

Mellan det möjliga och det perfekta

En workshop om supercykelvägar

Snabbare, säkrare och bättre utrustade cykelvägar – supercykelvägar – planeras och anläggs över hela Europa. Men en gemensam definition saknas: Vad är egentligen en supercykelväg?

För att komma närmare ett gemensamt svar på den frågan, och hur dessa supercykelvägar kan göra cykeln mer attraktiv för pendlare, samlades ett sjuttiootal deltagare från bland annat kommuner, myndigheter, konsultfirmor och cykelorganisationer till en heldag.

– Det händer mycket nu. Infrastrukturministern var här nyligen och nämnde ”cykelmotorvägar”, som hon kallade det, och det är nog första gången en minister gör det, sa Malmö stads trafikkommunalråd Karolina Skog som inledde dagen.

– Begreppet ska vara inkluderande; supercykelvägar ska inte bara kunna byggas där det finns ideala förutsättningar, sa Kristoffer Levin, infrastrukturstrateg på Region Skåne, lead partner i Öresund som cykelregion.

Dagen inleddes med internationella erfarenheter från Storbritannien, Danmark, Norge och Nederländerna, innan arbetet i själva workshopen tog vid.

Dagens nya insikter och slutsatser kommer inte bara deltagarna tillgodo. Resultatet av workshopen blir underlag till den rapport som Trafikverket beställt av Koucky & Partners, som också medverkade under dagen.

Internationella perspektiv på supercykelvägar

Sponsrad infrastruktur för ett modernt London

I London har supercykelvägarna – [Super Cyclehighways](#) – stöd från högsta politiska ort. Borgmästaren Boris Johnsons ”cycle revolution” har som övergripande mål att öka cyklingen med 400% från 2000 till 2025.

Sedan starten 2010 har fyra av planerade tolv supercykelvägar öppnats. Vägarna löper från periferin in mot centrum, och har en bestämd standard: Banan ska vara minst 1,5 meter bred, ha blå ytbeläggning och vara försedd med tydlig skyltning. Vid många stoppljus finns speglar som ökar cyklisternas synlighet.

– Vi använder existerande infrastruktur, och ger den särskild behandling, säger Aaron Rosser, projektledare för London Cycle Superhighways på Transport for London, och pekar på hur man också tagit bort vägfiler för att ge plats för cykelbana och avgränsning.

Den fysiska infrastrukturen är bara en del av projektet, som innefattar många delar.



Bild: Aaron Rosser, Transport for London

Man måste jobba med hela ruten, från *home end* till *work end*, säger Aaron Rosser, och betonar vikten av samarbetet med stadsdelarna och arbetsgivare. Därigenom kan blivande cykelpendlare få cykelträning, omklädningsrum, cykelöversyn, och bättre parkeringsmöjligheter i båda ändar.

Supercykelvägarna sponsras liksom stadens hyrcykelsystem av Barclays – officiellt heter det *Barclays Super Cyclehighways*, även om företagsnamnet inte förekommer på vägskyltar.

Inför framtiden står inför en rad utmaningar, som att förbättra korsningar, men också att nå nya grupper.

– Vi börjar få en idé om vilka vi når, och vilka vi måste försöka nå, säger Aaron Rosser, och konstaterar att det hittills främst är vita medelålders män som använder supercykelvägarna.

Köpenhamn gör en helhet av delarna

Över 300 km supercykelvägar – [cykelsuperstier](#) – det ska bli resultatet när Köpenhamn satsar på att få ännu fler att cykla. Huvudstadsborna är redan ett cyklande folk – men cykeln ska nu på allvar bli ett seriöst alternativ för pendlare som har mellan 5 och 20 kilometer till arbetet.

Huvudstadens supercykelvägar ska knyta ihop alla delar av staden, och löpa både i ringlinjer och mellan centrum och periferi. Målet är att hälften av köpenhamnsborna ska cykla till arbete eller skola 2015.

Projektet finansieras delvis av den nationella cykelfonden, och leds av ett gemensamt projektsekretariat för hela huvudstadsregionen.

– Vi samarbetar med 22 kommuner, det är intressant men också svårt, säger Tine Brandt-Nielsen, projektledare. Hon betonar vikten att överbrygga kommungränser och fylla igen luckor i cykelvägsnätet.

Supercykelvägarna ska hålla en hög och jämn standard, få prioritering vid trafikljus och gå först när det gäller underhåll och snöröjning. Men huvuddelen av projektet är inte förbättringar i infrastrukturen.

– 80% av projektet är kommunikation, säger Peter Jantzen, projektassistent, och pekar på samarbete med lokala företag, testcyklare och ambassadörer. Projektet arbetar med tydlig marknadsföring och hög närvaro i press och sociala medier. Ett samarbete med kollektivtrafiken är också viktigt.

