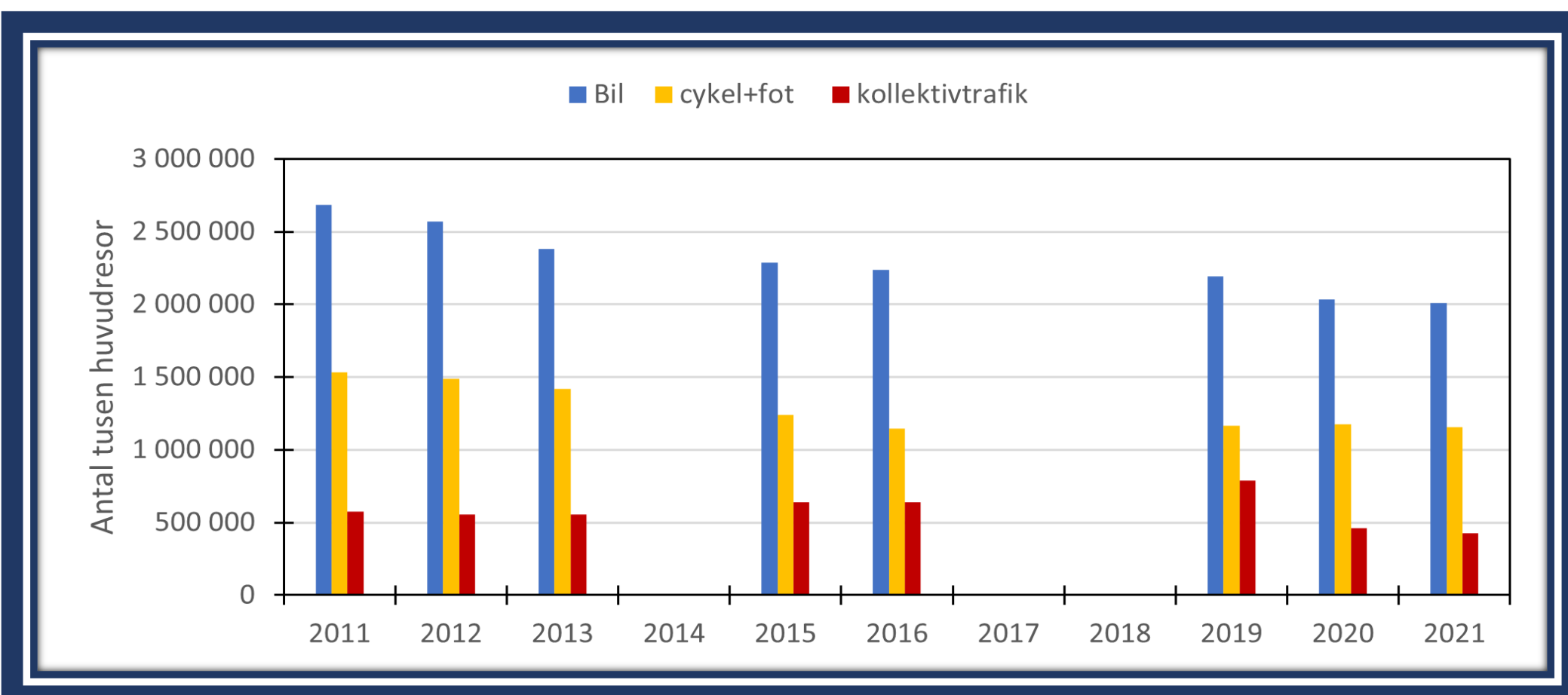


Kunskapssammanställning över kravställning på cykelbanor inom kommuner

Introduktion

Cykeln är det mest miljövänliga fordonet och drivs enbart av cyklistens energi. Cykeltrafiken har stor potential till miljövinster vid överflyttning från biltrafiken genom en reduktion av avgasutsläpp, icke-avgaspartiklar från vägtrafik, bulleremissioner och mindre trängsel i staden. Samtidigt skulle en sådan överflyttning ge en hälsofrämjande fysisk aktivitet som kommer att ge en positiv effekt på folkhälsan i landet.

