



Karlstads cykelinfrastruktur – några intryck

Krister Spolander

2011-06-12

Spolander Consulting

krister@spolander.se, 070-421 70 36

Cykling 15 och 16 maj 2011

I den här sammanställningen redovisar jag några snabba intryck av Karlstads cykelinfrastruktur som jag fått under två cykelturer.

Den ena gjordes 15 maj, tillsammans med Patrik Berglin, västerut till Zakrisdalsudden, och tillbaka över Tingvallahallarna och Råtorp, över E18-bron, ett snäpp längs Norra infarten ner till Kroppkärrssjön. Och därefter tillbaka längs Östra älvgrenen på norra sidan.

Den andra turen körde jag ensam 16 maj och gick från innerstaden ut till Kani-kenäset, därefter upp till Herrhagen och tillbaka genom Haga.

Turerna finns på de tre kartbladen allra sist i denna sammanställning. Bilderna i det fortsatta är numrerade, refererande till de blå punktmarkeringarna på kartorna.

Prioritera ett snabbt och framkomlighet huvudnät för arbetspendling

En användbar utgångspunkt är att skilja mellan individuella och samhälleliga motiv för cykling. Framkomlighet, snabbhet och säkerhet dominerar generellt för individer som övergått till cykel från bil eller kollektivtrafik. Det finns naturligtvis också andra skäl – exempelvis hälsa, ekonomi, omsorg om miljö och stadskvaliteter. Men de är i regel inte avgörande på samma sätt som framkomlighet och säkerhet, de är mer att betrakta som bonus.

I samhällets motivbild spelar däremot sådana aspekter den avgörande rollen. Samhällets skäl för att öka cyklandet handlar om folkhälsa, luftkvalitet, klimatpolitik, miljö och attraktiva städer, trängsel och liknande.

Från samhällets sida är därför framkomlighet, snabbhet och säkerhet att betrakta mera som medel för att få fram ett ökat cyklande, inte motiv.

Men de är därigenom ännu viktigare. Ska man få fler att välja cykel måste man främst satsa på sådant som gör cykeln till ett konkurrenskraftigt färdmedel – och då är det alltså fråga om framkomlighet, snabbhet och säkerhet.

Dimensionera för 40 km/tim

Förutsättningarna för snabb arbetspendling handlar om linjeföring och beläggning, geometri och utformning av korsningar och cykelöverfarter. Till det kommer drift och underhåll för att vidmakthålla standarden.

Huvuddelen av den befintliga cykelinfrastrukturen är emellertid dimensionerad för långsammare och mera homogena hastigheter. Idag har hastighetsanspråken blivit högre till följd av bland annat bättre cyklar och en större individuell variation. Det innebär högre medelhastigheter och större hastighetsspridning. Snabbare cyklister väljer ofta körbanan i stället för cykelbana. Standarden på cykelbanan måste därför höjas till samma nivå som intilliggande körbana när det gäller beläggning, linjeföring, geometri och andra egenskaper som påverkar framkomlighet och snabbhet. Elassistade cyklar börjar komma ut på marknaden, den tekniska

utvecklingen är snabb. Sådana cyklar kommer med tiden att spela en roll i cykelflödenas hastighetsfördelning och bidra till ökade krav på framkomlighet.

Det handlar också om kapacitet. Vanligare blir trehjuliga ekipage, inte bara i form av cykelkärror utan också trikar och velomobiler. Cykelbanor och korsningar bör utformas så att bredare cykelekipage kan mötas – eller så att ett par av tvåhjuliga cyklister kan möta ett annat par i bredd. Då handlar det om bredder på minst 3,5–4,0 meter.

Korsningar och cykelöverfarter

Korsningar och cykelöverfarter är i allmänhet ett stort problem för såväl säkerhet som framkomlighet. De sätter ner restiderna, ju fler plankorsningar på ett stråk, desto mera påverkas restiden negativt. Men framför allt koncentreras säkerhetsriskerna dit. De flesta allvarliga cykelskador uppstår i kollision med bil. Risker och skadeföljder sammanhänger som bekant med hastigheter och bilens kollisionsenergier.

