

Cykelfrämjandets ortskrets i Storstockholms remissvar för regional cykelplan för Stockholms län

Sammanfattning:

Cykelfrämjandets Storstockholmskrets har genom en remissgrupp samlat in synpunkter på remissversionen av den regionala cykelplanen för Stockholms län.

Sammantaget ställer sig remissgruppen positiv till de förslag som framförs. Region Stockholm har visserligen inte kontroll över alla verktygen för att genomföra många av åtgärderna men det är värdefullt att kompetens samlas för att samordna insatserna. Samtidigt finns mycket kvar att göra för att cykelns potential ska kunna nå ett brett genomslag i Stockholmsregionen.

Något som remissgruppen hade önskat är tydligare målformuleringar och visioner för hur cyklingen ska kunna utvecklas bredare i samhället. Det pekas på flertalet problem för ökad cykling på bred front men dessa lämnas i flera fall utan förslag till lösningar. Genom innovation, planering och prioritering skulle vi troligtvis kunna nå ett bredare genomslag för cykeln som trafikslag.

Kapitel 1. Plan för kraftigt ökat cyklande

Synpunkt 1 s.6

“Cykelandelen (2019) är oförändrad jämfört med föregående resvaneundersökning från 2015.”

Om vi inte ser minsta antydning till ökad andel cykling de senaste fem åren så bör en ifrågasätta effektiviteten i den förra regionala cykelplanens förslag. Det visar på behovet av utökade insatser för ökad cykling framöver. Speciellt givet målet om att 20 % av alla resor i Stockholms län ska ske med cykel 2030. Det talas mycket lite om måluppfyllelse sedan den förra cykelplanen (2014). Vad hände med cykelandelen 2014 – 2020?

Synpunkt 2 s.6

“20% till 2030”

Vad innebär 20% cykelandel i form av antal cyklister? Utifrån vad dagens 7% motsvarar bör det vara möjligt att ge en uppskattning om vad en andel på 20% motsvarar. Mer mätbara mål blir lättare att följa upp på och genomföra riktade insatser för att uppnå. En alternativ målformulering skulle kunna vara att sätta upp fler mätstationer och sätta mål för antal passager med cykel vid viktiga punkter för enklare uppföljning.

Synpunkt 3 s.7

“Definition av cykel”

Vad innebär detta konkret för cykelplanen, exempelvis att minsta accepterade radie för cykel ökar som följd av fler lådcyklar?

Synpunkt 4 s.8

“Det delmål som framförallt är en utgångspunkt för den regionala cykelplanen är målet om att ”Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, och cykelandelen ska vara 20 procent.”

Målet för andel cykelresor borde koppla till hur vi vill att våra städer utvecklas och utformas långsiktigt. Att ha 20 % som ett långsiktigt mål är ganska låga ambitioner sett ur ett historiskt perspektiv för Stockholm. En förändring från dagens 7 % till 20 % är inte kraftfullt nog för att ge storskaliga nyttor och omdana samhället mot mer hållbara transporter, där cykeln utgör en grundpelare. När cykeln blir ett mer normaliserat färdmedel så finns möjligheterna för nya verksamheter och mer människocentrerad stadsplanering. Om vi organiserar våra samhällen där korta resor som norm görs med cykel så har vi samtidigt chansen att planera för ett mer nära samhälle och levande stadsmiljö.

Synpunkt 5 s.8

“Den nationella cykelstrategin beslutades av regeringen 2017. Avsikten är att den ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. De fem insatsområdena i strategin är: Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen; Öka fokus på grupper av cyklister; Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur; Främja en säker cykeltrafik; Forskning och innovationer.

Dessa insatsområden är viktiga för cykelplaneringen och sammanfaller med behov som har identifierats för Stockholmsregionens cykelplanering. Regional cykelplan är en viktig del i arbetet med att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen i regionen. Vidare är funktion, användarvänlighet och trafiksäkerhet kontinuerliga utvecklingsområden i regionen. Vad gäller att öka fokus på grupper av cyklister samt forskning och innovationer för cykeltrafik finns en stor utvecklingspotential och behov av erfarenhetsutbyte.”

Kopplingen till det sistnämnda insatsområdet *Forskning och innovationer* är inte tydligt i den Regionala cykelplanen. Här finns, som det även står skrivet *utvecklingspotential*.

2. Strategier för ökad cykling

Synpunkt 6 s.10

De fem insatsområdena (Cykelinfrastruktur, Trafikinformation, Kommunikation och kampanjer, Kombinationsresor, Folkhälsa) är, enligt cykelfrämjandet, inte alls likvärdiga. Cykelinfrastruktur står för majoriteten av effekterna och troligen för övervägande delen av kostnaderna. Det bör lyftas fram och förtydligas att det är den klart största insatsområdet.

Synpunkt 7 s.11

“Figur 2.2 Karta över de regionala cykelstråken.”

Kartbilden kan utvecklas och en länk till online-kartan borde infogas. Dels är bilden väldigt liten och kan med fördel förstöras till att täcka en helsida, det skulle öka läsbarheten och därmed nyttan av kartbilden. I och med att det är av vikt vem som är väghållare kan även det redovisas i kartan. Sist borde även de viktigaste kopplingarna från det kommunala cykelvägnätet mot det regionala nätet redovisas, som då blir underlag för prioritering av åtgärder.

Synpunkt 8 s.12

“För att säkerställa en samordnad, strategisk och effektiv utbyggnad ska en regional cykelförhandling inledas. Denna vägledning kan även vara till stöd i ett sådant arbete.”

Detta bör förtydligas och konkretiseras vad det innebär och vad en regional cykelförhandling ska mynna ut i.

Synpunkt 9 s.12

“Figur 2.3 Potentiella cykelflöden om alla förvärvsarbetande i länet cyklade närmaste vägen till arbetet och cykling var tillåtet på alla vägar.”

Det framgår inte av teckenförklaringen vad “potentiella cyklister” innebär. Är detta cykelflöden vardagsdygn eller? Det blir mer pedagogiskt om detta redovisas som maxtimme och riktning då det är maxtimmen som är dimensionerande. Kartan är även svårläst - karta behöver vara större, kan med fördel täcka en helsida. Källhänvisning till potentialstudien som kartan ursprungligen kommer ifrån borde också inkluderas.

Synpunkt 10 s.13

“Figur 2.4 Prioritering av kopplingar som bör prioriteras i första hand och kopplingar som bör prioriteras i andra hand.”

Illustrationerna som visar prio A och B bör visas på en karta med olika beteckningar då det då blir tydligare för planerare som ska göra riktade insatser och så att prion blir rätt.

Synpunkt 11 s.13

“Cykelvägvisningen för de regionala cykelstråken bör följa de framtagna riktlinjerna för att skapa en enhetlig och sammanhängande cykelvägvisning i hela regionen. En beskrivning av cykelvägvisning för de regionala cykelstråken finns i Vägledning för genomförande och omfattar en stamgrenplan med regionala målpunkter, principer för avståndsangivelser samt utformningsprinciper för skyltar med typsnitt och bottenfärg.”

Utseendet på cykelvägvisningen bör utgå från Trafikverkets förslag i VGU 2021, så att den blir en nationell standard.

Synpunkt 12 s.14

“Smart trafikinformation”

Om huvudkanalen för detta blir via mobiltelefon måste systemet kunna ge cyklisten röstmeddelanden för att inte cyklisten ska behöva vara uppmärksam på vad mobiltelefonen visar.

