

CYKELFRÄMJANDETS

Cyklisternas cykelvägsanalys Varbergs 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

VARBERG SOM CYKELKOMMUN	6
SAMMANFATTNING AV STRÅKEN	7
TRÄSLÖVSLÄGESTRÅKET	8
SJUKHUSSTRÅKET	12
BORGASGÅRDSTRÅKET	16
TRÖNINGESTRÅKET	20

KAPITEL 3

SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER	24
REFERENSER	25

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 genomförts med stöd från ”Bidrag till ideella organisationer, Trafikverket”.

Denna rapport innehåller resultatet från demotestet av cyklisternas cykelvägsanalys som genomfördes i Varberg under våren 2021. För att genomföra analysen utgick vi från cykelvägar som passar in under kategorin ’[Huvudcykelväg](#)’ i nationella vägdatatabasen, NVDB. Varberg har i grova drag pekat ut sex framtida arbetspendlingstråk i Cykelplan 2016-2020. De stråken ska vara ”arbetspendlingstråk med hög standard som gör det enkelt att snabbt ta sig fram med cykel” (Varbergs kommun, 2016, s. 22), precis den typen av stråk som cykelvägsanalysen är tänkt att undersöka. Fyra av de cykelstråken valdes ut med hjälp av Cykelfrämjandets Varbergskrets och kommunens tjänstepersoner för att analyseras.

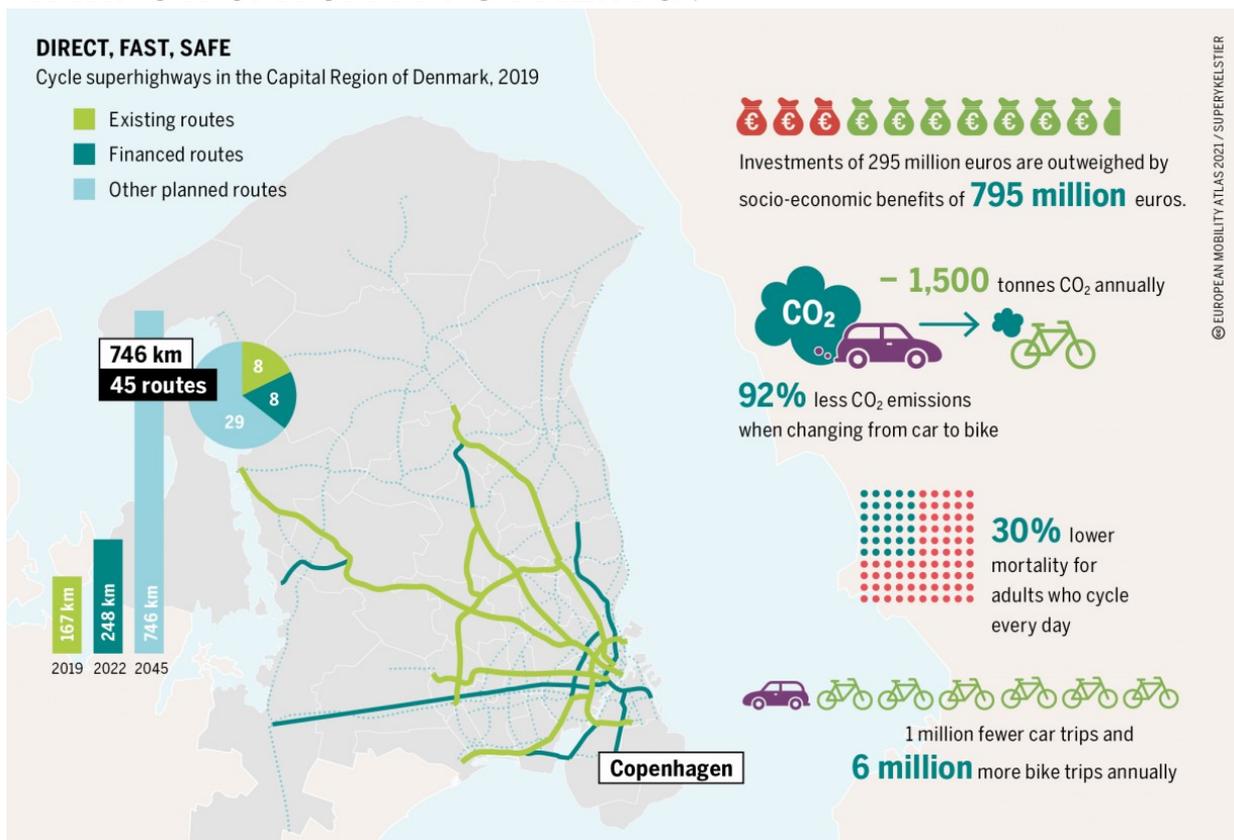
Cykelfrämjandets Varbergskrets har under våren 2021 inspekterat de utvalda stråken med hjälp av Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. De har identifierat både brister och bra saker och fyllt i handbokens checklista för de fyra stråken. Den 27 maj genomfördes en cyklande workshop. Deltagare på turen var Axel Pihl (projektledare), Elisabeth Hagberg (Cykelfrämjandet Varberg), Göran Andersson (Cykelfrämjandet Varberg), Julia Ohlström (Cykelfrämjandet Varberg), Ingemar Johansson (Cykelfrämjandet Varberg), Tomas Kaspersson (Varbergs kommun) och Inger Mellberg (Varbergs kommun). De aktiva i Cykelfrämjandets Varbergskrets valde ut en runda ut så att gruppen cyklade förbi delar av tre av de utvalda stråken. 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 [Hallands nyheter](#) den 6 juni.

