



Tre förslag till Tekniska förvaltningen

Cykelfrämjandet Kristianstad har resonerat fram tre förslag till Tekniska förvaltningen i Kristianstads kommun. Förslag avser att förbättra kvaliteten på cykelinfrastrukturen i Kristianstad, så att den kommer ikapp ambitionerna i Trafikplanen.

Fokus i dessa förslag är maximal effekt för minimal kostnad.

Förslagen är allmänna och går att applicera i hela kommunen.

Kristianstad, 2022-06-30

Bort med grindarna

Det mest avskydda inslaget på cykelbanorna är de s.k. grindarna. Hos tillverkaren betecknas de som "bilspärrar" vilket indikerar att de finns för att hindra bilister att gena över cykelbanor. Vissa motiverar grindar även med att man i en del korsningar behöver få ner de cyklandes hastighet. Effekten som grindarna skapar är till stor del negativ ur alla aspekter. Barnvagnar, rullstolar, lastcyklar, cyklar med cykelvagn eller cyklar med sidoväskor kommer i många fall inte alls igenom. Detta tvingar dessa oskyddade trafikanter till långa omvägar, ofta på en betydligt mer osäker rutt. Osäkra cyklister tvingas leda cykeln genom labyrinten av grindar. Man kan inte mötas i dem och de sänker effektivt snitthastigheten rejält.

Även en enkel grind skapar ett framkomlighetsproblem då cyklistens fokus tas från trafikmiljön och istället riktas mot att navigera förbi en grind och parera för mötande.

Redan idag är det så att alla cyklar förbi grindarna om så är möjligt, man uppnår då ingen höjd trafiksäkerhet då de cyklande tvingas ut på obelagda ytor och hastighetssänkningen uteblir. Hindret uppnår inte sitt syfte, orsakar dålig framkomlighet och dålig säkerhet.

Kristianstads kommuns trafikplan från 2019 (U5, sid. 12) berör dessa hinder;

På många platser i kommunen finns grindar som hindrar cyklister från att köra ut i korsningar och på anslutande vägar. Sådana åtgärder kan vara befogade, t ex i anslutning till skolor eller andra platser där barns hastighet behöver dämpas. Hinder bör dock inte finnas i onödan då det försämrar cyklisternas tillgänglighet och det signalerar att motortrafiken är prioriterad. Flera grindar kan sannolikt avlägsnas, på vissa platser kan grindarna ersättas med hinder som dämpar hastigheten för motortrafikanter i stället eller pollare som hindrar obehörig motorfordonstrafik från att använda gång- och cykelvägar. En översyn av befintliga hinder på gång- och cykelvägar behöver genomföras.

Vi föreslår därför att

1. man utan dröjsmål tar fram ett regelverk för hur olika sorters hinder används

Exempel på sådan policy vore att man använder

a) **grindar** endast där volymen på korsande biltrafik är över en viss miniminivå (förslag: minst 4000 ÅDT) i kombination med hastigheter över (förslag:) 50 km/h. Minsta passeringsmått 150 cm i en vinkel om 45 grader mot vägens riktning..

b) **pollare** på övriga platser där man befärar att g/c-nätet används som genväg för biltrafik *eller* det finns en historik av att så skett. Pollare ska vara i orange färg (passar bra med IFK!) och väl markerade med reflexer. Pollare finns löstagbar som underlättar underhållet. Minsta mått för passering emellan ska vara 150 cm