Synpunkt 13 s.15-17

Avsnittet om kombinationsresor handlar mest om cykelparkering vid stationer och hållplatser. Det finns mycket mer att ta upp, t ex nämns tanken om att kunna ta med cykel på kollektivtrafiken bara i förbigående. Det kan utvecklas mycket mer, det finns gott om goda exempel från länder i Europa. Det finns anledning att möjliggöra möjligheten att ta med cykeln i samtliga trafikslag i kollektivtrafiken, inte enbart på tåg på längre sträckor och sjötrafik. Buss, lokalbanor och tunnelbana kan också kombineras med en cykelresa för att öka båda trafikslagens potential.

Det finns definitivt fler goda aspekter av att kunna ta med cykel i kollektivtrafiken, än enbart för att främja cykelturism. Det är enligt vår bedömning en alltför snäv tolkning av den inneboende potentialen och underskattar nyttan med kombinationsresor.

Synpunkt 14 s.15-17

“Reslängden med anslutningsresa på cykel varierar, men det är sällan längre än 2-3 kilometer.”

Vilket faktaunderlag visar att anslutningsresan sällan är längre än 2-3 kilometer? En källa för att styrka påståendet vore lämpligt.

Detta kan stämma för en som går, men denna resan måste sättas in i sitt sammanhang, dvs att resan är från A till B där en cykelresa kan vara betydligt längre beroende på tågresans längd.

Synpunkt 15 s.16-17

“Hyrcyklar”

Många av dagens hyrcykelsystem har ofta flertalet brister exempelvis med homogent utbud av cyklar och inte sällan används systemen enbart av socioekonomiskt starka grupper. Stycket om hyrcyklar bör därför kompletteras med överväganden om tillgängliggörande insatser vad gäller geografisk spridning, design av tillgängliga cyklar och betalningssystem.

Ett resonemang om integration mellan hyrcykelsystemet och kollektivtrafik saknas också. Det vill säga, en biljett kan innehålla olika transportmedel. Kopplingen mellan färdsetten rör mer än enbart geografisk spridning. Hur ser regionen och/eller trafikförvaltningen på möjligheterna att inkludera hyrcyklar i samma biljettsystem som kollektivtrafiken?

Synpunkt 16 s.17

Avsnittet om folkhälsa kan vara utförligare om elsparkcyklar. Exempelvis kan en problematisering göras om förlusterna som sker när tidigare cykelresor och promenader istället görs på elsparkcyklar.

Synpunkt 17 s.18

För att läsaren verkligen ska förstå hälsovinster, bör texten kompletteras med att nyttan med cykling även överskrider de negativa effekterna av olyckor.

3. Regional cykelinfrastruktur

Synpunkt 18 s.20

Det bör betonas att det är väghållarna (kommuner och Trafikverket) som till 100 % ansvarar för bygga och drift av nätet, inte Regioner.

Synpunkt 19 s.21

“Figur 3.1 Status för befintlig infrastruktur i det regionala cykelvägnätet. Sedan den första regionala cykelplanen 2014 har delar av nätet byggts ut enligt rekommenderad standard.”

Det framgår inte hur stor del av nätet som uppfyller regional standard (dels byggt före 2014, dels nyare delar), det borde framgå.

Om bilvägar ingår i den regionala cykelnätet, finns det sträckor som kan eller planeras att regleras och utformas som Cykelgata för att ge cyklister en ökad framkomlighet?

Kartan är svårläst och behöver vara större. En länk till en onlineversion där läsaren kan zooma och se geografiska ortnamn borde inkluderas i bildtexten.

Synpunkt 20 s.22

“Även om stora insatser har gjorts sedan den första regionala cykelplanen 2014 finns det mycket kvar att göra för att nå målet om ett utbyggt regionalt cykelvägnät till 2030. Omkring 20 procent av nätet är utbyggt enligt rekommenderad standard och cirka 80 procent har någon form av cykelinfrastruktur.”

I avsnittet om investeringar nämns inga siffror. Åtminstone hur mycket som har investerats 2014 – 2020 borde redovisas. En bedömning om vad som kan tänkas krävas till 2030 vore även önskvärt.

Synpunkt 21 s.23-24

“Den högre standardnivån föreslås för de delar av det regionala cykelvägnätet där cykelflödena är som störst, för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet.”

Högre standard verkar enbart gälla bredden. Det skulle vara önskvärt med en tydlig förklaring av vad som krävs för högre standard. Figur 3.2 har inga mått och är därför svårtolkad.

Synpunkt 22 s.24

“Figur 3.2 Dimensionerande trafiksituationer på regionalt cykelstråk. Standard för basutförande till vänster och högre standard till höger.”

Det saknas uppgift om vilken utrymmesklass (bredden mellan olika trafikanter) som avses.

Synpunkt 23 s.24

“Separering mellan cyklister och fotgängare”

Hur ska det göras? Det framgår inte.

Synpunkt 24 s.24

“Beläggning, Vi nyanläggning av cykelbanor bör brunnar och betäckningar inte placeras i cykelbanan eftersom de innebär en ökad risk för olyckor.”

Eftersom stora delar av det regionala cykelvägnätet redan är byggt så kan det finnas anledning att inventera och åtgärda sträckor som har tydliga brister när det gäller komfort idag. Nedan exempel är hämtat från den relativt nya korsningen Lidingövägen - Erik Dahlbergs gata i Stockholm.



Synpunkt 25 s.24

“Sidohinder och skiljeremsa”

VGU bör tillämpas. I så fall har de ett begrepp som heter *skyddsremsa* som är ytan mellan en cykelbana och körbanan.

Synpunkt 26 s.24

“Horisontallinjeföring”

VGU bör tillämpas och bör hänvisas till.

Synpunkt 27 s.24

“Vertikallinjeföring”

Bra inriktning, men hur ser det ut på det regionala cykelnätet idag? Kan en andel av nätet som uppnår kravet anges eller en karta redovisa nuläget?

Synpunkt 28 s.24

“Ofta går det att förhindra fordonstrafik på cykelbanorna på andra sätt”

Det går alltid, men kan få konsekvensen på hur drift och underhåll då måste skötas. Det kan vara nödvändigt att förändra underhållsfordonen istället för utformningen.

Synpunkt 29 s.24-25

“Samtliga regionala cykelstråk bör vara asfalterade och släta. ... Körkomforten för cyklisterna på de regionala cykelstråken bör hålla hög standard.”

En konkretisering av vad som menas med ”släta” vore önskvärt. Skillnaden kan vara enorm mellan olika typer/olika väl underhållen asfalt.

Vad innebär *hög standard*? Hög standard är en oprecis formulering som inte är särskilt användbar för de tilltänkta användarna av dokumentet. I Göteborgs cykelplan anges istället mätbara mål och situationer. Stockholm bör ta inspiration.

Synpunkt 30 s.25

“Belysning”

Avsnittet saknar målbild för belysning för cykelpassager, exempelvis om dessa platser ska intensivbelysas.

Synpunkt 31 s.25

“Sikt”

Finns det analyser för om det finns platser där man inte klarar siktkraven från VGU och vilken konsekvens det då får? Om det inte finns bör det genomföras och inkluderas.

Synpunkt 32 s.25

Under avsnitten om belysning eller sikt bör risken för bländning när man cyklar i "motriktningen" på en dubbelriktad cykelbana utmed väg lyftas fram. Eftersom bilar har assymetriskt halvljus risker cyklister som cyklar i motsatt riktning att bländas.

