

Testcyklister för inventering av cykelvägnät



Handledning och beskrivning av testcyklister inom
projekt Hela Dalarna cyklar 2.0, 2019-2020

Inledning

Med denna modell av testcyklister vill vi skapa god framkomlighet på befintligt cykelvägnät genom att hämta in erfarenheter från testcyklister i olika åldrar och av olika cykelkategorier.

Att använda testcyklister som inventerare av framkomlighet, skyltning, trygghet, drift och underhåll på befintligt cykelvägnät visade sig vara ett lyckat grepp. Testcyklister kan vara vardagscyklister, skol- eller jobbpendlare, motionscyklister, lådcyklister, elcyklister, fritidscyklister etcetera.

Här följer en sammanfattning av framgångar och utvecklingsförslag som framkommit från projektet Hela Dalarna cyklar 2.0 samt en handledning för de som önskar använda testcyklister för inventering av befintliga cykelvägnät.

Bakgrund

Ett av projektets delprojekt var att använda feriearbetande ungdomar som

testcyklister. Vid projektets start 2019, hade anmälan gått ut för att erbjuda ungdomarna feriearbete. De deltagande kommuner fick då frågan om att anlita cykelföreningar som testcyklister. Sju kommuner nappade, men endast sex kunde genomföra testcyklister.

2020 gjordes en satsning på feriearbetande ungdomar som testcyklister. Tre kommuner önskade genomföra detta, men på grund av covid-19 var det endast två kommuner som slutförde. Mora hade redan 2018 använt sig av feriearbetande ungdomar som testcyklister och deltog i projektets utvärdering även om de genomförde inventeringen innan projektets start.

Delprojekt 2, Hela Dalarna cyklar 2.0

Ungdomar kommer att erbjudas sommarjobb som testcyklister. Aktiviteten syftar både till att identifiera brister och felande länkar i det befintliga cykelvägnätet och att få fler kommuner att använda sig av testcyklister längre fram som en del av deras kontinuerliga uppföljning.



Genomförande

Testcyklister 2019, cykelföreningar i sex dalakommuner

Våren och sommaren 2019 genomfördes testcyklister i sex av projektets 15 deltagande dalakommuner. Dessa var Avesta, Borlänge, Falun, Leksand, Ludvika och Säter. I dessa kommuner anlätades cykelföreningar för att inventera cykelvägnätets framkomlighet, underhåll och trygghet. Cykelföreningarna fick en ersättning av projektet på 7000 kronor var för genomförandet.

Cykelföreningarna var ingen homogen grupp. Avesta använde vuxna som cyklade med barn till skolan, Borlänge anlätade vardagscyklister, cykelföreningen i Säter bestod av cyklister i alla åldrar, i Leksand var det roddarna för kyrkbåten Brudpiga som deltog. I den sistnämnda föreningen deltog en person med funktionsnedsättning som testcyklade med liggcykel.

Kommunerna hade olika modeller för hur testcyklisterna redovisade sina upplevelser som exempelvis Infracontrol eller egna appar.

Respektive kommun bestämde prioritering av de cykelvägnät som skulle inventeras. Det kunde vara stråk runt skolor, fritidsanläggningar, huvudstråk och andra målpunkter.

Testcyklister 2020, feriearbetande ungdomar

Två dalakommuner Ludvika och Falun anlätade feriearbetande ungdomar som testcyklister. Dessa ungdomar anlätades via kommunernas erbjudande om feriearbete.

I Ludvika inventerade sex gymnasieungdomar trygghet, drift och underhåll. De hjälpte även allmänheten med cykelservice som att olja kedjan, däcktryck och liknande. Inventeringen sammanställdes av ungdomarna i en rapport som används internt av förvaltningen.

I Falun var det två gymnasieungdomar som inventerade drift och underhåll under två veckor. De fick låna elcyklar. Resultatet rapporterades via kommunens digitala kartsystem.



