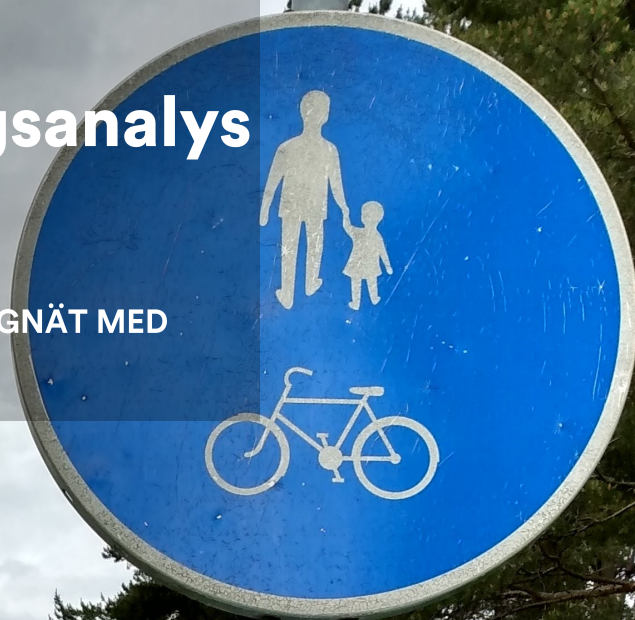


CYKELFRÄMJANDETS

Cyklisternas cykelvägsanalys

Piteå kommun 2021

EN GRANSKNING AV KOMMUNENS CYKELVÄGNÄT MED
FOKUS PÅ HUVUDCYKELVÄGAR



CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

KAPITEL 1

INTRODUKTION TILL ANALYSEN	4
VARFÖR SATSA PÅ CYKLING	5
NYCKLAR TILL FRAMGÅNG	5

KAPITEL 2

PITEÅ SOM CYKELKOMMUN	6
DET CYKLADE STRÅKET	7

KAPITEL 3

SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER	13
REFERENSER	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 cykelfrämjande åtgärder samt organisatoriska aspekter och Cyklistvelometern som mäter vad människor som cyklar i en kommun tycker om förutsättningarna att cykla där. Cyklisterernas cykelvägsanalys har genomförts med stöd från ”Bidrag till ideella organisationer, Trafikverket”.

Denna rapport innehåller resultatet från demotestet av cyklisterernas cykelvägsanalys som genomfördes i Piteå kommun under sommaren 2021. För att genomföra analysen utgick vi från cykelvägar som passar in under kategorin ’[Huvudcykelväg](#)’ i nationella vägdatatabasen, NVDB. Stråket för analysen har valts ut med hjälp av Cykelfrämjandets Norrbottenkrets, boende i Piteå och tjänstpersoner på Piteå kommun. Piteå kommun har åtta huvudcykelleder och delar av två av dem har undersökts i den här analysen. Utöver det ingår även några cykelbanor som inte är del av någon huvudcykelled i analysen. Inspektionen av stråket gjordes i en cyklande workshop och en efterföljande dokumentation av stråket i bild och text.

