

# PÅ STADIGA HJUL

EN OFFENSIV CYKELPOLITIK FÖR MALMÖ OCH LUND

RAPPORT



## 1 PÅ STADIGA HJUL

En rapport från Miljöpartiet de Gröna i Malmö och Lund om en offensiv cykelpolitik för ett effektivt transportsystem, miljö och hälsa, en grön och sammanhållen stad och för en stark samhälls- och hushållsekonomi.

Rapporten är framtagen i dialog med cykelintresserade medborgare. Nedan följer de evenemang vi huvudsakligen hittat idéer och inspiration ifrån:

Träff med cykelforskare på Lunds tekniska Högskola 23 februari 2011  
Årsmöte för Lunds Fot- och cykelfolk 9 mars 2011  
Möte med cykelhandläggare på Köpenhamns kommun 21 mars 2011  
Möte med cykelhandläggare i Odense kommun 31 mars 2011  
Idéseminarium 7 april 2011, Stadshuset Malmö  
Hur skapar vi världens bästa cykelparkering, 12 maj 2011 i Hyllie  
Gröna hjulet, restaurang Tröls i Malmö, 17 maj 2011  
Marcus Ljungqvist cykelseminarium 30 maj  
Cykelguidning mellan Lund och Malmö med Christian Fasth 5 juni 2011  
Cykelforum i Motala 16 juni 2011  
NTFs chefs och ordförandekonferens i Stockholm 6 september 2011  
Träff med cykelklubben Lunedi 7 september 2011



## 2 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	På stadiga hjul.....	2
2	Innehållsförteckning.....	3
3	Sammanfattning.....	4
4	Inledning.....	5
5	Mål.....	6
6	Cykeln i den gröna staden.....	7
6.1	Cykeln är yteffektiv i en växande stad.....	7
7	Miljö och hälsa.....	8
7.1	”Jaga utsläppen – inte bilisterna”.....	8
7.2	Ren luft – är det så mycket begärt?.....	8
7.3	Att cykla är säkert.....	8
7.4	Cykling ger vällust och hälsa.....	9
7.5	Trafik en fråga om jämställdhet.....	9
8	Cash is king.....	10
8.1	Kostnadsjämförelse.....	10
8.2	Tillgång till cykel och bil.....	10
8.3	Cyklister viktiga konsumenter.....	10
8.4	Samhällsnytta – köp 3 betala för 1.....	10
8.5	Den subventionerade bilen.....	11
8.6	Bilar sliter.....	11
8.7	Nu är det dags att satsa!.....	11
9	Från ord till handling.....	12
10	Så byggs en cykelstad.....	13
10.1	Ett sammanhållet cykelvägnät.....	13
10.2	Olika typer av cykelbanor.....	13
10.3	Snabbcykelvägnät.....	14
10.4	Vart ska jag?.....	14
10.5	Underhåll.....	14
10.6	Låt cyklisterna slippa lastbilar.....	14
10.7	Cykelparkeringar.....	15
10.8	Säkra korsningar.....	15
10.9	Sänkta hastigheter.....	16
10.10	Barn i staden.....	16
11	Cykeln en del i ett modernt transportsystem.....	17
11.1	En regional trafikfråga.....	17
11.2	Låncykelsystem – och att ha med cykeln på tåget.....	17
11.3	Arbetspendling.....	18
12	Cykelhighway mellan Lund och Malmö.....	19
12.1	Lära av historien.....	19
12.2	Läplanteringar som vindskydd.....	19
12.3	Separerade fält.....	20
12.4	Serviceställen.....	20
12.5	Möjliga dragningar.....	21
13	Åtgärder.....	25



### 3 SAMMANFATTNING

Att transportera sig med cykel har många fördelar, speciellt i staden. Det är snabbt, miljövänligt, flexibelt och billigt. I denna rapport framgår de förslag Miljöpartiet har för att utveckla och förbättra förutsättningarna för att cykla i Malmö och Lund. Avsikten är också att sprida positiva exempel till andra delar av landet.

Malmö och Lund är väl utvecklade cykelstäder, men det finns mycket mer att göra. Miljöpartiet vill att varannan personresa i Malmö och Lund ska göras med cykel år 2015. De åtgärder vi vill göra ska också göra det säkrare att cykla, och tryggheten hos cyklisterna ska öka. Vi vill särskilt rikta in åtgärderna kring skolor för att öka trafiksäkerheten där.

Cykeln är yteffektiv, vilket betyder att den tar liten plats per användare jämfört med bil. I växande städer, som Malmö och Lund, är det därför extra viktigt att prioritera trafikslagen rätt. Allt kan inte prioriteras på samma gång.

Miljömässigt så är cykeln välkänt det bästa valet, tillsammans med gång. Vare sig koldioxid eller giftiga avgaser släpps ut. Något det talas mindre om är cykeln ur ett ekonomiskt perspektiv. Cykeln har många positiva aspekter, både för privatekonomin men framför allt samhällsekonomiskt.

På samma sätt som det finns olika hastigheter och standarder på bilvägar, så borde det vara samma för cykelvägar. Miljöpartiet vill att det ska byggas ett snabbcykelvägnät, kombinerat med ett mer finmaskigt med lugnare hastigheter. Det är också viktigt att det är bra skyltning, att vägarna sopas från grus, och att det finns goda parkeringsmöjligheter.

Cykel är en regional trafikfråga. Genom låncykelsystem underlättar vi möjligheterna att arbetspendla, och med en medveten politik kan vi underlätta för arbetspendling på längre sträckor. Vi vill att en cykel-highway mellan Lund och Malmö ska bli ett nationellt föregångsexempel.

Sist i rapporten finns de konkreta förslagen på åtgärder uppsamlade.

Miljöpartiet vill särskilt tacka Marcus Ljungqvist, Christian Fasth, Krister Spolander och tjänstemännen vid Gatukontoret i Malmö och tekniska förvaltningen i Lund för ett gott samarbete.

Malmö oktober 2011

Rasmus Ling

Karolina Skog

Karin Svensson Smith



## 4 INLEDNING

Vi är många som också vill minska vårt ekologiska fotavtryck genom att dra ner på den klimatpåverkan vi själva är upphov till. Och vi är många som vill bo en stad som möjliggör hög livskvalitet. Syftet med detta PM är att peka på cyklings fantastiska möjligheter att ersätta klimatdålig trafik, öka det fysiska välbefinnandet och bidra till städer som är bra att leva i.

För bilister är det självklart med ett sammanhängande vägnät som är differentierat efter hastighet och förväntad trafikvolym. De är vana vid en god och jämn standard, fungerande vägvisning, parkering, serviceställen (bensinstationer mm) och andra faciliteter som är nogsamt anpassade efter bilisternas behov. Kontrasten är stor om man jämför med den verklighet cyklisterna möter. Malmö och Lund har utmärkt sig som cykelstäder genom långsiktigt strategiskt arbete, men vid konflikt om gatuutrymme, underhållsanslag, hastighetsbegränsningar, snöröjning eller parkeringsytor drar ändå bilisten oftast det längsta strået. Av investeringar för att underlätta framkomligheten för olika trafikslag är det bara en rännil som går till cykeltrafik. Vid planering av nya bostadsområden har fortfarande bilparkeringsnormer och definitioner av vad som är trafiktekniskt möjligt en konserverande roll som hindrar en klimatomställning av trafiken och läser fast ohälsosamma levnadsmönster. Vi gröna står för ett nytt sätt att se på staden och dess utveckling.

Cyklandet utvecklas och blir allt mer differentierat och kommunens trafikplanering behöver följa med denna utveckling och anpassas för tillgodose ett ökat behov av såväl snabb som maklig cykling, skapa plats för lådcyklar för barntransport och andra funktionscyklar samt tillhanda den service som dagens cyklist efterfrågar. En fredlig samexistens mellan bil och cykel under fria former är en omöjlighet givet det krockvåld bilen representerar. Det behövs tydlig politisk ledning som banar vägen för cykeln.

