

prioriterad cykeltrafik i malmö

-möllevångsstråket



fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, Alnarp
självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
30hp inom landskapsarkitektprogrammet
Anton Svensson 2009



Sveriges
lantbruksuniversitet



SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för landskapsplanering,
trädgårds- och jordbruksvetenskap

författare: © Anton Svensson

titel: prioriterad cykeltrafik i malmö -möllevångsstråket

omslagsfoto (framsida): Ystadvägen vid Dalaplan, Anton Svensson, 31/5-09

omslagsfoto (baksida): Västra Varvgatan, Anton Svensson, 31/5-09

nyckelord: prioriterad cykeltrafik, cykelfält, Malmö, cykling, cykelbana,
integrerad trafik, cykelväg, tillgänglighet, cykelplanering,
trafiksäkerhet, läsbarhet

handledare: Gunilla Lindholm, SLU Landskapsarkitektur

huvudexaminator: Anders Larsson, SLU Landskapsarkitektur

biträdande examinator: Niclas Östlund, SLU Landskapsarkitektur

EX0375, 30 hp, Avancerad E

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten,

SLU Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp 2009

förord

Det här är mitt examensarbete inom Landskapsarkitekturprogrammet. Arbetsprocessen har pågått i snart ett år med varierande intensitet. Tack vare detta arbete har jag själv fått en djupare förståelse för cyklarnas infrastruktur och cykelplaneringens problematik. Samtidigt som arbetet har varit givande för mig, hoppas jag även att de idéer och förslag som framförs kan fungera som inspiration och tankeväckare för cykelplanerare i Malmö och i andra städer.

Tack till alla som har funnits med och stöttat mig under färdigställandet av detta examensarbete. En väl strukturerad handledning av Gunilla Lindholm på SLU i Alnarp har varit en stor hjälp för att komma vidare. Tack Sara Forslund på gatukontoret för visat engagemang och för hjälp med information, utskrifter och material. Tack alla andra som har funnits med mig och cyklat runt i Malmö och andra städer. Tack till familj och vänner som stöttat och kommit med idéer och hjälp, och framför allt ett stort tack till er alla som cyklar och därmed bidrar till en bättre stad och en bättre värld.

*"Anybody who rides a bike is a
friend of mine"*
Gary Fisher



sammanfattning

Cyklandet i Malmö har ökat sista åren både relativt och i absoluta tal. Malmö är med sin plats i Öresundsregionen en stad med storstadsambitioner. Studier av litteratur och ute i fält avslöjar att det separerade systemet för cyklister, som Malmö håller fast vid, har vissa brister. Jämförelser med andra städer visar att cykelfält på gatorna fungerar bäst i stadskärnan, medan separerade cykelvägar är bäst i städers perifera delar. För att kunna profilera sig som storstad bör cykelfält finnas på större gator.

Cyklister hanteras inom stadsplaneringen idag ofta som en enhetlig sammansättning människor med likartade behov. I själva verket är cyklisterna en mycket heterogen grupp med skilda preferenser. Att främja cykling för alla förutsätter därför en flexibel planering.

Malmö har som vision att göra cyklister till en prioriterad grupp. Undersökningar visar att cyklister känner sig prioriterade om det finns anläggningar och alternativ för dem. Viktiga faktorer att ta hänsyn till vid planerandet av infrastruktur för cykling är *identitet, läsbarhet, trafiksäkerhet* samt hur cyklisterna kan *prioriteras*.

abstract

Cycling in Malmö has increased over the last years, both in relation to other means of transportation and in absolute numbers. Malmö is, due to its location in the Öresund region a city with ambitions of being a metropolis. Literature and field studies show that the segregated traffic system, that Malmö is holding on to today, has some shortages. Comparisons with other cities show that bike lanes are best in the city center, while segregated tracks are to be recommended in the periphery of the cities. If Malmö should be able to be promoted as a big city, there should be bike lanes along the larger streets.

Within city planning today, cyclists are often treated as a uniform group of people, all expected to have the same needs. In reality cyclists are a really non-uniform group with various needs and preferences. The ability to promote cycling for everyone therefore prerequisites a planning that is flexible.

Malmö has a vision to make cyclists a prioritized group. Studies show that cyclists feel prioritized when they are given alternatives, and if there is infrastructure for them. Important variables to consider while planning for cyclists are *identity, legibility, traffic safety* and how the cyclists can be given *priority* to.

innehåll:

sida:

1.bakgrund och mål	5
2.om uppsatsen	9
3.begrepp och perspektiv för cykling	17
4.min vision för cykeltrafik	35
5.cykling i olika städer	57
6.cykling i malmö	71
7.hur utveckla cykelstad malmö?	85
8.möllevångsstråket	99
9.slutord	130
10.referenser	131



1.bakgrund och mål

1.1 bakgrund

1.2 mål

2.om uppsatsen

3.begrepp och
perspektiv för cykling

4.min vision för
cykeltrafik

5.cykling i olika städer

6.cykling i malmö

7.hur utveckla cykelstad
malmö?

8.möllevångsstråket

9.slutord

10.referenser

1.bakgrund och mål

Det här kapitlet beskriver kortfattat den problematik som ligger till grund för att detta arbete har skrivits. En introduktion ges till vad som kommer att tas upp i uppsatsen och förklarar varför ämnet cykling och cykelvägnätet i Malmö är frågor som är viktiga att ta upp till diskussion. I detta första kapitel formuleras också ett antal mål, vilka är tänkta att ligga till grund för resten av arbetet.

"I have always struggled to achieve excellence. One thing that cycling has taught me is that if you can achieve something without a struggle it's not going to be satisfying"

Greg Lemond



1. bakgrund och mål

1.1 bakgrund

Malmö har idag i likhet med de flesta andra svenska städer infrastrukturella problem orsakade av för mycket biltrafik i innerstaden. Samtidigt har Malmö stad en transportpolitisk vision som säger att transporter inom staden med cykel eller till fots ska prioriteras. Målet är att andelen ensamresande med bil i innerstaden minimeras. Största delen av Malmö innerstad planerades under en tid då cykeln hade en mer underordnad betydelse än idag. Malmö har ambitionen att åtgärda vissa av de trafiksituationer där bilen idag har företräde framför cykeln, trots att trafikflödena på cykel är större.

Bakgrunden till valet att skriva om cykling och utformningen av cykelanläggningar, grundar sig i insikten att transportflödena i staden behöver förändras av såväl miljömässiga som stadsmiljömässiga skäl. Flera års erfarenhet av cyklande i Malmö har gett idéer om vad som behöver förändras för att skapa en mer attraktiv vistelsemiljö för såväl cyklister som stadens övriga brukare. Dessa idéer bearbetas genom konkret gestaltning av kritiska situationer i Malmö. Dessutom sätts de in i ett vidare sammanhang för att belysa hur mycket det finns att vinna för samhället med bättre cykelanläggningar och en ökad andel cyklister.

De vinster som ökad cykling skulle generera för samhället skulle återspeglas inom flera sektorer. Framför allt inom områdena folkhälsa, samhällsekonomi, stadsmiljö och miljö. Gatukontoret i Malmö har visat intresse för detta arbete och vi har tillsammans diskuterat intressanta platser och vinklingar på arbetet.

Under arbetets gång har jag mer och mer kommit att intressera mig för den övergripande strukturen på Malmös cykelnät, och hur det skulle kunna utformas annorlunda för att bättre svara mot de faktiska behoven. Det system som finns idag fungerar mycket bra för många men är samtidigt långt ifrån komplett eller helt sammanhängande. Framför allt saknas i stora delar av staden goda alternativ för cyklister med andra preferenser än de som man från planerarnas håll ser som de gängse. En viktig del för planeraren, bör vara att försöka planera med utgångspunkt i användarnas faktiska behov och inte med utgångspunkt i de behov man vill eller förväntar sig att människor ska ha.

1. bakgrund och mål

1.2 mål

Följande mål har formulerats för detta arbete:

- att ge förslag på hur Malmö kan följa sin vision att prioritera cyklister
- att sätta Malmö i ett större sammanhang för att se hur man kan inspireras eller avskräckas av situationen på andra håll
- att motivera cykelns givna roll i en hållbar stadsutveckling
- att ge konkreta exempel på hur utformningen av framtidens cykelvägar i Malmö skulle kunna komma att se ut



1.bakgrund och mål

2.om uppsatsen

2.1 struktur

2.2 avgränsningar

2.3 metod

2.4 processen

3.begrepp och perspektiv för cykling

4.min vision för cykeltrafik

5.cykling i olika städer

6.cykling i malmö

7.hur utveckla cykelstad malmö?

8.möllevångsstråket

9.slutord

10.referenser

2.om uppsatsen

I detta andra kapitel ges en kort introduktion till uppsatsen och innehållet i de olika kapitlen. Uppsatsens struktur beskrivs och varför den ser ut som den gör kommenteras under stycket 2.1.

I kapitlet ges också en beskrivning av de avgränsningar som har gjorts och varför vissa delar lämnats utanför uppsatsen medan andra har fått plats.

Under 2.3 visas ett översiktligt diagram över vilken metod som har använts vid arbetet med denna uppsats.

2.4 är också ett slags diagram. Det visar hur uppsatsens process har sett ut och vilka delar som har varit de centrala i processen vid olika tillfällen, från starten av arbetet i början av 2009, till arbetets slutförande ett knappt år senare.



2.om uppsatsen

2.1 struktur

Vad gäller strukturen på denna uppsats så har jag ansträngt mig för att göra den så logisk och enkel att följa som möjligt. En kortfattad bakgrundsbeskrivning berättar om i vilket sammanhang idén till uppsatsen uppstod och varför jag kände mig manad att skriva om just detta ämne. I den därpå följande delen beskrivs vilka metoder som använts, hur arbetet är avgränsat och hur arbetsprocessen har sett ut.

I det tredje kapitlet får läsaren ett teoretiskt underlag för fortsatt läsning. Där ges en inblick i begrepp och problematik som återkommer senare i uppsatsen. Generella argument om varför cykling i allmänhet är viktigt för våra städer berörs också.

I fjärde kapitlet presenterar jag min vision för cykeltrafik. Där behandlas ett antal faktorer som enligt min bedömning skulle öka intresset och upplevelsen av att cykla.

I femte kapitlet visas ett antal exempel från andra städer än Malmö. Att kunna ta till sig av goda förebilder från andra platser och applicera och anpassa dessa till rådande förutsättningar innebär att man kan spara mycket arbete och resurser.

I sjätte kapitlet ges en bild av hur Malmö fungerar som cykelstad idag, hur cykelvägnätet är strukturerat och vad det finns för politisk ambition. Här beskrivs också vilka naturliga förutsättningar det finns för att cykla i Malmö.

Det sjunde kapitlet innehåller ett antal förslag på hur situationen för cyklsiter i Malmö kan förändras till det bättre.

Åttonde kapitlet ger ett konkret förslag på hur utformningen av ett specifikt stråk kan se ut. Det stråk som behandlas går från Möllevångstorget i söder till Centralstationen i norr.

De nionde kapitlen innehåller en avslutande diskussion och därefter följer en referenslista.

färgkod

Genomgående är arbetet utformat så att de delar som innehåller förslag på utformning och egna tankar och visioner har gul bakgrund. I övriga delar finns det delar med gul bakgrund i uppslagens mitt. Dessa delar innehåller utdrag ur texten eller citat som är viktiga för arbetet. I de fall det handlar om citat är dessa markerade med citationstecken. Gult används också på några ställen för att accentuera vissa delar och för att öka läsbarheten.

2.om uppsatsen

2.2 avgränsningar

Att avgränsa är alltid svårt. Inte minst då det handlar om ämnesområden med så många olika aspekter som planering av cykelbanor och hur cykeltrafik kan prioriteras. Exempelvis kan prioriterad cykeltrafik tas upp på många olika nivåer, alltifrån politiska ställningstaganden och visioner till den detaljerade utformningen av konkreta situationer.

Jag har i detta arbete velat ta upp och diskutera frågan på flera nivåer. Därför har jag också tvingats utelämna vissa delar som skulle kunna vara relevanta. T ex hade jag velat skriva mer om skyltning av cykelvägar och hur denna kan göras likvärdig med skyltningen för biltrafiken.

De generella argumenten för varför cykling är viktigt för samhället är också en del som har skurits ner ordentligt. Det beror delvis på att många av argumenten är så självklara och allmänt vedertagna att de inte behöver någon djupare presentation. T ex är hälsorelaterade fördelar med cykling eller bilarnas negativa inverkan på stadsbilden faktorer som redan är väl kända för de allra flesta.

Även då det gäller de delar som berör Malmö har jag försökt fatta mig kort. Därför ges endast de mest grundläggande fakta som behövs för att kunna gå vidare och argumentera för förändringar som vore gynnsamma för staden.

Jag har insett att det finns många delar som jag skulle kunna fördjupa mig i ytterligare och hoppas på att få chansen att göra det i framtiden.

2.om uppsatsen

2.3 metod

2.om uppsatsen

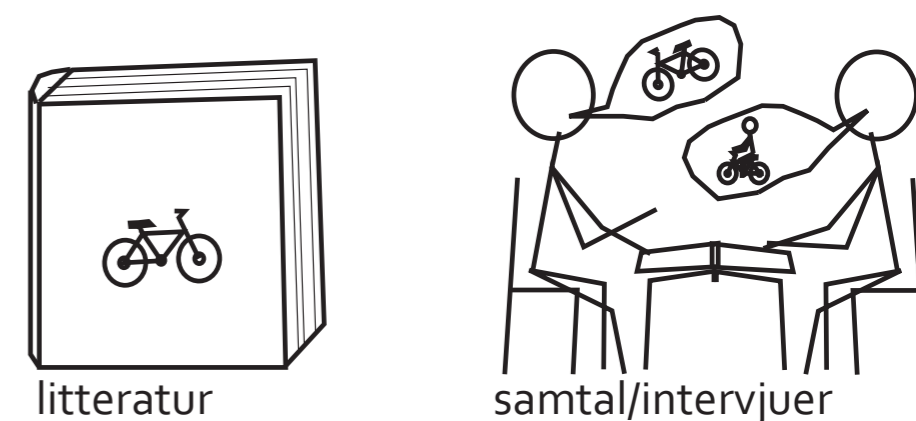
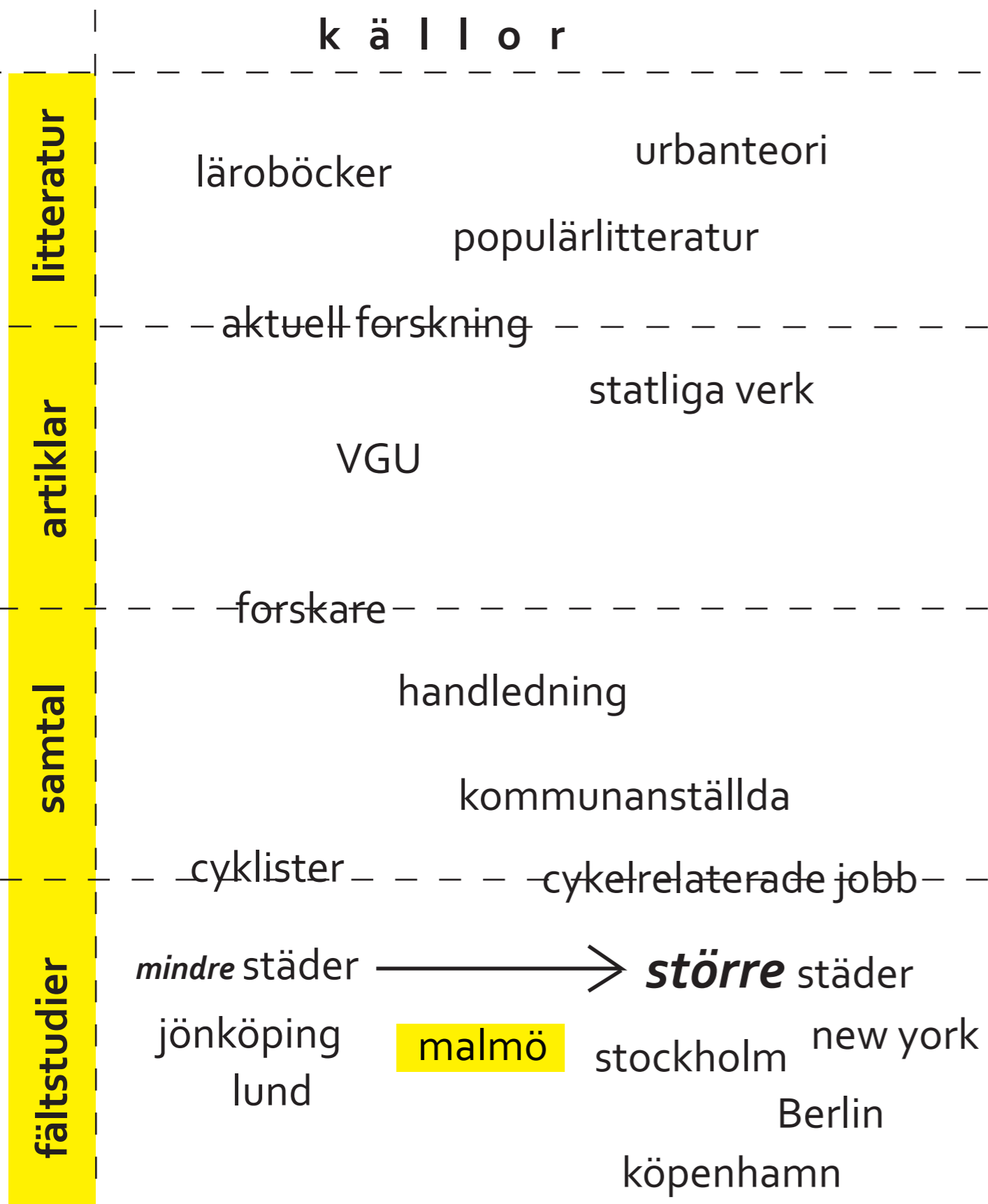
2.3 metod

Arbetsmetoden i samband med denna uppsats har utgjorts av både en teoretisk och en praktisk del. Den teoretiska delen har bestått av att läsa en stor mängd litteratur och rapporter om cykling och cykelrelaterade frågor. Under litteraturstudien har nya funderingar, vinklingar och idéer uppstått vilka i stor utsträckning har kommit att prägla den slutgiltiga rapporten.

Den praktiska delen har bestått av intensivt cyklande i framför allt Malmö, men även i ett flertal andra städer. Dessutom har intervjuer gjorts kontinuerligt under hela arbetsprocessen. De allra flesta av dessa har varit högst informella och bör snarare ses som samtal eller utbyte av idéer.

Intervjuer och samtal med andra cyklister, planerare och forskare har dock varit av stor betydelse för min tankeprocess och för att förstå vad cyklister tycker om infrastruktur för cykel i olika former, och om hur den bör utformas och fungera.

Förslagen i de senare kapitlen grundar sig på VGU som är ett dokument framtaget av vägverket. VGU står för vägars och gators utformning och innehåller riktlinjer och mått som kan vara bra att ta hänsyn till vid utformandet av trafikmiljöer.



2.om uppsatsen

2.4 processen

start

fältstudier

tankearbete/skissande

skrivande

läsning

utformande av förslag

intervjuer/samtal

2.om uppsatsen

2.4 processen

nu

fältstudier


tankearbete/skissande

skrivande

läsning

utformande av förslag

intervjuer/samtal

 = återkoppling

1. bakgrund och mål

2. om uppsatsen

3. begrepp och perspektiv för cykling

3.1 definitioner/begrepp relaterade till cykling

3.2 den goda staden

3.3 konkurrens om utrymmet

3.4 integrerad vs. separerad cykeltrafik

3.5 generella argument för ökad cykling

3.6 regeringens transportpolitiska mål

4. min vision för
cykeltrafik

5. cykling i olika städer

6. cykling i malmö

7. hur utveckla cykelstad
malmö?

8. möllevångsstråket

9. slutord

10. referenser

3. begrepp och perspektiv för cykling

Detta kapitel tar upp och avhandlar begrepp som är viktiga för resten av uppsatsen. En gemensam och vedertagen terminologi är viktig för att höja statusen på cykeln och dess infrastruktur, samtidigt som den underlättar i debatt och planering inom området.

Kapitlet innehåller argumentation för varför en ökad cykling är gynnsam för människan och staden. Flera olika aspekter tas upp på vad som är en god stadsmiljö och varför cykeln har en given roll som viktigt transportmedel i en sådan. Mycket handlar om konkurrensen med andra mindre stadsmässiga transportmedel, framför allt om konkurrensen med bilen. Idag har cykeln och bilen vissa svårigheter att samsas om utrymmet i staden. Detta beror till stor del på att städerna som de ser ut idag är planerade för bilarna, medan cyklisternas behov ständigt har satts i andra hand.

En högst aktuell fråga är hur man bör hantera bil- och cykeltrafiken i staden och vilken typ av vägnät man i så fall bör nyttja sig av. Bör cykeltrafiken och biltrafiken vara separerade från varandra eller integrerade i gaturummet? Olika argument talar för de olika systemen och de fungerar olika bra i olika delar av staden, beroende på faktorer som hastighet, utrymme och trafikflödenas storlek.

Avslutningsvis avhandlas de politiska ambitionerna inom transportområdet. Från politiskt håll finns en vision om ett hållbart transportsystem, där ambitionen är att cykelresornas andel i tätorterna ska öka.

Förhoppningen är att de efterföljande kapitlen ska bli lättare att ta till sig efter att ha satt sig in i problematiken och de olika begreppen. Mycket av det som står i det här kapitlet återkommer i senare delar av arbetet där det sätts i relation till konkreta exempel eller förslag.

"Att cykla är att leva"
Lasse Åberg



3. begrepp och perspektiv för cykling

3.1 definitioner/begrepp relaterade till cykling

Då man talar om infrastruktur för cykling underlättar det att ha ett gemensamt språk med en någorlunda standardiserad begreppsapparat. Gemensamma och tydliga definitioner är en förutsättning för att höja cykelns status.

I dagligt tal är det vanligt att röra ihop begreppen och säga cykelväg eller cykelbana om allting i cykelvägnätet vilket kan sättas i relation till t ex bilvägar där begrepp som motorväg, 2+1väg, motortrafikled och landsväg är allmänt vedertagna. Följande begrepp är viktiga att känna till då man talar om cykelinfrastruktur i Sverige:

(Friliggande) Cykelväg:

Cykelbana fritt liggande eller med minst 3 meters skyddszon mot körbana.

Cykelbana:

En väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass 2.

Cykelfält:

Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass 2.

Blandtrafik:

Cykeltrafik hänvisas till körbanan utan att särskilt utrymme reserveras.

Cykelöverfart:

Del av väg som är avsedd att användas av cyklande för att korsa körbana eller cykelbana och som anges med vägmarkering.

Bevakad cykelöverfart:

Cykelöverfart som är försedd med trafiksignaler.

Obevakad cykelöverfart:

Cykelöverfart som inte är försedd med trafiksignaler.

Skyddsremsa

Område mellan cykelbana eller cykelfält och intilliggande körfält för motorfordonstrafik (som ska ge plats för dörrar som öppnas mm).

3. begrepp och perspektiv för cykling

3.1 definitioner/begrepp relaterade till cykling

Cykelnät/-vägnät:

Avser det nät av cykelbanor, cykelfält och blandtrafikgator som redovisas i cykelplan för innerstaden. Nätet är i första hand avsett för cykel som transportmedel.

Cykelstråk:

En eller flera sammanhängande länkar i cykelvägnätet. (Eriksson m fl, 2005, s.11)

Cykelbox:

Stopplinjen för biltrafiken i signalreglerade korsningar dras längre från korsningen. Utrymmet framför bilarna markeras som väntutrymme för cyklisterna. Denna åtgärd ökar cyklisternas synbarhet och minskar risken för olyckor. (Stockholm trafikkontor, 2007)

andra viktiga begrepp

Oskyddade trafikanter:

Cyklister och fotgängare

Integrerat trafiksystem:

Då motordrivna fordon och oskyddade trafikanter delar utrymme

Separerat trafiksystem:

Då motordrivna fordon och oskyddade trafikanter ges egna utrymmen, vilka är avskilda från varandra.

Mjuktrafikrummet:

Ett område eller en gata där gående och cyklister samsas med biltrafik. Dessa platser bör utformas på ett sådant sätt att trafikanter tar hänsyn till varandra. På platser där generella trafikregler gäller strävar man efter att uppnå detta utan vägmärken och vägmarkeringar. (Ahlman m fl, 2008, s. 14)

Uppställningsfält:

Är en del av vägbanan avsedd för långsgående parkering eller annan uppställning av fordon eller på vissa avsnitt för busshållplats, taxi, lastplats eller motsvarande. (VGU, sektion tätort -gaturum, 2004, s.61)



3.begrepp och perspektiv för cykling

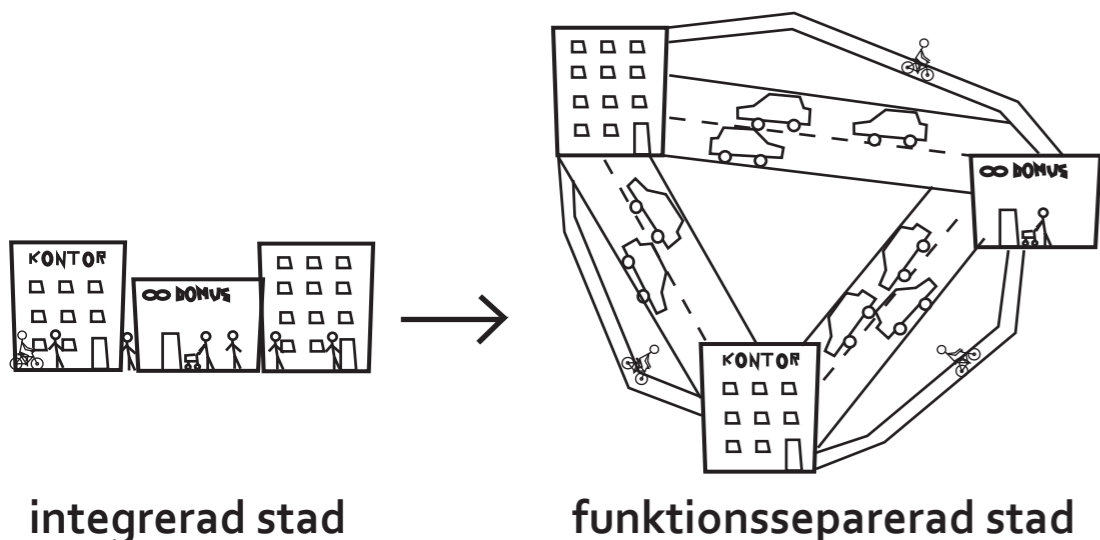
3.2 den goda staden

Utformningen av trafiksystemet i en stad bör sammanfalla med de ideal och visioner som finns för att skapa en god stad för de som vistas där. Idealen för vad som ses som den goda staden har förändrats mycket under de senaste årtiondena, och kommer säkerligen att fortsätta förändras i den framtid som möter oss. Eftersom vi idag inte vet vilka ideal eller strukturer som kommer att vara eftersträvarvärda i den framtida staden, så borde det vara en bra idé att försöka skapa öppna och flexibla strukturer som lätt kan förändras efter kommande behov.

tidigare ideal

Många städer präglas fortfarande till stor del av de ideal som var rådande under modernistiska eran. Under mitten av 1900-talet växte städerna i omfång. Luft, ljus och gott om utrymme skulle prägla de nya bostadsområdena. Olika funktioner delades upp vilket medförde att exempelvis bostadsområden, handelsplatser och arbetsplatser hamnade på skilda platser och ofta i olika områden. (Boverket, 2004, s.7f)

Under flera decennier var trafikplanerarnas främsta mål att förbättra förhållandena för privata motordrivna fordon, dvs bilar och lastbilar. Då det gällde transporter av människor sågs inte gång eller cykel som några egentliga alternativ. Den enda trafikrelaterade planering som förekom för fotgängare och cyklister var vissa åtgärder för att öka säkerheten, medan ytterst lite eller ingenting gjordes för att förbättra framkomlighet och tillgänglighet. Planering för cyklister och fotgängare slogs samman och ansågs vara av underordnad betydelse. I de separata system som blev standard hamnade de skoskyddade trafikanterna på de ytor som blev över och som ofta låg något undan gömda långt ifrån verksamheter och folkliv. (Pharoah, 2003, s.358f)



“The plan of Radburn, outside New York, from 1928, was the model for Swedish traffic planning in the second part of the 20th Century... we should be careful not to recommend a single solution again” (Boverket, 2004, s.12)

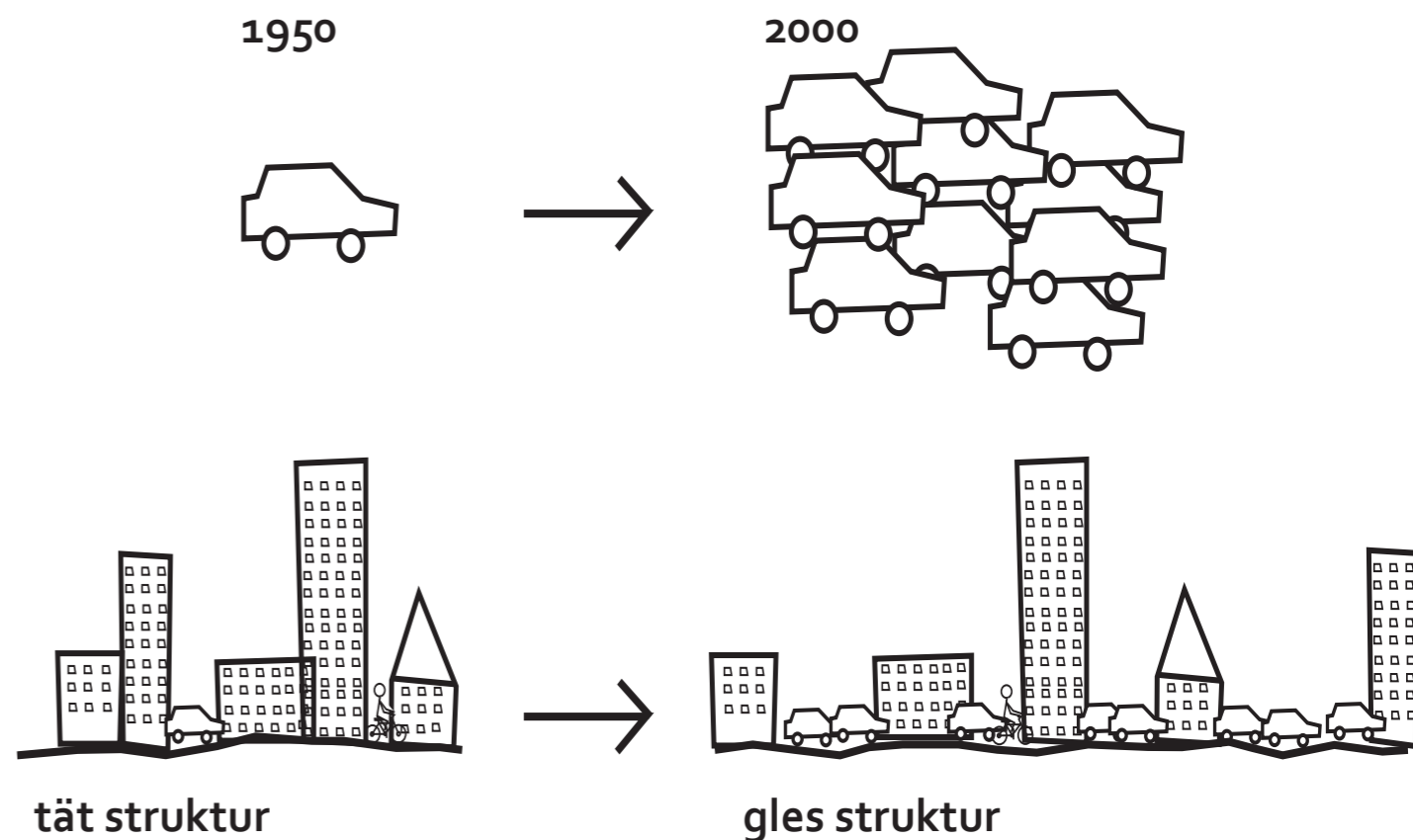
“for decades, transport planning has been dominated by the demands of accommodating increasing volumes of private motorised transport (the car and the lorry). Walking and cycling were not treated as alternatives, and such planning as took place consisted of trying to mitigate the worst impacts on the safety and well-being of those on foot and cycle” (Pharoah, 2003, s.358)

3.begrepp och perspektiv för cykling

3.2 den goda staden

Boverket menar i sin skrift “Make towns – instead of traffic planning and housing development” från 2004 att städernas stadsmässighet försvann i samband med bilismens explosionsartade ökning fr o m mitten av förra seklet. Tidigare var städerna kompakta, väl sammanhängande och lätta att röra sig i. Antalet bilar i Sverige ökade under perioden 1950-2000 från 49 till 450 per tusen invånare, en nästan tiofaldig ökning. Säkerheten blev en viktig parameter då man planerade för trafiken. Som en följd av det ökade säkerhetstänkandet har en kraftig reducering av olyckor kunnat uppnås, men Boverket menar att det har skett på bekostnad av andra värden och kvaliteter. (Boverket, 2004, s.7f).

“One aim was to reduce accidents involving children through planning. And that was successful. But other values and qualities of the town were lost” (Boverket, 2004, s.8)



3.begrepp och perspektiv för cykling

3.2 den goda staden

framtidens ideal

På senare år har medvetenheten om bilismens effekter på vår miljö och stadsmiljö ökat bland medborgarna. Och även om andelen bilresor i innerstaden på många håll minskar så gör inte det totala antalet bilresor det eftersom det sammanlagda resandet hela tiden ökar.

