

Snabbcykelvägar

Danmark: Sidsel Birk Hjuler, Programleder Sekretariatet for Supercykelstier, Danmarks huvudstadsregion

Cykelplanering ses i de flesta nordiska länderna som ett kommunalt ansvar, och orsakar därför svårigheter i att planera regionala cykelruttor. En vanlig uppfattning är att det inte är nödvändigt för en regional eller nationell myndighet att jobba med cykelplanering eftersom folk inte kommer att cykla så långa sträckor. Av det skälet ses frågan enbart som ett kommunalt ansvar, men snabbcykelvägar ("supercykelstier") är i själva verket regionala leder. Tanken bakom snabbcykelvägarna är i princip att erbjuda ett regionalt transportnät på samma sätt som regionala transportsystem erbjuds för tåg och bilar.

En viktig observation är att människor är villiga att cykla ganska långt, den genomsnittliga reslängden på snabbcykelvägar är 11 km vilket är mycket längre än de 4-5 km som annars anses maximalt för cykelstråk. Anledningen till att de är intresserade av att cykla så långt är att de vill klämma in fysisk träning i sitt dagliga schema, man försöker alltså vara tidseffektiv även under sina dagliga resor. Detta förklarar också varför många människor är villiga att tillbringa längre tid på cykeln, i beaktande att en cykeltur på 11 km inte nödvändigtvis är det snabbaste resesättet.

De observerade effekterna av snabbcykelvägarna hittills i Köpenhamnsområdet är att cykeltrafiken ökade med 23% efter öppnandet. Bland de nya cyklisterna körde 14% bil tidigare, och om alla skulle sluta cykla i regionen skulle det vara 30 % fler bilpendlare. Snabbcykelvägarna har alltså stor betydelse för stadens trafiksituation och risken för trafikstockning. Slutsatsen är att den regionala planeringen är mycket viktig, men när det gäller exempelvis Danmark finns det inga andra regioner än Köpenhamn som har ett samordnat regionalt samarbete i frågan. Köpenhamn tittar istället på andra nordiska grannar, som Skåne-regionen, Stockholm och Helsingfors.

Cykelvägarna i Storköpenhamn är ett samarbete mellan 26 kommuner som stöds av regionen. Det har öppnats åtta snabbcykelvägar och ytterligare åtta är på väg, planen är att skapa ett nätverk av totalt 750 km snabbcykelvägar. Varannan person i Storköpenhamn har 10 km eller mindre till jobbet, vilket tydliggör potentialen för cykling.

Rekommendationer:

- Det är viktigt att fokusera på cykling regionalt, för cykling är ett seriöst transportmedel - även på längre pendlingsavstånd.
- I de nordiska länderna borde vi stå ihop och stärka den regionala cykelutvecklingen: Den nya nordiska vägen!

Finland: Teppo Pasanen, Helsingfors stad

Cykelplaneringen i Helsingfors har lämnat sitt föråldrade synsätt på cykling och idag jobbar man aktivt med cykling som ett eget transportsätt genom bl.a. bygga nya snabbcykelvägar. Andra nordiska länder, men även t.ex. Nederländerna, studerar hur Helsingfors arbetar med de nya cykelstråken.

Cykeltrafikplaneringen i Helsingfors har stärkts genom *Handlingsplanen för cykeltrafik 2014* och *Utformningsriktlinjerna 2016*. De viktigaste projekten är Målnätverket 2025 för stadskärnan, Snabbcykelvägsplanen 2013 (s.k. "Baana"-nätet). Helsingfors fokuserar på målnätverket på grund av den har den högsta bedömda potentialen. Målet är att skapa ett enhetligt nätverk för cykelruttor som redan har en stor mängd cyklister eller en hög (dold) cykelpotential.

