

Säkrare gång- och cykelvägar



NTF RAPPORT 2021:10

Dialoger med kommuner och Trafikverksregioner, samt intervjuer med cyklister.



SÄKER TRAFIK



Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under år 2021 är projektet "Dialog för säkrare gång- och cykelvägar". Projektet är finansierat av Trafikverkets Projektbidrag till ideella organisationer. I projektet har vi bland annat haft dialog med 50 kommuner för att lyfta vikten av säkrare utformning, bättre drift och underhåll samt fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som på olika sätt deltagit i projektet: cyklister, tjänstemän i Trafikverksregioner, och företrädare för de 50 kommuner som vi träffat och samtalat med.

Solna, december 2021

Agneta Berlin, Projektledare

Maria Zetterberg Moberg, Projektledare

Kontakt:

agneta.berlin@ntf.se

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund	4
2 Syfte	5
3 Metoder	5
4 Resultat.....	6
4.1 Dialog med Trafikverksregionerna.....	6
4.2 Dialog med kommuner om säkerhet och framkomlighet på cykelöverfarter.....	8
4.3 Intervjuer med cyklister om säkerhet och framkomlighet på cykelöverfarter.....	9
4.4 Uppföljande dialog med 50 kommuner	9
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser	11

Sammanfattning

I projektet har NTF genomfört dialoger och intervjuer med tjänstepersoner i kommuner och Trafikverksregioner om säkra gång-, cykel- och mopedpassager, däribland cykelöverfarter, samt drift och underhåll på gång- och cykelvägar. Som underlag till de kommunala dialogerna gjorde vi stickprov på utformning samt drift och underhåll av gång- och cykelvägar.

Både kommuner och Trafikverksregioner har ambitioner och planer för att öka antalet säkra GCM-passager, men det blir ofta kompromisser mellan tillgänglighet/framkomlighet och säkerhet. Kommunerna nämner också att befintlig trafikmiljö och ekonomiska resurser är begränsande när det gäller att utforma enligt rekommendationer och att hålla en god standard när det gäller drift och underhåll på gång- och cykelvägar.

I intervjuer med kommuner som har infört cykelöverfarter säger man att cykelöverfarterna har ett viktigt symbolvärde och samtidigt är en lösning för ökad och säker cykling. De kommuner som inte har infört cykelöverfarter tycker att cykelöverfarter är osäkra för cyklisten och kommunerna är rädda att det blir rörigt eftersom man redan har hastighetssäkrade passager. Kostnaden för att göra de åtgärder som krävs för att bygga om passager till cykelöverfarter anges också som en orsak för att inte införa cykelöverfarter.

Bland de cyklister som intervjuades i kommuner med cykelöverfarter visar det sig att fler än en tredjedel har kunskapsbrister kring vilka regler som gäller vid en cykelöverfart.

Vi konstaterar att många kommuner arbetar för en ökad och säker cykling, men för att få igenom beslut om förbättringar och investeringar behöver de satsa på att ta fram cykelplaner. Kommunerna behöver börja planera för fler cykelöverfarter och undersöka om de hastighetssäkrade passager som man redan har skulle kunna göras om till cykelöverfarter. Att förbättra gång- och cykelvägarnas sidoområden ska finnas med i cykelplanerna precis som annan beskrivning av utformning. Kommunerna måste leva upp till sina ambitioner att utforma enligt GCM-handbokens rekommendationer och att hålla en god standard när det gäller drift och underhåll på gång- och cykelvägar.

En ytterligare slutsats från projektet är att det krävs informationsinsatser kring vilka trafikregler som gäller vid cykelöverfarter. Vi ser att det finns brister bland cyklisterna och för att öka säkerheten bör även bilisterna informeras. Även kunskap och information om cykelgator behövs till kommunerna för att de ska införa sådana där det är lämpligt.

1 Bakgrund

Under åren 2017–2018 undersökte NTF utformning och vinterväghållningen av gång- och cykelvägar i sex kommuner med fler än 40 000 invånare och med en geografisk spridning i landet. Resultatet utgjorde underlag för dialog med ansvariga i respektive kommun om underhåll och utformning av gång- och cykelvägar, samt information om indikatorn Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar i tätort som ingått i det svenska målstyrningsarbetet. Under åren 2018–2019 följdes undersökningen upp med stickprov på vinterväghållningen och med en komplettering av barmarksunderhållet. Dessutom utökades undersökningen av vinterväghållning och barmarksunderhåll med sex mindre kommuner, cirka 20 000 invånare. I ytterligare 25 kommuner gjordes stickprov på utformning och vinterväghållning tillsammans med fotodokumentation. Detta utgjorde underlag för dialog med ansvariga i respektive kommun om underhåll och utformning av gång- och cykelvägar samt information om indikatorn Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar i tätort. (Se NTF Rapport 2019:8 och NTF rapport 2018:5).