Framkomlighet, snabbhet och säkerhet är de avgörande faktorerna för att välja cykel i stället för bil. Detta är belagt i Köpenhamn och andra städer som utvärderat olika åtgärder för att öka cyklingen. Därför ska de åtgärder som gör det snabbt och bekvämt att cykelpendla ha en framskjuten plats i en strategi för ökad cykling.

Precis som många andra skriver regeringen vackert om cykel i förslagen till ny infrastruktur, men det finns inga öronmärkta anslag för att motverka det faktum att cyklings andel av persontransporterna minskar. Regeringen föredrar att 28 miljarder viks för att genomföra vägarnas motsvarighet till stadsjeepen – Förbifart Stockholm. Kommunpolitiker runt om i landet kan trots detta åstadkomma mycket för ökad cykling. Vi gröna vet att det är god ekonomisk politik att investera i cykelinfrastruktur.

I växande städer är yta en kritisk faktor. Cykel tillhör de yteffektiva transportslagen och planering för cykel är därför en avgörande strategisk fråga för Malmös och Lunds framtid. En rättvis fördelning av det begränsade gatuutrymmet för de människor som ska vistas där är utgångspunkt för Miljöpartiet de Gröna.



## 5 MÅL

Vi gröna i Malmö och Lund har fastställt följande mål för cykelpolitiken:

- Minst varannan personresa i Malmö och Lund ska ske på cykel senast 2015
- Andelen cyklister som känner sig trygga i trafiken ska öka med minst 10 % till 2015
- Antal cykelolyckor ska minska med minst 15 % till 2015
- Andelen barn som åker bil till skolan ska halveras till 2015
- Ett snabbcykelvägnät ska vara på plats 2015

Miljöpartiet vill att det upprättas cykelbokslut som används för måluppföljning och att en medborgardialog om cykeltillståndet i kommunen görs.



## 6 CYKELN I DEN GRÖNA STADEN

### Om cykeln i stadsplaneringen

#### 6.1 CYKELN ÄR YTEFFEKTIV I EN VÄXANDE STAD

I maj 2011 passerade Malmö en ny milstolpe i sin långa historia, det finns 300.000 Malmöbor för första gången. Även Lund är en växande stad.

Att vi blir fler i Malmöregionen är i grunden positivt, och det för med sig många möjligheter som vi bör ta tillvara. Men det för också med sig utmaningar på en del områden som vi måste ta politiskt ansvar för att lösa. Den kanske tydligaste frågan gäller planeringen av staden kopplat till trafikmiljön.

I en växande stad så måste man planera klokt för att stadsmiljön ska fortsätta vara attraktiv. Staden måste byggas tät och samlad. Det är i den samlade staden som transportbehovet minimeras, och de transporter som måste göras kan ske på ett hållbart sätt.<sup>1</sup> Mot bakgrund av detta är det relevant att jämföra vilka ytbehov som olika transportslag har, för att kunna prioritera de mest effektiva. Inte överraskande så är det bilen som har det största ytbehovet, den tar mest plats per användare. Cykel, gång och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva.

95-97 % av bilens livstid står privatbilen stilla. Alla dessa parkeringsrader längs gatorna skulle kunna vara säkra cykelstråk i stället, och dessutom ge plats åt grönyta som behövs för att motverka översvämningar vid kraftiga regn. Trafikplaneringen måste skifta fokus och utgå ifrån människoenheter i stället för fordonsenheter. En rättvis fördelning av det begränsade gatuutrymmet för de människor som ska vistas där är vår utgångspunkt.



*En parkerad bil eller 8-10 cyklar.*

<sup>1</sup> Läs mer om förtätning i MP Malmös PM ”Den samlade staden” från juni 2010: [http://www.mp.se/files/207500-207599/file\\_207562.pdf](http://www.mp.se/files/207500-207599/file_207562.pdf)



## 7 MILJÖ OCH HÄLSA

### Svaga argument eller vad det egentligen handlar om?

Klimatet är vår tids viktigaste och mest allvarliga ödesfråga. I Sverige står transportsektorn för en stor andel koldioxidutsläppen. Det är den enda sektor där utvecklingen går åt fel håll. Att motorerna i bilarna blir mer effektiva äts upp av att de körs allt längre sträckor, därför blir det ökade utsläpp trots nya bränslesnålare bilar.

#### 7.1 ”JAGA UTSLÄPPEN – INTE BILISTERNA”

”Jaga utsläppen, inte bilisterna” har blivit ett mantra för regeringen. Regeringen har i omgångar under förra mandatperioden stimulerat produktionen av så kallade miljöbilar. Detta har skett med en miljöbilspremie om 10.000 kronor, samt med skattereduktioner.

Trots detta så är Sverige fortfarande ett av Europas sämsta länder när det gäller utsläpp från nysålda bilar.<sup>2</sup> För år 2010 så var utsläppen på de nysålda bilarna 154 gram/km, och bränsleförbrukningen var 6,2 l/100km. För personbilsflottan totalt är bränsleförbrukningen 7,8 l/100 km. Andelen biodrivmedel var för år 2010 5,6 inom vägtransportsektorn, vilket beror på ökad användning av biogas i personbilar och bussar. Återstår gör alltså 94 % som fortfarande drivs med fossila bränslen.

De som bor utanför Malmö och Lunds tätorter använder bilen i högre utsträckning än de som bor i städerna. 64 % av de 55.000 inpendlarna till Malmö använder bilen vid arbetsresorna jämfört med Malmöbornas 44 %.<sup>3</sup>

#### 7.2 REN LUFT – ÄR DET SÅ MYCKET BEGÄRT?

Förutom utsläppen av koldioxid så finns det andra miljöproblem som är tätt sammankopplade med massbilismen. I städerna står fordonsavgaserna för de allvarligaste luftproblemen.

Ren luft borde vara en självklarhet. Valet att bo i en stad ska inte vara till priset av att få i sig farliga partiklar eller kvävedioxid. På flera ställen i Malmö så överskrider de luftkvalitetsnormer som är reglerade enligt lag. Den huvudsakliga anledningen är biltrafiken.

Det största problemet är kvävedioxider. Kvävedioxid försämrar lungfunktionen och kan förvärra astma- och allergireaktioner. Kvävedioxid bidrar också till försurning och skador på växtligheten genom bildning av ozon, samt korrosion och nedbrytning av kulturföremål. På flera ställen i Malmö överskrider gränsvärdena för kvävedioxider kontinuerligt.

Ett annat problem som finns gäller partiklar, så kallade PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub>. Även om det inte sker något kontinuerligt överskridande av normerna, så sker det emellanåt både vid mätstationerna Dalaplan och Rådhuset.

#### 7.3 ATT CYKLA ÄR SÄKERT

Det talas ofta om ”oskyddade trafikanter” i trafiken när man talar om cyklister och fotgängare. Visserligen är man oskyddad i förhållande till någon som sitter i ett ton tung metall och kommer i hög fart, men att cykla är totalt sett det mest säkra sätt att transportera sig på.

Nollvisionen har skapat ett felaktigt fokus på bilar och har därmed bidragit till att förbättra framkomligheten för bilar och minskat densamma för cyklern.

Ju fler som cyklar, desto säkrare blir det. Det visar forskning om fenomenet ”safety in numbers”. I Odense i Danmark har man satsat hårt på cykling. På fem år ökade cyklingen med 20 procent, samtidigt som antalet olyckor minskade med 20 procent. Samma fenomen har observerats i Portland och New York I USA. Det är alltså viktigare att öka antalet cykelresor än att arbeta med påverkansarbete gentemot trafikanter.