Baana-nätet är namnet på ett 130 km långt snabbcykelvägsnät (delvis byggt) och ingår i Helsingfors nya stadsplan. När Baana-utvecklingen är klar kommer den nå de flesta delarna av Helsingfors. Planen är en högkvalitativ cykelinfrastruktur som speciellt syftar till att få till stånd längre cykelturer (5- 20 km), och förbinder stora bostadsområden med arbetsplatsområden i Helsingforsregionen. Nätverket består av både nya och befintliga rutter där det kommer att vara möjligt att cykla med olika hastighet. Baana- nätet löper idag från hamnen till stadens centrum och har blivit mycket populär. Den gamla ruten var dåligt underhållen, och tanken var att skapa en rakare rutt med hög standard. Med den nya vägen har antalet cyklister fördubblats och cykelpotentialen antas vara ännu högre när hela nätverket är utbyggt. För att följa upp resultatet av renoveringen räknas antalet dagliga cyklister automatiskt med sensorer. Ett annat stråk som planeras att öppna år 2023 är järnvägsstations cykeltunneln. Den kommer att ligga under järnvägsspåren som idag har en stark barriär för cyklister. Det finns kvalitetsriktlinjer som stödjer utbyggnaden av cykelvägarna. Principen är rätt lösning på rätt ställe, och faktorer som kurvor, jämnhet, bredd, kontinuitet, igenkännbarhet, antal banor och underhåll beaktas. Snabbcykelvägarna markeras enligt ett system där varje rutt har sitt eget namn och identitet.

Människor förväntas cykla i genomsnitt ca 7 km, men den högkvalitativa infrastrukturen kommer möjliggöra att folk kan cykla längre, ungefär 5 - 20 km. Efter 20 km bedöms cykeln förlora sin potential som transportmedel. Överföringen från bilar till cykel på grund av snabbcykelvägar är okänd, men 22% av resorna i Helsingfors görs med bil, 11% cyklar, 30% går till fots och resterande med kollektivtrafik. Målet är 15% cykel. Det finns ingen finansiering för snabbcykelvägar från finska staten.

Erfarenheter säger att framgångsfaktorer för cykelvägarna är främst bra skyltning, cykelparkering med pumpar och hög teknisk standard på banan.

Sverige: Jonas Hedlund, Region Skåne

I Skåne kallas fenomenet "supercykelstråk" och syftar till att komma från en plats till en annan, och inte om själva vägen som ett vägavsnitt. Ett vanligt misstag i konceptet är att det är lätt att missa att supercykelstråket ska gå hela vägen, några "fina" kilometer räcker inte utan det nya stråket måste nå slutdestinationen.

I Skåne är det flera sammanhållna stråk som avses och på västkusten ska det bli ett cykelnät där cyklister från olika håll blandas. Flera städer knyts ihop med stråken och vissa blir längre när resor ackumuleras. Det handlar mycket om inpendling till Lund, Malmö och Helsingborg där cyklisterna kommer att röra sig åt olika håll, vilket skiljer sig från Köpenhamn där de flesta cyklar åt samma håll.

Supercykelstråken ska inte nå centrum, istället ska central vägvisning leda till stråken, man blir alltså hänvisad till supercykelstråket från stadens centrala delar. I Köpenhamn går stråken ända fram till målpunkten men det blir relativt diffust om man är på ett supercykelstråk eller inte. Viktiga aspekter är konfliktpunkter som t.ex. korsningar. Konfliktpunkter kommer fortfarande att finnas på supercykelstråken, men kriterierna är inte klara och samtidigt tittar man på hur detta utformas i andra städer. Sannolikt blir det någon form av prioritet angående korsande transportsätt. Regler om väjningsplikt, företräden samt trafikljus kommer sannolikt inte kunna undvikas. Möjligheter utreds om att använda sig av radar eller detektering i konfliktpunkter så olika trafikanter syns, att "trycka på knappen" vid en korsning ska t.ex. helst undvikas.

