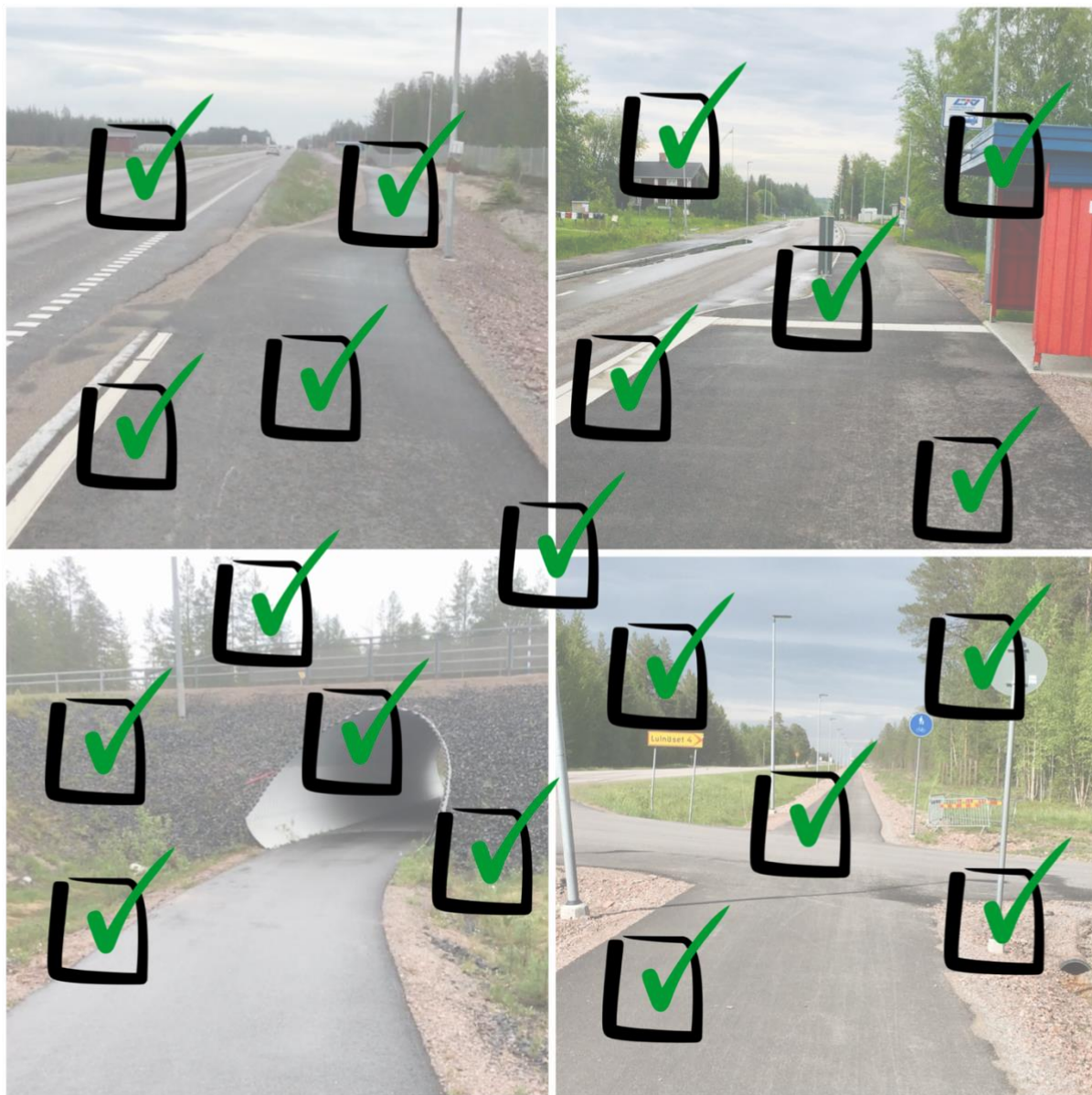
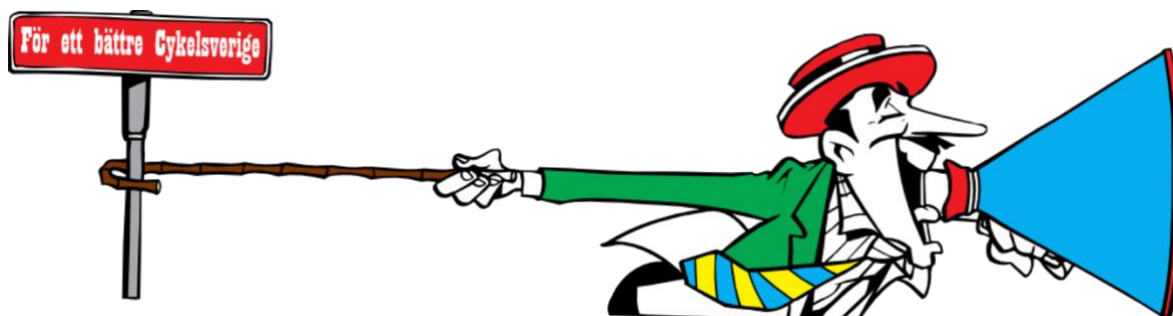


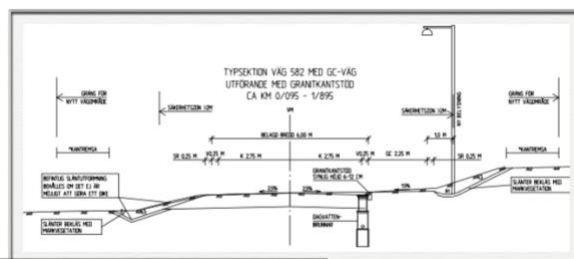


För Trafikverkets vägplaner.
**CHECKLISTA FÖR
BÄTTRE CYKELVÄGAR**
Så fler, kan cykla mer, året om.

Detta dokument har rollen som en checklista och hjälp för att våra kretsar ska kunna bli mer aktiva i sina kommuner för att lyfta fram och sätta större fokus på vårt mål "För ett bättre cykelsverige, där fler, cyklar mer, året om.



Den har haft Trafikverkets två samrådssteg som sin utgångspunkt, Åtgärdsvalsstudier men framförallt Vägplaner som innehåller cykelvägar. En vägplan består både av olika typer av text-dokument som de första 9 punkterna i checklistan handlar om. Till vägplaner finns det med ritningar som de resterande 11 punkterna handlar om.



Cykelfrämjandet kommer att ta fram en motsvarande checklista för cykelplaner som kommuner tar fram på vad dessa bör innehålla.

Om ni får en handling för att lämna yttrande kan ni efter att ha läst igenom handlingen använda dokumentets frågor och använda dom som är aktuella för att skriva ihop vad ni tycker. Den är gjord så att ni både kan ge positiva och negativa kommentarer.

Cykelfrämjandet riks kan också stötta er i detta genom att läsa igenom handlingar ni har fått och hjälpa till med yttrandet. Kontaktperson inom styrelsen är

Rune Karlberg, 070-602 33 35, rune.karlberg@cykelframjandet.se

2021-04-04

Version 1.0

INNEHÅLL

PLANERINGSPROCESSEN HOS KOMMUNER OCH TRAFIKVERKET	5
NATIONELLA OCH LOKALA UTGÅNGSPUNKTER.....	7
A. FINNS DET NÅGON KOPPLING TILL AGENDA 2030?.....	8
B. FINNS DET NÅGON KOPPLING TILL DEN NATIONELLA CYKELSTRATEGIN ?.....	8
C. FINNS DET NÅGON KOPPLING TILL REGIONALA, KOMMUNALA PLANER ELLER STRATEGIER?	9
D. HAR MAN SATT UPP NÅGOT MÅL FÖR DEN CYKELVÄG MAN VILL BYGGA?	9
E. HAR MAN UPPSKATTAT HUR MYCKET CYKLANDET KAN ÖKA SOM FÖLJD AV CYKELVÄGEN?.....	9
F. HAR MAN ANGETT VILKEN MÅLGRUPP KOMMER ANVÄNDA CYKELVÄGEN PÅ KORT OCH LÅNG SIKT?	10
G. HAR MAN ANGETT VILKA KRAV MAN TROR ATT DE NYA CYKLISTERNA KOMMER ATT STÄLLA?	11
H. FRAMGÅR DET VILKEN TYP AV CYKELVÄG DE VILL BYGGA?	12
I. GENOMSYRAR HANDLINGEN ATT CYKELN SES SOM ETT EGET TRAFIKSLAG?	14
11 CHECKPUNKTER PÅ RITNINGAR	18
1. VAD HAR PÅVERKAT CYKELBANANS PLACERING?.....	19
2. FRAMGÅR DET HUR EN CYKLIST KOMMER IN OCH UT FRÅN CYKELVÄGEN?	19
3. VILKEN BREDD HAR CYKELVÄGEN?	21
4. HUR ÄR LINJEFÖRINGEN GJORD?	23
5. ÄR DET NÅGON UPPDELNING MELLAN GÅENDE OCH CYKLISTER?	24
6. FRAMGÅR DET HUR PASSAGER AV KORSANDE BILVÄGAR SKER?	25
7. FRAMGÅR DET HUR FASTIGHETSUTFARTER PASSERAS?	28
8. FINNS DET NÅGRA BUSSHÅLLPLATSER SOM CYKELBANAN PASSERAR?	28
9. FINNS DET MED NÅGOT OM BELYSNINGEN FÖR CYKELBANAN OCH I PASSAGER?	30
10. OM DET FINNS BEHOV AV CYKELPARKERING FRAMGÅR DET HUR DEN ÄR TÄNKT?	30
11. FINNS DET ANDRA PROBLEM SOM CYKELBANAN KAN FÖRA MED SIG?.....	32
BILAGA	
FRÅGORNA SAMLADE	33

Våra kretsar runt landet får ibland handlingar från sin kommun eller Trafikverket där de vill få våra synpunkter. Att sätta sig in i de handlingar som finns kan många gånger vara svårt då de skrivs av fackmänniskor och vänder sig ofta till samma grupper.

Att förstå de ritningar som följer med en vägplan kan vara svårt även för den invigde beroende på hur ritningarna är gjorda. Som en hjälp för kretsarna har den här checklistan tagit fram så att de som inte har detaljkunskap om cykelplanering och utformning kan tränga in i handlingarna och lämna förslag på vad ni tycker.