Resultatet visar att det finns en hel del bra med cykelvägnätet i Varberg. I korsningspunkterna längs huvudcykelvägarna finns det dock mycket att förbättra för att säkerställa framkomlighet och säkerhet. Det finns också delar av huvudcykelvägarna med smala cykelbanor och snäva svängar.

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](https://creativecommons.org/licenses/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).

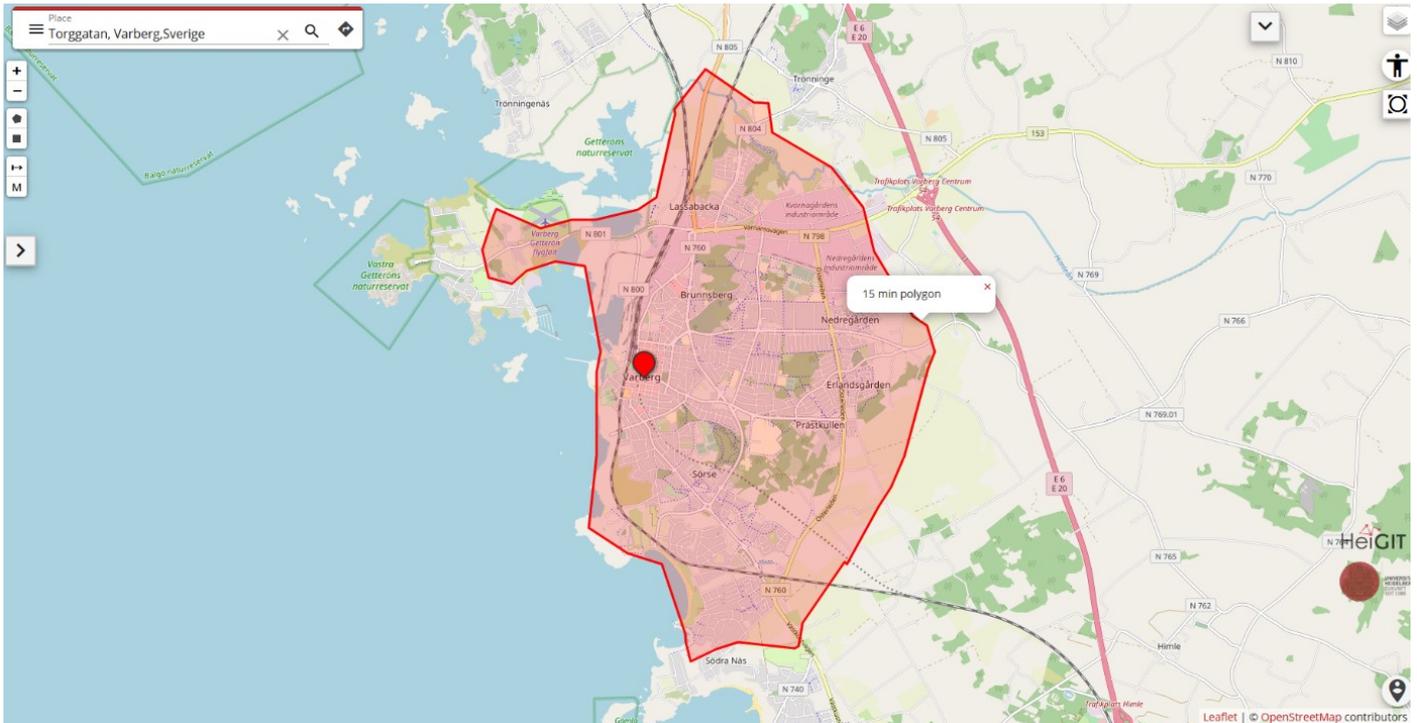
NYCKLAR TILL FRAMGÅNG

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.