Fotgängare och cyklister utgör en väsentlig del av resorna, både som primär eller sekundär resa i kombination med kollektivtrafiken. Enligt Figur 1 har generellt resandet minskat för alla trafikslagen mellan år 2011 och 2021. För att uppnå ett mer hållbart transportsystem bör därmed andelen cyklandet ökas



Figur 1: Resvanor för 2011 – 2021 för bil, kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik

I denna studie undersöks cykelvägnätets funktion för att uppnå en bra infrastruktur för att främja cyklande. Detta görs genom att undersöka standardkrav för cykelinfrastrukturen för att potentiellt kunna överbygga suboptimering i mån om att skapa en mer attraktiv infrastruktur.

Detta arbetet kommer besvara på följande:

- Sammanställa en generell överblick över hur cykelvägnätet i Sverige kravställs
- Vilka standard krav som gäller och eftersträvas

Metod

- Litteraturstudie om dimensioneringsprinciper, krav och faktorer som påverkar konstruktionen
- Intervjustudie bestående av ett urval av svenska för att ge en bild över den nuvarande standarden.
- Jämförelsestudie över olika planeringsdokument mellan kommuner för att se hur dimensioneringsprinciper kan skiljas åt.

Resultat

Intervjustudie

- Alla kommuner var nöjda med standarden
- Olika problembeskrivningar men inga som grundar sig på specifikt dimensionering
- Cykelfrämjandet har blivit en allt mer politisk fråga och ges mer prioritet än tidigare
- Samverkan sker men inte organiserat utan baserar sig på personliga kontakter

Resultat

- Riktlinjer och kraven är i grund samma för alla kommuner
- Variation förekommer även mellan kommuner inom samma klimatzon
- Det finns stora variationer mellan olika kommuners dimensionerings resultat även mellan kommuner som antas ha likartade klimat och undergrunds förutsättningar se Tabell 1
- Befolkning och antal km/GC-väg inom kommunen är oberoende till dimensionering resultatet
- Det går att ifrågasätta på enstaka fall om dimensioneringen har ställts korrekt mot behovet och om detta är en effektiv användning av resurser.
- Kategorisering och klassificering av olika parametrar skiljer sig åt

Tabell 1: Överbyggnads typ asfalterad gång- och cykelväg för Klimatzon 1

	Malmö ¹	Lund ²	Helsingborg ³	Svedala ⁴	Kristianstad ⁵	Göteborg ⁶	Mölnålar ⁷		
Befolkning	351 749	127 376	150 109	12 918	86 641	587 549	69 943		
Antal km GC-väg	552	382	399	73	313	711	149		
	Alt 1	Alt 2					Alt 1	Alt 2	
Asfaltslitlager									
ABT 8 100/150	26	26	25	45	30	45			
ABT 8 160/220		40					45		
ABT 11 160/220								45	
Bundet bärlager									
AG 16 100/150	34	34	35		40				
Bärlager									
0-16		40			80				
0-32			240						
0-40	80	80	80	80		80*	80*	80*	
Förstärkningslager	260	220	280	300	250	375	380	380	
Överbyggnad i mm	400	400	400	300	425	400	500	505	505

Slutsats

- Kommunernas syn på standardkraven är att de är lämpligt ställda utifrån de förutsättningar som råder och att dimensioneringen håller en god standard som kommunerna kan vara nöjda över.
- Den höga standarden på konstruktionen som är uppnådd är ett måste för att tillgodose belastningar för tyngre fordon än fotgängare och cyklister. Kraven som ställs utgår därmed sällan från cyklister och fotgängares perspektiv och behov
- Problem som uppstår är sällan en fråga om dimensionering utan utomstående effekter där en av de största är den otillåtna trafik som framförs på GC-vägar.
- Förhållandet av slitlagret är en väldigt väsentlig punkt för GC-vägar när det gäller säkerhet och framkomlighet. Det ställer både högre krav på drift och underhåll men även friktion, komfort och jämnhet. Där vidare utveckling behöver ske för att bättre förstå behov från cyklister och fotgängare
- Kommunerna följer i grunden samma riktlinjer och krav i tekniska anvisningar. Där det som skiljs åt är olika förutsättningar. Det finns ingen uttrycklig reglering eller standard som styr hur kommuner väljer att kategorisera olika vägar eller trafikklasser vilket innebär att skillnader förekommer.
- Samverkan mellan olika kommunerna sker men inte kontrollerat och är oftast baserat på personliga kontakter. Men en ökad samverkan är önskvärd för att uppnå en bättre infrastruktur genom kunskaps- och erfarenhetsutbyten mellan kommuner och regioner