



Cykelgata/Fahrradstrasse, upplåten också för långsam biltrafik, som körs på cyklisternas villkor. Leer, Ostfriesland, Tyskland.

Förslag till studieresor i Cykelfrämjandets regi

Förord

Cykeln spelar en viktig transportpolitisk roll i länder som Holland, Danmark och Tyskland. Där finns flera decenniers erfarenhet av det som skapar ett framgångsrikt arbete för ökad cykling – alltifrån hur man får fart på processerna och etablerar cykeln politiskt, skapar resurser, utvecklar regelsystem och bygger infrastruktur. Där finns sambanden mellan nationella, regionala och lokala strukturer, och insikter i hur cykelintressena organiseras.

Dessa länder har redan gjort det som vi måste göra för att stärka cykeln i vårt transportsystem.

Så låt oss därför åka dit och lära av deras erfarenheter. Det är syftet med detta förslag till studieresor, som tagits fram på uppdrag av Cykelfrämjandet.

Stockholm mars 2011

Krister Spolander Consulting
070-421 70 36, 08-720 01 25
krister@spolander.se

Innehåll

Principupplägg	4
Länder	4
Frågor att studera	5
Dimensionering och logistik	5
Danmark	6
Highlights	6
Köpenhamn	6
Expresscykelvägar.	7
Trafikplaneringen för Nordhavn - en by med grøn trafik	8
Cykelns nya roll i dansk transportpolitik	8
Odense och Nakskov	9
Några bakgrundsfakta om Danmark	9
Tyskland	11
Highlights	11
Betygsättning av städer - Fahrradsklimatest	11
Münster – bästa cykelstad 2005	11
ADFCs kvalitetstester av cykelleder	12
Prüfsiegel – ett godkännandetest för parkeringsutrustning	12
Call-a-Bike, Deutsche Bahns låncykelsystem	13
Några bakgrundsfakta om Tyskland	13
Holland	16
Highlights	16
Fietsbalans – Cycle Balance – efter the Dutch Bicycle Master Plan	16
Groningen – vänt på trafikplaneringen	17
Zwolle – toppar när det gäller andel cykel	17
Kombinationen cykel och kollektivtrafik och låncyklar	18
Cykling till skolan – en strategisk framtidsfråga	18
Expresscykelvägar	19
Trafikregler – högerregeln och cykelgator	19
Kunskapsackumulation och kunskapsförmedling: Fietsberaad/ Bicycle Council	20
Några bakgrundsfakta om Holland	20

Principupplägg

Syftet med detta förslag är att ta fram en modell för studieresor, i Cykelfrämjandets regi, till intressanta cykelländer för att få perspektiv och idéer att tillämpa hemma hos oss.

Studieresorna är till för olika aktörer som påverkar cykelutvecklingen i Sverige, exempelvis planerare, utförare och beslutsfattare inom kommuner, regioner, företag inom exempelvis trafik- och konsultbranschen, organisationer med flera.

En första resa är tänkt att äga rum i oktober-november 2011.

Länder

Vid närmare eftertanke är ländervalet enkelt. Det är **Danmark, Holland** och de västra delarna av **Tyskland**¹ som har mest att erbjuda när det gäller cykelpolitik och cykelinfrastruktur. Det finns också mycket intressant i andra länder som Schweiz, Österrike, Frankrike, Belgien (särskilt Flandern), Norge, Storbritannien m fl. Där har man också kommit igång med en cykelfrämjande trafikpolitik och genomför nu åtgärder som är inspirerade och, i många fall, kopierade från exemplen i Holland, Danmark och Tyskland.

Originalen finns emellertid i de tre nämnda länderna, liksom den mesta praktiken och de bredaste erfarenheterna.

Jag vill dock göra några kommentarer. Varför har jag inte tagit med Storbritannien trots företeelser som Cycling England, Sustrans, CTC och London Cycling Campaign? Cyklingen är visserligen mycket liten i Storbritannien, svarar för en eller annan procent, men man försöker nu med stor kraft få fart på cyklandet med olika metoder som är intressanta, framför allt när det gäller den operativa inriktningen och finansieringen. Förhållandena i Storbritannien är emellertid unika i långa stycken när det gäller förvaltningsstruktur, administration, finansieringsmöjligheter och rollen som icke-statliga organisationer spelar. Av det skälet är det vara svårt att tillämpa brittiska modeller i Sverige, även om vi kan inspireras av dem.

Det andra skälet är att det finns mycket lite fysisk infrastruktur att titta på. Visserligen har 2 av 12 bike highways iordningsställs i London, det handlar om blåmålade cykelfält, men det kan behövas mera för att motivera en studieresa.

Jag vill också kommentera USA. Generellt sett är cykeltrafiken där lika underutvecklad som i Storbritannien, men på många håll finns det en stark vilja att främja cyklingen. Amerikaner åker då till Holland, Danmark och Tyskland för att lära sig hur det ska göras.²

¹ Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein

² Pucher J, & Buehler R. Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. Transport Reviews, Vol. 28, No. 4, 495–528, July 2008.

Det finns cykelvänliga städer i USA, exempelvis Boulder Colorado, Davis California eller Portland Oregon (som kom först av 158 amerikanska städer i en bedömning som League of American Bicyclists gjort), men fortfarande är cykelandelen långt under de europeiska nivåerna.³ Och infrastrukturen inte särskilt imponerande jämfört med vad man kan se i Holland, Danmark och Tyskland.

