Dnr RS 2020-0867
Till: registrator.lsf@sll.se
kopia: karin.olander@sll.se

Remissvar: Regionala cykelplanen för Stockholms län samt Vägledning för genomförande av regional cykelplan

Skandinaviska Vägmarkeringsföreningen (SVMF) är en intresseorganisation för företag och organisationer verksamma inom vägmarkeringsbranschen. Vi är en medlemsorganisation med 35 företag verksamma i Skandinavien. Föreningens mål är att företräda branschen inför stat, kommun och andra myndigheter i frågor gällande vägmarkeringar, samt genom forskning och utvecklingsarbete främja utvecklingen inom branschen. Genom denna skrivelse inkommer vi med svar på ovanstående remiss.

Generella kommentarer
Corona förändrar resmönster över hela världen. Nu undviker vi kollektiva färdmedel för att minska smittspridningen. Vi ser en boom för transporter med cyklar och olika former av elcyklar. Positivt både för folkhälsan och ett miljövänligt sätt att transportera personer och gods. Resor upp till 2 mil inom städerna genomförs nu med lätthet med denna nya typ av fordon, som går under samlingsnamnet micromobilitet.

Våra nordiska länder storsatsar för att möta det växande intresset för micromobilitet. Danmark har precis aviserat en satsning på nationella cykelstråk på 520 miljoner DKK för att binda ihop landet med cykelbanor. Landets huvudstad Köpenhamn är redan nu rankad som den mest cykelvänliga staden i världen, enligt Copenhagenize index.

Finska Helsingfors har antagit en offensiv cykelstrategi för att utveckla staden. Man har anlagt 150 mil cykelbanor och har också planer på att bygga världens längsta cykelbro för att binda ihop stadens öar. Här finns också tydliga årsplaner på hur cykelnätet skall byggas ut, hur man skall underlätta med parkering av cyklar och hur man skall kunna ta med sig cyklar på kollektivtrafik. I detta perspektiv är det glädjande att Stockholmsregionen nu har lanserat en ambitiös plan för cykling och cykelinfrastruktur.

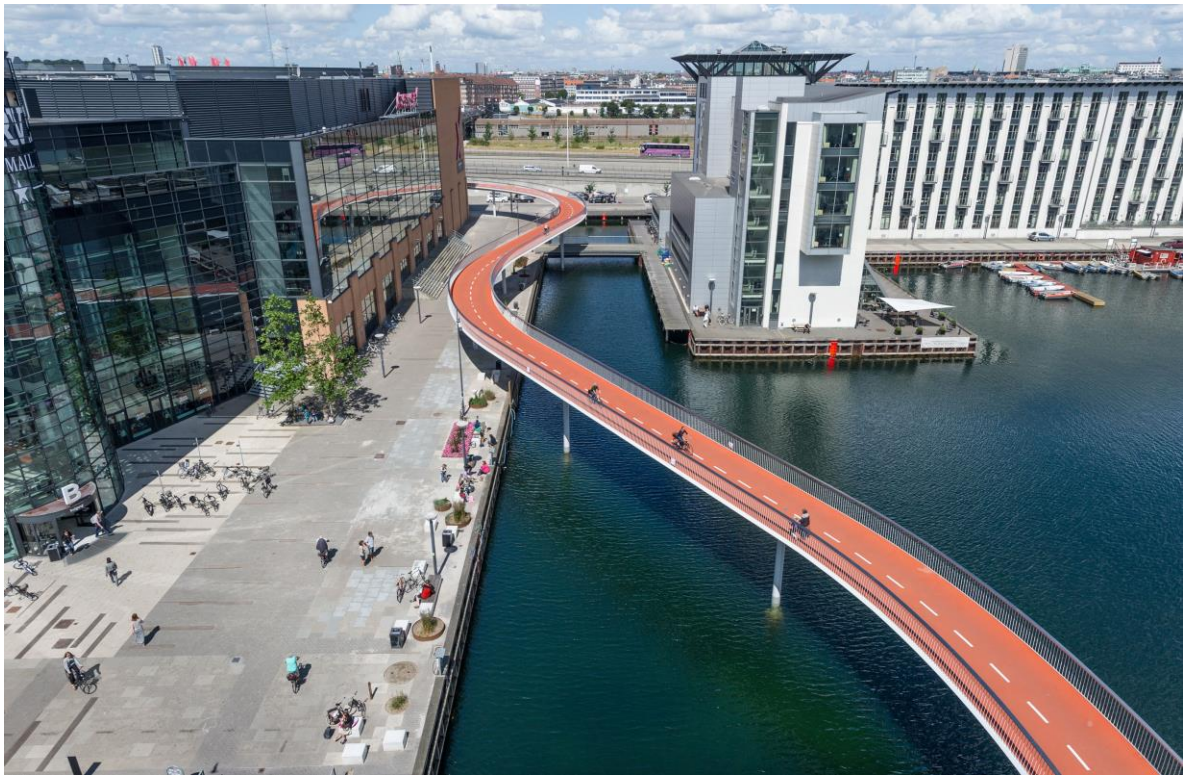
Från SVMF sida vill vi inledningsvis lyfta ett antal parametrar i hur vi anser att man skapar en säker och tillgänglig cykelinfrastruktur:
Satsning på bredare cykelbanor i sammanhängande stråk med separering av gående och cyklister på cykelbanor och säkrare passager av gator med biltrafik. Cykelbanan bör vara tydlig markerad med färg och symboler. Väl utformade vägmarkeringar ger en tydlig avgränsning inom vilka ytor cyklister skall hålla sig på vägbanan.
Ett förebyggande underhåll för att motverka skador som hål och sprickor, som annars utgör en risk för olyckor och ett bättre vinterunderhåll av cykelbanor för att cykling skall ske året runt.

