

Bilaga 4

Social konsekvensanalys Regional cykelplan för Värmland

Handläggare: Sofia Bjarnevik, Regional utveckling

Datum: 2024-04-09

Diarienummer: RUN/240118

INLEDNING

För att ta socialt hållbara beslut i processen för den *Regionala Cykelplanen för Värmland*, appliceras metoden social konsekvensanalys (SKA). SKA:n har dels ett övergripande helhetsfokus på de cykelkopplingar som är prioriterade att tillkomma i länet, dels ett mer detaljerat fokus på var och en av de föreslagna cykelkopplingarna. Cykelkopplingarna visas på nästa sida.

Modellen för den övergripande analysen delas in i de tre kategorierna: *Tillgänglighet, Hälsa & trygghet* samt *Social sammanhållning*. Modellen utgår från vad sociala konsekvenser av transportplanering kan innefatta, vilka är beskrivna i *Inspirationshandbok för socialt hållbar transportplanering*¹.

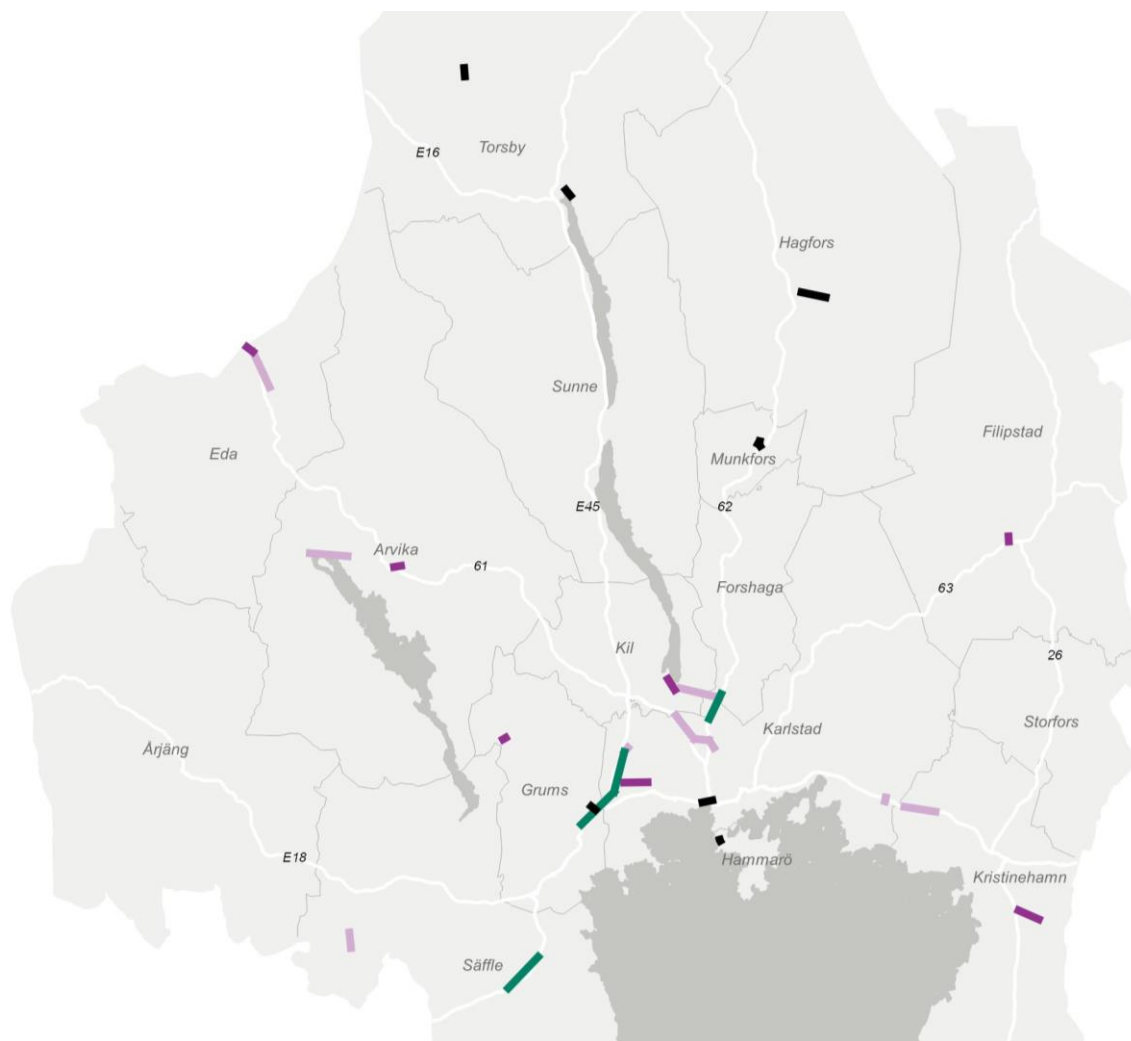
Under framtagande av den slutgiltiga versionen av cykelplanen har det skett ändringar där vissa cykelkopplingar tillkommit medan andra prioriterats om eller bort. De cykelkopplingar som tillkommit sedan remissutgåvan är endast med i den övergripande analysen eftersom den mer detaljerade analysen av standard för cykelvägarna baseras på en rapport framtagen av WSP utifrån remissutgåvan av planen. Kopplingarna behöver därför utredas i senare skede.

SLUTSATS

På en övergripande nivå ser vi att de föreslagna cykelkopplingarna i *Regional Cykelplan för Värmland* bidrar till en positiv utveckling ur flera sociala hållbarhetsperspektiv. Möjlighet till fysiskt aktiv transport, tillgänglighet till målpunkter, cykling på landsbygd och i anslutning till länets tätorter samt möjlighet för värmländska barn och unga att vara delaktiga i processen, är några exempel. Går vi ner från den övergripande nivån till ett mer detaljerat fokus på var och en av de föreslagna cykelkopplingarna, ser vi samtidigt en risk för bristande utformning av dem. Det finns en målkonflikt mellan att å ena sidan utveckla kostnadseffektiva lösningar där cykelinfrastruktur behövs som mest för att gynna många, och att å andra sidan uppnå en standard som täcker alla cyklistmålgruppers behov och därmed är mer kostnadsdrivande (medel räcker inte lika långt). Med rådande kostnadsutveckling blir målkonflikten särskilt stor. Potentiellt innebär det att cykelinfrastrukturen blir undermålig för alla cyklistmålgrupper, delvis avseende säkerhet men kanske särskilt avseende upplevd trygghet. I synnerhet riskerar utformningen i sådana fall att bli bristfällig bland vissa utsatta grupper som kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Riskerna för brister omfattar avsaknad av belysning samt i varierande grad cykelvägarnas bredd, skyltning, cykling i blandtrafik och passager i plan.

Sträckorna som prioriteras genom cykelplanen planeras på detaljnivå först när cykelplanen antagits och vägplaner upprättas, men redan tidigt i processen är det viktigt att vi är medvetna om att cyklisters säkerhet och upplevda trygghet påverkas av utformningen på detaljnivå så att kompensatoriska åtgärder kan göras. Genom att värdera riskanalysen i genomförandet kan negativa konsekvenser för relevanta målgrupper minimeras.

¹ [Socialt hållbar transportplanering \(k2centrum.se\)](https://k2centrum.se)



Prioriterade regionala cykelkopplingar – inför beslut

Prioriteringsgrupp A

Torsby, Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan
 Torsby, Oleby - Frykensskolan
 Hagfors, Hagfors - Uddeholm
 Munkfors, Hållplats Näset – korsning Munkerudsv
 Munkfors, Munkerudsvägen - Sunnevägen
 Hammarö, Lärkvägen - Hybelevägen
 Karlstad, Skutberget - Hultsberg
 Grums, Grums - Nyängen

Prioriteringsgrupp B

Kristinehamn, Björneborg - Hagaborg
 Eda, Eda glasbruk – Riksgränsen Norge
 Filipstad, Filipstad - Storbron
 Grums, Värmskog kyrka - Liljenäs
 Arvika, Bilbolaget - Gunnarskogsvägen
 Karlstad, Vålberg - Lillerud
 Kil, Kil - Hannäs

Prioriteringsgrupp C

Karlstad, Väse – E18, E18 – Rasta
 Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla - 701
 Säffle, Svaneholm – Strand badplats
 Arvika, Jössefors - Sulvik
 Kristinehamn, Ölme – kommungräns Karlstad
 Eda, Eda glasbruk - Charlottenberg
 Karlstad - Kil, via Hynboholm
 Kil - Forshaga

Beslutad i nationell transportplan/länstransportplan

E45 Grums/ Karlstad, Grums-Vålberg
 E45 Karlstad, Vålberg-Edsvalla
 E45 Säffle, Säffle-Värmlandsbro
 61 Kil, Framnäs-Högboda (Cykelåtgärder, ej separerad cykelväg)
 62 Forshaga, Norra Sanna – Lyckan

SAMMANFATTNING

Tillgänglighet

På länsövergripande nivå görs idag tolv procent av alla resor med cykel, detta enligt den senaste värmländska resvaneundersökningen som gjorts av Enkätfabriken på uppdrag av Region Värmland². Andelen är lika stor för kvinnor och män som är vuxna, men bland barn cyklar killarna mer än tjejerna, motsvarande en skillnad på sex procentenheter. Mellan de äldre barnen i Värmland är skillnaderna som störst under vintern, då fler tjejer än killar i högstadie- och gymnasieålder uppger att de inte cyklar alls, och fler killar än tjejer uppger att de cyklar varje dag³. Motiveringar som ges till att man cyklar mindre under vintern är bland annat att det är halt och mörkt, vilket kan åtgärdas med förbättrad vinterväghållning samt belysning. Åtgärderna kan antas bidra till mer jämställd cykling eftersom det troligtvis leder till att fler kvinnor cyklar.

Barnen är generellt sett mer beroende av att cykla än vuxna. Dels eftersom barn upp till och med 15 år tillhör den åldersgrupp som gör flest resor med cykel. Dels eftersom de inte har körkort och därmed är mer beroende av kollektiva och andra hållbara transporter. Därför är det än viktigare att cykelinfrastrukturen är god. Ungdomar i högstadie- och gymnasieålder i Värmland har lämnat flera förslag på nya cykelförbindelser i länet. Under processen har Region Värmland fått in förslag på nya cykelförbindelser i Forshaga, Grums, Hammarö, Karlstad, Kil och Säffle kommun⁴. Därtill har ungdomar förbättringsförslag för befintlig cykelinfrastruktur i följande kommuner: Grums, Hammarö, Karlstad, Kil och längs Klarälvbanan som sträcker sig längs flera kommuner.

Hinder för att cykla mer än i dagsläget är enligt värmlänningarna främst att det är för långt till destinationer⁵. Bland vuxna uppges också svårigheten att transportera varor och att man inte vill cykla i vissa väder som vanliga hinder. Bland barn mellan 6–15 år uppges otrygga trafiksituationer som ett vanligt hinder, men en stor andel av barnen uppger dock att inget hindrar dem från att cykla mer. Troligtvis eftersom en stor andel barn redan cyklar.

Den uppskattade potentialen för cykling för de cykelvägar som Region Värmland planerar genom den regionala cykelplanen varierar från låg potential (10–100 cykelresor/dag) till mycket hög potential (>1000 cykelresor/dag). Cykelinfrastruktur är viktig för människor i tätort såväl som på landsbygd vilket motiverar att investeringar görs även där potential för antal cykelresor inte är särskilt hög. Samtidigt är det viktigt att investeringarna har potential att förbättra tillgängligheten för många av länets invånare och därmed kan nyttjas av fler.

Uppdelat på kön ser vi att män får en något högre geografisk tillgänglighet till de föreslagna cykelvägarna än kvinnor får. I dagsläget är dock kvinnors geografiska tillgänglighet (totalt sett utan att väga in exempelvis trygghetsaspekter som belysning) potentiellt högre, vilket kan stödja att investeringar i cykelinfrastruktur görs där fler män bor.

² [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se/resvaneundersokning-2023)

³ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

⁴ Se bilaga 2: Ungas förslag

⁵ [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se/resvaneundersokning-2023)

Hälsa och trygghet

Stillasittande bland barn och vuxna är en generell samhällstrend. Det kan leda till hälsorelaterade problem, vilket utveckling av cykelinfrastrukturen kan bidra till att förhindra. Flest fysiskt aktiva är det i Karlstad och Hammarö kommun, och minst är det i Torsby, Hagfors, Filipstad och Eda.⁶ Eftersom den fysiska aktiviteten är något lägre i Torsby, Hagfors, Filipstad och Eda, finns det ur den aspekten ett större behov av cykelinfrastruktur i dessa kommuner. I den regionala cykelplanen finns prioriterad cykelinfrastruktur i dessa kommuner, alla inom högsta eller näst högsta prioriteringsgruppen. Statistiken om fysisk aktivitet styrker prioriteringen.

En annan trend i samhället, även så i Värmland, är att unga kvinnor i högre grad än andra grupper avstår från att gå ut ensamma på grund av rädsla för att bli överfallen, rånad eller på annat sätt ofredad⁷. Jämn belysning och åtgärdande av sprickor eller ojämnheter längs cykelvägar bidrar sannolikt till en inkluderande och mer jämställd tillgång till cykelinfrastruktur. Och därmed ökad cykling bland i synnerhet unga kvinnor. Även om rädslan att bli överfallen, rånad eller på annat sätt ofredad naturligtvis inte kan åtgärdas endast genom en god utformningen av cykelvägar, är utformningen en del av helheten i att utveckla trygga miljöer.

Gällande cykelolyckor sker dessa oftast på det kommunala vägnätet eftersom det cyklas mest i tätorter⁸. 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 i Värmland, 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. I *Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling*⁹ framgår att unga värmlänningar som cyklar eller som skulle vilja börja cykla anser att underhållet längs cykelvägarna ofta är undermåligt. Vi ser också att den vanligast typen av olyckor med cykel bland både vuxna och barn är singelolyckor som orsakas av undermåligt underlag vilket i majoriteten av fallen beror på exempelvis grus, snö och is, hala löv, trottoarkant eller liknande¹⁰. Under framtagandet av den regionala cykelplanen har Region Värmland tagit fram en *Checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur*, som bland annat lyfter vikten av väl underhållna cykelbanor och prioriterad snöröjning.

Breda och tydligt separerade cykelvägar där det framgår var man får cykla och inte, har under processens gång lyfts av barn som några av de viktigaste faktorerna för vad som utgör en bra, och därmed trygg cykelväg. Andra faktorer som bra belysning, tydlig koppling mellan cykelvägar, inga ojämnheter och att cykelsträckorna inte ska byggas vid bilvägar anser barnen också som viktiga faktorer för utvecklingen av cykelsträckorna. Ifall cykelsträckorna ska byggas vid bilvägar så anser de att någon typ av staket ska finnas mellan cykel- och bilvägar för att inte bilar ska köra in i cykelvägarna.

⁶ [Faktablad Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

⁷ [Faktablad Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

⁸ [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](#)

⁹ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

¹⁰ [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](#)

Social sammanhållning

Cykelkopplingar där Region Värmland ser störst potential för att knyta samman områden med sociala skillnader eller bidra till en bättre tillgänglighet inom områden med lägre social hållbarhetsstandard än snittet, är i *Regional Cykelplan för Värmland* generellt prioriterade längre fram i tiden än kopplingar i områden med en högre social hållbarhetsstandard. Dessa är *Björneborg – Hagaborg*, *Charlottenberg – Eda glasbruk*, *Filipstad – Storbron* och *Vålberg – Lillerud*. Även *Hagfors – Uddeholm* är en sträcka som är särskilt viktig ur perspektivet att bidra till bättre tillgänglighet inom områden med lägre social hållbarhetsstandard än snittet. Sträckan är dock redan prioriterad i första kategorin cykelvägar i *Regional Cykelplan för Värmland*. Från remissutgåva till beslutsversion av planen har kopplingen *Vålberg – Lillerud* prioriterats högre, från lägsta prioriteringsgruppen till den mellersta (grupp B) vilket är positivt utifrån perspektivet om social sammanhållning.

Barnperspektiv, barnets perspektiv & barnrättsperspektiv

I *Regional cykelplan för Värmland* har Region Värmland tagit barnperspektivet samt barns perspektiv i beaktande. Av de tre perspektiven – barnperspektiv, barnets perspektiv och barnrättsperspektiv är det i slutändan barnrättsperspektivet som Region Värmland ska beakta. Att barnets rättigheter beaktas behöver inte nödvändigtvis innebära att de alltid går före andra intressen eftersom andra perspektiv kan väga tyngre, men då är det viktigt att motivera varför och att belysa målkonflikter. Barnperspektivet och barnets perspektiv lyfts i cykelplanen, till exempel genom att:

- Planen bidrar till bättre levnadsvillkor för barn genom förbättrade möjligheter att cykla. Barn och unga ska ha framtiden för sig, det är ett viktigt perspektiv enligt *Värmlandsstrategin*.
- Värmländska barn har erbjudits möjlighet att komma med sina perspektiv i framtagandet av planen.
- Barnperspektivet inkluderas som horisontellt viktigt perspektiv inom samtliga *strategiska områden* som föreslås i planen: samhällsplanering/ fysisk planering, ökad vardagscykling, hela resan-perspektivet, cykling för rekreation och turism samt godszykeltransporter.
- Barnperspektivet och barns perspektiv belyses i *Checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur*.
- Barnperspektivet prioriteras i *Stöd för prioriteringar mellan utvecklingsåtgärder* (tillhörande prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper).
- *Potentialstudien* för cykling bland annat tar hänsyn till elevantal på skolor och målpunkter för service, inköp, fritid och turism.

Risk för bristande cykelvägsutformning

Region Värmland har identifierat risk för brister längs de flesta av de föreslagna cykelvägarna¹¹. Det finns en målkonflikt mellan att å ena sidan utveckla kostnadseffektiva lösningar där cykelinfrastruktur behövs som mest för att gynna många, och att å andra sidan uppnå en standard som täcker alla cyklistmålgruppers behov och därmed är mer kostnadsdrivande (medel räcker inte lika långt). Med rådande kostnadsutveckling blir målkonflikten särskilt stor. Potentiellt innebär det att cykelinfrastrukturen blir undermålig för alla cyklistmålgrupper, delvis avseende säkerhet men kanske särskilt avseende upplevd trygghet. I synnerhet riskerar utformningen i sådana fall att bli bristfällig bland vissa utsatta grupper som kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Riskerna för brister omfattar avsaknad av belysning samt i varierande grad cykelvägarnas bredd, skyltning, cykling i blandtrafik och passager i plan. Som kompensatorisk åtgärd för att öka säkerhet och upplevd trygghet vid passager i plan föreslås generellt att de ska utformas med refug eller avsmalning som hastighetsdämpande åtgärd. Genom att värdera riskanalysen i genomförandet kan negativa konsekvenser minimeras.

Majoriteten av föreslagna cykelvägar ansluter till skolor eller andra målpunkter, som med stor sannolikhet innebär att barn kommer cykla där. Längs några av dessa sträckor finns det stor risk att standarden är otillräcklig för barnen, samt för målgrupper i samtliga åldrar, om inte tillräckliga kompensatoriska åtgärder görs främst för att förbättra upplevd trygghet vid passager. Dessa sträckor är i synnerhet: *Jössefors – Sulvik* i Arvika kommun, *Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701* i Karlstads kommun samt *Kil – Forshaga* mellan kommunerna Kil och Forshaga. Vidare kan risk för brister längs följande sträckor med målpunkter för bland annat barn nämnas: *Oleby - Frykenskolan* i Torsby kommun, *Busstationen – Korsningen Munkerudsvägen* i Munkfors kommun, *Björneborg – Hagaborg* i Kristinehamns kommun, *Filipstad – Storbron* i Filipstads kommun, *Skutberget – Hultsberg* i Karlstads kommun (gällande alternativ 1 men inte alternativ 2) och *Vålberg – Lillerud* i Karlstads kommun.

Längs sträckorna *Charlottenberg – Eda glasbruk* i Eda kommun och *Ölme - Karlstad* (kommungräns) i Kristinehamns kommun är passagerarnas lämplighet svåra att bedöma då information om trafikmängder saknas. Gällande sträckan *Ölme - Karlstad* bedömer Region Värmland att det inte är särskilt troligt att små eller mellanstora barn cyklar till vardags på grund av det långa avståndet på cirka 10 km. Det är även tveksamt att äldre barn gör det, dels på grund av avståndet, dels på grund av avsaknad av tydliga målpunkter. Likaså gäller troligtvis för sträckan *Karlstad – Kil* (via Hynboholm – Stodene/Ilanda). I enkäten om *Unga i Värmland om cykling*¹² som Region Värmland gjort i samarbete med ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun, framgår dock ett önskemål om cykelväg mellan Kil och Karlstad via Hynboholm eller Skåne. Önskemålet kommer från en högstadiellev, vilket tyder på att det finns intresse för cykling längs sträckan bland äldre barn även om Region Värmland bedömt att det är låg trolighet att barn skulle cykla en sådan lång sträcka.

Se avsnitt *Föreslagen standard längs cykelvägarna* för att ta del av hela bedömningen av cykelvägsstandard.

¹¹ Se tabell i avsnitt *Föreslagen standard längs cykelvägarna*

¹² Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

Innehållsförteckning

INLEDNING	2
SLUTSATS	2
SAMMANFATTNING	4
BAKGRUND.....	9
Social konsekvensanalys (SKA) av förslag till regional cykelplan för Värmland.....	9
Social konsekvensanalys (SKA) inom transportplanering...	9
Begreppet socialt hållbara transporter	10
Modell för den sociala konsekvensanalysen	10
Koppling till Värmlandsstrategin	11
Barnkonsekvensanalys (BKA).....	12
ÖVERGRIPANDE ANALYS	17
TILLGÅNGLIGHET	17
Potential.....	17
Förflyttningar och aktiviteter	21
Ett smidigt vardagsliv	22
HÄLSA & TRYGGHET	26
Hälsorelaterade konsekvenser	26
Trygghet.....	30
SOCIAL SAMMANHÅLLNING	33
Social sammanhållning	33
Ekonomiska konsekvenser	36
ANALYS AV CYKELVÄGSSTANDARD	37
Föreslagen standard längs cykelvägarna	39
Sammanfattande riskanalys	44
Referenser	46
Bilagor	46
Bilaga 1. Potentiell tillgänglighet till cykelvägar.....	47
Bilaga 2. Ungas förslag på nya cykelvägar.....	49
Bilaga 3. Övriga förslag på nya cykelvägar	51
Bilaga 4: Prioriterade cykelvägar (<i>utifrån remissutgåva</i>)...	52

Den sociala konsekvensanalysen för *Regional cykelplan för Värmland* har fokus på de cykelkopplingar som prioriteras i länet och görs dels på en övergripande nivå, dels på en mer detaljerad nivå. Den övergripande nivån förmedlar en nulägesbild av cyklingen i Värmland samt hur de prioriterade cykelkopplingarna bidrar till förbättrade möjligheter att cykla och analyseras utifrån olika sociala perspektiv. Den mer detaljerade analysen ger en bild av de prioriterade cykelkopplingarnas föreslagna standard och sociala konsekvenser av utformningen. Analysen av standard för cykelvägarna baseras på en rapport framtagen av WSP utifrån remissutgåvan av planen, Kopplingarna som tillkommit till beslutsversionen av cykelplanen är därför endast med i den övergripande analysen och behöver därför utredas vidare i senare skede.

Följande kapitel ger en bakgrund till sociala konsekvensanalyser inom transportplanering över lag, samt hur den sociala konsekvensanalysen av Regional cykelplan för Värmland är uppbyggd.

BAKGRUND

Social konsekvensanalys (SKA) av förslag till regional cykelplan för Värmland

I det inledande avsnittet av bakgrundskapitlet beskrivs vikten av *sociala konsekvensanalyser (SKA) inom transportplanering*, följt av ett avsnitt om innebörden av *begreppet socialt hållbara transporter*. Avsnitten är hämtade från handboken *Inspirationshandbok för socialt hållbar transportplanering*¹³.

Därefter ges en beskrivning av den modell som Region Värmland tagit fram för den sociala konsekvensanalysen av Regional cykelplan för Värmland. Modellen utgår från vad *sociala konsekvenser av transportplanering* kan innefatta, vilka är beskrivna i ovan nämnd handbok.

Social konsekvensanalys (SKA) inom transportplanering

Människors olika förutsättningar och behov påverkar aspekter som behöver beaktas i trafikplanering på såväl lokal, regional som nationell nivå. Vi använder olika transportslag beroende på vem vi är, var vi bor och vilka resurser vi har men också vilket utbud av transporter som finns tillgängligt. Transportsystemet är särskilt viktigt för tillgängligheten till utbildning och arbete som kan ge människor en varaktig försörjning livet ut, men även för barn och för de som har avslutat ett långt arbetsliv. För många människor är mobiliteten en viktig förutsättning för välfärden, samtidigt som transportsystemet också kan orsaka besvär, skapa barriärer i vardagen, och att resan kan upplevas som betungande.

Transporter har betydelse för människors möjlighet till samhällsdeltagande och bristen på fungerande transporter kan innebära social exkludering.

¹³ [Socialt hållbar transportplanering \(k2centrum.se\)](https://www.k2centrum.se/2018/09/13/socialt-hallbar-transportplanering/)

Arbetet med sociala konsekvensanalyser (SKA), även kallad sociala konsekvensbedömningar (SKB), är en metod för att ta socialt hållbara beslut. Inom trafikplanering kan det exempelvis innebära att ta hänsyn till olika gruppers förutsättningar och behov. Arbetet berör både processen att integrera sociala hänsynstaganden i planeringsprocessen, och den konkreta analys och slutrapport som ofta blir resultatet av att utvärdera ett projekts sociala konsekvenser. Syftet är också att systematiskt följa upp de åtgärder som kan tillvarata sociala intressen. Styrkan ligger i att konsekvensbedömningarna tydligt kan visa vilka områden som behöver utvecklas för att uppnå mål om tillgänglighet och hållbara samhällen (i svensk transportpolicy, diskrimineringslagen och Agenda 2030).

Begreppet socialt hållbara transporter

Socialt hållbara transportsystem kan förstås som system som tillåter alla samhällsgrupper att nå viktiga destinationer i vardagen – såsom förvärvsarbete, i syfte att kunna försörja sig – inom rimlig tid och kostnad.

Transportsystemet kan utifrån detta perspektiv betraktas som ett åtagande som kommuner, regioner och staten har, i syfte att säkerställa ett visst mått av välfärd för invånarna. Detta eftersom grupper såsom ungdomar, kvinnor, äldre, och ekonomiskt utsatta grupper ofta riskerar att hamna i utsatta situationer i samhället. Diskrimineringsgrunderna bör beaktas. Dessa är kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsvariation, sexuell läggning och ålder.

Modell för den sociala konsekvensanalysen

Modellen för den övergripande sociala konsekvensanalysen av Region Cykelplan för Värmland delas in i de tre kategorierna: *Tillgänglighet*, *Hälsa & trygghet* samt *Social sammanhållning*. Modellen utgår från vad sociala konsekvenser av transportplanering kan innefatta, vilka beskrivs i *Inspirationshandbok för socialt hållbar transportplanering*¹⁴.



