



Naturskyddsföreningen *Solna-Sundbyberg*

Svar på Solna Cykelplan etapp I med diarenummer SBN 2014:319

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen ser positivt på cykelplanen och ser med stor förväntan att cykeln som transportsätt får mycket större utrymme vid planering av ny såsom befintlig infrastruktur.

- Cykeln måste bli attraktivare att välja än bilen och infrastrukturen utformas därefter. Målet bör vara 35% av persontransporterna bör ske med cykel år 2030.
- Tänk hela resan. Pendelcyklisten har i flera fall barn som ska till skolan och handlar på vägen hem.
- Tydlig standard på cykelstråken, kurvradie, dosering, sikt, genare vägar och belysning.
- Bilister bör över lag ha väjningsplikt för cyklister. Det går att lösa genom att tydligt sätta ut trafikskyltar med väjningsplikt och så kallade hajtänder innan cykelöverfart.
- Det bör vara genare att ta cykel istället för bilen och fler säkra överfarter kring spårområden och stora trafikleder bör utvidgas.

Det som saknas är varifrån de som cyklar kommer och vilka vägar andra trafikanter tar och hur de skulle uppmuntras att ta cykeln istället för bilen. Utifrån det kan man göra en analys av viktiga flöden och knypunkter med andra kommuner. Även analys av resande genom kommunen skulle behövas. Denna undersökning tar stort fokus från de färskare undersökningar som finns längre ner i kapitlet.

Cykelplanen fokuserar på pendlare. Är detta rätt inriktning?

Målet i att öka cykling är att minska biltrafiken och flytta över resenärer till cykel och kollektivtrafik. För att resenärer ska se cykeln som ett mer attraktivt färdmedel än bil måste planen fokusera på helheten. Mycket av trafiken består av pendling till och från arbetsplatsen. Solna är den kommun där fler personer åker in i kommunen under dagtid än ut. Det är också en kommun som där folk åker i igenom för att nå en slutdestination i en annan kommun. Ett argument som anges på frågan om pendlare skulle kunna tänka sig byta färdmedel från bil till cykel är att de måste hämta och lämna barn samt handla. För pendlaren som åker in i kommunen eller som åker igenom kommunen gör det ingen skillnad om Solna även fokuserar på den här gruppen, men för de som bor i Solna skulle de underlätta om även satsningar sker på cykelvägar till och från skolor och fritidsaktiviteter och hur infrastrukturen byggs upp kring bostäder när det gäller matbutiker.

Säkra cykelvägar till skolan

Det är viktigt att även satsa på säkra cykelvägar till skolan. Det är en stor anledning varför föräldrar väljer att skjutsa sina barn dit är att otryggheten och tidsbesparingar. Om barnen skulle i större utsträckning cykla själva (barn från årskurs 4) och föräldrar till yngre barn kunde cykla med sina barn så skulle de bli en del av resan för cykelpendling.

Ett sätt att både få säkra cykelvägar och få ner hastigheten för bilister är att gatorna direkt utanför skolorna blir cykelfartsgator. Cykelfartsgator är gator där cyklisten har företräde framför bilisten. Resultatet blir att bilisterna färdas på dessa gator på cyklistens villkor. För de barn som cyklar måste bilisterna ta hänsyn till och de bilisterna får inte köra fortare än cyklisterna. Det blir också en markering att bilisterna måste ta hänsyn till barn som befinner sig runt skolans närområden. Cykelfartsgator finns i flera städer i Europa men även Göteborg har anlagt sådana gator. [Läs mer här](#)

Cykelfartsgator är inte enda lösningen utan även bör cykelstråk till och från skolan göras säkrare. Det som bör ses över är korsningar, viadukter med dåligt sikt, bredd på cykelbanor i konflikt med regionala cykelstråk med många pendelcyklister. Berghamra är en sådan konflikt punkt. Radien för säkra cykelvägar till skolan bör vara 3 km.