Frågor att studera

Förslag på frågeställningar, städer och objekt att studera redovisas i det fortsatta, land för land.

Jag har varit relativt utförlig för att Cykelfrämjandet ska ha möjlighet att bedöma vad som innehållsmässigt är intressant, och för att ge underlag för detaljplaneringen. Man behöver exempelvis ta fram specifika frågor och studieobjekt att ta upp med de myndigheter och organisationer som besöks.

Dimensionering och logistik

Resan är dimensionerad för en arbetsvecka. Den börjar i Köpenhamn dit deltagarna förslagsvis kan ta sig på egen hand. Därifrån fortsätter den i buss till Tyskland och Holland.

Resan avslutas i Utrecht, varifrån återresa sker med flyg från Schiphol. Ett alternativ är att fortsätta till Bryssel för ett besök hos ECF, European Cycling Federation⁴, varifrån sen deltagarna flyger hem.

³ <http://www.bikeleague.org/programs/bicycleyfriendlyamerica/communities/>

⁴ <http://www.ecf.com/>

Danmark

Highlights

- Köpenhamn – med målsättning att öka cykelandelen av arbetsresorna till minst hälften modal split år 2015. Satsningarna på cykel har gett upphov till ”copenhagenization”, ett koncept för stadsplanering med fokus på cyklister och gående.
- Satsningen på expresscykelvägar för arbetspendling.
- Nordhavn – en by med grøn trafik. Nordhavn i Köpenhamn är en stor nyexploatering av gamla hamnområden där cykel prioriteras i trafikplaneringen med kortare vägar och snabbare restider än bil.
- Cykelns nya roll i dansk transportpolitik. Transportavtalet 2009-2020 innebär en omläggning av den danska transportpolitiken i grøn riktning.

Köpenhamn

Av arbetspendlingen i Köpenhamnsområdet sker omkring 37 procent med cykel.⁵ Målet 2015 är att öka det till minst 50 procent för resorna till arbete eller studier.⁶ Till skillnad från Stockholm har cykeln framför allt att konkurrera med bilen, inte kollektivtrafiken (som i Köpenhamn svarar för en tredjedel av arbetsresorna mot 70-75 procent i Stockholm).

Det handlar om fördubblade investeringar i utbyggt cykelvägnät där framkomlighet, säkerhet, komfort och underhåll prioriteras. I konceptet ingår grøn våg för cyklister (exempelvis delar av Nørrebrogade, Østerbrogade, Amagerbrogade) och högersväng mot rött.

Framkomligheten anses särskilt viktig i konkurrensen med bilen. Därför har satsningen på expresscykelvägar för arbetspendling i huvudstadsområdet en strategisk roll i sammanhanget (se nedan).

Intressant är hur kvaliteter som framkomlighet och komfort mäts, följs upp och åtgärdas.

Målet är inte bara en ökad cykeltrafik utan också säkrare. Antalet allvarligt skadade cyklister i Köpenhamnstrafiken ska minst halveras till 2015 och minst 80 procent av cyklisterna ska också känna sig trygga.

Kontakter: Andreas Røhl, chef för trafikkontorets cykelavdelning i Köpenhamns kommun.

⁵ Köpenhamns kommun har drygt en halv miljon invånare, och hela huvudstadsområdet 1½ miljon. Sedan mitten av sjuttioalet har cyklingen ökat. Och fortsätter att öka. Köpenhamn och Odense särskiljer sig genom en fortsatt ökning sedan början av nittioalet trots att cyklingen minskat i Danmark som helhet med 20-30 procent.