Figur 1: Modell för den sociala konsekvensanalysen av Regional Cykelplan för Värmland.

¹⁴ [Socialt hållbar transportplanering \(k2centrum.se\)](https://k2centrum.se)

Kategorin *tillgänglighet* innefattar potentialen att nå olika aktiviteter som är viktiga för individer i vardagen, utifrån hur infrastrukturen ser ut och vilken förmåga den enskilda individen har. Tillgänglighet innefattar även hur faktiskt genomförda förflyttningar påverkas och om beteenden förändras, samt hur infrastruktur och transportsystem bidrar till att binda samman människors aktiviteter i tid och rum för att bidra till ett smidigt vardagsliv. För en god förståelse om människors vardagsliv är det viktigt att invånare är delaktiga i den sociala konsekvensanalysen.

Nästa kategori, *hälsa & trygghet*, handlar om hälsorelaterade konsekvenser av föreslagna cykelstråk och planen som helhet. Exempelvis kan det vara positiva aspekter som möjligheten till fysisk aktivitet, men även negativa aspekter som olyckor på platserna. Inom kategorin hälsa & trygghet ingår även cyklisters upplevda trygghet och förankring till miljöerna där cykelvägarna planeras samt längs cykelvägarna i sig. I *Inspirationshandbok för socialt hållbar transportplanering*¹⁵ benämns denna konsekvens som identitet och har ett stort fokus på huruvida platser verkar exkluderande eller inkluderande. Region Värmland har valt att i stället benämna konsekvensen som trygghet då det är ett närliggande begrepp som troligtvis upplevs mer vedertaget.

Slutligen är kategorin *social sammanhållning* inkluderad i modellen. I inspirationshandboken för socialt hållbar transportplanering benämns detta som *konsekvenser för grannskap och samhällen*, men i Region Värmlands analys används alltså benämningen *social sammanhållning*. Dock är innehållet detsamma, det handlar om hur infrastrukturen underlättar eller försvårar möjligheterna till social interaktion, både inom och mellan områden, vilket exempelvis kan påverka segregationen. Kategorin innefattar också ekonomiska konsekvenser för individen, då kostnader för transporter kan begränsa rörligheten hos (i första hand) ekonomiskt utsatta grupper.

Koppling till Värmlandsstrategin

I Regional cykelplan belyser Region Värmland att 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 den sociala konsekvensanalysen är:

¹⁵ [Socialt hållbar transportplanering \(k2centrum.se\)](https://www.k2centrum.se/rapporter/2019/socialt-hallbar-transportplanering)

Insatsområden - Värmlandsstrategin

- **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.

Viktiga perspektiv - Värmlandsstrategin

- **Barn och unga** ska ha framtiden för sig. Planen bidrar till bättre levnadsvillkor för barn genom förbättrade möjligheter att cykla. Värmländska barn och ungdomar 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 cykelkopplingar.
- **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.

Barnkonsekvensanalys (BKA)

Sedan 2020 är Barnkonventionen lag i Sverige vilket stärker de särskilda rättigheter barn har enligt konventionens 54 artiklar. Artiklar som berör Regional cykelplan för Värmland lyfts senare i avsnittet.

I Regional cykelplan för Värmland har Region Värmland tagit barnperspektivet samt barns perspektiv i beaktande. Av de tre perspektiven – barnperspektiv, barnets perspektiv och barnrättsperspektiv är det i slutänden barnrättsperspektivet som Region Värmland ska beakta. Då krävs det att barnperspektivet och barnets perspektiv har beaktats så långt det går. Att barnets rättigheter beaktas behöver inte nödvändigtvis innebära att de alltid går före andra intressen eftersom andra perspektiv kan väga tyngre, men då är det viktigt att motivera varför och att belysa målkonflikter. Barnperspektiven lyfts övergripande i aktuellt avsnitt, och belyses därefter löpande under respektive del av den sociala konsekvensanalysen.

<p>Barnperspektiv: 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>Barnets perspektiv: Hur vuxna tolkar hur barnen ser med sina ögon. När barnet själv ger uttryck för sin situation ger barnet sitt eget perspektiv.</p>	<p>Barnrättsperspektiv: 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 2. De tre perspektiven – barnperspektiv, barnets perspektiv och barnrättsperspektiv.

Barns individuella förutsättningar

Genom den sociala konsekvensanalysen benämns barn ibland som *små*, *mellanstora* och *äldre barn*. De små barnen är generellt sätt beroende av att resa tillsammans med någon närstående till mycket stor del och det är först senare som de börjar utveckla förmågan av att vara mer självständiga i trafiken. Åldersmässigt syftar Region Värmland i analysen på att *små* barn är upp till omkring 6 år. *Mellanstora* barn syftar på barn som går i låg- eller mellanstadiet och är omkring 7 till 12 år. *Äldre barn* syftar på de som går i högstadiet och har påbörjat gymnasiet och är omkring 13 till 17 år, medan *ungdomar* eller *unga vuxna* syftar på de som fyllt 18 och fortfarande går i gymnasiet eller nyligen klivit in i vuxenlivet. De som nyss blivit vuxna har erfarenheter av att nyligen ha varit barn. Juridiskt sett är individer barn tills de fyller 18 år och blir myndiga. Däremot finns ingen exakt definition på hur länge de sedan räknas som ungdomar eller unga vuxna.

Barn i olika åldrar har kommit olika långt sin utveckling och åldersindelningarna kan bidra till förståelsen för detta. Samtidigt utvecklas alla barn i olika takt, de är olika individer med olika förutsättningar samt förmågor och de kan exempelvis ha kognitiva eller fysiska hinder som påverkar deras utveckling. Dessutom sätter trafikmiljön, snarare än ålder och kognitiv mognad, ramarna för vem som kan eller bör vistas i transportsystemet. Åldersindelningen kan alltså inte tolkas som en exakt sanning men den kan indikera sådant som åldersgrupperna i stort har gemensamt. Det är troligen en avgörande faktor att barnen får erfarenhet och lär sig hantera trafiken där de brukar röra sig, som sin skolväg. I allmänhet är det viktigt att barnen introduceras i och exponeras för trafiksystemet innan de börjar nyttja det på egen hand.¹⁶

Artiklar ur barnkonventionen

Några artiklar ur barnkonventionen är särskilt viktiga i samhällsplanering. De har valts ut nedan, tillsammans med en sammanfattande beskrivning av hur de relaterar till den regionala cykelplanen för Värmland.

¹⁶ [Barn i trafiken: Ålder inte avgörande för uppmärksamhet – Cykelcentrum \(vtt.se\)](https://vtt.se/nyheter/2023/09/20/barn-i-trafiken-aldre-inte-avgorande-for-uppmarksamhet)

Artikel 2: Samhällsplanering ska tillgängliggöra det offentliga rummet för alla barn, oavsett ålder, funktionsvariation eller bakgrund

Artikel 3: Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn i samhällsplanering

Artikel 6: Goda förutsättningar för barnets utveckling ska beaktas i miljöer där barn vistas.

Artikel 12: Barnets perspektiv ska säkerställas i samhällsplaneringen.

Artikel 19: Barn ska skyddas mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, skada eller övergrepp, vanvård eller försumlig behandling, misshandel eller utnyttjande inklusive sexuella övergrepp, i miljöer där de vistas.

Artikel 23: Rättigheter för barn med funktionsvariation ska alltid beaktas. Detta inkluderar fysisk tillgänglighet, information och skyltning samt skäliga anpassningar.

Artikel 24: Barnets rätt till bästa uppnåeliga hälsa

Artikel 27: Rätt till levnadsstandard som krävs för utvecklingen.

Artikel 31: Rätt till vila, fritid, lek och rekreation.

Artikel 42: Konventionen ska vara allmänt känd för både vuxna och barn.

Region Värmland belyser i planen viktiga aspekter för barn ur säkerhets- och trygghetssynpunkt, kopplat till cykelvägar för barn och deras möjlighet att transportera sig från och till hemmet, skolan, kultur- och fritidsaktiviteter samt rekreationsområden. Cykling är ett aktivt transportsätt som bidrar till barns bästa hälsa och utveckling samt frihet och självständighet i trafikmiljön. I *Checklistan för säker och trygg cykelinfrastruktur* uppmuntrar Region Värmland kommunerna att göra barnkonsekvensanalyser för att säkerställa barnets rättigheter när de söker statlig medfinansiering för cykelvägar via regionens länstransportplan. Barns egna perspektiv är en viktig del av att säkerställa barns trygghet och preferenser kopplat till cykelinfrastruktur. I den framtagna checklistan framgår det bland annat att Region Värmland uppmuntrar länets kommuner att undersöka barns upplevda trygghet inför, under och efter genomförda investeringar kopplade till cykling.

Under framtagandet av den regionala cykelplanen har en arbetsgrupp i Karlstad kommuns ungdomsfullmäktige, med representanter i åldern 15–19 år, gjort en enkät om ungas syn på cykling och deras cykelvanor. Enkäten gjordes i samarbete med Region Värmland och spreds till alla högstadie- och gymnasieskolor i länet. Enkätsvaren har sammanställts i en kortversion som sammanfattar utvalda delar som även den skickats till alla högstadie- och gymnasieskolor i länet. Därtill har en mer omfattande sammanställning gjorts av enkätsvaren, som analyseras löpande i denna analys. Bland de nästan 700 eleverna som svarade på enkäten var majoriteten från Karlstad och Hammarö kommun, men även Forshaga, Munkfors och Torsby kommun är var representerade i svaren. Svaren är därför endast representativa för åldersgruppen till viss del, med störst variation av svarande från Karlstads kommun avseende att eleverna gick

på olika skolor. Viktigt att lyfta är att målgruppen inte kan svara för barn i de yngre åldrarna.

Några slutsatser av enkäten är att högstadie-och gymnasieelever i Värmland identifierar andra viktiga sträckningar än de Region Värmland ringat in tillsammans med länets kommuner. Av enkäten framkommer att ungdomar i Värmland kan bidra med sina perspektiv på vilka cykelinvesteringar som behövs i länet och att de har ett intresse av att påverka utvecklingen. Det framkommer också att tryggare gång- och cykelvägar och platser önskas, och att det ur högstadie- och gymnasieelevers perspektiv handlar om exempelvis skötsel, bredd, separering från övrig trafik och bättre belysning men också om att fler cykelförbindelser behövs, även utanför tätorterna. Samtidigt beskriver vissa svaranden att det fungerar bra för dem att cykla, även på vintern, och att de inte har några förbättringsförslag. Respondenterna har alltså olika åsikter och förutsättningar att nyttja cykelvägarna. Olika förutsättningar har att göra både med geografiska förutsättningar, som vart man bor i Värmland och vilka målpunkter man behöver ta sig till i vardagen, men också individuella förutsättningar.

Förutom att ungas synpunkter samlats in via enkäten har Region Värmland genomfört ett fåtal enskilda barnintervjuer med fokus på de prioriterade cykelvägarna i planen. Djupintervjuerna gjordes för att fånga barns egna perspektiv på ett djupare plan. Barnen i intervjuerna var 11, 12 och 15 år gamla.

Tidigt under framtagandet av planen höll Region Värmland en workshop för kommuner och övriga aktörer. Då bjöds Region Värmlands barnrättstrateg in och presenterade barnkonventionen tillsammans med en representant från Youth2030, vilket har bidragit till att sprida kunskap om konventionen.

Barnperspektivet och barnets perspektiv lyfts i planen, till exempel genom att:

- Planen bidrar till bättre levnadsvillkor för barn genom förbättrade möjligheter att cykla. Barn och unga ska ha framtiden för sig, det är ett viktigt perspektiv enligt *Värmlandsstrategin*.
- Värmländska barn har erbjudits möjlighet att komma med sina perspektiv i framtagandet av planen.
- Barnperspektivet inkluderas som horisontellt viktigt perspektiv inom samtliga *strategiska områden* som föreslås i planen: samhällsplanering/ fysisk planering, ökad vardagscykling, hela resanperspektivet, cykling för rekreation och turism samt godscykeltransporter.
- Barnperspektivet och barns perspektiv belyses i *Checklista för trygghet och säker cykelinfrastruktur*.
- Barnperspektivet prioriteras i *Stöd för prioriteringar mellan utvecklingsåtgärder* (tillhörande prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper).
- *Potentialstudien* för cykling bland annat tar hänsyn till elevantal på skolor och målpunkter för service, inköp, fritid och turism.

Går vi ner från det övergripande innehållet i den Regionala cykelplanen, till ett mer detaljerat fokus på vart och en av de föreslagna cykelvägarna, identifierar vi risk för bristande möjlighet för barn att nyttja cykelvägarna. Utifrån en genomläsning och analys av rapporten *Kostnadsbedömning av*

föreslagna cykelåtgärder i Region Värmland¹⁷, som tagits fram av WSP på uppdrag av Region Värmland, kan konstateras att föreslagen standard varierar. Region Värmland har identifierat risk för brister längs de flesta av de föreslagna cykelvägarna. Det finns en målkonflikt mellan att å ena sidan utveckla kostnadseffektiva lösningar där cykelinfrastruktur behövs som mest för att gynna många, och att å andra sidan uppnå en standard som täcker alla cyklistmålgruppers behov och därmed är mer kostnadsdrivande (medel räcker inte lika långt). Med rådande kostnadsutveckling blir målkonflikten särskilt stor. Potentiellt innebär det att de blir undermåliga avseende säkerhet och upplevd trygghet för alla cyklistmålgrupper, däribland barn generellt och i än högre utsträckning för barn med funktionsvariationer. Bristerna omfattar avsaknad av belysning samt i varierande grad cykelvägarnas bredd, skyltning, cykling i blandtrafik och passager i plan. Som kompensatorisk åtgärd för att öka säkerhet och upplevd trygghet vid passager i plan föreslår WSP generellt att de ska utformas med refug eller avsmalning som hastighetsdämpande åtgärd, vilket är mycket viktigt. Region Värmlands förslag till kompensatoriska åtgärder som minskar negativa sociala konsekvenser är att se över risken för bristerna i vägplaneskede. Genom att värdera riskanalysen i genomförandet kan negativa konsekvenser minimeras. Samt finns det behov av att föra dialog med barn som potentiellt kommer använda cykelvägarna, samt med barnens nätverk. I synnerhet om bygdevägar anläggs, eftersom det är en ny typ av vägutformning som kan vara utmanande att använda för barn.

¹⁷ Kostnadsbedömning av föreslagna cykelåtgärder i Region Värmland, WSP

ÖVERGRIPANDE ANALYS

TILLGÄNGLIGHET

Potential

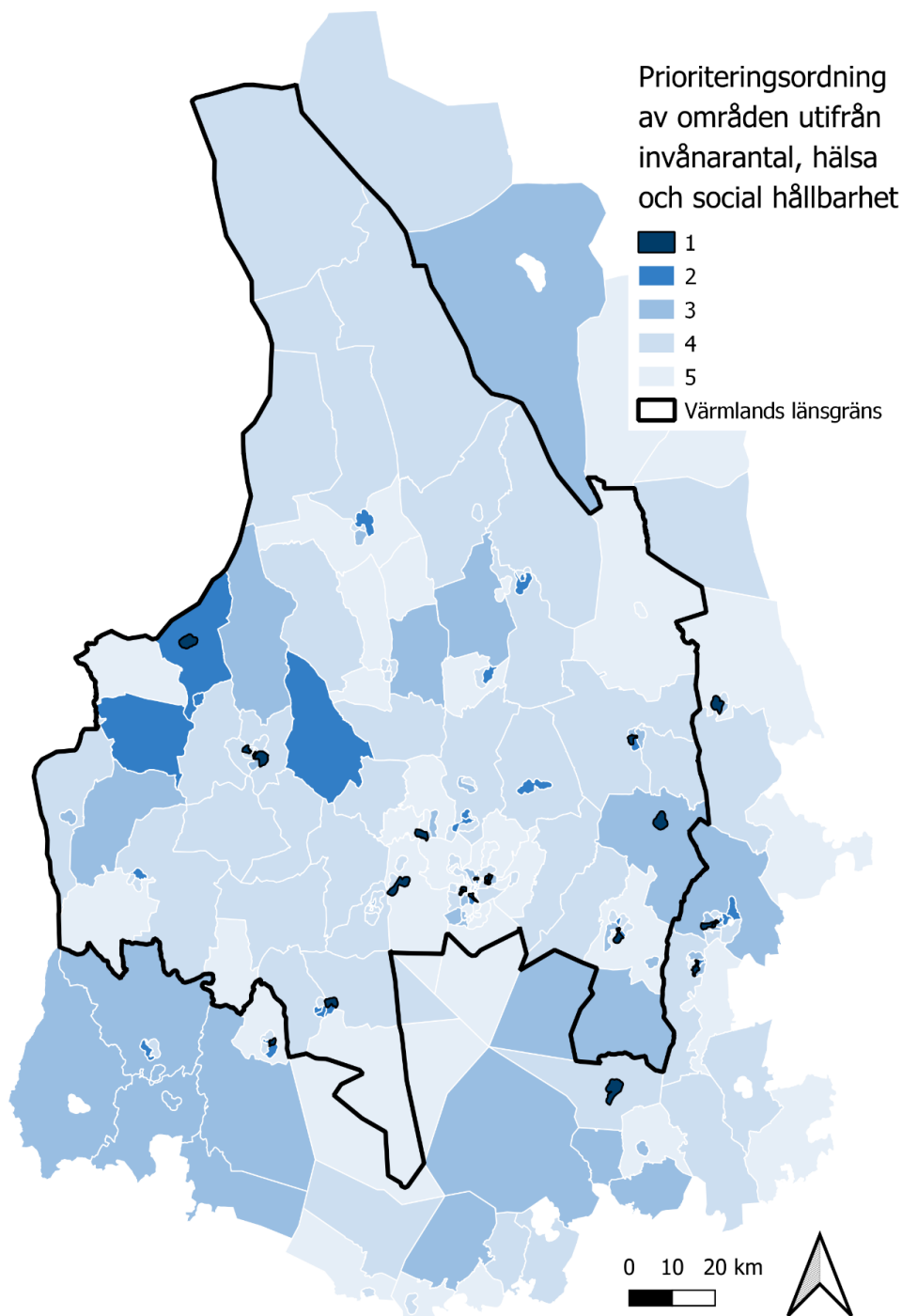
Syftet med att utveckla de föreslagna cykelkopplingarna är att öka tillgängligheten i länet. Genom att förbättra infrastrukturens beskaffenhet får Värmlands invånare bättre tillgänglighet med cykel.

Med hjälp av en potentialstudie som tagits fram under processen för cykelplanen, kan Region Värmland uppskatta hur många cykelresor per dag som förväntas ske om cykelväg byggs på olika platser i länet. Cykelpotentialen för respektive föreslaget stråk sammanställs i tabellen nedan.

Cykelväg	Uppskattad potential Låg= 10–100 Medel= 100–500 Hög= 500–1000 Mycket hög = >1000 (cykelresor/dag)
Torsby, Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan	Låg
Sunne, Prästbol - Gunnerud	Låg
Torsby, Oleby - Frykensskolan	Medel
Hagfors, Hagfors - Uddeholm	Hög
Munkfors, hållplats Näset – Korsningen Munkerudsvägen	Hög
Munkfors, Munkerudsskolan – Sunnevägen	Hög
Hammarö, Lärkvägen – Hybelejvägen	Mycket hög
Karlstad, Skutberget – Hultsberg	Medel
Grums, Grums - Nyängen	Medel - hög
Kristinehamn, Björneborg – Hagaborg	Mycket hög
Eda, Eda glasbruk – Riksgränsen Norge	Låg
Sunne, Borgeby – Torsberg	Hög
Filipstad, Filipstad – Storbron	Hög
Grums, Värmskog k:a - Liljenäs	Låg
Arvika, Bilbolaget - Gunnarskogsvägen	Medel
Karlstad, Vålberg - Lillerud	Medel
Kil, Kil - Hannäs	Medel
Karlstad, Väse – Rasta, E18	Låg/ medel
Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701	Medel
Säffle, Svaneholm – Strand badplats	Medel
Arvika, Jössefors – Sulvik	Hög
Kristinehamn, Ölme - Karlstad (kommungräns)	Medel
Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk	Låg
Karlstad/Kil, Karlstad – Kil (via Hynboholm – Stodene/Ilanda)	Medel - Hög
Karlstad, Hynboholm - Stodene	Låg - Hög
Kil/Forshaga, Kil – Forshaga	Medel

Tabell 1. Potential för cykelresor längs föreslagna cykelkopplingar.

Den uppskattade potentialen för antal cykelresor dagligen längs respektive föreslaget stråk varierar från låg (10–100 cykelresor/dag) till mycket hög (>1000 cykelresor/dag). Cykelinfrastruktur är viktig för människor i tätort såväl som på landsbygd vilket motiverar att investeringar görs även där potential för antal cykelresor inte är särskilt hög. Samtidigt är det viktigt att investeringarna har potential att förbättra tillgängligheten för många av länets invånare och därmed kan nyttjas av fler.



Figur 3. Prioriteringsordning av områden utifrån sammanvägning av invånarantal samt nyckelvärden för hälsa och social hållbarhet.

Potentialstudien tar bland annat hänsyn till målpunkter och faktorer för social hållbarhet och folkhälsa enligt ett tillvägagångssätt som beskrivs översiktligt i avsnittet om *Social sammanhållning* (se sida 33-34) samt mer detaljerat i en rapport Trivector tagit fram om modellen för potentialstudien¹⁸. Effekten av att modellen tar hänsyn till sociala faktorer är generellt att Värmlands västra och östra delar prioriteras något högre i modellen än de gjort annars, alltså till skillnad från om endast befolkningsstorlek och målpunkter vägts in. De centrala och till viss del norra delarna av Värmland prioriteras i stället något lägre i modellen än de gjort annars. I figur 3 ses de områden som har prioriterats högre respektive lägre till följd av att modellen tar hänsyn till både invånarantal och faktorer för social hållbarhet och folkhälsa i kombination.

Skillnaderna mellan att modellen tar hänsyn till faktorerna, mot att den alternativt endast tagit hänsyn till antal personer (och målpunkter), är dock inte särskilt stora. En skillnad som trots det får betydelse är att sträckan mellan *Kil - Forshaga* uppskattas ha lägre potential för cykling än om analysen endast tagit hänsyn till befolkningsantal och målpunkter och därför prioriterar Region Värmland den för ett senare genomförande än den eventuellt gjort annars. Andra sträckor prioriteras som viktigare att genomföras först. 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.

Den totala potentiella tillgängligheten för de föreslagna sträckorna uppdelat på kön, visar att kvinnors tillgänglighet är något lägre än männens tillgänglighet (se tabell 2). Alltså får män en potentiell tillgång till den föreslagna infrastrukturen i högre utsträckning än kvinnorna. Skillnaderna är dock inte så stora. Flera av de föreslagna cykelvägarna är belägna utanför tätort och generellt bor fler män än kvinnor utanför tätorter och på landsbygden, vilket förklarar detta.

Totat	Barn 0–15 år	Unga 15–20 år	Kvinnor	Män
8879	1554	529	4299	4537

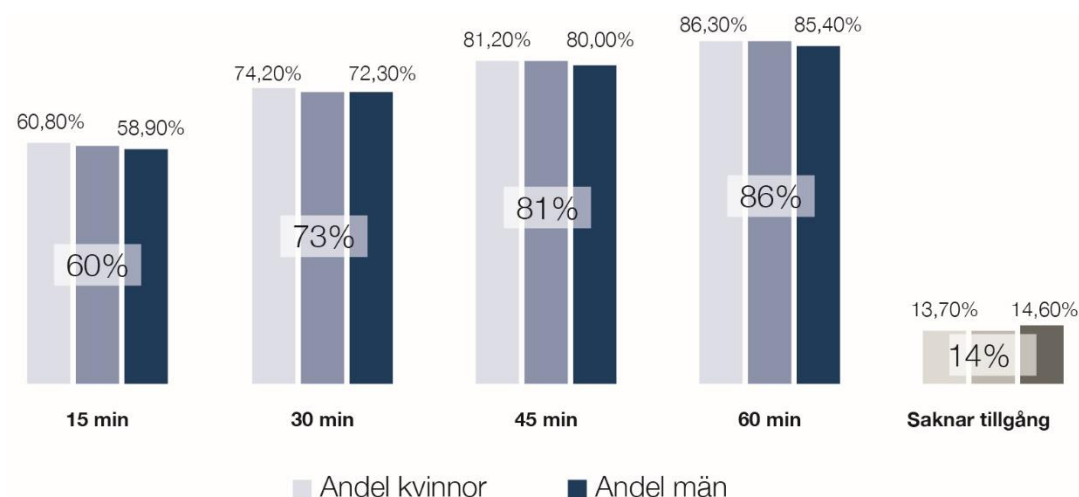
Tabell 2. Befolkning (boende) med tillgång till någon av de föreslagna cykelvägarna. För uppgifter om personers tillgänglighet till respektive föreslaget stråk, se bilaga 1. OBS! Sammanställningen i tabellen baseras på cykelkopplingar som föreslagits i remissversionen av planen.

Tittar vi i stället på tillgänglighetsanalysen¹⁹ på länsövergripande nivå som gjorts i samband med framtagandet av den regionala cykelplanen, visar den i dagsläget att kvinnors tillgänglighet med cykel är högre än männens tillgänglighet, se figur 4. Detta baseras på att fler kvinnor än män kan nå minst en av länets kommunhuvudorter med cykel inom 60 minuter. Förklaringen till detta är att fler kvinnor än män bor inom tätorter eller i nära anslutning till tätorter. Dessutom vet vi att män

¹⁸ https://bikeable.vs.travelvu.dev/docs/modell_för_regionalcykelplanering_med_hänsyn_till_folkhälsa_och_social_hållbarhet_v_1.2_20211216.pdf s.60-63

¹⁹ *Bilaga 1: Tillgänglighetsanalys och potentialstudie i Regional cykelplan för Värmland 2023 remissversion.pdf (regionvarmland.se)*

generellt har längre till sin arbetsplats än kvinnor, vilket ytterligare bidrar till skillnaderna mellan kvinnor och mäns tillgänglighet med cykel i länet. Männens potentiellt lägre geografiska tillgänglighet i dagsläget, kan stödja att investeringar i cykelinfrastruktur görs där fler män bor.



Figur 4. 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.

Tillgängligheten är potentiell eftersom en faktisk förbättrad tillgänglighet bygger på att invånarna kan välja cykeln som färdssätt till målpunkter i vardagen. Det kräver bland annat att individer kan ta del av cykelvägsinfrastrukturen utifrån sina individuella förmågor. Dessa förmågor handlar exempelvis om att man har de fysiska och psykiska förutsättningar som behövs, samt att man lärt sig cykla. Det är viktigt att i den mån det är möjligt att tillgängliggöra cykelvägarna trots exempelvis fysiska/kognitiva funktionsvariation eller att man ännu inte utvecklats färdigt (barn). Det är även viktigt att cykelvägarna upplevs trygga, något som exempelvis jämn belysning bidrar till.