Synpunkt 33 s.25

"Där de regionala cykelstråken passerar busshållplatser är det viktigt att eftersträva en god utformning för att undvika konflikter mellan fotgängare och cyklister. I Ribuss anger SL utformningskrav för gång- och cykelbanans passage av busshållplatser som överensstämmer med de generella utformningsprinciperna för regionala cykelstråk.

"Cykelbana ska inte ledas så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger. Cykelbana placeras med fördel bakom väderskydd/räcke alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet."

Inledningen bör kompletteras med "... att eftersträva en god utformning för att undvika konflikter mellan fotgängare, cyklister och motorfordon". Eftersom cyklisterna inte bör ledas ut i körbanan. Det är inte en trygg lösning.

Synpunkt 34 s.26

- *Genomgående cykelbanor över tvärgator och in- och utfarter*
- *Planskilda passager (bör eftersträvas på de regionala cykelstråken)"*

Mycket bra! Utformningen av genomgående cykelbanor måste dock följa GCM-handbokens principer eller goda exempel från Örebro. Det borde tilläggas.

För planskilda passager bör studier göras om det finns förbättringsmöjligheter för de lutningar som redan finns, då många planskildheter kan ha många år på nacken.

Synpunkt 35 s.26

"För cyklister finns inte lika tydliga trafiksäkerhetsvinster och ur ett framkomlighetsperspektiv kan cirkulationsplatser innebära en försämring jämfört med vanliga korsningar eftersom det ofta medför längre resvägar."

Detta är utifrån den vanligaste svenska utformningen. Den Nederländska principen bör vara som riktlinje för utformningen av cirkulationsplatser. Se cykelfrämjandets Synpunkt 21 i *Vägledning för genomförande av regional cykelplan*.

Synpunkt 36 s.26

"Skyltningen bör vara kontinuerlig utan avbrott och uppfylla samma höga krav som vägvisningen för biltrafik."

Mycket bra - men cykelvägvisningen behöver ha högre krav då cykelvägvisning till skillnad mot biltrafiken tvingas att använda olika typer av vägar.

Synpunkt 37 s.26

“Det är viktigt för säkerhet och framkomlighet att de regionala cykelvägarna sköts med bästa möjliga rutiner för drift och underhåll.”

Formuleringen "bästa möjliga" är inte särskilt specifik och ger utrymme för ursäkter. Om ett specifikt mätbart mål istället anges underlättar det för förvaltare.

Synpunkt 38 s.27

“När en regional cykelbana byggs ska nuvarande cykeltrafik beaktas så att de får en god hantering under byggskedet som främjar den framtida cyklingen.”

Helt rätt men formuleringen borde förstärkas med formuleringar om kompletta TA-planer som även beaktar cyklisternas behov vid byggnationen. Detta för att minimera riskerna för olyckor på grund av dåligt utmärkta omlidningar och tillfälliga arbetsområden.

Synpunkt 39 s.27

“En bra utgångspunkt vid planering av projekt på eller invid ett regionalt cykelstråk är att sträva efter att uppnå så nära permanent standard som möjligt under byggskedet.”

Rätt tänkt men bör följas upp. Kan göras av regionala cykelkansliet, kommunerna eller exempelvis Cykelfrämjandet. En beskrivning av uppföljningen bör inkluderas.

Synpunkt 40 s.27-28

“Cykelparkering”

Avsnittet borde kompletteras med rekommendationer om väderskydd, exempelvis tak, för att skydda cyklar mot snö och regn.

Synpunkt 41 s.27-28

“Därför är stöldsäkra cykelställ med ramlåsingsmöjlighet att föredra.”

Borde vara krav och inte att föredra då mindre stöldrisk är en mycket viktig faktor för att många ska välja cykeln för sina resor.

Synpunkt 42 s.28

“Cykelservice”

Avsnittet kan kompletteras med förslag om koppling till en förmån från företag och arbetsgivare att erbjuda cykelservice på arbetsplatser under några dagar varje år. Regionen som arbetsgivare kan använda detta verktyg för att bli en mer attraktiv arbetsplats.

4. Att främja cykling hos olika målgrupper och för olika resor

Synpunkt 43 s.29

“Barn och ungas cykling”

Avsnittet beskriver många viktiga aspekter kring den minskade cyklingen bland barn och unga och den stora potential som cykeln har i att ge barn en större frihet att utforska sitt närområde med cykeln. Det beskrivs dock nästan inte något alls om vilka åtgärder som är viktiga för att få barn och unga att cykla mer. På följande länk finns mycket forskning kring ämnet och vad som fungerar:

<https://www.ltu.se/research/subjects/fysioterapi/Forskningsprojekt/Aktiva-skoltransporter-1.176420>

Synpunkt 44 s.29

Cykling och socioekonomi - "En studie som specifikt fokuserar på utlandsfödda i ett trettio-tal kommuner i Sverige visar att över 90 procent av männen kan cykla medan endast drygt 60 procent av kvinnorna kan cykla. Över 20 procent av kvinnorna uppger dock att de skulle vilja lära sig, vilket indikerar en god potential"

Cykelfrämjandet erbjuder cykelkurser för vuxna. Även om det kanske inte går att saluföra just Cykelfrämjandets aktiviteter i ett dokument som den regionala cykelplanen så borde det ändå finnas utrymme för att tipsa om att det finns aktörer som erbjuder tjänsten. Regioner och kommuner skulle kunna slussa personer som vill lära sig att cykla åt rätt håll. Vi i Cykelfrämjandet har även fått höra att våra arrangerade cykelturer används som del i behandling av vissa terapeuter.

Synpunkt 45 s.32

“Cykling och funktionsnedsättning”

Stycket pekar på ett viktigt problem men erbjuder inga möjliga lösningar på problemet.

Mätbara mål och uppföljning borde vara ett ledord även här.

Möjligheten att delta i föreningsaktiviteter som kretsar runt cykling kan vara ett sätt att få fler funktionsnedsatta att röra på sig mera. Cykelfrämjandet vill till exempel ge barn och unga med NPF chansen att hitta en ny form av fysisk aktivitet och naturupplevelse i stigcykling.

Läs mer på: <https://cykelframjandet.se/stigcykling-for-unga-med-npf/>

Synpunkt 46 s.32

“Arbetspendlingsresor”

Stycket innehåller en del intressant data. Dock saknas uppgifter om hur stor andel som kör bil i förhållande till de som cyklar och åker kollektivt. Det vore intressant att se hur stor andel

som kör bil med förmåns- eller tjänstebilar. Dessa resor skulle vara intressanta att bevaka ur ett samhälleligt perspektiv för att se till att skattemedel inte uppmuntrar till ohållbara resvanor. Den största miljö- och samhällsnyttan uppnår vi om vi får de som åker bil att välja andra färdmedel.

Synpunkt 47 s.33

“För att få fler att börja cykla till arbetet är den grundläggande åtgärden att förbättra cykelinfrastrukturen i hela länet samt att bygga ut det utpekade regionala cykelvägnätet. Eftersom restiden värderas högt, särskilt till och från arbetet, är det viktigt att minska stopptiden för cyklister vid korsningar. Även åtgärder vid arbetsplatser såsom säker och lättillgänglig cykelparkering och dusch-/omklädningsmöjligheter är viktigt för att främja arbetspendling med cykel.”

Mycket bra och viktigt stycke som borde ges mer uppmärksamhet och tyngd i den regionala cykelplanen!

Synpunkt 48 s.34

“Bagage och skrymmande varor: Fritidsresor innebär ofta transport av varor, utrustning eller barn som i många fall är svårt att transportera med en vanlig cykel.”

