cykelandel för att på sikt kunna få högre andel cykelresor. Goda exempel på hög cyklistkänedom kan också ses i Köpenhamn, Oslo, Göteborg och Umeå där attitydundersökningar och cykelbokslut görs på regelbunden basis.

## Gång och cykel är olika transportslag

I trafikplaneringen förekommer ofta begreppet G/C, det vill säga gång/cykel. Det kan användas för benämningar av vägar, för ytor, eller som en beskrivning av ett transportslag. Det betyder att gående och cyklister blandas både som begrepp liksom i praktiken. Många av de skånska cykelplanerna eller andra dokument om trafik använder begreppen G/C-vägar och G/C-trafik, vilket i planeringen innebär att gåendets och cyklingens specifika förutsättningar inte tas om hand. I praktiken betyder det att gående och cyklister samsas om samma ytor, och att separering som bäst sker med en målrad linje. Detta är vanligt förekommande både i exempelkommunerna och i flera andra skånska orter. Byggd separering, till exempel med olika underlag för gående och cyklister, och i bästa fall en höjdskillnad, syns nästan bara i de större städerna. I många av de mindre orterna är den bristande separeringen utrymmesmässigt inte ett problem, men på platser där cykeltrafiken kan behöva extra utrymme, som till exempel vid stationer, i huvudgator och i centrumområden är en blandning av gående och fotgängare mindre lämpligt för både gående och cyklister. Det ger både sämre framkomlighet och trafiksäkerhet samtidigt som det inte signalerar att något av trafikslagen är prioriterade. På längre sikt, med en potentiell ökning av cykelandelen, är separerade ytor viktigt så att både gående och cyklister får plats i gaturummet. Bredden på cykelbanorna är också viktig för att som cyklist kunna passera långsamma cyklister, lådcyklar etcetera. Mått och exempel på separering finns i kapitel 5.



## Cyklister och trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet och cyklisternas beteende lyfts också fram som en viktig fråga i många av de studerade kommunernas cykeldokument. Detta hantearas främst genom att lyfta vikten av reflexer, belysning och hjälmanvändning. Här finns en möjlighet att vända fokus genom att peka på de aspekter som står för ungefär 40 procent av singelolyckorna för cyklister, nämligen bristande drift och underhåll och/eller dålig utformning i cykelvägnätet och vägbanan. Dessa aspekter har dessutom kommunen själv rådighet över.

Generellt lyfts cykelns brister vad gäller säkerhet, men också att det är ett väderkänsligt transportslag, och att det är ett transportslag som är beroende av små höjdskillnader. Genomgången av de skånska cykeldokumenten ger bilden av att cykeln är ett transportmedel som innebär mer bekymmer än fördelar. Här finns stora möjligheter till att vända synen på cykeltrafiken till något positivt: en symbol för hälsa, frihet och attraktiva boendemiljöer.

Sammanfattningsvis visar genomgången av utmaningar och möjligheter för cykel i Skåne att en resvaneundersökning är en mycket god grund för förståelsen av den egna ortens cykling, men att framtida planer och strategier för cykling i Skåne behöver baseras på en ökad kunskap om cyklisterna och ortens fysiska förutsättningar för cykling. Ett helhetsgrepp på cykelfrågorna, en diagnostisering i förhållande till best practice (En god cykelstad) och målsättningar relevanta för en cykelstad är avgörande för att en kommun lyckas med sitt cykelarbete.



Exempel på separering mellan gång- och cykelbana med olika materialval samt på cykelöverfart.







## 4. HANDBOK



Cykelnät



Säkerhet

## Att planera för en cykelvänlig fysisk miljö

Under framtagandet av TemaPM:et har två workshoppar med skånska kommuner genomförts för att identifiera vilka typer av utmaningar och möjligheter som cyklandet och cykelplaneringen står inför i nuläget. Baserat på bland annat resultatet av workshopparna har fyra vägledande fokusområden formulerats för att hjälpa till med prioriteringen i strategierna för den kommun som vill skapa en mer cykelvänlig fysisk miljö.

Fokusområdena pekar främst på hur fler kan lockas att cykla genom att på olika sätt underlätta för vardagscykelresorna inom tätorten. En stor del av vardagsmålpunkterna i form av handel, service och även pendlingspunkter ligger inom orten och det ofta är i anslutning till dessa som intressekonflikter om plats och framkomlighet mellan olika trafikslag uppstår. Bakgrunden till denna avgränsning presenteras närmare i kapitel 1 av detta TemaPM.

### FOKUSOMRÅDE 1

#### Cykelnätet bör vara tätt, sammanhängande och tillgängligt

Ett tätt nät är grundläggande för att cykling ska fungera väl på en ort. Att kunna välja många vägar till samma målpunkt ökar möjligheten att effektivt kombinera ihop flera mål längs vägen vilket ökar cykelns konkurrenskraft. Väl framme vid en målpunkt, som ett centrum eller en viktig kollektivtrafikknutpunkt är det viktigt att tillgodose en hög framkomlighet för cyklisterna så att cykelns attraktivitet stärks.

Cykelnätet behöver koppla samman viktiga vardagsfunktioner på orten så att dessa är lättillgängliga. Vardagscykelturen går ofta via flera målpunkter. Det kan vara en tur till dagis på väg till pendlingspunkt eller en tur till livsmedelsbutiken på väg ifrån rekreativpunkt. I många fall är skolor och dagis väl sammankopplade med omkringliggande bostäder via ett tryggt, separerat gång- och cykelnät, men de är inte alltid lokaliserade där vuxna har sina målpunkter. Tågstationer, vårdcentraler, matbutiker behöver knytas upp mot samma cykelnät. Hur nya målpunkter placeras i förhållande till varandra och befintlig cykelinfrastruktur är också avgörande för nätets tillgänglighet och kräver en bred kommunal samordning i den strategiska planeringen.

### FOKUSOMRÅDE 2

#### Cykelnätet bör både vara trafiksäkert och upplevas som tryggt

Hur tryggt och säkert det känns att cykla är avgörande för många nytillkomna cyklister, eller för att kommunens invånare ska våga släppa sina barn till skolan på cykel. Ett tryggt cykelnät behöver dock inte alltid bestå enbart av separerade cykelbanor, i en mindre ort fungerar ofta cykling i blandtrafik. Separerade cykelvägar behövs främst längs med genomfartsvägar eller andra vägar med höga hastigheter eller stora trafikmängder. Där cykling sker i blandtrafik är det dock viktigt med hastighetsdämpning i korsningspunkter, särskilt i punkter där ett viktigt cykelpendlingsstråk korsar en bilväg. Ändamålsenlig belysning av cykelnätet och inte minst miljön runt cykelbanorna är också viktigt för att de ska upplevas som ett tryggt alternativ även på kvällar och nätter.

Statistik visar att nationellt är majoriteten av alla cykelolyckor singelolyckor. Av singelolyckorna beror ungefär 40 procent på brister i utformning av infrastrukturen eller på brist av drift och underhåll. Bristande cykelmanövrering orsakar 30 procent av olyckorna. Resterande olyckor beror på andra faktorer såsom att cykeln går sönder eller andra trafikanters beteende. Statistik för barns cykelolyckor visar på samma förhållanden. Fokus för trygghet och säkerhet för cyklister bör därför ligga både på utformning av cykelnätet och på rutiner för drift och underhåll av cykelnätet. Även övning på cykelteknik i till exempel skolans regi kan förebygga barns olyckor.

### FOKUSOMRÅDE 3

#### Vägledningen bör vara tydlig och informativ

Om det är enkelt att hitta och ta sig fram som cyklist upplevs cykling ofta som ett smidigt och snabbt sätt att ta sig fram. Om man behöver ta omvägar, eller leds i vad som uppfattas som fel riktning kan cykling snabbt bli oattraktivt. I första hand är det viktigt att cykelnätet är orienterbart i sig självt, det vill säga att cykelvägarna upplevs leda så direkt som möjligt till målpunkten. Cykelvägarna behöver dessutom vara kontinuerliga så att de inte försvinner i en situation för att dyka upp med annan utformning längre fram på gatan.

Vägvisning med information om riktning och avstånd till när- och fjärrmål är också viktigt. Det gäller längs huvudcykelstråk vid vägvalspunkter där riktningen mot stora målpunkter inte är självklar. Ibland behövs även tillfällig skyltning för omledning och information när cykelbanan till exempel blockeras eller stängts av på grund av ett vägarbete eller liknande.

### FOKUSOMRÅDE 4

#### Att välja cykeln bör vara enkelt och komfortabelt

Cyklens attraktionskraft påverkas också av hur enkelt och smidigt det är att komma fram till en målpunkt. Parkeringen för cyklister bör placeras närmre entrén än bilparkering och helst så nära entrén som är möjligt. Det är viktigt att tillräckligt med parkeringsmöjligheter finns för cyklister vid hållplatser, skolor, vårdinrättningar, butiker och arbetsplatser. Att kunna komma hela vägen fram och där kunna lämna cykeln på ett sätt som känns tryggt kan vara avgörande i valet mellan att ta cykeln eller att inte göra det.

Vilken typ av cykelparkering som är att föredra varierar från målpunkt till målpunkt. Typ av ställ och hur nära de måste ligga själva målpunkten beror på vilken typ av målpunkt det är och hur länge cykeln ska förvaras i stället. Ibland räcker det med ett välplacerat cykelställ för en kortare stund som till exempel vid en mindre butik. I andra lägen när cykeln ska lämnas för en längre stund vid till exempel en tågstation, arbetsplatser, skolor och serviceinrättningar är väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln ordentligt viktigare. Vid placering av cykelställen är det viktigt att tänka på trygghetsaspekten både dag och kvällstid. Platser där många passerar och som är utformade, belysta och underhållna så att de ger god insyn är avgörande för att de ska kännas trygga att använda.



