



Koncept för Supercykelstråk i Skåne



Supercykelstråk för Skåne

Region Skåne och Ramboll

Region Skånes arbetsgrupp:

Jonas Hedlund, Kajsa Svensson, Lisa During och Linnéa Roddar

Rambolls arbetsgrupp

Olle Evenäs och André Kingstedt

Foto:

LoloStock - stock.adobe.com: s6

Region Skåne: s9 och s26

Ramboll (Olle Evenäs): s11 (höger, nertill), s18, s20, s22 och s23 (överst)

Supercykelstier Region Hovedstaden: s11 (höger, upptill), s12 och s21

Creative Commons/Wikimedia Commons:

Jack Thurston: s11 (vänster)

Man vyi: s15 (höger)

Elvert Barnes: s17 (vänster)

Richard Masoner: s17 (höger)

Version 1. 2019-11-01

Läs mer på skane.se/cykel

Sammanfattning

Skånes supercykelstråk är konkurrenskraftiga och välkända cykelstråk som erbjuder hög framkomlighet, komfort, trafiksäkerhet och trygghet för den som vill cykla in till eller ut ur Skånes städer. Supercykelstråken är en viktig del i ett sammanhängande hållbart transportsystem som gör Skåne till en stark och hållbar tillväxtmotor.

Syftet med denna rapport är att beskriva vad supercykelstråk är och hur vi tillsammans ska arbeta för att skapa dessa stråk. I de flesta relationer där potentialen att attrahera många cyklister är hög finns idag redan cykelvägar. Arbetet kommer därför i praktiken till stor del handla om att förbättra befintliga cykelstråk snarare än att bygga helt nya.

Stråken kommer att planeras, utvecklas, kommuniceras och drivas i samverkan mellan regionen, kommuner och väghållare som en integrerad del i infrastrukturplaneringen med ambitionen att skapa ett enhetligt system.





Innehåll

Inledning	7
Bakgrund	8
Introduktion till supercykelstråk	9
Utblick	10
Vision	12
Koncept	13
Identitet	14
Tillgänglighet	16
Framkomlighet	18
Komfort	20
Trygghet och säkerhet	22
Nyttor	24
Starka stråk i Skåne	26
Process och finansiering	27
Funktionskraven i sammanfattning	28



Inledning

Skånes städer har en ständig växelverkan med sitt omland. Denna växelverkan, där hundratusentals människor dagligen ska ta sig till sina arbeten, studier och fritidsaktiviteter, ger liv och utveckling till Skåne. Men den resulterar också i stora biltrafikflöden. Och med biltrafik kommer trängsel, buller, föroreningar och klimatpåverkan.

För att småstäderna, byarna och förorterna ska kunna fortsätta locka till sig folk som vill bo där måste möjligheterna att pendla till närmaste stad vara goda. Pendlingen får heller inte fylla städernas gator och parkeringsplatser så mycket att samspelet slutar att fungera. Det är här god kollektivtrafik och supercykelstråk kommer in som en lösning.

Vi vill att fler ska cykla i Skåne, vilket Region Skåne utvecklar i Cykelstrategi för Skåne. Cykelns verkliga styrka finns i städerna: den är snabb, billig och flexibel. Men cykeln är också ett riktigt bra alternativ för den som vill komma in till staden snabbt och flexibelt och samtidigt få motion i sin vardag. En vinst för både pendlaren och samhället.

Supercykelstråk är ett koncept som inte bara förbättrar möjligheterna att ta sig till och från de större städerna. Stråken skapar också goda förutsättningar för en stor del av befolkningen att klämma in livsviktig motion i sin vardag. Idag har hälften av Skånes befolkning övervikt eller fetma. De folkhälsorelaterade sjukdomarna är många och kostsamma, både för individer och samhället.

Syftet med detta dokument är att beskriva vad supercykelstråk är och hur processen kan se ut för att stråken ska bli verklighet i Skåne. Målet är att få fler att välja cykeln för sina vardagliga resor och skapa ökad tillgänglighet och valfrihet för de som bor i städernas utkant eller i samhällena runt omkring. En välfungerande cykelinfrastruktur får även biltrafiken i städerna att fungera bättre.

Målgrupp för detta koncept är i första hand tjänstemän och politiker i Skånes kommuner.

I andra länder har Supercykelstråk eller motsvarande koncept ökat cykeltrafiken avsevärt. Supercykelstierne i Danmark har varit en inspiration genom avvägningen mellan höga ambitioner och pragmatiska kompromisser.

För många stråk består processen av två steg, vilka beskrivs som en gul och en grön nivå. Först åtgärdas det som krävs för att göra stråken acceptabla som supercykelstråk. Det är steget från röd till gul nivå. Steg två är att lyfta stråket ytterligare i takt med att fler cyklister kommer till. Då når stråket grön nivå.

Eftersom det i de flesta fall handlar om att förbättra befintlig infrastruktur är de förväntade samhällsvinsterna mycket högre än kostnaderna. Men det handlar också om något mer än kronor och ören, nämligen att skapa bättre förutsättningar för ett gott liv i och omkring Skånes städer. Supercykelstråk är en investering i ett transportsystem för framtiden.

Bakgrund

Göra bra cykelinfrastruktur bättre

Det finns idag relativt stora möjligheter att cykla trafiksäkert mellan Skånes tätorter och in till städerna. Men bara för att det är möjligt att cykla betyder det inte att cykelstråken är bra, eller att antalet cyklister är i närheten av hur stort det skulle kunna vara.

Idag möter cyklisten inte sällan smala cykelvägar, bristande vägvisning, sidbyten och korsande biltrafik. Detta samtidigt som det finns gott om riktigt bra partier.

Nästan alla av de starkaste regionala pendlingsstråken är cykelbara idag. Dock är de flesta stråken i behov av standardhöjningar för att bli attraktiva alternativ för cykelpendling.

Av det totala antalet cykelresor är bara 15 procent över 5 km långa. Sett till sin relativa attraktivitet, det vill säga hur attraktivt det är att cykla jämfört med att ta bilen eller resa med kollektivtrafik, skulle cykeln kunna locka över många fler pendlare. Särskilt om tiden på cykeln kan ersätta träning eller annan fysisk aktivitet på fritiden.

Med elcykeln blir det dessutom än mer attraktivt för fler att cykla längre sträckor. Under 2018 gjordes drygt åtta procent av alla cykelresor i Skåne med elcykel och andelen ökar ständigt, i synnerhet på stråk mellan tätorter.

För folkhälsans skull

Fysisk inaktivitet ökar risken för hjärt-kärlsjukdomar, fetma, typ 2-diabetes, sjukdomar i rörelseorganen, psykisk ohälsa och cancer. Idag har ungefär hälften av alla skåningar övervikt eller fetma och trenden är stigande. Folkhälsorelaterade sjukdomar leder inte bara till lidande för individen utan även till kostnader för sjukvården och samhället i stort.

Infrastruktur för många

Nästan 700 000 personer, drygt hälften av Skånes befolkning, bor i Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad eller Trelleborg. I de kringliggande småstäderna och byarna runt dessa städer bor drygt 200 000 skåningar. Det är för alla dessa och för dem som bor i städernas utkanter och förorter som supercykelstråken i huvudsak kan komma att spela roll.



Introduktion till supercykelstråk

Vad är ett supercykelstråk?

Det har gjorts en rad tidigare utredningar och ansatser i Sverige och internationellt kring högklassiga cykelstråk under olika namn.

Vad det rör sig om är cykelstråk av hög kvalitet: gena och breda med goda förutsättningar att cykla i valfritt tempo, utan att hindras av biltrafik eller fotgängare. Det är längre stråk och inte bara enskilda vägvagnitt som är bra. Men förutom att de ska hålla hög kvalitet ska de även förbinda viktiga målpunkter – inte bara anläggas där det är enkelt att bygga dem.

Denna rapport har hämtat inspiration från flera föregående svenska och internationella utredningar. Men vad vi upplever skiljer denna konceptrapport från andra är att den lägger mer fokus på att förbättra det befintliga snarare än att bygga nytt utifrån alltför ambitiösa utformningskrav. Konceptet tar också sin utgångspunkt i genomförbarhet i praktiken.

Måste det heta Supercykelstråk?

