

CYKELFRÄMJANDETS

Cyklisternas cykelvägsanalys

Marks kommun 2021

EN GRÄNSKNING AV KOMMUNENS CYKELVÄGNÄT MED FOKUS PÅ
HUVUDCYKELVÄGAR



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

KAPITEL 1

<u>INTRODUKTION TILL ANALYSEN</u>	4
<u>VARFÖR SATSA PÅ CYKLING</u>	5
<u>NYCKLAR TILL FRAMGÅNG</u>	5

KAPITEL 2

<u>MARK SOM CYKELKOMMUN</u>	6
<u>DET CYKLADE STRÅKET</u>	7

KAPITEL 3

<u>SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER</u>	13
<u>REFERENSER</u>	14

INTRODUKTION TILL ANALYSEN

Cyklisternas cykelvägsanalys är en del av en process om hur den viktigaste cykelinfrastrukturen i en stad kan bli bättre. Utgångspunkten är inte hur många kilometer cykelväg det finns utan hur bra de viktigaste cykelvägarna i kommunen är. Cykelvägsanalysen kompletterar på så vis Kommunvelometern som mäter hur mycket en kommun investerar i cykel-främjande åtgärder samt organisatoriska aspekter och Cyklistvelometern som mäter vad människor som cyklar i en kommun tycker om förutsättningarna att cykla där. Cyklisternas cykelvägsanalys har genomförs med stöd från "Bidrag till ideella organisationer, Trafikverket".

Denna rapport innehåller resultatet från demotestet av cyklisternas cykelvägsanalys som genomfördes i Marks kommun under våren 2021. För att genomföra analysen utgick vi från cykelvägar som passar in under kategorin '[Huvudcykelväg](#)' i nationella vägdata-basen, NVDB. I Mark finns inga av kommunen utpekade huvudcykelvägar. Stråket för analysen, ett cykelstråk som binder ihop Kinna, Skene och Örby, valdes ut med hjälp av Cykelfrämjandets Sjuhäradskrets och kommunens tjänstepersoner.

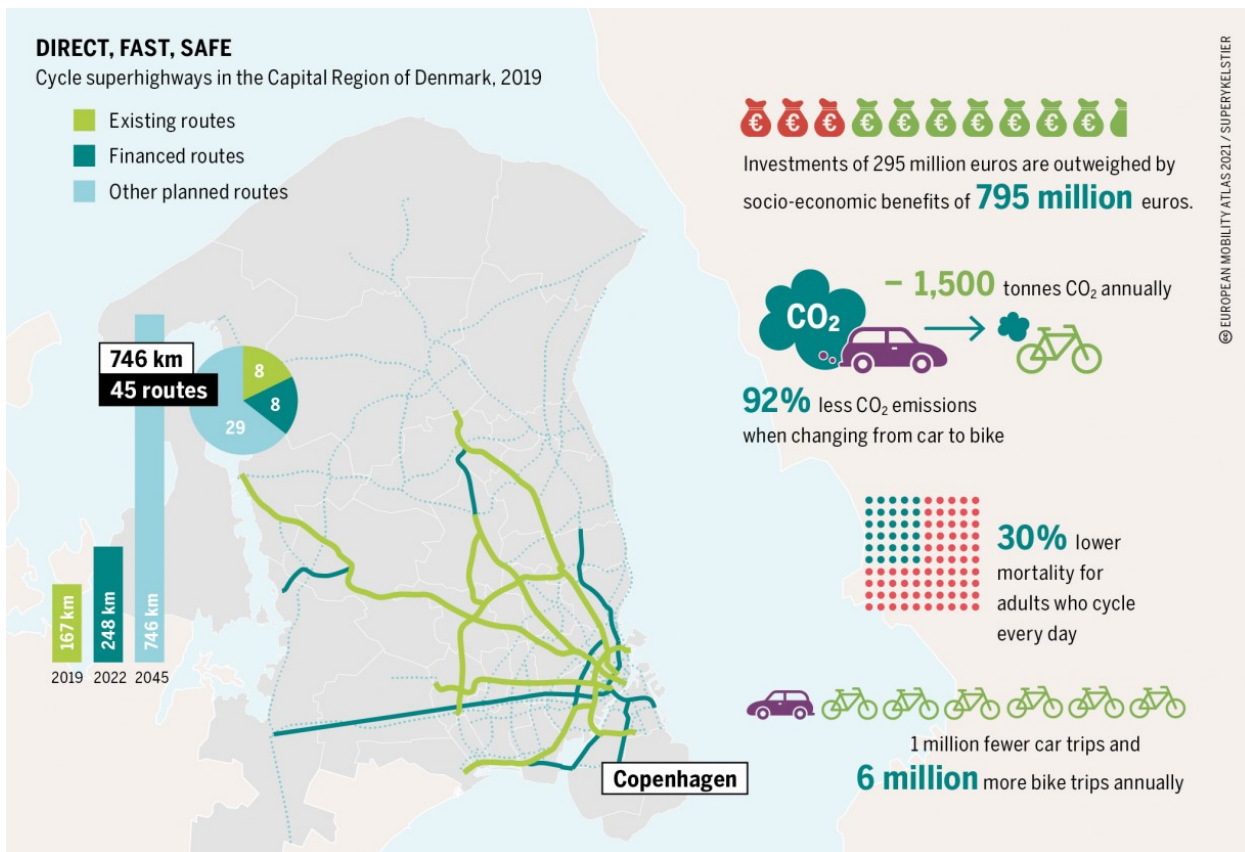
Sjuhäradskretsen identifierade både brister och bra saker utmed stråket med hjälp av Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Den 31 maj genomfördes en cyklande workshop längs stråket. Deltagare på turen var Axel Pihl (projektledare), Arne Ekberg (Cykelfrämjandet Sjuhärad), Björn Ahlström (Cykelfrämjandet Sjuhärad), Ingemar Gustavsson (Cykelfrämjandet Sjuhärad), Tim Evander (Cykelfrämjandet Sjuhärad), Kjell Svensson (Cykelfrämjandet Sjuhärad), Jenny Forsberg (Marks kommun) och Amanda Öberg (Marks kommun). Under workshopen gjordes stopp vid platser där brister identifierats för att diskutera varför det ser ut som det gör och potentiella lösningar. En nyhetsartikel om den cyklande workshopen publicerades i [Borås tidning](#) den 2 juni.

