



Sänk farten. Visa hänsyn!  
[www.trafikverket.se/bygdevag](http://www.trafikverket.se/bygdevag)



## Utökad utvärdering av bygdevägar

Henriette Wallén Warner  
Christopher Patten

Diarienummer: 2017-0334-7.3  
Linköping 2017  
Omslagsbilder: Svante Berg, Movea

---

## Förord

---

Författarna vill rikta ett stort tack till alla cyklister som tog sig tid att stanna och svara på våra frågor samt till Trafikverket vars finansiering möjliggjorde studien.

Borlänge, november 2017

*Henriette Wallén Warner*  
*Projektledare*

---

## Sammanfattning

---

### **Utökad utvärdering av bygdevägar**

av Henriette Wallén Warner (VTI) och Christopher Patten (VTI)

Syftet med denna utökade utvärdering var att kartlägga acceptansen av bygdevägarna hos cyklisterna som cyklar på bygdevägar. Totalt intervjuades 19 cyklister längs någon av de 10 bygdevägssträckorna där vi stod. Resultaten visade att många tyckte om tanken med bygdeväg eftersom det gav dem som cyklister ett existensberättigande på vägen. Samtidigt upplevde många också en del problem – framför allt relaterat till bilisternas beteende. En knapp majoritet av cyklisterna tyckte dock att bygdeväg trots allt var bättre än landsväg utan vägren medan många påpekade att en separat gång- och cykelväg hade varit den bästa lösningen.



---

## 1. Inledning

---

Trafikverket utformade under våren 2016 ett antal nya bygdevägar i Region Syd och även i övriga delar av landet har antalet bygdevägar ökat. En bygdeväg består av en körbana för motorfordon i mitten med breda vägrenar för oskyddade trafikanter på bägge sidor. Körbanan i mitten är så smal att motorfordonen måste använda vägrenen vid möte; detta får dock endast göras med hänsyn till eventuella oskyddade trafikanter som färdas där. Målet med bygdevägar är att förbättra både framkomlighet och säkerhet för cyklister. För att en åtgärd ska kunna anses som lyckad krävs dock att användarna accepterar åtgärden. I samband med utformningen av bygdevägarna i Region Syd genomförde VTI därför en utvärdering i form av för- och eftermätningar med en fokusgrupp samt enkäter (Patten, Wallén Warner och Sörensen, 2017). Både deltagarna i fokusgrupperna och de som besvarade enkäterna bodde i Hjälmshult, Allerum och Ödåkra men trots detta finns det ingen garanti för att man verkligen nått dem som cyklar på bygdeväg.

Syftet med denna utökade utvärdering är därför att kartlägga acceptansen av bygdevägarna hos cyklisterna som cyklar på bygdevägar.



Figur 1. Utformning av bygdeväg.

---

## 2. Metod

---

### 2.1. Deltagare

Totalt passerade 47 cyklister intervjuarna varav 19 cyklister besvarade frågorna. Orsaken till att alla cyklister inte besvarade frågorna var att de redan passerat och besvarat frågorna tidigare, att de hade bråttom och inte ville stanna (framför allt landsvägscyklister som träningscyklade), att de inte pratade svenska, att de var under 15 år eller att intervjuaren redan var upptagen med att intervjua en annan cyklist. Förutom de 47 cyklister som passerade intervjuarna sökte två personer utan cykel på eget initiativ upp intervjuarna – dessa två personer inkluderades dock inte i studien.

Totalt 19 deltagare besvarade frågorna. Nio av dessa var kvinnor medan 10 var män. Den yngsta deltagaren var 15 år medan den äldsta var 82 år (medelålder 53 år).

### 2.2. Genomförande

Frågorna togs fram i samarbete med Trafikverket och Movea som varit delaktiga i utförande och utvärdering sedan starten 2016.

Intervjuerna genomfördes på 10 olika bygdevägar (där olika färdriktning räknas som olika vägar) mellan den 4 och 6 september 2017, klockan 6.30–9.00 och 15.00–17.30 (se Bilaga 1). Under totalt 20 timmar ombads alla förbipasserande cyklister att stanna och besvara några korta frågor (se Bilaga 2). Efter att intervjuaren presenterat sig informerades cyklisterna om att deras deltagande var helt frivilligt och som tack för sitt deltagande fick de varsin minitriss. I de fall intervjuaren misstänkte att cyklisten var under 15 år inleddes intervjun med att fråga om åldern och i de fall cyklisten var under 15 år ställdes inga ytterligare frågor.

