



### **Jonathan Hummelman: "Man tvingas bryta trafikregler"**

Jonathan Hummelman kom med barnen Flora och Bosse och deras kompisar på sin lådcykel som kan ta upp till hundra kilo i last. Han cyklar året om sedan femton år och har deltagit i Cykelkarnevalen även tidigare år. Som erfaren cyklist i Stockholm efterlyser han en app för att hitta cykelpumpar.

- Det är fantastiskt att uppleva stan utan bilar i dag, säger han. Stockholm har blivit en bättre cykelstad, men är inte tillräckligt bra och förändringarna går inte tillräckligt fort. Dessutom är det bitvis farligt, man tvingas bryta trafikregler och cykla i körbanan när en cykelbana plötsligt slutar.

# Cykelliv i City

Cyklisterna blir allt fler samtidigt som de politiska satsningarna avlöser varandra. De två senaste helgerna har bjudit på stora cyklevenemang i Stockholm: Cykelkarnevalen och Bike in tweed. Syre var med när cyklisterna la beslag på gatorna och vi har också tagit reda på vad som står i vägen för en verklig cykelrevolution.

Text: Anne Casparsson. Foto: Oddbjörn Tharaldsen

**C**ykelkarnevalen gick av stapeln den 17 september, för fjärde året i rad. Den anordnas av Naturskyddsföreningens cykelgrupp STHLM och sammanföll i år passande nog med en bilfri dag i Stockholms City. Den tidvis regniga söndagen bjöd på flera solglimtar och under några timmar förvandlades Stockholm till en cykelstad där hundratals cyklister varav flera barn och unga cyklade den åtta kilometer långa sträckan från Norrbro över City, Kungsholmen, Vasastan och tillbaka igen.

- Med karnevalen vill vi markera cykeln och dess potential på ett roligt sätt och uppmuntra folk att cykla oavsett om du är proffscyklist eller nybörjare, ung eller gammal, säger Cécile Eve-

rett, samordnare för Naturskyddsföreningens cykelgrupp på länsnivå och en av initiativtagarna till Cykelkarnevalen.

I flera andra europeiska storstäder har liknande satsningar gjorts och samlat tusentals cyklister. Daniel Helldén är trafikborgarråd i Stockholm (MP) och en av deltagarna.

- Jag tycker att det är jättekul att gemensamt cykla runt och uppleva stan och de gator som man annars inte kan cykla på hur som helst. Det är en upplevelse att vara flera hundra cyklister på gatorna och ta tillbaka gaturummet från bilarna, säger han som även varit med och cyklat tidigare år.

Daniel Helldén tycker att det är utmärkt att Naturskyddsföreningen satsar stort på just cykling.



”Bygger man för bilar får man bilism, bygger man för cyklar får man cyklister.”

Cécile Everett på Naturskyddsföreningen anser att cyklisterna fortfarande hamnar för långt ner i stads- och trafikplaneringen.

- Om man tittar på klimatarbetet i Sverige är transportfrågan nästan det mest knepiga och viktigaste. Vi behöver få människor att ställa bilen och istället gå, cykla eller åka kollektivt.

### Planerat för bilismen

En vanlig vardag är det nästan cykelkö på Götgatan och antalet cykelpendlare har tiodubblats sedan 1998, en siffra Naturskyddsföreningen tror kan stiga de närmaste fem åren om man gör rätt satsningar och tydliga motivationsåtgärder. Stockholms stad har flera projekt som syftar till att flytta över trafiken från bilar till cykel och kollektivtrafik. Staden har en devis att göra Stockholm till en världsledande cykelstad.

- Men det finns mycket kvar att göra. Hela City byggdes om för att bilarna skulle komma fram och i stora delar av resten av stan har man också låtit bilarna ta den platsen. Det tar tid att göra dessa förändringar och kostar väldigt mycket pengar. Vi har hittills under den här mandatperioden lagt ner en miljard på cykelinvesteringar i Stockholm stad. När den här mandatperioden är klar skulle vi behöva två-tre mandatperioder till med samma satsningar för att få ordning på det säger Daniel Helldén.

Det finns ett politiskt förslag för stöd vid köp av elcykel med upp till tiotusen kronor. Det syftar till att förstå människor som går i biltankar att istället köpa en elcykel.