En av de primära åtgärderna för att förbättra livet i stadskärnorna är, enligt Markus Schaefer, att bryta bilens dominans som transportmedel. Enligt Schaefer är det just biltrafikens pågående övergrepp mot stadskärnorna som urlakar dem på mänsklig aktivitet och urbanitet. (Sigler m fl, intervju med Markus Schaefer, 2006, s.57)

Framtidens ideal är en blandad och attraktiv stad för fotgängare och cyklister. Den motordrivna trafik som hör hemma i stadsmässiga miljöer bör finnas där på invånarnas och stadens villkor. Framtidens stad bör vara tillgänglig och användarvänlig för alla och inbjuda till interaktion mellan människor. (Boverket, 2004, s.38)

Inom den rådande diskursen inom stadsplanering och trafikplanering förespråkas numera ofta integrerade system. Som Gehl förespråkar i sin bok "Life Between Buildings" så är nyckeln till en mer levande stad att den är planerad på så vis att den kan förmå människor att tillbringa mer tid utomhus. Ett sätt att uppnå detta kan vara genom att se till att folk cyklar istället för att ta bilen, och genom att man undviker att placera parkeringsplatser i nära anslutning till bostaden. Då blir miljön omkring bostäderna mer inbjudande och fler människor rör sig i området. (Gehl, 2001, s.79ff)



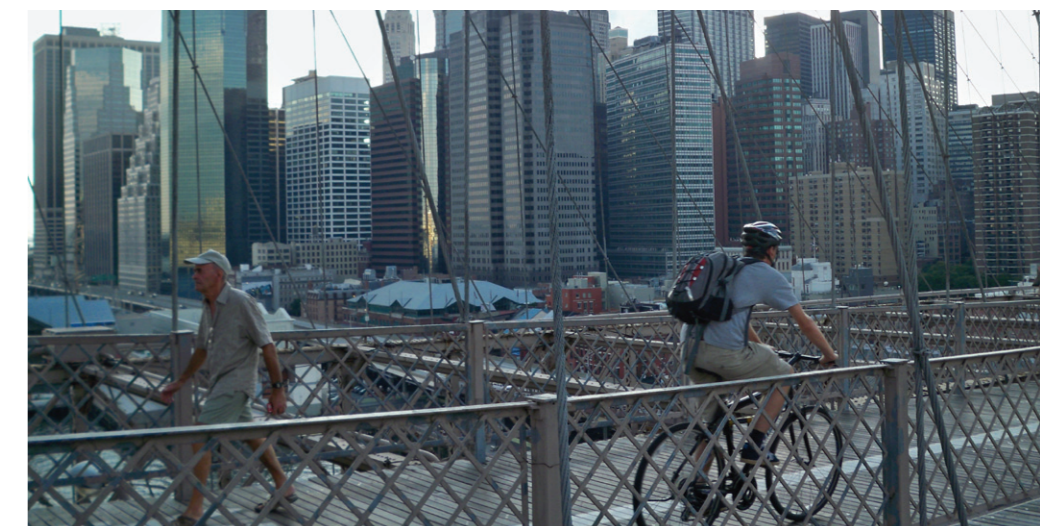
I framtidens stad är trafiken blandad och på de oskyddade trafikanternas villkor. Foto, Anton Svensson, 31/5-09

3.begrepp och perspektiv för cykling

3.2 den goda staden

TRAST

Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är ett dokument som tagits fram för att foga in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen. Trast har tagits fram av Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket och är tänkt att fungera som ett hjälpmedel för kommunens planerare och planerare på statliga verk. TRAST föreskriver att trafiksystemet bör vara väl anpassat till stadens förhållanden och ge den tillgänglighet som behövs. Balans eftersträvas mellan de olika trafikslagen och mellan tillgänglighet och andra kvaliteter. (Sveriges Kommuner och Landsting m fl, 2007, s.3)



Trafik i en attraktiv stad. Gång och cykeltrafik bör utgöra grunden i attraktiva städers transportsystem. Foto, Anton Svensson, 24/8.09

TRAST perkar på hur ett väl balanserat trafiksystem är en av de förutsättningar som gynnar utvecklingen av en attraktiv stad. Transportsystemet ska medverka till stadens utveckling genom att tillvarata de olika transportslagens fördelar. Oftast innebär detta dock att gång- och cykeltrafiken bör prioriteras. (Sveriges Kommuner och Landsting m fl, 2007, s.3)

"municipal planning must continually create conditions for achieving towns for pedestrians and cyclists" (Boverket, 2004, s.13)

"the absolute dominance of the car as a mode of transport, and therefore the victimization of the city center by car traffic coupled with the emergence of the outer-ring culture which is sucking a lot of activity and urbanity away from the city center. (Sigler m fl, intervju med Markus Schaefer, 2006, s.57)

"The farther away from the doors the cars are parked, the more will happen in the area in question, because slow traffic means lively cities" (Gehl, 2001, s.79)

"lengthy stay outdoors mean lively residential areas and city spaces" (Gehl, 2001, s.81)

"trafiksystemet bör vara väl anpassat till stadens förhållanden och ge den tillgänglighet som behövs. Balans eftersträvas mellan de olika trafikslagen" (Sveriges Kommuner och Landsting m fl, 2007, s.3)

"Our vision is of a mixed, attractive town, a town for pedestrians and cyclists, with efficient public transport, and with motor traffic that operates on the terms of the people and the town" (Boverket, 2004, s.38)

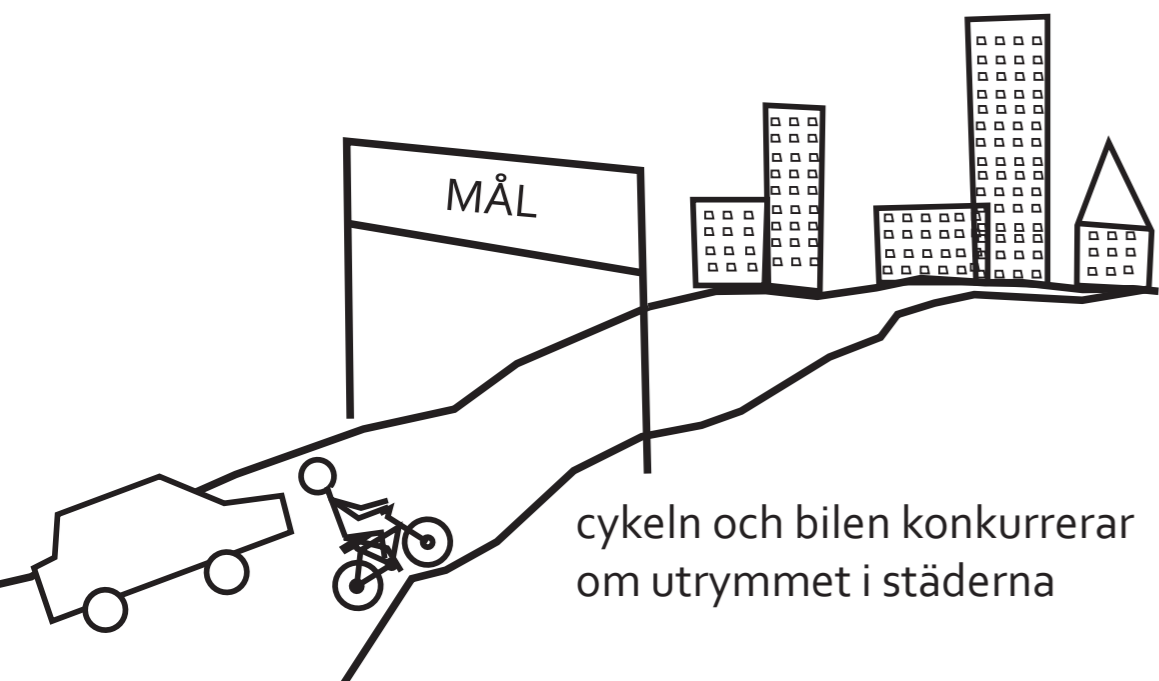
3.begrepp och perspektiv för cykling

3.3 konkurrens om utrymmet

Konkurrensen om utrymmet i de större städernas stadskärnor är hård. Vad gäller cykeln så skulle en ökad tillgänglighet för cyklister till viss del behöva ske på bekostnad av andra trafikslag i innerstaden. Bilen är idag det trafikslag som upptar mest yta per trafikant och samtidigt det transportmedel som har lägst kapacitet att transportera många människor på kort tid (SOU 2001:106, s.46).

Som tabellen (nästa sida) visar är cykeln mer än dubbelt så effektiv som bilen då det gäller dess kapacitet i antalet personer som den kan transportera varje timme. Samtidigt tar en cykel flera gånger mindre yta i anspråk än vad bilen gör. Kollektivtrafiken har ytterligare fördelar i jämförelse med cykeln då det gäller parametrarna utrymmeseffektivitet och kapacitet att transportera många människor. Cykeln och bilen kan dock sägas tävla i en annan kategori än vad kollektivtrafiken gör just därför att dessa transportslag innebär en i det närmaste obegränsad frihet att ta sig fram där man vill.

Då det gäller konkurrensen om utrymmet i städerna är det de folkvalda politikerna som har den yttersta makten. Vilka trafikslag som ska prioriteras och i vilken utsträckning är beslut som tas politiskt men att sedan följa de mål som formuleras och att tolka och prioritera på bästa sätt är de kommunala tjänstemännens arbete. Malmö har en vision som innebär att man ska prioritera cyklister och fotgängare i högsta möjliga utsträckning (Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, 2005, s.7).



Bilen är idag det trafikslag som upptar mest yta per trafikant och samtidigt det transportmedel som har lägst kapacitet att transportera många människor på kort tid (SOU 2001:106, s.46)

"Ibland grundar sig problematiken på att gaturummet är för litet så att alla trafikgrupper inte får plats... Ofta hänger detta problem också ihop med problemet om status. De trafikgrupper som har högst prioritet, får vid begränsat gatuutrymme den största platsen" (Tillback, 2008, s.49)

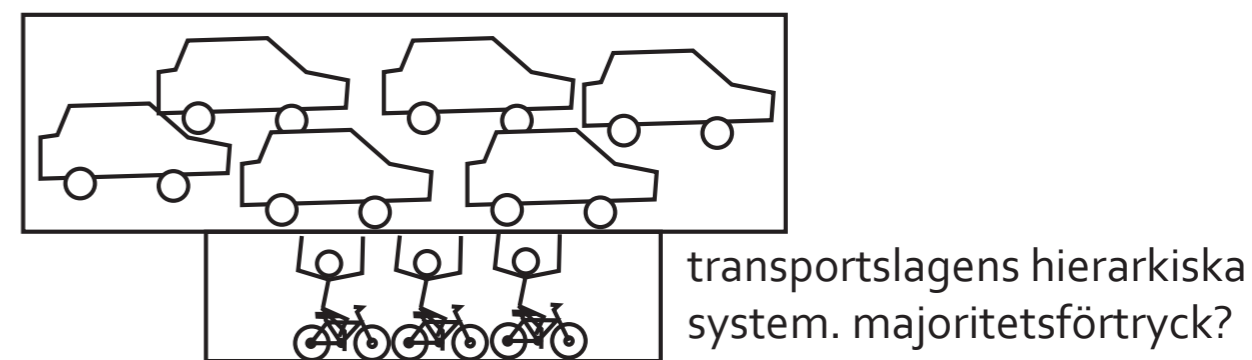
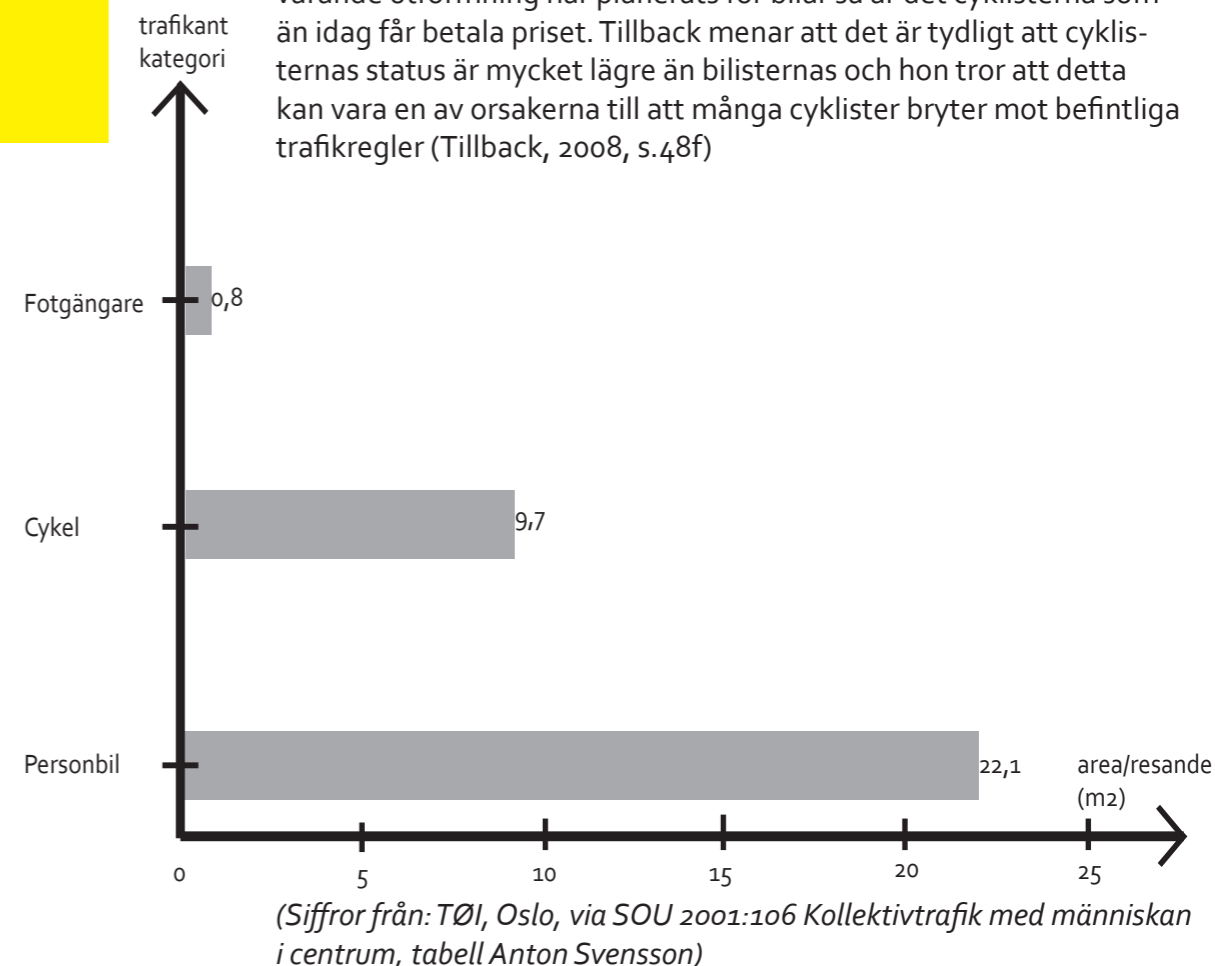
3.begrepp och perspektiv för cykling

3.3 konkurrens om utrymmet

Då det gäller friheten att röra sig fritt genom staden är fotgängarna idag de som har allra störst frihet. Cykeln har även den en enorm potential som fritt transportmedel men förverkligandet och utvecklandet av denna har de senaste decennierna låtit vänta på sig i takt med bilarnas och bilisternas ökade inflytande över den fysiska utformningen av staden.

My Tillback skriver i sitt examensarbete, på Institutionen för teknik och design vid Växjö Universitet, att problemen i stadstrafiken till stor del grundar sig i gatuutrymme och status. Eftersom städerna i sin nuvarande utformning har planerats för bilar så är det cyklister som än idag får betala priset. Tillback menar att det är tydligt att cyklister status är mycket lägre än bilisternas och hon tror att detta kan vara en av orsakerna till att många cyklister bryter mot befintliga trafikregler (Tillback, 2008, s.48f)

...det är tydligt att cyklister status är mycket lägre än bilisternas...detta kan vara en av orsakerna till att många cyklister bryter mot befintliga trafikregler (Tillback, 2008, s.48f)

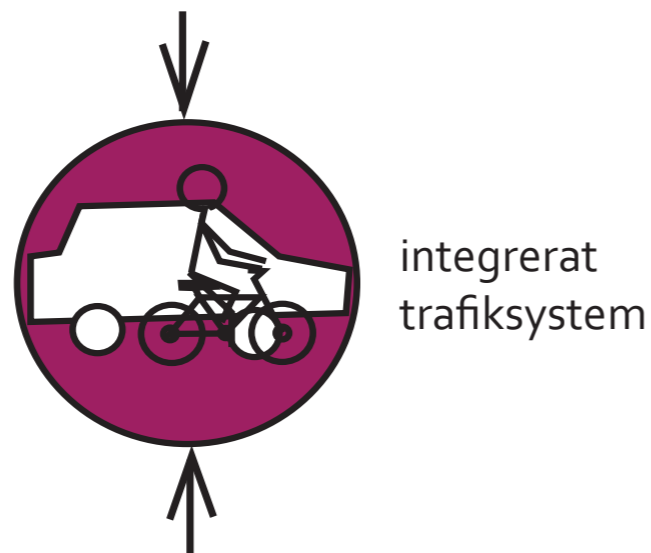
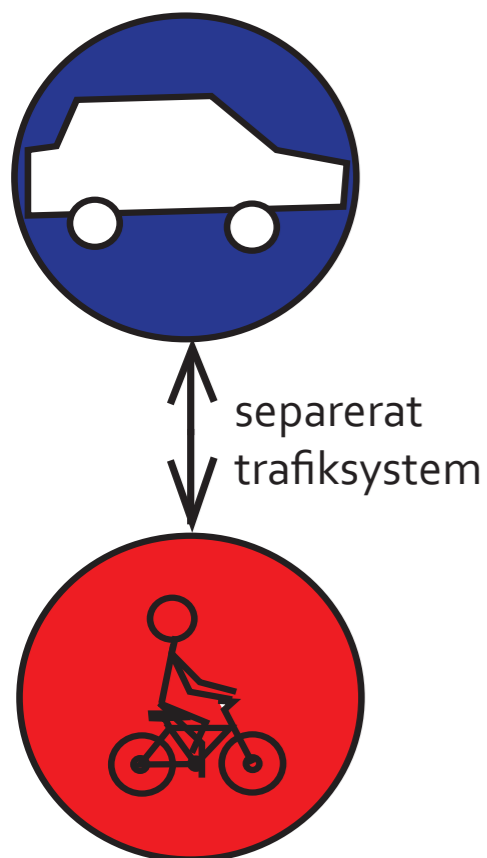


3.begrepp och perspektiv för cykling

3.4 integrerad vs. separerad cykeltrafik

Hela diskussionen om huruvida trafiksystemet bör vara separerat eller integrerat grundar sig i städernas problem med motoriserad trafik som tillåts hålla alltför hög fart. Den motoriserade snabbgående fordonstrafiken är helt enkelt inte kompatibel med stadens oskyddade trafikanter, fotgängare och cyklister. (Tom Godefrooij, Tolley, 2003, s.492)

En fördel med det integrerade trafiksystemet är att det är jämlikt och ger alla trafikanter samma rörelsefrihet. Det idag aktuella problemet med motortrafikanternas höga fart kan lösas genom att tvinga motoristerna att anpassa sitt körbetéende till de rådande förutsättningarna. Tom Godefrooij menar att om cyklister och bilister vistas i samma gaturum så sänker bilisterna sin hastighet. En praktisk fördel med ett integrerat trafiksystem är att man kan använda stadens befintliga strukturer och bara göra små justeringar i form av linjer (cykelfält). Ett integrerat trafiksystem är därmed mindre yrkrävande än vad ett separat system är. Det separerade trafiksystemet har den fördelen att osäkra trafikanter kan uppleva en större trygghet, eftersom de slipper vara för nära motorfordonstrafiken. Problem uppstår dock i korsningar med motordriven trafik vilka blir farligare för cyklister om de kommer från en separerad cykelbana jämfört med om de färdas i samma körbana som den motordrivna trafiken. (Tom Godefrooij, 2003, s.493)



"The approach of integration aims to solve the problem by adapting the drivers' behaviour to the circumstances.." (Tom Godefrooij, Tolley, 2003, s.492)

"Dubbelriktade cykelbanor längs kantsten bör normalt undvikas i innerstaden. De har visat sig medföra samspeletsproblem i korsningspunkter mellan cyklister, bilister och gående" (Eriksson m fl, 2009, s.17)

3.begrepp och perspektiv för cykling

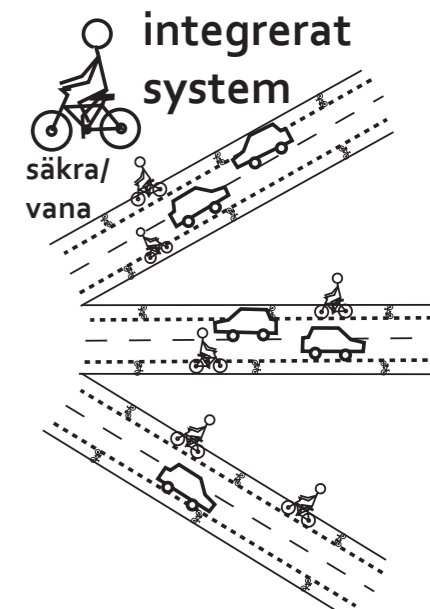
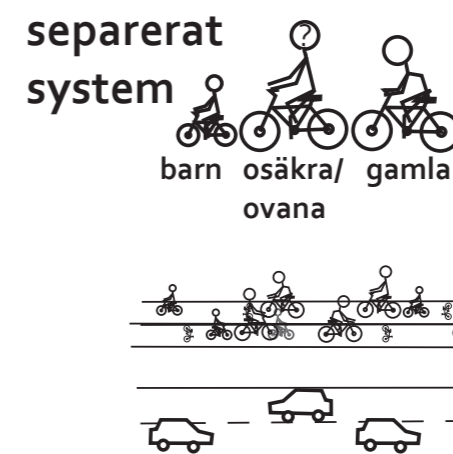
3.4 integrerad vs. separerad cykeltrafik

Ett vanligt argument för den separerade formen av cykeltrafik är cyklisternas säkerhet. Vilket av systemen som är det mest trafiksäkra är dock en fråga som fortfarande är ämne för livlig debatt. Olika undersökningar och forskningsresultat visar på olika resultat. Det som kan klargöras är att den separerade cykeltrafiken är säkrast på på sträckorna mellan korsningspunkter medan trafiksäkerheten vid korsningar är mycket lägre i de separerade systemen än de integrerade. (Tom Godefrooij, 2003, s.493; Ekman, 1996, s.80)

Tom Godefrooij menar att ett segregerat system har en begränsande inverkan på cyklisternas rörelsefrihet. Det segregerade systemet har ofta som mål att motordrivna fordon ska kunna röra sig mer obehindrat på sina vägar utan att behöva störas av oskyddade trafikanter i gaturummen. Då man väger de olika gruppernas intressen mot varandra (bilisters mot cyklisters) är det med andra ord fortfarande nästan alltid så att bilisternas intressen sätts främst. Godefrooij menar vidare att säkra och vana cyklister alltid kommer att föredra de integrerade systemen medan mindre självsäkra cyklister föredrar de separerade vägarna. (Tom Godefrooij, 2003, s.494)

Ingen entydlig forskning finns idag på vilket system som är att föredra. De olika trafiksystemen har olika för- och nackdelar och är gynnsamma för olika grupper av trafikanter. Det som ofta förespråkas är en blandning av båda systemen där man anpassar utformningen efter de förutsättningar och behov som finns i det specifika fallet. (Pucher m fl, 2009, s.59)

Ett sätt att utforma cykelvägnätet på kan vara att ha en bas av separerade cykelbanor men där systemet kompletteras med cykelfält på vissa ställen för knyta samman systemet. (Tom Godefrooij, 2003, s.494)



3.begrepp och perspektiv för cykling

3.5 generella argument för ökad cykling

stadsmiljöperspektivet

Om man ser på olika transportsätt i staden ur ett stadsmiljöperspektiv så är cykeln överlägsen alla andra transportmedel. Framförallt i innerstan är den oslagbar då det gäller snabbhet i kombination med flexibilitet. En annan stor fördel med cykeln är dess potential att kombineras med andra transportmedel som kollektivtrafik eller bil (med cykelhållare).

En förutsättning för att cykeln ska fungera i staden är att det finns stödjande miljö. Förutom att inbjuda till aktiv transport, och därmed gynna folkhälsan, så är en genomtänkt och människoanpassad utformning av omgivningen i staden en förutsättning för att skapa en attraktiv och levande vistelsemiljö för dess invånare. En stödjande miljö förutsätter en fysisk utformning som motverkar barriärer, buller och som främjar verksamheter i stadskärnan. I en nyttgiven (från augusti, 2008) bok om planering av stadskärnor belyser Martin Öberg vikten av att våga ta nya grepp i stadsplaneringen. Han menar att utvecklingen av stadskärnan handlar om att stärka såväl hårda som mjuka värden. En viktig del av stadskärnans utveckling är arbetet med att skapa platser där fotgängare och cyklister prioriteras framför bilen, exempel på sådana platser kan vara gårdsgator och aktivitetsområden. (Öberg, 2008)

Cykeln är överlägsen alla andra transportmedel i innerstan då det gäller snabbhet i kombination med flexibilitet. En annan stor fördel med cykeln är dess potential att kombineras med andra transportmedel som kollektivtrafik eller bil (med cykelhållare).. utvecklingen av stadskärnan handlar om att stärka såväl hårda som mjuka värden. En viktig del av stadskärnans utveckling är arbetet med att skapa platser där fotgängare och cyklister prioriteras framför bilen... (Öberg, 2008)

3.begrepp och perspektiv för cykling

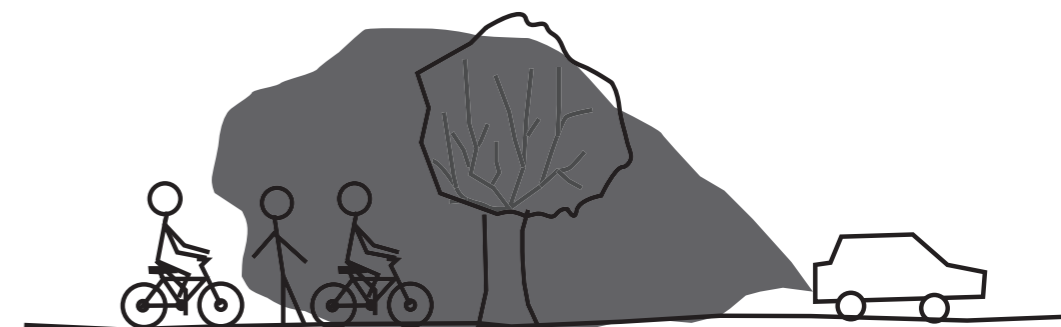
3.5 generella argument för ökad cykling

miljöperspektivet

Växthusgasernas effekt på den globala uppvärmningen är numera kända för de flesta och uppfattningen om att emissionerna måste begränsas är allmänt vedertagen av politiker och beslutsfattare världen över. Ett annat känt faktum är att bilen står för en hög andel av de totala föroreningsutsläppen, inte minst i städerna. Då det gäller utsläppen av kolväten, kolmonoxid och kväveoxider har den del som kommer från biltrafiken till och med kommit att bli dominerande. Samma problematik finns naturligtvis även i Malmö där mer än 40% av de totala utsläppen av kväveoxider kommer från bilismen. Utsläppen av vissa ämnen, exempelvis svaveldioxid, har visserligen minskat kraftigt de senaste decennierna som en följd av att dagens bilpark har mer effektiv avgasreningstrustning. Totalt sett har utsläppen av koldioxid nästan halverats i Malmö under slutet av förra århundradet. Minskningen har dock främst skett i industrisektorn medan utsläppen från trafiksektorn är relativt oförändrad. Bilarna har blivit renare och bättre miljöanpassade men samtidigt visar trenden på en fortsatt ökning av det faktiska antalet resor med bil. Om man ser på statistiken för utsläpp från vägtrafik så ligger Malmö över riksgenomsnittet för koldioxidutsläpp per invånare. Sammantaget motsvarar malmöbornas utsläpp ca 2% av de totala utsläppen i Sverige. (Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, 2005, s.9)

bilen bidrar till en hög andel av de totala föroreningsutsläppen, inte minst i städerna... (Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, 2005, s.9)

Förutom de mer långsiktiga miljömässiga fördelarna med att reducera utsläppen, inte minst i ett globalt perspektiv, så kan man även se stora effekter på kort sikt och i den lokala kontexten. Enligt en studie från Göteborg beräknas de partikulära luftföroreningarna som genererats av trafiken orsaka omkring 300 förtida dödsfall varje år. Detta skulle i sin tur innebära att om stadens kortdistanspendlare (sträckor <5km) valde cykeln istället för bilen så skulle denna insats reducera antalet förtida dödsfall, som en följd av luftföroreningar, med cirka två per år. Vinsterna för folkhälsan som uppskattningsvis skulle vara ca 25 gånger så stor (50 dödsfall färre per år) eftersom den minskade biltrafiken i innerstaden skulle föra med sig stadsmiljömässigt positiva effekter för stadens brukare i form av renare luft, minskat buller och ökad upplevd säkerhet för oskyddade trafikanter etc. (Johannesson m fl, 2007, s.7)



3.begrepp och perspektiv för cykling

3.5 generella argument för ökad cykling

folkhälsoperspektivet

Den fysiska aktiviteten är en av grundförutsättningarna för bibehållande av såväl fysisk som mental hälsa. Daglig fysisk aktivitet kan förebygga många icke överförbara sjukdomar såsom depression, hjärtsjukdomar och fetma. En fysiskt aktiv befolkning gynnar samhället på flera olika plan. Förutom kraftigt minskade utgifter för sjukvården så tenderar fysisk aktivitet och cykling även medföra sociala fördelar som ökad social interaktion och samhälleligt engagemang. Enligt undersökningar framtagna av WHO och anpassade till europeiska förhållanden så har vuxna européer ett behov av att röra sig med måttligt intensiv belastning minst 30 minuter de flesta dagarna. Rekommendationerna är ett minimikrav för att vi ska må bra men de flesta behöver vara aktiva mycket längre tid än så för att förbränna sitt överintag av kalorier. Den rekommenderade gränsen för barn under 15 år är dubbelt så hög som för vuxna. Varje år dör ca 600 000 människor i Europa som en direkt följd av fysisk inaktivitet. Sammanlagt motsvarar detta ungefär en sjättedel av alla dödsfall. Vanliga sjukdomar som kan kopplas till brist på fysisk aktivitet är typ 2 diabetes och hjärtsjukdomar dessa kan förebyggas med upp till 50% genom en mer aktiv livsstil. (Emily B. Kahn m fl, 2002, 73ff)

En aspekt, som talar för skapandet av goda miljöer för fysisk aktivitet, är att vår inaktiva livsstil för med sig stora samhälleekonomiska förluster. Enorma summor pengar läggs årligen på kostnader för vård, rehabilitering, sjukfrånvaro, produktionsbortfall, sjukpenningkostnader och förtidspensioneringar som kan relateras till inaktivitet, kostnader som skulle kunna reduceras kraftigt om folk kunde anamma en mer aktiv och hälsosam livsstil. De totala kostnaderna för sjukskrivning skulle minska med flera miljarder kronor om alla motionerade mer och dessutom skulle en ökad fysisk aktivitet kunna ersätta stora delar av läkemedelskostnaderna för övervikt, måttligt förhöjt blodtryck, lättare nedstämdhet, ångest, oro och sömnlöshet. Som arbetsgivare har man följaktligen mycket pengar att tjäna på en satsning på de anställdas livsstil och hälsa. Undersökningar visar att företag som satsar på de anställdas fysiska aktivitet förväntas få tillbaka mellan fem och nio gånger så mycket pengar som de har investerat. Vältränade presterar bättre även då det gäller stillasittande arbeten, troligtvis beroende på att man har en bättre syreupptagningsförmåga som ökar hjärnans arbetskapacitet. (<http://www.1177.se/artikel.asp?CategoryID=31919>)

Enligt två studier från bl a Schweiz, som är ett land med på många sätt likvärdiga levnadsvillkor som Sverige, uppskattas den fysiska inaktiviteten kosta samhället mellan 150 och 300 € (motsvarande ca 1600-3200 skr) per invånare och år. (http://www.euro.who.int/media-centre/PR/2006/20061117_1?language=German)

Den senaste folkhälsoenkäten framtagen av statens folkhälsoinstitut visar på att av invånarna i Skåne-regionen anser sig hela 69% av männen och 64% av kvinnorna vara fysiskt aktiva under mer än 30 minuter per dag. Ändå visar statistiken att nästan hälften (42%) av männen och en fjärdedel av kvinnorna i regionen är överviktiga (Statens folkhälsoinstitut, 2007)

”Både fogångare och cyklister vill se andra trafikanter när det är mörkt och väljer därför ofta bilvägen för att känna sig mindre hotade... Upplevd otrygghet kan hindra människor från att genomföra resor på det sätt man helst vill. Bristande genomsikt och bristfällig belysning i gångtunnlar och av gc-vägar på närmaste vägen mellan två målpunkter kan leda till att en omväg via bättre upplysta stråk väljs.” (VGU -sektion tätort -gaturum, 2004, s.78)



3.begrepp och perspektiv för cykling

3.5 generella argument för ökad cykling

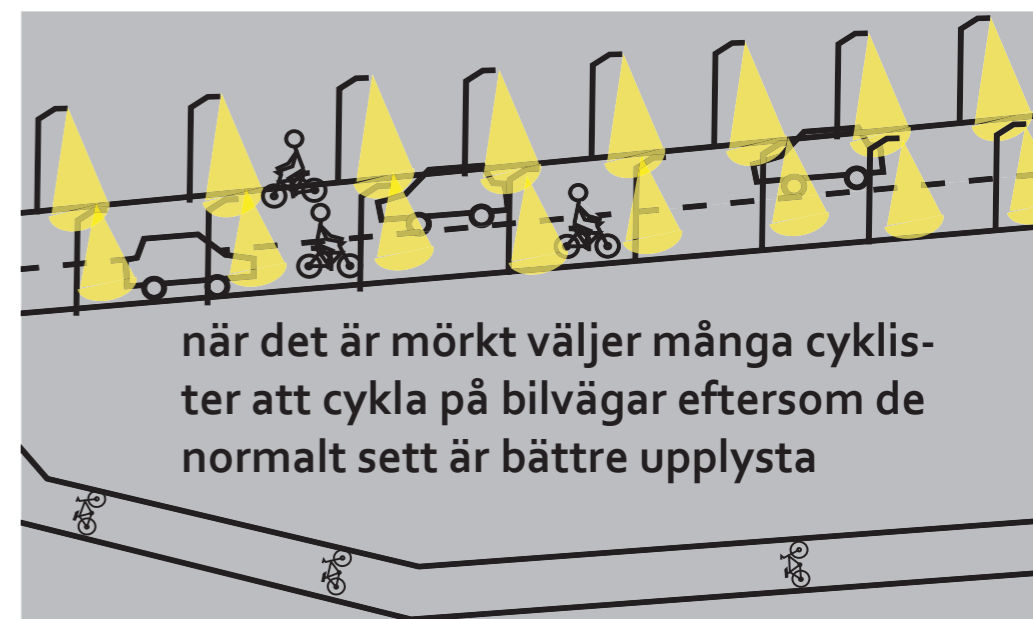
Trygghetsperspektiv/Genusperspektiv

Den senaste rapporten från brottsförebyggande rådet påvisar att en tredjedel av befolkningen är orolig för att utsättas för överfall eller misshandel när de vistas ute under dygnets mörka timmar. Inom den gruppen är det mer än dubbelt så många kvinnor som män, vilket innebär att tryggheten på en plats i allra högsta grad är en genusfråga. Undersökningen visar vidare att känslan av utsatthet och otrygghet är högre hos människor med invandrabakgrund, hos ensamstående föräldrar och hos människor boende i storstäder (Irlander m fl, 2009, s.56f)

I den transportpolitiska propositionen från 2005 sägs att målet skall vara ett jämställt transportsystem, alltså ett transportsystem som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. (Prop. 2005/06:160, sid. 39)

Enligt Malmö stads senaste översiktsplan från 2000 och de kompletterande tillägg som skrevs 2005 så menar man att stadens trafiksystem ska ha en nyckelroll då det gäller att göra Malmö till en trygg och tillgänglig stad för alla dess invånare, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation. Trafiksystemet är enligt denna skrift även tänkt att bidra till att skapa en ökad social balans och en attraktivare stadsmiljö. (Malmö, 2005, s.48)

Undersökningar visar att många väljer sin trygghet framför sin säkerhet i trafiken. Därför är det många som använder upplysta gator istället för otrygga avskilda cykelvägar under dygnets mörka timmar. (VGU -sektion tätort -gaturum, 2004, s.78)



3.begrepp och perspektiv för cykling

3.6 regeringens transportpolitiska mål

Hur väl ett samhälle kan erbjuda sina aktörer goda förutsättningar för fungerande transporter är ett mått på dess tillgänglighet. Såväl tillgänglighet som hållbarhet inom transportsystemet förutsätter en stor hänsyn till mjuka värden som god brukaranpassad stadsmiljö med ren luft, fri från såväl auditiva (buller) som miljöförurening. En attraktiv miljö att vistas i för invånarna är kanske den viktigaste och högsta formen av tillgänglighet.