<sup>2</sup> Trafikverket PM 2011-02-18: [http://www.trafikverket.se/PageFiles/48462/pm\\_vagtrafiken\\_utslapp.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/48462/pm_vagtrafiken_utslapp.pdf)

<sup>3</sup> Malmö stads resvaneundersökning 2008, 6



Klas Elm, Svensk cykling, och cykelbloggaren Erik Sandblom skrev i ett inlägg på *Yimby*:

I dag görs tio procent av alla korta resor i Sverige på cykel. Om andelen cyklister skulle öka från 10 procent till 15 procent, skulle drygt 1 200 människor räddas från en för tidig död. Det är 3 gånger fler än de som årligen dör i trafiken och 60 gånger fler än dödade cyklister. Matematiken är enkel men bygger på avancerade studier och forskning, bland annat från Danmark.<sup>4</sup>

Att underlätta för cykling, och göra det mer attraktivt, är alltså också ett effektivt och billigt sätt att verka för ökad trafiksäkerhet.

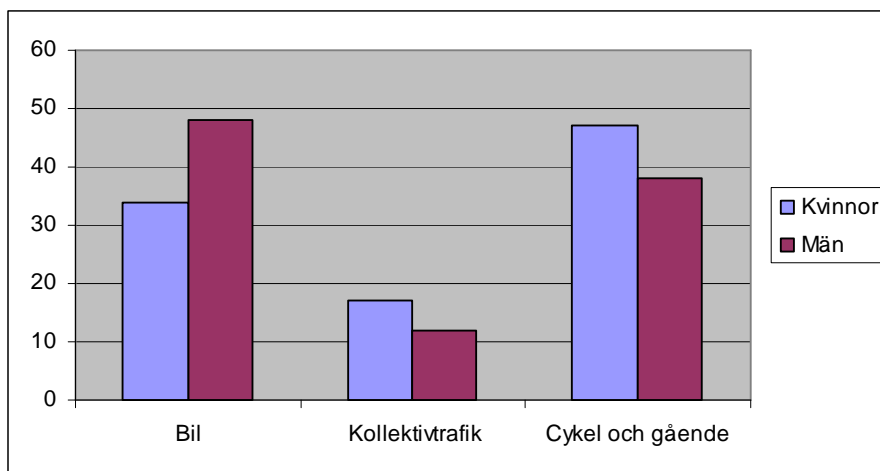
#### 7.4 CYKLING GER VÄLLUST OCH HÄLSA

Att regelbunden motion är bra för hälsan är känt hos de flesta. Att cykla regelbundet är ett perfekt sätt att hålla kroppen igång. Jämfört med stillasittande transporter så innebär det alltså en ren tidsbesparing, man får motion samtidigt som man transporterar sig. Enligt Peter Schantz, professor i idrottsvetenskap, så minskar den som vardagscyklar den förtida dödligheten med 40 %, vilket innebär 5-6 år längre livstid i genomsnitt. Risken för typ 2-diabetes minskar och känslan av välbefinnande ökar, och antalet sjukskrivningsdagar blir i genomsnitt färre.<sup>5</sup>

Cyklern är både transportmedel och sport. Väginfrastrukturen bör bejaka cykelsporten vars popularitet ständigt ökar. 35 000 anmälda till Vätternrundan 2011 är bara ett av flera exempel.

#### 7.5 TRAFIK EN FRÅGA OM JÄMSTÄLLDHET

Konsultföretaget *Trivector* har i rapporten *Mäns och kvinnors resmönster i Malmö*<sup>6</sup> undersökt vilka skillnader som finns i resmönster mellan könen. När det gäller enbart cykel så är skillnaderna mellan könen små. Om man däremot lägger samman gående med cyklister, och lägger samman buss och tåg till kollektivtrafik, så är slutsatsen tydlig: Män kör bil i högre utsträckning, och kvinnor väljer i högre utsträckning gång och cykel.



Om män i Malmö hade samma resmönster som kvinnor så skulle yta motsvarande 200 Möllevångstorg frigöras, för så ytkrävande är bilen.

<sup>4</sup> [http://www.yimby.se/2011/03/undvik-dod-olyckor-och-el\\_1018.html](http://www.yimby.se/2011/03/undvik-dod-olyckor-och-el_1018.html)

<sup>5</sup> Fokus nummer 20 2011, sid 53

<sup>6</sup>

[http://www.malmo.se/download/18.1411ab4512c55ac1a63800012907/Malmo\\_Resvanor\\_Man\\_Kvinnor.pdf](http://www.malmo.se/download/18.1411ab4512c55ac1a63800012907/Malmo_Resvanor_Man_Kvinnor.pdf)



## 8 CASH IS KING

### Om varför satsningar på cykel är lönsamma för både samhället och den enskilde

Utän att på något sätt förminska vikten av miljö, hälsa, säkerhet, trygghet och skön stadsmiljö, så finns det någonting som ligger många människor varmt om hjärtat: Plånboken. Att underlätta för cykel i staden är något som är förmånligt för såväl den enskilde som samhällsekonomin i stort. Att satsa på cykeln är en god affär som ger avkastning i reda pengar.

#### 8.1 KOSTNADSJÄMFÖRELSE

Att köpa en ny cykel kostar omkring 4000-5000 kronor, en bättre begagnad får man för runt en tusenlapp. Underhållskostnaden ligger i normalfallet på några hundralappar om året.

Kostnaden för att köra bil varierar givetvis, och beror exempelvis på skatt, försäkring, parkeringsavgifter, bränsleförbrukning, bensin- eller dieselpolis, däck, och inte minst bilens årliga värdeminskning. Inklusivt allt så är kostnaden för att köra bil allt som oftast mellan 30-40 kr per mil.<sup>7</sup>

Priset är relevant inte minst för den som pendlar till jobbet. Om det tar 15 minuter att köra och 30 minuter att cykla, så är skillnaden 15 minuter. Skillnaden är också 30-40 kronor. Den som tjänar 27 000 kr brutto i månaden tjänar 28 kronor netto på 15 minuter. När alla kostnader och tiden det tar att tjäna pengarna räknas in så går det ofta fortare att cykla sträckor upp till 10-15 km än att köra bil.

#### 8.2 TILLGÅNG TILL CYKEL OCH BIL

Cykeln är ett tillgängligt transportmedel, 8 av 10 har tillgång till cykel för det mesta. Även tillgången till bil är hög i Malmö, 44 % har alltid tillgång till bil.<sup>8</sup> Vartannat hushåll i Malmö har tillgång till en bil, medan 27 % inte har tillgång till någon bil alls. 21 % har tillgång till minst 2 bilar.

78 % av invånarna i åldern 18-84 år har körkort i Malmö. Skillnaden mellan Malmös stadsdelar är stora. I Limhamn/Bunkeflo har 90 % körkort, medan motsvarande siffra för invånarna i Rosengård är 58 %. På samma sätt skiljer sig bilnehavet. I Herrgården i Rosengård finns 9 bilar per 100 invånare, medan det i Bellevue finns 43. Genomsnittet för hela Malmö är 29.<sup>9</sup>

#### 8.3 CYKLISTER VIKTIGA KONSUMENTER

För den enskilde finns det alltså starka ekonomiska skäl att vara restriktiv med att använda bil, och om möjligt inte äga en egen. Men det finns också andra samhällsekonomiska skäl att underlätta för cykeln. Inte minst för näringslivet.

Handels utredningsinstitut (HUI) har undersökt cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum, och kommit fram till att cyklisternas ekonomiska betydelse är väldigt stor. Cykeln var det näst vanligaste sättet att ta sig till centrum, bara få procentenheter efter bilen. Men de som inte körde bil till staden var i majoritet, och spenderade dessutom mer pengar tillsammans än de som kom med bil.<sup>10</sup> Intressant i sammanhanget är också att Växjö fick priset som Årets stadskärna 2010.<sup>11</sup> Att underlätta för cykeln är bra näringspolitik.

