

Regional cykelplan för Värmland

2014-01-29



Titel: Regional cykelplan för Värmland

Publikationsnummer: 2014:040

ISBN: 978-91-7467-562-7

Publiceringsdatum: 2014-01-31

Utgivare: Trafikverket Region Väst

Kontaktperson: Jeanette Björkman, Agneta Nordström, Trafikverket,
Sara Johansson, Region Värmland

Uppdragsansvarig: Inger Ranheim-Molander, Trafikverket

Projektledare: Svante Berg, Lars Nord, Ramböll Sverige AB

Projektmedarbetare: Anna-Lena Söderlind, Mikael Spjut, Isak Jakobsson,
Ramböll Sverige AB

Omslagsbild: Karlstads busstation. Foto: Ramböll Sverige AB

Tryck: Trafikverket

Distributör: Trafikverket

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
FÖRORD	4
SAMMANFATTNING	5
1. BAKGRUND	7
1.1 DEN REGIONALA CYKELPLANENS ROLL	7
1.2 SÅ TOGS DEN REGIONALA CYKELPLANEN FÖR VÄRMLAND FRAM	7
2. ARGUMENT FÖR ÖKAD CYKLING	8
2.1 CYKLING OCH FOLKHÄLSA	8
2.2 SAMHÄLLSEKONOMISK NYTTA AV CYKELINFRASTRUKTUR	8
2.3 NATIONELLA TENDEN – HUR SER DEN UT	8
2.4 VAD SÄGER REGERINGSUPPDRAGEN	9
3. NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL	11
3.1 NATIONELLA MÅL	11
3.2 REGIONALA MÅL FÖR VÄRMLAND	11
4. KARTLÄGGNING AV NULÄGET	12
4.1 KOMMUNALA CYKELPLANER	12
4.2 INVENTERING AV NUVARANDE CYKELVÄGNÄT	12
4.3 FÖRUTSÄTTNINGARNA OCH POTENTIAL FÖR CYKLING I VÄRMLAND.	14
4.4 TRAFIKSÄKERHETSANALYS	16
5. BEHOVSINVENTERING	19
5.1 KOMMUNALA ÖNSKEMÅL OM CYKELVÄGAR	19
5.2 BEHOV ENLIGT KÅGESSIONMODELLEN	19
5.3 SAMMANFATTNING AV BEHOVSINVENTERING	23
5.4 BEHOV OCH TILLGÅNGLIGA MEDEL	23
6. STRATEGISKA OMRÅDEN OCH ÅTGÄRDS-OMRÅDEN	24
6.1 FYRA STRATEGISKA OMRÅDEN FÖR UTVECKLING AV CYKLING I VÄRMLAND.....	24
6.2 ÅTGÄRDSOMRÅDEN	26
6.3 PRIORITERINGS-, FÖRDELNINGS- OCH FINANSIERINGSPRINCIPER	27
6.4 ROLLER OCH ANSVAR	28
KÄLLOR	29
BILAGA 1 KARTA: BEFINTLIGT CYKELVÄGNÄT I VÄRMLAND	30
BILAGA 2 TABELLER: ÖNSKEMÅL OM CYKELVÄGAR MELLAN TÄTORTER	32
BILAGA 3 KARTOR: ÖNSKEMÅL OM CYKELVÄGAR MELLAN TÄTORTER	37
BILAGA 4 INKOMNA SYNPUNKTER PÅ GRANSKNINGSHANDLINGEN	54

Förord

Värmlands län har saknat ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. För denna utveckling behövs ett bra underlag som visar inriktning och åtgärder. Denna regionala cykelplan för Värmland har tagits fram som stöd för detta arbete.

Syftet med den regionala cykelplanen är att utifrån visioner och mål få en samsyn i länet om inriktning och åtgärder för att nå en ökad cykling i Värmlands län. Arbetet har varit dialog- och processinriktat och har bl.a innehållit två workshops med deltagare från länets kommuner, myndigheter, turist- och cykelorganisationer som underlag för innehållet i cykelplanen.

Den regionala cykelplanen ger argument för ökad och säker cykling. Den innehåller en sammanställning av nationella och regionala mål samt redovisar en kartläggning av nuläget och en regional behovsinventering.

Den regionala cykelplanen pekar ut strategiska områden, åtgärdsområden samt roller och ansvar. Cykelplanen utgör också ett underlag för den regionala länsplanen för transportinfrastruktur som Region Värmland upprättar.

En ökad och säker cykling skall ses som en del i länets ambitioner till att bidra till ett mer hållbart transportsystem.

Den regionala cykelplanen för Värmland har tagits fram av Ramböll Sverige AB på uppdrag av Trafikverket med deltagande från Region Värmland och de värmländska kommunerna.

Sammanfattning

Nationella och regionala mål

Det finns flera argument för att ökad cykling. Det är väl dokumenterat att cykling har positiv inverkan på människors hälsa. Ökad cykling och överflyttning från motorfordonstrafik till cykeltrafik bidrar till att minska trängsel i trafiken samt till lägre utsläpp till luft och av partiklar i tätorter. Mycket tyder också på att investeringar i cykelåtgärder har klart positiv samhällsekonomisk nytta.

På nationell nivå finns därför ett stort intresse att påskynda en utveckling för ökad cykling. Av det skälet har ett flertal regeringsuppdrag genomförts under de senaste åren med fokus på ökad och säker cykling. Även Region Värmland betonar att det är viktigt nå det nationella målet om ökad cykling. Den regionala cykelplanen för Värmland har tagit sin utgångspunkt i nationella och regionala målsättningar för att utveckla cykeltrafiken i Värmland.

Strategiska områden för utveckling av cyklingen i Värmland

Arbetet med att ta fram regional cykelplan för Värmland har skett i bred dialog mellan bland andra Värmlands kommuner, Trafikverket, Region Värmland, Landstinget, Cykelfrämjandet, Värmlandstrafik och Visit Värmland.

Arbetet har lett fram till fyra strategiska områden för den övergripande inriktningen för utveckling av cyklingen i Värmland.

De strategiska områdena är:

- Samhällsplanering/Fysisk planering
- Ökad vardagscykling
- Hela resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism

Åtgärdsområden

Under framtagandet av regional cykelplan för Värmland har ett antal åtgärdsområden utkristalliserats som konkretiserar arbetet i de strategiska områdena. Dessa åtgärdsområden är:

- Ta fram kommunala cykelplaner
- Fortsätt utveckla cykelinfrastrukturen
- Utveckla arbetet med påverkansåtgärder
- Förbättra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykel
- Genomför trafiksäkerhetsåtgärder
- Håll hög standard på drift och underhållsåtgärder
- Uppföljning med kommunala eller ett regionalt cykelbokslut

Önskemål och behov av cykelvägar

Värmlands kommuner redovisar önskemål om utbyggnad av cykelvägar om ca 369 kilometer mellan länets tätorter. Vid analys med den så kallade Kågesson-modellen¹ uppfyller ca 130 km helt eller delvis kriteriet på bilfri (separat) cykelväg mellan tätort i Värmland (se tabell 5.2 och 5.3). Av dessa är ca 80 km redan byggda. Kvarvarande utbyggnadsbehov enligt Kågessonmodellen är därmed ca 50 km. Någon beräkning av antalet kilometer cykelvägar inom tätorter som efterfrågas av kommunerna har inte gjorts inom ramen för arbetet med den regionala cykelplanen.

Prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper

För prioritering vid utbyggnad av cykelinfrastruktur med medel från länsplanen ansvarar Region Värmland i samråd med Trafikverket.

Huvudregeln är att de prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper som framgår i länsplanens bilaga 5² bör följas.

Kommunerna har årligen möjlighet att ansöka om statlig medfinans från **anslaget för "Cykel" i länsplanen. Instruktioner om hur man ansöker, skickas** årligen ut till alla kommunerna i Värmland.

Region Värmland och Trafikverket kommer under 2014 att inleda en årlig process där avvägningar, prioriteringar, finansiering och uppföljning av åtgärder kommer klargöras på ett bättre sätt. Processen syftar till att Trafikverkets verksamhetsplanering och Region Värmlands intentioner med länsplanen kommer samverka på ett tydligare sätt. Arbetssättet förväntas också leda till att skapa mer dynamik i utförande och planering där detaljstyrning i förhand inte blir lika nödvändigt. Processen kommer att utformas gemensamt av Trafikverket och Region Värmland under 2014.

Roller och ansvar

Inom de fyra strategiska områdena har följande aktörer ansvar för att påverka utvecklingen i riktning mot ökad och säker cykling:

- Samhällsplanering/Fysisk planering: Kommunerna, Länsstyrelsen, Region Värmland och Trafikverket.
- Ökad vardagscykling: kommunerna, Region Värmland, Trafikverket, Landstinget, cykelorganisationer och frivillighetsorganisationer.
- Hela resan-perspektivet: Värmlandstrafik, Region Värmland, Trafikverket, kommunerna, trafikoperatörerna.
- Cykling för rekreation och turism: turistorganisationer, intresseorganisationer, privata näringslivet, kommunernas turistbolag, Visit Värmland.

¹ Modell för regional inventering och planering av cykelvägar, Vägverket publikation 2007:13

² Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025 (2013-10-28)

1. Bakgrund

1.1 Den regionala cykelplanens roll

I "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland år 2010–2021" avsätts 30 miljoner kronor som kan nyttjas som statsbidrag till kommunala åtgärder, till interkommunala cykelvägar samt till satsningar som främjar **cykelturism. Utbyggnad av "felande länkar"** ska enligt gällande länsplanen prioriteras.

De medel som avsätts för cykelåtgärder i länsplanen innebär att cirka 20 kilometer cykelvägar kan byggas under perioden, 2010–2021. Med förväntad kommunal samfinansiering kan ytterligare 12 kilometer cykelvägar tillkomma.

För att bli en god stöd och vägledning vid prioritering av investeringar i cykelåtgärder har Trafikverket och Region Värmland tillsammans tagit fram denna regionala cykelplan för Värmland. Åtgärderna i cykelplanen utgår från antagna visioner, mål och de framtagna strategiska områdena för att öka cyklingen i Värmland.

1.2 Så togs den regionala cykelplanen för Värmland fram

Regional cykelplan för Värmland har tagits fram i fem steg.

Det första steget var att genomföra en workshop, workshop 1, tillsammans med Värmlands kommuner, Trafikverket, Region Värmland, Landstinget, Cykelfrämjandet, Värmlandstrafik och Visit Värmland. Syftet med workshopen var att ta fram strategiska områden för utvecklingen av cyklingen i Värmland.

I det andra steget genomfördes en inventering av kommunala cykelplaner, befintliga cykelvägar samt viktiga turistcykelleder.

I det tredje steget gjordes en behovsinventering samt en trafiksäkerhetsanalys och utifrån dessa identifieras önskemål och behov av cykelvägar.

I det fjärde steget anordnades ytterligare en workshop, workshop 2. Syftet med workshop 2 var att stämna av och kvalitetssäkra innehållet i den regionala cykelplanen.

I det sista och femte steget sändes den regionala cykelplanen ut till kommuner, myndigheter och intresseorganisationer i Värmland för synpunkter. Synpunkterna inarbetas slutligen i den regionala cykelplanen.

2. Argument för ökad cykling

Det finns flera argument för att öka cyklingen. Det är väl dokumenterat att cykling har positiv inverkan på människors hälsa. Ökad cykling och överflyttning från motorfordonstrafik till cykeltrafik bidrar till att minska trängsel i trafiken samt till lägre utsläpp till luft och av partiklar i tätorter. Mycket tyder också på att investeringar i cykelåtgärder har klart positiv samhällsekonomisk nytta.

På nationell nivå finns därför ett stort intresse att påskynda en utveckling för ökad cykling. Av det skälet har ett flertal regeringsuppdrag genomförts under de senaste åren med fokus på ökad och säker cykling. Även Region Värmland betonar att det är viktigt nå det nationella målet om ökad cykling.

2.1 Cykling och folkhälsa

Det är väl undersökt och dokumenterat att regelbunden motion, även om den är måttlig, har en tydlig positiv hälsoeffekt. Cykling har en lång rad positiva hälsoeffekter, från minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, typ 2 diabetes, högt blodtryck och övervikt. Även cyklingens effekt på den psykiska hälsan påpekas i flera undersökningar. Internationellt och nationellt framhävs hälsoaspekterna allt mer. För en i stort sett inaktiv person i medelåldern som börjar cykla fem kilometer om dagen, i stället för att ta bilen, minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med 50 procent (WHO 2002). Folkhälsoeffekterna är därför ett allt viktigare argument för cykling och ett av transportpolitikens hänsynsmål.

2.2 Samhällsekonomisk nytta av cykelinfrastruktur

Bedömningar av den samhällsekonomiska lönsamheten av cykelinfrastruktur har hittills varit sällsynta och det har saknats standardiserade metoder samt ofta underlag. Än mer sällsynt är bedömningar av lönsamheten av marknadsföringsinsatser för cykling. Detta har i vissa fall gjort det svårt att argumentera för en prioritering av investeringar i cykelprojekt eller marknadsföring i konkurrens med andra satsningar. Mycket tyder dock på att investeringar i ökad cykling i många fall är samhällsekonomiskt lönsamma eller till och med mycket lönsamma. Ett flertal studier visar att den största samhällsekonomiska vinsten med ökad cykling kommer från hälsoeffekterna.

2.3 Nationella trenden – hur ser den ut

I Trafikverkets Effektsamband för transportsystemet, delen – Tänk om och optimera³ – beskrivs potentialen att öka cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet. Enligt dessa effektsamband visar forskningsresultat att det är möjligt att överföra mellan 10–25 % av de korta bilresorna till cykel. Detta styrks också av erfarenheter från kommuner där man gjort omfattande satsningar på cykeltrafik. Dock finns kvalitetsbrister i sättet att följa upp effekterna som ofta gör att inga säkra generella slutsatser kan dras.

På nationell nivå säger man att cirka 10 % av alla persontransporter sker med cykel⁴. Hur stor den årliga cykeltrafiktillväxten och antalet cyklister är i Sverige

³ Effektsamband för transportsystemet delen -Tänk om och optimera, Trafikverket (2012-08-31)

⁴ GCM Handboken - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. Sveriges Kommuner och Landsting, 2010.

är dock dåligt känt. Kommunala cykelmätningar visar på stora variationer mellan mättillfällena och det är svårt att dra generella slutsatser. Exempelvis redovisar Kalmar kommun en ökning av cykeltrafiken hela 60 % mellan år 2008 och 2011 medan Västerås kommun visar på en minskning av cykeltrafiken på ca 20 % mellan år 2000 och 2008. Städer som gjort riktade cykelsatsningar har ofta visat på ett ökat antal cyklande (exempelvis Gävle).

I våra nordiska grannländer Norge och Danmark har man noterat en svagt total minskning av cykling på nationellt, men ökande cykling i enskilda och framförallt större städer. Denna utveckling är trolig även i Sverige.

2.4 Vad säger regeringsuppdragen

I november 2011 redovisade Trafikverket sitt regeringsuppdrag: ”Ökad och säker cykling”⁵. Trafikverket konstaterar där att genom att skapa förutsättningar för människor att ersätta korta bilresor med att gå eller cykla uppnås betydande vinster för samhället och medborgarna. Störst potential för att få en ökad och säker cykling finns inom och nära de större tätorterna. Åtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät anses av många som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. För att nå en ökad andel cykling krävs att cyklingen prioriteras i planeringen av infrastrukturen. Drift och underhålls-åtgärder är mycket viktiga för cykling. Den ökade cyklingen måste ske med god säkerhet varför kunskaper avseende cykelolyckor måste studeras och analyseras ytterligare.

Cyklingens roll i ett hela resan-perspektiv behöver utvecklas. Det gäller inte minst kopplingarna till kollektivtrafik. Cykelfrågorna måste lyftas högre på agendan och vara en given del i samhällsplanering och den fysiska planeringen. Det är också viktigt att de dialoger som förs hanterar alla aspekter från en gemensam syn på problem och möjligheter, roller och ansvar, trafikanternas behov och önskemål, fakta och studier av val av åtgärder och tydlighet i finansiering.

Regeringsuppdraget slår fast att behov och förutsättningar varierar över landet och därför måste arbetet ta sitt ursprung i lokal och regional planering.

Under oktober 2012 lämnade ytterligare en utredning: ”Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv”⁶ till regeringen. Uppdraget för utredningen var att se över de regler som påverkar förutsättningarna att öka cyklandet.

Tre områden lyfter utredaren fram som särskilt betydelsefulla. Det första är Cykling och infrastruktur: planering, utformning samt drift och underhåll. Det andra området belyser Cykling, cykelparkering och kollektivtrafik. Det tredje området är Cykling och trafikreglerna.

⁵ Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag TRV2011/11633.

⁶ Ökad och säker cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, SOU 2012:70.

En sammanfattning av de båda regeringsuppdragen ger följande gemensamma slutsatser för vad som krävs för att nå ökad och säker cykling:

- Cykelfrågorna som en given del i samhällsplaneringen/fysiska planeringen.
- Cykel skall ses som ett eget transportsätt.
- Det krävs en god cykelinfrastruktur.
- Cyklingens roll i hela resan-perspektivet och särskilt koppling mellan cykel och kollektivtrafik.
- Underhåll och vinterväghållning är viktigt.
- Den stora potentialen finns i och nära större tätorter och städer.
- Behovet av lagändringar är inte omfattande.

3. Nationella och regionala mål

3.1 Nationella mål

I oktober 2012 antog riksdagen den av regeringen framlagda transportpolitiska **propositionen ”Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem”** (Prop.2012/2013:25). Regeringens bedömning är att åtgärder för ökad och säker cykeltrafik har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Regeringen lyfter fram ett antal aspekter för att få ökad och säker cykling i landet. Särskilt pekar regeringen på att cykel måste ses som ett eget trafikslag med specifika behov i infrastrukturen. En fokusering på oskyddade trafikanter är central för att minska antal dödade och skadade i trafiken. Underhåll och vinterväghållning är effektiva åtgärder för att förbättra säkerheten.

Även regeringen konstaterar att den stora potentialen finns i och nära större tätorter och städer. De enskilt viktigaste åtgärderna bedöms vara att förbättra infrastrukturen för cykel samt utveckla möjligheterna att kombinera cykel med kollektiva färdmedel.

3.2 Regionala mål för Värmland

Region Värmland har i sitt regionala utvecklingsprogram **”Värmland växer och känner inga gränser”** för år 2009–2013 prioriterat fem områden som är viktiga att arbeta med för Värmlands utveckling. Ett av dessa är området Tillgänglighet med delmålen **”Kommunikationer i samspel”**.

Där sägs att målet är att öka kundnyttan av befintlig infrastruktur, det skall ske genom:

- Kundanpassade och samordnade persontransporter som ger mervärde för kunden.
- God samverkan mellan transportslagen som tillgodoser företagens transportbehov.
- Helhetssyn och god samverkan mellan transportplanering och bebyggelseplanering.

I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland år 2010–2021 lyfts cykeltrafik fram som ett eget trafikslag och länsplanen anger generella åtgärder för att öka andelen cykelresor. Länsplanen pekar exempelvis ut åtgärder som att kombinerade resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik bör underlättas och att cykelturismen bör utvecklas.

4. Kartläggning av nuläget

4.1 Kommunala cykelplaner

I Värmland saknar de flesta kommuner strategiska cykelplaner för utveckling av cyklingen i sin kommun. Karlstads kommun arbetar under år 2013 fram en kommunal cykelplan. Hammarö, Arvika och Kils kommuner har påbörjat arbetet med kommunala cykelplaner. Övriga kommuner saknar strategiska cykelplaner.

En central del i arbetet för att utveckla cyklingen i Värmland är att det finns antagna strategiska cykelplaner i kommunerna. Det som kommunerna själva prioriterar utgör en grund för beslut på regional nivå.

I det fortsatta arbetet för att utveckla cyklingen i Värmland bör varje kommun ta **fram en kommunal strategisk cykelplan. Handboken ”Vägen till ett cyklande samhälle, Goda exempel på kommunal cykelplanering”⁷** är ett bra stöd.

