

**Regional utveckling**Datum  
2023-05-16Diarienummer  
RUN/230156Handläggare  
Sofia Bjarnevik

## Missiv - Regional cykelplan

Region Värmland har under vintern och våren arbetat fram ett förslag till regional cykelplan. Under arbetet har det skett dialog med bland andra kommunerna i Värmland och Visit Värmland.

Den regionala cykelplanen är ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. Den pekar ut en riktning för utvecklingen genom strategiska områden, och åtgärder genom åtgärdsområden. Cykelplanen är styrande i sina principer för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet, och på så vis kopplat till genomförandet av Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Värmland. Den regionala cykelplanen innehåller en lista av de stråk som prioriteras för utbyggnad i länet och ett förslag på utbyggnad av ett huvudcykelnät på lång sikt.

Syftet med den regionala cykelplanen för Värmland är att utifrån visioner och mål få en samsyn bland berörda intressenter om vilka prioriteringar som är viktiga för att åstadkomma ökad säker cykling i länet.

Synpunkter på samrådsunderlaget ska ha inkommit till [region@regionvarmland.se](mailto:region@regionvarmland.se) med kopia till [sofia.bjarnevik@regionvarmland.se](mailto:sofia.bjarnevik@regionvarmland.se) **senast den 27 oktober 2023**.

Ange RUN/230156 i ämnesraden.

Vid eventuella frågor är ni välkomna att vända er till:

Sofia Bjarnevik, 010 – 833 11 06, [sofia.bjarnevik@regionvarmland.se](mailto:sofia.bjarnevik@regionvarmland.se)

**Sändlista:**

- Arvika kommun
- Eda kommun
- Filipstads kommun
- Forshaga kommun
- Grums kommun
- Hagfors kommun
- Hammarö kommun
- Karlstads kommun
- Kils kommun
- Kristinehamns kommun
- Munkfors kommun
- Storfors kommun
- Sunne kommun
- Säffle kommun
- Torsby kommun
- Årjängs kommun
- Cykelfrämjandet
- Handelskammaren i Värmland
- Karlstad Studentkår
- Länsstyrelsen Värmland
- Svenska cykelstäder
- Trafikverket Region Väst
- Ungdomsfullmäktige i Karlstad
- Visit Värmland
- Socialdemokraterna i Värmland
- Moderaterna i Värmland
- Sverigedemokraterna i Värmland
- Kristdemokraterna i Värmland
- Centerpartiet i Värmland
- Vänsterpartiet i Värmland
- Liberalerna i Värmland
- Sjukvårdspartiet i Värmland

# Regional cykelplan för Värmland

Remissversion

# Sammanfattning

Den regionala cykelplanen för Värmland är ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. Den pekar ut en riktning för utvecklingen genom strategiska områden och åtgärdsområden. Cykelplanen är styrande i sina principer för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet och på så vis kopplat till genomförandet av *Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Värmland*.

Den regionala cykelplanen innehåller en lista av de stråk som prioriteras för utbyggnad i länet och förslag på utbyggnad av ett huvudcykelnät på lång sikt. Region Värmland ser ett värde i att bygga ut det regionala huvudcykelnätet eftersom det bor och verkar många människor i nära anslutning till stråken. Detta kommer innebära ökad tillgänglighet till jobb, skola och fritidsaktiviteter för länets invånare. Genom att erbjuda förutsättningar för sömlösa byten mellan kollektivtrafik och cykel, såsom bra cykelparkeringar och möjlighet att ta med cykeln på buss och tåg, kompletterar kollektivtrafiken cykelnätet.

Syftet med den regionala cykelplanen för Värmland är att utifrån visioner och mål få en samsyn bland berörda intressenter om vilka prioriteringar som är viktiga för att åstadkomma ökad säker cykling i länet. Mål som den regionala cykelplanen för Värmland huvudsakligen förhåller sig till är mål som redan är beslutade för Värmland i regionfullmäktige. I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* och *Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026* är det beslutat att 40 procent av resorna i länet ska vara hållbara år 2040. Cykelplanen bidrar till att nå denna målbild genom föreslagna prioriteringar.

Även *Värmlandstrategin* är central i cykelplanen, eftersom cykelplanen är en handlingsplan till den regionala utvecklingsstrategin och en utav pusselbitarna för att nå den formulerade visionen "ett hållbart Värmland som förändrar världen".

**Trevlig läsning!**

## Regional cykelplan för Värmland

**Utgiven av Region Värmland.**

Remissversion för beslut i regional utvecklingsnämnd den 16 maj 2023.

**Handläggare:** Sofia Bjarnevik, Regional utveckling

**Darienummer:** RUN230156

**Regional cykelplan för Värmland** är ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. Den pekar ut en riktning för utvecklingen genom strategiska områden och åtgärdsområden.

**Foto:** Värmlandstrafik, Visit Värmland, Linn Malmén och Øjvind Lund.

**Produktion:** Värmlandstrafik i maj 2023.

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Del 1: Varför satsa på cykel?.....</b>	<b>4</b>
Omvärldsspan – goda exempel och lärdomar .....	6
Cykelplanens roll i samhällsplaneringen.....	8
Syfte och mål .....	9
Cykelplanens framtagande & uppföljning .....	9
Avgränsningar.....	9
Cykelns betydelse för den regionala utvecklingen .....	10
<b>Del 2: Styrdokument, mål och riktlinjer .....</b>	<b>13</b>
Global nivå .....	13
Nationell nivå.....	14
Regional nivå .....	16
Kommunal nivå.....	17
<b>Del 3: Nulägesbeskrivning .....</b>	<b>19</b>
Geografiska förutsättningar för cykling i Värmland.....	19
Pendling och arbetsmarknad.....	20
Tillgänglighetsanalys och potentialstudie.....	20
Cykling i Värmland .....	24
Olyckor.....	26
<b>Del 4: Strategiska områden och åtgärdsområden .....</b>	<b>29</b>
Strategiskt område 1 – Samhällsplanering/fysisk planering.....	29
Strategiskt område 2 - Ökad vardagscykling .....	33
Strategiskt område 3 - Hela resan-perspektivet .....	34
Strategiskt område 4 - Cykling för rekreation och turism .....	35
Strategiskt område 5 - Godscykeltransporter .....	35
<b>Del 5: Cykelvägsutbyggnad .....</b>	<b>39</b>
Genomförande - Hur blir en cykelväg till, och vem har ansvar för vad? .....	39
Utpekat regionalt huvudcykelnät .....	40
Prioriterade cykelvägar på statligt vägnät .....	42
Standard .....	45
Checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur .....	47
Prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper .....	48

<b>Utblick 2040 .....</b>	<b>49</b>
<b>Bilagor och referenser .....</b>	<b>49</b>
Bilagor.....	49
Referenser .....	49



## Del 1: Varför satsa på cykel?

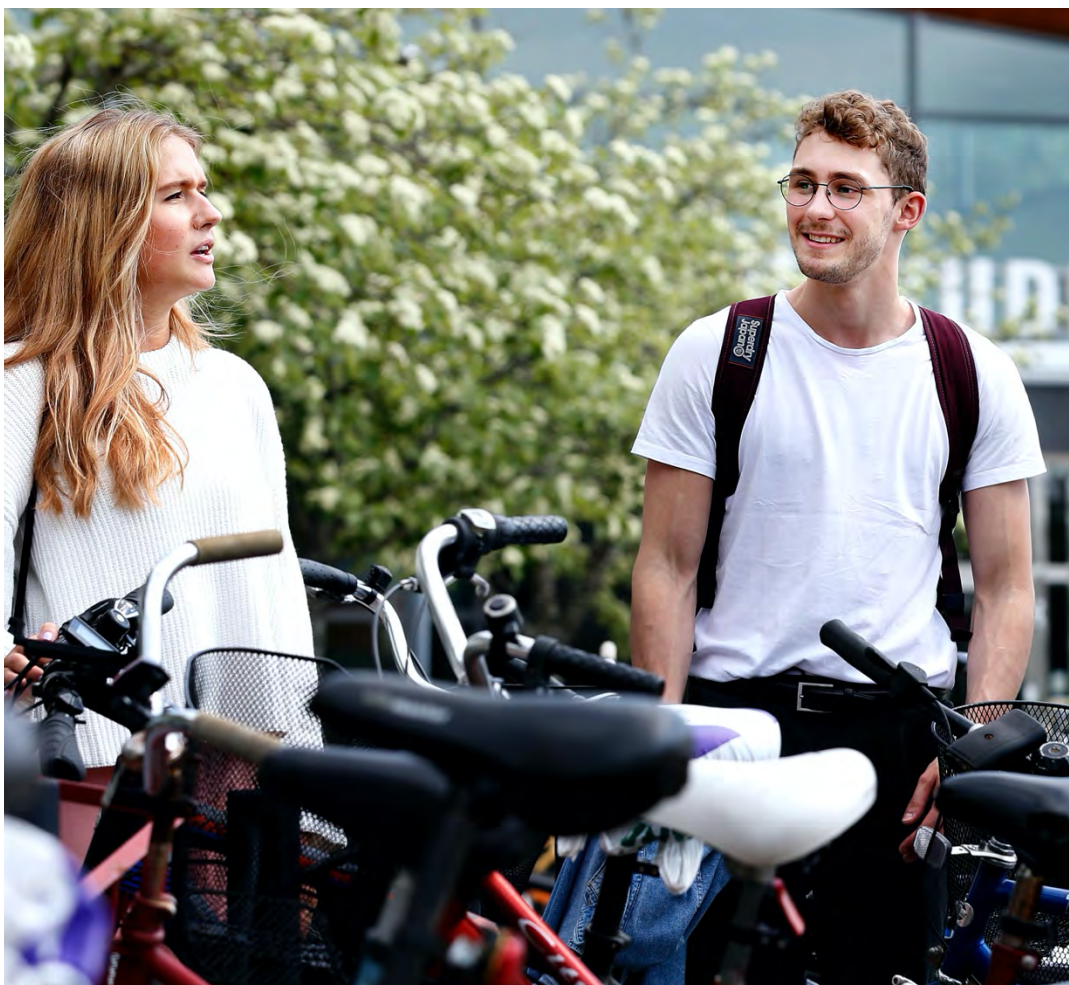
Region Värmland vill arbeta för en ökad och säkrare cykling i länet, hur detta ska ske beskrivs i denna plan. För att realisera planen och driva på utveckling krävs samverkan och insatser från flera aktörer såsom Trafikverket, de värmländska kommunerna, Länsstyrelsen i Värmland och cykel- och turistorganisationer. Denna plan är tänkt att fungera som ett stöd både för Region Värmland och övriga aktörers arbete. Nedan beskrivs bakgrunden till varför regionen vill och bör satsa mer på cykling.

### Cykelns fördelar

Cykling är ett resurseffektivt, yteffektivt, flexibelt och smart färdmedel som främjar framkomligheten i transportsystemet om rätt förutsättningar ges. Det ger positiva effekter för närmiljön, klimatet och folkhälsan, och genererar därmed samhällsekonomiska vinster. Cykelns fördelar tillfredsställer många människors mobilitetsbehov och ökar individers frihet med en självständighet i trafikmiljön.

### *Trender kopplade till cykling*

Det finns flera positiva trender kopplade till cykling. Efter att den länge har varit ett färdmedel som främst har använts under sommarhalvåret ökar nu cyklingen under vinterhalvåret. Sopsaltning och dubbdäck är en del av denna förändring men fortfarande är det många



som ställer cykeln under vintern<sup>1</sup>. Det finns även ett ökande intresse för cykelturism och rekreationscykling vilket kan skapa nya förutsättningar för näringslivsutveckling i både städer och landsbygd.

Lastcyklar används alltmer för godstransporter som ett hållbart och smidigt transportsätt. En oväntad positiv trend av de coronarestriktioner som infördes i mars 2020 var, enligt Europeiska kommissionen, att många började cykla. Myndigheter uppmanade allmänheten att minska trängseln i kollektivtrafiken vilket ledde till att fler cyklade i stället. En cykelplanering som skapar goda förutsättningar för ökad och säker cykling kan tillvarata det tillfälle till förändrat resebeteende som pandemin möjligen medfört<sup>2</sup>.

Ytterligare en trend som syns är påverkan av elcykelns framfart. Cykeln blir ett regionalt fordon i högre utsträckning och det skapar större möjligheter att ersätta resor som sker med mindre hållbara transportslag.

Parallellt med de positiva trenderna kopplat till cykling syns även negativa trender. En generell trend i samhället är att vuxna och barn rör sig för lite. Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån via transporter och bland vuxna

---

<sup>1</sup> [Cykelfrämjandets 8-punktsprogram | Cykelfrämjandet \(cykelframjandet.se\)](#)

<sup>2</sup> [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](#) s.10



har aktivitetsnivån via transporter minskat<sup>3</sup>. VTI har sammanställt kunskap om tänkbara orsaker till minskningen bland barn<sup>4</sup>:

- Minskad fritidscyklning på grund av ökade avstånd, föräldrars heltidsarbete och institutionaliserad vardag.
- Minskad cyklning till skolan på grund av fritt skolval, fler bilar i hushållen, hur barn leker och kommunicerar, bristande säkerhet och trygghet samt föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga.
- Cykelresor har delvis ersatts av bilresor men framför allt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik på grund av gratis busskort.
- Övrigt; Andelen personer som cyklar har minskat, men inte längd på resor. Cyklingen har minskat mest bland de äldre barnen.

Till viss del beror cykelresornas minskning över tid även på avsaknad av cykelkunskaper, exempelvis bland nyanlända flyktingar. Cykelfrämjandet poängterar att det finns ett stort behov av utbildning, både vad gäller att lära sig cykla (med cykelteknik, situationsövningar och cykellek) men också kring lagar och regler. Svenska skolor behöver stöd för att få in cyklning på schemat, men också i att få bukt med den situation som uppstått i och med att allt fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn. Även utbildning kopplat till körskolornas verksamhet behöver stärkas. Nya bilister ska ha kunskap om cyklistens perspektiv och vikten av att dela vägen<sup>5</sup>.

Utifrån kvalitativa studier som föranlett den rekommendation om aktiva skolresor som VTI tagit fram<sup>6</sup> står det klart att barn generellt ställer sig positiva till möjligheten att använda sig av aktiva resor till skolan. Förutom hälso- och miljövinster värderar barnen självständighet högt. Att kunna resa på egen hand tolkas som en viktig del i mognadsprocessen.

Att betrakta barn som kompetenta nog att vara delaktiga i beslut om deras vardagliga resor är en vinst utifrån barnens perspektiv vilket också stryks utav barnkonventionen. Därför är det viktigt att en rekommendation om aktiva resor öppnar upp för självbestämmande. Ur ett värmländskt perspektiv kan lyftas att barn i alla åldrar ser fler cykelbanor och bättre möjligheter att cykla som önskvärt<sup>7</sup>. De förväntade effekterna av en främjande rekommendation kan ses på en mer övergripande långsiktig samhällsnivå genom minskad ohälsa, miljömässiga fördelar och ökad trafiksäkerhet. Men än viktigare är kanske de effekter på individnivå som till exempel ökad självkänsla, ökad trygghetskänsla och känsla av samhörighet som kan ses redan på kort sikt.

## Omvärldsspan – goda exempel och lärdomar

Nya transportlösningar utvecklas och introduceras hela tiden: elsparkcyklar, lånecykelsystem, elcyklar, segway, eldrivna skejtboardar, ”mobilitet som tjänst” med flera. Vissa klarar av mötet med marknaden och blir en permanent del av transportsystemet

---

<sup>3</sup> [PM 2022:6 Måluppföljningens indikatorer och mått 2022 \(trafa.se\)](#)

<sup>4</sup> [Cyklning bland barn och unga : en kunskapssammanställning \(diva-portal.org\)](#)

<sup>5</sup> [Cykelfrämjandets 8-punktsprogram | Cykelfrämjandet \(cykelframjandet.se\)](#)

<sup>6</sup> [Provning-och-analys-av-barnets-basta-nar-det-galler-nationell-rekommendation-for-aktiva-skolor-en-barnkonsekvensanalys-mindre-storlek-2.pdf \(vti.se\)](#)

<sup>7</sup> [Utvecklingsinriktning för Arvika kommuns översiktsplan](#)

medan andra blir nischprodukter eller försvinner<sup>8</sup>. De senaste åren har det till exempel blivit tydligt att det finns en efterfrågan på elsparkcyklar och att de är här för att stanna. Det flexibla fordonet kan komplettera kollektivtrafiken, som en sista del av en smidig resa från dörr till dörr (en så kallad "last mile"- lösning).

#### *Cykel på kollektivtrafikens fordon*

För att underlätta resande från dörr till dörr är det idag i många länder enkelt att ta med cykeln på tåg eller annan kollektivtrafik. Trots att regeringen lyft fram att gång och cykling ska vara lätt att kombinera med kollektivtrafik redan 2008<sup>9</sup>, är detta möjligt enbart på vissa sträckor och med vissa bolag i Sverige. Det innebär en stor begränsning för personer som arbetspendlar, fritidsreser eller turistar på cykel i Sverige, i synnerhet på längre resor<sup>10</sup>. Projektet CYNKA<sup>11</sup> belyser att det finns ett stort behov av överblick och gemensamma mål bland aktörer för att kombinationen mellan de olika sätten att resa ska fungera optimalt.

#### *Supercykelstråk*

Köpenhamn har satsat på så kallade supercykelstråk "Supercykelstier" där cyklisterna har företräde gentemot övrig trafik. Satsningarna har höjt cykelns status som transportslag genom att cykeln prioriteras högt i samhällsplaneringen. På Supercykelstier i Köpenhamnsregion har i genomsnitt antalet cyklisterna ökat med 23 procent på stråken sedan de öppnades som supercykelstier. På vissa stråk ännu mer. I genomsnitt körde 14 procent av de som idag cyklar bil tidigare. Den genomsnittliga längden för cykelresor på supercykelstier är elva kilometer enkel väg. Det är nästan lika långt som tågpendlarnas genomsnittslängd på resorna<sup>12</sup>. Satsningen i Köpenhamnsregionen har alltså gjort att människor ställt om från att ta bil till att cykla mer, vilket är en önskvärd effekt. Även i Skåne finns det planer för supercykelstråk.

#### *Bygdevägar*

Bygdevägar, även kallat 2 minus 1-vägar eller bymiljövägar, är en relativt ny typ av infrastruktur för cyklisterna. Det innebär att den befintliga infrastrukturen för bilvägar omfördelas till förmån för cykeln. Bilar ska köra i mitten av vägbanan och får endast svänga ut vid vägrenen, som annars är reserverad för cyklar, om det kommer en mötande bil. Vid möten ska bilarna i så fall lämna företräde för cyklisterna. Vägtypen har testats på lågtrafikerade sträckor med hittills positiva resultat. I Danmark har vägtypen testats utanför tätort och olyckorna har minskat med 25 procent. Men eftersom den här vägtypen idag enbart används på lågtrafikerade sträckor, där det inte är många olyckor, är det svårt att dra några säkra slutsatser om effekter på trafiksäkerheten. Bygdevägar testas även i Värmland, i exempelvis på Hammarö kommun. Enligt kommunen är resultatet hittills positivt.

---

<sup>8</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1696683&dswid=7148>

<sup>9</sup> [Mål för framtidens resor och transporter Proposition 2008/09:93 - Riksdagen](#)

<sup>10</sup> [Cykelfrämjandets 8-punktsprogram | Cykelfrämjandet \(cykelframjandet.se\)](#)

<sup>11</sup> [CYNKA kan göra hela resan lättare – Issuu | projektet CYNKA har VTI och K2 studerat Skåne och möjligheterna till pendling med cykel och kollektivtrafik till Malmö och Lund.](#)

<sup>12</sup> [Modell för regional cykelplanering, s.40 https://bikeable.vs.travelvu.dev/docs/modell\\_för\\_regionalcykelplanering\\_med\\_hänsyn\\_till\\_folkhälsa\\_och\\_social\\_hållbarhet\\_v\\_1.2\\_20211216.pdf](#)



## Cykelplanens roll i samhällsplaneringen

Den regionala cykelplanen för Värmland är ett samlat regionalt vägledande dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. Den pekar ut en riktning för utvecklingen genom strategiska områden, och åtgärder genom åtgärdsområden.

Cykelplanen är styrande i sina principer för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet, och på så vis kopplat till genomförandet av Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Värmland. Utbyggnadsbehovet av cykelvägnätet på statliga vägar är större än vad medel från länsplanen täcker. Därför behöver en väl avvägd prioritering göras av vilka stråk i cykelvägnätet som byggs ut. Den regionala cykelplanen innehåller en lista av de stråk som prioriteras för utbyggnad i länet och ett förslag på utbyggnad av ett huvudcykelnät på lång sikt.

Planen ersätter den regionala cykelplan för Värmland som varit gällande sedan 2014. Dåvarande plan togs fram av Ramböll på uppdrag av Trafikverket, med deltagande från Region Värmland och de värmländska kommunerna. Denna omgång tas planen fram av Region Värmland, med fortsatt deltagande från de värmländska kommunerna, samt från Trafikverket, Visit Värmland och Ungdomsfullmäktige i Karlstad kommun.

## Syfte och mål

Syftet med den regionala cykelplanen för Värmland är att utifrån visioner och mål få en samsyn bland berörda intressenter om vilka prioriteringar som är viktiga för att åstadkomma ökad säker cykling i länet.

Mål som den regionala cykelplanen för Värmland huvudsakligen förhåller sig till är mål som redan är beslutade för Värmland i regionfullmäktige. I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* och *Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026* är det beslutat att 40 procent av resorna i länet ska vara hållbara år 2040. Cykelplanen bidrar till att nå denna målbild genom föreslagna prioriteringar.



Även Värmlandstrategin är central i cykelplanen, eftersom cykelplanen är en handlingsplan till den regionala utvecklingsstrategin och en utav pusselbitarna för att nå den formulerade visionen ”ett hållbart Värmland som förändrar världen”.

## Cykelplanens framtagande & uppföljning

Regional cykelplan för Värmland bygger på en potentialstudie och kommunernas prioriteringar av cykelväg på statligt vägnät som tillsammans med de ekonomiska ramarna ger en gemensam bild av prioriteringsordning för en fortsatt utbyggnad. I framtagandet av planen har tidigare antagna strategiska områden och åtgärdsområden<sup>13</sup> följts upp och vidareutvecklats. De beskriver vad som behöver göras för att komplettera utbyggande av cykelvägnätet och få till en välfungerande helhet för cykelns utveckling i länet. Arbetet har varit dialoginriktat och utöver att tjänstepersoner från olika förvaltningar inom Region Värmland har varit med i processen så har följande aktörer deltagit: Värmlands kommuner, Trafikverket, Visit Värmland, Västra Götalandsregionen, Youth 2030 och Ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun.

Vart fjärde år sker en revidering av länsplanen. I samband med revideringen kommer den regionala cykelplanen för Värmland ses över och vid behov aktualitetsprövas.

## Avgränsningar

Arbetet handlar om att identifiera åtgärder och sträckor för att förbättra förutsättningarna att cykla. I första hand ligger planens fokus på vardagscykling och i andra hand turist- och rekreationscykling.

---

<sup>13</sup> [2014\\_040\\_rapport\\_regional\\_cykelplan\\_värmland.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

## Cykelns betydelse för den regionala utvecklingen

Cykeln är ett fördelaktigt transportmedel som gynnar den regionala utvecklingen på många sätt om rätt förutsättningar ges. Förbättrade förutsättningar för cykling bidrar till att flera mål i Värmlandsstrategin uppfylls. Insatsområden och viktiga perspektiv som kan kopplas till cykelplanen är:

### Insatsområden

- **Förbättra livsvillkoren.** Cykling bidrar till god och jämlik hälsa.
- **Utveckla attraktiva platser** Genom ett stärkt cykelnät blir det lättare att ta sig inom, till och från länet på ett hållbart sätt (tillgänglig region). Att kunna nå målpunkter för exempelvis arbete, skola och kultur på trygga och trivsamma cykelbanor bidrar till att livsmiljöer blir attraktiva.
- **Stärka konkurrenskraften.** I planen föreslås samarbetspunkter med näringslivet för att främja cykling.

### Viktiga perspektiv

- **Barn och unga** ska ha framtiden för sig. Planen bidrar till bättre levnadsvillkor för barn genom förbättrade möjligheter att cykla. Värmländska högstadie- och gymnasieelever har erbjudits möjlighet att komma med sina perspektiv i framtagandet av planen.
- **Landsbygder och städer** är bättre tillsammans. Region Värmland arbetar för att förbättra tillgängligheten mellan landsbygd och städer genom att satsa på regionala cykelstråk.
- **Jämställdhet** tillför värde för alla. Män och kvinnor ska ha likvärdig tillgång till cykelvägnätet, sett utifrån geografisk placering av cykelbanor och trygghetsperspektiv.
- **Jämlikhet** och inkludering för sammanhållning. Eftersom cykling är ett relativt billigt transportmedel är det tillgängligt för många. Region Värmland vill att fler ska lära sig cykla och ges möjlighet att nyttja cykelinfrastrukturen oavsett vilka förutsättningar de har. Det är viktigt att säkerställa att alla människor har säkra och gynnsamma miljöer och möjligheter att vara fysiskt aktiva i vardagen, oavsett ålder och förutsättningar.
- **Klimat- och miljöfrågor** för morgondagen. Cykeln är en nyckel för klimatomställningen. Den är yteffektiv och har en liten klimatpåverkan.

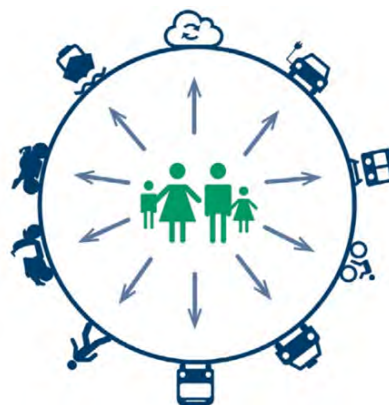
Cykeln är en även en nyckel för att uppnå kollektivtrafikens gemensamma vision om **Smart resande i Värmland**<sup>14</sup>, som i förhållande till cykling står för:

- **Bekvämt, enkelt och tillförlitligt.** Du ska kunna ta dig smidigt från där du är till dit du ska med cykel, hela eller delar av resan. Behöver resan kombineras med kollektivtrafik ska det kunna ske sömlöst. Du ska också erbjudas möjlighet att parkera cykeln tryggt och säkert.

---

<sup>14</sup> [Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se/2022-2026)

- **Resurseffektivt.** Cykeln avlastar transportsystemet och minskar trängseln. Den kräver liten yta när den förs fram i trafiken och när den står parkerad.
- **Attraktivt.** Flexibiliteten gör cykeln till ett attraktivt färdmedel – du behöver inte passa en tidtabell. Det är dessutom billigt att cykla.
- **Hållbart.** Cykling ger positiva effekter för folkhälsa och har liten klimatpåverkan.
- **Tillgängligt.** Framkomlighet, flexibilitet och en låg kostnad gör cykling till ett tillgängligt transportmedel för många människor.