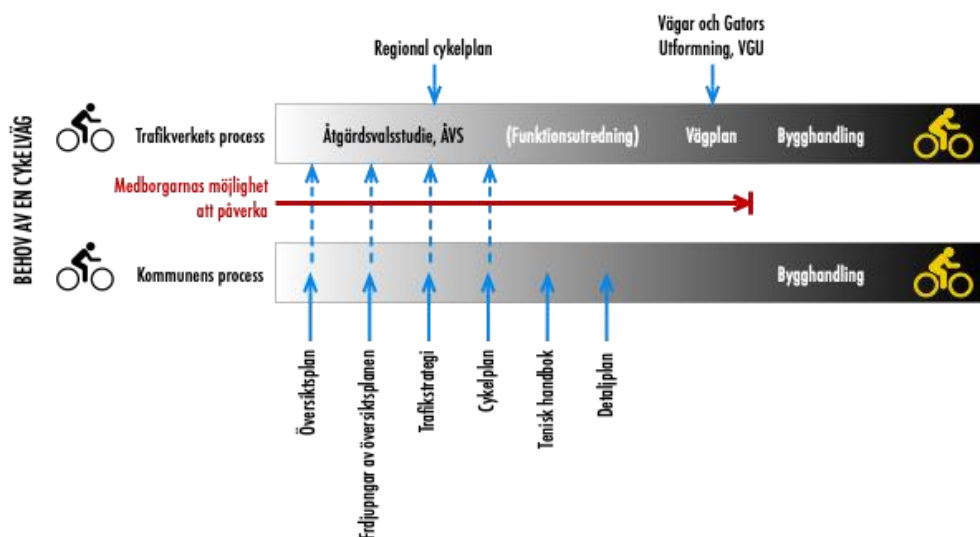
Checklistan är i första hand gjord som hjälpmedel för att lämna synpunkter till Trafikverket. på en Vägplan men kan också användas för Åtgärdsvalsstudie eller på en kommunal detaljplan för att sätta fokus så att cykelfrågor inte tappas bort.

Den är uppställd med Ja eller Nej-frågor. Till frågorna finns det med förklarande texter, fakta, illustrationer och fotografier. Man får plocka helt enkelt från de frågor som är relevanta.

I texten används både ordet cykelbana och cykelväg. En cykelbana ligger längs en gata/väg och är avgränsad av en kantsten eller vägräcke medan en cykelväg ligger separerad från gatan/vägen med ett grönområde.

PLANERINGSPROCESSEN HOS KOMMUNER OCH TRAFIKVERKET

Den process de har visas i figuren.



Trafikverket startar med Åtgärdsvalsstudie förkortat ÅVS. Den görs tidigt i planeringen för att få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. Den görs i samverkan med olika aktörer där Cykelfrämjandet kan vara en och utgår från 4-stegsprincipen¹. Resulterar ÅVS i ett eller fler förslag på fysiska åtgärder övergår de till en vägplan där visar man hur ex. vis en cykelväg är tänkt att byggas. Här utgår Trafikverket från de krav och råd som finns i det tekniska dokumentet Vägar- och Gators Utformning, VGU. Det som finns i Krav-dokumentet är de skyldiga att följa men om de måste göra frånsteg ska detta finnas vilka skäl som de då har.

Man kan även gör en funktionsutredning om det behövs fördjupad kunskap om möjligheterna att vidta kostnadseffektiva åtgärder i en befintlig anläggningens funktion, drift- och trafiksituation m. Ett exempel är en trafiksignal där man genom att se över anläggningens funktion kan hitta inställningar som ger cyklister en bättre framkomlighet.

En statlig cykelväg kan också påverkas av om kommunens översiktsplan, detaljplan, cykelplan och liknande.

Den kommunala planeringen utgår från översiktsplanen som kan förfinas i fördjupade planer över ex. vis för centrum. Många kommuner tar också fram trafikstrategier som beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stötta utvecklingen mot kommunens mål. I den hanteras också avvägningar mellan konkurrerande intressen och mellan olika trafikslag.

Detaljplaner visar vad som gäller för en eller flera fastigheter. I den visas bara illustrationer för hur det kan se ut. Hur ex. vis en cykelväg eller passage av en gata kommer att utformas regleras inte i detaljplanen.

Möjligheten för en person/organisation att påverka hur utformningen av en cykelväg är därför mycket större i Trafikverkets än i den kommunala processen.

Hur en gata eller cykelväg utformas påverkar enskilda personer och trafikantgrupper, varudistribution och olika typer av verksamheter. Möjligheten till insyn och påverkan i arbetet med gatuutformning blir därför viktig.

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

Det handlar om svårigheten att kunna tillmötesgå olika typer av anspråk och synpunkter som allmänheten kan ha. Gör man det minskas risken för överklaganden av och tidskrävande omtag. Genom tidiga samråd med olika parter finns möjlighet till större förståelse mellan de berörda. Detta ger bättre förutsättningar för acceptans av en utformning som är bra för de flesta men bara acceptabel för några.

Men det kan också vara så att det kommer in synpunkter som planerarna inte hade tänkt på som gör att något som hade kunnat bli fel kan rättas till innan det har blivit byggt. För detta finns både en VGU-guide² och en speciell Kommunal VGU-guide³ som beskriver den önskade processen från en gaturumsbeskrivning via flera samråd fram till en bygghandling.

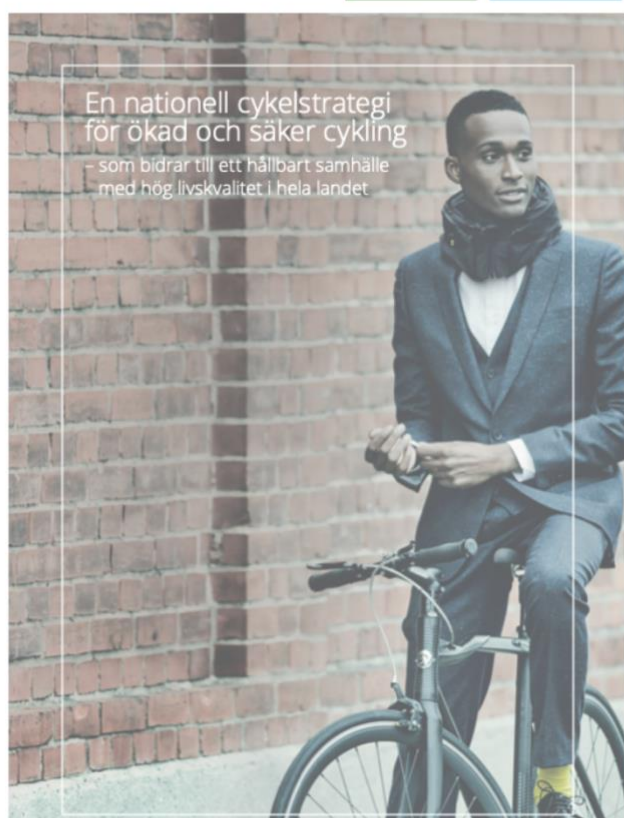


Det viktigaste steget är gaturumsbeskrivningen som har fyra delar där man beskriver olika anspråk. Man börjar med att beskriva de anspråk som gaturummet, ytan mellan husen har. Under trafikens funktionsanspråk hanterar man balansen mellan hur olika trafikantgrupper ska hanteras, bland annat framkomlighet. Var prioriteras bilen före cykeln eller tvärt om? Under hänsyn till viktiga egenskaper sätter man in andra aspekter som trygghet, trafiksäkerhet, miljöpåverkan med mera. Sista delen handlar om villkor att fylla, dvs centrala regler, föreskrifter, trafikregler med mera som måste uppfyllas.

Efter ett samråd går man vidare med att ta fram en eller flera förslag på principutformning som man samråder kring som sedan resulterar i detaljutformning som man har sista samrådet kring innan det är dags för bygghandling.

² https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/14431/RelatedFiles/2016_082_vagar_och_gators_utformning_utformningsprocess.pdf

³ <https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-369-7.pdf?issuysl=ignore>



NATIONELLA OCH LOKALA UTGÅNGSPUNKTER

A. Finns det någon koppling till Agenda 2030?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta då Agenda 2030⁴ är det centrala målet för omställningen mot ett hållbart samhälle?
- ✓ NEJ - påpeka om det ni saknar och ställ frågan om varför det aktuella projektet inte har en koppling till Agenda 2030 om ni tycker att någon av dess punkter borde ha det.

År 2015 antog FN 17 globala mål för hållbar utveckling, med syftet fram till 2030 uppnå en socialt-, ekonomiskt- och miljömässigt hållbar utveckling. Utifrån denna globala agenda har Sveriges regering sedan antagit en handlingsplan, där det framgår vilka åtgärder som krävs i Sverige för att vi ska kunna leva upp till det globala målet.

Det elfte målet i Agenda 2030 - Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara - är det mål som främst berör transporter inom städer och därmed cykling. En viktig del för att uppnå målet är en ökad förtätning och funktionsblandning inom städerna, då dessa faktorer har en avgörande påverkan på hur mycket vi behöver transportera oss och hur vi kan lösa dessa transporter.

En ökad befolkningstäthet förbättrar möjligheter för busstrafik, och kortare avstånd mellan funktioner gör att fler kan välja att gå och cykla i sin vardag. Detta är en central fråga eftersom transportsektorn idag står för den dominerande delen av utsläppen, och därför måste de onödiga transporterna minska. Detta beskrivs på följande sätt i regeringens handlingsplan;

”Närhet gör att det är enkelt att leva sitt vardagsliv och ta sig fram med hållbara transporter som till exempel gång och cykel. En helhetssyn i planeringen tillsammans med smarta lösningar bidrar till städer där människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och tryggt.”

B. Finns det någon koppling till den Nationella Cykelstrategin⁵ ?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta då det är viktigt att väghållaren tar sitt ansvar att bidra så att strategins inriktning omsätts till handlingar. Är kopplingen naturlig?
- ✓ NEJ - påpeka om det är lämpligt att det saknas och ställ frågan om varför det aktuella projektet inte har en koppling till cykelstrategin.

2017 presenterades Sveriges första Cykelstrategi. Där har man pekat ut fem insatsområden för det fortsatta arbetet med strategin. De som mest berör cykelvägar är;

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

⁵ https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf

C. Finns det någon koppling till regionala, kommunala planer eller strategier?

- ✓ JA - beröm om det finns med och hur ni tycker att de har påverkat förslaget.
- ✓ NEJ - påpeka att det saknas och på vilket sätt som ni tycker att de borde påverka.

Det kan finnas regionala eller kommunala dokument som kan eller bör vara en utgångspunkt för cykelvägen som översiktsplan, detaljplan, trafikstrategi och liknande.

D. Har man satt upp något mål för den cykelväg man vill bygga?

- ✓ JA - beröm att man har satt upp mål. Är målet rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om det saknas mål blir det svårt att veta om man träffar rätt.