4.2 Inventering av nuvarande cykelvägnät

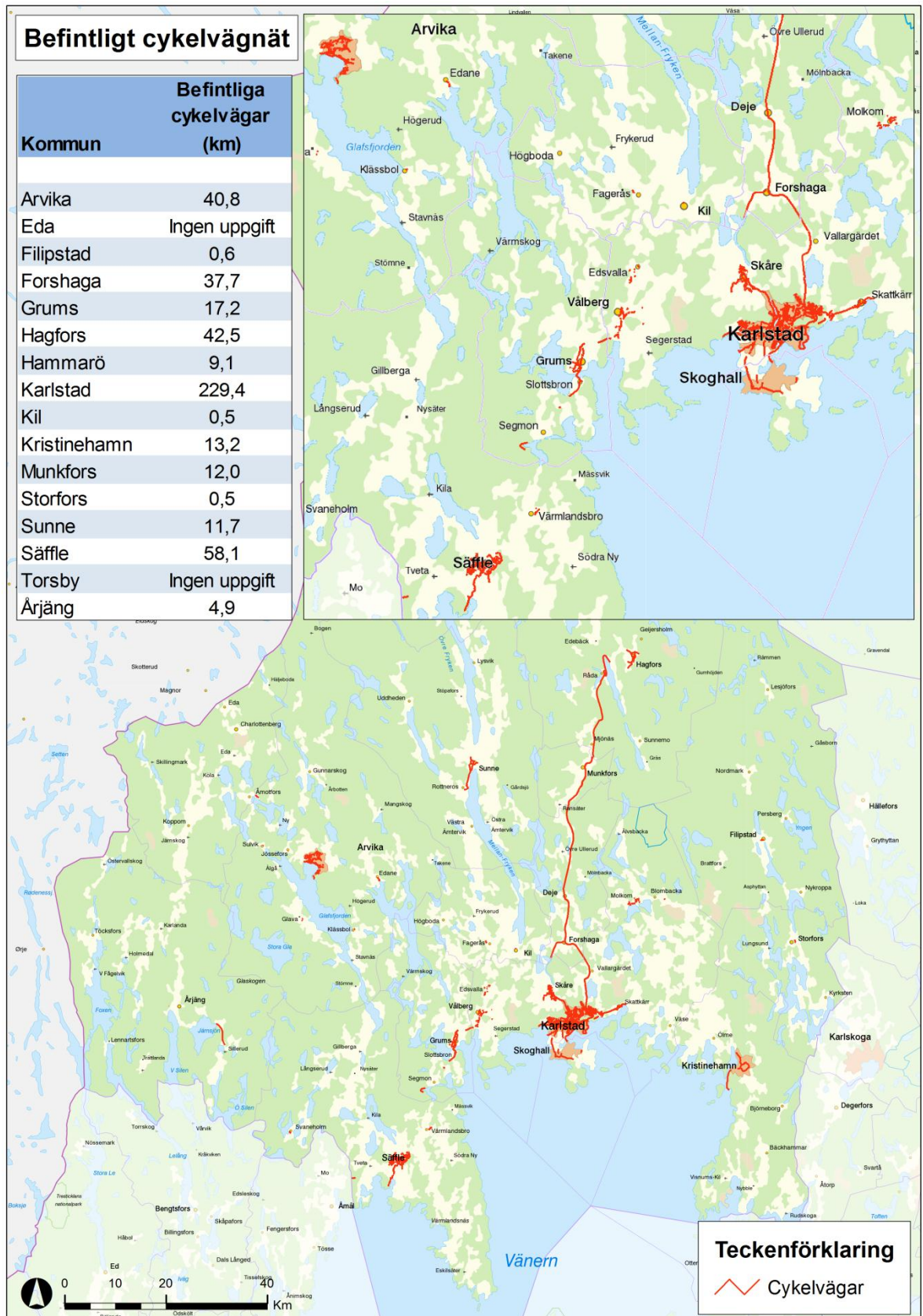
Inventeringen av nuvarande cykelvägnät har skett genom att hämta uppgifter från NVDB (Nationella Vägdatabasen) och komplettera dem med uppgifter från respektive kommun.

I NVDB finns cykelvägar redovisade i den mån de lagts in av kommunerna och Trafikverket. Data ur NVDB kompletterat med de uppgifter som kommunerna lämnat visar att länets cykelvägar i huvudsak finns i tätorterna. Den inventering som Vägverket genomförde våren 2009 bekräftar detta. Cykelvägar saknas mellan tätorterna med några få undantag t ex Grums–Slottsbron, Karlstad–Hammarö och Karlstad–Skattkärr.

Mellan Karlstad och Hagfors går dessutom cykelbanan ”Klarälvsbanan” som är 90 kilometer bilfri asfalterad cykelväg på en nedlagd banvall. Banan lämpar sig för cykel, vandring, inlines och rullskidor. ”Klarälvsbanan” går genom orterna Karlstad, Forshaga, Deje, Ransäter, Munkfors och Uddeholm.

Cykelvägarna enligt ovan framgår av figur 4.1.

⁷ Vägen till ett cyklande samhälle, Goda exempel på kommunal cykelplanering, Sveriges Kommuner och Landsting, 2012



Figur 4.1 Cykelvägar i Värmland enligt NVDB (Nationella Vägdatatabasen) och uppgifter från kommunerna. Röda linjer är cykelvägar. (Uttag ur NVDB 2013-11-26, med kompletteringar från kommunerna t.o.m. 2014-01-21, se bilaga 3 för aktuellt datum för respektive kommun)

4.3 Förutsättningarna och potential för cykling i Värmland.

Värmlands län har ca 275 000 invånare. I länet finns ca 100 tätorter, där Karlstad med sina drygt 60 000 invånare är störst och Likenäs minst med ca 200 invånare. Endast fyra av länets tätorter ligger närmare varandra än 5 kilometer. Ungefär 25 tätorter ligger inom ett avstånd upp till 10 kilometer mellan varandra, se figur 4.2.

För att ta sig mellan dessa tätorter får cyklister i huvudsak använda sig av bilvägnätet då separata cykelvägar saknas. Med hänsyn till avstånd och struktur är cykelpotentialen störst inom de större centralorterna samt runt framförallt Karlstad. Ett regionalt cykelvägnät som knyter ihop cykling för arbetspendling mellan tätorter bedöms ha liten potential förutom för tätorter i anslutning till Karlstad.

Värmlandstrafik AB lät genomföra en attityd- och resvaneundersökning⁸ för delar av Värmland och Örebro län under år 2004. I denna redovisas resandet och attityderna till resandet i angränsande kommuner på båda sidor länsgränsen. Enligt resvaneundersökning var bilen det dominerande färdmedlet för alla reslängder.

Medelreslängden på bilresorna var ca 20 kilometer i tätort och 21 kilometer på landsbygd. Cirka 5 % av bilresorna var kortare än 1 kilometer, 21 % av resorna var kortare än 3 kilometer och 35 % var kortare än 5 kilometer. Eftersom cykeln har sin största potential på sträckor upp till 5–7 kilometer bedömdes en överflyttning av många av de korta bilresorna till gång- och cykelresor som möjlig.

⁸ Attityd och resvaneundersökning, RVU 2004, Rapport 2005:15, Trivector Traffic.



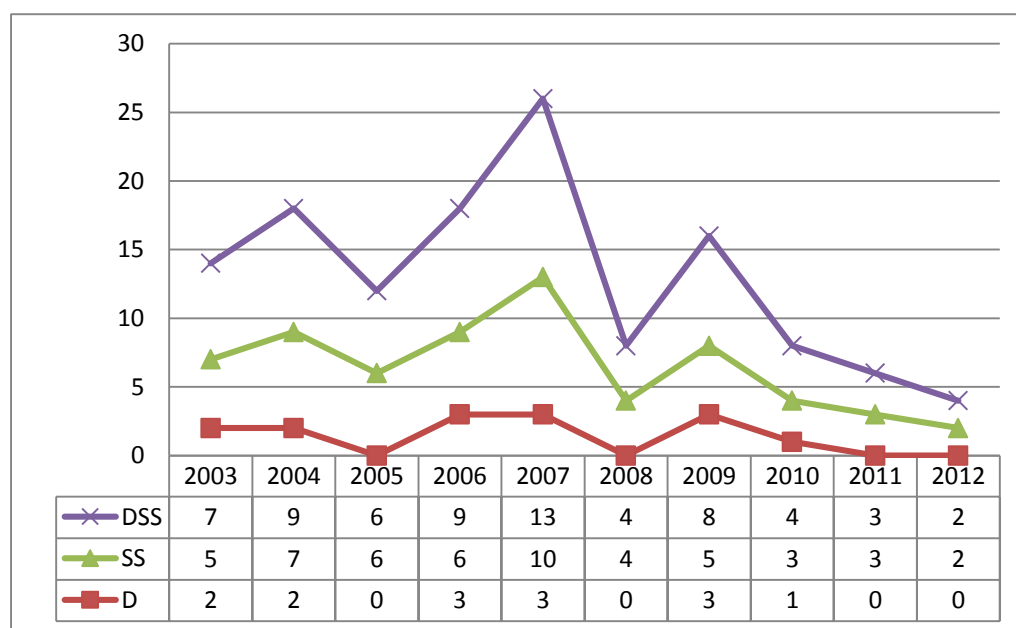
Figur 4.2 Tätorter i Värmland, med invånarantal.

4.4 Trafiksäkerhetsanalys

De nationella transportpolitiska målen pekar ut trafiksäkerhet som ett av hänsynsmålen. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö- kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Man preciserar vidare att antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade **minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.**"

Ett av funktionsmålen som är kopplade till bland annat cykling är **"Barns** möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i **trafikmiljöer ökar.**" I Ökad och säker cykling"⁹ sägs att ett sammanhängande säkert cykelnät är en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka.

Trafiksäkerhetsanalysen bygger på uttag ur STRADA – Swedish Traffic Accident Data Acquisition. STRADA bygger på uppgifter om personskador i trafik från två källor, polis och sjukvård. Polisen registrerar in trafikolyckor och denna registrering är rikstäckande i STRADA sedan årsskiftet 2003. Större delen av Sveriges akutsjukhus registrerar också in uppgifter om olyckor med personskada i vägtrafiken till STRADA. Då inga flöden för cykel varit tillgängliga har ingen analys och jämförelse av olyckor relaterat med andel cyklister gjorts.



Figur 4.3 Antalet dödade (D, röd), svårt skadade (SS, grön) samt summa dödade och svårt skadade (DSS, lila) cyklister i polisrapporterade olyckor i Värmland 2003–2012, (sjukdom och självmord ej bortsorterat). Källa STRADA

⁹ Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag TRV2011/11633.

Värmlands län har en nedåtgående trend när det gäller antalet dödade och svårt skadade på cykel för perioden 2003–2012, enligt data ur STRADA. Håller denna trend i sig når man ner mot de långsiktiga nationella trafiksäkerhetsmålen. Dock är antalen små vilket gör det svårt att dra statistiskt säkerställda slutsatser om utvecklingen.

För perioden 2003–2012 har antalet *sjukvårdsrapporterade* cykelolyckor i Värmland haft en svagt ökande trend vilket kan tyda på att cykelflödet ökat något (totalt antal olyckor 2 618). Under samma period har dock antalet *polisrapporterade* cykelolyckor sjunkit (antal olyckor 388) men de är betydligt färre jämfört med sjukvårdsrapporterade. Nationellt kan man se en liknande trend men inte lika tydligt för polisrapporterade cykelolyckor som i Värmland.

Antalet cykelolyckorna fördelar sig främst efter storlek på tätort. Karlstad som har ca hälften av alla rapporterade cykelrelaterade olyckor i Värmland står säkerligen för minst motsvarande del av cykelflödet. Antalet cykelolyckor ger därmed en bra bild över var man cyklar i Värmland, se tabell 4.1.

Kommun	Antal rapporterade cykelolyckor i Värmland, 2003-2011	Andel per kommun i %
Karlstad	1 176	45
Arvika	340	13
Hammarö	181	7
Torsby	111	4
Sunne	105	4
Kil	103	4
Kristinehamn	100	4
Hagfors	99	4
Forshaga	90	3
Grums	59	2
Säffle	56	2
Eda	52	2
Årjäng	52	2
Filipstad	41	2
Munkfors	38	1
Storfors	8	0
Okänd	7	0
Summa	2 618	100

Tabell 4.1 Antal samt andel sjukvårdsrapporterade cykelolyckor per kommun. Årtal 2003–2012, källa STRADA.

Cykelolyckor har ett flödesberoende och sker relativt sett **”slumpmässigt”** i vägrummet. Det går inte att från STRADA-materialet hitta enstaka sträckor, platser eller korsningar som är särskilt **”olycksdrabbade”**. Detta ger att rekommendationen är att främst satsa på övergripande och generella åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Studerar man ***sjukvårdsrapporterade*** olyckor ger det att singelolyckor är dominerande (ca 70 %) och förutom skadeprevention (främst hjälm) är drift och underhåll viktigt för att förebygga denna olyckstyp. Separering mellan cykel och motorfordonstrafiken är även en viktig fråga och lämplig separering redovisas bland annat i GCM-handboken ¹⁰.

¹⁰ GCM Handboken - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus. Sveriges Kommuner och Landsting, 2010.

5. Behovsinventering

Nulägesbeskrivningen visar att cykelvägar i Värmland i huvudsak finns i länets tätorter. Syftet med behovsinventering var att redovisa och kartlägga det framtida behovet av framförallt regional infrastruktur för cykling. Behovsinventeringarna saknar dock cykelflöden som underlag på grund av bristande statistikunderlag. Det går därmed inte att göra någon regelrätt samhällsekonomisk bedömning av behov och åtgärder. Potentialen för cykeltrafik ges därmed utifrån befolkningsdata.

5.1 Kommunala önskemål om cykelvägar

Som ett led i att ta fram den regionala cykelplanen har kommunerna redovisat önskemål av utbyggnad av cykelvägar i, mellan och utanför kommunens tätorter.

5.1.1 Cykelvägar mellan tätorter

Enligt inventeringen finns önskemål från kommunerna om totalt ca 369 kilometer cykelväg mellan Värmlands tätorter. I bilaga 2 och 3, redovisas kommunkartor och tabeller med de önskade cykelvägarna och med antal kilometer per kommun angivet.

5.1.2 Cykelvägar inom tätorter

Kommunerna har i arbetet med den regionala cykelplanen redovisat önskemål om utbyggnad av cykelvägar i sina tätorter, dock utan inbördes prioritering och rangordning. Eftersom de angivna cykelvägarna från kommunerna inte hade någon inbördes rangordning ingår det inte i denna rapport. I det fortsatta arbetet är det därför väsentligt att varje kommun gör en prioritering och rangordning för utbyggnad av cykelvägarna i sina tätorter.

5.2 Behov enligt Kågessonmodellen

Dåvarande Vägverket tog år 2007 fram en modell för inventering av cykelvägar, den så kallade ”Kågessonmodellen”¹¹. Trafikverket hänvisar till modellen som ett underlag, även idag, för att analysera behovet av cykelvägar mellan tätorter. Modellen bygger på invånarantal i angränsande tätort och avståndet mellan dessa.

Med stöd i Kågessonmodellens kriterium – ”Förbindelser mellan tätorter som uppfyller schablonmässiga villkor för anläggande av cykelväg” - har behovet av cykelvägar mellan tätorterna i Värmland analyserats. Analysen har genomförts genom att studera vilka relationer och tätorter som uppfyller modellens villkor för anläggande av bilfri (separat) cykelväg, se tabell 5.1.

¹¹ Modell för regional inventering och planering av cykelvägar, Vägverkets publikation 2007:13

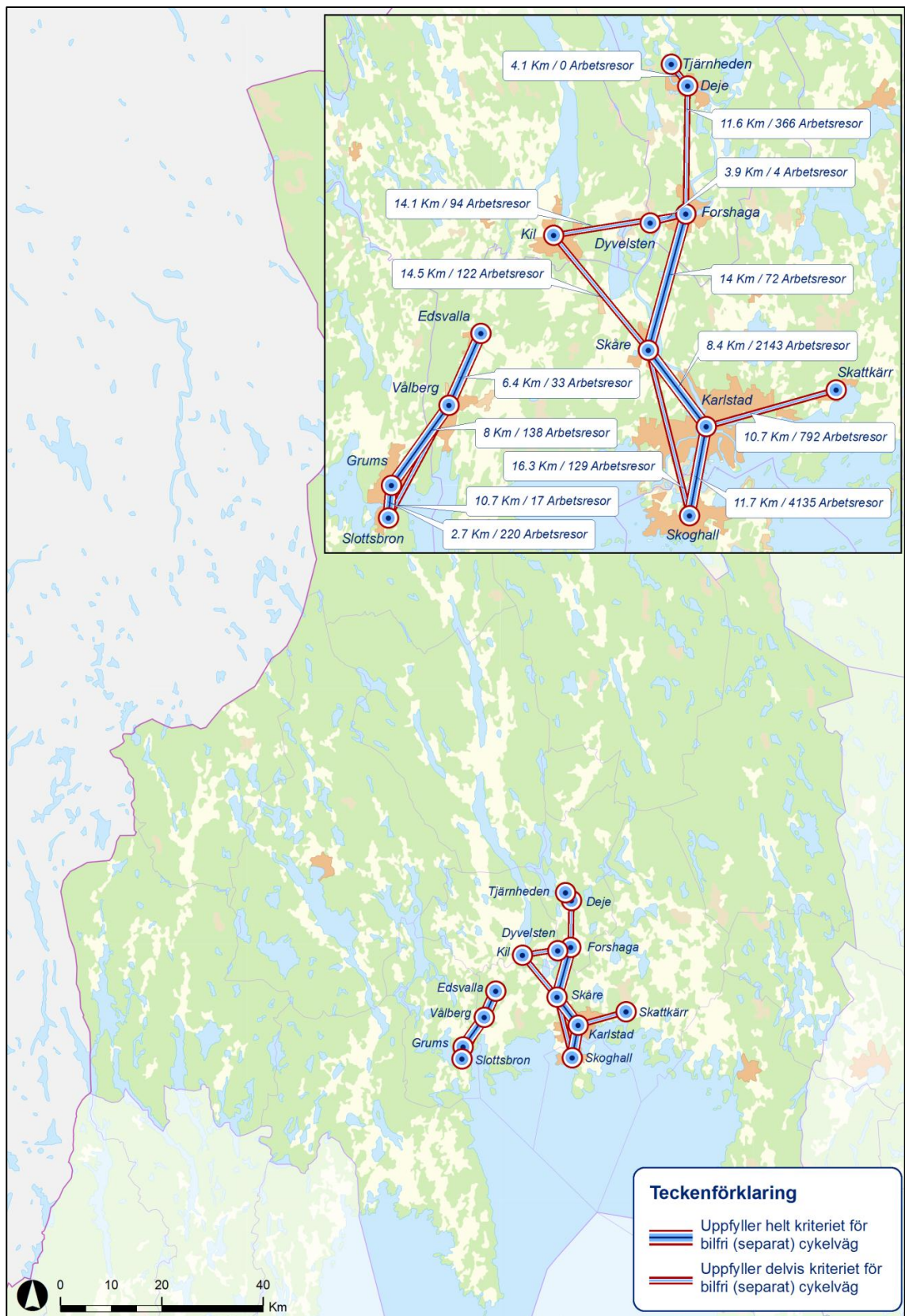
Antal invånare i den mindre kommunen	Högsta avstånd mellan tätorterna (km)
500 – 1 000	3
1 000 – 2 000	6
2 000 – 5 000	10
5 000 – 10 000	12
10 000 – 20 000	15
Större än 20 000	20

Tabell 5.1 Kågessonmodellens villkor för bedömning av när bilfri (separat) cykelväg bör övervägas mellan två orter.

5.2.1 Resultat enligt Kågessonmodellen

Enligt analysen med stöd i Kågessonmodellen bedöms fjorton tätortsrelationer i Värmland helt eller delvis uppfylla kriteriet för bilfri (separat) cykelväg mellan tätorter, dessa relationer framgår av figur 5.1 på nästa sida.

De tätortsrelationer i Värmland som **helt** uppfyller kriteriet för bilfri (separat) cykelväg, uppgår till 47 kilometer. Dessa uppfyller Kågessonmodellens kriterier på invånarantal och avstånd mellan tätorterna. En bedömning med stöd i Kågessonmodellen har även gjorts av tätorter som **delvis** uppfyller kriterierna. Avståndet mellan tätorterna och invånarantalet som ligger strax utanför kriterierna. De tätortsrelationer som har bedömts delvis uppfylla kriteriet för bilfri (separat) cykelväg uppgår till 82 kilometer.