Smart innebär också att Region Värmland ska vara kreativt samt utmana för att hitta nya tjänster och lösningar för att möta invånarnas transportbehov. Som del av helheten i ett hållbart transportsystem kan cykelns fördelar även utnyttjas i kombination med andra färsätt.

#### *Jämställdhet*

Transportsektorn har generellt större skillnader mellan könen än många andra sektorer. Till exempel ger kvinnors resvanor generellt högre trafiksäkerhet och betydligt lägre utsläpp och energianvändning i jämförelse med mäns resvanor. Cykling kan ses som ett jämställt transportmedel under förutsättningen att Region Värmland och andra aktörer jobbar för att förbättra tryggheten samt mäns och kvinnors likvärdiga tillgång till cykelinfrastruktur. På sida 47 finns en checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur som bör användas vid utformning av cykelbanor och annan cykelinfrastruktur.

#### *Barn som målgrupp i planen*

I planen finns ett tydligt fokus på barn som målgrupp, alltså individer som är upp till 18 år. Det finns många anledningar till detta. Det som väger tyngst är att barnkonventionen är lag sedan 2020<sup>15</sup>. Exempelvis innebär det att barnets bästa alltid ska beaktas och att barn har rätt att göra sin röst hörd i alla frågor som berör dem. Att belysa situationen för barn är ett viktigt steg på vägen när det kommer till att göra avvägningar, för att kunna göra aktiva och välgrundade val. De tre perspektiven barnperspektiv, barnets perspektiv och barnrättsperspektiv är tre viktiga begrepp att förstå och hålla isär, de beskrivs i figur 1.

Att aktivt arbeta för att främja cykling bland barn spelar en avgörande roll. Dels eftersom barn är mer beroende av att åka kollektivt, gå, cykla eller bli skjutsade eftersom de inte själva har körkort. Och dels utifrån perspektivet att värna barns hälsa då ohälsan bland barn ökar, delvis som ett resultat av minskad rörelsefrihet. Finns det goda förutsättningar för att barn själva kan använda transportsystemet på ett hållbart och säkert sätt, lägger de grunden för goda transportvanor senare i livet.

Om barns målpunkter som skola, förskola och aktiviteter ligger inom cykelavstånd från hemmet minskar incitamenten för att skjutsa barn. Det måste upplevas som tryggt både utifrån barnets och deras föräldrars perspektiv. En miljö som är bra för barn är dessutom

<sup>15</sup> [Barnkonventionen \(unicef.se\)](https://www.unicef.se/barnkonventionen)

generellt sett bra för alla, inte minst sett utifrån behov hos personer med funktionsnedsättning. Men än viktigare är att barnets rättigheter här och nu tillgodoses.

Region Värmland uppmuntrar kommunerna att göra barnkonsekvensanalyser för att säkerställa barnets rättigheter när de söker statlig medfinansiering via Regionens länsplan. Region Värmland kommer genomföra en barnkonsekvensanalys (som del av en social konsekvensanalys) för de stråk som prioriteras för utbyggnad på statligt vägnät genom cykelplanen.

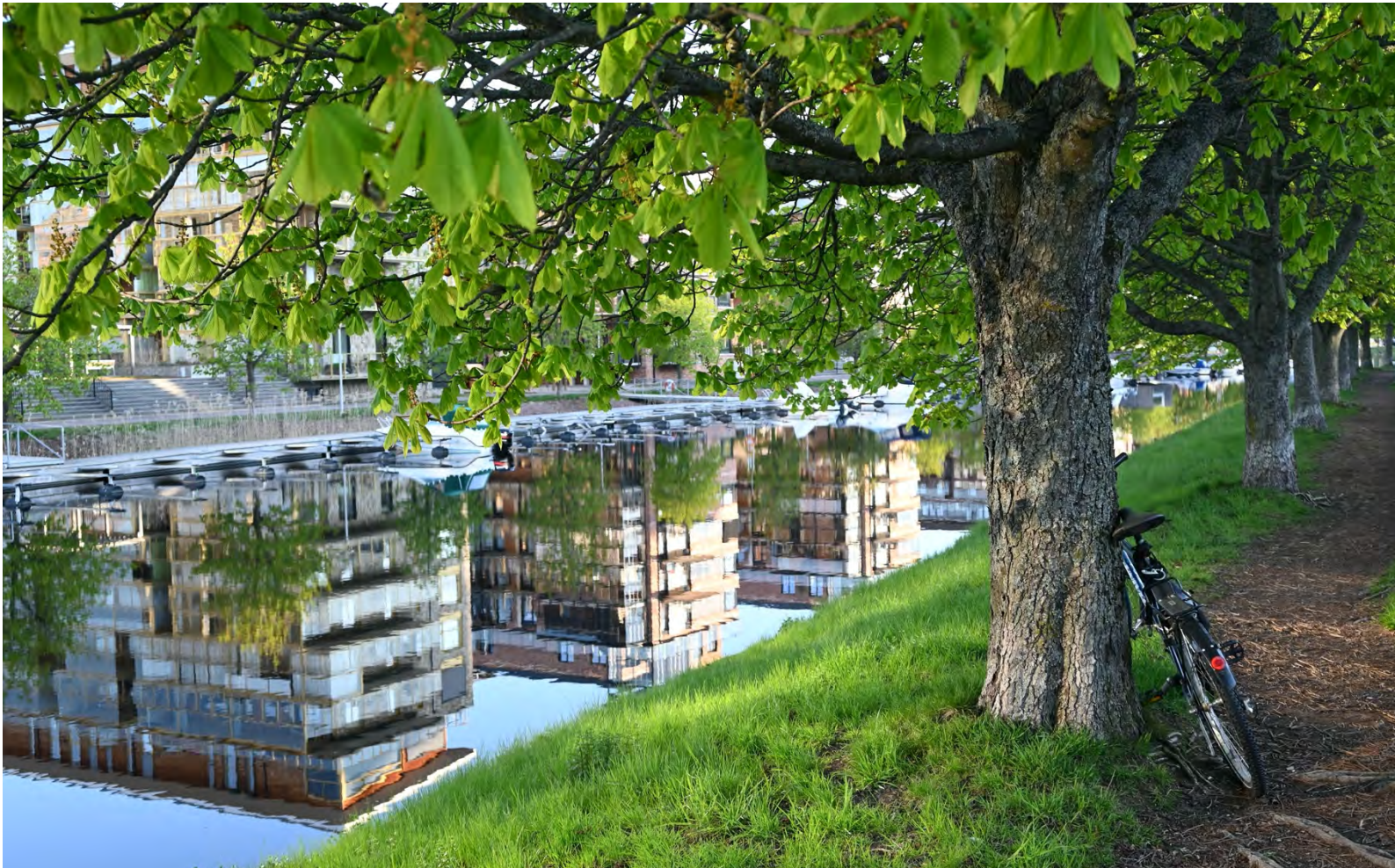
Barns egna perspektiv är en viktig del av att säkerställa barns trygghet och preferenser kopplat till cykelinfrastruktur. I cykelplanen har en arbetsgrupp i Karlstad kommuns ungdomsfullmäktige<sup>16</sup> gjort en enkät om ungas syn på cykling och deras cykelvanor. Enkäten spreds till alla högstadie- och gymnasieskolor i länet, och därefter har ungdomsfullmäktige analyserat svaren med stöd från Region Värmland. Resultatet presenteras i del 3: Nulägesbeskrivning, under avsnitt "Cykling i Värmland". Resultatet ligger även till grund för "checklista för trygghet och säker cykelinfrastruktur" i del 5: Cykelvägsutbyggnad.

<p><b>Barnperspektiv:</b> Hur vuxna ser på barns situation. Vuxna ser barnen, strävar efter att förstå dem och vidtar åtgärder som de bedömer vara till barnets bästa. I detta ingår att lyssna till barnet och respektera det som individ med egna rättigheter och uppfattningar.</p> <p><b>Barnets perspektiv:</b> Hur vuxna tolkar hur barnen ser med sina ögon. När barnet själv ger uttryck för sin situation ger barnet sitt eget perspektiv.</p>	<p><b>Barnrättsperspektiv:</b> Ett barnrättsperspektiv innebär att säkerställa barnets rättigheter i åtgärder och beslut som rör barn. I en beslutsprocess ska synliggöras att barnets rättigheter är tillgodosedda. Prövning av barnets bästa kan göras genom en barnkonsekvensanalys. Barnet har rätt att bli hörd och få sina åsikter beaktade.</p>
---	--

Figur 1. Barnperspektiv, barnets perspektiv och barnrättsperspektiv. Av de tre perspektiven är det i slutänden barnrättsperspektivet som Region Värmland ska beakta. Då krävs det att barnperspektivet och barnets perspektiv har beaktats så långt det går.

---

<sup>16</sup> Ungdomsfullmäktige är ett rådgivande organ till Karlstad kommuns politiker. Ungdomarna är i blandade åldrar, från 15 till 19 år. Eftersom individer räknas som barn upp till 18 års ålder innebär det att inte alla ledamöter i ungdomsfullmäktige är barn.



## Del 2: Styrdokument, mål och riktlinjer

Den regionala cykelplanen för Värmland förhåller sig till en rad planer, strategier, mål och program på olika nivåer som planer bidrar till att uppfylla. Nedan är en övergripande genomgång av dessa dokument på global, nationell, regional och kommunal nivå.

### Global nivå

FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling; ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet, uttrycks i *Agenda 2030*. Region Värmlands planeringsarbete ska utgå från målen. Fokusområden i *Agenda 2030* är att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa samt att lösa klimatkrisen.

*FN:s barnkonvention* innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Den innehåller fyra grundläggande principer: alla barn har samma rättigheter och lika värde, barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn, alla barn har rätt till liv och utveckling, alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad<sup>17</sup>.

Enligt Europaparlamentets kommitté för transport och turism, TRAN, är cykling på väg att erkännas som ett fullvärdigt transportslag. TRAN kommer ta fram en europeisk cykelstrategi med inriktningen att dubblera antalet cyklade kilometer i Europa<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> [Barnkonventionen \(unicef.se\)](https://www.unicef.se)

<sup>18</sup> [Cycling gets the recognition it deserves - Eurocities](#)



## Nationell nivå

Enligt Sveriges *klimatpolitiska ramverk* ska vi inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. I det har cykeln en viktig roll i att ställa om transportsystemet, eftersom den absoluta merparten av koldioxidutsläppen från inrikes transporter (93 procent)<sup>19</sup>, kommer från vägtrafiken.

I *Strategi för levande städer* ges inriktningen för Sveriges politik för en hållbar stadsutveckling. I strategin anges bland annat ett etappmål om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025 (uttryckt i personkilometer) i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik<sup>20</sup>.

Riksdagens har beslutat om *nollvisionen* som ett rättesnöre för trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Det etiska förhållningssättet utgör strategin om att forma vägar och gator samt fordon efter människans förutsättningar. Målbilden är en framtid där ingen människa dödas eller skadas för livet i trafiken.

De nationella *transportpolitiska målen* innebär att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet finns ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål med en rad preciseringar inom säkerhet, miljö och hälsa.

För att transportsystemet ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt behöver funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. De delar av de transportpolitiska målen som relaterar till cykel handlar om hälsa, fysisk aktivitet, att ta sig till skola och arbete, ökad säker cykeltrafik, kombination cykel och kollektivtrafik samt barns möjlighet att använda transportsystemet.<sup>21</sup> (s.29)

För att *barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka* behövs ökad kunskap om hur det kan uppnås: "Det behövs mer kunskap om vilka behov som olika cyklistgrupper har för sina resor samt vilka möjligheter och utmaningar den framtida utvecklingen av nya typer av cykelfordon kan bidra till."<sup>22</sup>

Även *jämställdhet* är en del av de transportpolitiska målen: "Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt."

---

<sup>19</sup> [Nationell plan i korthet \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

<sup>20</sup> [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

<sup>21</sup> [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

<sup>22</sup> [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org) s,9



I *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033* finns 2,7 miljarder avsatt för ökad och säker cykling. Regeringen har beslutat att det inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder ska finnas en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga regionala vägar.

Under perioden 2022–2027 avsätts 600 miljoner kronor till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar (s.101)<sup>23</sup>.

Regeringen har beslutat om en *nationell cykelstrategi*<sup>24</sup> för ökad och säker cykling med fem insatsområden: lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, öka fokus på grupper av cyklister, främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, främja en säker cykeltrafik och utveckla statistik och forskning.

VTI har tagit fram ett förslag på nationellt mål för ökad cykling i Sverige, eftersom det inte finns ett gällande mål specifikt för cykling idag. Enkelt uttryckt föreslår VTI att cyklingen ska dubblas till 2035. I remisskedet av den regionala cykelplanen för Värmland har förslaget inte beslutats om. Tills vidare använder Region Värmland förslaget som en utgångspunkt. VTI och Luleå tekniska universitet har 2023 tagit fram ett nytt förslag för barns aktiva

<sup>23</sup> [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/)

<sup>24</sup> [en\\_nationell\\_cykelstrategi.pdf \(europa.eu\)](https://europa.eu/en_nationell_cykelstrategi.pdf)

skolresor, baserat på *prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor – en barnkonsekvensanalys*<sup>25</sup>.

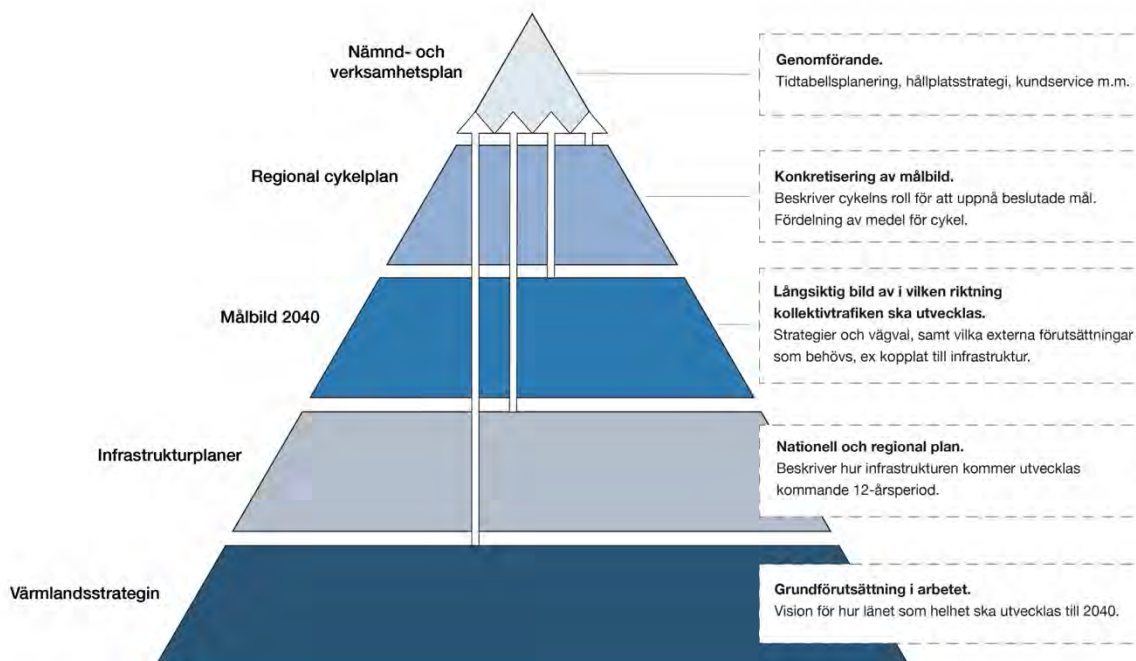
VTI rekommenderar att man arbetar enligt punkterna nedan:

”Vi rekommenderar att skolor uppmuntrar elever till aktiva och säkra resor till och från skolan. Vi rekommenderar att barns behov samt deras förutsättningar för aktiva säkra skolresor beaktas i:

- Samhällsplanering och behov av tillgänglighet i gång och cykelplaner, planering av nät för gång och cykel, samt vid placering av skolor och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar.
- Beslut om hastighetsgränser i och utanför tätort.
- Beslut om utformning av infrastruktur, där barn färdas aktivt.
- Beslut om kvalitetsnivåer och prioritering av drift och underhåll av all infrastruktur där barn färdas aktivt.
- Beslut om att upplåta allmän platsmark och gata till attraktiv cykelparkering och rimlig bilparkering, så att de som anländer till fots eller cykel kan göra det på ett trafiksäkert sätt.”

## Regional nivå

Värmlands regionala utvecklingsstrategi, heter *Värmlandsstrategin* och visionen är ett hållbart Värmland som förändrar världen. Utgångspunkten för strategin är målen i Agenda 2030 och Värmlands utmaningar och behov. Cykelplanen är en handlingsplan till den regionala utvecklingsstrategin och en utav pusselbitarna för att nå de formulerade målen.



Figur 2. Cykelplanens placering i förhållande till övriga regionala planer.

<sup>25</sup> [Provning-och-analys-av-barnets-basta-nar-det-galler-nationell-rekommendation-for-aktiva-skolresor-en-barnkonsekvensanalys-mindre-storlek-2.pdf \(vti.se\)](#)

Cykelplanen förhåller sig även till Målbild för Kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Trafikförsörjningsprogram 2022–2022. Målbilden är att minst 40 procent av alla resor ska vara hållbara 2040, där cykeln kan ses som en del av en helhet i ett hållbart smart resande. Smart står för bekvämt, resurseffektivt, attraktivt, hållbart, enkelt, tillförlitligt och tillgängligt.

I Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Värmland 2022–2033<sup>26</sup> finns de medel som Region Värmland har att använda till cykelåtgärder, vilket motsvarar sju procent av länsplanens budget. Mellan 2022–2033 finns det 6 miljoner kronor per år att tillgå (totalt 72 miljoner) och cykelplanen ligger till grund för hur dessa medel ska fördelas. Se prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper<sup>27</sup>. Med förväntad kommunal medfinansiering kan investeringarna dubbleras. Hur mycket cykelväg det innebär är svårt att avgöra på grund av fördyringar som sker inom produktion och anläggningskostnader.

## Kommunal nivå

### Kommunala cykelplaner och cykelstrategier

År 2023 har sex av de 16 värmländska kommunerna en gällande cykelplan eller cykelstrategi. Karlstad, Hammarö, Sunne, Grums, Säffle och Årjäng tillhör de kommuner som har en cykelplan eller strategi. I Arvika och Kristinehamn pågår arbetet med att ta fram en gång- och cykelplan för kommunen. I Eda, Filipstad, Torsby, Storfors, Hagfors, Munkfors, Forshaga och Kil saknas ett sådant dokument. De kommunala cykelplanerna eller strategierna skiljer sig mycket åt i innehåll och dokumentstruktur. Därför görs ingen jämförelse dokumenten emellan i den regionala cykelplanen för Värmland. I stället lyfts teman fram, som framträtt i de kommunala dokumenten.

### *Teman i de kommunala cykelplanerna/strategierna:*

**Gång- och cykelvägar till skolor** är generellt högt prioriterade i de kommunala cykelplanerna eller strategierna. Utbyggnad av cykelvägnätet ska göras så att tillgänglighet med cykel till och från skolor ökar. Barn omnämns som en viktig målgrupp i relation till ökad cykling.

Kopplingen mellan **cykel och kollektivtrafik** är viktig i de kommunala dokumenten. Att kunna ta sig till och från hållplatser är en förutsättning för att hela resan från start- till målpunkt ska fungera.

**Cykelparkeringar** med hög säkerhet, exempelvis med fastlåsning i ramen för att minska risken för cykelstölder, är ett återkommande tema.

**Högre trafiksäkerhet** lyfts upp som viktigt i alla planer/strategier. Förbättrad trafiksäkerhet är beroende av den fysiska miljön, fordonet och människan.

---

<sup>26</sup> [länsplan 2022-2033 Efter RUN \(regionvarmland.se\)](#)

<sup>27</sup> Del 5, avsnitt: Prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper

**Drift och underhåll** av cykelstråk, som snöröjning och halkinsatser, är viktiga åtgärder för att bidra till en högre trafiksäkerhet och skapa möjligheter att cykla året runt. Välskötta cykelbanor är även mer attraktiva att använda.

Marknadsföring av genomförda infrastruktursatsningar eller kampanjer för **beteendepåverkan** är mjuka åtgärder som bör kombineras med fysiska infrastrukturella åtgärder för att öka cykling.

**Medborgardialog** lyfts till exempel av Sunne kommun i samband med framtagandet av deras cykelplan, som en värdefull metod att ta vara på människors kompetens och vilja att bidra utifrån olika erfarenheter och kompetenser.

**Elcykling** ökar potentialen att bygga ut det regionala cykelvägnätet eftersom den möjliggör cykling på längre sträckor än en vanlig cykel, och är snabbare. Potentialen för cykling är ändå störst på korta sträckor.

**Stärkt roll i samhällsplaneringen.** Cykelns konkurrenskraft som yteffektivt fordon och möjligheten att leva ett helt bilfritt liv lyfts i Säfles cykelplan. Cykeln måste ses som ett eget transportslag och att utveckla cykelnätet i tätort framhävs som särskilt viktigt.



## Del 3: Nulägesbeskrivning

### Geografiska förutsättningar för cykling i Värmland

Sista december 2022 uppgick Värmlands befolkning till 283 976 personer<sup>28</sup>. I länet finns cirka 70 tätorter, där Karlstad med sina drygt 67 000 invånare är störst och Persberg är minst med 200 invånare. Ungefär 40 tätorter ligger inom ett avstånd upp till tio kilometer mellan varandra.

Sedan föregående regionala cykelplan började gälla 2014 fram till 2022 har det byggts sex regionala cykelvägar, en cykelgenomfart och två nationella cykelvägar på statligt vägnät<sup>29</sup>. Under samma period har kommunerna byggt 94 cykelvägar/övrigt på det kommunala vägnätet med hjälp av statlig medfinansiering via länsplanen<sup>30</sup>.

För att ta sig mellan länets 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 till och från tätorterna närmast Karlstad. Ett regionalt cykelvägnät som knyter ihop cykling för vardagsresor (arbetspendling, skolpendling och fritidsresor) mellan tätorterna i anslutning till Karlstad bedöms ha störst potential, men med tanke på elcykelns utveckling kan potential även finnas mellan övriga tätorter.

---

<sup>28</sup> Befolkningsförändringar i Värmland 2022 Kortanalys: Regional utveckling

<sup>29</sup> Se bilaga 4

<sup>30</sup> Se bilaga 3

## Pendling och arbetsmarknad

I regional systemanalys för Värmland 2021<sup>31</sup> kan man ta del av utförlig information och kartbilder om pendling i, samt till och från länet. I cykelplanen för Värmland sammanfattas arbetspendlingen kortfattat nedan.

Lokal och regional arbetspendling sker främst till Karlstad som länets centralort. Det finns även stora utflöden mot främst Hammarö, Kristinehamn och Grums. Pendlingsutbytet mot Norge är i huvudsak enkelriktat mot Norge och främst från västra Värmland och Karlstad med Oslo som huvudmål. Inom Sverige är utbytet störst med Karlskoga där framför allt boende i Storfors och Kristinehamn arbetar.

Karlstad har störst antal pendlare till Stockholm, ett pendlingsmönster som delvis är ömsesidigt. Andelen i förhållande till befolkningen är dock liten. En liknande relation finns mot Göteborg men i en mindre omfattning. Med avseende på avstånd och hur pendlingsmönster ser ut, är potentialen för arbetspendling med cykel störst från Karlstad till Hammarö, Grums, Kil och Forshaga.

I stora drag överensstämmer pendlingsmönstren för män och kvinnor i Värmland. Nationella resvaneundersökningar visar att män i högre grad än kvinnor pendlar långa sträckor (över en timmes restid enkel väg). Det mönstret syns till viss del även i Värmland mot bland annat Göteborg och Hagfors från Karlstad samt pendlingen mot Norge. Vad gäller pendlingen i området runt Karlstad och från Karlstad till Stockholm är det dock mycket små skillnader i antal mellan kvinnor och män.

Ett par kommuner som sticker ut är Eda och Torsby som har högre inpendling av kvinnor. En tänkbar förklaring för Torsby är sjukhuset som är en stor offentlig arbetsgivare med högre andel kvinnliga anställda. Möjligen kan gränshandeln i Eda locka fler kvinnliga arbetstagare relativt industriarbetsplatser i flera andra värmländska kommuner.

## Tillgänglighetsanalys och potentialstudie

I bilaga 1 "Tillgänglighetsanalys och potentialstudie" kan man ta del av analysen i sin helhet. Här sammanfattas de viktigaste slutsatserna.

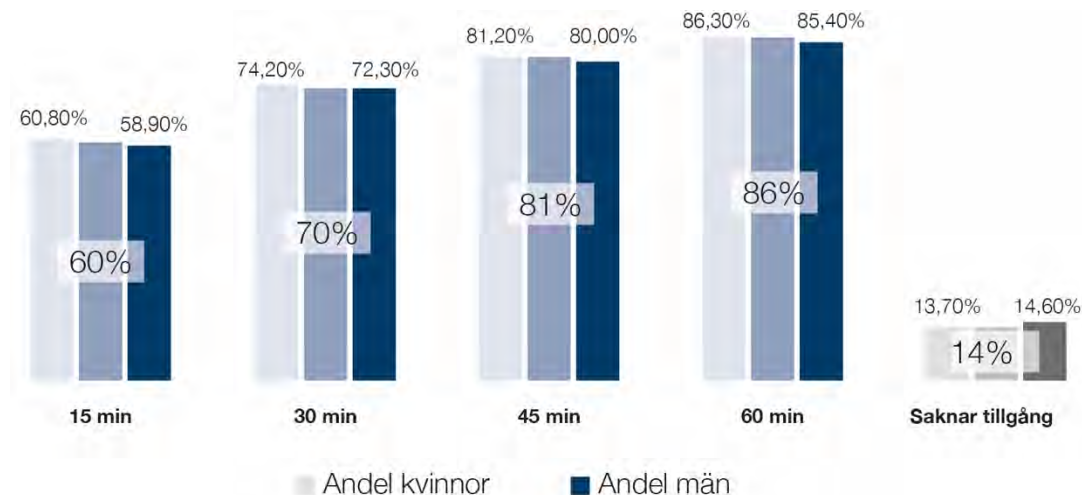
### *Tillgänglighetsanalys*

Tillgängligheten med cykel i länet är redan i dag relativt god, då 76 procent av befolkningen kan nå minst en av länets kommunhuvudorter inom 30 minuter. Med elcykel innebär samma sträcka en restid på endast 22 minuter. Inom 15, 30 och 45 minuter kan antas att många når viktiga målpunkter som sin arbetsplats, skola eller fritidsaktiviteter.

Tillgängligheten för respektive intervall visas i figur 3. Benägenheten att cykla minskar med avstånd, därmed kan antas att få personer vill cykla 60 minuter enkel väg får att nå en kommunhuvudort. Skillnader mellan mäns och kvinnors tillgänglighet är inte så stora, men kvinnors tillgänglighet är enstaka procent högre för samtliga tidsintervall (cirka 1 procent).

---

<sup>31</sup> [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)



**Figur 3.** Befolkningsandel som når minst en av länets kommunhuvudorter med cykel inom 15, 30, 45 och 60 min, eller saknar tillgång till alla kommunhuvudorter inom den tiden.