Därför bör motortrafikens hastighet effektivt dämpas i sådana potentiella konfliktpunkter, liksom generellt i blandtrafik.

För det andra bör väjningsreglerna i alla större korsningar och cykelöverfarter tydliggöras på huvudnätet genom lokal trafikföreskrift. TFs generella regler i kap 3 § 21 är svårtolkade i praktiska situationer, särskilt när motortrafiken svänger i korsning, och fungerar inte, varken när det gäller framkomlighet eller säkerhet. Därför bör varje större korsning/cykelöverfart regleras med de medel som finns i VMF.

Prioriterade cykelöverfarter – särskild beläggning

Skillnaden måste bli tydligare – för både cyklister och bilister - mellan cykelöverfarter där cykeltrafiken har prioritet och cykelöverfarter där det är den korsande trafiken som har prioritet. Grunden för detta är reglering i lokal trafikföreskrift, kompletterad med farddämpande fysiska anordningar.

Men skillnaden kan göras ännu tydligare genom att belägga alla prioriterade cykelöverfarter med en exempelvis rödbrun beläggning. Detta skulle bara göras på sådana cykelöverfarter där den korsande fordonstrafiken har väjningsplikt enligt lokal trafikföreskrift, utmärkt med väjnings- eller stoppmärket.

Detta gör regleringen tydligare för både cyklister och bilister, särskilt för cyklisterna (som idag inte får någon information om den korsande biltrafikens väjningsplikt). Cyklisternas framkomlighet skulle öka, sannolikt också säkerheten eftersom väjningsinformationen till bilisterna då inte bara hänger på vägmärket (vilket är lätt att missa i en så komplex miljö som en gatukorsning).

Goda förutsättningar i Karlstad

Förutsättningarna för ökad cykeltrafik måste bedömas som mycket goda i Karlstad. De allra flesta förvärvsarbetande eller studerande bor på korta avstånd från arbetsplatser och utbildningsinstitutioner. Praktiskt taget hela staden ryms inom en cirkel med fem kilometers radie, en sträcka man gör på 10-15 minuter förutsatt snabb cykelväg, bra cykel och hyfsad kondition.

Topografin är utmärkt från cyklingssynpunkt, inga nämnvärda uppförsbackar någonstans.

Klarälvens roll som barriär minskar för varje ny bro. Idag torde det finnas tillräckligt många broar över älvarna, särskilt när en bro byggs i förlängningen av Ullebergsleden österut över den Västra älvarmen till Sommarro och Marieberg.

Det finns i regel gott om utrymme för ny eller breddad cykelinfrastruktur. Det finns praktiskt taget inga besvärliga bergsskärningar.

Det befintliga cykelvägnätet är ganska väl utbyggt, ofta med god bredd, 3,5-meterskonceptet skulle kunna fungera som standard på huvudnätet (en fråga är dock hur mycket dyrare 4,0 meter är).

Brister

Genomfarterna i centrala Karlstad är inte så framkomliga. Det gäller både östlig-västlig riktning och i viss mån nordlig-sydlig. Vilken är exempelvis cykeltrafikens motsvarighet till Hamngatan? Ska den genomgående cykeltrafiken gå där, i blandtrafik, eller finns det något lika framkomligt och effektivt parallellstråk?

Cykelbanorna i centrala Karlstad delas med gående, beläggningen är ofta platt av konststen vilket sätter ner hastighet och komfort och förväxlas med gångyta. Utmärkningen är oklar om vad det är fråga om - cykelbana, gångbana eller kombination. Man vet ofta inte vad det är man cyklar på.

Cykelöverfarter/korsningar ligger tätt i innerstaden med oklara väjningsförhållanden. Det är inte så många som uppfyller minimikraven på framkomlighet och säkerhet, utöver överfarten vid Edebäcksgatan (bilderna 14, 14b) och överfarten över Östra Infarten (bild 13).

