

Sammanställning av remissvar på Regional cykelplan för Värmland 2023

Totalt har svar inkommit från 21 aktörer. I bilaga 1 finns en lista på de organisationer som har lämnat remissvar.

Inledningsvis sammanfattas kort den bild som de flesta remissvar förmedlar och en kort förteckning över de betydande förändringar som förvaltningen föreslår i dokumentet. Sedan följer ett kapitel som kort sammanfattar svar från respektive remissinstans, följt av ett kapitel med mer detaljerade synpunkter samt förvaltningens svar på dessa.

1.Sammanfattning alla remissvar

Sammantaget är remissvaren positiva till att Region Värmland arbetar med en ny regional cykelplan för Värmland. Flera remissinstanser ser det som positivt att arbetet inlemts med en workshop, men poängterar ett ytterligare behov av dialog och samverkan för förankring och förståelse av planens innehåll och prioriteringar. Detta har särskilt lyfts av kommunerna i Karlstadsregionen och Sunne kommun.

Kommunerna har synpunkter om de prioriterade sträckor de skickat in till Region Värmland, och att många inte kommit med i Region Värmlands prioritering. Kommunerna är exempelvis kritiska till att deras valda sträckor i vissa fall kommer ta mycket lång tid att få på plats eller helt saknas i prioriteringen. Vissa kommuner anser även att andra sträckor, som de själva prioriterat högre, har en större potential att bidra till ökad säker cykling eller på annat vis är mer aktuella än de sträckor Region Värmland prioriterat. Några aktörer uttrycker därtill att ambitionsnivån är för låg för att nå målsättningar, och anser att fördelningen av medel till cykelinfrastruktur prioriteras lågt till förmån för infrastrukturen för biltrafiken.

Några remissinstanser anser att flera kartor och analyser, som potentialstudien, är svårlästa och efterfrågar att de görs tydligare. Därtill framförs synpunkter om innehållet i potentialstudien. Länsstyrelsen i Värmland och kommuner som Torsby, Forshaga och Sunne kommun ifrågasätter användbarheten av potentialstudien bland annat eftersom vissa målpunkter saknas och att den inte tar hänsyn till ålder för olika cyklistmålgrupper. Samt att vissa utpekade sträckor är belägna på olämpliga platser. Kommunerna Karlstad, Kristinehamn och Kil framför att potentialstudien bör uppdateras med kommunernas framtidsplaner i översiktsplan och detaljplan och/- eller cykelplan och att prioriteringsordningen bör ses över efter det. Arvika kommun framhäver att det finns god potential att bidra till vardags/arbetspendling och turism/naturturism även i Arvika kommun, men att detta inte syns.

Flera aktörer efterfrågar även tydliggöranden om vad som är krav och vad som är inspiration gällande bland annat standard för cykelinfrastruktur i planen. Samt tydliggöranden angående vad nämnda aktörer under de strategiska områdena förväntas göra, vem som ska samordna respektive område och hur det ska göras.

Därtill framför några aktörer övergripande önskemål eller synpunkter, exempelvis:

- Karlstads kommun önskar att yttranden från samtliga kommuner i Karlstadsregionen bör hanteras som ett sammanhang i den fortsatta beredningen.
- Forshaga kommun anser att fler cykelvägar längs statliga vägar är något som invånarna efterfrågar.
- Kristinehamn anser att de faktiska behoven i kommunerna missas genom föreslagna prioriteringar. Kristinehamn menar att planen bör utgå från vart kommunerna behöver ha bättre cykelkopplingar och att det borde innefatta en kombination av kommunal infrastruktur, statlig infrastruktur och enskilt vägnät.
- Storfors kommun lyfter att långa avstånd mellan tätorter medför utmaningar för ökat cyklande ur ett regionalt perspektiv.
- Sunne kommun önskar att planen revideras och skickas ut på nytt samråd bland annat med avseende på risken för att planen blir inaktuell och att det regionala cykelnätet inte bör prioriteras, snarare bör områden kring tätorterna kopplas samman.
- Trafikverket och Arvika kommun lyfter att de anser att det är positivt med att peka ut ett huvudcykelnät. I övrigt har huvudcykelnätet inte omnämnts särskilt mycket.
- Forshaga kommun lyfter att det är positivt att barnperspektivet tas upp, men anser att det inte tas hänsyn till i tillräckligt stor utsträckning för att främja barn och ungas cyklande längs med statliga vägar.
- Hagfors önskar att cykelvägar till och från skolan ska få högre prioritet och att medel ur länsplanen ska kunna gå till reinvestering av befintliga cykelvägar.
- Arvika cykelråd framför att de ser att planen innehåller höga ambitioner men att det saknas konkreta förslag för hur man når dit.

2. Förslag till justeringar i regional cykelplan för Värmland 2023

Nedan punktats förslag till större justeringar i dokumentet som följd av remissvaren. Därutöver kommer det ske korrektur och mindre justeringar.

- Översyn av prioriterade sträckor.
- Ny del om hur planen ska genomföras tillsammans med berörda aktörer.
- Tydligare beskrivning av samordning och ansvarsfördelning för de strategiska områdena.
- Förtydliganden kring vad som är krav och inspiration gällande standard för cykelinfrastruktur.
- Förtydliganden av att cykling ska bidra till att nå målbilden om 40 procents hållbara resor genom att vi arbetar utifrån föreslagna strategiska områden.

Exempel på övriga förändringar:

- Tydligare kartor och eventuellt någon inzoomad karta med högre detaljnivå.

Skillnader i prioritering av cykelkopplingar från remissutgåva till beslutsversion

I remissversionen av planen benämndes den prioriterade cykelinfrastrukturen som "cykelvägar". I slutversionen av planen omnämns dessa i stället som "cykelkopplingar" främst för att förtydliga att kopplingarna avser resrelationer snarare än specifikt utpekade sträckningar. Detaljerad sträckning fastställs efter antagande av planen.

Efter bearbetning av remissversionen av planen har några cykelkopplingar strukits, tillkommit samt prioriterats högre eller lägre. Detta enligt beskrivning av respektive prioriteringsgrupp:

Prioriteringsgrupp A (tidigare uppdelad i de två kategorierna *Prioriterade bygdevägar 2024–2033* samt *Prioriterade cykelvägar 2024–2033*)

- (Bygdeväg) Sunne, Prästbol – Gunnerud är struken då kommunen enligt sitt remissvar lyfte att de inte såg bygdeväg som en lämplig lösning.
- Karlstad, Skutberget – Hultsberg är prioriterad högre (tidigare prioriterad 2034–2040) då utveckling i området sker i närtid vilket innebär ett ökat behov/potential för cykelresor.
- Grums, Grums – Nyängen är tillagd eftersom exploatering i området sker i närtid samt ansluter till andra planerade cykelkopplingar. Det innebär ett ökat behov/potential för cykelresor.