c) **inga hinder** om inte villkoren i a eller b uppnåtts

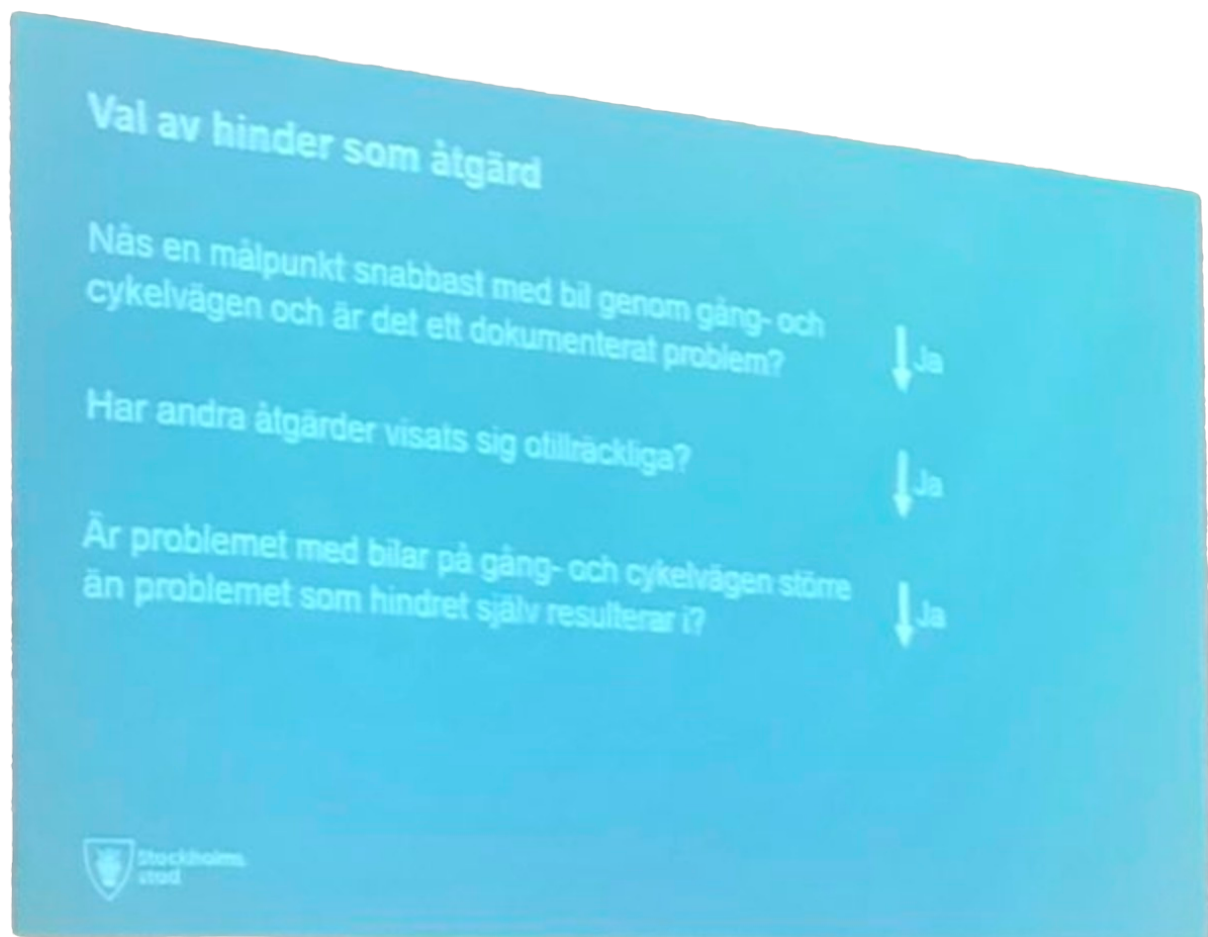
2. Börjar arbetet omedelbart med att avlägsna grindar där hinder inte behövs alls och byta ut grindar mot pollare där så behövs, samt justera kvarvarande grindar som bedöms behövas vara kvar till minsta mått för passering.

Arbetet enligt punkt 2 ska utgå ifrån det i Trafikplanen beskrivna övergripande vägnätet och huvudvägnätet för cykling. Inventeringen tar inte mer än en dag, att cykla igenom hela

Kristianstad tätorts cykelnät på elcykel och inventera var dessa onödiga hinder finns. Ytterligare en dag per större tätort inklusive restider dit.

Förslaget inbegriper kostnader i form av arbetstid och nyinköp av andra hinder (pollare) där så behövs. Jämfört med den enorma nytta för cyklande, gående och rullstolsburna är dock kostnaden ringa och väl motiverad.

Ett exempel från Stockholms stad, hur de resonerar kring placeringen av grindar och hinder.



Markera korsningar och konfliktpunkter

Förutom cyklister singelolyckor på sträcka är korsningar högt representerade i olycksstatistiken. Det är farliga miljöer där många trafikanter av olika slag samsas. Förutom korsningar finns även andra konfliktpunkter såsom in- och utfarter som punkterar framkomligheten på cykelbanorna. För att öka säkerheten samt att prioritera upp cyklingen, som trafikplanen talar om, **föreslår vi nedanstående.**

Markera samtliga ytor där cykelbana korsar bilars väg med en avvikande färg. Det gäller så väl korsningar som där cykelbana korsar in- och utfarter.

Vid befintlig beläggning kan röd färg användas för att hålla nere den initiala kostnaden, vid all nyanläggning, ombyggnad samt ombeläggning ska dock rödpigmenterad asfalt användas.

Den röda färgen eller pigmenterade asfalten ska kombineras med tydliga målade cykelsymboler M26, så som har gjorts vid korsningen Kung Knuts väg / Snälltågsvägen, samt kantmarkering av cykelbanan med cykelrutor M16.

Kostnaden för att måla är liten i förhållande till nyttan och innebär inga långa avstängningstider. Kostnaden för rödpigmenterad asfalt är liten i förhållande till hela projektkostnaden vid ombyggnad eller större beläggningsarbeten. Kostnaden uppvägs flera gånger av ökad nytta och minskad olycksrisk.



En större metastudie om färgade cykelbanor visar blandade resultat för trafiksäkerheten, men också att de skapar en större medvetenhet hos bilförare som gör att varken stannar eller parkerar i cykelbanorna när de är färgade.

Referens: [Colored bicycle lanes and intersection treatments: International overview and best practices](#)

Förgrönt i ljusreglerade korsningar

I korsningar som är ljusreglerade, **föreslår vi nedanstående**.

Där cykeltrafiken är ljusreglerad i samma färdriktning som biltrafiken ska cykeltrafiken alltid få grönt fem sekunder innan biltrafiken (s.k. förgrönt). Detta ska ske automatiskt, oavsett korsningens trafikvolym och ingen knapptryckning för grönt ska behöva ske.

Genom att ge förgrönt till cyklister ökar man säkerheten för cyklister markant. Cyklister hinner ut i korsningen och blir synliga för svängande bilister, vid lågtrafik kan cyklister hinna över helt och hållet innan svängande bilister ska korsa cykeltrafiken.

Åtgärden handlar om omprogrammering av befintliga ljusregleringsanläggningar och bör inte innebära några inköps-, investerings- eller ombyggnadskostnader. Den eventuella kostnaden uppvägs troligen flera gånger genom ökad och säkrare cykling vilket ger minskat behov av investeringar och förbättrad folkhälsa.