Mål är ett sätt att skapa fokus och kännetecknas att det är specifikt, mätbart, accepterat, realistiskt och tidsbestämt. Som exempel om det anges ett mål för att fler skolbarn ska cykla måste man också följa upp detta. Det kanske inte räcker med att det bara byggs en cykelväg utan här kan skolan behöva göra insatser för att påverka elever och föräldrar att barnen cyklar mer till skolan. Det finns ett framgångsrikt projekt kring detta som Universitet i Luleå har tagit fram.

E. Har man uppskattat hur mycket cyklandet kan öka som följd av cykelvägen?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta. Är resultatet rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om man inte har gjort någon bedömning av detta, hur vet man då att man bygger den med en standard som klarar den förväntade mängden cyklister, punkt D?

Att bygga cykelvägar som får fler att börja cykla är en viktig åtgärd för att skapa hållbara städer. Fler bilister som väljer cykeln får positiva effekter på luftföroreningar och de trafikproblem som kan finnas i en stad. Om det saknas uppgifter kan man referera till Trafikverkets rapport "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen" från 2016.⁶

I den kan man se vilka förändringar som behövs för bland annat biltrafik och gång och cykel. Kartorna visar vilken förändring som behövs fram till år 2030 för att uppnå de miljömål som regeringen har satt upp. Kort kan man säga att biltrafiken i tätorter måste minska med 8 till 30 % samtidigt som gång och cykel ska behöva öka med 216 till 333 % (Klimatscenario relativt 2010).

Tabell 10 Förändring av biltrafik

Miljarder pkm		2010	2030 BAU	2030 Klimatscenario	Klimatscenario rel. 2010	Klimatscenario rel. BAU 2030
Storstadsregion	tätort	12	16	8	-30%	-48%
	landsbygd	14	18	14	1%	-23%
	totalt	26	34	22	-14%	-35%
Medelbebyggd region	tätort	17	21	12	-30%	-44%
	landsbygd	25	32	25	-2%	-22%
	totalt	42	53	37	-13%	-31%
Glesbygd	tätort	20	23	18	-8%	-20%
	landsbygd	6	7	5	-13%	-27%
	totalt	26	30	23	-9%	-22%
Totalt		93	117	82	-12%*	-30%

* Totalt -10 till -20%

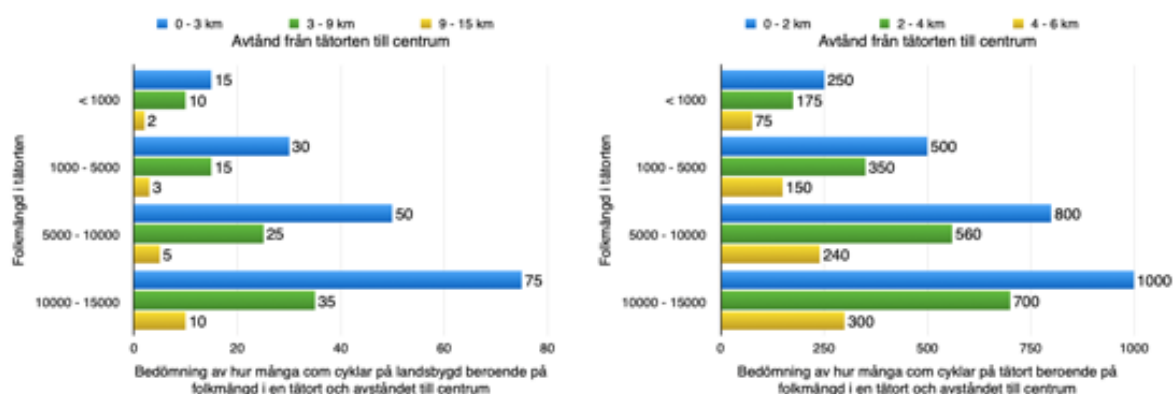
⁶ <https://trafikverket.ineko.se/en/tv000402>.



Tabell 13 Förändring av gång och cykel

Miljarder pkm		2010	2030 BAU	2030 Klimatscenario	Klimatscenario rel. 2010	Klimatscenario rel. BAU 2030
Storstadsregion	tätort	1,6	1,7	6,2	300%	260%
	landsbygd	0,1	0,1	0,4	590%	543%
	totalt	1,6	1,8	6,6	310%	270%
Medelbebyggd region	tätort	2,0	2,2	8,4	333%	290%
	landsbygd	0,1	0,1	0,6	712%	658%
	totalt	2,0	2,2	9,0	346%	302%
Glesbygd	tätort	0,1	0,1	0,2	216%	197%
	landsbygd	1,7	1,9	2,7	60%	44%
	totalt	1,8	1,9	2,9	65%	50%
Totalt		5,4	6,0	18,5	243%	210%

I VGU 2021 Råd finns tabeller som man kan använda för att få fram förväntade cykelflöden. Hur dessa ser ut för landsbygd och tätort framgår av diagrammen. Finns det lokala uppgifter på cykelflöden bör dessa i första hand användas.



F. Har man angett vilken målgrupp kommer använda cykelvägen på kort och lång sikt?

- ✓ JA - beröm att man har tydliggjort vem/vilka man vänder sig till. Är valet av målgrupp rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om man inte har angett detta hur vet man då vilken utformning man bör sträva mot. Se punkt G.

Många gånger redovisas bara vilka målpunkter som finns i ett mindre samhälle. Syftet med att bygga en cykelväg är oftast att öka säkerheten för cyklister genom att de inte behöver cykla bland bilar.

Det bör också finnas en analys av vilka nya målpunkter eller målgrupper som cykelvägen kan attrahera. Det kan vara arbetspendlande cyklister eller skolbarn som kan börja cykla till sin skola. Beroende på resultatet av en sådan analys bör det framgå om och vilka konsekvenser detta kan få för cykelvägen eller korsningspunkternas utformning. Exempelvis måste man ställa större krav för cykelvägar som har barn och ungdomar som den största målgruppen. Men för den som arbets-pendlar är framkomligheten viktigt, dvs hur sker passager at gator som passeras?

I planeringen för bilvägar tar man hänsyn till vilken typ av fordon som den kommer att utnyttjas mest av. Ofta är det personbilen men är det ett större inslag av tung trafik blir det den som blir styrande för hur korsningar måste utformas. På samma sätt bör man inte prata om cyklisterna som en homogen grupp utan försöka se vilken typ som kommer att vara vanligast. Om det kan bli ett ökat inslag av lådcyklar kräver de en större svängradie än en vanlig cykel.

G. Har man angett vilka krav man tror att de nya cyklisterna kommer att ställa?

- ✓ JA - beröm att man har tydliggjort vem/vilka man vänder sig till. Är valet av målgrupp rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om man inte har angett detta hur vet man då vilken utformning man bör sträva mot. Se punkt F.

Beroende på målgrupp kommer de att ställa krav eller förvänta sig att cykelvägen blir på ett visst sätt. Om vi tar ett exempel på en cykelväg som byggs efter en landsväg från ett mindre samhälle fram till det kommunala cykelvägnätet.

Huvudmålgruppen för en sådan är att få fler att arbeta/pendla med cykel om inte avståndet är för långt. I dessa fall blir den planerade cykelvägen då en del av ett "stråk" dvs från hemmet till arbetsplatsen i staden. Hur en cyklist upplever att det är att cykla till arbetet kommer att värderas utifrån hur den nybyggda cykelvägen är i förhållande till det befintliga cykelvägnätet.

Om det blir som fotografierna visar kan det vara en orsak varför cyklisten väljer bilen framför cykeln. Förväntningarna motsvarar inte de krav som hen har.



Fotografierna visar hur det kan bli när en av Trafikverket nybyggd cykelväg ansluter till en befintlig cykelväg där helheten (stråk-tanken) inte har tagits med.

Även om cykelvägen är en liten del av "Stråket" måste man lyfta blicken och se helheten. Det kan vara att kommunen då behöver göra insatser på sin delsträcka.

Ett annat exempel syns på det vänstra fotografiet där cykelvägen korsar en lokalgata. Är det tydlig vad som gäller om det kommer en personbil från höger för att köra ut. Är det bilisten eller cyklisten som har väjningsplikt?

I detta fall är bilvägen till vänster en huvudled där då bilisten från lokalgata har väjningsplikt mot den. Cykelvägen måste då ses som ett alternativ som innebär att platsen måste utformas och ev regleras så att cyklisten har företräde. Om man inte gör detta får cyklisten som arbeta/pendlar en sämre framkomlighet än den arbeta/pendlande bilisten. Vilka skäl ligger i så fall bakom detta?

Hur infrastrukturen ska utformas, skötas och underhållas för att öka cyklingen så finns det några grundläggande kvalitetskriterier som behöver vara uppfyllda;

- Kontinuitet - sammanhängande, enhetliga med jämn och hög standard
- Genhet - som ger korta restider, få omvägar och fördröjningar
- Attraktivitet - trygg, trevlig, vacker mm
- Säkerhet - både den objektiva och subjektiva
- Komfort - få lutningar, hinder, mm

Dessutom väljer människor cykeln för att den ger en bättre hälsa, bidrar till en bättre miljö eller är bra för privatekonomin. De tre sista påverkas mycket litet av om det finns cykelvägar och vilken standard de har.

H. Framgår det vilken typ av cykelväg de vill bygga?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta. Är resultatet rimligt?
- ✓ NEJ – efterlys hur de säkerställer att cykelvägen kommer att klara den roll den kommer att få?

Trafikverket har i sina utformningsregler VGU tre typer av cykelvägar med dimensionerande hastighet där det pågår ett arbete med att ta fram mer anvisningar för Snabba cykelstråk.

- **Snabba cykelstråk** – 40 km/tim
Snabba cykelstråk är längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra. På snabba cykelstråk kan alla typer av cyklister ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt dygnet runt, året runt och vid olika väderlekar. Stråket erbjuder genomgående god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Det ger cyklister en god förbindelse och där det är möjligt prioritering gentemot bilar samt prioritering vid trafiksignaler. Cyklister upplever god service längs hela stråket
- **Huvudnät** för gång- och cykeltrafik – 30 km/tim
Nät av länkar som bildas i tätorten av GCM-vägar och banor avsedda för gång- och cykeltrafik mellan stadsdelar/grannskap.
- **Lokalt cykelnät** – 20 km/tim
Cykelbanor i lokalnät ska vara användbara för cyklister i alla åldersgrupper.

Beroende på vilka svar som de tidigare frågorna har gett får man en bild av hur cykelvägen kan se ut men det finns några andra saker som behövs för att få en samlad bild.

Den viktigaste utgångspunkten är att se cykeln som ett eget trafikslag. Konsekvensen blir då att man också ser olika typer av cykelvägar. För biltrafiken finns en hierarki som gör att vägens syfte också påverkar hur den ska utformas. Motorväg, 2+1-väg och skyltsatta huvudleder ger genom sin utformning och vägmärken en hög trafiksäkerhet och framkomlighet.

