
Cykelfält i svenska kommuner: användning, erfarenheter och framtidspotential

Annika Nilsson
2001



Lunds Tekniska Högskola
Institutionen för Teknik och samhälle
Avdelning Trafikteknik

Annika Nilsson

Cykelfält i svenska kommuner: användning, erfarenheter och
framtidspotential

Ämnesord:

cykeltrafik, kommuner, Sverige, cykelfält, utformning, erfarenheter, enkätundersökning

Referat:

Denna rapport redovisar en enkätundersökning om cykelfält. Den baseras på en enkät som skickades till gatuchefer i samtliga svenska kommuner. Rapporten beskriver förekomsten och utformningen av cykelfält, kommunernas erfarenheter och bedömning av cykelfält samt deras intresse av att anlägga cykelfält framöver.

Bicycle lanes in Swedish municipalities: use, experiences and
potential for the future

Keywords

bicycle traffic, municipalities, Sweden, bicycle lane, geometric design, experiences,
questionnaire survey

Abstract:

This report contains the results from a questionnaire survey on bicycle lanes, based on a questionnaire which was sent to head traffic engineers in Swedish municipalities. It describes the use and geometric design of bicycle lanes, experiences and opinions of them and the interest in installing bicycle lanes.

Citeringsanvisning

Nilsson, Annika. Cykelfält i svenska kommuner: användning, erfarenheter och framtidspotential. Lund, Lunds tekniska högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, 2001.

Med stöd från:

KFB Dnr 1998-171

VINNOVA Dnr 2001/03174



Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Avdelning Trafikteknik
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic Engineering
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Föreliggande rapport redovisar en enkätundersökning om cykelfält, som baseras på en enkät som skickades till gatuchefer i samtliga svenska kommuner våren 1999. Enkätundersökningen genomfördes i det KFB-(VINNOVA)-finansierade projektet ***Cykelfälts betydelse och utformning - för cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft***. Den är ett av de bakgrundsarbeten som ligger till grund för ett pågående storskaligt försök om cykelfält. Den har bidragit med hypoteser och utgjorde den första kontakten med försökskommunerna i försöksverksamheten.

Flera personer har varit viktiga för rapporten: Först och främst alla trafikingenjörer i kommunerna som tog sig tid att besvara enkäten, dessutom de politiker och trafikingenjörer som ställde upp på intervju för att utveckla enkäten dessförinnan. Tack för att ni tog er tid!

Därutöver vill jag tacka professor Christer Hydén, doktor Åse Svensson, docent Ralf Risser och doktor András Várhelyi för er hjälp i samband med enkätundersökningen och era synpunkter på rapporten. Vidare riktas ett tack till de forskare vid institutionen som ställde upp i en brainstorming i projektets inledningsfas.

Annika Nilsson

Lund, November 2001

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	I
SUMMARY	II
1 INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND	1
1.2 SYFTE	1
1.3 LÅSHÄNVISNING	1
2 METOD	3
2.1 FRÅGEFORMULÄR OCH URVAL	3
2.2 GENOMFÖRANDE OCH SVARFREKVENNS.....	3
2.3 BORTFALLSANALYS.....	4
<i>Representativitet</i>	4
<i>Användbara svar</i>	5
2.4 PRESENTATION AV RESULTAT.....	5
<i>Bearbetning och analys</i>	5
<i>Resultatredovisning</i>	5
3 RESULTAT	7
3.1 OMFATTNING AV CYKELFÄLT I SVERIGE NU OCH FRAMÖVER	7
<i>Kommuner med cykelfält</i>	7
<i>Kommuner som ska anlägga cykelfält</i>	7
<i>Kommuner som var intresserade av att anlägga cykelfält inom försöksverksamhet</i>	8
3.2 ANTAL OCH TYPER AV CYKELFÄLT I SVERIGE	8
<i>Befintliga cykelfält</i>	8
<i>Planerade cykelfält</i>	9
<i>Cykelfält som man var intresserad av att anlägga inom försöksverksamhet</i>	10
3.3 VAR CYKELFÄLTEN ANLÄGGS OCH HUR DE UTFORMAS	10
<i>Cykelfälten</i>	10
<i>Gatorna</i>	11
3.4 ERFARENHETER AV CYKELFÄLT	12
<i>Erfarenheter i kommuner med cykelfält</i>	12
<i>Ändrade riktlinjer om cykelfältsanvändning</i>	12
3.5 SAMTLIGA KOMMUNERS BEDÖMNING AV CYKELFÄLT.....	13
<i>Effekter av att anlägga cykelfält på blandtrafikgator</i>	14
<i>Skillnader mellan kommuner</i>	15
3.6 BAKGRUND OCH MOTIV	16
<i>Bakgrund och motiv till att anlägga cykelfält</i>	16
<i>Bakgrund och motiv till att inte anlägga cykelfält</i>	17
<i>Anledningar till att inte delta i försöksverksamhet med cykelfält</i>	17
4 DISKUSSION OCH SLUTSATSER	19
4.1 ANVÄNDNINGEN AV CYKELFÄLT	19
4.2 ERFARENHETER AV CYKELFÄLT	20
4.3 FRAMTIDSPOTENTIAL FÖR CYKELFÄLT	21
<i>Framtida användning</i>	21
<i>Bedömning</i>	22
4.4 VIDARE FORSKNING	22
REFERENSER	25
BILAGOR	
BILAGA 1: ENKÄT MED FÖLJEBREV	
BILAGA 2: SVARFREKVENNS (INTERNT BORTFALL)	
BILAGA 3: SVAR PÅ SAMTLIGA FRÅGOR	

Sammanfattning

Denna rapport redovisar en enkätundersökning om cykelfält. Enkäten skickades till gatu- chefer i samtliga svenska kommuner våren 1999. Svarsfrekvensen blev 71%. Enkätunder- sökningen genomfördes för att kartlägga hur cykelfält används och utformas i svenska kommuner, vilka erfarenheter man har av dem samt för att förbereda försök med cykelfält.

Cykelfält finns i 31% av kommunerna. Dessa kommuner har oftast cykelfält på ett fåtal platser (84% av kommunerna på högst fyra platser). Det är betydligt vanligare med cykel- fält på sträcka än vid korsning. Knappt en fjärdedel av kommunerna med cykelfält har cy- kelfält vid korsning. Den vanligaste typen på sträcka är cykelfält på båda sidorna av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik (40% av sträckorna), men även enkelsidig anläggning och cykelfält på enkelriktad gata är relativt vanligt (26% respektive 19% av sträckorna).

Cykelfälten som är anlagda på båda sidorna av en gata är oftast 1,5 meter breda, avgränsade med spärrlinje och sträcker sig längre än 500 meter. Gatorna de ligger på är vanligtvis 9 meter breda huvudgator (1 körfält i varje riktning) med hastighetsgränsen 50km/h och med trafikmängder under 10.000 motorfordon per dygn. 8% av gatorna har parkering och 80% busstrafik. Cykelfälten på enkelriktade gator ligger huvudsakligen på lokalgator. De är över- lag kortare och gatorna har oftare parkering (60%) och mera sällan busstrafik (13%).

De kommuner som har cykelfält har huvudsakligen goda erfarenheter av hur de fungerar, främst avseende cyklisternas upplevelse och beteende, sedan avseende renhållningen av cy- kelfälten och därefter avseende bilförarens beteende. Två tredjedelar av kommunerna har inte ändrat sina riktlinjer avseende cykelfält. Den resterande tredjedelen använder cykelfält mera restriktivt, t.ex. där angöring förekommer och på enkelriktade gator.

Kommunernas bedömning av cykelfälts effekter är överlag positiva. Där man anlägger cy- kelfält på gator med blandtrafik, bedömer man effekterna kopplade till cykelns konkurrens- kraft som större, än effekter på trafikanternas beteende som har betydelse för cyklisters sä- kerhet och trygghet. Cykelfält bedöms som en lösning där man inte kan bygga cykelbanor. Att anlägga cykelfält som ersättning av gemensam gång- och cykelbana tycker man inte leder till någon förbättring för cyklister, däremot för fotgängare. Man bedömer att cykelfält går bra att hålla rena året runt, bortsett från i Norrland när det är snö.

Det vanligaste motivet till att anlägga cykelfält är cyklisters säkerhet. Beslutsbakgrunden är oftast egna erfarenheter. 70-80% anger som bakgrund/motiv till att inte anlägga cykelfält att det inte har kommit på tal/varit aktuellt. I övrigt föredrar man separerade lösningar.

25% av kommunerna kan tänka sig att anlägga cykelfält inom ramen för försöksverksam- het, oftast (57%) på enstaka sträckor och där cyklister cyklar i blandtrafik (82%). 60% av dem som inte var intresserade förklarar det med att man inte har några lämpliga sträckor.

Slutsatsen är att cykelfält är ovanliga i Sverige. De kommuner som har cykelfält har huvud- sakligen goda erfarenheter av dem och fortsätter att anlägga cykelfält. Övriga är inte särskilt intresserade av att anlägga cykelfält, mest pga. att de är omedvetna om lösningen. Man ser cykelfält som en lösning på enskilda länkar där man inte kan bygga cykelbanor och inte som en storskalig lösning. I övrigt bedömer man att det ger positiva effekter att anlägga cykelfält där det är blandtrafik.

Summary

This report contains the results from a questionnaire survey on bicycle lanes. The questionnaire was sent to head traffic engineers in Swedish municipalities during spring 1999. The response rate was 71%. The purpose of the study was to survey the use, geometric design and experiences of bicycle lanes as well as to prepare a large scale bicycle lane study.

31% of the municipalities have bicycle lanes. Most of them only have bicycle lanes on a few locations (84% on four locations or less). Bicycle lanes are more common on stretches than at crossings. Hardly a fourth of the municipalities have bicycle lanes at crossings. Bicycle lanes on both sides of streets with car traffic in both directions is the most common use on stretches (40% of the stretches), but bicycle lanes on one side of the street or on streets with one-way traffic are also fairly common (26% and 19% of the stretches, respectively).

Bicycle lanes on both sides of a street are mostly 1,5 meter wide, marked with a continuous line and stretch farther than 500 meter. They are mostly situated on nine meter wide main streets (with one traffic lane in each direction) with the speed limit 50 km/h and traffic flow below 10.000 motor vehicles a day. 8% of the streets have parking and 80% bus traffic. Streets with one-way traffic with bicycle lanes are mostly local streets. These are mainly shorter and have more often parking (60%) and less often bus traffic (13%).

Municipalities with bicycle lanes have mostly good experiences with the function of bicycle lanes, particularly regarding bicyclists' experiences and behaviour, then regarding the cleaning of bicycle lanes and after that regarding motorists' behaviour. Two third of the municipalities have not changed their guidelines regarding bicycle lanes. The last third use bicycle lanes more restrictively, e.g. where cars stop and on streets with one-way traffic.

Municipalities mostly have positive opinions regarding the effects of bicycle lanes. Bicycle lanes introduced on streets with mixed traffic are believed to have greater impact on the competitive ability of bicycle traffic than on such road user behaviour that could improve cyclists' safety and security. Bicycle lanes are seen as a solution where bicycle paths cannot be built. It is not seen as an improvement for cyclists to move them from a common pedestrian and bicycle path to bicycle lanes, but it is seen as an improvement for pedestrians. Bicycle lanes can be kept clean all year round, except when there is snow in Norrland.

Cyclist safety is the most common reason to introduce bicycle lanes. The decision to install them are mostly based on own experiences. 70-80% of the municipalities mention that it has never been a topic to introduce bicycle lanes. They prefer physically separated solutions.

25% of the municipalities are interested in installing bicycle lanes within a large scale study, mostly (57%) on single stretches and where cyclists cycle in mixed traffic (82%). 60% of those that are not interested state that they have no appropriate stretches.

As a conclusion, bicycle lanes are unusual in Sweden. Municipalities with bicycle lanes have mainly good experiences with them and continue to install them. Other municipalities are not very interested in introducing bicycle lanes, mostly since they are not aware of the solution. Bicycle lanes are seen as a solution on single stretches where bicycle paths cannot

be built and not as a large scale solution. Otherwise they believe that bicycle lanes give positive effects where cyclists now cycle in mixed traffic.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Denna rapport redovisar en enkätundersökning om cykelfält, som baseras på svar från trafikingenjörer i svenska kommuner. Den genomfördes i KFB-projektet ***Cykelfälts betydelse och utformning – för cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft***. Enkätundersökningen föregicks av en litteraturstudie/kunskapsöversikt om cykelfält som omfattade en översikt över rekommendationer om användning och utformning av cykelfält i olika länder och en genomgång av vetenskapliga studier om cykelfält (Nilsson, 2000).

Litteraturstudien visade att cykelfält överlag inte anses ge någon god standard för cyklister i Sverige. Utomlands rekommenderas cykelfält i högre grad och handböckerna är mer utförliga om hur de ska utformas. Även synen på hur cykelfälten ska utformas och i vilka situationer man bör välja att anlägga cykelfält varierar mellan olika länder.

Litteraturstudien visade vidare att kunskapsnivån om cykelfält är låg. Befintliga resultat tyder dock på att cykelfält förbättrar trafiksäkerheten och attraktiviteten för cyklister jämfört med blandtrafik. Slutsatsen var att det är relevant att genomföra ett storskaligt försök med cykelfält i Sverige med tanke på bristerna i det befintliga kunskapsläget och resultatens positiva riktning.

Denna enkätundersökning genomfördes för att komplettera kunskapen om cykelfält för Sverige samt för att förbereda försöksverksamheten.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att redovisa de delar av enkätsvaren som handlar om:

- hur cykelfält används och utformas i svenska kommuner,
- kommunernas erfarenheter av cykelfälten,
- intresset för att anlägga cykelfält framöver, t.ex. inom ramen för försöksverksamhet.

1.3 Läs hänvisning

I kapitel 2 redovisas hur enkätundersökningen genomfördes. Kapitel 3 redovisar svaren som kom in uppdelat på:

- användningen av cykelfält i Sverige: omfattning i kommunerna, antal och typer av cykelfält, utformning på cykelfält och vilka typer av gator de är anlagda på;
- erfarenheter och bedömning av cykelfält,
- bakgrund och motiv: till att ha/anlägga cykelfält och till att inte anlägga cykelfält.

I kapitel 4 sammanfattas och diskuteras resultaten och slutsatser dras om användningen av cykelfält i Sverige, kommunernas erfarenheter och cykelfältens framtidspotential. Diskussionen förs utifrån ovan nämnda litteraturstudie/kunskapsöversikt om cykelfält (Nilsson, 2000) samt utifrån en brainstorming/expertdiskussion med forskare vid Institutionen för Teknik och samhälle.

2 Metod

2.1 Frågeformulär och urval

Frågeformuläret utvecklades med öppna provintervjuer och en pilotenkät. Fem provintervjuer genomfördes med politiker (i teknisk nämnd) och trafikingenjörer. Pilotenkäten utvecklades efter erfarenheter från provintervjuerna och med utgångspunkt från kunskapsöversikten (Nilsson, 2000) och en brainstorming/expertdiskussion med forskare vid Institutionen för Teknik och samhälle.

Pilotenkäten skickades ut med post till personer i fjorton kommuner av olika storlek och geografiskt läge: hälften av dem tekniska nämndens ordförande (politiker) och hälften gatuchefer (trafikingenjörer). Personerna ringdes upp för att diskutera hur enkäten var att fylla i.

Den slutliga enkätutformningen bestämdes efter utvärdering av pilotenkäten, bl.a. kortades frågeformuläret en sida, nästan alla frågor kompletterades med svarsalternativet "Vet ej/oklart" och vissa frågor formulerades om så att de inte skulle vara ledande.