### 2.3. Material

Intervjuguiden innehöll totalt 6 frågor. Tre bakgrundsfrågor (cykelvanor, kön, ålder) samt 3 frågor där deltagarna ombads jämföra den nuvarande utformningen med den tidigare utformningen (vad som var bra/dåligt/bäst). I de fall intervjuaren upplevde att deltagaren hade tid ställdes ytterligare en fråga om hur deltagaren upplevde bilisternas beteende. Intervjuguiden återfinns i sin helhet i Bilaga 2.

---

### 3. Resultat

---

Resultaten visade att vissa deltagare cyklade på bygdeväg cirka en gång i månaden medan andra cyklade på bygdeväg flera gånger per dag. De vanligaste orsakerna till att cykla på bygdeväg var arbetspendling, rekreation och motion. Bland de som cyklade för att få motion återfanns både deltagare som cyklade i relativ lugn takt och de mer specialiserade landsvägscyklister som cyklade betydligt fortare.

Medan vissa deltagare inte tyckte att det fanns något bra med bygdeväg tyckte andra att tanken med bygdeväg var bra och att det hade gett dem som cyklister ett existensberättigande och en rätt att hävda sin plats på vägen. Vissa menade också att bygdeväg gett dem en ökad känsla av trygghet och ett större utrymme då bilisterna blivit bättre på att vänta med att köra om tills de inte hade något möte och att de dessutom körde om cyklister med större marginaler.

Andra deltagare menade att bygdeväg var ett "jävla skit" och att känslan av trygghet var falsk eftersom det egentligen inte var säkrare att cykla på bygdeväg än på landsväg utan vägren (som vägarna såg ut innan de målades om till bygdevägar). Att säkerheten inte ökat menade deltagarna berodde på hur bilisterna körde. De menade att många bilister, framför allt äldre, inte förstod hur de ska köra på bygdevägar och därför inte körde som det är tänkt. Deltagarna ansåg att vissa bilister körde på vägrenen även när de inte hade möte medan andra låg kvar i mitten trots möte och därmed tvingade ut mötande motorfordon väldigt långt ut på kanten av vägen. Vidare menade vissa deltagare att bilisterna visade mindre hänsyn, var mer irriterade och körde om cyklister mer på bygdeväg än vad de tidigare gjort. Vissa menade också att de sett tillbud och incidenter varje dag och att andra människor slutat att cykla på grund av att de inte vågade cykla på bygdeväg.

Vidare kommenterade många av deltagarna själva implementeringen av bygdeväg. Många ansåg att det var läskigt att cykla i kurvor där bilisterna hade skymd sikt medan andra menade att bygdeväg lett till att cyklister fått mindre säkerhetsmarginaler eftersom gräset utanför vägarna tidigare (innan bygdeväg infördes) ofta var tillplattat så att man vid behov kunde cykla även där. Vissa menade även att de gamla kantlinjerna inte tagits bort tillräckligt bra och därför var jobbiga att cykla på. Samtidigt upplevde tävlingscyklister att de nya linjerna längre in på vägen skapade problem eftersom friktionen var dålig framför allt då strecken blev våta. Utanför Gantofta, där bygdevägen bara är några hundra meter lång och slutar bakom den första kurvan, upplevdes designen som rent "lurendrejeri".

Slutligen menade en förälder också att det var svårare att förklara för barnen hur de skulle cykla på bygdeväg jämfört med på landsväg utan vägren – där barnen alltid uppmanades att cykla så nära kantlinjen som möjligt. På grund av att barnen inte förstod hur de skulle bete sig på bygdeväg fick de inte längre cykla.

Trots att många såg nackdelar med bygdeväg tyckte en knapp majoritet av deltagarna att bygdeväg var bättre än landsväg utan vägren medan många påpekade att en separat gång- och cykel-väg hade varit den bästa lösningen.

---

## 4. Diskussion

---

Syftet med denna utökade utvärdering var att kartlägga acceptansen av bygdevägarna hos cyklisterna som cyklar på bygdevägar.