Här pekas det på ett viktigt problem utan att samtidigt peka på alla de lösningar som finns. Elektrifierade lastcyklar blir allt vanligare och dessa fyller behoven för många av de resor som nämns ovan. Vanliga cyklar går dessutom att utrusta med en uppsjö av olika förvaringsmöjligheter som möjliggör att frakta stora mängder last. Det som regionen kan göra är att planera för lastcykeln som norm och uppmuntra till att det ska finnas parkeringsmöjligheter för större cyklar vid alla viktiga regionala målpunkter, såsom sjukhus. Att cykeln blir det naturliga valet, även för resor som idag har bilen som norm, är ett viktigt steg mot ett hållbart samhälle.

Synpunkt 49 s.34

“Däremot är kedjeresor svårare att lösa med cykel som ofta innebär längre resor med behov av förvaringsutrymme mellan olika ärenden på vägen.”

Varför då? Lastcyklar med bagageutrymme som går att låsa finns att köpa. Om mellanförvaring är ett problem så borde det finnas möjligheter att lösa det på olika sätt. Fokus borde i den regionala cykelplanen borde ligga på att peka ut problem och samtidigt peka på lösningar.

Synpunkt 50 s.35

“Bilkultur och sociala normer: Att en stor andel av fritidsresorna görs med bil beror också på den rådande bilkulturen och en inlåsning i gamla resvanor.”

Hur kommer vi åt detta? Det vore inspirerande med förslag till lösningar.

Synpunkt 51 s.35

“Cykelresor utgör en liten andel av tjänsteresorna, endast 4 procent av tjänsteresorna görs med cykel.”

Hur ser fördelningen ut bland andra trafikslag när det gäller tjänsteresor? Här borde elcyklar kunna vara något att lyfta fram som en attraktiv lösning för tjänsteresor. En 35 km lång resa på elcykel kan potentiellt sett göras på 84 minuter om regionala cykelstråk möjliggör en resa med medelhastighet på minst 25 km i timmen. 17 minuters tillägg på en 67 minuters resa kan tyckas vara rimligt om arbetsgivarna i fråga har starka ambitioner om hållbara transporter.

Synpunkt 52 s.36

“Det som främst kännetecknar godscyklisterna är att de företrädesvis använder lastcyklar som har större anspråk på cykelinfrastrukturens kvalitet genom lastcyklarnas större bredd och längd och större krav på generösa kurvradier”

Ovan mening är inget som återspeglas i de föreslagna breddmått i som presenteras i *Vägledning för genomförande av regional cykelplan*. Dimensionerande trafiksituation uppfylls inte vid möten av lastcyklar i varken den “Lägre standard – basutförande 3 cyklister i bredd” eller “Högre standard 4 cyklister i bredd”. Hur planerar regionen framtidssäkra de regionala cykelstråken för den förväntade ökningen av godstransporter med cykel?

Synpunkt 53 s.37

“Attraktiva cykelleder”

Stycket innehåller intressanta förslag som vi gärna hade sett mer konkreta målformuleringar kring. Fler rekreationsleder för cykling är något som vi i Cykelfrämjandet gärna ser och Region Stockholm kunde gärna ha som målsättning att förverkliga dessa.

5. Genomförande, uppföljning och utblick

Ansvar och samordning

Synpunkt 54 s.38

“Kommunerna”

Bra att det förtydligas vilka instanser som har olika möjligheter att påverka. Just kommunernas ansvar i helheten för den regionala cykelinfrastrukturen är så pass viktigt att den borde förtydligas med fler bra exempel på åtgärder. Både för att både inspirera men också för att snabba på takten i arbetet som helhet.

Synpunkt 55 s.38

“Trafikverket”

Många av de regionala cykelstråken är idag placerade tätt inpå statliga vägar med höga halter av föroreningar och höga bullernivåer. Här borde Trafikverkets ansvar belysas i att utföra standardförbättringar på det befintliga cykelbanenätet för att leva upp till de nya och högre ställda ambitionerna för regionala cykelbanor. Samordningen mellan kommunerna och Trafikverket borde även belysas när det kommer till möjligheten att i framtiden anlägga statliga cykelvägar separerade från de statliga bilvägarna. Cykelbanor blir generellt mer attraktiva om de kan separeras från stora motortrafikleder under förutsättning att genheten inte påverkas negativt.

Synpunkt 56 s.38

“Region Stockholm”

Det är bra att det finns ett regionalt cykelkansli som agerar samverkande dit aktörer kan vända sig för rådgivning. Region Stockholm borde även lyftas fram som möjliggörare av attraktiva cykelvänliga arbetsplatser för de anställda inom regionala verksamheter. Det kan till exempel göras genom att ställa högre krav på att utförare inom regionala verksamheter. Aktiva åtgärdsprogram för personalens möjligheter att välja cykel för sina resor till och från jobbet skulle kunna ge fördelar i offentliga upphandlingar.

Synpunkt 57 s.38

“Övriga aktörer”

Som texten är formulerad nu så tillskrivs ingen aktör något ansvar som den skulle kunna hållas ansvarig för att inte leva upp till. Här bör privata företag särskilt lyftas fram som möjliggörare för sina anställda att kunna nyttja cykeln för sina resor till och från arbetet.

Uppföljning

Synpunkt 58 s.39

“Cykelbokslutet”

Det är toppen att det löpande sammanställs hur det går med arbetet med den regionala cykelplanen. För att tillgängliggöra informationen bredare skulle ytterligare fokus kunna läggas på att göra bokslutet mer lättläst och koncentrerat. Ett bra exempel för redovisning som kan lyftas fram är Umeås mobilitetsbokslut:

https://www.umea.se/download/18.640818217563dc9fe54251/1604917330130/Mobilitetsbokslut_2019.pdf

Bilaga 1. Regionala målpunkter

Synpunkt 59 s.42

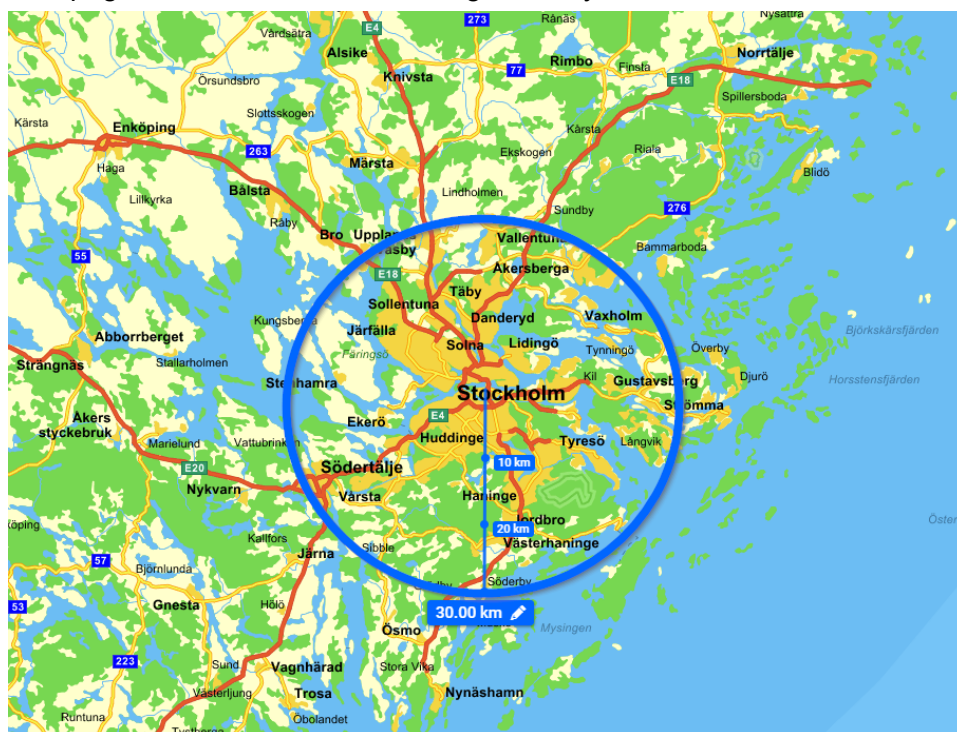
“Arbetspendling har stått i fokus, liksom kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik. Nätets utformning täcker även in de största fritidsmålpunkterna i regionen samt de största gymnasieskolorna.”