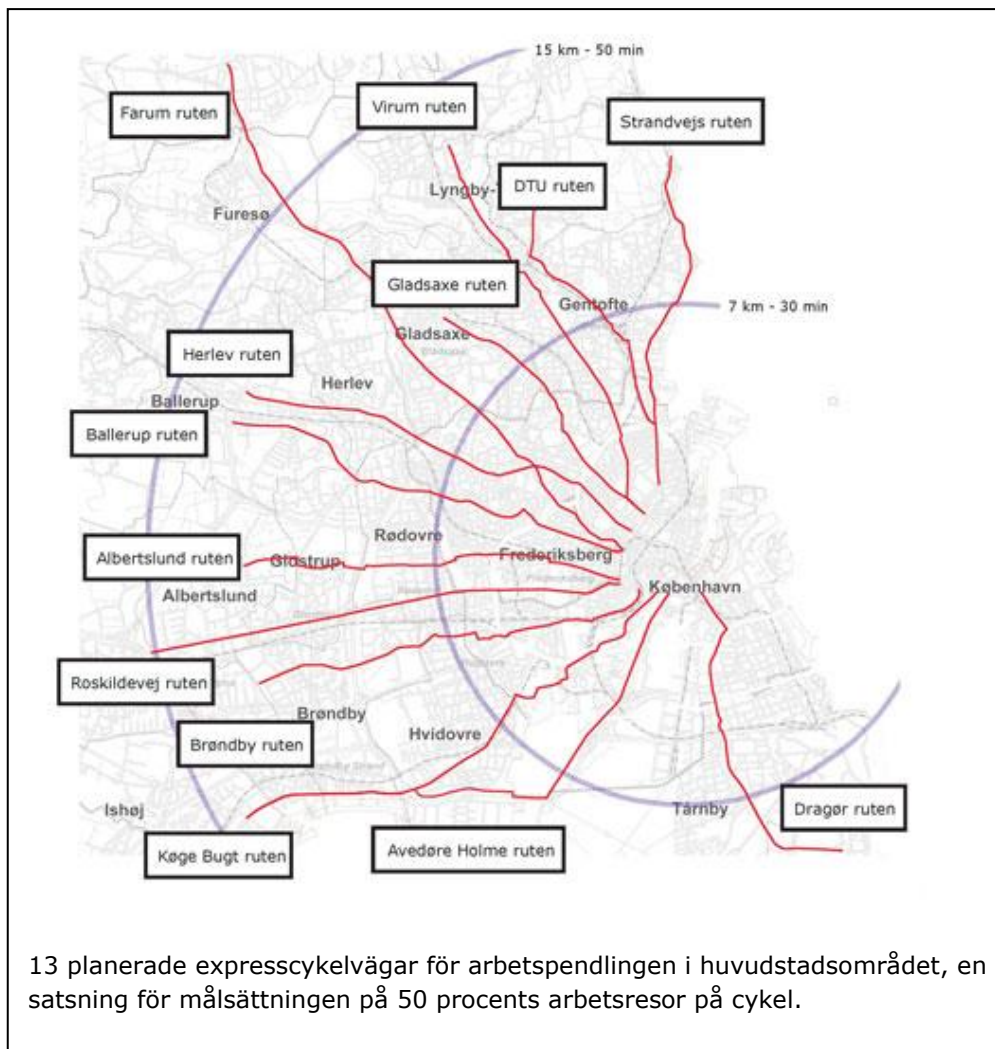
⁶ <http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/CyklernesBy.aspx>

Expresscykelvägar.

Danmark satsar på ”cykelsuperstier” med hög framkomlighet, upp till tre körfält i vardera riktning, så få korsande vägar som möjligt, prioritet i korsningar och grön våg.

Målgruppen är bilister i förorter med upp till 20 kilometers väg till jobbet i centrum. Ett av syftena är att minska trängseln på bilvägarna (som är dyra och svåra att bygga ut i takt med en ökande bilism). Flera hundra kilometer ska byggas in till de större städerna. Vid vägarna ska serviceställen anläggas med luftpump, reparationsmöjligheter, vatten osv.⁷

Kontakter: Maria Helledi Streuli, projektledare för expresscykelvägarna i Köpenhamnsområdet. Också Århus arbetar på ett liknande projekt.



⁷ Broschyren ”Flere pendlere i sadeln” med visionen om ett sammanhängande, högklassigt nät av expresscykelvägar i huvudstadsområdet:

<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/CyklernesBy/KonkreteProjekter/OevrigeProjekter/~media/77CA6F7EAB954FE5961C58E6D485E846.ashx>

Trafikplaneringen för Nordhavn - en by med grøn trafik

Nordhavn är det största enskilda exploateringsområdet i Köpenhamn. I likhet med många andra storstäder sker expansionen längs med vattnet. Stora markarealer som använts för hamnverksamhet frigörs för att ge plats åt en ny stadsdel för 45 000 invånare.⁸

En så stor utbyggnad förutsätter förstås goda kommunikationer. Det intressanta med Nordhavn – i ett svenskt perspektiv – är den prioritet som cykel och kollektivtrafik kommer att få.

Som det står i målsättningarna: - ”De trafikale løsninger skal bedst muligt tilgode de bløde trafikanter og samtidig være miljøvenlige og effektive. Nordhavn skal have en afbalanceret trafik med mindst 1/3 cykler, mindst 1/3 kollektiv trafik og højst 1/3 biler.”

Infrastrukturen ska utformas så att cykel och kollektivtrafik blir naturliga val, med ett för dessa trafikslag enkelt, snabbt och framkomligt vägnät, kompletterat med ett finmaskigt nät för gång och cykel. Över huvud taget ska stadsområdet utvecklas med utgångspunkt i fotgängarnas och cyklisternas behov. Biltrafik kommer förstås att vara möjlig men kommer att ledas på omvägar för att störningar och framkomlighet ska begränsas. Infrastrukturen ska gynna cykel och kollektivtrafik och missgynna, men inte omöjliggöra, biltrafik.

Första spadtaget väntas ske 2012. Om 35-40 år räknar man med att Nordhavn ska vara fullt utbyggd.

Kontakter: Jacob Deichmann, Rambøll, Köpenhamn (JPD@ramboll.dk)

Cykelns nya roll i dansk transportpolitik

Transportavtalet 2009-2020 med puljen *Mere cykeltrafik* representerar en omläggning av den danska transportpolitiken, såväl generellt som för cykeln. Transportavtalet har fått en utpräglad grøn färg. Av investeringarna på 94 miljarder DKK går nämligen merparten till kollektivtrafik, drygt 60 procent. Vägtrafiken som fått mest i de tidigare transportavtalen, får nu mindre än 30 procent.

Potten *Mere cykeltrafik* är på 1 miljard DKK fram till 2014 (varefter nya pengar tillskjuts, baserat på utfallet av en utvärdering, förmodligen enligt Köpenhamns modell). Potten förutsätter kommunal motfinansiering på 50-70 procent, innebärande att de verkliga investeringarna blir i storleksordningen 2-3 miljarder DKK. Cykelpotten administreras av Vejdirektoratet.

