

Goda cykelstäder. Kännetecken och potential för ökad cykling

Slutsats

Slutsatserna visar på att de skånska kommunerna använder de nederländska grundprinciperna, men det brister i tekniska avvikelser i CROWS dimensioneringskriterier. En god cykelstad har ett sammanhängande och attraktivt cykelnät där cykelplaneringen präglas av ledorden sammanhållning, direkthet, säkerhet, komfort och attraktivitet. För att öka cyklandet måste man se till att göra cykeln till det snabbaste och tryggaste alternativet. Målet kan uppfyllas genom att skapa ett “flow” där cyklisten kan trampa på utan stopp eller farliga korsningar. I ledande cykelstäder har cyklisten förtur, det finns bra belysning, luftpumpar och säkra garage. Det är även viktigt att bygga bredare och undvika hinder (som t.ex. backar och stora vägar). Man ska alltså tänka “cykeln först”, och på så sätt kan målet om ett hållbart Skåne nås.



Pixabay.com

Inledning

Att välja cykeln framför bilen är viktigt för både miljön och hälsan, men studier visar på att det är svårt att få fler att cykla. VTI har som mål att fördubbla cyklandet till år 2035, men för att detta ska vara möjligt måste vägarna vara säkra, snabba och attraktiva. I denna studie har Skånes tre största städer undersökts. Kommunernas bästa infrastrukturella cykelåtgärder jämfördes med riktlinjer från världens främsta cykelland, Nederländerna. Manualen “Design manual for bicycle traffic” kallad CROW-manualen anses vara den bästa handboken inom cykelinfrastruktur och användes i jämförelsen. Med hjälp av jämförelsen och intervjuerna fick man reda på vad som krävs för att skapa en cykelstad i världsklass.

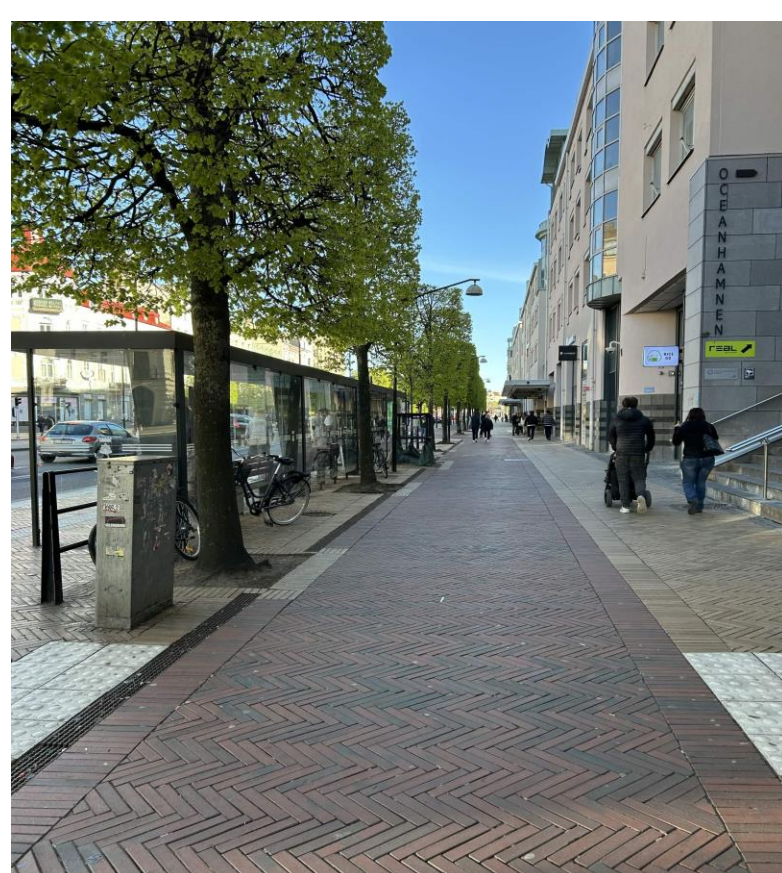


Frågeställningar

- Hur väl stämmer kommunernas bästa åtgärder med dimensioneringskriterierna i CROW?
- Vad kännetecknar goda cykelstäder?
- Vilka faktorer bidrar till ökat cyklande?

Metod

För att utvärdera kommunernas bästa åtgärder användes den nederländska CROW-manualen som måttstock. Det gjordes även litteraturutredning och dokumentanalys av kommunala handlingsplaner samt intervjuer med representanter från de tre kommunerna. Med hjälp av intervjuerna fick man fram vilka åtgärder de anser vara bäst. Dessa granskades sedan genom att åka ut och titta på plats. Supercykelvägen Lund-Lomma och de separerade cykelbanorna i Malmö och Helsingborg besöktes och bedömdes.



Diskussion

Även om Skåne inspireras av de nederländska ledorden när vi inte riktigt ända fram till den nederländska standarden. Stadens geografi kan vara en utmaning. Det kan upplevas lättare att cykla i ett platt Malmö än ett backigt Helsingborg. Helsingborgs barriärer leder till större investeringar för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät. Både Malmö och Helsingborg kan stundtals ha långa avstånd, men ändå cyklar fler i Malmö. Lund är mindre och tätare samt en utpräglad studentstad, vilket kan vara anledningar till den stora andelen cyklister. Säkerhet och trygghet är viktiga faktorer för att få fler att vilja cykla. Om vägen känns otrygg väljer pendlaren bilen trots den goda framkomligheten. För att öka cyklandet i praktiken krävs det ett sammanhängande, säkert och attraktivt cykelvägnät.



Resultat

I Lund och Malmö sker 27% av alla resor med cykel, medan Helsingborg ligger något efter med 16%. Framgången bakom ett ökat cyklande ligger i de fem nederländska ledorden: sammanhållning, direkthet, säkerhet, komfort och attraktivitet. Lund jobbar bland annat med att skapa ett sammanhängande cykelnät, och “röda mattan” markeringar i korsningar för att höja säkerheten. Malmö arbetar med fysiskt separerade cykelbanor, cykelöverfarter och cykelanpassade gator. Helsingborg använder strategiska förbindelser, som bron till Oceanhamnen för att bli av med fysiska barriärer. I jämförelsen mellan de skånska åtgärderna och CROW-manualens rekommendationer visar det sig att Skåne i princip håller standarden när det gäller separerade cykelbanor, men inte supercykelvägar.



Siri Persson