Som SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys) uttrycker det i sin uppföljning av de transportpolitiska målen (2008) så kostar transporter, inte bara i form av investeringar i infrastruktur och fordon utan också i oönskade konsekvenser som försmurning, koldioxid, kväveoxider, partiklar, buller, intrång i natur- och kulturmiljöer, döda och skadade i trafiken. (SIKA Rapport 2008:1, s.11)

"...transporter kostar, inte bara i form av investeringar i infrastruktur och fordon utan också i oönskade konsekvenser som försmurning, koldioxid, kväveoxider, partiklar, buller, intrång i natur- och kulturmiljöer, döda och skadade i trafiken" (SIKA Rapport 2008:1, s.11)

"Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort" (Prop. 2005/06:160, sid. 28)

3.begrepp och perspektiv för cykling

3.6 regeringens transportpolitiska mål

"Det övergripande målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." (Prop. 2005/06:160, sid. 26)

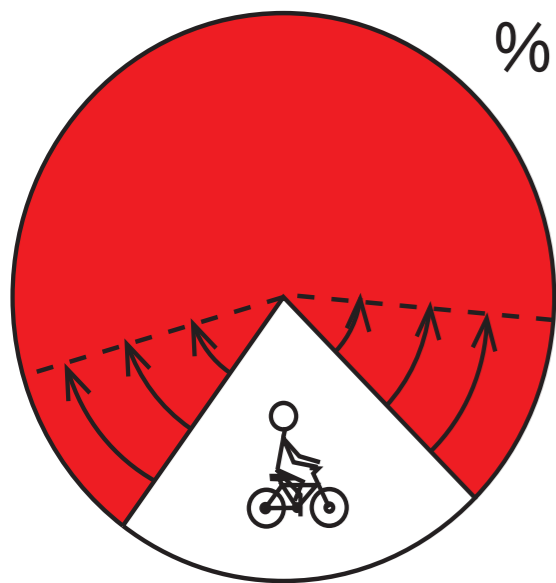
Ett delmål är att transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Utifrån detta delmål har följande etappmål formulerats:

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.
- Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka.
- Kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka.
- Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.
- Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort. (Prop. 2005/06:160, sid. 28)

Den sista punkten stipulerar att andelen cykelresor bör öka och att det är framförallt i tätorter som en sådan ökning ska ske. Genom att arbeta mot detta mål och genom att göra om trafiksystemet på ett för cyklisterna gynnsamt sätt skulle andra delmål som exempelvis ökad tillgänglighet lättare kunna uppnås. Dessutom skulle en omstrukturering av transportsystemet sannolikt även kunna bidra till att andelen resor med kollektivtrafiken ökar. Om det sistnämnda målet ska kunna ske i kombination med en ökad andel cykelresor så förutsätter detta dock att man från politiskt håll samtidigt jobbar med hämmande åtgärder för biltrafiken.

Av dessa övergripande mål från regeringen kan man direkt fastslå att inget av dem innebär en ökad satsning på biltrafik i tätort. Snarare är det tydligt att den politiska viljan är att öka andelen resor med kollektivtrafik och cykel. Tillgänglighet är ett nyckelord i dessa målformuleringar, och då avses såväl tillgängligheten för olika grupper av medborgare som ökad tillgänglighet till olika platser inom staden eller regionen.



regeringens transportpolitiska mål går ut på att andelen cykelresor bör öka



- 1. bakgrund och mål
- 2. om uppsatsen
- 3. begrepp och perspektiv för cykling

4. min vision för cykeltrafik

- 4.1 den heterogena gruppen cyklister
- 4.2 flexibel planering för ett flexibelt fordon
- 4.3 ansvarsfrågan
- 4.4 blandtrafik - vinner i längden
- 4.5 trafikplanering som utgår från stadsmässiga trafikantkategorier
- 4.6 tillgängliggör stadens verksamheter för cyklister
- 4.7 utformningens betydelse
- 4.8 begränsa biltrafiken
- 4.9 mjuka värden, MM och aktiv transport
- 4.10 satsa på utbildning av cyklister
- 4.11 se möjligheterna för cykeln i staden

5. cykling i olika städer

6. cykling i malmö

7. hur utveckla cykelstad malmö?

...

4. min vision för cykeltrafik

Det här kapitlet sammanfattar några av mina erfarenheter från drygt 20 år som cyklist i stadsmiljöer, och inte minst efter att aktivt ha studerat cyklister och cykelmiljöer på heltid under nästan ett års tid. Efter omfattande fältstudier, intervjuer samt studier av litteratur och forskningsresultat har jag kommit fram till hur en vision om hur cykeltrafiken skulle kunna utvecklas med hjälp av enkla åtgärder.

Vissa aspekter glöms lätt bort då man planerar för cyklister. Till exempel är det lätt att glömma att det är en heterogen grupp man planerar för, med olika preferenser. Cyklister ses idag som en enhetlig grupp istället för att, vilket vore bättre, kategoriseras utifrån beteende och behov.

Det är också viktigt då man planerar för cyklister att man inte glöms bort att planeringsprocessen måste vara en syntes mellan hårda och mjuka värden. De mjuka kvalitativa värdena försummas ofta i planeringen till förmån för kvantitativt mätbara värden som antal cykelbanor eller belysningsstolpar. Det viktiga är inte hur mycket cykelväg som finns utan snarare hur den är utformad, hur användarvänlig den är och att den finns där cyklisterna helst vill ta sig fram.

Det här kapitlet utgår till stor del från de teoretiska utgångspunkter för cykling som berördes i förra kapitlet men här belyses de delar som jag bedömer vara de mest angelägna att ta tag i inom dagens stadsplanering. Att förbättringar för cyklister är av godo är de flesta överens om, men trots detta så går förändringarna långsamt. Ännu är det bilen som härskar i städerna och att det är för detta fordon som dagens städer är planerade är fortfarande tydligt om man tittar på gatustrukturer och hur stor plats olika fordon och trafikanter tillåts ta i gaturummen. För att cykeln ska ha en sportlig chans att ta över som huvudsakligt transportmedel i staden krävs en mycket mer restriktiv inställning till bilen och dess roll.

4.min vision för cykeltrafik

4.1 den heterogena gruppen cyklister

En grundläggande utgångspunkt då man planerar för cyklister är att se till olika cyklisters olika behov. Cyklister är ingen homogen grupp inom vilken alla har samma intressen och vilja. Först och främst så cyklar vi människor av vitt skilda anledningar. Dessutom är vi alla olika och är olika vana vid att cykla och dessutom olika fysisk kapacitet och en varierande förmåga att läsa av omgivning och trafik. Inom planeringen för cyklister måste hänsyn tas till flera grupper och deras preferenser. Exempelvis är det rimligt att anta att den som är ute efter en rekreativ upplevelse har andra krav och förväntningar på cykelbanan, och den miljö som omger den, än vad någon som arbetsspendlar har. Den bästa lösningen är därför en som erbjuder alternativ för alla grupper och typer av cyklister. (Pharoah, 2003, s.363)

Tom Godefrooij menar att en generell tendens är att säkra, vana cyklister föredrar en cykeltrafik som är integrerad i gaturummet medan osäkra, ovana och nybörjare föredrar att färdas på cykelbanor som är separerade från övrig trafik. (Tom Godefrooij, 2003, s.494)

“There is a world of difference between someone cycling slowly to the local shop with a shopping basket, and someone with a sports bicycle aiming to beat their record time for the journey to work. There are at least five different categories of cyclists...” (Pharoah, 2003, s.363)

4.min vision för cykeltrafik

4.2 flexibel planering för ett flexibelt fordon

Cyklern är, tack vare sin begränsade storlek och vikt, samt sin förmåga att snabbt och enkelt transportera människor, ett högst flexibelt fordon och därför kräver den också en flexibel planering.

Cyklern används på olika sätt av olika brukargrupper och olika cyklar används för olika ändamål. Det främsta användningsområdet är för transport inom städer eller på kortare sträckor. Användningen av cyklern skiljer sig dessutom åt i stadens centrum och dess periferi. Cykelanläggningarna i stadens olika delar borde därför också se olika ut beroende på vilka förutsättningar och behov som finns i området. I perifera delar är det vanligt med långa separerade cykelvägar medan det i framför allt större städer är vanligt med cykelfält längst de större gatorna i centrum för bättre framkomlighet och valfrihet för cyklister.

En väl planerad cykelstad bör kunna erbjuda båda alternativen, åtminstone i stadens centrala delar där de flesta cyklisterna finns. Osäkra och trafikovana cyklister måste ha möjlighet att cykla på vägar som är avskilda från all annan fordonstrafik för att känna sig trygga och beaktade i planeringen av staden. På samma sätt måste säkra och vana cyklister ha möjlighet att cykla säkert ute på de större gatorna om sådana finns i innerstaden. Även denna grupp måste kunna känna sig trygg och uppleva att hänsyn har tagits till dem i planeringsprocessen. (Tom Godefrooij, 2003, s.494)

I kapitlet “Walking and Cycling: what to promote where” tar Tim Pharoah upp frågan om vilken typ av planering som bör prioriteras i olika delar av staden. Pharoah menar att i innerstaden bör fotgängare och offentliga transporter främjas tillsammans med en cykeltrafik som är integrerad med biltrafiken och vars säkerhet garanteras genom sänkta hastigheter. Pharoah menar att det är i stadens mer perifera delar där hastigheterna är högre som man bör satsa på separerade alternativ för cyklister. (Tim Pharoah, 2003, s.373)

Trafikovana cyklister måste ha möjlighet att cykla på vägar som är avskilda från all annan fordonstrafik för att känna sig trygga... säkra och vana cyklister ha möjlighet att cykla säkert ute på de större gatorna (Tom Godefrooij, 2003, s.494)

I innerstaden bör fotgängare och offentliga transporter främjas tillsammans med en cykeltrafik som är integrerad med biltrafiken och vars säkerhet garanteras genom sänkta hastigheter... det är i stadens mer perifera delar där hastigheterna är högre som man bör satsa på separerade alternativ för cyklister (Tim Pharoah, 2003, s.373)

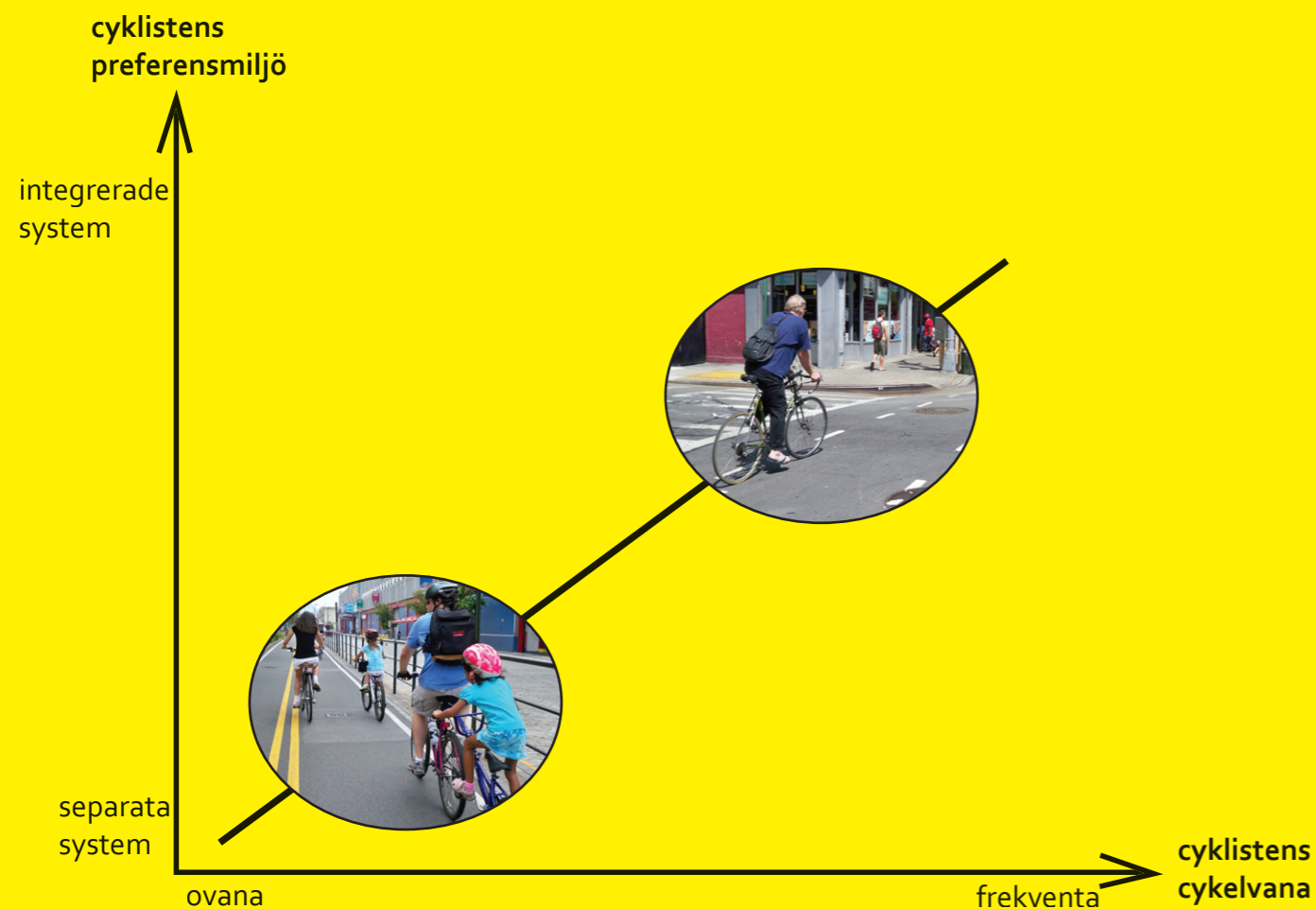
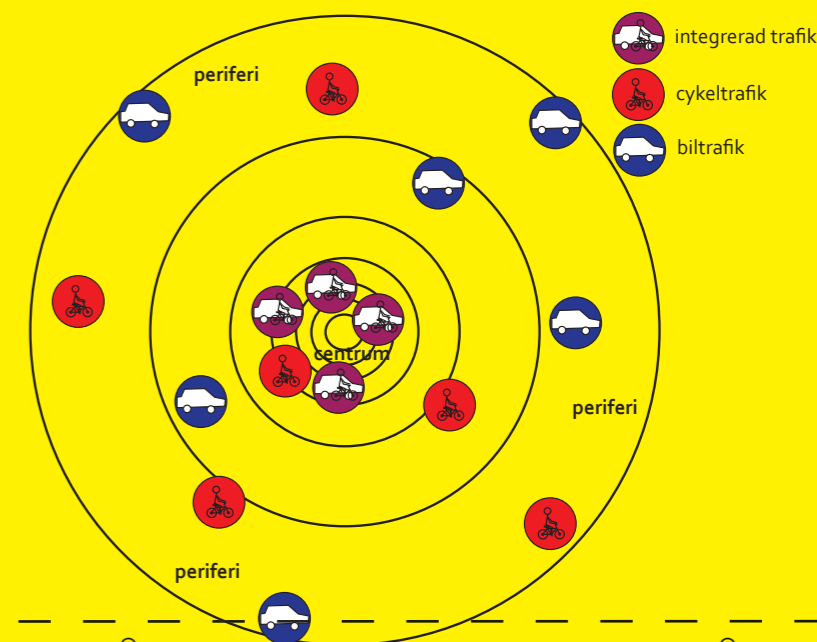


Diagram: Anton Svensson



4.min vision för cykeltrafik

4.2 flexibel planering för ett flexibelt fordon

Strukturen på gatorna i de flesta städer är idag anpassad för biltrafik. Begränsande åtgärder för bilister är fortfarande ovanliga, vilket försvårar en tillfredställande planering för stadens cyklister och fotgängare. Förbättringar som ökar tillgängligheten för cyklister kan i viss utsträckning göras t o m utan att förstöra för bilister eller inverka på befintliga trafikflöden. På många gator finns det gott om utrymme för cykelfält i vägbanan, i vissa fall utanför befintlig gatuparkering (med en buffertzona på 0,75m). På de gator där vägbanan inte är tillräckligt bred och man inte vill inskränka på bilisternas körfält finns det ofta möjlighet att istället anlägga cykelfält på befintliga trottoarer, då dessa ofta är tillräckligt breda för att rymma både cyklister och fotgängare. Cykelfält är per definition en flexibel lösning eftersom de kan anläggas utan att man behöver förändra de övergripande strukturerna. Cykelfälten kan med lätthet målas över eller förändras i takt med att behov uppstår eller försvinner. (Eriksson m fl, 2009, s.17)

Vad gäller parkeringar för cyklar gäller det att vara flexibel och att försöka klämma in dem överallt där det är möjligt. Som det ser ut i många bilanpassade städer idag så saknar cyklarna direkt tillträde till många verksamheter och därför har man heller inte avsatt någon yta för parkering åt dessa.



lätt att anlägga



lätt att avveckla

Cykelfält är flexibla eftersom de kan anläggas utan att man behöver förändra de övergripande strukturerna. Eftersom hela körbanebreddens finns kvar kan cykelfält nyttjas även vid arbete i gatan. (Eriksson m fl, 2009, s.17)



Flexibel planering för cyklister i München där man på många ställen dragit linjer på trottoarerna för att skilja fotgängare och cyklister åt, foto: Anton Svensson 28/3-09



Flexibel cykelparkering kombinerad med en skylt, foto: Anton Svensson 30/1-09

4.min vision för cykeltrafik

4.3 ansvarsfrågan

"...eftersträva att behandla trafikanterna som individer med egen vilja och motivation...Man försöker nu att se till vad trafikanten vill göra snarare än att se till vad han eller hon kan göra" (Englund m fl, 2007, s.296)

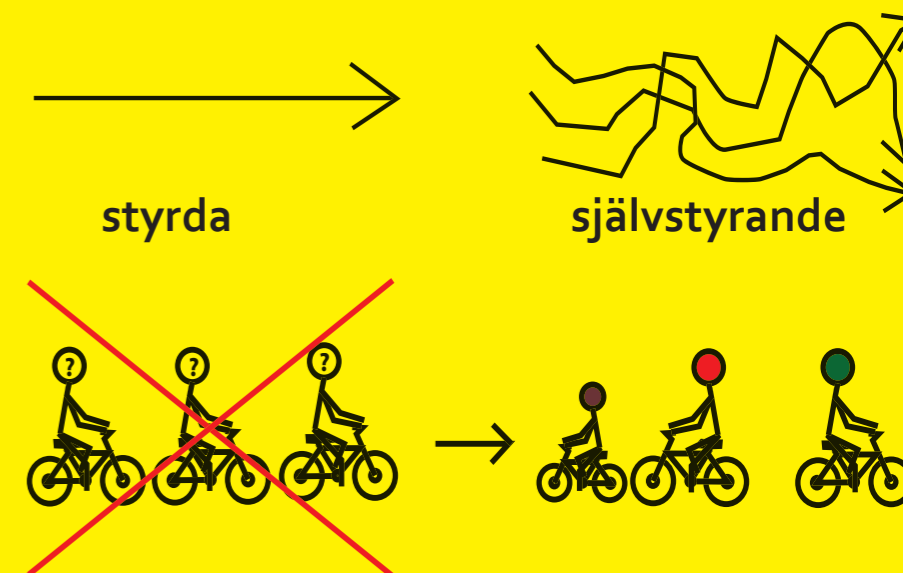
"Det är viktigt att bryta den negativa bild som cykeln fortfarande dras med. Cykeln är ett framtidsinriktat, individuellt och smidigt transportmedel, anpassad till en levande stad och en modern livsstil för människor som tar ansvar för såväl sitt eget hälsotillstånd som miljön" (Spolander, 2006, s.6)

I en lärobok om Trafiksäkerhet från 2007 beskriver man hur synen på trafikanten har kommit att förändras sedan tiden för miljöprogramområdenas tillkomst. Under 60- och 70-talen dominerade synen på fotgängare och cyklister som offer för en komplicerad och krävande miljö. Man anlade mer av ett ovanifrånperspektiv i planeringen av cykelanläggningar och utemiljöer i allmänhet. Det var i denna anda som funktionseparerade trafiksystem uppkom. Samhället ville på egen hand ta hela ansvaret för trafikens säkerhetsproblem. Sedan dess har man i ökad utsträckning försökt eftersträva att behandla trafikanterna som individer med egen vilja och motivation. I takt med det förändrade synsättet på trafikanter har man också börjat förändra metoderna för hur trafikens säkerhetsproblem bör lösas. Man försöker nu att se till vad trafikanten vill göra snarare än att se till vad han eller hon kan göra. (Englund m fl, 2007, s.296)

Krister Spolander är noga med att belysa det faktum att cyklister måste sluta behandlas som ett problem. Spolander menar att cykeln är ett framtidsinriktat och individuellt transportmedel, väl anpassad för moderna självständiga människor som tar ansvar för både sitt eget hälsotillstånd och miljön. Spolander menar vidare att eftersom t o m riksdagen gett uttryck för att cykeln bör behandlas som en "företeelse av transportpolitisk betydelse" och inte bara som en trafiksäkerhetsfråga, så är det av stor vikt att en ny syn på cykeln får genomslag hos myndigheter, massmedia och trafikanter. (Spolander, 2006, s.6)



Cyklisten, ett samhällsproblem eller en ansvarstagande individ? foto: Anton Svensson 14/6-09



4.min vision för cykeltrafik

4.4 Blandtrafik - vinner i längden

Många undersökningar talar för att en blandad trafik skulle gynna cyklister. Framför allt skulle snabba cyklister gynnas och konkurrenskraften i förhållande till bilen skulle öka avsevärt om cyklister gavs fler alternativ och blev ett mer frekvent inslag i gaturummen. Bilisternas uppmärksamhet ökar avsevärt då antalet cyklister överstiger 50 per timme medan antalet bilar i detta fall inte har lika stor betydelse för cyklisternas säkerhet (Ekman, 1996, s.72f).

Fler cyklister i gaturummen innebär alltså ökad säkerhet för de cyklister som färdas där och samtidigt minskar risken för kollisioner mellan cyklister eftersom man slipper möten. Björn Haake menar dessutom att cyklister i gaturummet lättare kan köra om varandra och därmed kan hålla sitt eget tempo i högre utsträckning än vad som är möjligt på separata cykelbanor. Cykeln som transportmedel blir mer konkurrenskraftig om man som cyklist kan hålla högre hastighet och lättare oreorientera sig än vad som är möjligt på de flesta separerade cykelbanorna. (Haake, 2009, s.48)



Ju fler cyklister i gaturummet desto säkrare blir det eftersom bilisterna höjer sin uppmärksamhet, foto: Anton Svensson 31/5-09

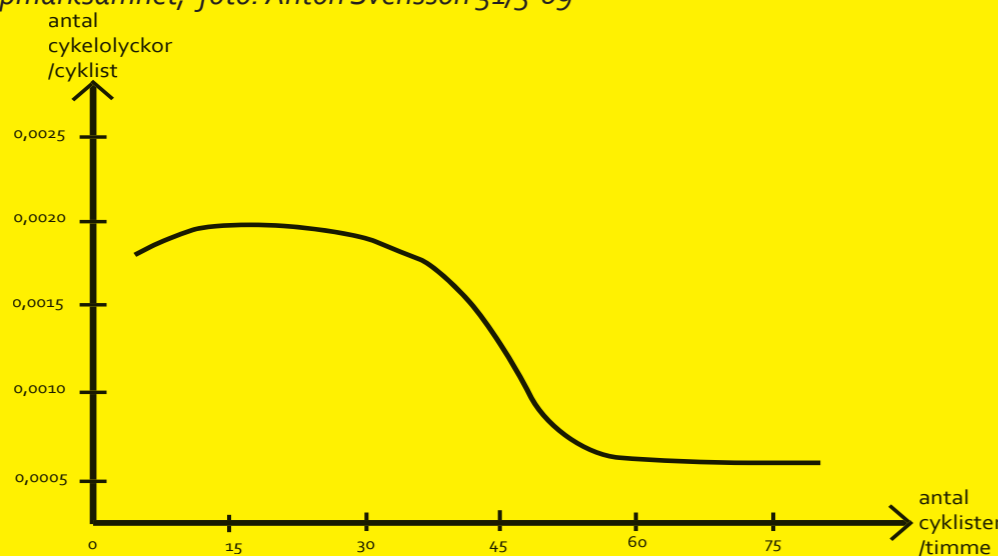


Diagram: Anton Svensson

4.min vision för cykeltrafik

4.4 Blandtrafik - vinner i längden

cykelfält

Även om forskningen på området är tvetydig ser jag cykelfält som en nödvändig del av stadens cykelvägnät. De viktigaste argumenten för detta har jag redan nämnt ovan och för att ytterligare belysa dess fördelar väljer jag att sammanfatta dem här nedan. Cykelfält i staden skulle innebära:

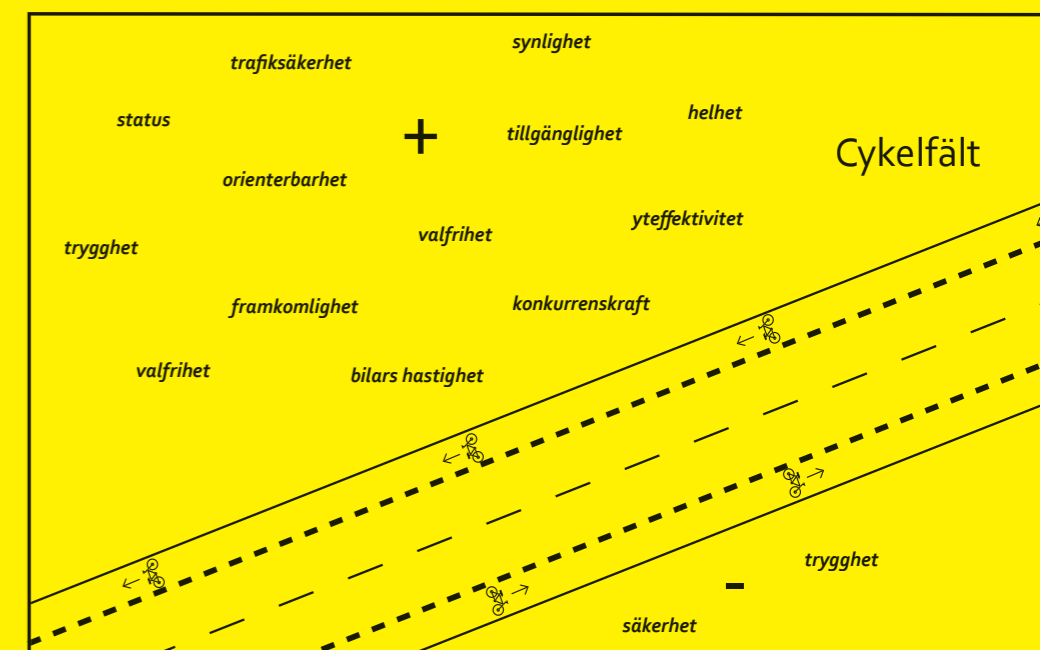
- att det blir lättare för cyklister att orientera sig
- en ökad trygghet för cyklister i gaturummet
- ökade möjligheter att cykla snabbt
- att bilisterna sänker sin hastighet
- att cyklister skulle känna sig prioriterade och planerade för
- att cyklister ges fler alternativ och därmed ökad framkomlighet
- att cyklister skulle få bättre tillgång till verksamheter vilka idag främst är belägna utmed bilvägar
- att man kan undvika kollisioner och farliga möten
- ökad trygghet på kvällar och nätter då avskilda vägar kan undvikas
- att cykelvägnätet kan kompletteras och bindas samman där behov finns
- att cyklister synliggörs och får högre status

“By sharing the roadway with motorists, faster cyclists can more readily pass slower ones.. This shared-road approach also will make motorists more aware of bicyclists and will increase the sense that the roads can be shared. It will also help in slowing motorized traffic, which will result in safer bicycle trips for everyone. The latter is especially important, as it will further emphasize the bicycle as a faster means of transportation on short trips, especially in the inner cities” (Haake, 2009, s.48)

“Någon säker slutsats om skillnad i säkerhet mellan cykelfält och cykelbana kan inte göras ännu. olycksstatistiken tyder dock på att cykelfält kan vara bättre ur säkerhetssynpunkt” (Eriksson m fl, 2009, s.10)

Tillsyn, drift och underhåll är ofta bättre på körbanan – där cykelfälten ligger – än på cykelbanan... Eftersom hela körbanebredden finns kvar vid cykelfält kan man nyttja gatan mer flexibelt t ex finns mer plats för förbikörning vid arbete i gatan, tillfälliga stopp och olyckor. (Eriksson m fl, 2009, s.17)

“undersökningar visar att cykelfält kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ ur säkerhetssynpunkt” (Eriksson m fl, 2009, s.11)



4.min vision för cykeltrafik

4.5 trafikplanering som utgår från stadsmässiga trafikantkategorier

I regeringens trafiksäkerhetsproposition behandlas frågan om hastigheten i städerna. Regeringen statuerar där att åtgärder för att sänka farten är den viktigaste frågan då det gäller att öka tillgängligheten för cyklister. (Prop. 2003/04:160, s.77)

I enlighet med detta förslag borde endast de gator där en hastighetsklassificering motiverar att gatans framkomlighetskrav kräver en högre hastighet få ha gränsen 50 kilometer i timmen, alla andra gator i tätort borde ha en hastighetsgräns på 30km/h. Hastigheter på mer än 30km/h är helt enkelt inte stadsmässiga och hör inte hemma i en attraktiv tätortsmiljö. (Prop. 2003/04:160, s.47).

Att sätta en maxhastighet för trafik i innerstaden på 30 km/h ökar cyklisternas säkerhet avsevärt. Det mest logiska, för att skapa jämna trafikflöden med hög säkerhet, är en indelning efter vilken fart trafikanterna har för avsikt att hålla. Behovet av att separera trafikanter är som störst då trafikanternas fart skiljer sig avsevärt och framför allt för trafikanter som färdas i olika riktningar.

Ett exempel på hur en sådan klassificering av trafikanter skulle kunna se ut följer här nedan:

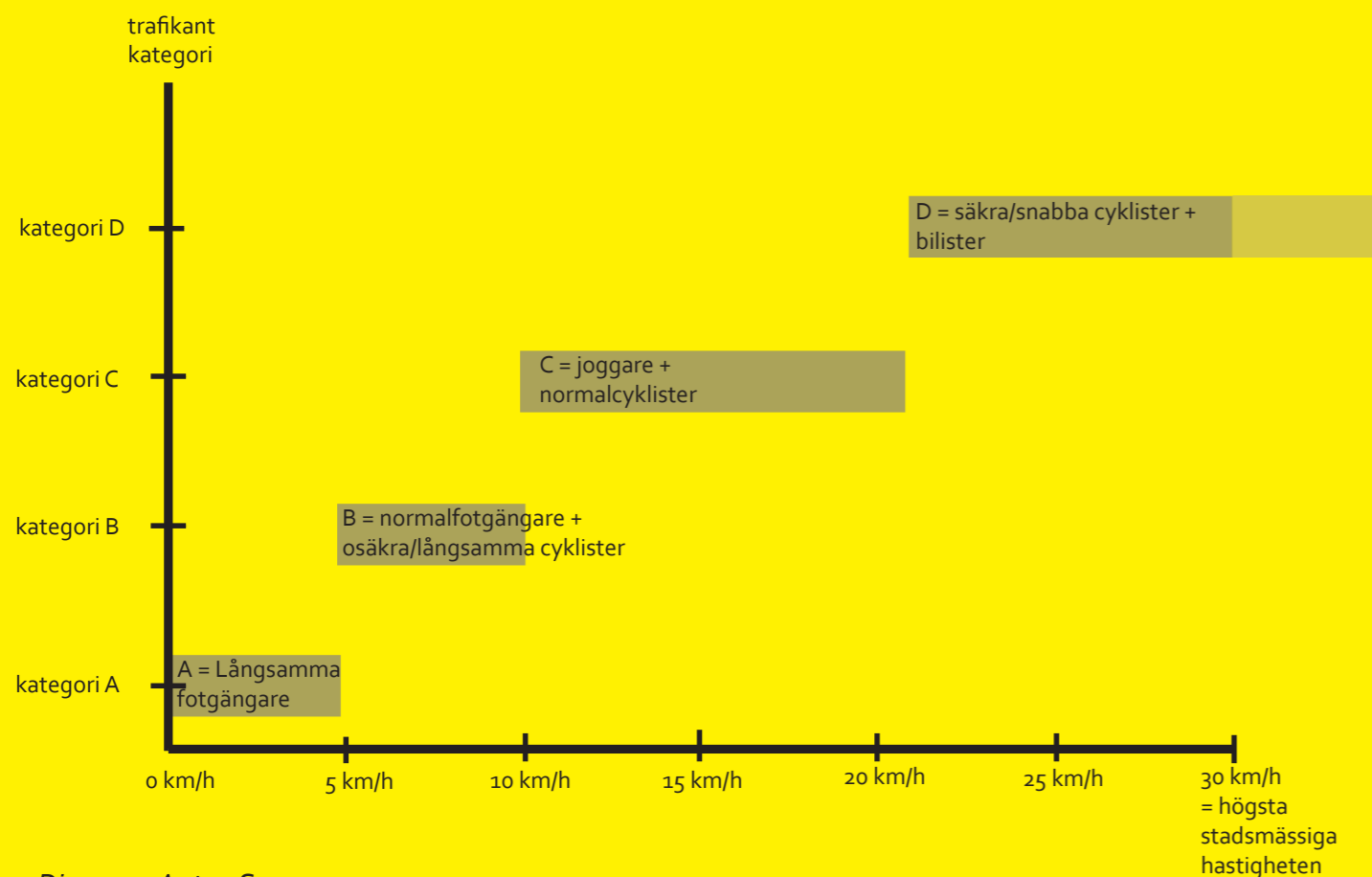


Diagram: Anton Svensson

4.min vision för cykeltrafik

4.6 tillgängliggör stadens verksamheter för cyklister

Målet med en stadsplaneringsprocess bör vara att skapa en bättre och mer attraktiv stad. Detta uppnås dels genom tillgänglighet till verksamheter och platser i staden men också genom att skapa en mer levande och människoanpassad stadsmiljö. (Sveriges Kommuner och Landsting m fl, 2007, s.7)

Just denna typ av argument om vikten av att göra staden mer levande och bättre anpassad för människor väger tungt då det gäller cykelns fördelar i förhållande till bilens. Bilens förespråkare menar att det är viktigt att även innerstaden är tillgänglig med bil för att människor enkelt ska kunna ha tillgång till konsumtion. Mycket talar dock för att vinsterna av att skapa en mer människoanpassad och levande innerstad vida skulle överstiga de fördelar som det medför att kunna ta bilen till och parkera precis utanför den butik man ska till. Att bilen tar så mycket yta i anspråk medför också att det är svårt att få en plats för bilen i närheten av den butik man vill besöka, speciellt under de timmar då butiken har öppet.