Figur 5.1 Tätortsrelationer som, enligt Kågessonmodellens kriterium, helt eller delvis uppfyller villkoren för bilfri (separat) cykelväg mellan tätorterna.

5.2.2 Behov av utbyggnad av cykelvägar

För ett antal av de i analysen framkomna relationerna finns redan cykelvägar utbyggda, det minskar behovet av utbyggnad. Av tabell 5.2 och 5.3 framgår vilket kvarvarande behov av cykelvägar mellan tätorter som finns enligt analys enligt Kågessonmodellen.

Från	<i>Befolkning.</i>	Till	<i>Befolkning.</i>	Uppfyller helt kriterier för bilfri (separat) cykelväg (km)	Cykelväg finns utbyggd (km)	Kvarvarande behov av cykelväg (km)
Grums	5 025	Slottsbron	1 039	3	3	0
Vålberg	2 770	Edsvalla	1 016	6	0	6
Vålberg	2 770	Grums	5 025	8	3	5
Karlstad	61 685	Skåre	5 402	8	8	0
Karlstad	61 685	Skoghall	13 265	12	12	0
Dyvelsten	219	Skåre	5 402	10	3	7
Summa km				47	29	18

Tabell 5.2 Tätortsrelationer som enligt Kågessonmodellens kriterier helt uppfyller villkoren för bilfri (separat) cykelväg mellan tätorter.

Från	<i>Befolkning.</i>	Till	<i>Befolkning.</i>	Uppfyller delvis kriterier för bilfri (separat) cykelväg (km)	Cykelväg finns utbyggd (km)	Kvarvarande behov av cykelväg (km)
Deje	2 742	Tjärnheden	255	4	4	0
Karlstad	61 685	Skattkärr	2 135	11	11	0
Vålberg	2 770	Slottsbron	1 039	11	3	8
Deje	2 742	Forshaga	6 229	12	12	0
Kil	7 842	Forshaga	6 229	14	3	11
Kil	7 842	Skåre	5 402	14	1	13
Skoghall	13 265	Skåre	5 402	16	16	0
Summa km				82	50	32

Tabell 5.3 Tätortsrelationer som enligt Kågessonmodellens kriterier delvis uppfyller villkoren för bilfri (separat) cykelväg mellan tätorter.

5.3 Sammanfattning av behovsinventering

5.3.1 Kommunernas redovisade önskemål

Kommunernas redovisade önskemål om utbyggnad av cykelvägar uppgår till totalt 369 kilometer (mellan tätorter). Någon uppskattning av antalet kilometer cykelvägar inom tätort som efterfrågas har inte gjorts inom ramen för arbetet.

5.3.2 Analys enligt Kågessonmodellen

Kvarvarande behov av cykelvägar mellan tätort i Värmland som helt eller delvis uppfyller Kågessonmodellens kriterier är 50 kilometer (18 km uppfyller helt och 32 kilometer uppfyller delvis kriteriet). Inom tätort kan samma bedömning göras för bostadsområden och verksamhetsområden med stöd av Kågessonmodellens som analysmetod. En annan arbetsmetodik är att arbeta med tillgänglighetsanalyser som ger ett mer detaljerat underlag av resepotential med olika färdmedel.

5.4 Behov och tillgängliga medel

För utveckling av cykelinfrastruktur med medel från länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland ansvarar Region Värmland i samråd med Trafikverket. I länsplanen är 30 Mkr avsatta under perioden 2010–2021 för åtgärder för ökad cykeltrafik i länet. De avsatta medlen finns för medfinansiering av kommunal cykelinfrastruktur, till utveckling av interkommunal cykelinfrastruktur och kompletterande åtgärder till cykelinfrastruktur samt för åtgärder som främjar cykelturism.

Trafikverkets schablonkostnad för nybyggnad är ca 3 Mkr per kilometer cykelväg. De avsatta medlen innebär då som exempel att ca 10 kilometer cykelvägar kan byggas under tioårsperioden om de helt skall bekostas av länsplanens medel. Behovet och önskemålet om utvecklad cykelinfrastruktur och andra åtgärder överstiger därmed det som kan genomföras med avsatta medel i länsplanen.

Eftersom avsatta medel för utveckling av cykelinfrastruktur och andra åtgärder inte räcker till för de önskemål och behov som finns, krävs prioritering av de avsatta medlen.

6. Strategiska områden och åtgärdsområden

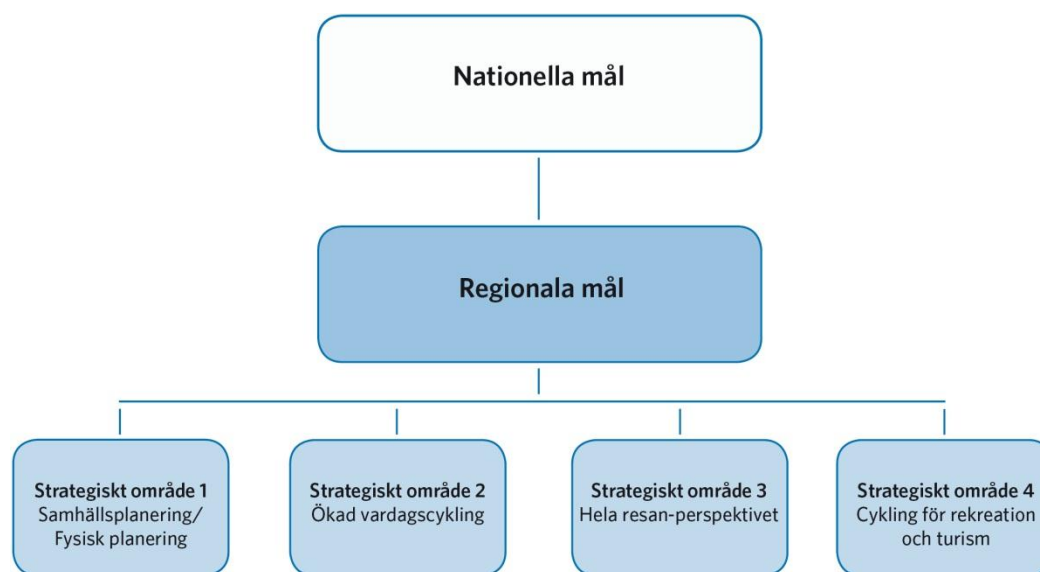
6.1 Fyra strategiska områden för utveckling av cykling i Värmland

Ett syfte med regional cykelplan för Värmland har varit att ta fram strategiska områden som stöder sig på det regionala utvecklingsprogrammet och på nationella mål för cykeltrafik. De nationella målen har hämtats från den senaste transportpolitiska propositionen och de regionala målen från ”Värmland växer och känner inga gränser”.

Arbetet med regional cykelplan Värmland har skett i bred dialog mellan bland andra Värmlands kommuner, Trafikverket, Region Värmland, Landstinget, Cykelfrämjandet, Värmlandstrafik och Visit Värmland. Arbetet har lett fram till fyra strategiska områden för utveckling av cyklingen i Värmland.

De fyra strategiska områdena är:

- Samhällsplanering/Fysisk planering
- Ökad vardagscykling
- Hela resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism



Figur 3.1 Koppling nationella mål, regionala mål och strategiska områden.

Dessa fyra strategiska områden skall vara en ledstjärna för insatser för ökad cykling i Värmland. De strategiska områdena står inte i motsats till varandra utan kan tillämpas både var för sig och tillsammans. Arbetet inom de strategiska områdena kan utföras av olika aktörer var för sig eller i samverkan beroende på roller och ansvar.

6.1.1 De strategiska områdena och deras inriktning

Samhällsplanering/Fysisk planering

Cykel skall vara en naturlig del i all samhällsplanering och åtgärder för ökad och säker cykeltrafik skall integreras i all lokal och regional planering. Fokus skall vara att åstadkomma förbättrad tillgänglighet för cyklister genom att skapa gena, attraktiva och säkra cykelstråk. Viktigt underlag för att kunna prioritera vid utbyggnad av cykelvägnätet är att göra cykelmätningar för att få aktuella flödesdata. Separering av bilar, cykel och gående är väsentligt för att få attraktiva cykelstråk.

Ökad vardagscykling

Den största potentialen för ökad cykling finns inom tätorter och mellan tätorter som ligger närmare varandra än 5–7 kilometer. Därför bör åtgärder för att underlätta cykling som arbetspendling, till och från skola och för inköp vara i fokus. Viktigt är att arbeta med påverkansåtgärder för att öka användandet av gjorda investeringar i cykelinfrastruktur. Genom att få fler att vardagscykla förbättras individens hälsa och därmed folkhälsan. Insatser för ökad hjälm-användning bidrar till säker cykling. Eftersom vardagscyklingen sker på ganska korta avstånd och främst i tätorter bidrar cyklingen till bättre luftkvalitet, mindre buller och färre partiklar.

Hela resan-perspektivet

Hela resan-perspektivet innebär en helhetssyn på resan från ”dörr till dörr”. Åtgärder måste göras på hela sträckan för att resekedjan skall fungera. För att öka cyklingen behöver trafikslagen samordnas. Åtgärder som behöver vara i fokus är förbättrade möjligheter till byte mellan trafikslag. Samordna cykel och kollektivtrafik genom att utveckla bra cykelparkeringar, säker förvaring av cykeln i bytespunkter samt exempelvis lånecyklar vid resecentra. Tydlig skyltning, cykel-kartor och IT-lösningar för information är också väsentligt.

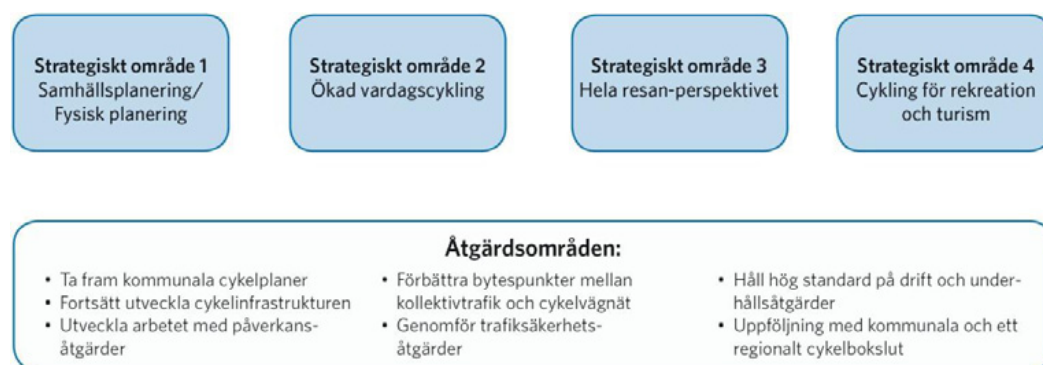
Cykling för rekreation och turism

På längre distanser finns potential för fritids- och motionscykling samt cykelturism. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ut felande länkar i turismcykelstråken. Samverkan är viktig mellan kommunernas näringslivsföreträdare, turistorganisationer och besöksnäring för att se cykelturism som en näringslivsfråga.

6.2 Åtgärdsområden

Under framtagandet av Regional cykelplan för Värmland har ett antal åtgärdsområden utkristalliserats som konkretiserar arbetet i de strategiska områdena. Dessa åtgärdsområden är:

- Ta fram kommunala cykelplaner
- Fortsätt utveckla cykelinfrastrukturen
- Utveckla arbetet med påverkansåtgärder
- Förbättra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykel
- Genomför trafiksäkerhetsåtgärder
- Håll hög standard på drift och underhållsåtgärder
- Uppföljning med kommunala eller ett regionalt cykelbokslut



Figur 6.1 Strategiska områden och åtgärdsområden

6.2.1 Ta fram kommunala cykelplaner

Varje kommun behöver ta fram en kommunal strategisk cykelplan utifrån nationella och regionala mål samt de strategiska områdena. Det blir ett underlag för länets samlade prioriteringar.

6.2.2 Fortsätt utveckla cykelinfrastrukturen

Infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät anses av många som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. En fortsatt utveckling av bra och säker cykelinfrastruktur bedöms därför var nödvändig.

6.2.3 Utveckla arbetet med påverkansåtgärder

Bra och säker cykelinfrastruktur är en förutsättning för en ökad cykling, men för att få full effekt av de fysiska investeringarna är det väsentligt att de kompletteras med åtgärder som uppmuntrar enskilda och grupper till ökat cyklande. Stöd och förslag på åtgärder finns i rapporten ”Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande, effekter och nytta”¹². Där finns kompletterande åtgärder som bedöms lämpliga att genomföras vid utveckling av cykelinfrastrukturen.

¹² Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande, effekter och nytta, publikation 2012:167, Trafikverket.

6.2.4 Förbättra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykelväg

Cykelväg- och kollektivtrafiknäten behöver samordnas. Behovet är stort och där finns en stor potential för ökad och säker cykling. Bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykel behöver utvecklas och rustas upp med bl.a bra och skyddande cykelparkeringar. Utveckla möjligheterna för att ta med cykel i bussar och tåg och utveckla ett system med lånecyklar i anslutning till resecentra.

6.2.5 Genomför trafiksäkerhetsåtgärder

Utifrån aktuell olycksbild, nationella mål samt regional analys är följande trafiksäkerhetsåtgärder viktiga; åtgärder för ökad hjälmanvändning, förbättra korsningspunkter mellan cykel och motorfordon, separering av cykel och motorfordon samt hastighetsdämpande åtgärder för motorfordon vid blandtrafik.

6.2.6 Håll hög standard på drift och underhållsåtgärder

Skapa en säker och attraktiv cykeltrafik genom hög standard på drift och underhåll och bra vinterväghållning.

6.2.7 Uppföljning med kommunala och ett regionalt cykelbokslut

Genom kommunala och ett samlat regionalt cykelbokslut skulle utvecklingen i Värmland vad gäller cyklingen kunna följas. För att följa utvecklingen av cykling föreslås följande mål och uppföljningsmetoder.

Mål: Ökad andel cykelresor av totalt resande.

Uppföljning: Förändrade färdmedelsval (Resvaneundersökningar).

Mål: Minskat antal dödade och allvarligt skadade i cykelolyckor.

Uppföljning: Följa olycksutvecklingen med hjälp av data från STRADA.

6.3 Prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper

För prioritering vid utbyggnad av cykelinfrastruktur med medel från länsplanen ansvarar Region Värmland i samråd med Trafikverket.

Huvudregeln är att de prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper som framgår i länsplanens bilaga 5¹³ bör följas.

Kommunerna har årligen möjlighet att ansöka om statlig medfinans från **anslaget för "Cykel" i länsplanen**. Instruktioner om hur man ansöker, skickas årligen ut till alla kommunerna i Värmland.

Region Värmland och Trafikverket kommer under 2014 att inleda en årlig process där avvägningar, prioriteringar, finansiering och uppföljning av åtgärder kommer klargöras på ett bättre sätt. Processen syftar till att Trafikverkets verksamhetsplanering och Region Värmlands intentioner med länsplanen kommer samverka på ett tydligare sätt. Arbetssättet förväntas också leda till att skapa mer dynamik i utförande och planering där detaljstyrning i förhand inte blir lika nödvändigt. Processen kommer att utformas gemensamt av Trafikverket och Region Värmland under 2014.

¹³ Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025 (2013-10-28)

6.4 Roller och ansvar

Inom de fyra strategiska områdena har följande aktörer ansvar för att påverka utvecklingen i riktning mot ökad och säker cykling:

Samhällsplanering/Fysisk planering

Kommunerna, Länsstyrelsen, Region Värmland och Trafikverket.

Ökad vardagscykling

Kommunerna, Region Värmland, Trafikverket, Landstinget, cykelorganisationer och frivillighetsorganisationer.

Hela resan-perspektivet

Värmlandstrafik, Region Värmland, Trafikverket, kommunerna, trafikoperatörerna.

Cykling för rekreation och turism

Turistorganisationer, intresseorganisationer, privata näringslivet, kommunernas turistbolag, Visit Värmland.

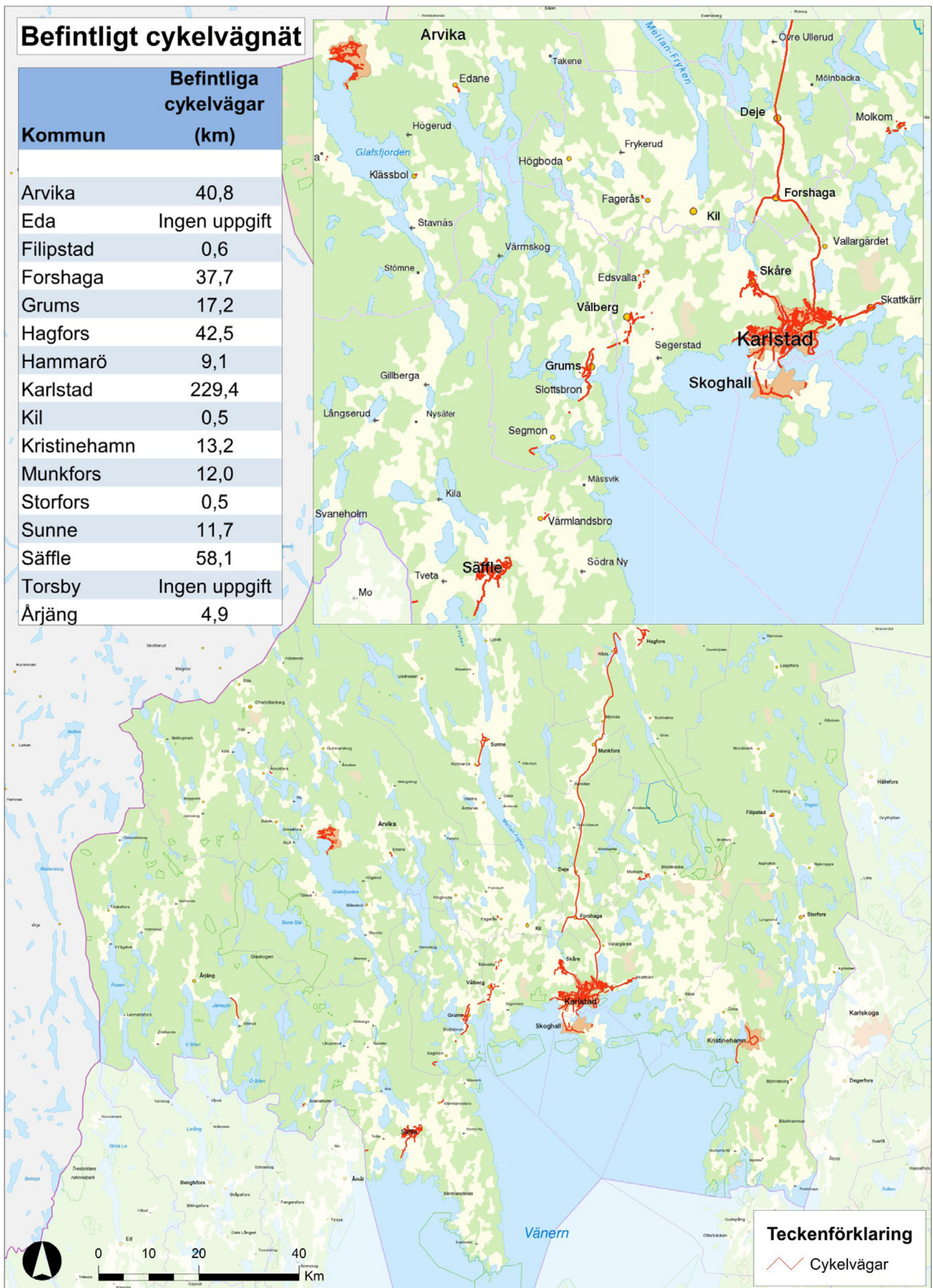
Källor

- Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem. Prop. 2012/2013:25.
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2010–2021
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025 (2013-10-28)
- Vägen till ett cyklande samhälle, Goda exempel på kommunal cykelplanering, Sveriges Kommuner och Landsting, 2012
- Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag, TRV2011/11633
- Ökad och säker cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, SOU 2012:70
- Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande, effekter och nyttor, publikation 2012:167, Trafikverket
- **Modell för regional inventering och planering av cykelvägar ("Kågesson-modellen"), Vägverket publikation 2007:13**
- Effektsamband för transportsystemet delen Tänk om och optimera (TRV 2012-08-31)
- GCM Handboken – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus. Sveriges Kommuner och Landsting, 2010.
- **Attityd och resvaneundersökning, RVU 2004",rapport 2005:15,** Trivector Traffic
- Ökad cykling i kommuner och regioner, Vägverket
- NVDB (Nationell VägdataBas)
- Manual GC-kalk, version 1, 2012-11-13, Trafikverket

Bilaga 1

Karta: Befintligt cykelvägnät i Värmland

Cykelvägar i Värmland den 26 november 2013 enligt NVDB (Nationella Vägdatan) samt med kompletterande uppgifter från kommunerna t.o.m. den 21 januari 2014. I denna bilaga redovisas samma karta som i rapportens figur 4.1 på sidan 13 i större format (A3).