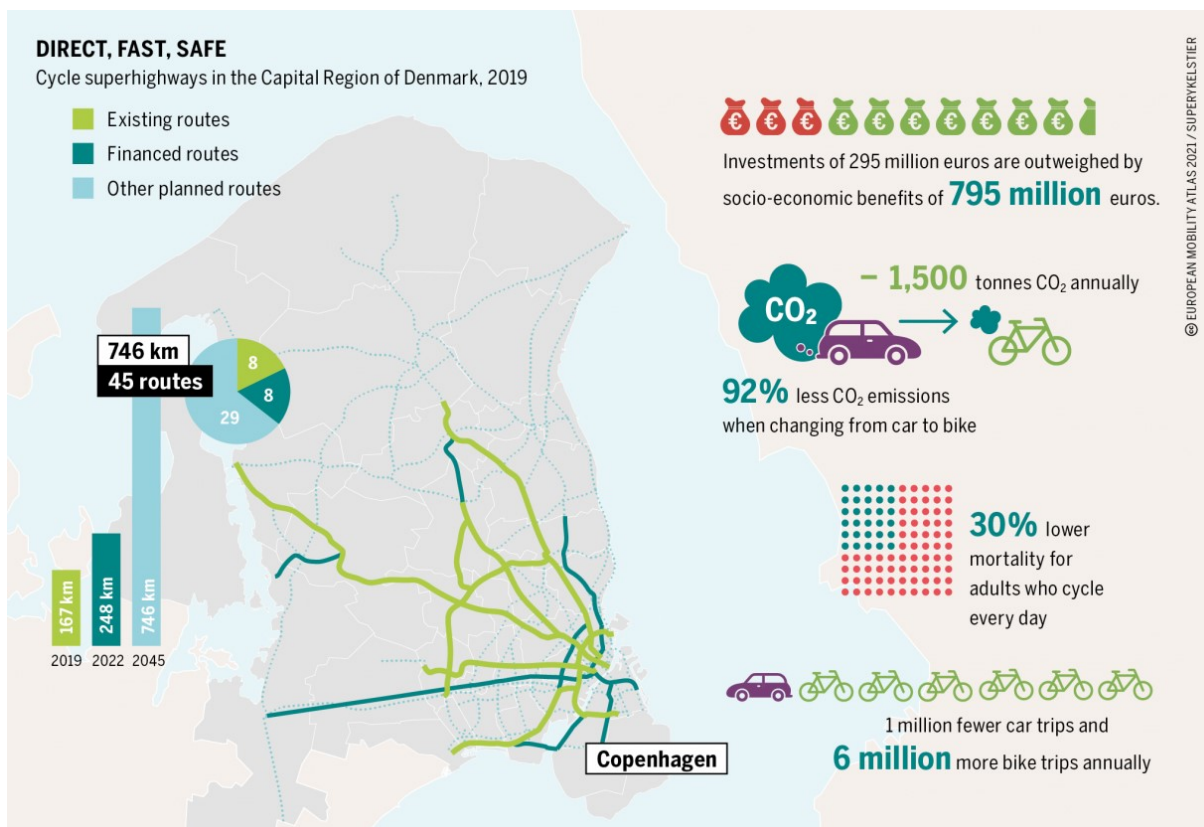
Brister och bra delar utmed stråket identifierades med hjälp av Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Den 16 juni genomfördes en cyklande workshop längs stråket. Deltagare på turen var Axel Pihl (projektledare), Anders Mellberg (boende i Piteå), Rune Karlberg (Cykelfrämjandet Norrbotten), Lars-Olov Nordberg (Cykelfrämjandet Norrbotten), Per-Arne Johansson (Cykelfrämjandet Norrbotten), Mathias Keisu (trafikplanerare Piteå) och Jonas Lindberg (vice ordförande i samhällsbyggnadsnämnden i Piteå). En nyhetsartikel om den cyklande workshopen publicerades i [Piteå Tidningen](#) den 17 juni.

Resultatet visar att det finns mycket att utveckla i Piteås huvudcykelvägnät. Två brister som framkom tydligt är korsningspunkter och beläggningens kvalitet. Få korsningspunkter är hastighetssäkrade och framkomligheten och komforten är många gånger låg. Det fanns också många platser med, i flera fall stora, sprickor och hål i asfalten längs stråket.

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 stråken. 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 SATSA PÅ 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).