VARBERG SOM CYKELKOMMUN



Det rödmarkerade området visar hur långt det går att ta sig på 15 minuter med cykel från stationen. © openrouteservice.org by HeiGIT | Map data © OpenStreetMap contributors

I Varbergs kommun finns goda förutsättningar för att cykla. I tätorten är det cykelavstånd till de flesta målpunkterna och redan idag finns cykelinfrastruktur på plats som bidrar till att göra cykeln till ett säkert och framkomligt färdmedel. Enligt [Cykelpotentialstudien](#) för Halland kan 42% av alla invånare i hela Varbergs kommun nå sin arbetsplats på 30 minuter med cykel. Med elcykel stiger siffran till 47%. Inom tätorten är siffran troligtvis betydligt högre.

CYKELPLANER

27 % av resorna i Varbergs tätort görs idag på cykel (Varbergs kommun [a], 2021, s. 14). Målet för 2030 är att 40% av resorna inom tätorten ska ske med cykel. Delmålet till 2020 enligt Cykelplan 2016-2020 var att 33% av resorna inom tätorten skulle ske med cykel (Varbergs kommun, 2016, s. 20). Andelen cykelresor har dock legat konstant sedan Cykelplan 2016-2020 publicerades. Mer insatser verkar alltså behövas för att nå målen.

72% av alla cykelolyckor i kommunen åren 2014-2019 är singelolyckor, 17% är mellan cykel och motorfordon och 8% mellan cyklister. Många olyckor går att härleda till brister i drift och underhåll. De flesta av olyckorna mellan cykel och motorfordon sker i korsningar. Inga dödsolyckor har skett under åren 2014-2019. (Varbergs kommun [a], 2021)

KOMMUNVELOMETERN

Varberg är en av Sveriges ihärdigaste cykelfrämjarkommuner. Varberg har deltagit i Cykelfrämjandets Kommunvelometer varje år sedan starten 2010 och resultatet har varierat en del under åren. 2010 fick Varberg första plats av 13 deltagande kommuner. 2019 hamnade kommunen på 32 plats av 45 deltagare.

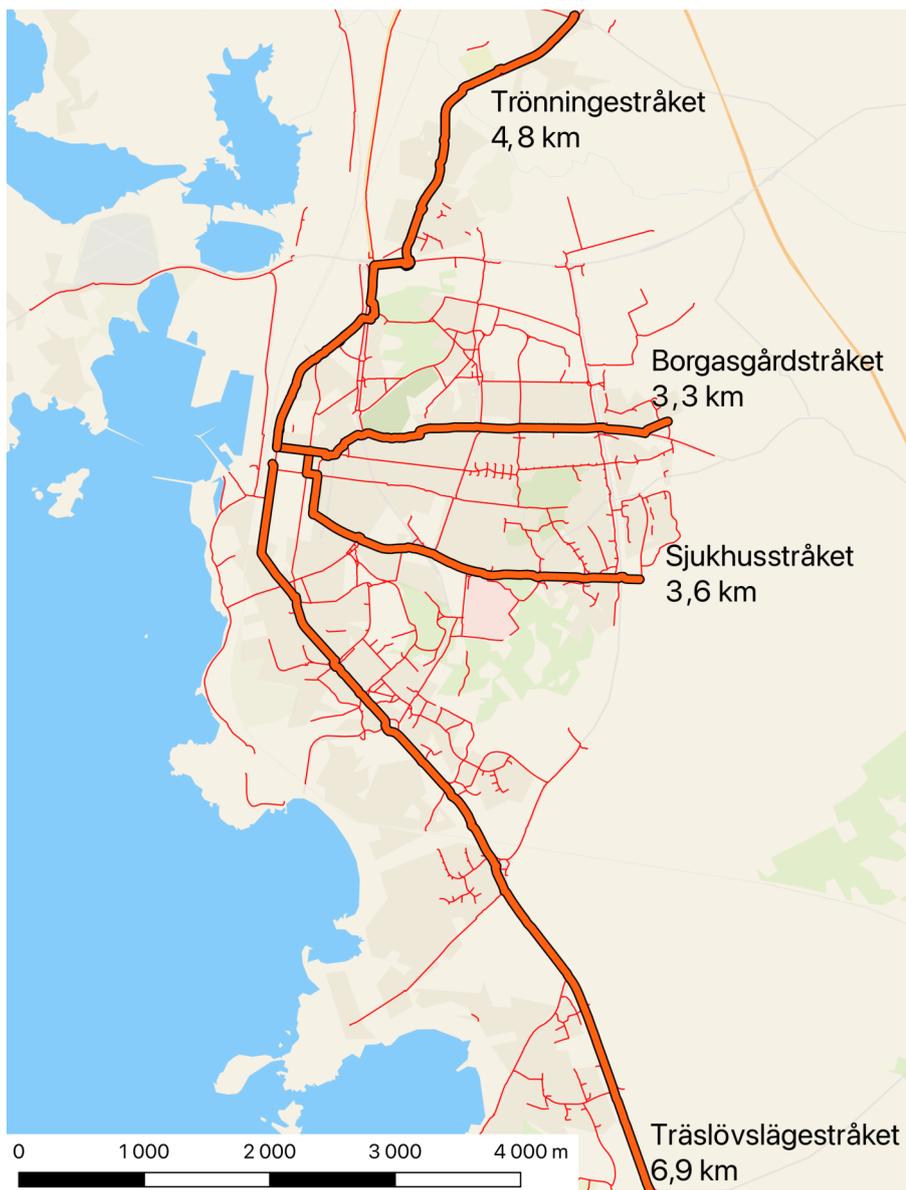
I [Kommunvelometer 2021](#) tog Varberg 19:e plats av 57 deltagare med 55 poäng av 90 möjliga. 2021 fick Varberg ett jämförelsevis starkt resultat i områdena infrastruktur och organisation och ett svagt resultat i information och marknadsföring.