Framförallt i tätorter ger vägar som är reglerade som huvudleder bilister en hög säkerhet och framkomlighet. Både längs vägen och i förhållande till de korsningar som finns. Samma resonemang måste finnas för cykelvägar om man har som mål att skapa en infrastruktur för cyklister.

När man pratar om cykelvägar underlättar det om det finns en målbild för hur en sådan ser ut som man också kan koppla en funktion och roll som den ska få. För att väcka tanken finns exempel på olika typer av cykelvägar och hur dessa ska/bör påverka utformningen.

Typ av cykelväg	Funktion/roll	Utformnings principer
Snabba cykelstråk <i>Finns med som begrepp i den nationella cykelstrategin</i>	Knyter samman utpekade tyngdpunkter och större målpunkter som ligger längre ifrån varandra, från cirka 5 km och uppåt. Målgruppen är arbetspendlande cyklister.	Cykelvägen bör ha en sådan geometrisk utformning, radier, lutningar och genhet så att en som pendlar kan hålla en hög och jämn hastighet. Där den passera fastighetsutfarter, lokalgator mm måste utformning vara tydlig där målet måste vara att cyklisten har företräde.
Övergripande nät/ Huvudcykelväg	Kopplar samman stadsdelar/grannskap med anslutningar till pendlingscykelnätet. Målgruppen är arbetspendlande cyklister.	Samma som pendelcykelvägen.
Lokal cykelväg	Är de cykelvägar som finns inom stadsdelar som tar cyklisten fram till målpunkten.	
Skolcykelväg	Är för att skolbarn själva kan cykla till skolan. Dessa kan vara en del av de tre första kategorierna.	Stor omsorg måste ställas på utformning så att det blir naturligt att barn använder/uppträder på rätt sätt när de använder cykelvägen. Bredden bör utgå från barnens förutsättningar när de cyklar.
Rekreationsled	Upplevelsen av omgivande natur är utgångspunkten.	I dessa kan vägar där det förekommer biltrafik ingå.
Enskild cykelväg	En cykelväg som cyklister använder som ligger på privat mark. Ofta i flerbostadsområden.	Det är viktigt att upplysa/påverka fastighetsägaren så att deras cykelvägen har samma utformning som angränsande kommunala/statliga cykelvägar har. Framförallt om de ingår i ett stråk för cyklister.
Sommarcykelväg	Cykelväg som inte snöröjs vintertid.	

I. Genomsyrar handlingen att cykeln ses som ett eget trafikslag?

- ✓ Ja – Beröm det som ni tycker är viktigt.
- ✓ Nej - Påpeka det som är relevant kopplat till vad detta kan innebära för cykelvägen.

Väghållarna måste börja se och planera för cykeln som ett eget trafikslag, på samma sätt som man har gjort för bilen. När biltrafiken ökade som mest under 50-talet byggdes våra städer upp utifrån personbilen. Breda gator, parkeringsplatser som blev till parkeringshus gjorde att både gående och cyklister fick styrka på foten för bilen.

Ska cykeltrafiken kunna öka måste politiker och tjänstemän börja se på och planera för cykeln som ett eget trafikslag. Då först kan cykeln få den rollen som gör att städer kan utvecklas och skapa hållbara transporter.

Att se cykeln som ett eget trafikslag innebär att man inte bör prata om gång- och cykelvägar. Utan gång- respektive cykelvägar då gående och cyklister har olika utgångspunkter.

Vad innebär det då?

Cyklisten tar sig fram av egen kraft, även om inslaget av elcyklar kommer att bli ett vanligare inslag. De fysiska förutsättningarna som cyklisterna har får man inte glömma bort när man planerar för cykeln.

Olika typer av cyklister

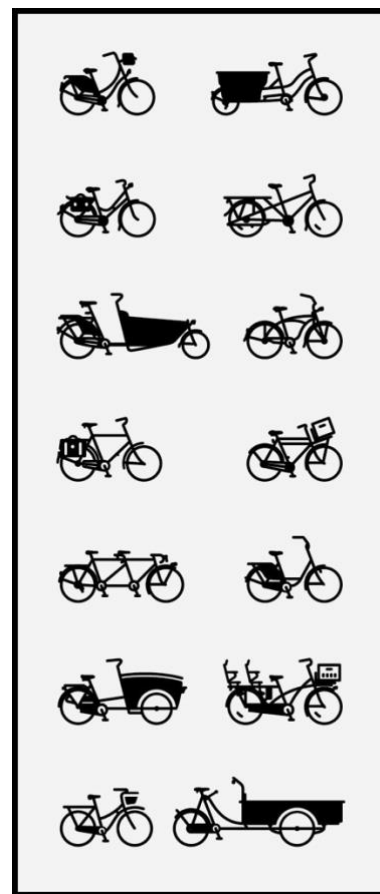
Det finns olika typer av cyklister som har olika krav på hur de ser på cyklingen och cykelvägar. Föräldrar som cyklar med sina barn till den som motionerar med sin cykel har olika önskemål och ställer olika krav. Se även diagrammet på sidan 15 som visar exempel på vilka hastigheter som olika cyklister kan ha.

Olika typer av cyklar

Förr i tiden fanns det i stort sett bara en typ av cykel. En cykel som alla hade, utan växel och andra finesser.

Idag finns det många olika typer av cyklar att välja mellan beroende vad man ska ha den till. Det finns hopfällbara cyklar, designade cyklar, lastcyklar, 3-hjuliga, med tjocka däck, släpvagn etc.

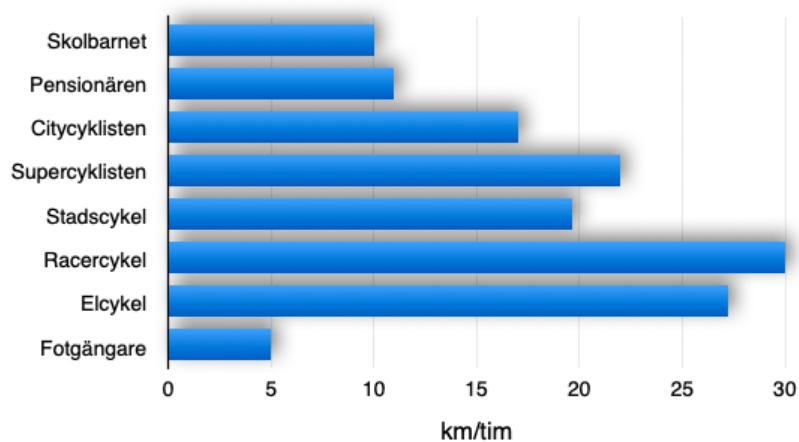
Då olika cyklar kräver olika stort utrymme vid en sväng finns det program där man kan se hur stort utrymmen en lådcykel behöver vid en sväng i jämförelse med en vanlig cykel.



Stor hastighetsspridning

Olika cyklister och typer av cyklar kommer att ge en stor spridning av vilka hastigheter som cyklister har på en cykelväg. Diagrammet visar exempel på hastigheter för olika cyklister/cyklar där den stora skillnaden mellan en gående och en cyklist blir tydlig. Detta kommer att ställa helt andra krav på hur cykelvägar utformas.

Några exempel på vilka hastigheter som olika cyklister har som då bör vara en utgångspunkt för utformningen.

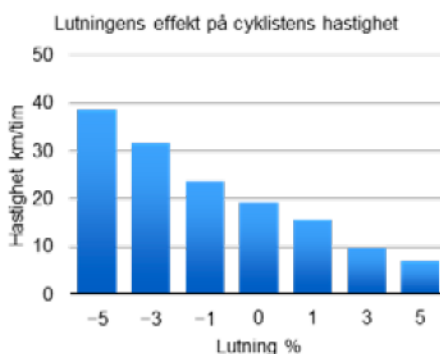


Det finns fyra saker som påverkar vilken hastighet som en cyklist kan hålla.

1-Vind – diagrammet visar den påverkan som vinden har på cyklistens hastighet, minushastighet är medvind.



2-Lutning – cykelvägens lutning påverkar cyklistens hastighet mest och finns alltid med till skillnad mot om det blåser eller inte. Hur topografin är påverkar vad man kan eller inte kan göra. Minus i diagrammet är nedförlutningar.



Hur man planerar och bygger en cykelväg kan få en stor påverkan hur lätt det är cykla efter den. Måste cyklister passera under eller över bilvägar eller bygger man så att cyklister kan passera säkert i plan?

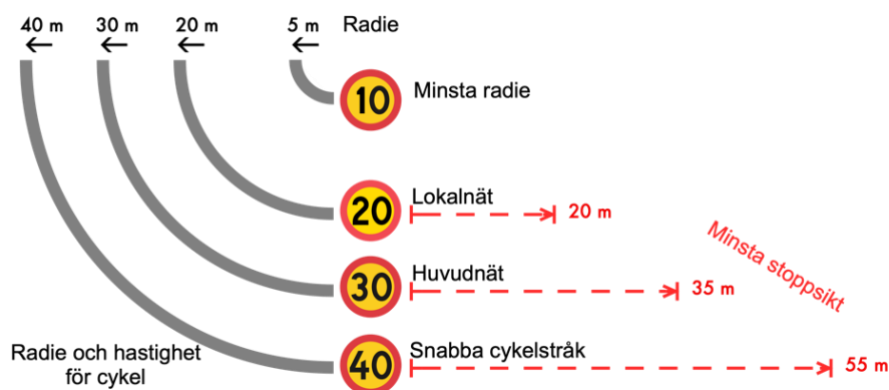
Det finns exempel på där man byggt en cykelväg parallellt med en befintlig bilväg men där cykelvägen har fått en sämre profil än den vad den parallella bilvägen har. Ofta är det kostnaden som har gjort att cykelvägen har fått en sämre profil än om man hade gett den samma profil som bilvägen. Detta är exempel på att man inte har tagit hänsyn till att minimera cykelvägens lutning som måste vara ett huvudmål.

Det är viktigt att man tar hänsyn till radier för en cykelväg i nedförlutningar så att inte cyklister riskerar att köra av cykelvägen.

3-Radier - För att en cyklist ska kunna hålla balansen måste hen ha en viss hastighet. Ju lägre hastighet, desto svårare är det att kunna cykla rakt fram.

Ska en cyklist kunna svänga med balans får inte radien vara för liten. Är radien under 5 meter får cyklisten problem med att hålla balansen. I Trafikverkets VGU finns det tre typer av cykelvägar där de dimensioneras utifrån olika hastigheter som också innebär olika minimiradier och vilken fri sikt det behövs till hinder för att hinna stanna.