Det finns stor potential i att bredda perspektivet ytterligare och tänka sig cykeln som det naturliga valet för merparten av alla resor. Yngre barns möjligheter till säker cykling till sina skolor skulle kunna vara en aspekt att lyfta in i behovsanalysen för fler regionala cykelstråk. Grundskolor utgör ofta målpunkter för regionala resor hos unga. Stockholms stad har precis kommit ut med en ny remissversion av sin cykelplan i vilken fokuset tydligt breddas från arbetsresor till att även inkludera övriga resor. Det vore toppen om såna ambitioner återspeglas i den regionala cykelplanen.

Synpunkt 60 s.42

“För att ett regionalt cykelstråk ska pekas ut mellan två utpekade regionala målpunkter har avståndet mellan målpunkterna begränsats till 20 km, vilket bedöms vara ett acceptabelt cykelavstånd.”

I och med elcykelns växande popularitet så är 20 km en begränsning i underkant för att möjliggöra den fulla potentialen i cykeln som färdmedel. Enligt 2019 års resvaneundersökning är den genomsnittliga bilresan 22,1 km under vardagar. Den sträckan är det många pendlingscyklister klarar av under en timme. Med elcykel så klarar de allra flesta av den resan. Med en standard för hastighet på 30 km på de regionala cykelstråken klarar många av att nå stora delar av regionen under en timme med cykel vilket borde återspeglas i ambitionerna för de regionala cykelstråken.



Synpunkt 61 s.43

“Figur 1 Karta över regionala målpunkter och de regionala cykelstråken”

Synpunkt 61 a: Kartan är svårläst och behöver vara större.

Synpunkt 61 b: Med uppdaterade kriterier för avstånd mellan regionala målpunkter skulle många fler orter i länet kunna motiveras vara i behov av regionala cykelstråk. Ett exempel är längs väg 225 mellan Ösmo och Södertälje. Denna länk saknas både för lokalbefolkningens möjlighet att kunna välja cykeln på ett säkert sätt för sina resor och för rekreationscykling i länet som helhet.

Vägledning för genomförande av regional cykelplan

Utformningsstandard på regionala cykelstråk

Synpunkt 1 s.6

“Breddmått på regionala cykelstråk för dubbel- och enkelriktade anges i tabellen nedan och gäller för cykelbanor fria från sidohinder. Tabell 1. Breddmått för regionala cykelstråk”

I tabellen visas breddmått för lägre och högre standard. Vad bygger dessa mått på för utrymmesklass om skyddsremsa? Det framgår inte tydligt av tabellen. Är dessa fria från gångtrafik? Kan i så fall förtydligas i den inledande meningen, exempelvis “...fria från sidohinder och gångtrafik”

Synpunkt 2 s.6

“Breddmått på regionala cykelstråk för dubbel- och enkelriktade anges i tabellen nedan och gäller för cykelbanor fria från sidohinder” och “måttan motsvarar breddmått för de prioriterade pendlingsstråken i Stockholm stad som anges i Stockholm stads Cykelplan (2012)”.

Följande bredder anges i tabell 1:

Typ	Lägre standard – basutförande 3 cyklister i bredd	Högre standard 4 cyklister i bredd
Dubbelriktad cykelbana	3,25 m	4,5 m
Enkelriktad cykelbana	2,25 m	3,25 m
Cykelfält	1,75 m	1,75 m

I Stockholm stads Cykelplan från 2012 anges följande bredder:

Bredd:

Enkelriktad cykelbana	2,25 m (3,25m vid höga flöden >15 000 c/d)
Dubbelriktad cykelbana	3,25 m (4,5 m vid höga flöden >10 000 c/d)
Dubbelriktad GC-bana/-väg	5 m (7 m vid höga gång- och cykel flöden >10 000 c/d exempelvis Götgatsbacken och Södermalmstorg)
Cykelfält i innerstaden	1,75 m (3 m vid höga flöden > 15 000 c/d)

Synpunkt 2a:

Det framstår som att det har uppstått en dissonans i ambitionen att implementera tänket med lägre- och högre standard gentemot Stockholm stads Cykelplan. Det förefaller som mindre troligt att det uppstår situationer där enkelriktad cykelbana kräver 4 cyklister i bredd. 3 cyklister i bredd på enkelriktad cykelbana kan dock vara tänkbart eftersom cykling kan vara en social aktivitet där två cyklister cyklar i bredd och en tredje cyklist behöver köra om.

Synpunkt 2b:

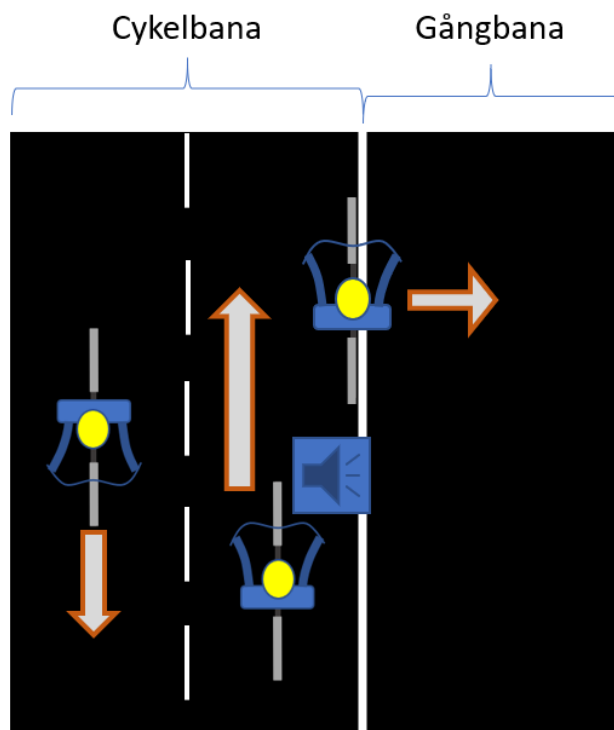
Vid *Lägre standard* uppfyller inte den dubbelriktade cykelbanan dimensionerande trafiksituation för lastcyklar. Om en lastcykel vill köra om en annan lastcykel, samtidigt som de får möte av en tredje lastcykel, så har samtliga cyklister bara 25 cm vingelmån att dela på. I en framtid där allt mer av "last-mile"-transporter sker med cykel kan detta bli ett framkomlighetsproblem på cykelbanorna.

