

Regeluppsättning

Metoden som har använts utgår från Trafikverkets *Vägledning för regional cykelvägvisning* från 2014¹. Där presenteras en tabell, se tabell 1, över vilka villkor som ska vara uppfyllda för att ett stråk ska vara aktuellt för regional vägvisning för cykel. Liknande krav finns för korsningar. I praktiken handlar regional vägvisning om det statliga vägnätet eftersom det är där som Trafikverket har direkt rådighet över vägvisningen. På det kommunala vägnätet, det vill säga i tätort, har de flesta kommuner ett eget upplägg på vägvisningen.

Tabell 1. Klassning över villkor för hastighetsgräns och årsmedeldygnstrafik (ÅDT) som bör uppfyllas (utanför tätort) för att en väg ska skyltas med vägvisning för cyklister enligt Trafikverkets Vägledning för regional cykelvägvisning. På "gröna" vägar kan cyklisten hänvisas till blandtrafik, på gula helst inte (ett cykelfält rekommenderas åtminstone) och röda vägar hänvisas inte för cyklisten om det innebär blandtrafik.

Ådt	< 250	< 1000	< 2000	< 2500	< 3000	< 5000
Hastighet km/tim						
40						
50/60						
70						
80						
90						
100						

Den cykelbarhetsklassificering som Region Skåne har tagit fram, och tillämpar på bland annat cykla.skane.se, bygger på en viss justering av de tre klasserna (grön – gul – röd) i tabell 1 och ett antal kompletterande regler.

Justeringar av tabellen i tabell 1:

1. Ytterligare en klass har lagts till för de minst trafikerade vägarna för att skilja bra från mycket bra.
2. Vägar med en hastighetsgräns på 30 km/h har lagts till.
3. Vägar med en hastighetsgräns över 90 km/h har tagits bort.
4. Vägar med en hastighetsgräns på 40 km/h och med fler än 5000 fordon per dygn har ändrats från dålig till olämpliga.
5. Vägar med en hastighetsgräns på 80 km/h klassas inte som bra utan i bästa fall som olämpliga.
6. I stället för enbart årsdygnstrafik används det högsta värdet av årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och sommardygnstrafik (SDT).

Resultatet av ovanstående justeringar finns i tabellen i tabell 2, med annan färgsättning än i Trafikverkets klassificering. Lämpliga vägar hamnar i de blå fälten i tabellen (de mest lämpade i mörkblått), vilket motsvaras av gröna fält i Trafikverkets tabell. Olämpliga eller inte alls lämpliga vägar hamnar i ljusröda respektive röda fält, vilket motsvarar de gula och röda fälten i Trafikverkets tabell (tabell 1).

1 Hänvisa till publikation

Tabell 2. Cykelbarhetsklassning av asfalterade vägar som har uppgift om trafikmängd² i NVDB. Blått indikerar bra vägar, röda olämpliga eller dåliga/förbjudna.

Hastighetsgräns km/h	Antal fordon per medeldygn (ÅDT eller SDT)					
	<250	<1000	<2000	<2500	<3000	<5000
30	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue
40	Blue	Blue	Blue	Blue	Red	Red
60	Blue	Blue	Blue	Red	Red	Red
70	Blue	Blue	Red	Red	Red	Red
80	Red	Red	Red	Red	Red	Red
90	Red	Red	Red	Red	Red	Red

Regler som kompletterar regeluppsättningen i tabell 2:

1. Alla asfalterade vägar av blå klass i figur 2 som är så smala att två bilar knappt kan mötas utan att behöva minska hastigheten³ klassas som mycket bra.
2. Asfalterade vägar som saknar trafikmängdsuppgifter, i praktiken alla enskilda och kommunala vägar, klassas även enligt deras så kallade funktionella vägklass i NVDB. För att kompensera för att den funktionella klassningen inte är jämbördig i olika ortsstorlekar tas hänsyn till detta genom att vägar inom tätorter över 15 000 invånare klassas ner en nivå i den funktionella klassningen.⁴
3. Om hastighetsgränsen är 30 km/h på kommunala lågtrafikerade vägar klassas de som mycket bra.
4. Grusvägar betraktas alltid som lågtrafikerade, men de grusvägar som är statliga, kommunala eller har statligt driftsbidrag håller i allmänhet en högre standard än övriga grusvägar och får därför en annan klassning än de utan statligt driftbidrag.
5. Vägar som är förbjudna att cykla på: motortrafikleder och motorvägar, klassas som just förbjudna.
6. Cykelvägar delas in i klasserna asfalterade cykelvägar, cykelvägar med grusunderlag och slutligen cykelfält.

En sammanställning på alla tio klasser finns i tabell 3 nedan. Klasserna benämns C1-3 för cykelvägar, B1-5 för bilvägar med beläggning (asfalterade vägar) och G1-2 för bilvägar utan beläggning (grusvägar).

Tabell 3 Sammanfattande tabell över cykelbarhetsklasserna.

Klass	Beskrivning
C1	Asfalterad cykelväg
C2	Ej asfalterad cykelväg
C3	Cykelfält
B1	Riktigt lågtrafikerad eller smal bilväg
B2	Lågtrafikerad bilväg
B3	Bilväg som är tveksamt lämplig för cykling
B4	Bilväg inte rekommenderad för cykling
B5	Bilväg med förbud för cykling
G1	Grusväg med förmodad högre standard

2 Mått för trafikmängd i NVDB är årsdygnsmedeltrafik (ÅDT)

3 Gränsen har satts vid en vägbredd på 3,5 meter eller smalare.

4 Den funktionella klassen är ett sätt att klassa alla vägar efter hur viktiga de är för biltrafiken. Och ju viktigare de är för biltrafiken, desto sämre är de antagligen att cykla på. Att använda funktionell vägklass för detta ändamål är inte syftet med den klassningen, men metoden fungerar acceptabelt i brist på bättre metoder.