Bilaga 1. Cykelvägar i Värmland enligt NVDB (Nationella Vägdatabasen) och enligt uppgifter från kommunerna. Röda linjer är cykelvägar. (Uttag ur NVDB 2013-11-26, med kompletteringar från kommunerna t.o.m. 2014-01-21)

Bilaga 2

Tabeller: Önskemål om cykelvägar mellan tätorter

Kommunerna har fått möjlighet att redovisa sina önskemål om cykelvägar mellan tätorter inom och till angränsande kommuner. I bilaga 2 redovisas i tabellform de önskade cykelvägarna med antal kilometer per delsträcka (mellan knutpunkter) angivet. Önskemål från kommunerna är totalt ca 369 kilometer cykelväg mellan Värmlands tätorter.

Tabeller.**Önskemål om cykelvägar mellan tätorter - avstånd mellan knutpunkter, kommunvis**

Arvika

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Jössefors	Agneteberg	3,2
Mosseberg	Ö.Speke	4,4
Ö.Speke	Bergsjön	2,5
Gaterondellen	Korsningen väg 61/Gunnarskogsv.	0,6
Summa km		11

Eda

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Morokulien	Nolbybråten (Nolbykorset)	10,5
Nolbybråten (Nolbykorset)	Åmotfors	11,6
Koppom	Adolfsfors/Köla	13,1
Adolfsfors/Köla	Nolbybråten	7,4
Adolfsfors/Köla	Åmotfors	9,8
Summa km		52

Filipstad

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Motjärnshyttan	Nordmark	16,8
Filipstad	Persberg	7,4
Nordmark	Filipstad	13,1
Summa km		37

Forshaga

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Activum	Dömlakorset, väg 62	0,8
Karlstadsgatan, Lundagård	Bergsgårdsvägen	0,3
Öjenäskorset	Dyvelsten	2,8
Östra Deje	Forsnor	5,4
Summa km		9

Grums

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Villan/V. Segmon	Sandåsen	7,4
Segmons gård	Sävsjön	2,5
Karlberg, Grums	Maserud/Medskog	3,2
Åshammar	Lennartsberg, Grums	2,5
Lennartsberg, Grums	Nyängen	1,7
Summa km		17

Hagfors

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Uddeholm	Hagälven (Hagfors)	4,1
Geijersholm	Ängfallheden (Hagfors)	3,3
Summa km		7

Hammarö

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Västra Hovlanda	Östra Takene	5,7
Stora Skagene	Räggårdsviken	5,1
Lövnäs	Rud	4,3
Bärstad	Tynäsudden	3,7
Dingelsundsvägen	Åråsvägen	0,4
Mörmon	Suttern	3,5
Nolgårdsudden	Jonsbol	1,1
Västra Hovlanda	Getingberget	3,1
Summa km		27

Karlstad

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Stenäsen, Kil	Grava	7,5
Grava	Ilanda	3,1
Önnerud	Henstad	2,4
Skattkärr	Moholm/Väse	12,1
Lyckan	Grava	4,9
S Kroppkärr	Kronoparken	1,2
Kronoparken	Alster	1,3
Karlstad	Björkås	6,8
Björkås	Norsbron	3,5
Summa km		43

Kil

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Högboda	Lerbodatorp	0,9
Mogården	Hynån	3,8
Vikstadskolan	Vikstad by	0,7
Vikstadskolan	Tallåsen	0,6
* Tollstatorp	Äng	0,7
* Tollstatorp	Jonsbol	1,2
Lund, Fagerås	Lersäter, Kil	4,5
Norra Hannäs	Norra Hannäs	1,1
Summa km		14

* = alternativa sträckor

Kristinehamn

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Sanda/Åkerbo	Ölme	6,0
Ölme	Strand	6,8
Skymningen	Sanna, Kristinehamn	1,5
Södermalm, Kristinehamn	Björneborg	11,5
Agen/Hagaborg	Bäckhammar	11,1
Summa km		37

Munkfors

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Skolan i Munkerud	Gersheden/Lillmossheden	3,6
Skolan i Munkerud	Hallarna	0,9
Munkåsen	Ishallen vid Haget	0,9
Stubbängen	Kapellv., Munkåsen	0,9
Summa km		6

Storfors

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Skolan i Forsbron	Kroppavägen/Rv 26 (Inlandsv.)	0,5
Linrothsv., Storfors	Vägen Apshyttan-Forsbron	0,3
Lillforsv., Lillforshagen	Lillforsv., Lillforshagen	0,5
Kvarnvägen	Stationsgatan	0,2
Djupadalsgatan	Djupadalsgatan	0,7
Nordnäset	Boviken	0,8
Summa km		3

Sunne

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Stöpafors	Sunne	14,1
Brårud-Mårbacka-Södra Ås	Hälgeby-Brårud (Mårbackarundan)	22,8
Rottneros	Årnäs	6,1
Holmby	Hälserud-Årås	10,1
Brårud-Ingmår-Gjutargården	Södra Borgeby-Brårud (Ingmårsrundan)	23,9
Summa km		77

Säffle

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Ljungsberg, Säffle	Värmlandsbro	6,0
Summa km		6

Torsby

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
Stöllet	Värnäs	1,0
Klarälven i Värnäs (bro)	Klarälven i Värnäs (bro)	0,2
Kajsheden	Valbergsängen	2,5
Summa km		4

Årjäng

Önskade cykelvägar		
Från	Till	Längd (km)
V. Trättlanda	Årjäng	13,8
Trantjärnen	Udden/Åsebyn	4,0
Delebråten	Älgerud	0,8
Summa km		19

Total längd önskade cykelvägar
mellan tätorter i Värmland

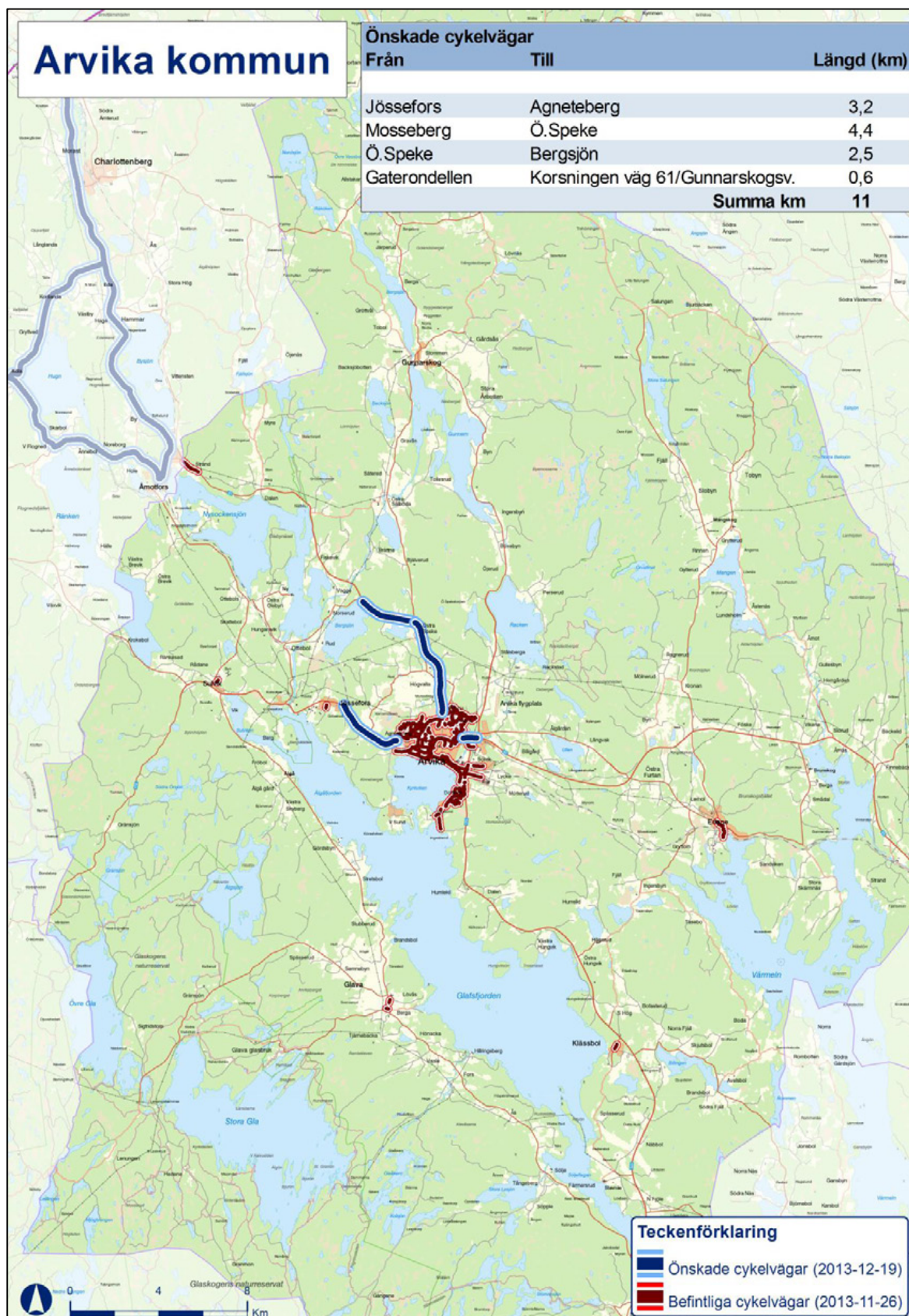
Summa km	369
-----------------	------------

Bilaga 3

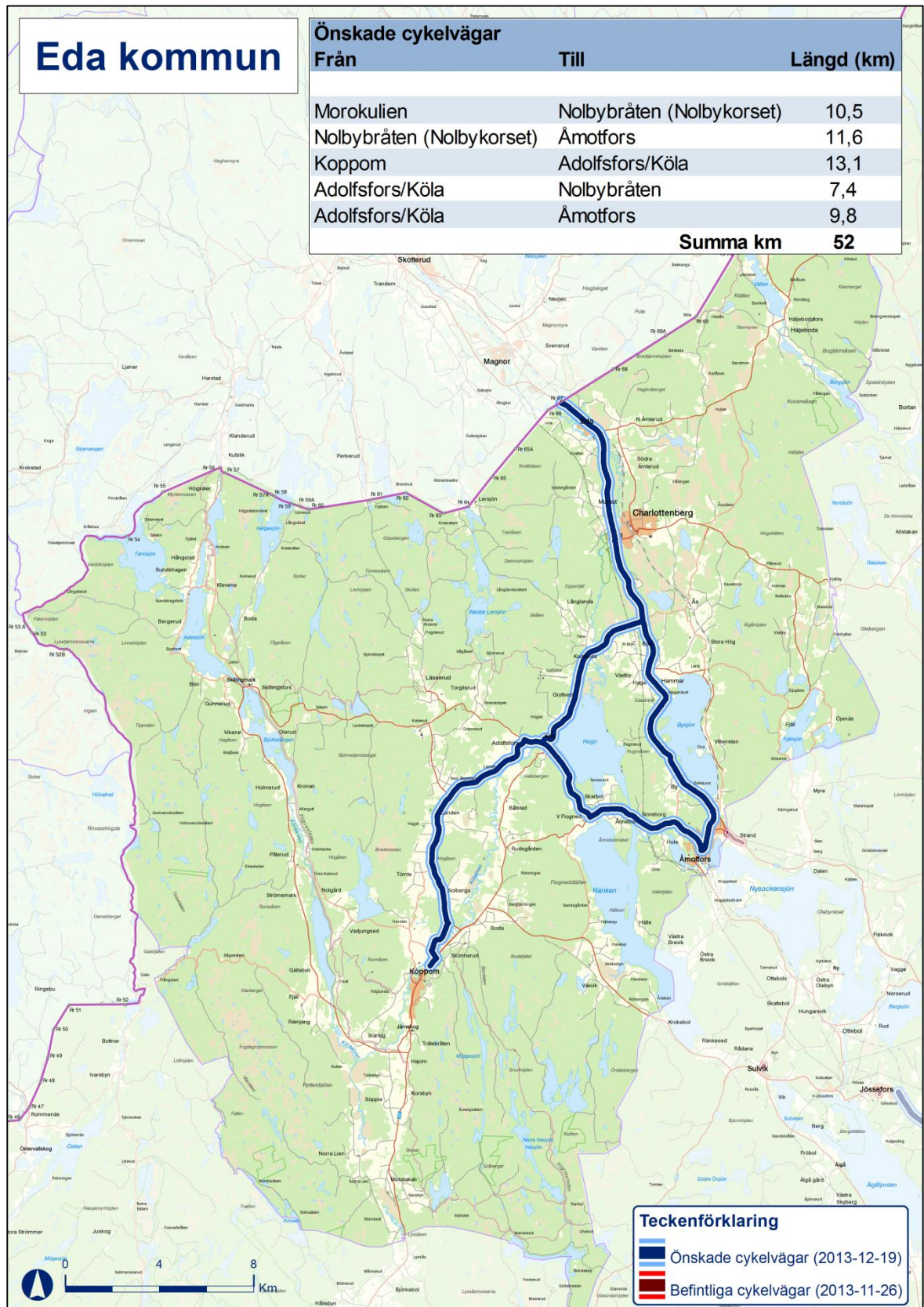
Kartor: Önskemål om cykelvägar mellan tätorter

Kommunerna har fått möjlighet att redovisa sina önskemål om cykelvägar mellan tätorter inom och till angränsande kommuner. I bilaga 3 redovisas kommunvis på kartor de önskade cykelvägarna med antal kilometer per kommun och delsträckor angivet. Önskemål från kommunerna är totalt ca 369 kilometer cykelväg mellan Värmlands tätorter. Redovisningen av de befintliga cykelvägarna grundar sig på NVDB (Nationella Vägdatan) samt uppgifter från respektive kommun. Angivna datum i kartornas teckenförklaringar är det datum då datauttag gjordes från NVDB och/eller då data godkändes av respektive kommun.

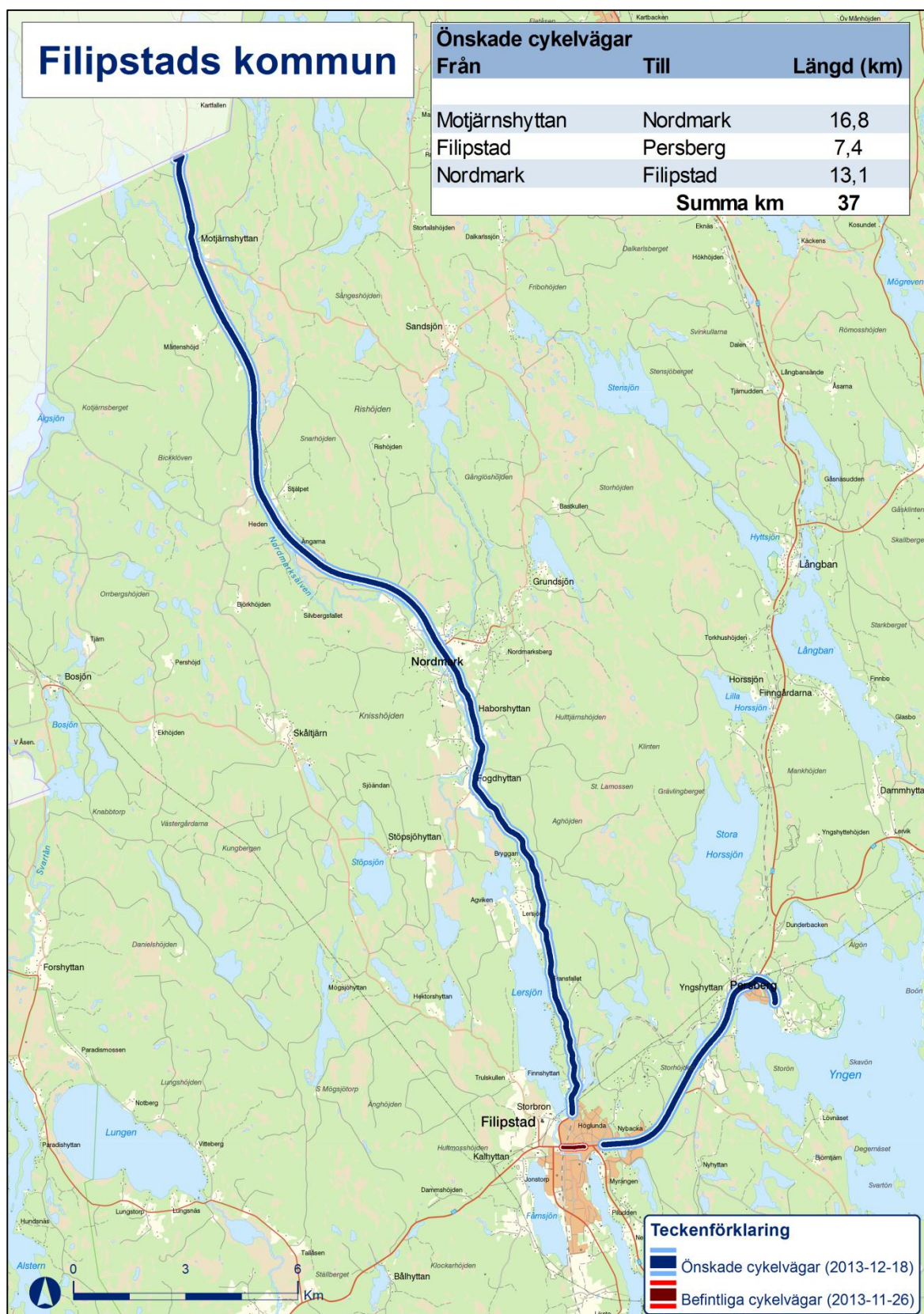
Karta 1.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Arvika kommun