Vägvisning saknas generellt. Cykelvägvisare har dessutom fördelen att de ofta kan ersätta de blå påbudsmärkena (praktiskt och funktionellt, om än inte legalt).

Bristerna är emellertid inte större än att de snabbt skulle gå att rätta till genom en ny cykelplan och tillräckligt stor budget för ökad cykeltrafik med tanke på Karlstads goda förutsättningar.



01 Cykelöverfart över tvärgata vid Våxnäsgatan

Som sagt, bildnumreringen anger positioneringen, refererar till de blå punktmarkeringarna på kartbladen på de sista sidorna.

Ovanstående bild visar en cykelöverfart där korsande fordonstrafik har väjningsplikt. Dock dåligt markerad.

Det bör finnas en klar och tydlig *skillnad* mellan cykelöverfarter där cykeltrafiken har prioritet och cykelöverfarter där det är den korsande trafiken som har prioritet (och alltså cyklisterna har väjningsplikt enligt VF 3 kap 21 § punkt 3).

Ett förslag är att belägga *alla prioriterade* cykelöverfarter – som den ovanstående – med en exempelvis rödbrun beläggning. Men bara sådana där den korsande fordonstrafiken har väjningsplikt enligt lokal trafikföreskrift, utmärkt med väjnings- eller stoppmärket.

Detta skulle göra regleringen tydligare för både cyklister och bilister, särskilt för cyklisterna (som idag inte får någon information om den korsande biltrafikens väjningsplikt). Cyklisternas framkomlighet skulle öka, sannolikt också säkerheten eftersom väjningsinformationen till bilisterna då inte bara hänger på vägmärket (vilket är lätt att missa i en så komplex miljö som en gatukorsning).



01b Cykelöverfart över tvärgata vid Våxnäsgatan (samma som 01)

Se föregående kommentar.

Ofta används väjningslinje tillsammans med vägmärket, dock inte i ovanstående fall. Väjningslinjen bör då läggas före övergångsstället/cykelöverfarten.

Alla cykelöverfarter – och övergångsställen – bör vara fardämpade för att motsvara nollvisionskraven. I det här fallet är dock behovet av fysisk fardämpning mindre beroende på att det är en trevägskorsning innebärande att alla korsande fordonspassager över cykelöverfarten föregås av en sväng. Finns utrymme, kan dock en refug snäva in svängen och underlätta fartreduktionen.



02 Ullebergsleden, sedd från Ullebergsvägen

Riskabel korsning för cykeltrafiken från Ullebergsvägen som ska fortsätta in på Zakrisdalsvägen på andra sidan. Ullebergsvägen trafikeras av tung och snabb motortrafik, har prioritet över korsande cykeltrafik, men bör fardämpas för att trygga cykeltrafiken.

Det kan också motiveras av den närliggande järnvägs korsningen, bild 03, och den nittiogradiga kurvan omedelbart efter järnvägs korsningen.



02b Ullebergsvägen

Lågfartsväg för blandtrafik. Ju lägre hastighet för motortrafiken, desto mindre är behovet av särskilda faciliteter för cykel- och gångtrafiken.



03 Järnvägskorsningen Ullebergsleden, sedd från korsningen med Ullebergsvägen

En generell fartdämpning inför järnvägskorsningen och den efterföljande nittio-gradskurvan kan vara motiverad, vilket skulle underlätta lösningen av en cykelöverfart från Ullebergsvägen till Zakrisdalsvägen (bild 02).



04 Cykelbanan längs Zakrisdalsvägen

Utmärkt med vit kantsten, till hjälp för både cyklister och bilister att hålla sig på rätt bana, särskilt i mörker. Bra beläggning.



05 Utfarten från Lillkullegatan över cykelöverfarten på Zakrisdalsvägen

Passagen över Lillkullegatans utfart på Zakrisdalsvägen har en oklar status. Kantstensmarkeringen tvärs över cykelbanan kan tolkas som att cykelbanan slutar där och då gäller TF kap 3 § 21, innebärande väjningsplikt för cyklister.