Prioriteringsgrupp B (tidigare *Prioriterade cykelvägar 2034–2040*)

- Sunne, Borgeby – Torsberg är struken då kommunen redan 2024 kommer söka medfinansiering för återstående sträcka och därmed inte är relevant för den regionala cykelplanen-
- Grums, Värmskog kyrka – Liljenäs är senarelagd (tidigare prioriterad 2024–2033) då kommunen själv prioriterat andra kopplingar högre och genomförbarheten av kopplingen är låg.
- Arvika, Bilbolaget – Gunnarskogsvägen är tillagd då den kommer ansluta till en planerad exploatering samt cykelväg som innebär ett ökat behov/potential för cykelresor.
- Karlstad, Vålberg – Lillerud är prioriterad högre (tidigare prioriterad 2041 och framåt) på grund av utveckling som sker i området, samt att kopplingen enligt denna analys har stor potential att knyta samman delområden med sociala skillnader.
- Kil, Kil – Hannäs är tillagd då Kil inkommit med ny prioriteringsordning i sitt remissvar, då utveckling planeras i området.

Prioriteringsgrupp C (tidigare *Prioriterade cykelvägar 2041 – framåt*)

- Karlstad, Väse – E18, E18- Rasta, Edsvalla IP – E45, Edsvalla 701 och Hynboholm - Stodene har prioriterats lägre till förmån för ovan nämnda sträckor i kommunen med större behov/potential för cykelresor på grund av utvecklingen i områdena.

- Säffle, Svaneholm – Strand badplats har lagts till då potentialen i området är medelhög samt att badplatsen är en viktig målpunkt för exempelvis barn.
- Eda, Charlottenberg – Eda glasbruk (riksgränsen) har delats upp i en kortare etapp som idag har sämst infrastruktur för cykel (cirka 1 km) som fortsatt prioriteras i grupp B, samt resterade del som prioriteras lägre (Grupp C) då de flesta kan nyttja den redan idag. Den resterande sträckan motsvarar cirka 6 kilometer.

3. Sammanfattning av svar från respektive remissinstans

Kommunerna

Arvika kommun

Arvika kommun är positiv till att Region Värmland har tagit fram ett förslag till regional cykelplan och berett Arvika kommun möjlighet att yttra sig över förslaget. Kommunen framhåller flera synpunkter och förbättringsförslag. Av de 8 km cykelväg som prioriteras för utbyggnad 2024–2033 poängterar kommunen att prioriteringar i Arvika saknas. Med avseende på klimatnödläget anser kommunen att satsningen på regional/statlig cykelinfrastruktur är för låg, och om målnivåer för hållbart resande ska uppnås läggs för stort ansvar på kommunerna. Det blir inte möjligt för kommunen att förbättra tillgängligheten till serviceorterna på grund av att Trafikverket är väghållare. Detta trots god potential och cyklingsbara avstånd.

Eda kommun

Eda kommun stödjer den föreslagna regionala cykelplanen för Värmland. Kommunen önskar dock se cykelstråket mellan **Charlottenberg – Eda glasbruk** prioriteras högre inom den regionala cykelplanen.

Forshaga kommun

Forshaga kommun ställer sig positiva till den regionala cykelplanen för Värmland. Kommunen anser att fler cykelvägar längs de statliga vägarna är något som Sveriges invånare efterfrågar och som också kan bidra till en hållbar utveckling. Region Värmland har genomfört ett gediget arbete med att ta fram planen och har under processen involverat både kommunerna och andra aktörer.

Kommunen framhåller att kartor och analyser i planen är svårlästa och att det därför är svårt att bilda sig en djupare uppfattning om dem. Vidare menar de att barnperspektivet, trots att barn beskrivs som en prioriterad målgrupp i planen, inte tagits hänsyn till i tillräckligt stor utsträckning för att främja ökat cyklande längs med statliga vägar. Forshaga kommun anser att ungdomsfullmäktige, som involverats i framtagande av planen, inte kan svara för hela Värmlands barn och unga med avseende på behovet av lokal platskänedom.

I Forshaga kommuns översiktsplan Forshaga 2040 finns en cykelväg utpekad längs den statliga vägen från **Skived i Forshaga till Öster Deje**, ca 4,4 km. Kommunen poängterar att sträckan inte prioriterats i

remissversionen till den regionala cykelplanen för Värmland trots att den har lyfts fram som en kommunal prioritering under framtagandet av planen.

Grums kommun

Grums kommun ifrågasätter Region Värmlands prioritet av sträckan **Värmskogs K:a – Liljenäs**, som enda prioriterad sträcka, då det finns andra objekt i kommunens egna inspelade prioritering som har ett större antal berörda trafikanter som ger möjlighet till cykelplendring och därigenom bidrar mer till utveckling av en ökad och säker cykling i länet.

Hagfors kommun

Hagfors kommun framför att man ser positivt på att sträckan **Hagfors – Uddeholm prioriteras i den regionala cykelplanen**. Vidare anser kommunen att förbättring av säkra vägar till och från skola bör prioriteras högre och att det bör ges möjligheter för reinvestering.

Hammarö kommun

Hammarö kommun ser positivt på att det finns en regional cykelplan som kan utgöra ett samlat vägledande dokument för utveckling av ett ökat cyklande i regionen. Kommunen bedömer dock att sträckan **Lärkvägen – Hybelevägen**, alltså den sträckan Region Värmland prioriterat utifrån kommunens förslag till prioriteringar, har mindre potential att bidra till ökad cykling än de sträckor kommunen själv prioriterat högre. Därtill lyfter kommunen fram synpunkter om bland annat målsättningar, krav och inspiration, samt otydligheter som beskrivs närmre under kommande avsnitt. Ambitiösare och tydligare målsättningar efterfrågas.

Karlstads kommun

Karlstads kommun har flera förslag till förbättringar. Bland annat ser kommunen positivt på att arbetet inletts med en workshop, men lyfter att det funnits behov och utrymme för ytterligare förberedande samverkan i processen för att diskutera och förtydliga varje kommuns prioriterade cykelsträckor utförligare. Samt för att få möjlighet till bättre förståelse av planen och delaktighet i processen. Karlstads kommun lyfter vidare att prioriteringen av cykelsträckor inte känns igen, att det finns en otydlighet gällande ansvar och samordning av strategiska områden samt att det är ett otydligt samspel mellan statlig och kommunal infrastruktur. Därtill menar kommunen att det är oklart vilket åtagande standardnivån för cykelvägar (asfalterade, gena, separerade) innebär för kommunerna.

