Arkitektur- och designcentrum

CyCity:

Vägen till cykelstaden

Cykeln är en omistlig del av en stads identitet. Mängden cyklister i städer som Amsterdam, Malmö och Köpenhamn är vad många besökare till dessa orter minns och uppskattar. Men vilka pusselbitar skapar en stad där resor på cykel dominerar? Varför är inte alla städer byggda för friheten för ung och gammal att cykla? Forskningsprojektet CyCity bjuder på en resa från dåtid till nutid och en tänkbar cykelframtid.

Bostad och centrum nära varandra. Stadsplanerare från hela världen färdades till ABC-staden Vällingby som invigdes 1954. Vällingby var enligt många den sista förorten som inte (helt) planerades med bilsamhällesidealet.

DÅTID

Målet ändras till bilstad

Svenska städer byggdes under drygt 40 år efter andra världskriget. Eftersom städer förändras långsamt är efterkrigstidens byggande norm för många av dagens stadsmiljöer. Det är i dessa miljöer vi rör oss idag. Dagens arkitekter kallar ofta efterkrigsepoken för en kärleksaffär med bilen. En tid som kom att präglas av bilstadens stadsplaneringsprinciper. Principer som ofta sätter bilens utrymme först i utformningen av staden, före utrymme för människor.

I boken Trafikslag på undantag kan du läsa mer om cykelplaneringen i Stockholm fram till 1980-talet.

Trafikslag på undantag

Spåren efter bilstadens planeringsparadigm är ibland tydliga. Prioriteringarna är enkla att följa t.ex. runt Sergels Torg i Stockholms city eller på Ölandsbron. Ölandsbron är 6 km lång, invigdes 1972 och har trots att Öland är en viktig cykeldestination ingen gång- och cykelbana. Andra spår av bilsamhällesepoken är svårare att se. Dessa av bilstadens prioriteringar måste upplevas för att riktigt förstå. En sådan buckla som bilsamhällets planeringsprinciper lämnat kvar är omvägar för cykeltrafiken.

Visionen om bilstaden

Visionen om bilstaden omfattade att olika färdmedel ska färdas på olika gator. Trafikslagen skulle funktionssepareras. För detta skapades på 1950- och 60-talen en ny typologi av bilanpassade utformningar av gator och torg. Stadplanerare och trafikingenjörer strävade efter att skilja bostaden från arbetsplatserna, vilket ledde till ökade gång- och cykelavstånd i staden. Ofta planerades bebyggelse med en ringväg runt ett bostadsområde med så kallade matargator fram till

bilparkeringar. Dessa två gatutyper skulle exklusivt användas för bilresor och motortrafik. Cykeln förbjöds explicit eller implicit på dessa gator som utformades som vägar. I mitten av stadsdelen, eller bostadsområdet, skapades en yta som benämndes som bilfri. Myndigheter ställde krav på byggherrar att bygga bilparkeringsplatser i sådan mängd att fastighetsägaren ofta fick och alltjämnt får ge bort bilparkeringen gratis. Byggherrarna tvingas ta igen kostnaderna för bilgaragen på högre lokal- eller bostadshyra vilket ekonomiskt gynnade bilägande hushåll, men missgynnade majoriteten hushåll.

Bilstadens genombrott tydliggörs när Farsta, 8 km söder om Stockholm anläggs i slutet av 1950- och början av 1960-talet. Farsta centrumanläggning, nu Stockholms fjärde största, omges av bilparkeringar som ökar avstånden för omgivande boende och verksamheter.

Omvägen i bilsamhället

För cykeltrafiken dominerade gång- och cykelvägen. Där skulle fotgängare och cykeltrafik använda en gemensam yta på stråk i park, en bit bort från hus och gator. Resultatet av bilstaden blev ett system av korta, ofta osammanhängande och svårorienterade vägstumpar med ständiga avbrott, riktningsändringar och stopp. Som illustrationen på nästa sida visar så blev cykelvägarna när på omöjliga att orientera sig efter, när man gör en längre resa. I exemplet förväntas den potentielle cyklisten förutom att svänga 46 gånger dessutom att följa en namnlös cykelväg i riktning mot ett icke namngivet mål längs nästan en tredjedel av färdvägen. Figuren försöker illustrera det faktum att i efterkrigsepokens stads- och trafikplanering vanns bilframkomlighet på bekostnad av närhet, rörelsefrihet, tystnad, säkerhet och orienterbarhet till fots och med cykel.