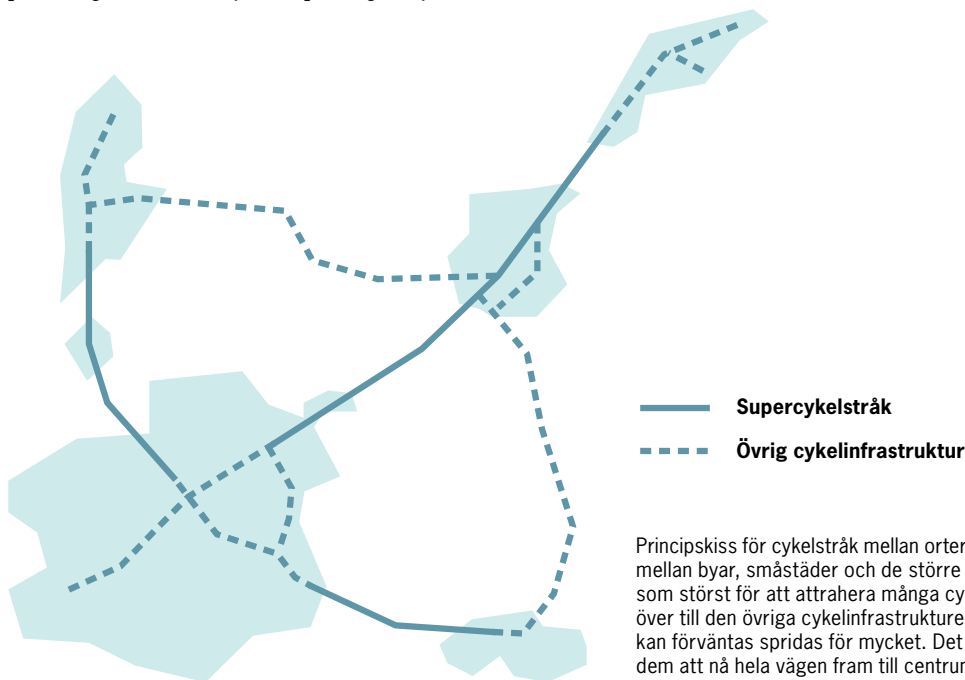
Det vi har valt att kalla supercykelstråk har i andra sammanhang gått under namn som exempelvis snabbcykelstråk, cykelexpressrutter, starka attraktiva pendlingsstråk eller cycle super highways. Även om

denna rapport och ansats i Skåne går under namnet supercykelstråk är det inte givet att detta kommer att bli benämningen som kommuniceras mot cyklisterna. Vad namnet blir återstår att se, då det kommer att diskuteras i det fortsatta arbetet med grafisk profil, identitet och tilltal.

Supercykelstråkens roll i transportsystemet

Supercykelstråken ska komplettera kollektivtrafiken och tillsammans skapa ett bra alternativ till bilen. Det betyder att stråkens samspel med övrig cykelinfrastruktur är viktigt. Genom att fler väljer cykeln skapas mer utrymme i kollektivtrafiken och när vädret blir dåligt eller om cykeln oväntat får punktering finns möjlighet att fortsätta resan med tåg eller buss.

Supercykelstråken är i kilometer räknat en mycket liten del av den totala cykelinfrastrukturen i Skåne. Satsningen på starka stråk ska inte ses som att övrig cykelinfrastruktur eller cykelstråk inte ska byggas ut och förbättras, utan snarare att satsningarna ska göras på olika vis beroende av vilka och hur många som kan förväntas använda infrastrukturen.



Principskiss för cykelstråk mellan orter. Supercykelstråken går mellan byar, småstäder och de större städerna där underlaget är som störst för att attrahera många cyklister. Stråken kan lämna över till den övriga cykelinfrastrukturen i städerna där cyklisterna kan förväntas spridas för mycket. Det finns dock inget som hindrar dem att nå hela vägen fram till centrum om det är genomförbart.

Utblick

Supercykelstråk, oavsett namn, handlar om att utveckla en infrastruktur som stödjer funktioner som hög komfort, framkomlighet och säkerhet i kombination med satsningar på marknadsföring av genomförda standardhöjningar för att attrahera fler cyklister. Det har gjorts i flera andra länder och det ger resultat.

Som inspiration till konceptet för supercykelstråk har en omvärldsanalys med fokus på regionala och nationella högprioriterade cykelstråk i andra länder genomförts. Supercykelstråk finns sedan några år som koncept i bland annat Danmark, Nederländerna och Storbritannien under olika benämningar.

Danmark

Supercykelstier, som är den danska benämningen på supercykelstråk, är ett samarbete mellan regionen och 27 kommuner i Region Hovedstaden. Sekretariatet för supercykelstier tillhör rent administrativt Köpenhamns kommun, men övriga kommuner är med och finansierar. Visionen är att etablera 45 rutter i huvudstadsregionen inom en trettioårsperiod. Under 2017 antogs det så kallade koncept 2.0 för supercykelstier. I detta beskrivs de funktionskrav som infrastrukturen ska uppfylla för att kunna bli klassad som en supercykelsti.

En medveten strategi är att lägga stråken parallellt med de regionala pendlingstågen för att enkelt underlätta byten mellan cykel och tåg. Cyklarna tas med gratis på regionalstågen.

Supercykelstier är i regel dragna längs äldre, redan befintlig, infrastruktur. Därför är kvaliteten skiftande. Stråken byggs om och får högre genomgående standard efterhand. Det viktigaste som skiljer stråken åt från hur det var tidigare är att de är sammanhängande, har en gemensam vägvisning och är genomgående mellan ändpunkterna. Man kan tryggt veta att man befinner sig längs en supercykelsti tack vare de karaktäristiska orangea C som finns markerade i vägbanan och på skyltarna längs vägen. Utmärkande för detta samarbete är att ett stort fokus har lagts på kommunikation och design.

I genomsnitt har antalet cyklister ökat med 23 procent på stråken sedan de öppnades som supercykelstier. På vissa stråk ännu mer. I genomsnitt körde 14 procent av de som cyklar bil tidigare. Den genomsnittliga längden för cykelresor på supercykelstierne är 11 km, enkel väg. Det är nästan lika långt som tågpendlarnas genomsnittslängd på resorna.



Nederländerna

I Nederländerna finns så kallade snelfietsroute (snabbcykelrutter). Det är ett nationellt koncept med stråk som markeras med bokstaven F plus ett nummer. I dagsläget finns rutterna F1-F31 anlagda. Vad som är slående i jämförelse med Danmark är att man i Nederländerna satsar på att bygga cykelinfrastruktur i toppklass rakt igenom. De beskrivs som cykelvägar utan korsningar, där cyklister snabbt kan komma långt. Stråken är alltid uppdelade i två körfält, ett i respektive riktning. De följer ofta järnvägsspår då de ofta går kortast möjliga väg mellan målpunkter och har så få korsningar som möjligt gentemot biltrafiken.

Storbritannien

I London finns ett antal så kallade super cycle highways, benämnda med exempelvis C1. Stråken går från stadens ytterområden in till stadskärnan och har etablerats för att öka cyklingens status i huvudstaden med målet om att öka cykelns färdmedelsandel. Cyklingen har fått ett stort uppsving i London, mycket tack vare stråken. Det riktas samtidigt en hel del kritik mot utformningen och trafiksäkerheten. En del av stråken består av målade fält och cirka 85 procent av olyckorna sker i korsningspunkterna.



Barclays Cycle Superhighway 3 på Cable Street i London.



Vägvisning på supercykelsti utanför Köpenhamn.



En del av en snelfietsroute i Nederländerna.

Vision

För att skapa en samsyn och tydlig målbild i arbetet med supercykelstråk i Skåne har en vision tagits fram. Konceptet och de åtgärder som görs i supercykelstråken ska tillsammans bidra till att på sikt uppfylla denna vision.

Visionen och stråkens koncept är det som gör supercykelstråk till mer än den löpande förbättringen av cykelinfrastrukturen.

Vision:

Supercykelstråk i Skåne

Supercykelstråken i Skåne är konkurrenskraftiga och välkända stråk som erbjuder hög framkomlighet, komfort, trafiksäkerhet och trygghet. Genom supercykelstråken blir cykeln ett naturligt val för vardagens resor, även på längre sträckor.

Supercykelstråken är en viktig del i ett sammanhängande hållbart transportsystem som gör Skåne till en stark och hållbar tillväxtmotor. Stråken bidrar till ökad cykling till och mellan Skånes större städer.

Stråken planeras, utvecklas, kommuniceras och drivs i samverkan mellan regionen, kommuner och väghållare som en integrerad del i infrastrukturplaneringen med ambitionen att skapa ett enhetligt system.