Varje år omkommer 10–20 personer på gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) i tätort. En GCM-passage definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. NTF har under åren 2013–2020 inventerat GCM-passager och fört

dialog med kommuner och Trafikverksregioner, i syfte att öka andelen säkra passager. Arbetet finns beskrivet i NTF rapport 2020:3. Under åren 2016 och 2017 inventerade NTF GCM-passager och farthinder på det statliga vägnätet och hade återkopplande möten med Trafikverksregionerna. Möjligheten att anlägga cykelöverfarter infördes 2014, men förekomsten är fortfarande relativt begränsad. I många kommuner finns hastighetssäkrade passager som med relativt enkla åtgärder skulle kunna göras om till cykelöverfarter.

2 Syfte

Projektets övergripande syfte är att genom dialog med väghållare öka kunskapen kring utformning samt drift och underhåll för att bidra till säkrare gång- och cykelvägar. Projektet vill också genom dialog med kommuner öka andelen säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt öka kunskapen om cykelöverfarter.

3 Metoder

I detta projekt har flera olika metoder ingått. Inledningsvis valdes de kommuner där projektet skulle genomföras. En stor del i projektet har varit att inhämta exempel på lokal utformning av gång- och cykelvägar samt att göra stickprov på drift och underhåll. Vi har också gjort intervjuer med kommuner som har infört, respektive inte har infört, cykelöverfarter. Även cyklister har intervjuats kring upplevd säkerhet och framkomlighet vid cykelöverfarter. Slutligen har vi haft återkopplande dialoger med kommuner och Trafikverksregioner omkring åtgärder som bidrar till en säker cykling.

Val av kommuner

Inledningsvis i projektet valdes 39 kommuner där flertalet har över 15 000 invånare. Även elva av de tolv kommuner som ingick i projektet 2018–2019 har funnits med i detta projekt. De valda kommunerna finns över hela landet.

Utformning och underhåll för säkrare gång- och cykelvägar

I var och en av de 50 kommunerna har vi inhämtat två exempel på utformning av gång- och cykelvägar, tillsammans med fotodokumentation avseende bredd, separering och fasta sidohinder. Stickprov har gjorts på drift och underhåll under veckorna 14–15 och 20–21. Den mall för inventering som togs fram i ovan nämnda projekt 2019 har använts. Resultaten av inventering och stickprov har enbart använts i den uppföljande dialogen med respektive kommun, och redovisas därför inte i rapporten.

Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

I fem kommuner som infört cykelöverfarter intervjuades ansvarig tjänsteperson om hur man upplever att säkerhet och framkomlighet har påverkats. Även fem kommuner som hittills inte har infört cykelöverfarter har intervjuats för att höra hur man resonerar omkring cykelöverfarter. I intervjuerna har även införande av cykelgator tagits upp.

I de fem kommuner som har cykelöverfarter har även intervjuer med cyklister gjorts kring upplevd säkerhet och framkomlighet på cykelöverfart respektive cykelpassage.

NTF har tagit fram ett underlag från NVDB (nationell vägdatabas) och från Trafikverkets kartapplikation "Säkerhetsklassade GCM-passager" som visar hur stor andel säkra GCM-passager det finns i respektive valda kommuner.

Resultaten från intervjuerna och kommunens egen andel säkra GCM-passager har använts i den återkopplande dialogen med kommunen. Syftet var att lyfta frågan kring säkra GCM-passager och öka kunskapen kring indikatorn Ökad andel säkra GCM-passager, som är en del i målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Dialog med kommuner och Trafikverksregioner

NTF har slutligen haft dialog med de 50 kommunerna om:

- drift och underhåll på gång- och cykelvägar
- utformning av säkra gång- och cykelvägar
- utformning av säkra GCM-passager
- cykelöverfarter
- cykelgator

Dialogtillfällena har också varit viktiga för att öka kunskapen hos kommunerna kring målstyrningsarbetet mot Nollvisionen i trafiken. Eftersom de nya indikatorerna mot etappmålet 2030 inte var klara presenterades indikatorerna som gällde för etappmålet 2020: "Ökad andel säkra GCM-passager" och "Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar i tätort".