#### Potentialstudie

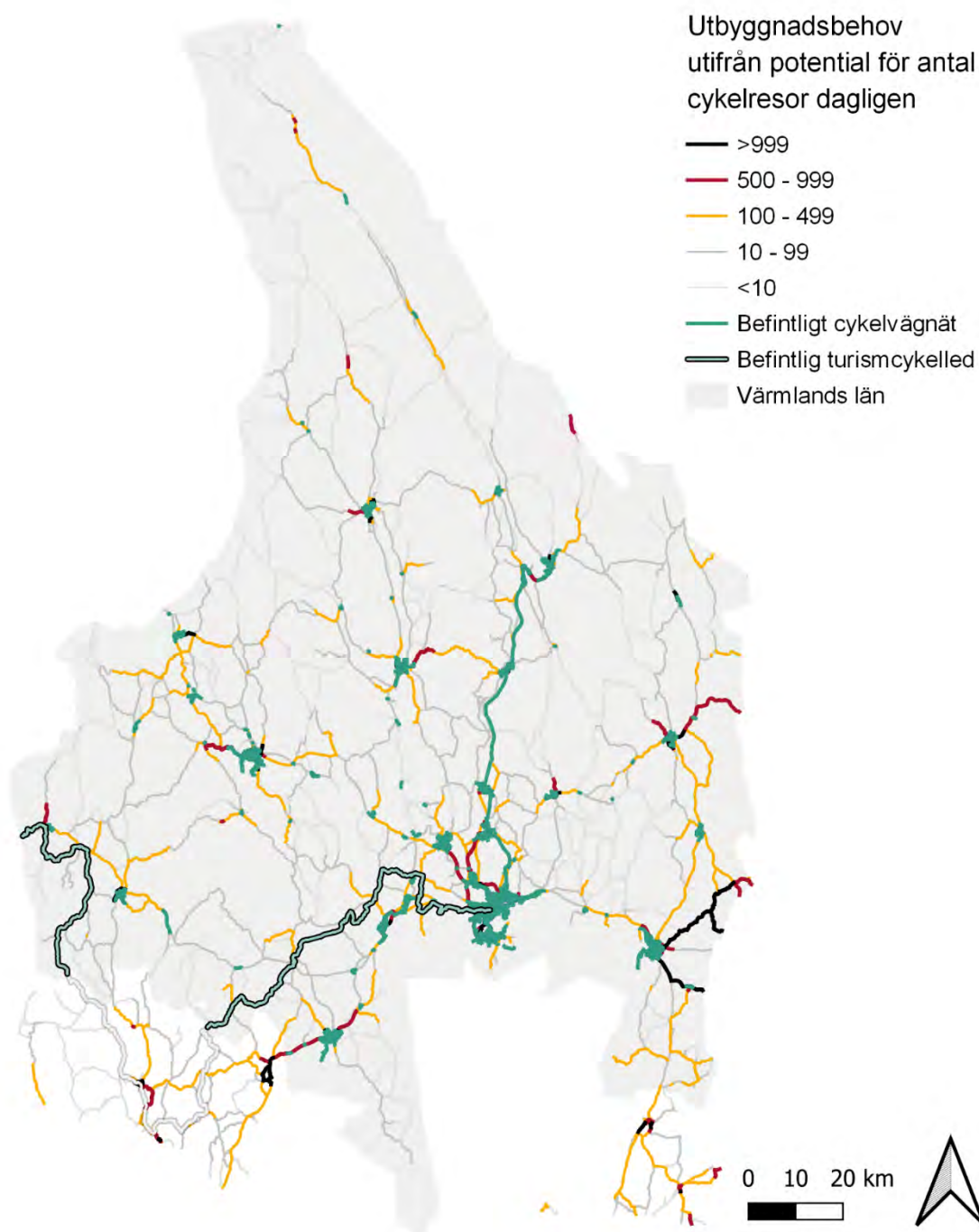
Till denna plan används en gis-baserad modell för regional cykelplanering för att uppskatta efterfrågan av cykelinfrastruktur på det statliga vägnätet och på stora kommunala vägar. Efterfrågan omnämns i planen som potential för cykling. Potentialen tar hänsyn till invånarantal, nyckeltal för folkhälsa och social hållbarhet samt diverse målpunkter enligt en metod som är utvecklad av Trivector. Metoden beskrivs översiktligt i bilaga 1 och ingående i Modell för regional cykelplanering<sup>32</sup>. Potentialen har jämförts mot det befintliga cykelvägnätet för att synliggöra var utbyggnadsbehovet är störst i länet. Resultatet kan ses i kartorna i figur 4 och 5, och beskrivs utförligare i bilaga 1.

Potentialen för hur många cykelresor som kan göras dagligen om infrastrukturen i Värmland vore optimal uppskattas vara störst i anslutning till länets kommunhuvudorter. Även från kommunhuvudorter i östra Värmland till gränsen mot Örebro län uppskattas potentialen vara hög. Stora befolkningsmängder relativt Värmland och stor dagbefolkning samt skolor och många målpunkter i övrigt, är anledningen till detta.

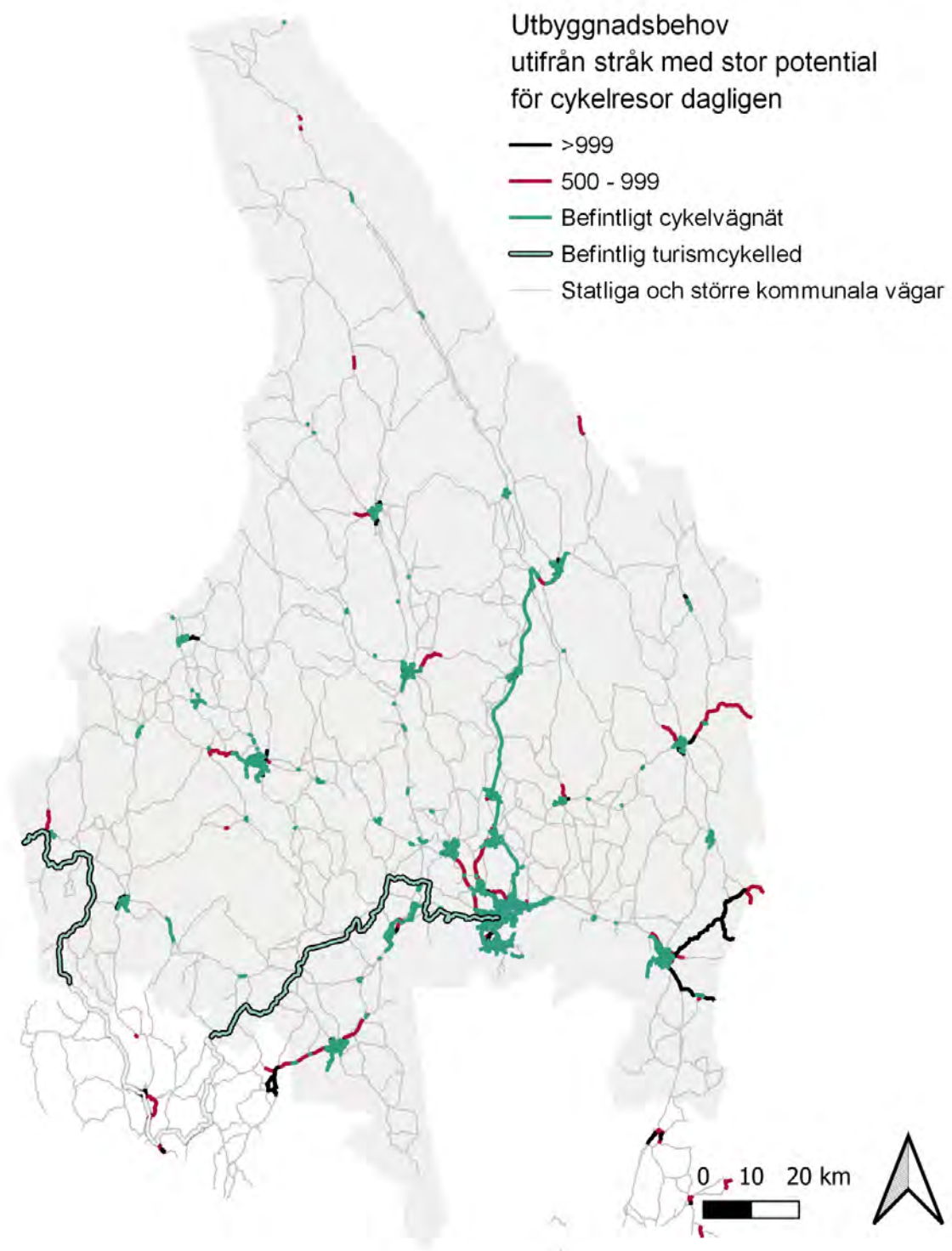
Samtidigt är avstånden långa mellan orter österut som Kristinehamn – Björneborg – Degerfors – Karlskoga, mellan Kristinehamn och Kyrksten samt mellan Filipstad och Hällefors. Potentialen för cykling på sträckorna är möjligtvis optimistiskt uppskattad, både på de nämnda sträckorna och generellt sett. Det beror på att nederländska resvanedata används för att ge svar på hur långt människor är villiga att cykla i relation till olika ärenden då denna information saknas i svenska resvanedata. Cykelandelen för resorna i Nederländerna (27 procent) kan dock ses som en målbild för Sverige. För Värmlands del är cykelandelen för alla resor 8 procent. En ökning till 27 procent skulle bidra till att uppnå målbilden om 40 procent hållbara resor 2040. Därför är datan relevant att använda, men potentialen på stråken bör ses i relation till varandra snarare än att läsas rakt av.

<sup>32</sup> [https://bikeable.vs.travelvu.dev/docs/modell\\_för\\_regionalcykelplanering\\_med\\_hänsyn\\_till\\_folkhälsa\\_och\\_social\\_hållbarhet\\_v\\_1.2\\_20211216.pdf](https://bikeable.vs.travelvu.dev/docs/modell_för_regionalcykelplanering_med_hänsyn_till_folkhälsa_och_social_hållbarhet_v_1.2_20211216.pdf)





**Figur 4.** Befintligt cykelvägnät samt utbyggnadsbehov av cykelinfrastruktur utifrån potential för cykelresor på statliga och större kommunala bilvägar i Värmland.



**Figur 5.** Befintligt cykelvägnät samt utbyggnadsbehov av cykelinfrastruktur utifrån stråk med stor potential för cykelresor på statliga och större kommunala bilvägar i Värmland.



## Cykling i Värmland

Denna del kommer uppdateras med ny statistik från resvaneundersökningen 2023 som är klar i juli.

I *resvaneundersökningen* som genomfördes i Värmland 2014 framgår att drygt hälften av alla resor i länets tätorter är kortare än fem kilometer. På sträckor under tre kilometer står cykling för en fjärdedel och på sträckor tre till fem kilometer för cirka en åttondel av resorna. Här finns potential för fler att cykla.

Störst potential finns i resor för arbetspendling men det är också angeläget att öka möjligheterna till fritids- och motionscykling samt cykelturism. Ökad cykeltrafik är en viktig pusselbit i ett hållbart transportsystem. Samtidigt minskar cykel som andel av resorna nationellt, så även i Värmland. Från 12,5 procent 2007, 9,2 procent 2017 och under 8 procent 2020. Enligt den mobilitetsutredning som gjorts i regionen beror detta på beteendevanor<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

Enligt nationell resvaneundersökning cyklar cirka elva procent av befolkningen dagligen<sup>34</sup>. Dessa cyklade i genomsnitt drygt sju kilometer var, fördelat på knappt 2,3 resor. Detta innebär att en genomsnittlig cykelresa var 3,1 kilometer. Hur många som cyklar varierar dock över året (med till exempel färre under vintern). Det kan dessutom tänkas att vädret också påverkar cyklandet.

I samband med framtagandet av den regionala cykelplanen för Värmland har Karlstads kommuns ungdomsfullmäktige genomfört en enkät om ungdomars cykelvanor. Målgruppen var skolelever i högstadie- och gymnasieålder i Värmland och enkäten spreds till alla högstadie- och gymnasieskolor i länet. Många svarande går i skola i Karlstads kommun, men även Hammarö, Forshaga, Munkfors och Torsby kommun är representerade i svaren.

Totalt samlades svar från 661 personer in, varav 355 personer var kvinnor (54 procent), 291 personer män (44 procent) och 15 personer ickebinära (2 procent). Fler män än kvinnor uppgav att de cyklar varje dag under sommarhalvåret. Hela 27 procent av männen respektive 17 procent av kvinnorna uppgav att de cyklar dagligen. Dock uppgav fler kvinnor än män att de cyklar flera gånger i veckan under sommarhalvåret. 27 procent av kvinnorna och 10 procent av männen uppgav att de cyklar flera gånger i veckan. Bland ickebinära personer syns inga tydliga mönster för hur ofta man cyklar under sommarhalvåret.

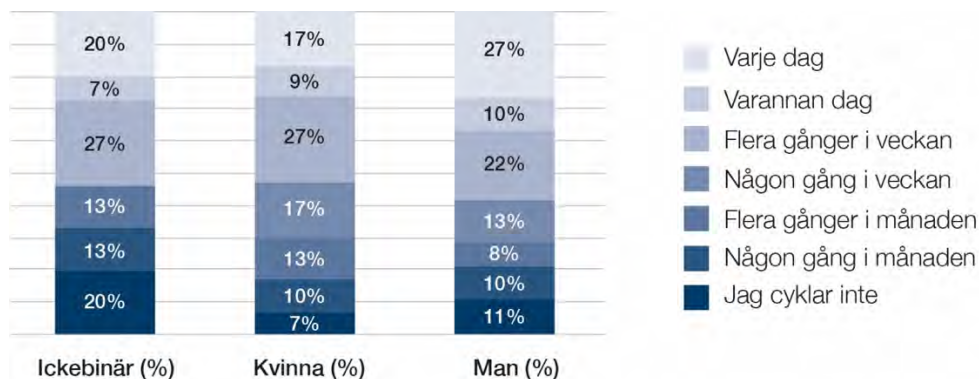
Under vinterhalvåret är det däremot få av de ickebinära personerna som cyklar, 47 procent uppgav att de inte cyklar alls och 27 procent uppgav att de bara cyklar någon gång i månaden. Samma trend syns även för kvinnor och män. Bland kvinnor cyklar 46 procent inte alls under vintertid och 19 procent cyklar endast någon gång i månaden. Bland män cyklar 38 procent inte alls under vintertid, och 17 procent cyklar endast någon gång i månaden. Kvinnors och mäns cykelvanor är i stort sett relativt lika, men fler kvinnor verkar ställa cykeln under vintertid. Det syns även om man jämför andel kvinnor och män som uppgett att de cyklar varje dag under vintern. Tolv procent av männen cyklar varje dag vintertid jämfört mot att endast 4 procent av kvinnor gör det.

Motiveringar som ges till att man cyklar mindre på vintern är lika bland ickebinära, kvinnor och män. Många svar bekräftar sådant som ofta lyfts i andra undersökningar, som att det är kallt, halt, snöigt, grusigt, lerigt, undermålig vinterväghållning, farligt, läskigt, mörkt, blåsigt, jobbigt och mycket trafik. En del svarar att avstånden är för långa, särskilt för att cykla under vinterförhållanden, att man bor på landet, att det saknas cykelbanor, eller att man saknar tillgång till cykel/vinterdäck. Fritidsaktiviteter som att ta sig till träningar uppges vara ett hinder för att cykla, även att ta med sig utrustning på cykeln. Vissa föredrar andra färdmedel som att åka kollektivt, gå eller åka bil, och vissa lyfter att man åker bil tillsammans med familjemedlemmar. Många uppger att de gärna cyklar om det går.

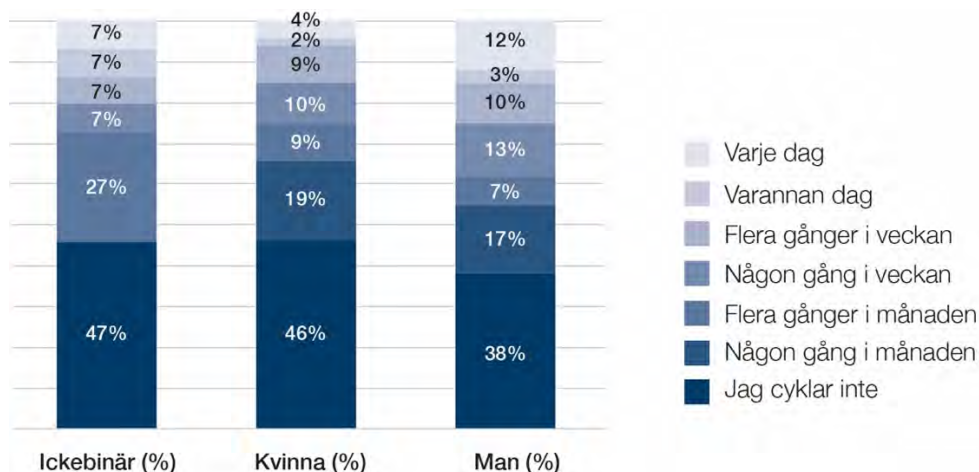
---

<sup>34</sup> <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2019/resvanor-i-sverige-2019.pdf>

### Hur ofta högstadie- och gymnasieungdomar cyklar under sommarhalvåret (1 april – 30 september)



### Hur ofta högstadie- och gymnasieungdomar cyklar under vinterhalvåret (1 oktober – 30 mars)



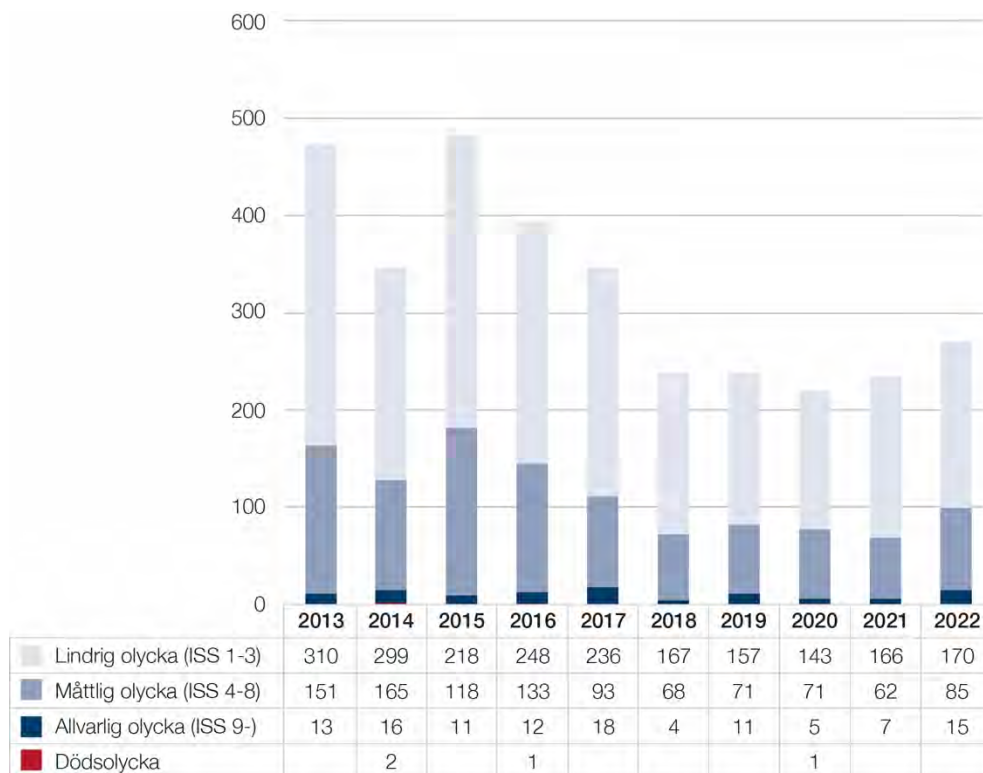
## Olyckor

Generellt är cykel säkert och dödsolyckor mycket ovanligt. Cyklister löper däremot en större risk att råka ut för en trafikskada än bilister, vilket i majoriteten av fallen beror på underlag, exempelvis grus, snö och is, hala löv, trottoarkant eller liknande. Sådana olyckor, singelolyckor, leder till allvarliga skador men sällan dödsfall<sup>35</sup>.

I de fall cykelolyckor leder till dödsfall visar Folksam analys att 92 procent av dödsfallen i Sverige hade kunnat undvikas med vägåtgärder, fordonsåtgärder, cykelhjälm eller en kombination av dessa. På statligt regionalt vägnät hade åtgärder av väg och infrastruktur kunnat adressera 86 procent av olyckorna. En separat GC-bana utanför vägen är den åtgärd som har högst potential att förebygga olyckor, tillsammans med hastighetssäkrad GCM-passage.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

<sup>36</sup> [Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät \(folksam.se\)](https://folksam.se)



**Figur 6.** Antal olyckor med cykel i Värmland 2013–2022 efter svårighetsgrad. Källa: STRADA



**Figur 7.** Antal cykelolyckor i Värmland på samtliga vägar 2013–2022 efter olyckstyp och svårighetsgrad. Källa: STRADA

De flesta cykelolyckor sker på det kommunala vägnätet eftersom det cyklas mest i tätorter<sup>37</sup>. Utanför tätort tvingas dock cyklister ut på vägbanor eller vägrenar till större del än i tätorter vilket i sig kan innebära större trafikfara. Mellan 2013–2022 har fyra dödsolyckor med cykel skett, en siffra som enligt nollvisionen naturligtvis bör vara noll. Mellan 2013–2018 har cykelolyckorna av alla svårighetsgrader minskat, för att sedan i stort sett stabiliseras.

Det senaste året, 2022, hamnar olycksnivåerna dock högst sett till de fem senaste åren. Under året skedde inga dödsfall, men övriga nivåer (lindriga, måttliga och allvarliga olyckor) var alla högst av de rapporterade olyckorna 2018–2022. År 2015 infördes en ny rutin för rapportering av olyckor under 2015 vilket innebär en ökad risk för bortfall bland de måttliga olyckorna.

---

<sup>37</sup> [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)



## Del 4: Strategiska områden och åtgärdsområden

För att fortsätta utveckla det hållbara resandet i regionen krävs satsningar på infrastruktur för cykel samt att fortsätta uppmuntra och driva på för ett ökat cyklande i regionen. Åtgärder behövs för att underlätta för hela eller delar av sin resa med cykel. För målpunkter närmare än några kilometer bör förstahandsvalet för resenären vara cykel. För längre resor bör cykel kunna användas för delar av resan för att till exempel ta sig till en kollektivtrafikknutpunkt där vidare resa i kollektivtrafiksystemet kan göras.

Planen pekar ut en riktning för utvecklingen genom fem strategiska områden, och under dessa placeras mer konkreta åtgärder, åtgärdsområden, för att realisera de olika riktningarna (se illustration på nästa sida). De strategiska områdena och åtgärdsområdena skapar tillsammans en helhet, och är därför i viss mån överlappande. Åtgärdsområdena beskrivs under det strategiska område som berör åtgärden i störst utsträckning.

### Strategiskt område 1 – 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. Genom att prioritera cykelns utveckling som ett eget transportslag och prioritera dess utveckling, stärks cykelns betydelse för transporter.





### *Separering för attraktiva cykelstråk*

Variationen av cyklar som finns idag ställer nya krav på infrastrukturens utformning och på infrastrukturplaneringen. Separation från både gående och biltrafik är nödvändig för cykeltrafikens tillväxt. Olika trafikslag har olika behov och krav, cykeltrafiken behöver därför egna ytor. Separeringen är dessutom minst lika viktig för de gåendes trygghet och säkerhet<sup>38</sup>.

### *Tillgänglighet - framkomlighet*

Fokus skall vara att åstadkomma förbättrad tillgänglighet för cyklister genom att skapa gena cykelstråk. Cyklisten ska inte behöva cykla långa omvägar för att nå sin målpunkt på ett smidigt sätt. Man kan beakta tillgänglighet utifrån flera sätt att utforma den fysiska miljön. Skyltning som guidar och visar vägen, jämn belysning och andra perspektiv som är tätt sammankopplade med trygghet bidrar till att cykelvägen blir tillgänglig för fler.

### *Sammanhängande cykelvägnät*

På många platser i länet saknas länkar i cykelvägnätet. Det kan innebära att cykelvägen plötsligt tar slut och cyklisten tvingas ut på en bilväg. Ett tydligt sammanhängande stråk underlättar för cyklistens framkomlighet och orienterbarhet i trafiken.

### *Trygghet*

I cykelplanering är det viktigt att belysa upplevd trygghet och faktisk säkerhet. Vad som upplevs som tryggt är subjektivt. Det kan variera mellan könen och exempelvis även mellan personer i olika åldrar. För många människor påverkar belysning, sikt, träd, buskar, klotter och närhet till andra människor huruvida en plats upplevs trygg eller inte. För att undersöka den upplevda tryggheten på platser är det ofta nödvändigt att fråga människor vad de tycker och/ eller göra observationer på platsen.

### *Trafiksäkerhet*

Den faktiska säkerheten bedöms utifrån konkreta fakta (till exempel olycksstatistik) och fysiska åtgärder (till exempel med hjälp av kriterier för utformning av cykelbanor – se checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur på sida 47). Den faktiska säkerheten kan variera beroende på vem användaren är, utifrån användarens förutsättningar och förmågor. Eftersom transportsystemet behöver vara anpassat utifrån människors olika förutsättningar är det i cykelplanering viktigt att försöka ta reda på vilka målgrupper som använder eller kommer använda olika cykelbanor.

Helst ska cykelbanor överallt vara anpassade för alla, men samtidigt bör behoven hos de som faktiskt kommer nyttja cykelbanan väga tyngst. Som riktlinje bör cykelvägar vara gena, asfalterade och separerade. Planering av cykelvägar för barn bör förutom att ta hänsyn till hela vägen och ha en tydlig separering, dessutom vara lättorienterade och hindersfria för att barn ska kunna cykla säkert. Det ökar möjligheten för barnen att själva använda transportsystemet. Det är särskilt viktigt eftersom man ser att barn cyklar allt mindre idag och framför allt på landsbygden.

Ibland överensstämmer människors upplevda trygghet med den faktiska säkerheten, och ibland motsäger perspektiven varandra. Att beakta både trygghet och säkerhet är därför en

---

<sup>38</sup> [CykelFrämjandets 8-punktsprogram | CykelFrämjandet \(cykelframjandet.se\)](https://www.cykelframjandet.se/8-punktsprogram)



utmaning, men det måste vara målet för att skapa en god helhetslösning och få full effekt av investeringar i cykelinfrastruktur.