I cykelplanen beskriver Region Värmland att cykelvägar i regel ska vara gena, breda, asfalterade och separerade från övrig trafik eftersom det innebär att de är tillgängliga för fler, däribland barn och till viss del personer med funktionsvariation. Separation från övrig trafik innebär att cykelvägarna är säkrare och upplevs tryggare. Att kunna cykla den rakaste/snabbaste vägen, kallat genhet, är en viktig aspekt för bekvämligheten och cykelns attraktivitet som färdssätt, eftersom benägenheten att cykla minskar med ett ökande avstånd. Asfaltering av cykelvägar är en annan aspekt som bidrar till högre bekvämlighet. Tydlig vägvisning (skyltning) som är enkel att förstå är viktigt för alla, men i synnerhet för att tillgängliggöra cykelvägarna för barn samt personer med funktionsvariation. Cykelvägar med god standard kan fungera som en möjliggörare för aktiva transporter för barn och personer med funktionsvariationer. Med en högre standard följer dock en högre prislapp, vilket utgör en målkonflikt då ekonomiska medel är begränsade.

I remissversion av cykelplanen lyftes inte cykelvägars bredd in bland kriterier som beskriver föreslagen standard för cykelvägar. Det är dock något Region Värmland identifierat som viktigt bland insamlade synpunkter från barn och unga under processens gång. Att

cykelvägarna är tillräckligt breda upplevs som en viktig trygghetssynpunkt och har lagts till i beskrivningen av föreslagen cykelvägsstandard i cykelplanen.

Förflyttningar och aktiviteter

På länsövergripande nivå görs idag tolv procent av alla resor med cykel, detta enligt den senaste värmländska resvaneundersökningen som gjorts av Enkätfabriken på uppdrag av Region Värmland²⁰. Andelen är lika stor för kvinnor och män som är vuxna, men bland barn cyklar killarna mer än tjejerna. Skillnaden motsvara sex procentenheter. Mellan de äldre barnen i Värmland är skillnaderna som störst under vintern, då fler tjejer än killar i högstadie- och gymnasieålder uppger att de inte cyklar alls, och fler killar än tjejer uppger att de cyklar varje dag²¹. Motiveringar som ges att man cyklar mindre under vintern är bland annat att det är halt och mörkt, vilket kan åtgärdas med förbättrad vinterväghållning samt belysning. Åtgärderna kan antas bidra till mer jämställd cykling eftersom det troligtvis leder till att fler kvinnor cyklar.

Barn mellan 6–15 år cyklar mest av alla åldersgrupper, hela 22 procent av deras resor görs med cykel. Äldre barn och unga vuxna mellan 16–24 år cyklar däremot betydligt mindre, då endast tio procent av deras resor görs med cykel. Bland de vuxna är det åldersgruppen 25–39 år som cyklar mest, deras cykelandel är 14 procent. Bland personer mellan 40–64 år är andelen nästan lika hög, på 13 procent. Andelen cykelresor minskar med åldern, då endast nio procent av resor bland personer mellan 65–75 år, och sex procent av resor bland personer mellan 76–84 år görs med cykel. Värt att notera är att de yngre personerna mellan 16–24 år knappt cyklar mer än personer mellan 65–75 år.

I snitt är en cykelresa i länet tre kilometer lång och benägenheten att cykla avtar med ökande avstånd. För resor upp till tre kilometer motsvarar cykelandelen en fjärdedel av de vuxnas resor. För resor mellan tre och fem kilometer motsvarar andelen en femtedel och för resor mellan fem och tio kilometer motsvarar andelen ungefär en åttandedel. Värt att notera är att cykelandelen på sträckorna ökat sedan 2014. Cykelandelen på sträckorna mellan tre och fem kilometer har ökat med sju procentenheter och sträckorna mellan fem och tio kilometer har ökat med fem procentenheter sedan 2014. Värmlänningarna cyklar alltså längre nu än förut, vilket främjas av satsningar på cykelinfrastruktur inom och mellan tätorter samt tyder på att de regionala stråken i cykelplanen kommer ha en positiv inverkan på människors förflyttningar och vardagsliv. Längre cykelresor, på avstånd mellan tio och tjugo kilometer motsvarar dock bara fyra procent av de totala antalet resor på det avståndet och cykelresor längre än så motsvarar bara enstaka procent. På sträckor upp till fem kilometer är barnens cykelandel högre än vuxnas, men därefter är cykelandelen lägre än de vuxnas. Detta tyder på att barnen gynnas mer av investeringar i sin närmiljö, dock oavsett om de bor i tätort eller på landsbygd. Bland både barn och vuxna görs ungefär dubbelt så många cykelresor inom tätort som på landsbygd.

Arbetsplatsen är det vanligaste ärendet eller målpunkten att cykla till bland vuxna, cirka en femtedel av resorna till arbetsplatser görs med

²⁰ [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

²¹ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

cykel. Cykelresor förekommer även till fritidsaktiviteter som träning, nöjen och att träffa vänner, samt att hämta och lämna barn eller en annan person, och att hämta eller lämna paket. Det är dock inte särskilt många inköpsresor eller övriga resor som görs med cykel bland vuxna. Bland barn som är 6–15 år är skola/utbildning det vanligaste ärendet att cykla till. Cirka en tredjedel av resorna görs med cykel, vilket även gör det till det vanligaste färdmedlet att använda till skola/utbildning bland barn. Cykelresor är även vanliga till fritidsaktiviteter som träning, nöjen och att träffa vänner. Cykelresor förekommer till ärenden som inköpsresor, fritids-/semesterresa med övernattninng eller ärenden som kategoriseras som "annat". Barnens resor görs generellt oftare med cykel än vuxnas resor.

Under planprocessens gång har Region Värmland genomfört en enkät om ungas cykelvanor och syn på cykling i samarbete med Ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun. Målgrupp för enkäten var högstadie- och gymnasieelever i Värmland, vilket motsvarar att respondenternas åldersspann är cirka 13–19 år. Eftersom den nämnda resvaneundersökningen använder andra åldersindelningar, 6–15 och 16–24 år, kan undersökningarna komplettera varandra. Precis som i resvaneundersökningen framgår det i cykelenkäten om ungas cykelvanor och syn på cykling att högstadie- och gymnasieelever i Värmland oftast cyklar till kompisar, skolan, träning/ och eller fritidsaktiviteter, men även att man cyklar till buss- och tågstationen, jobbet eller andra platser. Värt att notera är att det enligt högstadie- och gymnasieeleverna är vanligast att cykla till kompisar och att skolresor kommer på andra plats.

Ovan nämnda målpunkter och ärenden sticker ut som särskilt viktiga att koppla samman med god cykelinfrastruktur. Förutsatt att cykelinfrastrukturen utvecklas med god standard och att cykelvägarna har en koppling till människors ärenden och målpunkter i vardagen, bör cykelresorna öka. I synnerhet i kombination med insatser som på olika sätt uppmuntrar människor att välja cykeln som färdmedel. Potentialstudien²² tar hänsyn till flera av dessa målpunkter (service, inköp, fritid och turism) och genom att prioritera utvecklingen av de föreslagna cykelstråken innebär det att kopplingarna förstärks. Dock är potentialstudien begränsad utifrån att den inte matchar ihop olika målpunkter med relevanta grupper, snarare utgår den från att områden med många målpunkter är mer attraktiva att cykla till för befolkningen generellt. Senare i analysen görs därför en genomgång av vilka målpunkter som var och en av de föreslagna cykelsträckorna ger tillgång till. Samt vilken brister eller risk för brister som utformningen av cykelsträckorna innebär för cyklistmålgrupper som förväntas nyttja dem för att nå de olika målpunkterna.

Utöver kunskap om människors förutsättningar att cykla behöver även åtgärder genomföras utifrån olika människors preferenser kopplat till cykling. Därför har åtgärdsområdet "Stärk cykelkulturen med hänsyn till olika grupper" pekats ut i cykelplanen.

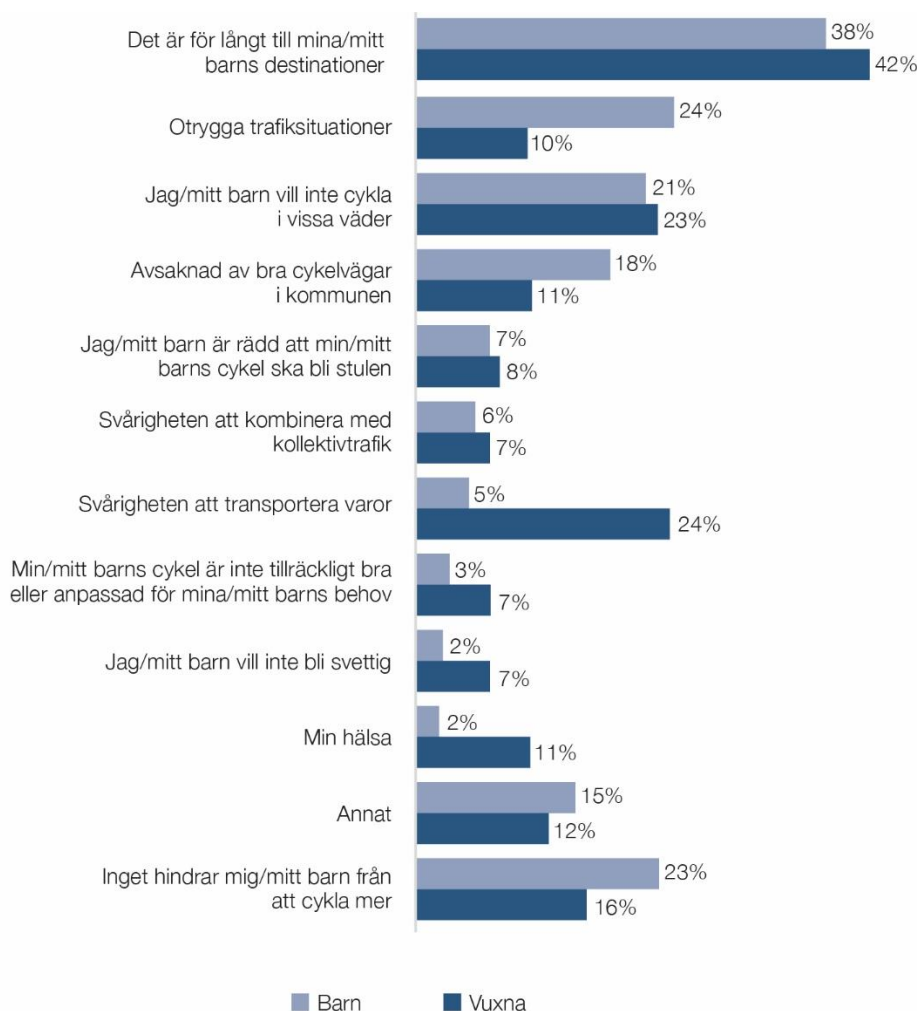
Ett smidigt vardagsliv

Många värmlänningar är beroende av att kunna cykla till målpunkter vardagen. Framst är barn och unga beroende av cykeln. Dels

²² Bilaga 1: Tillgänglighetsanalys och potentialstudie i [Regional cykelplan för Värmland 2023 remissversion.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

eftersom barn upp till och med 15 år tillhör den åldersgrupp som gör flest resor med cykel. Dels eftersom de inte har körkort och därmed är mer beroende av kollektiva och andra hållbara transporter. Därför är det än viktigare att cykelinfrastrukturen är god.

Hinder för att cykla mer än i dagsläget är enligt värmlänningarna främst att det är för långt till destinationer²³. Bland vuxna uppges svårigheten att transportera varor och att man inte vill cykla i vissa väder som vanliga hinder. Bland barn mellan 6–15 år uppges otrygga trafiksituationer som ett vanligt hinder, men en stor andel av barnen uppger att inget hindrar dem från att cykla mer. Troligtvis eftersom en stor andel barn redan cyklar. Viktigt att notera är att mer än dubbelt så stor andel barn än vuxna anger otrygga trafiksituationer som ett hinder för cykling. Det är även en större andel barn än vuxna som anser att avsaknaden av bra cykelvägar i kommunen är ett hinder för att cykla mer. Troligtvis beror skillnaderna på att barn och vuxna till viss del har olika värderingar av vad en trygg trafiksituation och god cykelinfrastruktur innebär.



Figur 5. Hinder för fler cykelresor (Resvaneundersökning 2023, s.60)

Ungdomar i Värmland har flera förslag på nya cykelförbindelser i länet, och i enkäten²⁴ framkommer förslag på ny cykelinfrastruktur i Forshaga,

²³ [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

²⁴ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

Grums, Hammarö, Karlstad, Kil och Säffle kommun. Därtill har ungdomar förbättringsförslag för befintlig cykelinfrastruktur i följande kommuner: Grums, Hammarö, Karlstad, Kil och längs Klarälvsbanan som sträcker sig längs flera kommuner. Bland de platser där förbättringar föreslås ligger majoriteten i Karlstad och Hammarö kommun. Bland de nästan 700 eleverna som svarade på enkäten var majoriteten från Karlstad och Hammarö kommun, men även Forshaga, Munkfors och Torsby kommun är representerade i svaren. Svaren är endast representativa för åldersgruppen till viss del, med störst variation av svarande från Karlstads kommun avseende att eleverna gick på olika skolor. Viktigt att lyfta är också att målgruppen inte kan svara för barn i de yngre åldrarna.

Ett par sträckor som nämns är sådana där hela eller delar av sträckorna redan är planerade. Dels som prioritering i remissversionen av den regionala cykelplanen, som sträckan *Kil – Karlstad* via Hynboholm som föreslås byggas i flera etapper, och *Vålberg – Lillerud* via Norsbron som prioriteras på sikt. Dels är några sträckor redan beslutade för genomförande i andra planer, som *Sanna – Dyvelsen* (del av sträckan Grava – Forshaga) och *Grums – Edsvalla* (del av sträckan Vålberg – Grums – Malöga). Att högstadie- och gymnasieeleverna till viss del ser ett behov av att utveckla samma sträckor som Region Värmland och andra aktörer som har hand om infrastruktur ser ett behov av, stödjer aktörernas prioriteringar. Men det finns även skillnader, vilket visar att högstadie- och gymnasieelever i Värmland identifierar andra viktiga sträckningar än de Region Värmland ringat in tillsammans med länets kommuner. Region Värmland har sammanställt förbättringsförslagen på befintlig cykelinfrastruktur²⁵ och förslagen på ny cykelinfrastruktur. Sammanställningen av förslagen på ny cykelinfrastruktur visas i bilaga 2 av den sociala konsekvensanalysen, tillsammans med en motivering av hur Region Värmland ställer sig till förslagen.

Majoriteten av cykelsträckorna är på kommunal eller kommunal och enskild infrastruktur inom tätort och är därför inte relevanta för den regionala cykelplanen, eftersom den regionala cykelplanen främst berör statlig infrastruktur. Sträckorna kan dock vara relevanta att undersöka närmre för kommunerna och förmedlas därför till respektive kommun.

Längs några sträckor där unga kommit med förslag som delvis berör statlig infrastruktur och därmed skulle kunna vara relevant för den regionala cykelplanen, kommer Region Värmland inte prioritera ny cykelinfrastruktur. Exempelvis vid Våxnäs till affärer och annan service där det redan finns cykelinfrastruktur att nyttja. Samt längs östra sidan om Klarälven mellan *Färjestad – Skåre*, där det nu finns en koppling via Färjestadsbron som förkortar avståndet att cykla från östra sidan till Skåre väster om Klarälven. Bortprioriteringen innebär till viss del en målkonflikt eftersom infrastrukturen skulle kunna förbättras, men inte utifrån rådande ekonomiska läge.

Sträckan *Hammarö – Kilene* via Kilenevägen, är ett förslag som inkommit och som kan vara relevant att utveckla genom förslagsvis bättre skyltning. Sträckan *Karlstad – Molkom – Lindfors* där det från Karlstadsidan finns cykelväg till Vallargärdet, är ett annat sträckningsförslag som inkommit. Sträckan motsvarar delvis samma sträcka som har inkommit från en privatperson under framtagandet av cykelplanen, mellan *Vallargärdet - Molkom*. Personen har tidigare

²⁵ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

skickat in sträckan som ett medborgarförslag med namnunderskrifter till Karlstads kommun. *Vallargärdet – Molkom* är med bland Karlstads kommuns prioriterade sträckor som inte kommit med i Region Värmlands prioriteringar i remissversionen av den regionala cykelplanen, dock endast bland de lägre prioriteringarna vilket innebär att andra sträckor prioriteras högre av kommunen i dagsläget och kommande år.

Ungdomar i Värmland kan bidra med sina perspektiv på vilka cykelinvesteringar som behövs i länet och att de har ett intresse av att påverka utvecklingen. Tryggare gång- och cykelvägar och platser önskas, och ur högstadie- och gymnasieelevers perspektiv handlar det om exempelvis skötsel, breda cykelvägar, separering från övrig trafik och bättre belysning men också om att fler cykelförbindelser behövs, även utanför tätorterna. Samtidigt beskriver vissa ungdomar att det fungerar bra för dem att cykla, även på vintern, och att de inte har några förbättringsförslag. Region Värmland drar slutsatsen att respondenterna i enkäten har olika åsikter och förutsättningar att nyttja cykelvägarna. Olika förutsättningar har att göra både med geografiska förutsättningar, som vart man bor i Värmland och vilka målpunkter man behöver ta sig till i vardagen, men också individuella förutsättningar. Individens förutsättningar kan belysas genom två exempel på förbättringsförslag som kommit in:

"[Starta] cykelskolor".

Personen har tidigare uppgett att hen inte kan cykla, men att hen skulle börja cykla om hen fick gå på en cykelskola. Hen vill alltså gärna cykla, men saknar tyvärr förmågan.

"Ingen aning, göra cykelbanorna roligare och inte så tråkiga som dom är. Dom går rakt fram med lite svängar. lägg till lite smått som kan utmana en på vägen".

Personen i exemplet har tidigare uppgett att hen brukar cykla, men tycker att det är tråkigt eftersom det är för enkelt och för lite variation. Hen önskar alltså sätt att göra cyklingen till en aktivitet med mer utmaning. Svaren visar på kontrasterna mellan de individuella förutsättningarna att nyttja cykelinfrastruktur.

Enskilda barnintervjuer har gjorts under framtagandet av den regionala cykelplanen. Barnen som intervjuades var två flickor och en pojke i åldrarna 11, 12 och 15 år. Fokus för intervjuerna var cykelstråken som föreslås i kommunerna de bor; *Skutberget – Hultsberg* (Karlstad), *Värmskogs kyrka – Liljenäs* (Grums) och *Vålberg – Lillerud* (Karlstad). I intervjuerna framgick att barnen använder cykel som färdmedel till olika aktiviteter som att spela fotboll, badminton, svampplockning och målpunkter som lanthandeln, mataffären och stan.

Två av de tre intervjupersonerna skulle vilja cykla mer om du kunde eller fick göra det. Den ena personen skulle vilja cykla till aktiviteter som fotboll (Grums) om det fanns en cykelväg dit och den andra personen skulle cykla till stan och Bergvik om det fanns en koppling från landet, utanför Vålberg. Den tredje av intervjupersonerna tycker att det är mysigt att cykla men föredrar ändå att fortsätta åka med stadsbuss (Karlstad).

När barnen exempelvis tar sig till skolan, kompisar och till vissa sporter åker de buss eller bil, eftersom det är långt eller att det är enklare än att cykla. Barnens färd sätt varierar alltså beroende på hur långt de ska och vilka aktiviteter de ska till. Även barnens preferenser om färdmedelsval skiljer sig åt. Mer kan läsas om barnintervjuerna under det kommande avsnittet *Trygghet* efter avsnittet *Hälsorelaterade konsekvenser*.

HÄLSA & TRYGGHET

Hälsorelaterade konsekvenser

Stillasittande bland barn och vuxna kan leda till hälsorelaterade problem och utveckling av cykelinfrastrukturen ett sätt att komma åt och förhindra ohälsa. Dels som ett sätt att främja ökad cykling i vardagen till viktiga målpunkter, dels som ett sätt att främja rekreations- och fritidscyklning. Genom att utveckla de föreslagna cykelvägarna ges bättre förutsättningar att förflytta sig på ett aktivt sätt, hela resan eller delar av resan.

I flera avseenden har Värmland en god folkhälsa, vilket i stort följer mönstret för Sverige. Men det är stora skillnader i hälsa i befolkningen. Generellt gäller att ju lägre en persons sociala position är, desto sämre är hans eller hennes hälsa. Det finns därmed stora skillnader i hälsa mellan olika grupper i befolkningen.²⁶

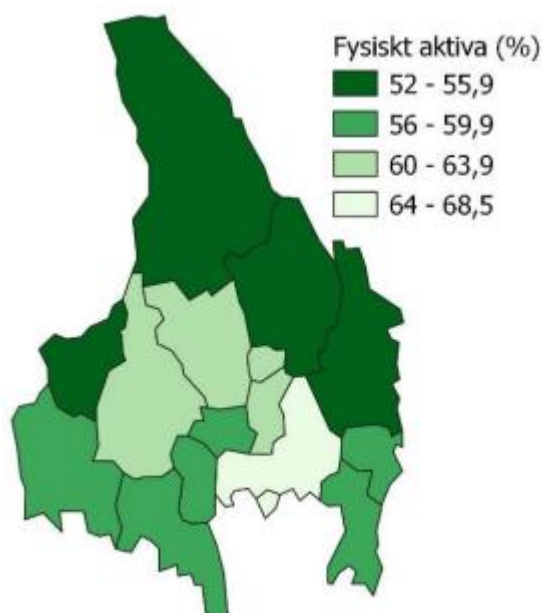
Den nationella rekommendationen om fysisk aktivitet för vuxna är minst 150 minuter i veckan. I Värmland når mellan hälften och två tredjedelar av vuxna i de olika kommunerna upp till rekommendationen. Flest fysiskt aktiva är det i Karlstad och Hammarö kommun, och minst är det i Torsby, Hagfors, Filipstad och Eda.²⁷ Bland barnen är det nationellt sett bara två av tio som uppges att de når rekommendationen om fysisk aktivitet, som motsvarar 60 minuter varje dag²⁸. Pojkarna är mer fysiskt aktiva än flickorna, vilket känns igen i Värmland gällande cykling, då pojkarna cyklar mer än flickorna.²⁹

²⁶ [Region Värmlands folkhälsostrategiska plan - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](#)

²⁷ [Faktablad Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

²⁸ [2303_genpep_rapporten_digital_a11.pdf \(generationpep.se\)](#)

²⁹ [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](#)



Figur 6. Andel (%) som är fysiskt aktiva minst 150 minuter i veckan i Värmlands kommuner, 18 år eller äldre. Källa: Bostadsort och socioekonomi³⁰

Eftersom den fysiska aktiviteten är något lägre i Torsby, Hagfors, Filipstad och Eda, finns det ur den aspekten ett större behov av cykelinfrastruktur i dessa kommuner. Statistiken baseras på vuxnas vanor men eftersom nationell statistik visar att barn rör sig långt ifrån vad som rekommenderas utgår vi från att kommunmönstren överensstämmer även bland barn. Barnen drabbas säkerligen hårdast, särskilt de vars vårdnadshavare har en låg inkomst. I remissversionen av den regionala cykelplanen finns prioriterad cykelinfrastruktur i dessa kommuner, alla inom prioriteringsgrupp A eller B (med högst och näst högst prioritet). Statistiken om fysisk aktivitet styrker prioriteringen av cykelvägarna *Torsby – Östmark, Oleby – Frykensolan, Hagfors – Uddeholm, Charlottenberg – Eda glasbruk och Filipstad – Storbron*.

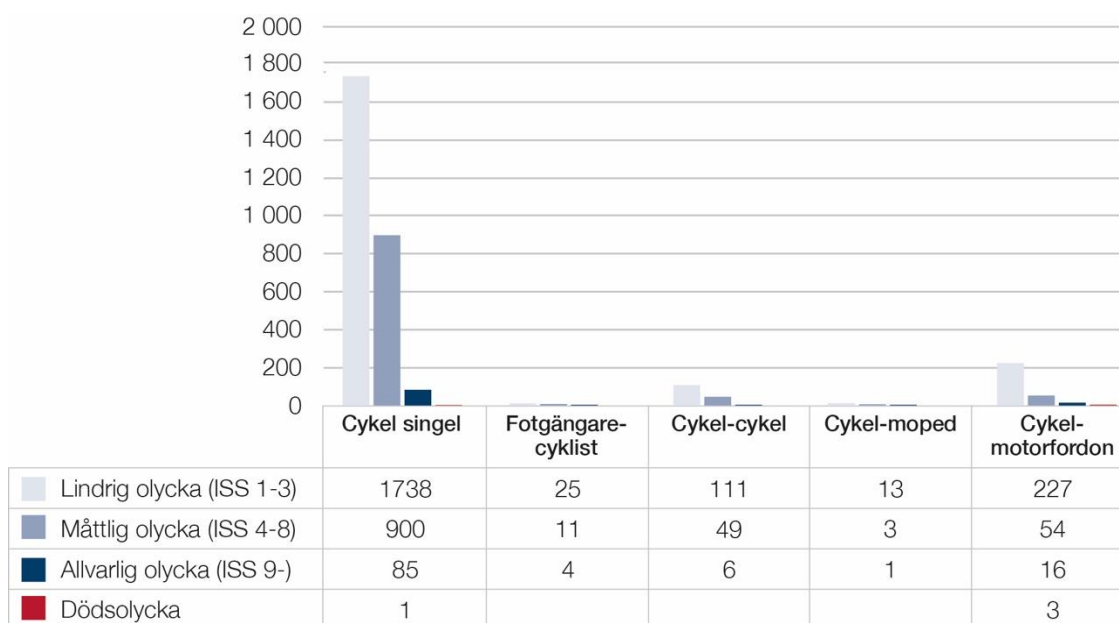
Utformning och olyckor

När cykelinfrastruktur utvecklas blir resan säkrare eftersom cyklisten får ett tydligare dedikerat utrymme. Cyklisters säkerhet och upplevda trygghet längs olika cykelsträckor påverkas dock av den fysiska utformningen på en detaljnivå som i slutänden är avgörande för om cykelvägen används och är uppskattad. Sträckorna som prioriteras genom cykelplanen planeras på detaljnivå först när cykelplanen antagits och vägplaner upprättas men redan tidigt i processen är det viktigt att vi är medvetna om detta. Som stöd för arbetet framåt och som generellt stöd till kommunernas cykelinfrastrukturplanering har Region Värmland tagit fram en checklista³¹ för trygg och säker cykelinfrastruktur under arbetet med cykelplanen med aspekter som är viktiga att tillgodose i planeringen. Checklistan är baserad på handboken mobilitet för gående, cyklist och mopedister, samt VGU och även på resultat från enkäten om ungas cykelvanor och syn på cykling. I enkäten framgick till exempel att unga värmlänningar som cyklar eller som skulle vilja börja cykla anser att underhållet längs

³⁰ [Faktablad_Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

³¹ [Regional cykelplan för Värmland 2023_remissversion.pdf \(regionvarmland.se\)](#) s.47

cykelvägarna ofta är undermåligt. Vi ser också att den vanligast typen av olyckor med cykel bland både vuxna och barn är singelolyckor som orsakas av undermåligt underlag (se figur 7) vilket i majoriteten av fallen beror på underlag, exempelvis grus, snö och is, hala löv, trottoarkant eller liknande³². Det är alltså inte bara planeringen och utformningen av cykelvägar som är viktig, det är även skötsel och underhåll av dem. Detta nämns även i checklisten som tagits fram³³. På grund av undermåligt underlag löper cyklister en större risk att råka ut för en trafikskada än bilister. Singelolyckor kan leda till allvarliga skador men sällan dödsfall³⁴.