Problemet idag är att gamla bilanpassade strukturer präglar städerna. Planering för cyklister och fotgängare förr ansågs vara av underordnad betydelse och detta sätt att tänka begränsar än idag vår rörelsefrihet med cykeln. De allra flesta cykelbanorna som finns idag ligger något undångömda långt ifrån verksamheter och folkliv. (Pharoah, 2003, s.358f)

Idag har bilarna oftast mycket bättre tillgång till stadens verksamheter och butiker. Ett enkelt ingrepp för att förändra de rådande strukturerna kan vara att ersätta gatuparkeringar med cykelbanor/ cykelfält och cykelparkeringar. Den typ av butiker och andra verksamheter som återfinns i stadens centrala delar kräver sällan tillgång till bil som transportmedel. Ofta handlar det om kaféer och restauranger eller butiker med mindre varor vilka lätt kan transporteras med cykel eller till fots.

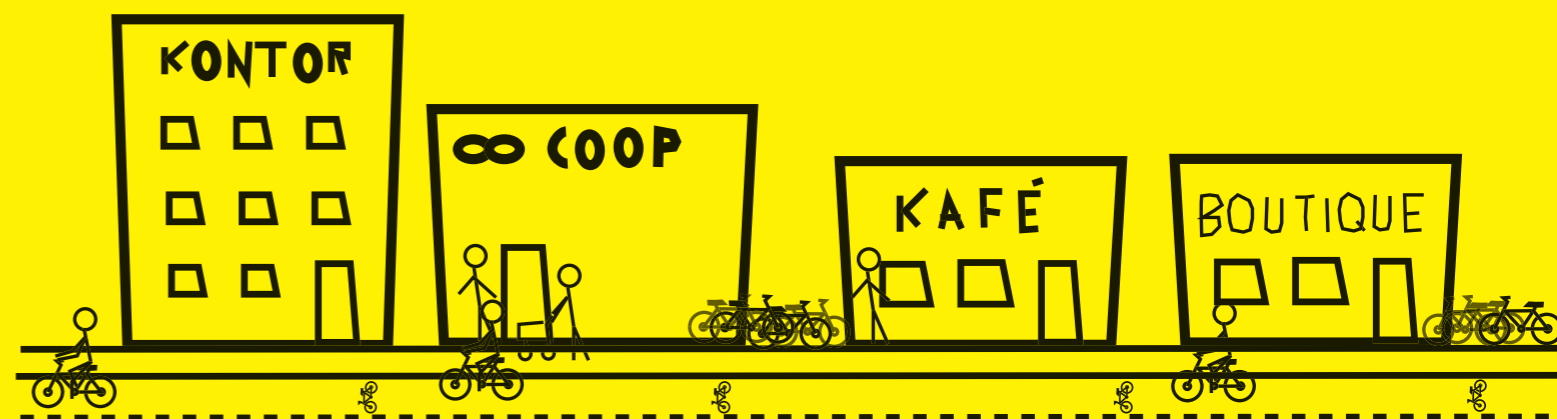
I tätorter är åtgärder för att sänka farten det mest väsentliga för att öka cyklisternas tillgänglighet. (Proposition 2003/04:160, s.77)

Sänkta hastigheter i tätortsmiljöer minskar olycksriskerna och ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter. (Prop. 2003/04:160, s.46)

De allra flesta cykelbanorna som finns idag ligger något undångömda långt ifrån verksamheter och folkliv. (Pharoah, 2003, s.358f)



I Köpenhamn ligger cykelbanorna i gaturummen och därmed med tillträde till verksamheter, många butiker har egna cykelställ, foto: Anton Svensson 30/1-09



4.min vision för cykeltrafik

4.7 utformningens betydelse

Utformningen är av avgörande betydelse för hur attraktiv en miljö är att vistas i. Trafikmiljöer har länge varit en del av städerna där den estetiska kvaliteten i hög utsträckning har försummats. Detta medför inte bara att stora delar av städerna har kommit att förbli fula och tråkiga utan också att trafiksäkerheten i dessa miljöer blir lidande. Helena Drottenborg har forskat på utformningen av vägar och trafikmiljöer, kopplat till dess betydelse för trafikanternas säkerhet och upplevelse.

Helena Drottenborgs forskning visar på att en trafikmiljöns nivå av säkerhet står i direkt proportion till dess skönhet. Drottenborg utgår från studier som visar att hur estetiskt tilltalande någonting är, till stor del beror på rumsliga förhållanden mellan omgivningens komponenter. Drottenborg menar därmed att estetik är en mätbar faktor. Enligt Drottenborgs studier utgår den estetiska upplevelsen från känslomässiga reaktioner, och andra förändringar i hjärnans aktivitet, då denna utsätts för olika typer av miljöer. (Drottenborg, 2002, s.5)

Drottenborgs studier visar också att bilister tenderar att hålla en högre hastighet i fula miljöer än i vackra. Hon beskriver situationen för korta körsträckor på högst 20 minuter, alltså framför allt inom städer. Resultaten kan styrkas dels genom att se till hur aktiviteten och den känslomässiga processen påverkas hos den som kör i olika typer av miljöer och dels genom att studera skillnaderna i hastighet mellan fula och vackra miljöer. (Drottenborg, 2002, s.19)

Av detta kan man dra slutsatserna att vackra miljöer är viktiga för att trafikanter ska kunna bibehålla en hög nivå av uppmärksamhet när de vistas i trafiken. Precis som för bilister är det viktigt att man utformar miljöer för cyklister och fotgängare på ett sådant sätt att de tilltalar brukarna och som samtidigt inkluderar element som stimulerar hjärnans aktivitet och höjer uppmärksamheten hos trafikanterna.

Estetiskt tilltalande i utemiljöer är utformningar och färger som bryter mönstret och skapar en reaktion. men på ett sätt som innebär att det fortfarande smälter in i omgivningen

..viktigt att man utformar miljöer för cyklister och fotgängare på ett sådant sätt att de tilltalar brukarna och som samtidigt inkluderar element som stimulerar hjärnans aktivitet och höjer uppmärksamheten hos trafikanterna...

4.min vision för cykeltrafik

4.7 utformningens betydelse

Det är förstås svårt att ge ett allmängiltigt svar på frågan vad som är god estetik. Upplevelsen av vad som är vackert och estetiskt tilltalande är till stor del subjektiv och skiljer sig från individ till individ.

Den som ska utforma en plats, eller som i det här fallet en cykelbana eller cykelstråk, får därför försöka att i så hög grad som möjligt utgå från de människor som är tänkta att använda platsen i fråga. Eftersom det handlar om trafikanter är det också viktigt att den estetiska utformningen även förenlig med trafiksäkerhet. Åtgärder som har visat sig vara tilltalande ur såväl estetisk synpunkt som trafiksäkerhetspunkt är upphöjning av cykelbana och färgläggning av cykelfält.

färg och upphöjningar

Färglagda cykelfält fyller en funktion även om de inte är juridiskt bindande. Speciellt vid korsningar där höjd uppmärksamhet är viktig, så får de både cyklister och bilister att höja uppmärksamheten. Enligt VGU kan en blandning av olika material och färger vara ett sätt att markera olika zoner i exv korsningar. Viktigt är dock att utformningen görs på rätt sätt annars finns risken att de ger ett oroligt intryck. upphöjda cykelkorsningar. (VGU, sektion tätort - gaturum, 2004, s.79)

Vad gäller upphöjda cykelkorsningar så visar en undersökning från 2007, från institutionen för teknik och samhälle på Lunds Tekniska Högskola, att bilisters benägenhet att väja för såväl fotgängare som cyklister ökar avsevärt om den korsande gång- eller cykelbanan är upphöjd. Mer än dubbelt så hög andel av bilisterna (nästan 80% jämfört med knappt 40%) väjer för cyklister om den korsande banan är upphöjd jämfört med om den inte är det. Dessutom visar samma undersökning att medelhastigheten vid upphöjda korsningar sjunker avsevärt från 34 km/h till 25 km/h. (Hydén och Jonsson, s.40, 2007)



Brooklyn bridge, New York, foto: Anton Svensson 24/8-09

Kaptensgatan, Malmö, foto: Anton Svensson 27/5-09

foto: Anton Svensson 26/8-09

foto: Anton Svensson 14/6-09

foto: Anton Svensson 29/4-09

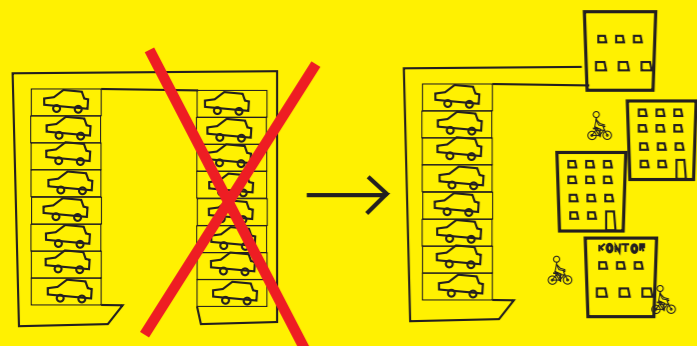
4.min vision för cykeltrafik

4.8 begränsa biltrafiken

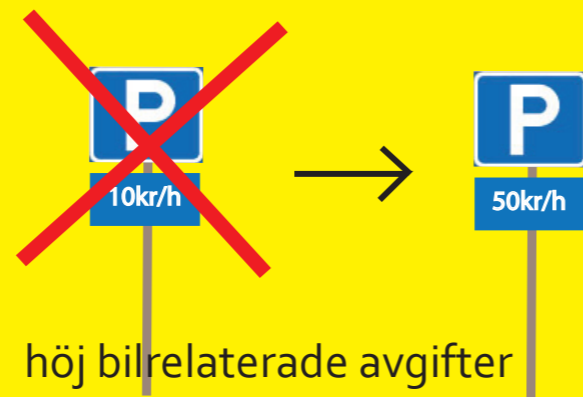
Städernas kärnor är begränsade i storlek och många är de verksamheter och grupper av trafikanter som tävlar om det utrymme som finns. För mig är det uppenbart att den i särklass största konkurrenten och begränsande faktorn för cyklismens utbredning är bilen. Bilen tar oerhört stora ytor i anspråk per trafikant och är det trafikslag som är inblandat i överlägset flest svåra olyckor. (SOU 2001:106, s.46)

För att öka cyklandet i stor skala är vissa inskränkningar på bilisternas framkomlighet och rörelsefrihet nödvändiga. Olika sätt att begränsa biltrafiken kan vara genom

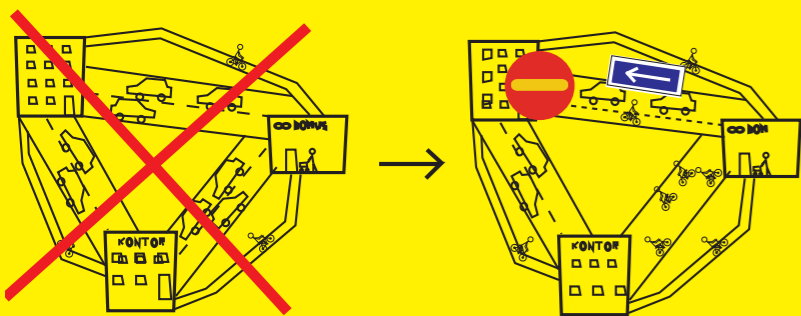
- att begränsa antalet parkeringsplatser i innerstaden
- att stänga av vissa gator för biltrafik
- att sänka hastigheterna till 30 km/h
- att prioritera cyklister och fotgängare i korsningar etc.
- att enkelrikta eller helt stänga av vissa gator och områden för biltrafik
- att ta ut högre avgifter från bilister, exv i form av p-avgifter



begränsa parkeringsmöjligheter för bilar



höj bilrelaterade avgifter



stäng av bilgator eller enkelrikta



sänk hastigheten för bilen i staden

4.min vision för cykeltrafik

4.9 mjuka värden, MM och aktiv transport

Definition Mobility management (MM) :

"Mobility Management (MM) is a concept to promote sustainable transport and manage the demand for car use by changing travellers' attitudes and behaviour. At the core of Mobility Management are "soft" measures like information and communication, organising services and coordinating activities of different partners." "Soft" measures most often enhance the effectiveness of "hard" measures within urban transport (e.g., new tram lines, new roads and new bike lanes). Mobility Management measures (in comparison to "hard" measures) do not necessarily require large financial investments and may have a high benefit-cost ratio." (Baasch m fl, 2007, s.9f)

För att stärka cykelns roll och status i vårt samhälle är det av största vikt att även arbeta med dess mjuka värden. De hårda värdena, i form av förbättrad infrastruktur och fysiska förutsättningar för cyklister, måste gå hand i hand med mjuka värden som exempelvis ökad upplevd trygghet samt ändrat beteende och inställning till cykeln som transportmedel och fenomen. Olika sätt att jobba med de mjuka värdena kan vara genom Mobility Management (MM) och genom att förespråka en aktiv transport.

mobility management (MM)

Mobility Management är ett begrepp som på många sätt tar upp och behandlar möjliga lösningar på den problematik som finns i vårt samhälle idag. MM handlar bland annat om olika åtgärder för att omorganisera dagens transportsystem och att göra det mer hållbart.

Erik Jondelius reder ut detta begrepp i sitt examensarbete från 2008. Han skriver att MM uppstod som en följd av samhälleliga problem som oljekris och trängselproblem vilket kom att medföra att företag och myndigheter gick in för att se över och påverka hur folk tog sig till och från arbetet. Det man gjorde var främst att organisera människor i samåkningspooler. Detta gjordes för att erbjuda arbetarna goda transportmöjligheter till och från arbetet, miljöaspekten ska troligtvis inte ha legat till grund för dessa åtgärder. I USA heter fenomenet Transportation Demand Management (TDM). (Jondelius, 2008, s.5f)

De problem som låg till grund för uppkomsten av Mobility Management är fortfarande lika aktuella som på 70-talet. Mycket talar för en, inom överskådlig framtid, stundande oljekris och stora problem med trängsel i större städer är sedan länge en del av verkligheten. Åtgärder relaterade till MM borde därför vara angelägna att beakta för alla större och halvstora städer.

Som framgår av definitionen från rapporten av MAX så handlar MM mycket om att arbeta med mjuka åtgärder för att genom en förändrad attityd och inställning kunna effektivisera de hårda åtgärderna och alltså därmed också förändra den fysiska miljön. Exempel på MM och hur man kan arbeta med mjuka åtgärder är genom att informera om och försöka marknadsföra mer hållbara transportsätt som exempelvis cykling eller möjligheten att samåka. Att medvetandegöra fördelar med hållbar transport är i hög grad en del av MM. Ett effektivt sätt att arbeta på är genom reglering och lagstiftning som främjar hållbara transporter. Till exempel kan man eftersträva att göra det billigare och enklare att cykla eller åka kollektivt medan man inte i motsvarande grad eftersträvar att göra det lätt och smidigt för bilister. Reducerade parkeringsmöjligheter kan vara ett effektivt sätt att minska bilismen i ett område. (Baasch m fl, 2007, sid 9f)

4.min vision för cykeltrafik

4.9 mjuka värden, MM och aktiv transport

Den separering av funktioner som har genomsyrat vårt samhälle det senaste halvsekle kan vara en av anledningarna till att begrepp som aktiv transport har uppkommit de senaste åren. Uppdelningen har gynnat och gynnats av den tilltagande bilismen vilken sedan sitt intåg i staden, kompromisslöst har fått ligga till grund för trafik- och stadsplaneringen. Att bilen behandlats med förtur från politiskt håll har inneburit att kollektivtrafiken och inte minst gång- och cykeltrafiken har fått stå tillbaka. Infrastrukturen i städerna har anpassats till bilisternas behov och förutsättningar vilket medfört att avstånden till målpunkter inom städerna har ökat och försvårat en spontan aktiv transport. Andelen gång- och cykeltransporter har minskat de senaste åren och tenderar att fortsätta minska ytterligare framöver om inga åtgärder vidtas. Ökningen beror dock inte på att antalet resor med gång- och cykel minskar utan snarare på en ständigt växande bilism. (Faskunger, 2008, s.11)

En förutsättning för att den aktiva transporten ska kunna öka i samhället är att den möjliggörs av en väl utformad fysisk miljö. Det begrepp man använder sig av i det här sammanhanget är så kallade stödjande miljöer, alltså miljöer som lämpar sig väl för och inbjuder till aktiv transport. De tre aspekter som tas upp under begreppet stödjande miljö är följande:

Fysisk miljö - exempelvis gång- och cykelbanor, cykelparkering och möjlighet att kunna passera trafikerade leder på ett säkert sätt.

Social miljö – exempelvis då skolor tar initiativ till vandrande skolbuss.

Politisk miljö – exempelvis då politiker tar beslut att prioritera transportsätt som är miljömässigt hållbara.

För att en miljö ska vara stödjande och underlätta en aktiv transport krävs att alla dessa tre dimensioner tas i beaktande. (Faskunger, 2008, s.12)

aktiv transport



Definition aktiv transport:

Aktiv transport är en icke motordriven transport till en viss given destination som innebär fysisk aktivitet och ökad energiförbrukning jämfört med viloläge. Aktiv transport handlar främst om gång och cykling, men kan även innebära att färdas med skateboard, rullskridskor, rullstol, spark, kanot och så vidare. Motion eller rekreation är ett mål i sig till skillnad från aktiv transport. (Faskunger, 2008, s.12)

Syfte aktiv transport:

”Aktiv transport är centralt för att minska stillasittandet i befolkningen. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik är idag bristfällig med tanke på gåendes, cyklisters och funktionshindrades behov, vilket leder till höga olycksrisker” (Faskunger m fl, 2005, s17)

4.min vision för cykeltrafik

4.10 satsa på utbildning av cyklister

För att öka trafiksäkerheten är det av stor vikt att stadens trafikanter är väl utbildade för framförandet av sina respektive fordon. Björn Haake skriver mycket om utbildning av cyklister och om vikten av att olika trafikanter kommunicerar med varandra. Haake menar att cyklister har en fördel av att vara mer synliga i trafiken jämfört med vad bilisterna är, och därmed har lättare att söka ögonkontakt med andra trafikanter för att på så vis kunna läsa av den andres beteende. Haake förespråkar utbildning för att öka cyklisters trygghet i blandtrafik eftersom undersökningar visar att de cyklister som genomgått denna typ av utbildningar känner sig mer säkra i trafiken. Haake menar vidare att områden med så kallad "shared space", alltså områden där alla trafikanter samsas om samma yta, är av godo för att öka medvetandet om de andra trafikantgrupperna samt för att öka cyklisters trygghet och säkerhet i trafiken. (Haake, 2009, s.54f)

Utbildningen av cyklister borde börja redan i småskolan och bestå av både teoretiska och praktiska moment. Pucher och Buehler är mycket positiva till den utbildning av tredje- och fjärdeklasselever som idag finns i bl a Danmark, Holland och Tyskland och som når så gott som alla barn i de berörda länderna. Även om de menar att vissa brister finns i den befintliga utbildningen så menar de att all träning för att lära ungdomar att cykla är gynnsam. Pucher och Buehler försöker också trycka på vikten av ordentlig utbildning för bilister och förare av andra motorfordon. Det är absolut nödvändigt att dessa är medvetna om och visar cyklister stor hänsyn. Pucher och Buehler menar vidare att straffen för bilister som är oaktsamma mot cyklister måste skärpas. (Pucher m fl, 2009, s.58f)

“our research highlights the importance of comprehensive, mandatory cycling training for all school children so that they can have the necessary cycling skills and knowledge even at a young age” (Pucher m fl, 2009, s.57)

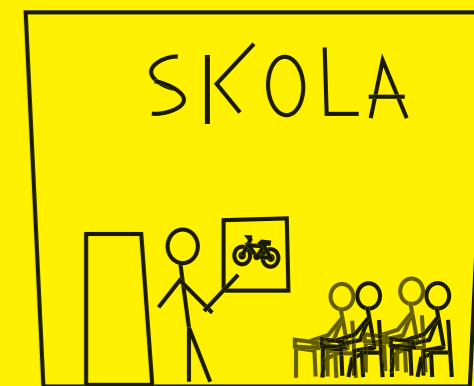
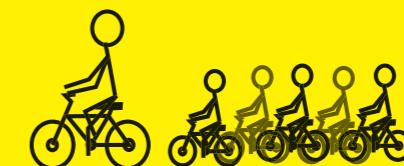
“Germany has made a good start with bicycle classes for third or fourth graders, but the classes often have poor quality because they are not taught by people with bicycle knowledge” (Haake, 2009, s.54)



övningsbana för utbildning av små cyklister, östra Köpenhamn, foto: Anton Svensson, 23/5-09

praktik

teori



4.min vision för cykeltrafik

4.11 se möjligheterna för cykeln i staden

Cykeln har oändligt många möjligheter som ofta glöms bort i trafiksammanhang. En kreativ och flexibel planering för cyklister handlar inte bara om att skapa goda möjligheter för transport utan också om att skapa miljöer för möten, rekreation, spel, upplevelser och lek. I detta avsnitt följer ett antal exempel på några av de möjligheter med cykeln som ofta glöms bort.



Den sociala cykeln. Cykeln innebär forum för möten. Här har cykelentusiaster i Köpenhamn samlats för att meka med cyklarna, spela cykelpolo och dricka en öl, foto: Anton Svensson, 23/5-09



Låncyklar är bra för turismen eftersom de öppnar för ett nytt sätt att upptäcka städer, foto: Anton Svensson, 23/5-09



Cykling som rekreation. Den Grønne Sti är ett grönt rekreationsstråk för cykel i centrala Köpenhamn, foto: Anton Svensson, 30/1-09



Vissa typer av cyklar är utmärkta för att transportera prylar och människor Foto: Anton Svensson, 31/5-09



En form av cykelkultur som har ökat explosionsartat det senaste året är den så kallade "fixiekulturen". Cyklarna har en fast växel (fixed gear) och en i övrigt avskalad design där alla onödiga detaljer har tagits bort, Foto: Anton Svensson, 15/8-09



Det är viktigt att alla grupper av cyklister får sitt lystmäte. Här i utkanterna av Berlin, Foto: Anton Svensson, 15/6-09



Trickcyklister är ett allt vanligare inslag i stadsbilden, här vid Madison Square Park i New York, Foto: Anton Svensson, 17/8-09

4.min vision för cykeltrafik

4.11 se möjligheterna för cykeln i staden



Cykelpolo är en sport som växer snabbt. Här ses en match i Köpenhamn med uppemot hundra personer i publiken: Anton Svensson, 23/5-09



En träningsbana för små barn är ett utmärkt sätt att utbilda nästa generations cyklister, här i östra Köpenhamn, foto: Anton Svensson, 31/5-09



Med rätt hjälpmedel är cykeln som gjord för att skjutsa för att skjutsa småbarn, foto: Anton Svensson, 24/8-09



Cykling ska vara roligt, spontana infall och lek bör alltid uppmuntras, foto: Anton Svensson, 31/5-09



Cykling är en social aktivitet, tandemcykeln har egenskaper som som kan bidra till att höja intresse och status för cykling, foto: Anton Svensson, 31/5-09



Cykeln som utryckningsfordon? Många yrkesgrupper kan dra stor nytta av cykeln som transportmedel, inte minst patrullerande poliser, foto: Anton Svensson, 24/8-09



Olika varianter av cykeltaxi är idag vanliga för att transportera turister korta sträckor. Verksamheten har dock stor potential att utökas och skulle kunna bli ett fullgott alternativ till taxibilen, foto: Anton Svensson, 31/5-09



Den s k side-by-side cykeln är en annan typ av cykel för två personer, foto: Anton Svensson, 31/5-09

4.min vision för cykeltrafik

4.11 se möjligheterna för cykeln i staden



Olika cyklar har olika fördelar, den här enhjulingen med 36-tumsdäck är bra för att man kommer upp en bit, foto: Anton Svensson, 1/6-09



Cykling som familjeaktivitet. En gemensam cykel som den nedan kan vara ett bra sätt att vänja barn vid cykeltrafiken, foto: Anton Svensson, 26/8-09



Cyklens flexibilitet och smidighet gör den lätt att hantera, foto: Anton Svensson, 31/5-09



Cykelrelaterade events är ett bra sätt att uppmärksamma cykeln och dess plats i staden. Här ses en cykelmanifestation från sista maj 2009 då drygt 50 Malmöbor intog gatorna med sina cyklar, Foto: Anton Svensson, 31/5-09

4.min vision för cykeltrafik

4.11 se möjligheterna för cykeln i staden



Rätt utrustad kan cykeln lysa upp en mörk kall vinterkväll och skänka glädje åt såväl cyklister som medresenärer och åskådare, foto: Anton Svensson, 2/11-08



Väl utrustade cyklar kan ha nästan oobergränsat med lastutrymme, här ett exempel från Berlin med både cykelkärre, barnstol och lastutrymme på styret, foto: Anton Svensson, 3/7-09



Den hopfällbara, portabla cykeln har blivit allt vanligare. Tack vare förbättrad teknik håller cyklarna hög prestanda, samtidigt som de kan packas ner i en väska och bäras med på bussen, tåget eller flyget, foto: Dahon 28/2-08



Cyklens som konstform. Cykelrelaterad konst kan ses som manifestationer för miljön och kan vara ett sätt att höja cykelns status, här vid Potsdamer Platz i Berlin, foto: Anton Svensson, 14/6-09

1. bakgrund och mål
2. om uppsatsen
3. begrepp och perspektiv för cykling
4. min vision för cykeltrafik
- 5. cykling i olika städer**
- 5.1 new york
- 5.2 berlin
- 5.3 köpenhamn
- 5.4 stockholm
- 5.5 jönköping
- 5.6 lund
6. cykling i malmö
7. hur utveckla cykelstad malmö?
8. möllevångsstråket
9. slutord
10. referenser

5. cykling i olika städer

För att kunna referera till exempel och för att få en bild av hur infrastruktur för cyklister kan se olika ut på olika håll i världen så har jag besökt ett antal städer för att utforska deras cykelvägnät. De valda städerna är av varierande storlek och struktur. Även mellan världsstäder som Berlin och New York är skillnaden i gatustruktur och sammansättning avsevärd. Berlin är trots sin storlek relativt gles, även i stadens centrala delar medan New York och Manhattan är extremt tätt och exploaterat.

Även om Malmö och dess cykelvägnät har varit det huvudsakliga ämnet för denna uppsats, så har det varit intressant att kunna studera andra städer i olika storlekar, både större och mindre än Malmö. Framförallt har storstäderna varit intressanta att ta med som referensobjekt eftersom Malmö trots allt är en del av en storstadsregion och har vissa storstadsambitioner.

Köpenhamn är intressant som referensobjekt eftersom det har yttre förutsättningar som i mångt och mycket liknar Malmös. Dessutom ligger städerna i samma region och skulle kunna ha ett vida omfattande utbyte av idéer. Kanske skulle man t o m kunna försöka hitta ett gemensamt system för cykeln på ömse sidor om bron. Pendlingen mellan städerna är redan idag omfattande och på väg att öka ytterligare i och med öppnandet av citytunneln i Malmö. Många cyklar dagligen på båda sidor av sundet och även för regionens turister skulle ett enhetligt system underlätta. Redan idag kan den som vill ta med sig cykeln på tåget, men denna förmån gäller endast under vissa timmar och under förutsättning att man löser en barnbiljett för cykeln.

Stockholm är har fått vara med som exempel eftersom det är Sveriges huvudstad och även på grund av att det är en storstad. Stockholm har emellertid helt andra naturliga förutsättningar än Malmö och därmed helt andra premisser för skapandet av cykelbanor.

Berlin är precis som Malmö är en platt stad. Då det gäller cykling är Tyskland dessutom intressant eftersom de ligger i framkant då det gäller att kombinera cykel och kollektivtrafik.

New York är spännande att studera för att se hur ett cykelvägnät kan passas in i en stad med extremt tät struktur och hur cykelvägnätet kan rymmas i ett redan överbelagt gaturum.

"Cycle tracks will abound in utopia"
H G Wells



5. cykling i olika städer

5.1 new york

I New York har man nu på allvar börjat ta tag i att försöka förbättra situationen för stadens cyklister. Redan har många av avenyerna cykelbanor som sträcker sig längst med hela centrala Manhattan. Inom två år ska alla avenyer ha cykelbanor samtidigt som var femte tvärgående gata i stadsdelens rutnätssystem kommer att avsättas för endast cykeltrafik och fotgängare.

Det system New York satsar på är ett med så kallade "separated bike lanes" vilket innebär att det i stort sett är vanliga cykelfält som ritas på gatan men att man på vissa ställen där behovet är som störst väljer att separera detta från den bredvidliggande fordonstrafiken med hjälp av exempelvis pollare eller en markerad buffertzona. Cykelfälten är på vissa håll markerade med grön färg för att de ska vara tydliga och höja uppmärksamheten hos övriga trafikanter. En annan viktig åtgärd i cyklisternas favör är att man har ställt om alla trafikljus längst med de gator som har cykelfält. Detta är för att cyklister, som beräknas kunna färdas så fort som i 15-25 km/h längs med de breda öppna avenyerna, ska kunna rida på en grön våg. Här kan man verkligen tala om att cykeln blir ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, både vad gäller fart och säkerhet. (The New York Times, Mede Sivrac, Published: July 4th, 2009)



Stor hänsyn visas för cyklister i den relativt långsamma igenstockade trafikrytmen längst Manhattans avenyer, här ses jag väntande i korsningen 6e avenyn, 59e gatan, foto: Erik Sterneberg 26/8-09

5. cykling i olika städer

5.1 new york

"Over the next two years, every other avenue will also receive a full bike lane, blocked off from traffic, while every fifth crosstown street will be opened exclusively to bicyclists and pedestrians beginning next month... Mark Blair, a transit worker from Queens, was busy re-timing traffic lights for bicycle speed. 'Riding your bike up or down the avenue, the traffic lights are going to change in sync' explained Blair. 'You ride 10-15 miles per hour, and you'll be hitting all greens'" (The New York Times, Mede Sivrac, Published: July 4th, 2009)

FAKTA om cykelstad New York: (<http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/masterpl.pdf>):

cyklandet har ökat med 75% mellan 2000 och 2006.

NYC government har en cykelplan som innefattar nästan 3000km cykelväg och står klar senast 2030.

ca en tredjedel av denna sträcka kommer att vara separerad från övrig trafik.

nätet ska vara sammanhängande, och stor vikt läggs vid att anknyta till parker och viktiga områden.

Omfattande informationsprogram om cykling ska komplettera den nya infrastrukturens utbyggnad.



cykelkartans röda markeringar visar cykelfältens utbredning medan gröna markeringar visar de separerade cykelbanorna som i första hand löper utmed Manhattans ytterkant foto: Anton Svensson 27/8-09



cykelfälten ligger ofta till vänster om övrig trafik, här med en buffertzona mot den intilliggande biltrafiken, cyklisten på bilden är på väg norrut längst 8e avenyn, foto: Anton Svensson 26/8-09



separerad dubbelriktad cykelbana löper omkring stora delar av Manhattan, foto: Anton Svensson 26/8-09



grönmålad cykelfält på centrala Manhattan, foto: Anton Svensson 26/8-09



5.cykling i olika städer

5.2 berlin

Precis som de flesta större städer har även Berlin satsat på ett omfattande nät av cykelbanor i anslutning till de större vägarna. Systemet påminner på många sätt om det i Köpenhamn eftersom cykelbanorna oftast ligger uppe på trottoarkanten mellan fotgängarnas område och biltrafiken eller de parkerade bilar. Infrastrukturen för cyklar är reellt omfattande och väl sammanhängande. Att banorna är lokaliserade i gaturummen gör att det är lätt att orientera sig och man kan oftast följa den befintliga skyltningen för biltrafiken. Ett stort problem är att beläggningen ofta är av samma typ som den på intilliggande gångbanor. I många fall handlar det om dåligt skötta ytor med större plattor som är ojämna och obehagliga att cykla på. Goda intentioner finns dock och läsbarheten underlättas ytterligare av att man på många ställen har målat cykelfälten i rött. På vissa gator förekommer cykelfält som är ritade direkt på vägbanan istället för på trottoaren. Dessa löper i så fall på utsidan av eventuella parkeringsplatser.



Berlinmuren och Potsdamer Platz i bakgrunden, i Berlin kan man numera cykla nästan överallt, foto: Linus Wellander 14/6-09

FAKTA FahrRad:
(<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/strategie/en/mitglieder.shtml>)

Är en sammanlutning av olika myndigheter, institutioner och organisationer som tillsammans har utarbetat en cykelplan för Berlin.

“Radverkehrsförderung hat viele Aspekte. Viele Institutionen und Organisationen müssen daran mitwirken, von der öffentlichen Verwaltung und der Polizei über die Verkehrsunternehmen bis hin zu den verkehrspolitischen Gruppen und der Fahrradwirtschaft”

översättning:
Cykelfrämjande har flera aspekter. Många institutioner och organisationer måste medverka, allt ifrån offentlig förvaltning och polis till trafikplanerare, politiker och vetenskapsmän.

