

Cykelseminarium: Sammanfattning

I oktober 2018 hölls *Cykelseminarium* i Västerås¹ med syftet att diskutera och identifiera åtgärder som främjar cyklingen. Seminariet varade i en dag och anordnades av Länsstyrelsen i Västmanland inom ramen för EU-projektet *Fossilfritt 2030*². Det drog till sig ca 14 deltagare från fem kommuner (Katrineholm, Arboga, Eskilstuna, Vingåker, Hallstahammars), Energikontoret Mälardalen, Norra Västmanlands Kommunalteknikförbund, Miljöpartiet de gröna i Hallstahammar, Cykelrådet Västerås Stad, Region Västmanland samt Länsstyrelsen i Västmanland. Utöver det deltog tre forskare från RISE Research Institutes of Sweden som föreläsare och moderatorer.

Seminariet bestod av ett inspirationsblock och ett interaktivt block. Dessa beskrivs nedan.

Block I: Inspirationsföredrag

Under inspirationsblocket presenterade Länsstyrelsen i Västmanland rapporten *Enkla och billiga åtgärder för att främja cykling*³ som tagits fram inom projektet *Fossilfritt 2030*. Där har förbättringsåtgärder identifierats inom tre områden: kvalitén längs ett cykelstråk, i korsningar och vid cykelparkeringar. Dessa åtgärder kan genomföras snabbt och till förhållandevis låg kostnad.

Utöver det höll RISE ett inspirationsföredrag på temat *Cykling igår, idag, imorgon*⁴. Den gav en överblick av utvecklingen i omvärlden och djupdykning i några svenska forsknings- och utvecklingsinitiativ. En slutsats är att ingen enskild lösning löser alla utmaningar kopplade till cykling. Det är därför viktigt att arbeta brett och att olika nyckelaktörer engageras.

Block II: Låt oss utveckla cyklingen tillsammans!

Målet med det interaktiva blocket var att gemensamt diskutera och identifiera både kort- och långsiktiga åtgärder som kan främja cykling i Sverige. Den omfattade ungefär 10 deltagare som blev indelade i tre grupper (Grupp 1-3) med 3-4 medlemmar per grupp. För att få insikt i diskussionen, och vid behov guida deltagarna i uppgiften, fanns en forskare från RISE med i varje grupp. Innan diskussionen inleddes presenterades uppgiften för alla gemensamt. Uppgiften var uppdelad i tre delar:

- Del 1: Identifiera fördelar och utmaningar med en specifik lösning. Vad krävs för att den ska bli verklighet? Varje grupp tilldelas en lösning att diskutera.
- Del 2: Identifiera en lösning som skulle kunna främja cykling. Beskriv fördelar och utmaningar med den. Vad krävs för att den ska bli verklighet?
- Del 3: Spela in en kort film som sammanfattar diskussionen och era slutsatser.⁵

Diskussionen pågick i ca 1h och avslutades med visning av filmerna framtagna av respektive grupp. Grupperna fick också möjligheten att kommentera filmen och dess innehåll.

I följande tabeller sammanfattas resultaten från respektive grupp.

¹ <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2887c5dd16488fe880d50d28/1537174583041/Cykelseminarium%2017%20oktober%202018.pdf>

² <https://projektetfossilfritt2030.se>

³ <https://projektetfossilfritt2030.se/download/607/>

⁴ https://www.dropbox.com/s/337i79xdqw96pd1/RISE%20Cykelseminarium%20L%C3%A4nsstyrelsen_20181017.pdf?dl=0

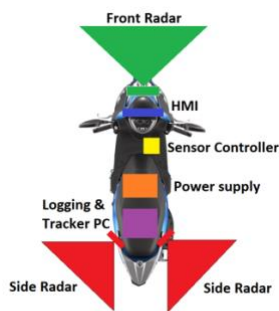
⁵ Alla medverkande gav sitt samtycke (muntligt) till publicering och delning av dessa filmer.

Grupp 1

Den cykelvänliga staden: En stad med breda, belysta cykelbanor i kombination med busskörfält. Det finns stora och inbjudande cykelgarage runt om i staden, men framförallt i anslutning till busshållplatser och tågstationen. Det är inte heller ovanligt med cykelverkstäder i anslutning till cykelgaragen. För att markera att bilen är ovälkommen ligger bilparkeringen en bit utanför stadskärnan, men den är lättillgänglig med cykelpool och buss. Staden liksom bussar och tåg är utrustade med bra och pålitlig WiFi.