Vidare är det bra om det går att minska antalet stopp på cykelbanorna. För varje stopp som finns så upplevs vägen bli 100 meter längre för cyklisten. En sträcka på 1000 meter med 5 stopp, upplevs då att vara 1500 meter lång.

Dnr RS 2020-0867
Till: registrator.lsf@sll.se
kopia: karin.olander@sll.se

Ibland blir det för stort fokus på de allra snabbaste cyklisterna, bör inte fokus läggas på medelanvändaren och att öka andelen cyklister snarare än fokusera på de snabbaste och mest vana cyklisterna? Även att det är möjligt för barn att cykla tryggt och säkert. Vi ser en sjunkande cykelandel bland barn och unga i Sverige. Trenden visar att andelen som cyklar har minskat kraftigt de senaste 20 åren. En orsak till det är att föräldrar upplever trafikmiljön som osäker och därför skjutsar barnen i bil. I Stockholmsregionen bor 73 procent av barnen inom 2 kilometer från sin skola och nästan hälften inom 1 kilometer.

Cykelmotorvägar är ett intressant alternativ där det är trångt om utrymme (se danska exemplet The Snake i Köpenhamn) Helt planseparerad infrastruktur som ett alternativ som gör det möjligt att kombinera cykel med andra trafikslag.



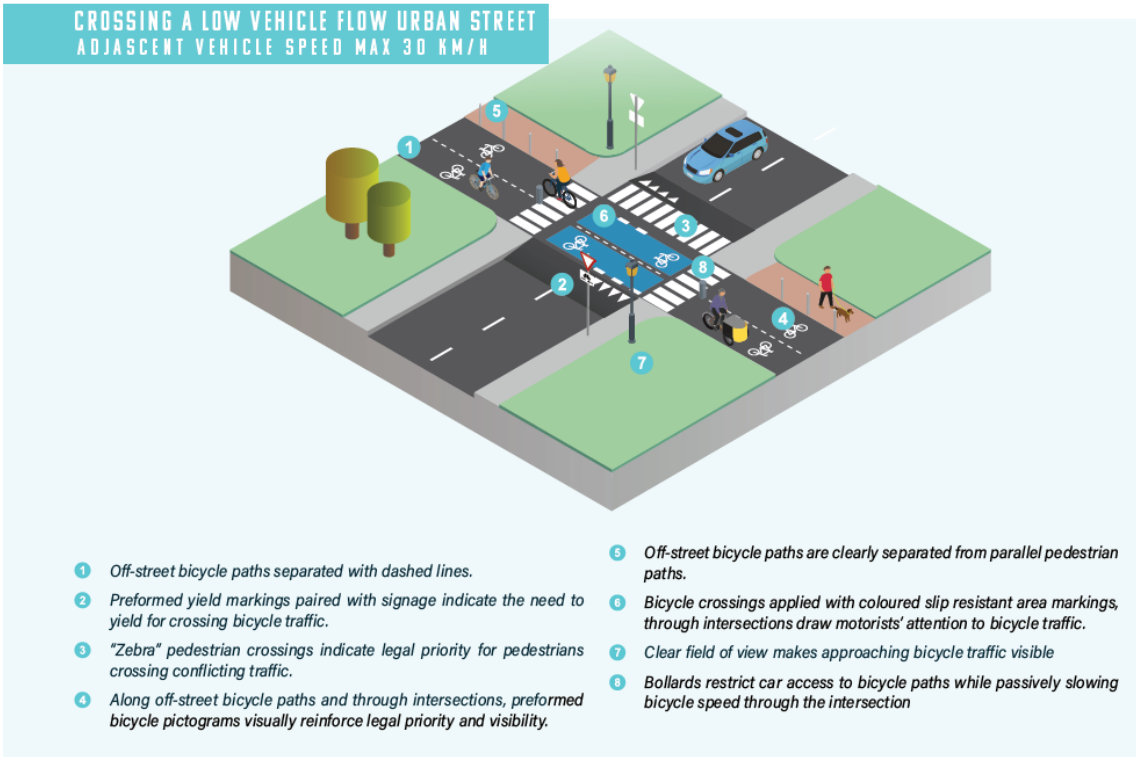
För att vägmarkeringar och cykelsymboler på marken ska fungera krävs:

- Att separeringslinjer utförs heldragna så att vi uppnår komfortabel körledning
- Att vägmarkeringarna underhålls så funktionskraven upprätthålls under hela sin livslängd
- Att vägmarkeringarna hålls synbara även vintertid genom effektiv snöröjning så långt det är möjligt
- Att vägmarkeringarna rengörs från smuts under alla årstider

Dnr RS 2020-0867
Till: registrator.lsf@sll.se
kopia: karin.olander@sll.se

Nya symboler för cykelbanor.