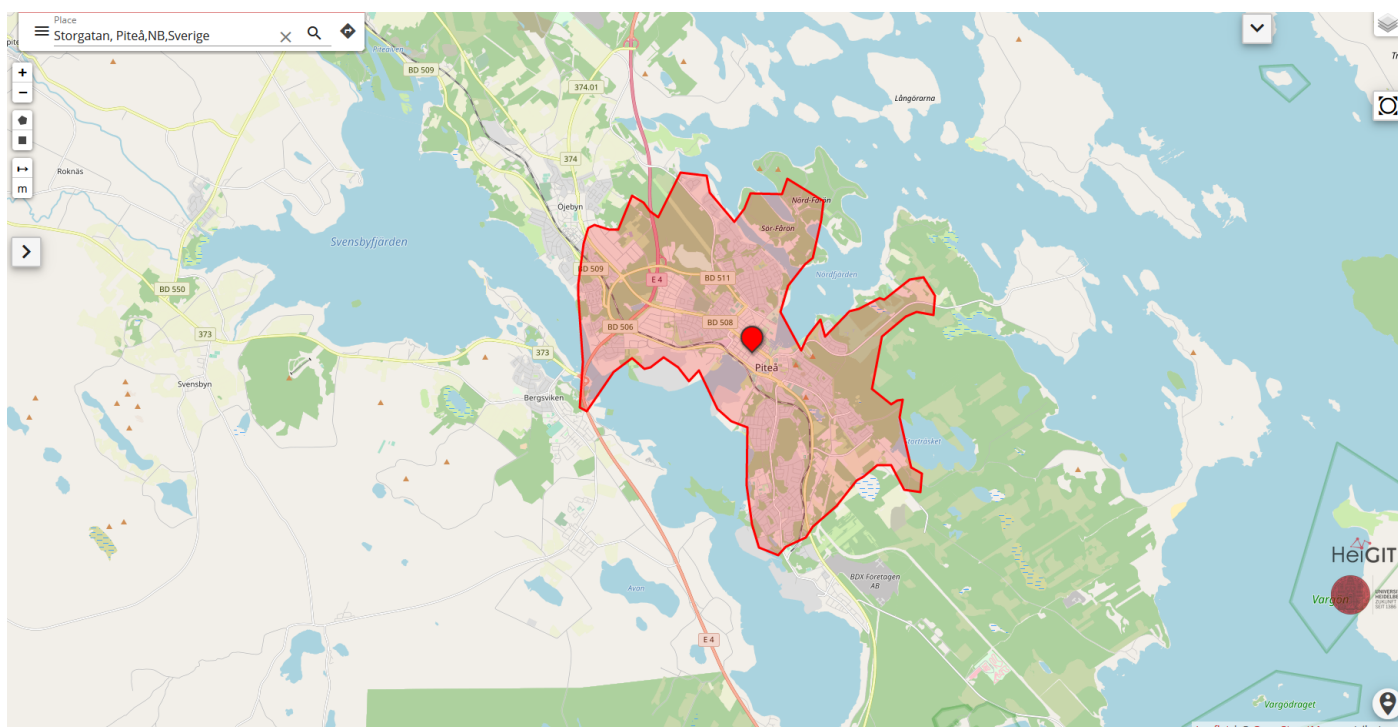
NYCKLAR TILL FRAMGÅNG

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.

PITEÅ SOM CYKELKOMMUN



Det rödmarkerade området visar hur långt det går att ta sig på cykel från Rådhusorget.

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

Piteå kommun har inte genomfört några flödesmätningar av cykeltrafiken de senaste åren så det är svårt att veta hur cykelutvecklingen ser ut. Att nästan alla delar av tätorten går att nå på 15 minuter med cykel från Rådhusorget innebär dock att det finns goda förutsättningar för att bli en bra cykelkommun. Kommunen har åtta utpekade huvudcykelleder som binder ihop de olika delarna av tätorten. Huvudcykellederna utgör en bra grund för den fortsatta utvecklingen av cykelvägnätet i kommunen.

GÅNG- OCH CYKEPLAN PITEÅ

Piteå kommuns gång- och cykelplan pekar ut riktningen för satsningarna på gång- och cykelvägnätet i kommunen (Piteå kommun, 2017). I planen finns ett antal mål som är kopplade till Piteås Översiktsplan 2030.

Bland annat står det att:

- Det ska vara lustfyllt att gå och cykla i Piteå och alla ska kunna färdas tryggt och trafiksäkert.
- Gång- och cykelnätet ska vara gent, funktionellt och sammanhängande och locka fler människor att gå och cykla.
- Korta avstånd i kombination med ett väl utbyggt och genomtänkt gång- och cykelnät leder till att människor i större utsträckning väljer att gå eller cykla.
- I centrum ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.
- Gå och cykla korta sträckor ska vara ett självklart val.

KOMMUNVELOMETERN

Piteå har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer tre gånger. Senaste gången var [2021](#) och då hamnade Piteå på plats 37 av 57 deltagare med 43,5 poäng av 90 möjliga. Genomsnittet för små kommuner var 38 poäng. Jämfört med andra små kommuner satsar Piteå dock låga summor på cykelinfrastrukturen – 170 kr per invånare under 2020 jämfört med 259 kr per invånare som är snittet för små kommuner.

CYKLISTVELOMETERN

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

DET CYKLADE STRÅKET



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

Det undersökta stråket är sammanhängande och i stor utsträckning gent. Stråket startar vid kommunhuset och sträcker sig i en 8,1 km runda längs de centrala och norra delarna av tätorten. Det går längs delar av huvudcykellederna Ankarskataleden och Djupviksleden samt några cykelbanor som inte tillhör någon huvudcykelled. I de centrala delarna av tätorten finns bitar där gående och cyklande separeras men största delen är blandad gång- och cykelbana. De vägvisande skyltarna är mestadels enkla att följa. De saknas dock i några korsningar i de centrala delarna av tätorten.

Singelolyckor är den vanligaste typen av cykelolycka gällande allvarliga skador i Sverige (Wallén Warner, o.a., 2018, s. 67). Många singelolyckor går att härleda till brister i drift och underhåll. Nivån på drift och underhåll har också stor påverkan på komforten. Dessvärre påträffas en hel del stora sprickor och groppar i cykelbanan längs stråket.