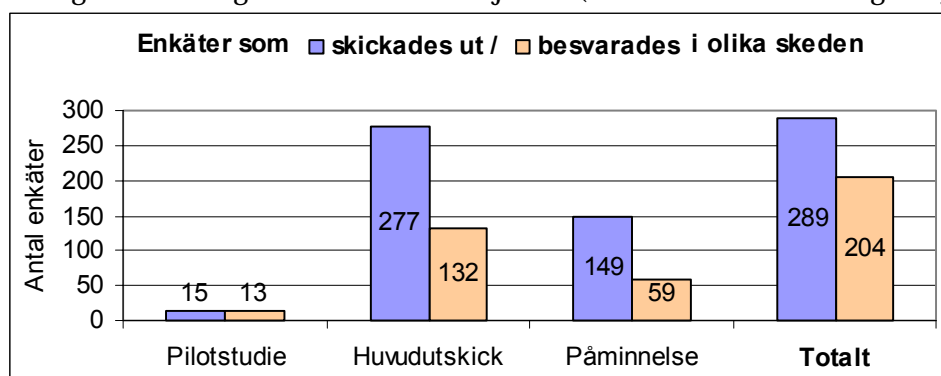
Utvärderingen av pilotenkäten visade att det inte var lämpligt att skicka enkäten till tekniska nämndens ordförande (utöver gatuchefen), eftersom de ofta delegerade ärendet till en trafikingenjör.

2.2 Genomförande och svarsfrekvens

Undersökningen genomfördes som en postenkät. Enkäten skickades ut i slutet av april 1999 och tre veckor senare skickades en påminnelse med en ny enkät.

Enkäten skickades till gatuchefen i de svenska kommuner som inte redan svarat på pilotenkäten, eftersom svaren från pilotenkäten kunde utnyttjas då frågorna var i princip likadana. Av de totalt 289 kommunerna svarade totalt 204, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 71%. Antalet enkäter som skickades ut och besvarades i olika skeden redovisas i figur 2:1.

I bilaga 1 finns frågeformuläret med följebrev (inklusive en beskrivning av cykelfält).



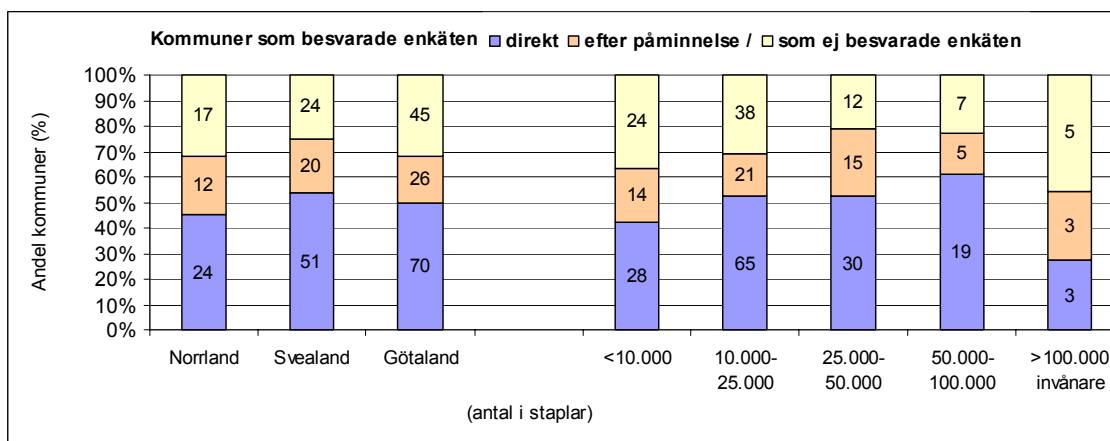
Figur 2:1 Antal enkäter som skickades ut och besvarades i olika skeden.

2.3 Bortfallsanalys

Representativitet

En bortfallsanalys gjordes för att se om de som besvarat enkäten är representativa för dem som fått enkäten. Den utgår från svarsfrekvenserna för kommuner med olika geografiskt läge och invånarantal och en jämförelse av svaren på några frågor för kommuner som besvarat enkäten med respektive utan påminnelse.

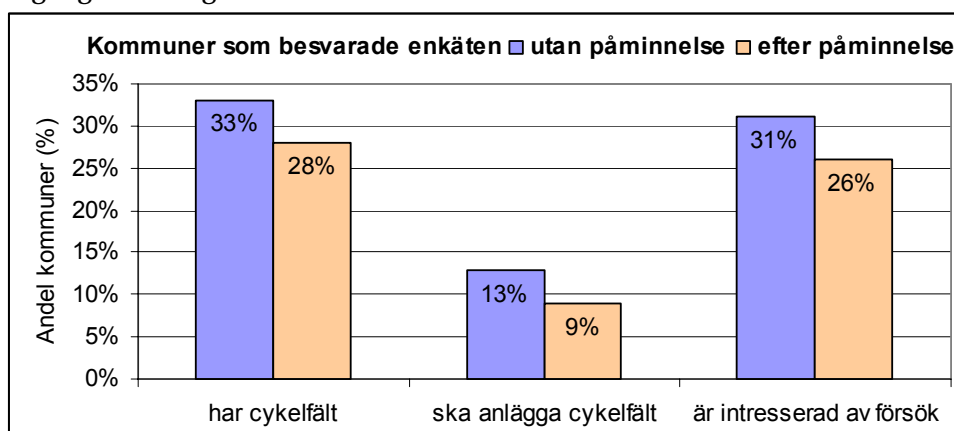
Figur 2:2 visar svarsfrekvensen för kommuner med olika geografiskt läge och invånareantal.



Figur 2:2 Svvarsfrekvens (andel och antal kommuner som besvarade och ej besvarade enkäten) för kommuner med olika geografiskt läge och invånareantal.

Svvarsfrekvensen för landsdelarna är relativt jämn, även om kommunerna i Svealand visade ett något större intresse. De medelstora kommunerna (25-100.000 invånare) är något över-representerade (nästan 80% svarsfrekvens) medan de minsta och största kommunerna är något under-representerade (med en svarsfrekvens på 64% respektive 55%). Det är dock inga allvarliga skillnader.

Bland kommunerna som svarat utan påminnelse, var det en något större andel som har cykelfält eller planerar att anlägga cykelfält, än bland övriga kommuner. De som besvarat enkäten utan påminnelse var också intresserade av att delta i försöksverksamhet i något högre grad. Se figur 2:3.



Figur 2:3 Andel kommuner med cykelfält, planer på cykelfält och intresse för försöksverksamhet uppdelat på om de besvarat enkäten med eller utan påminnelse.

Om man antar att de som inte alls har besvarat enkäten har större likheter med dem som besvarat enkäten efter påminnelse än med dem som besvarade den direkt, så finns det en tendens till att de som är intresserade av cykelfält är överrepresenterade.

Användbara svar

Alla har inte besvarat de frågor som de borde ha besvarat. Detta har inte kompletterats eller retts ut systematiskt av resursskäl.

I bilaga 2 redovisas svarsfrekvensen för frågorna bland dem som har besvarat enkäten. Vanligtvis har över 90% besvarat de frågor som de skulle besvara. Vidare är det endast ett fåtal som har besvarat frågor som de egentligen inte borde ha besvarat.

2.4 Presentation av resultat

Bearbetning och analys

Enkätsvaren kodades i EXCEL och sammanställdes och analyserade med hjälp av SPSS.

Skillnader i svar från olika grupper av kommuner signifikantstestades på 95%-nivån. Vanligtvis användes Chi-Square-test, men Mann-Whitney Test eller Kruskal-Wallis Test användes för frågor där kommunerna skulle ange hur väl olika påståenden stämde på en fyrgradig skala. Endast signifikanta skillnader redovisas i rapporten.

De grupper vars svar jämförs är indelade efter :

- om de har cykelfält (eller ej),
- om de ska anlägga cykelfält (eller ej),
- om de är intresserade av försöksverksamhet (eller ej),
- kommunens geografiska läge: Norrland, Svealand, Götaland. I vissa fall Norrland/ Övriga landet;
- kommunens invånareantal: <10.000, 10-25.000, 25-50.000, 50-100.000, >100.000 invånare. I vissa fall <25.000, 25-50.000, >50.000 invånare.

En faktoranalys användes för att gruppera påståendena i kapitel 3.5.

Resultatredovisning

De inkomna 204 svaren ligger till grund för rapporten.

Som regel redovisas svaren för den grupp som skulle besvara respektive fråga. Undantagsvis bryts regeln, t.ex. används en mindre del av svaren, men då anges detta tydligt i texten.

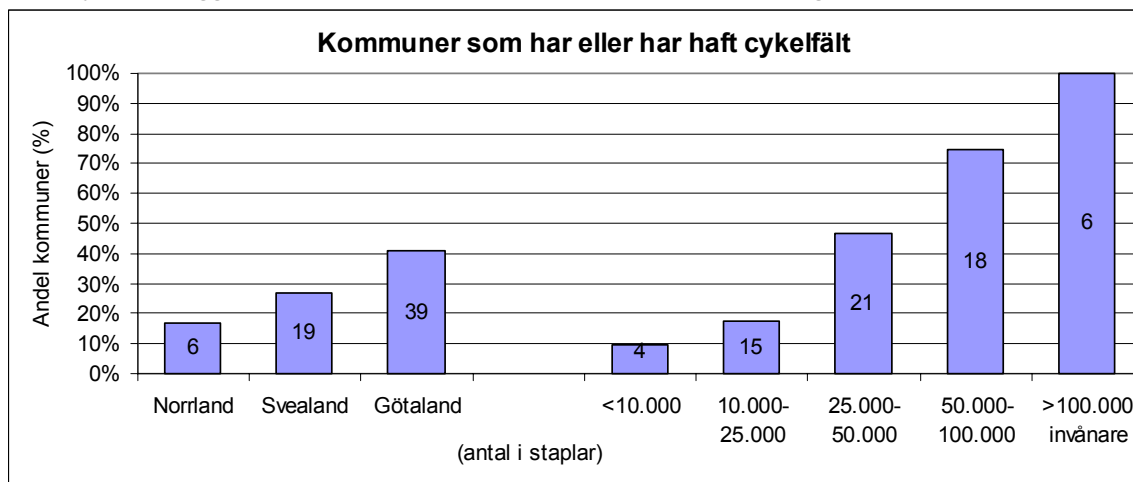
I resultatkapitlet redovisas de svar som ansågs relevanta för rapporten, t.ex. endast de svarsalternativ som flest kommuner angav. I bilaga 3 rapporteras svar på samtliga frågor i enkäten för den grupp som skulle besvara respektive fråga.

3 Resultat

3.1 Omfattning av cykelfält i Sverige nu och framöver

Kommuner med cykelfält

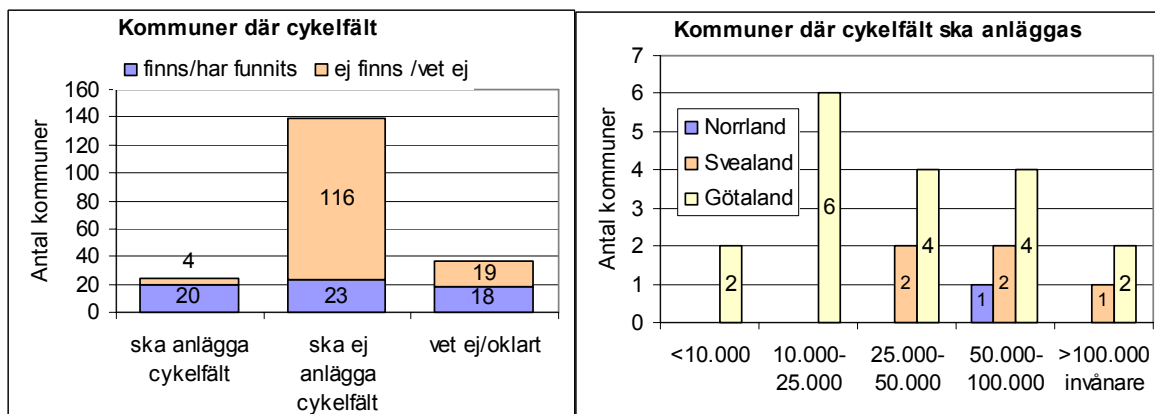
Cykelfält förekommer i 31% av kommunerna (63 kommuner) och har förekommit i ytterligare en kommun. Andelen kommuner som har eller har haft cykelfält är betydligt högre i Sveriges södra delar och den ökar med kommunens invånareantal. De flesta kommunerna med cykelfält ligger i Götaland och har 10-50.000 invånare. Se figur 3:1.



Figur 3:1 Andel och antal kommuner med cykelfält uppdelat på landsdel och invånareklass.

Kommuner som ska anlägga cykelfält

12% av kommunerna (24 kommuner) har planer på att anlägga cykelfält. Det är övervägande bland kommuner som redan har cykelfält som man ska anlägga flera, dvs. även här är det betydligt vanligare bland kommuner i södra Sverige och i kommuner med fler invånare. Det finns dock flera kommuner med 10-25.000 invånare som ska anlägga cykelfält. Se figur 3:2.

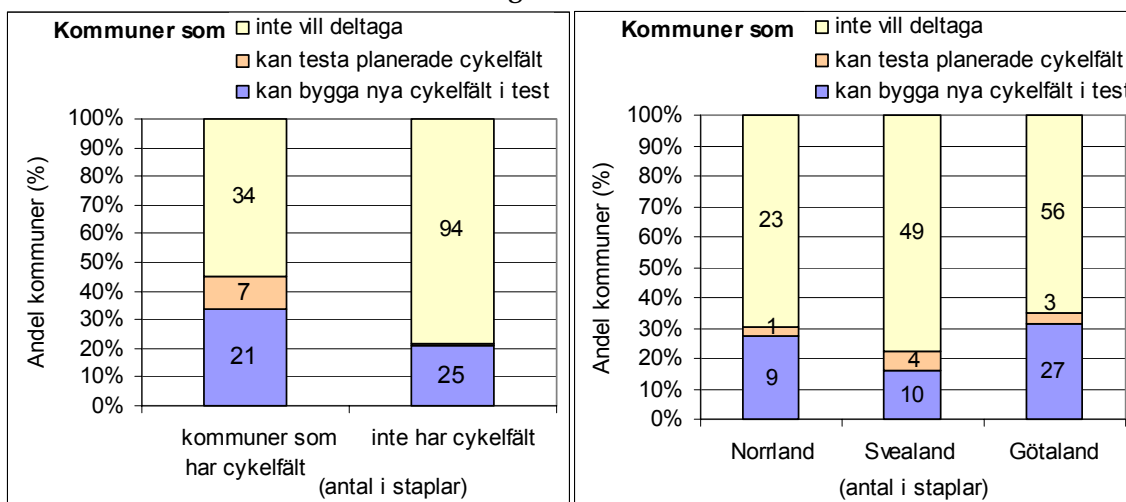


Figur 3:2 Antal kommuner som ska anlägga cykelfält beroende på om de har/inte har cykelfält (vänster) respektive med avseende på landsdel och invånareantal (höger).

Kommuner som var intresserade av att anlägga cykelfält inom försöksverksamhet

25% av kommunerna (46 kommuner) kunde tänka sig att anlägga cykelfält på sträckor inom ramen för försöksverksamhet med cykelfält. Därutöver kunde 4% (8 kommuner) tänka sig att delta i försöksverksamhet med cykelfält som de planerar att anlägga.

Intresset för försöksverksamhet var större i kommuner som redan har eller ska anlägga cykelfält samt bland kommuner med stort invånareantal. Däremot var det ingen tydlig skillnad i intresse mellan landsdelarna. En stor andel av kommunerna i Norrland var positiva till att anlägga cykelfält inom försöksverksamhet. Den största andelen och antalet positiva kommuner fanns likväl i Götaland. Se figur 3:3.