#### 8.4 SAMHÄLLSNYTTA – KÖP 3 BETALA FÖR 1

Att satsa på cykel är samhällsekonomiskt lönsamt. Hur lönsamt det är beror förstås på hur man räknar. I Vägverkets *Samlad beskrivning – Effekter Nationell plan* så menar man att man idag tydligare kan beräkna de

<sup>7</sup> På sidan [www.konsumentverket.se/bilkalkylen](http://www.konsumentverket.se/bilkalkylen) kan man beräkna kostnaden

<sup>8</sup> Malmö stads resundersökning 2008, s 24

<sup>9</sup> Malmö stadskontor, Avdelningen för strategisk utveckling 2008

<sup>10</sup> Handels utredningsinstitut 2010, <http://www.vaxjo.se/upload/81825/%C3%96gonkontakt/Cyklisternas%20betydelse%20f%C3%B6r%20handeln%20i%20V%C3%A4xj%C3%B6%20centrum.pdf>

<sup>11</sup> <http://www.aretstadskarna.se/>



samhällesekonomiska effekterna. Ett beräkningsexempel visar på en nettonuvärdeskvot <sup>12</sup> på 3,2, vilket betyder att för varje satsad krona så får man 3,20 tillbaka. Hälsoeffekterna utgör en stor del av nyttorna, liksom ökad trafiksäkerhet och färre dödade, minskade koldioxidutsläpp och minskade restider. Metoden för beräkningen är godkänd av ASEK.<sup>13</sup>

## 8.5 DEN SUBVENTIONERADE BILEN

Bilen är idag subventionerad på en rad sätt. Det betyder att vi alla tillsammans, oavsett om vi kör eller inte, får betala för de som väljer att köra bil. Ett av de tydligaste exemplen på hur bilen subventioneras är reseavdraget för tjänstebilar, där en schablonbeskattning görs beräknad på att bilägaren kör 1600 mil om året. Den som kör mindre än så tjänar alltså inget på reseavdraget. <sup>14</sup> Motsvarande avdrag kan inte göras för cyklister. Ett annat bra exempel är bilparkeringar.

I de allra flesta kommuner finns fortfarande goda möjligheter att parkera helt avgiftsfritt. På de ställen som avgift uttas motsvarar detta sällan marknadsvärdet. I Lund har parkeringsavgifterna inte höjts sedan 1992.

Ofta finns det också parkeringsmöjligheter som ingår i boendet, vilket gör att hyresgäster och bostadsägare utan bil får vara med och betala för andra.



Vi gröna menar att parkeringsavgifter ska utformas på marknadsmässiga grunder för såväl besök som vid arbetsplatser och bostäder. Kommunen kan som arbetsgivare vara ett föredöme genom att inte subventionera parkeringsplatser till sina anställda.

## 8.6 BILAR SLITER

En annan viktig kostnadseffekt är kostnaden för infrastrukturen. Att anlägga vägar för bilar är kostsamt, och driftskostnader tillkommer. Ju tyngre fordonen som kör på vägarna är, ju mer ökar också slitaget. Har fordonen dubbdäck så ökar slitaget än mer.

*En cykelväg korsar en bilväg. Färgen har slitits bort av biltrafiken. Fler cyklister och färre bilar innebär att vägarna håller längre.*

En cykelbana kostar ungefär 1500 – 2000 kkr per kilometer.

## 8.7 NU ÄR DET DAGS ATT SATSA!

Trots dessa fakta har forskarna inom CyCity: det största fou-programmet hittills om cykelplanering identifierat underfinansiering som en viktig förklaring till varför det mål som uppställs inom cykelområdet så sällan uppnås. Staten lägger ynkligt lite på cykel genom Trafikverket, men kommunerna har möjlighet att genom investeringar i cykelinfrastruktur få ut mycket för lite.

<sup>12</sup> Från Wikipedia: Nettonuvärdeskvoten, ofta angivet som NNK, är en metod för [investeringskalkylering](#). Metoden är mest lämplig för jämförelser mellan olika investeringsalternativ, om ett enda alternativs lönsamhet ska beräknas är [nuvärdesmetoden](#) mer lämpad.

<sup>13</sup> [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5016/2009\\_101\\_samlad\\_beskrivning\\_effekter\\_nationell\\_plan.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5016/2009_101_samlad_beskrivning_effekter_nationell_plan.pdf), sidan 46-47

<sup>14</sup> Fiskesubventioner och andra bottennapp, Maria Wetterstrand och Mattias Svensson: <http://www.timbro.se/bokhandel/pdf/9175668130.pdf>



## 9 FRÅN ORD TILL HANDLING

### Om vad vi ska göra

Miljöpartiet vill att cykeln ska ges bättre förutsättningar i gaturummet jämfört med idag. I Malmö stads rödgröna budget 2011 står:

”Nya cykelbanor ska byggas och gamla rustas upp. De gåendes villkor ska ytterligare förbättras, bland annat vill vi omvandla fler gator till gågator. En viktig detalj i detta arbete är att cykelgaragen ska vara avgiftsfria. Vi ger nu tekniska nämnden i uppdrag att göra en översyn av investeringsbudgeten och i samband med detta prioritera investeringar som rör gång-, cykel och kollektivtrafik.”<sup>15</sup>

Det finns alltså en tydlig politisk prioritering i Malmö att cykeln, tillsammans med andra hållbara transportslag, ska gå framför bilen. Å andra sidan så är det långt ifrån säkert att det som fastställs i text också blir det som händer i verkligheten. I Stockholm stads översiktsplan så står det exempelvis ”bilens roll kan vara viktig, men den måste underordnas stadens villkor”. Trots detta så har satsningar på biltrafiken gjorts i Södra länken (7 miljarder), Norra länken (11,6 miljarder), Förbifart Stockholm (28 miljarder) och Slussen (8 miljarder). Dessutom har man höjt parkeringsnormen från 0,75 till 1,0. Samtidigt har investeringarna för cykel minskat med 80 %, från 50 miljoner till 10 miljoner kr per år de senaste 10 åren. Trots att cykeltrafiken ökat med 75 %.<sup>16</sup>

När frågor om cykel och andra hållbara trafikslag debatteras så blir det ibland en konsensusdebatt. Alla verkar vara överens om att cykel är bra, och att cykeln ska få resurser. Men det gäller att skilja mellan vackra ord, och den faktiska konflikten om ett begränsat utrymme. Eller som Expressens liberala krönikör Johannes Forsberg uttryckte det:

Men bilen och cykeln kan vara jämställda lika lite som lejonet och antilopen kan vara det. Bilen har alltid makten, för den är störst och starkast.<sup>17</sup>

För Miljöpartiet är det viktigt att trafik- och stadsplaneringen ses som en helhet. Om gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras så måste det ske på bekostnad av bilens utrymme. Termen framkomlighet, som så styr mycket av trafikplaneringen, måste omdefinieras till framkomlighet för människor, inte för maskiner. Vi gröna kommer under mandatperioden kraftfullt arbeta för att minska bilens plats, och istället satsa mer resurser på den täta staden.

<sup>15</sup> Malmö stads budget 2011, [http://www.malmo.se/download/18.2d03134212cf2b7c00b800040816/MS\\_MSE\\_BUDGET\\_2011\\_0209.pdf](http://www.malmo.se/download/18.2d03134212cf2b7c00b800040816/MS_MSE_BUDGET_2011_0209.pdf) sidan 22

<sup>16</sup> Per Lundin, föredrag för Gatukontoret i Malmö 9 februari 2011

<sup>17</sup> 25 maj 2010, <http://www.expressen.se/ledare/1.1999824/johannes-forssberg-riktiga-liberaler-cyklar-i-stallet>



## 10 SÅ BYGGS EN CYKELSTAD

### Om hur det ska se ut

#### 10.1 ETT SAMMANHÅLLET CYKELVÄGNÄT

När man studerar Malmös cykelvägkarta så kan se att det finns mycket cykelbana i Malmö. 421 km cykelvägar är en imponerande siffra, men nätet är bättre i utkanterna än i centrum. Cykelnätet är på många ställen inget nät utan upphackat med sträckor där cykeln måste framföras tillsammans med bilar. Att knyta ihop cykelnätet och få det sammanhängande skulle ge stor effekt och underlätta för cyklisterna.

