

Svar till remiss av Regionala cykelplanen

LS 1102-0284



Trafikverkets persontransportråds vision 2012

Stockholm 14 juni 2013



Inledning och sammanfattning

Naturskyddsföreningen Stockholms län ser mycket positivt till den regionala cykelplanen och anser att den belyser många brister i cykelnätet och var de flesta problemen ligger. Som rapporten anger så har innerstadstadsnittet ökat cyklingen med 76 procent de senaste tio åren och främst för att bilister har övergått till cykling. Det sägs också i rapporten att två tredjedelar har kortare arbetspendling än 14 km och en cyklist cyklar i genomsnitt en sträcka på 9 km. Samtidigt ökar inflyttningen till Stockholms län i snabbare takt än beräknat och luftkvalitet på flera gator och vägar klarar inte EUs normer.

Alla gynnas av ökad cycling – även samhällsekonomi

Som WSP rapport (Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan 2013) anses alla gynnas av cykling, även bilisterna med mindre bilköer om fler väljer cykel framför bil. Effekterna är, som nämns tidigare, hälsoeffekter både för cyklister som omgivning i form av bättre luft och mindre buller samt lägre sjukhälsotal för cyklister. Även åktiden blir kortare med cykel än med annat trafikslag på ett flertal områden som Stockholms innerstad. Som också nämnts finns det stora ekonomiska vinster för samhället i relation till att satsa på infrastruktur koncentrerat på bilism, 13-22 kr på satsad krona. Ökad cykling kräver mindre utrymme och skulle därför kunna gynna bostadsbyggande. Ekonomiska styrmedel bör användas i större utsträckning för att nå upp till målen. Exempelvis kan strängselskatter och bilparering vara sådan som uppmuntrar bilister att vid flera tillfällen cykla istället för att ta bilen.





Snabbare takt och öronmärkta pengar för enbart cykling

Naturskyddsföreningen anser därför att målet med ökad cykling med 20 procent till 2030 är för låg ambition. Under flera decennier har cykling missgynnats i relation till bilism. Cykelplanering har varit undtaget och vid flera cykelstråk och det är uppenbart att kommunerna har "klämt" in en cykelbana i en planering där cyklism var lågprioriterad och därför glömt bort den i planeringen. Det finns idag ingen annan satsning av infrastruktur som har en sån enorm potential för positiv effekt på såväl invånare, miljö som ekonomi.

Vi ser det därför viktigt att prioritera utbyggnad i klart högre ambitioner och föreslår en satsningar som skulle ge potential till ökad cykling till 20procent i regionen till 2022, i innerstaden till 50 procent och i närliggande kommuner som Solna till 30 procent till 2030. Det behövs både utbyggnad av cykelbanor som gynnar arbetspendling som säkrare cykelbanor till och från skolor för att uppmuntra vuxna att inte skjutsa sina barn till skola och dagis.

Förslag på tillägg och ändringar i planen

Statliga öronmärkta pengar behövs

Vi föreslår att en statlig cykelpott bör skapas för att delfinansiera de regionala cykelvägarna i Stockholms län. Där ska enskilda kommuner ska kunna söka medfinansiering för utbyggnad/ förbättring av den kommunala cykelinfrastruktur, som ingår i det regionala nätet.

Självständigt råd

Vi föreslår att ett råd bildas som ska fördela och prioritera dessa pengar efter kommunernas ansökan. Kommunal medfinansiering bör tillämpas. Kommunernas ansökningar, som bör kunna ske när som helst under perioden, bereds av detta råd, formellt självständigt men knutet till Trafikverket. Rådet lämnar förslag till beslut som fastställs av Trafikverket som också svarar för administration av beslutade medel. Utländska modeller för ett sådant förfarande finns i exempelvis Danmark och England.