Del 1:

Elcykel med sensorer som känner av omgivningen och informerar/varnar cyklisten och/eller bilister om potentiella faror.



Hinder

- Dyrare (bättre utrustade) cyklar ställer höga krav på infrastrukturen i termer av parkering, något som saknas idag.
- Frontradar kan på sikt göra att cyklisten blir mindre uppmärksam och slutar titta fram.
- Det kan lätt bli förmycket information och belastning för cyklisten.
- Den här lösningen främjar nollvisionen, snarare än att det främjar cyklingen.
- Utvecklingen av cyklar kan bidra till att synliggöra hur stark bilnormen är.

Förutsättningar och möjligheter

- Den här lösningen kan vara lämplig någon dag i framtiden, men inte i närtid.
- På sikt kan den här lösningen kan vara lämplig att användas på körbanan (givet den nya lagstiftningen att cyklister får nyttja körbanan) och framförallt för att varna för lastbilar som närmar sig bakifrån. Viktigt dock att cyklisten får varningen i tid.

Nästa steg

- Bättre infrastruktur och cykelparkering. Detta inkluderar bland annat att synliggöra banan och ge utrymme åt cykel och cyklisten.
- Om man ska ha någon extra "utrustning" på cykel, då borde man blinkers vara det första att introduceras och inte radarsystem.

Del 2:

Hur kan vi öka andelen resor med cykel?

Fokus på infrastruktur för cykel. Bra cykelparkering samt möjlighet att ta med cykel på tåg/buss bör prioriteras.

Ändra normen. Dagens stadsplanering och utseende utgår mycket från bilnormen. Utgå från cykelperspektivet, bryt bilnormen. Bilnormen kan också brytas genom att skicka rätt signaler till allmänheten, t.ex. bilpooler med mindre bilar som indirekt ger mer utrymme till cyklisten, och tajtare parkeringar för att signalera att vi behöver mindre bilar.

Utveckla cykelpooler och tjänster för låncyklar. Det ska vara smidigt att växla mellan cykeln och kollektivtrafik. Om cykel i kombination med kollektivtrafik inte räcker till, kombinera med elbilspooler istället för konventionella bilar.

Förbättra planeringen. Idag finns stora svårigheter med prioriteringen i existerande (historiska) stadsdelar, lättare att prioritera i nya områden. 5-600 meter till bussen är långt, planera för buss från början när nya hus byggs.

Del 3:

Spela in en kort film som sammanfattar och illustrerar diskussionen.

<https://youtu.be/FHWNkRsnTFU>

Grupp 2

Den cykelvänliga staden: Bilar är förbjudna i stadskärnan och körbanor har byggts om till cykelbanor. Det gör att cykelbanor blivit bredare och kan lättare användas av cyklister som färdas i olika hastigheter. Dessutom har cykelbanor separerats från gångbanor vilket gör att interaktionen mellan cyklister och gående blivit lättare och säkrare. För att stimulera användning av cykel har ett belöningssystem införts så att den som cyklar tjänar "biCycleCoin" som kan användas för att köpa varor och tjänster.

Del 1:

Delade eldrivna skotrar (sparkcyklar)



Hinder

- Markbeläggningen: Att köra på kull, sten eller is kan vara problematiskt. Det kan också finnas nivåskillnader som kantstenar och dylikt som försvårar färden och gör den farlig.

Förutsättningar och möjligheter

- Skotrar omfattas av samma regler som cyklar och därmed ska de inte kunna ställas överallt. Men man ska i princip kunna lämna dem var som helst. Det innebär att parkeringar behöver vara välspridda på attraktiva och lättillgängliga ställen.
- Det ska vara lätt att se var skotrarna befinner sig.
- Skotertjänster ska inte konkurrera med vanlig cykel och det är därför viktigt att skotertjänster utformas rätt från början. En grundprincip ska vara att de används för korta resor (dvs. inom ett begränsat område).
- En korg/låda på skotrar för transport av varor och dylikt.
- En korg/låda på skoter med en hopfällbar cykelhjälm för då behöver inte användaren ha en cykelhjälm med sig.

Nästa steg

- Definiera målet med elskotertjänster.
- Lös parkeringsutmaningen innan skotrarna införs för att begränsa potentiella framkomlighetsproblem.
- Se till att det finns lättillgängliga hjälmar.

