



FOTGÄNGARNAS FÖRENING – FOT

www.fot.se

2013-06-13

Trafikverket
Ärendemottagning TRV 2013/6485
Box 810
781 28 Borlänge

Remissyttrande över regional cykelplan för Stockholms län, ärende TRV 2013/6485

Fotgängarnas Förening FOT tackar för tillfället att lämna synpunkter på förslaget till regional cykelplan. Vi begränsar oss till det som är särskilt angeläget för vår förening, nämligen relationen till fotgängare.

Mycket olika

Praktiskt taget all cykelinfrastruktur används också av fotgängare. Men fotgängare och cyklister är två helt olika trafikslag som framför allt skiljer sig i hastighet och sammansättning.

Fotgängare är en mycket heterogen grupp. Där finns människor som förflyttar sig med rullator, är synskadade eller gamla och sköra.¹ Och där finns barn utan större begrepp om höger och vänster. Vuxna i aktiv ålder rör sig med 4-5 km/tim, men för de andra grupperna går det betydligt långsammare.

Också bland cyklisterna är variationen mycket stor. Ett cykelflöde kan bestå av arbetspendlande cyklister med stor körvana, ovana cyklister, äldre, människor ute på rekreationscykling och så vidare. Deras hastighetsanspråk varierar mycket. Arbetspendlare kan hålla 30 km/tim eller betydligt högre i medvind eller nedförslut. Långsammare cyklister håller kanske 10-12 km/tim, och övriga allt däremellan.

Det är uppenbart att man inte bör blanda så pass olika trafikantkategorier där hastighetsskillnaden mellan en långsam fotgängare och snabb cyklist kan vara tio gånger. För motortrafik på en och samma körbana är sådana hastighetsskillnader oacceptabla (därför är exempelvis långsamtgående motorfordon förbjudna på motorvägar och motortrafikleder).

Samplanera cykel- och gångtrafik – men separera

Arbetspendlare på cykel kräver snabb framkomlighet medan gamla sköra människor behöver lugn och ro på gångbanan.

¹ Antalet äldre ökar snabbare än andra åldersgrupper. Idag är antalet 65+ drygt 1,8 miljoner. De som är 80+ uppgår till 500 000 människor.

Ansvar för att hålla isär så pass olika grupper är en sak för trafikplanerarna. Men det är svårt att se hur det ska gå om cykelinfrastrukturen planeras för sig, och infrastrukturen för fotgängare för sig. Istället bör man utgå från en samplanering där det övergripande syftet är att åstadkomma en så effektiv separering som möjligt och minimera antalet konflikter mellan cyklister och gående. Och om man måste välja i vissa situationer bör fotgängarna prioriteras.

Att tala om GC-vägar strider mot en sådan grundläggande princip. Att skapa trafikmiljöer där fotgängare får samsas med cyklister på samma ytor gynnar inte något av dessa trafikslag.

Samplanering i vår mening innebär också att det blir lättare att samordna belysning, drift, underhåll och liknande frågor.

Vägmärken och vägmarkeringar

Påbudsmärkena D6 och D7 bör användas mycket restriktivt, särskilt D7 som skapar förvirring på dubbelriktade banor. De bör ersättas av D4 respektive D5 i möjligaste mån.



D6. Påbjuden gång och cykelbana



D7. Påbjudna gång- och cykelbanor



D4. Påbjuden cykelbana



D5. Påbjuden gångbana

Regionala cykelbanor, särskilt utanför tätbebyggt område, bör utmärkas med D4. Saknas separat gångbana bör förstås cykelbanan kunna användas av fotgängare men då på samma villkor som på en bilväg, nämligen vänster sida. Anvisning om detta sker enklast med tillägsskyltar till D4, exempelvis ”Fotgängare gå på vänster sida”.

Cykelbanan bör också markeras med cykelsymbolen M26 som repeteras tillräckligt ofta för att tydliggöra cykelns prioritet.

Stadsmiljö

I trång stadsmiljö är det ofta svårt att få plats för gångbana som är helt avskild från cykelbanan. För att ändå få tillstånd en effektiv separering får man arbeta med bredder, beläggningar och skiljelinjer.

För det första bör gångbanan vara tillräckligt **bred**. Måttet 1,8 meter som anges i cykelplanen är inte tillräckligt. Två personer med rullatorer eller barnvagnar ska kunna gå i bredd. Enligt Boverkets föreskrifter för tillgänglighet samt GCM-handboken bör gångbanan vara minst 2,0 meter. Ju bredare gångbanan är desto större är andelen som går på rätt bana.² Också andelen cyklister som använder på rätt sida ökar med GC-banans totalbredd.

Skillnaden i beläggningens framkomlighet och komfort mellan cykelbanan och gångbanan är också en viktig faktor. Har cykelbanan bättre beläggning kommer fler gå-

² Vägverkets publikation 2009:154.

ende att använda den, och viceversa. Därför bör samma höga standard eftersträvas men utformas på olika sätt i särskiljande syfte så att det är tydligt var man ska gå respektive cykla.

Beläggning med plattor bör undvikas. De är i princip alltid mindre komfortabla än cykelbanans asfaltbeläggning och medför att många fotgängare väljer cykelbanan istället. Därutöver kräver plattor underhåll för att eliminera kanter och liknande som skapar fallolyckor bland gående.

När asfaltbeläggning används bör **färgsättningen vara olika** för att skilja gångyta från cykelyta. Vi har redan en terrakotta/rödbrun färg för cykel som särskilt används på cykelöverfarter och cykelfält i blandtrafik. En ljusgrå färg är naturlig för gångytor (samma färg som trottoarplattor, grus och liknande).

Intilliggande cykel- och gångbanor bör också fysiskt separeras med en tillräckligt **bred skiljelinje** av exempelvis gatstensrader, gärna vita eller kompletterad med vit linje.

Slutligen bör separeringen utmärkas med symbolerna M26 Cykel respektive M27 Gående som repeteras på banorna i tillräckligt täta intervall.



M26. Cykel



M27. Gående

Forskning och utveckling

Forskningen är mycket mager om hur man på ett attraktivt, säkert och effektivt sätt kan separera fotgängare och cyklister samt vilken markbeläggning för fotgängare som bäst minskar risken för fallolyckor och ökar komforten. FOT anser att ett samlat forskningsprogram bör tas med finansiering inom detta område.

Fotgängarplaner för länets tätorter

FOT anser vidare att fotgängarplaner för länets tätorter bör tas fram.

På uppdrag av Fotgängarnas Förening

A handwritten signature in blue ink, reading 'Krister Spolander'.

Krister Spolander
Vice ordförande FOT
krister@spolander.se
070-421 70 36

A handwritten signature in blue ink, reading 'Ninnie Gustafsson'.

Ninnie Gustafsson
Styrelseledamot FOT
ninnie.gustafsson@telia.com
070-240 34 39

Föreningen FOT värnar fotgängarnas livsrum på gator och torg och verkar i övrigt för en mänsklig stadskultur och hållbar samhällsutveckling.