

A person is riding a bicycle away from the camera on a city street. The street has a blue-painted bike lane with a white bicycle symbol and an arrow. The word 'radstraße' is painted in large white letters on the pavement. The background shows a city street with buildings, trees, and other people walking or cycling.

Cykelinfrastruktur - hur kan man planera för mer cykeltrafik och mindre biltrafik?

TILL KOGLIN, DR I TRAFIKPLANERING, LTH

Introduktion till dagens transportsystem I

- Transportsystem är ohållbara och mycket komplex
- Miljöproblem
- Sociala problem
- Sociala och kulturella aspekter inkluderas inte i transportforskning
- Mobilitetsforskningen täcker komplexiteten av människors rörelser



Introduktion till dagens transportsystem II

- Mer kunskap om faktorer som påverkar planeringen (cykelplaneringen) behövs
- Bilanvändning måste minska
- Cykelanvändning måste öka
- Cykelinfrastruktur måste förbättras



Exempel på färdmedelsfördelning I

	2008	2013
Car trips	41 %	40 %
Public transport trips	14 %	21 %
Bicycle trips	23 %	22 %
Walking trips	20 %	15 %
Other (e.g. scooter) trips	2 %	2 %

Source: Travel survey for the city of Malmö from 2008 and 2013 (City of Malmö 2009, 2014).



Antalet registrerade bilar I Sverige

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sverige						
Personbilar	4 401 352	4 447 165	4 495 473	4 585 519	4 669 063	4 768 060

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Skåne län						
Personbilar	581 199	586 880	594 937	604 755	614 845	629 359

Source: Statistics Sweden



LUND
UNIVERSITY

Vad är cykeltrafik?

- Som cykeltrafik betraktas alla trafikanter som rör sig cykel
- Cykeln är en enkel och billig transportform som är tillgängliga för de flesta
- Muskelkraft d.v.s. krav på korta avstånd och genhet
- Cyklister är oskyddade trafikanter – utsatta för väder och vind



Vad är cykeltrafik? forts.

- Utsatta för mycket höga olycksrisker där singelolyckor utgör ett stort problem
- Cyklister är därmed mer utsatta än till exempel biltrafikanter
- Cyklister är ofta marginaliserade inom trafikplanering



Varför planera för cykeltrafik? I

- Minska olycksrisken för cyklister
- Alla medborgarnas behov ska vara inkluderade i trafikplaneringen inte bara de som ha bil
- En stad med bra planerade cykelstråk och en bra infrastruktur för cyklister leder ofta till en hög andel cyklande



Varför planera för cykeltrafik? II

- Många cyklister bra för miljön, attraktiviteten av staden, hälsa ...
- För att skapa ett jämställt och rättvist transportsystem ska behoven av cyklister inte exkluderas



Hur ska det då vara? I

- En fungerande infrastruktur:
 - Sammanhängande cykelstråk dit folk vill cykla
 - » Stråken ska vara gena, med bra vägledning/visning
 - Bra cykelbanor
 - Prioriteringar vid korsningar och signaler
 - Låga hastigheter av motortrafiken



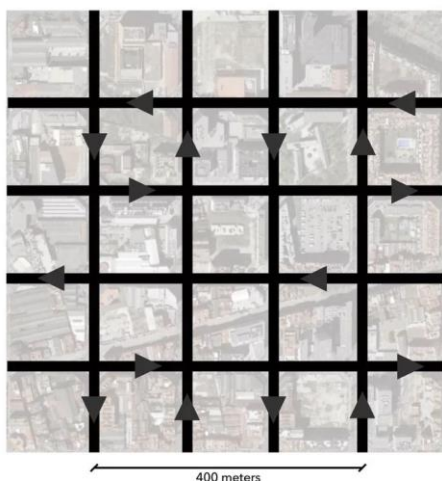
Hur ska det då vara? II

- Bra och säkra parkeringsmöjligheter (framförallt vid kollektivtrafik)
- Inga hinder på vägen
- Bra drift och underhåll
- Bra separering från motortrafik och gångtrafik
- Korta avstånd
- Trygg och säkert
- ...