5.cykling i olika städer

5.2 berlin

FAKTA om cykelstad Berlin
(http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/index_en.shtml)

Det finns alltid möjligt att ta med sig cykeln på tunnelbanor och tåg.

Stora resurser satsas på parkering i samband med hållplatser

Berlin avsätter numera 3miljoner euro årligen för utveckling av cykelvägnätet.

ytterligare en miljon euro avsätts för underhåll av det befintliga cykelvägnätet

Berlin har som mål att fördubbla andelen cyklister



De cykelfält som ritas direkt på gatorna löper i Berlin utanför parkerade bilar, en viss marginal finns dock för öppnande av bildörrar och dylika eventualiteter. foto: Anton Svensson 14/6-09



Ofta är cykelbanorna skilda från vägbanan med exempelvis pollare, här ses röd betongstensbeläggning som ibland kan vara svår att cykla på foto: Anton Svensson 13/6-09



Vid svåra situationer visar pilar hur man bör bete sig som cyklist, här ska den som ska svänga vänster ligga till höger och vice versa för att släppa förbi andra cyklister, foto: Anton Svensson 15/6-09



Rödmlåat cykelfält i centrala Berlin, färgen är en tydlig markering till bilisten att denne bör hålla sig borta, foto: Anton Svensson 14/6-09

5.cykling i olika städer

5.3 köpenhamn

Vid ett antal tillfällen det senaste året har jag besökt Köpenhamn i egenskap av cyklist. I Köpenhamn känner man verkligen att man som cyklist tillhör ett prioriterat trafikslag eftersom möjligheterna för cyklisterna överträffar de för bilisterna. Köpenhamn har anlagt cykelbana utmed alla större och halvstora gator. Cykelbanan skiljs från gatan genom att den ligger en liten bit högre på samma nivå som trottoaren. Nivåskillnaden gör att lösningen upplevs som säker men utan att man tappar de fördelar som det innebär att cykla i gaturummet i form av god översikt och möjlighet att orientera sig. Köpenhamn har även satsat på rent rekreativa cykelstråk, vilka är helt separerade från bilgatorna och löper genom vackra lummiga delar av staden. Dessa stråk är mer snirkliga och angränsar inte i lika hög grad till stadens verksamheter men fungerar utmärkt för rekreativa cykelturer och utflykter.

En stor fördel när man cyklar i Köpenhamn är att alla verkar vara införstådda med de regler som gäller. Cyklisterna har sin egen parallella infrastruktur på samma villkor som bilisterna med egna trafikljus, körfält och skyltar. Köpenhamnsborna betar sig på ett moget och konsekvent sätt i trafiken och är väldigt tydliga med att signalera med handen om de har för avsikt att svänga eller stanna till. Överfarter är tydligt blåmarkerade och systemet känns enhetligt och sammanhängande i hela staden. Att systemet är så enkelt, tydligt och lätt att orientera sig i medför att det går snabbt att ta sig fram, en viktig egenskap för att på allvar kunna konkurrera med bilen.



Då det gäller cykeltrafik måste Köpenhamn ses som Öresundsregionens föregångare, det känns som att alla cyklar här, foto: Anton Svensson 23/5-09

5.cykling i olika städer

5.3 köpenhamn

Nivåskillnaden gör att lösningen upplevs som säker men utan att man tappar de fördelar som det innebär att cykla i gaturummet i form av god översikt och möjlighet att orientera sig

Cyklisterna har sin egen parallella infrastruktur på samma villkor som bilisterna med egna trafikljus, körfält och skyltar

Köpenhamnsborna betar sig på ett moget och konsekvent sätt i trafiken och är väldigt tydliga med att signalera med handen om de har för avsikt att svänga eller stanna till

FAKTA om cykelstad Köpenhamn:
(http://www.vejpark2.kk.dk/publikationer/pdf/463_Cykelregnskab2006.pdf)

Köpenhamn har som sin vision att bli världens bästa cykelstad.

Målet är att hälften av alla resor 2015 ska ske med cykel.

antalet allvarligt skadade cyklisterna har sjunkit från fler än 250 till färre än 100 mellan 1996 och 2006

under samma period har andelen arbetspendlare på cykel ökat från 31% till 36%



Även i januari är flödet av cyklisterna stort under morgonrusningen, de olika körfälten markerade med pilar gör det tydligt för cyklisterna hur de ska köra, här HC Andersens Boulevard foto: Anton Svensson 30/1-09



Den Grøne sti är ett rekreationsstråk för cykel beläget i centrala Köpenhamn foto: Anton Svensson 30/1-09



Cyklisterna har en egen infrastruktur parallell med bilisternas där de har egna körfält med tillhörande trafiksignaler foto: Anton Svensson 30/1-09



Köpenhamn har ett omfattande system får låncyklar, de är inte världens bästa men gör det möjligt att upptäcka staden från ett nytt perspektiv foto: Anton Svensson 26/8-09



5.cykling i olika städer

5.4 stockholm

Att cykla i Stockholm fungerar bättre än vad många tror. Precis som de flesta andra storstäder satsar Stockholm på ett relativt utbrett nät av cykelfält i de centrala delarna av staden medan man har en annan cykelplan för ytterstaden och dess mer separerade trafiksystem. Den logiska förklaringen till detta är att det är olika typer av cyklister som rör sig i de olika delarna.

Cykelvägarna i centrala Stockholm finns i två huvudsakliga utformningar. Den ena är som streckade linjer ut i vägbanan. Denna typ av fält är tillåtna för bilar att korsa vid parkering och de används därför främst när det finns innanför liggande parkeringsplatser. Den andra typen är mer lik den man har i Köpenhamn och löper uppe på trottoarerna och innanför eventuella parkeringsplatser för bil. Även Stockholm har börjat med ett snabbt växande system av låncyklar i innerstaden. För ett par hundralappar får man ha en cykel i tre dagar och för en hundralapp till så får man utnyttja cyklarna under hela sommarsäsongen. Detta kan vara en bra modell för just Stockholm eftersom det är så kuperat, med mycket vatten. Cykelpendling från stadens perifera delar kan därför vara svårt. Ett effektivt hyr/låncykelsystem kan med fördel kombineras med tunnelbanan och bli ett bra alternativ för att ta sig runt i innerstaden.



Tack vare den goda marginal som lämnas för parkering till höger så behöver man som cyklist inte vara rädd för öppnande bildörrar, Katarinavägen foto: Anton Svensson 11/8-09

5.cykling i olika städer

5.4 stockholm

"Antalet cykelolyckor har minskat mest på Hornsgatan och Fleminggatan som har långa sträckor med cykelfält" (Eriksson m fl, 2009)

..Stockholm har börjat med ett snabbt växande system av låncyklar i innerstaden..

Ett effektivt hyr/låncykelsystem kan med fördel kombineras med tunnelbanan och bli ett bra alternativ för att ta sig runt i innerstaden...

FAKTA om cykelstad Stockholm (Eriksson m fl, 2009):

Cyklandet i Staden har ökat med 75% de senaste 10 åren

Stockholm utnämndes 2007 till "Årets Cykelfrämjarstad" (s.1)

"På de gator där cykelåtgärder vidtagits har det totala antalet trafikolyckor med skadade cyklister sjunkit med knappt 20 procent" (s.10)

"Framkomligheten för bilarna har påverkats endast marginellt av cykelåtgärderna" (s.11)



I Stockholms mer perifera delar är trafiksystemet separerat, på bilden ses ett exempel från Lidingö, foto: Anton Svensson 11/8-09



Ett av många ställ för låncyklar i centrala Stockholm, foto: Anton Svensson 3/4-09



På vissa håll med kritisk trafik finns tillfälliga lösningar för att separera cykelfältet från bilarnas körbana, här på Skeppsbron på väg från slussen ner mot Gamla stan, foto: Anton Svensson 11/8-09



Cykelbana med kant som övergår i ett rödmarkerat fält vid korsningen, här på St. Eriksgatan, foto: Anton Svensson 12/8-09



5.cykling i olika städer

5.5 jönköping

Jönköpings cykelvägnät påminner om många andra medelstora svenska städer. Cykelvägarna går oftast väl avskilda från den övriga trafiken och fotgängare och cyklister separeras med hjälp av symboler och/eller en skiljelinje.

Jönköpings cykelstråk delas in i olika kategorier beroende på vilken betydelse de har. De mest trafikerade och centralt belägna kategoriseras till nivå 1, medan nivå 2 innefattar stråk som an knyter till huvudstråken. Den tredje nivån av cykelbanor innefattar övriga gång- och cykelbanor, av vilka vissa saknar belysning och ibland till och med asfaltsbeläggning. Skötseln av stråken prioriteras olika beroende på vilken nivå de tillhör, nivå 1 prioriteras högst medan nivå 3-stråken är de lägst prioriterade. (Cykelplan för Jönköpings kommun, 2008, s.9f)

Jönköping satsar också på olika åtgärder som kan klassas som Mobility Management. Bland annat genom projektet TMF (Trafik och miljömedveten skola) inom vilket man bl a vill utveckla en metodik för trafik- och miljöundervisning på grundskolan. Man arbetar också med att informera om kommunens gång- och cykelvägar, inte minst genom att dela ut gratis cykelkartor. (Cykelplan för Jönköpings kommun, 2008, s.15)



Jönköping är en vacker stad att cykla i med många bra exempel på separerade cykeltrafiklösningar. Dock är det tydligt att cyklisterna inte är prioriterade och helhetstänkande då det gäller cyklarnas infrastruktur saknas på många håll i staden, foto: Anton Svensson, 28/10-09

5.cykling i olika städer

5.5 jönköping

I centrala delar kan det vara utrymmesbrist som begränsar antalet cykelparkeringar. Ett förslag för att lösa detta är att ta p-platser för bilar i anspråk för cyklar. En p-plats för bil kan inrymma parkering för fem cyklar. (Cykelplan för Jönköpings kommun, 2008, s.12f)

FAKTA om cykelstad Jönköping (Cykelplan för Jönköpings kommun, 2008, s.12f)

31% av cyklisterna i Jönköping använder hjälm, kan jämföras med riksgenomsnittet vilket är 24%.

5,7% väljer cykeln som transportmedel för sin resa i centrala Jönköping



Vackert utformad cykelbana på plattor av natursten. Bilden är tagen på ett nivå 2-stråk som kommer från hamnpiren på väg in mot Västra och Östra Storgatan. foto: Anton Svensson, 28/10-09



Ett bra exempel på cykelparkering under tak, bilden är tagen vid resecentrum i Jönköping, foto: Anton Svensson, 28/10-09



Skyddsräcken med plexiglas över gång- och cykeltunnlar är en bra lösning ur trygghetsperspektiv eftersom det blir ljusare i tunnelarna och med insikt för de bilar som passerar ovanför. foto: Anton Svensson, 28/10-09



På vissa håll lyser cykellösningarna med sin frånvaro, trots att gott om utrymme för anläggande av cykelbana eller cykelfält finns, foto: Anton Svensson, 28/10-09



5.cykling i olika städer

5.6 lund

Lund är en av Sveriges absolut främsta cykelstäder. Att så många lundabor väljer att cykla beror bl a på faktorer som gynnsamt klimat och att många är stundenter med låga inkomster. En annan viktig orsak är att gatustrukturen och trafikreglerna gynnar cykeltrafik. Framför allt är det så att trafiksystemet är restriktivt mot biltrafik och gör det svårt för den som vill ta bilen till de mer centrala delarna. Många gator är enkelriktade eller helt avstängda för motorfordon utan tillstånd och antalet parkeringsplatser i innerstaden är få.

Från Lunds kommuns sida menar man att orsaken till de goda förhållandena för dagens cyklister grundar sig i tradition, befolkningens miljömedvetenhet, de korta avstånden och en framsynt miljö- och trafikpolitik det senaste halvsekle. (Lunds hemsida >trafik&kommunikation >cyklist)

Trafiksystemet i centrala Lund är på många ställen integrerat. Flera av gatorna är avstängda för biltrafik och tack vare att det är så, måste cyklisterna endast samsas med stadens bussar och de motorfordon som har speciella tillstånd.



Tack vare gatstensbelagda gator och att många gator i innerstaden är enkelriktade eller avstängda för biltrafik så kan hela centrala Lund upplevas som en stor "shared space", foto: Anton Svensson 27/10-09

5.cykling i olika städer

5.6 lund

"Trafik- och miljökommitténs arbete resulterade, 1972, i ett betänkande där stadskärnans trafikmässiga förhållanden skulle ses i ett sammanhang med dess miljömässiga tillgångar. I enlighet med detta började under 70-talet stadens cykelnät byggas ut..." (Wahl, 2005, s.11)

FAKTA om cykelstad Lund: (http://www.lund.se/templates/Page_65975.aspx)

"Sedan 1998 har Lunds kommun satsat drygt 80 miljoner kronor på cykelfrämjande åtgärder"

lundaborna har minskat sina bilresor med cirka tio miljoner kilometer per år sedan 1999

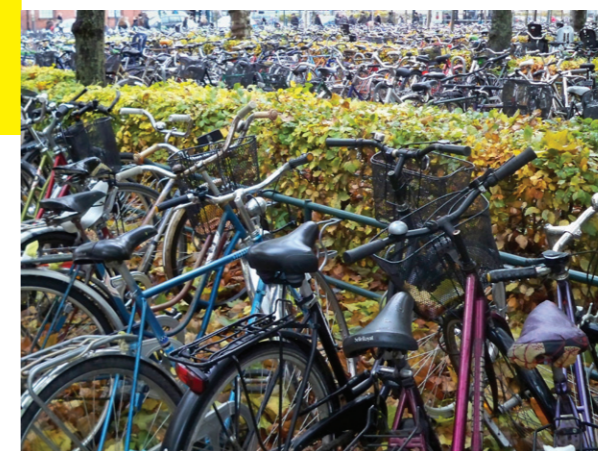
Sammanlagt cyklar lundaborna 170 000 personkilometer per dygn

Cirka 55 procent av cyklisterna är kvinnor

80 procent av lundaborna cyklar varje dag



Lund cykelvägnät består till största delen av separerade cykelbanor men cykelfält finns där omständigheterna kräver det, foto: Anton Svensson, 27/10-09



Ett hav av cyklar möter den som besöker Lund. I samband med centralstationen finns tusentals parkeringsplatser för cykel, foto: Anton Svensson, 27/10-09



Skytningen är bra och tydlig i Lund. Olika cykelvägar har olika färgkoder, foto: Anton Svensson, 27/10-09



Cyklister på väg ner mot klassiska Lundagård, Cyklisterna har tillträde nästan överallt i Lund, foto: Anton Svensson 27/10-09



1. bakgrund och mål
2. om uppsatsen
3. begrepp och perspektiv för cykling
4. min vision för cykeltrafik
5. cykling i olika städer
- 6. cykling i malmö**
 - 6.1 malmöns vision
 - 6.2 naturgivna förutsättningar
 - 6.3 cykelvägnätets struktur
 - 6.4 mobility management
 - 6.5 democykelstråket
 - 6.6 goda exempel
7. hur utveckla cykelstad malmö?
8. möllevångsstråket
9. slutord
10. referenser

6. cykling i malmö

Malmö är idag en relativt cykelvänlig stad, åtminstone för de cyklister som föredrar separerade cykelvägar. Malmö har så mycket som 421 km cykelbana och en fjärdel av alla resor i staden görs på cykel. Andra cykelrelaterade innovationer i staden är det s k democykelstråket som sträcker sig från södra innerstaden och upp till universitetsholmen i norr. Längs med stråket prövas olika idéer som är tänkta att underlätta för cyklister. Några exempel är räcken vid trafiksignaler för att cyklister ska slippa sätta ner foten, ny belysning i marken, speglar, självlysande cykelsymboler, färglagda prickar som gör stråket lättare att följa samt flourecerande tejp som syns bra även i mörker. Vid ett flertal korsningar i Malmö finns s k radardetektorer som känner av när cyklister närmar sig och då automatiskt ger grönt ljus, dessvärre fungerar dessa endast under lågtrafik. (Malmö stad, 2009, s.8f)

En stor anledning till att Malmö fungerar så bra för cyklister är de naturgivna förutsättningarna. Malmös platta topografi och det milda klimatet innebär att förutsättningarna för cyklister är mycket goda och att det är möjligt att cykla året om. (Malmö stad, 2009, s.8)

Idag satsar Malmö på ett system med separata cykelbanor helt och hållet avskilda från bilarnas gator. Historiskt sett har Malmö vid olika tillfällen ritat ut ett antal cykelfält av vilka det fortfarande går att se rester bl a på Nobelvägen, Monbijougatan och Bruksgatan. (muntligt från tjänsteman på Gatukontoret, 19/2-09)

6.cykling i malmö

6.1 malmöns vision

Malmö har en vision som innebär att man ska prioritera cyklister och fotgängare i högsta möjliga utsträckning. I nästa steg vill man uppmuntra människor att åka kollektivt snarare än att använda sig av bilen. Och för dem som ändå väljer att använda bilen ingår det i Malmös vision att arbeta för att så många som möjligt väljer att ansluta sig till bilpooler, samåka och köra miljöbilar. (Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, 2005, s.7)

I Malmö stads översiktsplan från 2000 anger man som övergripande mål att man skall slå vakt om möjligheterna att utveckla ett robust och långsiktigt hållbart samhälle genom att bevara Malmö som kompakt stad, främja ett miljöanpassat transportsystem. (Översiktsplan för Malmö 2000)

Malmös transportpolitiska vision kan liknas vid en triangel där man har som ambition att gång- och cykeltrafik ska utgöra basen och därmed vara de transportsätt som Malmöborna väljer i största möjliga utsträckning. Som nästa steg i pyramiden finns kollektivtrafiken för vilken det finns långt gångna planer på att införa ytterligare trafikslag som exempelvis spårvagnar och/eller trådbussar. (Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, 2005, s.7)



(bild: Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, s.7)

6.cykling i malmö

6.1 malmöns vision

I sitt trafikmiljöprogram stipulerar Malmö att man för att nå ett miljöanpassat transportsystem måste vidta en kombination av åtgärder, vilka stimulerar miljöanpassat resande. Utöver ambitionen att ställa om och miljöanpassa befintliga transporter så har man insett att man även måste minska de transportslag som har en bevisat negativ miljöpåverkan. De åtgärder man tänker sig har man i trafikmiljöprogrammet 2005-2010 delat in i följande fyra kategorier:

- **Nya alternativ:** Åtgärder som bereder väg för nya mindre miljöstörande alternativ, till exempel bilpooler, video- och telefonkonferenser.

- **Stärkande åtgärder:** Åtgärder som stärker befintliga mindre miljöstörande alternativ, till exempel förbättra cykelvägnätet och kollektivtrafiken, beteendepåverkan för miljövänliga resvanor.

- **Dämpande åtgärder:** Åtgärder som dämpar mängden mer miljöstörande transporter, till exempel genom olika typer av restriktioner.

- **Renare alternativ:** Åtgärder som minskar specifik miljöpåverkan och resursanvändning, i personkilometer eller tonkilometer, inom respektive transportslag, till exempel miljözon, stimulera sparsam körning och användningen av alternativa drivmedel.

(Trafikmiljöprogram för Malmö stad 2005-2010, 2005, s.27)

Som den tredje punkten (dämpande åtgärder) visar så finns alltså uttalade planer på att införa vissa typer av restriktioner för att minska mängden miljöförstörande transporter som exempelvis biltransporter. Samtidigt är ambitionen att stärka mer miljövänliga alternativ som exempelvis cykling genom förbättringar av cykelvägnätet. Vilken typ av restriktioner man tänker sig mot miljöförstörande transporter framgår inte av skriften.



6.cykling i malmö

6.2 förutsättningar

klimat och topografi

Förmånliga naturgivna egenskaper för en cykelstad är en platt topografi, gynnsamt klimat med begränsad nederbörd och att staden hänger samman på ett bra sätt utan att i alltför hög grad hindras av naturliga barriärer. Malmö har alla dessa förmånliga förutsättningar.

Klimatet är mycket gynnsamt i södra Sverige jämfört med stora delar av resten av landet, den genomsnittliga årsnederbörden ligger visserligen på ungefär samma nivå som för resten av landet men däremot är temperaturen flera grader högre än de genomsnittliga värdena för Sverige. Blåsten är troligtvis det som uppfattas som det mest påtagliga klimatrelaterade hindret för cyklister i Malmö jämfört med andra svenska orter. Nederbörden i Malmö kommer i mycket högre utsträckning i form av regn än vad den gör längre upp i landet där snö, is och halka bidrar till försämrade förhållanden för cyklister under stora delar av året. Årsmedeltemperaturen i Malmö var 9,7 grader för 2007 vilket kan jämföras med riksgenomsnittet som låg på 4,5 grader. (http://data.smhi.se/met/climate/time_series/month_year/precipitation_temperature/SMHI_month_year_precipitation_temperature_clim_5235.txt)

Malmös topografi är som gjord för cykling. Höjdskillnaderna är små framför allt i de centrala och västra delarna av staden. Dessutom finns få naturliga hinder och barriärer som försvårar framkomligheten i staden. Malmö har kunnat växa fritt utan fysiska begränsningar i östlig eller sydlig riktning. I nordlig och västlig riktning så förhindrar Öresund en ytterligare expansion.



Klimatet och topografin är gynnsamma för cykling i Malmö. Det är varmt, regnar sällan och de enda backar som finns är artificiella, ljudvallen som ses i bakgrunden är byggd av schaktmassor, foto: Anton Svensson, 31/5-09

6.cykling i malmö

6.2 förutsättningar

gatustrukturen

Den idag befintliga strukturen på Malmös kvarter kan lätt uppfattas som ett problem vid planeringen av trafiken i staden. Stadens olika delar har uppkommit under olika tider vilket tydligt avspeglar sig i kvarterens och gatornas struktur. Detta är en stor del av charmen med Malmö men kan också skapa problem för trafikanterna eftersom det gör det svårare att orientera sig i staden. Inte minst är det cyklister som blir lidande eftersom dessa hänvisas till mindre öppna ytor där det är svårare att överblicka och orientera sig. (malmökartan, eniros hemsida)



Gatustrukturen i centrala Malmö är oregelbunden och kan vara svår för cyklister att orientera sig i, flygfoto från Eniro

parkeringsnorm

Enligt en rapport av Olle Evenäs och Emily Peterson från 2005 så använder sig Malmö inte av parkeringsstrategi som regleringsmedel för att minska bilanvändandet i staden även om detta finns angivet som ett mål i stadens parkeringspolicy. Från kommunens sida anser man att de uppsatta målen man har i staden uppfylls med den strategi som man har idag. Målet med kommunens parkeringsstrategi ska vara att erbjuda goda parkerings- och angöringsmöjligheter inom ramen för kraven på god bebyggd miljö, hög trafiksäkerhet, god framkomlighet för samtliga trafikanter samt god åtkomlighet för i första hand funktionshindrade, utryckningsfordon, kollektivtrafik och nyttotrafik. (Evenäs och Peterson, 2005, s.39ff)



Torpgatan är en av många gator i Malmö där det är tjockt med parkerade bilar eller bilar som letar efter parkeringsplats, Foto: Anton Svensson, 11/3-09

6.cykling i malmö

6.3 cykelvägnätets struktur

separerat cykelvägnät

Malmö satsar uteslutande på separerade cykelbanor, fristående från den motordrivna trafikens vägnät. Detta motiverar man utifrån argument om säkerhet och dessutom eftersom man anser att det idag befintliga cykelvägnätet är så omfattande att det väl täcker det behov av framkomlighet som stadens cyklister har. Under ett samtal med representanter för gatukontoret menade en tjänsteman att det aldrig är långt till en cykelväg, och att för den som kan cykelvägnätet går det fort att ta sig överallt. (muntligt från tjänsteman på Gatukontoret, 19/2-09)

Risken med detta system är, som tidigare nämnts, att vissa grupper av cyklister diskrimineras och att vana cyklister trots allt väljer att cykla ute i gaturummen, trots att de där inte är planerade för och saknar tillbörlig infrastruktur. (Tom Godefrooij, 2003, s.494)

Det separerade trafiksystemet gynnar främst biltrafiken, framför allt på de större gatorna i staden, eftersom bilarna då tillåts härja fritt utan att bry sig om medtrafikanter. Undersökningar visar också på att bilarna på gator utan oskyddade trafikanter håller högre hastighet än vad de hade gjort annars. (Tom Godefrooij, 2003, s.493)

6.cykling i malmö

6.3 cykelvägnätets struktur

uppställningsfält

En typ av parkering som Malmö använder sig av i hög utsträckning är så kallade uppställningsfält, vilka återfinns utmed många av de större och tungt trafikerade gatorna i innerstaden. Uppställningsfälten är en del av körbanan och är därför en strategi som rekommenderas för sträckor med verksamheter med hög besöksfrekvens eller med stort behov av uppställning för kortare ärenden. (VGU sektion tätort -gaturum, s.61)

Problemet med uppställningsfälten i Malmö är att de ofta förekommer även utmed körbanor där andelen verksamheter är liten och bidrar på så vis i hög utsträckning till att konkurrera ut potentiella cyklister som skulle behöva dessa ytor för att kunna ta sig fram.

Med uppställningsfält nås mindre god standard om tillåten hastighet är <50 km/h, det är färre än 200 cyklister/dygn i körbanan och biltrafiken uppgår till högst 5 000 bilar/dygn eller 300 bilar/h i mest belastade riktning. Större flöden av bilar och/eller cyklister medför låg standard. (VGU sektion tätort -gaturum, s.62)

På många av de vägar i centrala Malmö som idag har uppställningsfält uppfylls inte de kriterier som anges i VGU. Flera av de viktigaste vägarna har omkring 20 000 fordon/dygn och långt mycket mer än 200 cyklister/dygn. Den tillåtna hastigheten är oftast 50km/timme på dessa gator men gatornas utformning är en av orsakerna till att hastighetsgränserna ofta överskrids. Med många av Malmös uppställningsfält nås följaktligen en mindre god standard, inte minst ur ett cykelperspektiv eftersom de ökar säkerhetsrisken och tar i anspråk utrymme som skulle kunna användas av cyklister. Uppställningsfälten kan vara motiverade på mindre gator där trafikflödena är lägre men borde inte förekomma där flödena av cyklister är höga.



Uppställningsfält eller cykelfält? Uppställningsfälten är ofta förvirrande och skapar otrygghet för cyklister, här Scheelegatan i Malmö, foto: Anton Svensson, 22/10-09



6.cykling i malmö

6.4 Malmö och Mobility Management

Malmö gatukontor och framför allt trafikmiljöenheten jobbar på många sätt med Mobility Management. Bl a arbetar man mycket aktivt med olika kampanjer för att påverka malmöbornas attityder till resande och olika transportmedel. Planer och program som kommunen tagit fram och har som grund för sin verksamhet innehåller också åtgärder som kan klassas som MM. En viktig del i trafikmiljöenhetens arbete består i att utbilda och informera människor om hur man kan ta sig fram på bästa sätt, och framför allt om hur man kan göra det utan att använda sig av bilen. (muntligt från Sara Forslund, 1/10-09)

Denna typ av åtgärder arbetar man med i första hand på eget initiativ och inte på grund av efterfrågan från invånarna, vilket stämmer bra överens med visionen om att MM ska vara behovsorienterat (Baasch m fl, 2007, sid 9). Den del av MM som Malmö tagit mest fasta på förefaller vara att skapa en medvetenhet hos invånarna om hur man kan och bör transportera sig.

Ett flertal olika kampanjer har implementerats. Vissa av dessa återkommer med jämna mellanrum. Syftet är i de flesta fall att uppmärksamma hållbara transportsätt som kollektivtrafiken och framför allt att uppmuntra till och ge information om cykling. Vissa av kampanjerna har riktat sig till speciella målgrupper som exempelvis den pågående (091012) kampanjen "Vänlig väg till skolan" vilken i första hand riktat sig till föräldrar till barn i skolålder och går ut på att minska skjutsande av barnen till och från Malmös skolor (från Malmö stads hemsida, <http://www.malmo.se/gatortorgtrafik/trafiksakras-kolan/vanligvagtillskolan.4.2ec2683b119e185bofo800031553.html>, -20090416).

Man arbetar också mycket med kampanjer som riktat sig till allmänheten och som ofta utgår från olika event i centrala delar av staden. En av de återkommande kampanjerna har varit "Vägvalet" inom vilken man vill upplysa om hur man kan ta sig fram med cykel i Malmö samtidigt som man har undersökt hur malmöborna själva skulle vilja att stadsmiljön i centrala delar av staden skulle se ut (från Malmö stads hemsida, <http://www.malmo.se/gatortorgtrafik/vagvalet/vad-malmostadgor/avslutadekampanjer/vagvaletsdiskussionsforum10701nlagg.4.2ec2683b119e185bofo800046792.html> -20090416).

6.cykling i malmö

6.4 Malmö och MM

En annan omfattande kampanj har varit "Inga löjliga bilresor" som också har handlat om att uppmuntra och inspirera malmöborna till att välja cykeln framför bilen. Enligt siffror från Malmö stads hemsida har just denna kampanj som under våren 2009 återkommer för tredje gången, fått ett stort genomslag och inverkan på malmöbornas resvanor. En utvärdering av kampanjen visar att kampanjen uppmärksammades av 100 000 personer, 15 000 kör mindre bil efter kampanjen och 21 000 säger att kampanjen har fått dem att ändra synen på bilresor. (Malmö stads hemsida, <http://www.malmo.se/gatortorgtrafik/vagvalet/vadmalmostadgor/avslutadekampanjer/ingalojligabilresor/ingalojligabilresor2008.4.2ec2683b119e185bofo800026295.html> -20090416)

Malmös arbete med MM involverar flera åtgärder för att stimulera till ökad cykeltrafik. Mjuka åtgärder för ökad cyklism (däribland MM) är av stor betydelse för att påverka hur folk väljer att resa. Effekten av denna typ av åtgärder blir naturligtvis mycket större om de kan kombineras med hårda åtgärder i form av förändringar av den fysiska miljön. Den del av MM som jag anser att Malmö skulle kunna arbeta mer med, är olika typer av lagstiftade restriktioner mot bilanvändande. T ex skulle man kunna begränsa antalet parkeringsplatser i centrala Malmö. Förutom att minska biltrafiken skulle detta samtidigt också stimulera till en ökning av cykeltrafiken då cyklister skulle ges större ytor och kunna ta sig fram mer ostört.



"Vänlig väg till skolan" riktat sig till barn och deras föräldrar, foto: Lotta Cederfeldt, 15/9-09

"Vänlig väg till skolan" riktat sig till barn och deras föräldrar, foto: Kristina Hammar, 22/9-09



Kampanjen "Vägvalet" ville ta reda på hur malmöborna vill att deras stad ska se ut, foto: Henrik Ahldin, 22/9-07

"Inga löjliga bilresor" vill bli uppmärksamma cykeln i staden, foto: Anton Svensson, 15/9-09



Under "Vägvalet" fick malmöborna tycka till om trafiken i Malmös innerstad, foto: Henrik Ahldin, 22/9-07

Malmö stads tjänstecyklar används i så hög utsträckning som möjligt. Det finns också ett par cyklar med flak för de ärenden som kräver det, foto: Anton Svensson, 11/9-09

"Inga löjliga bilresor" går ut på att informera folk på stan om cykelns fördelar som transportmedel i innerstaden, foto: Anton Svensson, 9/9-09



6.cykling i malmö

6.5 democykelstråket

Som nämnts ovan så uppfattas Malmö som en mycket cykelvänlig stad för de allra flesta. Det finns massor av goda exempel från Malmö på bra lösningar för cyklister. I den här delen vill jag i ord och bild framhålla några av dessa. De situationer som redovisas är kanske inte alltid de mest representativa för Malmös cykelväg nät men gemensamt för dem är att de har goda egenskaper och en utformning som skulle kunna appliceras på fler ställen i staden.

democykelstråket

Malmö tänker innovativt när det gäller cykling och i det s k democykelstråket uppvisas ett antal goda idéer för hur utformningen av ett bra cykelstråk kan se ut. Detta stråk sträcker sig från Heleneholm i söder via Södervärn, Pildammsparken längs med Karl Gustavs väg, förbi Malmö opera och stadsbiblioteket, utmed Kungsparken och därefter vidare upp mot universitetsholmen i norr.

Kartan över democykelstråket finns utplacerad på ett antal ställen och visar vilka olika komponenter det innehåller. På kartan är stråket markerat med orange, en färg som återkommer längst med hela stråket och därmed skapar identitet.



Karta över democykelstråket, foto: Maria Hansson, 26/5-09

Ett antal räcken som har placerats ut längs med stråket. Tack vare dessa slipper cyklisterna sätta ner foten och kan hålla sig i raket medan man väntar på att trafikljuset ska slå om till grönt



Räcken att hålla sig i när man väntar på grönt, foto: Maria Hansson, 26/5-09

6.cykling i malmö

6.5 democykelstråket



Olika markeringar i och vid sidan av vägbanan markerar ut stråket. Utmed med hela sträckningen finns kontinuerligt återkommande orange-färgade prickar. Prickarna bygger på en idé om hur olika stråk kan markeras med prickar i olika färger. På en karta blir de olika färgstråken ungefär som en karta över tunnelbanelinjer. På vissa håll finns en gulaktig flourecerande tejp som syns tydligt i mörker.

Orange markeringar och på vissa håll flourecerande tejp, visar vägen och skapar identitet, foton: Maria Hansson, 26/5-09



Stråket är väl upplyst, olika belysning testas på olika delar. Här vid Södervärn är överfarten som korsar bussarnas väg väl upplyst och markerad. Belysningen är anpassad för de cyklister som färdas på dessa.

Stråket är väl upplyst från marken, inte minst vid viktiga överfarter, här Södervärn, foto: Anton Svensson, 13/2-09



På flera ställen utmed med stråket, och på ett antal andra platser i Malmö, finns cykelpumpar utplacerade. Vid den pump som ligger vid Malmö IP finns dessutom verktyg för enklare justeringar och lagningar.

Utmed stråket finns ett antal pumpar, på vissa av dessa finns även vissa verktyg, foto: Maria Hansson, 26/5-09

6.cykling i malmö

6.6 goda exempel

Där Kaptensgatan korsas av Kungsgatan som övergår i Storgatan finns en lustig artefakt som av många uppfattas som en rondell för cyklister. I själva verket är det en belyningsstolpe som står mitt i vägbanan och gör att cyklisterna måste köra runt. Stolpen står i Malmös mest trafikerade cykelkorsning men trots detta sker få olyckor. Anledningen till det är att cyklisterna tvingas höja sin uppmärksamhet och sänka farten när de närmar sig korsningen.