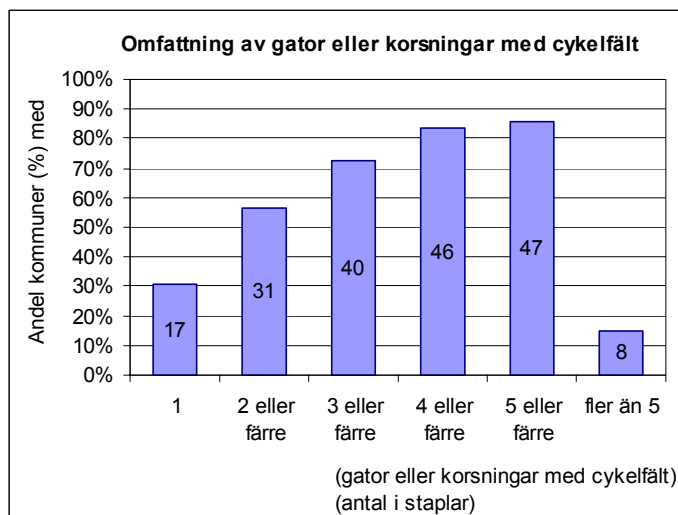
Figur 3:3 Andel och antal kommuner som är intresserade av att anlägga cykelfält inom försöksverksamhet uppdelat på om de har/inte har cykelfält (vänster) respektive uppdelat på olika landsdelar (höger).

3.2 Antal och typer av cykelfält i Sverige

Kommunerna ombads uppge antalet befintliga eller planerade cykelfält specificerat på olika typer på sträcka respektive i korsning.

Befintliga cykelfält

Kommunerna har vanligtvis endast ett fåtal gator eller korsningar med cykelfält. 84% av kommunerna har cykelfält på högst fyra platser. Därav har 31% cykelfält endast på en plats och 26% cykelfält endast på två platser. Se figur 3:4.



Figur 3:4 Andel och antal kommuner med olika antal gator eller korsningar med cykelfält.

Det är betydligt vanligare med cykelfält på sträcka än vid korsning. 71% av cykelfälten som specificerades var på sträckor. Endast 14 kommuner (23%) hade cykelfält vid korsning.

Den vanligaste typen på sträcka är cykelfält på båda sidorna av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik, men även enkelsidig anläggning och cykelfält på enkelriktad gata är relativt vanligt. Se tabell 3:1.

Tabell 3:1 Typer av cykelfält på sträckor per kommun och antal

Typ av cykelfält på sträckor	kommuner med		antal gator med		på antal gator/kommun	
	antal	andel	antal	andel	min-max	medel
Cykelfält på båda sidorna av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik	42	69%	78	40%	1-10	2,1
Cykelfält på ena sidan av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik	25	41%	51	26%	1-10	2,3
Motriktat cykelfält på gata med enkelriktad trafik	21	34%	38	19%	1-10	2,2
Cykelfält på bussgata	3	5%	2	1%	1	1
Gemensamt körfält för cyklister och kollektivtrafik	7	11%	24	12%	1-20	6
Annan typ	3	5%	4	2%	2	2
Summa	61	---	197	100%	1-42	3,6

De vanligaste typerna av cykelfält vid korsning är cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält samt cykelfält i tillfart till rondell. Se tabell 3:2.

Tabell 3:2 Typer av cykelfält i/vid korsningar per kommun och antal

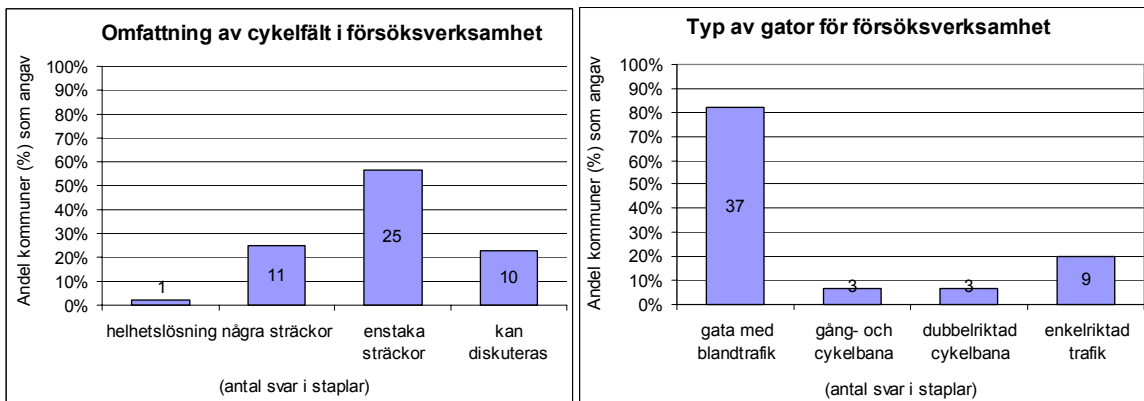
Typ av cykelfält på sträckor	kommuner med		antal korsningar med		på antal gator/kommun	
	antal	andel	antal	andel	min-max	medel
Cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält	5	36%	21	27%	1-15	5,3
Cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält med tillbakadragen stopplinje för motorfordon	5	36%	5	6%	1-2	1,3
Cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält med tillbakadragen stopplinje för motorfordon och utrymme för cyklister framför den tillbakadragna stopplinjen	2	14%	3	4%	1-2	1,5
Cykelfält före signalreglerad korsning för vänstersvängande cyklister, mellan körfälten för t.ex. rakt-framkörande och högersvängande motorfordon	4	29%	3	4%	1	1,0
Cykelfält för högersvängande cyklister förbi trafiksignal på höger sida av signalstolpen	3	21%	15	19%	1-12	5,0
Cykelfält i tillfart till rondell	6	43%	21	27%	1-15	4,2
Cykelfält inne i rondell	5	36%	6	8%	1-3	1,5
Annan typ	2	14%	5	6%	1-4	2,5
Summa	14	---	79	100%	1-30	6,1

Planerade cykelfält

Man planerar att utöka antalet cykelfält med 20% på sträckor och 10% i/vid korsningar. Liksom för de befintliga cykelfälten är det vanligast att man ska anlägga cykelfält på gatu-sträckor och inte i korsning och det är mest cykelfält på båda sidorna av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik. Mer uppgifter om dessa finns i bilaga 3a.

Cykelfält som man var intresserad av att anlägga inom försöksverksamhet

Av dem som var intresserade av att anlägga cykelfält på sträcka inom försöksverksamhet kunde en kommun tänka sig en helhetslösning, dvs. att cykelfält anlades på hela stråk i hela stadskärnan eller dyl. I övrigt var man mest intresserad av cykelfält på någon enstaka sträcka. Vidare var man mest intresserad av cykelfält på gata/väg där cyklister nu cyklar i blandtrafik, medan ytterst få ville ersätta gemensam gång- och cykelbana eller dubbelriktad cykelbana med cykelfält. Se andel och antal svar i figur 3:5.



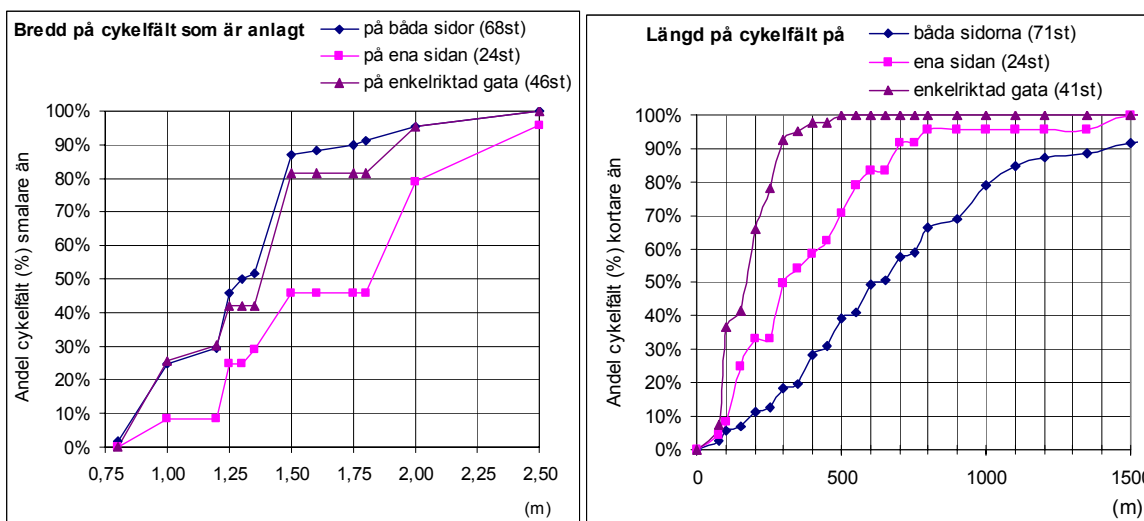
Figur 3:5 Omfattningen av försöksverksamhet (vänster) och typen av gator som man var intresserad av att anlägga cykelfält på inom försöksverksamhet (höger).

3.3 Var cykelfälten anläggs och hur de utformas

De som har eller ska anlägga cykelfält på sträcka kunde beskriva dessa cykelfält med hänsyn till deras utformning och var de är anlagda eller ska anläggas. De befintliga och planerade cykelfälten beskrivs tillsammans nedan, eftersom de inte skiljer sig åt nämnvärt.

Cykelfälten

Där cykelfält var anlagda på båda sidorna av gatan, var cykelfälten oftast 1,5 meter breda, men 25% av cykelfälten var 1 meter eller smalare. Samma gäller för cykelfälten på enkelriktade gator. Cykelfält på endast ena sidan av en gata med dubbelriktad trafik var generellt bredare. Se figur 3:6. Majoriteten av cykelfälten avgränsades med spärrlinje. Cykelfältslinje var särskilt ovanligt där cykelfält enbart fanns på ena sidan av gatan.



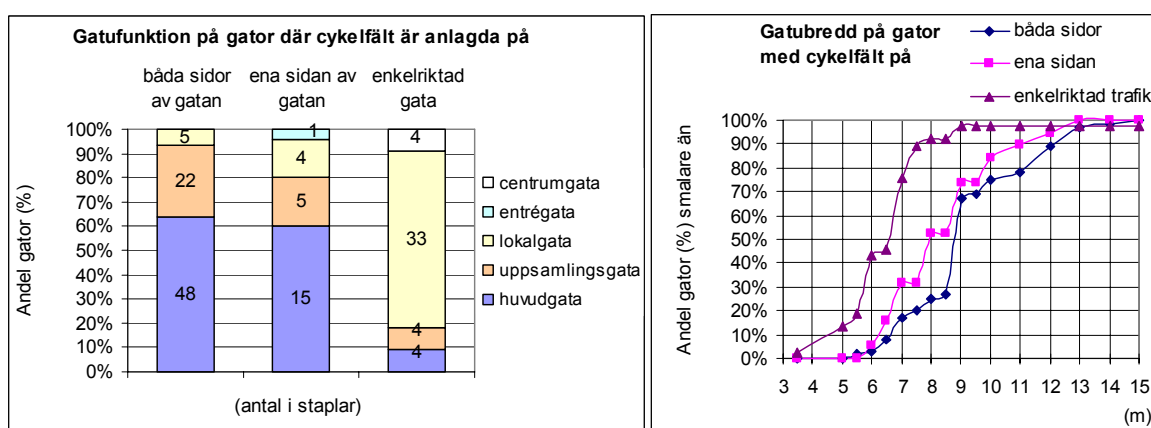
Figur 3:6 Andel cykelfält som högst har viss bredd (vänster) respektive längd (höger).

Figur 3:6 visar också cykelfältens längd. Cykelfälten på enkelriktade gator är överlag kortare än cykelfälten på gator med dubbelriktad trafik. Längst sträcker sig cykelfälten där de är anlagda på båda sidor av gator med dubbelriktad motorfordonstrafik (median 650 meter).

Gatorna

Cykelfälten på gator med dubbelriktad trafik ligger oftast på huvudgator (ca 60%), medan cykelfält på enkelriktade gator i mycket högre grad ligger på lokalgator. Se figur 3:7. Hastighetsgränsen är 50km/h på över 85% av gatorna med cykelfält. På 10% av gatorna med dubbelriktad trafik är hastighetsgränsen 70km/h.

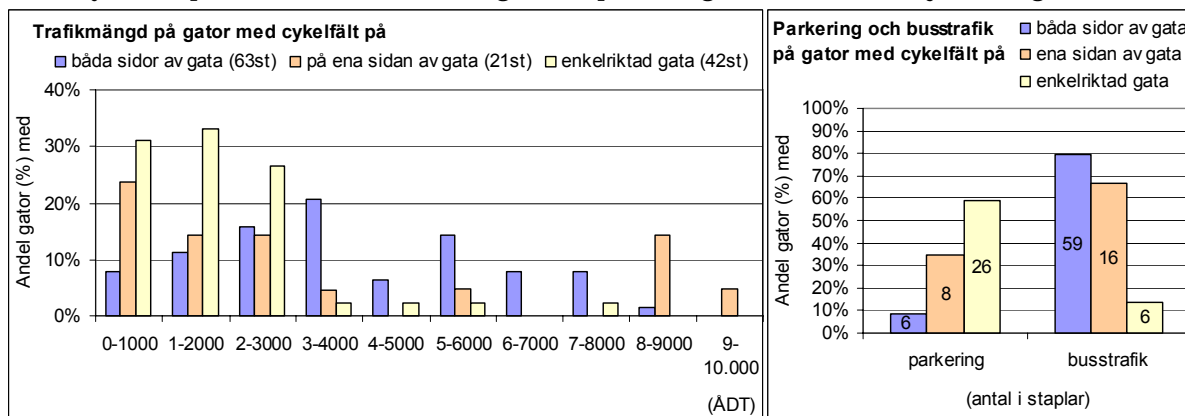
Gatorna som cykelfälten ligger på är vanligtvis 9 meter breda när det är dubbelriktad motorfordonstrafik och cykelfält på båda sidorna, 8 meter breda när det endast är cykelfält på ena sidan och 7 meter för enkelriktade gator. Se figur 3:7. Den övervägande majoriteten (80-90%) av gatorna har endast ett körfält i varje körriktning för motorfordon.



Figur 3:7 Gatufunktion (vänster) och andel gator som högst har viss bredd (höger).

Trafikmängden på gatorna varierar mellan 300 och 18.000 motorfordon per dygn. 20% av gatorna med cykelfält på ena sidan har trafikmängder över 10.000 fordon, medan övriga gatutyper har lägre högsta flöden. Se figur 3:8. Antalet cyklister varierade mellan 20 och 5500 per dygn. Hälften av gatorna har mer/mindre än 300 cyklister per dygn.

I fråga om parkering och busstrafik skiljde sig gatorna med cykelfält mycket åt. På gatorna med cykelfält på båda sidor har 8% av gatorna parkering och 80% busslinjer. Se figur 3:8.



Figur 3:8 Trafikmängd på gator med cykelfält (vänster) och förekomst av parkering och busstrafik (höger) uppdelat på olika typer av cykelfältsanvändning.

3.4 Erfarenheter av cykelfält

Erfarenheter i kommuner med cykelfält

Kommunerna som har/har haft cykelfält ombads redovisa erfarenheterna av sina cykelfält genom att bedöma hur väl 10 påståenden stämmer. Se genomsnittliga svar i tabell 3:3.