”...att bilen i framtiden ska överta en större andel av persontrafiken ifrågasätter väl ingen och det beror inte bara på att de tvåhjuliga fordonen av allt att döma i praktiken kommer att försvinna i detta sammanhang. Med ökande biltäthet blir det allt farligare att som cyklist beblanda sig med bilarna och cykeln kommer nog att få betraktas som ett fritidsredskap i lokala förortssammanhang.”

Citat från presentation av överingenjör i Stockholm, 1960-talet.

Bil

1.			Start Rorgängargatan
2.	→	0,1 km	sväng vänster på Båtbyggargatan
3.	↗	0,4 km	sväng höger på Hammarby Fabriksväg/260
4.	↑	0,6 km	vid avfarten Atlasrondellen kör ut ur cirkulationsplatsen vid den första utfarten och fortsätt på Södra Länken/75
5.	↖	0,7 km	vid avfarten Atlasrondellen kör (upp) på Södra Länken/75
6.	↑	3,5 km	vid avfarten Hammarbytunneln/Södra Länken/Årstatunneln/ Bronstunneln (2) fortsätt vänster på Årstatunneln/75
7.		5,7 km	vid slutet av motorvägen Nyboda (155) byt till Södertäljevägen/E20/E4
8.	↑	25,3 km	kör av höger från Södertäljevägen/E20/E4, fortsätt på Salemsvägen
9.	←	25,6 km	sväng vänster på Salemsvägen
10.	→	27,9 km	sväng höger på Rönningevägen
11.	→	28,4 km	sväng höger på Lilldalsvägen
12.			Mål Lilldalsvägen

Cykel

1.			Start Rorgängargatan
2.	↗	0,1 km	Håll till höger in på Båtbyggargatan
3.	→	0,1 km	Sväng höger in på Rorgängargatan
4.	→	0,1 km	Sväng höger in på Cykelväg
5.	←	0,8 km	Sväng vänster in på Korphoppsgatan
6.	↑	0,9 km	Fortsätt på Hammarby allé
7.	→	1,0 km	Sväng höger in på Korphoppsgatan
8.	→	1,0 km	Sväng höger in på Cykelväg
9.	→	1,7 km	Sväng höger in på Textilgatan
10.	→	1,7 km	Sväng höger in på Hammarby allé
11.	↗	2,3 km	Håll till höger in på Okänd väg
12.	←	2,3 km	Sväng vänster in på Sundstabacken
13.	↑	2,9 km	Fortsätt på Cykelväg
14.	↗	4,4 km	Håll till höger in på Svärdlångsvägen
15.	→	4,6 km	Sväng höger in på Cykelväg
16.	↑	4,6 km	Fortsätt på Okänd väg
17.	←	4,6 km	Sväng vänster in på Cykelväg
18.	↑	5,1 km	Fortsätt på Sjövikskajen
19.	↑	5,5 km	Fortsätt på Okänd väg
20.	→	5,8 km	Sväng höger in på Cykelväg
21.	↖	8,1 km	Led cykeln på Hägerstensvägen
22.	→	8,1 km	Sväng höger in på Okänd väg
23.	←	8,2 km	Sväng vänster in på Hägerstensvägen
24.	←	9,9 km	Sväng vänster in på Hökarvägen
25.	←	10,1 km	Sväng vänster in på Cykelväg
26.	→	11,3 km	Sväng höger in på Västertorpsvägen
27.	←	11,3 km	Sväng vänster in på Slättgårdsvägen
28.	↑	11,8 km	Fortsätt på Skärholmsvägen
29.	↑	14,6 km	Fortsätt på Okänd väg
30.	↑	14,8 km	Fortsätt på Skärholmsvägen
31.	→	16,2 km	Sväng höger in på Vårby allé
32.	←	16,6 km	Sväng vänster in på Cykelväg
33.	↑	17,6 km	Fortsätt på Snickarkrogsvägen
34.	↑	17,7 km	Fortsätt på Snickarkrogsvägen
35.	↑	18,0 km	Fortsätt på Botkyrkavägen
36.	←	21,9 km	Sväng skarpt vänster in på Cykelväg
37.	↖	21,9 km	Håll till vänster in på Okänd väg
38.	←	22,0 km	Sväng vänster in på Tre Källors väg
39.	→	22,1 km	Sväng höger in på Cykelväg
40.	→	22,7 km	Sväng höger in på Sankt Botvids väg
41.	↑	26,6 km	Fortsätt på Okänd väg
42.	↑	27,0 km	Fortsätt på Bergaholmsvägen
43.	←	28,7 km	Sväng vänster in på Salemsvägen
44.	→	31,5 km	Sväng höger in på Rönningevägen
45.	→	32,1 km	Sväng höger in på Lilldalsvägen
46.			Mål Lilldalsvägen