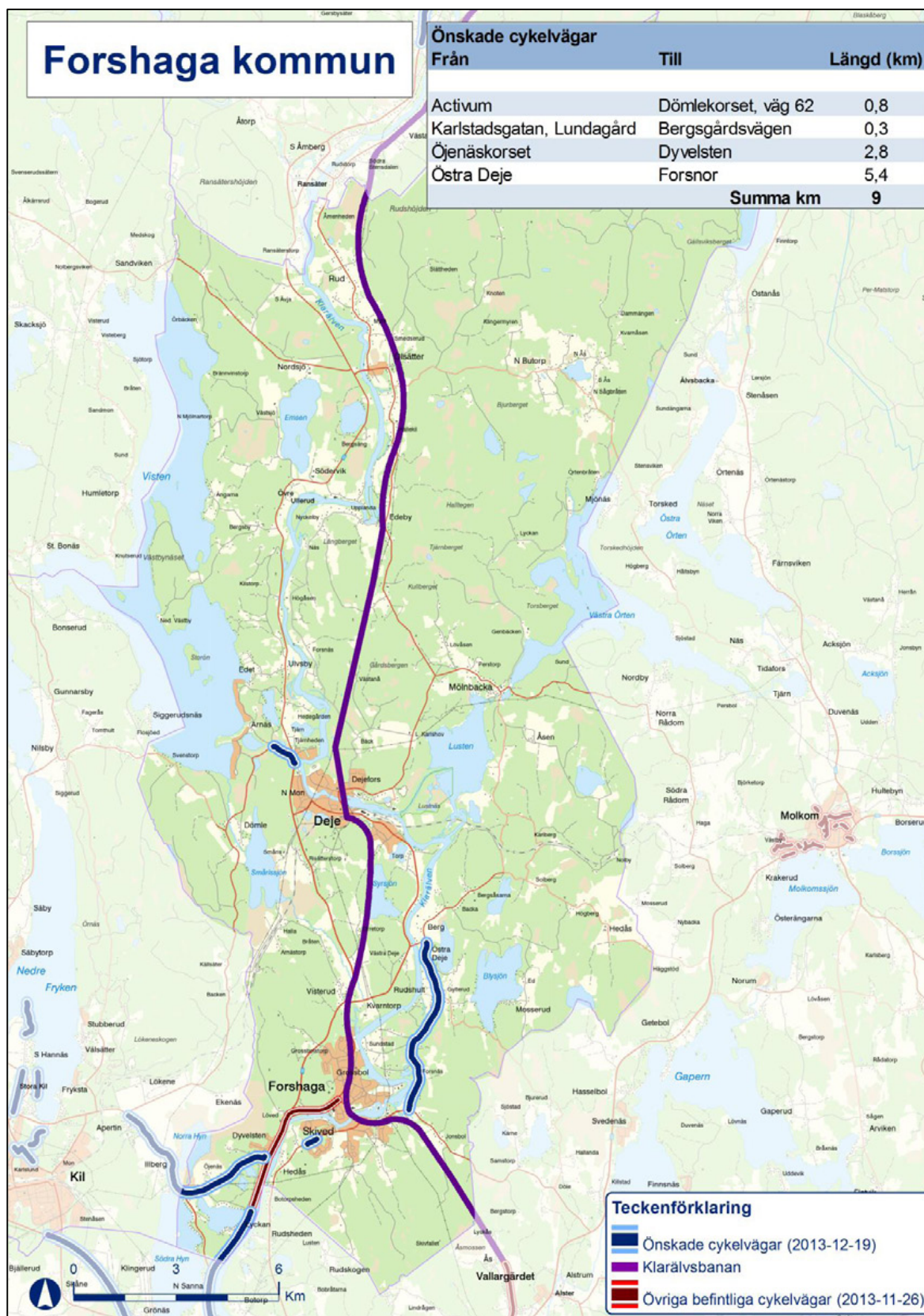
Karta 2.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Eda kommun



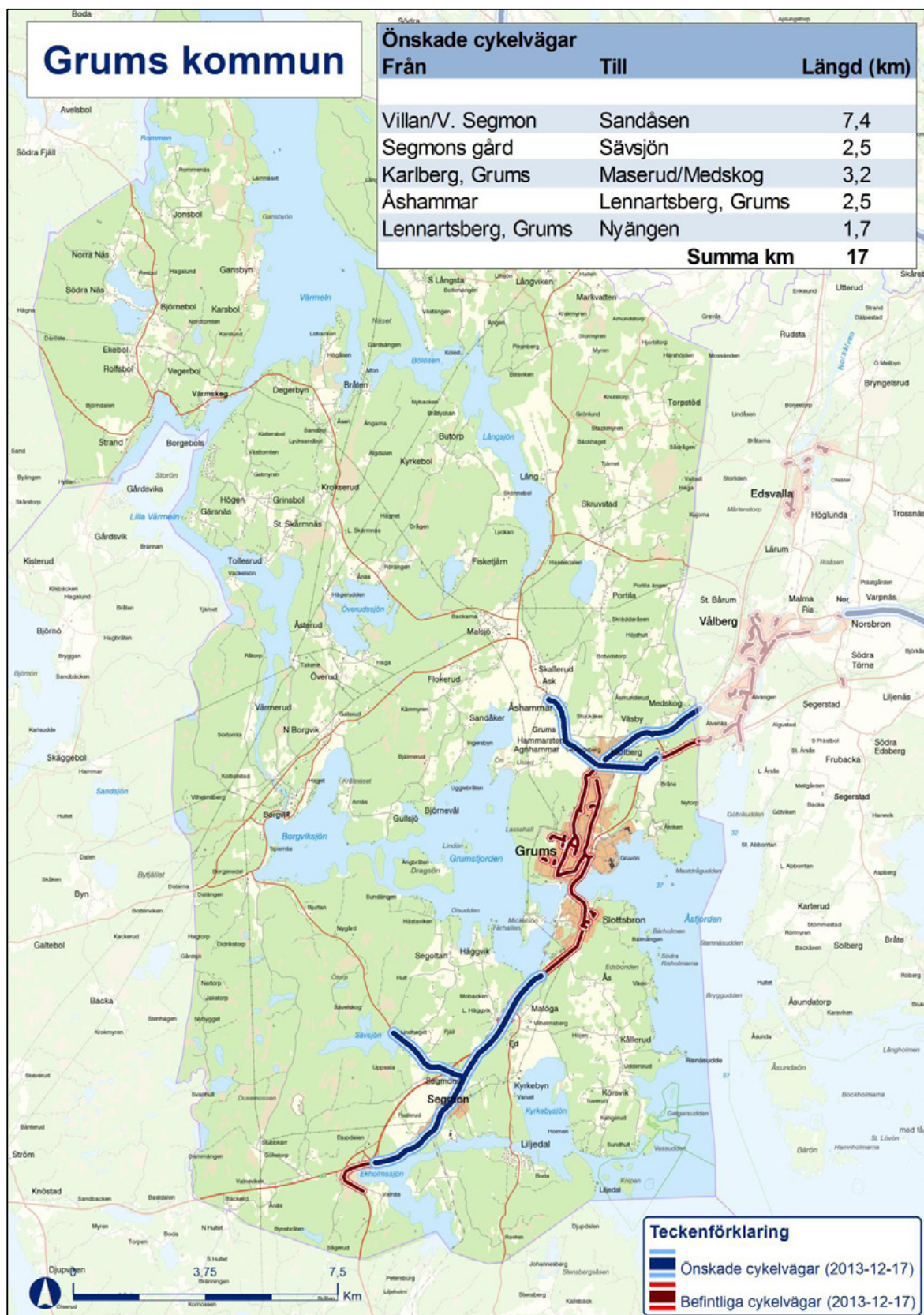
Karta 3. Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Filipstads kommun



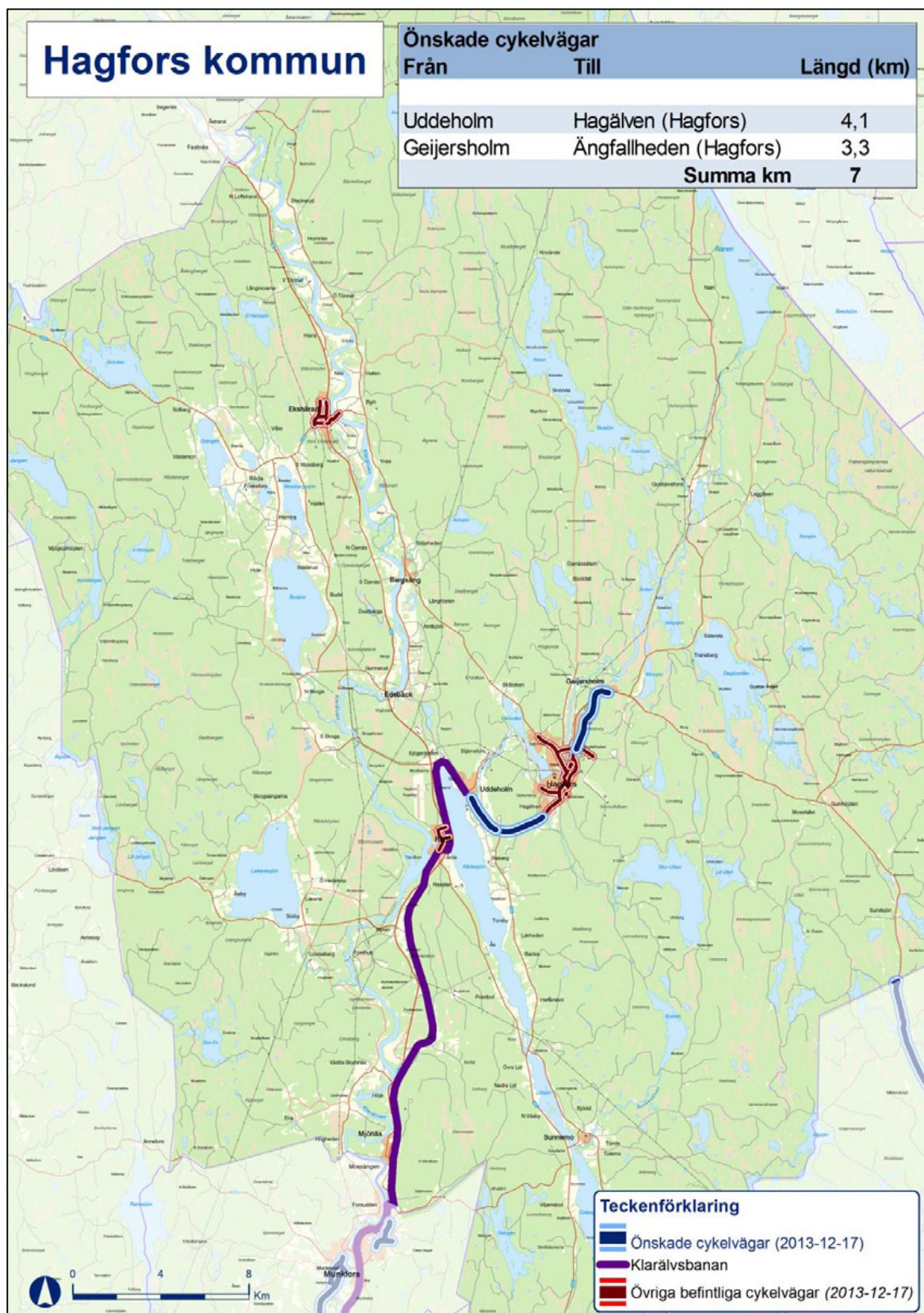
Karta 4. Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Forshaga kommun



Karta 5. Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Grums kommun



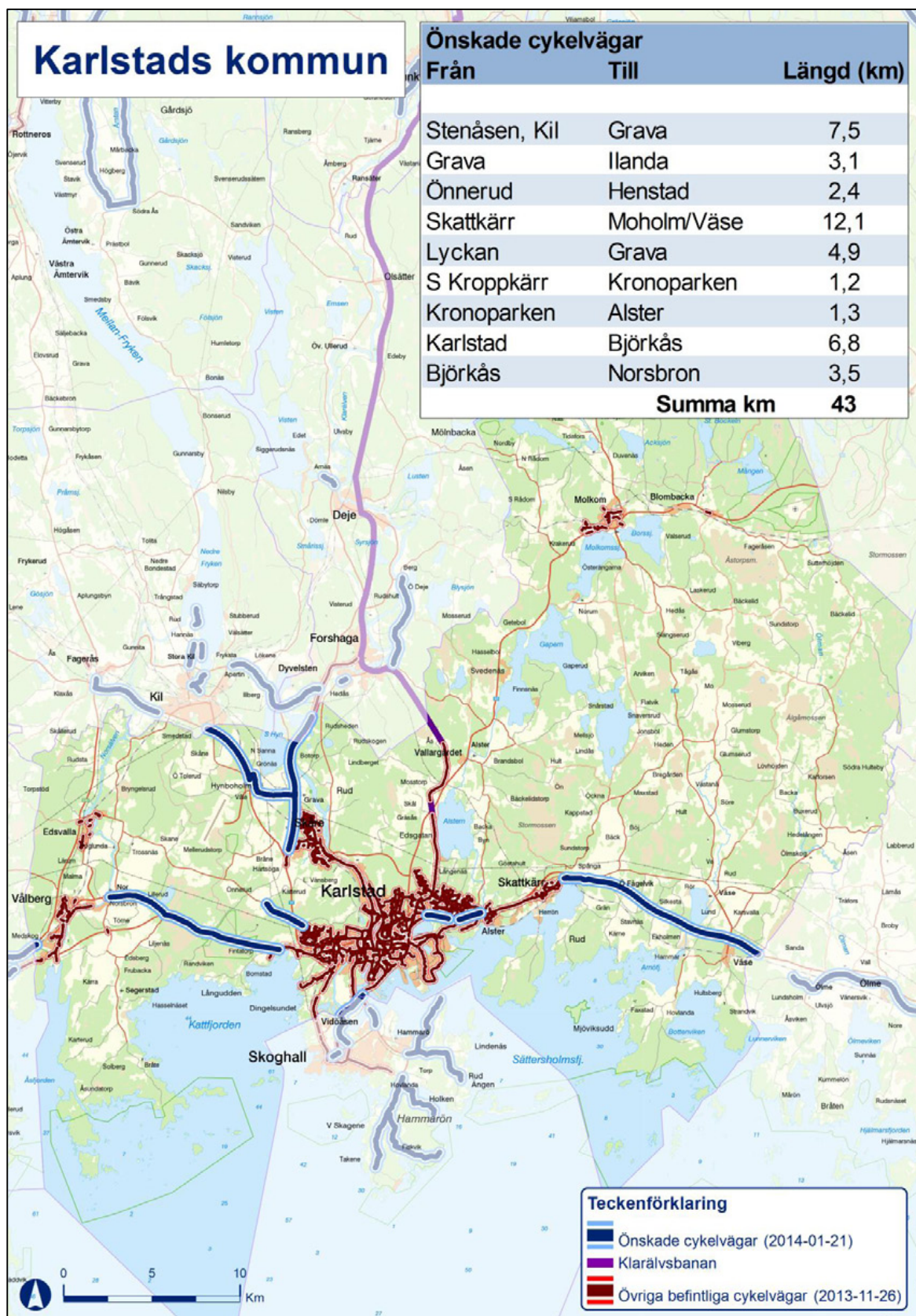
Karta 6.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Hagfors kommun



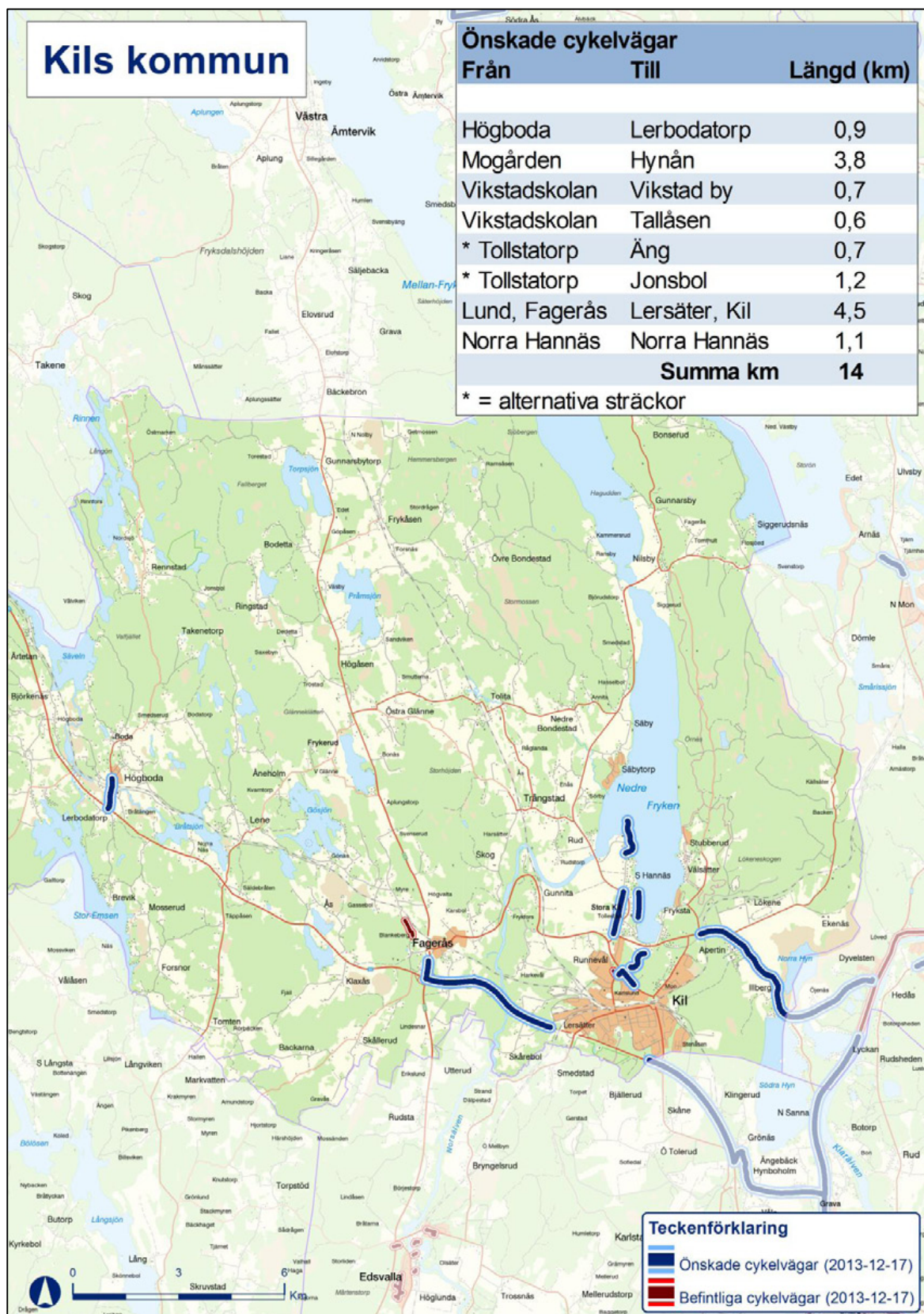
Karta 7.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Hammarö kommun



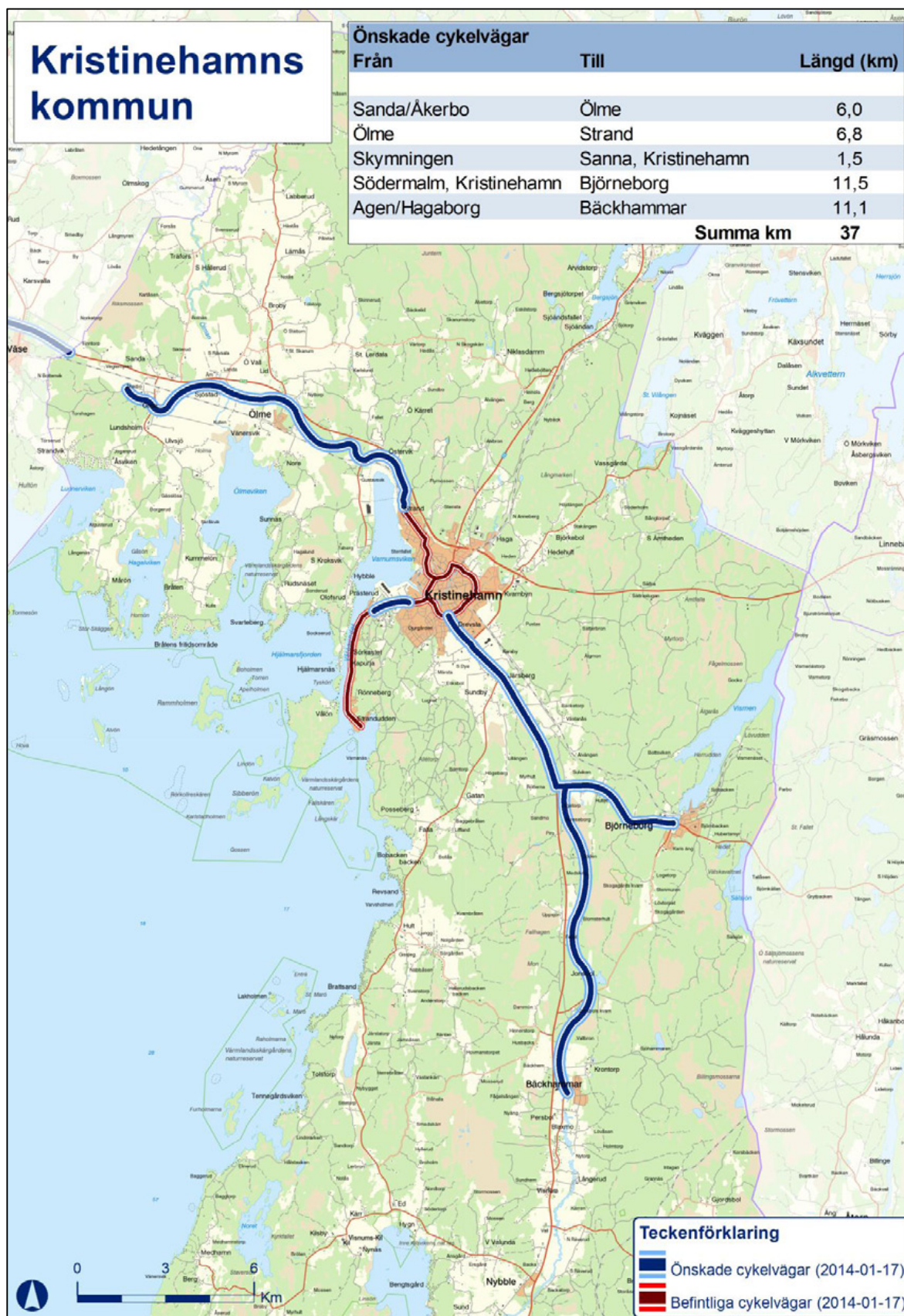
Karta 8.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Karlstads kommun