Resultatet visar att det finns stor utvecklingspotential i cykelvägnätet i Mark. Det finns inga gång- och cykelbanor där gående och cyklande separeras. Det finns också flera brister i korsningspunkterna längs stråket. Få korsningar är hastighetssäkrade och många passager är smala.

Cykelvägsanalysen har enbart fokus på ett antal utvalda huvudcykelvägar i kommunen. Lokalnätet är också viktigt för att cykelvägnätet ska vara framkomligt och säkert men har helt utelämnas i den här analysen. Bedömningarna är också av kvalitativ karaktär snarare än kvantitativ. Har exempelvis en sträcka upplevts som trång har den bedömts som trång. Den faktiska bredden har inte mätts upp.

Analysen är inte en heltäckande kvalitetskontroll av stråket. Den tar upp exempel på brister som påträffats. För en fullständig kontroll av cykelstråk krävs en noggrannare granskning. Några av punkter i checklistan från handboken har heller inte blivit bedömda och därmed lämnats tomma.

VARFÖR INVESTERA I CYKLING?



Köpenhamns supercykelvägar. Bild: Heinrich-Böll-Stiftung European Union. [CC BY-SA 4.0](#)

Det finns många anledningar till att satsa på cykling. På cykelsadeln är man fysiskt aktiv – något de flesta människor behöver mer av idag. I en studie från Lunds universitet visar forskarna att cykling leder till hälsovinster som motsvarar 0,7€ per cyklad kilometer (Gössling & Choi, 2015, s. 110). Den ökade fysiska aktiviteten av cykling leder till längre och friskare liv. Att cykla är också billigare, både för individen och samhället, än att köra bil. Enligt European Mobility Atlas har Köpenhamns investeringar på 295 miljoner euro i snabbcykelvägar bidragit till socioekonomiska värden på 795 miljoner euro. Investeringar i cykelinfrastruktur kan alltså generera stora samhällsekonomiska vinster (Keim & Cerny, 2021, s. 31). Att cykla orsakar heller inte några utsläpp av växthusgaser eller partiklar som förorenar luften. Ett stort europeiskt forskningsprojekt har visat att ökad cykling kan ha stor effekt på utsläppen, särskilt i de fall när cykelresor ersätter bilresor (Brand, o.a., 2021, s. 13).