Cykelrondellen som inte är en rondell i korsningen Kaptensg, Kungsg och Storg foto: Anton Svensson, 29/5-09

6.cykling i malmö

6.6 goda exempel

Platanallén som omger cykelbanan på Kaptensgatan är en härligt grön och vacker miljö att cykla i. Den här delen av stråket leder från stadshuset och raka vägen upp till stationen. Sträckan tillåter relativt snabb cykling och vissa möjligheter till omkörning finns även om kapacitetstaket nås under vissa tider på dygnet.



En av de vackraste miljöer man kan tänka sig som cyklist är platanallén längst Kaptensg, foto: Anton Svensson, 27/5-09

Cyklister som kör på Kronborgsvägen österut på väg in mot Triangeln slipper vänta vid rödlysen, kan fortsätta rakt fram och endast behöva ta hänsyn till korsande cykeltrafik. Detta är ett bra exempel på en lösning som underlättar för cyklister som tack vare sin flexibilitet och begränsade storlek kan tillåtas ta en genare väg än bilisterna.



Cyklar kan gena trots rött ljus för bilister i korsningen Kronborgsv och Köpenhamns, foto: Anton Svensson, 7/5-09



På vissa ställen i Malmö är det tillåtet att cykla, trots att bilarna har enkelriktat, foto: Anton Svensson, 25/5-09

Ett bra sätt att visa att man prioriterar cykeltrafiken är att låta cyklisterna få tillträde till så många platser och gator som möjligt. Även om bilarna har enkelriktat så kan möjlighet finnas för cyklister att ta sig i båda riktningarna. Extra föredömlig är utformningen på bilden eftersom den avgränsar cyklisterna från bilarna med en skiljelinje. En mindre skyddsremsa eller buffertzona hade varit än mer önskvärd.

Färgmarkeringar i vägbanan är omtvistade och inte uppskattade av alla. Vid användandet av en annan färg eller beläggning är målet att det ska bli tydligare för trafikanterna vad som avses i trafiken. Norska studier visar att cyklisters uppförande i trafiken blivit bättre vid användandet av annan beläggning eller färg i cykelfält (Hydén och Jonsson, 2007, s.19)



Blå markering i vägbanan får bilisterna att uppmärksamma cyklister, foto: Anton Svensson, 20/4-09



På ett fåtal sträckor lever cykelfälten fortfarande även i Malmö. Här på Bruksgatan, foto: Anton Svensson, 6/3-09

Ännu finns det ett fåtal cykelfält kvar i Malmö. På vissa platser är det svårt att anlägga någon annan typ av cykelanläggning. T ex på ställen där inskränkande av biltrafiken inte är önskvärd så fyller cykelfälten en viktig funktion för att garantera en viss nivå av säkerhet för cyklisten.



1.bakgrund och mål

2.om uppsatsen

3.begrepp och perspektiv för cykling

4.min vision för cykeltrafik

5.cykling i olika städer

6.cykling i malmö

7.hur utveckla cykelstad malmö?

malmö?

7.1 hastighet

7.2 integrerat trafiksystem

7.3 identitet

7.4 prioritet

8.möllevångsstråket

9.slutord

10.referenser

7.hur utveckla cykelstad malmö?

I detta kapitel ges ett antal förslag till hur Malmö kan arbeta vidare med sitt trafiksystem för att närma sig målet med prioriterad cykeltrafik. De ideer som redovisas nedan är dels mer övergripande förslag för genomgripande förändringar av reglering och trafikssystem. Exempelvis föreslås att hastigheten i innerstaden bör sänkas från 50 och 40 km/h till den mer stadsmässiga hastigheten 30 km/h, en övergripande åtgärd som skulle göra hela staden tillgänglig för cyklister.

I kapitlet tas också upp hur Malmö kan komplettera sitt cykelvägnät med cykelfält för att göra fler delar av staden tillgängliga för cyklister och för att binda samman viktiga cykelstråk. Ett mer konkret förslag ges på vilka av de större gatorna i centrala Malmö som idag är i störst behov av att kompletteras med cykelfält.

De åtgärder som föreslås handlar bl a om sådana som begränsar bilarnas, idag närmast obehindrade, frihet i staden. För att cykeln ska kunna ses som prioriterad måste vissa inskränkningar av biltrafiken och dess rättigheter ske. Exempel på enkla åtgärder att gå vidare med är genom att begränsa antalet parkeringsplatser för bil eller genom att prioritera cyklister i vissa korsningar.

Vad gäller stadens cykelstråk går det att arbeta vidare med att stärka deras identitet och att göra mer tydligt för trafikanterna vad som gäller i vissa situationer. En målsättning kan vara s k Self-Explaining-Roads, ett begrepp som förklaras närmare i avsnitt 7.3.

"Cykeln är frihet och frihet är bra"

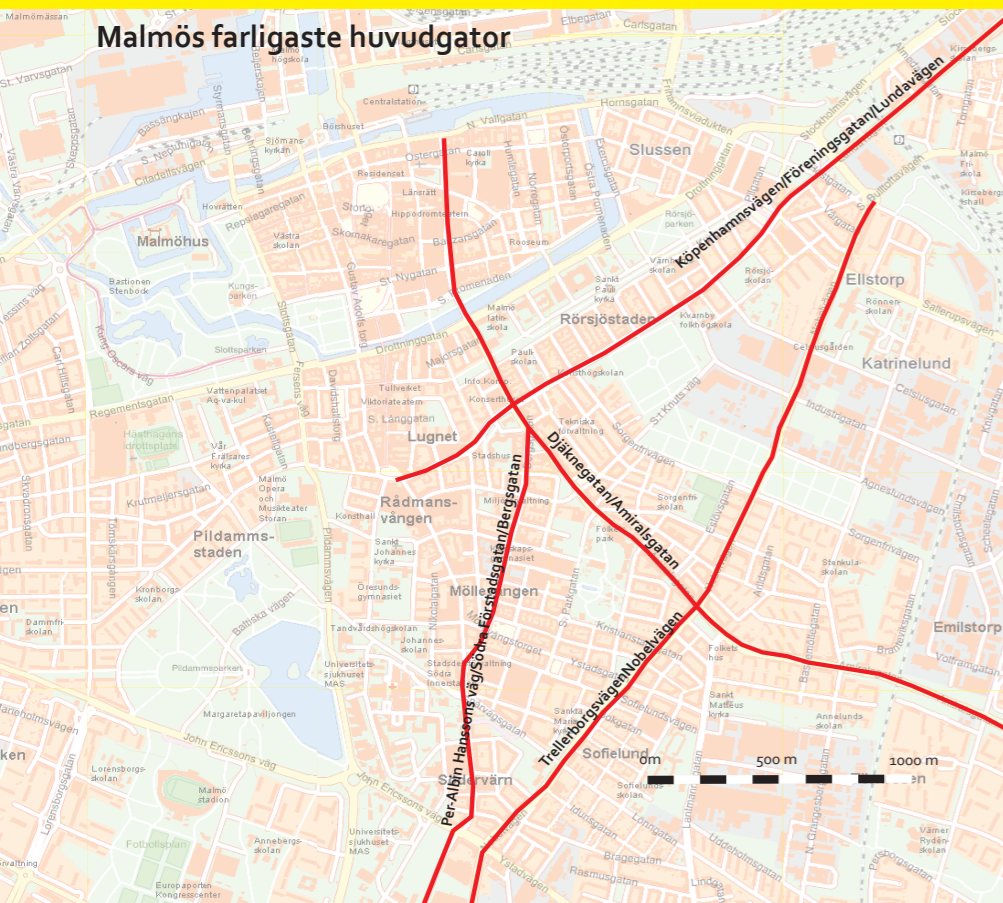
Gonzalo Del Rio Saldias

7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.1 hastighet

I Malmö är det så att oproportionerligt många olyckor inträffar på huvudgator med fyra körfält och ofta är det just de höga hastigheterna som orsakar dessa olyckor. Nästan hälften av de kollisionsolyckor med fordon som fotgängare råkar ut för, sker på huvudgator med fyra körfält, trots att dessa gator endast utgör åtta procent av den totala gatulängden i Malmö. Många bilister på dessa gator kör i hastigheter uppemot 65 – 70 km/h trots att högsta tillåtna hastighet är 50 km/h. Även för cyklister och förare av motorfordon är risken stor att skadas på en huvudgata. (Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad. Åtgärdsdelen 2008 - 2012, 2008, s.11)

En av de viktigaste faktorerna för att skapa en attraktiv stadsmiljö är att sänka hastigheten för de trafikanter som färdas i staden. Ur trafiksäkerhetsperspektiv kan det vara helt avgörande vilken hastighet de inblandade fordonen håller. Vid en kollision mellan en skyddad och en oskyddad trafikant handlar det framför allt om vilken fart som den skyddade trafikanten håller vid tillfället för kollisionen. Därför finns det mycket att vinna på att arbeta med att få ner farterna på motordrivna fordon, i första hand gäller detta för de situationer där i övrigt separerade trafikslag möts. (VGU, sektion tätort – gaturum, 2004, s. 35)



Från trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad. Åtgärdsdelen 2008 - 2012, 2008, s.11, kartmaterial från Eniro

7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.1 hastighet

I tätorter är åtgärder för att sänka farterna det mest väsentliga för att öka cyklisternas tillgänglighet. Utanför tätorterna krävs fortsatta satsningar för att utveckla regionala cykelstråk, separerade från den övriga vägtrafiken. (Prop. 2003/04:160, s.77)

Kommunerna har en viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet. Kommunerna gavs utökade möjligheter att föreskriva en högsta hastighet om 30 kilometer i timmen när trafikförordningen (1998:1276) trädde i kraft den 1 oktober 1999. (Prop. 2003/04:160, s.46)

Biltrafikens hastighet har stor inverkan på väjningsbeteendet, ju snabbare de kör desto färre väjer för gående och cyklande. Störst är skillnaden i väjningsbeteendet mot cyklande, det är tre gånger så många som väjer då biltrafikens hastighet är lägre än 30 km/h än när den är högre jämfört med 40 km/h. (Hydén och Jonsson, 2007, s.4)

När det gäller föreskrifter om högsta tillåten hastighet fattas besluten av kommunen enligt 3 kap. 17 § andra stycket trafikförordningen och av Vägverket enligt fjärde stycket i samma paragraf. Kommunens föreskrifter får gälla hastighetsbegränsning till 30 kilometer i timmen inom tätbebyggt område (trafikförordningen 1998:1276, 3kap 17 §). Undersökningar visar det finns en mottaglighet hos kommunerna för en ny bashastighet om 30 kilometer i timmen i tätort (Prop. 2003/04:160, s.47)

Under 2000-talets första år minskade antalet dödsolyckor på det kommunala nätet kraftigt. En av de huvudsakliga andelningarna till det är en sänkning av hastigheten till 30km/h. Andra viktiga åtgärder har varit anläggandet av cykelfält och cykelbanor. (Prop. 2003/04:160, s.32)

Hela diskussionen om huruvida trafiksystemet bör vara separerat eller integrerat grundar sig i städernas problem med motoriserad trafik som tillåts hålla alltför hög fart. Den motoriserade snabbgående fordonstrafiken är helt enkelt inte kompatibel med stadens oskyddade trafikanter, fotgängare och cyklister. (Tom Godefrooij, Tolley, 2003, s.492)

Vid en hastighetssänkning till 30 km/h skulle hela staden göras tillgänglig för cyklister. Enligt VGU's rekommendationer är det förenligt med god trafiksäkerhetsstandard att cyklister använder gaturummet om hastigheten för bilar är 30 km/h eller lägre. (VGU, sektion tätort – gaturum, 2004, s. 48)



Trafiksäkerhetsnivå för gående och cyklister vid kollision med bil i angiven punkthastighet. (enligt VGU, sektion tätort, s.35)



7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.2 integrerat trafiksystem

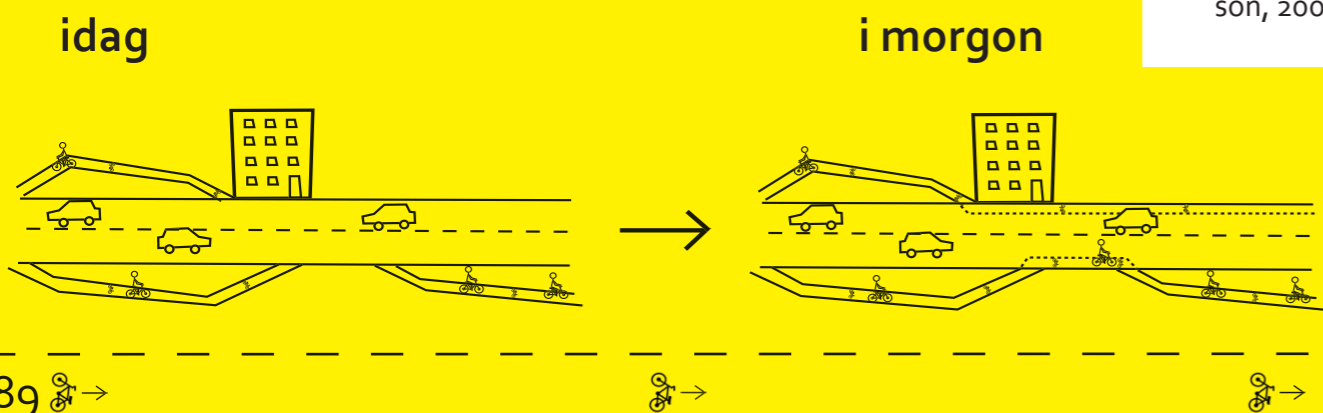
komplettera cykelnätet med cykelfält

Malmö är ett typexempel på en stad vars struktur inte är enhetlig utan varierar mellan de olika stadsdelarna. Olika områden har kommit till vid olika tidpunkter och har därför olika kvartersstruktur och förutsättningar som bör tas i beaktande vid planeringen. Vid sådana förhållanden menar den brittiska trafikkonsulten Tim Pharoah att det är omöjligt att främja cyklandet genom åtgärder på isolerade delar av vägnätet. Planeringen måste ske med hela cykelvägnätet i åtanke. Om ett komplett cykelvägnät inte kan åstadkommas är det inte någon större mening att satsa på just detta trafikslag menar Pharoah. (Tolley, 2003, s.371)

Min övergripande vision för förändring och förbättring av Malmös cykelinfrastruktur bygger till stor del på idéer om hur man bör komplettera det redan befintliga, och till stor del separerade cykelvägnätet, med cykelfält och cykelbanor som löper i närmare anslutning till bilarnas vägnät.

Annika Nilsson som forskat och arbetat med cykelfält under flera års tid sammanfattar cykelfältens förtjänster som en ekonomiskt förmånlig och utrymmessnål lösning som med fördel kan användas konsekvent och i stor skala. Cykelfälten kan enligt Nilsson bidra till att binda samman cyklisternas vägnät och på så vis skapa direkta, snabba, enhetliga vägar med stor bekvämlighet och trivsel. Nilssons studie visar dessutom på att cyklisternas säkerhet är högre om det finns cykelfält än vad den är i vanlig blandtrafik. (Nilsson, 2003, s.1)

Nilsson tar i sin avhandling upp en studie från mitten av 90-talet vilken visade att den trafiksäkerhetsmässiga situationen för cyklisterna i just Malmö försämrades avsevärt vid övergången till dubbelriktade cykelbanor. Olycksanalysen som presenterades av Per Nettelblad på ett seminarium i Malmö 19-20 september 1995 visar att risken att skadas utmed de stora gatorna fördubblades per cyklad kilometer sedan övergången till dubbelriktade cykelbanor. (Nilsson, 2003, s.2)



7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.2 integrerat trafiksystem

"the street network in many cities is not uniform... promotion of cycling cannot be done on the basis of isolated patches of infrastructure. It should only be done on the basis of a complete network" (Tolley, 2003, s.371)

"...en ekonomiskt förmånlig och utrymmessnål lösning som med fördel kan användas konsekvent och i stor skala och bidra till att binda samman cyklisternas vägnät och på så vis skapa direkta, snabba, enhetliga vägar med stor bekvämlighet och trivsel" (Nilsson, 2003, l)

"...den trafiksäkerhetsmässiga situationen för cyklisterna i just Malmö försämrades avsevärt vid övergången till dubbelriktade cykelbanor..." (Nilsson, 2003, s.2)

..bicycle tracks can contribute to the coherency and regognisability of a bicycle route network and to continuity of design at through bicycle routs... (Tom Godefrooij, Tolley, 2003, s.494)

..while separate bike facilities decrease the risk of collisions between intersections, they increase risk at intersections... (Björn Haake, World Transport Policy & Practice, Volume 15. Number 1. April 2009. s.47)

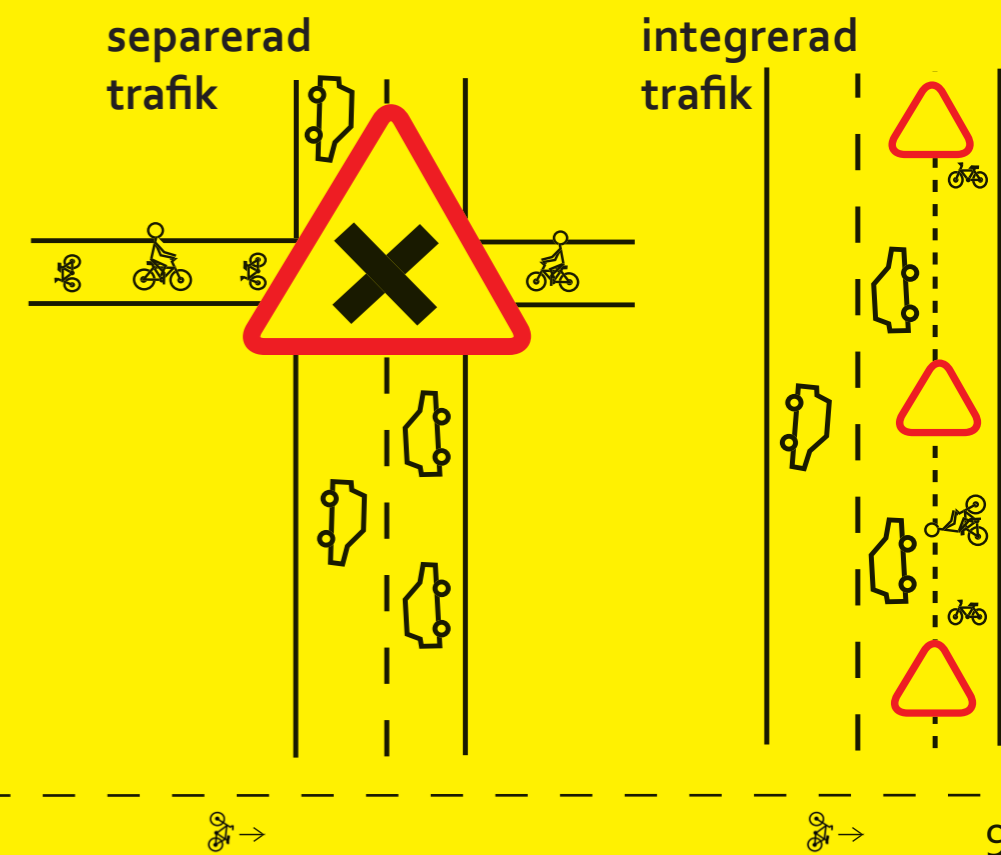
...it is interesting to note that a bicyclist crossing a street from the minor street seems to be at a higher risk than one going on the main street.. (Ekman, s.80, 1996)

Tom Godefrooij menar också att cykelfälten fyller en viktig funktion genom att binda samman cykelvägnätet. Ofta saknas viktiga länkar i de befintliga systemen, något som är ett uppenbart problem på många håll i Malmö. På nästa uppslag visas en karta över de vägar i centrala Malmö som skulle behöva kompletteras med cykelfält. Godefrooij menar vidare att läsbarheten blir bättre om de separerade cykelbanorna kompletteras med cykelfält där behov finns. (Tom Godefrooij, Tolley, 2003, s.494)

säkrare i korsningar

Ett vanligt argument för de separerade cykelbanorna är trafiksäkerhetsskäl. Studier, av bl a Ekman och Haake, visar dock att faran vid korsningar blir mycket högre med det separerade systemet. I ett integrerat system är faran längst sträckorna något högre eftersom cyklisterna och bilarna delar gaturum. Som Lars Ekman kommer fram till i sin rapport från 1996 så löper en cyklist som kommer från en mindre gata och korsar en större, högre risk att skadas än en cyklist som redan färdas på den större gatan. (Ekman, s.80, 1996)

Även Björn Haake uppmärksammar fenomenet med att separerade system innebär en lägre risk längst sträckorna men en förhöjd risk vid korsningar. Anledningen till att det är så är att trafikanterna är medvetna om varandra på ett annat sätt om de redan från början delar gaturum. (Björn Haake, World Transport Policy & Practice, Volume 15. Number 1. April 2009. s.47)



7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.2 integrerat trafiksystem

Att satsa på att utveckla det integrerade cykelvägnätet genom att anlägga cykelfält, skulle kunna innebära stora förbättringar och ökad frihet för cyklisterna till ett förhållandevis lågt pris. Förutom att cykelfält är billiga att anlägga i förhållande till andra cykelanläggningar så tar de relativt lite utrymme i anspråk och kan anläggas utan att man behöver göra några övergripande förändringar av befintliga strukturer. Cykelfälten kan användas på flera olika sätt, antingen i form av ett eget fristående system eller för att komplettera och knyta samman det befintliga cykelvägnätet. Olika typer av stadsmiljöer kräver olika typer av lösningar och cykelfält är i många lägen ett bra alternativ för att öka säkerheten på en sträcka där många cyklistar rör sig. (Nilsson, 2000, s.2)

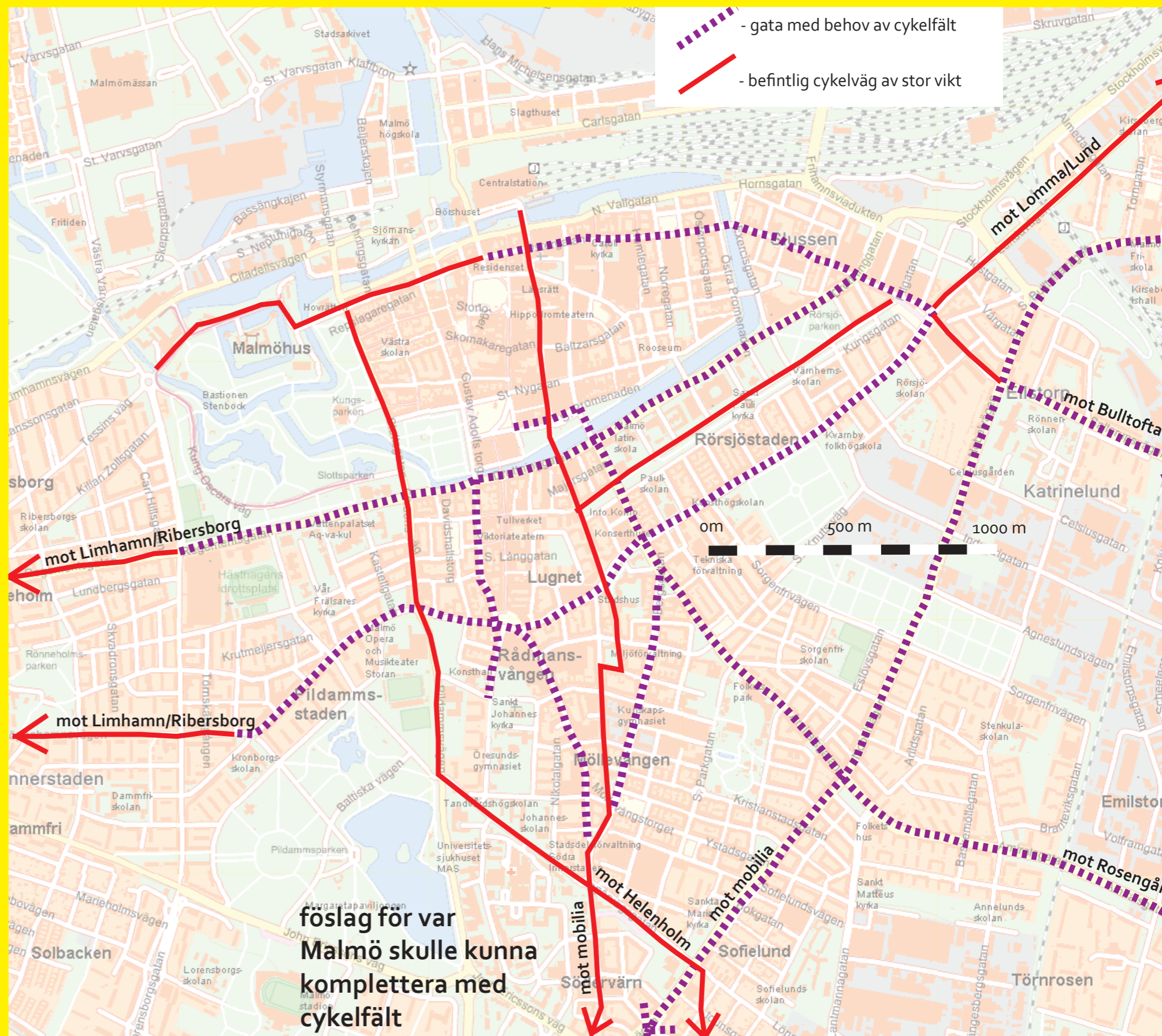
Att ta i beaktande vid utformandet av cykelfält enligt Annika Nilsson:

- Cykelfält fungerar bäst på gator med litet behov för angöring
- Cykelfält fungerar bäst på gator med få sidogator
- Cykelfält fungerar bäst på gator utan parkering
- På gator med parkering bör cykelfältet läggas till vänster om parkeringsplatserna utanför en skyddsremsa på 0,75 meter
- Trafikmängden på en gata med cykelfält bör vara mindre än 10 000 motorfordon/dygn
- Trafikmängden på en gata med cykelfält bör överstiga 50 cyklistar/timme
- Cykelfält bör vara 1,5 meter breda
- Cykelfält bör avgränsas med en heldragen linje
- Cykelfält bör finnas på båda sidor om gatan
- I signalreglerade korsningar bör stopplinjen för motorfordon dras tillbaka till 5 meter bakom cyklisternas stopplinje. (Nilsson 2000, s. I-II)

Efter att ha studerat trafiken i Malmö har jag kommit fram till ett antal stråk där behovet av cykelfält är stort. De aktuella vägarna skulle genom att kompletteras med cykelfält knyta ihop viktiga stråk och skapa länkar i Malmös cykelvägnät.

7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.2 integrerat trafiksystem



7.hur utveckla cykelstad malmö?

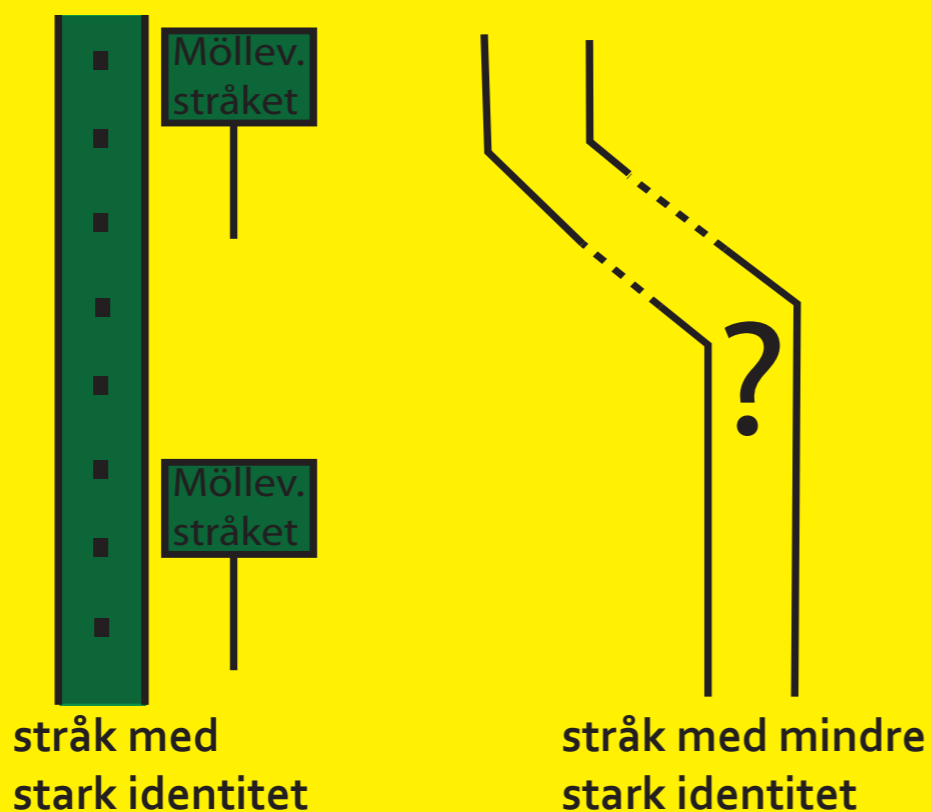
7.3 identitet

En viktig aspekt då det gäller utformningen av fysiska miljöer är skapandet eller förstärkandet av platsens identitet. Det är viktigt att människor kan relatera till en plats och förstå hur den hänger samman. Speciellt i utformandet av trafiksituationer som i det här fallet med den fysiska miljön för cyklister, är det av stor betydelse att man tydligt kan förstå platsens sammanhang (Kaplan och Kaplan, 1998, s.40).

Malmö arbetar idag mycket med att skapa cykelstråk med identitet. Försök pågår utmed det s k democykelstråket där många identitetskapande komponenter finns. Exempel är att man arbetar med samma färg längs med hela stråket. Utformningen är konsekvent med flera återkommande element. Skyltningen är tydlig och stråket har fått ett namn vilket hjälper till att stärka dess identitet. (<http://www.malmo.se/download/18.427bf15412207bac3c980003843/Version+till+hemsidan+090623.pdf>)

faktorer som stärker identitet:

- färger
- namn
- tydlighet
- skyltning
- konsekvent utformning
- sammanhängande



7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.3 identitet

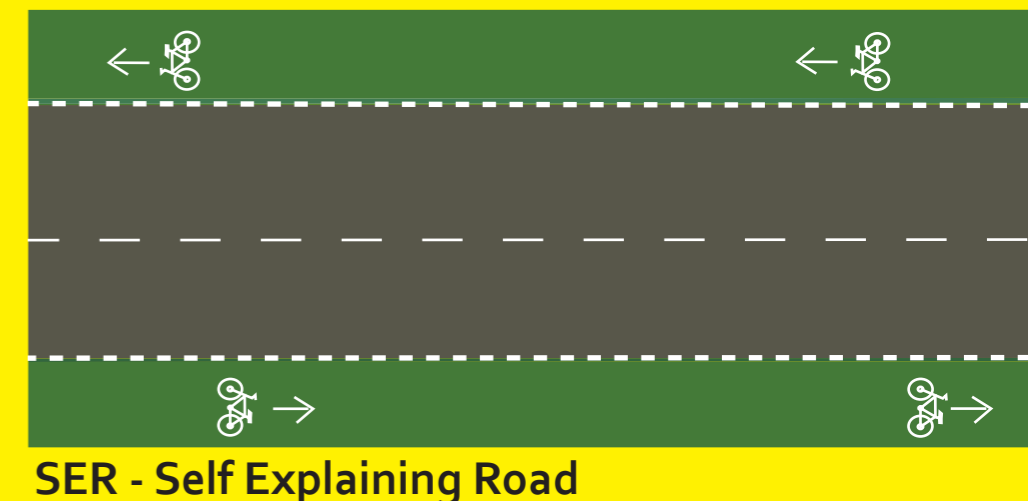
“The concept of Self-Explaining Roads on which the driver is encouraged to naturally adopt behaviour consistent with design and function originated in the Netherlands... The aim is that different classes of roads should be distinctive, and within in each class features such as width of carriageway, road markings, signing, and use of street lighting would be consistent throughout the route. Drivers would perceive the type of road and “instinctively” know how to behave. The environment effectively provides a “label” for the particular type of road and there would thus be less need for separate traffic control devices such as additional traffic signs to regulate traffic behaviour” (från ERSO’s hemsida, www.erso.eu)

SER- Self Explaining Roads

De mjukare aspekterna av trafiksäkerhetskonceptet försöker ta upp sociala aspekter på samspelet i trafiken och fokuserar mycket på användarens upplevda trygghet. Ett av målen är att åstadkomma en gestaltning som ska vara tilltalande för alla brukare. Drottenborg anser att det mest framgångsrika konceptet i det här sammanhanget är det så kallade SER-konceptet (SER= Self Explaining Roads). Detta koncept går ut på att man ska skapa en utformning som med självklarhet leder trafikanten att förstå vilket beteende han eller hon bör anta i den respektive miljön. Viktiga delar av detta koncept är att utformningen bör stämma bra överens med de för situationen rådande trafikreglerna och hastighetsgränserna, något som Drottenborg menar är sällsynt i den befintliga utformningen av trafiksituationer. (Drottenborg, 2004, s.8)

European Road Safety Observatory (ERSO) är en sammanslutning av och för experter inom området trafiksäkerhet i olika europeiska länder. Som framgår av citatet ovan är det av stor vikt att man kan vara konsekvent och att anpassa utformningen efter vägtyp. Reglering och skyltning blir i bästa fall överflödiga om man kan visa vad som gäller genom tydlig, konsekvent och anpassad gestaltning. (ERSO’s hemsida, www.erso.eu)

SER skulle också kunna innebära att man på ett enkelt sätt kan gynna cyklister och stimulera en ökad andel cykeltrafik genom göra utformningen av stadens gator på ett sådant sätt att det går lika snabbt att ta sig fram på på cykel som med bil.