Kils kommun

Likt Karlstads kommun lyfter Kils kommun att de ser positivt på att arbetet inleddes med en workshop, men hade önskat fler tillfällen eller att en större del av dagen ägnats åt diskussion och samverkan för att skapa delaktighet och förståelse för planens innehåll och prioriteringar. Därtill har kommunen synpunkter angående potentialstudie, prioriteringar och ansvar, och samordning. Synpunkterna lyfts i kommande delar av sammanställningen.

Kristinehamns kommun

Kommunen ställer sig frågande till arbetssättet med cykelplanen, eftersom cykelplanen enbart utgår från statlig infrastruktur vilket kommunen tycker gör att de faktiska behoven i kommunerna missas. Kommunen har även

synpunkter på de prioriterade sträckorna, då utbyggnad av sträckor som prioriterats i kommunen kan dröja 10-30 år. Kristinehamns kommun konstaterar att endast 2 av 5 kommunalt prioriterade sträckor inryms i planen. Kommunen avslutar sitt yttrande med några medskick av redaktionell karaktär.

Munkfors kommun

Munkfors kommun ställer sig bakom förslaget till regional cykelplan med ändringen att sträckan Busstationen – Munkerudsvägen i Munkfors ändras till busshållplats **Näset-Munkerudsvägen**.

Storfors kommun

Storfors kommun har ingen erinran mot den föreslagna regionala cykelplanen. Utan lämnar enbart ett par positiva kommentarer.

Storfors geografiska sammansättning med de faktiska avstånden mellan kommunens tätorter, men också till tätorter i andra kommuner, ger särskilda utmaningar till proaktiva lösningar för ett ökad cyklande ur ett regionalt perspektiv. Däremot finns ett visst fortsatt arbete att göra ur ett lokalt perspektiv inom tätorterna, både vad gäller infrastruktur och beteendeförändringar. Något som den föreslagna planen ger visst stöd i.

Storfors kommun ser även positivt på att ”Strategiskt område 4 – Cykling för rekreation och turism” finns med i planen. Även om den där, av naturliga skäl, inte lämnar en full tydlighet hur det går att arbeta vidare i frågan så ger den ett värde i sig att lyfta det som ett strategiskt område där mycket utveckling går att göra.

Sunne kommun

Sunne kommun önskar att den regionala cykelplanen revideras och skickas ut på nytt samråd. Kommunen anser inte att den bör antas i nuvarande form med hänvisning till synpunkter om bland annat aktualitet, potentialstudie, riktning för cykelvägbyggnad, prioriterings- fördelnings och finansieringsprincip, brist på förankring gällande pågående cykelvägbyggnad mellan **Borgeby – Torsberg** samt generell brist på förankring.

Säffle kommun

Säffle kommun har synpunkter på att ingen av kommunens prioriterade sträckor Säffle- Värmlands Nysäter och **Svaneholm – Svaneholms badplats** (Strand) kommit med i den regionala prioriteringen. Kommunen önskar att Region Värmland studerar den senare nämnda sträckan noggrannare, och om den inte inkluderas önskas en skriftlig motivering om varför.

Torsby kommun

Torsby kommun har synpunkter på prioriterade sträckningar, potentialstudie, fördelning av medel och strategiska områden. Gällande den kommunalt inspelade sträckan **Kilåsvägen – Inova Park** har kommunen önskemål att lyfta in den bland de prioriterade cykelsträckorna under perioden 2024–2033. Motiveringen är att det finns en slutförd trafikutredning och utbyggnadsplaner för industri och bostäder. Torsby kommun anser att planen är storstadsfokuserad bland annat eftersom det

dras referenser till Köpenhamn och Nederländerna, som inte är applicerbara i Torsby kommuns geografiska kontext.

Årjängs kommun

Årjängs kommun har inga synpunkter på förslaget till regional cykelplan i Värmland.

Övriga

Arvika cykelråd

Arvika cykelråd är positiva till att en ny regional cykelplan tas fram, och ser med glädje på tankarna och höga ambitioner i förslaget. Samtidigt framhåller cykelrådet att det saknas en del konkreta förslag på hur man ska lyckas nå de beskrivna målen. Det allt överskuggande problemet är att pengar för förbättringar av infrastrukturen nästan uteslutande går till att förbättra vägnätet för biltrafiken. Arvika cykelråd efterfrågar att detta poängteras i den regionala cykelplanen. Cykelrådet kan bara öka om det finns bra och säkra cykelvägar att cykla på, menar cykelrådet.

Arvika cykelråd har ett par medskick om platser i västra Värmland där det behövs förbättringar i infrastrukturen för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Dessa beskrivs under del 5: cykelvägsutbyggnad.

Arvikabygdens Naturskyddsföreningen & Nätverk för ett hållbart

Arvika

Ställer sig positiva till att det tas fram en ny region cykelplan för Värmland.

Naturskyddsföreningen & nätverk för ett hållbart Arvika framhåller att det radas upp många fördelar med cykling och man nuddar vid nödvändigheten att öka cykel- (liksom gång- och kollektivtrafik) för att nå klimatmål och andra miljö- samt jämställdhets- och sociala mål, men det blir alldeles för lite konkreta åtgärder av det. Med dessa bakgrundsfaktorer ställer sig naturskyddsföreningen & nätverk för ett hållbart Arvika frågande till att de regionala cykelmålen utmynnar i endast 8.1 km nybyggd cykelväg i Region Värmland och en budget där åtgärder för ökad cykling får 7 % av länsplanens medel för regional infrastruktur fram till 2033.

Privatperson

En privatperson har framfört önskemål om att göra sträckan Vallargärdet – Molkom i Karlstads kommun cyklingsbar, vilket är ett tidigare medborgarförslag med namnunderskrifter.

Länsstyrelsen i Värmland

Länsstyrelsen i Värmland är positiv till att länet har en aktuell regional cykelplan och välkomnar därför arbetet med att ersätta den gällande, äldre planen. Planen fokuserar på ett regionalt perspektiv men planens underlag och analys illustrerar samtidigt att den största nyttan fås genom att det finns en bra cykelinfrastruktur inom tätorterna, vilket är en analys som Länsstyrelsen delar.

Länsstyrelsen i Värmland framför synpunkter om strategier för genomförande av planen, som man ställer sig positiva till, men önskar

några förtydliganden. Länsstyrelsen framför även synpunkter av redaktionell karaktär.

Trafikverket Region Väst

Trafikverket ser positivt på planens inriktning mot att utveckla det befintliga huvudcykelnätet samt att stärka kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik. Genom att främja ett sömlöst byte mellan de hållbara transportmedlen ökar konkurrenskraften mot bilen och fler får möjlighet att resa hållbart även inom landsbygden.