Naturskyddsföreningen

Solna-Sundbyberg

Handla på väg från jobbet

För att uppmuntra cykling är det viktigt att det finns mataffären i närheten av där folk bor. Att i störst grad satsa på köpcentrum uppmuntrar användandet av bilen. Om Solna kommun kunde i större grad använda sig av lösningen av hemkörning av mat via internethandel underlättar det för pendelcyklisten om minskningen av bilanvändande.

Är förbindelserna i stråken rätt valda? Finns alternativa sträckningar?

Förbindelserna anses vara rätt valda. Däremot bör områden kring skolor och affärer också ses över när det gäller trygghet, attraktivitet och kvaliteten på cykelstråken.

Det saknas möjligheter att korsa spårområdena. Det skulle behövas fler broar eller tunnlar vid spåren. Idag behöver man cykla ordentliga omvägar pga detta. Det finns inga förslag att byggas några nya broar. Det som byggts för nya arenastaden är inte för cyklister. En gångbro med trappa har byggts och en bilbro håller på att byggas. Cyklister kan inte ta sig över på dessa nya alternativ vilket bidrar till lång omväg för cyklister.

Finns det länkar som saknas i cykelnätet och finns det platser i Solna som borde förbättras för att cykelnätet ska fungera bra?

Hagaståket:

Det är för smalt och går på gemensam yta med gångtrafikater. Flera delar är grusväg i hagaparken. Det finns många tvära svängar som i onödan sänker hastigheten för cyklister.

Hjulsta-bergshamrasåket:

Idag är delen närmast sundbyberg dåligt underhållen och asfalten är väldigt gropig. Smal G/C. När man ska från blandtrafik till G/C vid Råstahem, tågdepån är det svårt att ta sig upp på G/C. Det är mycket tung trafik. Många fordon står i vägen för att cyklister ska kunna komma upp på GC över järnvägen. Tunneln under E4 är mörk. Efter tunneln så är det skynd korsning där cyklister från Hagastråket uppifrån frösunda kommer med hög fart. Gör om dragningen här för att minska olycksrisk och öka framkomlighet. Den G/C som anges som separerad fungerar ej i praktiken

För cyklister skulle det vara mycket bättre om dragningen gick på norra sidan om vägen. Den skulle ansluta bättre till cykelvägnätet i sundbyberg på ett smidigare sätt. På norra sidan skulle cyklister undvika riskerna att korsa trafiken vid råstahems busscentral. Det har blivit väldigt trafikerat i och med de nya bostadsområdena. Även de i bostadsområdena vid ursvik och Järvastaden (osäker på namnet) skulle få bättre tillgång till cykelbanan. Huvudcykelstråk 10 går vissa delar av denna sträcka. Behövs en på vardera sida. Fyller det någon funktion? Bättre att satsa på en ordenlig än två halvdåliga.

Huvudstastråket:

Smala oseparatorade G/C. En sträcka anges som separerad men är ej separerad. Vid solna strand där G/C passerar andra stråk/sträckningar är det dålig sikt i korsningarna. Vid solna C är i praktiken ocykelbart. Väldigt trångt för cyklister. Blandat med gångtrafikanter. Många korsningar.

Sträckningen borde gå mer genom skytteholm sedan på andra sidan Solna C upp genom hagalund och upp mot Haga norra. Ny bro över spåren skulle ev behövas i hagalund. Idag begränsar spåren framkomligheten rätt mycket. Med denna sträckning skulle cyklister inte behöva cykla lika mycket uppförsbackar vid hagalund. I hagalund kan ett stråk dras mot Solna Station.

Märstastråket:

Dragningen nedanför frösunda vid nya nationalarenan/Scandianvian mall kommer förmodligen att bli trafikfarlig för cyklister med den ökande trafiken.



Naturskyddsföreningen *Solna-Sundbyberg*

Dragningen genom Ritorp skapar en stor omväg för cyklister som är onödig. Idag kan man cykla en mer rak väg nära spåret.

Bättre framtida planering borde ske då Ulrikdsal ska bebyggas.

Solnastråket:

Vid passering under spåren vid hagalunds arbetsplatsområde är cykelbanan farligt dragen. Tvär sväng som är skymd.