En cykelresa på 1–2 timmar i Stockholm som innebär 46 svängar. Bilrutten för samma resmål är mycket enklare att orientera sig efter. Hur många svängar kan du memorera och hur vet du att du är rätt på en cykelväg utan gatunamn och destinationsskylt?

NUTID

2010-talets utmaningar i storstaden

Det blir problem när cykelflödena växer i städer som Stockholm, Göteborg och Malmö. Detta eftersom det går på tvärs mot vad staden och infrastrukturen är planerad för. Problemen är inte på något sätt olösliga men att avhjälpa dem kräver resurser och omprioriteringar. Ett problem med bilstadens tänk är idén om att ”blanda” gång- och cykeltrafiken på samma ytor. En genomsnittlig cykeltrafikant rör sig mellan 3–4 gånger så fort som en fotgängare. Ökad cykeltrafik på ytor som delas eller endast avgränsas med vita linjer leder därför till fler konflikter. Flera av våra svenska städer behöver byta kostym. Cykeltrafiken i rusningstimmen har på flera platser i storstäder blivit så stor att gemensamma gång- och cykelvägar inte längre fungerar.

Städers utmaningar när gäller cykelflödena handlar också om att ändra de regelverk som upprättats för att nå bilstadens planeringsmål. En populär sådan cyklingsreform som genomförts i många europeiska städer är att, där lämpligt, tillåta cykling mot enkelriktat. En annan reform är att prioritera cykelbanor på huvudgator före boendeparkering.

Att kombinera längre cykelresor med kollektivtrafik är populärt i bl.a. Danmark. I vårt grannland tas cyklar enkelt med på såväl tunnelbana som region- och pendeltåg. Cykel och tåg kombineras bl.a. av städers barnfamiljer för att öka livskvaliteten och kunna cykla tillsammans i attraktiva och säkra miljöer för barn.

I Stockholm breddas cykelbanor och trottoar för att öka komfort och säkerhet. Det gör säker omkörning av långsammare cyklister möjlig, liksom att gå till fots två i bredd och samtala.

Reform av bilstadens enkelriktningar

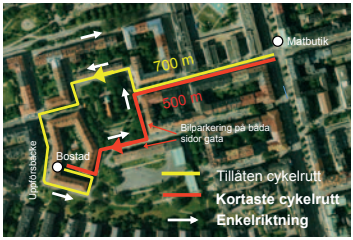
Enkelriktade gator syftar till att underlätta bilkörning och bilparkering. För såväl biltrafik och cykeltrafik innebär det ofta längre resvägar. Att köra bil ett extra kvarter för att få bättre bilframkomlighet och fler p-platser att välja på kan kännas som en god idé. Men för cykeltrafiken finns inga fördelar av enkelriktade gator. Enkelriktningarna innebär istället endast nackdelar. Det blir svårare att hitta, omvägar, färre

I Schweiz och Storbritannien och flera andra länder undantas cykling från enkelriktningar utan att säkerheten äventyras. Bild från Trondheim, Norge.

möjliga rutter för att växla cykelupplevelse och ibland nya farliga vänstersvängar. Därför har städer som Bryssel, Paris, Zurich, Wien, Lausanne och regioner i Storbritannien infört system där cykeltrafik undantas från förbjuden infart med fordon. Undantaget införs där cykling mot enkelriktad biltrafik kan göras på ett säkert sätt, vilket ofta innebär flera hundra gator i större städer. I Sverige hindras dock ännu kommuner från att på ett kostnadseffektivt och säkert sätt införa ett sådant system av statliga myndigheter, på oklara grunder eftersom tilläggstavla för ”Except cycles” och ”Ausgenommen velos” är best practice i många cykelländer.