Plogning av cykelbanor

Vintern 2012/2013 var en vinter där bland annat Stockholm stad fick mycket kritik för plogningen av cykelbanorna. Även i andra kommuner var underhållet ifrågasatt. I ett flertal fall var det tydligt att plogning hade skett men att plogningen i sig var så undermålig. Det räcker med att plogbilen lyfter ploget vid ett tillfälle och det bildas en snövall som är svår att parera vid cykling. De här snövallarna var ett flertal och de tvingade cyklisten att stanna in. Samma sak gäller vid de flesta på- och avfarterna. Krävs det att cyklisten saktar farten vid varje korsning samt ytterligare vid de tillfällen där ploget skapat en snövall räknas cykelbanan som

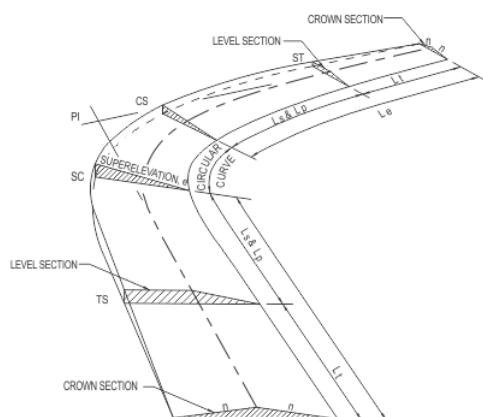
obrukbar. Samma sak gäller vid de cykelbanor där plogen lämnat kvar några mm snö för att de inte tagit ner plogbladet tillräckligt lågt. Likväl är det med otillräcklig plogning där bara ena cykelbanan eller endast gångbanan blir upplogad. Det kostar kommunerna pengar att betala för plogning som inte blir utförd på ett sätt att cykelbanorna blir brukbara. Det borde finnas ett kvalitetskrav på snöplogning där testning borde införas av cyklister där stopp på grund av snövallar på cykelbanan och vid på- och avfarter inte räknas som godtagbar plogning.

Som Karolina Skoog, kommunalråd i Malmö sa ”att överdimensionera kollektivtrafiken vår och höst, då flera personer cyklar än på vinter, för att kommunerna inte satsar på plogning är inte samhällsekonomiskt”.

Feldoserade cykelbanor

Cykelbanorna är i de bästa fall doserade så att det lutar åt vänster eller höger. Problemet blir i kurvorna att en högerkurva kan vara doserad åt vänster. Det resulterar i att lutningen i kurvan går utåt istället för innåt och risken för sladd blir högre, speciellt i perioder med frost.

Cykelbanor ska vara rätt doserade likt den dosering som görs för biltrafik men i flera fall saknas dosering helt.



Det är också många cykelbanor som har helt fel dosering när det gäller vattenansamlingar i viadukter vilket leder till fel avrinning av vatten. Vid snösmältningsperioder samlas vattnet i stora dammar som sedan fryser till is. Problemet blir inte bara att cyklisten tvingas cykla i genom vatten där underlaget inte är synligt. Problemet är också den isbildning som blir som skapar "skridskobanor" för cyklister.

Likaså är problemet med på och avfarter där mycket vatten samlas. Speciellt när det ligger snövallar som har plogats upp för att hålla bilvägarna fria. Det är minst lika viktigt att se till att dosera cyklisternas vägbanor som bilisternas så att inte olyckor sker eller tvingar cyklisten att sakta farten vid varje korsning.



Grus som spolats upp på vägbanor i brist på kantstenar

Vid kurvor i nedförsbackar, där det finns gräs- eller grusplan i anslutning, spolats jord och grus upp på cykelbanan vid hållregn. Det här kan vara ett lika stort problem som osopade cykelbanor. Lösningen kan vara att sätta kantsten eller liknande upp vid dessa kurvor.

Dedekterade trafiksignaler och grönvåg

Stycket om trafiksignaler är bra. Det är viktigt att påpeka att cyklister ska ha dedektera trafiksignaler liksom bilister har och att grönvåg bör anpassas efter cyklister eftersom de påverkas mest vid stopp. Grönvåg ska anpassas av den förväntade hastigheten och skulle kunna på vissa stråk vara 20 km/h medan snabbcykelstråk skulle ha snabbare intervaller beroende på trafiksituation och lutning på cykelstråket.