Koncept

Konceptet för supercykelstråk i Skåne bygger på fem kvalitetsaspekter – identitet, tillgänglighet, framkomlighet, komfort samt trygghet och trafiksäkerhet. Tillsammans ska de bidra till att visionen uppnås. Det är inom dessa kvalitetsaspekter som funktionskraven, det vill säga lägsta acceptabla standard inom en rad områden, är utformade.

Principer

Arbetet med supercykelstråk i Skåne utgår även från ett antal principer:

- Supercykelstråk är inte en utmärkelse för de bästa cykelvägarna utan ett koncept för att lyfta de viktigaste regionala cykelstråken till att bli riktigt bra
- Supercykelstråken är ungefär mellan 5 och 20 kilometer
- Utgångspunkten är att i första hand skapa en infrastruktur för vardagsresor, snarare än för rekreation
- Det handlar främst om att förbättra redan befintlig cykelinfrastruktur, inte om att bygga helt nya stråk
- Det ska bli av – arbetet får inte stanna av för att kraven är förlamande högt ställda

Funktionskrav

På kommande uppslag presenteras supercykelstråken och de funktionskrav som ställs inom varje aspekt.

På varje uppslag finns beskrivande text men också en tabell med två nivåer. Stråken klassificeras genom inventering på cykel där alla platser och sträckor noteras avseende hur de uppfyller funktionskraven: från rött till grönt via gult. En åtgärdsplan sätts sedan upp för vad som behöver göras för att nå upp till kraven.

För att ett helt stråk ska kunna klassas som ett supercykelstråk måste alla delar av stråket uppnå den acceptabla gula nivån och det ska finnas en åtgärdsplan för att nå upp till den bättre, gröna nivån.

I praktiken betyder det att utvecklingen av ett stråk sker i två steg. I det första steget rättas alla brister till så att stråkets röda, det vill säga dåliga, partier tas bort. Stråket hamnar då på gul nivå och kan därmed invigas och marknadsföras som ett supercykelstråk. I steg två lyfts stråket till grön nivå i takt med att fler cyklister strömmar till.

Funktionskraven, liksom konceptet i stort, kommer utvecklas med tiden. Saknas någon aspekt eller om något är otydligt kan det ofta räcka med att ställa sig en fråga: ”är det något som inte är riktigt bra på den här platsen och kan vi göra det bättre?”

Kvalitetsaspekter

Identitet

Supercykelstråken har en tydlig identitet som gör att alla pendlare känner till dem och vet vad de kan förvänta sig av dem.

Tillgänglighet

Supercykelstråken skapar god tillgänglighet till och mellan Skånes större städer. Stråken är kontinuerliga utan några avbrott. De är lätta att hitta till och ansluter både till viktiga målpunkter och de lokala cykelnäten.

Framkomlighet

Supercykelstråken erbjuder alla cyklister möjlighet att cykla i sitt eget tempo utan att hindras av stopp eller trängsel.

Komfort

Supercykelstråken har hög komfort året runt och gör cykelpendlingen till en bekväm upplevelse för cyklisterna. Supercykelstråken har minimalt med störningar från andra trafikslag.

Trafiksäkerhet och trygghet

Supercykelstråken är utformade så att de upplevs trygga och är säkra dygnet runt och året runt.



Koncept: Identitet

Supercykelstråken har en tydlig identitet som gör att alla som reser i Skåne känner till och vet vad de kan förvänta sig av dem. Bakom konceptet finns en organisation som ansvarar för att kvaliteten upprätthålls och att arbetet går framåt.

För att supercykelstråken ska attrahera nya cyklister och på allvar bli ett välkänt alternativ för skåningarna i deras vardagsresor är det viktigt med en gemensam identitet som skapar igenkänning. För stråkens samlade identitet är alla kvalitetsaspekter viktiga så att cyklisterna vet vad de kan förvänta sig av ett supercykelstråk.

När man cyklar ska man intuitivt förstå hur man ska följa stråket genom korsningar, även utan att titta på vägvisningar.

Igenkänning

Alla supercykelstråk ska uppfylla samma funktionskrav, men beroende på stråkens olika förutsättningar kan utformningen skilja sig åt.

Ett särskilt kommunikationskoncept kommer att tas fram för supercykelstråken. Supercykelstråken ska ha en gemensam grafisk profil med en genomgående färg som ska användas i all marknadsföring för att bidra till tydlighet och igenkänning. Den grafiska profilen ska också kunna användas eller kännas igen längs stråken genom att samma färg och symboler återkommer i vägvisningen och i utmärkningen av servicefunktioner såsom pumpar och räcken.

För att marknadsföra stråket och underlätta orientering bör det vid stråkets start och slut samt på strategiska platser längs stråket, till exempel vid bytespunkter, finnas orienteringstavlor eller kartor. Exempel på orienteringstavlor från London visas på nästa sida. Förutom vägvisning till tätorter och viktiga målpunkter längs stråket bör orienteringstavlorna även ge information om kollektivtrafik och service såsom hyrcykelstationer, cykelparkering och pumpar. Större bytespunkter för kollektivtrafik bör inkluderas som en målpunkt i vägvisningen, medan det för övriga hållplatser kan räcka att visa dem på orienteringstavlorna.

Det ska finnas vägvisning för cyklister längs hela supercykelstråket och på anslutande cykelnät mot supercykelstråket. Hur vägvisningen kommer att utformas utreds tillsammans med Trafikverket. Utmed stråken kan man lägga extra omsorg för utsmyckning och detaljer, exempelvis utformning av broar, för att höja upplevelsen.

Organisation

Bakom konceptet för supercykelstråken finns en organisation som säkerställer att arbetet fortskrider. Förslagsvis ligger detta ansvar på Region Skåne.

IDENTITET	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
Igenkänning	Stråket är väl vägvisat och är med i relevanta kartor. Invånare känner i hög grad till stråket.	Stråket ska kännas intuitivt för den som cyklar på det. Det har en konsekvent hög nivå avseende exempelvis utsmyckning och detaljer. Stråket utmärker sig.
Organisation	Det finns ett samarbete mellan relevanta aktörer kring exempelvis utveckling, utvärdering, inspektion och beteendepåverkan.	Kontinuerliga flödesmätningar och annan uppföljning görs.
Samhällsplanering	Stråket är med i relevanta fysiska planer. Investeringsplan för utveckling till den gröna nivån ska finnas.	Stråket är med i relevanta planer och påverkar var bostäder och verksamheter lokaliseras.



Exempel på vägvisning längs Farumruten i Köpenhamn.



Exempel på orienteringskarta i London.

Marknadsföring av supercykelstråken ska vara en integrerad del i konceptet och behöver ske parallellt med anläggning och uppgradering av stråken. Viktiga målgrupper för marknadsföring och mobility management är arbetsplatser och boende längs stråken. Genom att göra riktade kampanjer mot dessa grupper kan kännedomen om stråken och därmed användningen av dem öka. Även vid tillfällen såsom vägarbeten, idrottsevenemang eller festivaler är det lämpligt att marknadsföra stråken.

Samhällsplanering

Supercykelstråken bör tillsammans med kollektivtrafikstråken vara strukturbildande vid planering av utbyggnadsområden. När det fastställts att ett stråk ska bli ett supercykelstråk är det viktigt att stråket inkluderas och pekas ut som strategiskt viktigt i relevanta planer och strategier, på samma sätt som görs för kollektivtrafiken.

Genom samverkan mellan exploatering och planering av supercykelstråk kan nyttan av stråken maximeras samtidigt som god tillgänglighet till utbyggnadsområdena säkerställs.

Supercykelstråken är lämpliga plattformar för att demonstrera, testa och utvärdera nya innovationer som kan bidra till en högre kvalitet på stråken. Detta kan handla om nya typer av servicefunktioner, ITS-lösningar, framkomlighetsåtgärder, appar och andra digitala verktyg eller åtgärder för ökad komfort. Innovationerna kan med fördel testas på enskilda stråk för att sedan vid lyckat resultat införas på bred front och inkluderas i konceptet. Eventuella nya lösningar och innovationer får dock inte bidra till en lägre kvalitetsnivå relaterat till de fem kvalitetsaspekterna för konceptet.

Koncept: Tillgänglighet

Supercykelstråken skapar god tillgänglighet in till och mellan Skånes större städer. Stråken är lätta att hitta till och ansluter både till viktiga målpunkter, till kollektivtrafiken och de lokala cykelnäten.

Huvudsyftet med supercykelstråken är att skapa hållbar tillgänglighet mellan de centrala delarna av städerna, städernas förorter samt kringliggande byar och samhällen.

Genhet

För att supercykelstråken ska attrahera många cyklister ska de upplevas vara gena och ha en attraktiv restid jämfört med alternativen, i första hand bilen.