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

Dödsolyckor med cykel är mycket ovanligt. I de fall cykelolyckor leder till dödsfall visar Folksamns 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-passage³⁵.

De flesta cykelolyckor sker på det kommunala vägnätet eftersom det cyklas mest i tätorter³⁶. Utanför tätort tvingas dock cyklister ut på vägbanor eller väggenar till större del än i tätorter vilket i sig kan innebära större trafikfara. Mellan 2013–2022 har det i Värmland skett fyra dödsolyckor med cykel, en siffra som enligt nollvisionen

³² [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

³³ [Regional cykelplan för Värmland 2023_remissversion.pdf \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se) s.47

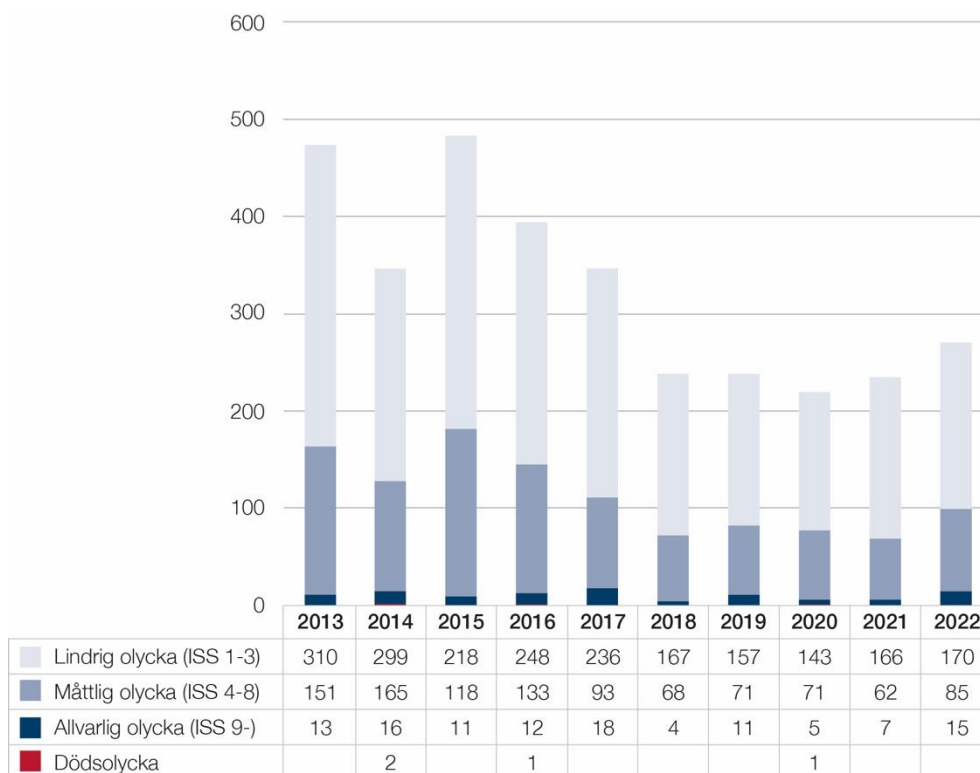
³⁴ [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

³⁵ [Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät \(folksam.se\)](https://folksam.se)

³⁶ [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

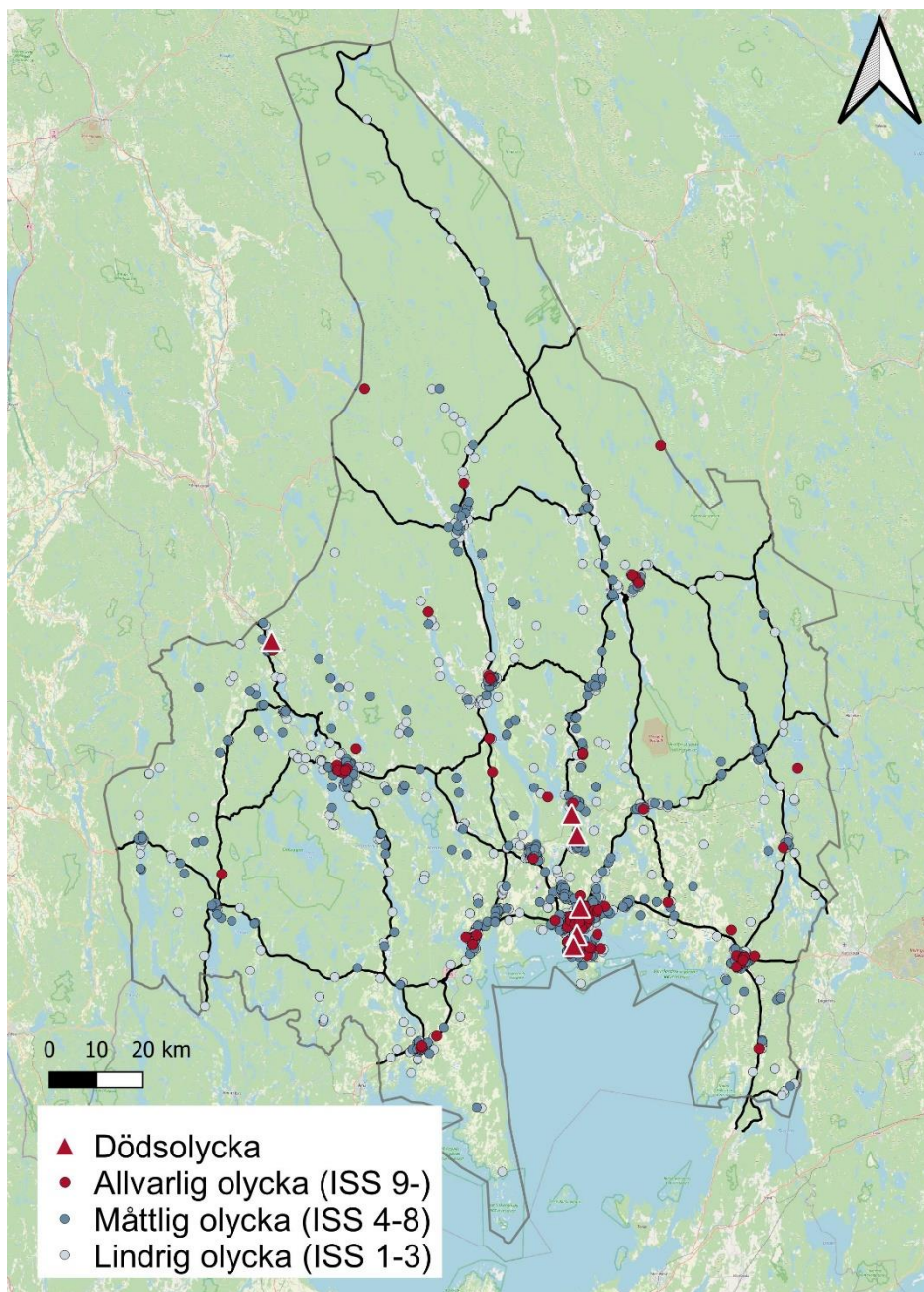
naturligtvis bör vara noll. Mellan 2013–2018 har cykelolyckorna av alla svårighetsgrader minskat, för att sedan i stort sett stabiliseras.

2022 hamnar olycksnivåerna högst sett till perioden 2018-2022. Under året skedde inga dödsfall, men övriga nivåer (lindriga, måttliga och allvariga 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.



Figur 8. Antal olyckor med cykel i Värmland 2013–2022 efter svårighetsgrad.
Källa: STRADA

I kartan nedan (figur 9) visas vart de olika olyckorna skett i länet. Även mopedolyckor visas i kartan. Vissa olyckor har inte en rapporterad geografisk position, dessa visas inte i kartan. Tydligt är att många olyckor sker i närheten av länets tätorter, men det finns viss geografisk spridning. Fyra dödsolyckor med cykel har skett i Karlstad, Eda, Hammarö och Forshaga kommun. Två dödsolyckor med moped har skett i Hammarö och Forshaga kommun.



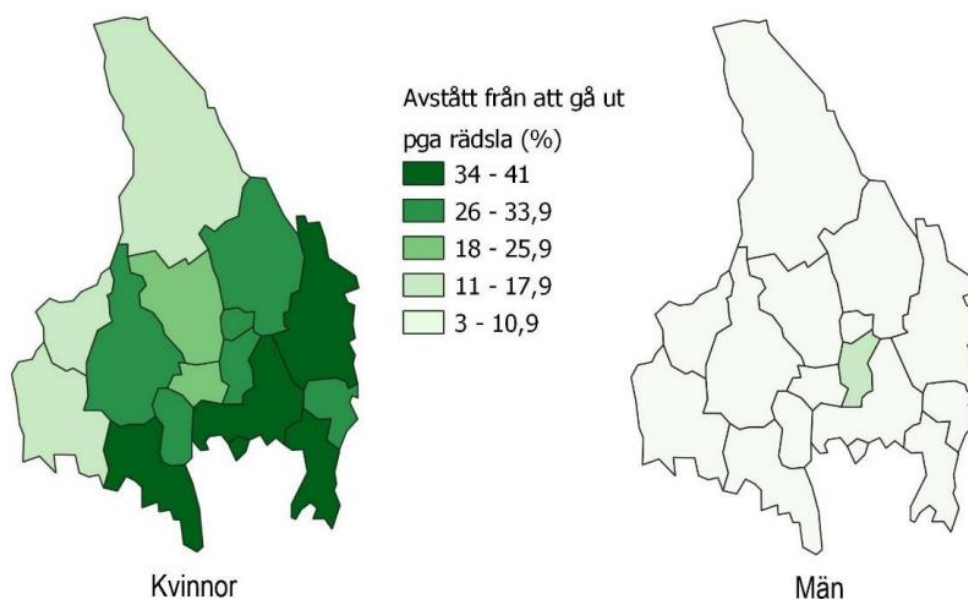
Figur 9. Olyckor med cykel eller moped 2013–2022 i Värmland, efter olycksgrad.

Trygghet

Till skillnad från faktisk säkerhet, som kan härledas till olycksstatistik, så handlar trygghet (i förhållande till cykelplanen) mer om den upplevda känslan som uppstår hos cyklisten i den befintliga miljön. Den faktiska säkerheten och upplevda tryggheten kan skilja sig åt, men båda faktorerna är viktiga att beakta.

Generellt tenderar unga kvinnor att i högre grad än andra grupper avstå från att gå ut ensamma på grund av rädsla för att bli överfallen,

rånad eller på annat sätt ofredad³⁷. Mönstret syns dock tydligt oavsett kvinnornas ålder. I Säffle, Karlstad och Kristinehamn är det tre gånger fler kvinnor än i Eda som avstår från att gå ut ensamma. Forshaga kommun är det enda område som sticker ut med något högre andel män som avstår att gå ut än i övriga kommuner i Värmland. Statistiken belyser hur viktigt det är att utveckla trygga platser genom bland annat trygga cykelvägar. Även om rädslan att bli överfallen, rånad eller på annat sätt ofredad naturligtvis inte kan åtgärdas endast genom en god utformningen av cykelvägar, är utformningen en del av helheten i att utveckla trygga miljöer.



Figur 10. Andel (%) som ibland eller ofta avstår från att gå ut ensam av rädsla för att bli överfallen, rånad eller på annat sätt ofredad i Värmlands kommuner, uppdelat på kön, 18 år eller äldre. Källa: Bostadsort och socioekonomi³⁸

Exempelvis är belysning längs cykelvägar en faktor som kopplas till den upplevda tryggheten längs cykelvägar. I enkäten som Region Värmland och Ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun genomfört tillsammans, stack belysning ut som viktigt för att fler skulle cykla. I synnerhet bland tjejer. Belysningen är viktig när det är mörkt för att man ska kunna se vägen framför sig, men det är även viktigt att området omkring är upplyst för att undvika känslan av att människor omkring ser en utan att man ser dem. En ojämn belysning innebär en risk för att man blir eller känner sig övervakad. Jämn belysning bidrar däremot sannolikt till en inkluderande och mer jämställd tillgång till cykelinfrastruktur. Och därmed ökad cykling bland i synnerhet unga kvinnor.

I samma enkät uppgav många också att de skulle cykla mer eller börja cykla om ojämnheter längs cykelvägar åtgärdades. Återigen var det särskilt tjejerna uppgav detta. Några uppgav en rädsla eller ett obehag inför att ramla med cykeln där det är sprickor eller ojämnheter

³⁷ [Faktablad Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

³⁸ [Faktablad Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

i asfalten och man inte är beredd på det. Det är även troligt att ojämnheten gör att många upplever cykelvägar som mindre bekväma att cykla på och att man därmed ställer cykeln.

Aspekterna med jämn belysning och väl underhållna cykelbanor (samt prioriterad snöröjning) beskrivs under trygghetsaspekter i *Checklista för trygg och säker cykelinfrastruktur* i cykelplanen.

Under enskilda barnintervjuer som Region Värmland gjort som komplement till enkäten under framtagandet av planen, framgår att barnen har synpunkter på hur de föreslagna sträckorna i cykelplanen upplevs idag och vad som är viktigt när de utvecklas framöver. Precis som resvaneundersökningen³⁹ visar, så upplever barnen otrygga trafiksituationer och avsaknad av bra cykelvägar som hinder för att cykla. Några exempel på detta ges nedan, utifrån de sträckor som barn intervjuats om.

Exempel 1: Vålberg – Lillerud:

"Självaste sträckan då mellan Norsbron och Lillerud, den bilvägen tycker inte jag är så säker. [Även om] den har en hastighetsbegränsning på 70 km/h så verkar flera köra väldigt [mycket] högre än det. Ja och sen att det inte finns en koppling från, det finns ju en cykelsträcka från Vålberg till Norsbron och sen tar det ju stopp och så börjar det igen, så liksom att det inte finns en koppling tycker inte jag är så tryggt för då måste man ta omväg. Som är inne i skogen som inte har belysning, väldigt dålig väg. Ja, det blir svårt."

Exempel 2: Värmskogs kyrka – Liljenäs:

"... på vardagarna så kör det timmerbilar, men jag vet inte hur det är [på] helgen [...] I alla fall, en cykelväg direkt bredvid vägen, det, det vill jag helst inte. Så att inte den bilen eller lastbilen kör in där [i cykelvägen]."

Exempel 3: Skutberget – Hultsberg:

"Det är lugnt och det är natur, väldigt mycket skog. Väldigt skönt, det känns väldigt mysigt. Jag tror alltså om vi tar den långa sträckan, ja, om sträckan ska byggas bredvid bilvägen känns ju inte bra för då känns det som [att det är] otryggt. Att [den andra] sträckan inte ligger bredvid bilvägen var ju väldigt lugnt och det känns så tryggt att liksom det är inte att massa bilar kommer med snabb fart hela tiden som man får möta. Så alltså jag tycker att [andra alternativet] är tryggt och säkert och att det är mysigt."

Barnen lyfter till viss del samma synpunkter, som att trafikerade vägar upplevs vara ett hinder för att cykla. Vägen vid *Vålberg - Lillerud* har en hastighetsbegränsning på 70 km/h. Intervjupersonen upplever att det är många som kör mer än den bestämda hastigheten, vilket skapar otrygghet och osäkerhet. Även intervjupersonen som intervjuats om sträckan *Värmskogs kyrka – Liljenäs* upplever vägen som tungt trafikerad och föredrar därför att cykelvägen inte ska gå

³⁹ [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se)

precis intill vägen, något även intervjupersonen som intervjuats om *Skutberget - Hultsberg* lyfter. För cykelvägen mellan Skutberget och Hultsberg ges intervjupersonen två förslag på sträckningar att tycka till om. Ett av alternativen som föreslås ligger längs en trafikerad väg och det andra alternativet går genom skogen. Intervjupersonen föredrar den senare sträckningen, dels på grund av närheten till natur, dels på grund av avståndet från trafiken längs bilvägen. Angående närhet till natur uttrycker intervjupersonen för sträckan *Vålberg - Lillerud* i stället negativa aspekter om en skogsväg, nämligen att det är en omväg i dåligt skick och att det saknas belysning. Intervjupersonen saknar en bra koppling mellan *Vålberg - Lillerud* och andra cykelvägar. Barnen lyfter alltså både positiva och negativa aspekter kopplat till att cykla i skog och natur.

Exempel 4:

Under intervjuerna ombads barnen att beskriva en trygg och säker cykelväg enligt dem, och ett av barnen svarade följande:

”Jag skulle säga att typ alltså, ganska alltså, ganska stor så att man ändå kan cykla, ja bred, och sen typ alltså om det är cykel och gångväg i samma ska det vara liksom så här tydligt var man får cykla vad man inte får cykla. Vart det är gångväg och var det är cykelväg.”

Breda och tydligt separerade cykelvägar där det framgår var man får cykla och inte, lyfts av barnen som några av de viktigaste faktorerna för vad som utgör en bra, och därmed trygg cykelväg. Andra faktorer som bra belysning, tydlig koppling mellan cykelvägar, inga ojämnheter och att cykelsträckorna inte ska byggas vid bilvägar anser barnen också som viktiga faktorer för utvecklingen av cykelsträckorna. Ifall cykelsträckorna ska byggas vid bilvägar så anser de att någon typ av staket ska finnas mellan cykel- och bilvägar för att inte bilar ska köra in i cykelvägarna.

SOCIAL SAMMANHÅLLNING

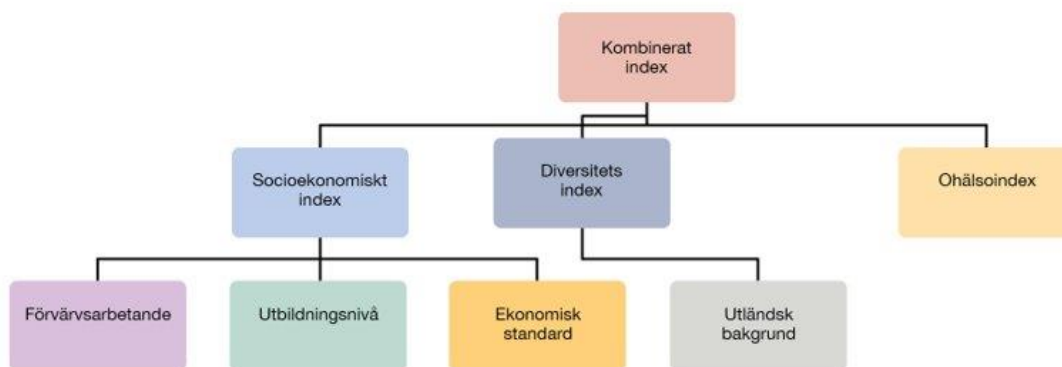
Social sammanhållning

De prioriterade cykelkopplingarna gynnar områden med olika social hållbarhetsstandard. Några stråk ligger i områden med högre social hållbarhetsstandard än snittet för Värmland, och andra ligger i områden med lägre social hållbarhetsstandard än snittet. Det är positivt eftersom det innebär att det gynnar olika människor vars bakgrund och erfarenheter skiljer sig åt, vilket bidrar till ett mer jämlikt samhälle.

Analysen visar också att flera av de föreslagna stråken knyter samman olika områden med varandra. Några av stråken knyter samman områden där den sociala hållbarhetsstandarderna skiljer sig mycket åt, som exempelvis sträckan *Vålberg – Lillerud*. I och med att sträckorna knyter samman områdena kan det bidra till att de sociala skillnaderna mellan områdena minskar.

Den föreslagna infrastrukturen bedöms underlätta möjligheterna till social interaktion mellan områden. På ett direkt sätt får människor på de olika platserna fysiskt lättare att ta sig till varandra och mötas. Indirekt innebär sammanknytningen av områdena att olika människor

vistas i samma miljöer vilket kan bidra till större förståelse för varandra, människor emellan. Med social hållbarhetsstandard, eller social hållbarhet och folkhälsa avses i detta fall flera faktorer som lagts ihop till ett så kallat *kombinerat index* som utgörs av tre delar: *socioekonomiskt index*, *diversitetsindex* och *ohälsindex*.



Figur 11. Indikator för social hållbarhet/kombinerat index består av de komponenter som illustrationen visar. Indikatorn 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 är ett sätt att synliggöra och 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. Ett värde *under normalvärdet 1* indikerar att området har en högre social hållbarhetsstatus än snittet i Värmland, medan ett högre värde än 1 indikerar en lägre social hållbarhetsstatus i området än snittet i Värmland. Värdet multipliceras med befolkningsantal. Ju högre det slutgiltiga värdet är, desto högre prioriteras resor som har sin startpunkt i området. För en detaljerad förklaring av hur mycket vardera variabel påverkar analysen, hänvisar Region Värmland till den rapport Trivector tagit fram om modellen för potentialstudien⁴⁰.

⁴⁰ https://bikeable.vs.travelvu.dev/docs/modell_för_regionalcykelplanering_med_hänsyn_till_folkhälsa_och_social_hållbarhet_v_1.2_20211216.pdf s.60-63

Cykelkoppling	Indikator social hållbarhet*
Prioriteringsgrupp A	
Torsby, Östmark fotbollsplan – Östmarksskolan	0,98
Sunne, Prästbo – Gunnerud	0,74
Torsby, Oleby – Frykensskolan	0,95
Hagfors, Hagfors – Uddeholm	0,89 – 1,17
Munkfors, hållplats Näset – Korsningen Munkerudsvägen	0,92
Munkfors, Munkerudsskolan – Sunnevägen	0,92
Hammarö, Lärkvägen – Hybelejvägen	1,09
Karlstad, Skutberget – Hultsberg	0,53 – 0,79
Grums, Grums - Nyängen	1,18
Prioriteringsgrupp B	
Kristinehamn, Björneborg – Hagaborg	0,77 – 1,45
Eda, Eda glasbruk – Riksgränsen Norge	1,15 – 1,64
Sunne, Borgeby – Torsberg	0,77
Filipstad, Filipstad – Storbron	1,38
Grums, Värmskog k:a – Liljenäs	0,85
Arvika, Bilbolaget - Gunnarskogsvägen	0,70
Karlstad, Vålberg – Lillerud	0,79 – 1,37
Kil, Kil - Hannäs	0,50
Prioriteringsgrupp C	
Karlstad, Väse – Rasta, E18	0,71
Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701	1,06
Säffle, Svaneholm – Strand badplats	0,97
Arvika, Jössefors – Sulvik	0,83 – 1,03
Kristinehamn, Ölme – Karlstad (kommungräns)	0,83
Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk	1,15 – 1,64
Karlstad/Kil, Karlstad – Kil (via Hynboholm – Stodene/Ilanda)	0,46 – 1,17
Karlstad, Hynboholm – Stodene	0,65
Kil/Forshaga, Kil – Forshaga	0,74 – 0,89

Tabell 3. Indikator för social hållbarhet och folkhälsa längs föreslagna cykelkopplingar. *Värdet ger en indikation om social hållbarhet i området, utifrån ovan beskrivna komponenter/nyckelvärden.

De stråk där vi ser störst potential för att knyta samman områden med sociala skillnader eller bidra till en bättre tillgänglighet inom områden med lägre social hållbarhetsstandard än snittet, är generellt i nedre delen av tabellen och planeras därmed längre fram i tiden. Förutom sträckan Hagfors – Uddeholm, som ligger i övre delen av tabellen, så är sträckorna *Björneborg – Hagaborg*, *Charlottenberg – Eda glasbruk* och *Filipstad – Storbron* särskilt viktiga ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Från remissutgåva till beslutsversion av cykelplanen har dock kopplingen *Vålberg – Lillerud*, som även den är särskilt viktig ur ett socialt hållbarhetsperspektiv, prioriterats högre. Kopplingen har prioriterats om från lägsta prioriteringsgruppen till den mellersta (grupp B). Detta är positivt utifrån perspektivet om social sammanhållning.

Ekonomiska konsekvenser

Det är relativt billigt att cykla och därför kan cykeln ses som ett ekonomiskt jämlikt färdmedel som främjar människors rörlighet. Dock kan ekonomiskt utsatta grupper tvingas till cykeln som val av färdmedel, vilket kan tänkas ha en påverkan på hur man uppfattar färdmedlet i både negativ och positiv bemärkelse. Färre transportalternativ kan troligtvis upplevas som en begränsning för att kunna ta sig dit man vill eller behöver. Därtill har inte alla råd att köpa och underhålla en cykel, särskilt inte en bättre modell som exempelvis en elcykel. Eftersom barn ofta använder cykeln som färdmedel och är beroende av sin familjs ekonomi, riskerar barn i ekonomiskt utsatta grupper att drabbas i synnerhet. I Värmland har 87 procent av barnen mellan 6–15 år tillgång till cykel. Bland vuxna är andelen både lägre än bland barn och lägre jämfört mot andra regioner, då endast 74 procent har en eller fler cyklar i hushållet. Bland vuxna är männens tillgång något högre än kvinnornas men bland barn är det tvärt om. Tio procent av hushållen äger minst en elcykel.⁴¹

⁴¹ [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](https://regionvarmland.se/resvaneundersokning-2023)

ANALYS AV CYKELVÄGSSTANDARD

I den övergripande analysen framgår att det ur flertalet aspekter är positivt att bygga cykelväg i sig, sett till människors tillgänglighet till viktiga målpunkter i vardagen och hälsomässigt - som två viktiga exempel. Tittar vi på respektive sträcka är det dock viktigt att fånga upp och identifiera sådant som kan påverka graden av användande och vem som kan använda cykelvägen i slutändan. Detta kan till exempel handla om huruvida sträckningen kopplar ihop relevanta målpunkter och målgrupper samt om infrastrukturstandarderna svarar på olika cyklisters behov eller inte.

Analysen i avsnittet utgår från en kostnadsbedömning samt natur- och kulturvärdesbedömning av föreslagna sträckor i **remissversionen** av *Regional Cykelplan för Värmland*. I denna sociala konsekvensanalys analyseras rapporten utifrån risken av att investeringarna leder till negativa sociala konsekvenser. Rapporten som SKA:n utgår från togs fram av WSP⁴² på uppdrag av Region Värmland i samband med att cykelplanen var ute på remiss under sommar och höst 2023. Rapporten innehåller bland annat en beskrivning av stråkens förutsättningar samt vilken standard som föreslås för respektive cykelväg och vilken kostnadsbild det beräknas medföra. För en detaljerad bild av respektive stråk hänvisas till rapporten, som här efter benämns som *WSPs rapport*. Eftersom denna del av analysen baseras på remissversionen har de kopplingar som lagts till sedan remissversionen av planen inte varit möjliga att analysera utifrån föreslagen standard, och är därför endast en del av den övergripande analysen.

Inledningsvis i avsnittet gör Region Värmland en sammanställning och analys av vilka standarder som WSP föreslagit för sträckorna, utifrån olika säkerhets- och trygghetsaspekter. Dessa innefattar belysning, cykelvägsbredd, asfaltering, skyltning, separering från övrig trafik samt föreslagna passager. En låg standard eller prioritering av cyklisten riskerar att leda till att föreslagen lösning på olika sätt blir otillräcklig för olika cyklistmålgrupper, om vi inte beaktar dem.

