



Studie om cyklistgrupper gör planerare medvetna

Frida Andersson, februari 2011

När det planeras för cykel i städerna idag borde det vara självklart att man tar hänsyn till att cyklister inte är likadana. De flesta av oss äger en cykel och många cyklar även regelbundet. Det är alla slags människor som cyklar; gamla som unga, kvinnor som män, de som vill motionera och de som skall handla, högtbildade som låg-utbildade, de som bor på landet och de som bor i staden. På grund av att det är så många olika människor som cyklar och som cyklar av olika skäl, har cyklister också olika färdhastighet, trygghetskänsla, riskbenägenhet, vana i trafiken med mera.

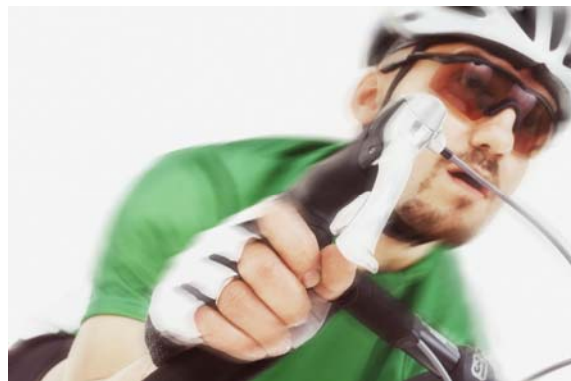
På grund av att cyklister skiljer sig åt på detta sätt ställer de också olika krav på vad de upplever som viktigt i cykelvägnätet. Någon föredrar cykelfält och en annan föredrar separat cykelbana. Därför kan det vara svårt att planera så alla blir tillfredställda och att så många som möjligt väljer att cykla. Studier på olika grupper av cyklister kan vara betydelsefulla för att öka förståelsen för de faktorer som påverkar graden av cykelanvändandet. En studie på just cyklistgrupper har under hösten 2010 utförts i Oslo och Drammen kommun i Norge.

Inget spelrum för hänsyn

I studien har några planerare av cykeltrafik intervjuats. De säger att de är medvetna om cyklisters variationer men att ingen direkt hänsyn tas i arbetet med att planera cykelvägar. Varför? De menar att det finns ett krav på att bygga färdigt huvudcykelvägnäten och följa befintliga byggplaner. Då finns ingen tid och inget spelrum för att ta hänsyn till cyklisternas variationer.

Fel i prioriteringen?

På grund av att det främst byggs cykelfält i Norge när huvudcykelvägnäten byggs ut, säger planerarna att *transportcyklisten* prioriteras. De förmodar att cykelfält passar den trygga och cykelvana *transportcyklisten* som vill fram så fort som möjligt utan att hindras av gående eller höga kantstenar. De som har intervjuats i studien tror ändå inte att *transportcyklisten* är den vanligaste cyklisten i städerna. Studien från Norge som visat på cyklisters variationer har gjort planerarna mer medvetna och de säger att de ta skall ta mer hänsyn i planeringsarbetet i framtiden.



Kräver större medvetenhet och fler studier

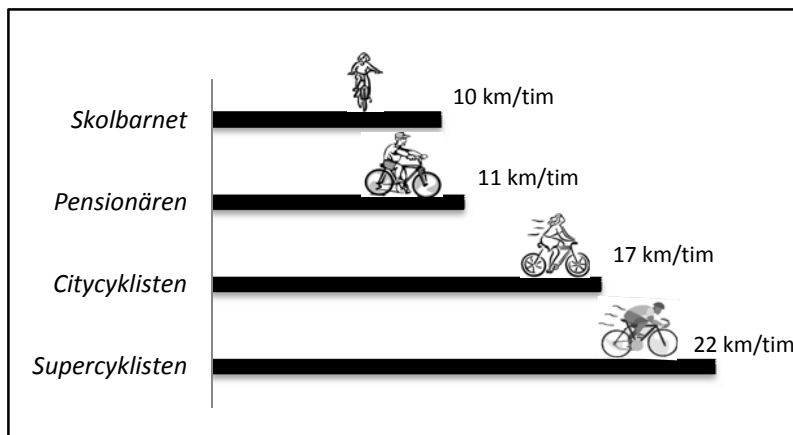
Cykelhandböckerna som planerare använder, tar heller inte upp cyklister variationer och därför säger planerarna att det krävs större medvetenhet, både hos planerare och hos allmänheten. Det krävs forskning på cyklister variationer, färdigställda huvudcykelvägnät och cykelhandböcker som tar upp ämnet, för att planerarna skall börja ta mer hänsyn till flera olika cyklistgrupper.