Passagen under frösundaleden vid Solna C är undermålig. Cyklister leds in bland gångtrafikanter på väg mot bussar och pendeltåg. Detta är ett stort framkomlighetsproblem här.

Blandtrafiken genom vasalund bör göras till 30 i hela området. Sträckningen idag tillåter plats för speparerade cykelbanor.

I höjd med råstasjön måste cyklister byta sida på vägen för att kunna cykla på G/C. Den G/C har dålig utbeläggning och är smal. Här går det många gångtrafikanter.

Cykelbana som ska vara separerad vid råstasjön är det ej idag. Cyklister behöver ännu en gång korsa en väg.

Sundbybergsstråket:

Väldigt smalt från pampas marina och upp genom huvudsta. Det är G/C och inte separerad hela sträckningen. Cykelbanan skulle kunna dras mycket mer rak väg genom Huvudsta och skytteholm bort mot råsunda.

Huvudcykelstråk 1:

Passerar många korsningar vid postnord's kontor. Mycket trafik vid rusningstid. Samtliga övergångar är idag obevakade.

De delar som går i blandtrafik i huvudsta kan få egen cykelbana. Bredd medger separering mellan samtliga trafikslag. Otydligt var cyklister ska ta vägen när man ska upp på G/C efter att man cyklat i blandtrafik. Idag är det flera trafikfarliga bommar och stenbumlingar som blockerar biltrafik från att köra på GC. Trångt och många gångtrafikanter och cyklister trängs därför ihop på väldigt liten yta där.

Huvudcykelstråk 2:

Genom hela huvudsta går den på smala oseparerade G/C med många gångtrafikanter. Nedanför jungfrudansen cyklar man i blandtrafik. När man kommer ut från cykelbanan idag är det väldigt otydligt var man ska ta vägen. När man ska upp på cykelbanan under huvudstaleden är det höga kantstenar och bommar. Ej förenligt med ett huvudcykelstråk.

Huvudcykelstråk 3:

När cyklister leds upp i blandtrafik på hedviglundsvägen skulle en genare dragning kunna ske över parkeringen bort mot solnavägen. Fördel är att cyklister slipper cykla upp för en backe. Efter nedfarten efter backen längs sundbybergsvägen så slipper även cyklister en ordentlig inbromsning och en skarp vänstersväng för att ställa sig vid en bevakad cykelöverfart över sundbybergsvägen. Idag är cykelbanan som anges som separerad en G/C som är väldigt smal. Det finns ingen anledning att tro att gångtrafikanter inte kommer fortsätta att gå där. Det finns inga alternativ.

Huvudcykelstråk 4 och 5:

Cyklister tvingas i onödan att cykla över en kulle. Skulle dragningen gå via centralvägen nära solna C och vidare genom skytteholm slipper cyklister backen. Flera trafikfarliga passager skulle undvikas. Att cykla på sundbybergsvägen är inte en trevlig upplevelse.

Den tilltänkta dragningen har många tvära svängar med dålig sikt. Smala G/C generellt hela vägen. Delar av huvudcykelstråk 5 går den alternativa vägen.

Huvudcykelstråk 4 är helt onödigt då det går i en farlig miljö och huvudcykelstråk 5 kan ansluta till samma slutmål. Bättre att slå ihop dessa båda och göra en ordentlig cykelväg med riktig separering.



Naturskyddsföreningen *Solna-Sundbyberg*

Huvudcykelstråk 6:

Från järnvägs-gatan är det väldigt otydligt vilken sida av vägen som man ska cykla på. Det finns G/C på båda sidor. Trafiksignalerna är dåligt anpassade till cyklister. De är även farliga för cyklister pga bliar som ska svänga i dessa korsningar. Passering av gränsgatan är farligast pga vänstersvägande bilar. Ekensbergsvägen har tillräcklig bredd för att få plats med en separerad cykelbana.