Cyklern är ofta snabbare än bilen och kollektivtrafiken inne i städer, men även för resor på omkring 10 km skiljer det sig ofta inte mer än några minuter mellan cykeln och bilen om parkeringstid och viss trängsel räknas med.

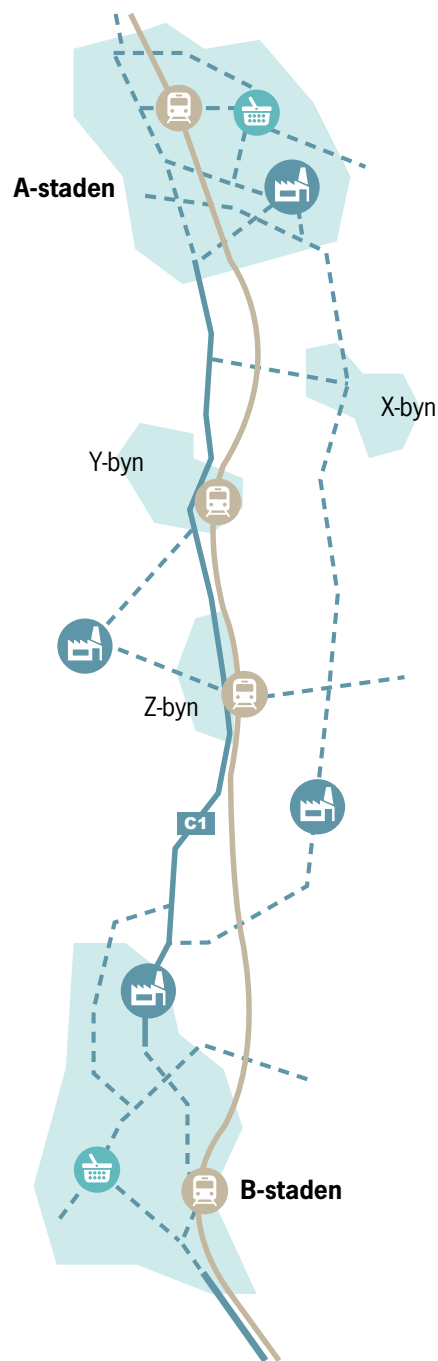
I de flesta fall kommer de framtida supercykelstråken att ha ungefär samma dragning som nuvarande cykelvägar. Det är med andra ord ofta svårt att göra så mycket åt genheten, men stråket bör inte vara längre för cyklisterna än motsvarande bilväg.

För att det ska bli kortare restider dörr till dörr bör cykelparkeringar vara närmare entréer eller perronger än motsvarande bilparkeringar.

Koppling till övrig cykelinfrastruktur

Supercykelstråken ska i första hand ha en regional funktion och skapa god tillgänglighet in mot Skånes större städer. Detta innebär att supercykelstråken kan börja och sluta utanför städernas centrum där städernas huvudcykelnät tar vid. Det är därför också viktigt att säkerställa god kvalitet även på anslutande cykelnät för att göra det enkelt och intuitivt att komma till och från stråken.

Stråken ska så långt det är möjligt planeras med hänsyn till genhet och direkthet. De ska ansluta till bostads- och arbetsplatsområden och viktiga målpunkter längs stråket. I planeringen av ett nytt stråk är det därför viktigt att tidigt identifiera vilka viktiga målpunkter som finns längs det tänkta stråket. Viktiga målpunkter kan vara bytespunkter för kollektivtrafiken, stora arbetsplatser och besöksmål. Om det skulle



Principell dragning av supercykelstråk. Stråket följer samma korridor som kollektivtrafiken och vägvisas till från målpunkter som stråket inte passerar



Supercykelstråken ska vara tillgängliga för alla typer av cykelfordon.



innebära en stor omväg mellan två andra målpunkter att dra supercykelstråket förbi en målpunkt kan det vara aktuellt att istället säkerställa att en förbindelse mellan målpunkten och supercykelstråket är av god kvalitet.

Koppling till kollektivtrafiken

Supercykelstråken och kollektivtrafiken kompletterar varandra på flera sätt. Genom att stråken ansluter till bytespunkter säkras tillgängligheten till bussar och tåg,

vilket gör att kollektivtrafikens upptagningsområde kan utökas. För att bytet mellan cykel och kollektivtrafik ska bli så smidigt som möjligt är bra cykelparkering i anslutning till bytespunkterna viktig. Cykelparkeringen ska vara lokaliserad i direkt anslutning till bytespunkten så att det blir ett naturligt flyt i bytet.

Supercykelstråken bör läggas i samma korridorer som kollektivtrafiken. Närhet till kollektivtrafiken skapar en trygghet i att kollektivtrafiken finns som alternativ vid till exempel haveri eller dåligt väder.

TILLGÅNGLIGHET	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
Genhet	Stråket upplevs som gent jämfört med motsvarande bilväg både mellan målpunkter och utmed sträckan.	
Koppling till övrig cykelinfrastruktur	Det får inte förekomma hinder som bommar, diken eller kantstenar som hindrar cyklister att komma till och från stråket. Det ska vara tydlig koppling till målpunkters cykelparkeringar.	Det finns vägvisning och gena cykelvägar till relevanta målpunkter och bytespunkter som inte ligger direkt utmed stråket. Det ska även finnas vägvisning till stråket.
Koppling till kollektivtrafiken	Stråket ska ha en tydligt och enkel koppling till bytespunkternas cykelparkeringar.	

Koncept: Framkomlighet

Supercykelstråken erbjuder alla cyklister möjlighet att cykla i sitt eget tempo utan att hindras av stopp, hinder eller trängsel.

God framkomlighet är en av de kvalitetsaspekter som tydligast utmärker supercykelstråken. Genom att minimera antalet stopp och ge möjlighet för alla cyklister att cykla i sitt eget tempo kan cykelresan bli både bekvämare och mer tillförlitlig.

I stråken ska omvägar, uppförsbackar, onödiga stopp samt ojämnt och halt underlag i största möjliga mån elimineras. Målet är att skapa attraktiva stråk där cyklister kan cykla obehindrat flera kilometer. Varje stopp påverkar cyklisternas rytm och upplevelse och kan likställas med att behöva cykla ytterligare 100 meter.



Cykelbro i Utrecht.

Även vid vägarbeten ska supercykelstråken vara framkomliga och störningarna för cyklister ska minimeras. Om det är nödvändigt med omledning ska denna skyltas tydligt och så långt som möjligt levas upp till riktlinjerna för supercykelstråken.

Korsningar

Hur bra flytet är styrs primärt av hur korsningspunkterna med andra trafikslag är utformade. Med korsningar menas allt från de längs med större landsvägar och huvudgator till enstaka in- och utfarter.



Cykelstråk i Nederländerna med tydlig separering från gående.

Det är därför helt avgörande att begränsa antalet stopp och deras längd för att cyklister ska kunna bibehålla sin rytm och sitt tempo.

Supercykelstråken ska vara framkomliga för alla typer av cyklister med olika typer av cyklar. Om fler ska kunna använda cykeln som sitt huvudsakliga transportsätt för vardagsresor behöver hänsyn tas till att det kommer nya typer av cyklar, men även nya typer av cyklister. Elcyklar, lastcyklar, cykelkärror och elscooters kan alla bidra till att fler människor har möjlighet att använda cykeln för fler av sina resor. Nya former av cyklar och olika typer av cyklister ökar hastighetsdifferentieringen på cykelbanorna och ställer därmed krav på omkörningsmöjligheter, tillräckliga bredder och kurvradier.

Materialet på cykelvägen ska vara genomgående genom korsningspunkterna och cyklister ska prioriteras.

Detta kan skapas genom:

- Genomgående cykelbanor över tvärgator
- Cykelöverfarter vid obebakade korsningar
- Upphöjda korsningar och diagonala färdvägar vid exempelvis sidbyte
- Detektering och prioritering vid trafiksignaler
- Underfarter och broar

Kapacitet

Supercykelstråken ska utformas så att de har kapacitet att inrymma högre framtida trafikvolym. Cyklister är en heterogen grupp sett till bland annat ålder, fysiska förutsättningar och typ av cykelfordon. Mångfalden har också ökat markant de senaste åren då nya typer av cykelfordon introducerats. Stråken ska ha en bredd som är anpassad efter det önskade flödet. De ska vara av så pass hög standard att det är möjligt att cykla i bredd, cykla om och mötas med olika typer av cykelfordon som håller olika tempo.