Av alla omkomna cyklister i Sverige har majoriteten dött i kollision med motorfordon (Wallén Warner, o.a., 2018, s. 55). Korsningar är där de flesta kollisioner med dödligt utfall sker. Hastigheten på motorfordon är avgörande för hur allvarliga skadorna blir. Få korsningspunkter längs det undersökta stråket är ordentligt hastighetssäkrade. Om cykeln ska bli det självklara valet för korta resor räcker det dock inte med att korsningspunkter är säkra - de måste också vara framkomliga och bekväma. I korsningarna i centrala delarna av tätorten övergår den separerade gång- och cykelbanan till blandad GC-bana. I de korsningarna ligger gat- och kantstenar som försämrar komforten. Som cyklande tvingas man också i flera fall göra tvära svängar åt höger och vänster innan korsningen har passerats. Detta samtidigt som motortrafiken kan köra rakt igenom korsningen. Att göra korsningar svårare att passera på cykel jämfört med andra färdmedel försämrar cykelns konkurrenskraft och minskar chansen att göra cykeln till det självklara valet för korta resor.

[En film av stråket](#)



Foto 1. På flesta platser påträffas stora sprickor i asfalten längs cykelleden. Sprickorna utgör en säkerhetsrisk och försämrar komforten.



Foto 2. I tunneln under Fårövägen är asfalten som en tvättbräda. Det guppiga partiet kommer direkt efter en lång slutning. Den mörka tunneln innebär att det är svårt att se hur asfalten ser ut innan man är inne i tunneln. Här finns en risk att människor kör omkull.

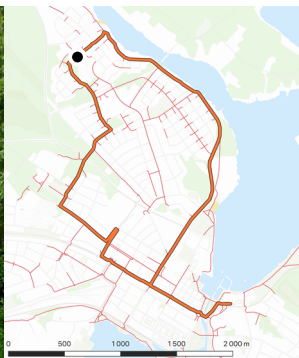


Foto 3. Långa sprickor i asfalten går att finna på flera platser längs stråket. Det är också smalt och saknas separering mot gående.

Foto 4.





Foto 5. Det är få hastighetssäkrade korsningar längs stråket. De cykelpassager som är upphöjda är inte särskilt mycket upphöjda så motortrafiken kan passera i rätt hög hastighet.



Foto 6. Två svängar åt höger och vänster samt rader med gatstenar som försämrar framkomligheten och komforten i korsningarna längs Sundsgatan. Jämfört med motortrafiken som får köra spikrakt genom korsningarna är detta ett sätt att försämma konkurrenskraften för cykel i tätorten. Cykelbanan är smal för att vara dubbelriktad och det finns en risk att fasta med styret i stolpen vid början av cykelpassagen.



Foto 7. Det är förvisso tillåtet att cykla på ett övergångsställe, men det är långt ifrån optimalt att leda en huvudcykelled över ett övergångsställe. Motorfordon behöver enbart lämna företräde om cykeln leds .



Foto 8. På den smala avfasningen vid detta övergångsstället på Sundsgatan är det omöjligt att passera en mötande cykel.

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 utpekade och vägvisade				
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

Piteås åtta huvudcykelleder utgör en bra grund för cykelvägnätet i kommunen. Om dessa åtta leder skulle uppgraderas till cykelvägar av hög kvalitet skulle målet om att "...cykla korta sträckor ska vara ett självklart val" bli enklare att nå (Piteå kommun, 2017, s. 3). Bra huvudcykelvägar som binder ihop de olika delarna av staden är ofrånkomligt om "gång- och cykelnätet ska vara gent, funktionellt och sammanhängande och locka fler människor att gå och cykla" (ibid, s. 3).

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

- Ta fram en tidsatt handlingsplan för hur huvudcykellederna ska förbättras så att de når upp till ambitionerna i gång- och cykelplanen.
- Se över utformningskriterierna för cykelbanornas korsningspunkter och ta fram en lösning som ger Piteås invånare både säkra och framkomliga korsningar. Målet bör vara att de som cyklar på en huvudcykelled prioriteras på liknande sätt som någon som kör på en huvudled. Se *Design Manual for Bicycle Traffic* (Rik de Groot, 2016) för inspiration.
- Öka anslagen för drift och underhåll så kommunen kan erbjuda invånarna säkra och bekväma cykelbanor.
- Separera – särskilt i de centrala delarna av tätorten – gående och cyklande. Se över de breddmått som används på separerade cykelbanor. De inspekterade separerade dubbelriktade cykelbanorna i tätorten är smala. I takt med ökad cyklande i allmänhet, och fler lastcyklar i synnerhet, ställs högre krav på tillräckliga bredder.
- Mät cykelflöden för att se hur cyklandet i kommunen 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>
- 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>
- Piteå kommun. (2017). *Gång- och cykelplan*.
- 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.
- 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