

Falun 2013-11-09

**Remisshandling 2013-09-10**

## **Naturskyddsföreningen i Faluns remissvar på förslag till Cykelplan för Falu Kommun**

Vi vill börja med att tacka för en mycket bra och ambitiös cykelplan. Vi hoppas kommunen tar sitt ansvar för att prioritera så att investeringarna som föreslås i cykelplanen kan genomföras till 2030.

Naturskyddsföreningen har många aktiva cyklister som medlemmar. Flera av oss har läst planen och här sammanfattas förslag på förbättringar som kan göra en redan bra cykelplan ännu bättre. Vi har inte gått in i detalj på hur trafiksituationen i enstaka korsningar ska lösas utan håller oss till att kommentera planen på en mer översiktlig nivå.

Vårt remissvar innehåller:

- 1) Förslag på hur cyklistens behov kan förtydligas i cykelplanen
- 2) Diskussion kring vägvisning
- 3) Tre tillägg gällande cykelparkering
- 4) Kommentarer gällande drift och underhåll
- 5) Kritik på utformningen och dragningar av huvudstråken

### **1) En cykelplan med cyklisters ögon**

I en cykelplan är det viktigt att alla åtgärder utgår från hur cyklister uppfattar trafiksituationen. Förslaget till cykelplan lägger fram mycket konkreta förslag med cyklisters ögon men det skulle kunna uttryckas ännu tydligare att planeringen för cykeltrafiken ska göras utifrån cyklistens behov.

Planen anger att ”bästa säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet” ska gälla för cyklisterna. Här bör man tillägga att gen sträckning också är kanske den viktigaste faktor (och den faktor som oftast i praktiken fått stå tillbaka när trafiklösningar har utformats; cykelbanor har dragits runt, under eller över bilvägarna med långa omvägar som följd).

Att cykelvägar är gena är helt avgörande. Vi förslår att man i stycke 7, Principer vid utbyggnad av cykelvägnätet lägger till att cykelvägarna ska utformas så att de är gena. För en cyklist är det inte nödvändigtvis den kortaste vägen som är mest gen utan även nivåskillnader är avgörande för vilken väg en cyklist tar. På ett antal ställen i planen har vi uppmärksammat tänkta sträckningar som ser bra ut på kartan utan höjdkurvor men som i praktiken troligen inte kommer att visa sig vara attraktiva på grund av höjdskillnaderna. (Se våra konkreta förslag på alternativa sträckningar av huvudstråken längre ner.)

Många cyklister värdesätter också miljön vid cykelvägen högt. Det är mycket bra att man i

förslaget strävar efter trivsamma, vackra och säkra cykelvägar. Vi efterlyser däremot fler förslag på cykelmiljöer som är fria från avgaser och buller, alltså helst inte för nära stora vägar.

## 2) Minska behovet av vägvisning

Idag är det inte ovanligt att man som cyklist i Falun inte förstår var det är meningen att man ska cykla. Detta leder ofta till konflikter och irritation bland trafikanter och i värsta fall till olyckor. Det är därför viktigt att sträva efter att ha så självklara lösningar i trafiken så att skyltning inte behövs. I de fall tvivel kan uppkomma är det viktigt med klar och tydlig skyltning för att undvika konflikter. Vi upplever även att förslaget lägger fram väl genomtänkta lösningar som kommer att kunna göra trafiksituationen mycket mer tydlig.

När det gäller skyltning vill vi lägga till en aspekt som skulle underlätta för cykelturisten – skyltning som visar vägen genom staden i riktning mot nästa ort. Nästan all cykelskyltning för den som kommer utifrån och närmar sig en stad är inriktad på att hitta till centrum eller till en specifik stadsdel. Men som cykelturist vill man lika ofta veta vilket vägval som är bäst för att komma vidare mot nästa etappmål.

## 3) Cykelparkering

Förslaget till cykelplan har bra och väl genomarbetade förslag vad gäller cykelparkeringar. Vi stödjer principerna fullt ut med följande tre tillägg:

- i. Det måste beredas bra möjligheter att parkera med cykelkärra. Detta gäller både för barnfamiljer och cyklister med last. Vid resecentrum bör man titta särskilt på möjligheten att låsa in cykelkärran.
- ii. Det anges att parkering med tak bör vara standard men att detta är svårt i centrum av estetiska skäl. Här tycker vi att man bör kompromissa; nyttan med prydliga cykeltak torde i många fall vara större än vad man möjligen förlorar i estetik. Ett argument för att cykelparkeringar med tak bör övervägas trots estetiska nackdelar är att många cykelställ utan tak inte går att använda vintertid. Det är svårt att ploga cykelställ så bra att de fungerar eftersom plogbilen inte kommer åt inne i cykelstället. Dessutom står det ofta någon cykel parkerad i cykelställen vilket försvårar då plogning som sker.
- iii. Gångtunneln under perrongen vid resecentrum bör gå hela vägen till Tisken där ytterliggare cykelparkering ska finnas. Detta skulle göra resecentrum mycket mer tillgänglig för cyklister. Vi förstår om detta är en investering som ligger bortom cykelplanens budget men frågan har så stor betydelse att den bör finnas med.