Skyltning



Verkstadsytor / cykelpump

## Cykelplanering från idé till verklighet

En kartläggning av cykelplaneringen i Skåne idag visar att cykelfrågorna ofta är en naturlig del av den strategiska planeringen, till exempel i översiktsplanen eller i en trafikplan. Den stora utmaningen uppstår när den strategiska planeringen skall konkretiseras i detaljplaner, i planering och projektering av gator och vägar, samt i drift och underhåll. Få kommuner har en cykelplan eller cykelstrategi i vilken normer och policys formulerats för exempelvis cykelparkering, gatuutformning eller i hur skolornas närområden utformas. Detta innebär att de goda intentionerna i den översiktliga planeringen inte alltid når ut i den byggda verkligheten. I arbetet med TemaPM:et har därför en processmodell med fyra steg för en lokalt anpassad cykelstrategi tagits fram.



### De rekommenderade analysverktygen är:

- Cykelortsanalys
- Cyklistobservationer
- Snabbintervjuer
- Attitydundersökning

### Analysverktyg för nulägesbild och uppföljning

En mindre kommun har ofta begränsade resurser både för att planera och genomföra en mängd åtgärder. Det handlar om att prioritera de insatser som gör störst nytta. För att kunna göra det måste de som arbetar med cykelfrågorna skaffa sig en god bild av hur nuläget ser ut både i vanor och i attityder bland kommunens invånare samt hur väl den fysiska miljön är anpassad efter cyklisternas behov av framkomlighet och upplevd trygghet. En ökad kännedom om de lokala cyklisternas förutsättningar och önskemål kan även ge ett bättre beslutsunderlag för både politiker som tjänstemän. TemaPM:ets fyra steg för en lokalt anpassad cykelstrategi är därför uppbyggda runt fyra analysverktyg som fokuserar just på dessa olika aspekter. Verktygen går att anpassa till lokala behov och kan användas både för att kartlägga ett utgångsläge och för att utvärdera om genomförda åtgärder har haft önskad effekt.

### Cykelortsanalys

#### – Vilken standard har cykelnätverket?

Cykelnätsanalyser görs för att kartlägga en orts fysiska förutsättningar för en hög cykelandel inom orten. Huruvida det är attraktivt att cykla, trots många skånska orters korta avstånd, beror helt på cykelnätets standard. Genom att inventera det befintliga gatu- och cykelvägnätet inom orten kan en bild av cykelnätets standard fastställas. Hög standard innebär att cykelnätet upplevs som tryggt bland många grupper medan måttlig standard pekar på ett visst behov av åtgärder och låg standard på ett prioriterat åtgärdsbehov. Resultatet av analysen blir en helhetsbild av cykelnätet som identifierar de stråk, delar av stråk eller punkter som behöver förbättras för att de ska kunna klassas som trygga och säkra för cyklister.

Med ett gott GIS-underlag kan standardaspekter som trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet kartläggas, medan standard vad gäller exempelvis beläggning, drift- och underhåll oftast kräver en manuell inventering där sprickor, potthål och liknande inventeras.

## Sträcka

<b>Låg standard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Blandtrafik över 30km/h.</li> <li>• Cykelfält över 40km/h.</li> </ul>
<b>Måttlig standard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykelbana finns men för smal.</li> <li>• Cykelbana finns men har en otydlig avgränsning mot gående.</li> <li>• Cykling sker i blandtrafik på gator med 30km/h.</li> <li>• Bilväg 30km/h men hög volym av bilar.</li> </ul>
<b>Hög standard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykelväg avskild från biltrafik finns.</li> <li>• Det finns en tillräckligt bred och avgränsad cykelbana.</li> <li>• Cykling sker i blandtrafik under förutsättning att hastigheten är max 30km/h och att korsningstäthet och gatubredden för bilar medför att hastigheten hålls nere.</li> </ul>

## Korsning

<b>Låg standard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 50km/h utan signal- eller hastighetssäkring.</li> </ul>
<b>Måttlig standard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30km/h men utan hastighetssäkring.</li> <li>• 50km/h men utan signalreglering.</li> </ul>
<b>Hög standard</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hastighetssäkrad korsning.</li> <li>• Planskild korsning.</li> </ul>

## Cyklistobservationer

### – Vem är det som cyklar?

Resvaneundersökningen (se sidan 16) redovisar en bild av resmönstren i Skåne och vissa slutsatser kan dras från den statistik som går att hämta ur denna. För att fördjupa undersökningen av vem som cyklar eller inte cyklar bör resvaneundersökningen kompletteras med fler lokala undersökningar. Genom att till exempel vid ortens största vardagsmålplatser så som tåg- och busstationer, skolor, arbetsplatser, centrum- och servicefunktioner observera cyklister under ett antal tillfällen ges en fördjupad bild av vem som cyklar. Observatören kan till exempel notera cyklisternas kön och dela in de observerade cyklisterna i åldersgrupper och med stoppur notera cyklisternas hastighet. Cykeltyper kan även noteras till exempel utifrån kategorierna: vanlig cykel, mountainbike, elcykel eller racer för att ge indikation om vilken typ av livsstil som de som väljer cykeln har. Om cyklarna har en monterad cykelbarnstol noteras även detta då de tyder på att de har lämnat och/eller ska hämta ett barn under dagen.

## Snabbintervjuer

### – Hur upplevs cykelerbudandet på orten?

Snabbintervjuer görs med fördel på samma platser som cyklistobservationerna. Genom att intervjua personer som passerar eller vistas på observationsplatserna kan en snabb inblick i upplevelsen av cykelerbudandet på orten tas fram. Både cyklister och gående intervjuas. Lämpliga frågor att ställa är: Vilken väg cyklade du hit idag? Hur lång tid tog resan (i minuter)? Vilka är de mest attraktiva och oattraktiva delarna av rutten? Utför du något ärende längs vägen? Sätt ett betyg på cyklingen i orten på en skala 1-5. Anledning till att cykla alternativt anledning till att inte cykla?

## Attitydundersökning

### – Hur ser attityderna till cykling ut på orten?

Attitydundersökningar görs för en bredare grupp respondenter för att ta reda på attityder till cykling. Undersökningen är ett komplement till cyklistobservationer då det är möjligt att undersöka vad de som inte cyklar idag önskar för att börja cykla. Frågor om körkortsinnehav, resmål, önskade cykelsatsningar etcetera är också möjliga att ställa, liksom om man cyklar delar av eller hela året. Attitydundersökning kan genomföras som telefonundersökning eller med postala utskick. En fördjupad attitydundersökning kan även göras med hjälp av till exempel fokusgrupper för att få mer kunskap i vad olika typer av cyklister, inklusive de som skulle vilja börja cykla, behöver för att cykla mer. Frågor om hur individen ser på cykling och dess för- och nackdelar är en bra metod för att identifiera vilken typ av kampanjer som kan passa på orten för att uppmuntra fler att välja cykeln. Om majoriteten av respondenterna har en hög medvetenhet om exempelvis cyklingens hälsoeffekter ger eventuella kampanjer med den inriktningen liten effekt på cykelandelarna.





## Fyra steg för en lokalt anpassad cykelstrategi

### STEG 1. Lär känna nuläget

Varje utveckling måste börja med ett antal frågor. Genom att med öppet sinne lära känna nuläget finns en chans att identifiera de insatser som kan göra verklig skillnad och därför vara den bästa användningen av kommunens resurser. Vem är det som cyklar idag och vart cyklar de? Hur ser det ut runt ortens vardagsmålpunkter, cyklar invånarna dit eller inte? Om inte, varför? Vad säger ortens cyklister om förutsättningarna för vardagscykling i orten? Hur överensstämmer cyklisternas behov och önskemål med cykelnätets standard och utbredning? Vad skulle få dem som inte cyklar idag att börja cykla?

Många av svaren på frågorna finns att finna i överlappningen av den information som de olika rekommenderade analysverktygen kan bidra med. En cykelnätsanalys ger vägledning om huruvida cykelnätet med en hög eller måttlig standard är sammanhängande och tillgängligt samt delvis om vägledningen är tydlig och informativ. När informationen från analysen kombineras med snabbintervjuer ges en indikation på om cykelnätet av invånarna anses vara trafiksäkert och om det upplevs som tryggt. Cyklistobservationerna ger också en indikation på nätets tillgänglighet genom att kartlägga vem som cyklar och vart de olika grupperna cyklar. Tillsammans med snabbintervjuerna ger attitydundersökningen ytterligare information om hur trafiksäkert cykelnätet upplevs av invånarna och hur enkelt och komfortabelt de anser att det är att cykla inom orten. Attitydundersökning kan också ge svar på varför vissa grupper inte cyklar och vad som skulle kunna få dem att börja cykla.

Nulägesanalysen sammanställs genom att den information som kommit in och även den analys som gjorts av informationen dokumenteras. Den samlade kunskapen kan likställas med ett cykelbokslut, och kan användas både för nulägesanalys som för uppföljning (se steg 4).

## STEG 2. Ta fram en cykelstrategi

Genom att jämföra resultatet från nulägesanalysen med målsättningarna i kommunens översiktsplan eller trafikplan kan ett fåtal fokusområden och fokusgrupper specifika för kommunens utmaningar pekats ut och även samarbetspartners inom den övriga kommunala verksamheten identifieras. Ett succékriterium för att få fler att cykla är att göra cykel frågan till en viktig del i arbetet för hela kommunens verksamhet. Genom att koppla cyklingens fördelar med viktiga målsättningar för hela kommunens verksamhet och aktivt involvera instanser som driver utbildning, vård och kollektivtrafik kan stora vinster göras. Att till exempel få fler barn att börja cykla är ett av de mest effektiva sätten att få fler cyklister på lång sikt, med effekter långt utanför den egna orten. Här kan en tryggare fysisk miljö i anslutning till skolor kombinerat med undervisning och information göra en stor skillnad. En god samordning med kollektivtrafiken är också avgörande för att få fler att välja kombinationen kollektivtrafik och cykel som färdmedel till arbetet.

En cykelstrategi är ett operativt dokument som sätter upp ett fåtal mätbara målsättningar för hur kommunen inom ett geografiskt avgränsat område ska arbeta med de identifierade fokusområden och fokusgrupperna under en bestämd tidsperiod. Strategins målgrupper är politiker och tjänstemän inom den kommunala organisationen men även samarbetspartners såsom Trafikverket, grannkommuner, Region Skåne och andra intressenter.