Den första supercykelvägen, invigd i april 2012, från Albertslund till centrum är 17 km, har kostat 14 miljoner danska kronor och löper genom fem kommuner. Den består i långa sträckor av befintliga cykelvägar, med skiftande standard längs vägen.

– Allt når inte upp till den standard vi vill. Men nu finns det momentum i dansk politik. Balansen ligger mellan att skapa en superväg där allt är bra, eller använda detta momentum och göra vad vi kan och ta det steg för steg. Om vi lägger ribban för högt, kan det undergräva projektet, säger Peter Jantzen.

Norska rekommendationer

I Norge har planerna på supercykelvägar kommit igång de senaste fem åren, samtidigt som en beskrivning av begreppet har saknats. Därför fick Michael W. J. Sørensen på Transportøkonomisk institutt i uppdrag att sammanställa rapporten *Sykkelekspressveger i Norge og andre land*, baserad på erfarenheter från 15 länder.

Den rekommendation som läggs fram i rapporten pekar ut en rad grundkännetecken för en supercykelväg – eller *sykkelekspressveg*: Den ska vara sammanhängande, separerad från annan trafik och ha ett minimum av stopp och korsningar längs vägen. Vägen ska vara belagd med asfalt eller betong, minst fyra meter bred och med minst ett fält i varje riktning. Belysning är ett måste, och vägen bör ha en tydlig grafisk identitet och tilldelas vägnummer och namn.

Utöver basutformningen listar rapporten en rad supplement, som det inte nödvändigtvis bör vara krav på. Dit hör servicestationer längs vägen och framkomlighets- och säkerhetsåtgärder liksom informationskampanjer.

I brist på internationella definitioner behandlar rapporten sammanhängande cykelbanor på 5-20 km. Termerna varierar mellan och inom länderna, och den term man kommit fram till och föreslår är *bicycle express route (sykkelekspressveg)*.

– Det indikerar god tillgänglighet och kan inkludera även dem som inte cyklar till jobbet. Vi gillar inte ordet "motor" heller. I Norge vill vi inte heller använda ordet "super", det ger lite fel intryck. "Express" används också i många andra sammanhang, som i "expressbussar". Det är svårt att ändra på det, säger Michael W. J. Sørensen.

Förutom att minska restiden med 5-15 %, väntas supercykelvägarna enligt rapporten förbättra säkerheten, bekvämligheten och upplevelsen av trygghet och tillfredsställelse för cyklisterna. Förbättringarna bidrar till att öka cykelandelen med upp till 50-100%, beroende på utgångsläget, hur projektet utformas och om biltrafiken samtidigt beläggs med restriktioner.

Med en tydlig och ibland svåruppnåelig kravspecifikation blir frågan: Hur bra ska en (super)cykelväg behöva vara? Tanken är att man ska börja med grunden och sen bygga på efter behov.

– Först bör ett relativt fullt utvecklat cykelbanenät finnas på plats. Expressvägarna är ett supplement, säger Michael W. J. Sørensen.

Historik och idéer från Nederländerna

California Cycleway i Pasadena – vad man kan kalla den första supercykelvägen, öppnade år 1900. Den första motorvägen, AVUS i Berlin, färdigställdes däremot först 1921. Richard ter Avest, konsult på nederländska Goudappel Coffeng, inleder med en historisk tillbakablick för att visa att allt inte är som man tror.

– Nederländerna har mest pendlarkilometer i Europa. Det är ett stort misslyckande, säger Richard ter Avest, som ser supercykelvägar som en av lösningarna på det problemet. De bör byggas där många åker bil på sträckor om 5-10 km. Där kan cykeln ta andelar från bilen, trots att så många som hälften redan cyklar till jobbet i vissa städer.

Inspiration till supercykelvägar i tät stadsmiljö går att hitta inte bara i europeiska städer. Green Lane Project är ett amerikanskt initiativ där sex städer valts ut för sina inbjudande, säkra och tydliga cykelfiler eller -banor, där cyklister tydligt är åtskilda från bilar och fotgängare.

Centralt för en supercykelväg enligt Richard ter Avest är att den ska vara sammanhängande, direkt, attraktiv, säker, bekväm, och ha ett jämnt flöde. Den ska erbjuda en upplevelse och vara integrerad i omgivningen. En supercykelväg ger ett ökat socialt och ekonomiskt värde åt omgivningen.

Parallellt med en bra infrastruktur är påverkansarbete viktigt: Det kan handla om att lära barnen att cykla till skolan, att ha bilfria söndagar som i Paris eller att stimulera till shopping per cykel med olika kampanjer. Richard ter Avest pekar också på hur cykeln kan marknadsföras bättre och jämför med hur bilen blivit en attraktiv symbol för frihet och rörlighet.