### **Åtgärdsområden**

#### *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 som dessutom upplevs trygg är nödvändig.

#### *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.

#### *Håll hög standard på drift och underhållsåtgärder*

Skapa en säker och attraktiv cykeltrafik genom hög standard på drift och underhåll och bra vinterväghållning. Detta kan till exempel innebära att sopa undan grus på cykelbanor eller att genomföra prioriterad snöröjning utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Se till exempel Karlstad kommun<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> [Snö- och halkbekämpning \(karlstad.se\)](http://karlstad.se)

## Strategiskt område 2 - Ökad vardagscykling

Den största potentialen för ökad cykling finns inom tätorter och mellan tätorter som ligger närmare varandra än fem till sju kilometer. Tack vare elcykeln finns dock en ökande potential upp till eller till och med över tio kilometer för många (i synnerhet arbetspendlare). Fokus är att underlätta cykling som arbetspendling, till och från skola och barns fritidsaktiviteter samt för inköp. Det är viktigt att arbeta med påverkansåtgärder för att öka användandet av gjorda investeringar i cykelinfrastruktur, men även att undersöka användares perspektiv för att utvärdera och planera för trygga cykelstråk.

### *Beteendeförändring - målgrupper och roller*

Redan idag erbjuder transportsystemet möjlighet att resa mer hållbart än vad vi faktiskt gör, i synnerhet i tätort<sup>40</sup>. Många värmlänningar anser att hållbarhet är viktigt, men har svårt att hitta motivationen till att förändra sina vanor. Att förändra beteenden tar tid och att motivera medborgarnas till mer hållbara resvanor kommer inte ske över en natt. Hållbarhet i sig är inte en stark drivkraft, men upplevs som en positiv bonus. De starkaste drivkrafterna till förändrat resande är snarare; billigare, enklare, bekvämare eller mer hälsosamma transporter än idag<sup>41</sup>.

En annan stor motivation till att förändra sitt beteende är den sociala normen, det vill säga vad som är accepterat och uppmuntrat av den grupp man känner tillhörighet till<sup>42</sup>. Aktuell forskning från VTI visar till exempel att unga och migrantkvinnor inte alltid uppfattar cykling som ett transportalternativ. Några kan inte cykla, andra anser att cykling är pinsamt eller något man gör när man är barn, som en lek. Förmågan att cykla påverkar naturligtvis också. För utvecklingen framåt behövs riktade insatser för att öka cyklandet bland olika målgrupper. Vissa aktörer utöver regionen, kommuner och Trafikverket kan ta ett övergripande ansvar för att stimulera cykling, som arbetsgivare och fastighetsägare.

### *Arbetsgivares roll*

Arbetsgivare kan underlätta för cykelpendlare genom att exempelvis planera för duschmöjligheter och omklädningsrum på arbetsplatsen och säker cykelparkering med plats för olika typer av cyklar. Region Värmland uppmuntrar arbetsgivare att ansöka om att bli en "Cykelvänlig arbetsplats". Konceptet är utvecklat av miljöförvaltningen i Stockholms stad och visar att man arbetar för att underlätta cyklande för sina anställda<sup>43</sup>. Det bygger på att vissa kriterier finns eller utvecklas för att enkelt kunna välja cykeln till arbetsplatsen. I Karlstad kommun drivs ett eget initiativ som företag kan anmäla sig till för att bli en cykelvänlig arbetsplats<sup>44</sup>.

### *Fastighetsägares roll*

Fastighetsägare bör ordna säker cykelparkering med plats för olika typer av cyklar både vid bostäder och verksamheter. Förutom bra cykelparkering och ett "cykelvänligt" läge finns exempel på att fastighetsägaren eller exploatören till exempel sett till att det finns verktyg och plats för att reparera cykeln i huset, att det finns boxar för hemleverans av skrymmande varor, i vissa fall även kylvaror och att hyresgästerna har tillgång till en

---

<sup>40</sup> [länsplan 2022-2033 Efter RUN \(regionvarmland.se\)](#)

<sup>41</sup> [Strategi framtidens mobilitet - Region Värmland.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

<sup>42</sup> [Strategi framtidens mobilitet - Region Värmland.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

<sup>43</sup> [Startsida - Cykelvänligast \(cykelvanligast.se\)](#)

<sup>44</sup> [Kriterier för att bli en cykelvänlig arbetsplats \(karlstad.se\)](#)

cykelpool med olika typer av cyklar som kan underlätta för olika behov<sup>45</sup>.

#### *Skolornas roll*

Skolorna bör uppmuntra både elever och anställda att cykla. Till exempel kan skolorna öka föräldrars trygghet och engagemang genom egen inventering av barnens skolväg eller anställa hälsosamordnare med ansvar för skolreseplaner i skolorna. Skolorna är en viktig länk mellan planerare och barn, för att stärka barns delaktighet i planeringen<sup>46</sup>.

#### *Barn*

Cykling anses av många föräldrar som osäkert för deras barn när det egentligen är tryggare än det varit förr. Region Värmland vill bidra till att driva arbetet mot en norm som i stället innebär att föräldrar upplever det som rätt att låta sina barn cykla – och att det är det bästa för barnet. VTI rekommenderar att barn använder aktiva resor (exempelvis gång eller cykel), året om, helt eller del av väg till och från skolan redan från förskoleklass. Detta bör inledningsvis ske på ett säkert sätt tillsammans med en vuxen i ett lärande syfte om trafikmiljön, men kan så småningom ske självständigt.

#### *Individer med funktionsvariation*

Individer med funktionsvariationer är överrepresenterade bland personer som saknar cykelkunskaper. Region Värmland behöver ökad kunskap om hur cykelinfrastrukturen bör förbättras för att så många som möjligt ska ha möjlighet att cykla.

### **Åtgärdsområden**

#### *Ta fram kommunala cykelplaner*

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

#### *Stärk cykelkulturen med hänsyn till olika grupper*

Genomför åtgärder som uppmuntrar enskilda och grupper till ökat cyklande, utifrån kunskap om olika människors förutsättningar och preferenser kopplat till cykling.

#### *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.

## **Strategiskt område 3 - 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

---

<sup>45</sup> [Cykelplan Säffle 210202.pdf \(saffle.se\)](#)

<sup>46</sup> [Cykling bland barn och unga : en kunskapssammanställning \(diva-portal.org\)](#)

trafikslagen samordnas. Åtgärder som behöver vara i fokus är förbättrade möjligheter till byte mellan trafikslag. Det handlar om att samordna cykel och kollektivtrafik genom att utveckla bra cykelparkeringar, säker förvaring av cykel, hjälm och eventuellt cykelbatterier i bytespunkter samt erbjud lånecyklar vid resecentra. Tydlig skyltning, cykel-kartor och IT-lösningar för information är också väsentligt för att systemet ska vara tillgängligt för fler, även för personer med funktionsvariationer.

### Åtgärdsområden

#### *Förbättra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykelvägnät*

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 bland annat bra och skyddande cykelparkeringar. Det behöver finnas tillräckligt många cykelparkeringar, på rätt platser, av rätt sort och av tillräcklig kvalitet. Cyklar är olika och det är stor skillnad på om en cykel ska parkeras för ett snabbt besök i en affär eller vara parkerad en hel dag vid en station. Cykelparkeringar behöver vara tillräckligt nära, det behöver finnas tillräckligt många parkeringsplatser, och parkeringen behöver uppfylla de krav cyklisten har. Region Värmland behöver fortsätta att utveckla möjligheterna att ta med cykel i bussar och tåg och utveckla ett system med lånecyklar i anslutning till resecentra.

## Strategiskt område 4 - 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.

### Åtgärdsområden

*Dialog förs med Visit Värmland.*

*Regional cykelsamordnare*

*Regional turistcykelplan*

## Strategiskt område 5 - Godscykeltransporter

Cyklar som kan lastas för korta leveranser har på senare tid fått en viktig roll i stora och medelstora städer. Dessa så kallade godscykeltransporter har potential även i Värmland, för att underlätta framkomlighet där vanliga biltransporter är begränsade att köra. Genom leverans med cykel den sista biten av transporten, kallat "last mile delivery" sparas tid och

det blir ekonomiskt lönsamt. Till exempel har DB S Linköping haft ett framgångsrikt utvecklingsprojekt med företaget Velove Armadillo, med resultatet att de tack vare cyklarna kunnat plocka bort en bil för sina leveranser. Ett annat gott exempel på post- och paketleverans med cykel är Karlstadsgrundade Postiljohan. En förbättringspotential för gods cyklarna är att öka deras livslängd, i dagsläget håller de i fem år och kräver regelbunden service.

### **Åtgärdsområden**

#### *Främja "last-mile"- leverans med gods cyklar*

Dialog med fastighetsägare och näringsliv är viktigt för att främja "last-mile"-leverans med cykel. Dessa leveranser bör ske med beaktande av barntäta stråk eftersom de är skrymmande och ställer högre krav på barns trafikförmåga.

### **Sammanfattning av strategiska områden & förslag på ansvariga aktörer**

#### **Strategiskt område 1 – Samhällsplanering/Fysisk planering**

Aktörer: Kommunerna, Länsstyrelsen i Värmland, Region Värmland och Trafikverket.

#### **Strategiskt område 2 – Ökad vardagscykling**

Aktörer: Kommunerna, Länsstyrelsen i Värmland, Region Värmland, cykelorganisationer, frivillighetsorganisationer och Trafikverket.

#### **Strategiskt område 3 – Hela resan-perspektivet**

Aktörer: Värmlandstrafik, Region Värmland, Trafikverket, kommunerna, trafikoperatörerna. Sedan 2019 är Värmlandstrafik en del av Region Värmland.

#### **Strategiskt område 4 – Cykling för rekreation och turism**

Aktörer: Turistorganisationer, intresseorganisationer, privata näringslivet, kommunernas turistbolag och Visit Värmland.

#### **Strategiskt område 5 – Gods cykeltransporter**

Aktörer: Privata näringslivet, fastighetsägare, Region Värmland och kommunerna.

## Uppföljning – vad görs eller har gjorts inom respektive område?

### Strategiskt område 1: Samhällsplanering /Fysisk planering

Åtgärdsområde	Exempel
<i>Fortsätt utveckla cykelinfrastrukturen</i>	Se bilaga 3 och 4.
<i>Genomför trafiksäkerhetsåtgärder</i>	Har gjorts i samband med infrastrukturinvesteringar.
<i>Håll hög standard på drift och underhållsåtgärder</i>	Se t.ex. Karlstad kommun <sup>47</sup> .

### Strategiskt område 2: Ökad vardagscykling

Åtgärdsområde	Exempel
<i>Ta fram kommunala cykelplaner</i>	6 av 16 kommuner har tagit fram cykelplan/cykelstrategi (Karlstad, Hammarö, Sunne, Grums, Säffle och Årjäng. I Arvika och Kristinehamn kommun pågår ett sådant arbete).
<i>Stärk cykelkulturen med hänsyn till olika grupper*</i> <i>*har ersatt åtgärdsområde "utveckla arbetet med påverkansåtgärder" som togs fram genom föregående cykelplan.</i>	Projekt "Gå och cykla till skolan", "Vintertrampare" och "Säkra skolvägar", Dialog med allmänhet (även barn) under ÖP2050- arbetet för att fånga upp utvecklingspotential i gc-nätet (Karlstad kommun) Kampanj för vintercykling och arbetspendling, utdelning av frukostpåsar vid cykelpendling (Hammarö kommun) Utredning av ökad cykelpendling hos arbetsgivare (Kristinehamns kommun) Riktlinje för hållbara resor och möten, subventionerad tjänstecykel och låncyklar, bokning av cykel i samma system som bilar (pågående) (Region Värmland - internt).
<i>Uppföljning med kommunala och ett regionalt cykelbokslut.</i>	Har ej genomförts.

<sup>47</sup> <https://karlstad.se/Trafik-och-resor/Renhallning-och-snorojning/Sno--och-halkbekampning/>



### Strategiskt område 3: Hela resan-perspektivet

Åtgärdsområde	Exempel
<i>Förbättra bytespunkter mellan kollektivtrafik och cykelvägnet.</i>	Låncyklar i Karlstad och Arvika samt möjlighet att ta med cykel på vissa tåg och bussar (sommartid för cykel på buss) (Region Värmland). Parkeringsplan (Karlstad kommun). Nya/förbättrade cykelparkeringar t.ex. Jonsbol bytespunkt (Hammarö kommun), pendelparkering i Sunnemo (Hagfors kommun), väderskydd för cykel på tågstationen (Arvika kommun), bytespunkt Fagerås och Kil (Kils kommun).

### Strategiskt område 4: Cykling för rekreation och turism

Åtgärdsområde	Exempel
	Unionsleden och Vänerleden har blivit turismcykelleder.
<b>Regional cykelsamordnare</b>	<i>nytt föreslaget åtgärdsområde</i>
<b>Regional turistcykelplan</b>	<i>nytt föreslaget åtgärdsområde</i>

### Strategiskt område 5: Godscykeltransporter

Åtgärdsområde	Exempel
<i>Främja "last mile" – leverans med godscyklar.</i>	Postiljohan.



## Del 5: Cykelvägsutbyggnad

### Genomförande - Hur blir en cykelväg till, och vem har ansvar för vad?

Det finns tre typer av vägar: statliga vägar som Trafikverket ansvarar för, kommunala vägar som respektive kommun ansvarar för samt enskilda vägar som har en eller flera privata ägare. Cykelvägar längs med statliga vägar faller under väglagen, vilket innebär att fysisk planering måste föregås av en förberedande studie vilket i detta fall är potentialstudien som genomförs i samband med cykelplanen, samt att en vägplan måste tas fram.

De statliga vägar som Trafikverket ansvarar för delas upp i två kategorier. Dels finns det vägar som är av nationellt intresse – så kallade stamvägar – vilka i Värmlands län utgörs av E16, E45, E18 och väg 26 söder om Kristinehamn, dels övriga vägar av regionalt intresse. För infrastrukturinsatser på nationellt stamvägnät finns en nationell plan, som fastställs av regeringen. Planeringen av dessa insatser görs på nationell nivå för åtgärder över 100 miljoner kronor och av Trafikverket på regional nivå för åtgärder under 100 miljoner kronor. Planeringen av infrastrukturinsatser på statliga vägar av regionalt intresse görs i en regional plan, länsplan för regional transportinfrastruktur, som fastställs av Region Värmland. Trafikverket är utförare av åtgärder både inom nationell plan och länsplan.

Som regional planupprättare ansvarar Region Värmland för planering av cykelvägar längs

det statliga regionala vägnätet samt för fördelning av statlig medfinansiering till kommuner för cykelvägar på det kommunala vägnätet. De medel som funnits till cykelinfrastruktur via länsplanen i Värmland har till största delen använts till statlig medfinansiering som kommunerna sökt för kommunala cykelinvesteringar. Eftersom potentialen för cykelresor är störst i tätorter där avstånden är korta, är det viktigt att cykelinfrastrukturen utvecklas där och kommunerna har en viktig roll. Att rikta statliga medel mot infrastruktur i tätorter är därför rimligt. Samtidigt innebär utvecklingen av nya eldrivna cyklar att det med enkelhet går att cykla längre sträckor och då kan det vara intressant att omfördela de statliga medlen från länsplanen till regionala/statliga cykelvägars fördel. Dialog om detta har förts med kommunerna.

Där cykling sker över kommungränser, innebär det att flera väghållare delar ansvar för den infrastruktur som används under en och samma resa. Cykelplaneringen behöver därför samordnas så att det är enkelt att resa med cykel i hela regionen. Det är viktigt att det finns en samverkan över organisations- och ansvarsgränser i planering och utformning av cykelinfrastrukturen, för att strategi, planering och genomförande ska bli en helhet. En bättre helhet nås om aktörerna arbetar gemensamt med en tydlig ansvarsfördelning och mot samma mål och vision<sup>48</sup>.

Samverkan är generellt en viktig fråga i planering och utveckling av cykeltrafik. Att utforma trafiksystemet så att det blir smidigt för cyklister, vilket bidrar till långsiktiga transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål, förutsätter en ökad integrering av cykeltrafik med övrig samhällsplanering. I praktiken innebär detta att det finns ett behov av samverkan mellan ett stort antal aktörer: dels mellan olika offentliga planeringsaktörer på nationell, regional och lokal nivå, dels mellan offentliga och privata aktörer. I alla led krävs dessutom insikter om cyklisters olika förutsättningar och behov. Sammantaget är det ett stort antal aktörer med sina verksamheters mål, perspektiv och ansvar som behöver mötas i planeringen och utvecklingen av cykeltrafiken<sup>49</sup>.

## Utpekat regionalt huvudcykelnät

På sikt är målet att binda ihop Värmlands tätorter genom ett regionalt cykelnät som ansluter till de kommunala cykelnäten i tätorterna. På nästa sida illustreras den långsiktiga utvecklingen i form av ett regionalt huvudcykelnät. På grund av att det sker fördyringar av produktions- och utredningskostnader är det svårt att bedöma hur lång tid en sådan utveckling tar att genomföra, men på sikt förväntas sådana möjligheter finnas.

I nästa avsnitt "Prioriterade cykelvägar på statligt vägnät" prioriterar Region Värmland cykelstråk för utbyggnad inom den aktuella och kommande länsplaneperioden. Genom att göra en sådan prioritering bryts genomförandet av det regionala huvudcykelnätet ned i etapper utifrån vart behovet och den regionala nyttan är som störst inom de kommande åren. På så sätt kommer cykelnätsutbyggnaden successivt utvecklas i riktning mot huvudcykelnätet samtidigt som behoven här och nu tas hänsyn till. Vid revideringar av den regionala cykelplanen bör utbyggnaden av det regionala huvudcykelnätet följas upp. Ambitionen med det regionala huvudcykelnätet är att bygga cykelväg mellan tätorter upp

---

<sup>48</sup> [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](#) s.10

<sup>49</sup> [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](#) s.9

till cirka tio kilometer ifrån varandra, förutsatt att det finns tillräckligt befolkningsunderlag. Det innebär en ökad tillgänglighet till jobb, skola och fritidsaktiviteter för länets invånare. Utbyggnad av huvudcykelnätet innebär en förbättrad framkomlighet på landsbygd, i synnerhet för barn som är beroende av att bli skjutsade eller åka kollektivt idag, men även för befolkningen generellt. Värmland är ett stort geografiskt län med långa avstånd mellan orter och förhållandevis få invånare. Därför bör sträckor mellan tätorter som är längre än tio km från varandra som huvudregel bindas ihop med kollektivtrafiken. Genom att erbjuda sömlösa byten mellan kollektivtrafik och cykel, som bra cykelparkeringar och möjlighet att ta med cykeln på buss och tåg, kompletterar kollektivtrafiken det regionala huvudcykelnätet.

Standarden för cykelinfrastruktur i huvudcykelstråket bör vara gena, separerade och asfalterade cykelbanor så långt det är möjligt. Se avsnitt "standard" för vidare resonemang om standarden för cykelinfrastruktur i Värmland. En hög standard innebär att möjligheterna att cykla blir bättre och det blir bekvämare att välja cykel som transportslag.



**Figur 8.** Huvudcykelnätet i Värmland beskriver den önskade långsiktiga utvecklingen av cykelinfrastrukturen i länet.



## Prioriterade cykelvägar på statligt vägnät

När planen är på remiss kommer stråken kompletteras med en kostnadsberäkning. Beslutsversionen av dokumentet kommer innehålla en prioriteringsordning av stråken.

Cykelstråken på följande sidor bedöms ge störst regional nytta de kommande åren sett utifrån en samlad bedömning av genomförd potentialstudie (se bilaga 1), sträckor som kommunerna prioriterar för utbyggnad (se bruttolista i bilaga 2) och eftersom de bidrar till den regionala utvecklingen (huvudcykelnätet). Region Värmland har bedömt att investeringar i cykelinfrastruktur ska spridas geografiskt i länet.

År 2023 finns det ett betydligt större behov av cykelvägar än vad medel täcker, vilket kräver kostnadseffektiva lösningar för att kunna bygga ut och förbättra cykelvägnätet. Det är också något som efterfrågas av kommunerna. Exempelvis föreslås bygdevägar som alternativ på några sträckor där potentialen för cykling är relativt låg, men där Region Värmland och de värmländska kommunerna ser ett behov av förbättrade infrastruktur för cyklister. Sträckornas lämplighet som bygdevägar kommer utredas under remissperioden. Även saknade länkar (kortare än 1 km) prioriteras i den regionala cykelplanen för

Värmland. Det innebär kostnadseffektiva investeringar som förväntas generera ökad och säker cykling som följd.

*Förslag på prioriterade cykelvägar/bygdevägar:*

Cykelvägar beslutade för genomförande i regional eller nationell plan

*Kommun och sträcka*

Forshaga, Norra Sanna – Dyvelsten

Säffle, Säffle – Värmlandsbro

**Prioriterade bygdevägar 2024 - 2033**

*Kommun och sträcka*

*Cirka längd*

Torsby, Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan

1,2 km

Sunne, Prästbol - Gunnerud

0,8 km

Totalt: 2,0 km

**Prioriterade cykelvägar 2024 - 2033**

*Kommun och sträcka*

*Cirka längd*

Karlstad, Hynboholm - Stodene

2,1 km

Karlstad, Väse – E18, E18 – Rasta

0,5 km

Torsby, Oleby - Frykenskolan

1,0 km

Hagfors, Hagfors - Uddeholm

3,2 km

Grums, Värmskog kyrka - Liljenäs

0,4 km

Munkfors, Busstationen – korsning Munkerudsv.

0,4 km

Munkfors, Munkerudsvägen - Sunnevägen

0,3 km

Hammarö, Lärkvägen - Hybelevägen

0,2 km

Totalt: 8,1 km

**Prioriterade cykelvägar 2034 - 2040**

*Kommun och sträcka*

*Cirka längd*

Kristinehamn, Björneborg - Hagaborg

3,4 km

Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk

7,0 km

Sunne, Borgeby - Torsberg

3,1 km

Filipstad, Filipstad - Storbron

0,7 km

Karlstad, Skutberget - Hultsberg

1,6 km

Totalt: 15,8 km

**Prioriterade cykelvägar 2041 - framåt**

*Kommun och sträcka*

*Cirka längd*

Karlstad/ Kil, Karlstad (Hynboholm/Ilanda) - Kil

4,4 – 8,1 km

Arvika, Jössefors - Sulvik

4,1 km

Kristinehamn, Ölme – kommungräns Karlstad

4,3 km

Karlstad, Vålberg - Lillerud

3,3 km

Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla - 701

1,3 km

Kil/Forshaga, Kil - Forshaga

7,2 km

Totalt. 24,6 – 28,3 km



## Prioriterade cykelvägar

— Beslutad i regional/nationell plan

Forshaga, Norra Sanna - Dyvelsten  
Säffle, Säffle - Värmlandsbro

— Prioriterade bygdevägar 2024-2033

Torsby, Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan  
Sunne, Prästbol - Gunnerud

Totalt antal km: 2,0

— Prioriterade cykelvägar 2024-2033

Karlstad, Hynboholm - Stodene  
Karlstad, Väse - E18, E18 - Rasta  
Torsby, Oleby - Frykenskolan  
Hagfors, Hagfors - Uddeholm  
Grums, Värmskog kyrka - Liljenäs  
Munkfors, Busstationen - korsning Munkerudsv.  
Munkfors, Munkerudsvägen - Sunnevägen  
Hammarö, Lärkvägen - Hybelevägen

Totalt antal km: 8,1

— Prioriterade cykelvägar 2034-2040

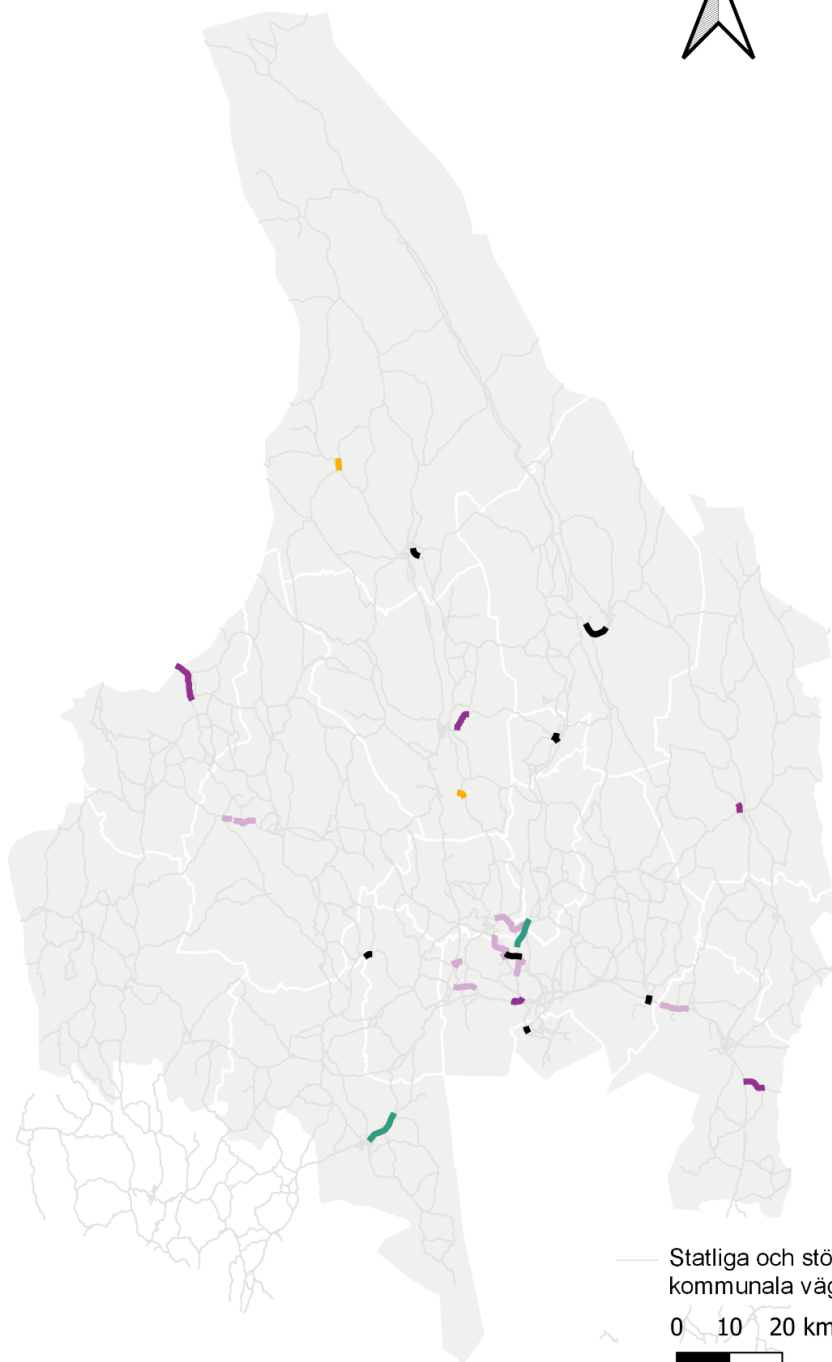
Kristinehamn, Björneborg - Hagaborg  
Eda, Charlottenberg - Eda glasbruk  
Sunne, Borgeby - Torsberg  
Filipstad, Filipstad - Storbron  
Karlstad, Skutberget - Hultsberg

Totalt antal km: 15,8

— Prioriterade cykelvägar 2041-

Karlstad/Kil, Karlstad (Hynboholm/Ilanda) - Kil  
Arvika, Jössefors - Sulvik  
Kristinehamn, Ölme - kommungräns Karlstad  
Karlstad, Vålberg - Lillerud  
Karlstad, Edsvalla IP - E45, Edsvalla 701  
Kil/Forshaga, Kil - Forshaga

Totalt antal km: 24,6 - 28,3



— Statliga och större kommunala vägar

0 10 20 km





## Standard

Som utgångspunkt bör cykelvägar vara gena, asfalterade och separerade eftersom de är bekvämare, tryggare, säkrare och mer attraktiva (bilden ovan är ett bra exempel). En sådan utformning bidrar till tillgänglighet för fler. Separeringen gäller både från motorfordon och från övriga trafikanter, inklusive fotgängare. I synnerhet på stråk med stor potential för cykelresor. På sträckor som har lägre potential kan standarden behöva anpassas för att det ska vara möjligt att bygga cykelvägen.

