

CHECKLISTA

Cykelvision: Handlar om framtid, mål, drömmar, hållbarhet, progressivitet och planering.

Min kommun: Handlar om gemenskap, lokalt engagemang, plats, geografi, närhet och demokrati.

Hur kan man tänka och göra?: Handlar om process, verktyg, interaktivitet, dialog, möjliggörande och praktiska lösningar.

Visionens främsta syfte är:

- **Gemensam målbild:** Vad vi vill uppnå på lång sikt.
- **Motivera och engagera:** En stark vision kan inspirera människor och ge dem en känsla av mening och syfte i sitt arbete.
- **Fungera som ett filter:** Hjälper till att prioritera och fokusera på aktiviteter som bidrar till att nå det önskade målet. Samtidigt som man väljer bort sådant som inte leder i rätt riktning.
- En bra vision är kortfattad, lätt att förstå och känns både utmanande och realistisk.

Huvudsyfte måste vara att få fler människor i en kommun att välja cykeln = ökat cyklande.

Några kännetecken på detta.

- **Hållbarhet och miljöfokus:** Visionen lyfter fram cykling som en central del av stadens hållbarhetsarbete. Den kan betona hur cykling minskar koldioxidutsläpp, förbättrar luftkvaliteten och bidrar till en grönare stad.
- **Hälsa och välbefinnande:** Visionen sätter invånarnas hälsa i fokus. Den beskriver hur mer cykling kan leda till en mer aktiv befolkning med bättre fysisk och mental hälsa, och hur det bidrar till en mer levande och social stadsmiljö.
- **Tillgänglighet och trygghet:** En central del av visionen är att alla ska kunna cykla, oavsett ålder, förmåga eller destination. Det innebär att man strävar efter att bygga ett sammanhängande, säkert och intuitivt cykelnätverk. Man kan tala om "nollvision för cykelolyckor" eller "cykelnätverk för alla".
- **Attraktivitet och levande stadsmiljö:** Visionen beskriver hur cykling gör staden mer attraktiv och dynamisk. Den kan lyfta fram hur fler cyklar minskar trängsel, skapar mer plats för gröna ytor och människor och bidrar till livfulla stadsdelar med fler mötesplatser



CYKELVISION FÖR MIN KOMMUN

Hur kan man tänka och göra?

- **Samarbete och engagemang:** Den kan understryka vikten av att involvera invånare, näringsliv och olika organisationer i arbetet. En stark vision kan ha ett inslag av att bygga en "cykelkultur" eller "stadsgemenskap" där cykeln är en naturlig del av vardagen.

En bra vision är oftast mer än bara en lista över mål som "bygg 10 km cykelväg". Istället målar den upp en tydlig och inspirerande bild av hur staden kommer att se ut och kännas när visionen har blivit verklighet. Den fokuserar på de positiva effekterna – en friskare befolkning, renare luft och en mer levande stad – snarare än enbart på de tekniska åtgärderna.

Cykelkultur

En stad som har en stark cykelkultur kännetecknas av att cykling har blivit en naturlig och integrerad del av stadslivet, snarare än bara ett fritidsintresse. Det handlar om både infrastruktur, mentalitet och sociala vanor.



Här är de viktigaste kännetecknen för en stad med en "cykelkultur":

Cykling är **det självklara valet** för många invånare för vardagliga ärenden, som att pendla till jobbet, handla mat eller skjutsa barn till skolan. Du ser alla typer av människor – unga, gamla, familjer och kostymklädda affärsmän – på cykel.

Överlägsen infrastruktur: Cykelvägnätet är omfattande, sammanhängande och av hög kvalitet. Cykelbanor är ofta separerade från både biltrafik och fotgängare, och de är trygga och väl underhållna året om. Gott om säkra cykel-parkeringar vid viktiga platser är också en självklarhet.

Cykeln som social norm: Att cykla ses som något positivt och normalt. Förare respekterar cyklister, och det finns en bred politisk och folklig acceptans för att prioritera cykeln vid stadsplanering och trafiklösningar.

Praktisk och bekväm mobilitet: I en cykelkultur är det ofta snabbare, enklare och mer förutsägbart att ta sig fram med cykel än med bil. Det är också smidigt att kombinera cykling med kollektivtrafik.

Levande cykelgemenskap: Det finns en stark gemenskap kring cykling, med butiker, kaféer och evenemang som riktar sig till cyklister. Cykeln är inte bara ett transportmedel, utan också en del av stadens identitet och sociala liv.

Översiktsplan

Det viktigaste styrande dokumentet som en kommun måste ta fram är översiktsplanen. Den beskriver hur man vill utvecklas staden långsiktigt. Hur den ska utformas regleras i Plan- och bygglagen (PBL)

Översiktsplanen är kommunens strategiska "avsiktsförklaring" för hur mark och vatten ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Även om den inte är juridiskt bindande på samma sätt som en detaljplan, är den mycket viktig eftersom den fungerar som en vägledning för alla efterföljande beslut om bland annat:

- Nya bostadsområden.
- Var företag och industrier ska etableras.
- Större infrastrukturprojekt, som nya vägar, spårvagnslinjer eller cykelbanor.

- Skydd av värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Tänk bil och tillämpa för cykel

När man planerar för cykel kan man titta på hur planeringen har varit för biltrafiken. Det övergripande vägnät kännetecknas av att det är - **Snabbt, Smidigt Säkert**.