Trafikverket konstaterar att det inte finns några klara råd för val av trafikteknisk standard för cyklister på landsbygden. Samtidigt har man synpunkter på bygdevägar som föreslagen trafiklösning, dessa beskrivs i avsnitt 3 del 1. Trafikverket välkomnar att de föreslagna bygdevägarnas lämplighet utreds vidare och ser fram emot fortsatt dialog i frågan.

I övrigt har Trafikverket synpunkter och upplysningar av mer redaktionell karaktär.

Visit Värmland

Visit Värmland ställer sig mycket positiva till att på ett tydligt sätt blivit inbjudna och involverade i arbetet med den regionala cykelplanen. I samband med genomförandet av Visit Värmlands projekt ”Investeringsprojekt servicestruktur cykelleder i Värmland och Västra Götaland” har Visit Värmland bidragit till cykelplanen genom sju cykelräknare längs cykellederna i Värmland och cykelhållare på ett urval av Värmlandstrafiks bussar under sommartidtabell. Visit Värmland har förslag inom de strategiska områdena, dessa presenteras löpande i sammanställningen.

3. Regional cykelplan för Värmland

Sammanfattning

Inga synpunkter

Del 1: Varför satsa på cykel?

I planens inledande kapitel lyfts bygdevägar som ett förslag på cykelinfrastruktur som kommenteras av **Trafikverket** enligt nedan:

”Av planhandlingarna framhålls så kallade bygdevägar som en möjlig trafiksäkerhetshöjande åtgärd för oskyddade trafikanter inom landsbygden. En bygdeväg, alltså där vägbanan omdisponeras med bredare vägrenar och ett dubbelriktat körfält däremellan för motorfordon, kan ge ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och har den fördelen att inga omfattande ombyggnadsåtgärder krävs. På så vis kan vägtypen motiveras som en kostnadseffektiv åtgärd på sträckor som uppfyller lämplighetskriterierna och där begränsad potential för cykeltrafik finns.

På en bygdeväg är cyklister och gående hänvisade till vägrenen men vid möte använder även motorfordonen vägrenen. Av den anledningen är vägtypen enbart lämplig på vägar med låg hastighet, lämpliga siktförhållanden, låg trafik (såväl motortrafik som cykeltrafik) och där vägen inte används för genomfartstrafik. Vägen bör heller inte användas av tung trafik i någon större omfattning eller ha funktionen som omledningsväg.

Utformningen ger generellt en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och kräver inga större ombyggnadsåtgärder för att införas. För att inte tappa utformningen vid vinterväglag är det dock rekommenderat att fysiska åtgärder anläggs, det förstärker även utformningen övriga tider under året. Exempel på fysiska åtgärder är timglashållplats och portalutformning med refuger eller pollare.

Lågtrafikerade vägar med hastighetsgräns = 60 km/tim kan utformas som bygdeväg om de uppfyller övriga kriterier enligt VGU. På en väg som har hastighetsgräns 70 km/tim och som i övrigt uppfyller kriterierna går det att överväga att sänka till 60 km/tim för att möjliggöra bygdeväg. Det kräver dock att vägens utformning ses över så att den inbjuder till en verklig hastighet på högst 60 km/tim.

Bygdevägar ökar trafiksäkerheten för GCM-trafikanter genom att omfördela vägytan. Det kräver dock ett väl fungerande samspel mellan oskyddade trafikanter och förare av motorfordon, något som kan försvåras av dålig sikt vid till exempel mörker. De oskyddade trafikanternas yta försvinner också när motorfordon får möte och behöver använda hela vägbredden. På grund av detta är utformning med bygdeväg endast lämplig på sträckor där trafikmängden inte överstiger 2000 ÅDT. En bygdeväg ger inte lika hög trafiksäkerhet som en separerad GCM-väg och bör därför inte väljas om andelen barn, äldre och människor med funktionsnedsättning på sträckan är hög. En bygdeväg kan vara ett bra alternativ där viss potential för cykeltrafik finns men om potentialen är stor bör istället en separerad GCM-väg övervägas.

Om samspelet brister löper de oskyddade trafikanterna risk för allvarliga personskador. Det finns farhågor om att vägtypen skapar en falsk känsla av säkerhet för de oskyddade trafikanterna som i kombination med att vägtypen är ovanlig, och förståelsen för den därmed är låg, att detta kan leda till trafikolyckor om vägsträckan inte uppfyller samtliga kriterier som angivits samt utformas på ett korrekt sätt.

Av planhandlingarna framgår att de föreslagna bygdevägssträckornas lämplighet kommer utredas under remisstiden. Trafikverket välkomnar att sträckornas lämplighet utreds vidare och ser fram emot fortsatt dialog i frågan.”

Svar: Beskrivningen läggs till i planen.

Sunne kommun anser att bygdevägar behöver testas och utvärderas ytterligare innan att det blir ett alternativ till separerad cykelväg. Även på lågtrafikerade vägar. Anledningen är att de lågtrafikerade länsvägarna ofta

har 70 eller 80 km/h skyltad hastighet och skymd sikt. Då bör en separerad cykelväg anläggas istället för en halvmesyr. Kommunen lyfter att man har erfarenhet av sommarcykelvägar och att cykelvägens attraktivitet med grusunderlag sjunker oproportionerligt mycket. Kommunens förutsättningar och erfarenheter talar för att den regionala cykelplanen inte bör förorda dessa alternativ.

Svar: Avsnittet kommer uppdateras med aspekter som krävs för att dessa ska vara säkra och upplevas trygga. Region Värmland instämmer med att de behöver testas mer, och har därför endast föreslagit ett fåtal sådana sträckor i planen.

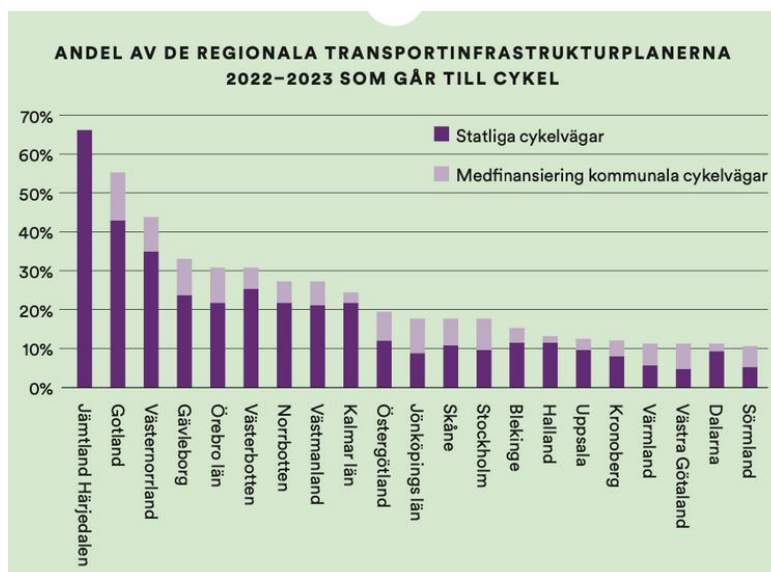
Arvika kommun ser supercykelstråk som en tveksam lösning i kommunen och regionen, men belyser vikten av huvudecykelstråk med hög genhet, framkomlighet och ”flow” för cyklisten. Omvärldsspaningen saknar vad cykeln kan bidra med i regionens resiliens.