Ett rådgivande organ, DRC, tillsattes i samband med att den statliga cykelpotten beslutades. Där ingår Dansk Cyklist Forbund tillsammans med andra aktörer på transportområdet.

⁸ <http://nordhavnen.dk/da-dk/FremtidensNordhavn/VisionForOmradet/En+by+med+gron+trafik.aspx>

Trots att cykeltrafiken sedan länge varit betydande, särskilt i de stora städerna, kan man säga att det är först i och med Transportavtalet 2009 som cykeln fått en roll i den statliga transportpolitiken. Det innebär bland annat att staten tar ansvar, ekonomiskt uppbackat, för cyklingen i hela landet, inte bara i anslutning till den statliga infrastrukturen.

Kontakter: Jens Loft Rasmussen, direktör för Dansk Cyklist Forbund DCF, Henrik Nejst Jensen, håller i cykelfrågorna på Vejdirektoratet.

Odense och Nakskov

Det finns förstås andra städer som är väl värda ett besök.⁹ Jag ska nämna två exempel.

Odense (Danmarks tredje största stad med 145 000 invånare). Kring sekelskiftet, 1999-2002, spelade Odense officiellt rollen av Danmarks Nationale Cykelby. Trafikministeriet och Vejdirektoratet betalade hälften av investeringarna för att öka cyklingen, förbättra säkerheten och skapa en ökad trygghet på cykelsadeln. Mycket satsades förstås på bättre cykelinfrastruktur – från parkeringar till drift och underhåll – men det kanske mest utmärkande var marknadsföringen med olika slags kampanjer för att få människor att välja cykel.¹⁰

Nakskov (14 000 invånare). Denna stad på Lollands västkust uppvisar relativt sett störst cykeltrafik i jämförelse med andra städer i Danmark.¹¹ Designmässigt intressant är att man försöker undvika vita linjemarkeringar i stadsmiljön, av stadsarkitektoniska skäl. Cykelfälten är röda, men alltså utan vita linjer, vilket harmoniserar med bebyggelsens tegelfasader.

Några bakgrundsfakta om Danmark

Administrativ reform 2007

Danmark har cirka 5,5 miljoner invånare, varav nästan en fjärdedel i huvudstadsområdet. Geografiskt består landet av större delen av halvön Jylland och en massa öar (av vilka drygt 70 är bebodda). Ytan är en tiondel av Sveriges.

⁹ Se exempelvis

<http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=12587&repid=0&filid=871&iarkiv=1>

¹⁰ [http://www.dcf.dk/media\(447,1030\)/Odense_Cykelby_\[.pdf_2.5MB\].pdf](http://www.dcf.dk/media(447,1030)/Odense_Cykelby_[.pdf_2.5MB].pdf)

¹¹ <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2009/09/5559.pdf>

Fram till och med 2006 var Danmark indelat i amt och ett större antal kommuner. Detta ändrades med en genomgripande administrativ reform 2007 då amten ersattes av 5 regioner och kommunerna reducerades till 98 genom sammanslagningar. Regionernas huvudansvar är hälsosektorn.

Till Danmark hör också, inom begreppet Rigsfællesskabet, även Färöarna och Grönland (båda med ett utvecklat självstyre).

Cykeltrafiken minskat med ett par undantag

Cykeln svarar för en hög andel av personresorna, den högsta i Europa efter Nederländerna.¹²

Cykeltrafiken har emellertid minskat nationellt sedan början av nittiotalet med 20-30 procent (med undantag för Köpenhamn och Odense där den tvärtom ökat).

Dansk Cyklist Forbund

Dansk Cyklist Forbund, DCF, har 17 000 medlemmar och är organiserat i 40 lokala avdelningar med representanter över hela landet (medelåldern är +50).

Kansliet ligger i centrala Köpenhamn och har 20 anställda. DCF bildades 1905.



¹² 20 procent av resorna (<http://asp.vejtid.dk/Artikler/2009/09/5559.pdf>). Det är bara Nederländerna som med sina 26 procent kan uppvisa en större cykeltrafik (Cycling in the Netherlands 2009).

Tyskland

Highlights

- Betygsättning av tyska städer, s k Fahrradsklimatest.
- Münster – bästa cykelstad 2005, Tysklands bästa cykelinfrastruktur, parkeringsanläggningar och innovationer som Fahrradstrasse.
- ADFCs kvalitetstester av cykelleder.
- Prüfsiegel – ett godkännandetest för parkeringsutrustning.
- Call-a-Bike, Deutsche Bahns lånecykelsystem.

Betygsättning av städer - Fahrradsklimatest

En konstruktiv och öppen konkurrens mellan städerna utvecklar förhållandena för cyklisterna. Det är en tanke i den federala cykelplanen.

Det så kallade Fahrradsklimatest syftar till detta. Det är stora enkätundersökningar till tiotusentals cyklister i tyska städer av varierande storlek. Cyklisterna sätter betyg på städernas cykelvänlighet i olika avseenden, cykelklimatet (för att översätta rakt av). Det är ADFC som låter genomföra undersökningarna.

Den senaste undersökningen genomfördes 2005 och de städer som då rankades högst var Münster, Erlangen und Bocholt i sina respektive storleksklasser.