- Man kanske inte är den sportiga människan som orkar eller vill cykla långt. Jag tycker att förslaget är alldeles utmärkt för det riktar sig även till

andra kategorier av människor än de som redan väljer cykeln i dag.

Daniel Helldén vill gärna se fler sommargåtor. Det finns redan några, Swedenborgsgatan till exempel. Det är en gågata men bilarna får köra där i sju km i timmen.

- Det viktiga är att bilarnas roll kraftigt minskar och att man successivt vänder på ordningen. Klarabergsgatan kommer att bli bilfri. Och vi diskuterar hur vi ska göra runt Sergels torg. Hamngatan är föreslagen att bli bilfri, liksom Kungsgatan och tanken är att minska antalet bilar på Birger Jarlsgatan, säger han.

### Att få fler att börja cykla

Målet för Naturskyddsföreningen är att skapa en stadsmiljö där naturen har högsta prioritet och inte trafiken. I Köpenhamn är 50 procent av trafikanterna i innerstaden cyklister, vilket är ett uttalat mål som Naturskyddsföreningen har även för Stockholm.

- Cykelgruppen inom Naturskyddsföreningen startade för många år sedan. Men fortfarande behövs cykeln lyftas som fordon. Bygger man för cykel och kollektivtrafik frigör man för mer grönområden och tar samtidigt bort buller, säger Cécile Everett.

Hon lyfter Sundbyberg som ett bra exempel där man satsar på cyklister från kommunens håll. Kommunen har ett cykelråd för att främja planeringen av cykelstråk och framkomlighet för cyklister. Naturskyddsföreningen har haft fruktbara samtal med Miljöpartiet i Stockholms stad och Cécile skulle gärna se ett cykelråd lik-



Muhammed Alhammada (tredje från vänster) från Eskilstuna arbetar med ungdomsgrupper i Naturskyddsföreningen.

ande det som finns i Sundbyberg, även där.

- I Amsterdam för man alltid diskussioner med olika cykelorganisationer inför stadsplaneringar. Det blir tydligt även i Sundbybergs kommun, men det saknas fortfarande kompetens generellt i Sverige när det kommer till cykelframkomlighet.

Måns Andersson var en av flera utställare på Cykelkarnevalen. Han äger bland annat företaget Gamla Enskede Lådcyklar vid sidan av sitt yrke som forskare. Måns Andersson började att bygga cyklar i slutet av 1980-talet och har sålt lådcyklar sedan 2010 med idén att de ska vara bra, billiga och etiska. Något han bland annat marknadsförde i Kina under några år. Han tycker att det händer mycket positivt i Stockholm avseende cykling.

- Det arbetas proaktivt i Stockholm

”Det viktiga är att bilarnas roll kraftigt minskar och att man successivt vänder på ordningen.”



Daniel Helldén, trafikborgarråd i Stockholm (MP).



### Muhammed Alhammada: Få ut unga i naturen

Det var många glada cykelentusiaster på plats på Norrbron under karnevalen. Muhammed Alhammada från Eskilstuna kom till Sverige från Syrien för tre år sedan. Då kände han ingen men kom genom en lärare på gymnasiet i kontakt med Naturskyddsföreningen och är i dag ungdomsledare på heltid i ett projekt som heter Schysst sommar och vinter. Med elva ungdomar mellan 14 och 18 år, alla ursprungligen från Mellanöstern, är han på plats för att cykla den åtta km långa banan genom Stockholm, träffa andra cykel- och miljöintresserade och testa det senaste inom cykling hos de utställare som var på plats.

- Det var kul att höra ungdomarnas reaktioner på karnevalen. De tycker verkligen att det är roligt att vara här, säger han.

Han arbetar till vardags med att få ut unga i naturen och har bland annat vandrat Sörmlandsleden under tio dagar, fjällvandrat och tältat i tio minusgrader med ungdomsgrupper.

och det finns en seriös vilja i stadshuset och bra lobbygrupper. Initiativen finns och även bra journalister som följer upp det.

Men han tycker att även om man gör mycket rätt, går det för långsamt. De fyra delarna - hemmet, förskolan, affären och jobbet - är den stora nöten att knäcka för att få människor att välja cykeln framför bilen. I sin forskning har Måns Andersson sett att om man väl tagit bilen på morgonen för att lämna barnen följer den sedan lätt med till jobbet, mataffären och tillbaka till förskolan. Den många gånger korta vägen till förskolan genererar på det sättet mycket onödigt bilkörning som lätt skulle kunna undvikas. Hur får vi då fler att välja cykeln även om det regnar och är kallt? Måns Andersson menar att man behöver arbeta mer politiskt.