Svar: Region Värmland delar Arvikas synpunkt om att lösningen är en tveksam lösning i regionen generellt. Främst är avsnittet med för omvärldsbevakning. Dock kan det vara en intressant lösning på vissa sträckor med höga cykelflöden.

Arvika kommun har kommentarer om att det saknas en tydligare samhällsekonomisk **nyttanaly**s av cykelns potential till naturresurseffektiva person- och godstransporter utan utsläpp. I Faktarutan ”cykelns fördelar” saknas en potentialbeskrivning i relation till andra fordonsslag ur ett samhällsnyttoperspektiv

Svar: Avvägningen av hur mycket medel som satsas på cykel sker dock i processen för framtagande av Länstransportplanen. I dagsläget saknas en vedertagen metod för en samhällsekonomisk nyttoanalys av cykelns potential.

Arvika kommun lyfter att cykeln som transportmedel borde ha betydligt högre prioritet i omställningen av samhällets transporter och utbyggd, funktionell och trafiksäker cykelinfrastruktur behöver tillkomma för att vända trenden med minskad cykling. Därtill anser kommunen att utbyggnadstakten i planen är alldeles för liten för att cykeln som fordon ska kunna bidra på ett seriöst sätt till måluppfyllelsen om 40 % hållbara transporter till 2040. **Arvika kommun** lyfter vidare att de tycker att beskrivning av cykelns bidrag till den regionala utvecklingens insatsområden och koppling till viktiga perspektiv är bra. Men med den stora nyttan är det anmärkningsvärt att cykelinfrastrukturen tilldelas **endast 7% av länets medel för transporter**. Med den stora nytta cykeln visar för regional utveckling och hållbart resande, är det anmärkningsvärt att cykelinfrastrukturen tilldelas ännu mindre än föregående period (8%). **Arvikabygdens Naturskyddsföreningen & Nätverk för ett hållbart Arvika** anser att det saknas en del av nulägesbeskrivningen som beskriver att andelen ekonomiska medel som dedikerats till cykelinfrastruktur i Värmland varit ytterst små under flera år, till fördel för dominerande satsningar på nya snabba bilvägar.



Källa: Cykelfrämjandet

Av de 21 olika regionerna så är det 16 regioner som satsar mer på cykelinfrastruktur än vad som satsas i Värmland. Här finns förklaringen till att så få resor görs med cykel i Värmland, det saknas bra och säkra cykelvägar. Därför anser **Arvikabygdens Naturskyddsföreningen & Nätverk för ett hållbart Arvika** att det viktigaste med den nya regionala cykelplanen måste vara att tydliggöra det stora behovet av kraftfulla satsningar på att bygga många fler cykelvägar i Värmland inom de närmaste åren.

Svar: I kommande länsplanerevidering kan medel komma att omfördelas. Vi kommer ha med oss detta i revideringen. Angående fördelningen har regionerna olika förutsättningar, och fördelningen beror dels på vilket behov som finns inom andra infrastrukturområden. Cykelandelen i Värmland är delvis ett resultat av cykelvägsstandarden, men sannolikt är det mer komplext än så. Exempelvis är det en utmaning för vardagscyklingen med de långa avstånden mellan målpunkter på olika håll i Värmland samt en kuperad terräng.

Arvikabygdens Naturskyddsföreningen & Nätverk för ett hållbart Arvika lyfter cyklingens hälsofördelar, och att ohälsa samt de samhällskostnader det medför, kan förebyggas genom cykling. Det är alltid bättre att förebygga ohälsa än att behöva använda begränsade ekonomiska resurser för att hjälpa sjuka patienter att återfå sin hälsa menar de. De lyfter även att då Region Värmland har det ekonomiska ansvaret både för cykelinfrastrukturutbyggnaden och för sjukvården så blir det ingen extra kostnad för Regionen att prioritera cykelinfrastrukturutbyggnaden, snarare en vinst. Dessutom bidrar cykling till arbete eller skola till bättre prestation och resultat.

Svar: Formuleringar om cyklingens möjligheter att förebygga ohälsa ska ses över och revideras vid behov.

Redaktionella synpunkter s.8 och 9 - Arvika kommun (på tjänstepersonsnivå) menar att det finns en otydlighet kring om cykelplanen är en plan (med mål, avgränsningar, nuläge etcetera) eller en handlingsplan

till Länstransportplanen, med rena åtgärder. Därav menar kommunen att det finns en **otydlighet om vilken typ av styrande dokument** cykelplanen är. Vidare kommenterar kommunen att planen bör innehålla effektmål och prestationsmål, och vilka mått eller mätetal som används. Detta för att kunna göra resultatanalyser och veta om planen bidrar till måluppfyllelse. **Hammarö kommun**, framför att planen bör vara tydligare med vilka **krav och förväntningar** som finns och planens innehåll bör anpassas så att det framgår vad som är för inspiration och kunskapshöjande samt vilka krav som ställs och vad som förväntas.

Svar: Cykelplanen är en handlingsplan till Värmlandsstrategin. Planen innehåller strategiska delar, genom strategiska områden, och åtgärder genom åtgärdsområden. I ett nästa steg av processen kommer beskrivningen av genomförandet av dessa förtydligas. Planen är delvis styrande, eftersom den innehåller principer för hur länsplanemedel ska fördelas mellan olika cykelåtgärder (prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper samt prioriterade cykelvägar på statligt vägnät). Dessa principer gäller över länsplaneperioden som helhet och inte nödvändigtvis från år till år, vilket medför att det finns en flexibilitet i användandet av principerna. Cykelplanen är i övrigt vägledande och syftar till att sprida kunskap, inspiration samt råd om cykling. Detta kommer förtydligas i planen.