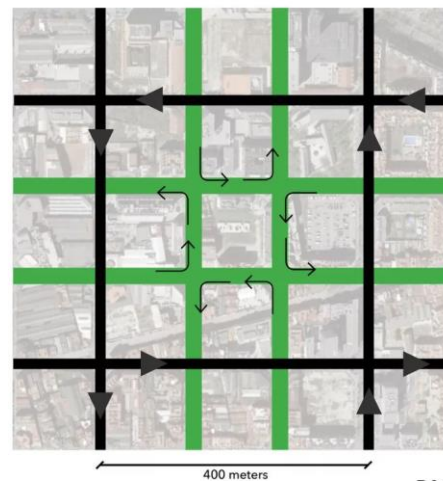




CURRENT SITUATION



SUPERBLOCK



2020-05-13

Vinnova - Bilfria Urbana Distrikt 2018-2020 - NV

Hela-resan-perspektiv krävs

- Hur ser cykelinfrastruktur fram till kollektivtrafik ut?
- Hur säkert är det egentligen att cykla till kollektivtrafik?
- Var finns hyrcykelsystem? Nära bostäder?...
- Hur säkert är det att ställa sin cykel vid stationen etc.?



Vad innebär det egentligen?

- Radikal förändring av trafikplanering i städerna
 - Prioritera cykel framför bil
 - Säker cykelinfrastruktur
 - Mer plats för cykeln, mindre plats för bilen
 - Färre bilparkeringar, fler cykelparkeringar
- Lägre hastigheter för bilen – Shared speed
- Sammankopplade cykelnät, från bostad till stationen



Resultat från en intervjustudie I

- Viktiga åtgärder
 - A till B
 - Bryta bilnormen
 - Beteendepåverkan
- Genomförda och ej genomförda åtgärder
 - Utbyggnad av cykelinfrastruktur
 - Cykelparkering
 - Drift och underhåll
 - Omledning av cyklister



Resultat från en intervjustudie II

- Vad är det som styr
 - Antagna cykelplaner
 - Politisk vilja
 - Samarbete i kommunen
 - Ekonomiska och personell resurser
- Möjligheter och hinder
 - Besparingskrav
 - Okunskap
 - Utrymme i stadskärnan
 - Liknande arbetssätt mellan kommuner



Avslutning I

- Bilnormen är fortfarande stark
- Vissa kommuner är långt framme...
- ...andra kommuner är mindre långt framme
- Stor diskrepans



Avslutning II

- Stor medvetenhet bland planerare och tjänstemän vad som bör göras för ökad cykling
- Kunskap saknas inte
- Snarare att det finns en avsaknad av politiskt mod och/eller vilja
- Nödvändigt med fler resurser



Avslutning III

- Vi måste tänka om
- Cykel och kollektivtrafik måste vara en självklar del i planeringen
- Cykel och kollektivtrafik (och gång) måste prioriteras framför bil
- Trafiksäkerhet en viktig del i det hela



Avslutning IV

- Båda nät måste vara sammanlänkade
- Nya tekniska lösningar/innovationer viktiga
- **Vi måste våga prioritera rätt!!!**



Rekommendationer I

- Införande av nationella standarder
- Planering för tätare bebyggelse
- Förankring av cykelplanering i alla strategiska plan- och policydokument
- Nedtoning av bilens betydelse i strategiska plan- och policydokument



Rekommendationer II

- Fler mobility managementåtgärder
- Större samverkan mellan kommuner i regioner
- Större samsyn och samverkan mellan kommuner och Trafikverket
- Åtgärder för att försvåra för bilister



TACK FÖR ERT INTRESSE!
Till Koglin: till.koglin@tft.lth.se



LUND
UNIVERSITY