Det pågår arbete på att ta fram kriterier för Snabba cykelstråk som gör att figuren kan bli ändrad för dessa.



4-Stopp och start - Eftersom cyklisten använder sin muskelkraft blir varje gång man måste stanna upp och accelerera något som påverkar den medelhastighet som en cyklist kan hålla.

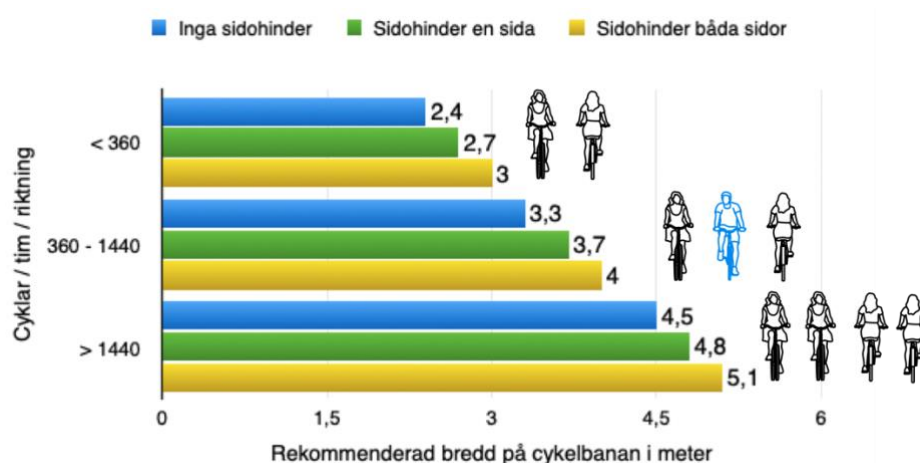
Köpenhamn har i sin cykelstrategi sagt att man ska minska restiden för cyklister med 15 % fram till 2025. En cykeltur som tar 15 minuter ska minska med 2 minuter.

Hur bredd behöver en cykelbana vara?

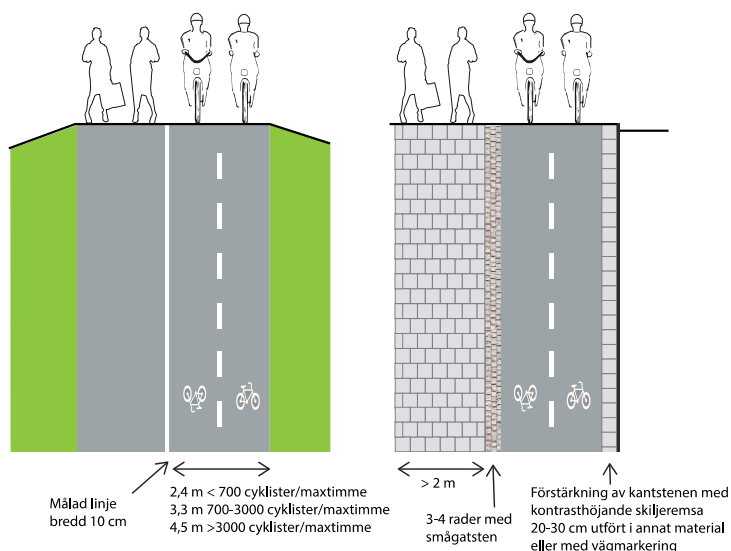
Fler elcyklar och arbetspendlande cyklister kommer att öka behovet av att kunna köra om cyklister på en cykelväg. Vilken bredd en cykelbana behöver vara påverkas av mängden cyklister och om det ska finnas normala eller goda omkörningsmöjligheter.

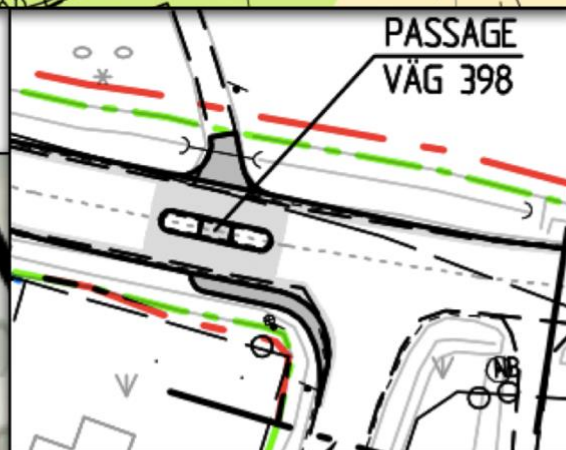
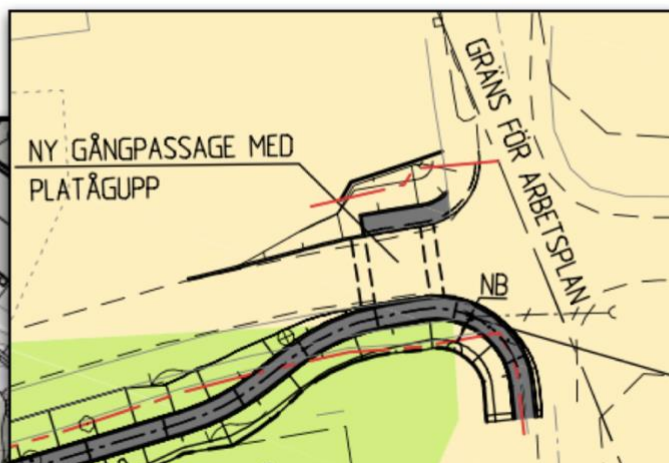
Normala är att cyklisten kör över på motsatt körbana på samma sätt som bilister gör på en 2-filig väg. Genom att lägga till ett tredje körfält kan det utnyttjas vid omkörning där tre cyklister ryms i bredd samtidigt.

I VGU 2015 fanns den under Råd en tabell som gav dessa bredder beroende på mängden cyklister. Där framgår också hur många cyklister som kan mötas i bredd. En tabell som inte finns med längre i nyare versioner av VGU.



Omsatt till hur en sektion för en cykelväg eller cykelbana kan utformas.





II CHECKPUNKTER PÅ RITNINGAR

Till en vägplan finns det med ritningar som visar hur cykelbanan är föreslagen att utformas. Det finns 11 saker man kan se om detta finns med och vilken lösningen som är föreslagen.

1. Vad har påverkat cykelbanans placering?

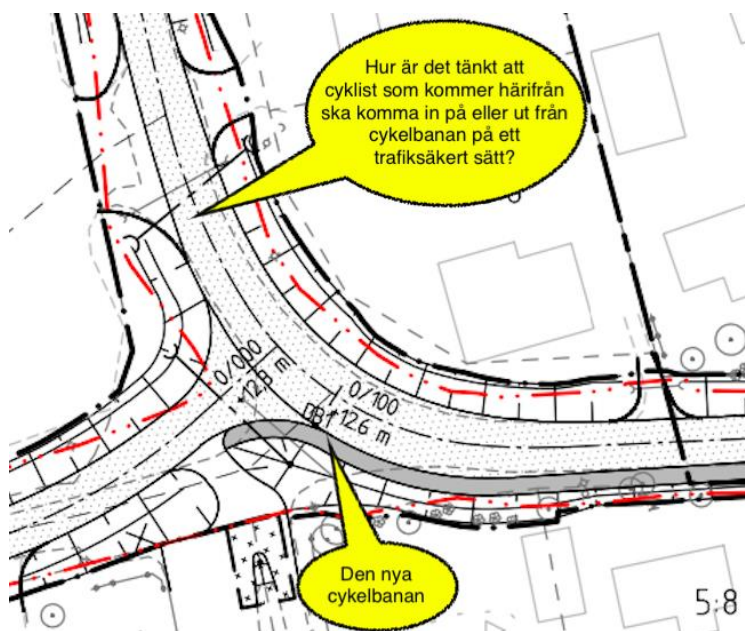
Vilken sida som cykelbanan är placerad på påverkas av olika saker. Den kan vara en förlängning av befintlig cykelbana som har styrt placeringen. Det kan finnas mer mark på den ena sidan. Om detta inte finns kommenterat kan man titta på tre punkter som tas upp senare i checklisten. Hur många passager blir det av lokalgator, fastighetsutfarter och breda anslutningar eller samlingar av brevlådor om den ligger på den eller den sidan.

- ✓ Ja – Beröm att de har motiverat detta men känns den rätt om man tar ett samlat grepp på för- och nackdelar?
- ✓ Nej – Framför att ni saknar vilka skäl som ligger bakom den föreslagna placeringen.

2. Framgår det hur en cyklist kommer in och ut från cykelvägen?

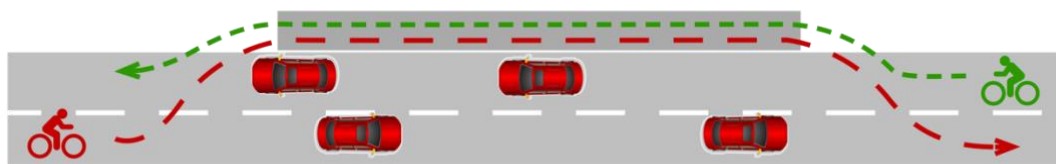
Det finns två situationer som man behöver titta på om detta finns med. De ritningarna som visar med pratbubblor är verkliga exempel i handlingar från vägplaner.

a) Hur har man löst att komma in och ut på cykelvägen där den börjar och slutar?



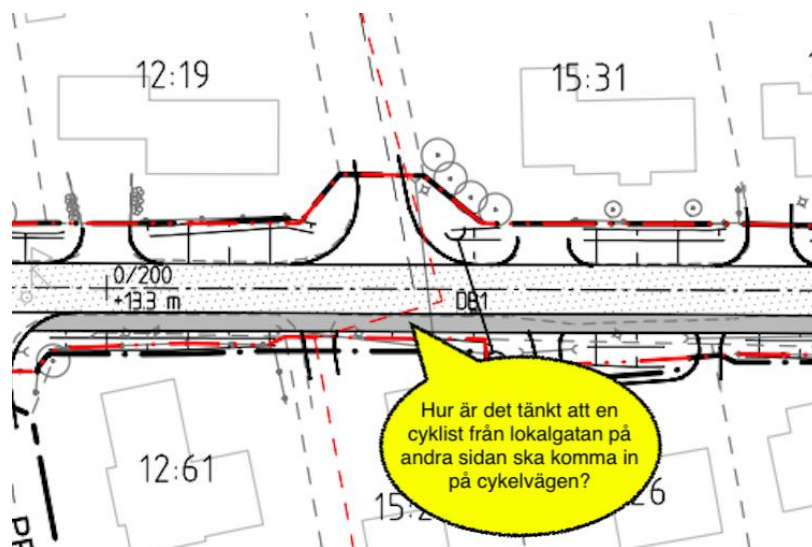
- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta och om lösningen är trafiksäker.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att man behöver göra åtgärder för detta.