Trafiksignalerna bör vara tydligt placerade korsningar så att cyklisten aldrig behöver köra ända fram till korsningen och stanna för att se huruvida det är röd eller grön signal.



Kurvor

Avsnittet om att tvära kurvor med små radier är vanligt förekommande, är bra. Det är viktigt att planera för att cyklister inte ska behöva sänka farten nämnvärt. Tillägg för planering av kurvor att ha i beaktande att tvära kurvor blir speciellt svåra med mötande cykeltrafik.

Cyklister tvingas använda mötande cykelbanan för att kunna svänga i den tvära kurvor. Det här leder till stor risk för krockar mellan cyklister. Cyklister liksom motorcyklister lutar cykeln inåt och skär igenom kurvorna för att minska kurvans g-kraft. Det här kräver inte bara behov av att öka radien i kurvan utan även bredda cykelbanan liksom det görs för biltrafik.

Byggarbetsplatser och vägbyggen

Vid de flesta fall har cykelbanor och cykelfält mycket låg prioritering vid byggarbeten. Det är ofta som cykelbanan tas i anspråk och försvinner eller att cyklister hänvisas till att använda cykelbanan på andra sidan gatan. Cyklister tvingas därför korsa vägbanan vid ett flertal ställen. Det gör att både cykelresan blir längre, blir mer tidskrävande för att cyklister tvingas vänta vid korsningar samt att för varje korsning utsätts cyklister för en ökad fara. Vid ett flertal ställen blandas också gång- och cykeltrafik vilket gör att båda trafikanterna utsätts för obehag, irritation och ökad fara. Ibland tvingas cyklister leda cykeln. Vid planering för bilister tas ibland ena vägbanan i bruk men de har fortfarande en smidig väg igenom byggarbetet. Byggarbeten kan pågå under långa perioder och i ibland ett flertal år men ändå vara utformade som tillfälliga lösningar som i flera fall är trafikfarliga för cyklister.



I ett flertal fall försvinner utrymmet för cyklister vid busshållplatser vid väg- och byggarbeten varav risken för kollisioner med avstigande resenärer blir överhängandet samt att cyklister tvingas stanna.

Det ska sättas högre krav på byggherrar att planera för cykling och högre krav på att beställare att inspektera standarden på fält avsedda för cykling vid byggarbetsplatser. Cykling ska fortfarande vara möjligt och ske på ett sätt som inte tvingar cyklisten att varken leda cykeln eller korsa vägbanan.

Busshållplatser

De regionala cykelstråken passerar många busshållplatser. Återkommande problem är att cykelbanan leds förbi hållplatserna genom sidledsflyttningar och tvära kurvor, att väderskydden är placerade så att de skymmer sikten och därmed medför risk för kollision mellan gående och cyklister. I vissa fall är det så illa att cykelbanan går så tätt förbi busshållplatsen så att väntande och avstigande står mitt i banan. Det här leder till en avsevärd risk till olyckor som aldrig skulle tillåtas i relation till motortrafik.

Det vore önskvärt att vid planer av busshållplatser leds inte gångtrafikanter över cykelbanan utan gångtrafikanterna ska ha möjlighet att följa gångbanan tills de kommer till en korsning där gångtrafikanter kan korsa cykelbanan i samband som de korsar vägbanan. Att låta gångtrafikanter korsa cykelbanan leder till flera stopp för cyklister och större risk för olyckor. De måste inte bara stanna och väja för bilister de tvingas också att stanna för gångtrafikanter vid busshållplatser.

Alternativ är att göra säkra cykelfält runt busshållplatser med tydligt utrymme för cyklister även när bussar stannat för på- och avstigning.

Belysning

Liksom som stycket anger så är cyklister belysning mer begränsat än för bilister. Det bör därför satsas mycket mer belysning på cykelbanor. Det för att se hinder men också för att mörka passager känns otrygga. Idag, som även anges i rapporten, så är belysningen riktad över vägbanan och inte cykelbanan och endast spilljus är kvar för cyklister. Det är viktigt speciellt vid vägbyggen, tunnlar, viadukter och att mörka cykelbanor inte accepteras.