Sammanfattningsvis uppskattade deltagarna tanken med bygdeväg eftersom det gav dem som cyklister ett existensberättigande på vägen. Samtidigt påpekade många att känslan av trygghet var falsk på grund av bilisternas hänsynslösa och oförutsägbara beteende. Problemet med bilisternas oförutsägbarhet med avseende på bilens placering på vägen har även identifierats i tidigare studier (Patten, Wallén Warner och Sörensen, 2017).

Vidare är problemet med skymd sikt också ett återkommande tema. I Danmark har man löst detta genom att i största möjliga mån bara ha bygdeväg på sträckor utan skymd sikt och i de fall skymd sikt ändå inte kan undvikas upphör bygdeväg till dess att sikten åter är fri (Herrstedt, 2006; 2007). Detta torde minska de oskyddade trafikanternas känsla av falsk trygghet. Samtidigt innebär denna lösning att cyklisternas förutsättningar förvärras i de situationer där cyklisterna redan är som mest utsatta (d.v.s. vid skymd sikt). Istället förespråkar författarna av denna rapport fortsatt arbete för att hitta bättre lösningar i situationer med skymd sikt.

Slutligen kan man konstatera att en knapp majoritet av deltagarna trots allt tyckte att bygdeväg var bättre än landsväg utan vägren men att många samtidigt ansåg att en separat gång- och cykel-väg hade varit den bästa lösningen.



---

## Referenser

---

Hedlund, J. (2000). Risky business: safety regulations, risk compensation, and individual behavior. *Injury Prevention*. 6 (2): 82–89. doi:10.1136/ip.6.2.82.

Herrstedt, L. (2006). *Self-explaining and forgiving roads – Speed management in rural areas*. Konferensbidrag: 22nd ARRB Conference – Research into Practice, Canberra Australia.

Patten, C., Wallén Warner, H., & Sörensen, G. (2017). *Hjulburna oskyddade trafikanter på landsväg*. VTI rapport 946. Linköping: VTI.



---

## Bilaga 1: Mätplatser

---

### Måndag 4 september 2017

1. Hittarp–Allerum (15.00–17.30)  
Efter kurvan/före allén
2. Ödåkra–Allerum (15.00–17.30)  
Infart till hus precis före bokskogen vid Ödåkra

### Tisdag 5 september 2017

3. Allerum–Hittarp (06.30–09.00)  
Efter allén/före kurvan
4. Allerum–Ödåkra (06.30–09.00)  
Vid bokskogen precis utanför Ödåkra
5. Mot/från (bägge färdriktningarna) Påarp (15.00–17.30)  
Mörarpvägen mellan järnvägsövergång och infart till växthus
6. Mot Bårslöv (15.00–17.30)  
Parkeringsplats där bygdevägarna börjar inne i Bårslöv

### Onsdag 6 september 2017

7. Mot/från (bägge färdriktningarna) Vallåkra (06.30–09.00)  
Uppfart/busskur i närheten av Vallåkra IF
8. Kvistofta–Gantofta (06.30–09.00)  
Avfart efter Kvistofta



Figur 2. Mätplatsen Allerum Hittarp.

---

## Bilaga 2: Intervjuguide: Utökad utvärdering av bygdevägar

---

*Hej, Jag heter XX och arbetar som forskare på Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI är en oberoende myndighet och har fått i uppdrag att utvärdera den här bygdevägen som vi står på. Jag undrar därför om jag skulle kunna få ställa några korta frågor? Som tack för hjälpen kommer du få en minitriss; men självklart är det helt upp till dig om du vill ställa upp eller inte.*

### **Frågor**

1. Hur ofta cyklar du den här sträckan? (syfte – arbetspendling, skola, fritid, träning, nöje)
2. Vad tycker du är BRA med den här sträckan; jämfört med hur den såg ut förut?
3. Vad tycker du är DÅLIGT med den här sträckan; jämfört med hur den såg ut förut?
4. Vilket tycker du är BÄST? Dagens utformning eller hur sträckan såg ut tidigare (innan ommålningen)?
5. *Anteckna kön*
6. Vilket år är du född?

### Extrafråga

Hur upplever du att bilisterna beter sig (hastighet, positioner etc.) nu jämfört med tidigare?

*Då tackar jag så mycket för att du tog dig tid att svara på frågorna.  
Dela ut en minitriss.*