Det är väsentligt att tänka i stråk så att ett stomnät av cykelvägar skapas. Cykelvägnätet ska självklart planeras tillsammans med kollektivtrafiken, så att dessa kompletterar varandra på bästa sätt.

Förutom kvantitet är kvalitet viktigt att vidhålla. Tillräckligt breda cykelbanor, korsningspunkter utformade med säkerhet som ledord och gott underhåll är alla kvalitetsaspekter.

Vinsterna av bra cykelbanor är större än vad många av oss tänker på eftersom de är bra för alla som färdas med hjälp av hjul, även om dessa råkar sitta på en rullstol, på permobil eller på rullskridskor. När cykelbanor planeras och underhålls måste alla tas i beaktande.

Menar vi allvar med att de som idag bilpendlar ska gå över till att cykla helt eller delvis så behövs det en sammanhängande infrastruktur för snabb cykling. Åtgärder måste vidtas för att friktionen mellan fotgängare och cykling å ena sidan samt biltrafik å andra sidan måste minska. Rädsla för att bli påkörd av snabba bilar med stort krockvåld eller för att själv skada fotgängare motverkar ambitionen för att öka cykelpendlingen. Eftersom oskyddade trafikanter står för en ökande andel av de olyckor som förekommer i trafiken så behövs bättre cykelinfrastruktur och tydligare regler. Trafikverket bör återkomma med en definition av och regler för snabbcykelvägar. Dessa bör dimensioneras för hastigheter på minst 20 km/h, vara fria från fotgängare och ge cykeln prioritet i förhållande till biltrafik.

I Lunds kommun skadas ca 200 cyklistar varje år. Enligt VTI:s (Väg- och Transportforskningsinstitutet) beräkningar kan 40 % av alla singelolyckor med cykel hänföras till brister i vägunderhåll eller snöröjning. Kvardröjande grus efter snösmältningen är en av riskfaktorerna.



#### 10.2 OLIKA TYPER AV CYKELBANOR

Avskilda cykelbanor, som vi har många av i Malmö, har stora fördelar. Cyklisterna rör sig där i en miljö som har minimalt med störningar från biltrafiken. Cykelbanorna är i många fall vackert planerade med växtlighet och en fröjd att cykla på. Men de fyller inte alla behov. Cykelpendlarna ska kunna ta sig fram snabbt över långa sträckor och för detta kan cykelkörfält fylla en funktion. Vi vill utreda cykelbanor längs de större vägarna såsom Nobelvägen, Regementsgatan och Munkhättegatan. Dessa kan avskiljas från bil- och gångtrafik genom upphöjning, trädrad eller på annat tydligt sätt.

Det börjar det bli trångt på existerande cykelbanor. Trafiken behöver spridas ut i ett mer finmaskigt nät av cykelbanor. På vissa ställen med mycket trafik kan det även bli aktuellt att bredda cykelvägen.

*Ett ordentligt eget cykelkörfält i centrala Köpenhamn*



Vi vill se ett differentierat cykelvägnät som på samma sätt som vägnätet för bilar. Vid all trafik hör hastighet och vägens utformning ihop. Det finmaskiga cykelvägnätet kan anpassas till en lägre hastighet och ett stornät bör anpassas till 20-25 km/h.

### 10.3 SNABBCYKELVÄGNÄT

Vissa delar av cykelvägnätet bör uppgraderas till ett tydligt markerat snabbcykelnät som är anpassat för dem som cyklar snabbare 20 km/h. På dessa ska det gälla prioritet framför andra trafikslag korsningar sker på cykelns villkor och gångtrafikanter hålls ifrån cykelbanan. Snabbcykelvägnätet ska göras tydligt i staden genom färgad asfalt eller annat tydlig markering och skyltning. Snabbcykelvägnätet kommer användas mest av pendlare och skall alltså utformas med dessa i åtanke.

I en handbok för utformning av cykelvägar i Stockholm konstateras att cykelvägnätet måste vara minst lika bra som bilvägnätet vad gäller genhet, framkomlighet, komfort och säkerhet om cykeln ska kunna konkurrera med bilen. Det är en bra riktlinje vid utformande av ett snabbcykelvägnät.

### 10.4 VART SKA JAG?

Bra cykelbanor är tydligt markerade, har bra beläggning och rengörs ofta från skräp. Cykelbanor utan hål är en viktig och samhällsekonomiskt riktig prioritering som ligger helt i kommunernas händer.

Tydighet genom markeringar och skyltning är en viktig framgångsfaktor för att öka cyklingen. Både de erfarna pendlarna och tillfälliga besökare behöver orienteringshjälp före och under resan. En bra mobilbaserad reseplanerare ger möjlighet att planera både snabbaste pendlingsväg och utflykter.

Förutom hjälp att hitta ger vägvisning i gaturummet synlighet och en symbolisk prioritet åt cykeln. Identiteten cykelstad behöver manifestationer i stadsrummet. Det arbete som påbörjats i Malmö med skyltning och namngivning av cykelbanor är ett viktigt led i detta. London är en bra förebild vad gäller kartor och annan information i stadsrummet kombinerat med mobilteknik.

### 10.5 UNDERHÅLL

40% av alla cykelolyckor är singelolyckor och väldigt många av dessa beror på bristande underhåll<sup>18</sup>. Det är alltså väldigt viktigt med bra beläggning och övrigt underhåll på cykelbanor.

Vid snö har vi i både Malmö och Lund en tydlig prioritering av cykelvägnätet. Detta fungerar i stora delar även om entreprenörerna i vissa delar behöver lära känna nätet bättre så att röjningen sker i stråk. En gräns mellan två snösvängar eller där cykelväg övergår i blandtrafik kan ibland skapa svårtgenträngliga vallar.

På våren är det viktigt att snabbt få undan det grus som använts till halkbekämpning.



### 10.6 LÅT CYKLISTERNA SLIPPA LASTBILAR

Blandad trafik där all trafikslag får umgås under kontrollerade former har sina fördelar och används allt mer i modern trafikplanering. Det finns dock begränsningar i tillämpning av denna metod. Tunga fordon går inte bra ihop med gångtrafikanter och bilister. Vi gröna menar att det är rimligare att detta faktum begränsar den tunga trafiken än tvärtom.

Genom restriktioner i den lokala trafikstradgan går det att begränsa större lastbilar (längre än 10 m) till de vägleder som är separerade från cyklar. Detta skapar ett begränsat nätverk för tunga transporter i stadens innerdelar. Förutom vinster för cyklister så skulle detta minska underhållskostnaderna i vägnätet då de tunga transporterna hålls till de vägar som klarar detta. Köpenhamn är en förebild även här.

<sup>18</sup> VTI rapport 644, Skadade cyklister, Niska A och Thulin H



## 10.7 CYKELPARKERINGAR

En bra cykelstad måste också ha bra möjligheter att ställa ifrån sig cykeln på en sätt som minimerar risk för stöld och där cykeln inte står i vägen för andra. Inte minst personer med funktionshinder och alla som tar sig fram med barnvagn störs av felparkerade cyklar.

Den parkeringsnorm som precis antagits för Malmö tydliggör ansvaret för cykelparkeringar på ett utmärkt sätt. Staden måste utöver detta ta ansvar för att skapa mycket goda cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och andra ställen med mycket folk i rörelse. Bevakade cykelgarage kan vara bra service. Särskilda åtgärder behövs för att skapa parkering till lådcyklar och andra specialcyklar. Fler stationer med cykelpumpar och verktyg för att laga cykeln bör placeras ut. Cykelparkeringar bör utformas på ett varierat sätt så att alla kan hitta ett ställ som passar den egna cykeln.