Tabell 3:3 Bedömning av påståenden om cykelfält bland kommuner med cykelfält

Påstående	medelbedömning*	antal svar*
Cykelfält går bra att hålla rena vid barmark	3,7	55
Cyklister använder cykelfälten som avsett	3,4	54
Barn/äldre cyklar i cykelfälten	3,4	47
Cyklister uppskattar cykelfälten	3,2	45
Cykelfält går att hålla rena vintertid när det är snö	3,1	54
Motorfordon kör utanför cykelfälten	3,0	54
Cykelfält fungerar där det finns parkeringsplatser innanför	2,7	13
Bilister parkerar/angör i cykelfälten	2,1	54
Nytto-/distributionstrafiken hindras av cykelfälten	1,7	40
Motorfordon kör saktare där det finns cykelfält	1,5	42

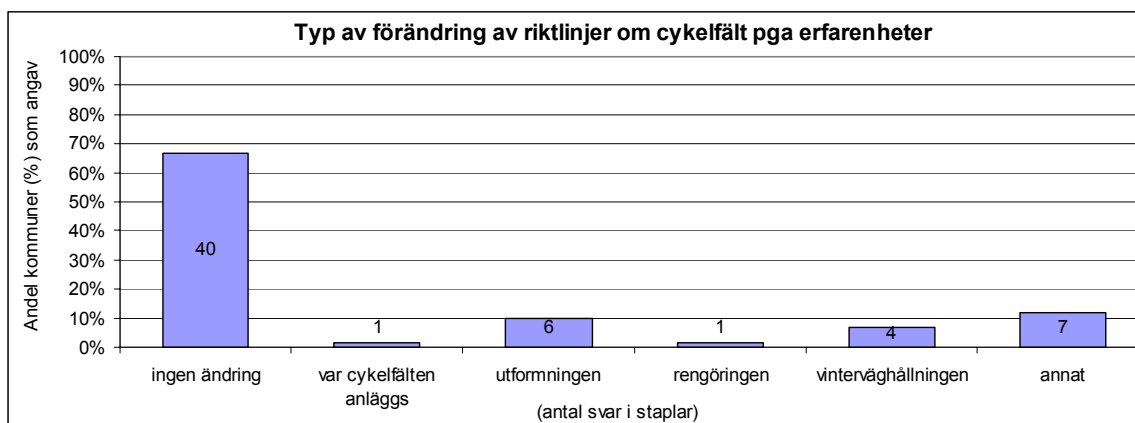
* påståendena bedömdes på en fyrgradig skala, där 1= stämmer inte alls och 4= stämmer mycket väl. Det fanns också en möjlighet att ange vet ej, men de svaren är inte inkluderade ovan.

Överlag talar erfarenheterna här till cykelfältens fördel. Det gick inte att konstatera några skillnader mellan kommuners erfarenheter beroende på t.ex. geografiskt läge, pga. att det var ett för litet antal kommuner.

Kommunerna fick också ange sina erfarenheter fritt. De 18% som angav egna erfarenheter var mindre positiva. Det var problem med cyklister som cyklade i fel riktning, med motorfordon som utnyttjar fälten och därmed tvingar cyklisterna ut i körbanan etc. Se bilaga 3b.

Ändrade riktlinjer om cykelfältsanvändning

Kommunerna fick också ange om de har ändrat några av sina riktlinjer avseende cykelfält utifrån sina erfarenheter. Svaren redovisas i figur 3:9. Av dem som har ändrat riktlinjerna var det vanligt att man använde cykelfält mer restriktivt, t.ex. där angöring förekommer eller på enkelriktade gator. Fritt angivna eller preciserade svar finns i bilaga 3b.



Figur 3:9 Andel och antal kommuner som angav olika svar om hur riktlinjer om cykelfält har ändrats utifrån de egna erfarenheterna.

13% (8 kommuner) uppgav att de hade utvärderat något/några av sina cykelfält, men endast ett par av dem hade gjort systematiska undersökningar och dessa gällde säkerhetseffekten av cykelfält i korsning. I övrigt hade man undersökt regelefterlevnaden sporadiskt eller utgått från spontana synpunkter/klagomål från trafikanterna. De effekter som angavs är integrerade i bilaga 3b bland övriga fritt angivna erfarenheter och förändrade riktlinjer.

3.5 Samtliga kommuners bedömning av cykelfält

Samtliga gatuchefer (eller motsvarande) ombads ge sin personliga bedömning av hur cykelfält fungerar genom att de bedöma hur väl 23 påståenden stämmer. Detta gällde för gator inom tätort med hastighetsbegränsningen 50 km/h. Svaren redovisas i tabell 3:4.

Tabell 3:4 Bedömning av hur cykelfält fungerar längs gator inom tätort med hastighetsbegränsningen 50 km/h

Att anlägga cykelfält på blandtrafikgator leder till att:	medelvärde*	antal svar*
Cyklister får ett mer sammanhängande vägnät	3,1	159
Cyklisters framkomlighet ökar	2,9	158
Det blir attraktivare att cykla	2,9	147
Bilister blir påmind om cykeln som transportmedel	2,9	139
Avståndet mellan cyklist och bilist ökar	2,8	155
Fler cyklister kommer att välja att cykla på den gatan	2,8	137
Cyklister beter sig mer förutsägbart/trafikriktigt	2,7	140
Barn och äldre kan cykla på gatan i cykelfältet	2,6	147
Bilisters uppmärksamhet på cyklister ökar	2,6	145
Cyklisters trygghet och deras säkerhet ökar	2,5	150
Cyklisters trygghet ökar, men deras säkerhet minskar	2,4	136
Bilisters framkomlighet ökar	2,1	151
Motorfordons hastighet ökar	1,8	136
I valet mellan olika lösningar:	medelvärde*	antal svar*
Cykelfält är en lösning där man inte kan bygga cykelbanor	3,1	158
Det är bättre att sänka hastigheten till 30km/h än att anlägga cykelfält	2,6	131
Att anlägga cykelfält som ersättning av gemensam gång- och cykelbana leder till att:	medelvärde*	antal svar*
Fotgängare blir tryggare på gångbanan	3,4	164
Cyklisters framkomlighet ökar	2,6	154
Cyklisters säkerhet minskar på sträckor	2,4	150
Cyklisters säkerhet ökar i korsningar	2,3	126
Cyklisters säkerhet ökar totalt sett	2,3	139
Cyklister blir tryggare	2,3	145
Praktiska frågor:	medelvärde*	antal svar*
Cykelfält går bra att hålla rena vid barmark	3,5	162
Cykelfält går att hålla rena vintertid när det är snö	2,8	161

* påståendena bedömdes på en fyrgradig skala, där 1= stämmer inte alls och 4= stämmer mycket väl. Det fanns också en möjlighet att ange vet ej, men de svaren är inte inkluderade ovan.

Sammanfattningsvis bedömer man att det ger positiva effekter att anlägga cykelfält där det är blandtrafik, men inte att det ökar motorfordons framkomlighet/hastighet. Det ses som en lösning där man inte kan bygga cykelbanor. Att anlägga cykelfält som ersättning av gemensam gång- och cykelbana tycker man inte leder till någon förbättring för cyklister, däremot för fotgängare. Man bedömer att cykelfält går att hålla rena, särskilt vid barmark.

Av alla påståenden, instämde man mest i följande tre påståenden:

- Cykelfält går bra att hålla rena vid barmark.
- Att anlägga cykelfält som ersättning av gemensam gång- och cykelbana leder till att fotgängare blir tryggare på gångbanan.
- Att anlägga cykelfält på blandtrafikgator leder till att cyklister får ett mer sammanhängande vägnät.

De tre påståenden som man tyckte stämde sämst var:

- Att anlägga cykelfält på blandtrafikgator leder till att motorfordons hastighet ökar.
- Att anlägga cykelfält på blandtrafikgator leder till att bilisters framkomlighet ökar.
- Att anlägga cykelfält som ersättning av gemensam gång- och cykelbana leder till att:
 - cyklister blir tryggare,
 - cyklisters säkerhet ökar totalt sett,
 - cyklisters säkerhet ökar i korsningar.

Effekter av att anlägga cykelfält på blandtrafikgator

Påståendena om vilka effekter det ger att anlägga cykelfält på blandtrafikgator analyserades efter hur man faktiskt hade bedömt dem i kommunerna med hjälp av en faktoranalys. Denna analys visade att man bedömde effekterna enligt tre olika principer, eller mot bakgrund av tre olika underliggande attityder. De tre grupperna av påståenden var:

Cykelns konkurrenskraft mot bil

Denna grupp bestod av påståendena:

- Fler cyklister kommer att välja att cykla på den gatan.
- Det blir attraktivare att cykla.
- Cyklister får ett mer sammanhängande vägnät.
- Bilister blir påmind om cykeln som transportmedel.
- Barn och äldre kan cykla på gatan i cykelfältet.

Alla påståenden är relaterade till cykelns konkurrenskraft mot bil, dvs. att cykeltrafikens andel av resorna ska öka och biltrafikens andel minska.

Beteendeförändringar/säkerhet

Denna grupp bestod av påståendena:

- Cyklisters trygghet och säkerhet ökar.
- Bilisters uppmärksamhet på cyklister ökar.
- Cyklister betar sig mer förutsägbart/ trafikriktigt.
- Avståndet mellan cyklist och bilist ökar.

Påståendena omfattar beteendeförändringar som bidrar till ökad trygghet och säkerhet för cyklister. Inledningsvis ingick också påståendet "Cyklisters trygghet ökar, men deras säkerhet minskar", men det visade sig bedömas enligt en något annan princip.

Framkomlighet

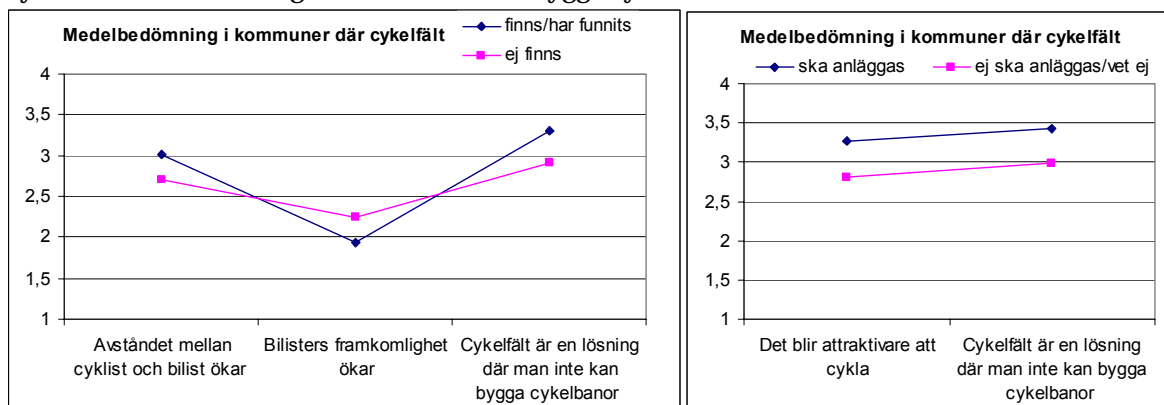
"Cyklisters framkomlighet ökar" och "Bilisters framkomlighet ökar" grupperades först tillsammans, men visade sig senare inte bedömas tillräckligt lika.

Om man utnyttjar indelningen ovan, bedömer 30% att cykelfält ökar cykelns konkurrenskraft, 13% att den minskar. Resterande 17% är relativt neutrala. 22% bedömer att cykelfält leder till positiva beteendeförändringar som bidrar till ökad trygghet och säkerhet för cyklister, 20% att den minskar och resterande 58% är relativt neutrala.

Skillnader mellan kommuner

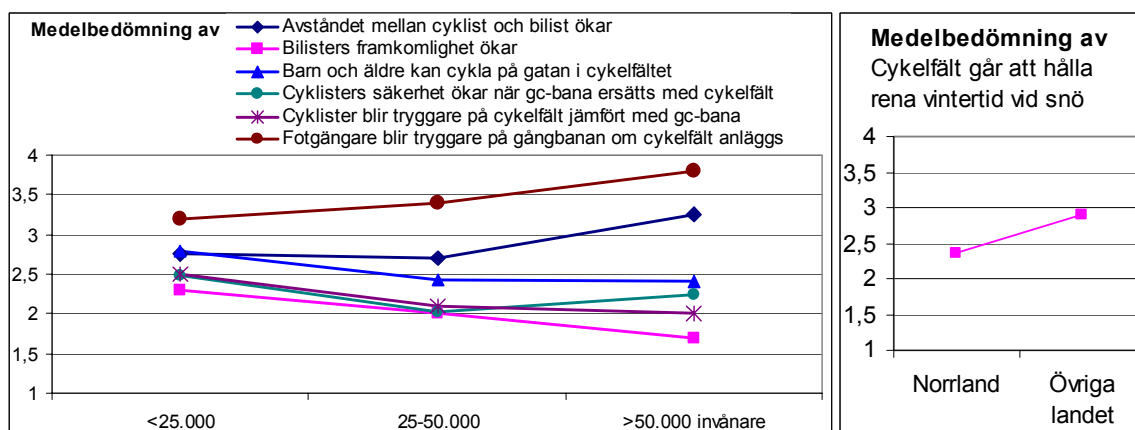
Det fanns en del skillnader i bedömningen mellan olika grupper av kommuner. De som var intresserade av försöksverksamhet instämde mer i att cykelns konkurrenskraft mot bil skulle öka och att cykelfält leder till positiva beteendeförändringar som bidrar till cyklisters säkerhet och trygghet. I övrigt var det inga skillnader i bedömning enligt indelningen ovan.

Figur 3:10 visar skillnader i bedömning på enstaka påståenden mellan kommuner som har/inte har respektive ska/inte ska anlägga cykelfält. Kommuner som har cykelfält instämde mer i att avståndet mellan cyklist och bilist ökar och mindre i att bilisters framkomlighet ökar med cykelfält. De, liksom de som ska anlägga cykelfält, ser i högre grad cykelfält som en lösning där man inte kan bygga cykelbanor.



Figur 3:10 Medelbedömning av påståenden för olika grupper av kommuner (påståenden bedömdes på en fyrgradig skala där 1= stämmer inte alls och 4= stämmer mycket väl).

Figur 3:11 visar skillnader mellan kommuner med olika antal invånare och geografiskt läge. Endast i kommunerna med färre än 25.000 invånare instämmer man i att barn och äldre kan cykla på gatan i cykelfält. I kommunerna med mer än 50.000 invånare instämmer man i att avståndet mellan bil och cykel ökar. Kommuner i Norrland instämde mindre i att cykelfält går att underhålla på vintern.

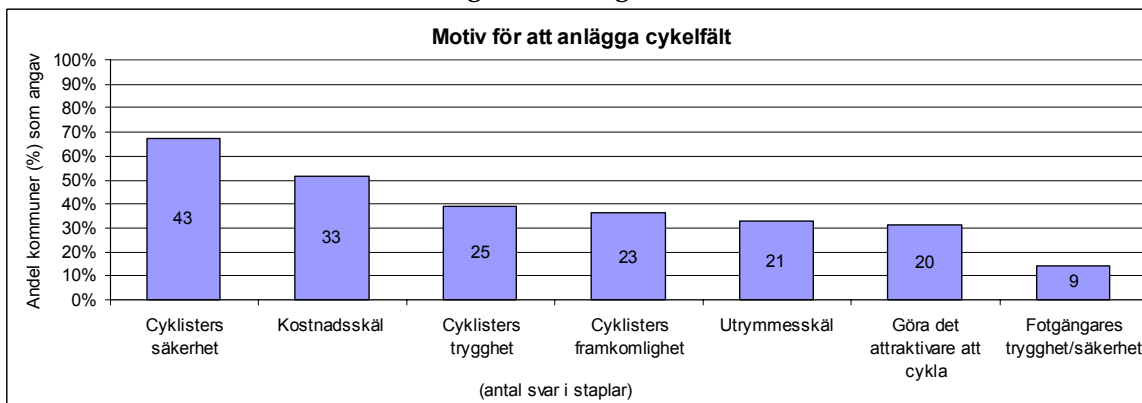


Figur 3:11 Medelbedömning av påståenden för olika grupper av kommuner (påståenden bedömdes på en fyrgradig skala där 1= stämmer inte alls och 4= stämmer mycket väl).