### Exempel på mätbara målsättningar:

- **En procentuell ökning av andel av resorna en vardag som görs med cykel. Kan följas upp med hjälp av Resvaneundersökning och cyklistobservationer.**
- **En förbättring av cykelnätets framkomlighet på specifika sträckor eller punkter. Kan följas upp i en cykelnätsanalys.**
- **En procentuell ökning av andel personer som svarar att orten är bra för barn och äldre cyklister. Kan följas upp i en attitydundersökning.**
- **En procentuell ökning av antal personer med cykelväg inom 200 m från sitt hem. Kan följas upp i en cykelnätsanalys.**
- **En procentuell ökning av trafiksäkra korsningspunkter i cykelnätet. Kan följas upp i en cykelnätsanalys.**
- **En procentuell ökning av andel personer som svarar att det är lätt att hitta som cyklist. Kan följas upp i en attitydundersökning.**
- **En procentuell ökning av cyklistpassager i viktiga mätpunkter.**
- **Kan följas upp i en cykelnätsanalys.**

För att samla krafterna och nå målsättningen i översiktsplanen kopplar cykelstrategin ett antal strategier till varje mätbar målsättning. Strategierna kan dels vara att ta fram vägledande dokument som kan ligga som underlag

### Målsättningarna behöver vara SMARTa, det vill säga:

- **Specifika.** Det ska vara tydligt vad som ska uppnås.
- **Mätbara.** Hur målet mäts skall vara klart och tydligt.
- **Accepterade.** De som berörs måste vara med på tåget och gärna delaktiga i framtagandet av målet.
- **Realistiska.** Det ska vara faktiskt möjligt att uppnå målet, vilket innebär att ett nuläge behöver vara tydligt innan målet sätts.
- **Tidsbundna.** Det ska finnas en tydlig deadline för när målet skall vara uppnått.

till till exempel markanvisningar, detaljplaner och exploateringsavtal men de kan också vara strategiska projekt på specifika platser i orten. Oberoende vilken typ av strategier det handlar om så kopplas de med fördel till de planeringsdokument och avtal som den kommunala verksamheten arbetar med till vardags. Urvalet av antal och omfattning av strategiska projekt som kommunen helt eller delvis kan finansiera själv sätts i relation till utrymmet i den kommunala budgeten.

Lärdomen från analyserna av TemaPM:ets exempelkommuner är att både förutsättningarna och utmaningarna varierar från ort till ort och därmed också vilka strategier som bör prioriteras. Nedan listas ett antal exempel på strategier kopplade till TemaPM:ets vägledande fokusområden för en cykelvänlig fysisk miljö (se sidan 30-31).

#### Exempel på strategier för ett tätt, sammanhängande och tillgängligt cykelnätverk:

- Ta fram en åtgärdsplan för att bygga ihop saknade länkar. De saknade länkarna bör vara utvalda med speciellt fokus på tillgängligheten till vardagsmålplatser så som stationer, skolor, förskolor, stora arbetsplatser och kommunal och kommersiell service. Utgångspunkten för prioriteringen i planen bör vara att infrastrukturen skall kunna användas av alla cyklisttyper.
- Ta fram en åtgärdsplan för att skapa cykelvänliga korsningar med speciellt fokus på korsningar där uppsamlingsgator möter större huvudgator.
- Ta fram en skolvägsstrategi med åtgärder för att trafiksäkra skolornas närmiljö, men även vid behov åtgärder på de stråk som går från omgivande bostadsområden till skolan, gärna med särskilt fokus på trafiksäkra korsningspunkter. Vid ombyggnad av skolornas närområden kan skolreseplaner tas fram som en motprestation från skolorna. Trafik- och cykelfrågor kan då lyftas in i skolarbetet. Skolorna kan också uppmuntra till ökad cykling genom olika aktiviteter och bidra till att lära barnen trafikregler inom ramen för undervisningen.

## Fördjupningsmaterial att studera vidare:

- Trafiksäkerhetsutredningar (Nacka, Sjöbo)
- Barntrafikskolan Helsingborg (trafiklekplats)
- Danska cyklingsförbundets "Barn på cykel"-kompendium med mängder av övningar för att öva upp barns säkerhet på cykel
- Köpenhamns driftsansvariga har krav på sig att cykla igenom hela cykelnätet minst två gånger per år.

- Cykelnätsanalys av Oslo (2014)
- Lunds cykelplan
- Malmös arbete med cykelvänliga korsningar
- Halmstad cykelsäkrade korsningar
- Cyklistprio i trafikljus, Packhusplatsen Göteborg
- Grön väg, Odense
- Drift- och underhållsrutiner (Karlstad)
- Snöröjningskarta (Umeå, Gävle)

- Cykelplan, Sigtuna Kommun
- Exempel cykelskyltning (Östersund)
- Rutin för omledning och informationsinsatser (Göteborg)
- Klistermärken i gatan för att informera om alternativ väg (Götgatsbacken, Stockholm)

Exempel på strategier för ett cykelnät som både är trafiksäkert och upplevs som tryggt

- Ta fram en åtgärdsplan för att skapa ökad trafiksäkerhet i de platser som ovana cyklister eller barn i nulägesanalysen har pekat ut som farliga.
- Ta fram en åtgärdsplan för belysning och underhåll av skymmande vegetation på de sträckor eller punkter som utpekats som otrygga.
- Ta fram tydliga krav vad gäller kvalitet och omfattning för drift och underhåll av cykelinfrastrukturen.
- Ta fram en rutin för driftspersonal som bygger på att cykla igenom och inspektera cykelnätet minst två gånger per år.
- Ta fram en rutin för snöröjning. Snöröj med fördel cykelnätet före bilvägnätet eftersom cyklar är svårare att framföra i snö än andra fordon och inte heller på egen hand pressar undan snö lika effektivt som biltrafik.

Exempel på strategier för tydlig och informativ vägledning

- Sammanställ en karta över befintlig cykelinfrastruktur samt eventuella planerade nya stråk som underlag till kommande detaljplaner. Dela upp av stråken i till exempel huvudstråk och lokala stråk och tillskriv de olika typerna av stråken en standard på både sträcka och i korsningspunkter.
- Ta fram en skyltplan för cykelnätet. Skyltar bör finnas i vägvalspunkter, skylta till målpunkter och visa avstånd eller tid.
- Ta fram en rutin för omledning och informationsinsatser vid störningar i cykelnätet

Exempel på strategier för att göra det enkelt och komfortabelt att välja cykeln

- Ta fram en cykelparkeringsnorm som föreskriver antal cykelplatser per lägenhet, cykelplatser per småhus, cykelplatser per anställd på en arbetsplats samt antal besöksparkeringsplatser per lägenhet eller kvm verksamhetsyta. Ställ krav även på cykelparkeringarnas kvalitet, som till exempel väderskydd, läsbarhet, lutningar och automatisk dörröppning.
- Ta fram en åtgärdsplan för att stärka cykelns tillgänglighet i anslutning till kollektivtrafikpunkter. Ordna säkra korsningar och cykelbanor som går hela vägen fram till stationen. Ordna cykelparkering av hög kvalitet nära perrong eller hållplats. Samverka med kollektivtrafiksleverantörer om lösningar för att ta med cykeln på tåget eller bussen.

- Samverka med befintlig handel och ställ krav vid ny- eller ombyggnation att butikerna anordnar ett bra parkeringserbjudande för cyklande kunder. Det blir extra verkningfullt om förvaringsskåp för hjälm, väskor och överdragskläder också kan ordnas.

### Förankra och sprid cykelstrategin

Cykelstrategin sammanfattas lämpligen i ett lättillgängligt dokument som beskriver resultatet av nulägesanalysen, bakgrunden till de utvalda målsättningarna och de strategier och strategiska projekt som kopplats till dessa. Dokumentet kan också innehålla en plan för hur och när en utvärdering ska genomföras av hur målsättningarna uppnåtts. Mest verkningfullt och använt blir dokumentet om information om cykelstrategin och dess innehåll sprids genom utskick, utställningar och presentationer inom kommunen. Ett utskick eller en utställning kan till exempel vara ett sätt att följa upp med de invånare som deltagit i attitydundersökningar för att visa hur kommunen har tagit tillvara på den information som man har fått in. En presentation för de inom kommunen som handlägger detaljplaner, skriver exploateringsavtal eller planerar underhåll och drift kan underlätta för att strategierna verkligen genomförs i nästa skede.

**EXEMPEL PÅ CYKELPARKERINGSNORMER**  
**I Staffanstorp har man 2,0cpl/lgh och 3,0cpl/småhus och 9-15cpl/1000kvm för anställda och besökande till arbetsplatser. Även C-C mått som rekommenderas mellan parkerade cyklar och standarder på cykelparkeringar med mera.**