Separering från fotgängare

Stråken ska i den mån det är möjligt utgöras av separerade cykelbanor och cykelvägar där cyklister är avskilda från både bilar och fotgängare. I de fall där fotgängare och cyklister delar väg eller bana bör de avskiljas fysiskt med olika material och/eller skiljeremsa. Det är inte lämpligt att lägga ett supercykelstråk längs en gågata eller gångfartsområde eftersom detta ger bristande framkomlighet för cyklisterna.

Konfliktpunkter

Vissa situationer kräver extra omsorg i planeringen. Det kan vara platser där gående och cyklister hindrar varandras framkomlighet. En vanlig sådan plats är busshållplatsen där resenärer kliver av och på bussen samtidigt som cyklister ska passera. I de flesta fall är det bättre om cykelvägen går bakom busskuren än mellan den och bussen.

Geometri och sikt

Detaljutförning av supercykelstråken ska följa nationella råd och riktlinjer avseende bland annat kurvradier, linjeföring, sikt och lutning. Det är viktigt att säkerställa att riktlinjerna tar hänsyn till att bredare eller snabbare cyklar i vissa fall kan vara dimensionerande. Sikten i kurvor ska vara god så att det blir möjligt att hålla sitt tempo.

FRAMKOMLIGHET	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
Korsningar	Stråket ska prioriteras i alla korsningar i tätort och hastighetssäkras mot korsande trafik där så krävs av trafiksäkerhetsskäl. Utanför tätort får enstaka undantag förekomma. Detektering vid signalreglerade korsningar.	Konflikter med biltrafik ska knappt förekomma. Prioritet med hastighetsäkring i alla korsningar. Minimalt med stopp.
Geometri	Snäva svängar som tvingar cyklisten att bromsa ska undvikas.	Kurvradier ska tillåta alla cyklister att cykla bekvämt i sitt tempo. Inga sikthinder som begränsar tempot.
Kapacitet	Dimensionering efter flöden. Bredd som tillåter möte eller omkörning för alla cykeltyper.	Dimensionering efter nuvarande och framtida flöden. Bredd som tillåter möte och omkörning för alla cykeltyper.
Separering från gående	Cyklister och gående ska separeras om inte antalet gående bedöms vara mycket lågt. Det gäller i synnerhet där många barn kan förväntas vara.	Cyklister och gående ska vara helt separerade på ett tydligt vis.
Konfliktpunkter	Det ska vara tydligt hur stråket passerar väntande och på-/avstigande bussresenärer vid hållplatser.	Stråket ska utformas för att minska konflikter med busshållplatser. Vanligast genom att lägga stråket bakom hållplatsen.
Sikt	Buskage eller enkelt åtgärdade hinder utmed stråket som hindrar sikt och leder till otrygghet ska undvikas.	Inget som hindrar sikt och leder till otrygghet ska förekomma.

Koncept: Komfort

Supercykelstråken har hög komfort året runt och gör cykelpendlingen till en bekväm upplevelse för cyklisterna. Supercykelstråken ska ha minimalt med störningar från andra trafikslag.

Längs supercykelstråken ska cyklisterna uppleva att de är omhändertagna och att de får en behaglig upplevelse. Flera saker kan räknas in i en trevlig upplevelse. Det är allt från grönska och tysta miljöer till räcken vid signaler och cykelpumpar.

Jämnhet

Jämn beläggning gör att man kan cykla i önskat tempo med hårt pumpade däck utan att behöva anpassa sig efter underlaget. Det är en av de allra viktigaste komfortaspekterna när det kommer till drift och underhåll. Brunnslock, kanter och cykelvägar som är ojämnt lappade och lagade ska undvikas.

Blandtrafik

Annan trafik ska helst inte förekomma på supercykelstråk. Att vistas tillsammans med biltrafik, även om den är mycket sparsam, stör upplevelsen och tvingar cyklisten att vara mer alert.

I praktiken kommer det att vara svårt att helt undvika blandtrafik, det kan exempelvis gälla vissa villagator eller cykelvägar som kombineras med lokal biltrafik utmed större landsvägar. Här är det viktigt att övrig trafik framförs på cyklisternas villkor. Biltrafiken ska vara så sparsam och framföras i så låg hastighet att det i praktiken blir bilisterna som anpassar sig efter cyklisterna. På villagator ska det kännas naturligt att cykla nära mitten av gatan.

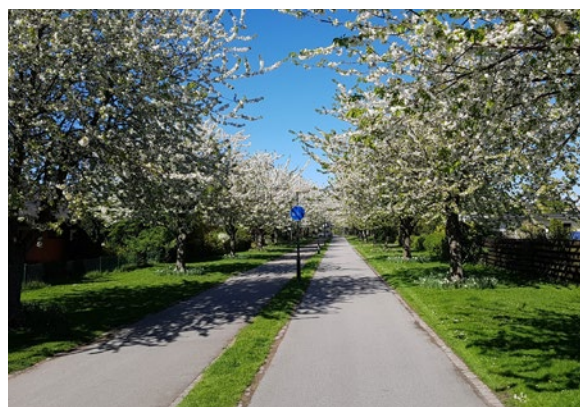
Upplevelse

Att cykla längs ett supercykelstråk ska vara en behaglig upplevelse. I den mån det är möjligt ska ett supercykelstråk:

- Ledas längs med vackra omgivningar
- Vara tyst
- Vara fritt från luftföroreningar
- Vara skyddat från starka vindar

Parametrar som tillgänglighet och framkomlighet kan dock medföra att man vid planering och utformning tvingas kompromissa gällande stråkets upplevelse.

Som pendlare på väg in till arbetet vill man inte bli nerstänkt av modd eller stänk från intilliggande bilvägar. Det kan ofta undvikas via stänkskydd och god avrinning på bilvägen.



Skönabäcksgången i Malmö är ett exempel på cykelstråk med god framkomlighet och vackra omgivningar.

Drift och underhåll

Supercykelstråken ska upplevas på samma sätt oberoende av vilken kommun cyklisten befinner sig i, och därmed oavsett väghållare. Det är därför viktigt att samordna driftsinatser mellan de olika kommunerna och Trafikverket, som är de huvudsakliga väghållarna. Samarbetet kan underlättas genom gemensamma driftentreprenader och att kommunerna sörjer särskilt för att vinterväghållning utförs sömlöst vid och över kommungränserna utan att cyklisterna på något sätt ska bli lidande.

Service

Längs med supercykelstråken ska cyklisterna erbjudas självservice med jämna mellanrum. Det handlar primärt om att placera ut pumpar, ge tillgång till enklare verktyg och rinnande vatten i de fall det är möjligt.



Räcke vid stoppsignalerna gör stoppet mer behagligt.



Cykelpump vid en Supercykelsti i Köpenhamn.

Cyklisterna ska känna sig trygga med att det finns möjlighet att inom kort kunna fylla på med luft eller byta slang längs med vägen vid exempelvis punktering.

Om cyklisterna tvinga stanna gentemot korsande trafik, exempelvis vid trafiksignaler, ska supercykelstråket utrustas med räcken. På dessa ska cyklisterna kunna vila stötta sig med antingen hand eller fot för att slippa kliva av cykeln och tappa alltför mycket av sin rytm.

Parkering

Det ska finnas god tillgänglighet till cykelparkeringar av bra kvalitet utmed stråken. Det gäller exempelvis vid stationer, hållplatser för regionbussar och viktiga stadsbusshållplatser längs stråken. Detta för att underlätta kombinationsresor och byte av transportmedel vid haveri, olycka eller oväntat väderomslag.

KOMFORT	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
Jämnhet	Gatsten, bristfälligt lappad asfalt, kanter eller potthål får inte förekomma. God avrinning vid regn.	Cykel med välpumpade däck ska kunna framföras utan skakningar eller stötar.
Blandtrafik	Enstaka delar av stråket får vara i blandtrafik, exempelvis villagator som inte är genomgående eller mycket lågtrafikerade enskilda vägar. Som cyklist ska man kunna hålla sig nära mitten av gatan.	Blandtrafik får endast förekomma om den är ytterst sparsam och då framförs på cyklisternas villkor. Det ska vara minst dubbelt så stort antal cyklister.
Upplevelse	Stänk och modd från intilliggande bilväg får inte nå cyklister.	Utformning som inbjuder till mer njutningsfull cykling, exempelvis avstånd från bilväg, läplanteringar.
Drift och underhåll	Prioritet avseende drift och underhåll, även över väghållargränser.	Driften och underhållet håller så hög nivå att alla funktionskrav uppnås året om oavsett väderlek.
Parkering	Det ska finnas cykelparkeringar vid målpunkter utmed stråket.	Det ska finnas väl tilltagna cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykelramen utmed stråket.
Service	Inget krav.	Det finns möjlighet att pumpa däck och utföra enklare reparationer utmed stråket. Räcken att ta stöd mot i samtliga signalkorsningar.