Osäkerheter finns även om stråken ska vara flerfiliga eller inte. Hur mötande trafik ska hanteras är inte heller bestämt, men en önska om att gående på stråken ska undvikas och omkörning ska vara möjligt. Men det är inte vägbredden som får folk att cykla och kraven måste vara rimliga, t.ex. två lådcyklar i bredd kommer inte vara möjligt, det är inte ett lämpligt krav. Det behövs en rimlig avvägning av kvaliteten och att inte sätta för höga krav, eftersom de ekonomiska resurserna måste

kunna tas fram. Kontakter mellan kommuner visar att de är ganska överens om var man står och var man vill nå, men när det gäller fasta kriterier och detaljer så är det svårt att komma överens. Att satsningen med supercykelstråken är bra är emellertid de flesta överens om.

I Skåne är det nästan bara upprustning av befintliga cykelbanor, ca 40 av 45 av de utpekade stråken är byggda. Men det finns mycket att förbättra som t.ex. skyltningen, bommar och pollare i vägen, oklara väjningsplikter, oklara korsningar osv. Det handlar om att höja lägstanivån, men det är inte fråga om certifiering av cykelvägar. Det är viktigt att projekten kommer i mål, därefter får man höja kapaciteten successivt när fler börjar cykla. De svåra åtgärderna låter man vänta.

Det finns inte mycket utvärdering i Skåne ännu angående ökad cykling, överföringseffekter från bil, och olyckor. Resvane- och trafikdata finns om hur långt man normalt cyklar, men den är på en annan detaljnivå. Fler undersökningar kommer dock att genomföras. Det finns inte underlag av cyklister på landsbygden för att bygga supercykelstråk, fokuset ligger därför på stadsområdena och då på inpendling till storstäder, inte inne i städerna. Pengar finns avsatta i cykelvägsplanen för Skåne 2018-2029. Dialog förs mellan kommuner och Trafikverket i frågan om cykelstråken.

Allmänna rekommendationer och slutsatser;

- Välj de viktigaste regionala stråken, inte de redan bästa
- Sätt kravnivån rimligt så att stråken blir av. För hög nivå kan förlama hela satsningen.
- Både statliga och kommunala väghållare måste vara med och tycka att det är viktigt
- Ha en finansieringsidé klar tidigt i projektet. Förslagsvis Länstransportplanen.

Sverige: Erfarenheter från Uppsala, Björn Sigurdsson, Uppsala Kommun

Idag har Uppsala ca: 60 % andel cykling i tätorten, och i hela kommunen är resornas andelar enligt resvaneundersökningen från 2015 att bil utgör 37 %, cykel 33 %, gångtrafik 14 % och buss 13 %¹. Med andra ord nås redan, i alla fall på lokal nivå, regeringens etappmål om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025

För att nå en så pass hög andel cykel har Uppsala arbetat aktivt, och har en handlingsplan för cykeltrafik med fyra insatsområden: trygghet och säkerhet, framkomlighet, cykelkultur samt bekvämlighet och tillgänglighet². Inom Uppsalas klimatprotokoll finns också en fokusgrupp för hållbart resande som bl.a. tar upp cykelvänliga arbetsplatser, att få bilpendlare över till kollektivtrafik, satsning på vintercyklister och aktivt resande bland barn och unga.

Uppsala arbetar också för att nå ännu högre andelar av hållbart resande och i sina scenarioanalyser arbetar Uppsala med fyra olika styrmedel. Dessa är; 1) parkeringsavgift (+ 18kr), 2) bilpooler (25%), 3) milkostnad, 4) ABC kollektivtrafiktaxa (länens gemensamma kollektivtrafiktaxa). Implementeringen av dessa skulle ge 75% hållbara transporter. Det anses att milkostnaden för bil har störst effekt, men kommunen saknar rådighet över denna post och det är något som behöver justeras på nationell nivå.

¹ <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/resvaneundersokning/>

² <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/handlingsplan-for-arbetet-med-cykeltrafik/>