Huvudcykelstråk 7:

Blandtrafiken på huvudstagatan genom huvudsta är farlig i morgonrusningen. Den vägen är inte lämplig för blandtrafik då den används av många bilister som smitväg för att undvika köer. När cykelbanan byter sida sker detta med väldigt skarpa svängar med dålig sikt. Allt är i G/C. Tunneln under frösundaleden är delad med utgången från t-banan. Mycket folk går här i rusningstid. En rejäl separering med staket behövs för att den ska vara användbar.

Huvudcykelstråk 8:

Cykling på råsundavägen är inte en trevlig upplevelse. Det är blandtrafik och trångt. Bilar parkerade längs vägen på höger sida. I mitten av vägen är det parkeringar längs större delen av sträckningen. Det är även korsningar som blir trafikfarliga då man som cyklist syns dåligt och har svårt att få plats pga de smala vägarna. Som cyklist måste man hålla ordentligt avstånd till parkerade bilar på höger sida om vägen. Det är precis att en bil kan trängs sig förbi med risk att preja cyklisten.

Parkeringen längs vägen borde minska till antal till förmån för cyklister. En ordenlig separerad cykelbana på norra sidan av vägen skulle vara det säkraste och bästa ur framkomlighetssynpunkt.

Huvudstråk 9:

Genom frösunda måste det finnas en bättre dragning än det zick-zack som det är ritat idag. Mycket tung trafik på Dalvägen gör den olämplig för blandtrafik. Det finns utrymme för sepparrad cykelbana.

Huvudcykelstråk 11:

De delar som går i blandtrafik går på en rätt smal väg där bilister kör fort. Det går inte att kalla detta ett cykelstråk.

Huvudcykelstråk 12:

G/C längs Solna kyrkväg är smal och med många hinder vid busshållplatser och korsningar. Idag är den inte separerad någon sträcka. Jag ser inte hur de ska kunna lösa det vid haga södra eller solna kyrkväg.

Är det rätt nivå på standard och underhåll för cykelnätet?

3.1 Det finns inga krav på hur en cykelbana ska vara utformad. Rekommenderat och minsta krav. Det gäller bredd, backar, kurvradier, korsningar, etc. Dosering av cykelstråk i kurvor ska följa bilvägars rekommendationer och udnertlätta för vattenavrinning så att inte stora vattenansamlingar bildas. I största möjliga mån bör dubbelriktade cykelbanor och oseparerade gång- och cykelbanor undvikas. Korsningar där gångtrafikanter och cyklister lätt hamnar i konflikt med varandra bör ses över i större grad.



Naturskyddsföreningen *Solna-Sundbyberg*

Standard på cykelstråken bör följa regionala cykelplanens mått, se nedan.

Typ av bana	Minsta godkända breddmått	God standard
Dubbelriktad gång och cykelbana	4,3 m (cykelbana 2,5 m + gångbana 1,8 m)	5,3 m (cykelbana 3,5 + gångbana 1,8 m)
Enkelriktad cykelbana jämte gångbana	3,8 m (cykelbana 2,0 + gångbana 1,8 m)	4,8 m (cykelbana 3,0 + gångbana 1,8 m)
Dubbelriktad cykelbana	3,25 m	4,5 m
Enkelriktad cykelbana	2,25 m	3,25 m
Cykelfält	1,7 m	1,7 m

3.4.1 Sandupptagningen bör ske löpande året runt. Gammal sand/grus är halt för cyklister. Vid barmark väljer även gångtrafikanter att gå i de spår som är grusfria som cyklisterna skapar.

Tydligare på buskar. De bör inte skymma sikt i kurvor eller i korsningar. Bör även vara fritt 1 meter utanför cykelbana. Även en viss höjd över cykelbanan bör vara klippt. Är man lång som cyklist hänger ofta träd och buskar ner över cykelbanan.

3.4.2 Snöröjning bör ske även om det kommit mindre än 3 cm snö. Packad snö är väldigt hal.

Att använda sopmaskin alt sopsaltare har varit positivt i Solna vintern 2013/2014 och är att föredra då det blir rent på snö och inget grus behöver användas.

Florian Reitmann

Ordförande Naturskyddsföreningen
Solna/Sundbyberg

Cécile Everett

Kontaktperson Cykelgruppen
Naturskyddsföreningen Stockholms län