Utan den tvärgående kantstensmarkeringen hade det varit fråga om en genomgående cykelbana (med väjningsplikt för den korsande fordonstrafiken enligt TF kap 3 § 59).



06 Korrugerad kantsten på cykelbanan vid Zakrisdalsvägen

Av något skäl övergår den släta vita kantstenen till att bli korrugerad. Det innebär en potentiell fara för tvåhjulringar som kommer ut på detta slags kantsten.



06b Cykelbanan längs Zakrisdalsvägen

Det är förstås viktigt med tillräcklig bredd. På huvudnätet bör bredden vara tillräcklig för cyklister bredvid varandra så att de kan möta ett annat par som också ligger bredvid varandra. Eller så att två cykelvagnsekipage kan mötas. Då handlar det om ca 4 meter.



07b Cykelvägen till Zakrisdalsudden

Exempel på en ny cykelväg av hög standard, försedd med separat belysning.



08 Cykelvägen från Zakrisdalsudden

Se kommentaren bild 07b.

Kort avstånd in till centrala Karlstad, en kvarts cykling, förutsatt en bra cykelväg utformad för snabb och säker arbetspendling.



09 Cykelöverfart vid Petersbergsgatan

Se kommentaren till bild 05.

Kanske beläggnigen har en viss fartdämpande inverkan?



10 Cykelbanan vid Sandbäcksgatan

Hög standard på detta avsnitt, bra beläggning, bra geometri, belysning.



10b Cykelbanan (brunröd) och gångbanan (grå) på E18-bron över Klarälven

Klarälven med dessa västra och östra grenar är inte längre samma barriär tack vare de många broarna.



11 Nyanlagd cykelväg vid Blondousgatan

Bredden är 3,5 meter, minimum för huvudstråk och att rekommendera för sekundära stråk. En fråga är dock kostnadsskillnaden mellan 3,5 och 4,0 meter? Är den tillräckligt stor för att motivera den smalare dimensionen?



12 Nyanlagd cykelväg mot korsningen med Rudgårdsvägen

Oreglerad korsning/utfart?



13 Cykelöverfart över Östra Infarten

Sannolikt en fartdämpande utformning tack vare den breda mittrefugen.

Eftersom Östra Infarten har prioritet framför den korsande cykelvägen, bör detta framgå av att cykelvägen förses med väjningsmärken.



13b Cykelöverfart över Östra Infarten (samma som 13)

Se föregående kommentar.

Intressant med de breda manschetterna i natursten.



14 Cykelöverfart vid Edebäcksgatan

Upphöjd cykelöverfart med väjningsplikt för korsande fordonstrafik. Hade varit ännu bättre med en bredare refug.



14b Cykelöverfart vid Edebäcksgatan (samma som 14)

Se föregående kommentar.



15b Cykelbana vid Edebäcksgatan

Intressant avgränsning mot körbanan, kunde ha utfört i vit konststen som på bild 04.



16 Cykelöverfart vid Lagmansgatan

Oklar status på överfarten, se kommentaren till bild 05.



17 Cykelöverfart vid Lagmansgatan

De breda marginalerna har sannolikt tillkommit i syfte att krympa körbanebredden.



17b Cykelöverfart Lagmansgatan (samma som 17)

Se föregående kommentar.



18 Östra Strandpromenaden

Utmärkt vägbredd, gjord för höga flöden i rusningstid. Fint läge på norra sidan av Östra Älvgrenen.



19 Bron över Gubbholmen från Norrstrand till Haga

Klarälvens roll som barriär har minskat för varje ny bro, här över Östra Älvarmen. Idag torde det finnas tillräckligt många broar över älvarna, särskilt när en bro byggs i förlängningen av Ullebergsleden österut över den Västra Älvarmen till Sommarro och Marieberg.



20 Nya bron över kanalen invid Östra älvgrenen

Ytterligare en bro över mörka vatten.