3.6 Bakgrund och motiv

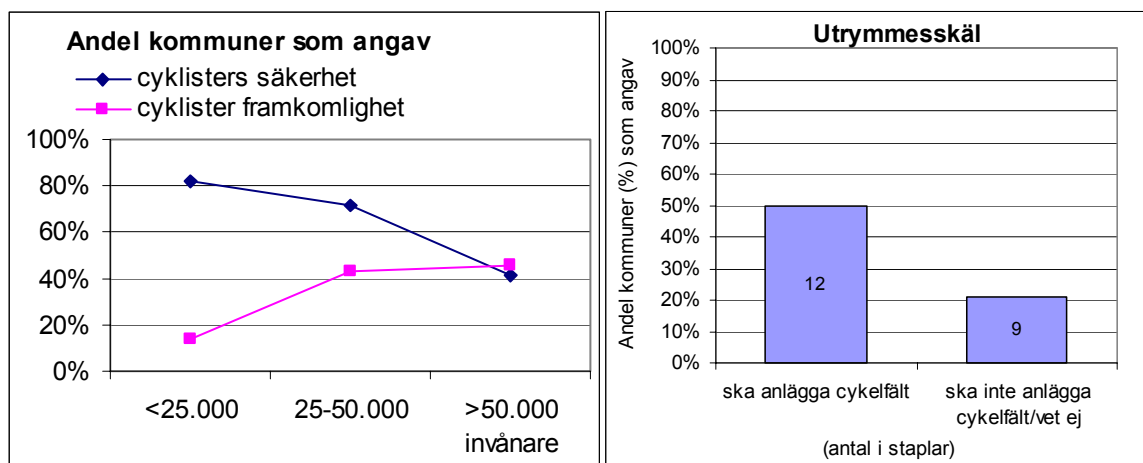
Bakgrund och motiv till att anlägga cykelfält

De viktigaste motiven till att anlägga cykelfält framgår av figur 3:12. Det vanligaste motivet till att anlägga cykelfält är cyklisters säkerhet. Ett fritt angivet motiv var att minska körbanbredden och därmed bilarnas hastighet (se bilaga 3b).



Figur 3:12 Andel och antal kommuner som upp gav visst motiv för att anlägga cykelfält.

I figur 3:13 redovisas motiv som olika grupper av kommuner angav i olika hög grad, t.ex. angavs cyklisters säkerhet mer i de mindre kommunerna, medan de större kommunerna oftare angav cyklisters framkomlighet. Vidare angavs utrymmesskäl oftare bland dem som ska anlägga cykelfält.

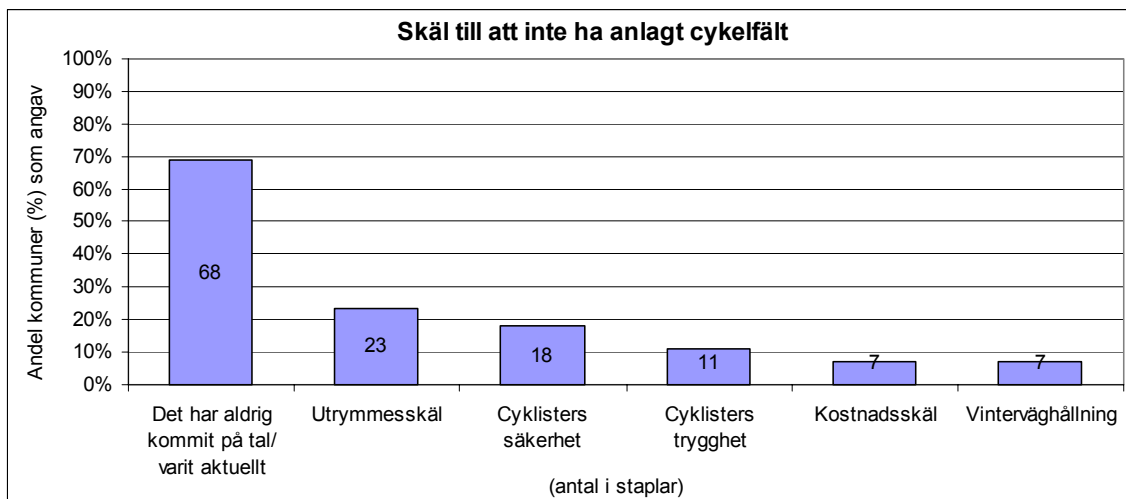


Figur 3:13 Motiv för att anlägga cykelfält med avseende på kommunens invånareantal (vänster) och med avseende på om kommunen ska anlägga cykelfält eller inte (höger).

Den vanligaste bakgrunden till att kommunerna har eller planerar att anlägga cykelfält var tidigare egna erfarenheter (33%), gatukontoret rekommenderade det (28%) och erfarenheter från andra svenska kommuner (21%). Det var vanligare att hänvisa till egna tidigare erfarenheter av dem som skulle anlägga nya cykelfält. Nästan hälften av dem angav detta. Minst vanligt var utländska utformningshandböcker och utländska forskningsresultat. Fritt angivna alternativ eller preciserade svar om bakgrund och motiv till att anlägga cykelfält presenteras i bilaga 3b.

Bakgrund och motiv till att inte anlägga cykelfält

De vanligaste motiven till att inte anlägga cykelfält framgår av figur 3:14. Den övervägande majoriteten angav att det aldrig hade kommit på tal eller varit aktuellt. Vinterväghållning var ett ovanligt skäl, men det angavs av 25% av kommunerna i Norrland.

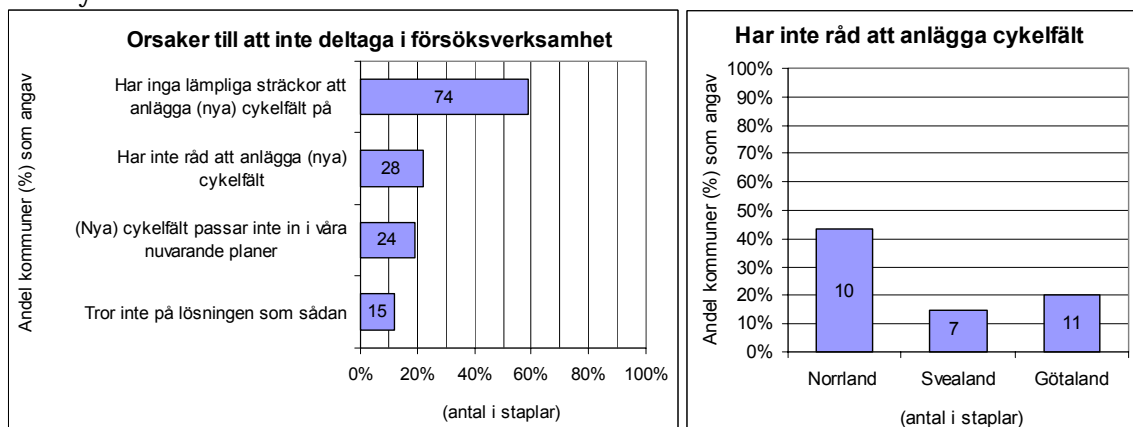


Figur 3:14 Andel och antal kommuner som angav visst skäl till att inte anlägga cykelfält

Angående bakgrunden angav 81% att det aldrig kommit på tal eller varit aktuellt att anlägga cykelfält, därefter 14% vet ej och 8% att det berodde på egna tidigare erfarenheter. Därutöver hade 26% angett andra alternativ. Dessa presenteras tillsammans med motiven till att man inte har anlagt cykelfält (se bilaga 3b). De fria svaren anknyter oftast till att de föredrar separerade lösningar (16 svar). Annars är vanliga svar att de inte har behov av cykelfält pga. kommunens storlek eller karaktär (7 svar), utrymme (7 svar) och klimat (5 svar).

Anledningar till att inte delta i försöksverksamhet med cykelfält

Drygt 70% (126 kommuner) var inte intresserade av att delta i försöksverksamheten. Anledningar till detta framgår i figur 3:15. Absolut vanligast var det att man inte hade lämpliga sträckor. Kostnadsskäl angavs mera i Norrland än i övriga delar av landet. Preciserade svar finns i bilaga 3b. Många anger fritt att de föredrar eller redan har planerat separerade cykelbanor.



Figur 3:15 Andel och antal kommuner som angav visst skäl till att inte vara med i försöksverksamhet (vänster) och andel och antal kommuner som angav att de inte har råd med cykelfält uppdelat på landsdelarna (höger).

4 Diskussion och slutsatser

I detta kapitel sammanfattas och diskuteras resultaten och slutsatser dras om användningen av cykelfält i Sverige, kommunernas erfarenheter och cykelfältens framtidspotential. Detta görs utifrån en litteraturstudie/kunskapsöversikt om cykelfält som omfattar en översikt över rekommendationer i olika länder och en genomgång av vetenskapliga studier om cykelfält (Nilsson, 2000) samt utifrån en brainstorming/expertdiskussion med forskare vid Institutionen för Teknik och samhälle.

4.1 Användningen av cykelfält

Cykelfält är tämligen ovanliga i Sverige. De finns i knappt en tredjedel av kommunerna. Vanligtvis finns det endast ett fåtal cykelfält i dessa kommuner. Det är framför allt i medelstora och större kommuner (över 25.000 invånare) i Götaland som man har cykelfält.

Det är vanligare med cykelfält på sträckor än med cykelfält i eller vid korsning. Oftast har man cykelfält på båda sidorna av en gata, men även enkelsidig anläggning och cykelfält på enkelriktad gata är relativt vanligt. Enkelsidig anläggning var enligt en kunskapsöversikt om cykelfält (Nilsson, 2000) inte lämpligt, eftersom det uppmuntrar till cykling mot trafiken. En del kommuner har också negativa erfarenheter av cyklister som cyklar mot avsedd riktning i cykelfälten – detta gällde ofta cykelfält på enkelriktade gator.

Cykelfälten som är anlagda på båda sidorna av en gata är väl utformade, t.ex. är de oftast 1,5 meter breda, avgränsade med spärrlinje och sträcker sig längre än 500 meter. Även gatorna de ligger på är väl valda. Den typiska gatan är en 9 meter bred huvudgata (1 körfält i varje riktning) med hastighetsgränsen 50km/h och med trafikmängder under 10.000 motorfordon per dygn. Endast 8% av gatorna har parkering. Att cykelfälten anses väl utformade och gatorna väl valda bygger på slutsatserna i kunskapsöversikten om cykelfält (Nilsson, 2000).

Där cykelfält är anlagda på ena sidan av gatan, förekommer parkering (på andra sidan) i högre grad. Förmodligen var parkeringen en av anledningarna till att man inte har cykelfält på båda sidorna. Frågan är vad som är bäst – att riskera cykling mot trafiken (vilket enkelsidig anläggning uppmuntrar till, enligt ovan) eller att anlägga cykelfält utanför parkerade bilar. Kunskapsöversikten om cykelfält (Nilsson, 2000) visade att cykelfält är bäst på gator utan parkering och med litet behov för angöring, men att man kan anlägga cykelfält till vänster om parkeringsplatser utanför en skyddsremsa på 0,75 meter.

I signalreglerade korsningar är det vanligt att avbryta cykelbanan och låta den övergå i ett cykelfält, men ganska ovanligt att man kombinerar cykelfält med tillbakadragen stopplinje för motorfordon och ett utrymme för cyklister framför den tillbakadragna stopplinjen. Dessa lösningar kunde användas i mycket högre grad, eftersom de har visat sig förbättra bl.a. cyklisters säkerhet (Nilsson, 2000). En fem meter tillbakadragen stopplinje för motorfordon i signalreglerade korsningar (eller framdragen stopplinje för cyklister) gör cyklister synligare i korsningen och ger dem ett försprång. Ett utrymme för cyklister framför motorfordons stopplinje i signalreglerade korsningar kan användas där det är förhållandevis lång röddtid och stor andel cyklister som ska rakt fram eller till vänster (Nilsson, 2000).

Ytterligare ett användningsområde i korsning som kan diskuteras är cykelfält i cirkulationsplatser, vilket en handfull kommuner har. Kunskapsöversikten (Nilsson, 2000) visade att man i såväl Danmark, Norge och i Tyskland inte rekommenderade denna lösning. Lösningen har utvärderats i två cirkulationsplatser i Lund och man drog där slutsatsen att det var att föredra att cyklister cyklar i blandtrafik, och inte i cykelfält, eftersom bilförare då uppmärksammar cyklister på ett bättre sätt, körbaneytan blir mindre och sidoförskjutningen blir större, vilket minskar bilhastigheterna (Trivector, 1999).

4.2 Erfarenheter av cykelfält

Kommunerna har huvudsakligen goda erfarenheter av sina cykelfält. De mest positiva erfarenheterna är de som hade med **cyklisternas upplevelse och beteende** att göra samt det som gäller **driften av cykelfälten**, medan man har mindre goda erfarenheter med det som har med **bilförarens beteende** att göra, t.ex. att de kör i eller parkerar/angör i cykelfälten.

I debatten klagas det annars vanligtvis på cyklisternas beteende, men cykelfält verkar vara en lösning som cyklisterna förstår och respekterar. Att cykelfält gynnar ett positivt beteende hos cyklister bekräftas också av tidigare studier (Nilsson, 2000).

Angående driften av cykelfälten, var kommunerna betydligt mera positiva till möjligheterna att hålla cykelfälten rena vid barmark än när det var snö. Enligt en expertdiskussion var det troligt att renhållning och vinterväghållning av cykelfälten skulle utgöra ett problem. Man befarade att det skulle samlas grus, glassplitter mm i cykelfälten, vilket skulle påverka cyklisternas framkomlighet, bekvämlighet och säkerhet.

Även om kommunerna överlag tyckte att vinterväghållningen fungerade, bedömde kommunerna i Norrland att cykelfält inte går att hålla rena vintertid och detta var också ett vanligt skäl till att man inte anlade cykelfält. Fritt angivna kommentarer i samband med detta är att målningen syns dåligt när det är snö samt att cyklisterna får ett mindre utrymme när det lagras snömodd i cykelfälten.

Bilförarens bristande respekt av cykelfälten kan bero på många saker, t.ex. att cykelfält hittills inte börjat användas i stor skala och att bilister inte har lärt sig vilka regler som gäller för cykelfält. Bilförarna kan vara ovana vid att cyklister separeras i vägbanan eller rent av ogillar att man ger cyklister av deras utrymme, till skillnad mot att man separerar bort cyklisterna när man bygger cykelbanor. Det kan vara så att cykelfält inte ger ouppmärksamma bilförare en tillräckligt stark signal om att det är en annorlunda lösning än blandtrafik. Detta kan förstärkas av att det är för få cyklister för att bilförare ska vara motiverade att följa reglerna. En slutsats av tidigare forskning är att cykeltrafikmängden bör vara över 50 cyklister i timmen, för att bilförare ska förvänta sig cyklister på platsen och därmed anpassa sig till dem (Nilsson, 2000). Dock bör här betonas att erfarenheterna av bilförarnas beteende är övervägande positivt. Likväl skulle kommunerna som anlägger cykelfält kunna tjäna på att informera om varför de anlagts och vilka regler som gäller för dem. Detta kan också vara en inledning till att man systematiskt börjar övervaka olaglig parkering/angöring i cykelfälten.

Kommunerna upplever vidare att cykelfälten inte har någon hastighetsreducerande effekt på motorfordon, men bedömer inte heller att de leder till ökade hastigheter. Tidigare undersökningar har visat att hastigheten går ner när cykelfält anläggs (Nilsson, 2000). Samtidigt finns det vissa farhågor (ur säkerhetssynpunkt) bland trafikforskare att hastigheterna ökar

pga. det "delegerade ansvar" som separeringen medför, dvs. att bilförarna inte anpassar farten med hänsyn till cyklisterna, utan endast inriktar sig på att hålla sig utanför cykelfältet.

Att kommunerna har goda erfarenheter av sina cykelfält bekräftas av faktumet att en tredjedel av dem skulle anlägga fler vid svarstillfället och att hälften anger tidigare erfarenheter som skäl för att anlägga nya cykelfält.