*Malmö kommuns parkerings AB* är ett av Malmö stad helägt bolag, ofta kallat *Parkering Malmö*. I Lund heter motsvarigheten Lunds Kommuns Parkerings AB. Vi gröna vill att parkeringsbolagen ska få i uppdrag via ägardirektiv att avsätta en tiondel av sina parkeringsplatser för cyklar. Det ska fortsatt vara kostnadsfritt att parkera sin cykel om man inte får någon form av extratjänst på köpet.

Parkeringar vigda för bilar tar upp en oproportionerligt stor andel av våra städer. Bilparkeringar i gatumiljön kan ersättas med cykelparkeringar. Detta görs redan i Malmö, men principen kan tillämpas i mycket större skala. I Köpenhamn pågår ett spännande försök där samma yta används för cykel- och bilparkering olika delar av dygnet. Denna och andra innovativa lösningar kan användas som inspiration.

För närvarande finns 4 500 cykelparkeringsplatser i Lunds stadskärna. En av Centrumutredningens delrapporter handlar om en strategi för utveckling av cykeltrafiken i Lunds centrum. Enligt framgår att det behövs ytterligare 1 500 cykelparkeringsplatser i centrala Lund för att minska friktionerna mellan cyklister och andra som använder gatuutrymmet. Särskilt vid järnvägsstationen finns det många cyklar och där har den tillåtna parkeringstiden på miljöpartiets initiativ utsträckts från 2 till 14 dygn. Lundahoj är ett cykelparkeringshus som behöver följas av fler genom att exempelvis låta det kommunala p-bolaget ansvara för både bilar och cyklar.

## 10.8 SÄKRA KORSNINGAR

Det viktigaste för att göra det säkert för cyklister i en stad är att vänja bilisterna vid att det finns cyklister i trafiken. När en bilist på grund av dålig sikt eller bristande skyltning överraskas av en cyklist uppstår farliga situationer. Alla ställen där cyklister korsar vägar med bilar ska korsningen utformas med den oskyddade trafikantens säkerhet i fokus. Upphöjning av cykelbanor och övergångsställen i korsningar är en bra metod.

Ett annat sätt att tydliggöra cykelns behov av utrymme är indragen stopplinje, även kallad cykelbox, där cyklister stannar framför bilarna vilket ökar säkerheten för cyklister markant. Detta har visat sig ha väldigt god effekt och finns på många ställen i Lund. I Malmö finns det vid stationen och i närheten av Gustav Adolfs torg och kan användas mycket mer. Indragen stopplinje bör vara standard i korsningar med blandning av cyklar och bilar.



Cykeltunnlar kan fylla en funktion vid särskilt utsatta platser, men verkar framförallt konserverande för en otrygg trafikmiljö. I vissa delar av Malmö vore det bättre att fylla igen tunnlar och få upp människorna.

*Att cykelvägen är upphöjd vid korsningen ökar trafiksäkerheten. Bilden är från Malmös stads trafiksäkerhetsprogram*



## 10.9 SÄNKTA HASTIGHETER

Höga hastigheter av bilar i staden är ett annat problem som gör att stadsmiljön försämras, och gör det mindre attraktivt att cykla och gå. Sänkta hastigheter innebär också mindre buller. Framför allt så räddar sänkta hastigheter liv. Vid en krock mellan en bil och en fotgängare i 30 km/h överlever 9 av 10, men om hastigheten är 50 km/h så överlever bara 1 av 10.<sup>19</sup> Barn och äldre är särskilt utsatta.

Informationsfoldern *Säkrare passager för gående* ger tydliga riktlinjer:

"För att öka säkerheten för alla trafikanter behövs förändringar i gatumiljön. Det kan bland annat innebära att antalet övergångsställen minskar. Det kan också innebära att väghållaren vidtar åtgärder som medför låga hastigheter på platser där gående har behov att korsa körbanan.<sup>20</sup>

"Inriktningen bör vara att den faktiska hastigheten inom tätbebyggt område på sikt bör uppgå till högst 30 kilometer i timmen vid tider och platser där gående och cyklister på ett planlagt sätt blandas med biltrafik...."

I Lund har man arbetat länge och framgångsrikt med hastigheter och har 30 i de flesta bostadsområden.

I Malmö har vi inte kommit lika långt. Miljöpartiet vill införa fler gågator i Malmö och utvidga 40-zonen till hela miljözonen. Korsningar med många som går och cyklar ska hastighetssäkras.

Det finns i Malmö problem med grova fortkörare som gör livet osäkert för oss alla. Höga hastigheter i staden måste förebyggas och beivras. Vi gröna menar att hastighetskameror (ATK) bör användas för att komma till rätta med detta problem.

## 10.10 BARN I STADEN

Cykel är bra för alla men extra bra för de som inte kan köra bil. En sådan grupp är barn och ungdomar.

De flesta barn är mogna för att börja röra sig i trafiken själva i tolvårsåldern, innan dess kan de gå och cykla i vuxens sällskap. Ett naturligt första steg är att cykla till förskola och skola. För att detta ska vara möjligt måste vägen till skolan vara bra och trafikmiljön kring skolan lugn och säker. Även om det tillämpas 30km/h vid skolor kan gatorna vara osäkra, inte minst eftersom stressade föräldrar

Att allt fler barn skjutas till skolan i bil är problematiskt. Först och främst så skapar detta trafikosäkerhet runt skolorna. Stressade föräldrar på väg till arbetet vid skolorna utgör en stor risk. En annan negativ effekt är att barn inte får träning på att röra sig i trafiken vilket göra att de lätt hamnar i ett riskbeteende när de väl börjar vistas i trafiken.

Vi gröna vill se bilfria zoner kring skolor och andra lokaler där barn vistas regelmässigt och att intensifiera ansträngningarna för att genom trafiksäkerhetsåtgärder verka för att alla barn kan gå eller cykla till skolan.

Det finns både vandrande och cyklande bussar på olika håll i Malmö. Barn och vuxna som sällskapar i grupp på väg till skolan. Barnen får lära sig hur trafik fungerar och miljön runt skolorna blir bättre. Detta bör uppmuntras på alla vis.

<sup>19</sup> Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

<sup>20</sup> Säkrare passager för gående, Vägverket, SKL, Rikspolisstyrelsen och NTF



## 11 CYKELN EN DEL I ETT MODERNT TRANSPORTSYSTEM

### Att sätta saker i ett sammanhang

#### 11.1 EN REGIONAL TRAFIKFRÅGA

Cykelns största potential är att ersätta de löjligt korta bilresorna, under fem kilometer. Men det har också visat sig att det även finns potential för cykeln att vinna marknadsandelar på längre sträckor, upp till 20 km. För att det ska vara aktuellt för fler än bara idealister att cykla sträckor på 10-20 km, så måste cykelbanornas kvalitet vara så bra som beskrivet ovan. Men även med fullgoda cykelbanor och möjlighet till längre pendling, så måste vi tänka på cykeln i ett sammanhang med fler transportslag. Det är viktigt att kunna kombinera cykel med kollektivtrafik i det regionala trafiksystemet.