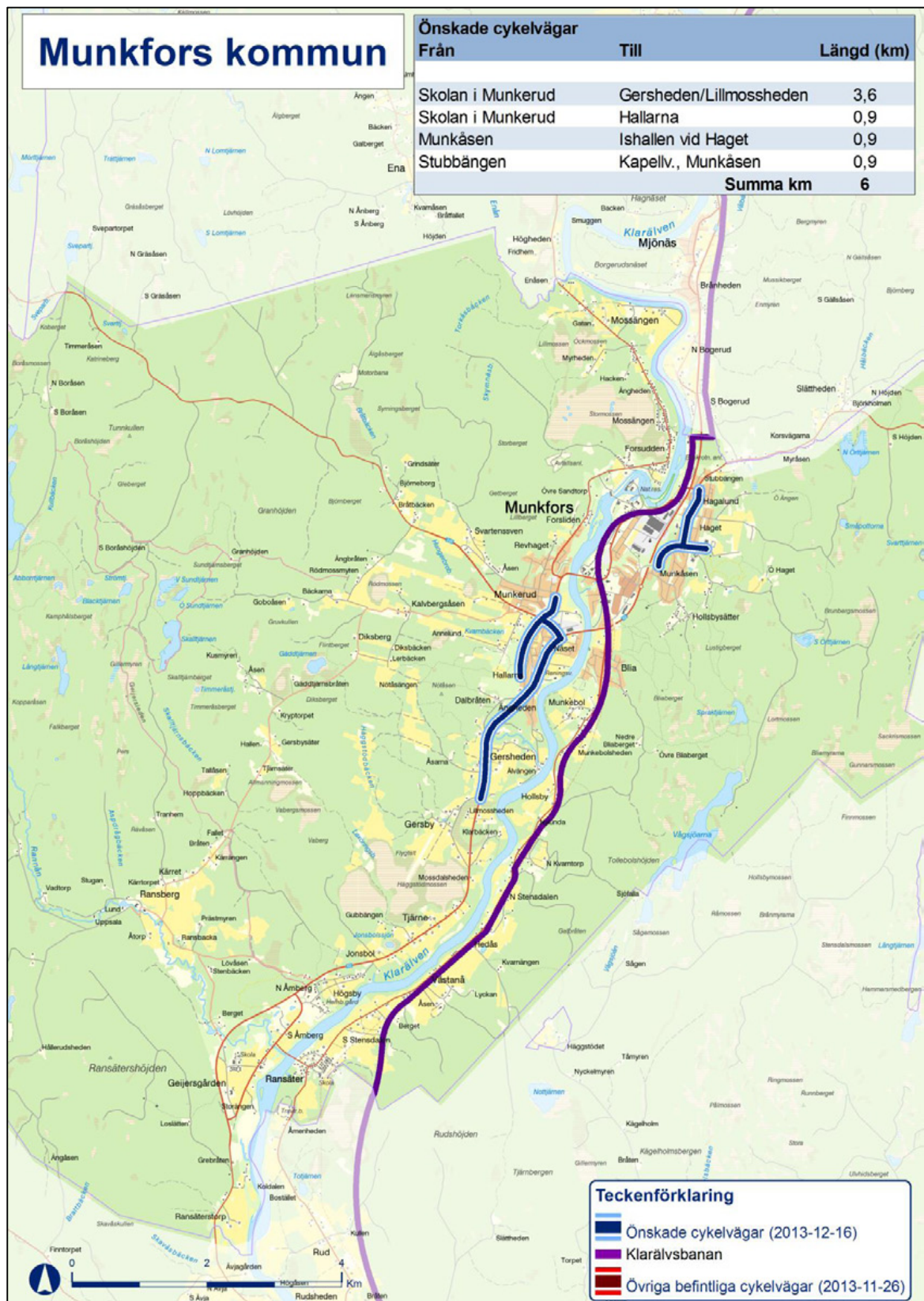
Karta 9.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Kils kommun



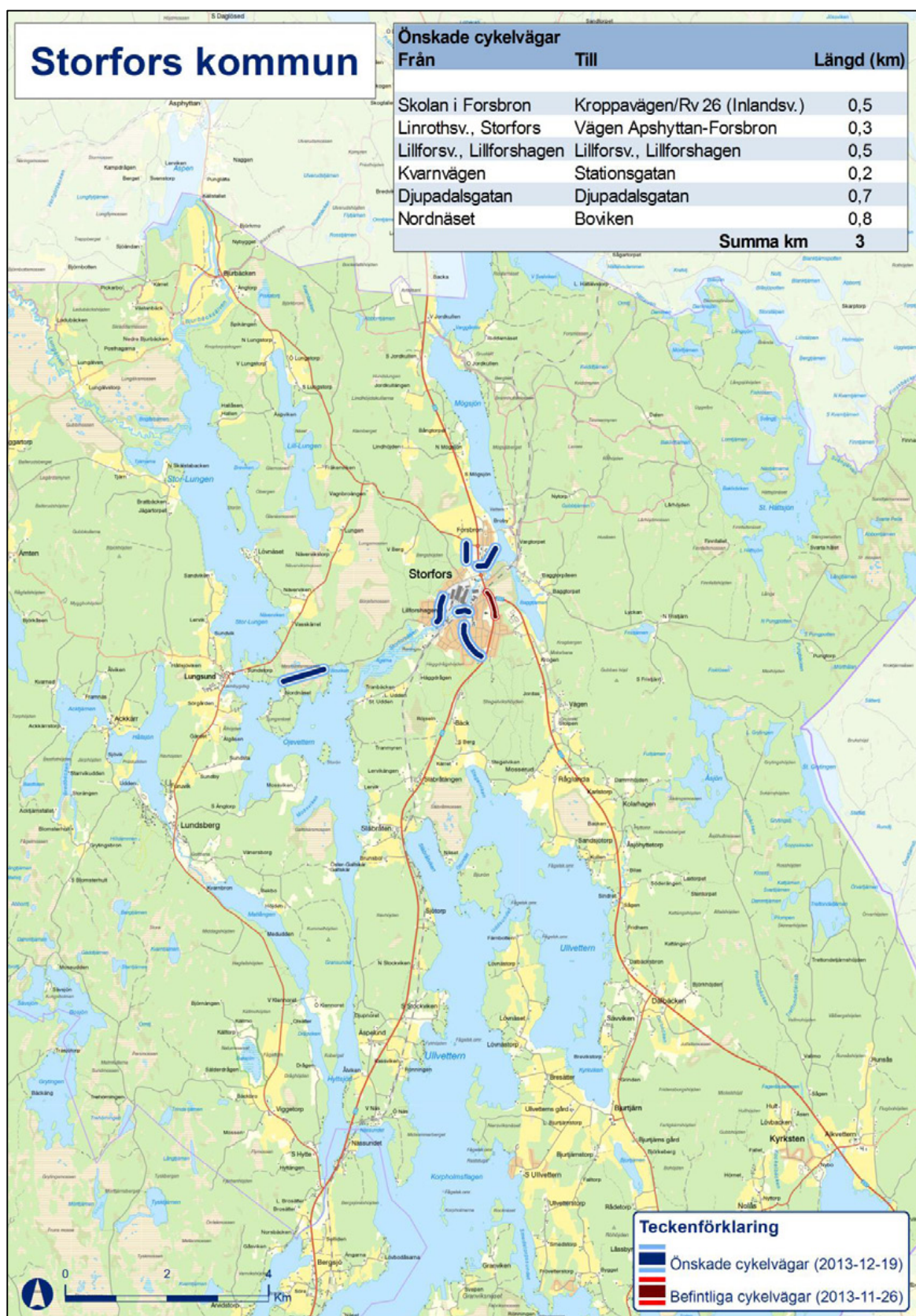
Karta 10.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Kristinehamns kommun



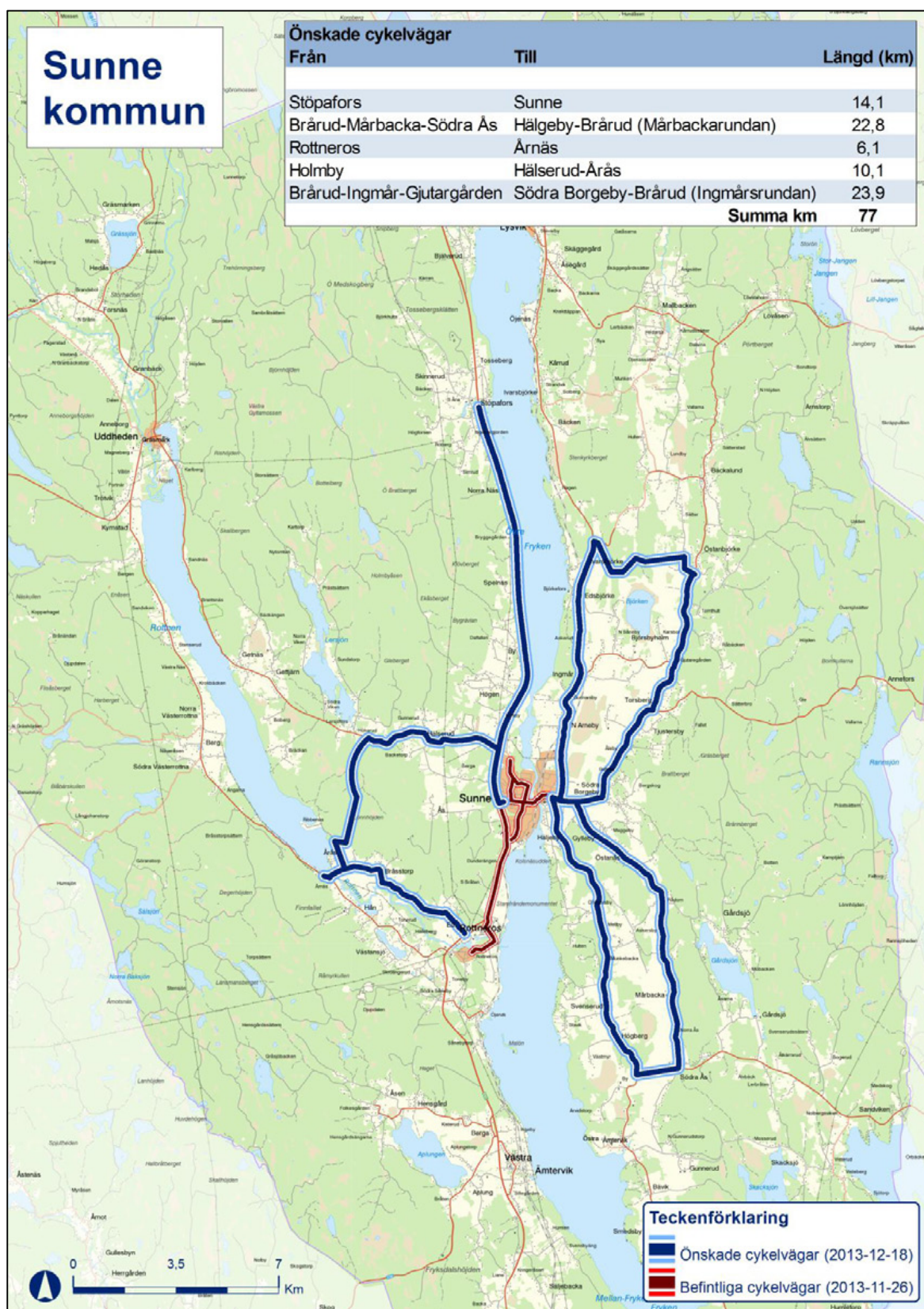
Karta 11.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Munkfors kommun



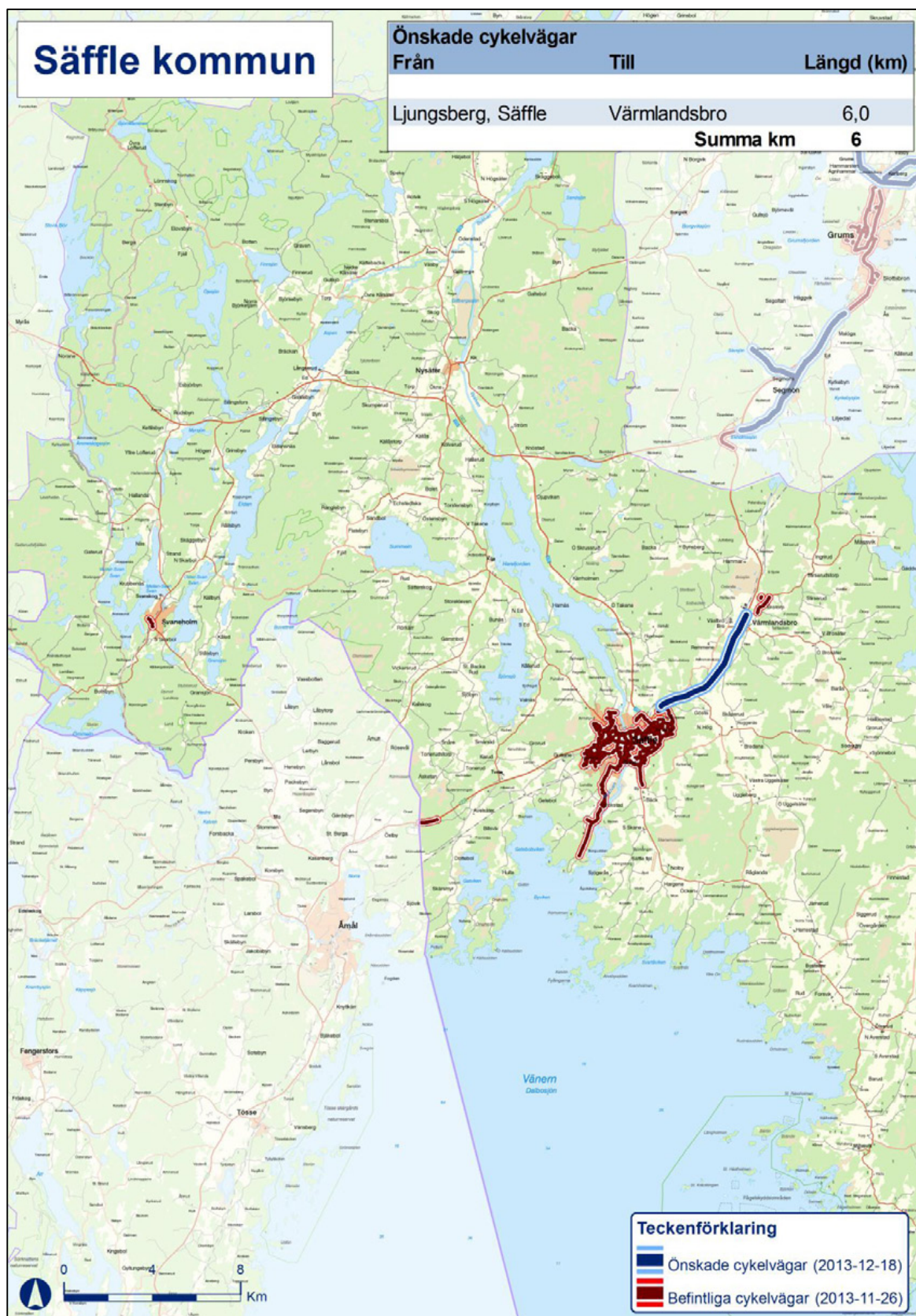
Karta 12.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Storfors kommun



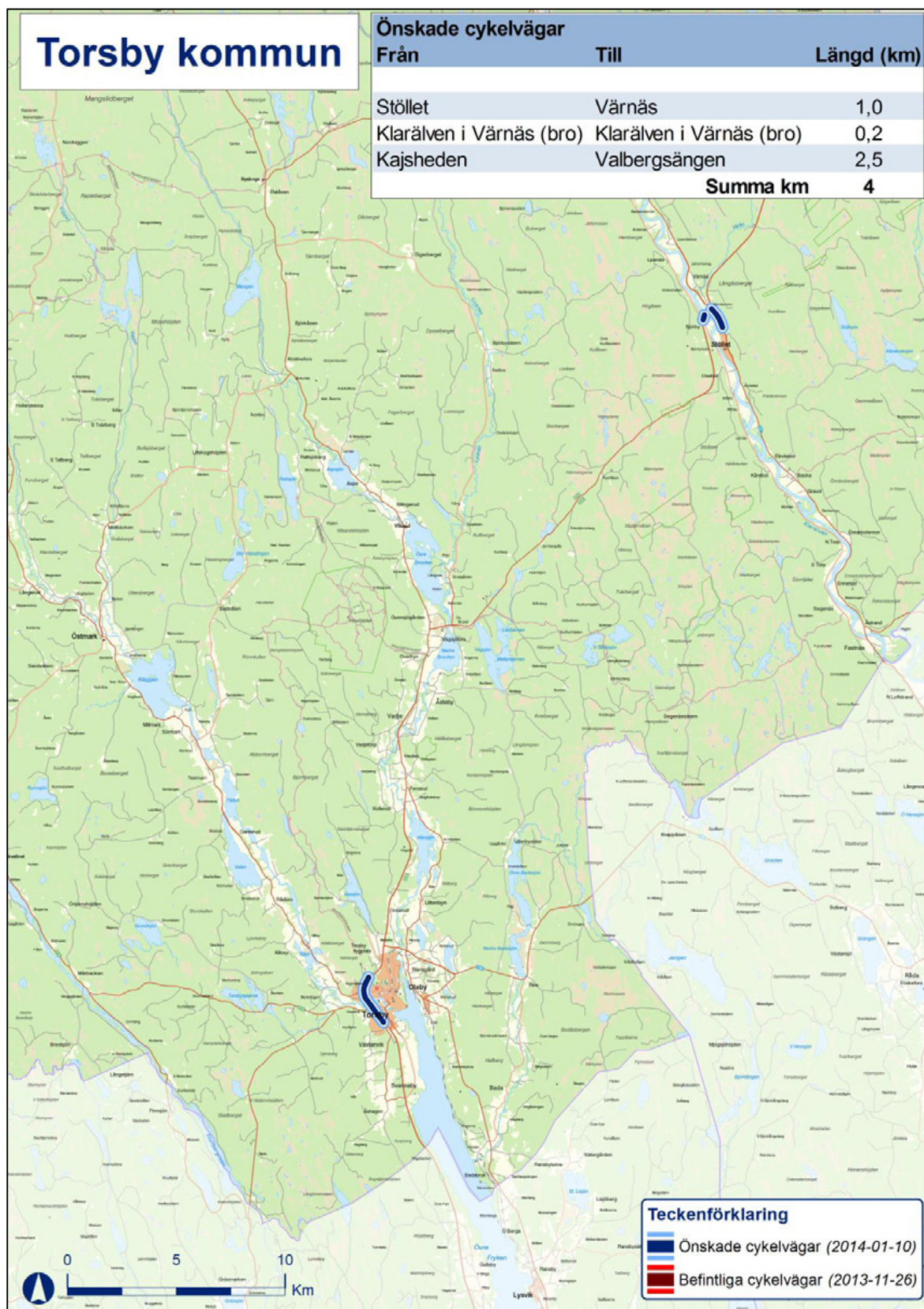
Karta 13.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Sunne kommun