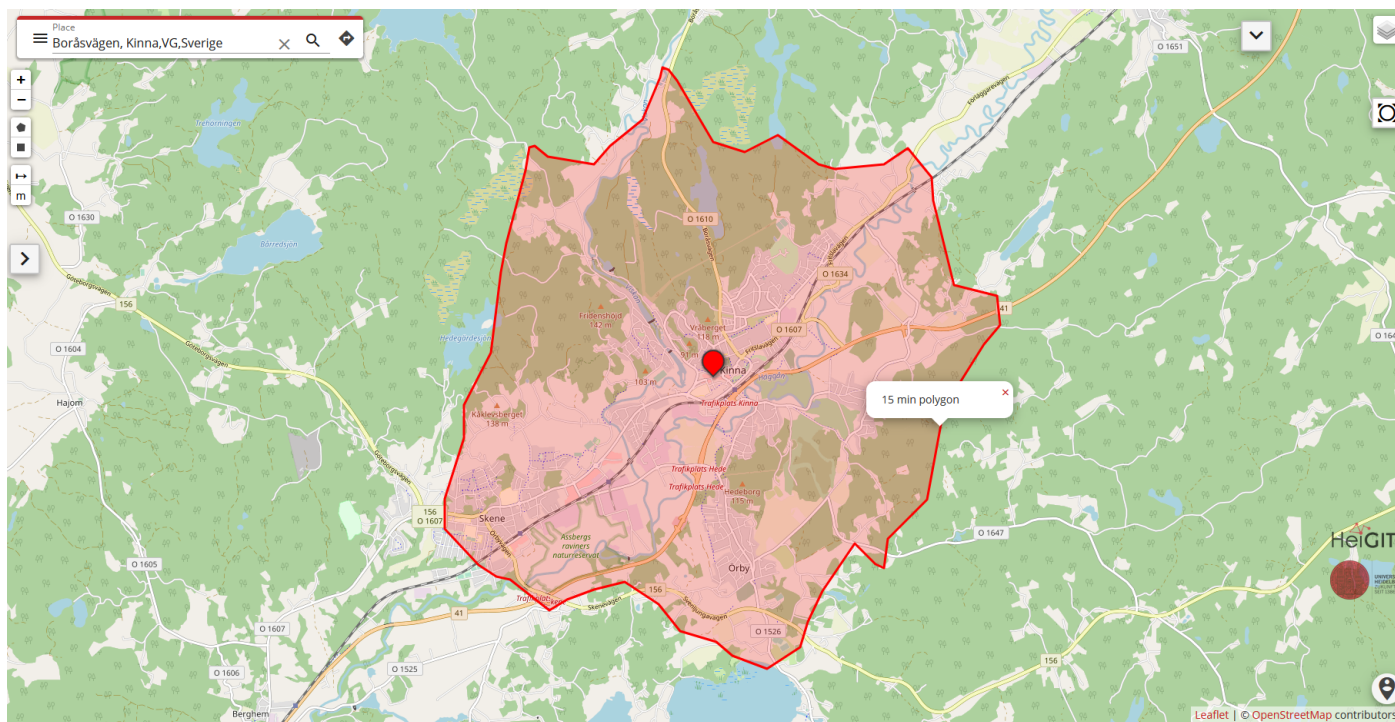
NYCKLAR TILL FRAMGÅNG

Enligt en kunskapssammanställning av VTI så pekar flera internationella studier på att cyklingen stiger i takt med ökade investeringar i cykelvägnätet. (Wehtje, Andersson, & Niska, 2017, s. 42) Ett sätt att öka andelen cykelresor är att flytta cykeltrafik från blandtrafik till cykelbanor eller friliggande cykelvägar. Det finns studier som pekar på ett samband mellan den upplevda säkerheten för cykelresor och sannolikheten att

cykla (Milakis, Efthymiou, & Antoniou, 2017, s. 11) och studier som visar att tillgång till cykelbanor och cykel-parkering ökar sannolikheten att ungdomar cyklar till skolan (Kamargianni, 2015, s. 52). De fem kraven som enligt det nederländska forskningscentret Crow måste uppfyllas för att skapa cykelvänlig infrastruktur är att cykelvägnätet är sammanhållet, gent, attraktivt, säkert och bekvämt. Crow konstaterar att "cycle-friendly infrastructure is indispensable if the bicycle is to retain its full place in the traffic system and if this place is to be further reinforced" (Rik de Groot, 2016, s. 26).

