

Huvudcykelstråken i Lund

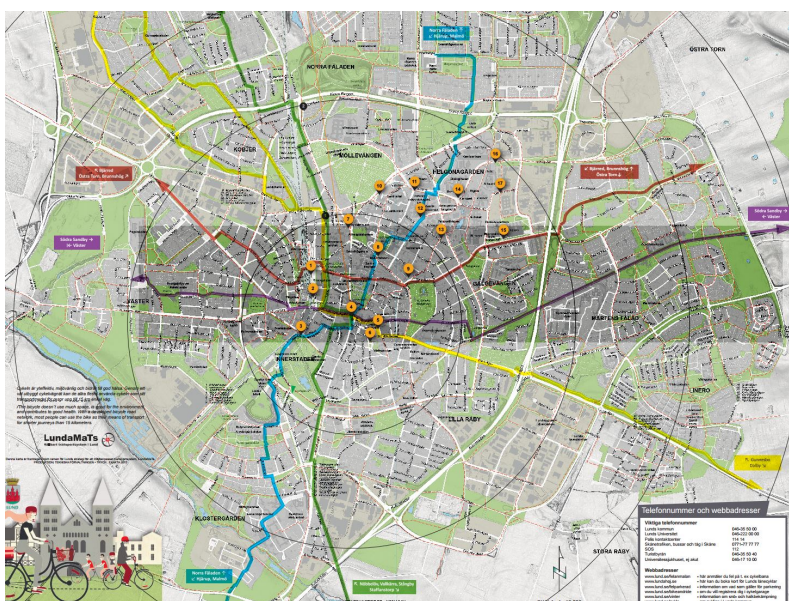
– En relik från förr?

Av: Line Wänglund Forsberg

En stads cykelnät kan delas in i huvudnät och lokalnät på samma sätt som man gör för bilnätet. I Lund gjorde man en sådan indelning på 1970-talet vilket hänger med idag. Stadens struktur och människors prioriteringar och målpunkter har sedan dess ändrats, men huvudcykelstråken har inte förändrats.

Alla har någon gång varit ute och cyklat i en stad. Vissa människor cyklar till jobb eller skola varje dag, andra tycker om att motionscykla och en del tycker om att uppleva natur och kultur på cykel. Av vilken anledning man än cyklar använder man stadens rum för att resa, vare sig det är på gatan tillsammans med bilar och bussar, i vägrenen eller på en avskild cykelbana. Vad man kanske inte tänker på är den planering som gör det möjligt att av så många olika anledningar cykla.

Planeringen för cykeltrafiken görs på olika sätt i olika kommuner. Ett vanligt sätt är att dela upp cykelnätet i huvudnät och lokalnät. I Lund har kommunen valt ut fem stråk genom staden som kallas huvudcykelstråk. Dessa har tilldelats varsin färg för att de enkelt ska kännas igen. Syftet med stråken är att majoriteten av cyklisterna ska cykla där, där de har egen cykelbana för att på så sätt vara säkra från biltrafiken.



Lunds cykelkarta



Skyltning för huvudcykelstråk i Lund.

Problemet är att planeringen och utformningen av huvudcykelstråken skedde på 1970-talet. I många städer valde trafikplanerare att bygga genomfartsleder genom stadskärnan för att det skulle bli enkelt och smidigt att köra bil överallt. I Lund var det väldigt nära att detta hände, men den stora bilvägen stoppades i sista sekund för att man ville värna om den gamla stadskärnan. Istället ville man satsa på cykeln! Med säkerhet som ledmotiv byggde man därför fem huvudcykelstråk genom staden och dessa finns kvar även idag.

Att planera för cykel med trafiksäkerhet som viktigaste aspekten låter ju väldigt bra, problemet blir dock att resultatet inte blir så användarvänligt. Idag tar man in fler aspekter när man planerar för cykeltrafiken för att det ska bli så enkelt och attraktivt som möjligt att ta cykeln istället för bilen. Optimalt vore om cykelnätet var

uppbyggt på samma sätt som bilnätet. Med huvudnät och lokalnät, där man har möjlighet att cykla olika snabbt beroende på i vilket syfte man är ute och cyklar. Med raka, snabba cykelvägar som enkelt anknyter till olika målpunkter. Med trevliga omgivningar där det känns tryggt att vistas.

I Lund har huvudcykelstråken inte fått hänga med i utvecklingen och känns därför omoderna och omständiga att använda istället för snabbare alternativ. Ofta är stråken krokiga vilket innebär att man måste svänga ofta och inte kan cykla så snabbt. Det är svårt att hitta längs med dem då skyltar försvunnit utan att nya satts ut. I Lunds centrum går stråken även på trång gata belagd med gatsten, vilket gör resan skumpig och man får samsas om utrymmet med bilar och bussar.

När man kan konstatera dessa problem med huvudcykelstråken i Lund kan man fråga sig varför de finns kvar. Är man själv ute och cyklar dem märks ingen skillnad jämfört med andra cykelvägar i staden. Frågar man ansvariga på kommunen blir svaret att de bara fått hänga med genom åren. Men Lund är ju en kommun som gärna och ofta marknadsför sig som cykelkommun, och som också fått pris för att vara just Sveriges bästa

cykelkommun. Borde kommunen då inte vara mer framåt när det kommer till att göra sitt cykelnät så användarvänligt som möjligt? Bäst vore därför att slopa huvudcykelstråket och helt enkelt hålla hög standard på hela cykelnätet.