För vissa sträckor har WSP tagit fram två sträcknings- eller standardförslag beroende på vilken kostnadsbild som det finns utrymme för när stråken är aktuella att genomföras. Samt för att identifiera vilken cykelväg som har en högre genomförbarhet, vilket medför att cyklisten prioriteras eller begränsas i olika hög utsträckning i trafiken. Detta innebär att de sociala konsekvenserna av alternativa lösningar vid samma resrelationer kan vara olika. Utifrån sträckor som ansluter till målpunkter som bedöms relevanta för barn att cykla till, görs en sammanfattande bristanalys av cykelvägarna med särskilt fokus på barns möjligheter att nyttja dem. I bilaga 4 redovisas kartbilder för vart och ett av stråken i remissversionen av planen samt deras förutsättningar avseende exempelvis längd, hastighetsgräns och trafikmängder (ÅDT), hämtat från *WSPs rapport*. Därtill redovisas målpunkter i nära anslutning till stråken, samt en kortfattad bristbeskrivning för respektive stråk.

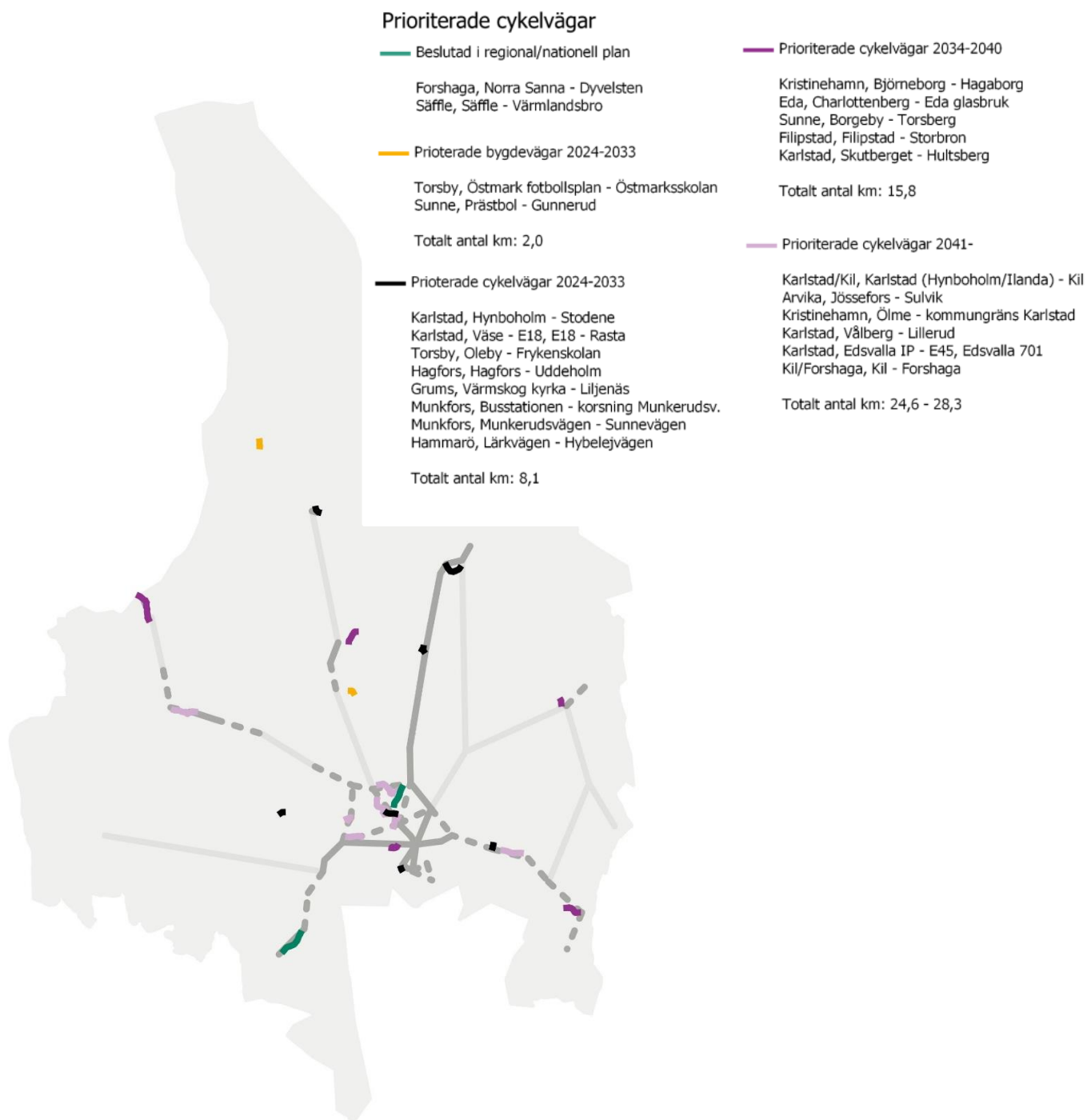
I *WSPs rapport* är utgångspunkten att cykelvägsbredden ska vara 3 meter, vilket kan anses som en god standard⁴³. Det är dessvärre inte alltid möjligt att uppnå den bredden längs alla sträckor eller längs

⁴² Kostnadsbedömning av föreslagna cykelåtgärder i Region Värmland, WSP

⁴³ [VTI rekommenderar bredd på cykelbanor - vti.se](https://vti.se)

vissa delar av sträckorna, vilket kan ge negativa konsekvenser för framkomlighet och upplevd trygghet.

Prioriterade cykelvägar utifrån remissutgåvan av den regionala cykelplanen:



Figur 12. Prioriterade cykelvägar i remissutgåvan av Regional cykelplan för Värmland.

Föreslagen standard längs cykelvägarna

Utifrån en genomläsning och analys av WSPs rapport *Kostnadsbedömning av föreslagna cykelåtgärder i Region Värmland* kan konstateras att föreslagen standard för de prioriterade cykelvägarna i **remissversionen** av *Regional Cykelplan för Värmland* varierar. Det finns risk för vissa brister avseende säkerhet och upplevd trygghet bland cyklistmålgrupper. Riskerna är viktiga att beakta närmre i vägplaneskede för att minimera dem eller göra kompensatoriska åtgärder.

Endast enstaka föreslagna cykelvägar är exempelvis med belysning och som den övergripande sociala konsekvensanalysen visat kan detta ha en negativ påverkan på upplevd trygghet, särskilt bland unga kvinnor.

Utgångspunkten i rapporten är att cykelvägar ska vara 3 meter breda, och att cykelfält då exempelvis bygdevägar används ska vara 1,5 – 1,75 meter breda. Dessa bredder bedöms som tillräckliga och för drygt hälften av sträckningarna framgår på ett tydligt sätt att dessa uppnås. I vissa fall framgår det att bredderna är svåra att uppnå, exempelvis över broar eller under överfarter längs sträckor som *Väse – Rasta vid E18* och *Edsvalla IP – E45 Edsvalla 701* i Karlstads kommun. Vid sträckan i Edsvalla finns två alternativa sträckningar, varav alternativ 2 i större mån undviker smala passager än alternativ 1 och innebär en högre standard, men är samtidigt mer kostnadsdrivande. En annan sträcka där tillräcklig bredd är en utmaning, är *Kil – Forshaga* som gränsar både Kil och Forshaga kommun. Även här har två alternativ studerats, varav alternativ 2 undviker en smal passage men kräver dialog och samråd med enskilda väghållare eftersom sträckningen går längs deras mark, vilket kan vara en utmaning. För dryga hälften av de övriga sträckorna, framgår inte tydligt huruvida ytan för cykeln uppnår dessa bredder hela sträckan, särskilt eftersom detta tyvärr inte går att fastställa förrän i vägplaneskede. Utifrån Region Värmlands tolkning av rapporten bör dock majoriteten av cykelvägarna uppnå föreslagen bredd. Tillräcklig bredd längs cykelvägar är något som barn anser är särskilt viktigt för att det ska upplevas tryggt att cykla, men det ökar bekvämligheten för alla cyklister.

För de flesta av cykelvägarna framgår tydligt att kostnadsbedömningen inkluderat asfaltering vilket höjer cykelvägarnas bekvämlighet.

För nästintill alla cykelvägarna har kostnadsbedömningen inkluderat skyltning vilket är en viktig aspekt för att cyklister ska kunna hitta, särskilt för ovana cyklister, barn och personer med funktionsvariationer. För sträckorna *Skutberget – Hultsberg* i Karlstads kommun samt *Arvika Jössefors – Sulvik* i Arvika kommun bedöms dock inte skyltning som nödvändigt utifrån WSPs rapport, vilket bör undersökas närmare i vägplaneskede.

Drygt hälften av förslagna sträckningar innefattar separerad cykelväg, antingen friliggande eller via breddning av väg samt med gcm-stöd. Längs enstaka cykelvägar där trafikmängder och hastigheter är låga föreslås bygdeväg, de är alltså inte separerade. Resterande del, drygt hälften av sträckningarna som föreslås, innebär en blandning av separerad cykelväg och blandtrafik eller bygdeväg. I WSPs rapport nämns ibland trottoar eller gång- och cykelväg utan att tydliggöra om ytan antas inrymma en cykelväg som är avgränsad från gångytan eller bara från motorburen trafik. I de fall där sträckningarna inte innefattar separerad cykelväg eller endast delvis gör det, är utformningen

undermålig eller riskerar att bli undermålig avseende säkerhet och upplevd trygghet för vissa cyklistmålgrupper, som barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Cykelvägarna som föreslås att separeras samt de som inte föreslås separeras är listade nedan.

Separerade cykelvägar (friliggande eller genom breddning av väg samt gcm-stöd):

- Karlstad, Hynboholm – Stodene
- Munkfors, Busstationen – Korsningen Munkerudsvägen
- Munkfors, Munkerudsskolan – Sunnevägen (alternativ 1 och 2)
- Hammarö, Lärkvägen – Hybelevägen (Alternativ längs statlig väg. Dock föreslås ett annat alternativ i blandtrafik via en väg med låg hastighet och troligtvis låg trafikmängd vilket kan vara mer lämpligt.)
- Kristinehamn, Björneborg – Hagaborg
- Sunne, Borgeby – Torsberg (*strykt i beslutsversion*)
- Filipstad, Filipstad – Storbron
- Karlstad, Skutberget – Hultsberg (alternativ 1 och 2)
- Karlstad/Kil, Karlstad – Kil (via Hynboholm – Stodene/Ilanda) - Etapp 1 och 4)
- Arvika, Jössefors – Sulvik (Sträcka A och B. Dock föreslås blandtrafik längs en sträcka mellan etapp A och B, som klassificeras som att den fungerar för alla utifrån föreslagen hastighet och rådande trafikmängder.)
- Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701 (alternativ 1, dock ej alternativ 2)

Ej separerade cykelvägar eller endast delvis separerade:

- Torsby, Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan
- Sunne, Prästbol – Gunnerud (*strykt i beslutsversion*)
- Karlstad, Väse – Rasta, E18
- Torsby, Oleby - Frykenskolan
- Hagfors, Hagfors - Uddeholm
- Grums, Värmskog k:a – Liljenäs
- Hammarö, Lärkvägen – Hybelevägen (Alternativ längs enskild väg)
- Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk (både alternativ 1 och 2)
- Karlstad/Kil, Karlstad – Kil (via Hynboholm – Stodene/Ilanda) - Etapp 2 och 3. Längs etapp 1 och 4 föreslås dock separering.)
- Kristinehamn, Ölme - Karlstad (kommungräns)
- Karlstad, Vålberg – Lillerud (alternativ 1 och 2)
- Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701 (alternativ 2, dock inte alternativ 1)
- Kil/Forshaga, Kil – Forshaga (alternativ 1 och 2)

Av passager som föreslås är en majoritet i plan, vilket innebär att de korsar bilvägar. Passagerna föreslås på platser där hastighet och trafikmängder (ÅDT) varierar, vilket medför att de håller olika hög standard. Utifrån en cykelbarhetsklassificering som Tyréns tagit fram, som beskriver vid vilka hastigheter och trafikmängder som blandtrafik är lämpligt att cykla i, kan fyra klassningar användas för att beskriva

passagerens lämplighet i fallande ordning⁴⁴: *funkar för alla, funkar för lite mer vana cyklister, olämplig för de flesta och olämplig för alla*

Den varierande standarden innebär att olika målgrupper har olika stora möjligheter att nyttja cykelvägarna. Sträckor med passager som klassas som olämpliga för alla eller olämpliga för de flesta är i störst behov av kompensatoriska åtgärder, men det är även viktigt för passager som funkar för vana cyklister och eventuellt för passager som klassas som att de funkar för alla. I WSP:s rapport föreslås generellt att passager i plan ska utformas med refug eller avsmalning som hastighetsdämpande åtgärd, vilket är mycket viktigt.

Cykelbarhetsklassningen som används är framtagen för att visa på lämplighet att cykla i blandtrafik och inte specifikt för att visa på lämpligheten av hastigheter och trafikmängder vid passager. Detta innebär att klassningen är strikt och ganska otillåtande gällande hastigheter och trafikmängder, vilket kan vara värt att lyfta. En något mer tillåtande klassning vad gäller hastigheter och trafikmängder vid passager, finns i Trafikverkets rapport *Cykelleder för rekreation och turism*⁴⁵. Trafikverkets rapport fokuserar dock på cykelleder, och utifrån ett vardagscyklingsperspektiv har Region Värmland valt att applicera Tyréns cykelbarhetsklassning för undersökta passager.

Utifrån en genomgång av målpunkter längs föreslagna cykelkopplingar samt ovanstående genomgång, sammanställs en riskanalys av de föreslagna cykelkopplingarna i tabellform på nästa sida. Generellt föreslås inte belysning, vilket innebär en risk för upplevd otrygghet längs cykelvägen. Eftersom detta gäller nästintill alla cykelkopplingar redovisas det inte för var och en av dem. Trots detta är det viktigt att beakta ur ett trygghets- och jämställdhetsperspektiv.

⁴⁴ Cykelbarhetsklassning: [data \(tyrens.se\)](https://data.tyrens.se)

⁴⁵ [Rapport: Cykelleder för rekreation och turism \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

Riskanalys - föreslagna cykelkopplingar

Cykelväg	Bristbeskrivning / risk för brist	Trolig att användas av barn (X)		
		≤6 år	7–12 år	13–17 år
Torsby, Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan	<ul style="list-style-type: none"> Bygdeväg, vägtypen bör användas med försiktighet. Passager klassas som funkar för vana cyklister 		X	
Sunne, Prästbol – Gunnerud (strykt i beslutsversion)	<ul style="list-style-type: none"> Bygdeväg, vägtypen bör användas med försiktighet. Passager klassas som funkar för vana cyklister 		X	
Karlstad, Hynboholm - Stodene	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som olämpliga för alla <p><i>Delsträckan binder ihop Karlstad och Kil, en sträcka på sammanlagt cirka 10 km vilket medför låg sannolikhet att barn cyklar. Finns dessutom ingen gymnasieskola i Kil/Skåre. Dock vore det bra för barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna. Detta är endast en första del av sträckningen mellan Karlstad och Kil, och resterande sträckning dröjer.</i></p>			
Karlstad, Väse – Rasta, E18	<ul style="list-style-type: none"> Stor risk för otillräcklig bredd (<3 m) Ej separerad/ delvis separerad 		X	
Torsby, Oleby - Frykenskolan	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Passager klassas som olämpliga för de flesta Ingen sträckning är optimal då det är ett backigt område. 		X	X
Hagfors, Hagfors - Uddeholm	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Passager klassas som olämpliga för alla <p><i>Ansluter till flera skolor. Är dock ej troligt att särskilt många barn som bor i exempelvis Uddeholm cyklar en sträcka på cirka 5 kilometer till Råda Skola F-5(6), respektive cirka 7,5 kilometer för att gå i skola i Hagfors. De har dessutom rätt till skolskjuts⁴⁶. Dock vore det bra för barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna. Eventuellt är sträckan relevant att nyttja för de äldre barnen för att komma till gymnasieskolan.</i></p>			X
Grums, Värmskog k:a - Liljenäs	<ul style="list-style-type: none"> Bygdeväg, vägtypen bör användas med försiktighet. Passager klassas som funkar för vana cyklister 	X	X	
Munkfors, Busstationen – Korsningen Munkerudsvägen	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som funkar för vana cyklister 		X	
Munkfors, Munkerudsskolan – Sunnevägen	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som funkar för alla (OBS! bör tolkas med försiktighet gällande små och mellanstora barn) 		X	X
Hammarö, Lärkvägen – Hybelejvägen	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad (Gäller alternativ via enskild väg, som troligtvis har en låg trafikmängd.) 			X
Kristinehamn, Björneborg – Hagaborg	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som olämpliga för alla <p><i>Inga direkta målpunkter för barn, dock eventuellt relevant cykelsträcka för äldre barn för att nå samhällsutbud i Björneborg.</i></p>			X

⁴⁶ [Skolskjuts - Hagfors kommun](#)

Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Passagerarnas lämplighet är svåra att bedöma då uppgifter om trafikmängder saknas. 		X	X
Sunne, Borgeby – Torsberg (strykt i beslutsversion)	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som olämpliga för alla 			X
Filipstad, Filipstad – Storbron	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som olämpliga för de flesta 	X	X	X
Karlstad, Skutberget – Hultsberg	<ul style="list-style-type: none"> Risk för otillräcklig skyltning Passager klassas som olämpliga för alla (alternativ 1, utifrån aspekten bör alternativ 2 gälla då den klassas som "funkar för alla" då den är planskild.) 		X	X
Karlstad/Kil, Karlstad – Kil (via Hynboholm – Stodene/Ilanda)	<ul style="list-style-type: none"> Passager klassas som olämpliga för de flesta (Ettapp 1, ettapp 2–4 klassas dock som "funkar för alla". OBS! Sträckan Hynboholm – Stodene har en föreslagen passage med klassning "olämplig för alla". I skedet när resterande etapper är aktuella för utbyggnad antas Hynboholm redan finnas och räknas därför inte in som en av etapperna.) <p><i>Sträckan är cirka 10 km vilket medför låg sannolikhet att barn cyklar. Finns dessutom ingen gymnasieskola i Kil/Skåre. Dock vore det bra för barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna.</i></p>			
Arvika, Jössefors – Sulvik	<ul style="list-style-type: none"> Risk för otillräcklig skyltning längs parti i blandtrafik som klassas som funkar för alla Passager klassas som olämpliga för alla 		X	X
Kristinehamn, Ölme - Karlstad (kommungräns)	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Passagerarnas lämplighet är svåra att bedöma då uppgifter om trafikmängder saknas. <p><i>Ej troligt att små eller mellanstora barn cyklar här på grund av det långa avståndet på cirka 10 km. Även tveksamt att äldre barn gör det dels på grund av avståndet, dels på grund av avsaknad av tydliga målpunkter.</i></p>			
Karlstad, Vålberg - Lillerud	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Passager klassas som olämpliga för de flesta (gäller alternativ 1, utifrån aspekten är alternativ 2 bättre då det klassas som "funkar för vana cyklister") 			X
Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Stor risk för otillräcklig bredd (<3 m) (alternativ 1, utifrån aspekten bör alternativ 2 gälla) Passager klassas som olämpliga för alla 		X	X
Kil/Forshaga, Kil – Forshaga	<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Stor risk för otillräcklig bredd (<3 m) (gäller alternativ 1, utifrån aspekten bör alternativ 2 gälla) Passager klassas som olämpliga för alla 			X

Tabell 4. Risk för brister Region Värmland identifierat med den cykelvägsstandard som är föreslagen av WSP på uppdrag av Region Värmland. WSP föreslår kompensatoriska åtgärder, som hastighetsdämpande åtgärder vid passager. Generellt föreslås dock inte belysning längs någon sträcka, vilket innebär en risk för upplevd otrygghet längs cykelvägen. Eftersom detta gäller nästintill alla cykelvägar redovisas det inte för var och en av dem. Trots detta är det viktigt att beakta ur ett trygghets- och jämställdhetsperspektiv.

Sammanfattande riskanalys

Utifrån en genomläsning och analys av rapporten *Kostnadsbedömning av föreslagna cykelåtgärder i Region Värmland*, som tagits fram av WSP på uppdrag av Region Värmland, kan konstateras att föreslagen standard längs cykelkopplingarna varierar. Region Värmland har identifierat risk för brister längs de flesta av de föreslagna cykelvägarna. Det finns en målkonflikt mellan att å ena sidan utveckla kostnadseffektiva lösningar där cykelinfrastruktur behövs som mest för att gynna många, och att å andra sidan uppnå en standard som täcker alla cyklistmålgruppers behov och därmed är mer kostnadsdrivande (medel räcker inte lika långt). Med rådande kostnadsutveckling blir målkonflikten särskilt stor. Potentiellt innebär det att cykelinfrastrukturen blir undermålig för alla cyklistmålgrupper, delvis avseende säkerhet men kanske särskilt avseende upplevd trygghet. I synnerhet riskerar utformningen i sådana fall att bli bristfällig bland vissa utsatta grupper som kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Bristerna omfattar avsaknad av belysning samt i varierande grad cykelvägarnas bredd, skyltning, cykling i blandtrafik och passager i plan. Som kompensatorisk åtgärd för att öka säkerhet och upplevd trygghet vid passager i plan föreslår WSP generellt att de ska utformas med refug eller avsmalning som hastighetsdämpande åtgärd, vilket är mycket viktigt. Genom att värdera riskanalysen i genomförandet kan negativa konsekvenser för relevanta målgrupper minimeras.

Majoriteten av föreslagna cykelvägar ansluter till skolor eller andra målpunkter, som med stor sannolikhet innebär att barn kommer cykla där. Längs några av dessa sträckor finns det dock stor risk att standarden är otillräcklig för barnen (och för målgrupper i samtliga åldrar), om inte tillräckliga kompensatoriska åtgärder görs. Dessa sträckor är i synnerhet: *Jössefors – Sulvik* i Arvika kommun, *Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701* i Karlstads kommun samt *Kil – Forshaga* mellan kommunerna Kil och Forshaga. Vidare kan följande sträckor nämnas: *Oleby - Frykensskolan* i Torsby kommun, *Busstationen – Korsningen Munkerudsvägen* i Munkfors kommun, *Björneborg – Hagaborg* i Kristinehamns kommun, *Filipstad – Storbron* i Filipstads kommun, *Skutberget – Hultsberg* i Karlstads kommun (gällande alternativ 1 men inte alternativ 2) och *Vålberg – Lillerud* i Karlstads kommun. Även dessa är sträckor med målpunkter för barn där trafiksituationen riskerar att vara bristande.

En del av risken för brister handlar om föreslagna passager. Utifrån en cykelbarhetsklassificering som Tyréns tagit fram, som beskriver vid vilka hastigheter och trafikmängder som blandtrafik är lämpligt att cykla i, kan fyra klassningar användas för att beskriva passagerens lämplighet i fallande ordning: *funkar för alla, funkar för lite mer vana cyklister, olämplig för de flesta* och *olämplig för alla*. Cykelbarhetsklassningen som används är framtagen för att visa på lämplighet att cykla i blandtrafik och inte specifikt för att visa på lämpligheten av hastigheter och trafikmängder vid passager. Detta innebär att klassningen är relativt strikt och otillåtande vad gäller hastigheter och trafikmängder, vilket kan vara värt att lyfta. En mer tillåtande klassning vad gäller hastigheter och trafikmängder vid passager, finns i Trafikverkets rapport *Cykelleder för rekreation och turism*⁴⁷. Trafikverkets rapport fokuserar dock på cykelleder, och utifrån

⁴⁷ Cykelbarhetsklassning: [data \(tyrens.se\)](https://data.tyrens.se)
; [Rapport: Cykelleder för rekreation och turism \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

ett vardagscyklingsperspektiv har Region Värmland valt att applicera Tyréns cykelbarhetsklassning för undersökta passager.

Längs sträckorna *Charlottenberg – Eda glasbruk* i Eda kommun och *Ölme - Karlstad* (kommungräns) i Kristinehamns kommun är passagernas lämplighet svåra att bedöma då information om trafikmängder saknas. Gällande sträckan *Ölme - Karlstad* bedömer Region Värmland att det inte är särskilt troligt att små eller mellanstora barn cyklar till vardags på grund av det långa avståndet på cirka 10 km. Det är även tveksamt att äldre barn gör det, dels på grund av avståndet, dels på grund av avsaknad av tydliga målpunkter. Likaså gäller troligtvis för sträckan *Karlstad – Kil* (via Hynboholm – Stodene/Ilanda). I enkäten *Om ungas cykelvanor och syn på cykling som gjorts i samarbete med ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun*, framgår dock ett önskemål om cykelväg mellan Kil och Karlstad via Hynboholm eller Skåne (se bilaga 2). Önskemålet kommer från en högstadieelev, vilket tyder på att det finns intresse för cykling längs sträckan bland äldre barn.

Längs sträckan *Hagfors – Uddeholm* finns förslag på passager som klassas som olämpliga för alla och den är endast delvis separerad från övrig trafik. Utifrån vardagscykling ur ett barnperspektiv är sträckan säkerligen mest relevant att nyttja för gymnasieelever, då det är cirka 7,5 kilometer mellan Uddeholm och Hagfors där flera skolor ligger. Därför bör denna målgrupp som har bättre möjligheter att cykla längre sträckor prioriteras. Dock vore det bra för de yngre barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna. Därtill innebär sträckan en fortsättning på den asfalterade och separerade Klarälvbanan, och kan förlängningen förbättras även för yngre barn bidrar detta till att banan blir ett än mer attraktivt turistmål för hela familjen.

Slutligen, bygdevägarna som föreslås längs sträckorna *Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan* i Torsby kommun och *Värmskog k:a - Liljenäs* i Grums kommun bör undersökas närmre. Bygdevägar innebär en lägre prioritering av cyklisten än att anlägga separerad cykelväg. Vägtypen kan upplevas mindre trygg eftersom den till viss del innebär att ytan delas med motorfordon. Speciellt för vissa cyklistmålgrupper som barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Skyltning i form av tydlig vägvisning är viktigt, och utöver det behövs skyltning som beskriver hur vägtypen ska användas eftersom det är en ny typ av vägutformning. Eftersom bygdevägarna med stor sannolikhet kommer användas av barn i olika åldrar behöver utformningen i synnerhet göras med hänsyn till deras förutsättningar och i dialog med barnen samt deras nätverk. Även om hastigheten till exempel kan sänkas till 60 km/h är risken stor att den upplevs otrygg, särskilt vid passager.

Se föregående avsnitt *Föreslagen standard längs cykelvägarna* för att ta del av hela bedömningen.