Nyckeln till att göra cykel till ett färdmedel för en stor del av befolkningen tycks vara att göra cykeln till ett snabbt och enkelt alternativ. I Cyklistvelometern 2018 var det vanligaste svaret på frågan "vad motiverar dig främst att cykla?" att cykling är smidigt och snabbt (Enkätfabriken AB, 2018, s. 8). I Köpenhamn anger nästan hälften av de som cyklar att de gör det för att cykeln är det snabbaste och enklaste färdmedlet för dem (Copenhagen, 2011, s. 11). Ett framkomligt och bekvämt cykelvägnät är således nödvändigt om cykling ska nå sin fulla potential.

MARK SOM CYKELKOMMUN



Det rödmarkerade området visar hur långt det går att ta sig på cykel från Mor Kerstins torg på 15 minuter.

© openrouteservice.org by HeiGIT | Map data © OpenStreetMap contributors

I Mark finns goda möjligheter för att bli en bra cykelkommun. Från Mor Kerstins torg i Kinna går det är ta sig i princip var som helst i centralorten på 15 minuter med cykel och det är ett vackert landskap att cykla runt i. I dagsläget finns dock mycket att utveckla. Det finns inga separerade cykelbanor utan hela cykelvägnätet består av blandade gång- och cykelbanor och cykling i blandtrafik.

TRAFIKSÄKERHETSPLAN MARKS KOMMUN

Marks kommuns Trafiksäkerhetsplan för gång-, cykel- och mopedvägar innehåller de senaste årens planerade utbyggnad av gång- och cykelvägnätet. Planen innehåller många förslag på nya gång- och cykelvägar och hastighetsdämpande- och framkomlighetsåtgärder i kommunen. Planen konstaterar att ”för att andelen resor med cykel ska öka behöver oskyddade trafikanter färdas på säkra, attraktiva och lättillgängliga gcm-vägar” (Marks kommun, 2017, s. 6). Med nuvarande investeringstakt kommer det dock enligt Trafiksäkerhetsplanen att ta 22,5 år att genomföra åtgärderna (ibid, s. 20).