Tre perspektiv på gatan

Synen på prioriteringar av utrymmet i staden förändras. Ett potentiellt skifte hägrar över vem som ska ha makten över många av stadens gator och på vilket sätt gatorna ska användas. Ska utrymme ges för bilparkering eller cykelbanor? Ska trottoaren breddas så att det finns utrymme till fler träd och uteserveringar? När städer växer ökar efterfrågan på alla dessa sätt att använda en plats. Ett ökande antal stadsplanerare, trafikplanerare och trafikingenjörer arbetar för att gatans betydelse för vistelse och förståelse för staden ska vägas i gatuutformningen, som komplement till gatans betydelse för rörelse. Inom rörelseperspektivet dominerar målet att få ett så stort genomflöde av motortrafik som möjligt under ett fåtal rusningstimmar.



Bor du här och cyklar hem från matbutiken förväntas du och dina 100-talet grannar kliva av cykeln och gå eller cykla en 200 meters omväg ner för en backe och upp igen. Detta för att ge utrymme för ca 15 parkerade bilar. Exempel på prioritering av gatans användning från Helgalunden i Stockholm.

Cykling i Sverige

Ungefär en av tio resor i Sverige görs med cykel. Invånare i olika städer gör mycket olika antal cykelresor på ett år. Som ett exempel kan nämnas att en Malmöbo gör nästan en av fyra resor med cykel. Andelen cykelresor i Göteborg är runt 9 %, Köpenhamn 31 %, Örebro 28 %. Stockholms län har lägst cykelandel i landet. Ungefär

Vistelse kompletterar rörelseperspektivet i planering.

2–5 % av resorna i huvudstadsområdet sker med cykel. Totalt görs i Sverige ca 465 miljoner cykelresor per år. I storstadsområdena har antalet resor med cykel ökat stadigt under det senaste decenniet.

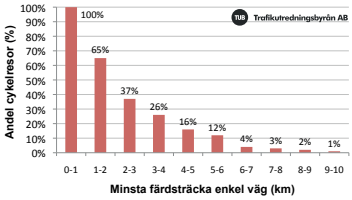
Cykeltrafikens gåta ej löst

Trafikforskningen kan ännu inte helt förklara varför det görs så olika många cykelresor per person i olika städer. Forskarna vet att höjdskillnader, vinterklimat, avstånd i staden och kvalitet på cykelinfrastruktur är delar av förklaringen. Men orsakssambanden är komplexa, till exempel vad gäller betydelsen av backar. Lund som är en av de städer i Sveriges med mest cykling. Här cyklar gammal som ung, rik som fattig. Fakta är dock att cykelstaden Lund är en av de svenska städer med störst höjdskillnad inom tätorten, hela 80 meter. Det är samma fallhöjd som för Hammarbybackens slalomanläggning i Stockholm eller som att cykla upp för halva Isaberg, södra Sveriges största skidanläggning. Stora höjdskillnader är alltså inte något problem för cykling, men branta backar är om man inte har tillgång till en elcykel. En lutning på mer än 4 höjdmeter på en gata som är 100 m lång brukar ofta bedömas minska cykelanvändning i städer.

Varför cyklar man?

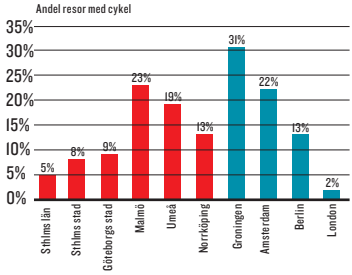
När trafikanter i Köpenhamn tillfrågas om varför de väljer cykeln säger majoriteten (56 %) att det är för att cykeln är det snabbaste och enklaste sättet att ta sig runt i staden. På andra plats svarar två av tio (19 %) att det är bra motion, att cykling är ett bra sätt att få den fysiska aktivitet som behövs för att må bra och som rekommenderas av läkare. Endast 6 % svarar att de cyklar för att det är billigt (en vanlig myt i Sverige) och endast en av hundra anger att de cyklar för att det är bra för miljön. Flest Köpenhamnare väljer alltså det färdmedel som är bäst för dem i form av enkelhet och kort restid, nästan ingen för att det är bra för miljön eller klimatet.

Andel av alla cykelresor upp till10 km som är minst en viss färdsträcka
(n 32 mijoner cykelresor)

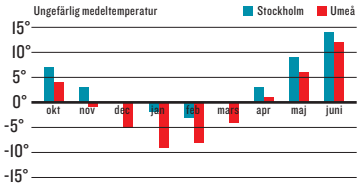


Datakälla: RVU Sverige 2011-2013

Figuren visar andel cykelresor med olika längd i Sverige. 65 % av alla cykelresor är längre än 1 km.