21 Cykelräknare vid Sandgrund

Viktigt att ge återkoppling.



22 Underfart på cykelväg i Viken

Säkrare korsningar än planskilda finns inte, den här kunde dock ha breddats för bättre sikt.



23 Cykelvägsuppfarten till Hammaröleden på bron över Suttersälven

Bra bredd, bra beläggning.



23b Cykelöverfart på biluppfarten till Hammaröleden

Borde regleras. Vore vägarna likvärda, vilket de ger intryck av, skulle normalt sett högerregeln gälla. Men eftersom den ena är cykelväg, har cyklisterna där väjningsplikt.



23c Cykelöverfart på vägen till Kanikenäset

Se föregående kommentar.



23d Nerfart från Hammaröleden efter bron över Suttersälven

Bra standard, goda siktförhållanden.



24 Hammaröleden, cykelbanan på bron över Suttersälven

Bra bredd, bra beläggning för snabb och effektiv arbetspendling.



25 Trevägskorsning mellan två cykelvägar i Viken

Bra standard, sikten kanske kunde vara lite bättre åt höger.



26 Cykelvägen över bron över utloppet från Inre Hamnen

Bra bredd och separering från motortrafiken.



27 Cykelvägen till Herrhagen efter bron över utloppet från Inre Hamnen

Planskild korsning i det fortsatta.



27b Mot bron över Inre Hamnens utlopp i riktning mot Hammarö

Utmärkt standard. Belysning?



28 Sprickbildningar på cykelväg i Herrhagen invid Hammaröleden

Sätter ner hastigheten, innebär omkullkörningsrisker (med smala däck).



29 Sprickbildningar och gupp på cykelväg i Herrhagen invid Hammaröleden

Se föregående kommentar.



30 Överdimensionerad gata på Herrhagen

Den överdrivna bredden och geometrin driver upp bilhastigheterna. Gott om utrymme för breddade trottoarer och cykelfält.



31 Överdimensionerad gata på Herrhagen

Se föregående kommentar.



32 Cykelöverfart Magasinsgatan (från Haga)

Otydlig cykelöverfart, som dessutom inte används av cyklister på väg mot Haga. De sneddar i stället diagonalt över till hålet i räcket på andra sidan.



33 Cykelbana under Hagaleden och järnvägsbron

Räcken avgränsar effektivt cykelbana från körbana.



34 Cykelöverfart över Munkforsgatan

Bred utfart från Munkforsgatan, borde krympas exempelvis med en mittrefug och/eller sidorefuger.



34b Cykelöverfart över Munkforsgatan (samma som 34)

Se föregående kommentar.



35 Den gröna och röda cykelvägen invid Hagedalen

Smal, svår geometri med den skymda nittiograderskurvan i fonden, dålig beläggning.



36 Den gröna och röda cykelvägen invid Hagaleden

Se föregående kommentar.



37 Cykelfält Repslagaregatan

Gatan är sannolikt enkelriktad. Var ska cykeltrafiken i resp riktningar gå?



38 Cykelfält Mariedalsgatan

Se föregående kommentar.



39 Påbjuden cykelbana Mariedalsgatan

Här fortsätter säkerligen cyklisten på körbanan, och svänger inte in på den påbjudna cykelbanan som i allt övrigt liknar en gångbana (beläggning osv).



40 Kungsgatan

Ett huvudstråk utan cykelfält eller cykelbana.



41 Eneströmsgatan

Ett huvudstråk utan cykelbana eller cykelfält.