Handledning, testcyklister för inventering av befintliga cykelvägnät

Rutan PROJEKTET är tänkt som en vägledning utifrån den utvärdering som gjordes i projekt Hela Dalarna cyklar 2.0.

1. Vad önskar kommunen få ut av testcyklisters inventering? Det är viktigt att vara väl förberedd och att ni tänkt igenom vad ni önskar få ut av resultatet. Vilka cykelstråk vill ni inventera? Ska det vara både positiva och negativa upplevelser för framkomlighet? Vem ska ta emot resultatet? Hur ska det återkopplas? Vilken tidpunkt ger bäst effekt? Hur öppna kommer ni att vara för testcyklisters förslag?

PROJEKTET: Kommunerna var nöjda över det som testcyklister gjorde, men kommer att vara mer förberedda inför eventuellt kommande inventeringar.

2. Återkoppling av förbättringar. Redan vid start bör ni fundera över vilka som ska få återkoppling av åtgärder som genomförs efter inventeringen och hur det ska ske. De som kan vara intresserade av återkoppling är cykelplanerare, testcyklister och kanske även kommunens innevånare.

PROJEKTET: Kommunerna har olika system för återkoppling av genomförda åtgärder. I några kommuner där rapporteringen går direkt till driftansvariga får planerna mindre insyn i förbättringsåtgärder, i andra kommuner återkopplas åtgärder offentligt på hemsidan.

3. Det behövs en handledare/kontaktperson för testcyklister.

Viktigt för testcyklister att få ledning och styrning av uppdraget, särskilt om det är ungdomar som testcyklar.

PROJEKTET: Projektledaren handledde kommunerna och cykelföreningar. I utvärderingen svarade kommunerna att de inte ser något problem med att själva handleda testcyklister framöver. De kommuner som använde feriearbetande ungdomar handledde dessa på egen hand.

4. Prioritera de sträckor ni önskar inventera. Ge testcyklister tydliga instruktioner om vilka sträckor de ska inventera och varför dessa sträckor är utvalda.

PROJEKTET: Kommunerna hade olika prioriteringar. Till exempel huvudstråk, skoltransportområden eller cykling till fritidsaktiviteter. En kommun gjorde en allmän förfrågan i kommunen för att få fram en prioriteringsordning av cykelvägnätets inventering.

5. När och hur ofta ska inventeringen göras? Barmark eller vinterväglag eller både och? Vill ni ha en engångs översyn eller ska det göras med viss kontinuitet?

PROJEKTET: De flesta kommuner vill genomföra testcyklister igen och flera önskar då vinterväglag. Frågan kom upp om man kan göra det vart fjärde år inför ny mandatperiod och efterföljande cykelplansrevidering. Det kan vara bra marknadsföring att låta testcyklister inventera en ny cykelled. Inventeringen kan även lyfta fram positiva upplevelser för framkomlighet.

6. Vilka ska vara testcyklister? Det beror på vad kommunen önskar få ut av inventeringen. Vardagscykling, arbetspendling, skolpendling, lådcykling, elcykling, fritidscyking? Är det ungdomar som ska inventera så måste uppdraget vara i nivå och omfattning med tanke på testcyklarnas ålder.

PROJEKTET: De flesta kommuner i projektet har använt cykelföreningar. Där det varit föreningar med snabbcyklare så har kravet varit att racercyklar inte får användas. Flera cykelföreningar som deltog i projektet bestod av medlemmar i olika åldrar och med olika förutsättningar. I en kommun har ett pensionärsråd anmält sig som testcyklister för framtida inventering. De som använde feriearbetande ungdomar som testcyklister var mycket nöjda över resultatet och med den snabbhet ungdomarna utförde uppdraget.

7. Inrapporteringssystem. Numera har de flesta kommuner någon typ av felanmälan eller kart-app där det även går att lägga in foton.

PROJEKTET: Alla hade egna mobiler och det var inga problem med rapporteringen. Det underlättar för driftpersonal om det finns foton kopplade till synpunkterna. Rapporteringssystem som användes i projektet var Infracontrol, egen Excel, ArcGIS, Qfield.