– Titta på bilreklam, kopiera deras metoder, säger han.

I Nederländerna erbjuds nu också ett skatteavdrag för den som pendlar till jobbet med cykel minst tre dagar i veckan. Incitament och attitydpåverkan spelar en stor roll för att öka cykelpendlingen.

Infrastruktur och kommunikation – och supercykelvägar för alla

Önskemål och slutsatser samlades i workshop



Bild: gruppdiskussion

Efter en serie presentationer var det dags för problemlösning och åsiktsutbyte i grupper – och här blandades stads- och trafikplanerare, konsulter, kommunikatörer, cykelaktivister, bloggare och andra inbjudna. En lång rad frågeställningar kring både kommunikationsinsatser och infrastrukturplanering diskuterades.

”Hur gör vi cykeln mer attraktiv för pendlare?”, var en nyckelfråga, men även om pendlarna stod i fokus på många sätt, betonade flera grupper att supercykelvägarna måste göras användbara och inbjudande för alla. Inte bara snabba cyklister, eller ”medelålders män i lycra” som en deltagare uttryckte sig, ska kunna utnyttja vägarna. Barnfamiljerna måste inkluderas – ”Man måste kunna ta barnen till dagis med de här vägarna”. För att täcka in fler än bara pendlare, kan man tala om ”återkommande vardagsresor” istället.

En annan fråga som återkom var vikten av att komma igång med projekt, trots att optimala förutsättningar saknas: ekonomiska, geografiska eller andra. Det finns en balans mellan att möta alla krav man bör ställa på en supercykelväg, och att få något gjort. ”Ta de lågt hängande frukterna först, men stanna inte där”, löd slutsatsen från en grupp. Börja med att förbättra de existerande cykelvägnäten och bygg ”super” sen.

En angränsande fråga gäller om fokus ska ligga på själva infrastrukturen (med genomgående hög kvalitet för hög hastighet, säkerhet och bekvämlighet), eller cyklistens tillfredsställelse med hela resan, från dörr till dörr.

Andra grupper redovisade att man inte får vara rädd för att ta resenärer också från kollektivtrafiken, och särskilt där kollektivtrafiken har nått sitt kapacitetstak.

Slutsatserna från workshopen kommer Karin Löwing att använda sitt arbete hos Koucky & Partners i det pågående arbetet med rapporten. Hon hade också idéer med sig att föra med in i diskussionen.

– Jag tycker att man ska utgå från användarens önskemål, och då kanske det snarast är medelhastigheten som är intressant. Är den bra så kan jag tåla att det finns sträckor som går långsammare. Jag tror att man inte ska stirra sig blind på enskilda designelement, eller att vägen ska vara till exempel tre meter bred.

I den norska studien används "express" istället för super med motiveringen att det redan är etablerat för andra trafikslag, till exempel bussar. Karin Löwing använder termen cykelexpressrutt.

– Jag använder cykelexpressrutt. Super är luddigt. Och man blir ju full i skratt när politiker har plockat upp att det här är något som händer, och säger "cykelmotorväg".

Kristoffer Levin, infrastrukturstrateg på Region Skåne och arrangör för dagen, var nöjd.

– Det gick bra. Det blev en bra blandning och både hårda och mjuka värden kom med. Jag var lite rädd för att hårda frågor, som den rena infrastrukturen, skulle ta över men så blev det inte. Vi pratade mycket om hur man skapar attitydförändringar och arbetar med marknadsföring.

Vi fångade några deltagare efter workshopen för spontana kommentarer

Marcus Ljungqvist



Cykelpendlare med bloggen "[På två hjul](#)" på Sydsvenskan.
Twitterar som [@malmolund](#)

Vad tycker du om dagens diskussioner?

Intressant. Det är väldigt intressant att alla här är så frustrerade: Vi vill ha supercykelvägar, men vi vet inte hur vi ska definiera det, och vad vi ska göra för att nå dit vi vill. Men alla är mycket positiva, och det finns mycket förhoppningar.

Mike Hedlund-White



Representant för Dansk Cyklist Forbund

Vad tycker du om dagen?

It was worth it, det var värt att åka hit! Det var ett gott och spännande arbete i grupperna. En sådan här workshop är mycket viktig, att få möta andra åsikter. Det fanns många åsikter, men till slut handlar det ju om att få fler att cykla istället för att ta bilen.

Karin Löwing



Konsult på Koucky & Partners

– Det var intressant att höra så många olika sätt att resonera om supercykelvägar. Det finns ingen entydig definition, som är gångbar internationellt. Alla får upp en bild – men inte samma bild. Men huvuddragen är lika: 60% skrev spontant att framkomlighet och hastighet var viktigast.