Vilka cyklistgrupper finns då?

Studien från Norge har påvisat att det finns en stor variation av cyklistgrupper. Fyra olika cyklistgrupper definierades: *supercyklisten*, *citycyklisten*, *skolbarnet* och *pensionären*. Det som skiljer cyklisttyperna åt är ålder, utrustning, typ av cykel och hastighet. *Supercyklisten* och *citycyklisten* är i vuxen ålder men skiljer sig åt genom att *supercyklisten* har träningskläder och annan cykelutrustning vilket inte *citycyklisten* har. *Supercyklisten* cyklar på racer-, terräng-, eller hybridcykel. Cyklistgruppen *skolbarnet* är under 15 år och *pensionären* är över 65 år och dessa två grupper har ingen speciell utrustning förutom hjälm.

Stor skillnad i hastighet

Förutom att ålder och utrustning skiljer cyklistgrupperna åt, visar även studien på att de fyra olika cyklistgrupperna cyklade olika fort. *Supercyklisten* och *citycyklisten* cyklade i genomsnitt snabbare än både *skolbarnet* och *pensionären*. I figuren nedan ses genomsnittshastigheten för de olika cyklistgrupperna.



Förutom att studien har visat på att olika cyklistgrupper cyklar med varierande hastighet sågs det även skillnader i hastighet mellan olika utformningstyper. På platser där man cyklade på trottoaren eller i blandtrafik med bilar var hastigheten låg. På platser med egen cykelväg var hastigheten hög. Mitt emellan hamnade platser med cykelfält.

Hastighetsspridningen, ett problem?

Hastighetsspridningen mellan olika cyklistgrupper visade sig vara stor på de platser som undersökts i Oslo och i Drammen. Mellan de snabbaste och långsammaste var skillnader på upp mot 20 km/tim inte ovanliga. Höga hastigheter hos cyklistgrupper kan upplevas som osäkert för gående

om de exempelvis rör sig på kombinerade gång- och cykelbanor som i bilden nedan. Om detta skulle vara ett trafiksäkerhetsproblem eller ej har dock inte studerats i denna studie.



Planerarna vill mer

Studien i Norge har alltså visat på att det finns en stor variation mellan de som cyklar och att det kan vara stor skillnad i deras hastigheter. Informationen om detta gjorde de intervjuade mer medvetna om cyklisternas variationer och samtliga nämner att de i framtiden hoppas kunna jobba mer med att få in detta tankesätt i planeringen för cyklistgrupper.

Vidare studier

Det ges även förslag på vidare studier på detta ämne. Det skulle exempelvis kunna göras konfliktstudier, undersökningar om det är olika cyklistgrupper på olika platser, intervjustudier med de olika cyklistgrupperna samt undersökningar om en åtgärd påverkar cyklistgrupper på olika sätt.

Slutsatsen

Den viktigaste frågan som studien i sin slutsats framhåller är hur man på bästa sätt planerar så att hastighetsspridningen inte ger några motsättningar mellan cyklistgrupper och hur cykelvägnätet samtidigt blir trafiksäkert, tryggt och framkomligt för alla olika cyklistgrupper.