Dialogen med Trafikverksregionerna har handlat hur man statligt arbetar för att öka andelen säkra GCM-passager, om det finns prioriteringar och handlingsplaner för ett fortsatt arbete.

4 Resultat

Representanter från fem Trafikverksregioner: Nord, Mitt, Väst, Öst och Syd har intervjuats.

De tio kommuner som har intervjuats om cykelöverfarter redovisas i Tabell 1. I kommunerna som har cykelöverfarter har även cyklister intervjuats.

Tabell 1. Kommuner som intervjuats om cykelöverfarter.

Har cykelöverfarter	Har inte cykelöverfarter
Gävle	Avesta
Göteborg	Halmstad
Jönköping	Trollhättan
Umeå	Vänersborg
Örebro	Örnsköldsvik

De 50 kommuner med över 15 000 invånare som ingick i projektet när det gäller studier och stickprov av utformning och underhåll för gång- och cykelvägar redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Kommuner där utformning och underhåll för gång- och cykelvägar studerats. De 11 kommuner som är markerade med fet text har deltagit i tidigare projekt 2018–2019.

Boden	Härryda	Lund	Strömstad
Enköping	Höganäs	Lycksele	Säffle
Gislaved	Järfälla	Mark	Söderhamn
Gnesta	Kalix	Möndal	Tanum
Gotland	Karlstad	Nacka	Trelleborg
Gällivare	Klippan	Nora	Trollhättan
Götene	Kristinehamn	Oskarshamn	Upplands Bro
Hallsberg	Kumla	Partille	Vetlanda
Hallstahammar	Köping	Sala	Vännäs
Hammarö	Landskrona	Sigtuna	Västervik
Hedemora	Lilla Edet	Sjöbo	Västerås
Hudiksvall	Ludvika	Skara	
Hylte	Luleå	Sollefteå	

4.1 Dialog med Trafikverksregionerna

NTF har inventerat GCM-passager och farthinder på det statliga vägnätet i tre etapper. Etapp 1 inventerades 2016 och omfattade samtliga Europa- och riksvägar, med undantag av vägarna inom

region Stockholm. Etapp 2 inventerades 2017 och omfattade primära länsvägar (nr 100-499), med undantag av vägarna i region Stockholm. Etapp 3 inventerades 2018 och omfattade samtliga Europa-, riks- och länsvägar inom region Stockholm. Inventeringen genomfördes enligt den handledning som tagits fram i samverkan mellan SKL och Trafikverket.

Trafikverket har en nationell strategi där följande områden är prioriterade:

- Åtgärder som bidrar till sammanhållande arbetspendlingsstråk i eller nära/mellan större tätorter och där syftet är att främja arbetspendling på det nationella stamvägnätet.
- Åtgärder som bidrar till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på GCM-passager på det nationella stamvägnätet. Hastighetssäkring av GCM-passager bör i första hand utföras vid passager med:
 - Brist enligt GCM-klassning
 - Stort antal korsande GCM-trafikanter
 - ÅDT över 2000
 - Hastighet över 40 km/tim
- Åtgärder som bidrar till barns säkra vägar till skola och fritidsaktiviteter på det nationella stamvägnätet

Vid möten med de fem Trafikverksregionerna gick vi igenom kriterier för en säker passage, indikatorn *Säkra GCM-passager* i Trafikverkets målstyrningsarbete samt kartapplikationen *Säkerhetsklassade GCM-passager* i ArcGis. Vid mötena fanns också några frågor som NTF ställde till Trafikverksregionerna. Svaren på frågorna är sammanställda nedan.

Vad har hänt i Trafikverksregionen efter NTF:s inventering?

Samtliga fem Trafikverksregioner arbetar aktivt för att öka antalet säkra passager. Regionerna analyserar sina passager utifrån exempelvis årsdygnstrafik (ÅDT), hastighet, olycksstatistik och vägbredd. Analysen ligger sedan till grund för åtgärdsplaner.

Finns det en nationell strategi eller arbetar regionerna på olika sätt?