Det internationella cykelinfrastrukturföretaget Copenhagenize har på uppdrag av ett av SVMF medlemsföretag Geveko Markings tagit fram förslag på hur man kan märka cykelöverfarter och korsningar på ett mer tydligt och informativt sätt. Det finns i nuläget tre olika förslag och dessa följer med svaret som bilaga 1.



Kommentarer på "vägledning för genomförande av regional cykelplan"

Vi saknar färgade ytor på cykelbanorna och vill gärna lyfta fram det ur ett säkerhetsperspektiv. Färgade ytor med anti-skid minskar risken för halkolyckor (korsningar/skarpa kurvor osv) belyser riskområden (som korsningar, överfarter mm), skapar tydliga avgränsningar mellan bilar, cyklar och gångtrafikanter. Det signalerar också cykelbanans riktning och existens, samt kan användas för att tydliggöra förhållanden för väjningsplikt mm.

För att skapa en tydlighet och extra guidning till cyklisterna så föreslår vi att de stora cykelstråken målas med färgade ytor som harmonierar med tunnelbanans färg på dess olika linjer. Exempelvis tunnelbanans gröna linje med start i Vällingby, genom Bromma och City och sedan vidare mot söder och söderort. Här målas då cykelbanorna i grön färg. Sedan har vi blå och röd linje på liknande sätt.

Dnr RS 2020-0867
Till: registrator.lsf@sll.se
kopia: karin.olander@sll.se

Tydlig skyltning är viktigt. Detta är även en viktig faktor för turism och rekreationsresor, med personer som kanske inte vanligtvis rör sig i staden. Denna typ av skyltning bör också utföras på väg för att skapa logiska rutter som är enkla att följa. Ett exempel är Strasbourg som tydliggjort sitt cykelvägnät med hjälp av vägmarkeringar utformade efter ett system med färger och numreringar som gör det enkelt att hitta/navigera till olika destinationer i staden.

Minskade intervaller för cykelsymboler bidrar även till att förtydliga cykelbanan. Ökad förekomst av pilar i tex korsningar, broar mm tydliggör riktning och bör bidra till minskad risk för kollisionsolyckor.

Enligt remissförslaget bör gång- och cykelbanor alltid ha separering mellan gångtrafikant och cyklister. Vi anser att detta är positivt, men att det inte efterlevs i dagsläget. Vid blandad trafik separerad från motorburen trafik uppstår lätt konflikter och olyckor. Vi anser att vägledning grundad i vägmarkering är en effektiv åtgärd både resultatmässigt och kostnadsmässigt.

Vi anser att en minimum bredd på cykelfält med 1,75 m är att föredra, men då det inte alltid går att efterleva anser vi att det bör vara en rekommendation snarare än ett krav i dessa fall. Ett för smalt cykelfält är att alltid att föredra framför blandad trafik.

Hur bör skiljeremsan utformas där det inte finns räcke? Vårt förslag är heldragen linje för motortrafik och 0,20*0,20 1-1 för cykel.

Vägmarkering av linjer separerade från fordonstrafik bör utföras med färg. Symboler och linjer i blandtrafik bör utföras i thermoplast.

Separering av cykelbana med kant eller gatsten bör undvikas i möjligaste mån.

Där cykelmyror läggs ut bör extra tunna prefabricerade symboler användas. Det finns idag på marknaden 2 mm tjocklek att tillgå och dessa kan appliceras utan att det påverka cyklingen.

Skandinaviska Vägmarkeringsföreningen
Box 160
291 22 Kristianstad

Org.nr: 802016-7717
www.svmf.nu

Dnr RS 2020-0867
Till: registrator.lsf@sll.se
kopia: karin.olander@sll.se

Beläggning – För att effektivisera underhållet kan delar av beläggningsarbetet genomföras i samband med vägmarkeringsarbetet. Det finns idag flera produkter för förebyggande underhåll på marknaden där man på enkelt sätt kan laga mindre hål och sprickor utan att behöva ta dit vägbeläggningsmaskiner.

https://www.youtube.com/watch?v=yXKglt_mkg8

Snabb och enkel lagning av hålor och sprickor
som utgör fara för cyklister och andramicromobilitetsanvändare