Referenser

Cykelbarhetsklassificering v.3.0, Tyréns. (2022). [data \(tyrens.se\)](#)

Cykelleder för rekreation och turism v.3.0, Trafikverket. (2021) [Rapport: Cykelleder för rekreation och turism \(diva-portal.org\)](#)

Faktablad bostadsort. (2023). [Faktablad Bostadsort 2023.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

Folkhälsostrategisk plan (2022). [Region Värmlands folkhälsostrategiska plan - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](#)

Kostnadsbedömning av föreslagna cykelåtgärder i Region Värmland, WSP. (2023)

Modell för regional cykelplanering - med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet, Trivector. (2021:97). [modell för regionalcykelplanering med hänsyn till folkhälsa och social hållbarhet v 1.2_20211216.pdf \(travelvu.dev\)](#)

Socialt hållbar transportplanering, Lena Levin & Ana Gil Solá (red). (2021) [Socialt hållbar transportplanering \(k2centrum.se\)](#)

Remissversion av Regional cykelplan för Värmland. (2023). [Regional cykelplan för Värmland 2023_remissversion.pdf \(regionvarmland.se\)](#)

RVU (2023). [Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland \(regionvarmland.se\)](#)

Regional systemanalys. (2021). [Regional systemanalys v4 \(regionvarmland.se\)](#)

Bilagor

Bilaga 1: Potentiell tillgänglighet till cykelvägar

Bilaga 2: Ungas förslag på nya cykelvägar

Bilaga 3: Övriga förslag på nya cykelvägar

Bilaga 4: Prioriterade cykelvägar utifrån remissutgåva

Bilaga 1. Potentiell tillgänglighet till cykelvägarFrån **remissutgåvan** av den regionala cykelplanen:**Potentiell tillgänglighet till föreslagna cykelvägar, totalt antal personer**

Totalt	Barn 0–15 år	Unga 15–20 år	Kvinnor	Män
8879	1554	529	4299	4537

Tabell 1. Befolkning (boende) med tillgång till någon av de föreslagna cykelvägarna.**Potentiell tillgänglighet till föreslagna cykelvägar, antal personer per cykelväg**

Cykelväg	Uppskattad potential Låg= 10–100 Medel= 100–500 Hög= 500–1000 Mycket hög = >1000 (cykelresor/dag)	Befolkningsfördelning (boende/ natt) med tillgång till cykelvägen				
		Totalt*	Barn 0–15 år	Unga, 15–20 år	Kvinnor	Män
Torsby Östmark fotbollsplan - Östmarksskolan	Låg	105*	21	4	56	45
Sunne Prästbol - Gunnerud	Låg	57*	12	0	35	27
Karlstad Hynboholm - Stodene	Låg - Hög	143*	34	10	71	68
Karlstad Väse – Rasta, E18	Låg/ medel	370*	57	9	172	195
Torsby Oleby - Frykensskolan	Medel	104*	10	6	50	54
Hagfors Hagfors - Uddeholm	Hög	355*	40	28	180	172
Grums Värmskog k:a - Liljenäs	Låg	53*	11	3	29	23
Munkfors Busstationen – Korsningen Munkerudsvägen	Hög	323*	52	20	142	181
Munkfors Munkerudsskolan – Sunnevägen	Hög	323*	52	20	142	181

Hammarö Lärkvägen – Hybelevägen	Mycket hög	133*	4	0	65	70
Kristinehamn Björneborg – Hagaborg	Mycket hög	101* (815)**	15 (95)**	7 (36)**	50 (377)**	45 (434)**
Eda Charlottenberg – Eda glasbruk	Låg	893*	131	42	415	464
Sunne Borgeby – Torsberg	Hög	154*	23	13	82	78
Filipstad Filipstad – Storbron	Hög	1636*	249	83	831	804
Karlstad Skutberget – Hultsberg	Medel	174*	25	15	84	87
Karlstad/Kil Karlstad – Kil (via Hynboholm – Stodene/Ilanda)	Medel - Hög	1920*	438	141	934	985
Arvika Jössefors – Sulvik	Hög	992*	174	68	486	508
Kristinehamn Ölme - Karlstad (kommungräns)	Medel	42*	7	3	17	19
Karlstad Vålberg - Lillerud	Medel	226*	43	12	112	117
Karlstad Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701	Medel	383*	74	23	163	216
Kil/Forshaga Kil – Forshaga	Medel	392*	82	22	183	198

Tabell 2. Befolkning (boende) med tillgång till respektive föreslagen cykelväg.

*En statistisk metod används för att skydda enskildas uppgifter i den redovisade statistiken. På grund av detta är inte alltid de redovisade totalerna lika med summan av deras redovisade delar.

**Antal personer som redovisas inom parentes bor nära föreslagen cykelväg men inte i direkt anslutning till den. De visas för att de eventuellt kommer ha användning av föreslagen cykelväg när den är byggd.

Bilaga 2. Ungas förslag på nya cykelvägar

<i>Högstadi- och gymnasieelevers förslag på nya cykelvägar</i>	<i>Kommentar från Region Värmland</i>
Forshaga	
Grava – Forshaga	Cykelväg är planerad i annan plan för delar av vägen, mellan Sanna-Dyvelsten.
Grums	
Vålberg – Grums – Malöga	Cykelväg är planerad i annan plan för delar av vägen samt med kompletterande del, mellan Edsvalla – Vålberg – Grums.
Hammarö	
Bärstadsskolan	Ej regionalt relevant
Coop – Dollarstore	Ej regionalt relevant
Hammarlunden – Ålvägen	Ej regionalt relevant
Hammarö – Kilene	Eventuellt relevant med åtgärder som skyltning
Hammarö ishall	Ej regionalt relevant
Kilenevägen	Eventuellt relevant med åtgärder som skyltning
Mellan busshållplatser på Nolgård	Ej regionalt relevant
Nätvägen – Gunnarskärsleden	Ej regionalt relevant
Rud – Lövnäs	Ej regionalt relevant
Skoghallsvägen	Ej regionalt relevant
t.ex längs väg 561	Ej regionalt relevant
Karlstad	
Arvidslundsgatan	Ej regionalt relevant
Färjestad – Skåre (längs östra sidan om Klarälven)	Finns cykelväg längs västra sidan och med ny förbindelse med kommande Färjestadsbron förkortas omvägen dit.
Våxnäs – service (snabbmatsrestauranger/ affärer)	Finns cykelbana längs Hagalundsvägen genom området, kan dock förbättras.
Karlstad – Bomstad	Ej regionalt relevant
Karlstad – Molkom – Lindfors	Eventuellt relevant som cykelled för rekreation och turism från Vallargärdet (från Karlstad dit finns cykelväg) till Molkom, men vägsträckning bör undersökas. Andra sträckor prioriteras högre i dagsläget.
Norrstrandsskolan – Direkten	Ej regionalt relevant
Norsbron – Lillerud	Är med bland prioriterade cykelvägar i remissversion av regional cykelplan
Romstadsvägen	Ej regionalt relevant
Skåre – Hultsberg,	Är relevant att föra dialog med Karlstads kommun angående sträckan
Skåre – Skutberget (via Kätterud)	Är relevant att föra dialog med Karlstads kommun angående sträckan
Stockfallet – Engelska skolan	Ej regionalt relevant

Kil

Kil - (Skåne/Hynboholm) – Karlstad

Är med bland prioriterade cykelvägar i remissversion av regional cykelplan, planeras i etapper.

Säffle

Säffle - Duse udde

Ej regionalt relevant

Av ungas förslag är majoriteten av cykelsträckorna på kommunal eller kommunal och enskild infrastruktur inom tätort och är därför inte relevanta för den regionala cykelplanen. Detta eftersom de prioriterade sträckorna i den regionala cykelplanen främst berör regionala kopplingar mellan eller i nära anslutning till tätorter. Sträckorna kan dock vara relevanta att undersöka närmre för kommunerna.

Ett par sträckor som nämns är sådana där hela eller delar av sträckorna redan är planerade. Dels som prioritering i remissversionen av den regionala cykelplanen, som sträckan Kil – Karlstad via Hynboholm som föreslås byggas i flera etapper, och Vålberg – Lillerud via Norsbron som prioriteras på sikt. Dels är några sträckor redan beslutade för genomförande i andra planer, som Sanna – Dyvelsen (del av sträckan Grava – Forshaga) och Grums – Edsvalla (del av sträckan Vålberg – Grums – Malöga).

Sträckan Hammarö – Kilene via Kilenevägen, är ett förslag som inkommit och som kan vara relevant att utveckla genom förslagsvis bättre skyltning. Sträckan Karlstad – Molkom – Lindfors där det från Karlstadsidan finns cykelväg till Vallargärdet, är ett annat sträckningsförslag som inkommit. Sträckan motsvarar delvis samma sträcka som har inkommit från en privatperson under framtagandet av cykelplanen, mellan Vallargärdet - Molkom. Personen har tidigare skickat in sträckan som ett medborgarförslag med namnunderskrifter till Karlstads kommun. Vallargärdet – Molkom är med bland Karlstads kommuns prioriterade sträckor som inte kommit med i Region Värmlands prioriteringar i remissversionen av den regionala cykelplanen, dock endast bland de lägre prioriteringarna vilket medför att andra sträckor prioriteras högre i dagsläget och kommande år.

Att högstadie- och gymnasieeleverna till viss del ser ett behov av att utveckla samma sträckor som Region Värmland och andra aktörer som har hand om infrastruktur ser ett behov av, stödjer aktörernas prioriteringar. Men det framgår även att det finns andra förslag och synsätt.

Utöver förslag på nya cykelvägar har Värmlands högstadie- och gymnasieelever förbättringsförslag på befintlig cykelinfrastruktur. Se *Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling*⁴⁸ för att ta del av sammanställningen.

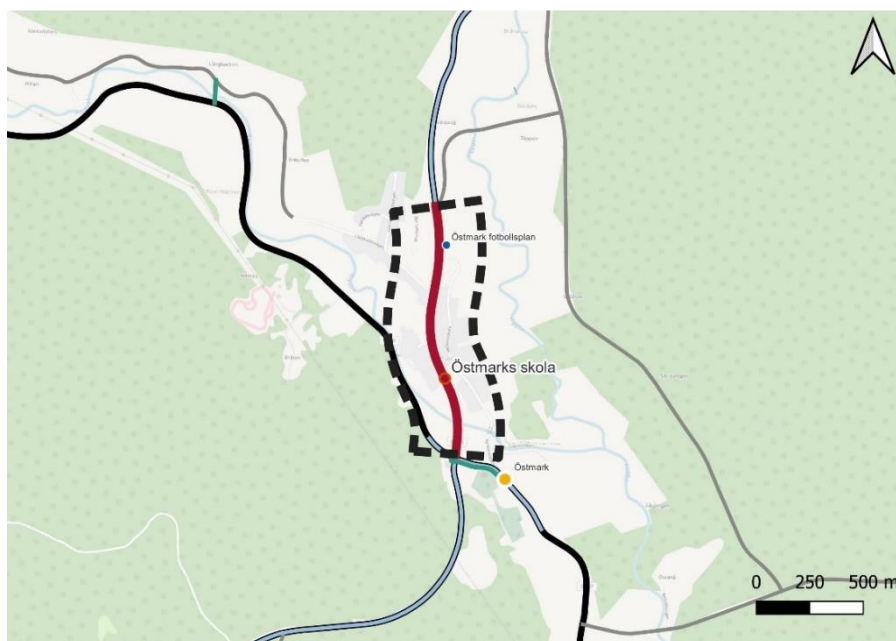
⁴⁸ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

Bilaga 3. Övriga förslag på nya cykelvägar

<i>Förslag på nya cykelvägar</i>	<i>Kommentar från Region Värmland</i>
Arvika	
	<i>Förslagen angående Arvika kommer från Arvika cykelråd</i>
Gaterondellen och Bilbolaget, planskild över/underfart	Det vore troligtvis en bättre lösning att göra om stigen mellan Långvaksvägen och sjukhuset till cykelväg, på kommunal mark.
Gunnarskogskorset. (Karlstadsvägen/Gunnarskogsvägen)	Ej relevant som regional prioritering
Väg 175 söderut mot Högerud - Klässbol – Säffle	Kan tyvärr ej prioritera utifrån rådande ekonomiskt läge
Graningerondellen -> norrut mot Speke – Åmotfors – Charlottenberg.	Ej relevant som regional prioritering
Väg 61 norrut till Spekekorset	Finns alternativ möjlighet att cykla via Högvälta
Jössefors – Sulvik (längs banvall)	Prioriteras enligt remissversion från 2041 och framåt, sträckning kommer ses över om den är fortsatt aktuell.
Forshaga	
Östra Deje (Tallmovallen) - Forshaga	Viktig enligt fotbollsklubben Tallmovallen och med bland Forshaga kommuns prioriteringar, dock ej i topp. Eventuellt relevant om kommunen vill omprioritera bland önskade cykelstråk i den regionala cykelplanen. ÅDT är dock låg och förslagsvis är investering av belysning och skyltning ett alternativ.
Grums	
Värmskog (längs 80-väg)	Sträckan Värmskogs kyrka – Liljenäs är prioriterad i förslag till regional cykelplan, dock försvåras investering av kulturmiljömärkning av området intill vägen. En arbetsgrupp i Värmskog har startat upp ett arbete för att få till en cykelväg i Värmskog.
Hammarö	
Hammaröleden cykelpassager	Invånarförslag. Är dessvärre mycket svårt att genomföra förslaget på grund av att marken intill vägområdet är skyddad av natura 2000-klassning. Dessutom svårt att motivera trots höga hastigheter, eftersom det är få boende i området.
Karlstad	
Molkom – Vallargärdet	Invånarförslag. Är även ett ungdomsförslag samt med i Karlstads kommuns prioriterade cykelvägar i den regionala cykelplanen, dock bland de lägre prioriterade cykelvägarna.

Bilaga 4: Prioriterade cykelvägar (utifrån remissutgåva)**Prioriterade bygdevägar 2024-2033****Torsby, Östmark fotbollsplan – Östmarksskolan**

Aktuell utredningssträcka är cirka 1200 meter lång. En bro som är cirka 25 meter finns i sträckans södra segment. Trafikmängden längs sträckan har uppmätts till ungefär 300 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 30 tunga fordon). Sträckans skyltade hastighet uppgår till 70 km/t, hastigheten regleras sedan till 50 km/t i den södra änden närmast fyrvägskorsning. Bygdeväg är den lösning som föreslås, som ett mindre kostsamt alternativ än separerad cykelbana, eftersom det lär vara relativt få personer som cyklar här och sträckan uppfyller riktlinjer för bygdeväg i VGU, förutsatt att hastigheten sänks från 70 km/h till 60 km/h. Vägrenar beräknas kunna vara 1,5 – 1,75 meter breda, vilket bör vara tillräckligt.



Bildtext. Föreslagen bygdeväg mellan Östmark fotbollsplan – Östmarks skola.

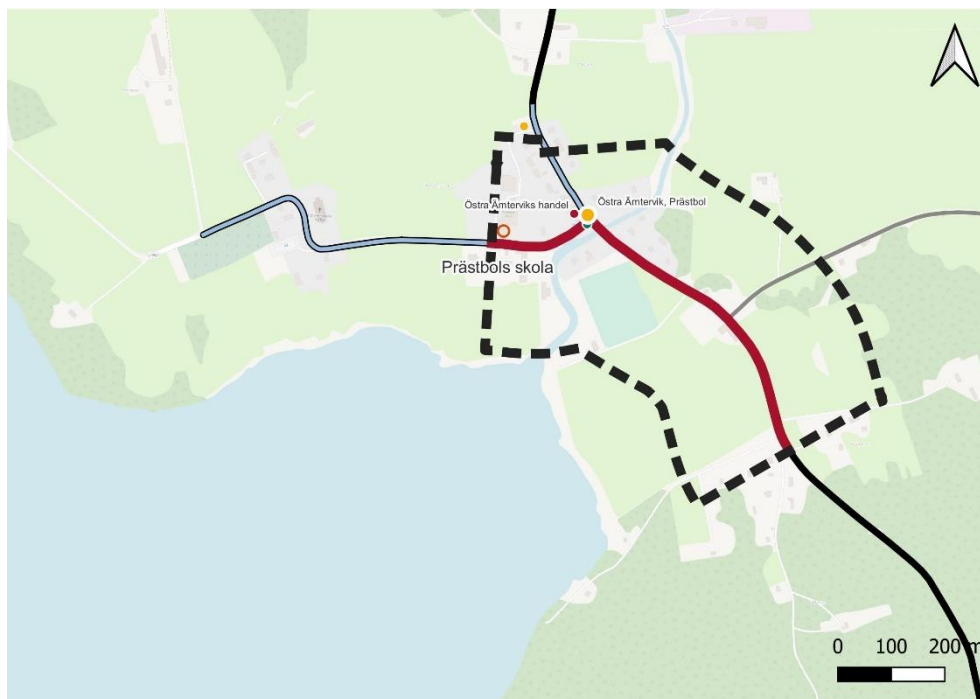
Målpunkter

- Östmarks skola F-5
- Östmark fotbollsplan
- Hembygdsförening
- Matbutik
- Kyrka
- Busshållplats: Östmark (med anslutande separerad gångbana)

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Bygdeväg, vägtypen bör användas med försiktighet. • Passager klassas som funkar för vana cyklister 		X	

Sunne, Prästbol – Gunnerud – Struken i beslutsversion

Aktuell utredningssträcka är cirka 800 meter lång. Trafikmängden längs väg 800 (västra delen) har uppmätts till ungefär 250 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 20 tunga fordon). Trafikmängden längs väg 716 (norr- och södergående del) har uppmätts till ungefär 500 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 40 tunga fordon). Sträckan längs väg 800 har en skyltad hastighet om 30 km/t, sträckan längs väg 716 har en skyltad hastighet om 50-70 km/t. Utifrån WSPs rapport konstateras att inga särskilda trafiksäkerhetsrisker har identifierats kopplat till anläggandet av bygdeväg längs med sträckan förutsatt att hastigheten längs väg 716 kan sänkas alternativt att hastighetsdämpande åtgärder implementeras. Vidare krävs att passager kan anläggas längs med sträckan för att trafiksäkerheten ska kunna höjas i förhållande till dagens situation.



Bildtext. Föreslagen bygdeväg mellan Prästbol – Gunnerud.

Målpunkter

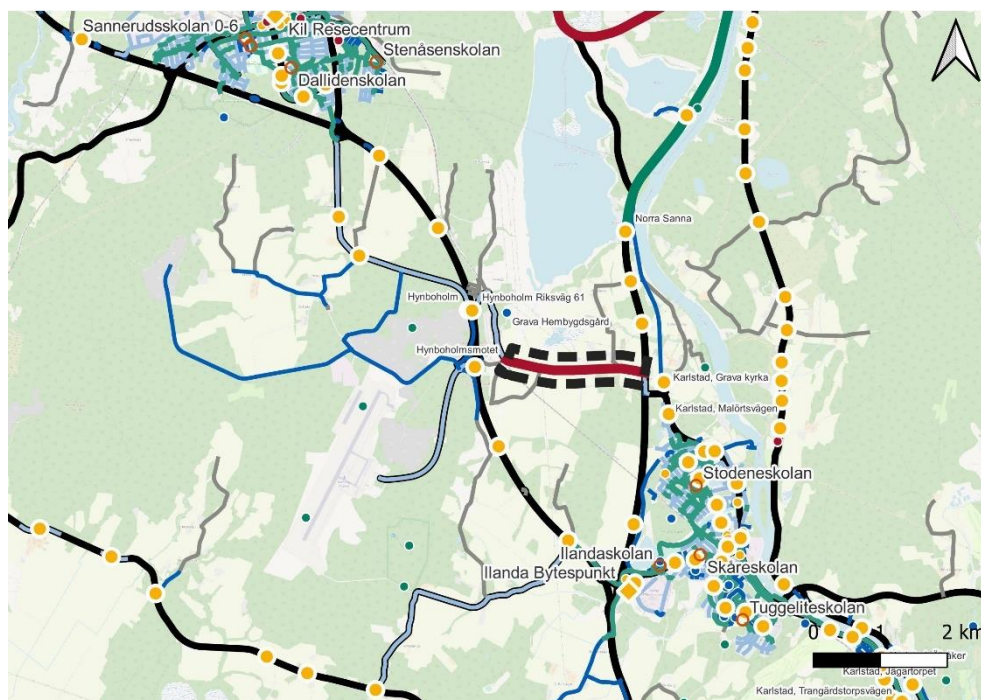
- Prästbols skola (F-6)
- Östra Ämtervik handel
- Busshållplats (Östra Ämtervik)

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Bygdeväg, vägtypen bör användas med försiktighet. • Passager klassas som funkar för vana cyklister 		X	

Prioriterade cykelvägar 2024 – 2033

Karlstad, Hynboholm – Stodene

Aktuell utredningssträcka är cirka 2100 meter lång. Väg 706 är ungefär 7,2 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 600 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 40 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 80 km/t. Längs vägar med skyltad hastighet om 80 km/t bör cykelvägen separeras, antingen genom separerad GC-väg eller GC-bana med kantsten och vägräcke. I detta skede antas att cykelvägen utformas som separerad (friliggande) cykelväg. Utöver detta krävs att en passage i plan anläggs i höjd med sträckans västra ände vid vägen mot Rågvägen. Passage i plan kan anläggas längs väg med skyltad hastighet 80 km/t om flödet av oskyddade trafikanter är förhållandevis lågt (under 50 per dygn), detta konstateras i WSPs rapport.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Hynboholm – Stodene.

Målpunkter

- Kil
- Skåre - Karlstad
- Diverse
- Busshållplatser: Hynboholmsmotet, Karlstad Grava kyrka

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
• Passager klassas som olämpliga för alla			

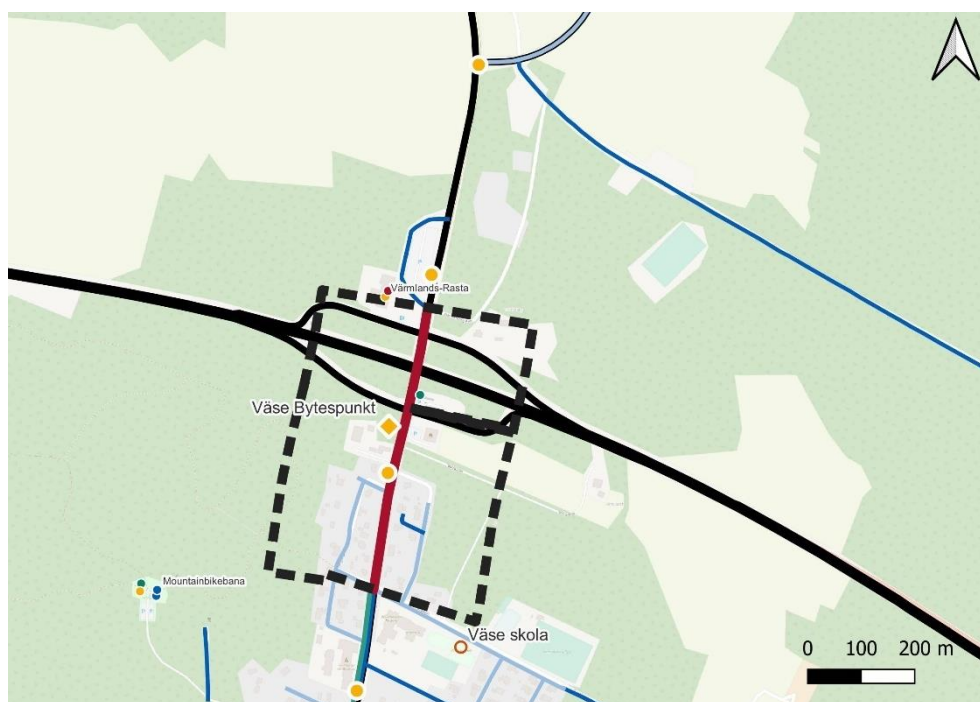
Sträckan binder ihop Karlstad och Kil, en sträcka på sammanlagt cirka 10 km vilket medför låg sannolikhet att barn cyklar. Det finns dessutom ingen gymnasieskola i Kil/Skåre. Dock vore det bra för barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna. Detta är

endast en första del av sträckningen mellan Karlstad och Kil, och resterande sträckning dröjer.

I *Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling* som gjorts i samarbete med ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun, framgår dock ett önskemål om cykelväg mellan Kil och Karlstad via Hynboholm eller Skåne. Önskemålet kommer från en högstadiellev, vilket tyder på att det finns intresse för cykling längs sträckan bland äldre barn.

Karlstad, Väse – Rasta, E18

Aktuell utredningssträcka är cirka 500 meter lång. Väg 240 är ungefär 8 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1700–3100 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 150–400 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 50 km/t. Avfartsramperna i trafikplatsen har en skyltad hastighet om 100 km/t, medan påfartsramperna regleras till 70 km/t. Sträckan går under en överfart för E18 under cirka 14 meter. Vid de segment längs sträckan som har trottoar/gångbana antas att ytan breddas till totalt 3 meter. Längs sträckan bedöms det krävas tre passager, en i höjd med Guståsgatan i sträckans södra ände, samt en passage vid av respektive påfarten till E18 på västra sidan vägen. För att möjliggöra passage vid avfartsrampen från E18 i östgående riktning behöver avfartsrampens hastighet sänkas.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Väse – Rasta.

Målpunkter

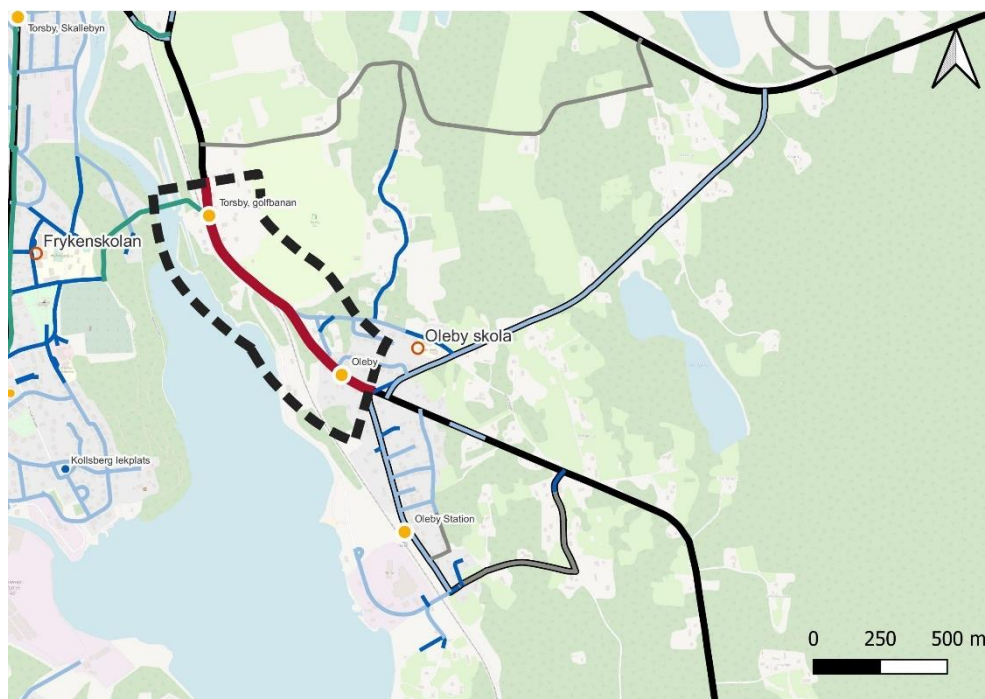
- Väse Skola F-6
- Rasta
- Busshållplatser: Bland andra Väse bytespunkt

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Stor risk för otillräcklig bredd (<3 m) • Ej separerad/ delvis separerad 		X	

Cykelvägen korsar en avfart från E18, med hög hastighet och mycket trafik. Trots att hastigheten på avfartsrampen förväntas sänkas från 50 km/h till 30 km/h genom någon form av hastighetssäkring är risken stor att trafiksituationen upplevs otrygg, i synnerhet bland barn och äldre. Med tanke på att sträckan ligger i nära anslutning till Väse skola med elever från förskoleklass till 6:e klass bör deras tillgänglighet prioriteras. Längs segmentet under överfarten med E18 är breddning till 3 meter eventuellt inte möjligt, eftersom ytan är begränsad vilket troligtvis medför att detta parti kan upplevas otryggt. Generellt tenderar tunnlar och liknande upplevas otrygga och jämn belysning motverkar det i viss mån⁴⁹. Som kompenserande åtgärd bör exempelvis belysning ordnas, särskilt i under överfarten, så att sikten är bra.