Trafikverksregionerna säger att det finns en nationell strategi men att det skiljer mellan regionerna hur man prioriterar.

Finns det någon prioriteringsordning för att öka antalet säkra GCM-passager?

Fyra av de intervjuade Trafikverksregionerna har en prioriteringsordning men den ser lite olika ut. I en region finns det en prioriteringsordning bland de röda passagera (passager med låg kvalitet avseende säkerhet) där man tittar på hur olycksdrabbad målpunkten är i förhållande till ÅDT, passager utan refug och övriga. I en region säger man att det inte är ovanligt att en passage som inte är så högt prioriterad går före av en annan anledning, till exempel ombyggnad av en väg.

Byggs nya passager alltid säkra?

Ingen av de intervjuade Trafikverksregionerna bygger alltid säkra passager när man bygger nytt. De flesta anger att det är ambitionen, men att det kan vara målkonflikter som medför kompromisser, till exempel med tillgänglighet och framkomlighet. En Trafikverksregion säger att klassificeringen av passager i uttagsklienten Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGis inte alltid går i samklang med VGU¹, Trafikverkets processhandbok för vägars och gators utformning.

Bygger Trafikverksregionen alltid en säker passage (grön) vid ombyggnad?

Ingen av Trafikverksregionerna bygger alltid en säker passage (grön) när man gör ombyggnationer. De flesta anger att det är ambitionen, men att det kan vara målkonflikter som medför kompromisser, till exempel med tillgänglighet och framkomlighet. En Trafikverksregion säger att klassificeringen av

¹ [Vägar och gators utformning \(VGU\) - Trafikverket](#)

passager i uttagsklienten Säkerhetsklassade GCM-passager i ArcGis inte alltid går i samklang med VGU, Trafikverkets processhandbok för vägars och gators utformning.

Finns det en handlingsplan för det fortsatta arbetet och har den i så fall årliga mål?

Samtliga intervjuade Trafikverksregioner har handlingsplaner för det fortsatta arbetet med säkra GCM-passager. Tre av regionerna anger att man har årliga mål medan en region har resurser i form av pengar avsatta för att bygga säkra passager.

Hur arbetar man med ajourhållningen av inventeringarna?

Fyra av de intervjuade Trafikverksregionerna anger att man har rutiner för att rapportera in i NVDB, varav två säger att det är oklart om det fungerar. En region svarade inte på frågan.

Det finns önskemål att uttagsklienten ligger i NVDB i stället för i ArcGis och man säger också att inventeringen skulle behöva göras om med jämna mellanrum.

4.2 Dialog med kommuner om säkerhet och framkomlighet på cykelöverfarer

NTF tog fram ett underlag för samtal över telefon med tjänstemän i tio kommuner (se Tabell 1) angående cykelöverfarer. Vi ville ta reda på varför de valt eller inte valt att införa cykelöverfarer. Bland de kommuner som infört cykelöverfarer ville vi höra hur man tycker att de fungerar ur både säkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Vi ville också höra deras uppfattning om cyklisterna respektive bilisterna är nöjda med cykelöverfarterna. Likaså var vi intresserade av om det finns någon plan för att öka antalet cykelöverfarer och om kommunen har gjort några informationsinsatser om cykelöverfarterna. Avslutningsvis frågade vi om det finns planer på att införa cykelgator.

Bland de kommuner som har infört cykelöverfarer säger de flesta att bakgrunden är att man vill prioritera cyklisterna högre. Cykelöverfarterna har ett symbolvärde och är samtidigt en lösning för ökad säker cykling. De kommuner som valt att inte införa cykelöverfarer säger att de känns som en osäker lösning. Många har hastighetssäkrade passager och anser att det kommer att bli rörigt och otydligt med ytterligare ett alternativ. Kostnaden anges också som en orsak, eftersom cykelöverfarer kräver åtgärder och ombyggnationer.