Cyklingen varierar stort mellan olika städer. Figuren visar andel cykelresor som andel av alla invånarnas resor.
Källa: http://www.epomm.eu/tems/



I Umeå cyklar man mer än i Stockholm trots kallare vintrar än i huvudstaden.

Många cykelägare efterfrågar cykelställ där man kan låsa fast cykelns ram. På så sätt försvåras stöld.

En paradox är beräkningar som indikerar att om alla européer skulle cykla lika mycket som danskarna så skulle EU klara av en tredjedel av sitt mål att minska CO2-utsläppen med 60 % fram till år 2050. Det är bra för miljön att cykla, men det är alltså inte ett skäl till att människor cyklar. Skälet att cykla är att det är ett snabbt och enkelt sätt att resa i staden, som många kan använda sig av.

Varför cyklar man inte?

Rädsla för att bli påkörd av motortrafik är ett vanligt skäl att inte börja cykla i större städer. Avsaknad av cykelbanor och bullrande motortrafik i hög hastighet är andra viktiga skäl att människor hindras från att cykla. Många väljer att köra bil istället för att cykla på korta resor eftersom det förstnämnda är eller uppfattas som bekvämare. Men det kanske vanligaste skälet till att någon för en kortare eller längre tid *slutar* att cykla är att man får sin cykel stulen. I Sverige stjäls varje år cyklar för mer än 100 miljoner kronor. Få återfås av sina ägare. Cykelstöld är ett av de vanligaste egendomsbrotten en familj kan råka ut för. Rädsla för att få sin cykel stulen hindrar också många att använda sin bästa cykel. Istället använder många en billigare och sämre underhållen cykel på sina vanligaste resor, vilket påverkar trafiksäkerheten negativt. En lösning är fler cykelparkeringar av hög stöldskyddskvalitet vid stationer, arbetsplatser och skolor.

”Fördelen med cykling i stora städer är högre trafikkapacitet. 30 cyklister passerar ett trafikljus på 30 sekunder. 30 bilar genom samma korsning tar minst tre gånger så lång tid.”

Pelle Envall, Doktor i trafikplanering och koordinator för CyCity

Erfarenheter från tre cykelstäder

Planering för ökad cykeltrafik

Förklaringen till vad som är en cykelvänlig stad måste som nämnts tidigare främst sökas bland andra faktorer än vinterklimat och höjdskillnader. I avvaktan på att trafik-, beteende- och stadsbyggnadsforskare löser cykeltrafikens gåta presenteras här erfarenheter från några av världens bästa cykelstäder. Nästa avsnitt lyfter fram tre erfarenheter som är viktiga att ta fasta på för den som vill bygga en cykelstad. Aspekter på cykelstaden som man kanske inte ofta hör talas om men som är viktiga för att skapa en stad där invånarna inbjuds att välja cykeln på många av sina resor.

De tre aspekterna är lastcyklar med exempel från Köpenhamn, utformning av stadskärnans gatunät med exempel från Lund och sätt för kommuner att finansiera cykelvägar från Amsterdam.

1. Lastcyklar i Köpenhamn

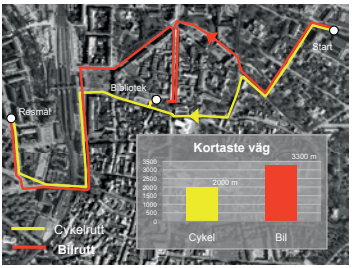
En av fyra tvåbarnsfamiljer i Köpenhamn äger en lastcykel. Lastcyklar finns i många varianter efter lastbehov. I Köpenhamn används lastcyklar för att veckohandla och inte minst för att skjutsa barn i staden. Även invånarna i Amsterdam är flitiga ägare av lastcyklar. Användning av lastcyklar för att skjutsa och resa tillsammans med barn är alltså en viktig faktor för att många resor ska göras med cykel.

Lådcykel är ett populärt sätt att transportera sig i världens bästa cykelstäder.

Det finns begränsat med forskning om lastcyklar men en sak som är viktig för att underlätta för ökat lastcykelägande är enkel och stöldsäker parkering för cyklarna vid bostäder. En lastcykel kan väga upp mot

50kg. Inga trösklar eller trappsteg till cykelrummet, och en bred dörr behövs. Det gäller också att antalet lastcyklar i en stad blir så vanliga att de uppfattas som ett vardagligt och normalt färdsätt. En annan viktig aspekt är tillräckligt breda och jämna cykelbanor utan hinder.

