

Ett supersnabbt stråk planeras norr om Sthlm

● Ofta manifesteras handlingskraft inom kommunerna på cykelområdet numera med skapande av så kallade "snabbcykelstråk" (även kallade "cykelmotorvägar"). Om dessa har som målsättning bättre, lika med snabbare och säkrare framkomlighet för cyklister med hjälp av bredare cykelvägar för större cyklistskaror, planfria korsningar och prioriterade signalsystem – då är vi helt med.

Men om planläggningen huvudsakligen syftar till att höja topphastigheten hos befintlig cykeltrafik, blir vi mer tveksamma. Ovanstående höjer ju automatiskt medelhastigheten – men om toppvärdena skall styra, tror vi att det blir problem.

SCS har nyligen fått en remiss från Trafikverket angående en utbyggnad av ett snabbcykelstråk mellan Mörby centrum och universitetssområdet Frescati i Stockholms norra utkant (utmed E18). Denna remiss hann vi tyvärr inte svara på, handläggningstiden var för kort – men det går väl flera tåg och nu tänkte vi i stället att läsekretsen kanske kunde hinna tänka till. Sträckan är 4,2 km och här planeras för cykelhastigheter på 40 km/tim (!). Och då menar åtminstone NCT-redaktionen, att man tappar greppet om säkerheten.

40 km per timme är i stort sett lika med tävlingstempo – sådana hastigheter uppnås endast av tävlingscyklister och elitmotionärer med särskilt god utrustning. Denna cykelkategori ökar visserligen, men att börja utforma cykelvägnätet inom tätort för denna målgrupp, skulle innebära en helt ny inriktning.

Olycksrisken skulle troligen öka dramatiskt. Här planeras nu för separat gångtrafik (vad man nu menar med detta), men vad gör man av alla pedaltrampare, som inte klarar eller är intresserad av denna maxfart? Cyklandet planeras bli dubbelriktat med fyra filer, så att det hela tiden går att "köra om". Men cykeltrafiken är ju ljud-



lös (särskilt med Europavägen alldeles intill) och mindre sidoflyttningar kan då sluta i katastrof. Två cyklister som frontalkrockar i 40 knuck kan väl knappast överleva.

Anläggningsytan mot vägbanan för dessa snabbcyklister är också minimal. Behöver man av någon anledning stanna snabbt är detta svårt. Träning t/r jobbet är redan i dag ett problem

SCS-DEBATT

längs våra cykelvägar. Blir 40 km/tim "sanktionerat" från myndigheter, tolkas detta förstås som helt OK av snabbcyklisterna och man lägger kanske även på "momsen" och fordrar "fri väg".

Underhållet skulle bli mer komplicerat. Här duger det knappast med våta höstlöv, rullgrus på vårarna eller sprickbildningar. Inte ens små svackor i vägbanan, där isbildning kan ske vid

Snabbcykelstråket mellan Lund och Malmö beräknas vara klart om några år, planerat för en snitthastighet på 20 km/tim. I Stockholm siktar man på det dubbla!

väderlek kring fryspunkten. Och kraven på vinterväghållningen blir väl närmast ouppnåeliga.

Skall dessa snabbcykelstråk skyltas upp med hastighetstavlor eller förses med fartdämpningsraster? För det kommer ju att fordras passage i tunnar och rakt över anslutande småvägar. Och varför denna farthets, som visserligen präglar hela samhället? Vad är det, som vi så gärna vill uppnå så snabbt – döden?

Redaktionen skulle snarare se en planerad topphastighet på 25 km/tim för större cyklistskaror, som mer realistisk inom en tätortsregion som Stockholm. Då skulle heller inte lättmopederna (elcyklister) känna sig diskriminerade. Vad tycker ni, flitiga NCT-läsare? Vi tar gärna emot synpunkter i ämnet.

Stockholm – en ledande cykelstad?

● Miljöpartiet i huvudstaden satsar på att göra Stockholm till en "ledande cykelstad" – vad man nu lägger in i detta begrepp. Det bollas numera med väldigt många olika anslagsbelopp i detta syfte. Enligt ett nyligen utsänt pressmeddelande från (mp)-kansliet, skall 17 "nya" miljoner satsas på "åtgärder", 45 milj på reinvesteringar (?) och en årlig cykelbudget på 250 milj skall gälla för åren 2015-18. 2015 har ju snart passerat och tidigare har vi hört miljarder nämnas i olika sammanhang, så vi har något svårt att tolka dessa "nya" siffror.

I vart fall listar man nu i 21 punkter hur Stockholm skall kunna bli en "ledande cykelstad". Många av punkterna är allmänt hållna och inte målsatta. Bland de mer konkreta kan nämnas 2.000 "säkra" p-platser under 2016, cykelgarage nära Stockholm Central, Södra Station och Odenplan samt en cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken (den sistnämnda skall först utredas).

På stadens begränsade vägutrymme skall prioritet gälla för kapacitetsstarka transportmedel. Gång, cykel, kollektivt och nyttotrafik skall gynnas. □