De kommuner som har cykelöverfarer tycker att de fungerar bra ur säkerhets- och framkomlighetssynpunkt. De flesta ser ingen större skillnad mot tidigare då de flesta cykelöverfarer redan var hastighetssäkrade vid införandet. Cykelöverfarterna ger ett bättre flyt för de som cyklar eftersom de inte behöver stanna lika ofta. Ingen av de kommuner vi intervjuade har gjort någon uppföljning kring vad cyklister och bilister tycker om cykelöverfarterna. Man tror dock att de upplevs som bra eftersom det inte kommit några klagomål. Flera kommuner säger att man i början fick många frågor kring trafikregler vid cykelöverfarterna. Samtliga fem intervjuade kommuner som har infört cykelöverfarer kommer att bygga fler, i första hand är det huvudcykelstråken som prioriteras. Bland de fem kommuner som inte har infört cykelöverfarer är det ingen som har planer på att införa sådana. Samtliga kommuner, både de som har och inte har cykelöverfarer, har hastighetssäkrade passager för cyklister.

Vi frågade kommunerna om man gjort några informationsinsatser vid införandet av cykelöverfarer. Två kommuner har gjort informationskampanjer och tre har informerat på kommunens hemsida. För övrigt anser de intervjuade kommunerna att Transportstyrelsen borde ta ett större ansvar för att informera allmänheten kring trafikregler.

Avslutningsvis i intervjuerna fick kommunerna, både de som har och de som inte har cykelöverfarer, berätta om det finns planer på att införa cykelgator. Någon enstaka kommun hade tittat på det, men ingen hade beslutat om att införa cykelgator. Många tyckte dock att det lät intressant och kommer att följa hur det fungerar i kommuner som inför cykelgator.

4.3 Intervjuer med cyklister om säkerhet och framkomlighet på cykelöverfarter

NTF tog fram ett frågeformulär som användes vid intervjuer med totalt 230 cyklister jämnt fördelat över de fem orter som har cykelöverfarter (se Tabell 1). Intervjuerna gjordes i anslutning till en cykelöverfart och handlade om den upplevda säkerheten och framkomligheten på cykelöverfarter. För att säkerställa att respondenten visste skillnaden mellan cykelöverfart och cykelpassage hade vi med en bild på en känd cykelpassage på orten.

Vi upplevde att det finns en betydande kunskapsbrist kring vilka regler som gäller vid en cykelöverfart. Av de som intervjuades svarade fler än en tredjedel att de inte vet vilka regler som gäller vid en cykelöverfart, se Tabell 3. Ungefär en femtedel svarade att det vid en cykelöverfart är väjningsplikt för biltrafiken och målade hjältänder, respektive att det är skyltat med vägmärke. Det var 15 procent som svarade att det ska vara väjningsplikt för biltrafiken och skyltat med vägmärke. Rätt svar är att vid en cykelöverfart har fordonsförare väjningsplikt mot cyklister som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Det finns en vägmärkning i form av "hjärtänder" och vägmärket för cykelöverfart. Dessutom ska cykelöverfartens utformningen säkra att fordon inte kan föras med högre hastighet än 30 km/tim, då behövs någon form av hastighetssäkring, till exempel gupp eller förhöjning.

Tabell 3. Svar på frågan: "Vilka regler gäller vid cykelöverfart?" (respondenten kunde ange flera alternativ)

Väjningsplikt för biltrafiken/målade hjältänder	47 svar	20,4 %
Skyltat med vägmärke	44 svar	19,1 %
Hastighetssäkrat (gupp eller förhöjd passage)	4 svar	1,7 %
Väjningsplikt och vägmärke	34 svar	14,8 %
Väjningsplikt och hastighetssäkrat	3 svar	1,3 %
Väjningsplikt, vägmärke och hastighetssäkrat	4 svar	1,7 %
Vägmärke och hastighetssäkrat	2 svar	0,9 %
Annat	8 svar	3,5 %
Vet ej	84 svar	36,6 %
Totalt	230 svar	

Det var 39 procent av de intervjuade cyklisterna som sa att det känns säkrare att passera på en cykelöverfart jämfört med en cykelpassage, medan 30 procent inte ansåg att det är säkrare och 31 procent inte visste. Av de intervjuade upplever 30 procent att det är en bättre framkomlighet på cykelöverfarten jämfört med en cykelpassage, 38 procent anser inte att det är bättre framkomlighet och 32 procent vet inte.

4.4 Uppföljande dialog med 50 kommuner

Vid möten i de 50 kommunerna redovisade vi den lokala inventering vi gjort avseende utformning av gång- och cykelvägar, och fotodokumentationen avseende bredd, separering och fasta sidohinder. De stickprov vi gjort på drift och underhåll vecka 14–15 samt 20–21 redovisades också. Vid mötena fanns också några frågor som NTF ställde till kommunerna. Svaren på frågorna är sammanställda nedan.