Vägvisning

Likväl här tar rapporten upp problemet med vägvisning. Ett tillägg kan göras att för motortrafikanter finns det tydliga vägvisningar där både korta och långa destinationer anges, till exempel kan det stå Göteborg som Södertälje på samma skylt. Det anges också på motorvägar och motortrafikleder skyltar såväl för när det är avfart om 1000 som för 500 meter



kvar till angiven destination. Det här krävs inte på samma sätt för cyklister med lägre fart men det är ett förtydligande för att vissa ambitionen på vägvisningar för motortrafik jämfört med för cyklister. Och som nämns så finns vägvisning på de regionala cykelstråken idag endast sporadiskt och kan i vissa fall vara helt missvisande.

Tendens att sätta upp hinder för att hindra cyklister för upp för hög fart

Vid flera platser runt om Stockholms län har kommunerna löst dåliga trafiklösningar med att sätta upp farthinder. Ofta vid en nedförstbacke där de har blandat trafikslagen, men det har även funnits andra planer där en nedförsbacke med korsande cykelbana ska ha konstruktioner som stoppar farten.

Om regionala cykelplanen är för att öka cykling är det bättre att lösa de trafiksituationer med säkrare cykelbanor där cyklister utan risk för sammanstötning kan köra åtminstone i 40 km/h. Tänk då i beräkningen hur många vägbanor som är utformade för motortrafik 110 km/h utan farthinder eller korsningar som ska leda till sammanstötningar. Att göra cykling till en njutning där cyklisten har möjlighet att utnyttja lutningar är en självklarhet då det går åt mycket kraft att trampa upp för uppförsbackar.

I korsningar med cykelbanor skulle ena cykelbanan med mindre trafik kunna ha väjningsplikt och det kan ordnas med vägmarkering, skyltar eller trafiksignaler. Förutsatt att planeringen verkligen har god sikt.

Trafikolyckor, trasiga bilar och utryckningsfordon

Det finns en tendens att använda cykelbanan som avlastningsplats för såväl allmänt trasiga bilar som för bilar inblandade i trafikolyckor. I dialog med chaufförer så är svaret ofta "ja men jag kan ju inte stå i vägbanan och stoppa alla bilar". Det här medverkar till att cyklister tvingas ut i körbanan och risken för olyckor uppstår. Att det är hög acceptans att hindra cykeltrafik jämfört med att hindra biltrafik av bilister är ett stort problem för cyklister. Än mer kontraproduktivt blir det när bilar inblandade i trafikolyckor placeras på cykelbanan där de oskyddade trafikanterna tvingas ut i vägbanan vilket leder till flera trafikolyckor.

Det är inte helt ovanligt att polisen parkerar sina bilar på cykelbanan vid olika utryckningar för korteger, hastighetskontroller eller andra situationer där polisen måste tillfälligt stå parkerade. Även det är kontraproduktivt att oskyddade trafikanter ska tvingas ut i vägbanan för att skydda något annat.

Cykelparkering

Det är viktigt att kommunerna arbetar på att satsa på cykelparkeringar vid knutpunkter, köpcentrum och bostäder. Regionen och kommuner bör arbeta fram en strategi där



Naturskyddsföreningen Stockholms län

cykelparkeringar premieras framför bilparkering och att bilparkeringar minimeras så långt det går. Cykelparkeringarna bör då vara nära slutdestinationen för att uppmuntra att parkera på rätt ställe.