Synpunkt 3 s.6

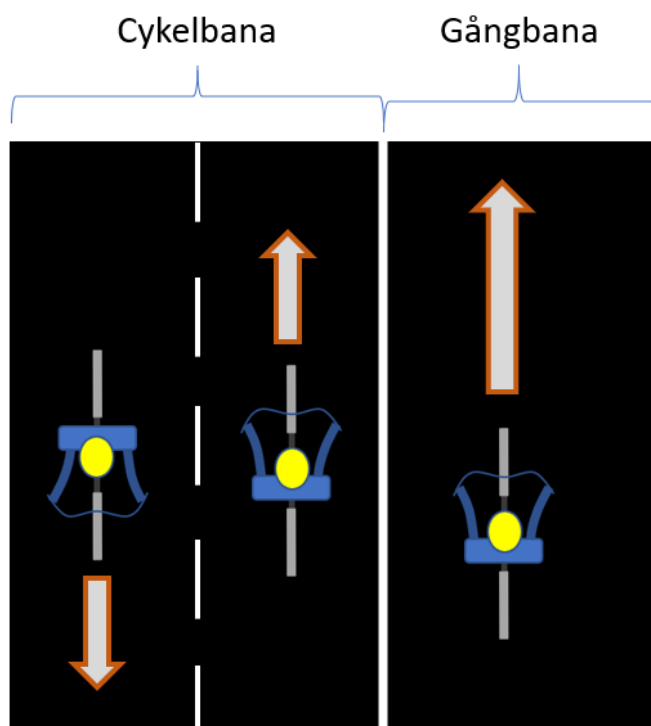
"Vid låga gångflöden kan gångbana användas som omkörningsfil vilket innebär att det totala utrymmesbehovet för gång- och cykelbana kan minskas"

Hur är det tänkt att cyklister ska kunna nyttja gångbanan som omkörningsfil utan att begå lagbrott? I den regionala cykelplanen står det att *"Separering mellan gång och cykeltrafik samt skyddszoner mot fasta hinder vid sidan av cykelbanan är viktiga framkomlighets- och säkerhetsförutsättningar"*. Separering mellan gång och cykel görs i ofta med markering M8, heldragen linje som är förbjuden att korsa när man framför ett fordon.

En flygande omkörning vid möte kräver att cyklisten som blir upphunnen väjer ut i gångbanan. Den har då antagligen först behövt bli uppmärksam på omkörningsbehovet med en signal:



Alternativt behöver den upphinnande cyklisten köra om på insidan av den framförvarande cyklisten, något som inte heller är lagligt i många trafiksituationer för bilister:



I bägge av dessa omkörningar krävs således ett lagbrott om linje M8 används för separering. En målad linje för separering är dock att föredra framför gatsten eller rännedal då den utgör en jämnare beläggning och således en mindre risk att framkalla en olycka.

Lägre standard - basutförande vid låga gångflöden borde bara användas som kompromisslösning i undantagsfall. Då borde den heller inte benämnas som "Lägre standard

- basutförande”, vilket riskerar att bli förväxlat med någon sorts grundnivå för alla regionala cykelbanor, såsom i fallet Tvärförbindelse södertörn.

Utformande av infrastruktur för gång och cykel behöver vara tydlig och intuitiv för användarna. Design som tvingar cyklister till trafikbrott för att kunna nå full framkomlighet enligt dimensionerande trafiksituation kan inte anses bidra till nationella mål om ökad och säker cykling.

Synpunkt 4 s.6

“Tabell 2. Breddmått för regionala cykelstråk och gångbanor vid låga gångflöden”

Typ – vid låga gångflöden	Lägre standard – basutförande 3 cyklister i bredd	Högre standard 4 cyklister i bredd
Dubbelriktad gång- och cykelbana	4,3 m (cykelbana 2,5 m + gångbana 1,8 m)	5,3 m (cykelbana 3,5 m + gångbana 1,8 m)
Enkelriktad gång- och cykelbana	3,8 m (cykelbana 2,0 m + gångbana 1,8 m)	4,8 m (cykelbana 3,0 m + gångbana 1,8 m)

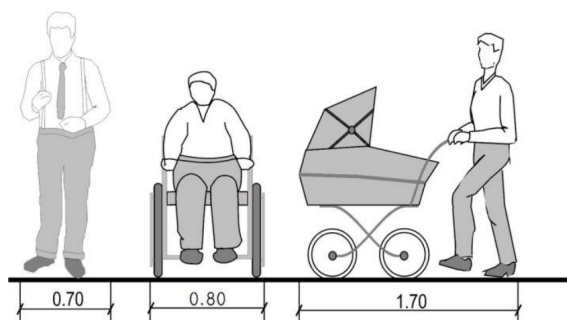
Tabell 2. Breddmått för regionala cykelstråk och gångbanor vid låga gångflöden.

Synpunkt 4a:

Hur mycket avses med låga gångflöden? En siffra eller ett intervall skulle förtydliga och förenkla för trafikplanerare.

Synpunkt 4b:

En gåendes utrymmesbehov definieras i VGU enligt följande:



Figur 2.4-2 Utrymmesbehov för gående

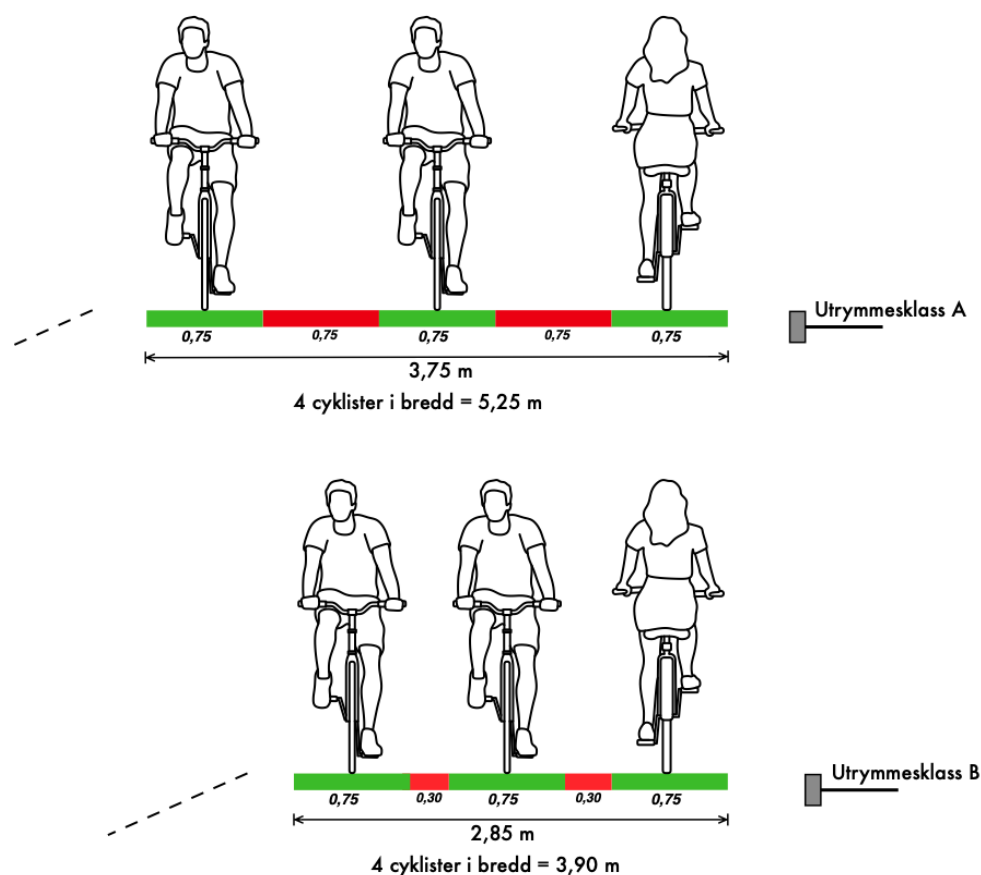
Gång liksom cykling kan vara sociala aktiviteter. Om två personer promenerar i bredd så finns inte utrymme för en tredje person att mötas på gångbanan utan att behöva nyttja cykelbanan. Det finns en risk för påkörningsolyckor mellan fotgängare och cyklister när en fotgängare plötsligt kan ta ett kliv ut i cykelbanan vid möten. Är inte dimensionerande trafiksituation även applicerbar för fotgängare när regionala cykelstråk placeras intill en gångbana?