#### 11.2 LÅNECYKELSYSTEM – OCH ATT HA MED CYKELN PÅ TÅGET

Den som reser med kollektivtrafik har ofta problemet att vare sig tåg- eller bussresans start eller mål är start- eller slutdestination. Detta är en viktig anledning till att bilen vinner tid på många inom- och interregionala resor. Cykel på buss och tåg är ett alternativ främst i lågtrafik. För att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig så vill Miljöpartiet införa ett Öresundsregionalt låncykelsystem. Den som kliver av på Köpenhamns huvudbanegård eller Landskrona station, ska med sitt Jojo-kort kunna hyra en cykel. Men det gäller att inte göra de misstag som gjorts på andra ställen, som i Göteborg där det upplevts onödigt krångligt.<sup>21</sup>

Med ett låncykelsystem kan besökare till Malmö göra delar av resan som går inom Malmö på cykel. Om betalning sker via JoJo-kortet och cyklar finns vid de stora stationerna så blir det väldigt smidigt att ta tåg eller buss hit och sen byta till en cykel. Detta skulle avsevärt höja kvaliteten på resorna inom kollektivtrafiken.

Det finns välfungerande system med låncyklar i bland annat Paris, Stockholm, Oslo och Göteborg. Utifrån erfarenheter från dessa kan vi skapa ett system som passar Malmö.

I London har man inom *Transport for London*<sup>22</sup> sedan år 2000 arbetat för att ställa om trafiksystemet med mindre bilism och mer gång, cykel och kollektivtrafik. Med hjälp av information, valmöjligheter och ekonomiska incitament så ska resenärernas vanor förändras. Låncyklar är där en del av en helhetslösning för bilfritt resande. Efter tio år har cykeltransporterna ökat med 100 %, bussresandet gått upp med 37 %, och bilarna genom centrala London minskat med 33 %.

Företaget *T-kartor*, med sitt säte i Kristianstad, har varit en aktör som varit med i arbetet, bland annat genom att ta fram informationspelare, digitala kartor och betalkortssystem för bussar. T-kartor har också tagit fram applikationer, bland annat så att man ska kunna hitta och boka en hyrcykel på någon av Londons 315 cykelhyrstationer med totalt 5000 cyklar. Det centrala är att information om gång, cykel och kollektivtrafik sprids i ett samlat grepp utifrån ett brukarperspektiv.

<sup>21</sup> <http://cykelidag.se/2010/08/25/dyr-och-snall-eller-nori-gokochi-ya-koen/>

<sup>22</sup> Läs mer på <http://www.tfl.gov.uk/>





*En modell av T-kartors informationsskylt.*

### 11.3 ARBETSPENDLING

TVå tredjedelar av Sveriges befolkning har mindre än tio kilometer till sina arbetsplatser och hälften har mindre än fem kilometer. Samtidigt är hälften av alla bilresor kortare än fem kilometer<sup>23</sup>. Potentialen att få över fler resor till cykel är alltså stor.

Att möjliggöra och uppmuntra arbetspendling handlar inte bara om infrastruktur. Möjlighet att duscha och byta om är avgörande för vissa pendlare. En del företag låter sina anställda cykla till arbetet på betald arbetstid, som motion. Göteborgs Stad har nyligen beslutat om ett paket av cykelförmåner till alla anställda inom med betald cykelservice på den egna cykeln, möjlighet till lånecykel och rabatterat pris för den som vill köpa nytt.

Miljöpartiet föreslår att kommunerna ser över vad vi kan göra som arbetsgivare för att uppmuntra våra anställda att cykla och även samarbetar med andra arbetsgivare i kommunen för att utveckla nya metoder att främja cykelpendling.

<sup>23</sup> Trafikverket: Ökad och säker cykling - delredovisning av regeringsuppdrag 2011



## 12 CYKELHIGHWAY MELLAN LUND OCH MALMÖ

### En spjutspets

#### 12.1 LÄRA AV HISTORIEN

I december 1856 så invigdes de första delarna av den statliga stambanan för järnväg, varav den ena var sträckan Malmö-Lund. År 1953 invigde Prins Bertil Sveriges första motorväg mellan Malmö och Lund, ungefär 100 år efter Sveriges första chaussé på samma sträcka.



*På bilden pågår beläggningsarbeten på det som ska bli Sveriges första motorväg.*

Skämtet att avståndet mellan Lund och Malmö skulle vara jordens omkrets minus två mil är något man kan le åt. Sanningen är att kommunikationerna och det ömsesidiga beroendet mellan städerna historiskt varit, och är än mer idag, är oerhört stort. Miljöpartiet anser att det nu är dags för att ta steget in i framtiden, och vill att en cykelhighway ska byggas mellan Lund och Malmö.

#### 12.2 LÄPLANTERINGAR SOM VINDSKYDD

Lunds tekniska högskola (LTH) har i en undersökning med 200 cyklister mellan Malmö och Lund visat att det största problemet cyklisterna upplever är vinden. Men de har inte bara nöjt sig med att fastställa problemet, utan också tittat på möjliga lösningar. En möjlighet är att bygga fysiska vindskydd.



*En skiss från LTH på hur det skulle kunna se ut*



Något som LTH menar troligen både skulle bli billigare och kunna ha andra fördelar är att anlägga läplanteringar. Några fördelar som man för fram är att det kan öka den biologiska mångfalden, förbättring av känslan av skydd och rofylldhet, kan skapa omväxling och rytm i cykelfärden och det kan stoppa snödriv.

Läplanteringar bör planeras in från början som en integrerad del av cykelvägen. Den bör byggas antingen hög och tät, eller låg och halv-genomsläpplig. Bästa läeffekten i genomsnitt fås där avståndet till cykelbanan är 2 ggr läskyddets höjd.<sup>24</sup>

### 12.3 SEPARERADE FÄLT

En traditionell *highway* för bilar kännetecknas av att hastigheterna kan hållas väldigt höga. En anledning till det är att det finns separerade körfält, där den som ligger till höger kör långsammare, och den som kör om gör det på vänster sida. Samma princip kan fungera alldeles utmärkt för en cykel-highway där det på samma sätt ska skapas möjligheter för pendlare till att hålla hög hastighet samtidigt som det ska vara trevligt att ta en söndagstur i maklig takt.



*Konsultföretaget Atkins skiss över en cykel-highway genom det skånska landskapet.*

### 12.4 SERVICESTÄLLEN

I takt med att allt fler väljer cykeln som transportmedel så är det viktigt att ha en god infrastruktur. Det måste finnas god tillgång till att få service vid behov, exempelvis fylla på luft i däck.

<sup>24</sup> Christer Hydén, Stefanie Engel, Erik Skärbäck, Lunds universitet, LTH, Inst. för Teknik och samhälle, Trafik & väg



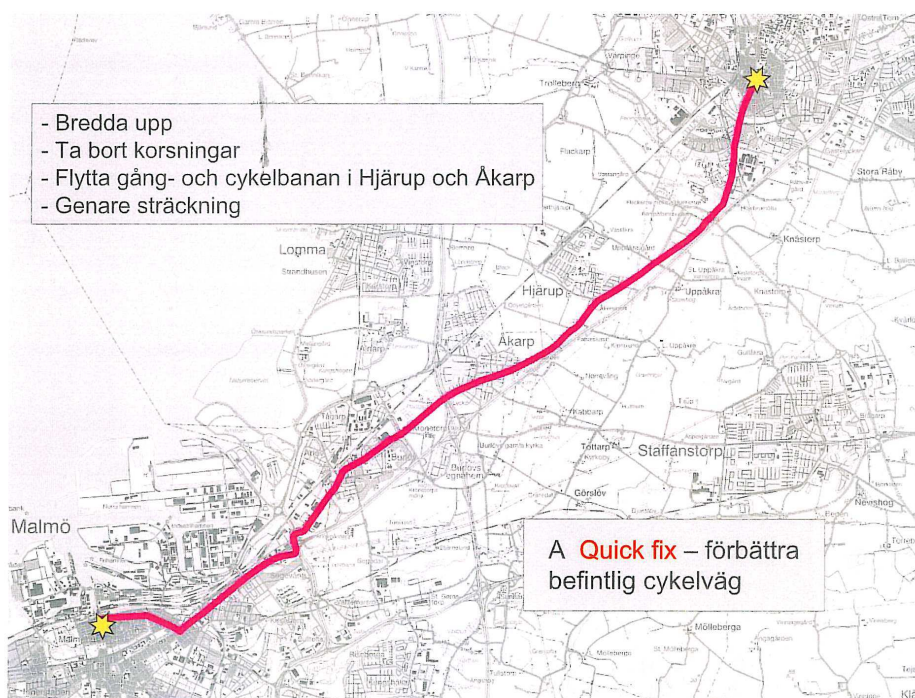


Med fler cyklister så är det viktigt att ha god tillgång till servicestationer. Ramböll visar hur det kan se ut.