Behovet av standard bör bedömas utifrån kriterier som hur platsen är utformad (sikt, vägbredd etcetera) och hur den används (hastighet, hastighetsefterlevnad, olyckor etcetera). En lägre standard måste naturligtvis fortfarande vara säker att cykla på för den som kommer använda infrastrukturen.

### *Cykelbarhet*

Tyréns cykelbarhetsklassning<sup>50</sup> kan vara till hjälp för att förstå hur cykelinfrastrukturen bör utformas för att bäst tillgodose cyklister behov, och göra cykeln till ett attraktivt färdmedel. Klassningen kan vara en hjälp i synnerhet om det inte är möjligt att tillgodose alla viktiga utormningsaspekter (genhet, asfalterat, separerat). Cykelbarhetsklassningen beskriver vilka typer av cykelinfrastruktur som olika cyklister är mer eller mindre benägna att nyttja. Med ökande avstånd faller benägenheten att välja cykeln, samtidigt kan bättre infrastruktur göra att man väljer en något längre resväg. Benägenheten att cykla en omväg varierar mycket mellan olika användare (vardagscyklist, pendlare, barn), beroende på

---

<sup>50</sup> Karta för cykelbarhet: <https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/index.html>  
Tyréns rapport: [cykelbarhet\\_slutrapport.pdf \(windows.net\)](#) s.12-13, 21-23



infrastrukturstandard. Värdet inom parentes efter varje numrerad punkt i tabell 1, visar hur lång omväg man väljer att cykla på bra cykelväg för att undvika en viss typ av infrastruktur.

## Stöd vid val av infrastruktur, utifrån cyklisters preferenser

Ibland är det inte möjligt att utforma cykelinfrastruktur som är gen, asfalterad och separerad från övrig trafik. Om det finns en huvudsaklig målgrupp som kommer nyttja cykelinfrastrukturen är det i sådana fall viktigast att åtminstone den målgruppens behov tillgodoses. Vilken cykelinfrastruktur som målgrupperna vardagscyklist, pendlare och barn föredrar beskrivs nedan (från mest till minst uppskattad typ).

### Topplista, olika typer av infrastruktur för cykling

#### Vardagscyklist

1. Gen, asfalt och separerad cykelbana (1).
2. Cykelfält (1,1).
3. "Mycket bra" bilväg (1,2).
4. "Bra" bilväg (1,3).
5. "Bra" grusväg (1,4).
6. Ej asfalterad cykelväg.
7. "Tveksam" bilväg.
8. Väggen (1,5).  
Övrig grusväg (1,6).  
"Dålig" bilväg (1,9).

#### Pendlare

1. Gen, asfalterad och separerad cykelbana  
Cykelfält (1).
2. "Mycket bra" bilväg.  
"Bra" bilväg (1,1)
3. "Tveksam" bilväg.  
Väggen (1,2).
4. "Dålig" bilväg (1,4).
5. "Bra" grusväg (1,4).  
Övrig grusväg (3).
6. Ej asfalterad cykelväg.
7. Ej asfalterad cykelväg (4).

#### Barn (10-åring)

1. Gen, asfalterad och separerad cykelbana.  
Ej asfalterad cykelväg (1).
  2. "Mycket bra" bilväg.  
Bra grusväg.  
Övrig grusväg (1,5).
- Ej lämplig infrastruktur:**
- Cykelfält.
  - "Bra" bilväg (5).
  - "Tveksam" bilväg (10).
  - Dålig bilväg.
  - Väggen.
  - Förbjuden bilväg (100).

Preferenserna kan i klartext läsas som att en vardagscyklist helst väljer cykelväg men att riktigt lågtrafikerade vägar inte är så mycket värre. Däremot är de mer trafikerade inte så populära. För barn ligger tröskeln redan vid lågtrafikerade vägar och cykelfält är inte uppskattat. En långpendlare på cykel tycker att de flesta vägarna går att cykla på, även med relativt hög trafikering, så länge det är asfalterat.

**Tabell 1:** Stöd vid val av cykelinfrastruktur, utifrån cyklistmålgruppers preferenser. Värdet inom parentes visar hur lång omväg man väljer att cykla för att undvika den angivna infrastrukturen. Infrastrukturklasserna beskrivs i rapporten här<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> [cykelbarhet\\_slutrapport.pdf \(windows.net\)](#) s.12-13, 21-23

## Checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur

I Mobilitet för gående, cyklister och mopedister<sup>52</sup> beskrivs riktlinjer för planering, utformning, underhåll och uppföljning som bör efterföljas. Även vägar och gators utformning<sup>53</sup> bör följas, det är regler som Trafikverket tagit fram. Nedan ges förslag på viktiga säkerhets- och trygghetsaspekter kopplat till cykelinfrastruktur. Dessa kompletterar föregående avsnitt.

### Säkerhetsaspekter

- Separering från motorfordon vid >30km/h
- Separation från gående
- Moped klass 2 delar cykelbana
- Vegetation
- Inga stolpar i vägen
- Vinterdäck på cykel
- Hjälms
- Vägvisning i alla punkter med möjliga vägval
- Väl underhållna cykelbanor
- Uppsamling av grus
- För vägyta, kurvradie, skyddszon, säkra sidoområden, korsningar osv, se VGU/ GCM-handboken
- Undersök olycksstatistik

### Trygghetsaspekter

- Fri sikt och överblickbarhet
- Jämn belysning
- Beakta vegetation/ tunnlar
- Skyltning (vägvisning)
- Vårdade miljöer
- Väl underhållna cykelbanor
- Prioriterad snöröjning
- Upplevelse av kontakt med andra människor (sociala kontroll)
- Upplevelserikedom (blandade miljöer)
- Vindskydd vid friliggande cykelbanor
- Miljödomäner
- Felanmälningssystem
- Medborgarinflytande

<i>Barnperspektivet</i>	Säkerställ säkerhets- och trygghetsaspekterna ovan, de är särskilt viktiga för barn. Barnets bästa är att kunna ta sig på cykel mellan hemmet, skolan, kultur- och fritidsaktiviteter samt rekreationsområden, hela eller delar av resan. Region Värmland vill uppmuntra till att ändra normen att föräldrar ej låter barn cykla eftersom det är osäkert – till att <u>uppmåna barn att cykla</u> eftersom det är barnets bästa.
<i>Barnets perspektiv</i>	Undersök barns upplevda trygghet och hur barnets nätverk upplever deras trygghet till exempel i samband med cykelvägsutbyggnad.
<i>Barnrättsperspektivet</i>	Genomför barnkonsekvensanalys för att säkerställa barnets rättigheter. Beakta artikel 2, 3, 6, 12, 19, 23, 24, 27 och 31 i barnkonventionen.
<i>Pendlare</i>	Pendlare är mycket beroende av tex väl underhållna cykelbanor och vägvisning.
<i>Hela resan-perspektivet</i>	- Cykelinfrastrukturen ska ansluta till kollektivtrafikhållplatser - Cykelparkering ska finnas nära målpunkt, vara enkel att använda samt ha tillräckligt med plats och utrymme. För parkering under längre tid ska den även vara stöldsäker och skyddad från åverkan, väder och vind.

Tabell 2: Generella riktlinjer för trygg och säker cykelinfrastruktur. Aspekterna ovan är hämtade ur VGU och Mobilitet för gående, cyklister och mopedister. Aspekterna styrks dessutom av vad äldre barn och unga vuxna (13–19 år) i Värmland själva anser som viktigt för att det ska vara tryggt att cykla, i synnerhet behovet av väl underhållna cykelbanor.<sup>54</sup>

<sup>52</sup> <https://skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4f8e8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf>

<sup>53</sup> [Vägar och gators utformning \(VGU\) - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

<sup>54</sup> I cykelplanen har en arbetsgrupp i Karlstad kommuns ungdomsfullmäktige gjort en enkät om ungas syn på cykling och deras cykelvanor. Enkäten har gått ut brett och svar har kommit in från olika håll i Värmland.

## Prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper

Region Värmland ansvarar för att fördela medel till cykelinfrastruktur i länsplanen. Vid dessa investeringar gäller principerna nedan.

### *Prioriteringsprincip*

**Prioritet 1:** Utveckla cykelinfrastrukturen mellan eller i nära anslutning till tätorterna. Prioritera relationerna i huvudcykelnätet och saknade länkar under en kilometer. Bedöm utvecklingsordning efter cykelpotentialstudie och kommunernas prioriterade sträckor på statligt vägnät.

**Prioritet 2:** Utveckla cykelinfrastrukturen i tätorterna. I första hand fördelas statlig medfinansiering via länsplanen till investeringar med störst regional nytta och i andra hand, vid likartad nytta är mindre kommuner prioriterade.

**Prioritet 3:** Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med inriktning på sommarcykelvägar.

### *Stöd för prioriteringar mellan utvecklingsåtgärder*

- Prioritera sträckor med stor potential för arbets,-/ skolpendling eller barns fritidsresor, sett till hela resan.
- Investeringar bör bidra till ett eller flera av de strategiska områdena; 1: Samhällsplanering/fysisk planering; 2: Ökad vardagscykling; 3: Hela resan-perspektivet; 4: Cykling för rekreation och turism; 5: Godscykeltransporter, samt de genomgående perspektiven - jämställdhet och barnrätt.
- I ansökan för statlig medfinansiering bör man beskriva hur man tagit hänsyn till checklistan för trygg och säker cykelinfrastruktur.

### *Fördelningsprincip*

Avsätt 50% av tillgängliga medel till prioritet 1 – cykelinfrastruktur mellan eller i nära anslutning till tätorterna.

Avsätt 40% av tillgängliga medel till prioritet 2 – cykelinfrastruktur i tätorterna.

Avsätt 10% av tillgängliga medel till prioritet 3 - cykelinfrastruktur för rekreation och turism.

### *Finansieringsprincip*

Cykelinfrastruktur mellan tätorter, andel av kostnaden: Länsplanen 50%, kommunen 50%.

Cykelinfrastruktur inom tätort, andel av kostnaden: Länsplanen 50%, kommunen 50%.

# Utblick 2040

Skrivs efter att planen varit på remiss.

## Bilagor och referenser

### Bilagor

Bilaga 1. Tillgänglighetsanalys och potentialstudie

Bilaga 2. Bruttofasta kommunala prioriteringar av cykelvägsutbyggnad på statligt vägnät

Bilaga 3. GC-vägar Värmland 2014 – 2022 (2023) – Statlig medfinans

Bilaga 4. GC-vägar Värmland 2014 – 2022 (2023) – Regional och nationell plan

### Referenser

Arvika kommun, 2022. Utvecklingsinriktning för Arvika kommuns översiktsplan.

[Utvecklingsinriktning för Arvika kommuns översiktsplan](#)

Cykelfrämjandet. Cykelfrämjandets 8-punktsprogram.

<https://cykelframjandet.se/Cykelframjandets-8-punktsprogram-2/>

Eurocities, 2023. Cycling gets the recognition it deserves. [Cycling gets the recognition it deserves - Eurocities](#)

Expedition Mondial, 2019. Strategi framtidens mobilitet - Hur kan regionen möta medborgarnas framtida krav på hållbart resande? [Strategi framtidens mobilitet - Region Värmland.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

Folksam, 2018. Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät. [Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät \(folksam.se\)](#)

Karlstad kommun. Snö- och halkbekämpning. [Snö- och halkbekämpning \(karlstad.se\)](#)

Regeringen, 2008. Mål för framtidens resor och transporter. [Mål för framtidens resor och transporter Proposition 2008/09:93 - Riksdagen](#)

Regeringskansliet (2017). En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. [en\\_nationell\\_cykelstrategi.pdf \(europa.eu\)](#)

Region Värmland, 2014. Regional cykelplan för Värmland. [2014 040 rapport regional cykelplan värmland.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

Region Värmland, 2021. Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026. [Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026 \(regionvarmland.se\)](#)

Region Värmland, 2021. Regional systemanalys Värmland 2021 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmlands län 2022–2033. [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](#)

Region Värmland, 2022. Befolkningsförändringar i Värmland 2022 Kortanalys: Regional utveckling

Region Värmland, 2022. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2022-2033. [länsplan 2022-2033 Efter RUN \(regionvarmland.se\)](https://www.regionvarmland.se/lansplan-2022-2033)

Trafikanalys, 2019. Resvanor i Sverige 2019. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2019/resvanor-i-sverige-2019.pdf>

Trafikanalys, 2022. PM 2022:6 Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. [https://www.trafa.se/globalassets/pm/2022/pm-2022\\_6-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2022.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2022/pm-2022_6-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2022.pdf)

Trafikverket, 2021. Temarapport Cykelplanering i Sverige. [Temarapport Cykelplanering i Sverige \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/temarapport-cykelplanering-i-sverige)

Trafikverket, 2019. Nationellt cykelbokslut 2019 Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg? [Cykelbokslut 2019.indd \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/cykelbokslut-2019)

Trafikverket, 2022. Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2022. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1696683&dsid=7148>

Trafikverket, 2022. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning. <https://skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4f8e8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf>

Trafikverket, 2022. Vägar och gators utformning. [Vägar och gators utformning \(VGU\) - Bransch \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/vagar-och-gators-utformning)

Trafikverket, 2022. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen - planen i korthet. [Nationell plan i korthet \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/nationell-plan-i-korthet)

Trafikverket, 2022. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-2022-2033)

Trivector Traffic, 2021. Metod för regional cykelplanering – med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet. <https://bikeable.vs.travelvu.dev/docs/modell-for-regionalcykelplanering-med-hansyn-till-folkhalsa-och-social-hallbarhet-v-1.2-20211216.pdf>

Tyréns, Karta för cykelbarhet: <https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/index.html>

Tyréns, 2021. Slutrapport Cykelbarhetsklassificering av väg- och gatunätet. [cykelbarhet slutrapport.pdf \(windows.net\)](https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/tyrens-slutrapport.pdf)

VTI, 2017. Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning. [Cykling bland barn och unga : en kunskapssammanställning \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/cykling-bland-barn-och-unga)

VTI, 2022. CYNKA kan göra hela resan lättare. [CYNKA kan göra hela resan lättare – Issuu](https://vti.se/cynka-kan-gora-hela-resan-lattare)

VTI, 2023. Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor- en barnkonsekvensanalys. [Provning-och-analys-av-barnets-basta-nar-det-galler-nationell-rekommendation-for-aktiva-skolresor-en-barnkonsekvensanalys-mindre-storlek-2.pdf \(vti.se\)](https://vti.se/provning-och-analys-av-barnets-basta-nar-det-galler-nationell-rekommendation-for-aktiva-skolresor-en-barnkonsekvensanalys-mindre-storlek-2.pdf)

Unicef. Barnkonventionen. [Barnkonventionen \(unicef.se\)](https://www.unicef.se/barnkonventionen)



## Bilaga 1

# Tillgänglighetsanalys och potentialstudie

Handläggare: Sofia Bjarnevik, Regional utveckling

Datum: 2023-05-16

Diarienummer: RUN230156



## Sammanfattning

*Tillgänglighetsanalys och potentialstudie* är en bilaga till Regional cykelplan för Värmland. Den utgör ett av de underlag som ligger till grund för vart Region Värmland prioriterar att bygga cykelvägar på det statliga vägnätet framöver.

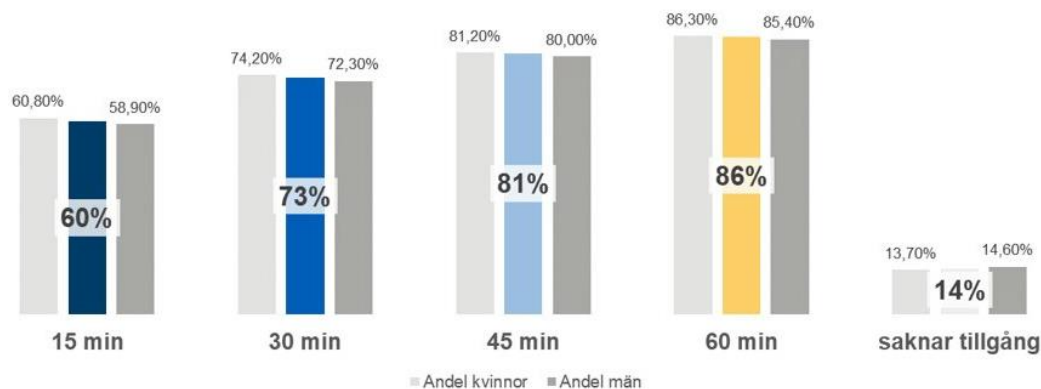
Dokumentet består av tre delar. Första delen är en tillgänglighetsanalys, som beskriver hur tillgängligheten med cykel ser ut i Värmland. Andra delen består av en potentialstudie som beskriver den uppskattade efterfrågan av cykelinfrastruktur i olika delar av länet. I den tredje och sista delen av dokumentet jämförs efterfrågan mot det befintliga cykelvägsutbudet för att komma fram till vart behovet av cykelvägsutbyggnad är som störst i länet.

**Innehållsförteckning**

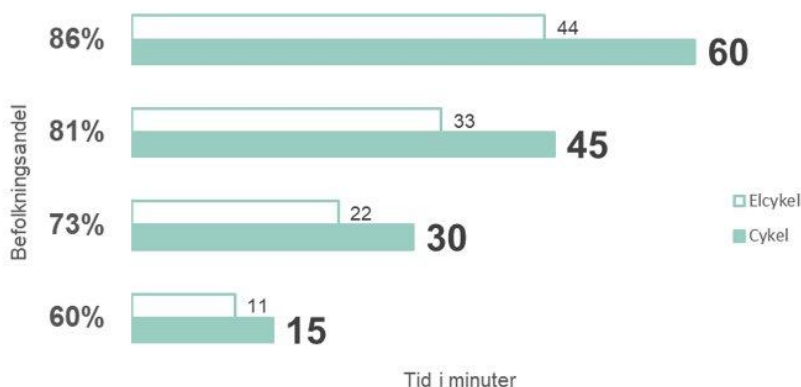
<b>Sammanfattning.....</b>	<b>2</b>
<b>Tillgänglighetsanalys.....</b>	<b>4</b>
<b>Potentialstudie .....</b>	<b>6</b>
Datat bakom analysen .....	7
Vägnät .....	7
Befolkningsdata .....	11
Startpunkter för resor .....	14
Målpunkter för inköps-, fritids-, service- och turismresor .....	15
Skolor .....	17
Arbetsplatser: dagbefolkning.....	18
Resultat.....	19
<b>Cykelvägsutbyggnad .....</b>	<b>22</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>26</b>

### Tillgänglighetsanalys

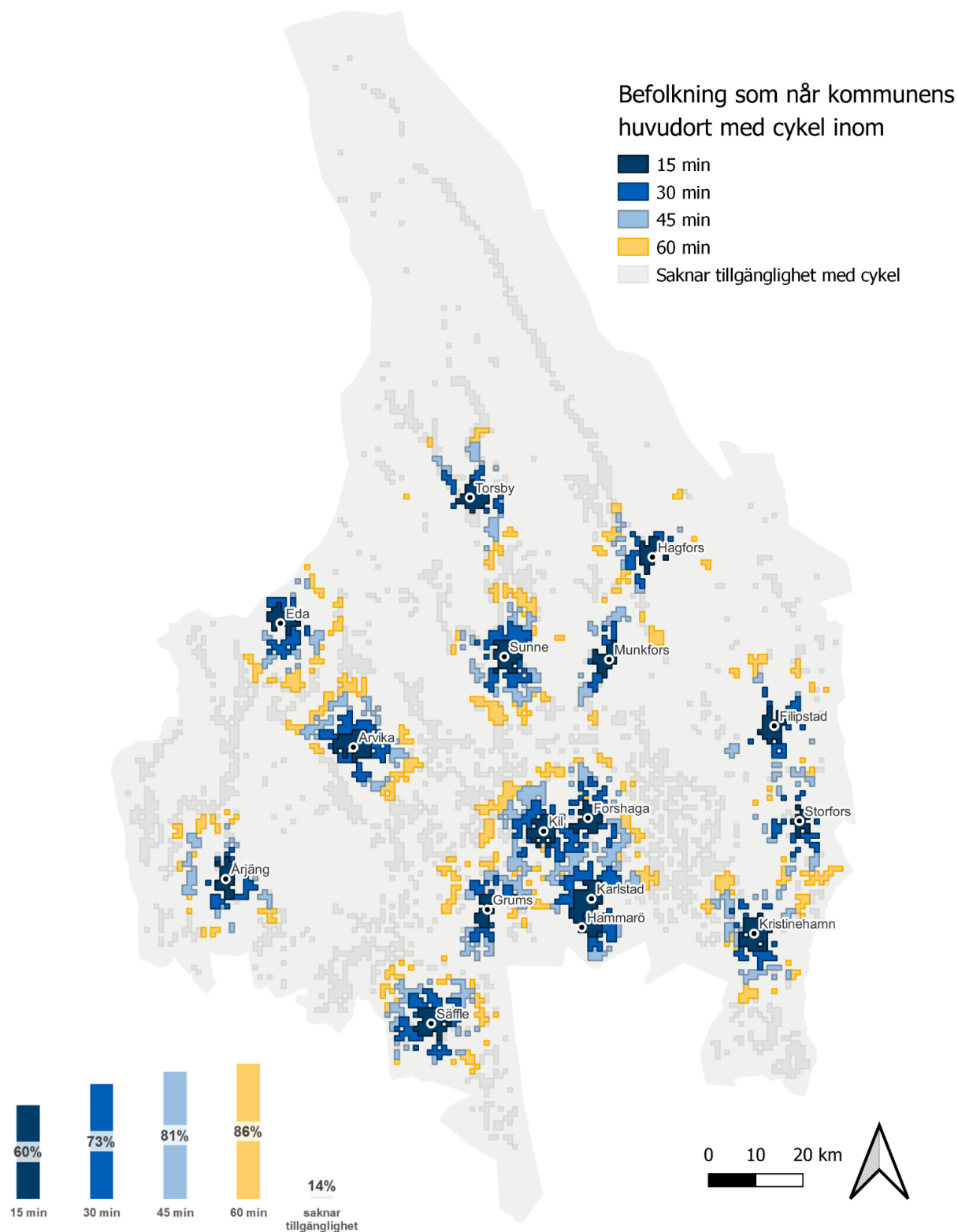
Tillgängligheten med cykel i länet är relativt god, i synnerhet i kommunens huvudorter. I dagsläget kan 60% av länets invånare nå minst en av länets kommunhuvudorter med cykel inom 15 minuter. Inom 30 minuter är tillgängligheten 76%, inom 45 minuter är tillgängligheten 81% och inom 60 minuter är tillgängligheten 86%. Skillnader mellan mäns och kvinnors tillgänglighet är inte så stora, men kvinnors tillgänglighet är enstaka procent högre för samtliga tidsintervall (i snitt ca 1%). Redan inom 15, 30 och 45 minuter kan antas att många når viktiga målpunkter som sin arbetsplats eller skola. Benägenheten att cykla minskar med avstånd så få personer kan antas vilja cykla 60 minuter enkel väg får att nå en kommunhuvudort. Elcykeln medför dock snabbare restid vilket innebär att samma avstånd kan täckas inom kortare tid. Lika långt som en person kan cykla inom 60 minuter med vanlig cykel kan cyklas inom 44 minuter med elcykel. Övriga intervall kortas med elcykeln ned från 45 till 33 minuter, från 30 till 22 minuter och från 15 till endast 11 minuter. Verktuget remix har använts för att välja ut kommunhuvudorters centra och beräkna hur långt man kan ta sig med cykel inom olika tidsintervall från dessa centra. Avstånden räknas ut på gångnätet och hastigheten 16 km/timme används. Det är inte alltid lämpligt att cykla på gångnätet, då vissa sträckor är trottoar och inte gång- och cykelväg. Därför är analysen endast ungefärlig.



**Figur 1.** Befolkningsandel som når minst en av länets kommunhuvudorter med cykel inom 15, 30, 45 och 60 min, eller saknar tillgång till alla kommunhuvudorter inom den tiden. De grå staplarna visar könsvis fördelning av tillgängligheten, varav de ljusgrå staplarna representerar kvinnor och de mörkgrå staplarna representerar män.



**Figur 2.** Befolkningsandel som når minst en av länets kommunhuvudorter med cykel inom 15, 30, 45 och 60 min. Motsvarighet i tid för samma sträcka med elcykel visas också.



**Figur 3.** Befolkning som når kommunens huvudort med cykel inom 15, 30, 45 och 60 minuter, samt befolkning som saknar tillgång till kommunens huvudort med cykel inom dessa tidsintervall.

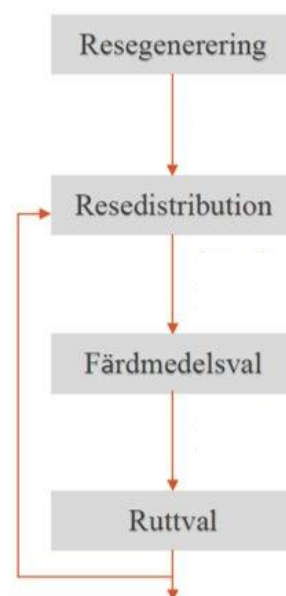
## Potentialstudie

Trivector har utvecklat ett gisbaserat verktyg som räknar ut potential för cykling på det statliga bilvägnätet och större kommunala bilvägar. Körningar för hela Sverige finns att ta del av öppet på nätet<sup>1</sup>. Potentialen som verktyget visar beskriver hur många cykelresor som uppskattas ske på en länk i vägnätet under ett dygn, om infrastrukturen är optimal. Länkar med störst potential antas behövas mest, eftersom de troligtvis kommer generera flest cykelturer om det är möjligt att cykla där. Information om den faktiska cykelinfrastrukturen finns 2023 inte inlagd i verktyget, varför en jämförelse mot den befintliga cykelinfrastrukturen måste göras manuellt. Region Värmland har gjort egna qgis-körningar med verktyget för att peka ut de länkar för vilket behovet av cykelvägnausutbyggnad är som störst, alltså där potentialen för cykelresor är hög men cykelinfrastruktur saknas.