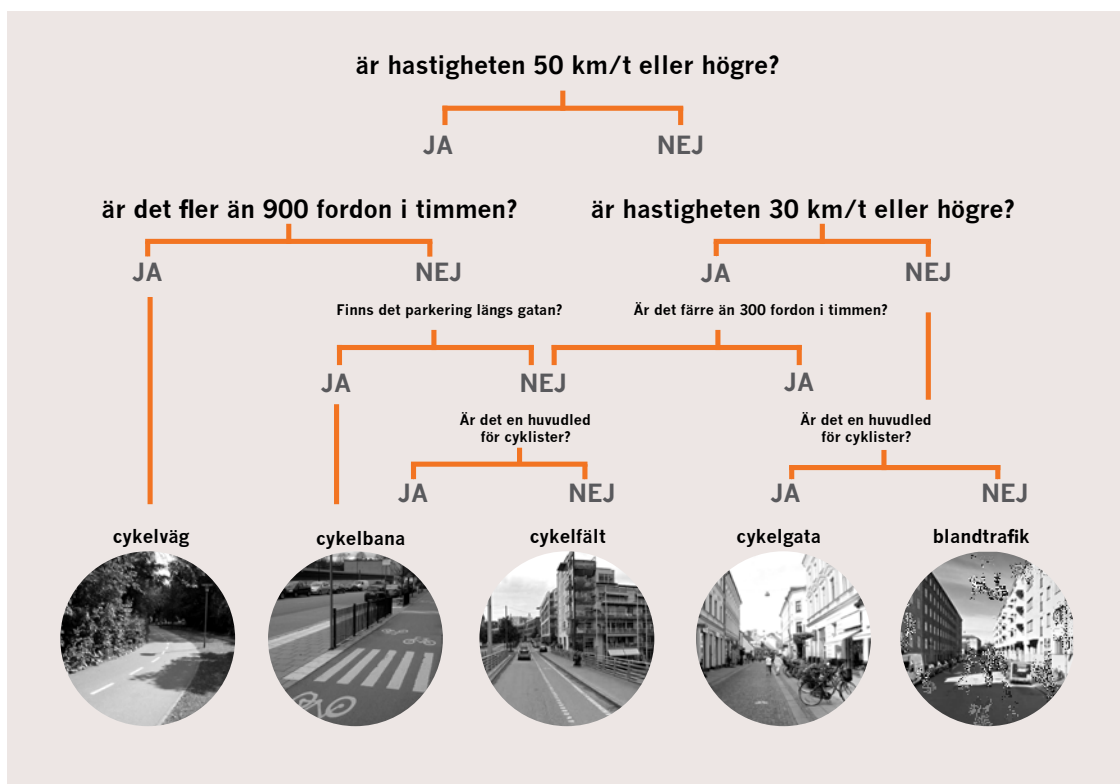
Ett succékriterium för att få fler att cykla är att göra cykelfrågan till en viktig del i arbetet för hela kommunens verksamhet. Genom att koppla cyklingens fördelar med viktiga målsättningar för hela kommunens verksamhet och aktivt involvera instanser som driver utbildning, vård och kollektivtrafik kan stora vinster göras.

### STEG 3. Utgå från cykelstrategin vid genomförandet

Möjligheten att uppnå cykelstrategins målsättningar i verkligheten hänger på att dokumentet används som en utgångspunkt i genomförandefasen. Vid nybyggnation kan kommunen ställa krav på flera olika cykelfrämjande åtgärder som kan göras på fastighetsnivå. Krav och uppmuntran till cykelvänlighet kan göras i detaljplan, bygglov och markanvisningar. Mycket kan säkras med krav på de som bygger genom att cykelaspekterna finns med i de juridiskt bindande delarna av en detaljplan och i andra bindande avtal samt i form av tydliga upphandlingskriterier för drift och underhåll. Sådana krav bör ställas i samband med att kommunen samtidigt satsar på frågor som rör den allmänna marken i form av bra cykelvägar, tillräckligt med cykelparkering och prioritering av cyklister på annat sätt.

#### Tips vid nybyggnation på sträcka och i korsning

- Beroende på omständigheterna är olika typer av cykelstråklösningar lämpliga. Använd flödesschemat nedan för att göra en inledande utvärdering utifrån hastighet, trafiktryck och läge i cykelinfrastrukturen på vad som skulle kunna bli en bra lösning för cyklister på en specifik sträcka.
- I korsningar med trafiksignaler där ett huvudecykelstråk korsar en större bilväg kan cykelprioritet ordnas i signalerna genom till exempel förgrönt, grön våg, föranmälan etcetera. Genom att anordna vila-foten-stöd vid



trafikljus upplevs stoppet mindre störande för de som stannat för röd signal och starten efter stoppet blir enklare.

- Saknas signal kan korsningspunkten göras säkrare genom att fysiska åtgärder som sänker hastigheten införs. Sådana åtgärder kan till exempel vara refuger, avsmalning av körbanan, upphöjning av cykelbanan eller hastighetsdämpande beläggning.
- I anslutning till pendlingspunkter eller i ortens centrala delar är det bra att undvika lösningar där cykel och kollektivtrafik behöver dela på eller korsa varandras utrymmen då båda trafikslagen behöver få företräde i trafiklösningar för att vara konkurrenskraftiga alternativ.
- I centrala delar av orten där det råder platsbrist är det bra om cykelbanor utformas så att de prioriteras framför bilparkering.
- Finns behov av cykelparkering bredvid en cykelbana bör tillräckligt avstånd ges så att parkerade cyklar inte sticker ut i cykelbanan.

#### Tips vid nybyggnation i befintlig struktur

- Utgå ifrån platsens relation med cykelstrategin som helhet. Vilken typ av cykelstråk passerar hastigheten? Är det ett huvudstråk eller ett lokalt stråk? Vilka planer har kommunen för stråket framöver? Om inget stråk passerar i nuläget – är detta en saknad länk i nätverket som kan åtgärdas?
- Ta med de strategiska cykelfrågorna så som till exempel parkeringsnorm för cykel och avstånd från cykelparkering till entré även i de juridiskt bindande delarna av en detaljplan.
- Ordna besöks- eller korttidsparkering för cykel vid entréerna till både flerbostäder, arbetsplatser och publika målpunkter.
- Alla cykelparkeringar bör utföras med trygghet i åtanke. Det bör inte upplevas obehagligt att hämta sin cykel efter mörkrets inbrott.
- Säkra tidigt att cykelparkeringens avstånd mellan två parkerade cyklar är tillräckligt brett för att cyklisten komfortabelt ska kunna parkera och låsa fast sin cykel.
- Cykelställ där cykelns ram kan låsas fast är att föredra då det möjliggör för fler typer av cyklar att parkera samt att det generellt minskar stöldrisken. Framhjulsställ riskerar också att förstöra framhjulet vid exempelvis blåst eller om cykeln välts på annat sätt.

## Markbehandling

Beläggning på cykelvägar bör vara asfalt. En slätare asfalt med mindre stenar är behagligare att cykla på. I Nederländerna används röd asfalt till cykelinfrastruktur, oavsett om det är cykelbanor eller cykelfält. Det medför att det är lätt för cyklisterna att se var de bör befinna sig. Det gör det också enkelt för övriga transportslag att lätt se om de har förrrat sig. Slitaget på en cykelbana är i princip obefintligt, varför en materialinvestering som exempelvis i färgad asfalt, är något som håller sig betydligt längre över tid än en vägbana.

Slät eller slipad sten kan vara väldigt vackert, men bör undvikas då det ger ett halt underlag, särskilt under vinterhalvåret. Även metallpluggar och liknande ger risk för halka. Gång- och cykelvägar kan skiljas åt med vit målad heldragen linje, men det är att föredra att skapa en fysisk åtskillnad i form av plantering, trädrad eller möbleringszon. Den danska lösningen med en höjdskillnad mellan gång- och cykelbana är effektiv för att tydliggöra att banan är avsedd för olika transportslag. Dock kan den innebära en risk för att synsvaga personer snubblar på kanten. Det är en utformningsfråga som kan lösas med en fasad, uppmärkt kant.

## Tips vid utveckling eller nybyggnation vid en vardagsmålspunkt

- Ordna om möjligt även cykelparkering på allmän platsmark i besöksintensiva målpunkter – det kan vara vid butiker, restauranger, kulturverksamheter etcetera. Var noga med att anordna tillräckligt många cykelställ, ställ av hög kvalitet och med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar på ett säkert sätt.
- Ordna väderskyddade ställ (tak, skåp/box eller inomhus) där cyklister kan förväntas parkera sin cykel en längre stund, som exempelvis vid en tåg- eller busstation.
- Tipsen vid nybyggnation i befintlig struktur är även applicerbara i dessa situationer.

Vid besöksintensiva målpunkter på allmän platsmark är det extra viktigt med bra cykelparkering. Var noga med att anordna tillräckligt många cykelställ, ställ av hög kvalitet och med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar på ett säkert sätt.





#### STEG 4. Uppföljning av målsättningarna i cykelstrategin

Uppföljningen av cykelstrategins målsättningar bör ske med jämna intervaller, till exempel årligen, parallellt med uppdateringen eller framtagandet av översiktsplan. Genom att använda sig av samma verktyg som i den ursprungliga nulägesanalysen så kan förändringen i både den fysiska miljön, beteende och attityder mätas.

Beroende på om målen har uppfyllts eller inte kan cykelstrategin uppdateras på olika sätt. Om målen uppfyllts kan nya sättas genom att processen med de fyra stegen startas om från början. En viktig skillnad från första gången en nulägesanalys genomförs är att kommunen nu har bättre insikt om vilka utmaningar som visade sig i den förra rundan och kan därför rikta sina frågor och undersökningar på att fördjupa sina kunskaper om de bakomliggande orsakerna till just dessa utmaningar. Har däremot inte målen uppfyllts så kan fördjupande analyser behöva genomföras både med allmänheten i form av till exempel attitydundersöknings- och snabbintervjuverktygen och i form av en genomgång av hur väl strategierna tagits om hand i genomförandet. Tillsammans kan de utgöra underlag till nya strategier för att uppnå de satta målen. Om uppföljningen sker i samband med uppdateringen eller framtagandet av en ny översiktsplan så blir cykelstrategins målsättningar med fördel även till översiktsplanens mål. Även den kommunala budgeten kan med fördel sättas med cykelstrategin som underlag vilket ökar möjligheten att genomföra framgångsrika strategiska projekt.





## 5. INSPIRATIONSEXEMPEL

## Inspiration med hjälp av exempelkommunerna

Detta avslutande kapitel innehåller exempel på enkla cykelnätsanalyser och cykliststudier utförda hösten 2014 i huvudorterna i Bromölla, Båstad, Skurup och Sjöbo kommuner. Kommunerna har deltagit i arbetet med att granska och komplettera de genomförda analyserna men det bör noteras att analyserna är utförda på kort tid och med ett begränsat underlag och är därför på intet sätt fullständiga. De presenteras här som inspirationsexempel för hur de olika rekommenderade analysverktygen i kapitel fyra kan användas och vilken typ av iakttagelser som kan göras med hjälp av det resultat som kommer ut av analyserna.

Kapitlet avslutas med exempel på hur fyra utvalda trafiksituationer i exempelkommunerna skulle kunna få en mer cykelvänlig utformning. Urvalet representerar situationer som är vanligt förekommande i de centrala delarna av mindre orter.