- Vi behöver visa människor att prylarna finns för att cykla med barn eller tung last i alla väder, året om. Redan i dag har tusentals människor upptäckt det, men vi behöver nå fler.

### Att nå barn och unga

Anna Asplind arbetar för Cykelfrämjandets kursverksamhet och har tidigare suttit i dess riksstyrelse under flera år. I tjänsten ingår att träna trafiksäkerhet med barn och att vuxna nybörjare ska lära sig att cykla.

- I vår vuxenutbildning är majoriteten utlandsfödda kvinnor men alla är självklart välkomna. Cykling främjar ju både psykiskt och fysiskt välmående och är samtidigt en jämställdhetsfråga.

Anna tycker att Götgatan har blivit en väldigt lyckad satsning för cyklister

och skulle gärna se mer stadsplanering där parkeringar får ge vika för cykelvägar. Men även om hon är glad att cyklandet ökar generellt är hon bekymrad över att det minskar bland barn.

- Det är både en infrastrukturfråga och en inställningsfråga. Vi efterfrågar fler cykelsatningar i syfte att få barn att börja cykla till och från skolan. Det skulle kunna uppnås genom en annorlunda planering.

Christina Nordlind Hejdenberg är frivillig inom Naturskyddsföreningens cykelgrupp STHLM och en av arrangörerna. Christina är engagerad i cykelfrågor i flera olika sammanhang och cyklar överallt året om. Hon är medlem i Ålstensskolans föräldraförening i Bromma där hennes fokus är att få barn och unga att cykla till och från skolan, inte minst ur ett säkerhetsperspektiv. Om föräldrar lämnar

**”Vi behöver visa människor att prylarna finns för att cykla med barn eller tung last i alla väder, året om.”**



Måns Andersson, äger bland annat företaget Gamla Enskede Lådcyklar.



Björn Billung handcyklar runt 400 mil per år.

Ulrik Hejenberg har tagit med sig barnen Haquin och Fideli.



### Björn Billung: "Mycket kan bli bättre"

Björn Billung handcyklar nästan överallt. Det blir runt 400 mil per år. Han ger Stockholm som cykelstad både ris och ros. Han gillar att man får cykla mot enkelriktat på vissa gator, något han känner igen från andra cykelvänliga städer som Köpenhamn och Amsterdam. Men även om han tycker att det görs bra saker för cyklister i Stockholm kan mycket bli bättre.

- Bilarna får generellt alldeles för stort utrymme, säger han.

"Vi har levt länge med bilen som norm och behöver inse att det inte är rätt."



Christina Nordlind Hejdenberg är frivillig inom Naturskyddsföreningens cykelgrupp STHLM och en av arrangörerna.

barnen med bil på skolan istället för att barnen själva cyklar eller går dit blir det inte en trygg och säker trafikmiljö där för barnen. Christina har även varit med att uppmuntra till och att organisera gå-tåg. Det innebär att man som förälder någon gång i veckan går tillsammans med en grupp barn till skolan.

- Sedan turas man om med andra föräldrar att ansvara för tåget som ett sätt för föräldrar att minska sitt bilberoende.

Hennes arbete på skolan har varit framgångsrikt, fler och fler är positiva till att deras barn går eller cyklar till skolan istället för att få bilskjuts. Även Christina tror att det behövs starkare åtgärder för att få fler att vilja välja cykeln.

- Det behövs en bredare opinion för cykling. Vi behöver knacka folk på axeln och väcka dem. Vi har levt

länge med bilen som norm och behöver inse att det inte är rätt.

### Bilen har haft företräde

Sedan 1950-talet har man främst satsat på bilismen i Stockholm. Cécile Everett på Naturskyddsföreningen anser att cyklisterna fortfarande hamnar för långt ner i stads- och trafikplaneringen. Bilisterna har företräde och man höjer inte cyklisten till samma nivå. I dag behöver man vara modig för att cykla i tät trafik. Hon skulle istället vilja se väjningspliktstrianglar liknande de som finns i Amsterdam för att tydliggöra var och hur cykeln eller bilen har väjningsplikt.