De köer som bilister råkar ut för är ofta kopplade till trafiksignaler då deras princip är att bilar måste få rött för att en annan riktning ska kunna få grönt. Kan de ersättas av cirkulationsplatser ger det en bättre framkomlighet och flyt för biltrafiken.

Snabbt, Smidigt, Säkert, är lika viktigt när man planerar för hur ett cykelnät ska utformas. Då cyklister använder muskelkraft blir gena sträckningar och få lutningar viktigt.

Cykelvägar som inte följer bilvägar upplever cyklister som mer attraktiva. Om cykelvägar går längs vägar med mycket biltrafik får cyklister en dålig miljö genom avgaser från biltrafiken.

När Trafikverket ställde frågan i en undersökning - Vad motiverar dig främst att cykla? Var det två största svaren.

- 37 % Det är snabbt och smidigt.
- 26 % Man får bättre hälsa?

I kommuner där biltrafiken ger dagliga köer kan åtgärder som ökar cyklistens framkomlighet ge snabba effekter. För detta finns många bra argument i Boverkets handledningar till kommunerna.

De skriver om att i tätorter rekommenderas begränsningar i biltrafikens kapacitet och utrymme för att ge plats åt gång- och cykeltrafik. Frågan till en kommun för detta är - Var vill ni att gång och cykel ska vara det dominerande trafikslaget?



Arbetsmoment

För att ta fram en cykelvision för en kommun kan man göra den i ett antal steg.

A- Vad visar översiktsplanen?

Tag fram kartunderlag som visar vilken nät som redovisas för bil respektive cykel. Redovisar man huvudnätet för biltrafik måste man visa motsvarande för cykel. Det finns numera en nivå som fler kommuner väljer för cykel - **Supercykelvägar** eller **Snabba cykelvägar**. Dessa namn kan "skrämja" bort gående varför namnet **Pendelcykelstråk** kan vara ett alternativ. Namnet säger vem den vänder sig till, bilister som kan börja pendla med cykel. Om dessa går på både gator med begränsad biltrafik och cykelvägar kan namnet "...stråk" användas, annars ...väg.

Det viktiga är att kommunen har delat upp cykelvägnätet i olika kategorier och inte visa alla cykelvägar som lika viktiga. Då blir svårt/omöjligt att kunna prioritera mellan dessa.

Frågor att diskutera

- Är det någon skillnad mellan bil- och cykelnätet där cykelnätet har mer vägar än vad bil har eller tvärt om.
- Finns det någon förklaring till detta.

B- Klarar huvudcykelnätet dessa kriterier?

- Sammanhållen** - Helhet, länka samman, hopkopplad, dörr-till-dörr-resa.
- Direkthet** - Raka vägar, få omvägar, korta restider, konkurrensfördelar mot bilen.
- Säkerhet** - Trafiksäkerhet, minimera exponering för avgaser och buller, jämna hastigheter, säkra korsningspassager. Tillräckliga bredder.
- Bekvämlighet** - Upplevelser av minimala stopp och olägenheter, släta ytor, cyklingsbara lutningar och radier.
- Attraktivt** - Livliga och gröna områden, öppna ytor, vatten, bra belysning, tysta gator.

Frågor att diskutera

Klarar huvudcykelnätet dessa kriterier eller finns det luckor?

Som en 6:e punkt kan man också titta på om huvudcykelnätet kan byggas ut? Det handlar om att kunna bredda cykelbanan eller att gående och cyklister separeras när cykeltrafiken ökar.

C- Hur ser er målbild ut för en huvudcykelväg

Det nät som ni har landat i behöver stämmas av mot den eller de målbilder ni har för hur det ser ut.

Frågor att diskutera

- Hur många konflikter har ert nät med biltrafik?

Konflikter med bil	
1-korsande av bilvägar	Kan dessa att göras säkrare genom införande av cykelöverfart, upphöjd passage eller genomgående GC-bana?
2- större parkeringsplatser, P-hus	Kan dessa att göras säkrare?
3- utfarter från flerbostadshus	Kan dessa att göras säkrare?
4-utfarter från villafastigheter	Kan dessa att göras säkrare, finns det platser där bilar måste backa?
Påverkan på hastigheten	
Passager över eller under en bilväg.	Lutningar som är ett hinder för cyklisten

D- Omsätt till översiktsplanen

- Vilka cykelvägar i översiktsplan klarar de kriterier ni väljer att utgå från?
- Vilka nya cykelvägar behövs för att kriterierna ska klaras av?

E- Vilket resultat blir det "nya"

När ni har landat i ert förslag för en **Cykelvision** som innebär ett anpassat/nytt huvudcykelnät i jämförelse med översiktsplanen är det dags att se vilka argument som ni kan använda.

Frågor att diskutera

- Var är de största förändringarna?
- Vilken typ av åtgärder för att öka cyklisternas framkomlighet har i hittat?
- Åtgärder för att bygga bort de konflikter med bil som fanns i tabellen?
- Har ni svar på om ni får frågor, kritik på ert förslag? Testa det inom er grupp och kanske med andra personer innan ni presenterar det.
- Om kommunen har en uppgift på hur mycket det kostar att bygga en nya cykelväg kan ni omsätta ert förslag till en kostnad.

Om det finns två alternativa sträckningar välj den med minst konflikter.