## Cykelnätsanalyser

### Cykelnätsanalys i exempelkommunerna

I cykelnätsanalyserna har ett nät identifierats med bakgrund i en översiktlig studie av gatunätets genhet, var de viktigaste målpunkterna finns och vad som kan anses vara en rimlig maskvidd, sett till gatunätets struktur och cykelnätets standard. En radie på en kilometer, det vill säga cirka tio minuters cykelresa, har lagts ut över orternas centrala delar. Avståndet en kilometer har valts då det motsvarar de mest centrala delarna i de flesta mindre orter, det vill säga de delar som har en tillräcklig täthet och andel målpunkter för att cykeln ska vara konkurrenskraftig. Inom samtliga exempelkommuner ryms 40-85 procent av orten inom detta område och därmed många av ortens bostäder samt viktiga vardagsmålupunkter så som järnvägsstation/busstation, centrum, skolor, förskolor, rekreation och arbetsplatser.

Det ska här sägas att analysen inte tar hänsyn till olika grad av bebyggelse-täthet utan endast mäter hur stor del av ytan som nås och inte antalet människor. Befolkningstätheten kan läggas till vid mer avancerade analyser.

I en förenklad variant av cykelnätsanalysen har bedömningen av vilka de viktiga cykelstråken är gjorts utifrån en bedömning av Spacescape tillsammans med workshopunderlag. Bedömningen av standardnivåer har byggts på en förenklad inventering genom Google maps.

### Jämförelse av orternas täthet och struktur

Till invånarantalet är Båstad den minsta tätorten av de fyra exempelkommunerna. Samtidigt är Båstad den mest utspridda orten vilket innebär att endast 40 procent av tätorten ligger inom en centralt placerad radie på en kilometer. Denna relativa utglesning gör att avstånden i regel kan förväntas vara större vilket kan tänkas minska potentialen för många cykelresor till vardags.

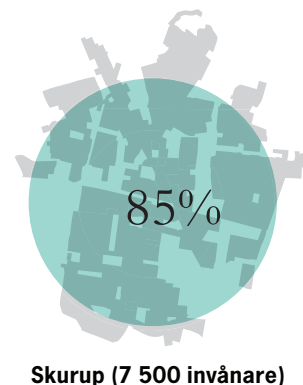
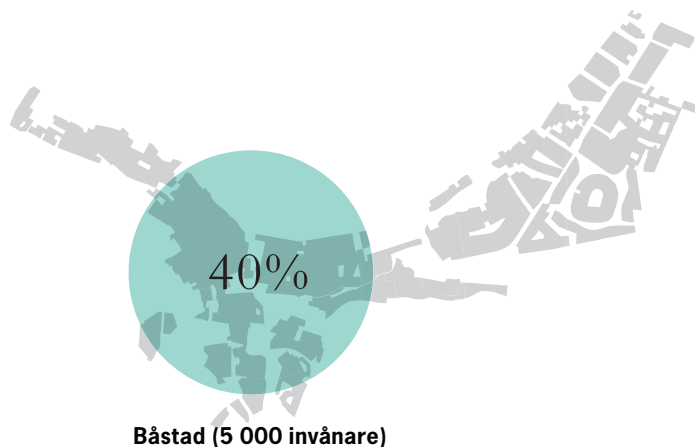
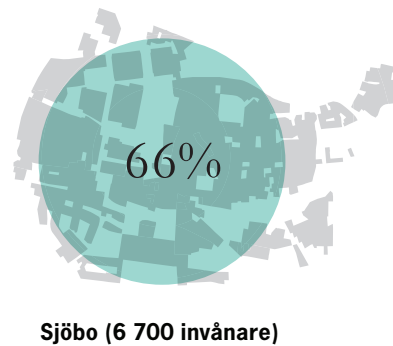
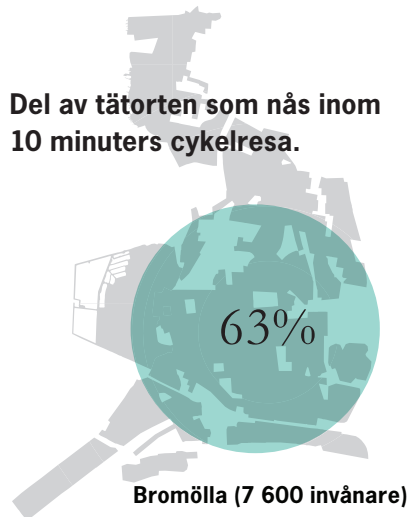
Å andra sidan är Båstads gatunät mycket sammanhängande. Det gör att det är lätt att cykla genom Båstad, att strukturen kopplar ihop de olika stadsdelarna och många olika vägval blir möjliga för den som cyklar genom orten.

I Bromölla nås 63 procent av en centralt placerad radie på 1 kilometer. Tillammans med relativt få utpendlare ger detta Bromölla goda grundförutsättningar för en hög cykelandel. Bromölla har likt Båstad ett väl sammanhängande gatunät genom den tydliga nätstrukturen.

Skurup är den mest kompakta orten av de fyra. 85 procent av tätorten ligger inom en centralt placerad radie på 1 kilometer. Med tanke på den stora andelen av Skurupsborna som pendlar bör det finnas stor potential för ett stort antal delresor med cykel till arbetet.

66 procent av Sjöbos tätort ligger inom en centralt placerad radie på 1 kilometer. Utifrån analysens resultat förefaller Sjöbo ha liknande förutsättningar som Bromölla. Cykelnätets standard är generellt sett lika god och i båda orterna nås två tredjedelar av orterna inom en cykelresa på tio minuter. En tydlig skillnad är dock intressant. Då Sjöbos gatunät till större del består av trädstrukturer med många återvändsgränder, jämfört med Bromöllas nät, minskar möjligheterna till ett sammanhängande och lättorienterbart gatunät.

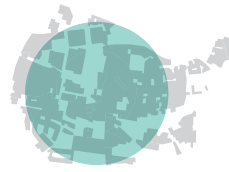
### Del av tätorten som nås inom 10 minuters cykelresa.





### Cykelnätsanalys — Bromölla

- Låg standard
- Måttlig standard
- Hög standard



### Cykelnätsanalys — Sjöbo

- Låg standard
- Måttlig standard
- Hög standard



### Cykelnätsanalys — Båstad

- Låg standard
- Måttlig standard
- Hög standard



### Cykelnätsanalys — Skurup

- Låg standard
- Måttlig standard
- Hög standard



### Iakttagelser om cykelnätets standard

I Båstad är cykelnätsstandarden generellt hög. Många av gatorna är smala vilket ger en naturlig hastighetsdämpning för den motorburna trafiken. Dessvärre är standarden som lägst längst det centrala stråk som förefaller vara det viktigaste - Västra Köpmansgatan. Sämre förutsättningar för cykel finns även längs Ängelholmsvägen som är den långa infartsgatan från sydväst in till centrum.

I Bromöllas nätverksstruktur är till skillnad från Båstad många av 30-gatorna breda och raka. Det gör att den verkliga hastigheten kan förväntas vara högre än den skyltade. Detta i kombination med en avsaknad av cykelbanor längs många av 50-gatorna leder till en stor andel cykelstråk med måttlig standard.

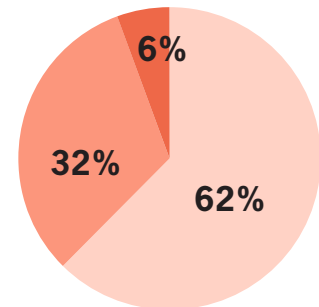
Utmärkande för cykelnätet i Skurup är att standarden längs de mest gena och centrala gatorna är låg. Det beror på att dessa saknar cykelbana längs 50-gator och saknar hastighetssäkring längs breda 30-gator. Dessutom finns inget tydligt utrymme för cyklister i de mest centrala korsningarna nära Skurups tågstation.

Trädstrukturen i Sjöbo leder till en gleshet av cykelnätet samtidigt som det delvis saknas länkar i de yttre delarna av det undersökta området. Å andra sidan har många av de mest centrala huvudgatorna en hög standard tack vare att Sjöbo kommun medvetet har satsat på cykelbanor i dessa lägen.

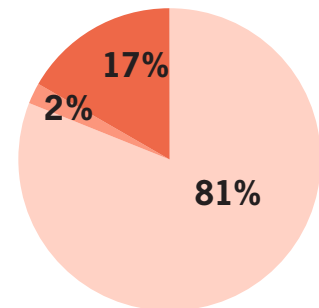
Den sammanfattande iakttagelsen generellt är att cykelnätets standard dessvärre är som lägst där den borde vara som högst. I de mest centrala lägena där många av vardagsmålpunkterna finns och där konkurrensen om utrymme i gaturummet av naturliga skäl är som störst har cykeln i många fall prioriterats bort. Detta manifesterar sig i otrygga korsningar vid 50-gator där tydligt utrymme för cyklister saknas, otrygga 50-gator med blandtrafik och otrygga 30-gator med omfattande blandtrafik. Vid sidan av utmaningarna i de centrala gatorna finns också förbättringspotential i en del av de viktiga långa och gena cykelstråken som går i 30-gator. I de fall när breda gatusektioner kombinerats med långa raka oavbrutna gaturum är miljön otrygg för cyklister eftersom utformningen då lätt får som konsekvens att bilister håller en högre hastighet än den skyltade.

