

Varför uppnås inte målen om ökad cykling?

Det kommer att ta lång tid och stora insatser innan förutsättningarna för cyklister är så pass bra som kommunala planer anger och målen kräver. Det verkar finnas ett stort glapp mellan teori och praktik vad det gäller åtgärder för cyklister i de två studerade kommunerna i detta examensarbete, vilket framgår både från observationer av cykelinfrastrukturen och vid intervjuer med planerare.



Allt fler kommuner sätter upp policies och strategier för att öka cyklandet, men trots detta är cykelinfrastrukturen i många svenska kommuner bristfällig, och målen uppnås inte. Det saknas kunskap om vilka policies som faktiskt bidrar till att öka cyklingen och de nationella riktlinjer som finns ger uppenbarligen inte tillräcklig vägledning. Att sätta upp strategiska styrdokument är viktigt för att öka cyklingen, men de måste uppfylla sitt syfte för att inte bara uppfattas som ett spel för galleriet. När det väl kommer till kritan gällande finansiering och prioritering av utrymme, är det ofta som planerade åtgärder inte blir av eller inte utförs med den kvalitet som planerna anger.

För att få konkreta exempel på cykelplanering i svenska kommuner och hur arbetet kan skilja sig mellan städer med

olika storlek och med olika traditioner av cykling, så gjordes valet att studera Malmö och Mölndals kommuner. Malmö har en lång tradition av cyklande i staden och en cykelandel runt 22 % av alla huvudresor, medan Mölndal ganska nyligen påbörjat arbetet med att förbättra förutsättningarna för cyklister, och har en cykelandel på 5 %.

Då man jämför det som står i de studerade kommunernas strategiska styrdokument med fokus på cyklister med den forskning som finns, är det mycket som stämmer överens och de föreslagna åtgärderna borde ge effekt. I intervjuerna med de båda kommunerna så framkom det dock att många åtgärder som anges i cykelplanerna inte kommer att kunna genomföras inom den närmaste tiden, främst på grund av finansiella begränsningar.

I Mölndal så finns grundförutsättningarna för att utveckla en bättre cykelkultur då avstånden är rimliga för att ta sig fram på cykel, och ett utbyggt cykelnät finns redan på de flesta platser i staden. Standarden på det befintliga cykelnätet är dock på många platser låg med begränsade utrymmen, ojämn beläggning och bristfälliga detaljutformningar.

Malmö har en väl utbyggd cykelinfrastruktur, men att fortsätta utveckla cykelinfrastrukturen verkar vara en viktig aspekt även i städer som t.ex. Köpenhamn, som redan har en hög andel cyklister. Det kanske största problemet för cyklister i Malmö verkar vara kapacitetsbrist på cykelbanorna, där trängselfaktorn kan vara en bidragande faktor till att cyklingen inte ökar. Utformningsstandarderna samt drift och underhållsarbetet behöver troligtvis lyftas ytterligare för att cykeln ska ses som det mest attraktiva färdmedlet, även när cykeltrafiken ökar.

Gemensamt för de två studerade kommunerna är att det verkar finnas en bred vilja att utföra förbättringar för cyklister, men rädslan för att minska framkomligheten för biltrafiken är stor.

Detta trots att ökad attraktivitet att cykla är starkt kopplad till minskad attraktivitet att köra bil, samt att en överflyttning från bilresor till cykelresor faktiskt lättar upp trängselfaktorn för bilar. Cykelns smidighet kan bli dess fiende då cyklister oftast kan ta sig fram på något sätt även på svårframkomliga platser, vilket gör att detaljer inte har prioriteras i samma utsträckning för cyklar som för motorfordon. Kunskapen om detaljutformningar för cyklister bör förbättras för att på ett bättre sätt höja standarden på cykelinfrastruktur utan att det nödvändigtvis blir dyrare, tar mer utrymme eller får en negativ inverkan för andra transportslag.

Författare: Jessica Sundberg
Examensarbete vid Institutionen för
Teknik och samhälle, LTH
Titel: Strategier för cykelplanering – En
fallstudie av två svenska kommuner