En mindre del av kommunerna hade negativa erfarenheter och använder nu cykelfält mera restriktivt, t.ex. där angöring förekommer och på enkelriktade gator. Ett problem som angavs fritt var motorfordon som utnyttjar fälten och därmed tvingar cyklisterna ut i körbanan etc. Vad som händer när cykelfältet är blockerat borde studeras närmare, t.ex. bilförarens beredskap att interagera med cyklisterna som kör ut i körfältet.

4.3 Framtidspotential för cykelfält

Framtida användning

Jämfört med de kommuner som planerar att anlägga cykelfält på egen hand, kan dubbelt så många tänka sig att anlägga cykelfält inom detta projekts försöksverksamhet. Mer än hälften av dessa kommuner har inte cykelfält redan. Detta visar på ett potentiellt intresse för cykelfält. Frågan var långt från bindande, men svaren tyder ändå på en positiv attityd.

Cykelfält har dock ett litet användningsområde, enligt kommunernas svar. På frågan om de ville delta i försöksverksamhet uppgav 59% att de inte har några lämpliga sträckor att anlägga cykelfält på, och 57% av dem som var intresserade kunde endast tänka sig att delta med enstaka sträckor. Visserligen är det bra att man endast använder cykelfält på exemplariska sträckor, men samtidigt är det viktigt med ett konsekvent, enhetligt och sammanhängande cykelvägnät. Kunskapsöversikten (Nilsson, 2000) visar ett exempel (Troisdorf, Tyskland) där man byggde ett hierarkiskt heltäckande cykelvägnät, som till stor del består av cykelfält. Man anlade cykelfält även på gator som endast var 6 meter breda (och tog samtidigt bort mittlinjen) (Stadt Troisdorf, 1996). Utfallet av projektet var mycket positivt. Andelen cykelresor ökade och andelen bilresor minskade. Invånarna blev också mer nöjda med utbudet av cykelanläggningar och tyckte det hade blivit attraktivare och säkrare att cykla. Projektet innehöll även andra fysiska förbättringar samt PR-arbete.

Majoriteten av kommunerna verkar dock vara omedvetna om cykelfält. Detta illustreras t.ex. av att 70-80% svarade att det aldrig kommit på tal/varit aktuellt att anlägga cykelfält. Denna omedvetenhet kan förmodligen förklaras av att man är inställd på att bygga separerade cykelbanor. I de fria svaren anger många kommuner att man föredrar separerade lösningar. Man ser cykelfält som en lösning där man inte kan bygga cykelbanor. Det finns dock ett par svar som har med beslutsunderlaget att göra, t.ex. att man inte har fått impulser om att detta skulle vara lämpligt eller att det saknas handböcker, forskningsresultat etc.

Under samma tid som enkäten skickades ut var nollvisionen högaktuell. Nollvisionen talar för ett system där de oskyddade trafikanterna separeras fysiskt från bilar på platser där de kan kollidera med bilar och där bilars faktiska hastighet överskrider 30km/h. Men det som inte framgår lika tydligt av Nollvisionen är att de separerade lösningarna som faktiskt byggs kan vara mer eller mindre ideala. En undersökning (Elvik, 1997) tyder på att cykelfält minskar cykelolyckor med 10%, att gång- och cykelvägar inte har någon effekt på cykel-

olyckor och att cykelbanor leder till 2% färre cykelolyckor. Detta gäller dock samtliga olyckor och inte enbart de allvarliga olyckorna, vilka är i fokus i Nollvisionen.

Många kommuner angav fritt att de hellre bygger gemensamma gång- och cykelbanor eller dubbelriktade cykelbanor än cykelfält. Dessa kan dock ge framkomlighetsproblem och säkerhetsproblem i korsningar om de inte utformas på ett välavvägt sätt. Dubbelriktade cykelbanor har visat sig ge höga risker i korsningar för cyklister som cyklar mot körriktningen ur bilistens perspektiv (t.ex. Pasanen, E., 1997). Gemensamma gång- och cykelbanor kan ge cyklister sämre framkomlighet då fotgängare går i vägen, och äldre gångtrafikanter upplever att cyklisterna hotar deras säkerhet (Hakamies-Blomqvist & Jutila, 1997).

Även strävande mot att bli "cykelstad" låg i tiden när enkäten besvarades, vilket kan ligga bakom inriktningen på cykelbaneutbyggnaden. Cyklister önskar nya cykelbanor/cykelvägar, enligt en enkätundersökning i Norrköping (Gatu- och trafikkontoret, 1997). Det vanligaste motivet för kommunerna verkar dock vara cyklisters säkerhet, vilket två tredjedelar angav som motiv för att de anlägger cykelfält, vilket var betydligt vanligare än skäl som har med cykelns konkurrenskraft att göra (trygghet, framkomlighet, attraktivitet).

Bedömning

Majoriteten av kommunerna bedömer cykelfält positivt. Man bedömer cykelfält mer som ett medel för att öka cykelns konkurrenskraft än att öka säkerheten. Effekter relaterade till cykelns konkurrenskraft som att cyklisters framkomlighet ökar, cyklisterna upplevelse blir positivare/tryggare, bilisters/samhällets uppmärksamhet på cyklister ökar, fler cyklar på gatan (bl.a. pga. ändrat vägval), stöds av den tidigare genomförda kunskapsöversikten (Nilsson, 2000).

Att majoriteten av kommunerna bedömer cykelfält positivt döljer faktumet att en stor del bedömer cykelfält neutralt eller negativt. Vad gäller beteendeförändringar som leder till ökad säkerhet ser man nästan ingen potential med cykelfält.

Övervägande positiv var man om att avståndet mellan cyklister och bilister ökar. De som har cykelfält redan instämmer mera i detta liksom kommunerna med fler än 50.000 invånare. Tidigare forskning visar däremot att cyklister cyklar längre ut från gatukanten då det finns cykelfält (Nilsson, 2000).

Oenighet rådde om barn och äldre kan cykla på gatan i cykelfältet och vad som händer med cyklisters trygghet och säkerhet. I kommunerna med mindre än 25.000 invånare tyckte man att barn och äldre kan cykla på gatan i cykelfältet, men inte i övriga kommuner. Kommunerna med cykelfält har vidare erfarenheten att barn/äldre faktiskt cyklar i cykelfältet. Vad detta innebär borde undersökas närmare. Tidigare beteendestudier har visat att barn har svårt att hålla till höger och att hålla kursen (Nilsson, 2000).

4.4 Vidare forskning

För närvarande utvärderar jag cykelfält för att kunna visa vilka generaliserbara effekter de har på cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft i svensk tätortsmiljö. I detta försök kan jag ta upp en del frågor som enkätundersökningen väcker eller lämnar obesvarade:

- Hur fungerar cykelfält på endast ena sidan av gatan – är det bättre än att anlägga cykelfält utanför parkerade bilar?

- Hur påverkas motorfordons hastigheter – går de ner? Det är viktigt att fastställa eftersom ett motiv till att anlägga cykelfält är att minska körbanebredden och därmed bilar-
nas hastighet.
- Hur är motorfordons beredskap att interagera med cyklister i körfältet när cyklisterna tvingas ut i körbanan utanför cykelfältet? Hur försiktiga är cyklister när de lämnar cykelfältet?
- Kan barn och äldre cykla på gatan i cykelfältet? Kommer de att göra det?
- Hur fungerar cykelfält på mindre exemplariska sträckor – vilket är bäst – kontinuitet eller att cykelfälten fungerar i alla situationer?
- Är driften av cykelfälten så oproblematisk som kommunerna vill göra gällande, och om inte, vad innebär det för cyklisterna?

Därutöver finns det ett gammalt talesätt som säger:

”the more people that believe in something the less likely it is that it is true”,

vilket leder mig till att undersöka det som ”alla” är överens om, vilket mestadels har med cykelns konkurrenskraft att göra, t.ex. att:

- cyklisters framkomlighet ökar,
- cyklisterna upplevelse blir positivare/tryggare,
- bilisters/samhällets uppmärksamhet på cyklister ökar,
- cykelflödet ökar på gatan bl.a. via cyklisters vägval.

Det gäller även övriga aspekter, såsom att cyklisters beteende blir bättre, fotgängare på trottoar blir tryggare/mindre störda och att cyklisters och bilisters sidoplacering förändras på ett sätt som är fördelaktigt för cyklisters säkerhet.

Referenser

- Elvik, R., Borger Mysen, A., Vaa, Tr., **Trafikksikkerhåndbok. Oversikt over virkninger, kostnader og offentlige ansvarsforhold for 124 trafikksikkerhetstiltak**, Transportøkonomisk institutt, tredje utgåvan, Oslo, 1997.
- Hakamies-Blomqvist L. & Jutila U., **General problems of pedestrians and cyclists Report from WALCYNG - WP3**, University of Helsinki, Department of Psychology, Finland, 1997.
- Nilsson, Annika, **Kunskapsöversikt om cykelfält: om cykelfälts användning utformning och betydelse för cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft**, Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, Lund, 2000.
- Pasanen, E., **Safety problems of pedestrians and cyclists Report from WALCYNG - WP4**, City of Helsinki, City Planning Office, Helsinki, Finland, 1997.
- Stadt Troisdorf, **Fahrradfreundliches Troisdorf - Bilanz in bildern**, Technisches Dezernat, Schertgens Handels- und Vertriebsgesellschaft mbH, Troisdorf-Spich, Tyskland, 1996.
- Trivector, **Cyklisters situation i nya cirkulationsplatser. En beteendestudie i två Lundakorsningar**: Trivector: Rapport 1999:42, Lund, 1999.

Bilagor

Bilaga 1: Enkät med följebrev

Bilaga 1a: följebrev

Bilaga 1b: beskrivning av cykelfält

Bilaga 1c: frågeformulär

Bilaga 2: Svarsfrekvens (internt bortfall)

Bilaga 3: Svar på samtliga frågor

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

Bilaga 3b: fritt angivna svarsalternativ

Fritt angivna erfarenheter av cykelfält

Ändrade riktlinjer utifrån erfarenheterna

Bakgrund/motiv till att ha cykelfält

Bakgrund/motiv till att inte ha cykelfält

Anledningar till att inte vilja delta i försöksverksamhet



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA
Lunds universitet

Institutionen för Teknik och Samhälle
Avdelningen för Trafikteknik

Lund, 1999-04-27

**Till gatuchefen (eller motsvarande)
i samtliga svenska kommuner**

Enkät om cykelfält

Avdelningen för Trafikteknik vid Lunds Tekniska Högskola bedriver ett forskningsprojekt om cykelfält i svensk tätortsmiljö. Vi är dels intresserade av cykelfälts säkerhetseffekt för cyklister och dels av att se om anläggandet av cykelfält kan öka cykelns konkurrenskraft mot bil. Detta är tänkt att ske i form av ett storskaligt försök i samverkan med svenska kommuner som är intresserade av att anlägga cykelfält. (På nästa sida finns en beskrivning av cykelfält.)

Inför försöket genomför vi en enkätundersökning för att kartlägga i vilken omfattning cykelfält redan förekommer i Sverige samt vilka erfarenheter man har av dem. Vi vill också få reda på vilka för- och nackdelar man bedömer att cykelfält har, samt få en uppfattning om hur stort intresset är för att delta i ett storskaligt försök med cykelfält.

Medverkan i försöksverksamhet innebär att kommunen anlägger nya cykelfält och står för kostnaderna i samband med detta, medan vi står för utvärderingen och utvärderingskostnaderna. Utvärderingen kommer att ske med hjälp av studier före och efter det att cykelfälten har anlagts, t.ex. hastighetsmätningar, trafikräkningar, beteendestudier och väggkantsenkät. I och med att detta är ett forskningsprojekt kommer det att ställas vissa krav på tidplan och urval av platser för ombyggnad. I det här skedet binder sig inte kommunen till att delta i försöket. Mer information och ytterligare kontakter följer dessförinnan.

Enkäten har skickats till gatuchefen i samtliga svenska kommuner. Nu ber vi Dig att fylla i den bifogade enkäten och återsända den i medföljande kuvert **senast den 7/5-1999**. Vänligen svara även om kommunen inte har några cykelfält eller något intresse av att delta i försöksverksamheten. Om Du har en kollega som är bättre lämpad att fylla i enkäten kan Du delegera uppgiften till honom/henne.

Har Du några frågor eller synpunkter är Du välkommen att ringa Annika Nilsson på Avdelningen för Trafikteknik, telefonnummer 046-222 31 01.

Tack på förhand för hjälpen!

Vänliga hälsningar

Christer Hydén

Professor

Annika Nilsson

Civ. ing

Cykelfält

Ett cykelfält är ett utrymme (ett eget "körfält") för cykeltrafiken i gatan/vägen som avskiljs från övriga körfält med en cykelfältslinje (vit streckad målad linje) eller en heldragen spärrlinje. Cykelfält skyltas som färdväg för cyklister och mopedförare och markeras med målad cykelsymbol i gatu-/vägytan. Mopeder i klass I får dock inte köra i cykelfält. Det som skiljer ett cykelfält från en cykelbana är att det inte finns någon skiljeremsa eller kantsten som separerar cykeltrafiken från motorfordon samt att endast enkelriktad cykeltrafik tillåts. Om yttersta delen av gatan/vägen är belagd med en annan beläggning, men ändå är i samma nivå som gatan/vägen, kan detta också anses höra till kategorin cykelfält, om utrymmet är avsett för cyklister. Utomlands är det vanligt med kulörta färger på avgränsningen och/eller cykelfältet. Det förekommer också att avgränsningen och/eller cykelfältet är i annan beläggning än asfalt.

Cykelfält används främst på sträckor, men kan också användas före signalreglerade korsningar för att leda och synliggöra raktframkörande, vänstersvängande och högersvängande cyklister. Cykelbanor med enkelriktad cykeltrafik kan t.ex. avbrytas ca 30 meter före signalreglerade korsningar och övergå i cykelfält. Vänstersvängande cyklister kan ges ett cykelfält mellan körfälten för raktframkörande och högersvängande motorfordonstrafik. Utomlands förekommer cykelfält för högersvängande cyklister framför och förbi trafiksignal på höger sida av signalstolpen. Man kan också anlägga cykelfält i rondell.

På gator med enkelriktad trafik kan cykelfält leda cykeltrafiken både med och mot den enkelriktade biltrafiken. Cykelfält kan också anläggas på bussgator. En lösning som nämns i samband med cykelfält är gemensamma körfält för cyklister, bussar och ibland taxi.



Bild på cykelfält i Troisdorf i Tyskland. Cykelfältet avgränsas här med både vit och röd heldragen linje och markeras med vit cykelsymbol. Före korsningen delar sig cykelfältet i ett cykelfält för cyklister som ska svänga till vänster och ett för cyklister som ska cykla rakt fram. I detta, liksom i alla, cykelfält tillåts endast enkelriktad cykeltrafik.

Källa: Planerbüro Südstadt, (1996), "Fahrradfreundliches Troisdorf - Bilanz in Bildern", Stadt Troisdorf, Technisches Dezernat, Troisdorf, Tyskland

Det är alltid förbjudet att stanna eller parkera i cykelfältet. Andra fordon än cyklar eller mopeder får endast föras i cykelfältet för att korsa det vid t.ex. in- och utfart till parkering. När cykelfältet avskiljs med en heldragen spärrlinje får fordon inte överträda denna med något hjul.