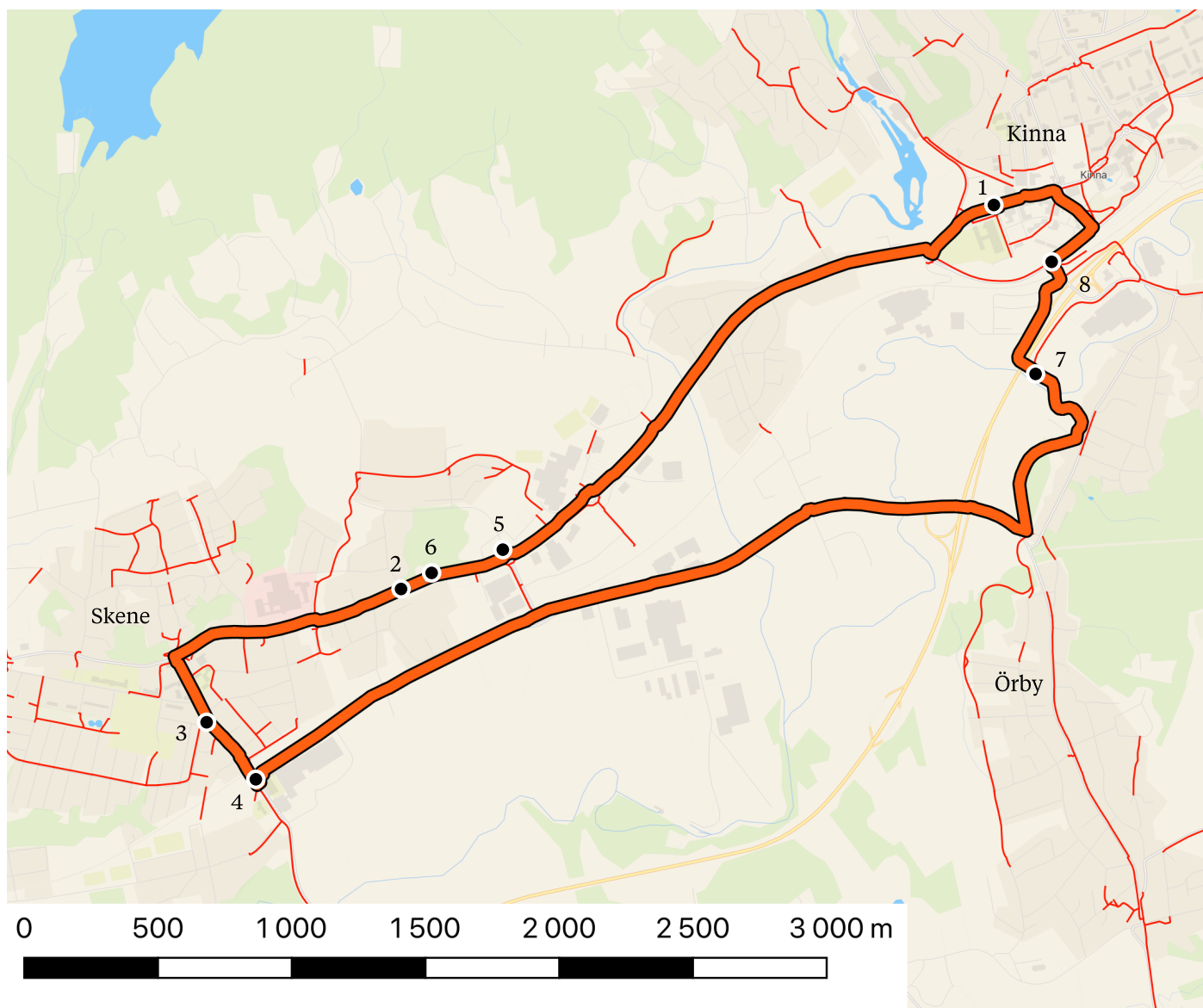
KOMMUNVELOMETERN

I år [deltog Mark](#) för första gången i Cykelfrämjandets Kommunvelometer. Mark hamnade på plats 50 av 57 deltagare med 27 poäng av 90 möjliga. Bland små kommuner blev placeringen 24 av 31. Mark fick ett starkt resultat i infrastruktur med investeringar per capita långt över många andra små kommuner. I områdena information och marknadsföring samt organisation fick Mark ett svagare resultat.

CYKLISTVELOMETERN

Marks kommun har inte deltagit i Cykelfrämjandets [Cyklistvelometer](#).

DET CYKLADE STRÅKET



Det inspekterade stråket. De smala orange strecken är cykelvägnätet enligt NVDB. Punkterna i kartan markerar var fotona är tagna. Illustration: Rune Karlberg. Kartdata: MapTiler Planet och NVDB

Det inspekterade stråket är 9,5 km och binder ihop tätorterna Kinna, Skene och Örby. Cykelbanorna är bland de mest cyklade i centralorten men är i dagsläget inte utpekade som huvudcykelvägar. I princip hela sträckan består av blandad GC-bana utan separering mellan gående och cyklande. När gående och cyklande möts upplevs stråket som smalt. Längs Stationsgatan saknas cykelbana och där blir det cykling i blandtrafik.

Den finns en rad olika korsningstyper längs stråket, såsom cykelpassager i kombination med övergångsställe, enbart cykelpassage, enbart övergångsställe och omarkerade korsningspunkter. Det finns inga upphöjda, och därmed hastighetssäkrade, cykelpassager och inga cykelöverfarter. Flera passager är så pass smala att det enbart får plats en cykel i bredd.

På några platser längs stråket finns vägvisande skyltar. Flera av skyltarna är dock i dåligt skick och flera större korsningar saknar vägvisande skyltar. GC-skyltar saknas också på en del av GC-banorna. Då kan det vara svårt att veta ifall det är en trottoar eller en GC-bana.