### *Potentialstudiens fyra steg*

Verktyget är en efterfrågestyrd modell som baseras på analys i fyra steg. Stegen beskrivs översiktligt nedan men utförligare beskrivningar kan läsas i Trivectors rapport.<sup>2</sup>

1. *Resegenerering* – Beräkning av det totala antalet resor som lämnar en startpunkt (människors hem) för att nå olika målpunkter. Målpunkter är skolor, arbetsplatser, shopping, service, turism och rekreation. Utgångspunkten är den svenska resvaneundersökningen.
2. *Resedistribution* – Ger svar på antal resor som görs mellan start- och målpunkter, och mellan vilka punkter resorna görs. Även här är den svenska resvaneundersökningen utgångspunkt. Antal resor som görs beror på avståndet mellan start- och målpunkt. Avståndet beräknas på det allmänna vägnätet - statligt och större kommunala vägar.
3. *Färdmedelsval* - Ger svar på vilka av resorna som sker med cykel och elcykel. Det är en utmaning att göra välavvägda antaganden om hur länge och hur långt människor är villiga att cykla i relation till olika ärenden. Den här typen av information har genom öppna data inte gått att få ut ur den svenska resvaneundersökningen, 2019, på tillräckligt detaljerad nivå. I stället har den nederländska resvaneundersökningen (OVIN, 2017) använts.
4. *Ruttval* – I det sista steget väljs resans rutt. Modelleringen utgår från antagandet om att personer väljer den närmaste vägen för att nå en målpunkt.



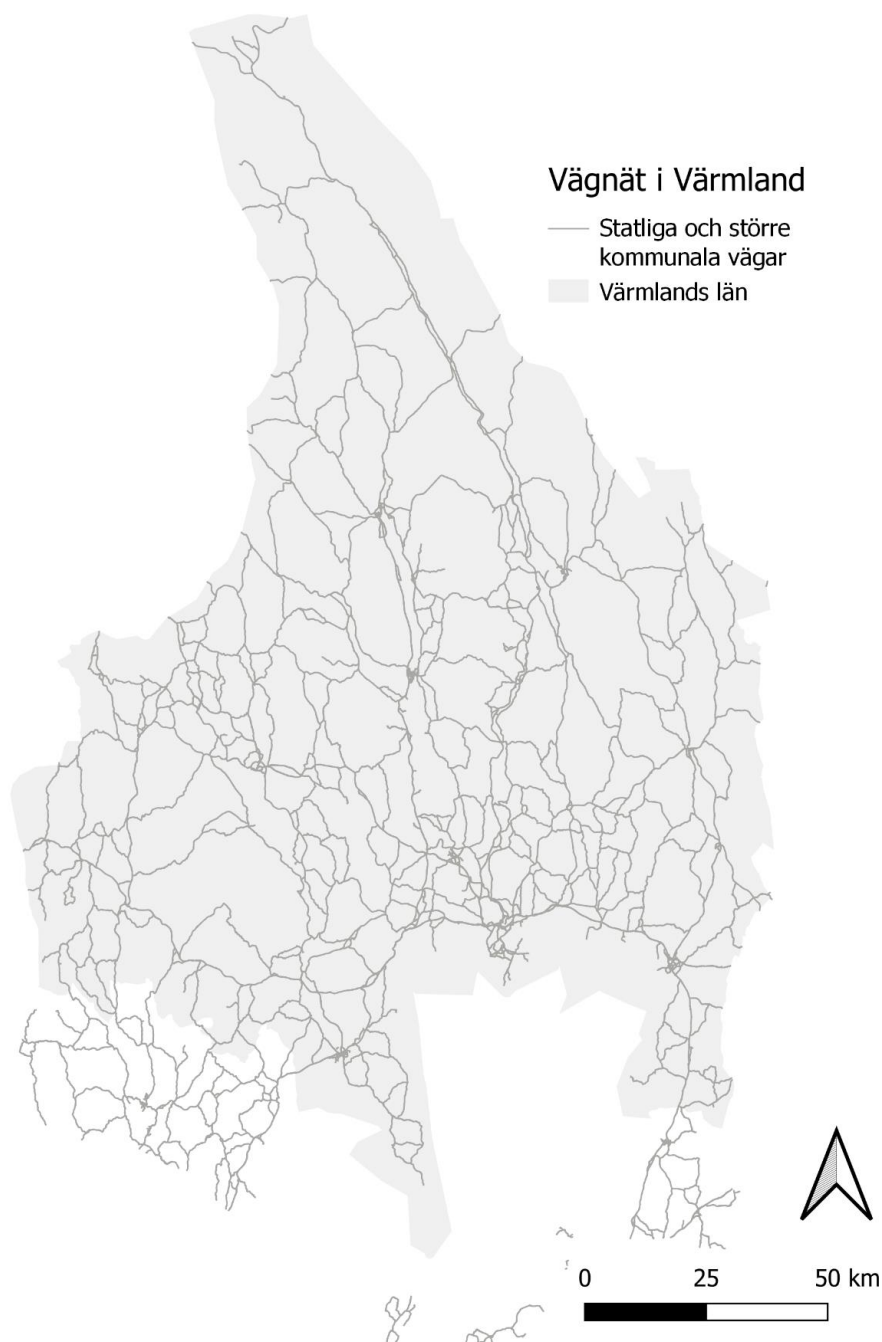
<sup>1</sup> Länk till sida där körningar av verktyget finns att ta del av: [Bikeable \(travelvu.dev\)](https://travelvu.dev)

<sup>2</sup> [modell för regionalcykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet v 1.2\\_20211216.pdf \(travelvu.dev\)](#)

### Datat bakom analysen

Region Värmland har mottagit ett geopackage med data för Värmlands län med omnejd, som sammanställts av Trivector. Datat innehåller uppgifter om Värmlands länsgräns, vägnät, befolkningsdata, resedestinationer, skolor och arbetsplatser. Nedan beskrivs datat för att ge en förståelse över vad analysen tar hänsyn till.

### Vägnät



**Figur 4.** Större kommunala bilvägar och de statliga (regionala och nationella) bilvägarna är hämtade från NVDB 2021. Det är dessa vägar som cykelresornas potential beräknas på senare. Eftersom bilvägnätet sällan är lämpligt att cykla på kan analysen som görs (se avsnitt om *Resultat*) ge en bild över vart behovet av cykelinfrastruktur är störst.

### *Vägar och gators utformning – VGU*

Med hjälp av Trivectors modell för regional cykelplanering kan man illustrera hur infrastrukturen borde se ut (till exempel om separerad cykelväg, målat cykelkörfält eller cykling i blandtrafik är lämpligt) för olika länkar i vägnätet. Indikatorerna som används för att bedöma lämplighet att cykla är knutna till råden i VGU<sup>3</sup> över vilken typ av cykelinfrastruktur som rekommenderas att anläggas och under vilka förhållanden. Rekommendationerna i VGU visas i figur 5, och siffrorna innebär<sup>4</sup>:

- 1) Cykel i blandtrafik
- 2) Omfördelning av vägyta, exempelvis genom att skapa cykelfält om vägen inte är tillräckligt bred för två motorfordon att mötas
- 3) Målat cykelfält
- 4) Separerad sommarcykelväg med enklare ytbeläggning om efterfrågan inte är tillräcklig, eller hänvisa cykelrutten till sidovägar
- 5) Separerad cykelväg om det finns tillräckligt med efterfrågan (mer än 50 cyklister i medeltal per dag) eller hänvisa till intilliggande väg

### *Nivå av trafikstress*

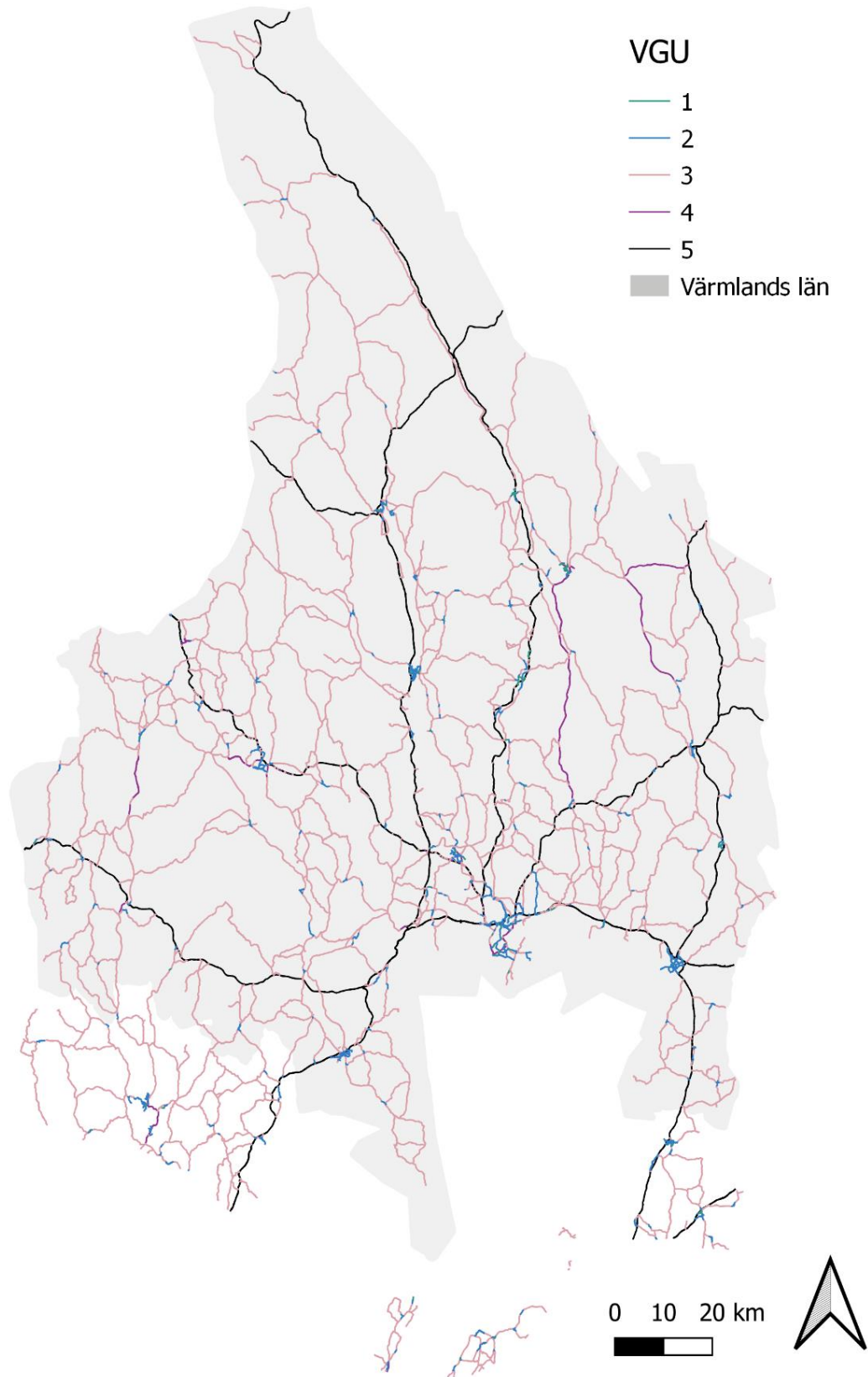
Trafikstress (level of traffic stress) fungerar som ett annat mått på lämplighet att cykla. Trivector använder de studier som gjorts av forskare vid Mineta Transportation Institute, där nivån av trafikstress implementerats genom en gradering på en skala från 1 till 4 där 1 betyder att vem som helst kan cykla den sträckan medan 4 anger att sträckan inte är säker för någon. Trafikstress visualiseras i figur 6. Dessa mått beror på infrastrukturen och skiljer sig om det finns separerad cykelinfrastruktur eller inte. Stressnivån är 4 för alla vägar med mer än 3 körbanor.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> [trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511879/FULLTEXT02.pdf](https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511879/FULLTEXT02.pdf) s.75

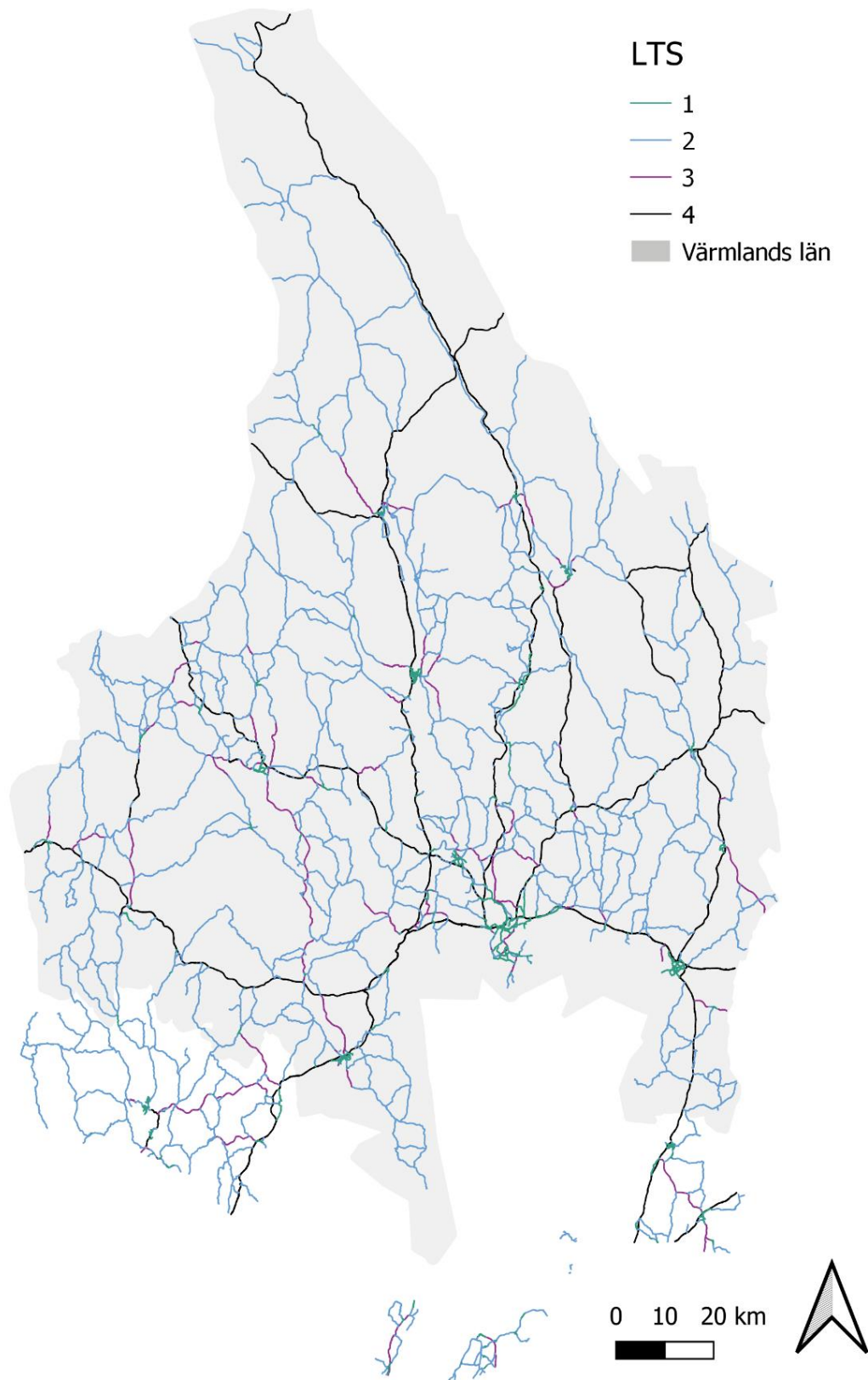
<sup>4</sup> För mer detaljerad beskrivning, se s.64-65 [modell för regionalcykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet v 1.2\\_20211216.pdf](#) (travelvu.dev)

<sup>5</sup> För mer detaljerad beskrivning, se s.65-66 [modell för regionalcykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet v 1.2\\_20211216.pdf](#) (travelvu.dev)



**Figur 5.** Rekommenderad infrastruktur enligt VGU med avseende på ÅDT och hastighet.

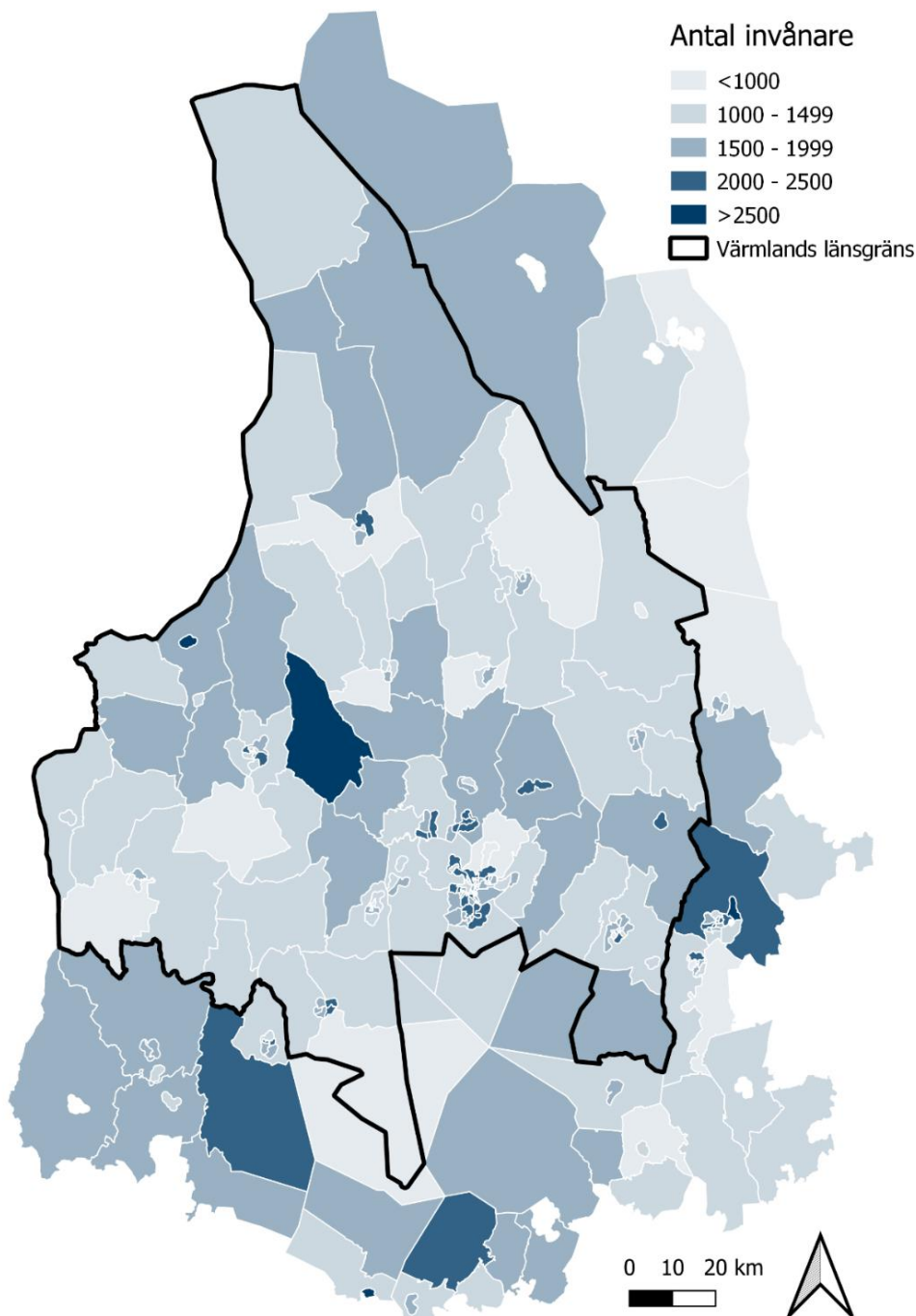




**Figur 6.** Visualisering av trafikstress (LTS) på en skala från 1–4 på vägnätet. Ju högre siffran är, desto högre är trafikstressen.

### Befolkningsdata

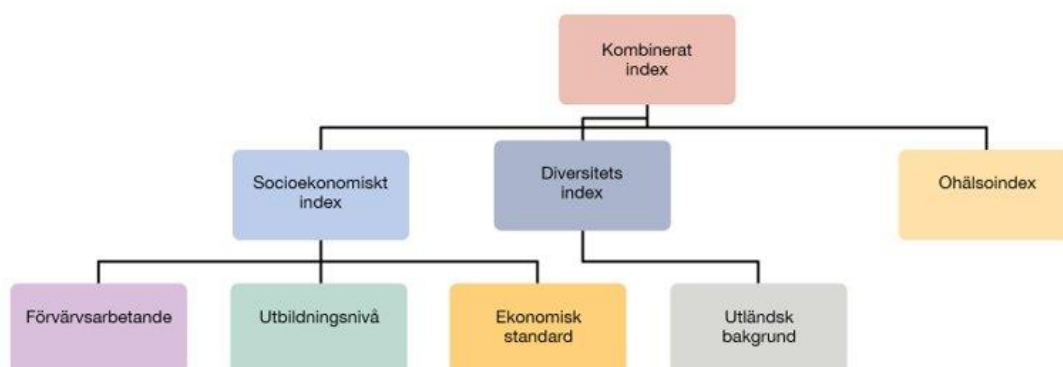
Befolkningsdatan som används är SCB:s regionala indelning demografiska statistikområden *DeSO* från 2018 och 2019. DeSO delar in Sverige i 5 984 områden som vid starten har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt.<sup>6</sup>



**Figur 7.** Antal invånare i respektive DeSo- område i Värmland och närliggande områden.

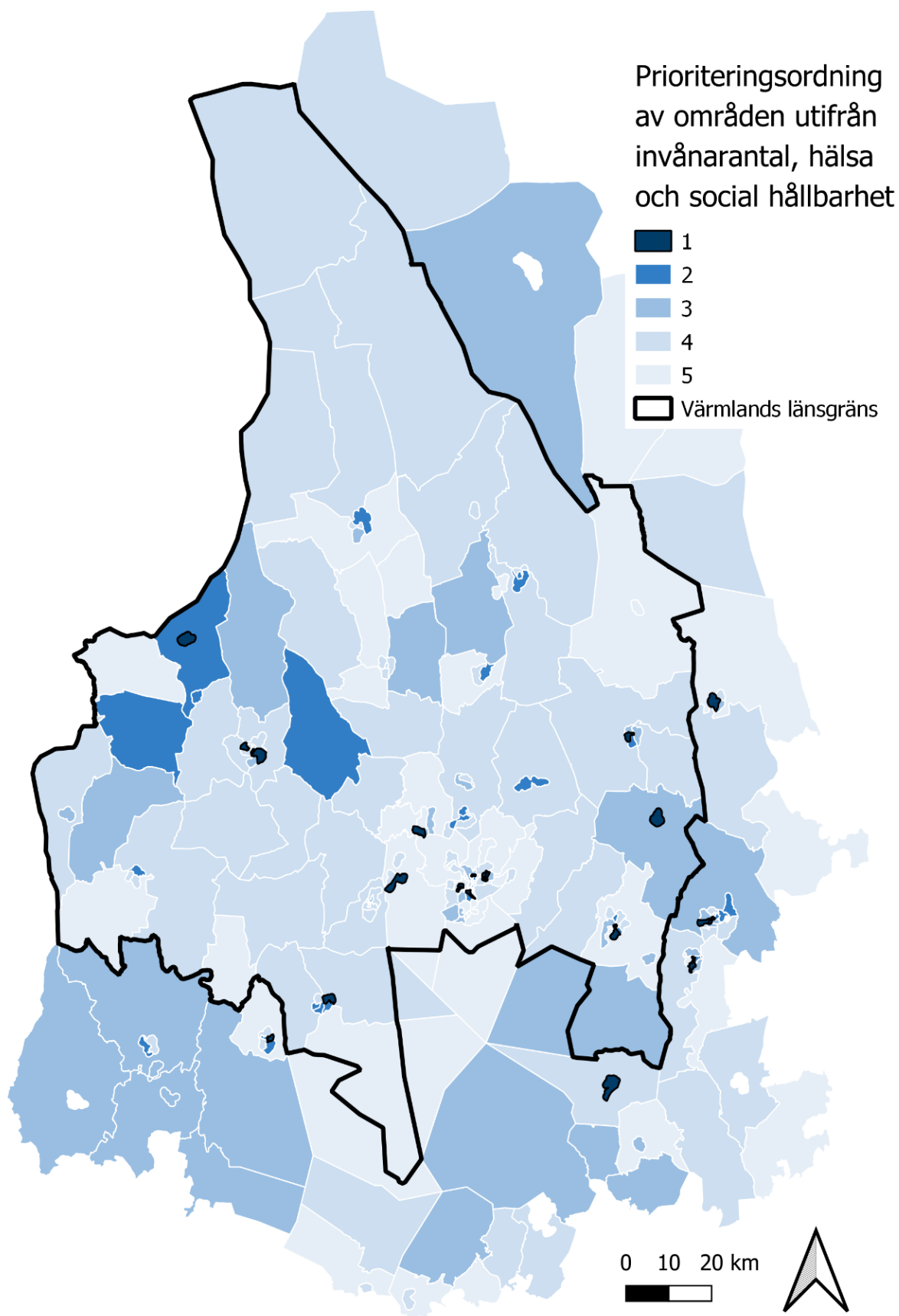
<sup>6</sup> [DeSO – Demografiska statistikområden \(scb.se\)](https://scb.se)

Två körningar har gjorts med verktyget för att jämföra resultaten mellan en viktad analys som tar hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet, mot en oviktad analys som inte gör det. I den oviktade körningen värderas varje område utifrån befolkningsantal, eftersom fler invånare förväntas generera fler cykelturer. Den viktade körningen tar, utöver befolkningsantal, även hänsyn till socioekonomiska variabler för befolkningen för att värdera potentialen för cykling mellan olika områden. Värdet multipliceras med befolkningsantalet för att påvisa potentialen.



**Figur 8.** Befolkningsdatan viktas av ett kombinerat index som består av de komponenter som illustrationen visar. Det kombinerade indexet har ett värde mellan 0,4 – 1,7.