Sunne kommun tycker att den regionala cykelplanen bör vara vägledande i länets arbete med cykelvägar och principerna för finansiering. Inte styrande som dokumentet vill påstå i nuläget. Det är allt för många aspekter som kan bli inaktuella innan revidering. Detta är ett strategiskt dokument med helikopterperspektiv som i nuläget saknar tillräcklig förankring och bör oavsett inte detaljstyra. Styrande listor med årtal och framöver kostnadsuppskattningar hör inte hemma i dokumentet. **Sunne** lyfter fram att kommunerna har lokalkännedom, och att detaljarbetet bör överlåtas till dem. Kommunen uppmuntrar Region Värmland att utvärdera ansökningarna om finansiering utifrån nationella trafiksäkerhetsmålen och inte finansieringsprinciper eller listor framtagna 2022.

Svar: Vi kommer byta namnen från årtal till kategorierna som A-D, exempelvis.

Kristinehamns kommun kommenterar **syftesformuleringen** på s.9; ”Syftet med den regionala cykelplanen för Värmland är att utifrån visioner och mål få en samsyn bland berörda intressenter om vilka prioriteringar som är viktiga för att åstadkomma ökad säker cykling i länet.”. Kommunen lyfter att det i andra delar av dokumentet står ”ökad och säker cykling”, vilket torde vara det korrekta syftet, då syftet enligt kommunen inte bara borde vara en ökad säker cykling i cykelplanen.

Svar: Genom vald formulering vill Region Värmland lägga tyngd på att ökningen endast möjliggörs om olika aktörer arbetar med frågan till tillsammans.

Del 2: Styrdokument, mål och riktlinjer

Hammarö kommun och **Arvika kommun** anser att planen skulle kunna innehålla ambitiösare och tydligare målsättningar avseende cyklingens betydelse för att nå målbilden att 40 procent av resorna i länet ska vara hållbara 2040.

Svar: Syftet med målsättningen är att det ska vara tydligt vilket målet är för det hållbara resandet i stort och att cyklingen bidrar till det.

Potentialen för cyklande skiljer sig mellan olika kommuner och därför är bedömningen att det är bättre att kommunerna vid behov antar egna mål för cykling. Utifrån den färskva resvaneundersökningen från 2023 kan Region Värmland dock lägga till information om hur fördelningen av olika färdmedel ser ut i de olika kommunerna, som ett stöd för kommunens egna målsättning.

På sidan 17 står det att **Kristinehamns kommun** håller på att ta fram en cykelplan, vilket kommunen meddelar inte stämmer. Kristinehamns kommun lyfter att de har tagit fram en handlingsplan för cykel (2023-02-22).

Svar: Detta uppdateras i planen.

Del 3: Nulägesbeskrivning

Arvika kommun kommenterar att cykelpotential i planen beskrivs som störst i tätorterna i och närmst Karlstad, och framhäver att det finns god potential att bidra till vardags/arbetspendling och turism/naturturism även i Arvika kommun, i synnerhet kring kommunens serviceorter. I planen nämns att om cykelresorna i länet skulle öka till 27 procent så skulle detta bidra till att uppnå målbilden om 40 procent hållbara resor 2040 (s.21), detta utifrån potentialstudien. Arvika kommun lyfter att föreslagna åtgärder i planen innebär att cykelplanen ligger långt ifrån att uppnå målbilden. Kommunen ställer också frågan: ”Är denna slutsats styrande för mål/prestationsmål och val av åtgärder, som leder till måluppfyllelse baserat på potentialbedömning?”

Svar: Slutsatsen om 27 procents cykelresor används främst som en förklaring till att potentialstudien kan upplevas som att den ger höga utslag för antal cykelresor generellt. Anledningen till det är att analysen baseras på att värmlänningarna skulle välja cykeln som färdmedel i lika hög utsträckning som man gör i Nederländerna, där 27 procent av resorna görs med cykel vilket motsvarar mer än dubbelt så stor andel cykelresor som görs i Värmland (tolv procent, enligt senaste resvaneundersökningen). Nederländsk resvanedata är mer tillförlitlig att använda för att veta hur sannolikt det är att cykeln väljs till olika målpunkter, enligt Trivector som tagit fram modellen. Skulle värmlänningarna välja cykeln i lika hög utsträckning så skulle detta bidra till att nå målet om 40% hållbara resor och detta motiverar att potentialstudien kan användas som ett utav underlagen i cykelplanen. Oavsett om potentialen verkar hög ger analysen en fingervisning om hur stråkens potential är i förhållande till varandra.

Karlstads kommun, Kils kommun och **Kristinehamns kommun** anser att potentialstudien bör uppdateras med kommunernas framtidsplaner i översiktsplan och detaljplan/cykelplan och att prioriteringsordningen bör ses över efter det. Så att regionen i cykelplanen skulle kunna framföra

finansieringsmöjligheter (klimatklivet, sökande ur länsplan, var kommunen bör stå för finansieringen etc.).

Svar: Potentialstudien är endast en modell och kommer inte kunna visa en helt korrekt bild av verklighet oavsett om den uppdateras. Därför används den endast som ett av underlagen i den regionala cykelplanen. Bra inspel om möjliga finansieringsmöjligheter, som kommer ses över i planen.

Torsby kommun anser att potentialstudien inte är tillämpbar för kommunen, eftersom DsSO-områdena som analysen är baserad på är väldigt stora med spridd bebyggelse och att startpunkterna (som centrerade i respektive område) stämmer dåligt till följd av detta. Vidare lyfter kommunen att skolor och besöksmål som inte finns kvar vara markerade. Dessutom tar potentialstudie inte hänsyn till faktiskt invånarantal och ålder på invånarna inom områdena, vilket också påverkar de potentiella cykelresorna menar kommunen. Även **Forshaga kommun** pekar på att åldersaspekten saknas och att de därför upplever att potentialstudien exempelvis missar barnperspektivet. **Kils kommun** lyfter att analysen baseras på ett felaktigt antal elever på kommunens skolor.

Sunne kommun anser att tillgänglighets- och potentialstudien är intressant men lämnar vissa frågetecken. Potentialen Sunne tätort till Västra Ämtervik bör enligt kommunen slå högre eftersom 5,5 av 13,5 km redan är cykelväg idag. Lysvik bör också synliggöras tydligare i studien med tanke på den stora mängden målpunkter och samhällsservice (handel, järnvägsstation, skola, kyrka, strand/camping, pizzeria, glasscafé) i en av kommunens större tätorter. **Sunne kommun** ser potentialstudien som ett värdefullt underlag, men det bör inte per automatik resultera i en helhetsbild som regionen använder som utgångspunkt för vilka sträckor som ska premieras i medfinansiering. Anledningen är att viss lokalkännedom, prioriteringsbehov, m.m. hos kommunen överensstämmer inte med potentialstudien. Kommunerna och deras ansökningar om finansiering riskerar att överses till fördel för vad en potentialstudie ansåg vara prioriterat. Vidare framför **Länsstyrelsen i Värmland** synpunkter om kartorna i potentialstudien. Kartorna i figur 4 och 5 under avsnittet om potentialstudie ska illustrera utbyggnadsbehovet utifrån potential för antal cykelresor dagligen. Med lokalkännedom i länet framstår det enligt Länsstyrelsen som att den använda GIS-modellen inte är anpassad för länets förhållanden då ett antal sträckor med stor potential är belägna på rent orimliga platser. Det gäller även om kartorna läses som en jämförelse av stråk i relation till varandra och inte som enskilda stråks potential. Om kartorna har relevans för den analys som leder fram till planförslaget men samtidigt är svårtolkade för den oinvidige föreslår **Länsstyrelsen** att kartorna kan utgå ur planhandlingen och endast finnas i underlaget, för att göra planen mer läsbar.