7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.4 prioritet

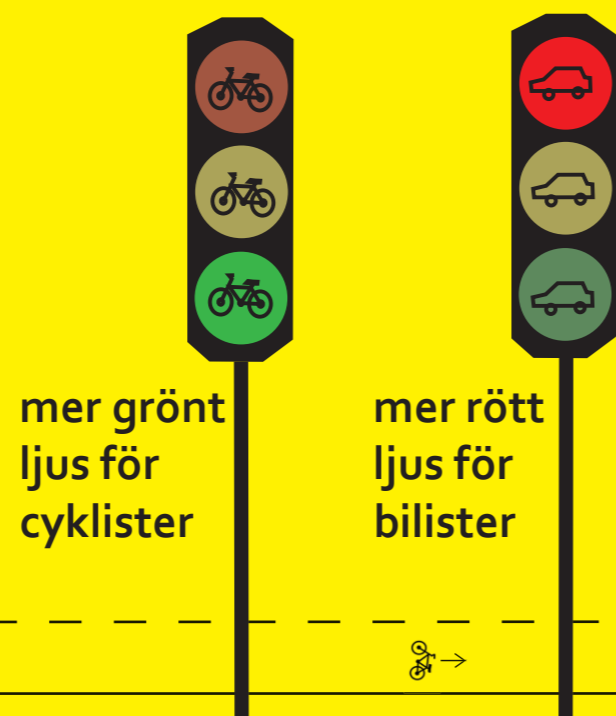
omloppstid/bevakade korsningar

Dagens bevakade korsningar är inte bara av godo för stadens trafikanter. Sverige har Nordens längsta omloppstider vid sina trafiksignaler vilket medför att oskyddade trafikanter tvingas vänta längre tid jämfört med de andra nordiska länderna och även jämfört med många andra europeiska länder. I vägverkets publikation för bättre trafiksignaler för gående och cyklister från 2004 hävdar man också att trafiksignalerna fortfarande till stor del är utformade för biltrafik. Inte för gång- och cykeltrafik. De gångtrafikanter som drar nytta av trafiksignalerna är barn, gamla och funktionshindrade beroende av dessa för att säkert komma över gatan medan de flesta fotgängarna och framför allt cyklister skulle komma över snabbare och kanske lika säkert utan. Rapporten hävdar till och med att trafiksignaler för gående kan vara farliga eftersom de ger en falsk säkerhet. Dels när man går mot grön signal, dels när man går mot röd signal i förvisningen om att även fordonen har rätt. (Kronborg m fl, 2004, s.4f)

Samma undersökning visar att automatisk anmälan av gående och cyklister har fungerat mycket bra för cyklister. Ett annat sätt att arbeta med att underlätta för cyklister vid viktiga bevakade korsningar, kan vara genom att ha en kort grön tid men som förlängs vid behov. Detta skulle medföra att man då cykelflöden är som störst skulle kunna prioritera detta trafikslag på bekostnad av biltrafiken. (Kronborg m fl, 2004, s.1)

Försök med denna typ av styrning har visat på att den i hög utsträckning har underlättat för just cyklister, samtidigt som trafiksäkerheten på platserna inte har påverkats. De sammantagna resultaten av studien kan sammanfattas enligt följande:

- Att betydligt färre går respektive cyklar mot rött
 - En betydligt kortare väntetid för cyklister
 - En något längre väntetid för gående
 - En kortare fördröjning för bilister
- (Kronborg m fl, 2004, s.2)



“automatisk anmälan av gående och cyklister har fungerat mycket bra för cyklister. Ett annat sätt att arbeta med att underlätta för cyklister vid viktiga bevakade korsningar, kan vara genom att ha en kort grön tid men som förlängs vid behov” (Kronborg m fl, 2004, s.1)

7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.4 prioritet

korsningar där cyklister prioriteras

I dagens trafikplanering är biltrafiken nästan undantagslöst prioriterad i korsningar med cykelbanor. Detta gäller även i korsningar där fler cyklister än bilister passerar. Att det är så kan med tanke på de stora planer och visioner som finns, om ett ökat cyklande och minskad biltrafik, ses som något slags systemfel. Lagen säger idag att en motorfordonsförare som närmar sig en korsning endast är skyldig att anpassa hastigheten så att det inte uppstår någon fara för cyklister som redan är ute på överfarten (trafikförordningen, 2004, 61 §).

Cyklisten är alltså förutom att vara oskyddad trafikant, även juridiskt oskyddad gentemot motorfordonens förare. För att kunna kalla cykeln prioriterad skulle korsningar behöva göras om för att istället tvinga bilarna att lämna företräde åt cyklister.

En lämplig åtgärd vid korsningar skulle vara att höja uppmärksamheten för bilister. Detta kan göras genom förändra skyltningen men ännu viktigare är det att utformningen av markmaterial och omgivningar på egen hand indikerar och signalerar att man närmar sig en situation där korsande trafik har företräde. Väjningsregler mellan bil- och cykeltrafik är i nuläget ofta otydliga. En undersökning av Christer Hydén och Lisa Jonsson från 2007 visar att t o m planerare som arbetar med denna typ av korsningar känner sig osäkra på vilka regler som gäller. De intervjuade planerarna menade dessutom att utformningen har större betydelse än regleringen för trafikanternas beteende. (Hydén och Jonsson, 2007, s.4)




7.hur utveckla cykelstad malmö?

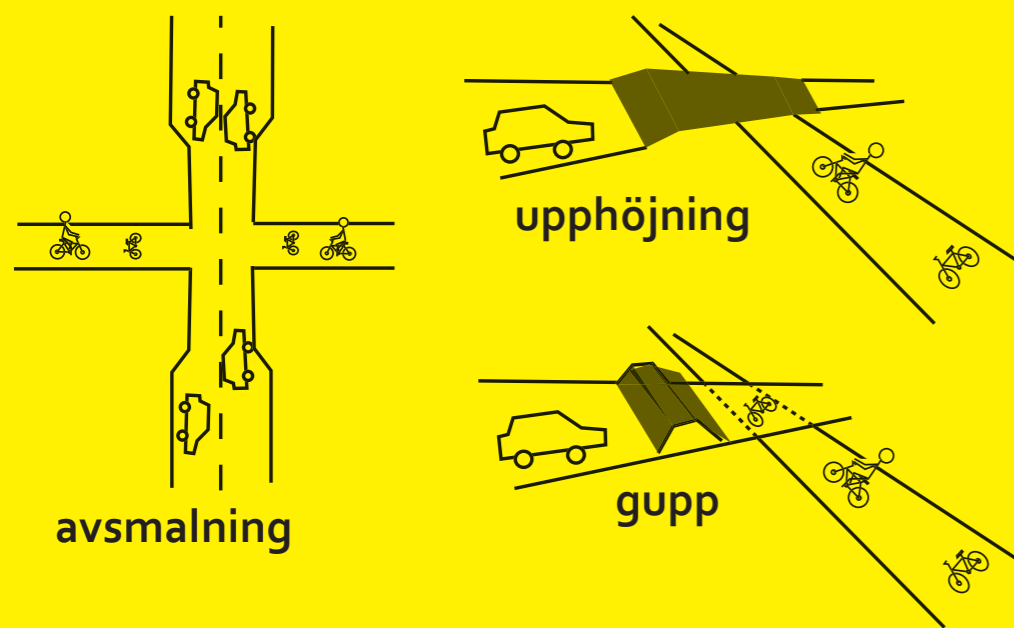
7.4 prioritet

Väjningsreglerna vid korsningspunkter mellan bil- och cykeltrafik är idag mycket otydliga och även de som arbetar med utformning av sådana korsningar är ofta osäkra på vad som gäller. I samband med ett forskningsprojekt vid Lunds tekniska högskola, LTH, kunde man sluta sig till att det var en utbredd uppfattning bland de planerare man intervjuade att utformningen har större betydelse än trafikreglerna för hur trafikanterna beter sig. (Hydén och Jonsson, 2007, s.6)

Av avgörande betydelse för säkerheten i korsningar är att man kan höja uppmärksamheten hos berörda trafikanter i god tid innan konfliktpunkten. Tydligheten måste även omfatta människor med funktionsnedsättningar för vilka trafiken annars riskerar att bli en dödsfälla. Avgörande för säkerheten i korsningar är också den fart som trafikanterna håller. Olika sätt att anpassa bilisternas fart vad korsningssituationer kan vara m h a farthinder i markytan, exv. gupp, sidoförskjutning och avsmalningar. (VGU, sektion tätort - gaturum, 2004:80, s.81ff)

Andra vanligt förekommande och väl fungerande sätt att säkra bilar- nas fart kan vara genom upphöjningar eller åtgärder som påverkar rumsbildningen. Exempel på detta kan vara smal körbana, planteringar och annan utrustning i gaturummet. Även skilda ytmaterial för olika funktioner är positiva från upplevelsesynpunkt och kan bidra till lägre fart. (VGU, - sektion tätort -gaturum, 2004, s.82)

 exempel på farddämpande åtgärder inför korsning, bilväg och G/C-väg



7.hur utveckla cykelstad malmö?

7.4 prioritet

VGU skriver följande om konfliktpunkter mellan gc-banor och bilbanor:

”En jämn och hög trafiksäkerhetsnivå ska eftersträvas. Där den sänks bör man eftersträva en utformning som i god tid gör förändringen tydlig för samtliga trafikanter. Konfliktpunkter ska alltid utformas så att ett bra ”samspel” uppnås mellan gc-trafikanter och bilister. Man måste därvid ta hänsyn till att detta samspel är svårt eller nästan omöjligt för vissa trafikanter exempelvis synskadade.” (VGU - sektion tätort -gaturum, 2004, s.35)

”ändring av parkeringsnormerna inte ens diskuteras som en möjlig strategi för att minska biltrafiken...trots att flera studier har visat att tillgången och priset på parkering har en stor betydelse för andelen biltrafik” (Holmberg, 2008, s8)

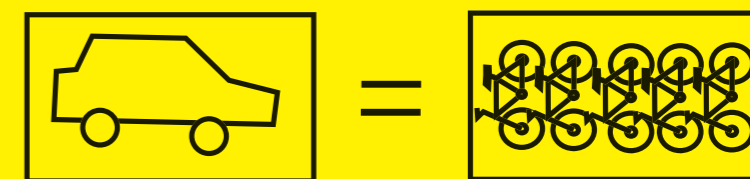


begränsad bilparkering till förmån för cykeln

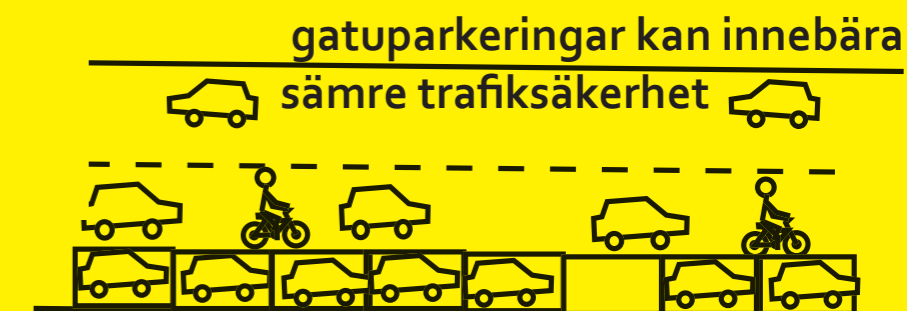
Efter att ha studerat hållbarhetsbegreppet i kommunal planering genom respektive kommuners översiktsplaner (från bl a Malmö och ett flertal mellanstora svenska kommuner) har Bengt Holmberg upptäckt att en ändring av parkeringsnormerna inte ens diskuteras som en möjlig strategi för att minska biltrafiken. Detta trots att flera studier har visat att tillgången och priset på parkering har en stor betydelse för andelen biltrafik. Just parkeringsnormen är dessutom ett styrmedel som kommunerna själva förfogar över. (Holmberg, 2008, s8)

I cykelplanen för Jönköpings kommun föreslår man att ett sätt att lösa bristen på parkeringsplatser för cyklar i staden kan vara att göra om befintliga bilparkeringsplatser till cykelparkering. Bristen på utrymme är ofta det som begränsar antalet parkeringar och det kan vara en tydlig markering för vilket trafikslag man prioriterar att ta just bilarnas parkeringar i anspråk. I cykelplanen från Jönköpings kommun menar man att en p-plats för bil kan inrymma hela fem parkeringsplatser för cyklar. (Cykelplan för Jönköpings kommun, 2008, s.12f)

För cyklister och fotgängares är det av intresse att minska antalet gatuparkeringar i Malmö. Dessa tar upp värdefullt utrymme som skulle kunna användas till cykel- eller gångbanor. Dessutom visar undersökningar att gatuparkeringar innebär söktrafik vilken också kan medföra sämre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. (Evenäs och Petersson, 2005, s.III)



1 bilparkering = 5 cykelparkeringar



- 1.bakgrund och mål
- 2.om uppsatsen
- 3.begrepp och perspektiv för cykling
- 4.min vision för cykeltrafik
- 5.cykling i olika städer
- 6.cykling i malmö
- 7.hur utveckla cykelstad malmö?

8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag

8.2 analys

8.3 förslag

9.slutord

10.referenser

8.möllevångsstråket

I detta kapitel följer en fördjupning i ett av Malmös viktigaste stråk som jag här väljer att kalla för Möllevångsstråket. Inventeringsarbete och diskussion med handledare på Alnarp och representanter för avdelningarna trafikmiljö, trafikteknik och trafikreglering på Malmös gatukontor har föranlett mitt val att arbeta med just detta stråk.

Första delen visar var i Malmö stråket är beläget samt ger en beskrivning av hur det ser ut idag. Stråket kan delas in i tre olika delsträckor med olika karaktärer. Nästa del är ett antal analyser av omgivande miljöer och hur stråket knyter an till andra viktiga stråk i staden. Slutligen följer ett förslag för hur Möllevångsstråket skulle kunna gestaltas om för att bli mer tydligt och cykelvänligt. Grundläggande för förslaget, är att den nya utformningen, i enlighet med Malmös vision, ska prioritera cyklister framför bilar. Förslag ges också på hur kapaciteten kan höjas på de sträckor där ett sådant behov finns

8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag

Stråket sträcker sig från södra innerstaden förbi Monbijouskolan och stadshuset och sedan vidare längs med Kaptensgatan och Kalendergatan över korsningarna med Drottninggatan, Lilla Nygatan, Stora Nygatan och därefter vidare upp till centralstationen. Sträckan är ett sammanhållet stråk även om det inkluderar ett flertal olika typer av miljöer med olika problematik vid olika situationer och korsningar. Stråket sträcker sig rakt genom Malmö i nord-sydlig riktning och är länken mellan stationen och södra innerstaden. Det är dessutom det enda stråket i staden där man, åtminstone på den norra delen, tidsmässigt tjänar på att använda cykelanläggningen i förhållande till att cykla utmed den mest direkta bilvägen.

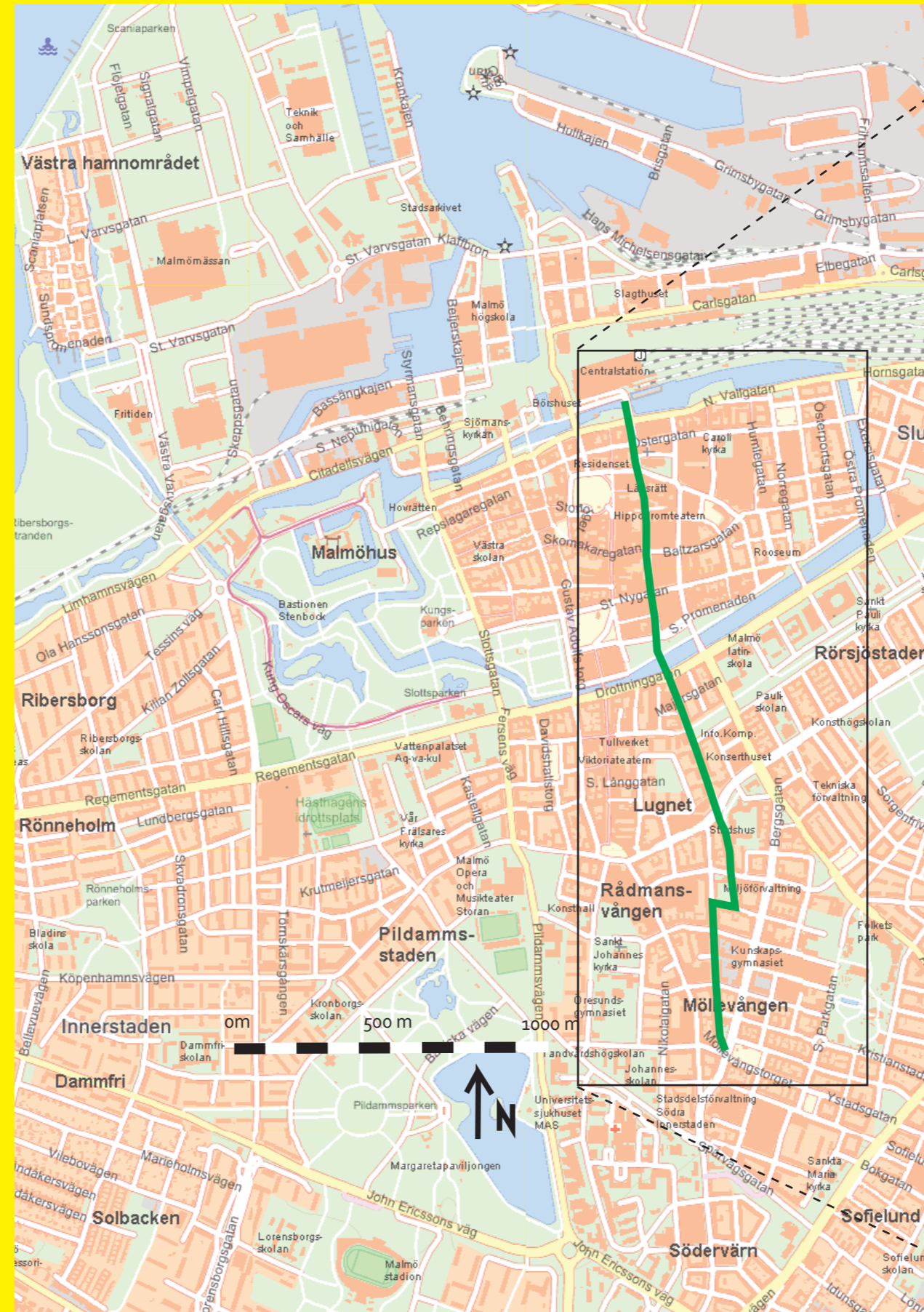
Ett problem med denna sträckning är att den består av så många olika delar med vitt skilda karaktärer. Stora delar av stråket fungerar idag relativt bra och är ett av stadens mest använda. Bara delen vid Kaptensgatan där en cykelbarometer finns utplacerad mäter till 2 miljoner cyklister årligen (2007), vilket innebär ett dygns genomsnitt på ca 5500 cyklister sett över hela året. Under hektiska sommardagar, exempelvis under Malmöfestivalen kan antalet cyklister per dygn stiga till upp emot det dubbla (tabell från Leif Jönsson, Gatukontoret).

Även i framtiden efter öppnandet av de nya citytunnelstationerna kommer detta stråk att ha en stor betydelse för cykeltransporterna i innerstaden. Stråket korsar Friisgatan där man har tänkt sig att anlägga cykelbanor inför öppnandet av stationen vid Triangeln. (muntligt från tjänsteman på Gatukontoret, 19/2-09)

Stråket korsas av i tur och ordning; Norra Vallgatan, Östergatan, Baltzarsgatan, Stora Nygatan, Lilla Nygatan, Drottninggatan, Storgatan/Kungsgatan, Spångatan, Friisgatan och Möllevångsgatan. Jag vill arbeta med hela stråket för att kunna se den större bilden och därmed skapa en god helhet. Det är dessutom av stor vikt att stråket är orienterbart och trafiksäkert för brukare i båda riktningar.

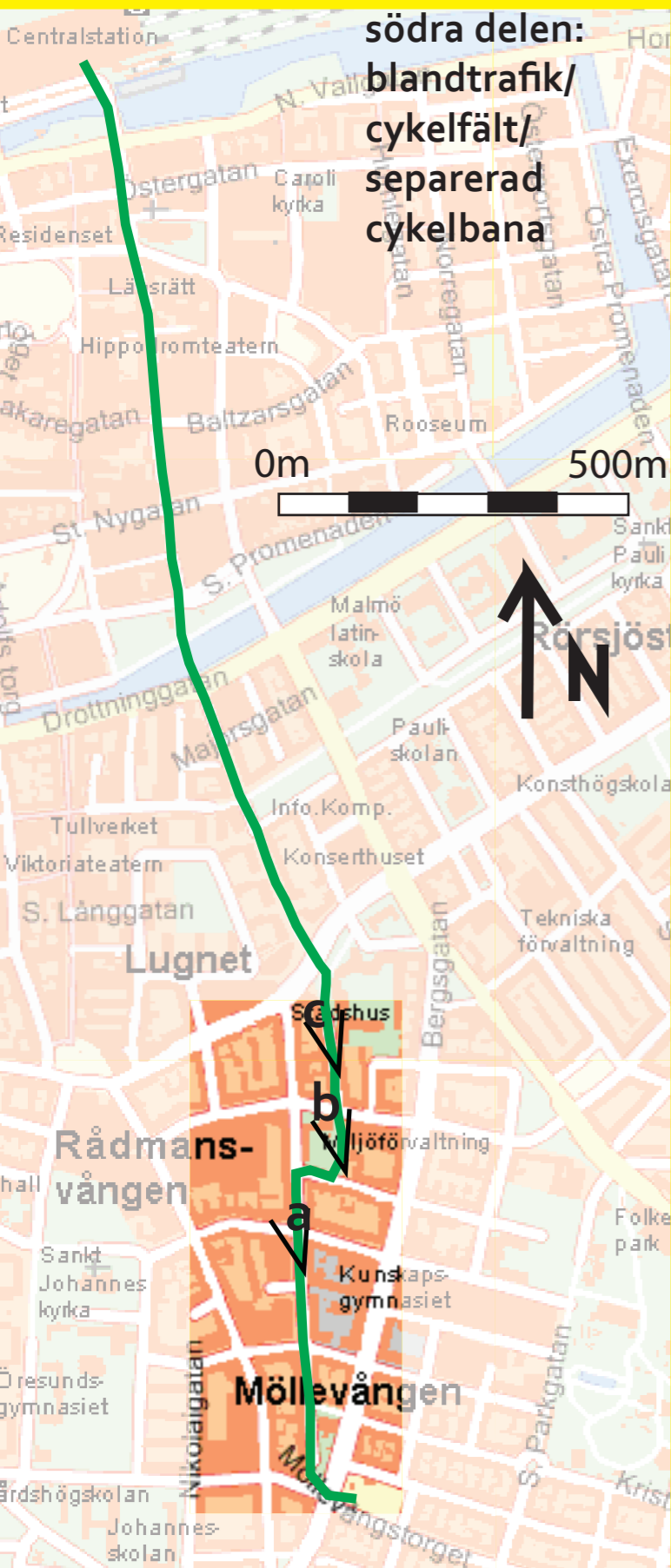
8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



Norra Skolgatan är relativt trafikerad, speciellt av bilar. Tyvärr är det otydligt vad som gäller för cyklister och vart de ska ta vägen, foto: Anton Svensson, 13/3-09



Korsningen över Spångatan passeras av många cyklar varje dag, cykeln borde här vara det prioriterade trafikslaget, foto: Anton Svensson, 14/5-09



Utanför stadshuset på förlängningen av Torpgatan. Få bilar använder gatan som helt skulle kunna stängas av för biltrafik, foto: Anton Svensson, 27/5-09

Den sydligaste delen av stråket går huvudsakligen på vanliga gator för biltrafik men även delvis via separata cykelvägar och t o m ett cykelfält. Karaktären på denna delen av cykelstråket kan därför sägas vara av blandtrafikkaraktär med vissa delar som är avsatta för endast cykeltrafik.

Noterbart är att många av de gator som stråket passerar är återvändsgator för biltrafiken, ett faktum som i hög grad underlättar för cyklisterna genom att hastigheterna i allmänhet är lägre än på genomfartsgator. Den mest trafikerade delen av sträckningen är mellan Monbijougatan och Friisgatan. Utmed denna sträcka passerar många bilar samtidigt som det är gatuparkering utmed båda sidorna samt ett parkeringshus (Korpen) med infart från Skolgatan 23 som har 300 parkeringsplatser för bilar.

Trafiken av motorfordon är ett av de klart största problemen utmed denna delen av sträckan. De många bilar som är på väg till eller från parkeringsplatser eller som håller på att fickparkera är orosmoment för de cyklister som färdas utmed sträckan. Ett annat stort problem är den förflyttning i sidled som är nödvändig för att komma förbi Monbijouskolan och dess skolgård. Sidledsförflyttningen innebär två skarpa kurvor på mer än 90 grader, samtidigt som cyklisten måste vara uppmärksam på flödet av motordrivna fordon som är stor på platsen.

En situation utmed sträckan som bör uppmärksammas är där stråket korsar den måttligt trafikerade Spångatan. Antalet bilar som passerar denna korsning är inte lika högt som antalet cyklar vilket borde innebära att platsen ses över och gestaltas på ett sätt som bättre stämmer överens med cyklisternas behov.

På denna delen av sträckningen är orienterbarheten ett stort problem. Det är väldigt otydligt för den cyklist som färdas norrut på Norra Skolgatan vilken väg denne bör välja för att hålla sig kvar på stråket. Tydlig skyltning eller andra former av markeringar eller information saknas till stor del på merparten av sträckan.

8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



mittensträckan:
grönt
cykelstråk/
separerad
cykelallé

8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



d Cykeltunneln under Föreningsgatan fungerar bra. Typsikt bara att cykeltrafiken är den som tvingas "vika ner sig". foto: Anton Svensson, 27/5-09



e Kaptensgatan är en av de mest trafikerade sträckorna i Malmö då det gäller cykeltrafik foto: Anton Svensson, 8/5-09



f Norra delen av Kaptensgatan, en bit bort skimtar en av stadens cykelbarometrar som visar antalet passerande cyklister. foto: Anton Svensson, 13/3-09

Mittensträckningen av stråket är den del som är absolut lummigast och trevligast att färdas på. Denna del kan med fördel beskrivas som ett grönt cykelstråk av vilket stora delar löper genom en allé av plataner. Miljön utmed Kaptensgatans platanallé ger ett tryggt och trafiksäkert intryck för de som färdas där. Hela vägen från Stadshuset och ända ner till Drottninggatan finns en ca 5 km lång sträcka där cyklisterna helt och hållet är befriade från alla former av motordriven trafik.

En annan stor fördel med denna del av stråket är den vackra och inspirerande miljö som stråket löper igenom. Att anlägga cykelväg genom en allé av plataner visar på status för cyklarnas infrastruktur, denna typ av vackra cykelmiljöer är annars relativt ovanlig i många städer.

De trafiksäkhetsmässiga problem som trots allt förekommer på denna sträckning är framförallt kapacitetsproblem under de tider då folk pendlar till och från sina arbetsplatser, alltså ca 8-9 på morgonen och 16-17 på eftermiddagen. Ännu mer påtagligt blir problemet med den otillräckliga kapaciteten under årets varma månader då fler väljer att ta cykeln.

De få konfliktpunkter som finns på denna sträcka, är där stråket korsar andra cykelstråk. Det största av dessa är cykelstråket från Kungsgatan/Storgatan som har flera tusen cyklister varje dag. I denna korsning har man anlagt en slags cykelrondell som fungerar för att höja uppmärksamheten hos cyklisterna. Andra konfliktpunkter är vid viadukten där cykelbanan passerar under Föreningsgatan. På båda sidor korsar cyklister cykelbanan men tack vare att cykelbanan är markerad så är det tydligt (åtminstone indirekt) att de som färdas på cykelstråket har företräde framför de som vill korsa detsamma.

Även utmed denna del av stråket är det anmärkningsvärt glest med verksamheter. Ett hotell, ett café, en Nettobutik och en tobaksaffär är de verksamheter som stråket passerar. Till dessa verksamheter sker också huvuddelen av tillströmningen av besökare till fots eller på cykel även om de går att komma åt med bil.

8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



8.möllevångsstråket

8.1 stråket idag



g Där stråket korsar Södra Promenaden tvingas cyklisterna lämna företräde trots att färre bilar än cyklister färdas här. foto: Anton Svensson, 26/1-09



h Vissa bilar har tillträde till Kalendegatan men det påverkar inte gång- och cykeltrafiken i så hög grad. foto: Anton Svensson, 6/3-09



i På sista sträckan ner emot stationen finns ett av Malmös få cykelfält. foto: Anton Svensson, 6/3-09

Karaktären på den delen av stråket som är mest nordligt belägen är urban cykelvägskaraktär. Den nordligaste delen är den som anknuter till centralstationen. Det är också denna del som passerar i höjd med de mest centralt belägna delarna av Malmö som Stortorget och Gustav Adolfs torg. Större delen av denna sträcka utgörs av Kalendegatan som i första hand är en cykel- och gångväg men där vissa bilar med särskilda tillstånd har tillträde. Som helhet fungerar cykeltrafiken mycket bra på sträckningarna mellan korsande gator. Det stora problemet för cyklister som färdas utmed sträckan är de många konflikterna med biltrafiken. Som cyklist på sträckan måste man flera gånger stanna för bilister antingen på grund av att man måste lämna företräde som fallet är vid Södra promenaden eller också på grund av att man måste stanna vid trafiksignal som i korsningen med Drottninggatan.

Det som behöver åtgärdas på denna sträcka är framförallt de konfliktpunkter där bilvägar korsar cykelstråket. Bland annat över Södra promenaden bör en annan typ av trafiklösning användas. Eftersom man i Malmö vill prioritera fotgängare och cyklister så borde man på ett ställe som detta se till att det nord-sydliga flödet med cykeltrafik och fotgängare får företräde framför det begränsade antal motorfordon som passerar korsningen.

Vad som är anmärkningsvärt utmed den här delen av stråket är att det har fått karaktären av en bakgata och sekundärt stråk i förhållande till den gågata som löper parallellt strax västerut. På Djäknegatan som även den löper parallellt med stråket fast öster om detta, är det fullt av olika butiker och caféer i gaturummet, medan det längs med Kalendegatan knappast finns några verksamheter alls. Cykelns tillgänglighet, dess flexibilitet och snabbhet som transportmedel utnyttjas dessvärre inte alls som den borde. De konkurrerande stråken som löper parallellt samt det relativt begränsade utrymmet i gaturummet kan vara anledningar till att stråkets potential som verksamhetsstråk är dåligt utnyttjat.

8.möllevångsstråket

8.2 analys

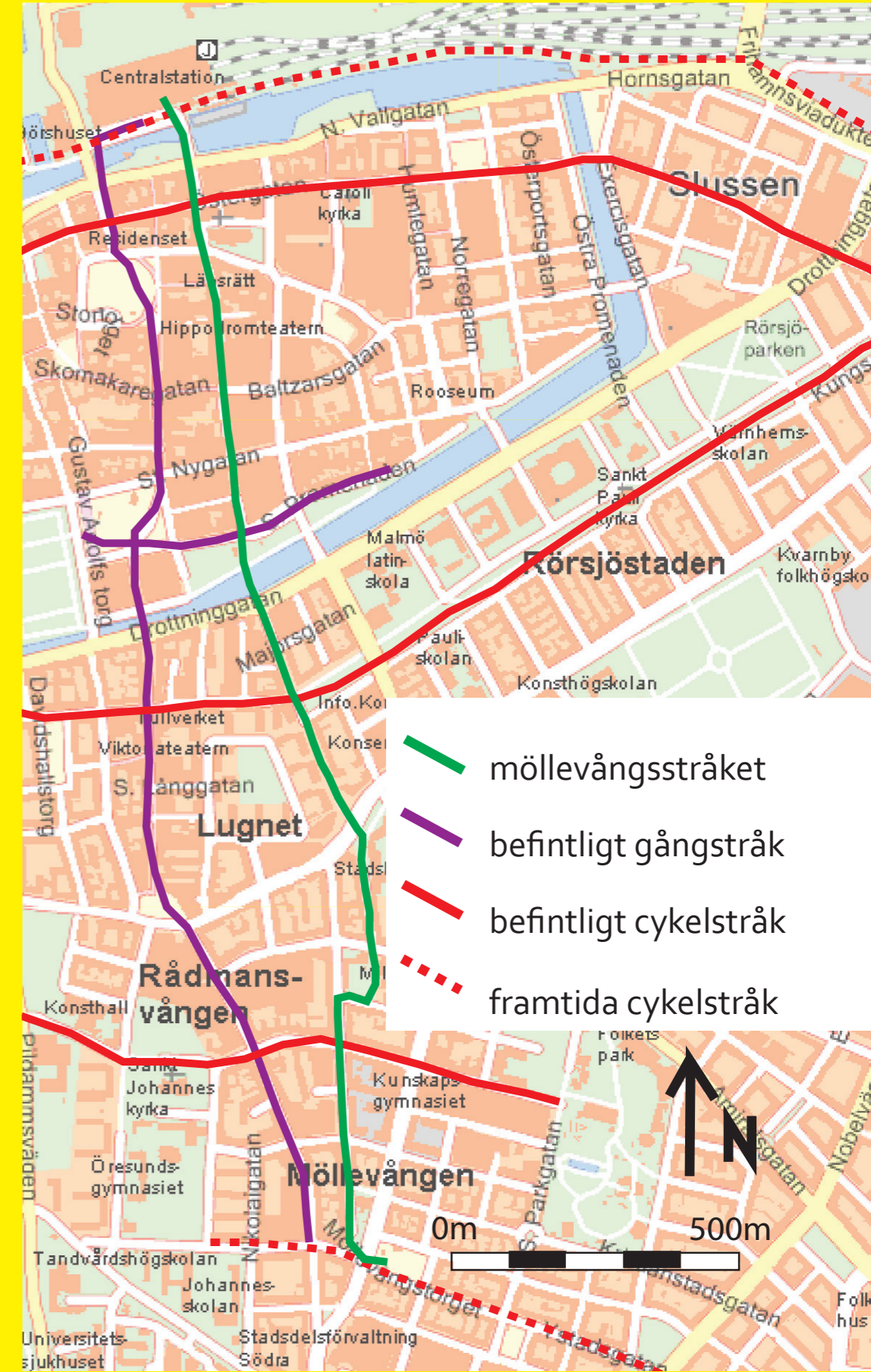
Bilden visar ett antal viktiga stråk som ansluter till Möllevångsstråket. Bl a det informella stråk som korsar i östvästlig riktning och som kommer från Värnhem i öster och fortsätter bort mot Kungsparken och vidare mot Ribersborg i väster. Längre söderut korsas stråket av Kungsgatan/Storgatan, vilket idag är ett cykelstråk av stor betydelse för staden. Längre söderut är Friisgatan redan relativt välanvänd av cyklister. Och cyklingen där kommer sannolikt att öka då citytunneln öppnar.

Malmös största gångstråk för fotgängare, Södergatan/Södra Tullgatan/Södra Förstadsgatan, löper parallellt med Möllevångsstråket. Avståndet mellan de båda stråken varierar från ett till tre kvarter.

Ett framtida stråk som förväntas få stor betydelse för cykelpendlingen i öst-västlig riktning blir det längs med Smedjegatan/Ystadgatan/Sofielundsparken.

8.möllevångsstråket

8.2 analys



8.möllevångsstråket

8.2 analys

Möllevångsstråkets målpunkter är två tydliga och välkända platser i Malmö. Utmed stråket finns också ett antal viktiga platser och byggnader, inte minst Malmös stadshus. De platser som jag har pekat ut som viktiga anknytningsområden längs med stråket är i första hand platser där många ansluter till eller lämnar stråket. Anknytningsområdena ligger ofta i nära anslutning till någon av stadens viktiga platser. T ex där stråket passerar de båda torgen, Stortorget och Gustav Adolfs torg, är det många cyklister som lämnar eller ansluter. I korsningen med Kungsgatan/Storgatan finns också ett anknytningsområde av stor betydelse eftersom många cyklister svänger in på Möllevångsstråket vid denna punkt. Även stadshuset måste ses som ett viktigt anknytningsområde. Dess storlek och betydelse som arbetsplats och de kringliggande verksamheter som finns på respektive sidor om föreningsgatan gör att många cyklister knyter an till stråket omkring detta område. Dock finns det inget korsande cykelstråk i det området.