Torsby, Oleby – Frykenskolan

Aktuell utredningssträcka är cirka 1 km lång. Väg 952 är ungefär 6,5 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1800 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 80 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 70 km/t. Längs sträckans norra halva löper ett järnvägsspår (Fryksdalsbanan) på vägens västra sida.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Oleby – Frykenskolan.

Målpunkter

- Oleby skola F-3

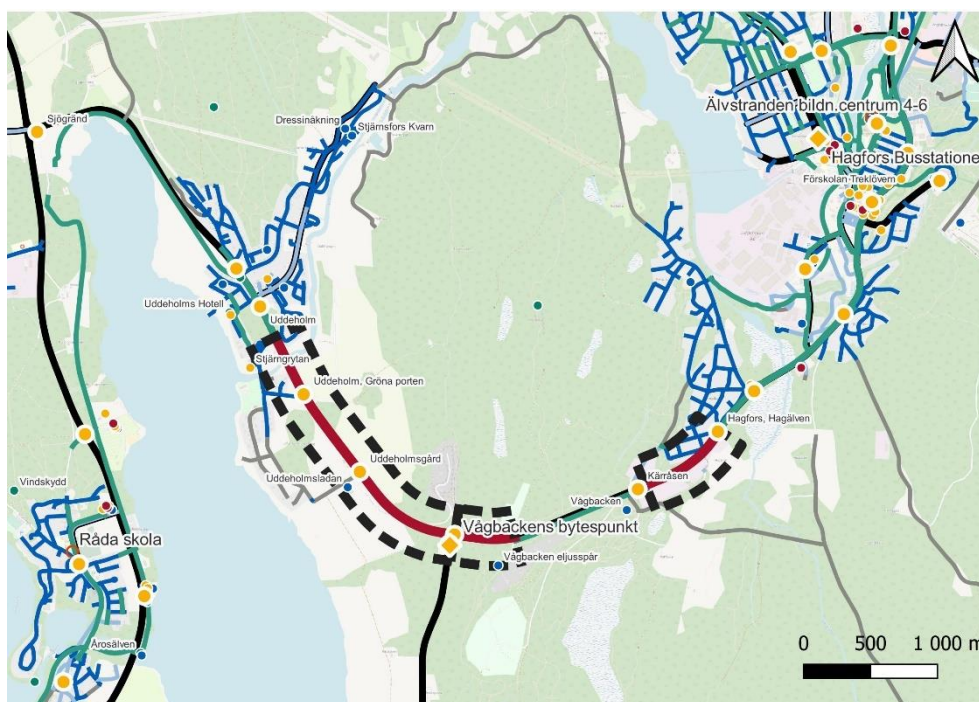
⁴⁹ Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling

- Frykenskolan 4-9
- Busshållplatser: Oleby, Torsby golfbanan

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad • Passager klassas som olämpliga för de flesta • Ingen sträckning är optimal då det är ett backigt område. 		X	X

Hagfors, Hagfors – Uddeholm

Aktuell utredningssträcka är cirka 3,2 km lång uppdelad i två segment. Väg 246 är mellan 8-9 meter bred. Närmare Uddeholm finns en cirka 80 meter lång och 13 meter bred bro över Uvån. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 3300-4600 fordon per årsmiddeldygn (varav cirka 170-230 tunga fordon). Sträckan utanför tätort har en skyltad hastighet om 80 km/t. Inom Uddeholm och Hagfors uppgår hastigheten till 50 respektive 70 km/t. Längs sträckan finns parallellgående gång- och cykelstråk av lägre standard som kan bli aktuella att studera kopplat till anläggandet av cykelbana.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Hagfors – Uddeholm.

Målpunkter

- Diverse
- Råda Skola F-5(6)
- Grundskola
- Gymnasieskola
- Busshållplatser: Bland andra Vågbackens bytespunkt, Uddeholm gröna porten, Käråsen, Hagälven.
- Fortsättning av Klarälvsbanan, för rekreativ- och turismcykling

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> Ej separerad/ delvis separerad Passager klassas som olämpliga för alla 			X

Ansluter till flera skolor. Är dock ej troligt att särskilt många barn som bor i exempelvis Uddeholm cyklar en sträcka på cirka 5 kilometer till Råda Skola F-5(6), respektive cirka 7,5 kilometer för att gå i skola i Hagfors. De har dessutom rätt till skolskjuts⁵⁰. Dock vore det bra för barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna. Eventuellt är sträckan relevant att nyttja för de äldre barnen för att komma till gymnasieskolan.

Grums, Värmskog k:a – Liljenäs

Aktuell utredningssträcka är cirka 450 meter lång. Väg 668 är ungefär 6 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 820 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 60 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 50 km/t.

I denna bedömning antas att cykelvägen anläggs som bygdeväg längs hela sträckan. Bredning av befintlig väg har studerats, dock bedöms genomförbarheten vara låg med hänsyn till kulturmiljövärden, sluttningar och behov av stödmur. Längs sträckan bedöms två enklare passager krävas, en utmed sträckan vid in- och utfarter till fastigheter och en vid Värmskog kyrka.

Även om vägen uppfyller de formella krav som finns för bygdeväg så kan säsongsvariationer innebära att trafikmängderna ökar under sommaren, till exempel. Det är dock svårt att säga exakt hur stora dessa variationer kan vara. De uppmätta trafikmängderna för årsmedelsdygn ligger dock långt ifrån maxvärdet för bygdeväg.



Bildtext. Föreslagen cykelväg eller bygdeväg mellan Värmskogs kyrka – Liljenäs.

⁵⁰ [Skolskjuts - Hagfors kommun](#)

Målpunkter

- Värmskogs Friskola F-6, Fritidshem 1–5 år
- Värmskogs café
- Busshållplatser: Värmskog Kyrkan

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none">• Bygdeväg, vägtypen bör användas med försiktighet.• Passager klassas som funkar för vana cyklister	X	X	

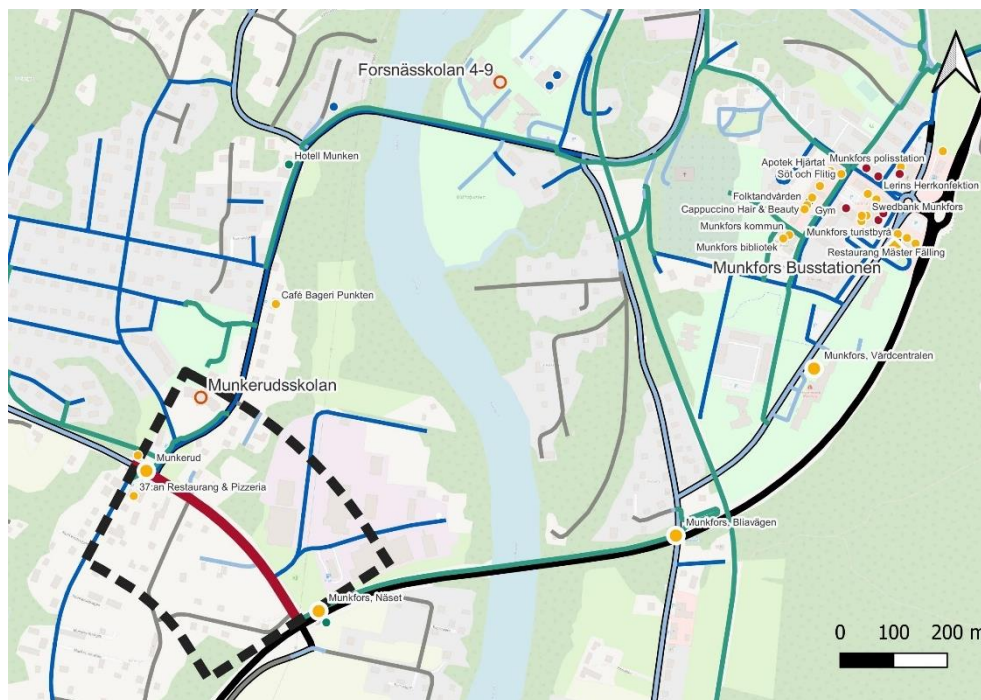
Region Värmland har genomfört barndialoger under framtagandet av planen, och en av respondenterna intervjuades om sträckan Värmskog k:a – Liljenäs. Under intervjun framgick att barnet inte ansåg det skulle kännas tryggt med en cykelväg precis intill bilvägen eftersom vägen upplevs tungt trafikerad.

”... på vardagarna så kör det timmerbilar, men jag vet inte hur det är [på] helgen [...] I alla fall, en cykelväg direkt bredvid vägen, det, det vill jag helst inte. Så att inte den bilen eller lastbilen kör in där [i cykelvägen].”

Utifrån barnets perspektiv är det inte någon bra lösning med bygdeväg längs sträckan. Någon bedömning kan inte göras enbart utifrån ett barns perspektiv, dock är det troligt att fler barn i bygden delar samma synpunkt vilket är viktigt att beakta. Barnet lyfter också att för att staket mellan cykelvägen och bilvägen skulle vara tryggare, för att på så sätt undvika att fordon kör in i cykelvägen.

Munkfors, Busstationen – Korsningen Munkerudsvägen

Aktuell utredningssträcka är cirka 450 meter lång. Väg 241 är ungefär 13 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 2100 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 70 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 50 km/t.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan busshållplatsen Näset – korsningen Munkerudsvägen.

Målpunkter

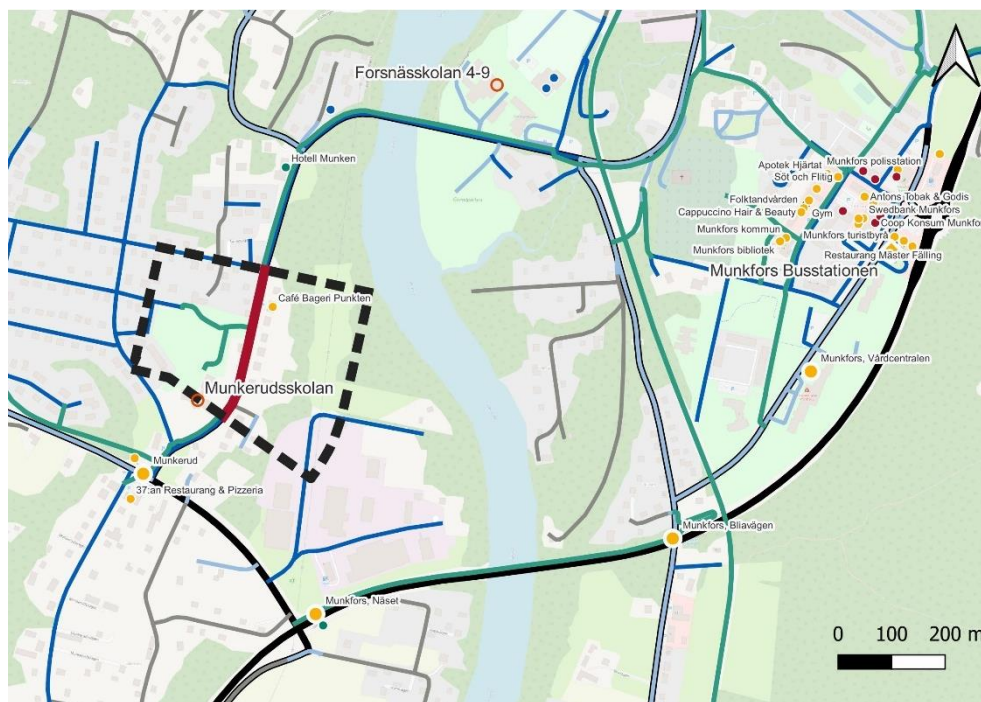
- Munkerudsskolan F-3, Fritidsgård upp till 13 år
- Pizzeria
- Busshållplatser: Munkerud, Munkfors Näset

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
• Passager klassas som funkar för vana cyklister		X	

Munkfors, Munkerudsskolan – Sunnevägen

Aktuell utredningssträcka är cirka 350 meter lång. Väg 809 är ungefär 6,2 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1000 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 60 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 30 km/t.

WSP har tagit fram två sträckningsförslag, varav alternativ 1 innebär en ny cykelbana byggs intill Munkerudsskolan och alternativ 2 innebär att ny cykelbana byggs längs Munkerudsvägen.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Munkerudsskolan – Sunnevägen.

Målpunkter

- Munkerudsskolan F-3, Fritidsgård upp till 13 år
- Fornässskolan 4-9
- Pizzeria
- Café bageri Punkten
- Hotell Munken
- Busshållplatser: Munkerud

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Passager klassas som funkar för alla (OBS! bör tolkas med försiktighet gällande små och mellanstora barn) 		X	X

Hammarö, Lärkvägen – Hybelevägen

Aktuell utredningssträcka går längs den befintliga Dingelsundsvägen som är cirka 170 meter lång. Dingelsundsvägen är ungefär 9 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 7300 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 400 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 60 km/t.

Längs denna sträcka finns två alternativa sträckningar, antingen anläggs ny cykelbana längs utredningssträckan utmed Dingelsundsvägen eller så hänvisas cyklister till den befintliga parallella vägen öster om Dingelsundsvägen.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Lärkvägen – Hybelevägen.

Målpunkter

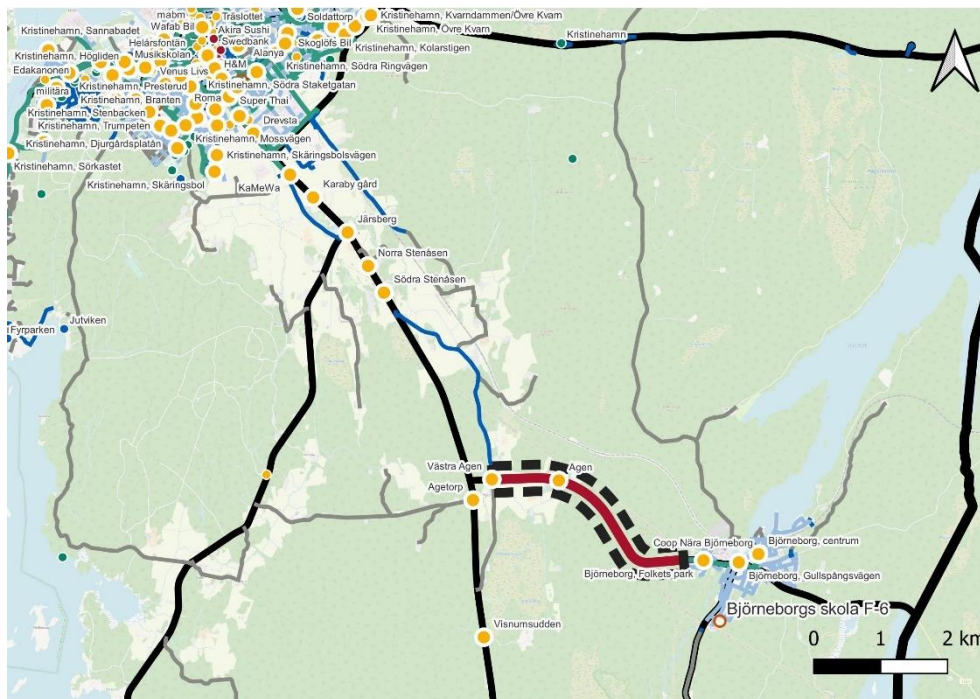
- Skoghall
- Karlstad
- Busshållplatser: Vidövägen

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad (Gäller alternativ via enskild väg, som troligtvis har en låg trafikmängd.) 			X

Prioriterade cykelvägar 2034 – 2040

Kristinehamn, Björneborg – Hagaborg

Aktuell utredningssträcka cirka 3,7 km lång. Väg 603 är ungefär 6,5-7 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 2400 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 260 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 80 km/t



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Björneborg – Hagaborg.

Målpunkter

- Hagaborg - Kristinehamn
- Busshållplatser: Västra Agen, Agen, Björneborg Folkets park

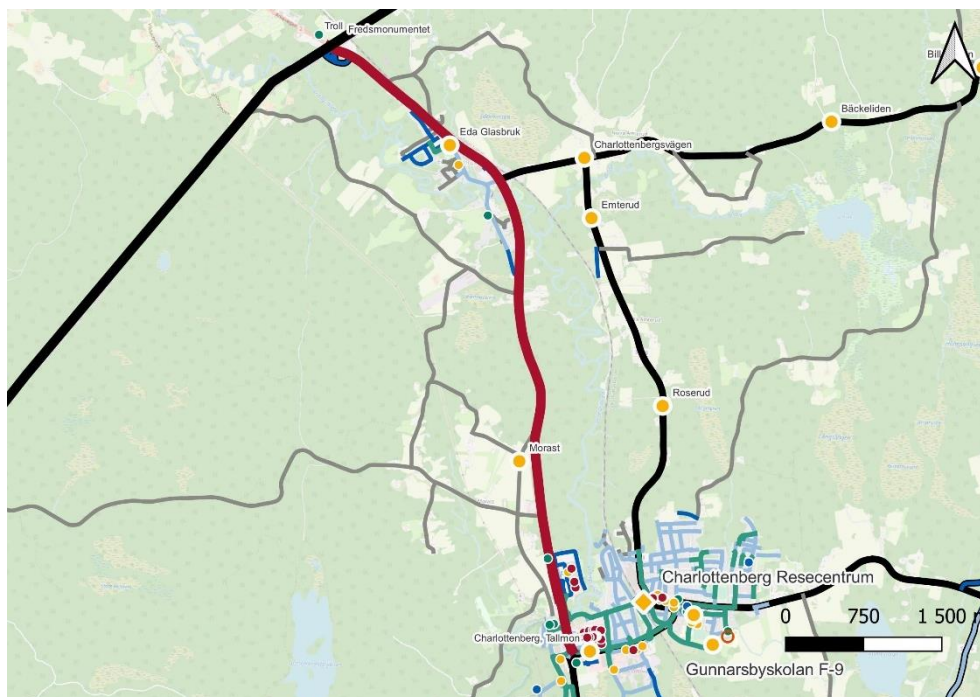
Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
• Passager klassas som olämpliga för alla			X

Inga direkta målpunkter för barn, dock eventuellt relevant cykelsträcka för äldre barn för att nå samhällsutbud i Björneborg.

Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk

Aktuell utredningssträcka är cirka 6,9 km lång. Väg 61 är ungefär 6-9 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 7100 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 400 tunga fordon). Merparten av sträckan har en skyltad hastighet om 80 km/t, utöver detta uppgår hastigheten till mellan 30-60 km/t vid sträckor närmare bebyggelse. Längs sträckan finns två större broar, Vrångsälven vid Charlottenbergs bruk (55 meter lång) och bron över Vrångsälven vid Eda glasbruk (50 meter lång)

Längs sträckan har WSP tagit fram två sträckningsförslag, varav alternativ 1 innebär enklare förbättringsåtgärder med cykling i blandtrafik och skyltning. Alternativ 2 innebär en tydligare prioritering av cyklister genom breddning längs befintliga vägar.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Charlottenberg – Eda glasbruk (till riksgränsen mot Norge).

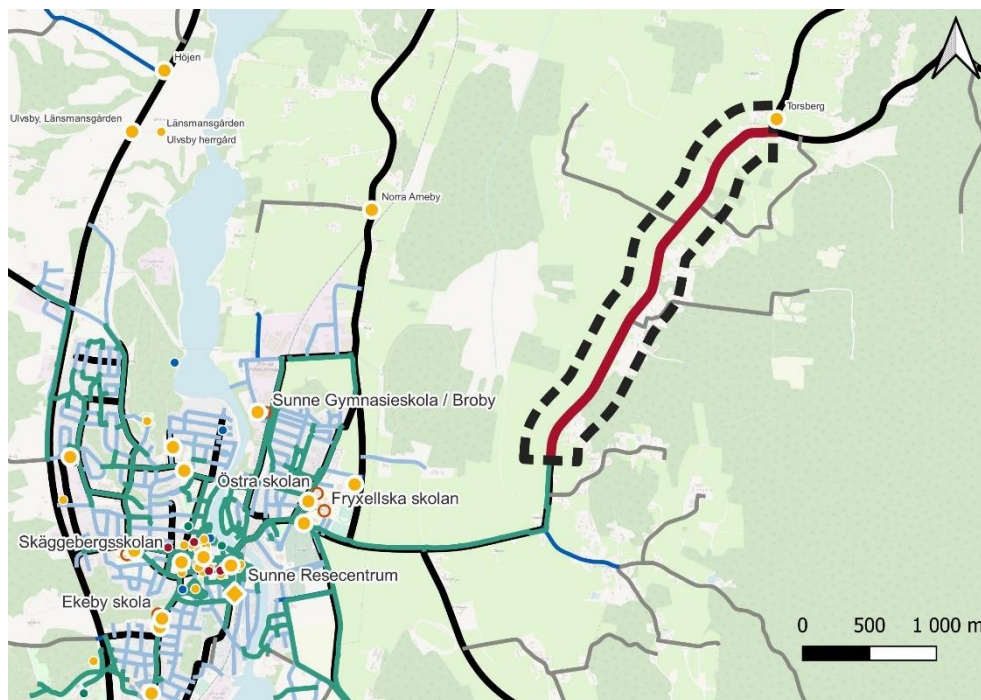
Målpunkter

- Diverse
- Gunnarsbyskolan F-9
- Busshållplatser: Charlottenberg Tallmon, Morast, Eda Glasbruk

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad • Passagernas lämplighet är svåra att bedöma då uppgifter om trafikmängder saknas. 		X	X

Sunne, Borgeby – Torsberg – Struken i beslutsversion

Aktuell utredningssträcka är cirka 3,1 km lång. Väg 241 är ungefär 6 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1700 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 70 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 70 km/t



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Borgeby – Torsberg.

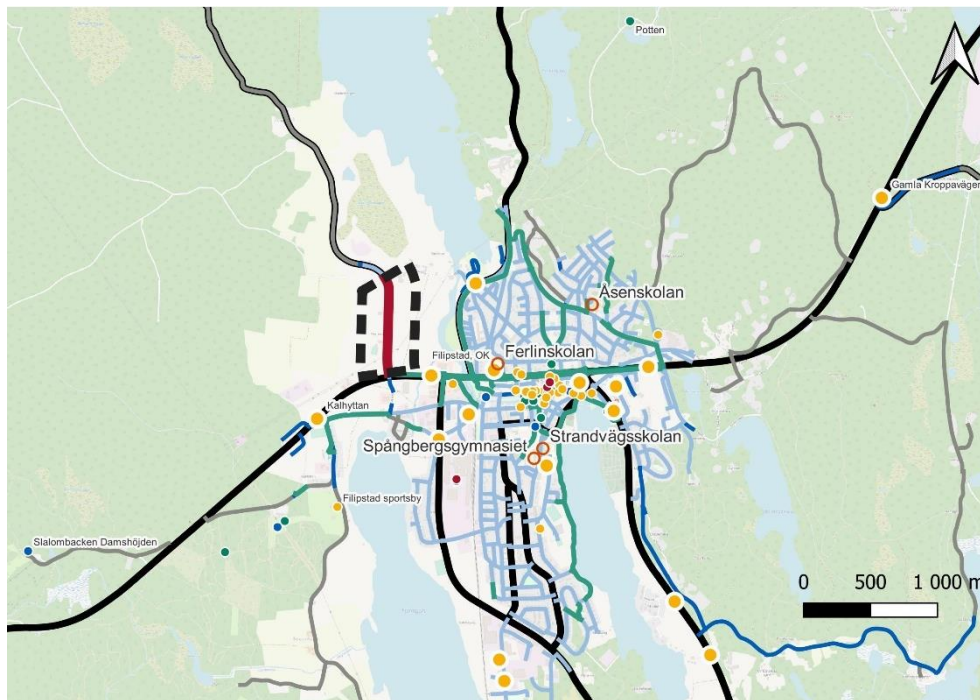
Målpunkter

- Sunne
- Torsberg
- Busshållplatser: Torsberg

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
• Passager klassas som olämpliga för alla			X

Filipstad, Filipstad – Storbron

Aktuell utredningssträcka är ungefär 750 m lång. Väg 827 är ungefär 6,3 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 260 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 20 tunga fordon). Sträckan har en skyltad hastighet om 70 km/t.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Filipstad – Storbron.

Målpunkter

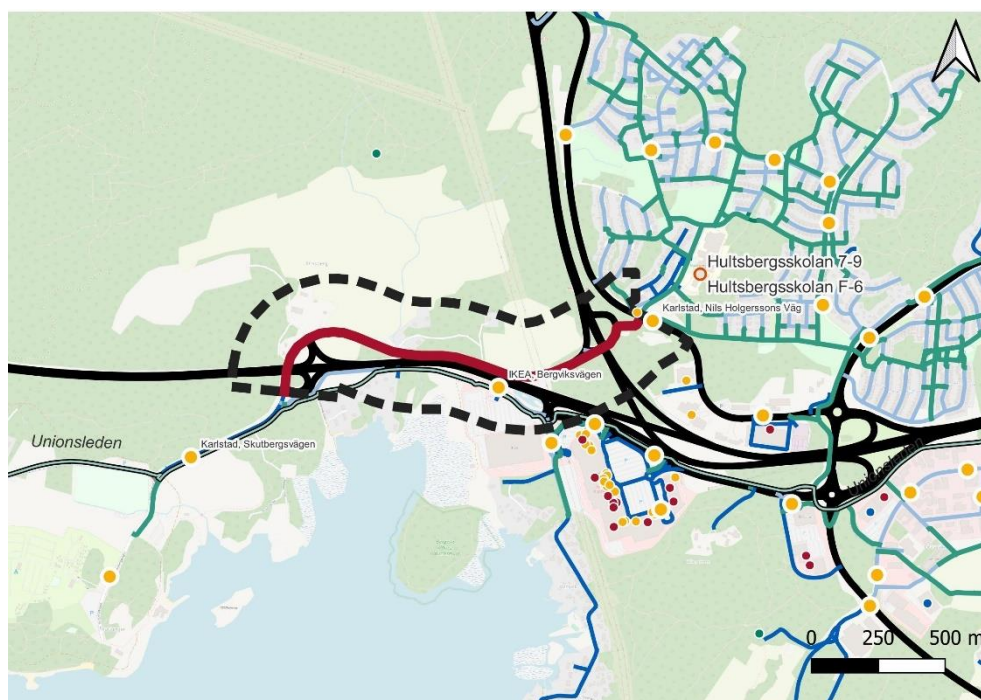
- Filipstad
- Storbron
- Storbrons förskola
- Diverse
- Busshållplatser: Filipstad OK

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
• Passager klassas som olämpliga för de flesta	X	X	X

Karlstad, Skutberget – Hultsberg

Aktuell utredningssträcka är ungefär 1,6 km lång. Väg 722 är ungefär 8-9,5 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1100-1800 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 120 tunga fordon). Merparten av sträckan har en skyltad hastighet om 70 km/t. Hastighetsgränsen uppgår till 50 km/t längs sträckans västra segment. Sträckan går under två motorvägsöverfarter.