### Jämförelse av cykelnätets standard:

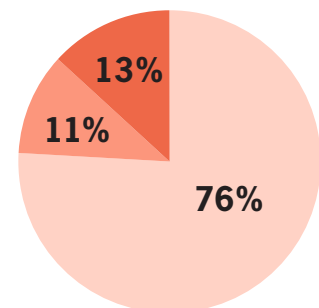
■ Låg   ■ Medium   ■ Hög



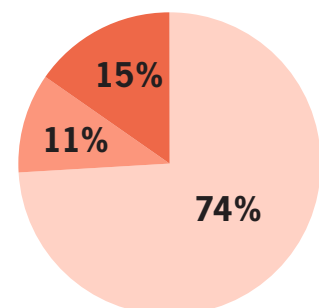
Bromölla



Båstad



Sjöbo



Skurup

### Cyklistobservationer i exempelkommunerna

Observationer av cyklister görs med fördel i lägen där det kan förväntas ett högt antal cyklister och därför valdes lägen vid tåg- och busstationerna i orterna. Observationerna av cyklister gjordes morgon och eftermiddag vid fyra tillfällen under sommaren 2014. Skurup 2 juni, Sjöbo och Bromölla 27 juni och Båstad 2 juli. Eftersom observationstillfällena inföll under sommaren kan det, framför allt för de senare observationstillfällena, antas att det finns ett visst bortfall av antalet resande generellt på grund av semesterar.

Observatören noterade cyklisternas kön och delade in de observerade cyklisterna i åldersgrupper 0-7 år, 7-15 år, 16-20 år, 21-35 år, 36-65 år och 65+.

### lakttagelser baserat på resultatet från observationer

Observationerna visar att det är fler vardagscyklister i de exempelkommuner där ett stort antal cyklister observerades. Träningsklädda cyklister, elcyklar och racercyklar observerades enbart i Båstad och saknas helt i Skurup och Bromölla.

PLATS	BROMÖLLA	BÅSTAD	SJÖBO	SKURUP
Morgon	31	19	60	144
Eftermiddag	51	14	73	149
TOTALT	82	33	113	293



En stor variation kan utläsas i svaren från snabbintervjuerna. Snabbt och smidigt är den vanligaste anledningen för 58-65 procent av de tillfrågade i Bromölla, Sjöbo och Skurup att välja cykel medan denna anledning endast ges av 30 procent i Båstad, där motion och välbefinnande är lika viktigt.



Generellt syntes få barn i observationerna i exempelkommunerna. Barn i grundskoleåldern saknas endast helt i observationerna från Båstad. Där observerades heller inga barnstolar på cyklarna. Det kan ha att göra med platserna för observationerna, som i huvudsak gjordes i centrum eller nära stationen. I Sjöbo var 13 procent av de observerade cyklisterna 15 år eller yngre jämfört med 9 procent i Bromölla och Skurup och 0 procent i Båstad.

Observationerna stämmer någorlunda överens med RVU vad gäller könsfördelningen. Fördelningen är relativt jämn mellan könen i samtliga fyra exempelkommuner, men något fler kvinnor i Sjöbo och Skurup.

I Bromölla cyklar något fler män än kvinnor enligt observationerna, vilket dock inte alls stämmer överens med RVU. RVU visade en mycket ojämn könsfördelning bland cykelresorna i Bromölla där 22 procent av kvinnornas resor utgjordes av cykelresor och endast 2 procent av männens. De observerade cyklisterna visar en jämnare könsfördelning. Detta kan bero på att underlaget var för litet och fler observationsrundor bör genomföras men om resultatet kvarstår så kan det vara intressant att ta reda på hur underlaget till RVU:n sett ut.

#### Snabbintervjuer i exempelkommunerna

Snabbintervjuerna genomfördes i samband med cyklistobservationerna.

I Bromölla och Båstad intervjuades 30 personer i respektive ort och i Sjöbo och Skurup intervjuades 42 personer i vardera orten.

#### lakttagelser baserat på resultatet från snabbintervjuerna

I samtliga orter var majoriteten av resorna 10 minuter eller kortare. Båstad uppvisar störst andel resor (13 procent) där resan överstiger 20 minuter, vilket inte är förvånande med tanke på att orten är den som är mest utsträckt av de fyra studerade exempelkommunerna.

De intervjuade personerna ombads att sätta ett betyg på möjligheterna att använda cykel på orten. Genomsnittsbetygen var lika mellan orterna och rörde sig mellan 3,35 (Skurup) till 3,73 (Båstad) av 5 möjliga.

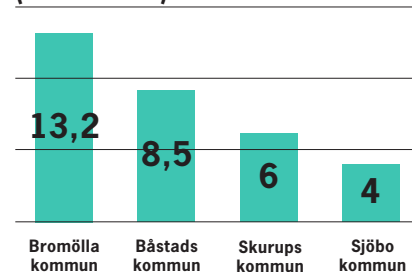
En stor variation kan utläsas i svaren från snabbintervjuerna. Snabbt och smidigt var den vanligaste anledningen för 58-65 procent av de tillfrågade i Bromölla, Sjöbo och Skurup att välja cykel, medan denna anledning endast ges av 30 procent i Båstad, där motion och välbefinnande var lika viktigt.

Skälen att inte cykla varierar också och även här stort mellan orterna. Långa avstånd var den vanligaste anledningen i alla orter utom Skurup, där gång i många fall lyfts fram som mer attraktivt på grund av de korta avstånden. Skurup är också en liten tätort, där tillrättaläggnen för cykel i de centrala delarna inte är optimal. Då är gång oftast det snabba och smidiga alternativet.

#### Attitydundersökningar i exempelkommunerna

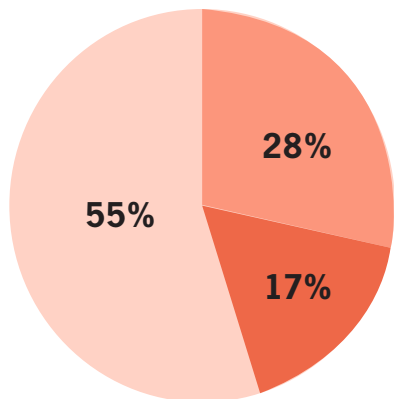
Under sommaren 2014 skickade Region Skåne ut en enkätundersökning till hushåll i exempelkommunerna. Enkäten syftade till att undersöka attityder till cykling och vilka åtgärder som de svarande ansåg som mest prioriterade. Totalt svarade 325 personer på enkäten.

**Andelar som cyklar i %  
(RVU 2013)**



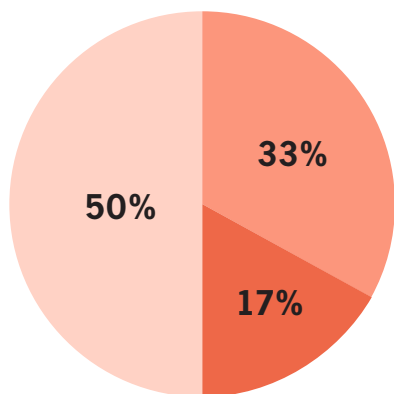
### Vad är mest avgörande för att få respondenterna att cykla mer?

- Omgivning/ miljö
- Attitydsförändring/ individuella förutsättningar



### Fördelning av resor:

- Fritid
- Inköp / Service
- Arbete / Skola



Under sommaren 2014 skickade Region Skåne ut en enkätundersökning till hushåll i exempelkommunerna. Enkäten syftade till att undersöka attityder till cykling och vilka åtgärder som de svarande ansåg som mest prioriterade. Totalt svarade 325 personer på enkäten.

### lakttagelser baserat på resultatet från attitydundersökningen

Bromölla har högst nivåer av cyklister som cyklar regelbundet, många nytilkomna cyklister och näst högst andel personer som skulle kunna tänka sig att cykla mer. Potentialen är därför troligen hög. Sjöbo har både högst andel ointresserade och även lägst andel sporadiska cyklister vilket kan tolkas som om att cykling är en tydligare antingen/eller-fråga i Sjöbo.

### Körkort och tillgång till transportmedel

I de fyra exempelkommunerna har 94 procent av de svarande körkort, och 95 procent har tillgång till bil. Tillgång till cykel har 79 procent av de svarande. Barn är inte tillfrågade i undersökningen, vilket gör att den faktiska fördelningen ser annorlunda ut.

### Vart går cykelresan?

Den mängd cykelresor som de svarande genomfört fördelar sig något ojämnt. Hälften av de genomförda cykelturerna görs som fritidsresor. Endast 17 procent av resorna genomförs med målpunkten arbete eller skola, och 33 procent av cykelresorna görs för att handla.

### Cykelvanorna varierar stort mellan orterna och även mellan könen

I undersökningen klassificerades de svarande utifrån cykelvanor. Fem olika kategorier identifierades, från de ointresserade, som vare sig cyklar idag eller vill cykla i framtiden, till vana cyklister som cyklar regelbundet. I de olika exempelkommunerna finns en stor variation i cykelvanorna och önskan att cykla. I Sjöbo säger hela 27 procent att de inte cyklar och inte har planer på att cykla framöver, och endast 7 procent att de idag inte cyklar men skulle vilja cykla mer framöver. I Bromölla är det bara 11 procent som är ointresserade, och i Båstad är det hela 12 procent som önskar cykla mer. I de fyra exempelkommunerna varierar de ointresserade från Båstads låga 11 procent till Sjöbos 27 procent.

Fler kvinnor än män cyklar regelbundet i exempelkommunerna, men undersökningen visar också att det är fler män än kvinnor som har börjat att cykla regelbundet den senaste tiden. Kanske attityden till cykling har förändrats de senaste åren? Men det är också vanligare att män tillhör kategorin de ointresserade, det vill säga de som inte kan tänka sig att cykla alls framöver. Potentialen, det vill säga de som cyklar ibland eller kan tänka sig att cykla framöver ligger runt 40 procent hos både män och kvinnor.

### Vad behövs för att få fler att cykla?

I enkäten tillfrågades respondenten om vilka åtgärder som skulle få hen att cykla mer. Alternativen presenterades som en lista där respondenter fick kryssa i en femgradig skala från instämmer inte alls till instämmer helt. Oavsett kön, ålder, cykelvanor och ort var följande åtgärder högst prioriterade: bättre underhåll, gröna miljöer, bättre trafiksäkerhet och fler cykelvägar.

De möjliga valen kan inordnas i tre huvudkategorier:

- 1) förbättrad stadsmiljö,
- 2) attitydförändring/förutsättningar
- 3) fysiska åtgärder.

Utifrån denna gruppering anser en majoritet av de svarande att fysiska åtgärder i cykelnätet är den enskilt viktigaste faktorn som skulle påverka cyklingen. En jämförelse mellan grupper som cyklar regelbundet med de grupper som inte cyklar idag visar att önskemålen är likartade, det vill säga förbättringar som skulle ge nya cyklister skulle även gynna befintliga cyklister.