Kontakter: Horst Hahn-Klößner, chef för ADFC (finns i Bremen).

Münster – bästa cykelstad 2005

Münster (275 000 inv) har ett utmärkt nät av cykelvägar där särskilt Der Grüne Ring är känd, en bilfri ring runt stadskärnan. Cykeln svarar för 37 procent av trafiken och detta faktum, tillsammans med att man vunnit Fahrradsklimatest inte bara 2005 utan också de båda föregående åren, gör att man kallar sig Fahrradhauptstadt Münster.¹³ Infrastruktur och trafikregleringar gör cykeln till det snabbaste färdssättet in till staden (därför finns det gott om cyklar, två på varje invånare).

Det finns tre större anläggningar för säker cykelparkering. Mest känd är anläggningen vid centralstationen med 3 500 platser.

Det finns gott om Fahrradstrassen, cykelgator, en reglering där cyklisterna prioriteras men också lokal biltrafik tillåts, förutsatt den sker i cykeltempo och i öv-

¹³ <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr.html>

rigt på cyklisternas villkor. Detta koncept är särskilt användbart i trånga stadsmiljöer där man vill prioritera cyklister men också ge tillgänglighet för bilister.

Münster ligger i norra delen av Nordrhein-Westfalen. En fyllig beskrivning av stads- och trafikplaneringen för cykel finns i en engelskspråkig rapport från Fietsberaad.¹⁴

Kontakter: Stephan Böhme eller Martina Güttler, Münster stadsförvaltning

ADFCs kvalitetstester av cykelleder

ADFC har utvecklat ett betygssystem för kvaliteten hos cykelleder. Det är samma grundtanke här, att betygssystemet ska bidra till utvecklingen av cykellederna. ADFC administrerar betygssystemet som görs utifrån kriterier på säkerhet, vägbans kvaliteten, vägvisning, kringsservice, information mm. Testerna görs lokalt på uppdrag av ADFC. Testpersonalen upprättar en testrapport till ADFC, som gör sin bedömning, varefter den överlämnas till regionen ifråga. Uppfyller cykelleden minimikravet på tre stjärnor, får den kvalitetsmärkningen ”ADFC-Qualitätsradroute” att använda i marknadsföring och liknande sammanhang.

Vartannat år publicerar ADFC en översikt av nationella cykelvägar som uppfyller ADFCs kvalitetskrav på minst tre stjärnor (av max fem). Det görs tillsammans med den tyska turistorganisationen ”Deutschland Das Reiseland”. Informationen är till för såväl inhemska cykelturister som utländska (ges ut på 6-7 språk).

Ett femstjärnigt betyg delades för första gången ut i augusti 2008. Det gick till Main-Radweg (strax norr om Nürnberg).

ADFC har nu börjat testa också utländska leder på uppdrag.

Kontakter: Horst Hahn-Klöckner, chef för ADFC.

Prüfsiegel – ett godkännandetest för parkeringsutrustning

Förr var utrustningen för cykelparkering dålig i Tyskland. ADFC har därför utvecklat ett testförfarande med kvalitetskriterier i syfte att utveckla standarden. Det är ett slags konsumentupplysning till regionala och lokala myndigheter, arbetsplatser och andra uppköpare av parkeringsutrustning.

Av ADFC godkänd utrustning har nu blivit en kommersiell nödvändighet när en tillverkare erbjuder lokala eller regionala myndigheter parkeringsutrustning.

Det finns 8-10 tillverkare. Nu är produkter hos 6-7 tillverkare testade och godkända av ADFC. Tillverkarna betalar ADFC två gånger, dels för själva testet, dels

¹⁴ Bicycle policies of the European municipalities: continuous and integral. Fietsberaad, Publication No 7, 2006.

för att efter godkänt test få använda kvalitetsmärknings, Prüfsiegel, på sina produkter och i marknadsföringen.

Utländska tillverkare har börjat anlita ADFC för att få sin parkeringsutrustning testad och certifierad.

Kontakter: Horst Hahn-Klöckner, chef för ADFC.

Call-a-Bike, Deutsche Bahns låncykelsystem

Låncykelsystemet Call-a-Bike ägs av ett dotterbolag till tågbolaget Deutsche Bahn. För att låna en cykel ringer man ett telefonnummer, betalar med kort och får sen ett SMS med en upplåsningskod. När man har cyklat färdigt så ringer man igen och talar om var man ställt cykeln. Man behöver alltså inte lämna cykeln i något särskilt cykelställ.¹⁵

Call-a-Bike har 6000 cyklar i flera städer i Tyskland: Berlin, Frankfurt am Main, Munchen, Köln, Stuttgart, och Karlsruhe. I Hamburg finns StadtRAD Hamburg med 1000 cyklar. Utöver detta finns ”Call-a-Bike-fix” på ett 70-tal stationer. På dessa stationer måste man lämna tillbaka cykeln i samma ställ som man tog den. Under 2008 gjordes 600 000 lånetillfällen med Call-a-Bike.

Några bakgrundsfakta om Tyskland

Tyskland är Europas folkrikaste med 82 miljoner invånare. Det är en förbundsrepublik med 16 Bundesländer. Bremen är den minsta med 640 000 invånare, den största förbundsstaten är Nordrhein-Westfalen med ca 16 miljoner (två av storstäderna är egna förbundsstater, nämligen Berlin och Hamburg). Förbundsstaterna är indelade i distrikt (Kreis eller Landkreis) och distriktsfria städer (i praktiken en kommun som inte tillhör någon Landkreis). Sammanlagt finns ca 440 distrikt, i sin tur bestående av kommuner av starkt varierande storlek, totalt omkring 5 000.

