

Dags att anpassa staden för nya cyklister

Cykeln som transportfordon växer kraftigt. När allt fler långsamma lastcyklar delar utrymme med snabba långpendlare och tunga elcyklar uppstår konflikter. De nya typerna av cyklister måste tas hänsyn till i infrastrukturplaneringen.

Lena Vångstam lena.vangstam@miljoaktuellt.se

Cykelkulturen breder ut sig i Sverige. Den har fått ett stadigt fäste i storstäderna och har börjat sprida sig även till mindre städer. Den växande gruppen cyklister håller också på att bli en allt brokigare samling. Men infrastrukturerna för cykeltrafik har inte hängit med i utvecklingen. Den är inte skapad för olika slags cyklister med olika behov. Eller snarare – en stor del av infrastrukturen är inte skapad för cyklister överhuvudtaget.

– Ofta har man inte haft cyklisterna i åtanke alls, säger Erik Stigell, trafikonsult på Trivector. Traditionellt har tanken varit att man måste skilja på bilister och cyklister för att cyklarna inte ska vara i vägen för bilarna.

Dagens cyklister cyklar snabbt eller långsamt, pendlar och transporterar barn och matvaror, trampar själva eller låter elmotorn sköta det tyngsta jobbet. Cyklarna är breda och tunga eller lätta och smidiga. Cykelformerna varierar och för många människor är de en viktig del i den vardagliga logistiken.

Det är främst när cyklister som kör olika fort, måste samsas på trånga utrymmen som det uppstår konflikter. Lösningen är bland annat bredare cykelbanor, gärna enkelriktade, och att separera gående och cyklister. Det gäller att klargöra att hastighetsgränser även gäller cyklister. Och utvecklingen går framåt.

– I många kommuner vill man



”Ofta har man inte haft cyklisterna i åtanke alls”

Erik Stigell, trafikonsult på Trivector.

att fler invånare ska börja cykla och arbetar seriöst med att prioritera cyklingen, säger Erik Stigell. Allmänt håller det på att bli bättre på policyplanet men det finns mycket kvar att göra i praktiken.

Hur det ser ut runtomkring cykelbanorna är viktigt för cyklisterna men det tas sällan hänsyn till i planeringen av infrastrukturen. En grön miljö, där det går att höra fågelkvitter och uppleva årstiderna, kan inspirera till cykling. En trist och bullrig miljö kan verka avskräckande.

– Hittills har planeringen mest handlat om att cyklisterna inte ska skadas eller dö, säger Erik Stigell. Huvudsaken är att cyklisterna överlever, inte att det ska vara trevligt att cykla. ■

Cyklisttyp 1: Den långsamma lastcyklisten

Som lastcykel räknas två- och trehjuliga lådcyklar och cyklar som har kärra eller släp. De är en vanlig syn i Danmark, men hur många lastcyklar som finns i Sverige vet man inte. Trafikplanerare och branschorganisationer tror sig i alla fall veta att försäljningen och användningen av lastcyklar ökat kraftigt och fortsätter att öka.

Den typiske lastcyklisten är en man i 40-årsåldern och bor i en större stad, kanske Malmö eller Lund. Han vill slippa använda bil. Han gör kortare resor på cykelbana

i staden och använder cykeln till att hämta och lämna barn och för att handla. Hjälpm är något som bara hälften av lastcyklisterna brukar använda.

Lastcyklister tar större plats och rör sig långsammare än andra cyklister. De kan ha svårt att svänga i snäva kurvor och behöver breda cykelbanor så att snabbare cyklister kan köra om dem. Refuger behöver vara större och viloräcken vid korsningar längre. Tryckknappar bör placeras så att de nås utan att man måste köra ut lådan i körbanan.



Cyklisttyp 2: Snabb långpendlare i trikåer

Typiskt för långpendlare är att de brukar vilja duscha på jobbet på morgonen. På vägen dit har de ofta trampat en mil eller två i racerfart. Självklart har de hjälm och anpassade träningskläder. Långpendlarna cyklar mycket i rusningstrafik. Ibland kör de på körbanan i stället för cykelbanan för att kunna köra om långsammare cyklister. De lever farligare än andra cyklister och rapporterar fler incidenter och olyckor. Drygt 80 procent av de snabba långpendlarna är män.

Långpendlingen ökar av flera skäl. Arbetsmarknaden sträcker sig ofta utanför den egna kommunen. De nya cyklarna är lätta och smidiga och att man kan transportera sig och få träning samtidigt gör inte saken sämre.

Långpendlare vill kunna cykla snabbt utan hinder, helst skilda från gående och med plats för omkörning. De blir extra glada om det finns bullerplank mellan cykelbanor och större bilvägar. När de kommer fram



vill de kunna parkera sin cykel i en säker samordningen extra viktig eftersom de ofta cykelparkering. För dem är den regionala korsar kommungränser.

Cyklisttyp 3: Den elektrifierade cyklisten



På elcykel kan man färdas snabbt även när vägen är lång och backig. Det har gjort det möjligt för nya grupper att börja cykla. Framförallt är det medelålders och äldre som använder elcykel. De pendlar eller ger sig ut på utflykter eller andra fritidsresor, främst utanför tätorten.

De äldre blir allt fler och förmodligen kommer även andra grupper börja använda elcyklar. Om Sverige följer trenden i cykelnationer som Nederländerna, kan andelen elcyklister komma att utgöra upp till 20 procent av cyklisterna på sikt.

En elcykel är tyngre och dyrare än en

vanlig cykel och den har en elmotor som går på batteri. Stödsäkra cykelparkeringar och möjligheter att ladda batterierna är ett måste. Elcykeln kräver också mer utrymme för omkörning och bokstavligen större svängrum. Cykelbanorna bör hänga samman, att leda en elcykel är tungt.