Koncept: Trygghet och säkerhet

Supercykelstråken är utformade så att de upplevs trygga och är trafiksäkra dygnet runt och året runt.

För att supercykelstråken ska vara tillförlitliga för skåningarnas vardagsresor måste de vara trygga dygnet runt och året runt. Stråken måste också erbjuda en hög trafiksäkerhetsnivå så att ett ökande antal cyklister inte leder till fler olyckor och skador.

För att stråken ska vara så trafiksäkra som möjligt är det viktigt med hög nivå på drift och underhåll. Dygnet runt och året runt ska underlaget vara rent och fritt från is, grus, löv och snö för att stråken ska vara farbara och för att minimera risken för olyckor, främst singelolyckor. Även siktröjning och beläggningsunderhåll viktigt. För att åstadkomma denna höga nivå bör det göras löpande inspektioner och kontinuerlig uppföljning av stråkens standard.

De flesta olyckor mellan cyklister och motorfordonstrafikanter sker i korsningar. För att minimera risken för dessa olyckor ska trafiksäkerheten för cyklister alltid prioriteras framför framkomligheten för motorfordonstrafik. Inga av de krav som tidigare presenterats för att ge cyklister företräde får på något vis göra avkall på trafiksäkerheten.

Inom tätbebyggt område ska alla korsningspunkter med biltrafik vara planskilda eller säkrade till 30 km/h. Utanför tätbebyggt område bör korsningar med vägar där hastighetsgränsen är över 60 km/h vara planskilda. Korsningar med vägar med lägre hastighetsgräns bör vara försedda med någon form av hastighetsdämpning för biltrafiken eller refug som erbjuder cyklister säker passage.

Hinder

Hinder, såsom fällor, bilspärrar och liknande, ska helst inte förekomma på stråken. Självklart inte heller oväntade hinder som stolpar eller elskåp.

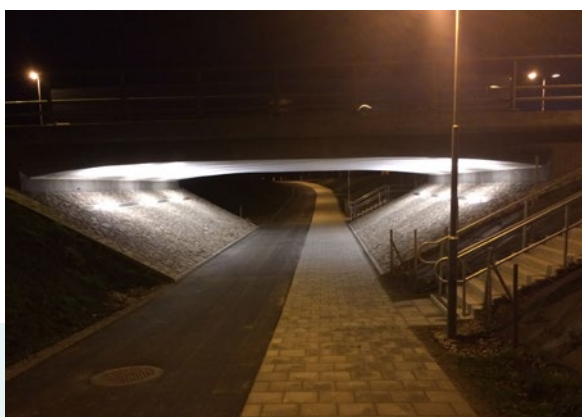
I de fall det finns behov av hinder för att förhindra biltrafik på stråket ska det göras i enlighet med pollare enligt nederländsk modell, se bild på nästa sida, eller motsvarande. Eventuella pollare måste vara tydligt markerade och erbjuda tillräckliga mått för breda cyklar. Cyklister ska inte tvingas att sänka sitt tempo på grund av bristande utformning.



Utformning av hastighetssäkrad korsning i Nederländerna.



Exempel på utformning av pollare i Utrecht.



Underfart i Malmö med bra sikt och god belysning.

Vid mörker

För att supercykelstråken ska upplevas som trygga dygnet runt och året runt är belysning viktigt, i synnerhet vid otrygga platser och korsningar. I undantagsfall kan det vara tillräckligt att en intilliggande väg är belyst förutsatt att belysningen även täcker cykelbanan i tillräcklig omfattning. Längs sträckor där det av olika skäl är svårt att anlägga ordinär belysning kan led-belysning vara ett alternativ.

Otrygga passager

För att minska otryggheten bör buskage och andra ställen där någon kan gömma sig utmed stråket undvikas. Stråket bör också ha insyn från omgivningen för att minska känslan av utsatthet.

Parkerade bilar

I undantagsfall kan supercykelstråk gå i blandtrafik. Då är det viktigt att cyklister inte kan krocka med bildörrar som plötsligt öppnas på parkerade bilar. Det gäller även där cykelfält passerar parkerade bilar.

TRYGGHET OCH SÄKERHET	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
Hinder	Minimalt med hinder och de som finns måste vara tydligt markerade och belysta. Hindren får inte påverka framkomligheten för några cykeltyper. Övriga hinder som stolpar och elskåp får inte förekomma	Det får inte förekomma hinder på stråket
Vid mörker	Belysning och reflekterande kontrastmålning på alla viktiga platser som korsningar, busshållplatser, otrygga passager. Det ska vara belysning i tätort.	Hela stråket är belyst och har reflekterande kontrastmålning.
Otrygga passager	Buskage eller ställen då någon kan gömma sig ska åtgärdas för att öka tryggheten.	Buskage, tunnlar eller byggnader utmed stråket ska vara utformade på ett sätt som känns tryggt.
Parkerade bilar	Stråket får inte passera parkerade bilar med risk för att bildörrar öppnas hastigt. Det ska inte förekomma parkerade bilar, alternativt att skiljeremsa finns mellan parkering och cykelväg.	

Nyttor

Ju fler som cyklar, desto bättre blir deras hälsa. Sjukfrånvaron minskar, det blir mindre utsläpp och buller från trafiken minskar. Detta kan översättas till samhällsekonomiska nyttor och för de tre teststråken Malmö–Lomma, Lund–Dalby och Helsingborg–Landskrona beräknas nyttorna till 450–670 miljoner kronor över 40 år. Och det är bara tre av alla möjliga framtida supercykelstråk.

För att kunna jämföra de samhällsekonomiska effekterna av olika infrastrukturåtgärder har Trafikverket tagit fram en metod för så kallad samlad effektbedömning. Denna metod har tillämpats på de tre stråk som konceptet har testats på, det vill säga Malmö–Lomma, Lund–Dalby och Helsingborg–Landskrona. I detta kapitel presenteras en översikt av de samhällsekonomiska effekterna som ett supercykelstråk kan ge baserat på beräkningarna för de specifika stråken. Kalkylerna för de tre stråken presenteras mer ingående i respektive stråkstudie.

Infrastrukturförändringen som ett supercykelstråk innebär skapar nyttor för individer och därmed även för samhället. I den samhällsekonomiska kalkylen kvantifieras dessa nyttor för att fastställa om åtgärden är lönsam ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Kalkylerna görs generellt för kalkylperioder på 40 år.

De samhällsekonomiska effekterna av cykelåtgärder kopplas till:

- Hälsoeffekter och minskning av sjukfrånvaro
- Restid och bekvämlighet
- Trafiksäkerhet för cyklister
- Externa effekter för bil samt skatteeffekter

För den som redan innan åtgärden cyklar ökar trafiksäkerheten, framkomligheten och bekvämligheten längs stråket. För tillkommande cyklister, som tack vare supercykelstråket väljer cykeln framför bilen, finns även positiva miljö- och hälsoeffekter. Den förbättrade folkhälsan som fler cyklister medför gynnar även samhället i ett längre perspektiv i form av minskad sjukfrånvaro.



De samhällsekonomiska aspekterna som beräknas i en kalkyl är helt beroende av hur många som påverkas av åtgärden, både hur många som nyttjar den redan befintliga infrastrukturen och hur många som förväntas cykla på de nya supercykelstråken. Eftersom det finns en viss osäkerhet kring hur många nya cyklister som kan tänkas använda supercykelstråken har beräkningar för både 20 procent och 40 procent tillkommande cyklister gjorts. Det är antaganden som stämmer överens med erfarenhet från supercykelstierne i Danmark.

Det är inte möjligt att värdera alla nyttor i kronor och ören. Åtgärder som breddning av cykelvägen, förbättring av beläggning, belysning, cykelparkering vid hållplatser och förbättrad sikt går inte att värdera med de metoder och schabloner som finns i nuläget. Detta trots att det är uppenbart att de ger positiva effekter och kommer bidra till helhetskonceptet. En stor del av den samhällsekonomiska nyttan med stråken kommer från nytillkommande cyklister. Dessa bekvämlighetsåtgärder kommer locka nya cyklister och därmed har de även stor påverkan på stråkets samhällsekonomiska effekt.