Det finns 11 storstadsregioner. Där finns 60 procent av befolkningen. Vidare finns det fyra städer med minst en miljon invånare, Berlin är den största med 3,4 miljoner.

Cykeltrafiken

Cykeltrafiken i Tyskland ligger över det europeiska genomsnittet men under Danmarks och Hollands. Uppskattningsvis görs 12 procent av resorna med cykel.

¹⁵ <http://news.arento.com/news/00542-call-a-bike-neues-preisangebot-zum-saisonstart.html>

Variationen inom landet är emellertid mycket stor. I cykelvänliga städer som Bremen, Münster och Borken handlar det om 40 procent, medan det i en del större städer som Berlin och Stuttgart är mellan 5 och 10 procent.¹⁶



ADFC - Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club

ADFC bildades 1979. Inledningsvis handlade frågorna om miljö och klimat men tyngdpunkten kom att så småningom ligga på hälsa och friskvård. På senare tid har de ursprungliga frågorna alltmer kommit tillbaka.

¹⁶ Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012. Fahrrad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, April 2002.

Organisationen är federalt strukturerad enligt den tyska modellen, alltså i 16 landsförbund. På den lägsta nivån i hierarkin finns 450 ortskretsar och stadsföreningar. Antalet medlemmar är över 125 000. Förbundskansliet ligger i Bremen och har 30 anställda. Lokalt finns ytterligare 30-40 anställda (motsvarande heltider). Totalt är det fråga om 60-70 anställda.

Det finns 80 informationskontor och 3 500 aktiva medlemmar som arbetar för bättre cykelförhållanden, leder cykelturer och råder människor i cykelfrågor. En väsentlig del av ADFCs insatser görs av medlemmarna på frivillig basis.

Holland

Highlights

- Fietsbalans – Cycle Balance – fortsättningen på den välkända the Dutch Bicycle Master Plan.
- Groningen – har vänt på trafikplaneringen.
- Zwolle – toppar när det gäller andel cykel.
- Cykel, kollektivtrafik och låncyklarna OV-fiets.
- Cykling till skolan – en strategisk framtidsfråga.
- Expresscykelvägar.
- Trafikregler – högerregeln och cykelgator.
- Kunskapsackumulation och kunskapsförmedling: Fietsberaad/ Bicycle Council.

Fietsbalans – Cycle Balance –after the Dutch Bicycle Master Plan

Cyklens återkomst i holländsk trafikpolitik skedde med den nationella cykelplanen, The Dutch Bicycle Master Plan 1991. Målen handlade om att koppla om från bil till cykel och till cykel+kollektivtrafik, och omfattade över hundratalet demonstrationsprojekt av olika slag.

Den operativa fortsättningen på the Master Plan är Fietsbalans. Det är en process med inslag av forskning, debatt och opinionsbildning i enskilda kommuner och syftar till att utveckla och ge energi åt den lokala cykelplaneringen.

Fietsbalans börjar med en ingående kartläggning av de faktiska förhållandena i den aktuella staden. Det handlar om många olika dimensioner: - direkthet och framkomlighet, komfort och vägyta, attraktivitet, konkurrenskraft i förhållande till bil, trafiksäkerhet, stadens täthet, hur nöjda cyklisterna är med förhållandena, stadens trafikpolicy. Mätningar görs av buller och partikelhalt som cyklister exponeras, restider mm.

Resultaten diskuteras med politiker och tjänstemän som inom olika förvaltningar sysslar med stadsplanering, miljö, folkhälsa, skola och utbildning, och trafik. Staden jämförs med standards, och med andra liknande städer och med de städer som fått bäst resultat, allt i syfte att hitta goda och intressanta exempel för den aktuella staden att arbeta vidare med.

Den slutliga rapporten redovisas för stadsfullmäktige och presenteras för massmedia, det senare spelar en viktig roll i den fortsatta processen. Viktig är också den konstruktiva attityden. Som Fietsersbond säger: We don't blame and don't shame. Man beskriver staden så objektivt som möjligt, utan adjektiv, och ger förslag.

Det är den holländska cykelorganisationen Fietsersbond som genomför Fietsbalans. Det tar 1½ år från start till slutrapport. Fietsbalans startade år 2000 och har hittills genomförts i 140 av de större städerna (varav 40 två gånger). Fietsbalans finansieras av Transportministeriet som anser att Fietsbalans är mycket betydelsefull för de holländska städerna, bland annat genom den konstruktiva konkurrensen det skapar.

Kontakter: Wim Bot, Fietsersbond (finns i Utrecht).

Groningen – som vänt på trafikplaneringen

Groningen (190 000 inv) har vänt på trafikplaneringen. Det är cykel, gång och kollektivtrafik som prioriteras, bilismen motverkas. Denna policy startade 1977. Mycket tid, pengar och energi har investerats i kvalitativ cykelinfrastruktur vilket samtidigt gett en attraktiv och trevlig innerstad. Som resultat av denna konsekventa policy utnämndes Groningen 1993 till världens ”Number One Bicycle City” av den ledande amerikanska cykeltidskriften Bicycle. Ett decennium senare fick Groningen utmärkelsen årets cykelstad 2002 av Fietsersbond.