CYKLISTVELOMETERN

I [Cyklistvelometer 2020](#) hamnade Varberg på plats 8 av 17 bland mellanstora kommuner. Där framkom bland annat att:

- 3,66 (5 gradig skala) i generell nöjdhet bland cyklister.
- 2,98 (5 gradig skala) i framkomlighet i cykelvägnätet.
- 31% instämmer *inte* i att det är tryggt att cykla i Varbergs kommun. För barn stiger siffran till 47%
- På frågan ”vad hindrar dig från att cykla mer än du gör idag?” svarar 44% otrygga trafiksituationer.
- 50% tycker inte att cykelvägarna är fria från hinder

SAMMANFATTNING AV STRÅKEN



De inspekterade stråken i Varbergs tätort.
Illustration: Rune Karlberg. Kartdata:
MapTiler Planet och NVDB

Det finns mycket som är bra med cykelvägarna i Varberg. Pendlingsstråken har utmed flera delar god standard. Det är ofta tydligt separerat mellan gående och cyklande och bredden är mestadels tillräcklig för att enkelt mötas på cykelbanan. De inspekterade stråken är sammanhållna och binder ihop många målpunkter med varandra. Varbergs påbörjade arbete med att uppgradera kommunens huvudcykelstråk gör pendling och annan vardagscykling enklare och säkrare.

När stråken kommer fram till de centrala delarna av tätorten blir det dock trängre på cykelbanorna. I centrum är utrymmesbristen större, men det är också där det är störst potential att få människor att cykla. Och ju fler bilister som cyklar, desto mindre utrymme kräver trafiken. Där det är begränsat med utrymme blir också prioriteringarna tydliga - ska körbanan eller cykelbanan smalnas av när utrymmet är knäppt?

Det framkom en del synpunkter på korsningarna längs stråken. I flera fall tycker de som cyklar att det är otyd-

ligt vem som ska lämna företräde. Det finns många olika korsningstyper längs huvudcykelvägarna: upphöjda passager; cykelpassager i kombination med övergångsställe; cykelpassager utan övergångsställe; cykelpassager i (röd eller grå) betonggatsten både i nivå med körbanan och upphöjda; helt omarkerade korsningspunkter. Det är med andra ord inte helt enkelt att veta vad som gäller i korsningarna. Och enligt regelboken är det få fall där korsande trafik ska lämna företräde för cyklande på huvudcykelvägarna.

Enligt den här analysen är både otydliga korsningar och korsningar där motorfordon inte behöver väja brister på en huvudcykelväg. En huvudcykelväg bör vara prioriterad på liknande sätt som en huvudled för motortrafiken. Vid flera passager lämnar många motorfordon redan idag företräde åt cyklande. Med införandet av cykelöverfarter och upphöjda genomgående passager skulle användningen och regelverket i flera fall bättre stämma överens med varandra och fler korsningarna skulle bli hastighetssäkrade.