Bilaga 2: svarsfrekvens (internt bortfall)

Frågor som alla skulle besvara, n=204	Antal svar	Svarsfrekvens
Finns det något/några cykelfält i kommunen?	204	100%
Har ni planer på att anlägga något/några cykelfält i kommunen?	200	98%
Är ni intresserade av att delta i försöksverksamhet med cykelfält på sträckor?	183	90%
Vilken är din personliga bedömning av hur cykelfält skulle fungera längs gator inom tätort med hastighetsbegränsningen 50km/h? (23 påståenden)	167-173	82-85%

Uppgifter som de som har (har haft) cykelfält skulle lämna, n=64 (frivilliga uppgifter i kursiv text)	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
Vilka erfarenheter har ni av cykelfälten? (10 påståenden) <i>Andra fritt angivna erfarenheter</i>	50-56 10	78-88% ---	1-3 1
Har ni ändrat några riktlinjer utifrån erfarenheterna? <i>Andra/preciserade svar</i>	60 17	94% ---	5 0
Har något/några av kommunens cykelfält utvärderats? <i>Beskrivning av utvärderingen och dess resultat</i>	60 1	94% ---	6 0

Uppgifter som de som har cykelfält skulle lämna, n=63 (frivilliga uppgifter i kursiv text)	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
Ange antal gator/ korsningar med olika typ av cykelfält	61	97%	1
<i>Ange för varje cykelfält utformning och gatumiljö</i>	47	75%	3

Uppgifter som de som ska anlägga cykelfält skulle lämna, n=24 (frivilliga uppgifter i kursiv text)	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
Ange antal gator/ korsningar med olika typ av cykelfält	21	88%	5
<i>Ange för varje cykelfält utformning och gatumiljö</i>	18	75%	0

Uppgifter som de som har eller ska anlägga cykelfält skulle lämna, n=67 (frivilliga uppgifter i kursiv text)	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
Vad är bakgrunden till att ni anlagt/ska anlägga cykelfält? <i>Andra fritt angivna svar</i>	58 13	87% ---	2 1
Vilka motiv fanns/finns det för att anlägga cykelfälten? <i>Andra fritt angivna svar</i>	64 3	96% ---	6 1

Uppgifter som de utan cykelfält (eller planer på cykelfält) ska lämna, n=116 (frivilliga uppgifter i kursiv text)	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
Vad är bakgrunden till att ni inte har anlagt cykelfält? <i>Andra fritt angivna svar</i>	100 26	86% ---	25 9
Vilka motiv fanns/finns till att ni inte har anlagt cykelfält? <i>Andra fritt angivna svar</i>	99 11	85% ---	25 4

Uppgifter som de intresserade av försök ska lämna, n=54 (frivilliga uppgifter i kursiv text)	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
I vilken omfattning skulle ni då vilja anlägga cykelfält?	50	93%	3
På vilken slags gator/vägar skulle ni anlägga cykelfält?? <i>Andra typer än angivna alternativ</i>	51 3	94% ---	5 0
Vilket dataunderlag har ni? <i>Andra typer än angivna alternativ</i>	47 0	87% ---	5 0

Uppgifter som de som inte är intresserade av att delta i försöksverksamhet ska lämna, n=129	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp	Antal svar från andra
Varför har ni inget intresse av försöksverksamheten? <i>Andra alternativ</i>	126 21	98% ---	2 2

Bilaga 2: svarsfrekvens (internt bortfall)

Uppgifter om cykelfält som frivilligt angavs, n=165 cykelfält	Antal svar i denna grupp	Svarsfrekvens i denna grupp
Cykelfält (befintligt/planerat)	165	100%
Gatunamn	165	100%
Placering av cykelfält	146	88%
Cykelfältsbredd (m)	145	88%
Linjetyp	115	70%
Total längd (m)	146	88%
Gatufunktion	161	98%
Hastighetsbegränsning (km/)	154	93%
Trafikmängd motorfordon (ÅDT)	139	84%
Trafikmängd cyklister/dygn	67	41%
Gatubredd (m)	131	79%
Antal körfält (st)	155	94%
Parkering	153	93%
Busstrafik	158	96%
Övrigt	10	---

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

1. Finns det något/några cykelfält i kommunen?	Antal svar	Andel av svar
Ja	63	31%
Nej	139	68%
Vet inte/oklart	1	0,5%
<i>Har funnits (fritt angivet alternativ)</i>	1	0,5%

2. Har ni planer på att anlägga något/några cykelfält i kommunen?	Antal svar	Andel av svar
Ja	24	12%
Nej	139	70%
Vet inte/oklart	37	19%

3. Vilken typ av cykelfält har ni eller planerar ni att anlägga?

Typ av cykelfält på sträckor	i antal* kommuner	på antal gator* per kommun	på antal gator* totalt
Cykelfält på båda sidorna av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik	42 (10)	1-10 (1-3)	78 (14)
Cykelfält på ena sidan av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik	25 (5)	1-10 (1-2)	51 (6)
Motriktat cykelfält på gata med enkelriktad trafik	21 (7)	1-10 (1-3)	38 (9)
Cykelfält på bussgata	3 (4)	1 (1-2)	2 (5)
Gemensamt körfält för cyklister och kollektivtrafik	7 (0)	1-20 (0)	24 (0)
Annan typ	3 (2)	2 (2-3)	4 (5)
Summa	61 (21)	0-42 (1-5)	197 (39)
Typ av cykelfält i/vid korsning	i antal* kommuner	i/vid antal* korsningar per kommun	totalt i/vid antal* korsningar
Cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält	5 (0)	1-15 (0)	21 (0)
Cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält med tillbakadragen stopplinje för motorfordon	5 (0)	1-2 (0)	5 (0)
Cykelfält där cykelbana avbryts före signalreglerad korsning och övergår i cykelfält med tillbakadragen stopplinje för motorfordon och utrymme för cyklister framför den tillbakadragna stopplinjen	2 (1)	1-2 (0)	3 (0)
Cykelfält före signalreglerad korsning för vänstersvängande cyklister, mellan körfälten för t.ex. raktframkörande och högersvängande motorfordon	4 (0)	1-1 (0)	3 (0)
Cykelfält för högersvängande cyklister förbi trafiksignal på höger sida av signalstolpen	3 (1)	1-12 (1)	15 (1)
Cykelfält i tillfart till rondell	6 (1)	1-15 (1)	21 (1)
Cykelfält inne i rondell	5 (1)	1-3 (0)	6 (0)
Annan typ	2 (3)	1-4 (1-3)	5 (6)
Summa	61 (21)	1-30 (1-4)	79 (8)

* planerade cykelfält inom parantes

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

4. Vad är bakgrunden till att kommunen:	har anlagt/ska anlägga cykelfält		inte har anlagt/ska anlägga cykelfält	
	antal svar	andel som svarat...	antal svar	andel som svarat...
Egna tidigare erfarenheter	19	33%	9	9%
Kommunala riktlinjer för utformning	7	12%	3	3%
Nationella utformningshandböcker	7	12%	2	2%
Utländska utformningshandböcker	0	0%	0	0%
Forskningsresultat från Sverige	3	5%	0	0%
Forskningsresultat från andra länder	1	2%	0	0%
Erfarenheter från andra kommuner i Sverige	12	21%	2	2%
Erfarenheter från kommuner i andra länder	4	7%	0	0%
Konsulter rekommenderade det	7	12%	1	1%
Gatukontoret rekommenderade/avrådde det	16	28%	5	5%
Tekniska nämnden rekommenderade/avrådde/bestämde det	6	10%	0	0%
Vägverket rekommenderade/avrådde/bestämde det	8	14%	0	0%
Det har aldrig kommit på tal/varit aktuellt	<i>ej möjligt alternativ</i>		81	81%
Vet ej/oklart	6	10%	14	14%
Annat	13	22%	26	26%

5. Vilka motiv fanns/finns det för att kommunen:	har anlagt/ska anlägga cykelfält		inte har anlagt/ska anlägga cykelfält	
	antal svar	andel som svarat	antal svar	andel som svarat
Cyklisters säkerhet	43	67%	18	18%
Cyklisters trygghetsupplevelse	25	39%	11	11%
Cyklisters framkomlighet	23	36%	4	4%
Att göra det attraktivare att cykla	20	31%	2	2%
Fotgängares trygghet/säkerhet (på gång- och cykelbana)	9	14%	6	6%
Motorfordons framkomlighet	1	2%	3	3%
Utrymmesskäl	21	33%	23	23%
Kostnadsskäl	33	52%	7	7%
Parkering/angöring	2	3%	6	6%
Drift och underhåll	2	3%	1	1%
Vinterväghållning	5	8%	7	7%
Det har aldrig kommit på tal/varit aktuellt	<i>ej möjligt alternativ</i>		68	69%
Vet ej/oklart	1	2%	9	9%
Annat	3	5%	11	11%

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

6. Vilka erfarenheter har ni av cykelfälten i kommunen? (Ange på skalan nedan hur väl följande påståenden stämmer)		inte alls	stämmer →	mycket väl	vet ej	
Cyklister använder cykelfälten som avsett	antal svar	0	2	27	25	2
	andel av svar	0%	4%	50%	46%	--
Motorfordon kör utanför cykelfälten	antal svar	2	11	25	16	1
	andel av svar	4%	20%	46%	30%	---
Motorfordon kör saktare där det finns cykelfält	antal svar	28	9	4	1	12
	andel av svar	67%	21%	10%	2%	---
Bilister parkerar/angör i cykelfälten	antal svar	18	16	14	6	2
	andel av svar	33%	30%	26%	11%	---
Cykelfält fungerar där det finns parkeringsplatser innanför	antal svar	4	0	5	4	37
	andel av svar	31%	0%	39%	31%	---
Nytto-/distributionstrafiken hindras av cykelfälten	antal svar	21	12	4	3	15
	andel av svar	53%	30%	10%	8%	---
Cykelfält går att hålla rena vintertid när det är snö	antal svar	7	8	14	25	1
	andel av svar	13%	15%	26%	46%	---
Cykelfält går bra att hålla rena vid barmark	antal svar	1	0	14	40	1
	andel av svar	2%	0%	26%	73%	---
Cyklister uppskattar cykelfälten	antal svar	1	4	23	17	11
	andel av svar	2%	9%	51%	38%	---
Barn/äldre cyklar i cykelfälten	antal svar	0	7	15	25	7
	andel av svar	0%	15%	32%	53%	---
Andra erfarenheter	antal svar	2	0	0	3	5
	andel av svar	---	---	---	---	---

7. Har kommunen utifrån erfarenheterna av cykelfält ändrat några riktlinjer avseende cykelfält?	Antal svar	Andel som angett
Nej	40	67%
Ja, var cykelfälten anläggs	1	2%
Ja, utformningen av cykelfälten	6	10%
Ja, rengöringen av cykelfälten	1	2%
Ja, vinterväghållningen av cykelfälten	4	7%
Ja, annat nämligen	7	12%
Vet ej/oklart	6	10%
Precisera gärna Ditt svar	13	22%

8. Har något/några av kommunens cykelfält utvärderats?	Antal svar	Andel av svar
Ja	8	13%
Nej	49	82%
Vet inte/oklart	2	5%
Beskriv gärna utvärderingen och dess resultat	1	---

9. Är ni intresserade av att delta i försöksverksamhet med cykelfält på sträckor?	Antal svar	Andel av svar
Ja, preliminärt med de sträckor som kommunen redan planerar att anlägga	8	4%
Ja, eventuellt kan vi tänka oss att anlägga cykelfält, men vi önskar först mer information	44	25%
Nej	129	71%
Ja, både med sträckor som planeras + eventuellt nya cykelfält	2	1%

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

10. I vilken omfattning skulle det kunna bli aktuellt att kommunen anlägger cykelfält?	Antal svar	Andel som angett
Med en helhetslösning, dvs. cykelfält på hela stråk, i hela stadskärnan el dyl.	1	2%
På några sträckor	16	32%
På någon enstaka sträcka	26	52%
Kan diskuteras	9	18%

11. På vilken slags gator/vägar skulle det kunna bli aktuellt att kommunen anlägger cykelfält?	Antal svar	Andel som angett
På gata/väg där cyklister nu cyklar i blandtrafik	41	80%
På gata/väg där cyklister nu cyklar på gemensam gång- och cykelbana	4	8%
På gata/väg där cyklister nu cyklar på dubbelriktad cykelbana	4	8%
På gata med enkelriktad trafik (som motriktat cykelfält)	10	20%
Kan diskuteras	10	20%
Annat	3	6%

12. Vilket dataunderlag har ni som skulle kunna användas vid utvärderingen av cykelfält?	Antal svar	Andel som angett
Polisrapporterade olyckor	42	89%
Sjukhusregistrerade olyckor	11	23%
Trafikräkningar av motorfordonstrafik	36	77%
Trafikräkningar av cykeltrafiken	12	26%
Hastighetsmätningar av motorfordonstrafik	23	49%
Resultat från enkätundersökningar av cyklister	5	11%
Sammanställning av trafikanters klagomål	7	15%

13. Varför har kommunen inget intresse av att vara med i försöksverksamheten?	Antal svar	Andel som angett
Har inga lämpliga sträckor att anlägga (nya) cykelfält på	74	59%
Har inte råd att anlägga (nya) cykelfält	28	22%
(Nya) cykelfält passar inte in i våra nuvarande planer (precisera gärna)	24	19%
Tror inte på lösningen som sådan, därför att	15	12%
Annat	21	17%

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

14. Vilken är din personliga bedömning av hur cykelfält skulle fungera längs gator inom tätort med hastighetsbegränsningen 50km/h? (Ange på skalan nedan hur väl följande påstående stämmer)	stämmor						
	inte alls	→			mycket väl	vet ej	
Att anlägga cykelfält på blandtrafikgator leder till att:							
Bilisters uppmärksamhet på cyklister ökar	antal svar	16	45	68	16	26	
	andel av svar	11%	31%	47%	11%	---	
Motorfordons hastighet ökar	antal svar	55	54	1	24	2	31
	andel av svar	40%	40%	18%	2%	---	
Avståndet mellan cyklist och bilist ökar	antal svar	15	33	70	1	36	18
	andel av svar	10%	21%	45%	23%	---	
Cyklister betar sig mer förutsägbart/trafikriktigt	antal svar	10	39	71	20	30	
	andel av svar	7%	28%	51%	14%	---	
Cyklisters trygghet ökar, men deras säkerhet minskar	antal svar	19	59	46	12	32	
	andel av svar	14%	43%	34%	9%	---	
Cyklisters trygghet och deras säkerhet ökar	antal svar	19	53	62	16	22	
	andel av svar	13%	35%	41%	11%	---	
Cyklisters framkomlighet ökar	antal svar	9	32	1	79	37	12
	andel av svar	6%	20%	50%	23%	---	
Bilisters framkomlighet ökar	antal svar	36	67	38	10	19	
	andel av svar	24%	44%	25%	7%	---	
Bilister blir påmind om cykeln som transportmedel	antal svar	13	31	58	37	31	
	andel av svar	9%	22%	42%	27%	---	
Fler cyklister kommer att välja att cykla på den gatan	antal svar	11	34	65	27	34	
	andel av svar	8%	25%	47%	20%	---	
Cyklister får ett mer sammanhängande vägnät	antal svar	1	28	82	48	12	
	andel av svar	1%	18%	52%	30%	---	
Det blir attraktivare att cykla	antal svar	2	50	59	36	24	
	andel av svar	1%	34%	40%	25%	---	
Barn och äldre kan cykla på gatan i cykelfältet	antal svar	12	53	58	24	24	
	andel av svar	8%	36%	40%	16%	---	
I valet mellan olika lösningar:							
Cykelfält är en lösning där man inte kan bygga cykelbanor	antal svar	6	27	1	75	49	12
	andel av svar	4%	17%	48%	31%	---	
Det är bättre att sänka/säkra hastigheten till 30km/h än att anlägga cykelfält	antal svar	18	48	34	31	39	
	andel av svar	14%	37%	26%	24%	---	
Att anlägga cykelfält som ersättning av gemensam gång- och cykelbana leder till att:							
Cyklisters framkomlighet ökar	antal svar	22	1	39	65	27	16
	andel av svar	14%	25%	42%	18%	---	
Cyklisters säkerhet ökar i korsningar	antal svar	22	1	49	43	11	43
	andel av svar	18%	39%	34%	9%	---	
Cyklisters säkerhet minskar på sträckor	antal svar	31	49	44	26	20	
	andel av svar	21%	33%	29%	17%	---	
Cyklisters säkerhet ökar totalt sett	antal svar	26	1	52	47	13	32
	andel av svar	19%	37%	34%	9%	---	
Cyklister blir tryggare	antal svar	29	1	53	48	14	24
	andel av svar	20%	37%	33%	10%	---	
Fotgängare blir tryggare på gångbanan	antal svar	5	12	65	82	7	
	andel av svar	3%	7%	40%	50%	---	
Praktiska frågor:							
Cykelfält går att hålla rena vintertid när det är snö	antal svar	24	38	1	40	58	10
	andel av svar	15%	24%	25%	36%	---	
Cykelfält går bra att hålla rena vid barmark	antal svar	1	14	49	98	8	
	andel av svar	1%	9%	30%	61%	---	