Svar: Region Värmland delar till viss del bilden av att potentialstudien inte är helt tillämpbar i geografiskt stora kommuner. Potentialstudien är endast en modell och kommer inte kunna visa en helt korrekt bild av verklighet oavsett om den uppdateras, och enskilda målpunkter väger inte tungt enligt modellen. Därför används den endast som ett av underlagen i den regionala cykelplanen. Även om potentialstudien väger in faktiska invånarantal och flera sociala perspektiv så väger den inte in åldersperspektivet. Region Värmland delar Torsby och Forshaga kommuns synpunkt om att detta är en brist. Därför genomför Region Värmland en

social konsekvensanalys (inklusive barnkonsekvensanalys) av stråken, för att fånga upp åldersperspektivet i den.

Arvika kommun (tjänstepersonsnivå) *Redaktionella synpunkter.* På s.20 3:e stycket kommenterar kommunen en oklarhet i formuleringen om pendling mellan Karlstad och Stockholm. På samma sida i 4:e och 5:e stycket ifrågasätts relevansen av pendling i relationer som nämns och fördelningen mellan kvinnor och män i dessa relationer, utifrån att perspektivet i planen är pendling med cykel i regionen.

Svar: Stycket ses över och revideras vid behov.

Trafikverket & Kristinehamns kommun har uppmärksammat att Vänerleden inte är utmärkt som turismcykelled i figur 4 eller 5 på sidorna 22 och 23 i rapporten.

Svar: Uppdateras i planen.

Arvika kommun kommenterar tillgänglighetsanalysen i planen;

Det bör framgå att det avser resa till centrala delar av kommunhuvudorten, för att förstå förhållandena i tid och sträcka A till B. Därmed uppnås denna tillgänglighet till stor del tack vare kommunala cykelvägsnätet. Medan den regionala tillgängligheten mellan kommunhuvudorterna får ett helt annat resultat, som visar på stora brister i det regionala cykelvägsnätet.

Svar: Stycket ses över och revideras vid behov.

Trafikverket informerar om en miss i rapporten där det (på sidan 19) framgår att det har byggts två nationella cykelvägar i länet sedan föregående regional cykelplanen började gälla. Under den perioden har dock bara en sådan cykelväg byggts, E18 Björkås-Skutberget, dock över två år vilket kan ha misstolkats i den tabell som refereras till.

Svar: Uppdateras i planen

Del 4: Strategiska områden och åtgärdsområden

Länsstyrelsen bedömer att de strategiska områdena är lagom många för att skapa överblickbarhet och väl avvägda för att ha potential att verka styrande på genomförandet av cykelplanen.

Svar: Region Värmland noterar detta.

Sunne kommun delar planens synpunkter om att sätta barnen i fokus. En samsyn bland berörda intressenter är av vikt för att öka säker cykling i länet.

Svar: Region Värmland delar Sunne kommuns bild om vikten av samsyn.

Karlstads kommun och **Kils kommun** bedömer att föreslagna strategiska områden och åtgärdsområden bidrar till ökad cykling på sikt, men framför önskemål om förtydliganden kring ansvar för samordning av strategiska områden, samt en redovisning av hur områdena ska drivas och samordnas, en synpunkt som **Visit Värmland** delar. Kommunerna konstaterar att flera åtgärder som lyfts kräver långtgående samverkan och dialog mellan olika

aktörer. Framförallt efterfrågas förtydligande av vilka som är ansvariga aktörer för strategiskt område 2-5. **Kils kommun** belyser därtill att framförallt mindre kommuner inte har resurser att jobba med strategiskt område 2-5. Vidare vill **Visit Värmland** framhålla att strategiskt område 4, Cykling för rekreation och turism, kan inte stå för sig själv utan ingår i allra högsta grad i strategiskt område 1, Samhällsplanering/fysisk planering och strategiskt område 3, Hela resan perspektivet. I takt med att även besökare/turister efterfrågar hållbara resmöjligheter kommer det vara viktigt att beakta alla målgruppernas perspektiv då behov från både lokalbefolkning och besökare förstärker varandra, och tillsammans bygger förutsättningen för hållbar och attraktiv platsutveckling.

Svar: Ansvar för samordning och hur genomförande ska ske tydliggörs i ny del om genomförande av planen. Region Värmland har valt att ha strategiskt område 3 och 4 separata för att tydliggöra insatser, men alla områden hänger ihop. Vi måste ha med oss bredden och det går inte att jobba enskilt.

Visit Värmland vill peka på de möjligheter som Trafikverkets rapport "Cykelleder för rekreation och turism" kan erbjuda för att underlätta för den regionala cykelutvecklingen i väntan på att investeringar i cykelbanor kan genomföras. Genom att arbeta enligt de riktlinjer som finns i rapporten kan kvalitetssäkrade cykelleder skapas på befintligt vägnät till en relativt liten kostnad. Lederna kan fylla funktioner inom såväl turism som cykelpendling och ger en möjlighet att på ett kostnadseffektivt sätt arbeta med så säkra cykelstråk som möjligt på det befintliga vägnätet. Detta skulle stärka såväl förutsättningarna för att öka den regionala cyklingen och Värmland som turistisk cykeldestination. Genom fler lokala/regionala cykelleder kan man skapa cykelstråk som är så trafiksäkra, trygga och tillgängliga som möjligt och som binder ihop ett cykelvägnät även där cykelbanor saknas.

Svar: Bra tips som vi tar med oss i processen.

Synpunkter område för område:

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

Länsstyrelsen framhåller följande resonemang om området: Snäva kurvor, omvägar, risk för stänk och buller och bländande motljus från vägtrafik är exempel på negativa cykelupplevelser och påverkar benägenheten att välja cykel som transportmetod. Med god bild av rörelsemönster, målpunkter m.m. så kan cykelvägar erbjuda mellanstopp vid exempelvis livsmedelsaffärer och/eller hämtning av paket på väg hem från skola eller arbete. Sådana åtgärder är viktiga aspekter för hela resantanken menar de.