TRÄSLÖVSLÄGESTRÅKET



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

Detta 6,9 km långa stråk startar i Träslövsläge och slutar vid stationen. Det sammanlänkar bland annat de södra delarna av centrum med badplatser och Träslövsläge. Den nationella cykelleden Kattegattleden går utmed delar av stråket. Längs Västkustvägen är det ett fint cykelstråk men också rätt bullrigt från tät trafik. Längs Västkustvägen består stråket av oseparatorad GC-bana. Det fungerar helt OK vid låga trafikmängder men det går inte att komma ifrån att det lätt blir konflikter att blanda gående och cyklande så fort trafikmängden ökar från det allra lägsta.

I de mer centrala delarna av tätorten är GC-banan separerad mellan gående och cyklande. Gångbanan intill är dock bitvis smal. I några av korsningarna längs Almers väg och Rosenfredsgatan ligger smågatsten i cykelpassagerna, vilket kan vara bra för att få ner has-

tigheter, men det är också mycket obekvämt att cykla på.

Det finns en del otydliga korsningar med tvära svängar längs stråket. Cykelpassagerna har inte någon enhetlig utformning och flertalet är heller inte hastighetssäkrade. Vägvisande skyltar saknas också på flera platser.

[En film av stråket.](#)



Foto 1. Korsningspunkterna har ingen enhetlig utformning längs stråket utan det finns en rad olika varianter. Hattändernas placering i den här korsningen gör att väntade bilar kommer blockera en del av passagen.



Foto 2. Rondell där Södra Vägen möter Almers väg. Tvär sväng direkt efter en nedförsbacke. Flera av passagera längs stråket är, som denna, inte hastighetssäkrade.



Foto 3. I den här korsningen på Södra Vägen saknas vägvisande skyltar. Stråket fortsätter till vänster för att ta sig till stationen. Utformningen ger också en otydlighet om vem som förväntas väja.



Foto 4. Västra Vallgatan. Där cykelbanan tar slut är det otydligt hur det är tänkt att man ska fortsätta cykla.

IFYLLD CHECKLISTA FÖR STRÅKET

Checklistan från Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Ifylld av aktiva i Cykelfrämjandets Varbergskrets.

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				

SJUKHUSSTRÅKET



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

Detta stråk är en 3,6 km lång tvärförbindelse genom tätorten. Det knyter bland annat ihop centrum med sjukhuset i Varberg. Till stor del är stråket av god standard och går längs cykelbanor med tydligt separerade gångbanor intill. Stråkets GC-bana är mestadels separerad från körbanan med en skyddsremsa. Skyddsremsan består av antingen vegetation, smågatsten eller streckad asfalt.

När stråket närmar sig tätortens centrum smalnas det dock av. När utrymmet tryter verkar tyvärr inte cykeltrafik stå högst på prioriteringslistan. I de centrala delarna finns några snäva svängar med stolpar i eller precis intill cykelbanan. I centrum övergår också en bit av stråket i blandad GC-bana.

[En film av stråket.](#)



Foto 1. Stora delar är bekväm cykelbana och med skyddsremsa till motortrafiken.



Foto 2. Det finns en rad olika typer av cykelpassager längs stråket. Inga korsningar har cykelöverfarter.



Foto 3. Korsningen Träslövsvägen—Sveagatan. Från att ha varit en separerad GC-bana övergår det strax innan den här rondellen till att bli blandad GC-bana och smalnas samtidigt av. I den tvåra svängen står dessutom två stolpar placerade.