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

15. Hur är cykelfälten längs sträckor utformade och på vilken slags gata/väg är de anlagda?

Cykelfält	Antal svar	Andel av svar
befintligt	128	78%
planerat	37	22%

Placering av cykelfält	Antal svar	Andel av svar
På båda sidorna av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik	75	51%
På ena sidan av gata/väg med dubbelriktad motorfordonstrafik	25	17%
Motriktat cykelfält på gata med enkelriktad trafik	46	32%

Cykelfältsbredd (m)	Antal svar	Andel av svar	Kumulativ andel
0,8	1	1%	1%
1	31	21%	22%
1,2	5	3%	26%
1,25	23	16%	41%
1,3	3	2%	43%
1,35	2	1%	45%
1,5	49	34%	79%
1,6	1	1%	79%
1,75	1	1%	80%
1,8	1	1%	81%
2	17	12%	92%
2,5	9	6%	99%
3	1	1%	99%
4	1	1%	100%

Total längd (m)	Antal	Andel av svar	Kumulativ andel
0<100	11	8%	8%
100<200	25	17%	25%
200<300	19	13%	38%
300<400	17	12%	49%
400<500	12	8%	58%
500<600	12	8%	66%
600<700	8	6%	71%
700<800	8	6%	77%
800<900	8	6%	82%
900	1	1%	83%
1000	8	6%	88%
1100	4	3%	91%
1200	2	1%	93%
1300<1400	2	1%	94%
1500	3	2%	96%
1800	2	1%	97%
2100	1	1%	98%
3000	2	1%	99%
5500	1	1%	100%

Linjetyp	Antal svar	Andel av svar
cykelfältslinje	23	20%
spärrlinje + H20/10	62+21	54+18%
kantlinje	3	3%
kamflex	3	3%
stenbeläggning	2	2%
spärr+/cykelfältslinje	1	1

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

Gatufunktion	Antal svar	Andel av svar
huvudgata	77	48%
uppsamlingsgata	32	20%
lokalgata	45	28%
centrumgata	5	3%
bussgata	1	1%
entregata	1	1%

Hastighetsbegränsning (km/h)	Antal svar	Andel av svar	Kumulativ andel
30	10	7%	7%
50	135	88%	94%
70	9	6%	100%

Trafikmängd motorfordon (ÅDT)	Antal svar	Andel av svar	Kumulativ andel
<1000	24	17%	17%
1<2000	25	18%	35%
2<3000	25	18%	53%
3<4000	16	12%	65%
4<5000	5	4%	68%
5<6000	14	10%	79%
6<7000	6	4%	83%
7<8000	6	4%	87%
8<9000	5	4%	91%
9<10000	1	1%	91%
10<11.000	3	2%	94%
12<13.000	3	2%	96%
14.000	1	1%	96%
18.000	2	1%	98%
25.000	2	1%	99%
35.000	1	1%	100%

Trafikmängd cyklist/dygn	Antal svar	Andel av svar	Kumulativ andel
20	1	1%	2%
30	1	1%	3%
50	3	2%	8%
75	1	1%	9%
100	7	4%	19%
150	4	2%	25%
200	6	4%	34%
300	12	7%	52%
350	1	1%	54%
400	4	2%	60%
450	1	1%	61%
500	9	6%	75%
550	1	1%	76%
700	1	1%	78%
800	3	2%	82%
1000	2	1%	85%
1100	1	1%	87%
1500	2	1%	90%
2000	5	3%	97%
3000	1	1%	99%
5500	1	1%	100%

Bilaga 3a: svarsfördelning på frågor med fasta svarsalternativ

Gatubredd (m)	Antal svar	Andel av svar	Kumulativ andel
3,2	1	1%	1%
3,5	1	1%	2%
5	4	2%	5%
5,5	3	2%	7%
6	12	7%	16%
6,5	6	4%	21%
7	21	13%	37%
7,5	7	4%	42%
7,7	1	1%	43%
8	7	4%	48%
8,5	1	1%	49%
9	34	21%	75%
9,5	1	1%	76%
10	7	4%	81%
11	4	2%	84%
12	8	5%	90%
13	6	4%	95%
14	2	1%	96%
15	3	2%	99%
18	2	1%	100%

Antal körfält (st)	Antal svar	Andel av svar	Kumulativ andel
1	45	29%	29%
2	103	67%	96%
3	1	1%	96%
4	6	4%	100%

Parkering	Antal svar	Andel av svar
ja	47	31%
nej	106	69%

Busstrafik	Antal svar	Andel av svar
ja	90	57%
nej	68	43%

Övrigt	Antal svar
blå	1
färg	1
gult i korsning	2
ingen gångbana	3
reflexstolpe	1
röd	2

Fritt angivna erfarenheter av cykelfält

problem pga. cyklisternas beteende:

De cyklar dubbelriktat även i cykelfälten.

Cyklister använder cykelfälten även motriktat.

Cyklar mot enkelriktningen i cykelfälten (i båda riktningarna); (enkelriktad gata).

Motriktad cykelbana används av cyklister i bilarnas körriktning

problem pga. övriga trafikanters beteende:

Farligt när bilar står i fältet. Bilar kör/parkerar/angör i cykelfältet och bilar kör i fel riktning. Hantverkare/varulaster utnyttjar cykelfält (enkelriktad gata).

Bilar ställer sig på cykelfälten avgränsade med heldragen spärrlinje och inte utanför som tänkt.

Stor olägenhet orsakas av fordon som utnyttjar fälten för uppställning och därmed tvingar cyklisterna ut i körbanan.

Cykelfälten är relativt snala, ofta parkerar bilar på det och cyklister får svänga ut.

Buss i linjetrafik står i cykelfält vid hållplatserna.

Långsamtgående fordon använder cykelfältet, gäller vägar på landsbygd.

Konflikten bil höger-cykel rakt fram i signalreglering pga. cykelfält överdriven.

övriga problem:

Cykeltrafik i fält mot övrig trafik är tveksam. Cyklister upplever det otryggt. Spontana kommentarer är att det känns tokigt/otryggt att cykla på fel sida respektive att ha cyklister mot trafiken (enkelriktad gata).

Vi tycker att framkomligheten förbättras på bekostnad av försämrad säkerhet. Falsk trygghetskänsla.

Har man väl markerat cykelfält så går det inte att få cyklisterna välja en längre omväg. Förmodligen får fälten behållas. Det gäller att tänka sig för innan.

Ändrade riktlinjer utifrån erfarenheterna
angående att anlägga cykelfält över huvud taget:

Utför inte några nya cykelfält.

Cykelfält är i många stycken en ersättning för en avgränsad gc-väg som vi hellre inriktar oss på.

Har kombinerade dubbelriktade GC-vägar.

Bör vara separat gc-väg på ena sidan av gatan.

Vi försöker anlägga enbart GC-banor.

Inte tillräckligt säkert, vill hellre bygga separata cykelbanor, gärna dubbelriktade

angående var cykelfält anläggs:

Cykelfält invid kantsten fungerar inte där angöring förekommer.

Bör ej läggas mot körriktningen på enkelriktad gata.

Fler cirkulationsplatser kan kräva att cykelfält anordnas både praktiskt och av utrymmes skäl.

angående utformning/reglering:

Används oftare vid utformning av korsningen.

Använder inte "stora svängen" längre

Ger företräde till gc-trafik i korsningar.

Svårt uppnå säkert resultat i 4-vägs korsning. Korsningen kompletterades med refuger och överfarterna målades gula. Olyckorna minskade.

"Gris" med förbudsskylt får bilar att respektera enkelriktningen något bättre. Man bötfäller felparkerade bilar men inte så ofta (enkelriktad gata).

angående vinterväghållningen:

Resurser har satts av för att transportera bort snödrivor från cykelfälten.

Efter snöröjning bildas snart ett parti med lösare snö/snömodd intill kantsten/snövall. Beroende på snömängd sprider detta parti sig ut från körbanekant. Cyklisterna cyklar då mitt i gatan. Därför undviker vi cykelfält.

Cykelfält anläggs nu sporadiskt därför att de pga. minskade resurser för vinterväghållning en inte fungerar så bra på vintern.

angående renhållning:

Viktigt med renhållningen i fälten.

Bakgrund/motiv till att ha cykelfält

Hastighetssänkning:

I samband med hastighetssänkning m.h.a. körbaneavsmalning kläcktes idén.

Göra körbanan smalare → lägre hastigheter förhoppningsvis

För att minska körbanebredden och därmed bilarnas hastighet.

Preciserade svar om ekonomiska skäl:

Billigt att utföra (dyrt att underhålla).

Anlagt cykelfält av kostnadsskäl.

Billig åtgärd.

Preciserade svar om ekonomiska skäl och utrymmesskäl:

Ekonomisk fråga, utrymmet fanns på körbanan.

Billigt och ej så utrymmeskrävande

Försök:

Ville försöka med en billig lösning i avvaktan på utbyggnad av "bana".

Försök

Övrigt:

Tyckte det var den bästa lösningen på "landsväg".

Trafikinspektion 1998.

Skapa en miljöprioriterad gata.

Starka önskemål om cykelbana.

Bakgrund/motiv till att inte ha cykelfält

föredrar separerade lösningar:

Vi har separata cykelvägar istället (kantsten).

Vi bygger separerade gc-vägar.

Vi anlägger GC-vägar resp. GC-banor (med btg-stöd).

Vi har anlagt GC-vägar.

Föredrar cykelbana av TS skäl.

...traditionellt har man byggt ut separata GC-vägar.

I x-stad har man de senaste 10 åren investerat i gc-banor.

Föredrar cykelbanor.

Bygger cykelbanor.

Alla cykelbanor är dubbelriktade.

Finns nivåskilda GC-vägar el. i plan med dubbelriktad GC-trafik.

Cykelvägarna som är anlagda i kommunen är dubbelriktade.

Varför cykelfält, bättre med cykelbanor. Kanske i framtiden.

Satsat på cykelbanor.

Anlägger separata gc-vägar.

Kommunen har satsat på separata gc-vägar.

kommunens storlek eller karaktär:

Vi saknar storlek av samhällen för att skapa cykelfält.

Liten kommun och litet samhälle.

Gammalt ställe, 2 gator.

Glesbygdskommun med vägföreningar (ca 300 st).

Stadens vägnät ger ej utrymme då det är mest villagator.

Endast villagator i kommunens verksamhet. VV svarar för övriga gator där det skulle kunna vara aktuellt.

Liten andel kommunalt vägnät där det går att applicera cykelfält. Kommunen växer dock varför det kan bli intressant i framtiden.

utrymmesskäl:

Vi har plats med dubbelriktad cykelbana.

Vi har begränsat utrymme vid sidan om vägarna.

Utrymmesskäl.

Utrymme saknas

Otillräckligt utrymme för gc-väg

För smala gator; brist på utrymme. Vi har 30 km/h i tätorten.

Befintliga gaturum är för smala.

klimatskäl:

Vintertid syns inte en markering

Vi har 4 mån vinter med mycket snö.

Snötäckt stora delar av året.

Bl.a. dålig synbarhet av cykelfält vintertid.

Markeringarna syns inte på vinter.

har inte behov pga. befintligt cykelvägnät:

Ganska gott om GC-vägar, de flesta gator är lokalgator.

Finns redan ett ganska väl utbyggt GC-nät i tätorten.

Vi har ett bra utbrett cykelnät i kommunen.

trafikmängden:

För få cyklister.

Antalet cyklister är inte så stort.

Lite trafik.

ekonomiska skäl:

Minskade anslag till gatuunderhåll innebär att man inte prioriterat vägmarkering

Ekonomiska förutsättningar.

beslutsunderlaget:

Avsaknad av handböcker; erfarenhet och forskningsresultat.

Vi har ej fått impulser från någon om att detta skulle vara lämpligt.

Anledningar till att inte vilja delta i försöksverksamhet
föredrar/har planerat andra lösningar:

Vill hellre bygga avgränsade gc-vägar.

Kommunen har bestämt sig för separata gc-vägar (skiljerensa).

I den lilla kommunen räcker det med att planera gc-vägar.

På landsbygden använder vi gc-vägar.

För få cyklister och där behovet är störst byggs separata GC-vägar.

Vi planerar för separata dubbelriktade gc-vägar.

Planerar GC-vägar i samråd med Vägverket.

Vi anlägger GC-vägar resp. GC-banor.

Bygger ut GC-banor/vägar 1st.

Har ett utbyggt GC-nät, liten tätort med lite biltrafik.

Anlägger avskilda gc-banor helst med nivåskillnad för att möjliggöra cykling i båda riktningarna, vilket vi ändå får i kommunen med tanke på att det är en liten kommun med relativt små trafikströmmar.

Vi anlägger för närvarande separerade GC-banor eller GC-banor åtskilda genom betongsockel.

Vi gör hellre GC-banor.

Vi försöker enbart anlägga GC-banor.

De 2 gatorna ska byggas om, körbana avsmalnas, bredare gc-bana.

Cyklister vill ha dubbelriktade banor.

Bygger hellre separata cykelbanor.

Vill istället bygga cykelbanor/cykelvägar.

Vi har bara dubbelriktade cykelbanor.

Satsar på separerade cykelbanor.

Separeras m.h.a. kantsten eller dylikt numera.

vinterväghållning:

Snöröjningsproblem.

Målningen syns ej på vintern. Det är också säkrare med kantsten eller grönrensa emellan.

Otydlig avgränsning vid vinterväghållning utan salt.

Fungerar ej vintertid.

Det fungerar inte vintertid.

Det fungerar ej vintertid!

säkerhet:

Bedöms inte som tillräckligt säker skolväg utefter större leder.

Säkerhet, synbarhet.

Det är ingen trafiksäker lösning

Den är icke trafiksäker.

Säkerheten för cyklisterna.

dålig erfarenhet:

Vi har dålig erfarenhet.

Tidigare prov var misslyckade

Cyklisterna då cyklar på fel sida.

Cykelfälten används till biluppställning

ej behov:

Vi har ett ganska bra utbyggt GC-nät.

För få cyklister.

Det finns för få cyklister, för litet samhälle.

resurser:

Visst intresse finns, men resurser saknas

Tidsbrist.

Kommunen har inte resurser att arbeta med trafikfrågor på ett aktivt sätt.

princip:

Vi anser att man bör utvärdera de som redan finns. Kommer man fram till att de bör ändras ställer vi upp.

övrigt:

Vägverket är väghållare på behovssträckor.

Planerad sträcka är väldigt begränsad.

Passar väl bättre in med tätare trafik och större orter.

Noll-visionen medger väl endast 30-gator.

Kommunens cykelplan innehåller sträckor med blandtrafik men inga konkreta förslag där cykelfält är planerade

Kommer att göra en trafikanalys för kommunens tätorter där det kan visa sig att detta är en lämplig åtgärd med cykelfält.

Frågan helt ny.

Arbetar för närvarande med trafikanalys och vill först se resultatet av denna innan tanken på cykelfält diskuteras

Allt eftersom våra grusgator asfalteras tänker vi naturligtvis också på cyklisterna.