Hur ser kommunerna på separering mellan fotgängare och cyklister på gång- och cykelvägar och mellan GC-väg och gata?

I stort sett samtliga kommuner, oavsett storlek, säger att separering är önskvärd mellan cyklister och fotgängare, men också mellan GC-väg och gata, och att det alltid finns med vid nybyggnationer. Separation mellan GC-väg och gatan innebär att gång- och cykelvägen antingen ligger helt avskild från gatan (friliggande) eller att den ligger avskild från gatan med skiljeremsa eller räcke.

I kommuner med mindre än 40 000 invånare anses flödet på GC-vägarna vara så litet att det inte finns behov av att separera fotgängare och cyklister. Några av kommunerna över 40 000 invånare säger att det börjar komma klagomål från cyklisterna om att det är trångt på gång- och cykelvägarna, vilket påskyndar åtgärder. Många kommuner säger att det är en kostnadsfråga, att budgeten inte räcker för att bygga om. Ofta utnyttjar man dock tillfällen som vatten- och avloppsarbeten för att göra förbättringar på gång- och cykelvägarnas utformning. Kommunerna säger att det är önskvärt med en statlig medfinansiering även på de kommunala gång- och cykelvägarna. Utöver begränsad ekonomi

och låga flöden av cyklister säger kommunerna också att den befintliga trafikmiljön är ett hinder. Det finns inte utrymme att separera mellan fotgängare och cyklister på gång- och cykelvägar och mellan GC-väg och gata.

Hur ser kommunens standard ut i jämförelse med rekommendationer avseende gång- och cykelvägars bredd?

Enligt GCM-handboken² är rekommenderade bredder för kombinerade (gemensamma), dubbelriktade gång- och cykelvägar 3,0 meter och vid stort flöde 4,0 meter. På en separerad dubbelriktad gång- och cykelväg är rekommenderad bredd för gångbanan 1,8 meter och för cykelbanan 2,25 meter, totalt 4,05 meter och vid stort flöde minst 4,3 meter.

Kommuner med fler än 60 000 invånare säger att man klarar rekommendationerna kring gång- och cykelvägars bredd. Bland övriga kommuner är det få som klarar rekommendationerna. Många kommuner har en egen standard som är lägre än GCM-handbokens rekommendationer. Problemet med för smala GC-vägar anses litet bland många kommuner med anledning av att gång- och cykelflödet är så lågt. Däremot nämner i stort sett alla kommuner, oavsett storlek, att det blir mer vanligt med olika typer av lastcyklar som tar större plats, vilket innebär att behovet av bredare GC-vägar ökar. I befintlig stadsmiljö är det ofta svårt att anlägga tillräckligt breda GC-vägar. Det blir kompromisser och kommunerna säger att det är bättre att det finns en GC-väg trots att den inte uppnår breddrekommendationen än att det inte finns någon gång- och cykelväg alls. I stort sett samtliga kommuner säger att man alltid försöker utforma enligt rekommendationer vid nybyggnationer.

Hur ser kommunens standard ut i jämförelse med rekommendationer avseende sidohinder?

GCM-handbokens rekommenderade avstånd till fasta sidohinder från GC-vägen är för vägmärken och belysningsstolpar minst 0,6 meter, parksoffa minst 1,0 meter, träd minst 2,0 meter och kompakta hinder exempelvis staket, häck och liknande som är längre än tre meter minst 1,25.

Endast ett fåtal av kommunerna arbetar aktivt med att förbättra vägarnas sidoområde. De flesta kommuner har rutiner för hur häckar ska klippas, men få har reflekterat över exempelvis belysningsstolpar, elskåp, parksoffor och träd. Flera kommuner tycker att det var bra att NTF lyfte frågan och att man kan bli bättre på att göra åtgärder, särskilt vid nybyggnationer.

Hur ser kommunen på sin standard kring barmarksunderhåll, snöröjning, halkbekämpning och grusupptagning?

Många kommuner säger att man kan bli bättre både på barmarksunderhåll och vinterväghållning. I större kommuner är det vanligare att man gör årliga inventeringar kring behov av förbättringar och att det finns en plan för att hantera bristerna. I mindre kommuner tycks det vara vanligare att åtgärda utifrån klagomål. I stort sett samtliga kommuner har en prioriteringsordning för vinterväghållningen och grusupptagningen där huvudstråken går först. Flera nämner att det är pengarna som styr kvaliteten. Med mer resurser skulle till exempel vinterväghållningen både kunna påbörjas tidigare och utföras oftare samt att sopsaltning skulle kunna användas på fler sträckor. Flera kommuner nämner också att det är viktigt att det finns tydliga regler/instruktioner till entreprenörerna.