WSP har tagit fram två sträckningsförslag varav alternativ 1 innebär att cykelvägen byggs norr om E18 vilket bilden visar. Alternativ 2 innebär i stället att en kortare cykelväg med en planskild passage byggs över E18 i östra delen av sträckan, för att på så sätt ansluta till handelsområdet och befintlig cykelinfrastruktur söder om E18.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Skutberget – Hultsberg.

Målpunkter

- Hultsbergsskolan F-9
- Skutberget
- Hultsberg - Karlstad
- Busshållplatser: Karlstad Nils Holgerssons väg, Karlstad Skutbergsvägen
- Via alternativ 2 nås Bergvik och Ikea samt tillhörande busshållplatser, som inte nås via alternativ 1.

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Risk för otillräcklig skyltning • Passager klassas som olämpliga för alla (alternativ 1, utifrån aspekten bör alternativ 2 gälla då den klassas som "funkar för alla" då den är planskild.) 		X	X

Region Värmland har genomfört barndialoger under framtagandet av planen, och en av respondenterna intervjuades om sträckan Skutberget – Hultsberg. Under intervjun framgick att barnet inte ansåg det skulle kännas tryggt med en friliggande cykelväg intill bilvägen och att alternativet med friliggande cykelväg i skogen samt med planskild passage upplevs bättre;

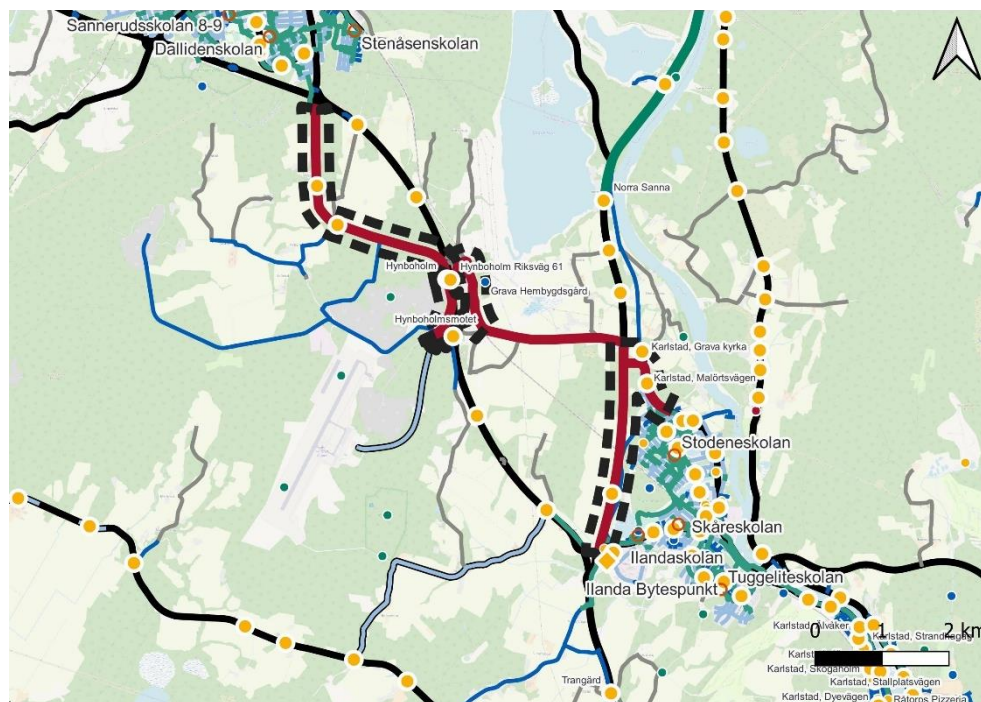
”Det är lugnt och det är natur, väldigt mycket skog. Väldigt skönt, det kändes väldigt mysigt. Jag tror alltså om vi tar den långa sträckan, ja, om sträckan ska byggas bredvid bilvägen känns ju inte bra för då känns det som [att det är] otryggt. Att [den andra] sträckan inte ligger bredvid bilvägen var ju väldigt lugnt och det känns så tryggt att liksom det är inte att massa bilar kommer med snabb fart hela tiden som man får möta. Så alltså jag tycker att [andra alternativet] är tryggt och säkert och att det är mysigt.”

Intervjupersonen föredrar sträckningen dels på grund av närheten till natur, dels på grund av avståndet från trafiken längs bilvägen. Trots att alternativet längs bilvägen innebär att cykelvägen är friliggande så verkar barnet tycka att den ger en otrygg trafikupplevelse och lägger vikt på närheten till natur. Någon bedömning kan inte göras enbart utifrån ett barns perspektiv, dock är det troligt att fler barn delar samma synpunkt vilket är viktigt att beakta. Vidare anser intervjupersonen att trygga och säkra cykelvägar behöver vara breda och ge tydlig information om vart man ska cykla och vart man ska gå då gång- och cykelväg ligger på samma plats.

Prioriterade cykelvägar 2041 -

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

Utredningssträckan delas upp i fyra etapper, se WSPs rapport för att ta del av beskrivning.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Karlstad – Kil via Hynboholm/Ilanda.

Målpunkter

- Ilandaskolan
- Stodeneskolan
- Skåreskolan
- Tuggeliteskolan
- Stenåsenskolan
- Sannerudsskolan 8-9
- Dallidenskolan
- Diverse
- Kil
- Skåre – Karlstad
- Busshållplatser: Diverse

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Passager klassas som olämpliga för de flesta (Etapp 1, etapp 2–4 klassas dock som "funkar för alla". OBS! Sträckan Hynboholm – Stodene har en föreslagen passage med klassning "olämplig för alla". I skedet när resterande etapper är aktuella för utbyggnad antas Hynboholm redan finnas och räknas därför inte in som en av etapperna.) 			

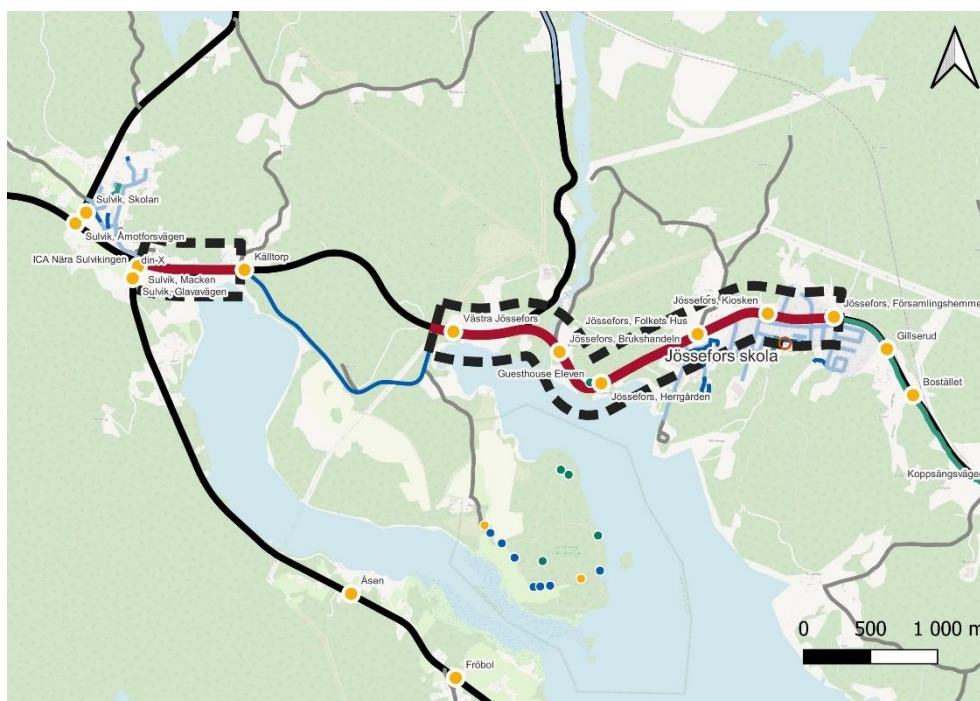
Sträckan är cirka 10 km vilket medför låg sannolikhet att barn cyklar. Det finns dessutom ingen gymnasieskola i Kil eller Skåre. Dock vore det bra för barnen att kunna cykla till närmsta hållplatserna.

I *Enkätresultat: Unga i Värmland om cykling* som gjorts i samarbete med ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun, framgår dock ett önskemål om cykelväg mellan Kil och Karlstad via Hynboholm eller Skåne. Önskemålet kommer från en högstadiellev, vilket tyder på att det finns intresse för cykling längs sträckan bland äldre barn.

Arvika, Jössefors – Sulvik

Aktuell utredningssträcka längs väg 172 delas upp i två segment, sträcka A och sträcka B. Sträcka A är ungefär 750 meter lång. Väg 172 är här ungefär mellan 7,5–8,5 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 3700 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 190 tunga fordon). Hastighetsgränsen uppgår till 60 km/t längs sträckans västra segment och 80 km/t under en kort del längs sträckans östra del.

Sträcka B är ungefär 3,4 km lång. Väg 172 är här mellan 7,5-8 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 3700-4500 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 190-200 tunga fordon). Hastigheten uppgår till 70 km/t och 50 km/t genom Jössefors. Längs sträckan finns en bro över Jösseälven (cirka 22 meter lång



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Jössefors – Sulvik.

Målpunkter

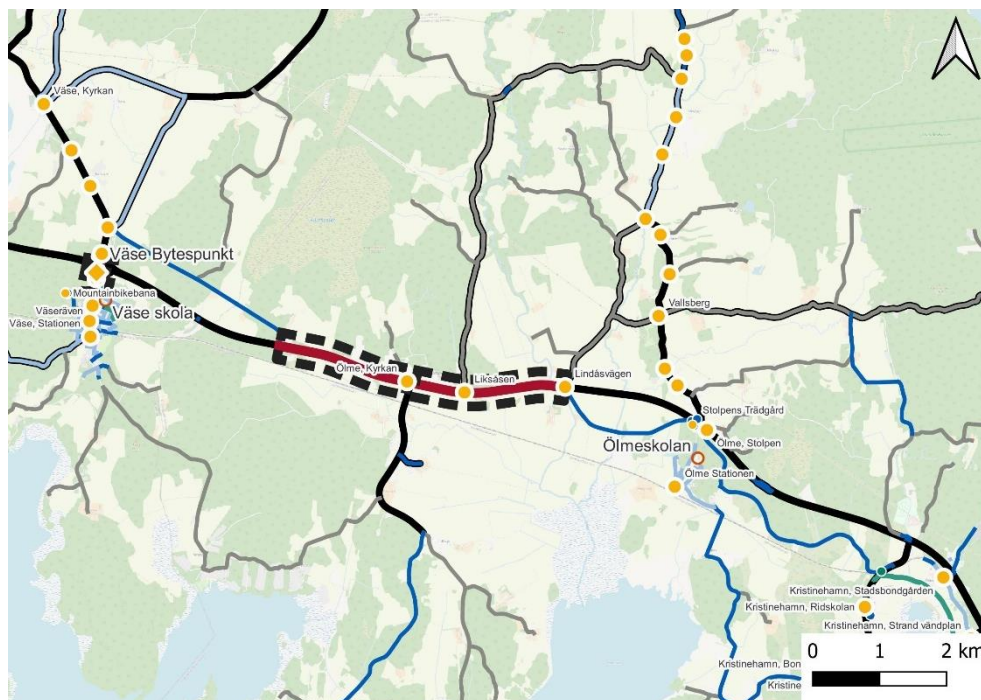
- Diverse
- Jössefors skola F-3
- Busshållplatser: Bland andra Källtorp, Västra Jössefors och Jössefors Församlingshemmet.

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Risk för otillräcklig skyltning längs parti i blandtrafik som klassas som funkar för alla • Passager klassas som olämpliga för alla 		X	X

Cykelsträckan mellan sträcka A och B innebär enligt förslaget cykling i blandtrafik som klassas som att det funkar för alla utifrån hastighet och trafikmängd. Ska cykling ske i blandtrafik är tydlig skyltning som visar vägen mycket viktigt. Dock innebär förslaget troligtvis inte en lämplig trafiksituation för yngre barn vilket kan ha en negativ påverkan på tillgänglighet för de förskole- och lågstadieelever som skulle kunna cykla till Jössefors skola om cykelvägen annars separerades från övrig trafik. Längs sträcka A och B innebär förslaget att en separat cykelbana anläggs vilket förlänger befintlig cykelväg som ansluter i öst, dock finns ändå en risk att sträckan upplevs otrygg av barn på grund av höga trafikmängder och hastigheter som varierar mellan 50 – 80 km/h. Föreslagen cykelväg ansluter inte hela vägen till Sulviks skola 4–6 vilket är ytterligare en brist.

Kristinehamn, Ölme – kommungräns Karlstad

Aktuell utredningssträcka längs E18 är ungefär 4,4 km lång. E18 är här mellan 13–16 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 14 400 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 2 300 tunga fordon). Hastighetsgränsen uppgår till 100 km/t.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Ölme – kommungräns Karlstad.

Målpunkter

- Väse
- Ölmeskolan F-6 (förutsatt att man cyklar i blandtrafik en del av sträckan)
- Väse skola F-6 (förutsatt att man cyklar i blandtrafik en del av sträckan)
- Busshållplatser: Ölme kyrkan, Liksåsen, Lindåsvägen.

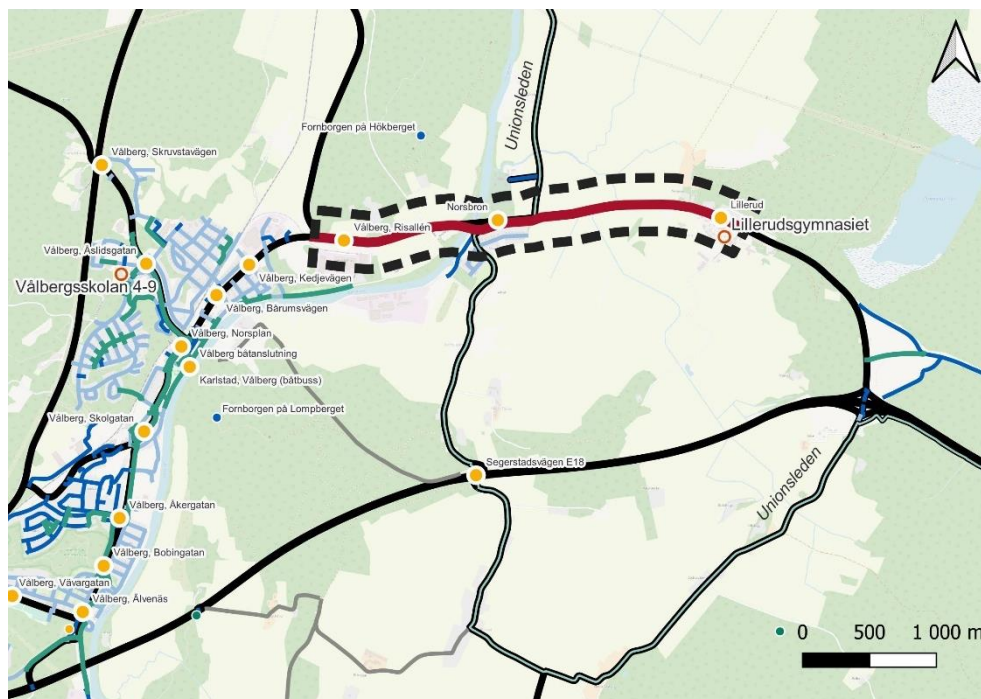
Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad • Passagerans lämplighet är svåra att bedöma då uppgifter om trafikmängder saknas. 			

Det är inte särskilt troligt att små eller mellanstora barn cyklar här på grund av det långa avståndet på cirka 10 km. Det är även tveksamt att äldre barn gör det dels på grund av avståndet, dels på grund av avsaknad av tydliga målpunkter.

Karlstad, Vålberg – Lillerud

Aktuell utredningssträcka är ungefär 3,3 km lång. Väg 664 är ungefär 9 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 2800 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 160 tunga fordon). Hastighetsgränsen uppgår till 70 km/t. Hastigheten uppgår till 50 km/t inom Varpnäs. Längs sträckan finns en bro över Norsälven (Norsbron) om cirka 176 meter. Strax söder om denna bro finns en GC-bro om cirka 80 meter.

WSP har tagit fram två sträckningsförslag, varav alternativ 1 innebär att ny cykelinfrastruktur byggs och alternativ 2 innebär nyttjande av befintlig cykelinfrastruktur i högre grad.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Vålberg – Lillerud.

Målpunkter

- Lillerudsgymnasiet
- Unionsleden (cykelled) korsar samt överlappar en bit av den föreslagna cykelvägen.
- Busshållplatser: Lillerud, Norsbron, Vålberg Risallén.

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad • Passager klassas som olämpliga för de flesta (gäller alternativ 1, utifrån aspekten är alternativ 2 bättre då det klassas som "funkar för vana cyklister") 			X

Förslaget innebär att Vålberg kopplas ihop med Lillerud genom ny cykelinfrastruktur eller delvis genom befintlig cykelinfrastruktur. Dock innebär förslaget att cykelvägen slutar vid Lillerudsgymnasiet istället för att fortsätta österut ytterligare 1,7 kilometer för att ansluta till befintlig cykelinfrastruktur öster om Lillerudsgymnasiet

fortsätter in till Karlstad, bortsett från kortare saknade länkar längs vägen. Går det i stället att förlänga föreslagen cykelväg skulle det innebära att en koppling med separerad cykelbana finns i princip hela vägen till Karlstad, vilket skulle medföra förbättrad tillgänglighet på en regional nivå utöver den förbättrade tillgänglighet på den lokala nivån.

Region Värmland har genomfört barndialoger under framtagandet av planen, och en av respondenterna intervjuades om sträckan Vålberg – Lillerud. Under intervjun framgick att barnet upplever att det är otryggt att cykla där i dagsläget. Därtill anser barnet att det behövs en bättre koppling mellan den föreslagna cykelvägen och andra cykelvägar, exempelvis nämndes Bergvik som en plats personen skulle cykla till om det fungerade bättre att cykla dit från Vålberg. Detta stödjer resonemanget i stycket ovan om att cykelvägen bör fortsätta längre än till Lillerudsgymnasiet. Intervjupersonen upplever att det är många som kör mer än den bestämda hastigheten, vilket skapar otrygghet och osäkerhet. Avsaknaden av bra cykelkopplingar anses otryggt med tanke på att intervjupersonen då måste ta en omväg via en skogsväg i dåligt skick, utan belysning.

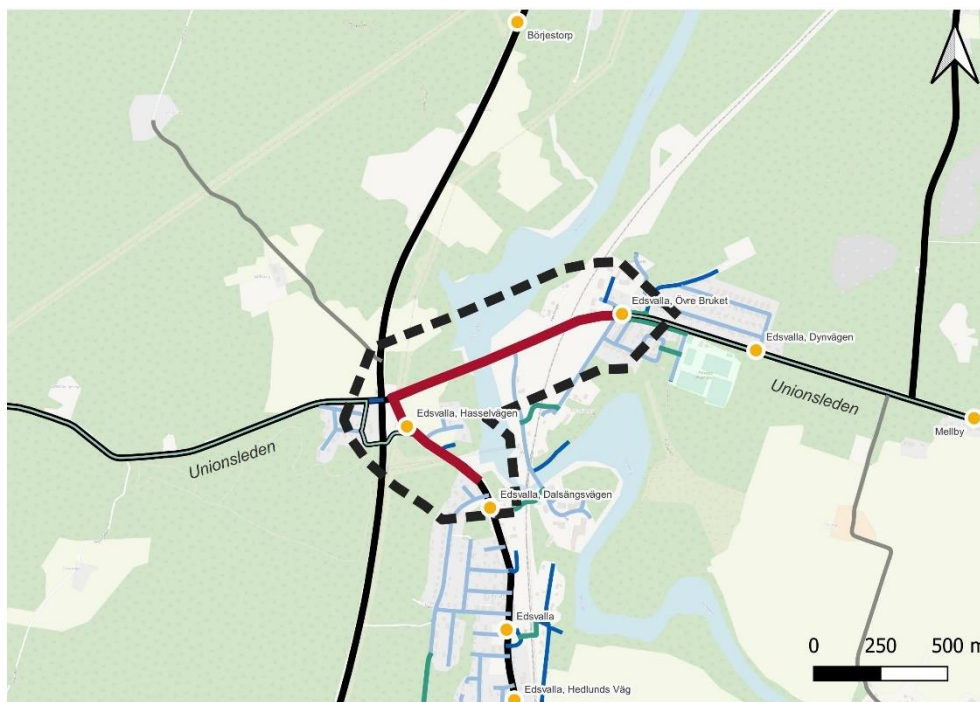
”Självaste sträckan då mellan Norsbron och Lillerud, den bilvägen tycker inte jag är så säker. [Även om] den har en hastighetsbegränsning på 70 km/h så verkar flera köra väldigt [mycket] högre än det. Ja och sen att det inte finns en koppling från, det finns ju en cykelsträcka från Vålberg till Norsbron och sen tar det ju stopp ut och så börjar det igen, så liksom att det inte finns en koppling tycker inte jag är så tryggt för det måste man ta omväg. Som är inne i skogen som inte har belysning, väldigt dålig väg. Ja, det blir svårt.”

Jämfört med barnet som intervjuades om sträckan Skutberget - Hultsberg, som lyfte närheten till naturen som mysigt och tryggt, lyfter aktuell respondent i stället fram negativa aspekter. Barnen lyfter alltså både positiva och negativa aspekter kopplat till att cykla i skogen. Den aktuella intervjupersonen lyfter faktorer som bra belysning, att det inte ska finnas ojämnheter på vägen och att det inte ska vara halkigt samt bättre trafikförhållanden för att cykelvägen ska vara bra.

Karlstad, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701

Aktuell utredningssträcka är ungefär 1,3 km lång. Edsvallavägen är ungefär 6,5 meter bred och Brovägen är ungefär 9 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1400 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 20-100 tunga fordon). Hastigheten uppgår till 70 km/t. Hastighetsgränsen uppgår till 30-50 km/t vid Edsvalla Övre bruket. Längs sträckan finns en bro över Norsälven om cirka 182 meter. Strax öster om denna bro finns ytterligare en bro över järnväg om cirka 48 meter.

WSP har tagit fram två sträckningsförslag, varav alternativ 1 innebär att ny cykelinfrastruktur byggs och alternativ 2 innebär nyttjande av befintlig cykelinfrastruktur i högre grad.



Bildtext. Föreslagna cykelväg mellan Edsvalla IP – Edsvalla, 701.

Målpunkter

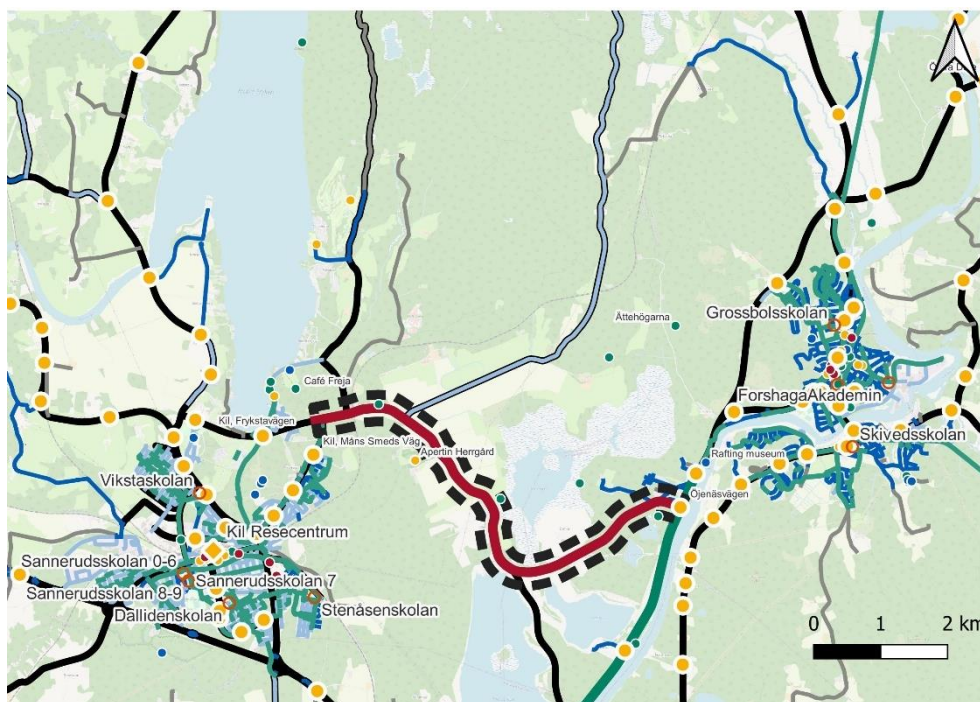
- Edsvalla IP
- Unionsleden (cykelled) överlappar en bit av den föreslagna cykelvägen.
- Busshållplatser: Dalsängsvägen, Hasselvägen, Övre bruket

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad • Stor risk för otillräcklig bredd (<3 m) (alternativ 1, utifrån aspekten bör alternativ 2 gälla) • Passager klassas som olämpliga för alla 		X	X

Kil/Forshaga, Kil – Forshaga

Aktuell utredningssträcka är ungefär 7,2 km lång. Väg 714 är ungefär 6,5-8 meter bred. Trafikmängderna längs vägen har uppmätts till ungefär 1300-1650 fordon per årsmedeldygn (varav cirka 80-90 tunga fordon). Hastighetsgränsen uppgår till 70 km/t. Längs sträckan finns en underfart under järnvägsspår samt en kortare bro över Hyns utlopp om cirka 3 meter.

WSP har tagit fram två sträckningsförslag, varav alternativ 1 innebär att ny cykelinfrastruktur byggs och alternativ 2 innebär nyttjande av befintlig cykelinfrastruktur i högre grad.



Bildtext. Föreslagen cykelväg mellan Kil – Forshaga.

Målpunkter

- Diverse
- Kil
- Forshaga
- Flertalet skolor i Kil och Forshaga
- Busshållplatser: Kil Måns Smeds väg, Öjenäsvägen

Riskbeskrivning	Trolig att användas av barn (X)		
	≤6 år	7–12 år	13–17 år
<ul style="list-style-type: none"> • Ej separerad/ delvis separerad • Stor risk för otillräcklig bredd (<3 m) (gäller alternativ 1, utifrån aspekten bör alternativ 2 gälla) • Passager klassas som olämpliga för alla 			X