Ett antal anknytningsområden, som med allra största sannolikhet kommer att få stor betydelse i framtiden, finns också längs med stråket. Det finns långtgående planer på att anlägga cykelväg på Friisgatan i samband med öppnandet av den nya citytunnelstationen vid Triangeln. Även längre söderut, längs med Smedjegatan och vidare österut via Möllevångstorget och Ystadgatan, finns det planer på ett cykelstråk från Triangelstationens södra uppgång. (muntligt från tjänsteman på Gatukontoret, 19/2-09)

8.möllevångsstråket

8.2 analys



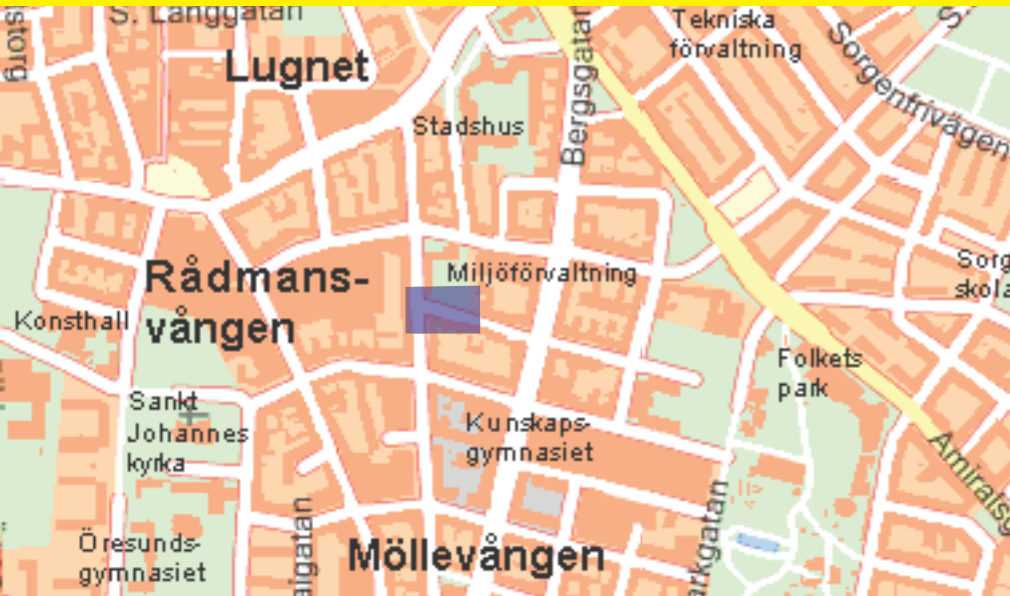
foto: Anton Svensson, 11/3-09



foto: Anton Svensson, 18/10-09

8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Monbijougatan/Norra Skolgatan



"Gatuparkeringar genererar enligt studier mer söktrafik än vad samlade parkeringsanläggningar gör. Den kan i vissa fall också medföra försämrade trafiksäkerhet och framkomlighet" (Evenäs och Petersson, 2005, s.III)

planritning, situationen idag



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Monbijougatan/Norra Skolgatan

ny utformning:

- gatuparkeringar tas bort
- cykelfält läggs till och accentueras
- tygligheten ökar med fler markeringar i marken och bättre skyltning
- cykelbanan i nord-sydlig riktning får snedda över befintlig trottoar
- grön färg i form av pilar och prickar i marken markerar stråket

planritning, förslag till framtida situation



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Norra Skolgatan/Monbijougatan

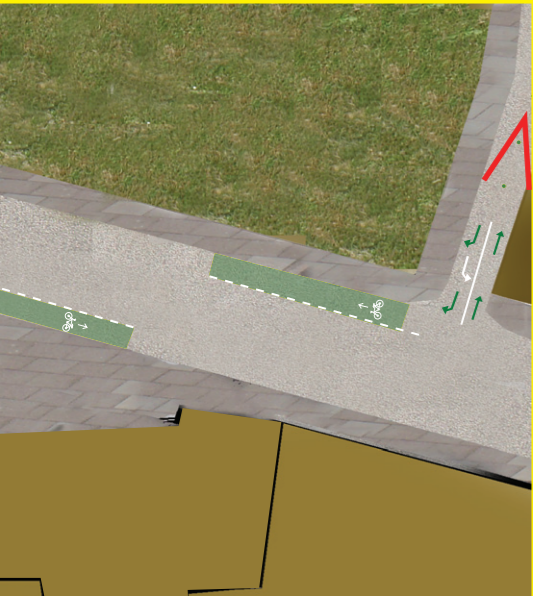


foto: Anton Svensson, 14/5-09

perspektiv, situationen idag

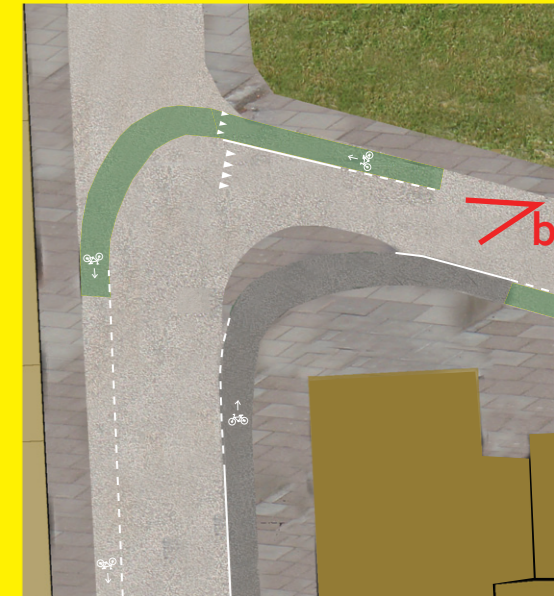
8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Norra Skolgatan/Monbijougatan



perspektiv, situationen idag

foto: Anton Svensson, 8/5-09



perspektiv, förslag till framtida situation



a

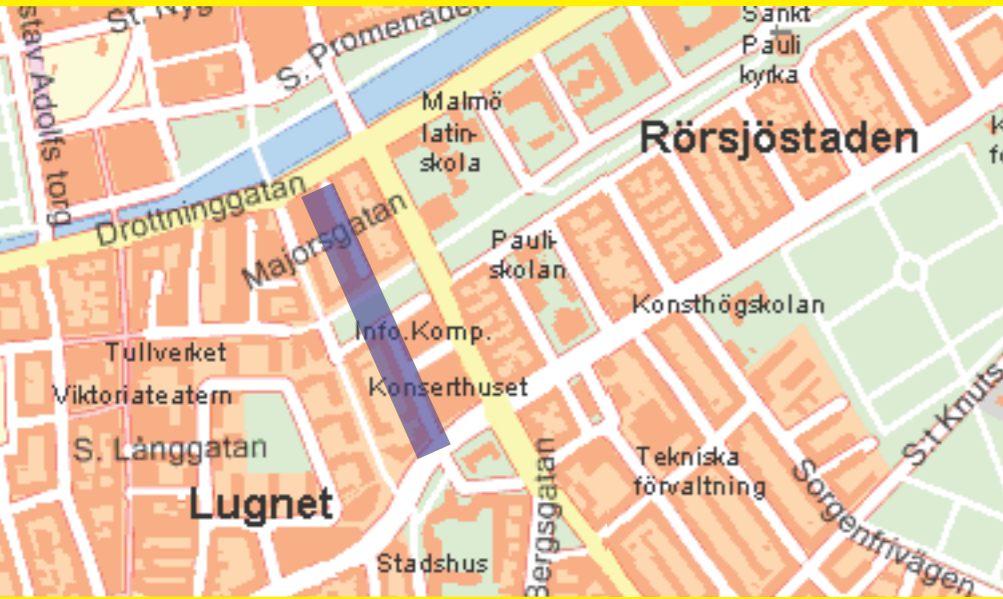
perspektiv, förslag till framtida situation



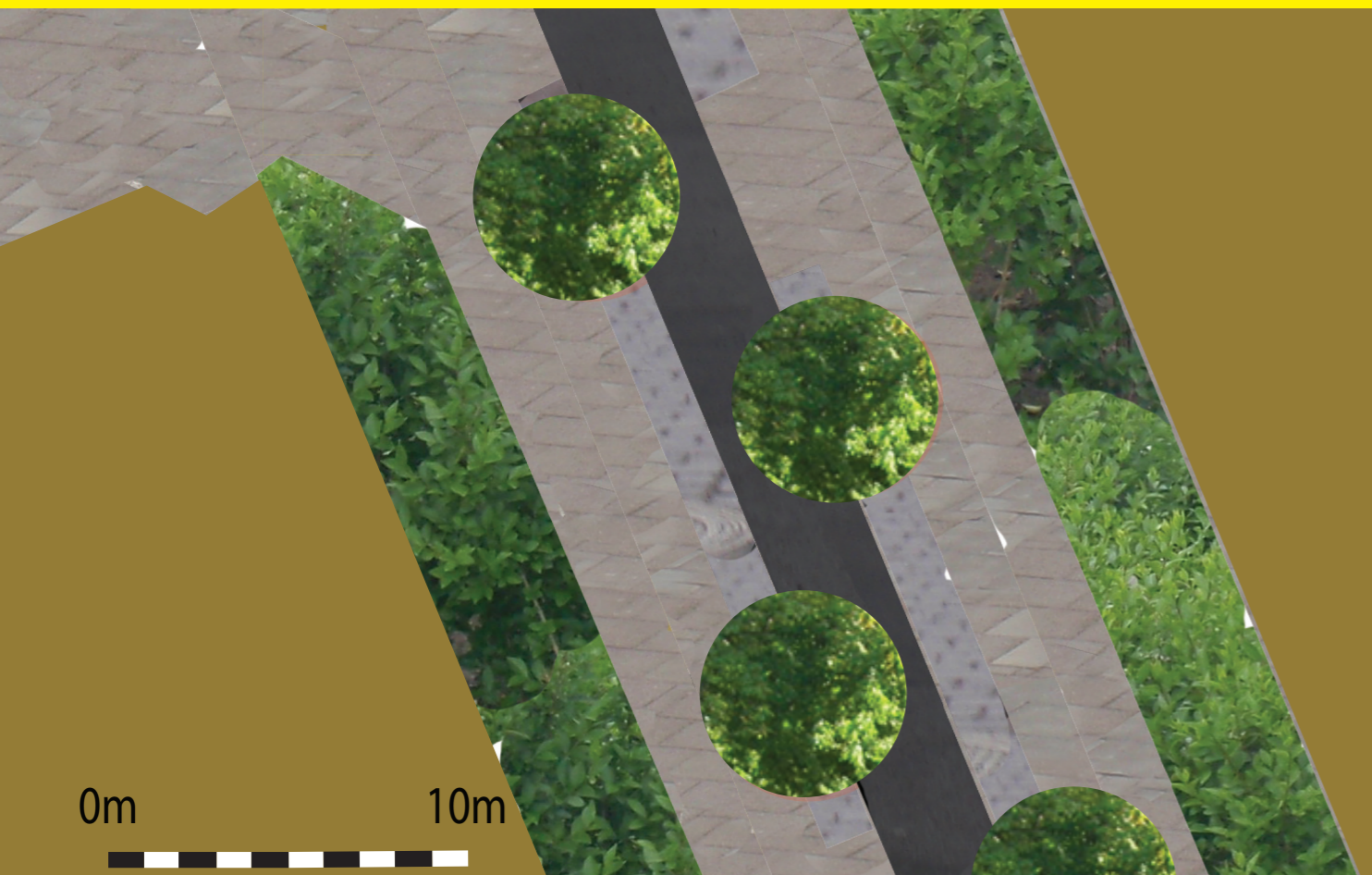
b

8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Kaptensgatan



planritning, situationen idag



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Kaptensgatan

ny utformning:

- befintlig cykelväg blir till snabba körfält för cykel
- nya körfält för långsamma cyklister anläggs precis utanför träden
- gångbanorna finns kvar i befintlig form vid sidan av cykelvägen
- områden för körfältbyte markeras med pilar och gröna ytor
- olika verksamheter, t ex butiker, kaféer och restauranger uppmuntras att flytta in längs med Kaptensgatans sidor. Fler lokaler görs tillgängliga och goda parkeringsmöjligheter för cykel skapas i samband med dessa.

planritning, förslag till framtida situation



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Kaptensgatan



foto: Anton Svensson, 11/1-09

perspektiv, situationen idag

8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Kaptensgatan



foto: Anton Svensson, 8/5-09

perspektiv, situationen idag



perspektiv, förslag till framtida situation



perspektiv, förslag till framtida situation



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Spångatan



"Väjningslinje som placeras före kombinerat övergångsställe/cykelöverfart har ingen inverkan på bilförarnas beteende mot gående men stor inverkan på väjningsbeteendet mot cyklande" (Hydén och Jonsson, 2007, s.4)

planritning, situationen idag



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Spångatan

ny utformning:

- gatuparkeringar tas bort
- en upphöjning skapas över korsningen och fortsätter in på Torpgatan i form av gatstensbelagd cykelbana
- cykeln blir prioriterad, bilar tvingas lämna företräde
- tygligheten ökar med fler markeringar i marken och bättre skyltning
- grön färg i form av pilar och prickar i marken markerar stråket

planritning, förslag till framtida situation



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Spångatan

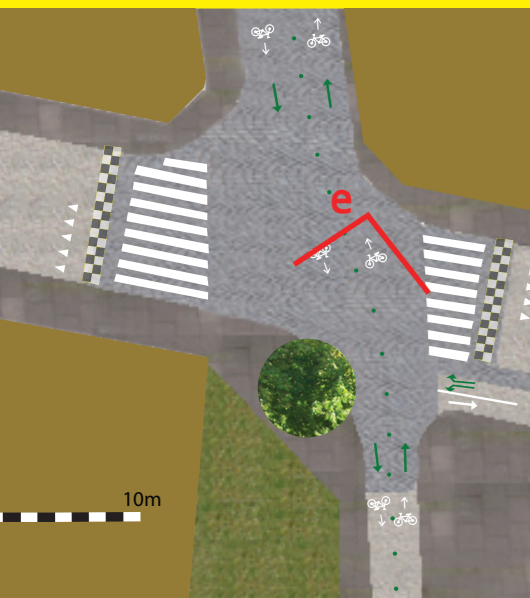


foto: Anton Svensson, 12/9-08

perspektiv, situationen idag

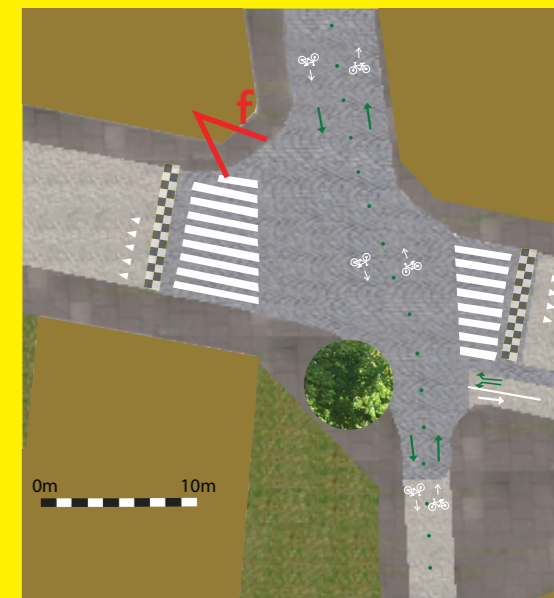
8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Spångatan



perspektiv, situationen idag

foto: Anton Svensson, 14/5-09



perspektiv, förslag till framtida situation



e

perspektiv, förslag till framtida situation



f

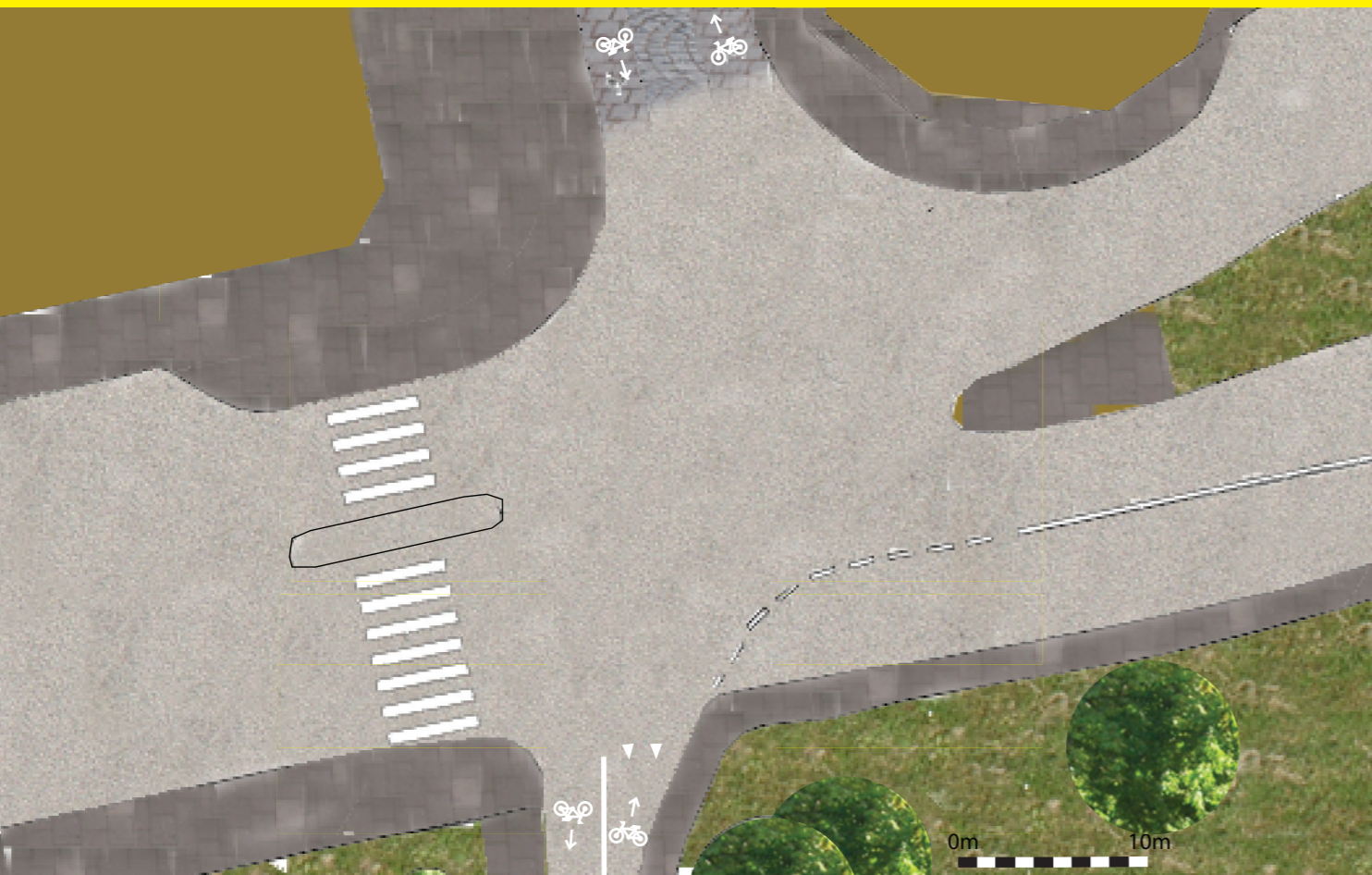
8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Södra Promenaden



"Enligt fältstudier väjer en större andel bilförare mot gående och cyklande då överfarten är upphöjd, väjningsbeteendet mot cyklande påverkas dock mycket mer än mot gående" (Hydén och Jonsson, 2007, s.5)

planritning, situationen idag



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Södra Promenaden

ny utformning:

- gatuparkeringar tas bort
- en upphöjning skapas över korsningen i form av gatstensbelagd cykelbana. Annan stenbeläggning med slät struktur läggs över cykelpassagen
- cykeln blir prioriterad, bilar tvingas lämna företräde
- tygligheten ökar med fler markeringar i marken och bättre skyltning
- grön färg i form av pilar och prickar i marken markerar stråket

planritning, förslag till framtida situation



8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Södra Promenaden



foto: Anton Svensson, 27/4-09

perspektiv, situationen idag

8.möllevångsstråket

8.3 förslag - Södra Promenaden



foto: Anton Svensson, 13/3-09

perspektiv, situationen idag



perspektiv, förslag till framtida situation



g

perspektiv, förslag till framtida situation



h

1. bakgrund och mål
2. om uppsatsen
3. begrepp och perspektiv för cykling
4. min vision för cykeltrafik
5. cykling i olika städer
6. cykling i malmö
7. hur utveckla cykelstad malmö?
8. möllevångsstråket
- 9. slutord**
10. referenser

9. slutord

Frågan om hur cykelvägnätet ska se ut handlar om så mycket mer än bara infrastruktur för cykling. Den handlar om hela stadens infrastruktur, om skapandet av ett hållbart trafiksystem och i förlängningen om utformandet av den goda staden. Endast genom genomgripande förändringar kan städerna förändras i en riktning som gör dem redo att möta framtida krav.

Ett väl fungerande trafiksystem är en förutsättning i skapandet av en god och stadsmässig stad. Utvecklingen går idag mot tätare stadskärnor och bättre miljöanpassade transportmedel. Integrerad trafik i städernas centrala delar är utrymmeseffektiv, stadsmässig och ger, med några få undantag, ökad tillgänglighet för de som vistas i staden. Endast grupper med speciella behov som rörelsehindrade, taxichaufförer eller fordon för varutransporter har ett egentligt behov att använda bilen i stadens mest centrala delar.

Centrala Malmö är idag fullt av bilar som färdas i för hög hastighet och begränsar framkomligheten för andra trafikanter. En mer restriktiv hållning gentemot bilen krävs för att främja en god stadsutveckling. Sänkta hastigheter, begränsat antal parkeringsplatser för bilar och en synlig infrastruktur för fotgängare och cyklister kan göra Malmö mer behagligt att vistas i för alla. Parkeringsplatser i gaturummen är generellt sett ett störande moment som försvårar för andra trafikanter och skapar barriärer.

Storstäder satsar ofta på integrerade system för trafiken i centrum, cyklister får samsas med motordrivna fordon. Malmö har chansen att haka på utvecklingen och profilera sig som en storstad. Risken finns att det separerade systemet, åtminstone i dess nuvarande utformning, fjärrar cyklisten från staden och dess liv.

Vissa av de befintliga cykelstråken i Malmö är mycket bra och har relevanta målpunkter och sträckningar. En utmaning blir att komplettera dem i takt med framväxandet av nya målpunkter, och att utveckla ytorna i och omkring stråken för att förhöja upplevelsen för stadens cyklister.

*"Bicycles are almost as good as
guitars for meeting girls"*
Bob Weir

1. bakgrund och mål
2. om uppsatsen
3. begrepp och perspektiv för cykling
4. min vision för cykeltrafik
5. cykling i olika städer
6. cykling i malmö
7. hur utveckla cykelstad malmö?
8. möllevångsstråket
9. slutord
10. referenser

10. referenser

litteratur och rapporter

Ahlman, Lars; Stjärnkvist, Anna och Wallberg, Sari, *Shared Space - Trafikrum för alla*, Sveriges Kommuner och Landsting och Kommentus förlag, 2008, ISBN: 978-91-7345-200-7

Baasch, Stefanie & Bossaert, Elke & Ljungberg, Christer & Papadimitriou, Stratos & Papaioannou, Panos & Posch Karl-Heinz & Rye, Tom & Welsch, Janina, *MAX all work packages - Definition and categorisation of mobility management measures*. MAX. rapport v. 1.5, 2007

Boverket, *Make towns – instead of traffic planning and housing development*, 2004

Drottenborg, Helena, *Are Beautiful traffic environments safer than Ugly traffic environments?* Department of Technology and Society, Institute of Traffic Engineering, Lund Institute of Technology and Environmental Psychology Unit, Institute of Architecture, Lund Institute of Technology and Department of Landscape Planning, the Swedish University of Agricultural Sciences, Doctoral Thesis – Bulletin 211, 2002, ISSN 1404-272X

Drottenborg, Helena, *Programbeskrivning inom området vägarkitektur: Genom integrering av ämnesområden: trafikteknik, tillämpad estetik, miljöpsykologi, fysiologi, landskap och etik*. Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet, Bulletin – 218, 2004

Ekman, Lars, *On the Treatment of Flow in Traffic Safety Analysis – a non-parametric approach on vulnerable road users*, University of Lund, Lund institute of technology department of traffic planning and engineering, bulletin 136, 1996

Elvik, Rune, *The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport*, Institute of Transport Economics, Oslo, 2009

Eriksson, Staffan; Glitterstam, Kristina; Isaksson, Krister; Lundqvist, Patrik, *Cykeln i staden. Utformning av cykelstråk i Stockholms stad*, Trafikkontoret Stockholms stad, 2009-01

Eriksson Staffan, Isaksson Krister, Lundqvist Patrik och Nordberg Göran, *Cykeln i staden -Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad*, Stockholms Trafikkontor, 2005:4

10. referenser

Evenäs, Olle och Petersson, Emiliy, *Parkeringsstrategier - Kartläggning av utländska strategier och arbetet i några svenska kommuner*, Lund, Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, trafik och väg, 2005, Thesis 145

Faskunger, Johan, *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*, Statens folkhälsoinstitut, Östersund, 2008:31, ISBN: 978-91-7257-577-6

Faskunger, Johan och Schäfer Elinder, Liselotte, *Kunskapsunderlag Målområde 9, Ökad fysisk aktivitet*, Statens folkhälsoinstitut, Östersund, 2005:58, ISBN: 91-7257-412-7

Gehl, Jan, *Life Between Buildings*, 2001

Godefrooij, Tom, *Segregation or integration of cycling in the road system: the Dutch approach* i Tolley, Rodney, *Sustainable transport - Planning for walking and cycling in urban environments*, 2003

Haake, Björn, *The Importance of Bicyclist Education*, World Transport Policy & Practice, Volume 15. Number 1. April 2009

Holmberg, Bengt, *Hållbarhetsbegreppet i kommunal planering – Speciellt trafikplanering*, Lunds Universitet, Tekniska Högskolan i Lund, Institutionen för teknik och samhälle, Bulletin - 238: 2008, ISSN 1653-1930

Hydén Christer och Jonsson, Lisa, *Utformning och trafikregler för cykeltrafik*, Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Trafik och väg, CODEN:LUTVDG/(TVTT-7207)1-60/2007

Hydén Christer och Jonsson, Lisa, *Utformning och separering av gående och cyklande*, Institutionen för Teknik och samhälle, LTH, Trafik och väg, CODEN:LUTVDG/(TVTT-7205)1-125/2005

Irlander, Åsa och Wigerholt, Jennie, *NTU 2008 - Om utsatthet, trygghet och förtroende*, Brottsförebyggande rådet, Information och förlag, Rapport 2009:2

Johannesson, Sandra; Bouma, Harald och, *Cykla till jobbet – vinst för både miljö och hälsa*, Västra Götalandsregionen – Miljömedicinskt Centrum, 2007

10. referenser

Jondelius E, *Mobility Management : vad är det?* Sveriges Lantbruksuniversitet Alnarp, 2008:24 tillgänglig på <http://epsilon.slu.se/10899258.pdf>

Kahn, Emily B m fl, *The Effectiveness of Interventions to Increase Physical Activity - A Systematic Review*, *American Journal of Preventive Medicine*, Volume 22, Issue 4, 2002

Kaplan, R, Kaplan, S & Ryan, R.L, *With People in Mind*, Island Press, Washington DC, 1998

Kronborg Peter, Berg Svante och Ekman Lars, *Bättre trafiksignaler för gående och cyklister Delrapport 2: Kunskapsinhämtning, teknikutveckling och fältprov*, Vägverket, Publikation 2004:184, ISSN: 1401-9612

KØBENHAVNS KOMMUNE, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Trafik, *cykelregnskap*, 2006

Malmö stad, *Så gör vi trafikmiljön i Malmö bättre*, 2009, tillgänglig på http://www.malmo.se/download/18.427bf15412207bac3c980004927/slutbroschyr_smile_malmo_swe_090623.pdf - 091011

Malmö stadsbyggnadskontor, *Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan*, 2005 (Antagen februari 2006)

Malmö stadsbyggnadskontor, *Översiktsplan för Malmö 2000*, maj 2001

Nilsson, Annika, *Kunskapsöversikt om cykelfält: om cykelfälts användning, utformning och betydelse för cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft*, Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, Lund, 2000

Nilsson, Annika, *Utvärdering av cykelfälts effekter på cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft mot bil*, Bulletin 217 Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, Lund, 2003

Pharoah, Tim, *Walking and cycling: what to promote where* i Tolley, Rodney, *Sustainable transport - Planning for walking and cycling in urban environments*, 2003

10. referenser

Pucher John och Buehler, Ralph, *Cycling for a Few or for Everyone: The Importance of Social Justice in Cycling Policy*, World Transport Policy & Practice, Volume 15. Number 1., April 2009

Regeringen, *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*, proposition 2003/04:160

Sigler, Jennifer och van Toorn, Roemer, Interview with Markus Schaefer, *Projecting the City - Beyond Mapping*, Hunch Special Issue Architecture Biennale Venice, 2006

SIKA, *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål*, tillgänglig på: http://www.sika-institute.se/upload/Projekt%20%20uppdrag/Transportpolitiska_mal/sr_2008_1.pdf - 2009-01-23

SOU, *Kollektivtrafiken idag – Problem och utmaningar*, 2001:106 tillgänglig på: <http://www.regeringen.se/content/1/c4/22/02/7e1840bc.pdf> - 090325

Spolander, Krister, *Cykeln i transportsystemet - utvecklingsmöjligheter*, 2006

Statens folkhälsoinstitut, *Kunskapsunderlag till Folkhälsopolitisk rapport 2005, målområde 9 - Ökad fysisk aktivitet*, 2005:58, ISBN: 91-7257-412-7

Stockholm trafikkontoret, *Utvärdering av cykelbanor och cykelfält 1998-2006*, 2007-02-14

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, *Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)*, Utgåva 2 2007, ISBN: 978-91-7164-267-7

Tillback, My, *Cykeln i Staden - Undersökning av cykelvägnätet för stadsdelen Hovshaga i Växjö*, Avdelningen för teknik och design, Växjö, Examensarbete nr: TD 061/2008

Tolley, Rodney, *Sustainable transport - Planning for walking and cycling in urban environments*, 2003

Trafikförordningen 1998:1276, 3kap 17 §, tillgänglig på: <http://www.notisum.se/rnp/SLS/lag/19981276.htm> - 091022

10. referenser

Trafiksäkerhetsprogram för Malmö stad. Åtgärdsdelen 2008 - 2012, 2008, tillgänglig på <http://www.malmo.se/download/18.3ce4ae6a11e2a8ab190800084666/Trafiks%C3%A4kerhetsprogram+Malm%C3%B6+2008.pdf> - 091023

VGU, *Sektion tätort – Gaturum 11 Fartdämpning*, VV publikation 2004:80

VV, VGU publikation 2004:80, *Sektion tätort – Gaturum 10, Gaturummets innehåll*, 2004 - tillgänglig på <http://www.vv.se/filer/publikationer/10%20Gaturummets%20inneh%C3%A5ll.pdf> - 090324

Wahl, Charlotte, *Trafiken i Lund - från genombrottet till LundaMaTs*, Lunds Tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Avdelning Trafikplanering, thesis 128, 2005

Öberg, Martin, *Stadskärnehandbok för morgondagen – om konsten att utveckla attraktiva stadskärnor*, 2008

10.referenser

webplatser

ERSO's (European Road Safety Observatory) hemsida http://www.erso.eu/knowledge/content/15_road/self_explaining_roads.htm - 090427

Berlins stads hemsida > traffic > cycling in Berlin, www.berlin.de

cykelplan för Jönköpings kommun 2008, tillgänglig på - <http://www.jonkoping.se/download/18.2d821378121e05d145a80004420/Cykelplan+antagandehandling+webben.pdf> - 091018

Eniros sida för kartor, tillgänglig på - www.eniro.se/kartor - 091010

Lunds kommuns hemsida > trafik&kommunikation > cyklist
http://www.lund.se/templates/Page_____65975.aspx

Malmö stads hemsida, www.malmo.se

- <http://www.malmo.se/download/18.427bf15412207bac3c980003843/Version+till+hemsidan+090623.pdf> - 091022

- <http://www.malmo.se/gatortorgtrafik/trafiksakraskolan/vanligvagtillskolan.4.2ec2683b119e185bofo800031553.html>, -20090416

- <http://www.malmo.se/gatortorgtrafik/vagvalet/vadmalmostadgor/avslutadekampanjer/vagvaletsdiskussionsforum107oinlagg.4.2ec2683b119e185bofo800046792.html> -090416

- <http://www.malmo.se/gatortorgtrafik/vagvalet/vadmalmostadgor/avslutadekampanjer/ingalojligabilresor/ingalojligabilresor2008.4.2ec2683b119e185bofo800026295.html> -090416

NYC Bicycle Master Plan, <http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/masterpl.pdf> -091020

sjukvårdsrådgivningens hemsida, <http://www.sjukvardsradgivningen.se/artikel.asp?CategoryID=18686> – 090121

SMHI's hemsida. Årsmedeltemperatur för Malmö,
http://data.smhi.se/met/climate/time_series/month_year/precipitation_temperature/SMHI_month_year_precipitation_temperature_clim_5235.txt - 090327

WHO's hemsida, www.who.int
http://www.euro.who.int/mediacentre/PR/2006/20061117_1 - 090121

10.referenser

tidningsartiklar

The New York Times , Mede Sivrac, Published: July 4th, 2009

muntliga referenser

Möte med Gatukontoret 19/2-09, närvarande Lars Ahlman- trafi-
kreglering, Leif Jönsson - trafikteknik, Magnus Fahl och Sara Forslund
- trafikmiljö

bildförteckning

Samtliga kartor är hämtade från eniro (www.eniro.se/kartor), copy-
right: Lantmäteriet/Metria

Samtliga illustrationer är gjorda av Anton Svensson

Fotografier tagna av

Henrik Ahldin (s.79), Lotta Cederfeldt (s.79), Kristina Hammar (s.80),
Maria Hansson (s.81-82), Erik Sterneberg (s.59) och Linus Wellander
(s.61)

Fotografi på hopfällbar cykel (s.57) tillhandahållen av Dahon via
Thomas Göbel

övriga foton: Anton Svensson

kartmaterial från eniro, copyright: Lantmäteriet/Metria