Hur ser kommunen på andelen säkra GCM-passager i kommunen och hur tänker och arbetar man med säkra GCM-passager?

En GCM-passage definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna kör i maximalt 30 km/tim. I Trafikverkets målstyrningsarbete för Nollvisionen finns indikatorn "Säkra gång-, cykel- och mopedpassager." Målet för år 2020 var att 35 procent av passagera skulle vara säkra. Underlaget hämtas från den nationella vägdatabasen, NVDB.

I 6 av de 50 kommunerna är andelen säkra passager minst 35 procent. Många kommuner anser att deras resultat inte är rättvisande och det beror på brister från deras sida att redovisa till NVDB. Ett fåtal kommuner jobbar aktivt med handlingsplaner för att öka antalet säkra passager. Främst är det

² [Gcm-handbok \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

passager i huvudcykelstråk och på skolvägar som prioriteras. Många kommuner säger att man så långt det är möjligt bygger säkra GCM-passager vid om- eller nybyggnationer.

Har kommunen infört cykelöverfarter?

Det är 13 av de 50 kommunerna som har infört någon eller några cykelöverfarter. Flera av de som har cykelöverfarter planerar att bygga flera, främst för att få en enhetlighet. Bland de kommuner som inte har cykelöverfarter är det ett par som planerar att bygga sådana. Många kommuner har hastighetssäkrade passager och har svårt att se vad det skulle tillföra att förändra dem till cykelöverfarter. Flera säger dock att det i framtiden kan bli aktuellt att bygga cykelöverfarter. Många kommuner håller på att ta fram cykelplaner och det kan bli aktuellt att göra förändringar i och med att dessa planer genomförs.

Har kommunen infört cykelgator?

En kommun av de 50 hade infört cykelgata och två kommuner håller på att utreda om att eventuellt förändra gata till cykelgata. Flera kommuner visste inte vad en cykelgata är. Några resonerar om att antalet cyklister antagligen är för få för att regleringen ska få avsedd effekt.

Övrigt

Flera kommuner hänvisar till ett pågående arbete med att ta fram eller revidera cykelplaner. Det finns stora förhoppningar om att en cykelplan kommer att bidra till en ökad och säker cykling. Flera av kommunerna säger att det finns brister när det gäller kunskap om sitt eget GC-vägnät. Det saknas rutiner för att registrera kommunens trafikmiljö i NVDB och flera kommuner har inte kunskap om vilka möjligheter NVDB kan ge för att se standarden i sitt GC-vägnät.

Resursbrister påverkar gång- och cykelvägarnas kvalitet och i förlängningen säkerheten. Om kommunen har få cyklister på gång- och cykelvägarna så påverkar det de prioriteringar som görs. Kommunerna menar att det finns många intressen att ta hänsyn till, att det ska vara säkert och tryggt, vackert och trivsamt, praktiskt och tillgängligt.

Det råder kunskapsbrister bland trafikanterna och det finns behov av en nationell kampanj kring trafikregler för att öka kunskapen hos allmänheten. Trafikingenjörerna efterfrågar även kompetensutbildning för sin egen del. Politikerna har också ett behov av ökad trafik kunskap. Några kommuner nämner också behovet av nätverkande med grannkommuner, där man dels kan lära av varandra, dels se behoven av att knyta ihop kommunerna med ett fungerande gång- och cykelvägnät.

5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

I projektet har NTF intervjuat tjänstepersoner i tio kommuner och 230 cyklister fördelat över fem kommuner om bland annat säkerhet och framkomlighet vid cykelöverfarter. Vi har haft dialog med tjänstepersoner i fem Trafikverksregioner om säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager). I 50 kommuner, från Trelleborg i söder till Gällivare i norr, har vi gjort stickprov på utformning och drift och underhåll av gång- och cykelvägar (GC-vägar). Vi har också tittat på antalet säkra GCM-passager i kartapplikationen "Säkerhetsklassade GCM-passager" i ArcGis. Stickprov och antalet säkra GCM-passager har tillsammans utgjort underlag för en dialog med respektive kommun för säkrare gång- och cykelvägar.

