



HPV sweden

human powered vehicles

föreningen för muskeldrivna fordon

2009-03-01

Länsstyrelsen i Stockholms län
Att: Björn Neckman
Avdelningen för regional utveckling, Näringsliv och infrastruktur
Box 22067
104 22 Stockholm

Synpunkter inför åtgärdsplaneringen av riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen 2008/09:35

HPVS kan konstatera att ambitionerna för cykeltrafiken har blivit väsentligen starkare i riksdagens nu aktuella inriktningsbeslut avseende den regionala infrastrukturen, och vill framföra följande synpunkter inför åtgärdsplaneringen.

Lägre andel men stor potential

Trots att cykeltrafiken ökat i Stockholmsregionen det senaste decenniet är cykelns andel av personresandet *lägre än riksgenomsnittet*. I andra delar av landet är andelen betydligt större. I exempelvis Linköping, Örebro, Västerås, Norrköping, Umeå, Lund, Malmö är cykeltrafiken tre gånger större än i Stockholm.

Potentialen för ökad cykeltrafik i Stockholmsregionen är emellertid stor. Klimatet är gynnsamt med korta förhållandevis milda vintrar, topografin lättframkomlig och en stor del av de aktuella målpunkterna nås med en halvtimmes cykling.

I inriktningsbeslutet anges, som bekant, att andelen cykeltrafik av de korta resorna bör öka, att kombinationsresorna cykel och kollektivtrafik bör underlättas och att cykelturismen bör utvecklas. Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är, för att citera propositionen, en förbättrad infrastruktur för cyklister.

Dåligt fungerande regional cykelplanering

Det finns en skiss på ursprungligen åtta regionala cykelstråk i Stockholmsregionen. Arbetet på att få stråken användbara startade 1996 i samarbete mellan Vägverket Region Stockholm och berörda kommuner. Det har under årens lopp bedrivits sporadiskt utan att slutföras.

Stråken – i den mån de kan identifieras i trafikmiljön (en systematisk och pålitlig vägvisning saknas) – har i dagsläget mycket stora brister när det gäller säkerhet och framkomlighet. Exempelvis måste cyklister sträckvis färdas i höghastighetstrafik i strid mot alla nollvisionsprinciper (väg 274 mot Vaxholm, www.trafiken.nu, för att ta ett exempel).

För närvarande saknas emellertid en överblick av tillståndet på de regionala stråken. Varken logg eller uppföljning finns (Vägverket har dock nyligen startat en inventering).

Det **helt dominerande problemet** är att en regional cykeltrafikplanering i professionell mening inte finns i Stockholmsregionen. Det räcker inte bara med att rita stråk i olika färger på en karta, det behövs också en organisation för att genomföra planerna. Det måste finnas en projektorganisation med ansvariga projektledare, finansiering måste tas fram och budget fastställas. Arbetet måste följas upp och redovisas fortlöpande så att olika intressenter utanför väghållarna kan bedöma i vilken utsträckning som de regionala stråken utvecklas.

Inget av detta finns eller har funnits för de regionala cykelfrågorna. I stället har en lång rad tjänstemän avlöst varandra för att på 10-20 procents arbetstid ”ansvara för de regionala cykelstråken” utan vare sig uppbackning från Vägverkets ledning eller budgetresurser. Det säger sig själv att några resultat inte kan levereras under sådana omständigheter. Det är inte kompetens eller engagemang hos de enskilda tjänstemännen som saknats – tvärtom, det har funnits i rikt mått – men utan resurser och organisation kan cykelinfrastruktur inte byggas.

Regionalt cykelplaneringsråd

Det absolut viktigaste, enligt HPVS uppfattning, är att få tillstånd ett **operativt regionalt cykelplaneringsråd** med berörda statliga och kommunala väghållare och med tillräckliga resurser. Cykelplaneringsrådet kan ledas av länsstyrelsen. Cykelorganisationerna bör vara med i rådet.

Prioritera de regionala cykelstråken

HPVS anser att krafterna i regionen bör koncentreras på ett **regionalt huvudnät** för cykeltrafiken. Det finns redan en stomme i form av de nämnda regionala cykelstråken. Lokaliseringen kan emellertid behöva omprövas. På de 14 år som gått sedan starten har mycket hänt i regionen. Nya arbetsplatser och bostadsbebyggelse har tillkommit, befolkning har ökat i vissa områden, nya vägar har byggts och så vidare. Det innebär att den ursprungliga dragningen av cykelstråken kanske inte längre är den optimala.

Hög och jämn standard för cykelpendling

Standarden bör dimensioneras med **utgångspunkt från snabb pendling till arbetsplatser och utbildningsinstitutioner**. I Stockholmsregionen handlar det ofta om förhållandevis långa pendlingsavstånd. I en undersökning fann Vägverkets Region Stockholm att en fjärdedel av cyklisterna från Nacka/Värmdö hade ett pendlingsavstånd på 17 kilometer eller mer. Cykeltrafikanten är en **regional resenär** på betydligt längre sträckor än man tidigare känt till. Distanserna är ungefär lika långa som de flesta bilresor.

Därför måste kraven ställas högt på **framkomlighet och säkerhet**. Cykelhuvudnätet ska i princip vara bilfritt, men om kortare avsnitt med biltrafik förekommer, måste biltrafikens hastighet effektivt dämpas till nollvisionsnivå.

Geometri, sikt och beläggning bör dimensioneras för cykelhastigheter på minst 30 km/h. Alla korsningar med biltrafik måste regleras, antingen så att cykelvägen har prioritet över bilvägen, vilket bör vara regel när det handlar om sekundära bilvägar, eller så att cykelvägen har väjningsplikt gentemot större bilvägar. Vidare bör korsningarna hastighetssäkras med fysiska åtgärder.

Bredden måste tillåta omkörningar och möten mellan cyklister i bredd. Beläggningen – självklart asfalt – måste vara jämn och fri från farliga defekter eller farliga

objekt. Underhåll och drift, särskilt snöröjning vintertid, måste prioriteras, inte minst med tanke på de höga riskerna för allvarliga personskador vid omkullkörningar.

En annan självklarhet är att de regionala cykelstråken måste vägvisas med vanliga målpunkter, liksom att det finns en omgivande vägvisning för att hitta fram till cykelstråken.

Parkeringsanläggningar

Cykeltrafiken behöver tillgång till säkra och väderskyddade parkeringsanläggningar vid större och viktigare målpunkter, inte minst vid knutpunkter för *kollektivtrafiken*. Parkeringsplatserna kan utformas för varierande krav på säkerhet och väderskydd, från tillfällighetsparkering för kortare ärenden, till dagparkering eller dygnsparkering för pendlare och distansresenärer.

Grisslehamn- Norrtälje – Kapellskär – Stockholm

Vid sidan av prioriteringen av de regionala cykelstråken anser HPVS det intressant att undersöka möjligheterna att bygga en cykelled för bland annat turist- och rekreationscyklingen från färjelägena Grisslehamn och Kapellskär via Norrtälje till Stockholm. HPVS har erfarit att en cykelled från Stockholm till Nynäshamn nu är under arbete och att därför en motsvarande led norr om Stockholm kan vara motiverad med tanke på färjetrafiken till Åland och Finland.

För HPVS

Krister Spolander
Styrelsemedlem HPVS
krister@spolander.se
08-720 01 25
070-421 70 36

HPV Sweden är en riksomfattande sammanslutning för att främja intresset för muskeldrivna fordon (www.liggister.org).