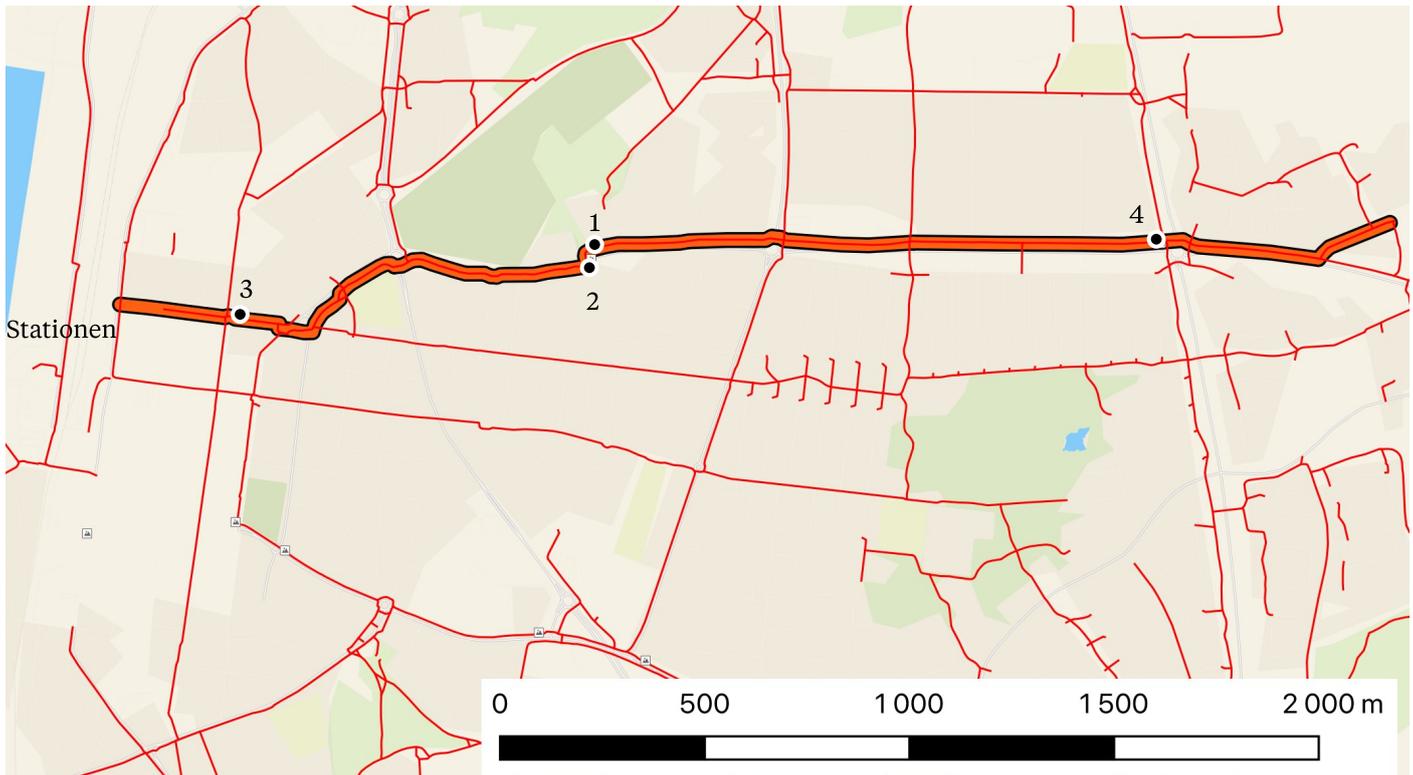
Foto 4. Korsningen Torggatan– Östra Vallgatan. I svängen blir cykelbanan plötsligt väldigt smalt. Den mittersta svarta stolpen står mitt i cykelbanan för de som kommer från höger i bild

IFYLLD CHECKLISTA FÖR STRÅKET

Checklistan från Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Ifylld av aktiva i Cykelfrämjandets Varbergskrets.

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				

BORGASGÅRDSTRÅKET



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

Detta stråk är en 3,3 km lång tvärförbindelse genom tätorten som startar vid busshållplatsen Borgasgård och slutar vid stationen. Det förbinder flera bostadsområden med centrum. Till stora delar går GC-banan i en behaglig cykelmiljö, är uppdelad i en gång- och en cykeldel och är separerad från körbanan. Utmed delar av Trädlyckevägen blandas dock gående och cyklande på en smal GC-bana. Vid tunneln under Trädlyckevägen smalnas GC-banan av i en 90 graders sväng, vilket utgör en säkerhetsrisk och försämrar framkomligheten där.

Inte heller längs det här stråket finns någon enhetlig utformning för cykelpassagerna utan det finns en rad olika typer av korsningar: cykelpassager i kombination med övergångsställe, cykelpassager utan övergångsställe och båda varianterna både som upphöjda och i nivå med körbanan.

[En film av stråket.](#)



Foto 1. Stora delar av stråket går i en trevlig cykelmiljö med en separerad gång- och cykelbana.



Foto 2. Vid tunneln under Trädlyckevägen. Efter nedförsbacken blir det en tvär sväng samtidigt som GC-banan smalnas av ordentligt och övergår i blandad GC-bana. Långt ifrån en optimal lösning.



Foto 3. Från avstånd ser det ut som att den här cykelbanan fortsätter rakt genom korsningen. I stället är det en tvär sväng precis innan körbanan ska korsas.