## 12.5 MÖJLIGA DRAGNINGAR

En spännande diskussionspunkt är vilken sträckning som ska göras för en cykel-highway mellan Malmö och Lund. Detta var något som bland annat diskuterades på ett idéseminarium som Miljöpartiet arrangerade tillsammans med ett antal konsultföretag den 7 april 2011.

Ett alternativ är att satsa på att göra den befintliga cykelvägen mellan Lund och Malmö väldigt bra. Rusta upp den i etapper, så att den kan klassificeras som en cykel-highway. Det är förmodligen ett betydligt billigare alternativ, och som kan få ett snabbare förlopp.

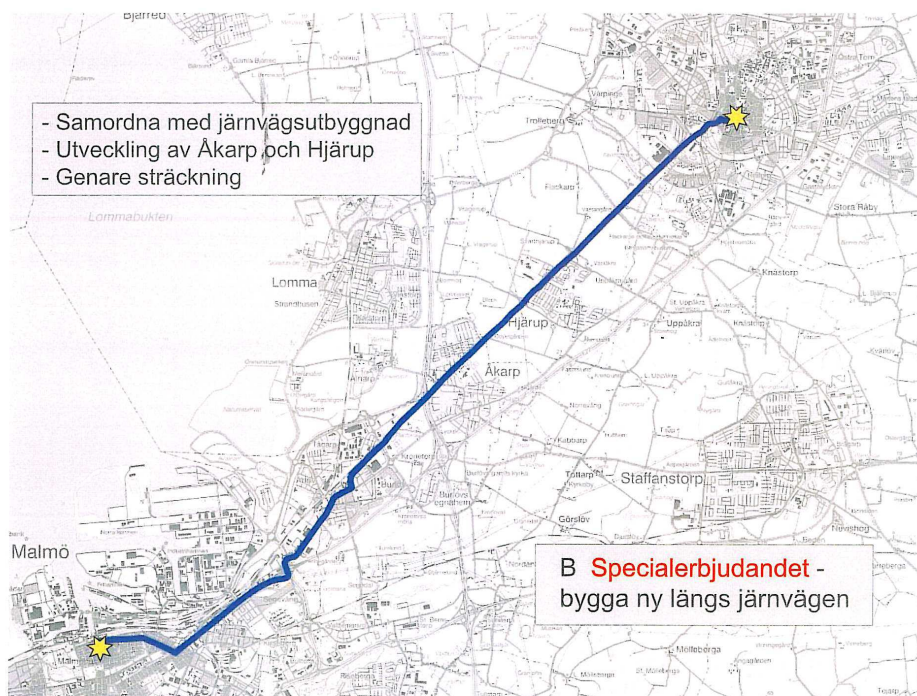


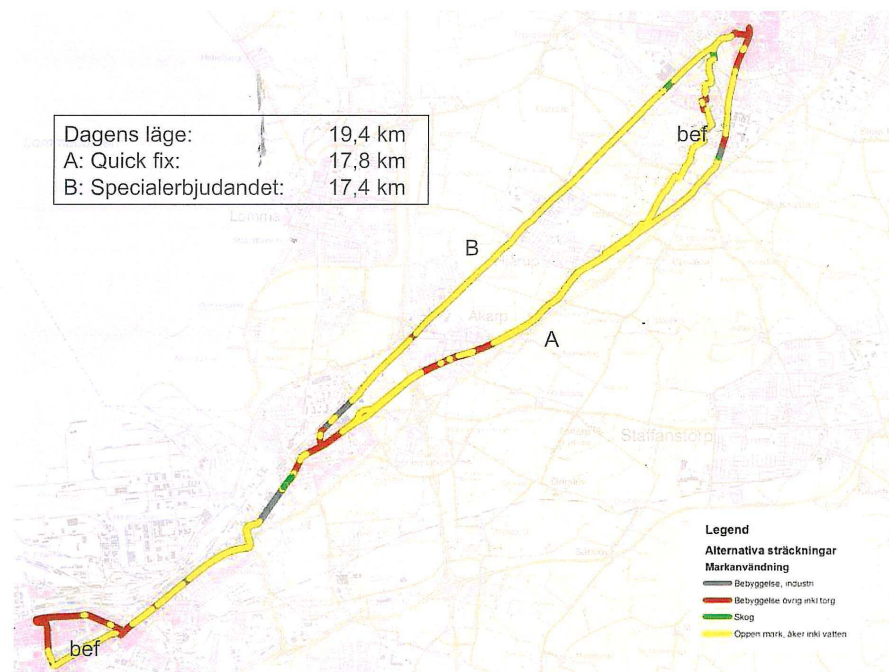
Svecco kallar alternativet för "Quick fix", att förbättra den nuvarande vägen.

Ett annat alternativ är att bygga en helt ny cykelväg. Det är en process som är mer tidskrävande och kostar mer pengar, eftersom det då handlar om en helt ny väg. Enligt Trivector skulle en helt ny cykel-highway



kosta i storleksordningen 50 miljoner kronor.





Skillnaden mellan SWECCO:s förslag och dagens sträckning 1,6-2 km kortare. Tidsvinsten kan dock komma att bli stor om man bygger banan från grunden för att bli snabb och ges prioritet.





Trivector har liknande dragningar. Markerat på kartan på gula linjen är de korsningar med bilvägar som finns idag, och som vore bra om de kunde undvikas.

Ytterligare ett alternativ på dragning har *Atkins* kommit med. Det handlar om en sträckning som går ännu mer öster, genom åkerlandskapet i Staffanstorps. Detta skulle kunna vara ett bra alternativ. Nackdelen är att de som bor i Åkarp, Hjärup och Arlöv inte får tillgång till vägen. Men det kanske finns ett långsiktigt behov av två ordentliga cykelvägar, och att den ena inte ska utesluta den andra?



## 13 ÅTGÄRDER

- Ta fram en strategi för att cykeltrafikens andel av transporter ska öka och utgöra minst varannan resa 2015
- Införa cykelboksutslut som används måluppföljning och göra en medborgardialog om cykeltillståndet i kommunen
- Bygga ett sammanhängande cykelnät inkluderande i ett tydligt markerat snabbcykelnät
- Skyltning som gör cykelstråken lätta att identifiera för såväl pendlare som tillfälliga besökare
- Drift- och underhållsplan inklusive snöröjning som är tillräcklig för att förhindra olyckor och skador
- Skapa ett regionalt hyrcykelsystem
- Införa bilfria zoner kring skolor och andra lokaler där barn vistas regelmässigt
- Göra intensifierade ansträngningar för att genom trafiksäkerhetsåtgärder verka för att alla barn kan gå eller cykla till skolan
- Införa cykelboxar (indragen stopplinje för motorfordon) i korsningar med blandning av cyklar och bilar
- Utvidga 40-zonen, på sikt 30 i bostadsområden
- Förebygga och beivra höga hastigheter i biltrafiken
- Göra en översyn över vad kommunen kan göra som arbetsgivare för att uppmuntra cykelpendling
- Att genom med restriktioner begränsa större lastbilar (längre än 10 m) till de vägleder som är separerade från cyklar
- Att med läplanteringar och andra åtgärder främja cykling utanför tätort
- Bygga en cykel-highway mellan Malmö och Lund