[En film av stråket.](#)



Foto 1. Dubbelriktad cykelpassage vid korsningen Boråsvägen—Lilla Lyckegatan. Om man följer cykelpassagen hamnar man precis utmed fasaden - där det troligtvis inte är tänkt att man ska cykla. Beläggningen av cykelbanan övergår i betongplattor som annars är avsedd för gående och svängen är mycket snäv.



Foto 2. Cykelpassage vid korsningen Varbergsvägen—Luregatan. Det finns många olika typer av korsningsvarianter längs stråket. För att det ska vara enkelt att veta vad som gäller i korsningarna är det bra ifall alla cykelpassager längs ett stråk ser liknande ut. För säkerhetens skull bör cykelpassager längs huvudcykelstråk också vara hastighetssäkrade.



Foto 3. Vid korsningen Örbyvägen—Sjuhäradsgatan finns en skylt för övergångsställe men markeringen i gatan är borta. I och med beläggningen av betongplattor uppfattas det snarare som en gångbana.



Foto 4. Övergångsställe i närheten av korsningen Örbyvägen—Industrigatan. Här saknas också cykelpassage. Efter övergångsstället fortsätter stråket åt vänster i bild. Denna väg är Trafikverket väghållare för.



Foto 5. Cykelpassage vid korsningen Assbergsgatan—Varbergsvägen. Här är det enkelt att passera. Korsningen är dock inte hastighetssäkrad.



Foto 6. Största delen av stråket är blandad gång- och cykelbana. GC-banan upplevs som smal när personer som går och cyklar möts. Det finns heller ingen skyddsremsa mot körbanan trots att hastigheten bitvis är 70 km/h.



Foto 7. Vägvisande skyltar i närheten av cykeltunneln under riksväg 41. En del av skyltarna är i dåligt skick och i vissa stora korsningar saknas skyltar.



Foto 8. Vid trafikljusen på Nya Kinnavägen är lamporna för cykel och gång inte synkade. Det finns ingen cykel-lampa på den bortre stolpen så om ingen trycker på lampan för gående ser svängande motorfordon i korsningen enbart en röd gubbe när det är grönt för cyklande.

IFYLLD CHECKLISTA FÖR STRÅKET

Checklistan från Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Ifylld av Axel Pihl (projektledaren).

CHECKLISTA FÖR HUVUDCYKELSTRÅK				
	Från-via-Till:			
Hela stråket	Stämmer inte	Stämmer till viss del	Stämmer till stor del	Stämmer helt
...ska vara sammanhållet från start till mål och binda samman målpunkter				
...ska gå gent (närmaste vägen), ha god orienterbarhet och kännas logiskt				
...ska vara utpekat och vägvisat				
Utmed sträckor				
...ska det vara tillräcklig bredd				
...ska det inte vara för svängigt/ inga tvära och oväntade svängar				
...ska cyklande ha en egen yta				
...ska beläggningen vara jämn				
...med blandtrafik ska det vara få motorfordon och låga hastigheter				
I korsningar				
...ska stråket vara prioriterat på så sätt att korsande trafik ska väja för de cyklande				
...ska väntetiderna vid trafikljus inte vara sämre än för bil				
...ska nivåskillnader som kantsten eller annat undvikas				
...ska det inte vara för svängigt				
...ska hastigheten på den korsande motortrafiken vara säkrad till max 30 km/h				
I övrigt				
...ska det vara fritt från hinder som bommar och stolpar				
...ska goda parkeringsmöjligheter finnas vid målpunkter				
...ska det vara tryggt				
...ska stråket fungera dygnet runt och året om				
...ska stråket gå i en behaglig cykelmiljö				

SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER

Det cyklade stråket är till stor del sammanhållet och binder ihop Marks tre centrala tätorter. Avståenden mellan tätorterna är enkla att cykla. Gällande standarden på cykelinfrastrukturen finns dock en del att förbättra. Ingenstans separeras de som cyklar från de som går och GC-banorna är smala. Med ett väl utbyggt cykelvägnät med cykelbanor av god standard skulle Mark kunna bli en bra cykelkommun.