Del 2:

Hur kan vi öka andelen resor med cykel?

Åtgärder från olika aktörer. För att öka andelen resor med cykel behövs olika åtgärder från olika aktörer.

Stimulera individer. Cyklister kan tjäna "biCycleCoin" som användas för att köpa tjänster och varor (t.ex. cykellagning, vinterdäck, kaffe).

Förbjuda bilar i stadskärnor. I Stockholm har man pratat om att förbjuda skotrar, men man borde förbjuda bilar istället.

Bygg för cyklister så kommer cyklister. Olika lösningar inklusive infrastrukturen måste vara mer inbjudande för cyklister.

Separata banor. Man ska separata banor för cyklister och för gående för att begränsa interaktionssvårigheter mellan dem.

Bredare cykelbanor. Cykelbanor behöver vara bredare. Om bilar förbjuds kan körbanor göras om till breda cykelbanor. Då blir det lättare för cyklister med olika hastigheter att samsas.

Del 3:

Spela in en kort film som sammanfattar och illustrerar diskussionen.

<https://youtu.be/JBIC8w8g9nc>

Grupp 3

Den cykelvänliga staden: Offentliga arbetsgivare föregår som goda exempel och stimulerar sina anställda att välja cykel för korta resor. De får subversioner för inköp av elcyklar men det finns också olika cyklar att låna direkt på jobbet eller via lättillgängliga cykelpooler. IT-verktyg har utvecklats med cykel i åtanke - de gör det enkelt att använda olika cykeltyper samtidigt som de gör användningen av bil obekvämt.

Del 1:

Delade eldrivna lastcyklar



Hinder

- Låg efterfråga – En lastcykel har ett brett användningsområde, men det överlappar mycket med bil och vanlig cykel. Vad finns det för behov?
- Låg flexibilitet med delningstjänst (jmf. med att äga en lastcykel själv).
- Normen och självbild – Det är ingen norm idag att använda en lastcykel, de flesta som är villiga att cykla identifierar sig som en vanlig cyklist.

Förutsättningar och möjligheter

- Låg tröskel – Som individ behöver man inte göra någon stor investering utan bokar lastcykeln vid behov.
- Hög flexibilitet – Lastcyklar fungerar till många resor.
- Lågst kostnad (jmf. med att äga/använda en bil)
- Inget körkort för att använda en lastcykel.

Nästa steg

- Offentliga arbetsgivare går före och introducerar lastcyklar.
- Möjliggör delning av cykelkärror i anslutning till andra delningstjänster. Ett första steg skulle kunna vara att ha 1-2 cykelkärror vid varje station.
- Skapa goda exempel och ambassadörer som berättar hur lastcykelpooler fungerar och att det finns information om dem att tillgå.

Del 2:

Hur kan vi öka andelen resor med cykel?

- **Stöd för drift och underhåll.** Stödet används för drift och underhåll av cyklar och kärror, samt för att erbjuda hjälmar och dubbdäck.
- **Öka andelen tillgängliga elcyklar.** De har potential att ersätta bilresor:
 - Låncyklar, prova på
 - Tjänstecyklar
 - Skapa ambassadörer för elcyklar
 - Bruttolöneavdrag för att köpa eller leasa elcykel via arbetsgivare.
- **Bättre säkerhet.** Exempelvis möjlighet att låsa både cykel och verktyg.
- **Jämn fördelning av finansiering.** Om målet är att t.ex. 20% av resor ska ske med cykel så bör 20% av finansieringen gå åt cykelinfrastrukturen.
- **IT-verktyg som prioriterar cykel.** Olika IT-verktyg bör föreslå cykel för korta resor före andra alternativ, och göra det obekvämt att välja bil (t.ex. bokning av bil för korta tjänsteresor behöver godkännas av chef).
- **Klimatfond.** En "klimatfond" à la bonus-malus system för att uppmuntra cykling. Om det exempelvis kostar 20 kr att använda en kommunbil så ska den som använder bilen få betala extra och överskottet ska gå till fonden för inköp av cykeltjänster, lastcykel, etc.

Del 3:

Spela in en kort film som sammanfattar och illustrerar diskussionen.

[https://youtu.be/ YULkGA4cMk](https://youtu.be/YULkGA4cMk)