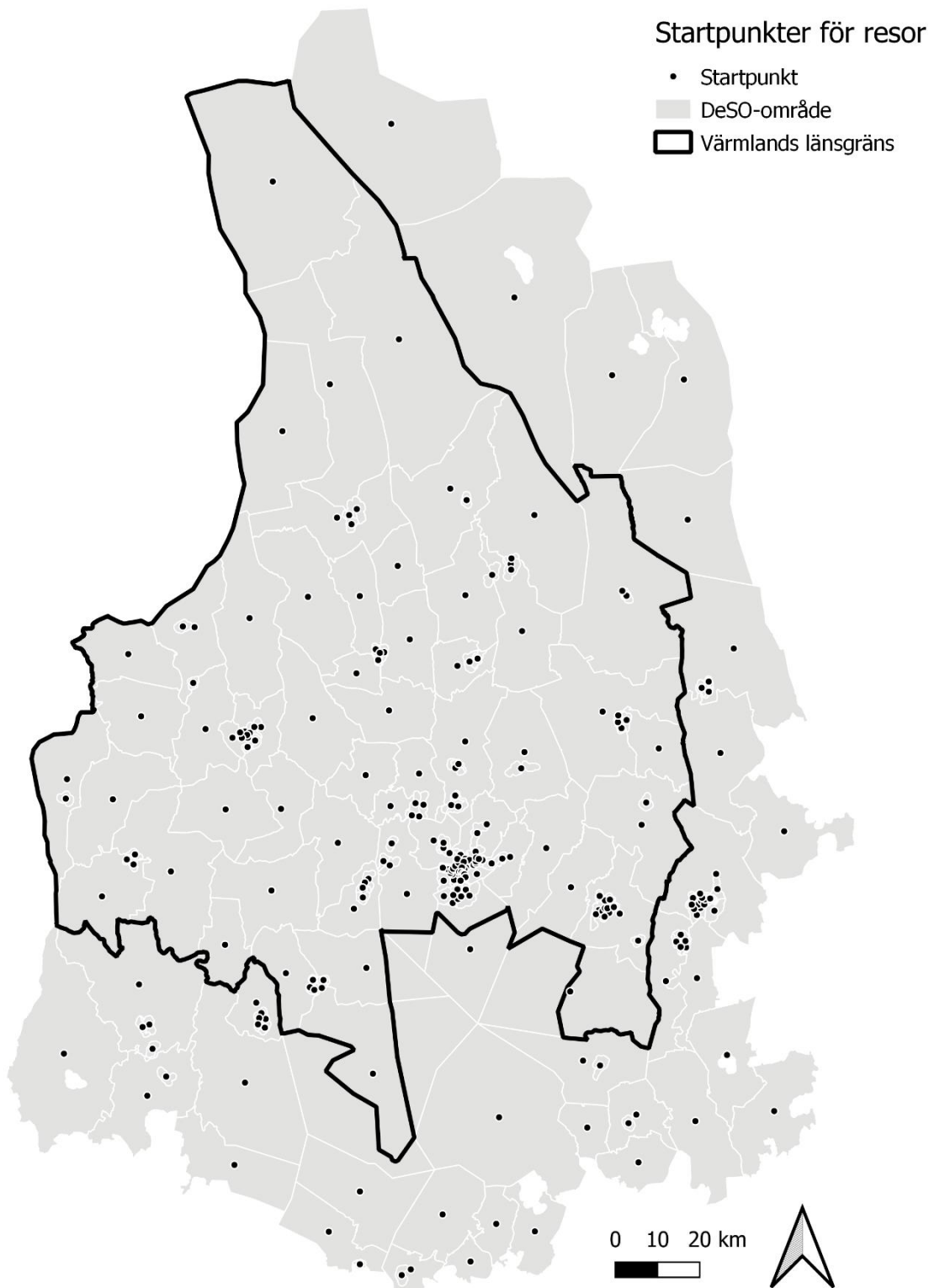
Socioekonomiskt index består av sysselsättningsgrad, befolkningsandel med gymnasieexamen och hushållens inkomster. Diversitetsindex innebär befolkningsproportion med utländsk bakgrund i området och ohälsindex innebär sjukfrånvaro. Trivector har tagit fram denna kombination av faktorer för att de ger en bild av social hållbarhet och kan användas för att jämföra social hållbarhet mellan olika områden. Trivector motiverar med att infrastrukturinvesteringar tenderar att gynna socioekonomiskt starkare områden, så denna metod ett sätt att prioritera områden som inte har en lika god socioekonomi. Dessa faktorer genererar tillsammans ett värde, där normalvärdet är 1, och variationen ligger ungefär mellan 0,4–1,7. Varje geografiskt område i analysen har alltså ett värde däremellan. Värdet multipliceras med befolkningsantal. Ju högre det slutgiltiga värdet är, desto högre prioriteras resor som har sin startpunkt i området. Kartan nedan (se figur 9) visar prioriteringsordning av områden utifrån invånarantal, hälsa och social hållbarhet i form av de beskriva faktorerna.



**Figur 9.** DeSO-områdenas prioriteringsordning utifrån invånarantal, hälsa och social hållbarhet

### Startpunkter för resor

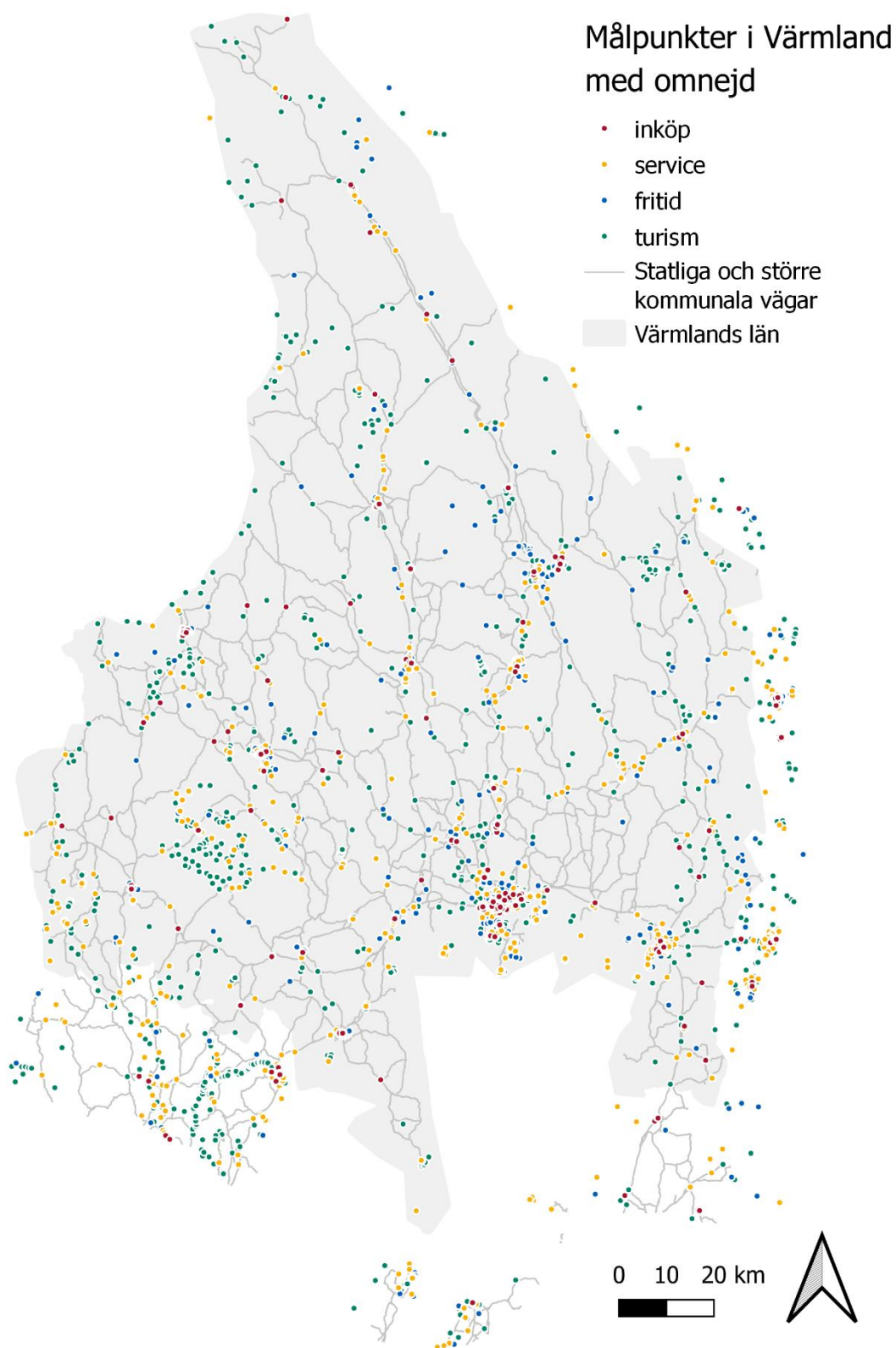
För varje DeSO-område genereras en central punkt från vilken områdets resor startar, denna punkt räknas som människors hem. Eftersom människor egentligen bor utspritt inom områdena stämmer modellen inte helt överens med verkligheten. Störst blir felkällan i stora geografiska områden.



**Figur 10.** Startpunkter för cykelresorna.

**Målpunkter för inköps-, fritids-, service- och turismresor**

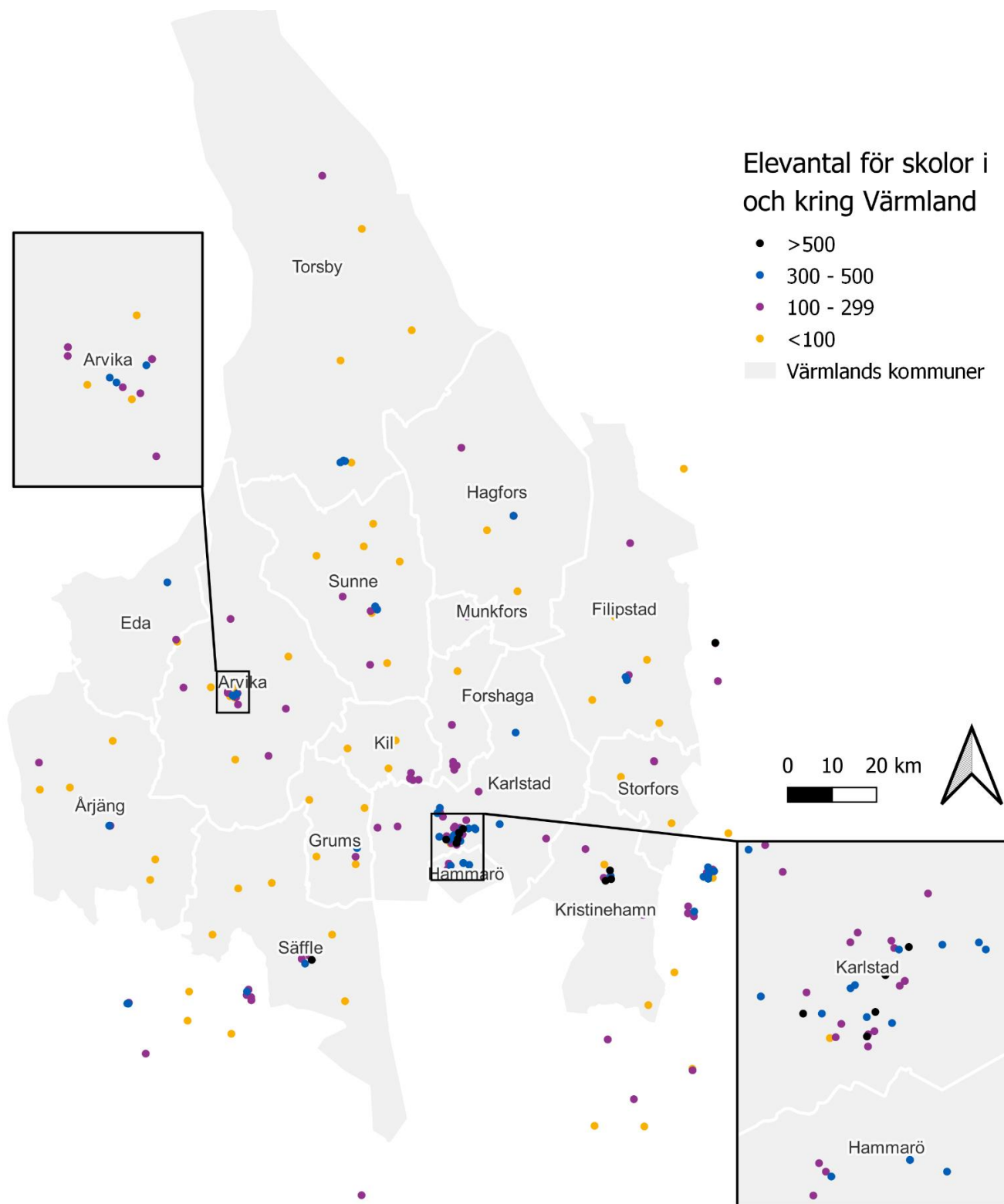
Datan för målpunkter i form av inköps-, fritids-, service- och turismresor kommer från Open street map och hämtades 2021. I första steget av analysen antas målpunkterna ha samma utgångsvärde, det vill säga att sannolikheten att människor kommer besöka dem är lika.



**Figur 11.** Målpunkter för shopping, service, fritid och turism. Eftersom alla lager visas samtidigt sker överlappningar som innebär att vissa punkter täcks av punkter som ligger ovanför. Det är stor spridning på målpunkterna i länet men många målpunkter tenderar att ligga i nära anslutning till bilvägnätet och i synnerhet längs stora vägar.

### Skolor

Skoldatan kommer från Skolverket och avser läsåret 2017-2018. Antal elever på skolan påverkar potentialen för cykling, ju fler elever som går på skolan desto större blir potentialen.

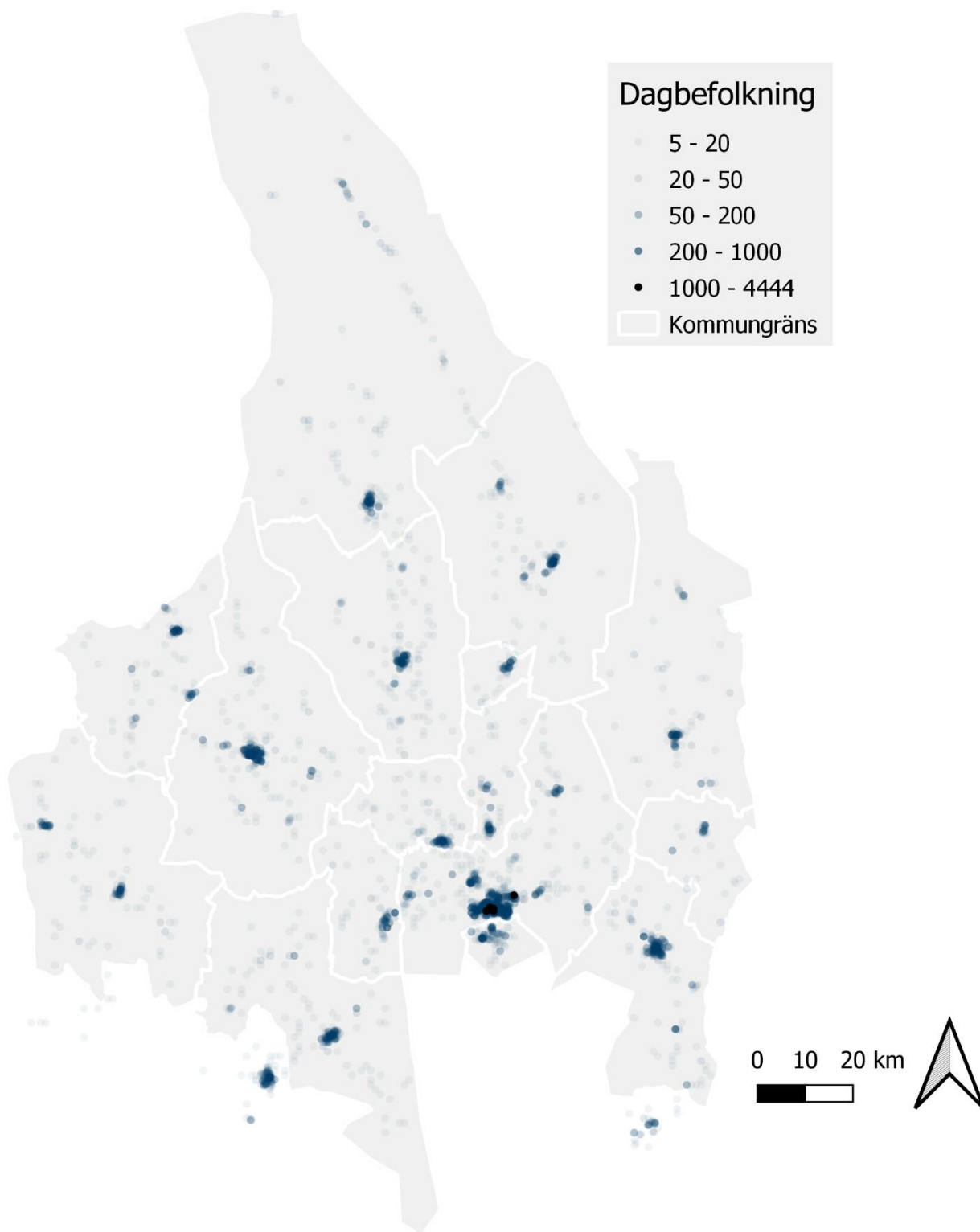


**Figur 12.** Elevantal för skolor i Värmland med omnejd.



**Arbetsplatser: dagbefolkning**

Dagbefolkningen, visar vart människor arbetar och är hämtat från SCB 2018. Den visas på rutor om 250x250 meter i tätort och på rutor om 1000x1000 meter utanför tätort. I kartan nedan illustreras dagbefolkningen som punkter istället för rutor.

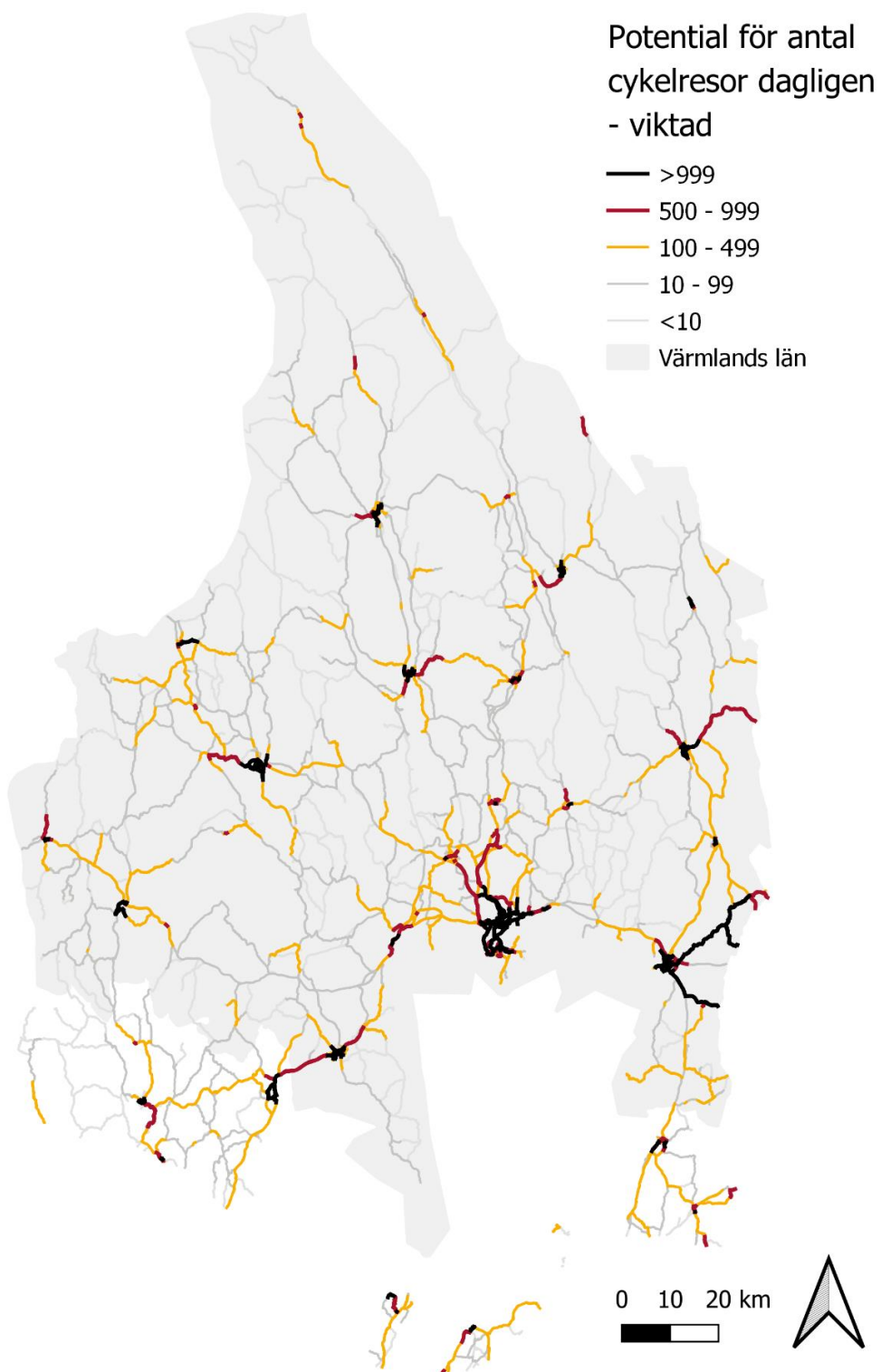


**Figur 13.** Dagbefolkning i Värmland. Ju mörkare färgen är, desto fler arbetar i området.

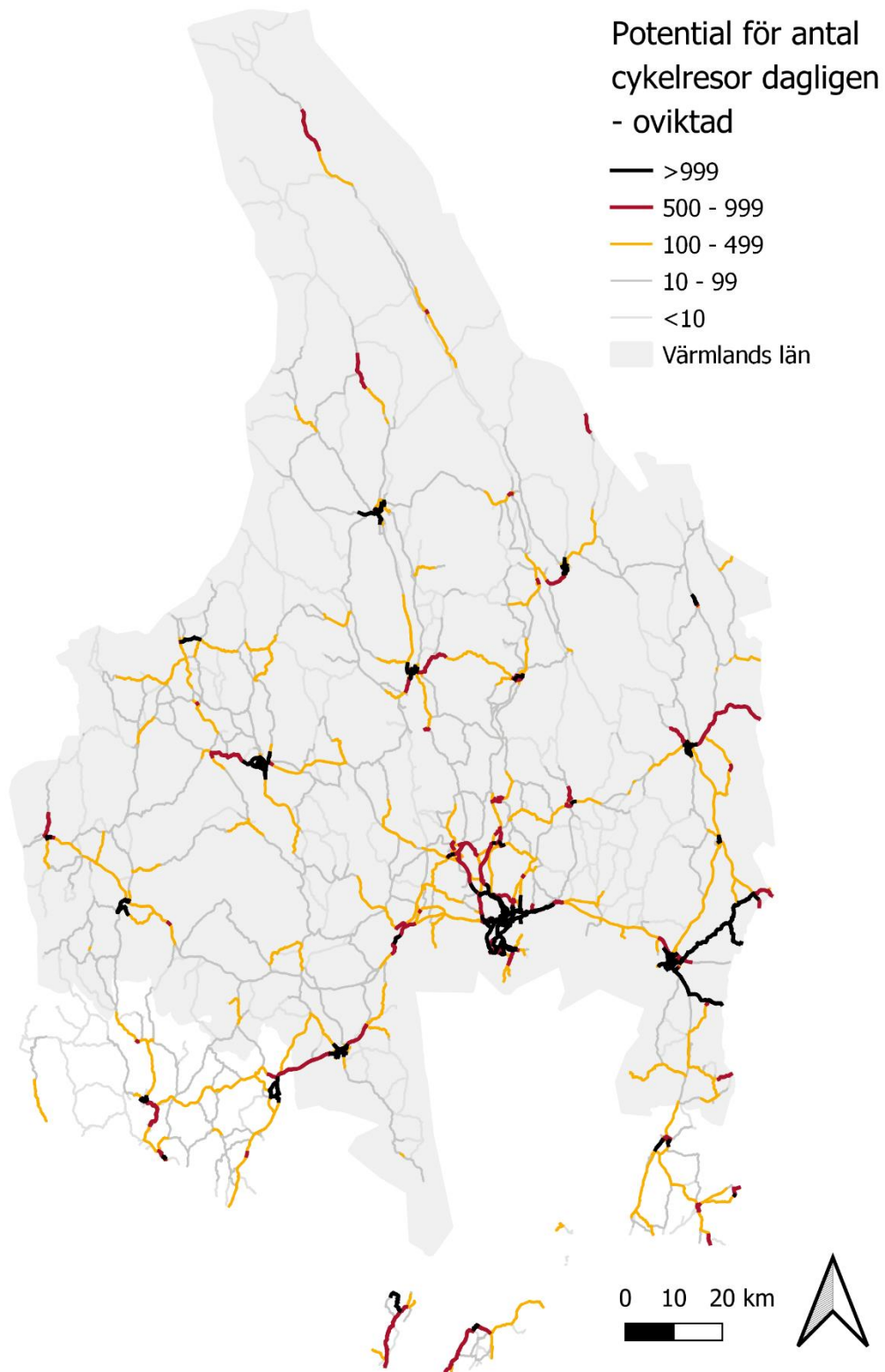
## Resultat

Potentialen för cykelresor uppskattas vara störst i anslutning till länets kommunhuvudorter. Även från kommunhuvudorter i östra Värmland till gränsen mot Örebro län uppskattas potentialen vara hög. Stora befolkningsmängder relativt Värmland, och stor dagbefolkning samt skolor och många målpunkter i övrigt, är anledningen till detta. Samtidigt är avstånden långa mellan orter österut som Kristinehamn – Björneborg – Degerfors – Karlskoga, mellan Kristinehamn – Kyrksten och mellan Filipstad – Hällefors. Potentialen för cykling på sträckorna är möjligtvis optimistiskt uppskattad, men kan på sikt vara relevanta om kommunerna ser ett värde i att bygga ut cykelinfrastrukturen.

Potentialen som är viktad, och därmed tar hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet enligt tillvägagångssättet som beskrivs tidigare i rapporten, skiljer sig inte särskilt mycket från potentialen som inte tar hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet. Skillnader och likheter mellan den viktade och oviktade analysen ses i kartorna på sida 20 och 21. En skillnad som dock får betydelse är att sträckan mellan Kil - Forshaga uppskattas ha lägre potential för cykling i den viktade analysen. I den viktade analysen prioriteras delar av sträckan ned. Ur ett regionalt perspektiv är sträckan ändå viktig, men andra sträckor prioriteras som viktigare att genomföras först. Fortsatt så är det den viktade analysen som kommer användas som utgångspunkt, i syfte att främja investeringar som gynnar folkhälsa och social hållbarhet. Eftersom potentialstudien endast är en modell och inte kan ge en exakt bild av verkligheten, används den som ett utav de viktiga underlagen för att ta välgrundade beslut.

*Viktad potential*

**Figur 14.** Kartan visar den potential för cykling som uppskattas finnas på statliga och större kommunala vägar i Värmland med omnejd. Analysen är viktad, vilket innebär att hänsyn tas till nyckelvärden för folkhälsa och social hållbarhet.

*Oviktad potential*

**Figur 15.** Kartan visar den potential för cykling som uppskattas finnas på statliga och större kommunala vägar i Värmland med omnejd. Analysen är oviktad.