Cykel och kollektivtrafik



Som nämns in Regionala cykelplanen så visar en holländsk studie att förbättrade möjligheter att cykla till och parkera vid omstigningspunkterna kan bidra till att öka kollektivresandet med 5–10 procent. Ändå finns inga säkra cykelparkeringar vid centralstationen i Stockholm och andra stora knutpunkter. Som nämns i rapporten har Älvsjö resecentrum gjort en satsning vilket är bra men det behövs fler säkra cykelparkeringar och fler lösningar att kombinera cykel och kollektivtrafik. Det borde vara möjligt att ta med cykel på såväl buss som tunnelbana och pendeltåg, då ett flertal resenärers mål är att åka med de regionala tågen. Det borde också vara möjligt att ta cykeln på tåget i Mälardalen som på SJs regionala tåg. Lösningarna finns och är viktiga att satsa på speciellt om regionen och kommunerna är seriösa med satsningarna att minska biltrafiken. Det finns heller ingen anledning att endast begränsa lösningarna till tåg utan även busstrafik, och då speciellt de långa distanserna, som till exempel Norrtälje, borde det vara möjligt.

Satningar på kombinationen båt och cykel är en mycket bra lösning, speciellt nu när det börjar utvecklas elmotorer på de färjor som går kortare distanser.

Hircykelsystem

Rapporten föreslår är en enhetlig lösning över hela regionen. Det är ur rättsvissynpunkt viktigt att alla kommunernas eller regionens invånare har samma tillgång och möjlighet att utnyttja hircykelsystemen. Naturskyddsföreningen Stockholms län föreslår därför att Stockholms län lokaltrafik har ansvaret av hircykelsystemen. Hircyklarna kan då, liksom rapporten föreslår, bli ett bra komplement till kollektivtrafiken på kortare sträckor även för arbetspendlare.

Hircykelsystemet ska aldrig konkurrera med möjligheten att använda egen cykel och säkra cykelparkeringar.



Informationskampanj om oskyddade trafikanter

Trafikmiljön i stockholmsregionen är hetsig. Det har varit flera polisinsatser som riktar sig mot aggressiv körning. Problemet blir större för de oskyddade trafikanterna när de i den aggressiva trafiken riskerar sina liv på grund av att en del trafikanter reagerar klart mycket kraftfullare än problemet egentligen är.

Attityder gentemot cyklister från såväl vissa myndighetsutövare som en hel del trafikanter är obefogade. Cyklister utsätts för mycket stress när de ska ta sig igenom det hårt trafikerade gatuutrymmet. De ska akta sig för bildörrar, gångtrafikanter med hörlurar och/eller koncentrerar sig på sin telefon samtidigt som de sneddar över cykelbanor där det inte är övergångsställe, hundägare med flexikoppel, barn som springer ut i cykelbanan, gångtrafikanter som går ut i cykelbanan för att gångbanan är för smal, bilister som letar efter parkeringsplatser, bussar vars bakparti svänger ut i cykelfälten, omkörning av bussar där risken för att bussen börjar svänga ut när cyklisten är på väg att passera, busshållsplatser i direkt anslutning till cykelbanan där av och påstigande hamnar i cykelbanan, trånga dubbelriktade cykelbanor där risken att krocka med annan cyklist är stor, bilar parkerade på cykelbanan, på och avlastning där den de som lossar godset bär godset rakt över cykelbanan, lastbilar i högersvängar, bilar i högersvängar, bilister som blockerar cykelöverfarten när de ska köra in på större gata, bilister som blockerar cykelbanan vid utfarter, bilister som kör för nära vid omkörningar, turister som kör sina resväskor i cykelbanan för att det är lättare, joggare som joggar i cykelbanan för det är lättare än på trottoarer (speciellt inför stora lopp), ett flertal korsningar och cykelbanor som är helt felbyggda och omöjliga att följa som cyklist på ett trafiksäkert och smidigt sätt, potthål, betongsuggor för att hindra biltrafik, glas, byggarbetsplatser där cykelbanan försvinner. Till det får cyklister inte köra i vägbanan om det finns en cykelbana och cyklister har högre krav på väjningsplikt än bilister.