2. Lunds gatunät gör cykeln snabbast



Exempel på resväg med cykel respektive bil i Lund där trafikanten ska lämna en bok på biblioteket. Cykeln får genaste vägen.

Exempel på resväg med cykel respektive bil på Södermalm i Stockholm där trafikanten ska lämna en bok på biblioteket. Bilen får kortaste vägen.

Resor sker ofta inte från A till B, även om resande ofta beskrivs så. Många resor sker i verkligheten från A via B och C. I en studie i Linköping visade det sig att cykeltrafikanten vid fyra av tio resor uträttade ett ärende på vägen. Barn lämnas på dagis innan föräldern åker vidare till arbete. Böcker lämnas på biblioteket innan man åker till träningen. Mat handlas på väg hem från jobbet, på vägen till bostaden. Riktigt bra cykelstäder använder denna styrka hos cykeln. Cykelns fördel är att lätt parkeras en kort stund vid butiksentrén, nära nära dit man ska. Det gör cykeln snabbare än att köra bil och söka efter bilparkering, och sedan gå till målet. Cykeln blir även ofta snabbare än att gå från kollektivtrafikens hållplats.

Det Lund liksom flera andra av världens bästa cykelstäder gjort är att ge cyklisten genvägar i stadskärnan. På detta sätt löses flera problem. Bilkörning behöver inte förbjudas. Det är bra om man behöver ge skjuts åt någon som har svårt att gå eller behöver transportera något tungt till stadskärnan. Samtidigt görs cykeln överlägsen i enkelhet och restid på många resor inom stadskärnan. Det gör att många väljer cykeln före bilkörning, även en regnig dag då cykling till jobbet kräver regnställ. Mindre biltrafik i stadskärnan är bra på många sätt men inte alla. Bra t.ex. för att ett relativt fåtal personbilar kan blockera och försena varuleveranser. Resor med cykel är också att föredra därför att biltrafik i stadskärnan bullrar och gör gatorna mindre trafiksäkra till fots.

3. Finansiering av cykelåtgärder i Amsterdam

Amsterdam utvecklar ett nytt gatunät för cykeltrafik som kallas Plus-net. Plus-net ska vara extra komfortabla stråk att cykla längs. En intressant aspekt förutom Amsterdams cykelbanor är dock stadens flera och framgångsrika policier och förhållningssätt till stadsplanering. Policier som används för att nå politiskt uppställda mål om ökad cykling och minskad biltrafik. Mål som sedan i sin tur bidrar till en mer attraktiv stad och mindre trängsel pga cykelns yteffektivitet, att cykeln tar mindre plats per resa. Den mindre kända aspekt som vi vill berätta om här är hur infrastruktur för cykelresor finansieras via något man kallar för en mobilitetsfond. Parkering av bilar på av staden ägda gator är relativt vanligt i Amsterdam och i andra städer. Bilparkering konkurrerar dock med andra behov. I Amsterdam går intäkterna från p-avgifter till en mobilitsfond. Denna fond används sedan för att sköta p-automater och p-platser liksom för att nå stadens trafikstrategiska mål. Ungefär en tredjedel av Amsterdams mobilitetsfond används till cykelprojekt, som t. ex. nya cykelbanor. Amsterdams förklaring till hur mobilitetsfondens resurser fördelas är som följer. När människor erbjuds goda resmöjligheter med cykel, till fots och med kollektivtrafiken så använder fler dessa färdsätt oftare. Det ses i sin tur minska trängsel. Fondens investeringar i cykelbanor ska på så sätt göra det lättare att resa även för den som är bilberoende.

Amsterdams mobilitetsfond finansierar bl.a. förbättrade cykelbanor. Cykelbanor som i sin tur har bidragit till ökad cykling i staden.

”Att cykla med mina barn är min dags höjdpunkt.”

Ägare av lådcykel i Köpenhamn

FRAMTID

Fordonet fortsätter att utvecklas

Intresset för cykelns roll som lösning på städers mobilitetsproblem växer i många delar av världen. Flera städer planerar stora förändringar. De ökar resurserna som satsas på cykelinfrastruktur och marknadsföring av cykling. Många företag och entreprenörer har också idéer om framtidens cykling och cykelstad. Det gäller såväl cykeltillverkare, it-företag, tjänsteföretag inom trafikplanering och trafiksäkerhet som kläddesigners.