## Cykelvägsutbyggnad

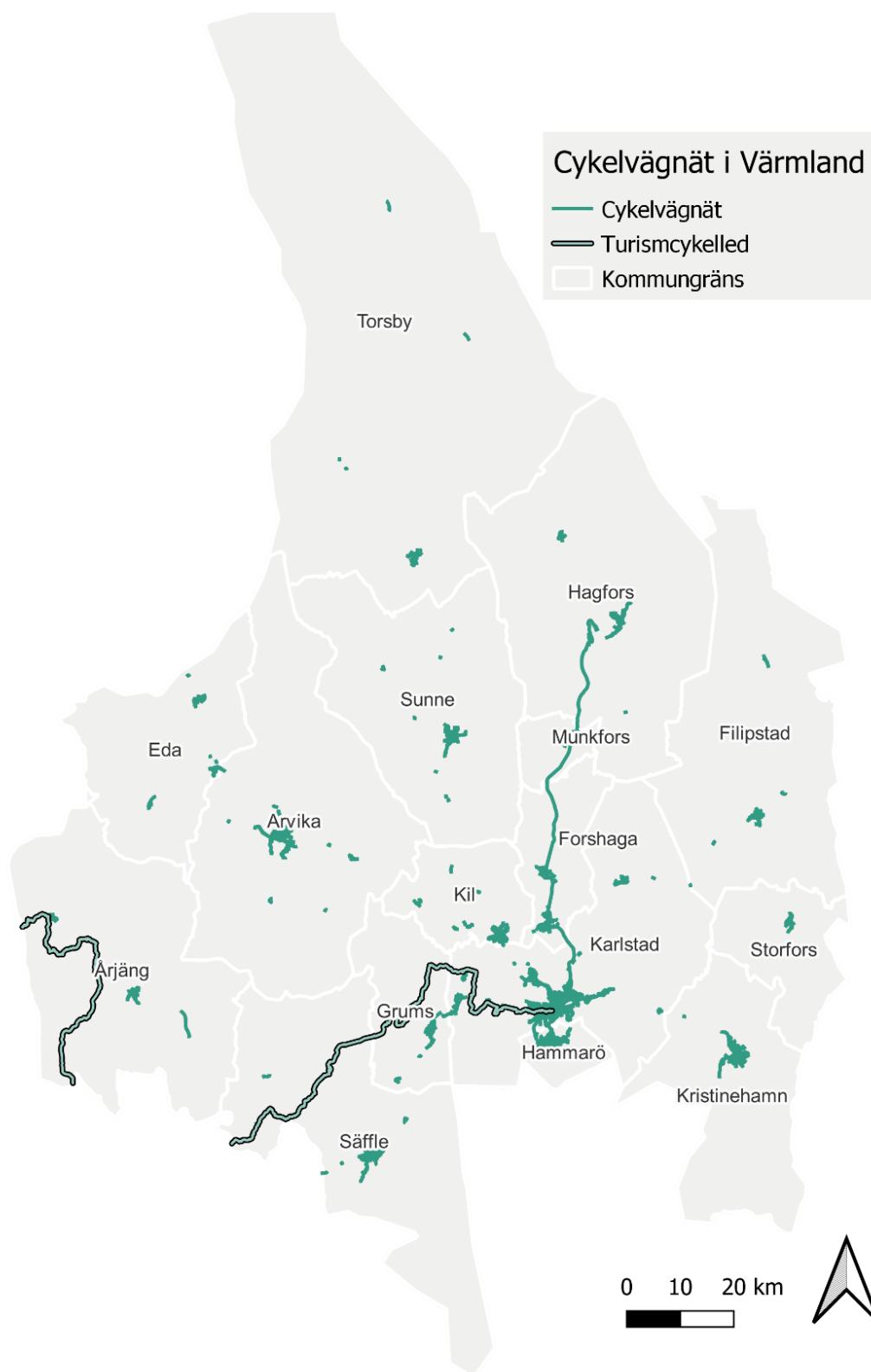
Kartorna i avsnittet visar det befintliga cykelvägnätet i Värmland, jämfört mot den uppskattade efterfrågan av cykelinfrastruktur längs med statliga och större kommunala vägar i länet.

För att uppskatta potentialen för cykling i Värmland, används nederländska resvanedata eftersom den ger bättre svar på hur långt människor är villiga att cykla i relation till olika ärenden. Cykelandelen för resorna i Nederländerna (27%) kan dessutom ses som en målbild för Sverige. För Värmlands del är cykelandelen för alla resor 8%. En ökning till 27% skulle bidra till att uppnå målbilden om 40% hållbara resor 2040. Metoden innebär samtidigt att den redovisade potentialen kan uppfattas som högre än vad som är trovärdigt i nuläget. Potentialen för de olika stråken bör därför ses i relation till varandra, eftersom förhållandet säger mer om hur viktiga stråken är för länet än vad ett specifikt värde gör. Analysen utgår dessutom från att infrastrukturen är optimal för cykling. Eftersom bilvägnätet sällan är lämpligt att cykla på ger analysen en bild över vart behovet av cykelinfrastruktur är störst. I denna del av rapporten läggs det befintliga cykelvägnätet till för att jämföra cykelpotentialen mot det faktiska cykelvägnätsutbudet.

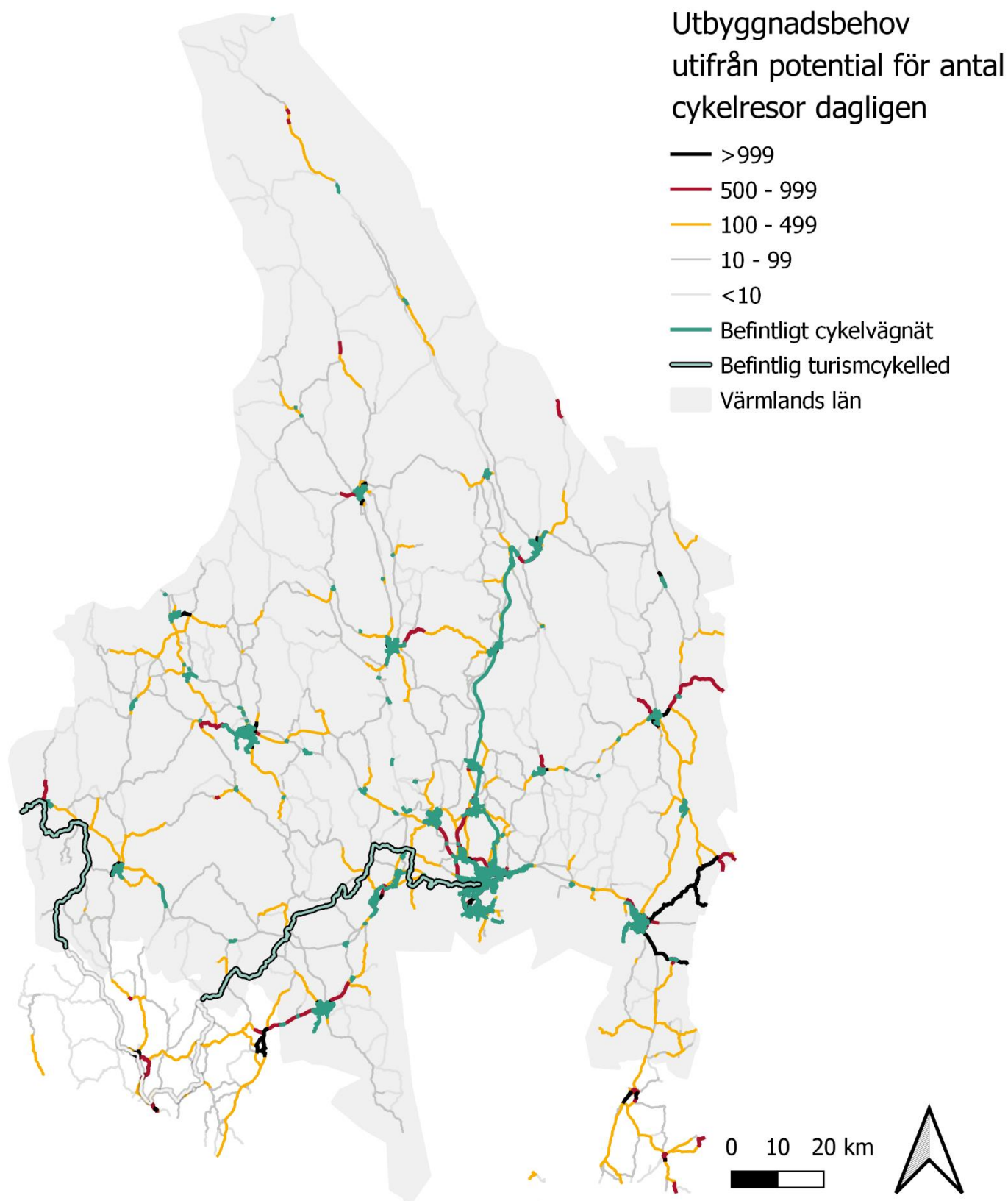
Behovet av cykelvägsutbyggnad är enligt analysen som störst i närheten av större tätorter i länet. Även från kommunhuvudorter i östra Värmland till gränsen mot Örebro län uppskattas potentialen vara hög. Stora befolkningstätheter relativt Värmland, och stor dagbefolkning samt skolor och många målpunkter i övrigt, är anledningen till detta. Samtidigt är avstånden långa mellan orter österut som Kristinehamn – Björneborg – Degerfors – Karlskoga, mellan Kristinehamn – Kyrksten och mellan Filipstad – Hällefors.

Kartorna i figur 17 och 18 nedan visar vart det finns ett uppskattat behov av cykelvägsutbyggnad.

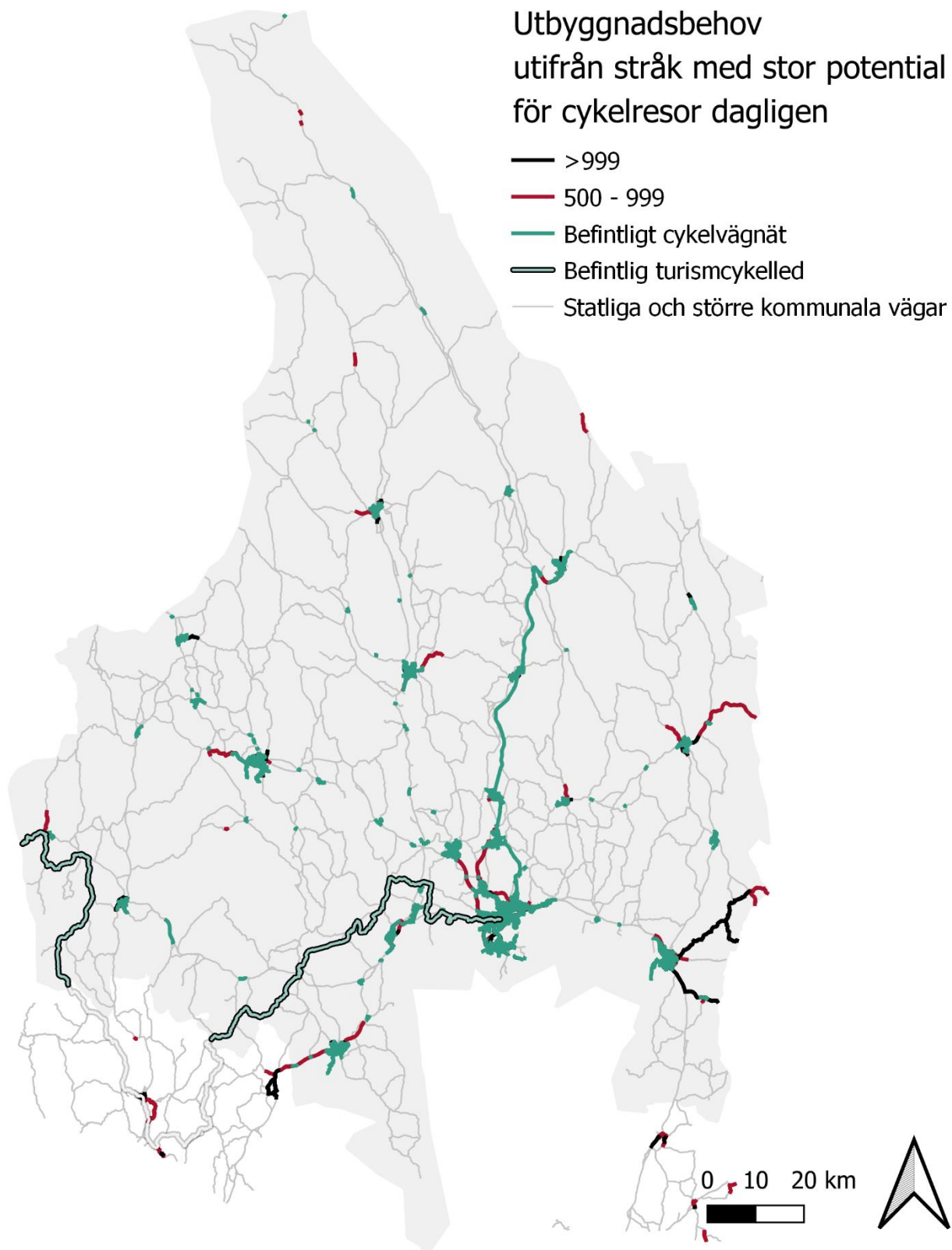
Resultatet används vidare som ett viktigt underlag för vart Region Värmland prioriterar att satsningar på cykelinfrastruktur ska göras. Prioriteringarna kan läsas i *Regional cykelplan för Värmland*.



**Figur 16.** Cykelvägnätet i Värmland. Både kombinerad gc-bana och separerad cykelbana ingår i cykelvägnätet. Vännerleden saknas eftersom den inte finns inlagd i NVDB.



**Figur 17.** Befintligt cykelvägnät samt utbyggnadsbehov av cykelinfrastruktur utifrån potential för cykelresor på statliga och större kommunala bilvägar i Värmland med omnejd.



**Figur 18.** Befintligt cykelvägnät samt utbyggnadsbehov av cykelinfrastruktur utifrån stråk med stor potential för cykelresor på statliga och större kommunala bilvägar i Värmland med omnejd.



## Referenser

Länk till sida där körningar av verktyget finns att ta del av: [Bikeable \(travelvu.dev\)](#)

Trafikverket, 2021:003 Råd VGU Vägar och gators utformning  
[trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511879/FULLTEXT02.pdf](https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511879/FULLTEXT02.pdf)

Trivector, 2021. Modell för regional cykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet. [modell för regionalcykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet v 1.2\\_20211216.pdf \(travelvu.dev\)](#)

SCB. DeSO – Demografiska statistikområden. [DeSO – Demografiska statistikområden \(scb.se\)](#)

## Bilaga 2: Bruttolista kommunala prioriteringar av cykelvägsutbyggnad på statligt vägnät

Status	Prioriteringsordning	Sträcka	Kommun	Ca längd (km)
	1	Arvika - Furtan	Arvika	8
	2	Jössefors - Sulvik	Arvika	7
	3	Arvika - Racken	Arvika	7
	4	Arvika - Hungvik	Arvika	10
	1	Eda Glasbruk (riksgränsen) - Charlottenberg	Eda	7
	2	Charlottenberg - Eda kyrka	Eda	8
	3	Koppom - Åmotsfors	Eda	18
	4	Charlottenberg - Häljeboda badplats	Eda	13
	5	Skillingsfors - Adolfsfors	Eda	17
	1	Filipstad - Storbron	Filipstad	1
	2	Nykroppa - Prästbäcken	Filipstad	3
	3	Prästbäcken - Filipstad	Filipstad	12
	4	Filipstad - Persberg	Filipstad	7
	5	Nykroppa - Bredvik	Filipstad	1,5
Beslutad i regional plan	1	Dyvelsten (Lyckan) - Norra Sanna	Forshaga	2,3
	3	Skived - Östra Deje	Forshaga	6
	2	Dyvelsten - Kil	Forshaga, Kil	7,5
	1	Alt 1 Väsby - Nyängen	Grums	1
	1	Alt 2 Östermalm - Nyängen	Grums	3
	2	Hammarstensallén - Åshammar Solhagen	Grums	2,5
	3	Åshammar - Malsjö	Grums	2,5
	4	Värmskog K:a - Liljenäs	Grums	0,5
	5	Liljedalmotet - Segmon	Grums	1
	6	Slottsbron - Liljedalmotet	Grums	2,5
	1	Hagfors - Uddeholm	Hagfors	5
	1	Åråsvägen - Vedspelsvägen	Hammarö	0,33
	2	Bivägen - GC-väg efter norra änden av Nolgårdsvägen	Hammarö	1
	3	Cirkulationsplats Nolgård - Cirkulationsplats Mörmon	Hammarö	2,1

	4 Lärkvägen - Hybelevägen	Hammarö	0,33
	5 Lövnäsleden (561) - Sättersvägen	Hammarö	1,7
	1 Skutberget - Hultsberg	Karlstad	1,6
	2 Vålberg - Lillerud	Karlstad	3,3
	3 Edsvalla - 701, Edsvalla IP-Rv45	Karlstad	1,3
	4 E18 - Rasta, Väse - E18	Karlstad	0,5
	5 Hynboholm - Stodene	Karlstad	2,1
	2 Kil - Fagerås	Kil	7,5
	4 Kil - Hannäs	Kil	3
	5 Fagerås - Klaxsjön	Kil	3
	3 Kil - Forshaga	Kil, Forshaga	7
	1 Kil - Karlstad, Ilanda	Kil, Karlstad	8
utan inbördes ordn	Kristinehamn - Ölme - Kommungräns	Kristinehamn	7
utan inbördes ordn	Kristinehamn - Björneborg	Kristinehamn	10
utan inbördes ordn	Kristinehamn - Hulthamnsvägen Revsand/Hult	Kristinehamn	10
utan inbördes ordn	Kristinehamn - Bäckhammar	Kristinehamn	16
utan inbördes ordn	Väg 204 Rudskoga kyrka - Rv 26	Kristinehamn	8,5
	1 Busshållplats - korsn Munkerudsv.	Munkfors	0,4
	2 Fr. Munkerudsskolan norrut - korsning Sunnevägen	Munkfors	0,28
	3 Munkerudsvägen 37 - RV 62	Munkfors	1
	4 Skolvägen från kapellvägen - Väg 240 vid Majas	Munkfors	0,85
	5 Längs RV62 från Munkerudsvägen - Ransäters rastpl.	Munkfors	6,5
	6 GC-bro från Munkåsen - Centrum, Tallåsvägen 10	Munkfors	0,25
Inga prioriteringar	-	Storfors	-
	1 Borgeby - Torsberg	Sunne	4
	2 Sunne - By	Sunne	2,5
	3 Prästbol - Gunnerud	Sunne	2
	4 Lysvik centrum norrut - Gamla vägen	Sunne	1
	5 Sunne - Holmby	Sunne	1
	6 Smidesvägen - Brårudsallén	Sunne	0,5
Beslutad i nationell plan	1 Säffle - Värnäs (Värmlandsbro)	Säffle	10

	2 Svaneholm - Svaneholm badplats	Säffle	
	3 Säffle - Värmlands nysäter	Säffle	20
	1 Oleby - Frykensskolan	Torsby	1
Pågående	2 Albacksvägen Ambjörby - Blekvägen	Torsby	
	3 Östmarksskolan - fotbollsplan	Torsby	1,2
Pågående trafikutredning	4 Henrik sörensens väg - Inova park	Torsby	
Inga prioriteringar	-	Årjäng	-

### Bilaga 3. GC-vägar Värmland 2014 – 2022 (2023) – Statlig medfinans

Kommun	Åtgärd	År
Filipstad	GC-väg Konsul Lundströms väg, RV 63-G:a Karlstadsv.	2014
Filipstad	GC-väg g:a järnvägsbanken, delen ansl Lundkvistv. - jvg-övergång Nylundsg.	2014
Grums	GC-väg Ljunggatan	2014
Hagfors	GC-väg Gjutarevägen, mellan Parkvägen och Atterbergsv.	2014
Kristinehamn	Ö:a Staketg. etapp 2, delen S:a Staketgatan – Tegelslagaregatan.	2014
Arvika	Gång- och cykelväg Ingesundsvägen	2014
Kil	GC-väg Sannerudsgatan	2014
Årjäng	GC-väg Silbodalskolan-järnvägen	2014
Hammarö	Ny anslutning cykelväg Kilene-Östra Bärstad	2014
Sunne	GC-väg längs Åbergsvägen mellan Heavägen och Ulvsberg	2014
Säffle	GC-banor Kungsgatan (Billerudsg.-Kanalparkens parkeringsplats)	2014
Filipstad	GC-väg Allégatan, Sparbanksgatan-Asphyttegatan	2015
Filipstad	GC-väg Konsul Lundströms väg, G:a Karlstadsv-Tingshusvägen	2015
Grums	GC-väg Gamla vägen/Åsgatan	2015
Hagfors	GC-väg vid Uvån, Hagforsvägen 10-gångbron	2015
Hagfors	Delvis ny GC-sträckning söder om järnverket med anslutning mot Hantverksv.	2015
Kil	GC-väg Grinnemogatan	2015
Kristinehamn	GC-väg Ö:a Staketgatan etapp 3	2015
Kristinehamn	GC-väg Stenstalidskolan	2015
Sunne	GC-väg Fabriksgatan	2015
Torsby	GC-väg och ombyggnad korsning Olebyvägen/Babordsvägen	2015
Årjäng	GC-väg Violvägen	2015
Arvika	Gc-stråk Arvika centrum-Sjukhuset-Rackstadmuseet	2016
Forshaga	Mellan Bergsgårdsvägen och Lundagårdsgatan	2016
Kil	Ny Gång-och cykelväg längs med Grinnemogatan	2016
Filipstad	GC-väg Industrivägen från Konsul Lundströms väg-Västeräng 300 m	2016
Filipstad	GC-väg John Ericssongatan Vikgatan-Filipstads kyrka 290 m	2016
Grums	Gång/cykelväg Solbergsgatan-Strandgatan, Slottsbron	2016
Grums	GC-väg Gamla vägen/Åsgatan	2016
Grums	Gång/cykelväg Åsgatan-Orrbygatan	2016
Hagfors	Asfaltering och nyproduktion av GC-väg - Atterbergsvägen	2016

Kristinehamn	GC Gröna gatan mellan Södra Staketgatan och Södermalmsgatan	2016
Kristinehamn	GC-bana Fältvägen delen Västra Ringvägen-Sandbäcksgård	2016
Torsby	Etapp 1 Östmarksvägen-Valbergsvägen	2016
Eda	Industrigatan parallellt med Charlottenbergsvägen	2016
Eda	Gunnarsbygården	2016
Säffle	Tallvägen - GC-bana mellan Treabacksvägen och Stockvägen	2016
Hammarö	GC Bärstad-Rud, Etapp 1 Bärstad-Geterud	2016
Sunne	GC-väg Alleris	2016
Arvika	Ny gång- och cykelväg Västra Sund	2016
Kristinehamn	Östra Staketgatan, delen från Nya Kyrkogatan till Södra Staketgatan	2016
Munkfors	Ny GC-väg Kapellvägen, Munkåsvägen-Munkfors Arena	2017
Hammarö	Ny GC-väg Rud etapp 2, Östanås-Rud	2017
Säffle	Ny GC-väg, Rampvägen-Calvertsgatan	2017
Arvika	GC-väg Edane	2017
Filipstad	GC-väg Färnebogatan, Konsul Lundströms väg-Assengatan	2017
Filipstad	GC-väg Gamla Karlstadsvägen, Konsul Lundströms väg-Åkaregatan	2017
Hagfors	NY GC-väg del av Asplings väg, Storgatan-Skålviksvägen	2017
Hagfors	Ny GC-väg del av Skålviksvägen, Lars Dahlgrens väg-Asplings väg	2017
Hagfors	GC-väg Karléns väg-Dahlgrens väg	2017
Sunne	GC-bro Älvgatan/Torvnäs	2017
Arvika	Ny GC-väg Arvika centrum-Prästängen	2018
Filipstad	Ny GC-väg Färnebogatan (Götgatan-Jonstorpsvägen)	2018
Forshaga	Ny GC-väg Grossbolstorpsvägen	2018
Hagfors	Asfaltering av banvallen mellan Hagfors och Geijersholm, etapp 2	2018
Karlstad	Ny GC-väg Graningevägen	2018
Storfors	Ny GC-väg Koltorp	2018
Arvika	Ny GC Korpralsvägen och Slagfältet	2019
Eda	Ny GC-väg Tallmogatan	2019
Eda	Ny GC-väg Källgatan	2019
Filipstad	Ny GC-väg Färnebogatan, Jonstorpsvägen-Asphyttegatan	2019
Filipstad	Ny GC-väg till Åsensskolan längs Polhemsgatan	2019
Forshaga	Ny GC-väg vid Activum (avtal behövs för passage)	2019
Grums	Ny GC-väg Ringvägen	2019
Grums	Ny GC-väg Östermalm	2019
Karlstad	Ny GC med TS åtgärder vid Gravaleden	2019

Storfors	Ny GC-väg Djupadalsgatan	2019
Torsby	Ny GC-väg Bangårdsgatan-Frykenskolan	2019
Årjäng	Ny GC-väg vid Källhultet	2019
Arvika	GC-väg längs med väg 175 mellan Mötterudsvägen-Tornstigen	2020
Arvika	GC-väg till Viks fritidsområde och idrottsanläggning, från väg lv.175-	2020
Filipstad	GC-väg Vasagatan, Polhemsgatan-Rv63	2020
Filipstad	GC-väg Karlstadsvägen, Kvarnbron- Konsul Lundströms väg	2020
Forshaga	GC-väg mellan Lyckan-Dyvelsten	2020
Karlstad	GC-bana och upphöjd korsning Sävegatan	2020
Karlstad	GC-bana på Vävaregatan	2020
Kil	GC-väg Lövenstrand	2020
Sunne	GC-väg mot Ingmår	2020
Säffle	Annelundsvägen, gång- och cykelbana mellan Carlvertsgatan och Kyrkmyrsvägen	2020
Torsby	Ny GC-väg Bangårdsgatan-Frykenskolan	2020
Arvika	GC-väg mellan Arvika stall - Viks friluftsområde	2021
Eda	Ringvägen GC-väg med tillgänglighetsanpassat övergångsställe och farthinder	2021
Eda	Källgatan, GC-väg, etapp 2	2021
Filipstad	GC-väg Skolgatan Lesjöfors	2021
Filipstad	GC-väg kvarteret Orren	2021
Karlstad	GC-bana Skolhusvägen	2021
Sunne	GC-bro Torvnäs	2021
Sunne	GC-väg Bäckängen	2021
Sunne	GC-väg genom Uddheden Gräsmark, längs Kyrkogatan	2021
Torsby	GC-väg på Bangårdsgatan samt Södra Industrigatan	2021
Årjäng	GC-väg Kallnäset	2021
Arvika	Gc-väg på del av Solviksvägen	2022
Filipstad	GC-väg Asphyttegatan- Spångbergsvägen, Filipstad	2022
Filipstad	Gc-väg längs Skolgatan, Lesjöfors	2022
Forshaga	Gc-väg till Sisugården, Forshaga	2022
Karlstad	Gc-bana längs Fogdemyrsgatan	2022
Kil	Gc-väg Dikatorp	2022
Sunne	Gc-väg Gullsby	2022
Torsby	Gc-väg längs Östmarksvägen	2022
Arvika	Jakobsgatan GC förbättring	2023

Beviljade åtgärder för 2023

Filipstad	Gc Konsul Lundströms väg	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Grums	Gc-väg Strandgatan/Solbergsgatan Slottsbron	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Hammarö	Gång- och cykelväg efter Nätvägen	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Karlstad	Gång- och cykelbana Tuggelitevägen	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Kil	Gång- och cykelväg Skogsvägen	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Sunne	Gång- och cykelväg mot Torsberg, etapp 2	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Säffle	Gc Annelundsvägen, etapp 3	2023	Beviljade åtgärder för 2023
Torsby	Gc-väg Olebyvägen och Vitsandsvägen, etapp 1	2023	Beviljade åtgärder för 2023