Ovanpå den här stressen är attityden att cyklister dessutom är något som ska tillrättavisas. Ett några bilister är helt ovetande om cyklisters rättigheter till att i vissa fall använda vägbanan, att det inte är tillåtet att stanna i cykelfält eller cykelbanor och att cykelboxar är till för att cyklister ska kunna positionera sig i vägbanan för att inte bli påkörda av bilar. I den här ovetskapen ska cyklisterna tillrättavisas. Det räcker med ett fåtal bilister som överreagerar för att cykelresan ska bli farlig och med den mängd bilister, som en cyklist möter under färden genom tätbebyggt område är stort, och därmed en stor risk att möta aggressiva bilister.



I tätort får bilen underordna sig gång och cykel



Stockholms län behöver gå ut med informationskampanjer om de oskyddade trafikanterna. Att de trafikanter som inte bidrar till ökade luftförsämringar och buller ges en högre status och där de skyddade trafikanterna lär sig ta hänsyn till cyklisterna. De behövs kampanjer som upplyser bilister om cyklisters rättigheter, att deras bil kan bli till ett dödligt vapen, att bilister i sig är mer skyddade, sitter i regn- och bullerskyddade miljöer och därmed bör ta mer hänsyn då cyklisterna har mycket tuffare förutsättningar att ta sig fram i trafiken.

Även cyklister behöver informeras vilka beteende som uppmuntrar till en positivare trafikmiljö för alla trafikanter. Det är viktigt med tydliga tecken, uppmärksamhet på cykelbanan och trafiken mm.

Prioriteringsordning av utbyggnaden

En ändring föreslår vi där en första åtgärd bör vara att anlägga cykelinfrastruktur längs avsnitt som är högt trafikerade och har stor potential att få ökat antal cyklister. Det enklaste är att åtgärda trafik hinder som kantstenar, betongsuggor, stolpar som står ivägen. Därefter sträckor där infrastrukture saknas och som går i blandtrafik.

Speciella satsningar på säkra cykelvägar till och från skolan borde också förespråkas för att uppmuntra föräldrar att inte skjutsa barnen till skola och dagis. Det gynnar också arbetspendlingen då flertalet föräldrar hävdar att de måste ta bilen för att de ska hämta och



Naturskyddsföreningen

Stockholms län

lämna på dagis och skola. Lokala cykelvägar, såsom skolvägar eller anslutande cykelvägar till de regionala stråken.

Naturskyddsföreningen ser positivt till följande formuleringar som nämns i rapporten och ser det som viktigt att målen i den regionala cykelplanen och regionens och kommunens ambitioner följer de målen.

- De regionala stråken ska utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ, där cykeln på allvar kan konkurrera med andra trafikslag i fråga om framkomlighet, trafiksäkerhet och transportkvalitet.
- Att alla cykelvägar ska vara tillräckligt breda för att två cyklister ska kunna mötas utan att behöva sakta in är en självklarhet.
- Cykelbanan utformas med lika god vertikallinjeföring som bilvägen, annars kan cyklisterna komma att följa bilvägen istället. Vid planfria korsningar, där cykelbanan ansluter till korsande cykelbana, går det att undvika onödiga höjdskillnader genom att låta cykelbanan gå på samma bro som medlöpande väg.
- Vid busshållplatser får cykelbana inte ledas så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger.
- Om en passage inte är trafiksäker är det viktigt att söka efter en bättre korsningsutformning snarare än att hindra framkomligheten för cyklisterna.
- Utgångspunkten bör vara att cyklister på de regionala cykelstråken aldrig ska behöva anmäla sig vid en tryckknapp för att komma förbi en trafiksignal.
- Körkomforten för cyklisterna på de regionala cykelstråken ska vara minst lika god som den som motortrafiken erbjuds på de största transportlederna.
- Cykelvägvisning bör finnas på alla platser där det kan uppstå tvivel om vägval.
- Trafikverket och andra aktörer som är skyldiga att upprätta miljökonsekvensbeskrivningar. I samråden ska Länsstyrelsen ge råd om allmänna intressen samt verka för att riksintressen och miljökvalitetsnormer tillgodoses, att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt samt att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Mårten Wallberg

Ordförande

Naturskyddsföreningen Stockholms län

Cécile Everett

Kontaktperson

Naturskyddsföreningen Stockholms läns

Cykelgrupp