**Svaneholmsvägen, SKURUP. Exempel på låg standard: 50-gata utan cykelbana.**



**Köpmansgatan, BÅSTAD. Exempel på låg standard: Vältrafikerad gata utan cykelbana.**



**Gamla torg, SJÖBO. Exempel på låg standard i korsning: Inget tydligt utrymme för cyklister i vältrafikerad central korsning.**



**Dalagatan, BROMÖLLA. Exempel på måttlig standard: Breda långa 30-gator med diffusa trottoarer, ej hastighetssäkrade.**



**Tennisvägen, BÅSTAD. Exempel på hög standard: Smal hastighetssäkrad 30-gata.**



**Tiansväg, BROMÖLLA. Exempel på låg standard i korsning: 50-gata, ingen signal, ingen tydlig plats för cyklister, dåligt underhåll.**

## Åtgärder för en cykelvänligare fysisk miljö

Här följer fyra inspirationsexempel på hur utvalda trafiksituationer i exempelkommunerna skulle kunna få en mer cykelvänlig utformning. De fyra situationerna är valda i samråd med representanter från exempelkommunerna och representerar fyra typer av situationer som är vanligt förekommande i de centrala delarna av mindre orter. Samtliga situationer är tagna från delar av cykelnätet som kan sägas tillhöra huvudcykelstråk. På olika sätt samlar de upp cyklister från många håll i orten då de leder till viktiga vardagsmålupunkter så som en skola eller en stadskärna eller då de samlar upp cyklister från flera lokala stråk i ett bostadsområde.



### EXEMPEL FRÅN SKURUP

#### Dagens situation

En lokalgata som samlar upp trafik från ett antal bostadsområden möter en huvudgata som leder in mot stadskärnan. På lokalgatan sker cykling i blandtrafik och på huvudgatan sker cykling på en längsgående separat cykelbana. Huvudgatans cykelbana är dock placerad på motstående sida från lokalgatan och cyklister vilket i nuläget innebär att cyklister på ett otryggt sätt måste korsa huvudgatan för att komma upp på cykelbanan.



Dagens situation

#### Förslag på cykelvänligare lösning

Det är viktigt att det tydligt framgår vem i korsningen som har företräde. I slutet av lokalgatan samlas cyklisterna upp i ett tydligt markerat cykelfält som precis innan korsningen övergår till en cykelbana. Då cykelbanan har prioritet framför angörande trafik bör cykelbanan utformas med genomgående markmaterial som separeras från gatubeläggningen. Passagen bör ske i samma nivå som den befintliga cykelbanan på andra sidan korsningen vilket innebär att passagen blir upphöjd. Om upphöjning av passagerna inte är möjlig kan man hastighetssäkra med vägkuddar innan passagen. Inför passagen bör cykelbanan i första hand placeras så nära biltrafiken som möjligt så att svängande fordon ser cyklisten. Trafik som ska svänga ut från lokalgatan bör ha väjningspliktstaggar innan cykelöverfarten.



Förslag på cykelvänligare lösning

## EXEMPEL FRÅN SJÖBO

### Dagens situation

En större gata som ligger i utkanten av stadskärnan med endast ett fåtal stora målpunkter i form av utbildningsfunktioner. Detta innebär att trafiken färdas längs med sträckan och endast stannar till vid enstaka ställen på sträckan. Här finns inga cykelbanor eller cykelfält utan cyklisterna färdas i blandtrafik.

### Förslag på cykelvänligare lösning

Det råder viss platsbrist i gaturummet och det är svårt att få plats med en cykelbana på gatans högra sida. Eftersom det är få målpunkter kan dock en dubbelriktad cykelbana tydligt avskild från gångbanan fungera fint i denna situation. Det finns mycket att vinna både för fotgängare och för cyklister genom att de tydligt separeras då flödet av cyklister på sträcka tidvis kan vara stort och deras hastighet hög. I läget där gatan korsar en av ortens huvudgator föreslås en upphöjd cykelöverfart för god tillgänglighet till den dubbelriktade cykelvägen oberoende från vilken riktning cyklister kommer från på huvudgatan. Upphöjningen, väjningsplikt och ett material som avviker från körbanan gör det tydligt att cyklister har företräde i korsningen, och förbättrar trafiksäkerheten i en dubbelriktad cykelbana, som annars är en mindre säker cykellösning.



Dagens situation



Förslag på cykelvänligare lösning

## EXEMPEL FRÅN BÅSTAD

### Dagens situation

En central gata med relativt höga biltrafikflöden, många målpunkter, tung trafik och kollektivtrafik. I det aktuella läget finns i dag kantstensparkering längs gatan. Cykelbanorna längs sträckan är inte sammanhängande.

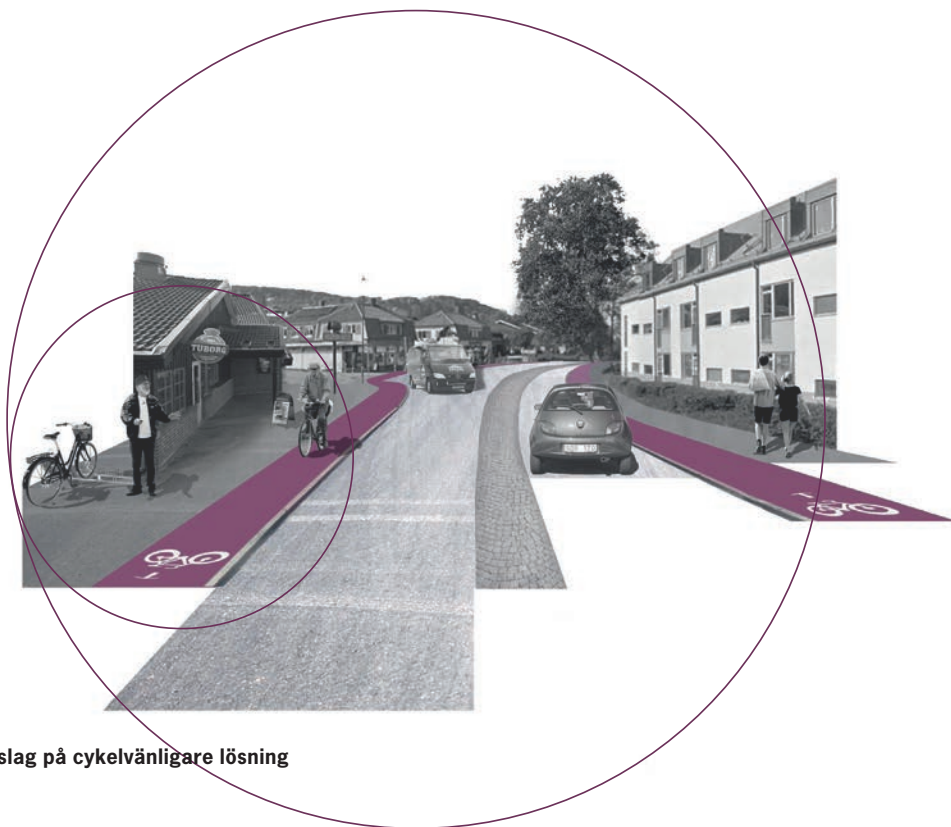
### Förslag på cykelvänligare lösning

En lösning för den här situationen kan utformas med en sammanhängande cykelbana. Att tillgodose god framkomlighet för biltrafiken är viktigt på centrala gator, men det är samtidigt viktigt att hastigheten hålls låg så att trafikmiljön främjar fotgängare, cyklister och stadslivet. För att hålla nere hastigheten på samtliga trafikanter kan gaturummet med fördel utformas med smal sektion. Ytterligare hastighetsreducerande åtgärder såsom upphöjda passager för cyklister och fotgängare, avsmalning vid övergångsställen eller busshållplatser placerade i gatan i stället för i bussficka lugnar ner tempot ytterligare och underlättar samspelet mellan alla de personer som på olika sätt rör sig i gaturummet.

Med tanke på platsbristen i detta centrala läge och närheten till flera större bilparkeringsanläggningar inom bara några minuters avstånd så skulle en del av kantstensparkeringarna kunna tas bort utan försämrad tillgänglighet för bilister. Detta frigör plats för kontinuerliga cykelbanor. Även utvecklade korttids-parkeringar för cyklister i anslutning till butiksentréerna kan vara en god idé.