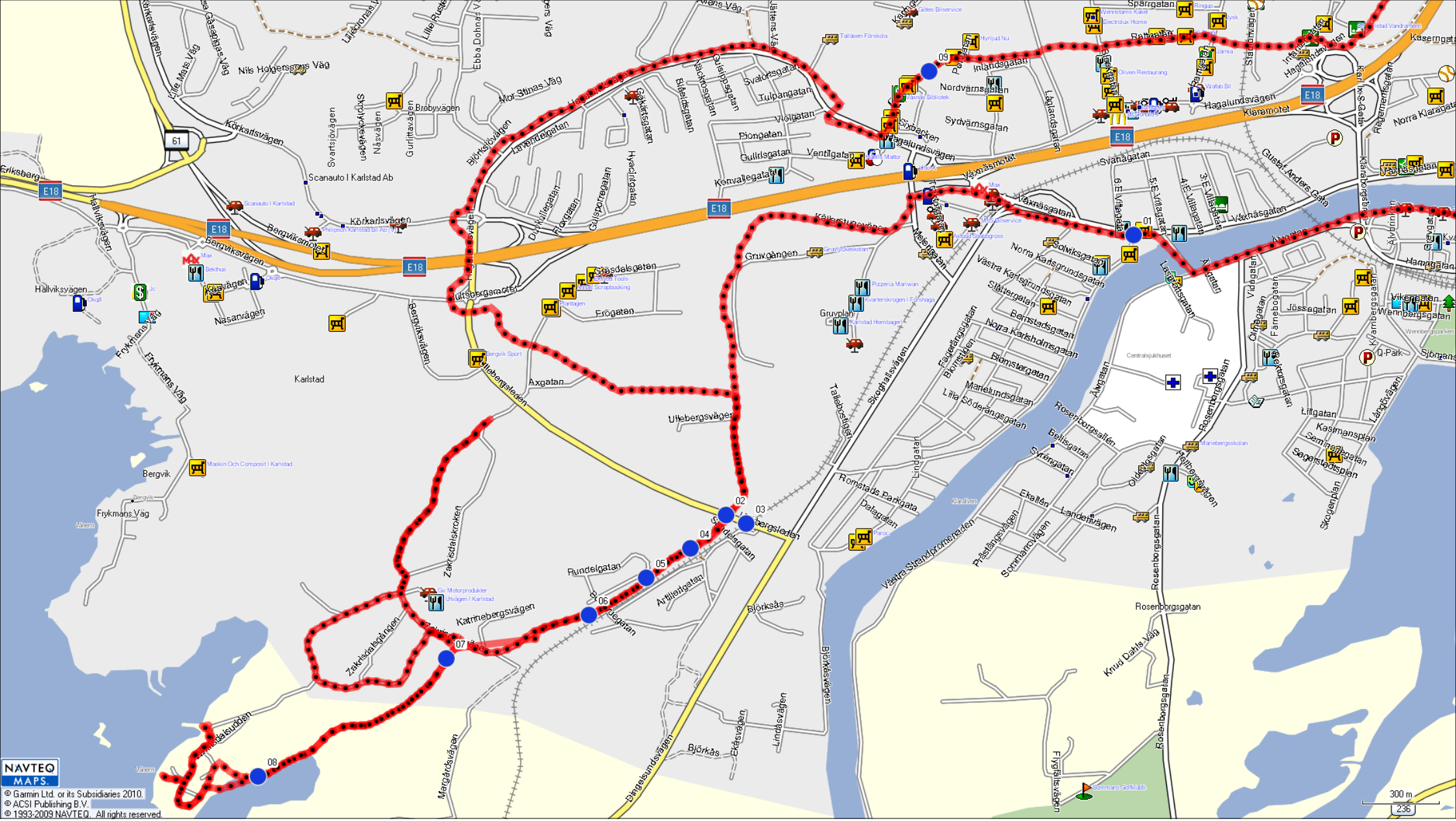
42 Kungsgatan upp mot domkyrkan

En viktig relation utan cykelfält eller cykelbana.



43 Cykelöverfart över Östra Torggatan

Cykelbana – som fysiskt ser ut som en gångbana. Oreglerad cykelöverfart över Östra Torggatan.



NAVTEQ
MAPS

© Garmin Ltd. or its Subsidiaries 2010.
© ACS1 Publishing B.V.
© 1993-2009 NAVTEQ. All rights reserved.

300 m
236