8. Material till textcyklister. Det är bra om kommunen har cyklar, elcyklar eller lådcyklar att låna ut. Cykelhjälm bör vara ett krav och bör därför finnas för utlåning. Mobiler har de flesta numera. Vid vinterinventering bör dubbdäck erbjudas till testcyklister.

PROJEKTET: De flesta testcyklister använde sina egna cyklar, hjälmar och mobiler. Några kommuner hade cyklar och elcyklar för utlåning, särskilt till feriearbetande ungdomar.

9. Ersättning till testcyklister. Att ge föreningar ersättning för utfört kommunalt uppdrag är välkommet och ger mycket tillbaka.

PROJEKTET: Cykelföreningar fick 7000 kr genom projektet. Alla var nöjda med den summan. Feriearbetande ungdomar erhöll den avtalade ferielönen från respektive kommun.

10. Tidsåtgång/resurser. Vid alla kommunala satsningar får man räkna med en viss tidsåtgång för involverade tjänstepersoner. Som tidigare nämnts så krävs det en handledande tjänsteperson. Föreningar behöver en introduktionsträff, avtal för eventuellt ersättning samt avstämning under inventeringen. Även viss tid för återkoppling bör räknas in. Feriearbetande ungdomar kräver en handledare under de 2–3 veckor som de är anställda. Med fördel kan uppdraget som testcyklist delas med andra kommunala uppdrag och utbildning i kommunkunskap.

PROJEKTET: Kommunerna som genomfört testcyklister menade att det var värt tidsåtgången och flera kommuner önskar fortsätta med testcyklister efter projektets slut. De som ansvarat för feriearbetande ungdomar gör det gärna igen.

Förslag på sträckor att prioritera

Arbetspendling

Skolpendling

Fritids- och idrottsanläggningar

Köpcentra

Huvudcykelstråk

Målpunkter

Förslag på områden att observera

Framkomlighet

Underlag och beläggning

Säkerhet

Trygghet

Belysning

Skymmande objekt

Renhållning

Konfliktområden, trafik

Vägmarkeringar

Skyltning

Cykelparkering

Servicestationer

Egna observationer



Exempel på hur man kan skapa glädje efter en tung uppförsbacke. Cykelväg mot Södra Bomhus, Gävle. Foto: Gittan Matsson

Framgångsfaktorer och fortsättning

- Kommuner som använt testcyklister som inventerare av cykelvägnätet, uppger att det varit ett bra stöd för att prioritera drift, underhåll och andra åtgärder.
- Testcyklister och framför allt de feriearbetande ungdomarna, gav flera bra och nya perspektiv på cykelvägnäten.
- Fler av kommunerna i projektet önskar prova testcyklister på vinterväglag.
- Hemesterstråk och upplevelsecykling kan vara spännande att inventera med hjälp av testcyklister.
- Testcyklister kan leda till att det skapas ett cykelforum i kommunen.
- Barn och ungas perspektiv på kommunernas cykelvägnät är viktigt. Det vore önskvärt att skapa samarbete med skolan enligt läroplanens mål och riktlinjer.

Barnkonventionen säger bland annat

Artikel 3. Barnets bästa ska beaktas i alla beslut som rör barn.

Artikel 12. Barn har rätt att fritt uttrycka sin mening och ha inflytande över sin situation, i förhållande till ålder och mognad.



– Det här vill vi göra mer!
(Kommentar från en kommun vid utvärderingen av testcyklister.)

Projektet Hela Dalarna cyklar 2.0

samordnas av Länsstyrelsen i Dalarnas län och finansieras av Energimyndighetens program LoReg, lokal och regional kapacitetsutveckling. Det är ett lokalt samarbetsprojekt mellan Dalarnas kommuner, Region Dalarna, Trafikverket Mitt och Naturskyddsföreningen. Projektperiod 2019–2020.

Sammanställt av Gittan Matsson,
projektledare för Hela Dalarna cyklar 2.0