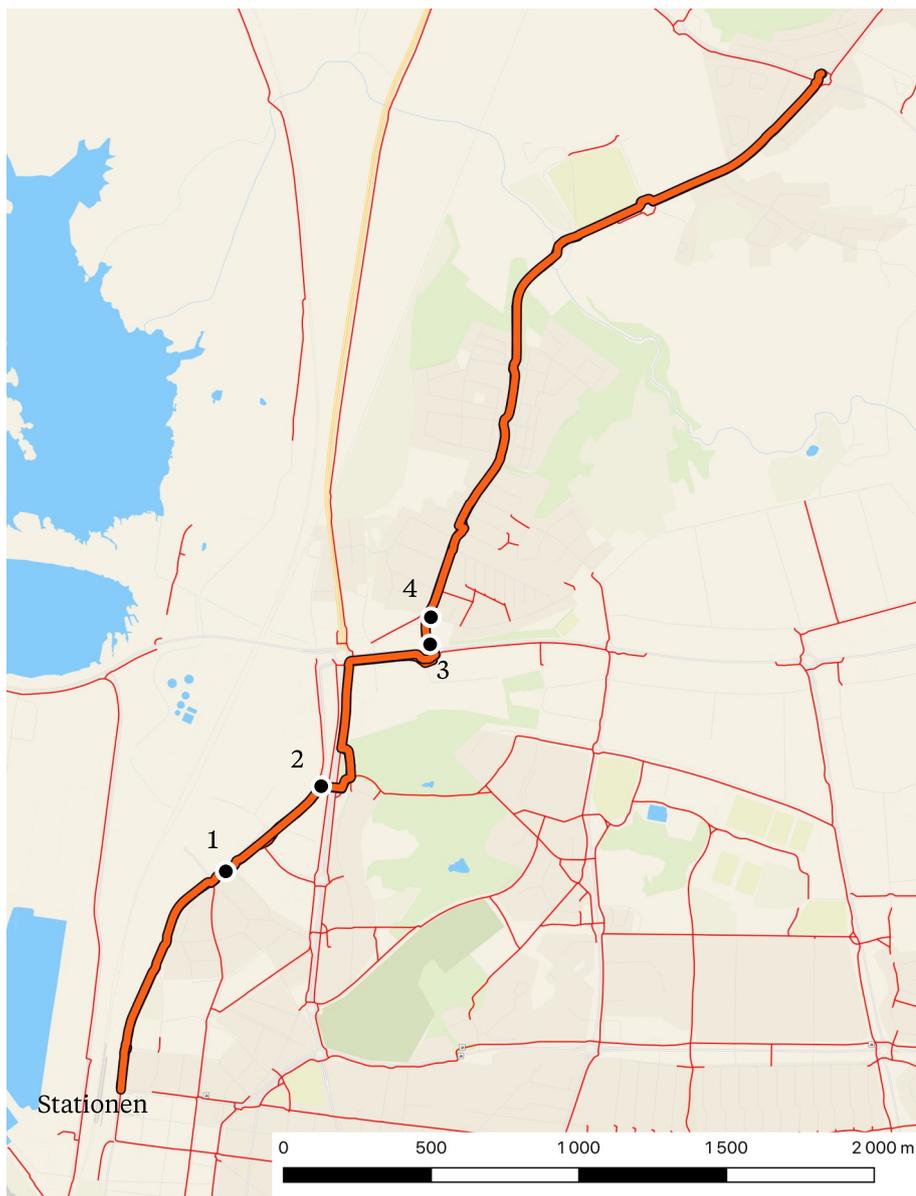
Foto 4. Det finns vägvisande skyltar i cykelvägnätet i Varberg. Det saknas dock skyltar i många korsningar längs huvudcykelstråken. Vägvisande skyltar underlättar möjligheten att orientera sig i cykelvägnätet i kommunen.

IFYLLD CHECKLISTA FÖR STRÅKET

Checklistan från Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Ifylld av aktiva i Cykelfrämjandets Varbergskrets.

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				

TRÖNNINGESTRÅKET



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

Detta är ett 4,8 km långt cykelstråk genom den norra delen av Varbergs tätort. Det startar i Trönninge och slutar vid stationen. Stråket passerar bland annat Trönningeskolan och ett av Varbergs industriområden. I nuläget är största delen av stråket GC-bana utan separering mellan gående och cyklande. Längs Lindbergsvägen pågår dock en uppgradering av GC-banan och när det är färdigt ska gående och cyklande separeras där.

Stora delar av den nya GC-banan längs Lindbergsvägen separeras från körbanan med enbart en kantsten. Det kan förväntas att många barn kommer att cykla längs denna väg till Trönningeskolan och andra målpunkter i området. Särskilt längs cykelbanor där många barn cyklar kan skyddsremсор öka tryggheten genom att erbjuda extra vinglutrymme. Avsaknaden av skyddsremсор kan också leda till att stolpar hamnar i cykelbanan. Några av tvärgatorna till Lindbergsvägen är också svåra att nå på cykel.