## 4) Drift och Underhåll

När det gäller drift och underhåll tycker vi att tidssatta snöröjningskrav är en mycket bra åtgärd. Att veta att vissa cykelstråk ska vara röjda till en viss tid betyder oerhört mycket för den som ska ge sig ut på cykel i snögloppet. Vi stödjer även övriga delar av planen för underhåll, såsom sopning istället för plogning, tidig upptagning av sand på huvudstråk och att ta fram en beläggningsplan även för cykelvägnätet.

Vi undrar vilka miljövinster och miljöbelastningar som kan bli resultatet av att sprida saltlösning på cykelvägarna? Vi ifrågasätter också behovet av att alla cykelvägar ska vara belysta. En bra cykelväg utanför stadskärnan som inte har hål och ojämnheter och som snöröjs ordentligt behöver ingen belysning.

## 5) Utformningen och dragningar av huvudstråk

En grundtanke i förslaget när det gäller utbyggnaden av cykelvägnätet är att skapa huvudcykelstråk där gående och cyklister separeras, där snöröjningen är prioriterad och där dimensioneringen vad gäller bredd, sikt mm är anpassade för 30 km/h. Längs dessa huvudstråk ska gälla att bilister generellt har väjningsplikt mot cyklister. Dessa förslag stödjer föreningen i allra högsta grad; möjlighet till ökad hastighet utan att komma i konflikt med andra trafikanter ger cyklisten stora fördelar, och företräde i korsningar ger både tidsvinster och en statushöjning för cykeltrafikanterna.

Idén att mindre cykelvägar ansluter till huvudstråken tycker vi också är bra.

Naturskyddsföreningen anser dock att förgreningar och ihopkopplingar mellan de olika stråken i närheten av stadskärnan borde prioriteras högre än i nuvarande förslag, och att den höga standarden på huvudcykelstråken långt utanför stadskärnan i gengäld kunde prioriteras lägre. Vi ser ett behov av att koppla ihop huvudstråken på fler ställen än idag, alltså att öka möjlighet att växla från ett huvudstråk till ett annat. Vi förordar därför en lösning där den högsta standarden på huvudstråken börjar närmare stadskärnan, men där det finns både fler förgreningar och något som närmast kan liknas vid en "ringled" när man närmar sig stadskärnan. Den totala sträckan av huvudcykelstråk med föreslagen standard (bredd och separering av cykel- och gångtrafikanter) skulle på så sätt inte behöva utökas, men vi tror att nyttan av gjorda investeringar skulle bli större.

Vi föreslår att:

- i. Standarden med bred cykelbana och separat gångbana prioriteras på huvudstråken i närheten av centrum.
- ii. Huvudcykelstråken utökas i centrala Falun med förgreningar och kopplingar.
- iii. Den i cykelplanen föreslagna snöröjningen på huvudstråken sker längs hela huvudstråken.
- iv. Bilister ska ha väjningsplikt för cyklister vid passager längs hela cykelstråket i enighet med förslaget i cykelplanen.

Om huvudstråken ska vara attraktiva måste de dras så att de upplevs som gena. För cyklister innebär det framför allt att slippa onödiga höjdskillnader. I en stad som är så kuperad som Falun bör därför stråvan även vara att så långt det går hålla höjden. Det gör att det kan behövas flera parallella stråk på olika höjd utmed dalgången. (Ska man tvärs över dalgången blir det förstås höjdskillnader hur man än bär sig åt.)

Om fler ska vilja cykla, bör huvudstråken också vara trivsamma och vackra. Det är inte attraktivt att cykla utmed en stor trafikled, drabbas av buller och avgaser och kanske till och med bli nedskvätt. I stället bör cyklister få känna att någon tänkt speciellt på dem och gett dem genvägar, som inte är tillåtna för bilar.

Slutligen är det viktigt att fundera över vilka målpunkter som bör nås av huvudstråken. Givetvis passage genom stadskärnan men också mål såsom resecentrum, regementet, lasarettet, högskolan, Lugnet, gymnasieskolorna och Ingarvet borde nås.

Konkret upplever Naturskyddsföreningen att huvudstråken nordväst om Falu stadskärna känns bra, men däremot inte stråken sydost om stadskärnan. Vi föreslår att en referensgrupp skapas för att diskutera alternativa dragningar av huvudstråk och ringled. De nedanstående fem resonemangen syftar till att ge exempel på hur vi hellre vill se dragningar av huvudstråken.

- i. Om man ska cykla från Hosjö, så är man vid passagen av Korsnäsströmmen på ungefär samma höjdnivå som stadskärnan. Det är helt orealistiskt att tro att cyklister då skulle välja att cykla utmed Korsnäsvägen upp till Origo – en

höjdskillnad på ca 30 meter – för att sedan åka ner igen. Det självklara huvudstråket från Hosjö går i stället utmed Strandvägen. Det är också den naturliga vägen in till stan för dem som bor i de nedre delarna av Korsnäs, Hälsinggården, Haraldsbo och Norslund. Trots att det idag är en otrevlig trafiksituation där, med biltrafik i 60 km/h på en ganska smal väg utan cykelbana, så är det många som cykelpendlar den vägen. Stråket är i förslaget klassificerat som rekreativstråk med lägre prioritet, men bör uppgraderas till huvudstråk med högsta prioritet. (Att det dessutom är ett vackert stråk för rekreation gör inte saken sämre!) För elever på Haraldsbogymnasiet är det från centrala Falun och alla bostadsområden på stadens gruvliga sida, samt från Hosjö, naturligare att cykla via Strandvägen än via Korsnäsvägen.