- De flesta av våra cykelolyckor beror på otydlighet i trafikmiljön. Det är få som vet när en cykel har väjningsplikt. I Danmark däremot har bilar alltid väjningsplikt gentemot cyklisterna.

Cécile Everett menar att det i grunden handlar om att kollektivtrafiken och cykeln ska bli ett mer attraktivt val än bilen.

- Bygger man för bilar får man bilism, bygger man för cyklar får man cyklister, säger hon med eftertryck.

Hon tycker även att man bör försvåra för bilister att parkera i stan, höja parkeringsavgifterna och skapa mer effektiva sätt att ta sig in till stan utan bil. Men tror samtidigt att politikerna inte vågar höja ribban för cyklisterna i rädsla över att förlora väljare.

- Det krävs en tydlig politisk vilja och tydlighet. Man behöver göra cyklister och fotgängare till högsta prioritet, inte bilarna.

### Cykelsatsningen

Regeringen har tagit fram en cykelsatsning med ändrade cykelregler



### Ulrik Hejenberg: Eldriven lådcykel

Ulrik Hejenberg har tagit med sig barnen Fideli, 13 år och Haquin, 8 år till Norrbron och cykelkarnevalen. Han köpte en eldriven lådcykel i våras som de cyklar med nästan överallt.

- Men det finns mer att önska vad gäller cykling i Stockholm, säger Ulrik. Då jag har problem med ryggen märks det extra mycket när vissa saker som borde vara självklart inte funkar.



Deltagare på Bikein tweed.  
Foto: Gulla Hermansdottir

som föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Cécile Everett är kritisk till den nya strategin främst för att man inte satsat i närheten av så mycket pengar som behövs.

- När man planerar statliga vägar finansieras de av staten. Cykelstråk däremot ska finansieras till 50 procent av kommunerna. Vid E18 har det exempelvis planerats för en snabbcykelbana mellan Täby och Roslagstull. Men den läggs ner för att den blir för dyr.

Från Naturskyddsföreningens håll har man starkt ifrågasatt detta beslut men inte fått svar från regeringen ännu.

- Kommunerna i fråga vill ha en snabbcykelbana men inte Trafikverket. Istället vill man försöka ta de befintliga cykelbanorna och göra dem bättre.

Det är långt ifrån samma sak, men-

ar Cécile. Hon har själv testat att cykla med lastcykel på de aktuella cykelbanorna som går upp och ner medan bilvägen går plant och har konstaterat att skillnaden är påtaglig.

- Då blir inte cykeln ett alternativ för människor i samma utsträckning. Man säger att man satsar på cyklister, men gör inte det fullt ut.

Daniel Helldén tycker att det är bra att regeringen har tagit fram en cykelstrategi i syfte att främja cykling som ett viktigt transportslag men säger samtidigt att en del av förslagen kunde ha varit skarpare.

- När det gäller den planerade snabbcykelbanan som Trafikverket backat på anser jag att den borde ha prioriterats. Den är dyr, men vi måste ta det steget om vi ska få igång cykling ordentligt.

Text: Anne Casparsson

Foto: Oddbjörn Tharaldsen

### Om cykelfestivalen Bike in tweed:

För sjunde året arrangerades cykelevenemanget Bike in tweed i Stockholm den 23 september. Cyklister samlas i tweedkläder och med gamla cyklar för att sedan cykla genom stan. Ett riktigt stiltigt evenemang. Dagen börjar klockan 10 och Cykelparaden avgår från Evert Taubes terrass på Riddarholmen med start klockan 12. Sedan syns deltagarna på en stor picknick i Rålambshovsparken för att till sist avsluta på Hasselbacken på Djurgården.

- Under 30- och 40-talet var cykeln ett ovärderligt transportmedel, nästa alla cyklade. Vi är många som älskar gamla cyklar och som är ganska bakåträvande till den tiden, säger Henrik Jacobsson som är arrangör och ordförande för Cykelhistoriska föreningen.

Bike in tweed är ett koncept som finns på flera platser i världen, bland annat är det stort i London. I Stockholm brukar evenemanget locka runt 170 personer, även från omkringliggande länder. Henrik säger att man i Sverige har varit duktiga på att bevara gamla cyklar och i Bike in tweed förenar man ett intresse för både vintagekläder och gamla cyklar.