Figuren visar dilemmat och de risker som är där en cykelväg börjar eller slutar. För den gröna cyklisten som får cykelbanan på "sin sida" är det enkelt att både cykla in och ut från cykelbanan. Svårare och mer trafikfarligt blir det för den röda cyklisten som måste korsa biltrafik både in och ut från cykelbanan. Beroende på trafikmängden på vägen är risken stor att cyklister kommer att cykla rakaste vägen = gena vilket ställer stora krav på cyklisten att kunna uppfatta om det kommer några bilar "bakom ryggen."



Lösningen på en mer trafiksäker lösning finns för bilar på 2+1-vägar där man anlägger s.k. "Spanska svängar" så att bilister korsar vägen vinkelrätt. Denna princip kan även tillämpas och anpassas för cykel.

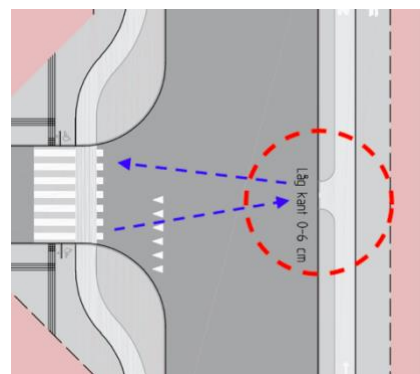
b) Kan man komma in på cykelbanan från en lokalgata på "andra sidan"?



- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta. Påpeka om det är något ni saknar i utformningen.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att man behöver göra åtgärder för detta.

Gång-, Cykel- och Mopedhandboken som kom 2007 finns på sidan 101 ett förslag på hur dessa kan utformas där det inte finns någon kantsten så att cyklisten från lokalgatan kan komma in på cykelbanan utan att behöva cykla över en kantsten.

En cykel är 2 m och om cykelbanan har minimimått kan den behöva breddas så att en cyklist som stannar för att invänta passerande bilar inte blockerar cykelbanan med sin cykel.



3. Vilken bredd har cykelvägen?

Hur bred en cykelbana behöver vara påverkas av tre faktorer, dimensionerande trafiksituation, utrymmesklass och skydds- respektive säkerhetszon. Finns detta redovisat i handlingarna?

- ✓ Ja – Beröm att de har angett detta och om ni tycker att de är rimliga.
- ✓ Nej – Framför om ni varför ni anser att detta bör finnas med.

a) Dimensionerande trafiksituation?

Med detta menas vilken typ av trafikanter som ska kunna mötas samtidigt. Två cyklister, en gående och två cyklister samtidigt m.m. En cyklist har en bredd på 0,75 m och en som går är 0,70 m.

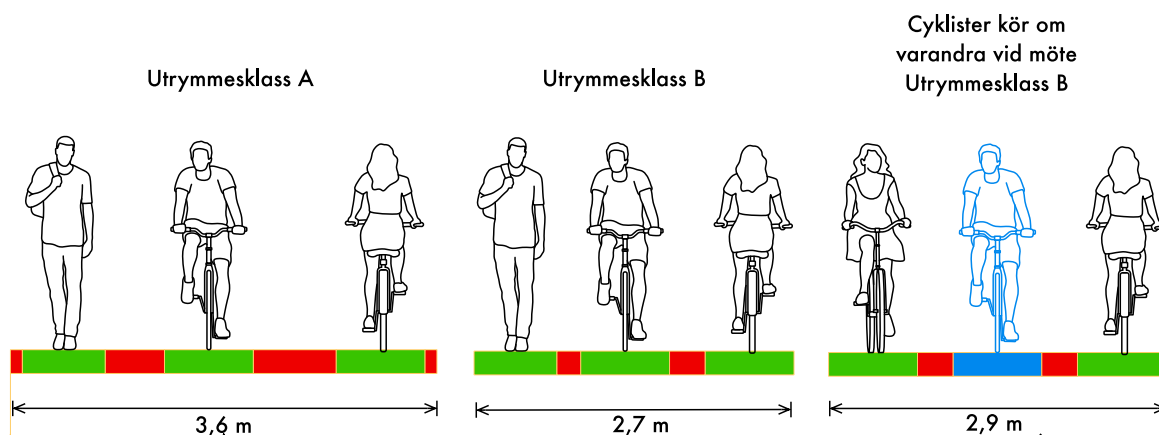
b) Dimensionerande utrymmesklass?

Utrymmesklassen är vilket avstånd det är mellan trafikanterna där det för gående och cyklar finns två utrymmesklasser. De röda ytorna i figuren är den marginal som är mellan trafikanterna vid möte.

Utrymmesklass A - Riktvärde: Gående och cyklande på GCM-bana behöver ej anpassa sig till varandra. Utrymmesklassen bedöms ge god trygghet/säkerhet och körkomfort. Mellan två cyklister är detta mått 0,75 m och mellan en gående och cyklist 0,50 m.

Utrymmesklass B - Gränsvärde: På GCM-banor krävs viss anpassning mellan gående och cyklister. Utrymmesklassen bedöms ge mindre god körkomfort för fordonsförare men god trygghet/säkerhet om trafikanterna anpassar hastigheten. Mellan två cyklister är detta mått 0,30 m och mellan en gående och cyklist 0,20 m.

Figurerna visar vilka bredder det blir enligt VGU 2021 med några olika kombinationer på trafiksituation och utrymmesklass. En gående har en bredd på 0,70 m och en cyklist 0,75 m.



I VGU 2021 finns skallkrav på att en GC-väg ska vara $\geq 2,5$ m. För cykeltrafikens huvudnät anges bredden till 3,6 m uppdelat på en minst 2 m bred gångdel som är separerad från cykel som är 1,6 m.

Utanför en cykelväg ska det finnas en säkerhetszon på båda sidor på minst 1,2 där det inom 0,6 m inte får finnas stolpar eller andra fasta hinder. Detta kan man frånga men då krävs motivering och godkännande.

För en cykelbana (ligger längs en körbana) ska det finnas en skyddsremsa mot körbanan. Den bredden varierar beroende på om det förekommer parkering längs cykelbanan. Då ska det finnas ett skydd för en bildörr som slängs upp. Måttet är mellan minst $\geq 0,7 - 1,0$ m.

Om det inte förekommer någon parkering är måttet minst $\geq 0,4 - 0,8$ m. I VGU:s Råd anger man också att för en cykelbana bör det finnas en skyddsremsa mot körbanan som är markerad med vit 0,10 m linje eller med avvikande beläggning. Fotografierna visar några exempel på hur detta kan se ut.

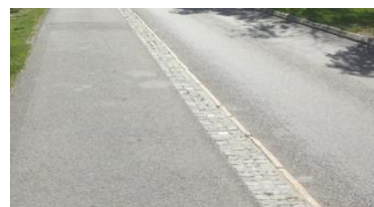
Målad linje



Målad kamflexlinje



Avvikande beläggning



Den totala bredden från kantstenen på den yta som är belagt blir bred om man utgår från alla olika delar.

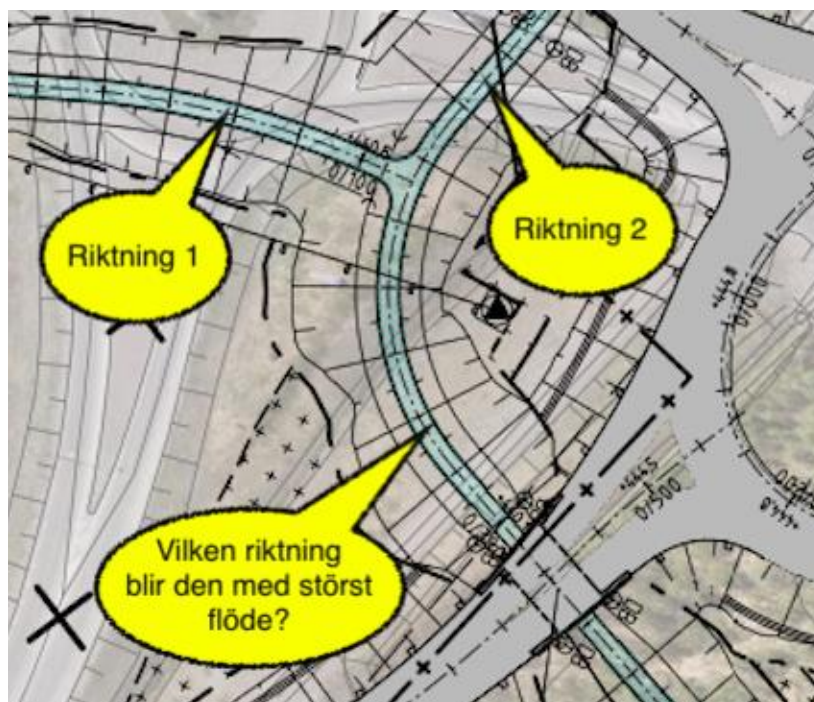


c) Finns säkerhetszoner och/eller skyddsremsa mot kantstenen med?

4. Hur är linjeföringen gjord?

Dimensionerande hastighet påverkar vilka minsta radier och stoppsikt som man behöver, se figuren på sidan 16. Figuren nedan visar ett exempel där radien är för liten om det stora flödet av cyklister ska till riktning 1 för att dimensionerade hastigheten ska uppnås.

Om inte en cyklist ska behöva sänka hastigheten vid en sväng behöver radien anpassas till den dimensionerande hastigheten.



- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att det finns platser där radien innebär att cyklisten inte kan svänga säkert eller hålla den dimensionerande hastigheten.

5. Är det någon uppdelning mellan gående och cyklister?

En uppdelning så att det blir tydligt var gående och cyklister ska färdas handlar om att öka säkerheten både för den som går eller den som cyklar. Titta på hastighetsfiguren på sidan 15.

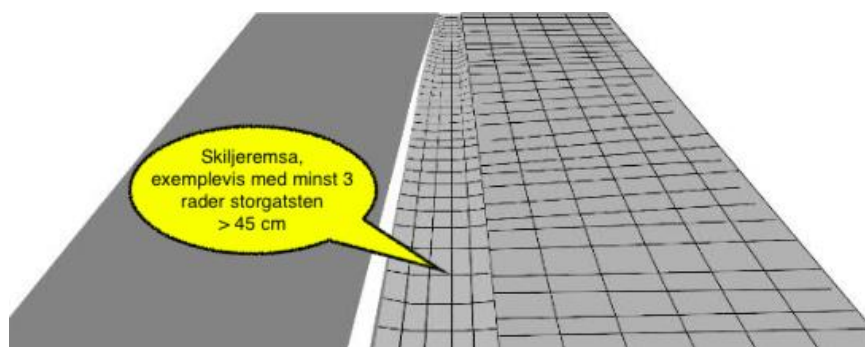
Exempel på hur uppdelningen av en cykelväg kan göras med vägmarkering ...