Planeringskonceptet i infrastrukturplaneringen är ”aktiv transport”, eller human-powered transport som det ibland kallas. Stadsutvecklingen syftar till att behålla den tätbefolkade och sammanhållna strukturen med korta avstånd. Omkring 40 procent av resorna görs på cykel.

I Groningen finns också många olika slags infrastrukturlösningar att titta på, stora parkeringsgarage, exempelvis City Balcony vid centralstationen med plats för 4 600 cyklar, och så vidare.

En fyllig beskrivning av stads- och cykelplaneringen finns i en engelskspråkig rapport från Fietsberaad.¹⁷

Kontakter: Hans Vissers, Groningens trafikkontor.

Zwolle – toppar när det gäller andel cykel

I Zwolle (115 000 inv) har man sedan många decennier prioriterat cykeln i stads- och trafikplaneringen (från och med cykelplanen 1978). Nu svarar cykeln för 50 procent modal split, (5 procent kollektivtrafik, 40 procent bil och 5 procent gång).

¹⁷ Bicycle policies of the European municipalities: continuous and integral. Fietsberaad, Publication No 7, 2006.

Man har satsat på framkomlighet och komfort i en segrerad och bilfri cykelinfrastruktur med så få korsningar och signalregleringar som möjligt. Där större biltrafikleder måste korsas kan det ske i ljusa och luftiga tunnlar, eller på broar. I plan-korsningar får i regel cykelvägen prioritet framför den korsande bilvägen.

Också i Zwolle finns många intressanta infrastrukturlösningar att beskåda.

En fyllig beskrivning av cykelstaden Zwolle finns i en engelskspråkig rapport från Fietsberaad.¹⁸

Det finns förstås många andra holländska städer väl värda ett studiebesök. Resan kommer att gå till Utrecht (för besök hos Fietsersbond och Fietsberaad). Då kan det bli tillfälle att besöka exempelvis **Houten**, en förstad någon mil sydost om Utrecht. Redan från början planerades den konsekvent för cykel. Houten valdes till "Bicycle-City 2008".

Kombinationen cykel och kollektivtrafik och låncyklar

Kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel fick stort utrymme i the Master Plan. Stora pengar investerades i parkeringsanläggningar på nittioalet, mer än 0,5 miljarder euro. Det har lett till en kraftig ökning av resenärer som cyklar till stationerna. Idag är det 40 procent av tågresenärerna som gör det, en följd av skyddade och stöldsäkrade parkeringar, öppna från första till sista tåget.

Det är parkering som är huvudkopplingen mellan cykel och tåg, särskilt när det gäller arbetspendling. Visserligen får man medföra cykel på de allra flesta holländska tåg (om inte alla), men huvudsaken är parkeringar av hög standard.

Nämnas kan ett avancerat låncykelsystem som nyligen införts vid järnvägsstationerna, OV-fiets. Det började med statlig finansiering, men systemet har nu övertagits av järnvägsföretaget efter uppnådd självkostnadstäckning. OV-fiets finns vid 180 av de större stationerna. Det är utformat för att vara så enkelt som möjligt att ta en cykel vid ankomststationen för att sen ta sig till sin slutdestination.

Kontakter: Wim Bot, Fietsersbond (finns i Utrecht).

Cykling till skolan – en strategisk framtidsfråga

Holländska barn har alltid cyklat till skolan, men bilskjutsning börjar bli allt vanligare. Därför börjar alltfler skolor med olika medel att begränsa tillgängligheten för bilburen skolankomst, exempelvis förbud för bilskjutsande föräldrar att stanna vid skolan, fysiska avgränsningar och så vidare.

¹⁸ Bicycle policies of the European municipalities: continuous and integral. Fietsberaad, Publication No 7, 2006.

De flesta barnen cyklar dock fortfarande till skolan, 75-80 procent. Det finns knappt några skolskjutsar så alternativen är inte så många (bortsett från den allmänna kollektivtrafiken som det emellertid inte utgår någon ersättning för).

Skolvägs cyklingen är en viktig strategisk fråga i Holland, det gäller att de nya generationerna blir cyklister.

Kontakter: Wim Bot, Fietsersbond (finns i Utrecht).

Expresscykelvägar

En annan fråga gäller expresscykelvägar för att bättre konkurrera med bilen på lite längre distanser när det gäller arbetspendling (upp mot 20 kilometer) och för att avlasta tungt trafikerade bilvägar. Generellt är den holländska cykelinfrastrukturen bra inom tätort, men sämre mellan tätorter. Man startade med fem områden där det är större trafikstockningar, exempelvis kring Den Haag. Det handlade om att förbättra infrastrukturen, exempelvis korsningsutformning, cykelbroar, bättre vägbeläggning, väggeometri och liknande. Och därefter att främja cykelanvändningen med kampanjer mot företag och enskilda.

Eftersom längre cykelvägar passerar provins- och stadsregionsgränser behövs övergripande samordning. Transportministeriet hyrde in 2-3 personer till Fietsersbond att svara för samordningen. Själva infrastrukturåtgärderna betalades av de aktuella provinserna och stadsregionerna.