Här följer ett antal råd om hur Mark kan göra cykeln till ett säkrare och framkomligare färdmedel i kommunen:

- Peka ut ett huvudcykelvägnät i kommunen och ta fram utformningskriterier för huvudcykelvägarna. Här kan kommunen med fördel kolla på hur andra kommuners kriterier för huvudcykelvägar ser ut, exempelvis Varberg, eller utgå från VGU och justera efter behov. Huvudcykelvägarna bör ha en högre standard än lokalcykelvägnätet.
- Separera – särskilt i de centrala delarna av tätorten – gående och cyklande. Angående breddmått, se till att ta höjd för ökat cyklande och fler lastcyklar - det kommer ställa högre krav på cykelbanornas bredder.
- Se över utformningskriterierna för korsningspunkter längs cykelbanor och hitta en lösning som kan ge Marks invånare både säkra och framkomliga korsningar. För att det ska vara enkelt att veta vad som gäller bör korsningspunkterna ha en enhetlig utformning längs ett och samma stråk. Målet bör vara att de som cyklar på en huvudcykelväg prioriteras på liknande sätt som någon som kör på en huvudled. Se *Design Manual for Bicycle Traffic (Rik de Groot, 2016)* för inspiration.
- Öka takten i utbyggnaden av GC-nätet så att kommunens trafiksäkerhetsplan kan färdigställas fortare.
- Sätt upp och anta ett tydligt mål om att cyklingen ska öka i kommunen.
- Mät cykelflöden för att få en bättre förståelse för hur cyklande förändras över tid.
- Gå med i Svenska Cykelstäder för att förbättra kunskapsläget gällande cykelplanering i kommunen.
- Delta i Cyklistvelometern 2022 för att undersöka vad invånarna tycker om cykelvägnätet i kommunen.

REFERENSER

- Brand, C., Dons, E., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., Clark, A., Nazelle, A. d., . . . Panis, L. I. (2021). The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. *Transportation Research Part D*, 102764. Hämtat från <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920921000687?via%3Dihub>
- Copenhagen, T. C. (2011). *Good, better, best - the City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*. Hämtat från <https://handshakecycling.eu/resources/city-copenhagen%E2%80%99s-bicycle-strategy-2011-2025>
- Enkätfabriken AB. (2018). *Cykelfrämjandets Cyklistvelometer*. Cykelfrämjandet. Hämtat från <https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2020/05/cyklistvelometern-2018-nationell-rapport.pdf>
- Gössling, S., & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, 106-113. Hämtat från <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907>
- Kamargianni, M. (2015). Investigating next generation's cycling ridership to promote sustainable mobility in different types of cities. *Research in Transportation Economics*, 45-55. Hämtat från <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885915000621?via%3Dihub>
- Keim, M., & Cerny, P. (2021). *EUROPEAN MOBILITY ATLAS - Facts and figures about transport and mobility in Europe*. Brussels, Belgium: Henrich Böll Stiftung European Union. Hämtat från <https://eu.boell.org/European-Mobility-Atlas>
- Marks kommun. (2017). *Trafiksäkerhetsplan - Gång-, cykel- och mopedvägar*.
- Milakis, D., Efthymiou, D., & Antoniou, C. (2017). Built Environment, Travel Attitudes and Travel Behaviour; Quasi-Longitudinal Analysis of Links in the Case of Greeks Relocating from US to Greece. *Sustainability*. Hämtat från <https://www.mdpi.com/2071-1050/9/10/1774>
- Rik de Groot, H. (2016). *Design Manual for Bicycle Traffic*. Ede: Crow.
- Wallén Warner, H., Niska, A., Forward, S., Björklund, G., Eriksson, J., Kircher, K., . . . Nygårdhs, S. (2018). *En modell för säker cykling*. VTI. Hämtat från <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1244611/FULLTEXT01.pdf>
- Wehtje, P., Andersson, J., & Niska, A. (2017). *Effektsamband mellan infrastruktur och cykling - En kunskapssammanställning*. Linköping: VTI. Hämtat från <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1187055/FULLTEXT04.pdf>

OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i ortskretsar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Föreningen har ett kansli i Stockholm och volontärer som engagerar sig över hela landet.

Cykelfrämjandets mål har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer, året runt. Välkommen även du att engagera dig i vår verksamhet. Bli medlem på: cykelframjandet.se/bli-medlem/



Cykelfrämjandet
Box 3, 101 20 Stockholm
Järnvägsgatan 36, Nacka
www.cykelframjandet.se