Total samhällsekonomisk
nytta av tre supercykelstråk:
450–670 miljoner kr

Hälsoeffekter och minskad sjukfrånvaro

Förbättrad hälsa genom att fler cyklar är en av de största nyttorna med supercykelstråken, särskilt om de nyttillkomna cyklisterna inte har motionerat tidigare. Då studier visat att personer som cyklar regelbundet har en lägre sjukfrånvaro än personer som inte cyklar beaktas även detta samband i kalkylen. En förbättrad hälsa och minskad sjukfrånvaro skapar nyttor för cyklisterna och därmed även för samhället.

De stora nyttorna som kan nås om supercykelstråken lyckas attrahera nya cyklister som tidigare valt att använda bilen exemplifieras nedan.

Exempel:

Om antalet cyklister på stråket mellan Lund och Dalby ökar med 20 procent beräknas nyttan av förbättrad hälsa och minskad korttidssjukfrånvaro till cirka 54 miljoner kronor över en 40-årig kalkylperiod. Av dessa nyttor beräknas drygt 80 procent komma från hälsoeffekter och drygt 10 procent från en minskning av korttidssjukfrånvaron.

Restid och bekvämlighet

Förbättrad framkomlighet för de som redan idag cyklar längs stråken är också en potentiellt stor samhälls-ekonomisk nytta.

För att kvantifiera restids- och bekvämlighetseffekter används värderingar för restid framtaget av Statens Väg- och transportforskningsinstitut. Bekvämlighet innefattar flera aspekter, till exempel beläggningskvalitet, halka, skyltning och säkra cykelparkeringar. I en samhällsekonomisk kalkyl bakas dessa aspekter in i olika tidsvärden för olika trafikmiljöer.

I exemplet nedan visas hur stor den samhällsekonomiska nyttan av förbättrad framkomlighet för cyklister längs supercykelstråken är.

Exempel:

Längs stråket Malmö–Lomma föreslås i stråkestudien flera olika typer av åtgärder som förbättrar framkomligheten för cyklister och därmed minskar restiden, till exempel ändrad väjningsplikt, signalprioritering och räcken vid signaler. Sammanlagt beräknas dessa åtgärder ge en samhällsekonomisk nytta på cirka 81 miljoner kronor över 40 år.

Trafiksäkerhet

En viktig del i den samhällsekonomiska kalkylen rör trafiksäkerhet. Utifrån olycksstatistik värderas i kalkylen sannolikheten för att olyckor av olika skadegrad inträffar i olika trafikmiljöer. Därmed inverkar faktorer som hastighetsgräns på bilvägen, separeringsgrad och givetvis flöden av motorfordon och cyklister starkt på trafiksäkerhetskalkylen. När exempelvis korsningar och passager över bilvägar förbättras fås en dubbel nytta där inte bara cyklister utan även bilister kan ta del av den trafiksäkerhetsstärkande åtgärden.

För de delar av supercykelstråken där cykling redan idag sker på separerad cykelbana uppstår trafiksäkerhetsnyttor främst i korsningar med biltrafik som hastighets-säkras eller byggs om till planskilda korsningar.

Exempel:

Längs stråket Helsingborg–Landskrona finns i nuläget ett flertal korsningar som inte är hastighets-säkrade. Om dessa skulle åtgärdas i enlighet med konceptet för supercykelstråk beräknas den samhälls-ekonomiska nyttan över 40 år bli 17 miljoner kronor.

Externa effekter för biltrafik och skatteintäkter

Med ett supercykelstråk blir det mer attraktivt att cykla. Det i sin tur gör att fler kan tänkas välja cykeln framför bilen. Därmed minskar effekter som kan kopplas till bilar, såsom utsläpp, buller och olyckor där motorfordon är inblandade.

På ett schablonmässigt sätt påverkas skatteintäkterna både positivt och negativt av ett ökad cyklande. Att fler väljer cykeln ökar momsintäkterna från cykelför-säljning, men minskar samtidigt intäkterna från skatt på drivmedel och moms på fordonskilometer.

Exempel:

Om antalet cyklister längs stråket Lund–Dalby ökar med 40 procent beräknas de samhällsekonomiska nyttorna av minskad biltrafik till 4,4 miljoner kronor över 40 år.

Starka stråk i Skåne

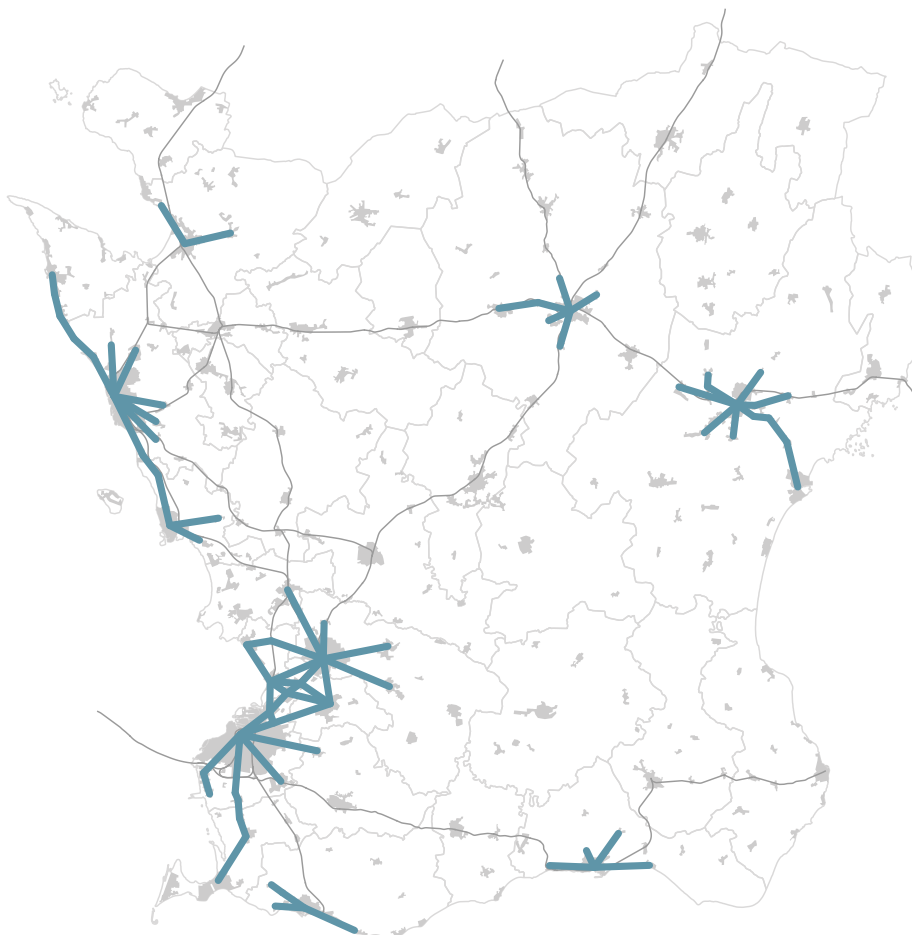
Supercykelstråk utmärker sig inte bara genom att vara av hög kvalitet. De binder även samman viktiga regionala stråk. I Skåne har ett fyrtiotal regionala stråk identifierats som bör utredas som supercykelstråk.

I teorin är det ganska enkelt att anta var många cyklar eller kommer att cykla. Det handlar dels om att ta reda på vilken "magnetism" målpunkter har, det vill säga hur många som exempelvis bor, arbetar och har sina fritidsaktiviteter i ett område, en stad eller en by. Hur långt det är mellan dessa målpunkter spelar också in. Ju kortare avstånden är, desto fler kommer att välja cykeln.

Med utgångspunkt från detta, samt erfarenhet av hur många som reser mellan målpunkterna idag, har ett

fyrtiotal stråk identifierats i Skåne. Även om det idag är cykelbart i alla dessa relationer har utgångspunkten inte varit hur enkelt det är att förbättra möjligheten att cykla där idag, utan vilken betydelse de har eller skulle kunna ha för att locka många fler till att börja cykla.

Framöver kommer stråken att utredas närmare. Vissa kommer att strykas, läggas till, kortas eller förlängas. Samtalet om detta kommer alltid att ske mellan berörda väghållare och Region Skåne.



Karta över starka regionala cykelstråk i Skåne som är aktuella att uppgradera till supercykelstråk. Till dessa kommer längre stråk helt inom större städer. Kartan är preliminär och stråk kommer att läggas till och dras ifrån i dialog med kommuner och Trafikverket. Kartan visar även Skånes tätorter, kommungränser och järnvägar för persontrafik.

Process och finansiering

Framtagande av koncept

Konceptet för supercykelstråk i Skåne har tagits fram i samverkan mellan Region Skåne, Skånes kommuner och Trafikverket med konsultstöd från Ramboll.