Ministeriets intresse ligger i att se om alternativet med expresscykelvägar kan minska trafikstockningarna på bilvägarna.

De första fem projekten är nästan avslutade, en av de första var expresscykelvägen mellan Amsterdam och Utrecht. Trafikministeriet har beslutat att gå vidare med fler interregionala cykelvägar av samma typ. Nu finns ett statsbidrag, men huvuddelen av investeringskostnaderna måste de berörda väghållarna svara för.

Trafikregler – högerregeln och cykelgator

En viktig policyfråga för Fietsersbond är att cykeln ska likställas med andra fordonslag i trafikrummet när det gäller framkomlighet.

Därför har man drivit frågan att *högerregeln* också ska gälla för cyklister, innebärande att andra fordonsförare ska lämna cyklister som kommer från höger företräde i oreglerade korsningar mellan cykelväg och allmän väg. Regeln genomfördes 2001.

En annan fråga gäller *cykelgator*, Fietsstraat, motsvarande den tyska Fahrradsstrasse, alltså gator som är upplåtna för biltrafik men där cykeln har prioritet i alla avseenden. Detta koncept har genomförts med särskilt vägmärke.

Kontakter: Wim Bot, Fietsersbond (finns i Utrecht).

Kunskapsackumulation och kunskapsförmedling: Fietsberaad/ Bicycle Council

En av slutsatserna från The Bicycle Master Plan var att de professionella kunskaperna om cykelplanering behöver systematiseras för ett effektivare kunskapsutbyte.

Därför bildades Fietsberaad 2001 av Transportministeriet. Det är ett kunskapscentrum vars syfte är att utveckla, sprida och utbyta kunskaper om cykelplanering och cykelpolitik. Verksamheten finansieras indirekt av Transportministeriet.

Den viktigaste målgruppen är kommunala och regionala planerare, inte bara i Holland utan också internationellt.¹⁹

Basen är websidan.²⁰ Den består av två huvuddelar, en kunskapsbank och en exempelbank.

Fietsberaad ger också ut översikter i mer påkostade pappersrapporter. En välkänd är Cycling in the Netherlands som nyligen uppdaterats.²¹ En annan välkänd rapport är översikten av cykelpolicyn i ett antal nederländska och andra europeiska städer, exempelvis Groningen, Zwolle, Amsterdam, Köpenhamn, Odense, Münster, Freiburg, Gent med flera.²²

Kontakter: Hans Voerknecht, Fietsberaad International (Utrecht)

Några bakgrundsfakta om Holland

Holland består av 12 administrativa regioner som kallas provinser. De är i sin tur indelade i kommuner (gemeenten), ca 460 till antalet.

Till ytan är Holland något större än Småland. Antalet invånare är 16,5 miljoner, innebärande att landet är Europas befolkningstätaste med 400 invånare/km².

Cykeltrafiken

Nederländerna har Europas största cykeltrafik med omkring 27 procent av resorna. Cykeltrafikens lokala variation är emellertid avsevärd. Zwolle och Groningen uppvisar mycket höga andelar på 40-50 procent, medan det i Rotterdam och Haag rör sig kring 15 procent.

¹⁹ Består av två delar, Fietsberaad National respektive Fietsberaad International.

²⁰ www.bicyclecouncil.org.

²¹ Cycling in the Netherlands. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Den Haag, & Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy), Utrecht 2009.

²² Bicycle policies of the European principals: continuous and integral. Fietsberaad, Publication No 7, 2006.

En förklaring till de internationellt sett höga siffrorna, men inte den enda, är de kraftfulla satsningarna på cykeltrafiken i de nederländska cykelstäderna de senaste decennierna. Det rör sig nu om motsvarande 130-170 SEK per invånare (i Sverige handlar det om tiondelen).²³ Eller ännu mera, exempelvis i Amsterdam där nivån de senaste fem åren legat på ungefär 280 SEK per invånare och år.²⁴

Dessförinnan hotades emellertid cyklingen av den framväxande bilismen. När massmotorismen tog fart på allvar, i övergången från femtio- till sextioalet, föll cyklingen snabbt, men inte riktigt lika mycket som i de flesta andra länder. Även när cyklingen var som lägst, kring 1975, svarade den för en inte oväsentlig del av de kortväga resorna. Bottennivån låg på omkring 20 procent.

Fietsersbond - The Dutch Cyclists' Union

Fietsersbond bildades 1975 när de negativa följderna av massmotorismen och urbaniseringsprocesserna blivit uppenbara i de trånga holländska städerna. Det är en ovanlig cykelorganisation eftersom den bara har vardagscykling på agendan, inte turistcykling eller klubbverksamhet.

Mot slutet av åttiotalet ändrades strategi och arbetsmetoder från kamp till ett professionellt samarbete med regering, provinser och kommuner. Fietserbond började då skaffa sig expertkompetens på såväl nationell som lokal nivå.

Fietsersbond har nu 34 000 medlemmar i 150 lokalavdelningar. Där finns 1 500 frivilliga medarbetare, med hög kompetens i trafikfrågor, utbildade vid olika kurser. Vid huvudkontoret i Utrecht finns 40 anställda.



De 12 provinserna i Nederländerna.

²³ Uppgifter från Cycling England's projekt med de brittiska cykeldemonstrationsstäderna.

²⁴ Cycling in the Netherlands. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Den Haag, & Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy), Utrecht 2009.