- ii. Den föreslagna utbyggnaden av cykelväg utmed Korsnäsvägen kan ändå vara av intresse på delsträckor. Det handlar dels om förbindelse mellan Origo och stadskärnan, där dagens cykelväg är väldigt hackig, dels om förbindelse mellan Hosjö/Korsnäs och lasarettet/Lugnet. Där är dock dagens cykelstråk via Hälsingbergsvägen-Sockenvägen ganska okej. Cykelbana utmed Kungsgårdsvägen blir bra, samt C60 för att komma upp mot Lugnet utan att tappa höjd, men om man ska prioritera mellan olika cykelvägar kan C 70+72 byggas ut i ett senare skede.
- iii. På andra sidan vattnet har det föreslagna huvudstråket utmed Källviksvägen nackdelarna att det är trist i direkt anslutning till tät trafik, har onödiga höjdskillnader då det från vattennivån går upp över Kvarnberget och sedan ner igen, och inte har så många målpunkter eller boende intill. Många boende på Kvarnberget, i Östra Främby och Källviken cyklar hellre utmed Strandvägen. Huvudstråket sydväst om staden bör därför inte gå längs Källviksvägen.
- iv. Det nya stråk som föreslås på gamla Björbobanans banvall ända fram till Elsborg däremot ser ut att kunna hålla höjden väldigt bra, bli gent och dessutom trivsamt. Den här sträckningen bör prioriteras upp till huvudstråk. Cykelbanan kan följa järnvägen ända till Myntgatan vid Tiskens vårdcentral och där det binds ihop med huvudstråket som går nordväst om staden enligt förslaget i cykelplanen.
- v. Bron vid Slussen är en fantastisk genväg för cyklister jämfört med bilister, sådant som gör det tidsmässigt konkurrenskraftigt att cykla i stället för att ta bil och kan locka bilister att börja cykla. Det är därför viktigt att anslutningarna på båda sidor fungerar väl. Åtgärderna på Nyrelius väg bör prioriteras upp och en cykelväg bör byggas utmed Erikslundsvägen.

Sammanfattningsvis vill Naturskyddsföreningen att huvudstråken söder om centrum dras om för att skapa genare och trevligare cykelvägar. Vi vill att en ringled runt stadskärnan byggs ut för att koppla ihop huvudstråken och att en längre genväg utformas mellan Hosjö och Regementet. Vi deltar gärna i en referensgrupp som diskuterar alternativ för huvudstråken eftersom vi tror att de kommer att ha stor betydelse för cykelvägnätet.

## Slutord

Ökad cykling skulle förstås inte lösa alla våra problem, men det skulle bidra i positiv riktning på en rad områden. Det handlar om allt från koldioxidutsläpp, oljeberoende, lokala luftföroreningar och buller till stillasittande med försämrad folkhälsa som följd. Att cykla innebär ett trivsamt och avstressat sätt att förflytta sig om förutsättningarna är goda. Naturskyddsföreningen ser därför mycket positivt på att Falun nu vill göra ordentliga satsningar för att fler ska välja cykeln som fortskaffningsmedel!

Men – finns det inte redan gott om cykelvägar i Falun kanske någon frågar. Nej, hävdar vi! Det är omvägar, dålig koppling mellan olika cykelstråk, snäva kurvor, trottoarkanter, dåligt

underhåll och trängsel med gångare som med all rätt hytter med näven när cyklister kör om i hög fart. Många konflikter med biltrafiken ger dålig trafiksäkerhet och otrygghet för cyklister. Den som cyklat i länder som Holland eller Danmark inser att vi fortfarande befinner oss i ett cyklistens u-land.

Därför tycker vi att ambitionsnivån i förslaget är helt rätt. Planen pekar ut både övergripande principer för planeringen och detaljerade förslag på nya eller förändrade trafiklösningar för ett mycket stort antal trafikplatser. Om många ska ta cykeln krävs en systemsyn där hög trafiksäkerhet genomgående sätts i första rummet, inte minst om barn ska ta cykeln till skolan.

Naturskyddsföreningen i Falun vill uppmana att prioritera de investeringar som föreslås i cykelplanen. Vi ser fram emot att trafiksituationen kommer att se helt annorlunda ut i Falun år 2030.

Naturskyddsföreningen i Falun

Anton Grenholm, ordförande  
[anton.grenholm@gmail.com](mailto:anton.grenholm@gmail.com)

Nina Eadie, styrelsemedlem  
[nina.t.eadie@gmail.com](mailto:nina.t.eadie@gmail.com)