Synpunkt 5 s.6

“Figur 1. Dimensionerande trafiksituationer på regionalt cykelstråk. Standard för basutförande till vänster och högre standard till höger.”

Figuren kan förtydligas genom att ange mått. En förklaring om vilka mått för utrymmesklass dvs cyklisternas utrymmesbehov som använts. Det bör även framgå vilket mått på skyddsremsa som den bygger på. Det bör också framgå hur den 4-filiga cykelbanan avgränsas mot andra trafikslag och mellan färdriktningarna.

Nedan visas illustrationer på hur utrymmesklasserna A och B för en cyklist som upptar 75 cm utrymme i sidled, här visat utan säkerhetsavstånd till sidohinder:



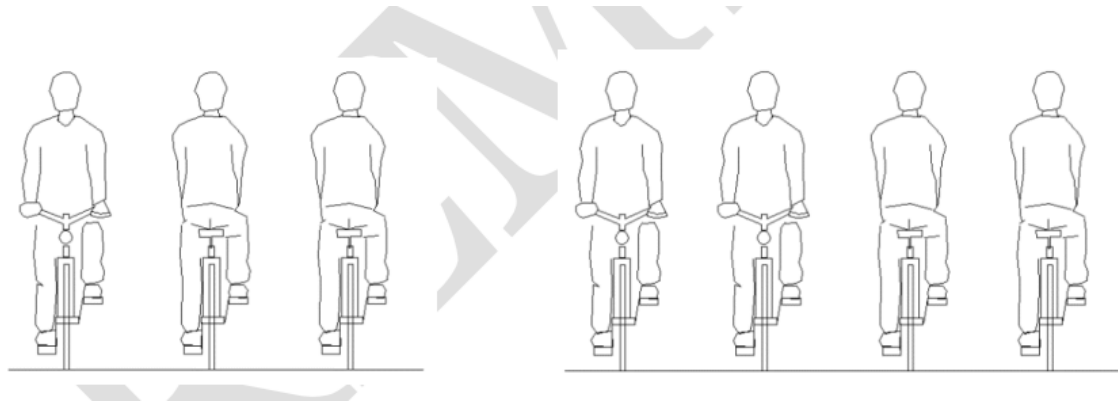
Som synes tycks varken den lägre eller den högre standarden leva upp till utrymmesklass A eller B givet informationen i tabell 1.

Typ	Lägre standard – basutförande 3 cyklister i bredd	Högre standard 4 cyklister i bredd
Dubbelriktad cykelbana	3,25 m Utrymmesklass A: 3,75 m Utrymmesklass B: 2,85 m	4,5 m Utrymmesklass A: 5,25 m Utrymmesklass B: 3,90 m
Enkelriktad cykelbana	2,25 m	3,25 m
Cykelfält	1,75 m	1,75 m

Tabell 1. Breddmått för regionala cykelstråk.

Synpunkt 6 s.7

I Figur 1 visas dimensionerande trafiksituationer på regionalt cykelstråk..



Möjligheten att nå framkomligheten enligt basutförande och högre standard är till stor del beroende av att cyklisterna naturligt placerar sig enligt bilden. Det saknas dock beskrivningar för hur cyklisten på ett intuitivt sätt uppfattar att den ska placera sig till höger även om det bara är två körfält ritade i marken. Det naturliga beteendet för de flesta trafikanter är att placera sig i mitten av det körfält som är ritat i vägbanan, så långt bort från tänkbara faror som möjligt. Detta trots att lagar och regler säger att trafikanten ska placera sig till höger i körfältet. Omkörande har oftast ett eget körfält eller använder det motriktade körfältet för omkörning. Hur är det tänkt att på ett intuitivt sätt få cyklisterna att placera sig enligt figur 1 ovan för att uppnå full framkomlighet?

Synpunkt 7 s.8

“Potential och cykelflöden”

I vilken kommun är andelen cyklister störst och hur har utvecklingen sett ut sedan förra Regionala cykelplanen? Det kan vara intressant att se varför det är skillnad mellan kommuner och relatera det till framtida potential.

Synpunkt 8 s.9

“Figur 2. Potentiella cykelflöden om alla förvärvsarbetande i länet cyklade närmaste vägen till arbetet och cykling var tillåtet på alla vägar.”

Av kartans teckenförklaring framgår inte exakt vilket flöde “potentiella cyklister” syftar på. Är det exempelvis dygnstrafik eller maxtimme?

Detaljutformning

Synpunkt 9 s.10

“Sidohinder och skiljeremsa”

“Mellan cykelbana och körbana bör det alltid finnas en skiljeremsa för att garantera ett säkerhetsavstånd till fordonstrafiken.”

Skjddsremsa är begreppet enligt VGU som bör användas istället för skiljeremsa.

Synpunkt 10 s.11

“Tabell 3. Avstånd till sidohinder, körbana och parkering för regionala cykelstråk”

Måtten som anges borde utgå från VGU.

Synpunkt 11 s.11

“Sektioner”

Vilken utrymmesklass för cyklisterna används det framgår inte i illustrationerna?

Synpunkt 12 s.12

“God standard för kurvradie vid 30 km/h är 40 meter och kräver ingen hastighetsanpassning inför kurvan.”

40 meter är ju bra, men enligt VGU är det 30 meter, var kommer 40 meter ifrån?

Synpunkt 13 s.12

“Horisontallinjeföring”

Det saknas skrivningar om att cyklister har ett behov att kunna luta inåt i kurvor. Ju mindre kurvradie desto mer behov av att kunna luta inåt i kurvan för att kunna behålla hastigheten. När cyklisterna lutar i kurvorna så kan de vistas inom intilliggande gångbana eller skyddszon även om hjulen fortfarande är placerade inom cykelbanan. Kurvor kräver således en bredare yta och skyddszon för cyklisterna än en raksträcka.

Synpunkt 14 s.14

“Figur 5. Två utformningsalternativ vid planfri korsning. Det övre alternativet ger både förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.”

I den nedre exemplet är det viktigt att man klarar sikt-kraven mot cyklister som kommer ut från gångtunneln. Det bör understrykas i bildtexten.

Synpunkt 15 s.15

“Där de regionala cykelstråken passerar busshållplatser är det viktigt att eftersträva en god utformning för att undvika konflikter mellan fotgängare och cyklister. I Ribuss anger SL utformningskrav för gång- och cykelbanans passage av busshållplatser som överensstämmer med de generella utformningsprinciperna för regionala cykelstråk.

”Cykelbana ska inte ledas så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger. Cykelbana placeras med fördel bakom väderskydd/räcke alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet.”

Cykelbana bör alltid ledas bakom hållplatsområdet och minsta avstånd från cykelbana till väderskydd bör vara 1,0 meter... “

Det står att cykelbana alltid bör ledas bakom hållplats, i det hänseendet överensstämmer inte de generella utformningsprinciperna med det som anges i Ribuss. Det skulle öka tydligheten gällande utformningen om man underströk att Ribuss alternativ, om att leda ut cyklisterna i körbanan, är direkt olämpligt och inte gäller för regionala cykelstråk.