.... eller med en plattytta för gående som ger en tydligare "signal" på var gående och cyklister ska vara. Fotografi från <http://cyklaimalmo.blogspot.com>.



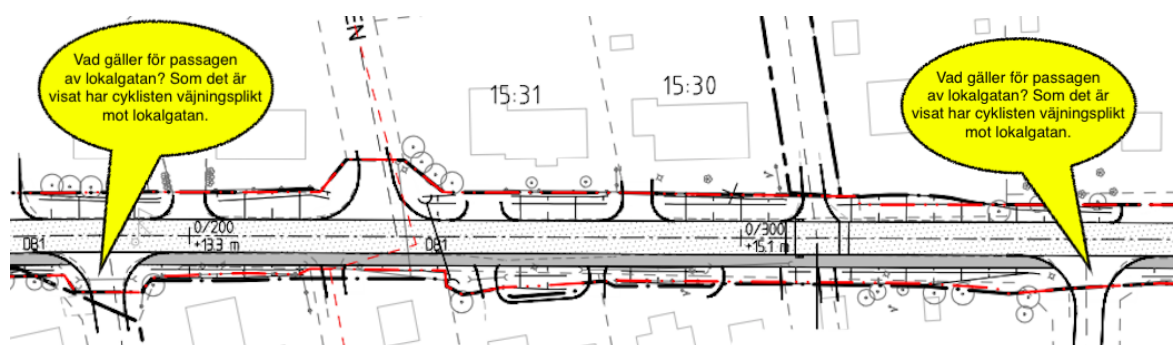
I VGU 2021 Råd finns detta exempel med på en avgränsning mellan gång- och cykeldelen.



- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta och om lösningen är trafiksäker.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att man behöver separera gående och cyklister och på vilket sätt.

6. Framgår det hur passager av korsande bilvägar sker?

I figuren är det 180 m mellan anslutningarna.



- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta och om lösningen är trafiksäker.
- ✓ Nej – framför att ni saknar detta och vilken lösning ni anser behövs utifrån den rollen som cykelvägar har. Se tabellen på sidan 11.

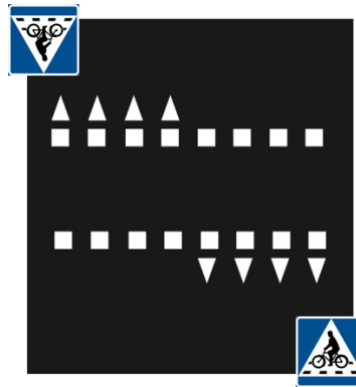
Det finns fyra typer av hur cyklister passerar en korsande bilväg;

1: Ingen åtgärd = cyklisten har väjningsplikt

2: Cykelpassage = cyklisten har väjningsplikt



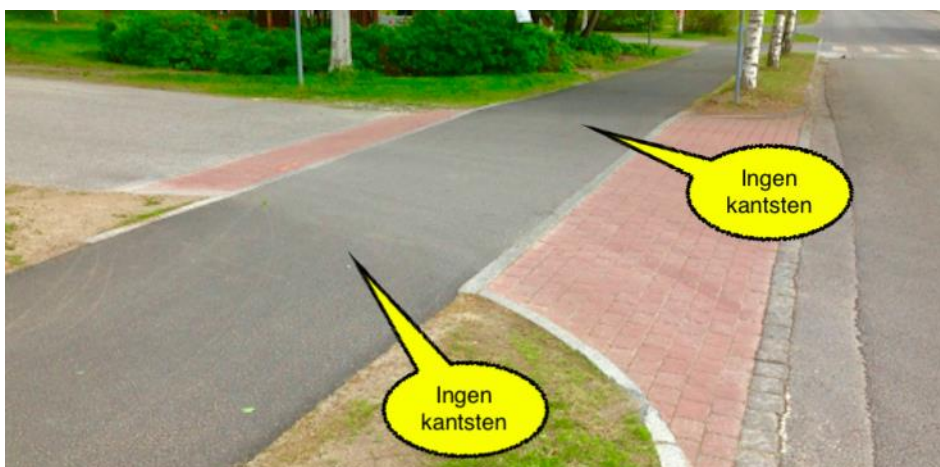
3: Cykelöverfart = cyklisten har företräde. Den innebär ett vägmärke och att den ska utformas så att bilarnas hastighet inte överstiger 30 km/tim. Det innebär i regel att den behöver vara upphöjd.



Uppsala utformar sina cykelöverfarter enligt fotografiet där de använder röd färg på asfalten för att uppmärksamma trafikanterna om platsen. Tillsammans med blå belysningsstolpar med förstärkt belysning har de har gjort vad man kan göra för att platsen ska bli tydlig och säker både för cyklisten och bilisten.



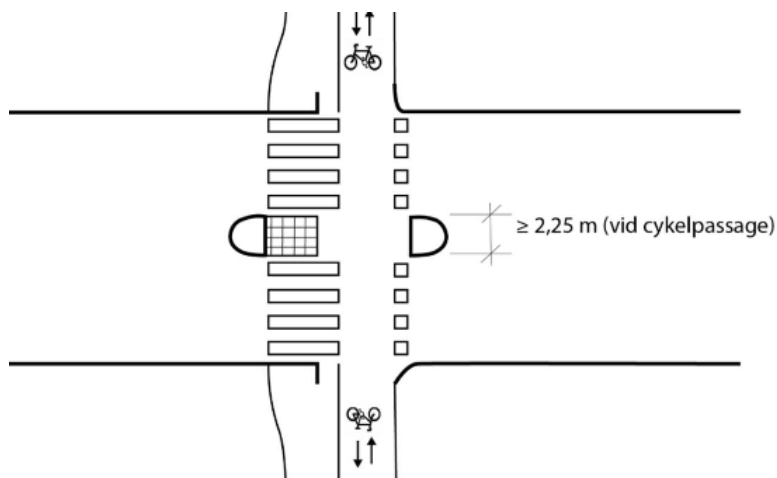
- 4: Genomgående cykelbana** = cyklisten har företräde. Kännetecken på detta är att det inte finns någon kantsten som cyklister ska korsa oavsett om den har en höjd eller ligger utan nivåskillnad.



Ett bra exempel från Göteborg på en passage som är tydlig i sin utformning för bilisten då den är upphöjd. Cyklisten har inte företräde men då upphöjda passager gör att bilister måste bromsa in gör att de ofta lämnar gående och cyklister företräde även om de inte behöver göra detta. Röd asfalt gör också att cyklisten uppmärksammas av platsen.



Om det finns en mittrefug där cykeln kan behöva stanna på den för att släppa förbi bilar behöver vara > 2 meter bred eller vid cykelpassage enligt VGU 2021.



7. Framgår det hur fastighetsutfarter passeras?

- ✓ JA – Finns det redovisat något om hur denna trafiksäkerhetsrisk ska lösas? Beröm om det har tagit upp detta och om ni anser att åtgärden är den rätta.
- ✓ Nej – skriv om att ni saknar detta och ange om ni har förslag på vilken lösning ni anser behövs utifrån den rollen som cykelvägar har. Se tabellen på sidan 13.

- Finns det fastigheter med skymd sikt för bilar som kör ut?
- Finns det fastigheter där bilar måste backa ut från fastigheten?

En åtgärd som man kan göra på cykelbanan är med en annan beläggning vid utfarten som uppmärksammar och påminner cyklister och bilister om den konflikt som kan uppstå vid utfarten.

Fotografierna visar två exempel med helt olika förutsättningar. I båda fallen backar bilar ut på körbanan. Om det byggs en cykelbana mot fastigheterna måste bilföraren också ta hänsyn till att det kan komma en cyklist som hen har väjningsplikt mot.

På den vänstra fotografiet finns möjlighet att disponera om p-platzerna så att bilarna ställs upp parallellt med huset som kör att de kan köra istället för backa ut. På den högra fotografiet finns inte dessa möjligheter som då innebär att backningen blir en olycksrisk.

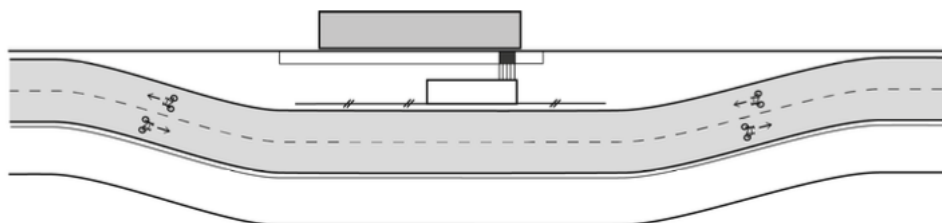


8. Finns det några busshållplatser som cykelbanan passerar?

- ✓ Ja – är passagen utformad enligt VGU och är valet en åtgärd som ni tycker är bra ur cyklistens synpunkt beröm detta.
- ✓ Nej – påpeka att detta saknas och ange även vilken lösning som ni tycker man bör ha.

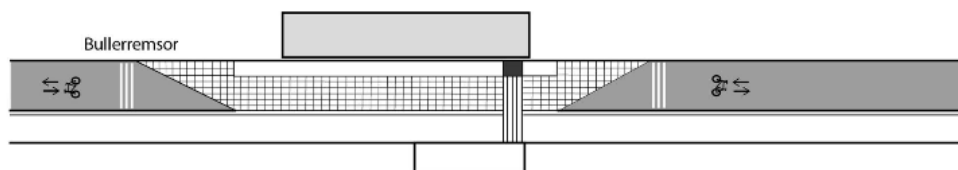
VGU-21 har exempel på hur busshållplatser och cykelbanor kan utformas. VGU Råd, sidan 101–102 och 256–259.

Det bästa alternativet är om cykelbanan kan dras bakom väderskyddet som kan vara svårt om det finns fastigheter efter cykelbanan.



Figur 8.29 Cykelbana vid busshållplats.

Passerar cykelbanan framför väderskyddet behöver ytan där bussen stannar ge en signal till cyklister om att hen kommer in på en yta för gående som figuren illustrerar.



Figur 8.31 Busshållplats vid trångt läge och få resenärer/cyklister.

I Figur 8.31 finns det med denna utformning en konfliktrisk då en bussresenär stiger ut från bussen samtidigt som det kommer en cyklist då cykelbanan och ytan för resenärer är samma. Ett sätt att lösa detta är genom att man anlägger en dubbel stopphållplats där det blir ett extra utrymme mellan cykelbanan och bussen som fotografiet visar.