Dagens situation



Förslag på cykelvänligare lösning

## EXEMPEL FRÅN BROMÖLLA

### Dagens situation

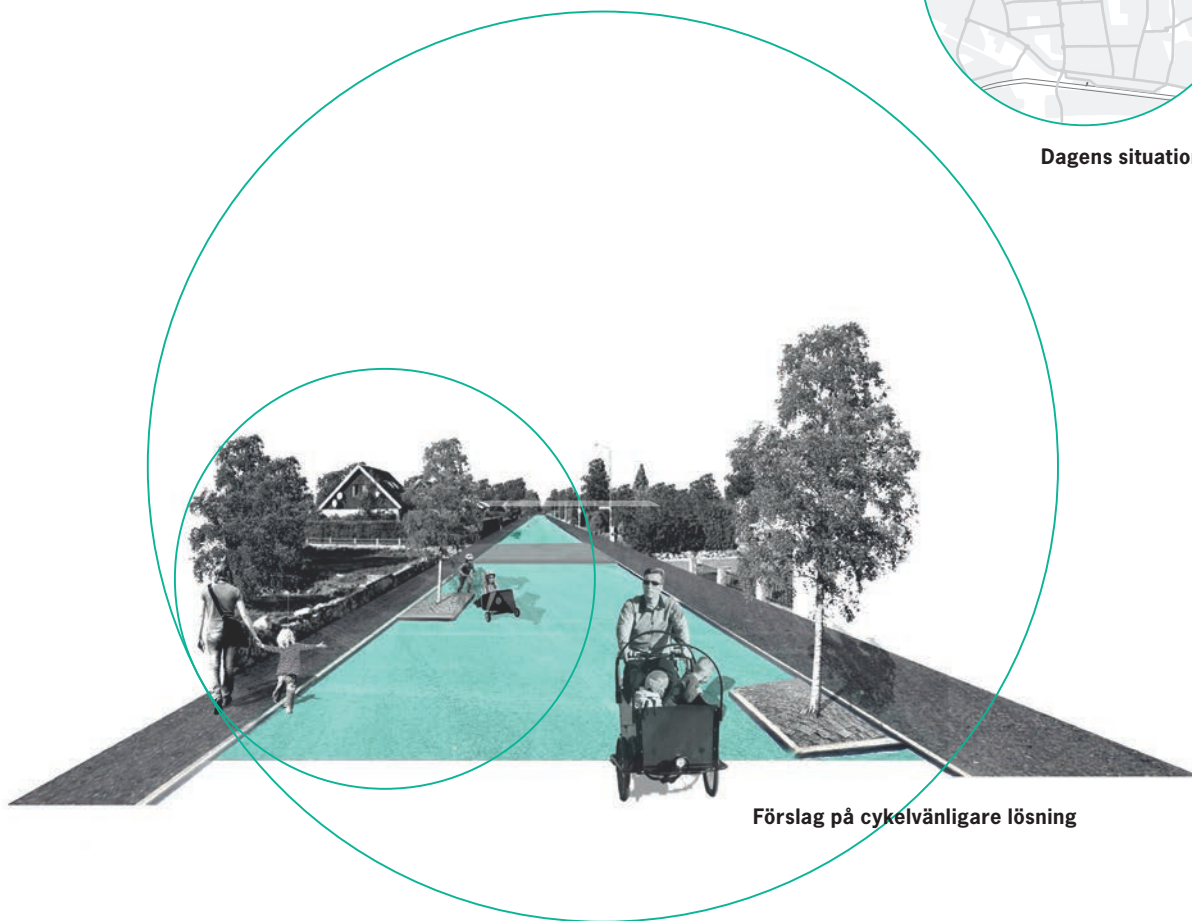
Det breda gatumåttet kombinerat med få korsningspunkter bjuder in till högre hastigheter än de tillåtna 30 kilometer/timme. Bristen på tydliga trottoarer förstärker detta ytterligare. I detta fall är gatan även en uppsamlingsgata för ett antal lokalgator och används därför av cyklisterna i området för ta sig vidare i ortens cykelnät.

### Förslag på cykelvänligare lösning

I denna situation föreslås ingen separat cykelbana, cykling kan ske i blandtrafik så länge hastighetsdämpande åtgärder utförs. Genom en tydlig kantsten byggs en nivåskillnad mot trottoaren vilket smalnar av körbanan. Utöver trottoarerna sänker upphöjda korsningspunkter samt planteringar som bygger ut i körbanan hastigheten för motorburen trafik ytterligare.



Dagens situation



Förslag på cykelvänligare lösning

## Hur Skåne kan utvecklas till en attraktiv cykelregion Slutsatser från kommunexemplen

I de skånska kommunerna varierar andelen cykelresor stort. Malmö och Lund ligger i toppen med 22 respektive 28 procent cykelresor, medan många kommuner ligger under riksgenomsnittet på cirka 6 procent och ända ner till 2 procent. Variationen kan härledas till flera olika faktorer: cykelavståndet till regionens arbetsplatser, utbudet på cykelinfrastrukturen eller till stadens form. Argumenten för att öka andelen cykelresor är däremot samma, oavsett hur stor andel cykelresor orten har idag. En ökad cykling ger odiskutabla vinster för både samhället som för individen. En friskare befolkning, minskade luftföroreningar, minskad trängsel och ökad rörelsefrihet för barn är bara några av argumenten, och enbart vinsterna av folkhälsoeffekterna uppgår till mycket stora ekonomiska belopp årligen.

En stor del av alla bilresor som görs är kortare än fem kilometer. Samtidigt är den genomsnittliga längden på cykelresorna tre kilometer. Att flytta över fler kortare resor från bil till cykel är därför en viktig strategisk utmaning för det framtida Skåne.

Färdmedelfördelningen är en god utgångspunkt i arbetet med ökad cykling på en ort, men den behöver kompletteras med mer kunskap. För att påverka resandet krävs djupare kunskaper om både cykelinfrastrukturen och cyklisterna på en ort. Sådana fördjupade studier kan innebära att observera cyklister, att intervjua kommunens invånare om vad de skulle behöva för att börja cykla, att arbeta med fokusgrupper eller enkäter. På så sätt kan kännedomen om vem som cyklar, och vem som inte cyklar bli klar, och det blir lättare att identifiera vilka insatser som krävs för att få fler att cykla. En genomlysande analys av cykelvägnätet med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet kan ge ett gott underlag till var och hur insatser bör sättas in för att öka möjligheterna att cykla på orten – för alla typer av cyklister. Kunskap och erfarenheter från städer som arbetat lyckosamt med att öka andelen cykelresor är också viktigt att studera för att själv kunna lägga upp en strategi för ökad cykling. Succékriterier för ökad cykling handlar i mångt och mycket om ett trafiksäkert, tätt och sammanhängande cykelvägnät men också om att höja trösklarna för biltrafiken på orten.

En genomgång av de skånska kommunernas strategier- och planer visar på goda möjligheter att i framtida planering systematisera och samordna kommunernas arbete både inom som mellan förvaltningar. Mål och riktlinjer behöver följa hela vägen, från strategisk nivå ner till åtgärder på marken. Kommunerna kan i framtida planering också tydligare skilja på gång- och cykel, både i dokument som i infrastrukturen, och skaffa sig en bättre bild av cyklisterna och deras önskemål. Sist men inte minst är det viktigt att fokusera på rätt saker: att satsa på en väl fungerande och trafiksäker lokal infrastruktur för cykel i kombination med sammankopplande regionala stråk. Med en medveten och systematisk hantering av cykelfrågorna har kommuner alla möjligheter att nå goda resultat!





## Referenser

### Cykelplaner och trafikstrategier

- Lunds kommun, Cykelplan, 2012
- Lunds kommun, LundaMaTs 1-3, 2006-2010
- Trafikstrategi Malmö, 2004
- Malmö stad, Cykelprogram, 2012-2019
- Landskrona kommun, Cykelplan 2008, Cykelplan 2014 (ej antagen/under arbete)
- Bromölla trafikstrategi, 2007
- Perstorps kommun, Gång- och cykelplan, 2014 (ej antagen/under arbete)
- Ängelholms kommun, Cykelplan Ängelholm, 2011-2020
- Helsingborgs stad, Cykelplan, 2007
- Helsingborgs stad, Trafikprogram, 2014
- Båstads kommun, Cykelplan, 2014 (ej antagen/under arbete)
- Hässleholms kommun, Trafikstrategi, 2014 (ej antagen/under arbete)
- Hörby kommun, Trafikplan, 2011-2012
- Kävlinge kommun, Cykelplan, 2014 (ej antagen/under arbete)
- Åstorps kommun, Cykelplan, 2014 (ej antagen/under arbete)
- Sjöbo kommun, Sjöbo trafikplan, 2013
- Eslövs kommun, Cykelplan, 2001
- Svalövs kommun, Cykelplan, 2013 (ej antagen/under arbete)

### Övriga referenser

- Helsedirektoratet (2010), Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs) ved fysisk aktivitet.
- Ipsos (2011), Cykelkultur- En attitydundersökning bland cyklister i Lund, Malmö, Helsingborg och Kristianstad.
- Köpenhamns kommune (2012), Köpenhamn cyklernes by – cykelregnskapet.
- Statens folkhälsoinstitut (2010), Folkhälsopolitisk rapport.
- Manum, B, Nordström, T, (2013). Integrating bicycle network analysis in urban design; improving bikeability in Trondheim by combining space syntax and GIS-methods using the Place Syntax Tool, Trondheim.
- Manum, B, Voisin, D (2011) Urban form and daily travel; non-motorised transport in Trondheim examined by combining space syntax and GIS-based methods, Trondheim.
- Markör (2013), Resvaneundersökning och attitydundersökning Oslo kommun.
- Raaford, N (2007). Critical mass: Emergent cyclist route choice in central London, London.
- Region Skåne (2014), Cykelvägsplan för Skåne 2014–2025.
- Region Skåne (2013), Folkhälsorapport Skåne.
- Region Skåne (2013), Resvaneundersökning för Skåne.
- Sick Nielsen T A, Olafsson A S, Carstensen T A, Skov-Petersen H (2013). Environmental correlates of cycling: Evaluating urban form and location effects based on Danish micro-data. Transportation Research Part D 22.

- Region Skåne (2014), Cykelvägsplan för Skåne 2014–2025.
- Region Skåne (2013), Folkhälsorapport Skåne.
- Region Skåne (2013), Resvaneundersökning för Skåne.
- Sick Nielsen T A, Olafsson A S, Carstensen T A, Skov-Petersen H (2013). Environmental correlates of cycling: Evaluating urban form and location effects based on Danish micro-data. Transportation Research Part D 22.
- Spacescape (2013), Evaluering Oslo sykkelstrategi.
- Spacescape (2013), Genomgång av skånska kommuners planer och strategier för cykling (Arbetsmaterial).
- Stockholms stad (2004), Stockholmscyklisten.
- The city of Portland (2009), Four types of cyclists.
- Thomsen, J, Manum, B (2009). Non-motorised transport and urban form – A review of recent research, report 1 (click on red marked “report” to download), project: ”Towards carbon neutral settlements”.
- Tornborg, P och Eriksson, I-M (2012). Stadsstruktur och transportrelaterad klimatpåverkan, Rapport KTH, Arkitektur och samhällsbyggnad.
- Trivector/Regions Skåne (2014), Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne.
- Wardman, M, et al, University of Leeds (2007), Factors influencing the propensity to cycle to work.
- Winters M, Brauer M, Setton E M, Teschke K (2013). Mapping bikeability: a spatial tool to support. Environment and Planning B: Planning and Design 2013, volume 40, pages 865 – 883 sustainable travel.
- WSP (2013), Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län.