I delen av stråket som går längs Birger Svenssons väg finns ett kurvigt parti med sämre skick på asfalten. Det saknas vägvisande skyltar på flera platser och vid tunneln under Västkustvägen skymms skylten av buskar. Det är också skymd sikt i några av korsningarna längs stråket. Se korsningen Monarkvägen – Birger Svenssons väg och Lindbergsvägen – Kastanjevägen.

[En film av stråket.](#)



Foto 1. Kurvigt parti längs Birger Svenssons väg med dålig asfalt. Här är det blandade GC-bana.



Foto 2. Det saknas vägvisande skyltar i flera stora korsningar längs stråket. Här, vid tunneln under Västkustvägen, är skylten skyddad av en buske.



Foto 3. Längs Lindsbergsvägens nya GC-bana finns ingen skyddsremsa mellan cykelbanan och körbanan utmed stora delar. Bör kommunens huvudcykelvägar utmed de större vägarna ha det?



Foto 4. Cykelpassagernas utformning varierar längs stråket. I denna korsning också dålig sikt. Det ser också ut som att antingen gång eller cykeldelen kommer att bli rätt smal direkt efter den kommande cykelpassagen.

IFYLLD CHECKLISTA FÖR STRÅKET

Checklistan från Cykelfrämjandets *Handbok för cykelvägsanalys*. Ifylld av aktiva i Cykelfrämjandets Varbergskrets.

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

Det finns en hel del som är bra med cykelvägnätet i Varberg. Huvudcykelvägnätet håller på att byggas ut för att möjliggöra att snabbt och säkert ta sig runt på cykel i kommunen. De sex utpekade huvudcykelstråken (varav vi undersökt fyra) täcker in tätorten väl och om de skulle uppgraderas till en genomgående hög standard skulle de utgöra en bra stomme för cykelvägnätet i tätorten. Det finns dock fortsatt mycket som kan förbättras i Varbergs cykelvägnät.

Här nedan följer ett antal rekommendationer till Varbergs kommun:

- Bredda och separera GC-banorna utmed de sträckor där det fortfarande är blandad gång och cykling.
- Se över utformningskriterierna för korsningspunkter längs huvudcykelstråk. I analysen påträffades inga cykelöverfarter – men om Varberg vill få fler att cykla, bör då inte de som cyklar på huvudcykelvägar prioriteras på liknande sätt som de som kör motorfordon på huvudleder? Korsningspunkter bör åtminstone ha en enhetlig typ av utformning längs ett och samma stråk.
- Se över hur cykeltrafik prioriteras i de centrala delarna av tätorten. Finns de gator som går att göra om till cykelgator i stället för att ha smala cykelbanor? Går det att med hjälp av väl utplacerade ”modal filters” se till att biltrafiken blir så låg på vissa gator att cykling i blandtrafik kan bli ett säkert och framkomligt alternativ?
- Undersök behovet av skyddsremsor vid cykelbanor som går längs de större vägarna i tätorten. Skyddsremsor ökar tryggheten genom att erbjuda extra vingelutrymme. Om de saknas kan det också leda till att stolpar hamnar i cykelbanan.
- Se till att kommunens tekniska handboks riktlinjer om ett minimimått på 0,4 m till stolpar och andra hinder följs (Varbergs kommun [b], 2021).
- Se över de vägvisande skyltarna i cykelvägnätet. Det saknades vägvisande skyltar längs huvudcykelstråken och en del av de befintliga skyltarna är i dåligt skick eller skymms av vegetation eller annat. Vägvisande skyltar underlättar orienteringen i cykelvägnätet.

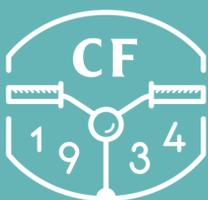
REFERENSER

- 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>
- Rik de Groot, H. (2016). *Design Manual for Bicycle Traffic*. Ede: Crow.
- Varbergs kommun [a]. (2021). *Cykelplan 2021-2025 (remissutgåva)*.
- Varbergs kommun [b]. (2021). *Teknisk handbok (remissutgåva)*.
- Varbergs kommun. (2016). *Cykelplan 2016-2020*. Hämtat från https://www.varberg.se/download/18.3e7c301615a26cf26d9883/1486712547374/Cykelplan%202016-2020_Antagen%2020161219.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
Järnväggsgatan 36, Nacka
www.cykelframjandet.se