9. Finns det med något om belysningen för cykelbanan och i passager?

Om vägen redan har en belysning är det bra om cykelbanan hamnar på samma sida. Om den blir på motsatt sida finns risken beroende på vilken typ av belysning som det är att cykelbanan får en sämre belysning.

- ✓ Ja – beröm att belysning har tagit tagits med. Är förslaget rimligt eller finns det några brister?
- ✓ Nej – påpeka att bra belysning är en viktig åtgärd och efterlys hur den är tänkt att bli och om man gör något speciell åtgärd där det finns passager.

Då cyklister har en dålig belysning jämfört med vad bilar har är bra gatubelysningen en viktig faktor som skapar en trygghet. Är det en friliggande cykelväg är det viktigt att belysningen gör att gående och cyklister känner en trygghet. Exemplet är från Tekniska verken i Linköping som är ett bra exempel på en mycket bra belysning som gör att gående och cyklister upplever den som trygg och säker. Den parallella bilvägen behöver ingen belysning då en bil har en bra belysning.



Om cykelbanan passerar en busshållplats med väderskydd måste man tänka på att belysningen placeras så att den inte ger som i exemplet en skuggad/mörk yta som följd av väderskyddet. Hade belysningen placerats hitom väderskyddet hade denna risk försvunnit.



Om det finns passager från cykelvägen över vägen kan man använda belysningsarmaturer med förstärkt belysning för att öka upptäckbarheten av en som korsar vägen. Samtidigt blir det för bilisten en annan ljusbild som en "signal" på att något kan hända se exemplet på sidan 25.

10. Om det finns behov av cykelparkering framgår det hur den är tänkt?

- ✓ Ja – beröm att det har tagits med detta men se om den klarar nedanstående punkter för en attraktiv cykelparkering.
- ✓ Nej – påpeka och motivera varför ni tycker att en cykelparkering behöver finnas med.

Efter en cykelbana kan det vara aktuellt om det finns en busshållplats dit en bussresenär väljer att cykla för att sedan ta bussen. I VGU-21 finns det angivet några punkter som kännetecknar en attraktiv cykelparkering som kan användas för en busshållplats:

- a) Stöldsäkert (till exempel möjligt att låsa fast cykelns ram, eller i låsbart/bevakat garage)
- b) Funktionella cykelställ som passar de flesta cykelmodeller
- c) Väderskyddat
- d) Kapacitet (alltid finnas lediga platser)
- e) Upplevd trygghet, särskilt när det är mörkt

Ett bra exempel är på en busshållplats med cykelparkering i Boden.



Är det en skolväg som byggs behöver man se den utifrån "Hela resan"-perspektivet, dvs hur ser elevernas cykelparkering ut? Ser den ut som exemplet, vilka signaler ger detta till eleverna om att skolan vill att de ska cykla till skolan? Även om den inte ingår i cykelvägen behöver i det här fallet skolan ta sitt ansvar att ordna en bättre cykelparkering för eleverna.



11. Finns det andra problem som cykelbanan kan föra med sig?

a) Finns det samlade brevlådor?

I byar placeras många gånger brevlådor samlade i grupper som fotografiet visar. Om det byggs en cykelbana på samma sida så finns det en risk att cykelbanan används av bilar när posten ska delas ut och när ägarna ska hämta sin post. Sommartid kan kantstenen vara ett hinder, men vintertid försvinner den lätt som gör att en bilist kan utnyttja cykelbanan.



- ✓ Ja – beröm om det har redovisat vad som är tänkt att göras på dessa platser.
- ✓ Nej – påpeka om ni ser platser där denna risk kan uppstå.

b) Finns det några breda utfarter?

I detaljplaner kan man reglera hur stora utfarter som får finnas, men kan saknas i äldre planer. En från början liten anslutning mot en väg ha växt till en bred anslutning som fotografiet visar ett exempel på. Byggs det en cykelbana behöver stora utfarter begränsas så att det blir tydligt för den som cyklar var bilar kommer.



- ✓ Ja – beröm om det har redovisat vad som är tänkt att göras på dessa platser.
- ✓ Nej – påpeka om vilka platser där detta saknas och motivera varför ni tycker att det är viktigt.

BILAGA – FRÅGORNA SAMLADE

NATIONELLA OCH LOKALA UTGÅNGSPUNKTER

A. Finns det någon koppling till Agenda 2030?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta då Agenda 2030 är det centrala målet för omställningen mot ett hållbart samhälle?
- ✓ NEJ - påpeka om det ni saknar och ställ frågan om varför det aktuella projektet inte har en koppling till Agenda 2030 om ni tycker att någon av dess punkter borde ha det.

B. Finns det någon koppling till den Nationella Cykelstrategin ?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta då det är viktigt att väghållaren tar sitt ansvar att bidra så att strategins inriktning omsätts till handlingar. Är kopplingen naturlig?
- ✓ NEJ - påpeka om det är lämpligt att det saknas och ställ frågan om varför det aktuella projektet inte har en koppling till cykelstrategin.

C. Finns det någon koppling till regionala, kommunala planer eller strategier?

- ✓ JA - beröm om det finns med och hur ni tycker att de har påverkat förslaget.
- ✓ NEJ - påpeka att det saknas och på vilket sätt som ni tycker att de borde påverka.

D. Har man satt upp något mål för den cykelväg man vill bygga?

- ✓ JA - beröm att man har satt upp mål. Är målet rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om det saknas mål blir det svårt att veta om man träffar rätt.

E. Har man uppskattat hur mycket cyklandet kan öka som följd av cykelvägen?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta. Är resultatet rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om man inte har gjort någon bedömning av detta, hur vet man då att man bygger den med en standard som klarar den förväntade mängden cyklister, punkt D.

F. Har man angett vilken målgrupp kommer använda cykelvägen på kort och lång sikt?

- ✓ JA - beröm att man har tydliggjort vem/vilka man vänder sig till. Är valet av målgrupp rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om man inte har angett detta hur vet man då vilken utformning man bör sträva mot. Se punkt G.

G. Har man angett vilka krav man tror att de nya cyklisterna kommer att ställa?

- ✓ JA - beröm att man har tydliggjort vem/vilka man vänder sig till. Är valet av målgrupp rimligt?
- ✓ NEJ - påpeka att om man inte har angett detta hur vet man då vilken utformning man bör sträva mot. Se punkt F.

H. Framgår det vilken typ av cykelväg de vill bygga?

- ✓ JA - beröm att man har gjort detta. Är resultatet rimligt?
- ✓ NEJ – efterlys hur de säkerställer att cykelvägen kommer att klara den roll den kommer att få?

I. Genomsyrar handlingen att cykeln ses som ett eget trafikslag?

- ✓ Ja – Beröm det som ni tycker är viktigt.
- ✓ Nej - Påpeka det som är relevant kopplat till vad detta kan innebära för cykelvägen.

11 CHECKPUNKTER FÖR RITNINGAR

1. Vad har påverkat cykelbanans placering?

- ✓ Ja – Beröm att de har motiverat detta men känns den rätt om man tar ett samlat grepp på för- och nackdelar?
- ✓ Nej – Framför att ni saknar vilka skäl som ligger bakom den föreslagna placeringen.

2. Framgår det hur en cyklist kommer in och ut från cykelvägen?

a) Hur har man löst att komma in och ut på cykelvägen där den börjar och slutar?

- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta och om lösningen är trafiksäker.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att man behöver göra åtgärder för detta.

b) Kan man komma in på cykelbanan från en lokalgata på "andra sidan"?

- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta. Påpeka om det är något ni saknar i utformningen.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att man behöver göra åtgärder för detta.

3. Vilken bredd har cykelvägen?

- ✓ Ja – Beröm att de har angett detta och om ni tycker att de är rimliga.
- ✓ Nej – Framför om ni varför ni anser att detta bör finnas med.

a) Dimensionerande trafiksituation?

b) Dimensionerande utrymmesklass?

c) Finns säkerhetszoner och/eller skyddsremsa mot kantstenen med?

4. Hur är linjeföringen gjord?

- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att det finns platser där radien innebär att cyklisten inte kan svänga säkert eller hålla den dimensionerande hastigheten.

5. Är det någon uppdelning mellan gående och cyklister?

- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta och om lösningen är trafiksäker.
- ✓ Nej – Framför om ni anser att man behöver separera gående och cyklister och på vilket sätt.

6. Framgår det hur passager av korsande bilvägar sker?

- ✓ Ja – Beröm att de har beaktat detta och om lösningen är trafiksäker.
- ✓ Nej – framför att ni saknar detta och vilken lösning ni anser behövs utifrån den rollen som cykelvägar har. Se tabellen på sidan 11.

7. Framgår det hur fastighetsutfarter passeras?

- ✓ JA – Finns det redovisat något om hur denna trafiksäkerhetsrisk ska lösas? Beröm om det har tagit upp detta och om ni anser att åtgärden är den rätta.
 - ✓ Nej – skriv om att ni saknar detta och ange om ni har förslag på vilken lösning ni anser behövs utifrån den rollen som cykelvägar har. Se tabellen på sidan 13.
- **Finns det fastigheter med skymd sikt för bilar som kör ut?**
 - **Finns det fastigheter där bilar måste backa ut från fastigheten?**

8. Finns det några busshållplatser som cykelbanan passerar?

- ✓ Ja – är passagen utformad enligt VGU och är valet en åtgärd som ni tycker är bra ur cyklistens synpunkt beröm detta.
- ✓ Nej – påpeka att detta saknas och ange även vilken lösning som ni tycker man bör ha.

9. Finns det med något om belysningen för cykelbanan och i passager?

- ✓ Ja – beröm att belysning har tagit tagits med. Är förslaget rimligt eller finns det några brister?
- ✓ Nej – påpeka att bra belysning är en viktig åtgärd och efterlys hur den är tänkt att bli och om man gör något speciell åtgärd där det finns passager.

10. Om det finns behov av cykelparkering framgår det hur den är tänkt?

- ✓ Ja – beröm att det har tagits med detta men se om den klarar nedanstående punkter för en attraktiv cykelparkering.
- ✓ Nej – påpeka och motivera varför ni tycker att en cykelparkering behöver finnas med.

11. Finns det andra problem som cykelbanan kan föra med sig?

a) Finns det samlade brevlådor?

- ✓ Ja – beröm om det har redovisat vad som är tänkt att göras på dessa platser.
- ✓ Nej – påpeka om ni ser platser där denna risk kan uppstå.

b) Finns det några breda utfarter?

- ✓ Ja – beröm om det har redovisat vad som är tänkt att göras på dessa platser.
- ✓ Nej – påpeka om vilka platser där detta saknas och motivera varför ni tycker att det är viktigt.