Cykeln som fordon fortsätter att utvecklas, till exempel genom:

- Elassisterade cyklar och mikrofordon
- Nya typer av säkrare och tåligare bromssystem
- Mikrodatorer i cyklar, bussar och bilar som kommunicerar med varandra för ökad säkerhet.
- Tidsenliga lösningar för fjädring, belysning och lättare material
- Kedjefria cyklar

Mobilappen BikeRoute hjälper Stockholms stad att upptäcka brister och logiska luckor i cykelnätet.

Cykelplanering och underhåll reformeras

Stora förändringar kan anas i hur cykelinfrastruktur planeras och underhålls. Ett exempel är förändrad metodik för planering av cykelbanor med hjälp av GPS-teknik. Exempel på en sådan teknik är appen BikeRoute som kommuner och Trafikverk kan använda för att effektivisera infrastrukturplaneringen. BikeRoute är utvecklad av CyCity och finns att ladda ner gratis från App Store. Stockholms sopsaltning av cykelbanor vintertid är ett annat exempel på innovativa säkerhets- och komfortförbättringar för cykel.

Jämförelse mellan sopsaltad cykelbana och plogad cykelbana.

Städer och individer går före

Olika städer kommer fortsatt att välja olika ambitionsnivåer på cykelinfrastrukturens kvalitet utifrån lokalpolitik och förutsättningar. Med viss sannolikhet kommer minst en handfull städer i världen satsa på att göra cykeln till norm för vardagstransporter. För den cykelintresserade är ett tips är att hålla koll på staden Hamburg som planerar att skapa ett större antal så kallade gröna stråk för cykling och resor till fots.

Pilotplats Cykel på Götgatan. Demonstration och utvärdering lär stadsplanerare vad som är bra cykellösningar på olika platser.

Pilotprojekt

För att lära sig mer om cykeltrafik har flera städer börjat driva olika typer av utvecklingsprojekt. Ett sådant är Pilotplats Cykel i Stockholm där bl.a. Stockholms stad och Uppsala Universitet samverkar för att testa och utvärdera nya cykellösningar och tjänster (www.pilotplatscykel.se). En viktig tanke i projektet är att göra temporära och billiga ändringar på viktiga cykelstråk. Pilotutformningarna utvärderas sedan innan gatan byggs om permanent. På så sätt eftersträvas bättre lösningar och risken för kostsamma felutformningar minskar.

Även om det är svårt att bedöma framtiden så är en sak säker. De som propagerar för ökad cykling kommer i framtiden att behöva lägga mindre tid på att tala om varför bra cykelinfrastruktur är viktigt. Mycket mer tid behöver istället läggas på att tala om på vilket sätt uppställda mål om ökad och säker cykling ska nås.

Självkörande bilar och leveranser med flygande drönare har potential att öppna upp staden för ökad cykelkomfort och gör bilhinder på cykelbanor onödiga.

”You are much more in contact with humanity on your bike in Amsterdam. More than in any other place in the world, I think.”

Meredith Glaser, stadsplanerare

Om CyCity

CyCity är ett svenskt forskningsprogram med syfte att öka våra kunskaper om cykelplanering och cyklisters preferenser. Programmets övergripande mål är att bidra till kunskap om hur man på ett kostnadseffektivt sätt kan öka cykling. CyCity startade i början av 2010. Inom programmet samlas praktiker och forskare med specialkompetens inom områden som trafikplanering, transportmodellering, hälsa och fysisk aktivitet, beteendevetenskap och psykologi, historia, samhällsekonomi, trafiksäkerhet och drift och underhåll av cykelnät. CyCity finansieras av Vinnova. Mer information och kontaktuppgifter finns på www.cycity.se. På webbplatsen kan du också anmäla dig för att få CyCitys nyhetsbrev.

Författare

Författare till utställningsmaterialet är Pelle Envall, koordinator för CyCity. Pelle är verksam vid TUB Trafikutredningsbyrån AB i Stockholm och nås på telefon 072-506 44 01, epost: p.envall@trafikutredningsbyran.se.

WSP

vti FINDING A BETTER WAY

KOUCKY & PARTNERS SUSTAINABLE TRANSPORT CONSULTANTS

KTH

GIH THE SWEDISH SCHOOL OF SPORT AND HEALTH SCIENCES

Pro Activity www.proactivity.se

VINNOVA

TUB Trafikutredningsbyrån AB

För mer information besök www.CyCity.se