I dialogen med Trafikverksregionerna kan vi se att det finns ambitioner, och i de flesta fall även planer, för att öka antalet säkra GCM-passager. Det är dock inte ovanligt att det blir kompromisser mellan tillgänglighet/framkomlighet och säkerhet.

I intervjuer med fem kommuner som har infört cykelöverfarter säger man att de har ett viktigt symbolvärde och samtidigt är en lösning för ökad och säker cykling. Utifrån att kommunerna nås av få klagomål tycker man att det fungerar bra både kring säkerhet och framkomlighet. Samtliga intervjuade kommuner som har cykelöverfarter kommer också att anlägga fler. De fem kommuner som inte har infört cykelöverfarter anger som främsta orsak att man tycker att det är osäkert för cyklisten.

Kommunerna är också rädda att det blir rörigt eftersom man redan har hastighetssäkrade passager. Kostnaden för att göra de åtgärder som krävs för att bygga om passager till cykelöverfarter anges också som en orsak. I Transportstyrelsens utredning om behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon³ finns förslag om att möjligheten att märka ut cykelpassager ska tas bort, för att på sikt tas bort helt ur vägmärkesförordningen. Syftet är att renodla utformning av markerade korsningspunkter för cyklister och motorfordon, att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister, och att ge en tydligare trafikmiljö, så att det i varje markerad korsningspunkt är motorfordon som har väjningsplikt. Om detta förslag går igenom kommer kommunerna på sikt tvingas att förändra cykelpassager till cykelöverfarter, vilket NTF tycker är bra.

Bland de cyklister som intervjuades hade fler än en tredjedel kunskapsbrister kring vilka regler som gäller vid en cykelöverfart. När det gäller säkerhet så svarade 39 procent att det känns säkrare att passera på en cykelöverfart jämfört med en cykelpassage, medan 30 procent inte ansåg att det är säkrare och 31 procent inte visste. I fråga om framkomlighet svarade 30 procent att det är en bättre framkomlighet på cykelöverfarten jämfört med en cykelpassage, 38 procent anser inte att det är bättre framkomlighet och 32 procent vet inte.

Vi konstaterar att det krävs informationsinsatser för att öka kunskapen kring vilka trafikregler som gäller vid cykelöverfarter. Kunskapsbristen kan medföra risker inte enbart för cyklisten utan även för bilisten. Det skulle vara intressant att genom intervjuer med bilister undersöka om det finns kunskapsbrister även hos dem om trafikregler vid cykelöverfarter, och hur man som bilförare upplever säkerheten vid cykelöverfarter.

I dialogen med 50 kommuner om säkrare gång- och cykelvägar ser vi att det finns ambitioner att både utforma enligt GCM-handbokens rekommendationer och att hålla en god standard när det gäller drift och underhåll på gång- och cykelvägar. Det är dock inte ovanligt att man nämner att befintlig miljö och ekonomiska resurser är begränsande. Vid nybyggnationer säger i stort sett samtliga kommuner att man bygger enligt rekommendationerna. De flesta kommuner vi har haft dialog med arbetar inte aktivt med att förbättra gång- och cykelvägarnas sidoområde. I dialogen tittade vi också på andelen säkra GCM-passager i kommunen. Ett fåtal kommuner jobbar aktivt med handlingsplaner för att öka antalet säkra GCM-passager. Det är 13 av 50 kommuner som har infört någon eller några cykelöverfarter. Flera av de som har cykelöverfarter planerar att bygga fler. En kommun hade infört cykelgata. Generellt var kunskapen om denna typ av reglering låg bland kommunerna.

Vi konstaterar att många kommuner arbetar för en ökad och säker cykling. Flera kommuner håller på att arbeta med cykelplaner med en förhoppning om att det ska bli en draghjälp att få igenom beslut om förbättringar och investeringar. Det brister hos många kommuner när det gäller registrering i NVDB (Nationell vägdatabas), vilket gör att antalet säkra GCM-passager kan vara missvisande.

³ [Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon \(transportstyrelsen.se\)](https://transportstyrelsen.se/utredning-behov-av-forenklade-regler-for-eldrivna-enpersonsfordon)

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodal.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbottnen: norrbottnen.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se



SÄKER TRAFIK

