

## Cykelgatan - en möjlig strategi för att främja cykling?

*Visst kan det kännas obehagligt att cykla på en gata med bilar till vänster och trottoarkanten rysligt nära till höger? Varför ska vi cyklister känna oss i vägen i trafiken när det är bilarna som både är omiljövänliga och platskrävande?*

Jag har under vårterminen 2021 jobbat med mitt examensarbete som handlar om cykelgator. Eftersom cykelgator är ovanliga och hyfsat nya i Sverige är det få som känner till vad de faktiskt är för något. Kortfattat brukar jag ge förklaringen att de är gator där cyklister och bilister delar på utrymmet, men till skillnad från på vanliga gator är det bilisterna som måste anpassa sig till cyklister på cykelgatan.

Genom intervjuer med trafikplanerare och enkäter riktade till användarna av en cykelgata har jag svarat på frågorna om varför en cykelgata kan vara intressant. Vad tycker trafikplanerarna om den och vad tycker användarna? Problemet jag har adresserat är först och främst ett bristande litteraturunderlag om cykelgatan. Det finns överlag lite litteratur om den och den som finns handlar mest om *hur* cykelgatan ska utformas på bästa sätt, inte *varför* den ska utformas. Ett annat problem jag har adresserat är definitionsfrågan. På grund av olika namn (cykelgata och cykelfartsgata) och olika skyltar som satts upp på måfå, kan det upplevas rörigt och oklart vad det egentligen handlar om när man plötsligt befinner sig på en cykelgata.

Det är viktigt att adressera dessa problem dels för att kunna möta användarnas behov och inte bara införa åtgärder som ser bra ut på pappret, och dels för att ta reda på vilka strategier som kan hjälpa till att uppnå Sveriges mål om ett fossilfritt Sverige 2045.

Cykeln är, som vi alla vet, både miljövänlig och bra för hälsan, men trots det är det fler som kör bil än som cyklar i Sverige idag. Min ambition är att det här arbetet användas som underlag för vidare studier om cykelgatan och om cykling allmänt för att vi ska få en ännu bättre cykelplanering i Sverige, så att fler väljer cykeln istället för bilen.

Resultatet av min studie har visat att de flesta som använder cykelgatan tycker att det är en bättre trafikmiljö på den än på vanliga blandtrafikgator. Dock är den inte optimal enligt användarna, framförallt är det otydligt vilka regler som gäller på den och en del upplever den som otrygg och stressig. Att cykelgatan inte är optimal påstår även några av trafikplanerarna. "Det är ingen universallösning" menar man och syftar på att den ur en trafiksäkerhetssynpunkt inte är det bästa alternativet för cyklister. Separat infrastruktur hade varit bättre.

Forskning visar att det blir problematiskt när cykelgatan blir en kompromiss eftersom cykelgatans syfte, att förbättra framkomligheten för cyklisten, kan gå förlorat då. Utifrån både trafikplanerarnas och användarnas perspektiv tyder min studie på att cykelgatan ändå är en slags kompromiss. En kompromiss mellan cykel- och biltrafikens framkomlighet med ett begränsat gaturum som restriktion. Med tanke på klimatkrisen kan man ifrågasätta varför det ens handlar om att låta cykeln få plats i biltrafiken och inte tvärtom.

I ett framtida scenario är det förhoppningsvis ombytta roller, eller åtminstone likvärdigt. Då kanske det inte behövs en speciell regel för att cyklister ska ta lika mycket plats som bilarna, men fram tills dess kan cykelgatan fylla en god funktion.

*Klara skalare  
Lund 2021*