Synpunkt 16 s.15

“Eventuella kurvor i anslutning till busshållplatsen bör ha en radie om minst 40 meter för att cyklisternas framkomlighet inte ska begränsas.”

Vad bygger radien om 40 meter på för faktaunderlag?

Synpunkt 17 s.18

“Figur 8. Typlösning genomgående gång- och cykelbana”

Den typlösning som illustrerats visar inte ett bra exempel. Det finns ingen indikation om upphöjning för bilar som svänger av huvudvägen och passerar gång- och cykelbanan. Bör utformas enligt råd i GCM-handboken.

Synpunkt 18 s.19

“Figur 10”

Bra exempel! Dock bör minsta radie framgå och att det inte får finnas träd eller buskar som kan ge skymd sikt.

Synpunkt 19 s.20

“Trafiksignaler”

Avsnittet saknar helt råd om hur fotstöd och handstöd för cyklister kan utformas vid trafiksignaler som exempel på förbättring.

Synpunkt 20 s.20

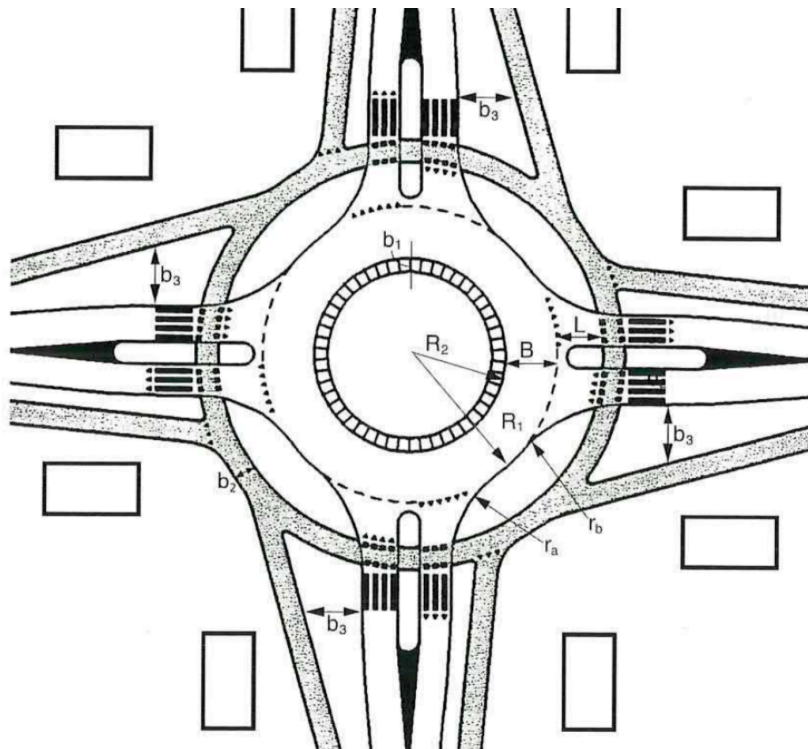
“Detektering för cykeltrafik genom induktiva slingor i marken eller radarmätare/videoanordning som placeras cirka 40 till 50 meter framför korsningen så att cyklisterna inte behöver sakta in och invänta att signalen slår om.”

Texten borde informera om att det inte får finnas medlöpande biltrafik då radardetektor har svårt att skilja mellan bilar och cyklar.

Synpunkt 21 s.22

“Figur 12. Typlösning för gång- och cykelöverfart i cirkulation med god horisontell linjeföring.”

Den typlösning som visas borde kompletteras med en ytterligare illustration alternativt bytas ut mot den Nederländska varianten som ger god framkomlighet i alla riktningar. Se den infogade figuren nedan.



Drift och underhåll

Synpunkt 22 s.24

“Tabell 4. Riktlinjer för drift och underhåll för regionala cykelstråk.”

“Snöröjning/plogning: Påbörjas vid 2 cm, 6/8 timmar, högre ambition vardagar under pendlingstid”

Om *pendlingstid* åsytar både morgon och eftermiddagen bör det förtydligas.

Synpunkt 23 s.25

“Tabell 4. Riktlinjer för drift och underhåll för regionala cykelstråk.”

“Sandupptagning: Sandupptagning efter vintersäsong ska vara avslutad till den 1 maj. Extra upptagning av sand görs under vintern om långa perioder snöfrihet väntas.”

Finns det en plan för prioritering av vilka platser som går först? I vissa platser som kurvor, inför korsningar och i nedförsbackar kan det vara viktigare med tidig sandupptagning än på en raksträcka.

Sand och grus står för en stor andel av singelolyckorna med cykel under våren. Det vore bra att förtydliga vad som avses med “långa perioder snöfrihet”.

Synpunkt 24 s.25

“Cykelservice: Enklare service som cykelpump bör finnas tillgängligt i hela länet och kunna nås inom ett kort avstånd, medan ett större utbud av service kan samlas på strategiska platser där många cyklister passerar.”

Hur kort är *kort avstånd*? Ett angivet avstånd eller intervall underlättar för planerare som ska använda regionala cykelplanen.

Hur många cyklister är *många cyklister*? X antal cyklister vid maxtimme eller ett intervall kan förenkla för planerare som ska använda regionala cykelplanen.

Synpunkt 25 s.27

“Smidiga kombinationsresor”

Avsnittet bör utvecklas, det finns mer inom området *kombinationsresor* än cykelparkering. Vad planeras inom cykeldelningstjänster? Ska avsaknaden av ämnet tolkas som att regionen inte ser någon potential eller vinst alls med regional cykeldelning, möjligen kopplad till kollektivtrafiken? Det finns många exempel utomlands och inom Sverige på cykeldelningstjänster som är kopplade till region eller kollektivtrafikförvaltning.

Möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken diskuteras inte heller. Ska avsaknaden av ämnet även här tolkas som att regionen inte ser något potential eller vinst alls med den möjligheten? Även här finns goda exempel utomlands, exempelvis kan resenärer i Danmark ta med cykel på tågen och i flera städer i Kanada finns cykelställ för ett fåtal cyklar fram på bussarna.

Synpunkt 26 s.31

“Som standard bör minsta storlek för varningsmärken enligt Trafikverkets rekommendation användas.”

Transportstyrelsens föreskrifter bör vara utgångspunkten.

Synpunkt 27 s.33

“Utformning av cykelskyltar”

Bör utformas enligt gällande VGU om dessa avser kategorin Snabba cykelstråk vilket de regionala cykelstråken bör ses som.

Synpunkt 28 s.38

“Kommunikation och kampanjer”

Avsnittet saknar helt något om felanmälningsappar, app som samlar in cykeldata, vibrationer, förbättringsplatser mm. Med andra ord bör möjligheterna med digital återkoppling från invånare utvecklas betydligt mer.

Regionen borde även kunna agera föredöme som arbetsgivare i frågan om attraktiv cykling för att få fler att använda cykeln för sina pendlingsresor. Det kan göras på flertalet sätt:

- Erbjuder förmånscyklar till alla som jobbar inom Region Stockholm.
- Erbjuder cykelservice till förmånligt pris på arbetsplatsen några gånger om året.
- Införa friskvårdstid där pendlingscykling till viss del kan tillgodoräknas som arbetstid.
- Se till att det finns smidiga möjligheter till ombyte på arbetsplatserna.
- Se till att det finns säkra cykelparkeringar på arbetsplatserna.
- Erbjuder färdiga cykelpendlingspaket med all utrustning som behövs för att kunna pendlingscykla året runt.
- Tävlingar och aktiviteter på arbetsplatsen som uppmuntrar till att ta cykeln till jobbet.