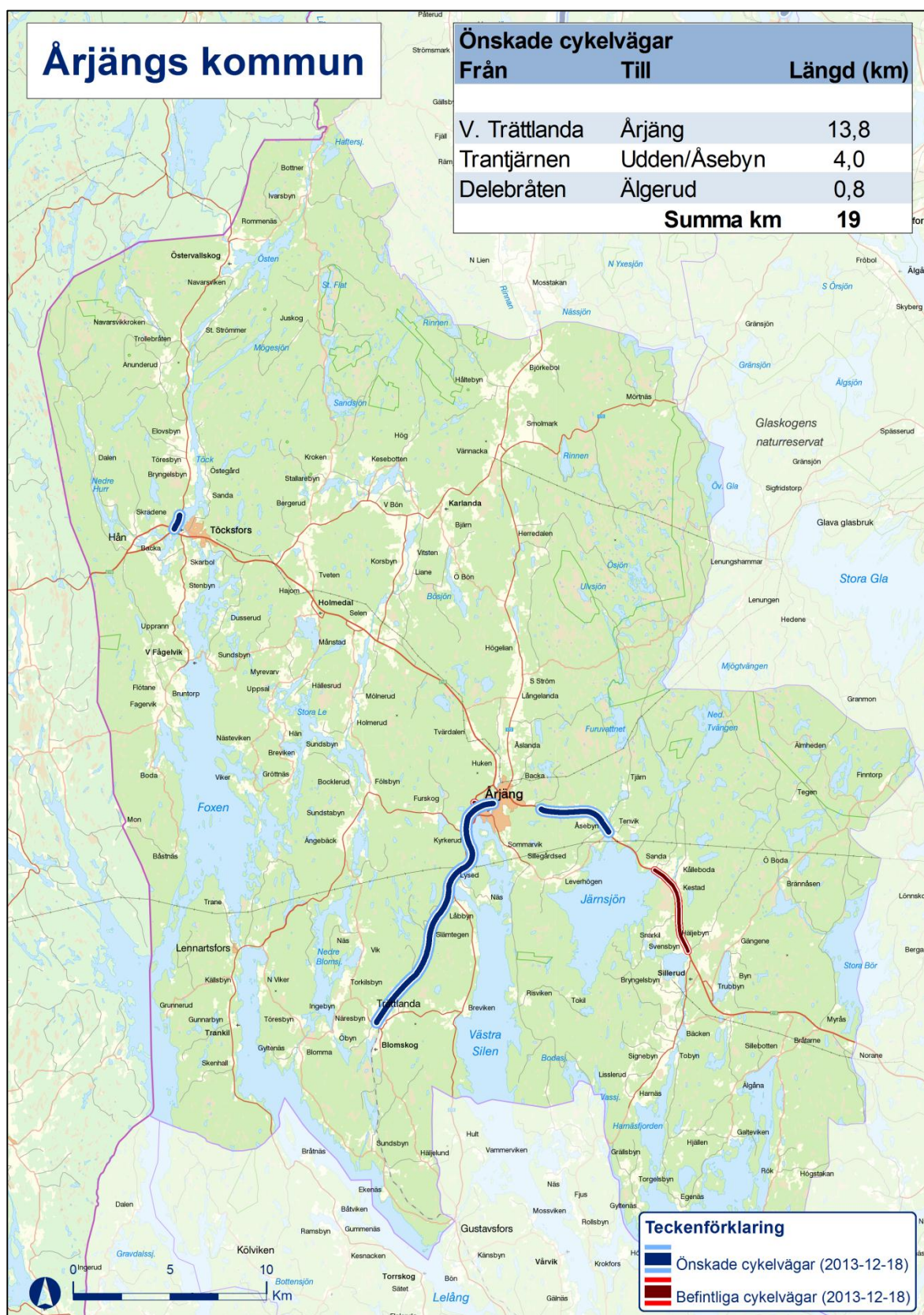
Karta 14.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Säffle kommun



Karta 15.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Torsby kommun



Karta 16.
Önskemål om cykelvägar mellan tätorter – Årjäng kommun



Bilaga 4

Inkomna synpunkter på granskningshandlingen

I bilaga 4 redovisas samtliga inkomna skriftliga synpunkter i sin helhet.

Kommentar till rapporten Regional cykelplan för Värmland, Granskningshandling: 2013-06-25, Trafikverket Region Väst.

Arvika Cykelråd har tagit del av den rapport Ramböll Sverige AB gjort på uppdrag av Trafikverket Region Väst samt Region Värmland med avsikt att utgöra ett stöd för ett framtagande av ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet.

Nedan redovisas Arvika Cykelråds kommentarer till rapporten.

Arvika Cykelråd vill berömma Trafikverket Region Väst samt Region Värmland för initiativet att ta fram en rapport som kan användas som stöd i arbetet med att få en samsyn i länet om inriktning och åtgärder för att nå en ökad cykling i Värmlands län. Det är också mycket positivt att kommunerna uppmanas att ta fram kommunala cykelplaner. Ökad cykling, som ger en minskning i motortrafiken, har positiva effekter på den personliga hälsan, den personliga ekonomin, det globala klimatet, luftmiljön i närområdet samt bullernivån. Länet som helhet har mycket att vinna på förbättrad personlig hälsa och ekonomi för invånarna och länets tätorter har tidvis problem både med luftmiljö och bullernivå vilket gör att arbetet med förbättrade förutsättningar för cykling borde sättas högt på dagordningen. Cykelrådet vill nu se att denna plan omsätts i konkreta åtgärder som på sikt ska göra Värmland till ett säkrare och mer inbjudande cykellän, både vad det gäller vardagscykling, motion- och rekreation samt turism. Därför vill cykelrådet lyfta fram följande punkter som viktiga i arbetet med att konkretisera cykelplanen samt förslag på förbättringar av planen.

1. Roller och ansvar för de identifierade strategiska områdena och åtgärdsområdena bör förtydligas. En aktör med huvudansvar bör utses för varje område.
2. Region Värmland bör inrätta en heltidstjänst som regional cykelsamordnare.
3. Anläggande av vajerräckesvägar, eller 2+1-vägar, där inga alternativ för cyklisterna skapas bör uppmärksammas då ett sådant anläggande innebär en försämring av cykelmöjligheterna och bryter därmed mot de nationella målen.
4. Planen bör utökas med säkra cykelförbindelser på minst 10 km vid samtliga infarter till länets tätorter. Arvika cykelråd lyfter särskilt fram infarterna till Arvika.
5. Planen bör utökas med säkra cykelförbindelser mellan tätorter och grannkommuners tätorter. Kring Arvika gäller det Arvika-Jössefors-Sulvik, Arvika-Edane, Arvika-Gunnarskog, Arvika-Klässbol och Arvika-Åmotsfors.
6. Kontrollera sammanställningen av antal önskade kilometer cykelväg från länets kommuner, siffrorna förefaller låga.

Högaktningsfullt

Arvika Cykelråd

KS § 224

Dnr KS 2013/1024

511

Trafikverket, regional cykelplan för Värmland, remiss**Ärende**

Trafikverket ger Arvika kommun möjlighet att avge yttrande över förslag till regional cykelplan för Värmland. Framtagandet av planen har skett i samråd med länets kommuner som getts möjlighet att lämna synpunkter och önskemål om varje kommuns behov av cykelvägar mellan tätorter längs Trafikverkets vägar.

Arvika kommun har i det förberedande arbetet framfört behov av cykelväg Arvika - Jössefors, samt Arvika - Speked. Fler behov bedöms finnas långsiktigt, de mest aktuella projekten som redovisats är de mest angelägna. De medel Trafikverket avsätter kommer prioriteras hårt och det bedöms därför inte realistiskt att i nuläget redovisa fler projekt.

Trafikverket bör ge tydligare anvisningar till kommunerna om riktlinjer och grunder för de objekt som kommunerna prioriterar i sitt arbete så att planeringsförutsättningarna blir likvärdiga.

Beslutsunderlag

Trafikverkets förslag till regional cykelplan för Värmland den 18 september 2013.

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 18 september 2013.
Kommunledningsutskottets protokoll den 30 september 2013, § 225.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen anser inte att det är möjligt att besvara remissen då kommunernas tolkning av uppdraget sett mycket olika ut avseende vad som skall redovisas. Trafikverket bör ge tydligare

forts

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

KS § 224 forts

anvisningar till kommunerna om riktlinjer och grunder för de objekt som kommunerna prioriterar i sitt arbete så att planeringsförutsättningarna blir likvärdiga. Planen bör därför göras om i sin helhet med fokus på att skapa en regional cykelplan som ger vägledning för regionala prioriteringar.

Utdrag till
Region Värmland
Bitr kommundirektören
Gatu- och trafikansvarige

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Protokoll

2013-09-09

Kommunstyrelsen



Dnr KS 2011/212-31

§ 146 Synpunkter på granskningshandling – Regional cykelplan för Värmland

Trafikverket har i samarbete med Region Värmland tagit fram en regional cykelplan för Värmland. Syftet med planen är att utifrån visioner och mål få en samsyn i länet om inriktning och åtgärder för att nå en ökad cykling i Värmlands län.

Den regionala cykelplanen pekar ut fyra strategiska områden för utveckling av cyklingen i Värmland. Planen pekar även ut åtgärdsområden samt roller och ansvar. De fyra strategiska områdena är:

- Samhällsplanering
- Ökad vardagscykling
- Hela resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism

Planen anger att kommunerna har visst ansvar inom alla nämnda områden, tillsammans med andra aktörer. Åtgärder som pekas ut är exempelvis att kommunala cykelplaner bör tas fram, att cykelinfrastrukturen bör utvecklas, att arbetet med påverkansåtgärder (för ökad cykling) bör utvecklas, att bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykel bör förbättras, att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs, att standarden på drift och underhåll hålls hög, samt att uppföljning bör ske via kommunalt eller ett regionalt cykelbokslut. Trafikverket önskar synpunkter från svaranden senast 19 september.

Sammanfattning av Hagfors kommuns resonemang

En viktig del för utvecklingen i Hagfors kommun och Värmland, är turismnäringen. Klarälven är en attraktiv destination och Klarälvsbanan bör vara en viktig spelare för framtiden.

Följande resonemang hittas under avsnitt 1.1. i "Regional cykelplan Värmland". I "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland år 2010 – 2021" avsätts 30 miljoner kronor som kan nyttjas som statsbidrag till kommunala åtgärder, till interkommunala cykelvägar samt till satsningar som främjar cykelturism. Utbyggnad av "felande länkar" ska enligt gällande länsplan prioriteras.

De medel som avsätts för cykelåtgärder i länsplanen innebär att cirka 20 kilometer cykelvägar kan byggas under perioden 2010 – 2021. Med förväntad kommunal samfinansiering kan ytterligare 12 kilometer cykelvägar tillkomma.

Telefon
0563-185 00

Besöksadress
Dalavägen 10

Postadress
683 80 Hagfors

E-post
kommun@hagfors.se

Org.nr
212000-1884

MD
JL

Protokoll

2013-09-09

Kommunstyrelsen

Hagfors kommun har, i den regionala cykelplanen för Värmland, pekat ut en 2 km lång sträcka där en utbyggnad önskas. Denna sträcka är viktig för cykelturismen i Värmland, då den knyter samman Klarälvsbanan med Hagfors tätort och därmed Hagfors med Karlstad och övriga kommuner längs banan.

Med utgångspunkt i ovanstående utdrag anser Hagfors kommun att denna sträcka bör pekas ut som prioriterad sträckning, med andra ord – ”en felande länk”. Detta önskemål stärks genom att Trafikverket tidigare har bortsett från Hagfors kommuns önskemål om att utnyttja sträckan mellan Vågbacken och Uddeholm till cykelväg i samband med en omarbetning på väg 246. Då istället bredden minskades och blev obrukbar som cykelväg. Sträckan är en ”felande länk” som uppfyller alla listade kriterium samt främjar cykelturism.

Hagfors kommun spelar en viktig roll för den Värmländska turismnäringen med ett stort antal besökare varje år. Det borde därför vara angeläget att knyta ihop kommunen med andra för ökad cykelturism i länet.

I enlighet med ovanstående resonemang, borde sträckan förlängas förbi Vågbacken och kopplas ihop med befintlig cykelväg i höjd med bostadsområdet Hagälven.

Vad gäller underhåll och standard på cykelvägar anser Hagfors kommun att Klarälvsbanans underlag börjar bli undermåligt och det bör därför avsättas medel till underhåll, exempelvis ny toppbeläggning.

Hagfors kommun håller med om att det är viktigt med en samsyn kring cykelfrämjande i regionen. En regional cykelplan är därför ett steg i rätt riktning och det är viktigt att kommuner tar fram cykelplaner och utför en bra infrastrukturplanering.

Dock är det av stor vikt att landsbygdskommunerna INTE bortprioriteras av Trafikverket och Region Värmland, genom argumentet ”Den stora potentialen finns i och nära större tätorter och städer”. Hänsyn måste tas till att det finns potential till ökad cykling även i mindre kommuner. Speciellt eftersom det inte finns tillgång till kollektivtrafik och därmed blir alternativen till bil som följd ganska få.

Ökad vardagscykling går hand i hand med vad som i planen kallas för hela resan-perspektivet. För Hagfors kommuns invånare är det viktigt att det exempelvis finns bra cykelparkeringar vid busshållplatser, möjlighet att ta med cykel på buss o.s.v. för att hela resan-perspektivet ska kunna utvecklas.

Att använda statliga medel till utveckling enbart i en region med cirka 80 % av Värmlands skattebetalare vore skevt, trots att potentialen är stor i området. Statliga medel bör användas till stöd för de kommuner som inte har möjlighet att

Telefon
0563-185 00

Besöksadress
Dalavägen 10

Postadress
683 80 Hagfors

E-post
kommun@hagfors.se

Org.nr
212000-1884

JCL

AD

Protokoll

2013-09-09

Kommunstyrelsen

lyfta fram så stora medel som en kostnad på 3 miljoner kronor per kilometer cykelväg, som nämns i planen. Hagfors kommun ser därför att det är viktigt att inte bara se till vart "den stora potentialen" finns utan även se till fler faktorer, exempelvis ovan listade.

Hagfors kommun har följande synpunkter

- Påpekar faktafel under avsnitt 1.1 i planen, där står att "cirka **20 kilometer** cykelvägar kan byggas under perioden 2010-2021". Med hänvisning till beräkningar under avsnitt 5.4, borde denna sträcka vara **10 kilometer**.
- Prioritera utbyggnad av sträckning mellan Klarälvsbanan i Uddeholm och Hagfors tätort, via cykelbanan i bostadsområdet Hagälven. Under avsnitt 4.1 står att "Klarälvsbanan går genom orten Hagfors". Detta är i dagsläget inte sant men det är ett önskemål som Hagfors kommun genom denna synpunkt vill få igenom.
- Hagfors kommun vill upplysa Trafikverket/Region Värmland om att kommunens angivna sträckning i regional cykelplan för Värmland bör ändras och förlängas förbi Vågbacken och knyts ihop med cykelbanan i Hagälven. Denna sträckning kan fås digitalt via Hagfors kommuns GIS-samordnare vi tillfället för omarbetning av planen.
- I kartan över Hagfors kommun har Klarälvsbanan inte lyfts fram. Det har den gjort i andra kommuner som banan går igenom. Hagfors vill att den lyfts fram i Karta 6 för att stärka argumenten ovan och för att ge en korrekt bild över läget. Klarälvsbanan finns med i de handlingar som projektledaren fått tagit del av, men kan fås digitalt av Hagfors kommuns GIS-samordnare vid tillfället för omarbetning av planen.
- Hagfors kommun vill att Trafikverket lägger till banvallen på sträckan mellan Geijersholm och Hagfors, som ett önskemål om anläggning av cykelväg. Det rör sig om en sträckning på totalt cirka 3 km. Denna sträckning kan fås digitalt via Hagfors kommuns GIS-samordnare vid tillfället för omarbetning av planen.
- Planen fokuserar mycket på Karlstadregionen, säkerligen med all rätt utifrån de modeller som använts. Hagfors kommun vill dock påpeka att det är viktigt för mindre kommuner att få både ekonomiskt (statliga medel) och övrigt stöd i de frågor som gäller ökad vardagscykling. Enligt Kågessonmodellen uppfyller endast 75 km (i Karlstadregionen) kraven för utbyggnad. Ställs detta i relation till att endast 10 km kan byggas ut med statliga stödpengar i Värmland mellan år 2010 och 2021, är det lätt att inse hur bortprioriterad landsbygden blir. Avstånden för

Telefon
0563-185 00

Besöksadress
Dalavägen 10

Postadress
683 80 Hagfors

E-post
kommun@hagfors.se

Org.nr
212000-1884

MD
h L

Protokoll

2013-09-09

Kommunstyrelsen



acceptabel cykelpendling kommer säkerligen att förlängas med elcykelns intåg på marknaden. Detta styrker även resonemanget om att Kågessonmodellen inte är tillräcklig och saknar en helhetsbild.

- Hagfors kommun vill även påpeka att Klarälvsbanans underlag börjar bli undermåligt och det bör därför avsättas medel till underhåll av exempelvis ny toppbeläggning.
- Det bör klargöras i planen vilka beläggningstyper som avses för cykelvägar i länet. Är det olika beroende på om det är nyanläggning respektive upprustning av befintlig? Vilka är kraven för en hög standard på underlag?
- Vad menas med hög standard på drift och underhåll? Och hur ska underhåll genomföras och med vilka medel? Hagfors erfarenhet är att det finns databaser med befintliga cykelvägar i vad som kallas ROSY. Databasen är till för prioritering av åtgärder, men används inte nämnvärt. Det vore eventuellt önskvärt att Trafikverket/kommunerna använde denna databas för åtgärdsrioritering?
- Hur tänker Trafikverket angående belysning av cykelvägar med tanke på trafiksäkerhetsåtgärder? Är det viktigt? Vilka krav finns på nyanläggning respektive befintlig?
- Under avsnitt 4.4 står att cirka 45 % av alla värmländska cykelolyckor sker i Karlstad. Eftersom ingen hänsyn har tagits till cykelstödet blir statistiken missvisande då det är omöjligt att se orsaken till olyckorna. Sker olyckor på grund av cyklisternas vårdslöshet? Eller har cykelvägarna låg säkerhet? Detta är ytterst relevanta frågor som ger en bättre bild över läget. Teoretiskt kan cykelvägarna i Hagfors ha lägre säkerhet och fler cyklar vårdslöst i Karlstad. Hur ska målet om "Minskat antal dödade och allvarligt skadade i cykelolyckor" uppnås om man inte vet orsaken till olyckorna? Och hur ska resurserna fördelas? En oerhört viktig aspekt är hur säkerheten för barn som cyklar till skolan kan garanteras. Hur ser dagsläget ut? Cykelvägar till skolorna bör prioriteras högt i planen.

Generellt känns planen som att den fokuserar på hur tillgängligheten kan förbättras där det redan cyklas, vilket till viss del är korrekt. Ökad cykling skulle även kunna uppnås genom anläggande av cykelvägar där det idag inte finns möjlighet att cykla, vilket är värt att komma ihåg.

Hagfors kommun har tagit till sig uppmaningen om att ta fram en kommunal cykelplan och håller med om att det är en viktig del i arbetet för ökad och trivsamt cykling i kommunen och länet.

Handlingar i ärendet

Hagfors kommuns kartor över cykelbanor.

Trafikverkets "Regional cykelplan för Värmland" 2013-06-25.

Telefon
0563-185 00

Besöksadress
Dalavägen 10

Postadress
683 80 Hagfors

E-post
kommun@hagfors.se

Org.nr
212000-1884

MD

KL

Protokoll

2013-09-09

Kommunstyrelsen



Samhällsbyggnadschefens skrivelse 2013-08-19.
Samhällsbyggnadsutskottets protokoll 2013-08-27, § 73.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att överlämna ovanstående synpunkter till Trafikverket för beaktande.

Beslutet skickas till

agneta.norström@trafikverket.se
André Szeles
Samhällsbyggnadsavdelningen

Telefon
0563-185 00

Besöksadress
Dalavägen 10

Postadress
683 80 Hagfors

E-post
kommun@hagfors.se

Org.nr
212000-1884

ND

RL

Ksau § 159

Dnr 2013/211

539

Regional cykelplan för Värmland**Sammanfattning**

Värmlands län har saknat ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. För denna utveckling behövs ett bra underlag som visar inriktning och åtgärder. Denna regionala cykelplan för Värmland har tagits fram som stöd för detta arbete.

Planen är nu utsänd till kommunerna för synpunkter, svar ska vara lämnat senast den 13 september.

Förslaget är allmänt hållet och anger en riktning för fortsatt arbetet med cykelinfrastrukturen i länet.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteskrivelse den 13 augusti 2013
Rapport regional cykelplan Värmland daterad den 25 juni 2013

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet godkänner förslag till regional cykelplan för Värmland.