Konceptet har testats i stråkstudier för stråken Malmö-Lomma, Lund-Dalby och Helsingborg-Landskrona. I samband med stråkstudierna har konceptet reviderats för att hitta en nivå som är genomförbar samtidigt som den ger en märkbar förbättring av stråken.

Process

Utgångspunkten i arbetet är att följa den gängse formella processen för att bygga cykelinfrastruktur, men att lägga mer fokus på samverkan så att hela stråk förbättras och inte bara enstaka delar. Många av Skånes kommuner är bekanta med hur arbetet med superbusskoncept för Skåne har genomförts och i grova drag kommer supercykelstråken att växa fram på liknande vis.

Finansiering

Finansieringen utgår från den befintliga och löpande formella processen kring cykelvägsplanering regionalt och i kommunerna. Som utgångspunkt kommer därför finansieringen att komma från den regionala transportinfrastrukturplanen och från kommunerna.

Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 har finansiering avsatt för denna satsning. Mindre åtgärder på statliga vägar faller inom ramen för standardhöjning på stråk och finansieras helt av staten. Större åtgärder, de som ligger som objekt i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029, finansieras med gängse femtioprocentiga fördelning mellan kommun och stat. För åtgärder på kommunal infrastruktur finns möjlighet att söka statlig medfinansiering.

Det skulle också kunna vara möjligt att söka finansiering från exempelvis stadsmiljöavtal eller Klimatklivet. För kommunikations- och marknadsföringsinsatser kan också externa medel sökas.

Från idé till färdigt stråk

Så här ser den övergripande processen ut från att ett stråk har identifierats till att det blir ett supercykelstråk:

1

Berörda väghållare utmed ett stråk, det vill säga i huvudsak kommunerna och Trafikverket samt Region Skåne, skapar en stråkgrupp. I den inleds ett arbete med att identifiera vilka punkter och delsträckor som inte uppfyller funktionskraven. Detta görs genom stråkstudier där alla punkter och delsträckor dokumenteras.

2

Stråkstudierna beskriver brister, både för att nå upp till acceptabel nivå och för att nå den högre gröna nivån. För att avhjälpa bristerna föreslås ett antal åtgärder som tids- och kostnadssetts uppdelat per väghållare. Vid behov upprättas avtal kring detta.

3

Åtgärderna läggs i väghållarnas verksamhetsplaner för genomförande. Drifts- och underhållsåtgärder som om- och asfaltering bör också ingå i genomförandeplanen. Breddningar av cykelvägar kan också exempelvis samplaneras med att den parallella bilvägen ska omasfalteras.

4

Stråkgruppen beslutar gemensamt när stråket uppfyller kraven för att vara ett supercykelstråk.

5

Åtgärder för att nå den acceptabla nivån genomförs och supercykelstråket kan öppna.

6

Åtgärder för att nå den gröna nivån genomförs.

7

Löpande följs genomförandet upp och tidsplan justeras.

Funktionskraven i sammanfattning

FUNKTIONS- KVALITETER	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
IDENTITET		
Igenkänning	Stråket är väl vägvisat och är med i relevanta kartor. Invånare känner i hög grad till stråket.	Stråket ska kännas intuitivt för den som cyklar på det. Det har en konsekvent hög nivå avseende exempelvis utsmyckning och detaljer. Stråket utmärker sig.
Organisation	Det finns ett samarbete mellan relevanta aktörer kring exempelvis utveckling, utvärdering, inspektion och beteendepåverkan.	Kontinuerliga flödesmätningar och annan uppföljning görs.
Samhällsplanering	Stråket är med i relevanta fysiska planer. Investeringsplan för utveckling till den gröna nivån ska finnas.	Stråket är med i relevanta planer och påverkar var bostäder och verksamheter lokaliseras.
TILLGÄNGLIGHET		
Genhet	Stråket upplevs som gent jämfört med motsvarande bilväg både mellan målpunkter och utmed sträckan.	
Koppling till övrig cykelinfrastruktur	Det får inte förekomma hinder som bommar, diken eller kantstenar som hindrar cyklister att komma till och från stråket. Det ska vara tydlig koppling till målpunkters cykelparkeringar.	Det finns vägvisning och gena cykelvägar till relevanta målpunkter och bytespunkter som inte ligger direkt utmed stråket. Det ska även finnas vägvisning till stråket.
Koppling till kollektivtrafiken	Stråket ska ha en tydligt och enkel koppling till bytespunkternas cykelparkeringar.	
FRAMKOMLIGHET		
Korsningar	Stråket ska prioriteras i alla korsningar i tätort och hastighetssäkras mot korsande trafik där så krävs av trafiksäkerhetsskäl. Utanför tätort får enstaka undantag förekomma. Detektering vid signalreglerade korsningar.	Konflikter med biltrafik ska knappt förekomma. Prioritet med hastighetsåkring i alla korsningar. Minimalt med stopp.
Geometri	Snäva svängar som tvingar cyklisten att bromsa ska undvikas.	Kurvradierna ska tillåta alla cyklister att cykla bekvämt i sitt tempo. Inga sikhinder som begränsar tempot.
Kapacitet	Dimensionering efter flöden. Bredd som tillåter möte eller omkörning för alla cykeltyper.	Dimensionering efter nuvarande och framtida flöden. Bredd som tillåter möte och omkörning för alla cykeltyper.
Separering från gående	Cyklister och gående ska separeras om inte antalet gående bedöms vara mycket lågt. Det gäller i synnerhet där många barn kan förväntas vara.	Cyklister och gående ska vara helt separerade på ett tydligt vis.
Forts. på nästa sida		

FUNKTIONS- KVALITETER	GUL NIVÅ	GRÖN NIVÅ
Forts. FRAMKOMLIGHET		
Konfliktpunkter	Det ska vara tydligt hur stråket passerar väntande och på-/avstigande bussresenärer vid hållplatser.	Stråket ska utformas för att minska konflikter med busshållplatser. Vanligast genom att lägga stråket bakom hållplatsen.
Sikt	Buskage eller enkelt åtgärdade hinder utmed stråket som hindrar sikt och leder till otrygghet ska undvikas.	Inget som hindrar sikt och leder till otrygghet ska förekomma.
KOMFORT		
Jämnhet	Gatsten, bristfälligt lappad asfalt, kanter eller potthål får inte förekomma. God avrinning vid regn.	Cykel med välpumpade däck ska kunna framföras utan skakningar eller stötar.
Blandtrafik	Enstaka delar av stråket får vara i blandtrafik, exempelvis villagator som inte är genomgående eller mycket lågtrafikerade enskilda vägar. Som cyklist ska man kunna hålla sig nära mitten av gatan.	Blandtrafik får endast förekomma om den är ytterst sparsam och då framförs på cyklisternas villkor. Det ska vara minst dubbelt så stort antal cyklistar.
Upplevelse	Stänk och modd från intilliggande bilväg får inte nå cyklistar.	Utformning som inbjuder till mer njutningsfull cykling, exempelvis avstånd från bilväg, läplanteringar.
Drift och underhåll	Prioritet avseende drift och underhåll, även över väghållargränser.	Driften och underhållet håller så hög nivå att alla funktionskrav uppnås året om oavsett väderlek.
Parkering	Det ska finnas cykelparkeringar vid målpunkter utmed stråket.	Det ska finnas väl tilltagna cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykelramen utmed stråket.
Service	Inget krav.	Det finns möjlighet att pumpa däck och utföra enklare reparationer utmed stråket. Räckan att ta stöd mot i samtliga signalkorsningar.
TRYGGHET OCH SÄKERHET		
Hinder	Minimalt med hinder och de som finns måste vara tydligt markerade och belysta. Hindren får inte påverka framkomligheten för några cykeltyper. Övåntade hinder som stolpar och elskåp får inte förekomma	Det får inte förekomma hinder på stråket
Vid mörker	Belysning och reflekterande kontrastmålning på alla viktiga platser som korsningar, busshållplatser, otrygga passager. Det ska vara belysning i tätort.	Hela stråket är belyst och har reflekterande kontrastmålning.
Otrygga passager	Buskage eller ställen då någon kan gömma sig ska åtgärdas för att öka tryggheten.	Buskage, tunnlar eller byggnader utmed stråket ska vara utformade på ett sätt som känns tryggt.
Parkerade bilar	Stråket får inte passera parkerade bilar med risk för att bildörrar öppnas hastigt. Det ska inte förekomma parkerade bilar, alternativt att skiljeremsa finns mellan parkering och cykelväg.	





skane.se/cykel

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