Sändlista:

Mark- och planavdelningen



KARLSTADS KOMMUN

MILJÖFÖRVALTNINGEN

Karlstad 2013-08-30
P-O Haster, 054-540 46 75
per-olof.haster@karlstad.se

Minnesanteckningar Cykelrådet

Datum: 29 aug 2013

Närvarande: Bertil Ahlin, Carola Kvick, Hasse Zimmerman, Ingemar Johansson, Leif Brodén, Dag Midböe, Birgitta McEwen, Jesper Johansson, Leif Svensson och P-O Haster

Trafikverket har tagit fram ett förslag på Regional Cykelplan för Värmland som man gärna vill ha synpunkter på. Syftet med den regionala cykelplanen är att utifrån visioner och mål få en samsyn i länet om inriktning och åtgärder för att nå en ökad cykling i Värmlands län.

Syftet med detta möte var att resonera och samla upp synpunkter från cykelrådet på förslaget. Synpunkterna skickats till ansvarig tjänsteman på Trafikverket, Agneta Nordström, senast den 13 september.

I tidigare "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland år 2010–2021" satsades 30 miljoner kronor för cykelåtgärder, I den nya länsplanen för 2015-2025 ökas anslaget till 72 miljoner.

Synpunkter från Cykelrådet

Trots den ökade satsningen på cykel i förslaget till ny länsplan är det under genomsnittet i Sverige. Genomsnittet för Sveriges län är ca 10 % av länsplanernas totala medel, enligt en genomgång som utförts av Per Kågeson. Det finns vidare ett kraftigt underskott av satsningar på cykelinfrastruktur sen decennier bakåt i tiden vilket gör behovet av kraftfulla och mer omfattande satsningar än mer angeläget.

Prioriteringsordning

Ändra prioriteringsordningen i länsplanen så att prioritet 1 är "Cykelinfrastruktur mellan eller i nära anslutning till tätorterna".

Kommentar: Enligt förslag till prioritering för cykel i länsplanen ska 20 % av planens medel avsättas för infrastruktur mellan tätorterna. Det innebär 1,44 miljoner kr per år för hela länet varvid kommunerna ska tillskjuta 25 % vilket totalt sett innebär 1,8 miljoner per år. Enligt schablon om 3 miljoner kr per km cykelväg räcker den satsningen till en dryg halv km per år till att utveckla länets cykelvägar. Med en ändring av prioriteringsordningen så att prio 1 blir att utveckla cykelvägarna mellan eller i nära anslutning till tätorterna finns det utrymme att bygga drygt två km cykelväg per år.

Behov av utbyggnad av cykelvägar

Av tabell 5.2 och 5.3 i cykelplanen uppskattas vilket behov av cykelvägar mellan tätorter som finns. För några av de angivna sträckor verkar befintliga cykelvägar i tabellerna saknas, vilket innebär att kvarvarande behovet av cykelvägar blir större än i realiteten. Detta gäller sträckorna: Skattkärr – Karlstad, Dyvvelsten – Skåre, Vålberg – Grums, Kil- Skåre. Tabellernas bör därför ses över.

Cykelväg mellan E18, Björkås motet och Norsbron saknas. Det är en välmotiverad förlängning av den planerade cykelvägen mellan Bergvik och Björkås motet i samband med ny sträckning av E18 genom Sörmon.

Det fattas idag ca 850 m cykelbar väg mellan Väse och Ölme för att binda ihop sträckan Karlstad-Kristinehamn som ett cykelstråk. Cykelrådet föreslår att den saknade sträckan prioriteras.

Vidare förslås

- En tjänst som regional cykelsamordare inrättas
- Turism/rekreation på cykel runt Vänerm bör utvecklas
- Nedlagda järnväg/banvall Årjäng- Koppom- Arvika görs om till cykelväg
- Pendlarstråk för cyklister ges särskilt prioritet, byggs med hög kvalitet, snabba och gena
- Inventera befintliga grusvägar, banvallar, mm som ganska enkelt och kostnadseffektivt kan göras om till cykelvägar
- Analyserar behovet av enklare mer och kostnadseffektivt trafiksäkra lösningar, t ex grusväg parallellt med landsvägen
- Satsningar på infrastruktur för cykeltrafik i länsplanen för 2015-2025 är för låg trots en höjning jämfört mot tidigare plan. Dessutom innebär tidigare låga nivåer att ytterligare resurser för cykelsatsningar borde skjutas till som kompensation.
- Vid standardhöjning för bilister, t ex bygga om till 2+1 vägar, ska alltid parallell cykelväg ingå.
-

Vid protokollet:

P-O Haster



Länsstyrelsen
Värmland

Samhällsbyggnad
Jan Rees

YTTRANDE

Datum
2013-09-09

Sida
1(1)
Ref
341-5261-2013

Trafikverket
Region Väst
405 33 Göteborg

Remiss av regional cykelplan för Värmland

Ärendet

Länsstyrelsen har erhållit rubricerad plan på remiss från Trafikverket. Remissförslaget har särskilt avhandlats inom den infrastrukturgrupp som behandlar väg- och järnvägsärenden på objektsnivå.

Länsstyrelsens synpunkter

Planen redovisar en strategi med fyra delområden för att utveckla cyklingen i Värmland. Länsstyrelsen instämmer i vikten av att det finns goda möjligheter att utnyttja cykeln i större utsträckning inom Värmlands län.

Länsstyrelsen anser att möjligheterna att medföra cykel på bussar och tåg bör öka, i synnerhet som planen anger "hela-resan perspektivet" som ett av de strategiska områdena för att öka cykeltrafiken. Många människor som arbetspendlar har inte stadens centrum som mål. Detta kan ses som en komplettering till anläggandet av tillräckligt stora cykelparkeringar vid pendlarstationer inför avresa såväl som för kompletterande resa efter ankomst.

I planen redovisas kommunernas önskemål om nybyggnation av cykelvägar och med tanke på att önskemålen vida överstiger vad som kan byggas med medel som avsätts i Länsplanen för regional transportinfrastruktur kan det vara lämpligt att göra en viktning över var nybyggande av cykelvägar gör störst nytta ur ett regionalt perspektiv, något som saknas i planen.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Bengt Falemo efter föredragning av infrastrukturhandläggare Jan Rees.

Bengt Falemo

Jan Rees

Till:

Trafikverket

Region väst

405 33 Göteborg

Synpunkter från Miljöpartiet de Gröna i Grums på

Regional cykelplan för Värmland

(granskningshandling 2013-06-25)

1. Det är mycket glädjande att Trafikverket tar initiativ till en regional cykelplan, något som bidrar till den viktiga och nödvändiga utvecklingen av goda förutsättningar för cykeltrafiken i Värmland.
2. I Grums kommun har sannolikt mycket få personer haft möjlighet att granska handlingen och komma med synpunkter, då det inte behandlats politiskt och det för oss är okänt vem som valt ut de sträckor som anges som önskvärda inom kommunen. Vi tror att ett bredare riktat – eller helt öppet – remissförfarande skulle ge bättre förutsättningar att förse Trafikverket med värdefulla förslag och synpunkter i sitt arbete med planen.
3. Vi ställer oss bakom de utvalda sträckorna i Grums kommun (som anges som önskvärda att bygga ut separerad cykelväg på), men vill tillägga följande:
 - a) **Borgvik – Sparnäs:** Detta är en relativt kort men angelägen sträcka, då den utgör skolväg för många barn i Borgvik. Förutom skola finns vid Sparnäs även Borgviks idrottsplats och badplats. I Borgvik finns även en viktig besöksnäring med turister, konferensgäster och ett antal mycket stora årliga evenemang med tusentals besökare.
 - b) **Åshammar – Malsjö:** Sträckan Grums-Åshammar finns redan angiven och är mycket angelägen: Många använder vägen för gång, cykling och t.o.m. permobil trots att den är otrugg och relativt trafikfarlig med lastbilstrafik, obefintlig vägren och dålig sikt på vissa delsträckor – många fler avstår sannolikt av dessa skäl trots att man egentligen upplever behovet. Samma gäller dock även fortsättningen fram till Malsjö. Med denna förlängning tillgängliggör man cykelvägen för många fler, dels boende längs vägen, dels för att man då når fram till korsningar med fem viktiga vägar som når många hushåll och andra målpunkter och som är mindre tättrafikerade (Portila/Skruvstad; Long/Hasseldalens badplats/Grums hembygdsgård; Värmskog/Fisketjärn/Butorp; Borgvik; Flokerud/Ingersbyn).
4. Vi anser att man bör överväga en mer utvecklad metod för att prioritera mellan olika cykelvägsprojekt. Kågessonmodellen tar endast hänsyn till befolkningskoncentrationer som klassificeras som tätort (200+ invånare), men utmed en vägsträcka på landsbygd kan samma antal personer finnas bosatta i småorter eller mer spritt, och det kan också finnas andra målpunkter än bostäder som är relevanta för cykeltrafik. Även tätorternas befolkningssiffror borde kanske justeras med hänsyn till deras respektive närområden. Klassificeringen och själva bedömningen är också väl kategorisk. Slutligen tar modellen ingen hänsyn till hur långa eller dyra de sträckor är som faktiskt behöver byggas i en viss relation, vilket har betydelse för hur mycket cykeltrafik man får för investerade medel.

Med vänlig hälsning
Jesper Johansson
för MP Grums

Till:

Trafikverket

Region väst
405 33 Göteborg

Synpunkter från Miljöpartiet de Gröna i Värmland på

Regional cykelplan för Värmland

(granskningshandling 2013-06-25)

1. Det är mycket glädjande att Trafikverket tar initiativ till en regional cykelplan, något som bidrar till den viktiga och nödvändiga utvecklingen av goda förutsättningar för cykeltrafiken i Värmland.
2. Sannolikt har få personer haft möjlighet att granska handlingen och komma med synpunkter. Vi tror att ett bredare riktat – eller helt öppet – remissförfarande skulle ge bättre förutsättningar att förse Trafikverket med värdefulla förslag och synpunkter i sitt arbete med planen.
3. I kartan över befintligt cykelvägnät (s.13) saknas större delen av Klarälvsbanan.
4. I tabellerna över tätortsrelationer (s.22) anges för flera av dessa att cykelväg som finns utbyggd är 0 km. Detta stämmer endast i relationen Vålberg-Edsvalla. I de övriga finns utbyggd cykelväg delar av sträckan, bl.a. eftersom avstånden som angivits är mellan tätorternas centrum:
Vålberg – Grums: Inom Vålberg 1 km; Inom Grums 1 km
Karlstad – Skattkärr: Hela sträckan, men genare förbindelse behövs Alster-Kroppkärr 1 km
Kil – Forshaga: Inom Kil 1 km; Dyvelsten-Forshaga 3 km
Kil – Skåre: Inom Kil 1 km; Inom Skåre 1 km
5. I många fall kan en utbyggnad längs en kortare sträcka knyta samman mindre trafikerade bilvägar, så att en lång sträcka görs tillgänglig för cykeltrafik med en relativt liten investering.
6. I aktuellt förslag till nationell plan 2014-2025 ingår separerad cykelväg i föreslagna åtgärder på E18 Karlstad-Björkås. När denna väg är utbyggd återstår endast en kortare delsträcka Björkås-Norsbron för att förbinda Karlstad med Vålberg. Det borde av många skäl vara önskvärt att åstadkomma denna förbindelse.
7. Vi anser att man bör överväga en mer utvecklad metod för att prioritera mellan olika cykelvägsprojekt. Kågessonmodellen tar endast hänsyn till befolkningskoncentrationer som klassificeras som tätort (200+ invånare), men utmed en vägsträcka på landsbygd kan samma antal personer finnas bosatta i småorter eller mer spritt, och det kan också finnas andra målpunkter än bostäder som är relevanta för cykeltrafik. Även tätorternas befolkningssiffror borde kanske justeras med hänsyn till deras respektive närområden. Klassificeringen och själva bedömningen är också väl kategorisk. Slutligen tar modellen ingen hänsyn till hur långa eller dyra de sträckor är som faktiskt behöver byggas i en viss relation, vilket har betydelse för hur mycket cykeltrafik man får för investerade medel.

8. Vid investeringar i mötesfri landsväg eller annan ombyggnad av tättrafikerade vägar bör alltid ingå utbyggnad av gång- och cykelväg längs med den åtgärdade vägsträckan, för att tillvarata samordningsfördelar, och för att uppväga den standardsänkning för cykeltrafiken som annars blir följderna och ofta kan omöjliggöra trygg och säker cykling. Medel till detta bör naturligtvis tas ur vägprojektets budget och inte belasta medel avsatta till cykelsatsningar.

9. Vi vill se en långsiktig och offensiv satsning på utbyggnad av gång- och cykelvägar inom, omkring och mellan Värmlands tätorter. En sådan satsning bör innehålla fyra huvudkomponenter:
 - säkra gång- och cykelvägar till alla skolor,
 - säkra gång- och cykelvägar till badplatser, idrottsanläggningar och andra platser som många barn och ungdomar besöker,
 - säkra gång- och cykelvägar till de 20 största arbetsplatserna i länet,
 - successiv utbyggnad av ett cykelvägnät som knyter samman de 20 största tätorterna i länet, samt mindre orter som ligger mellan dessa.För att helheten i det regionala cykelvägnätet ska bli så bra som möjligt tror vi det är angeläget att redan från början ha med alla fyra komponenterna i planeringen och i de satsningar som genomförs.

10. Det bör inrättas ett regionalt cykelråd för att underlätta regelbunden samverkan mellan Trafikverket, kommunerna och övriga intressenter på området, samt löpande information och synpunktsinhämtning.

Med vänlig hälsning
Jesper Johansson
MP Värmland

0730-35 90 52

Remissvar

Hej Agneta!

Vi från Sunne har upptäckt att kartan över vår kommun saknar befintliga cykelvägar som finns mellan Sunne och Rottneros villastad och i Sunne tätorten.

Du kan kontakta Anna-Carin Andersson om detta men just nu är hon väldigt upptagen.

Då hittade jag en gammal lokal tidning i mitt rum med en intressant artikel angående cykelbana. Jag skickar med artikeln som bilaga!

Med vänlig hälsning

Nynke de Jong
Stadsarkitekt



Sunne kommun
12. Plan & Bygglovenheten
Kvargatan 6
68680 Sunne
telefon 0565-161 98
fax 0565-161 90
Nynke.deJong@sunne.se
www.sunne.se

SUNNE | VÄRMLAND

Hej Agneta

Så här i sista timmen kommer jag med några funderingar som jag fick då jag läste igenom materialet.

- Jag tycker att man även borde titta på om inte det lågtrafikerade vägnätet skulle kunna nyttjas och pekas ut för cyklisterna. Kanske då titta lite närmare på de ställen där det inte finns ett godtagbart alternativ.
Alltså inte bara fokusera på separat gc. På många ställen finns det vägar som har (mycket) låg ÅDT som är ett bra alternativ för cyklisterna.
- Jag ser inget skrivet om det som vi kallar för "sommar cykelvägar" t ex under punkten för rekreation och turism (sid 25).
- Sen har jag sett en del fel/brister i kartorna på vart det finns befintliga cykelvägar, kan inte alla men för t ex Hammarö och Sunne saknar jag en del sträckor redovisade där det finns gc idag.

Ha en trevlig helg!

Med vänlig hälsning

Åsa Ekholm Kjørstråd, IVvän
Projektledare/Samordnare

asa.ekholm-kjorstrad@trafikverket.se
Direkt: 010-123 67 56
Mobil: 070-580 02 95

Trafikverket
Agneta Nordström
Agneta.nodstrom@trafikverket.se

Synpunkter på Cykelplan för Värmland

Värmlandstrafik lämnar nedan synpunkter på granskningshandling för Regional cykelplan för Värmland.

Inledning

Värmlandstrafik har medverkat i framtagande av en regional cykelplan för Värmland. Vi ser vikten av att arbeta samlat med olika trafikslag och betydelsen av att arbeta i ett "hela-resan" perspektiv kommer att öka för att tillgodose invånarnas behov av transporter samtidigt som den långsiktiga hållbarheten främjas.

Planens nulägesanalys ger en bra och samlad bild av nuläget. Detta är en bra utgångspunkt för prioriteringar. Den regionala planen är bland annat ett verktyg för att möta det ökade nationella fokuset på att öka cykelns andel av det totala transportarbetet.

I planen pekas fyra strategiska områden fram:

1. Samhällsplanering / fysisk planering
2. Ökad vardagscykling
3. Hela resan perspektivet
4. Cykling för rekreation och turism

Enligt fördelningen av roller och ansvar är Värmlandstrafik en aktör med möjlighet att påverka och ta ansvar för punkt 3, hela resan perspektivet. Det finns dock ett starkt beroende mellan de fyra områdena varför en helhetssyn är väsentlig.

En faktor som också belyses är hur planen kopplar mot nationella och regionala mål. Här behövs en uppdatering och komplettering till aktuella planer som Värmlandsstrategin, Klimat- och energistrategi, Transportförsörjningsprogram och Länstransportplan. Det är när vi säkerställer att våra strategier, planer och processer som rör transportinfrastruktur och resande i Värmland samordnas som vi kan nå bästa effekt med de resurser som står till förfogande.

Strategiska områden

Samhällsplanering / fysisk planering

Fokus ligger på att skapa gena, attraktiv och säkra cykelstråk. Det måste dock också säkerställas att dessa stråk ansluter kollektivtrafiksystemet om ett hela resan perspektiv ska kunna uppnås. Samhällsplanering för cykel kan alltså inte enbart utgå från att skapa stråk för cykel hela resan.

Ökad vardagscykling

Det är viktigt med påverkansåtgärder för att öka användandet av gjorda investeringar. Här finns likheter med att locka medborgare att resa kollektivt för att nyttja gjorda investeringar samt tillgängligt trafikutbud på ett mer effektivt sätt. Vi ser ett behov av samordning för ökat hållbart resande så att inte påverkansåtgärder för olika trafikslag konkurrerar med varandra.

Hela resan perspektiv

En helhetssyn på resan är bra och det tas upp många delar som kan främja cyklandet. För att nå framgång är det dock många som tillsammans måste ta ansvar och detta bör ske på ett väl samordnat sätt för att gynna det hållbara resandet.

Cykling för rekreation och turism

Trafiksäkerhetsåtgärder och förbättrad standard föreslås vilket är åtgärder som har stor betydelse för ökad attraktivitet i transportsystemet även för oskyddade trafikanter.

Åtgärdsområden

Nedan har vi lyft fram kommentarer inom de åtgärdsområden som i första hand rör kollektivtrafiken. Övriga åtgärdsområden är dock viktiga för att skapa en helhet och ett gemensamt ansvar för cykeltrafik i Värmland.

Fortsätt utveckla cykelinfrastrukturen

Säkerställ att infrastruktur även ansluter till och från kollektivtrafiken.

Utveckla arbetet med påverkansåtgärder

Steg 1 och 2 åtgärder för ökat cyklande bör samordnas med andra Mobility Managementåtgärder för hållbart resande.

Förbättra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykelväg

Värmlandstrafik anser att utvecklingen av bytespunkter är ett strategiskt område för hela kollektivtrafikens utveckling. Dessa platser ska också på ett relevant sätt ansluta till cykelnät och vara utrustade med t ex cykelparkering. Vi arbetar också för att utveckla ett system med låncyklar i anslutning till resecentra för att ytterligare främja ett hela-resan perspektiv. Möjligheterna att ta med cykel i bussar och på tåg är dock begränsad och det är inte något som vi förordar då det är både plats och tidskrävande vilket missgynnar övriga resenärer i kollektivtrafiken.

Sammanfattningsvis

Värmlandstrafik anser att det är bra att det tas fram en plan för att påvisa en helhet och att sätta upp kriterier för prioriteringar av åtgärder för cykel. Planen bör dock sättas i relation till andra regionala planer och strategier. Enbart på detta sätt kan de regionala medlen användas på det mest resurseffektiva sättet utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Eftersom det finns lite regionala medel för cykling är det också viktigt att alla parter tar sitt ansvar för att bidra både med kunskaper och med medel för att tillsammans genomföra åtgärder för ökad cykling.

Med vänlig hälsning

Värmlandstrafik AB



Lars Bull



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Hamntorget, Karlstad.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se