Svar: Stycket ses över och revideras vid behov.

Arvika kommun föreslår ett tillägg om att godstransporternas förutsättningar för god framkomlighet behöver lyftas in i strategiområde 1 och 5, med avseende på omlastningsnoder i tätorter.

Svar: Stycket ses över och revideras vid behov.

Arvika kommun (tjänstepersonsnivå) *Redaktionella synpunkter s.31-32*

På s.31-32 föreslås ändringar/ förtydliganden gällande delarna ”separering för attraktiva cykelstråk”, ”Tillgänglighet och framkomlighet”, ”Trygghet”, ”Trafiksäkerhet” och åtgärdsområdet ”Genomför trafiksäkerhetsåtgärder”.

Svar: Styckena ses över och revideras vid behov.

- **Strategiskt område 2 – Ökad vardagscykling**

I strategiskt område 2 finns åtgärden ”Stärk cykelkulturen med hänsyn till olika grupper”. **Karlstads kommun** menar att detta bör formuleras som mobility managementåtgärder eller beteende- och påverkansåtgärder då det är mer vedertagna formuleringar. Det är ett åtgärdsområde som historiskt varit svårt att avsätta tid och resurser för framför allt i mindre kommuner.

Svar: Region Värmland har valt att vara tydliga med att föreslå åtgärder som stärker cykling snarare än breda mobility management-åtgärder. Det handlar till exempel om att identifiera vilka behov och önskemål/förväntningar som olika grupper har, samt vilka brister som hindrar olika grupper att cykla idag. Region Värmland strävar efter att färre ska uppleva att cykling inte är något för dem.

Resandet sker i högre utsträckning över kommungränserna med ökad in- och utpendling. **Karlstads kommun** anser att det är ett åtgärdsområde där det behövs ökad samverkan, och önskar därför att regionen tar ett tydligare ansvar för det åtgärdsområdet.

Svar: Vi kommer förtydliga detta i en ny del om genomförande av planen. Men en avgörande del är hur vi gör det tillsammans.

Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande kring att de nämns under detta område, om vad som antas utföras och vad som förväntas av myndigheten som aktör. Under avsnittet lyfts vikten av att barns cykelvägar är bra och trygga. **Länsstyrelsen** delar bilden av att en människas rörelsemönster över ett helt liv bygger på att goda vanor etableras i tidig ålder. **Länsstyrelsen** delar planens beskrivning av att det är av stor vikt att vuxna är goda förebilder. Möjligheten att nå dessa effekter förutsätter att samhället i hög grad prioriterar barns transportvägar från hem till skola och andra målpunkter så att det är fysiskt möjligt att etablera dessa goda vanor. Vilka cykelstråk som ska prioriteras kan enligt **Länsstyrelsen** i än högre grad behöva baseras på dessa grunder.

Svar: Vi kommer förtydliga omnämmandet i en ny del om genomförande av planen. En avgörande del är hur vi gör det tillsammans. Vi noterar att Länsstyrelsen ser skolresorna som en mycket viktig del.

I planen nämns att 6 av 16 kommuner tagit fram cykelplan/cykelstrategi. **Kils kommun** lyfter att även de har en gång-och cykelplan från 2014.

Svar: Uppdateras i planen. Region Värmland tar gärna del av planen.

Torsby kommun belyser att det strategiska området ”Ökad vardagscykling” i sig låter som en målformulering. Kommunen föreslår att området borde kallas ”Vardagscykling” i stället, eftersom övriga strategiska områden inte innehåller något adjektiv. Kommunen lyfter även att åtgärdsområdet ”Ta fram kommunala cykelplaner” skulle kunna ligga under det strategiska området ”Samhällsplanering/fysisk planering” och inte under ”Ökad vardagscykling”.

Svar: Ses över och revideras vid behov.

Angående strategiskt område 2: ökad vardagscykling, lyfter **Arvika kommun** att prioritet 1 måste vara att få till en funktionell, tillgänglig, utbyggd infrastruktur (inkluderar cykelparkering, cykelrum, mm) för cykeln och förändrade förutsättningar för motorfordon, så att cykeln är prioriterad och blir det enklare valet.

Svar: Region Värmland delar synpunkten och uppdaterar planen med ett förtydligande om vikten av att kommunikativa åtgärder görs i samband med fysiska förbättringar. De kan inte ersätta fysiska åtgärder.

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

Länsstyrelsen delar beskrivningen av vikten av att erbjuda låncyklar, batteriladdning, skyltning, kartor etc. Att enkelt kunna kombinera kollektivtrafik och cykling torde vara högt prioriterat för att lösa möjligheten för boende på landsbygden att ställa bilen. **Länsstyrelsen** efterfrågar ett förtydligande kring att de nämns under detta område, om vad som antas utföras och vad som förväntas av myndigheten.

Svar: Vi noterar att Länsstyrelsen ser nämnda förslag som viktiga att arbeta med. Vi kommer förtydliga omnämmandet i en ny del om genomförande av planen. En avgörande del är hur vi gör det tillsammans.

Visit Värmland anser att det under strategiskt område 3 bör kompletteras med åtgärder för att kunna ta med sig cykel på kollektivtrafiken. **Arvika cykelråd** anser att det är mycket bra att planförslaget tar upp hela resan-perspektivet och kommenterar att länstågen fungerar redan i dagsläget bra då det är enkelt att ta med cyklar på tågen. Dock behövs det förbättringar på SJ's tåg, och Arvika cykelråd efterfrågar att Region Värmland agerar kraftfullt för att förmå SJ att tillåta cyklar på SJ-tåg. Därtill anser cykelrådet att länsbussarna bör fördes med cykelställ, både fram och bak så cyklister kan ta med sina cyklar vid sina resor i Värmland. Dessutom så bör det vara tillåtet att lasta in cyklar i bussen och ställa dem i utrymmet som redan i dagsläget är en fri golvyta där

barnvagnar och bagage kan förvaras under resan. I danska bussar går detta alldeles utmärkt, menar de.

Svar: Dessvärre har Region Värmland en begränsad möjlighet att påverka SJs regler om cykel på tåg, men ser över möjligheterna att förbättra möjligheterna för cykel på buss i samband med den pågående processen av att upphandla ny busstrafik tills december 2027.

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

Storfors kommun ser positivt på att området finns med i planen. Även om det där, av naturliga skäl, inte lämnar en full tydlighet hur det går att arbeta vidare i frågan så ger den ett värde i sig att lyfta det som ett strategiskt område där mycket utveckling går att göra menar kommunen.

Svar: Region Värmland noterar att kommunen ställer sig positiva till utpekandet av det strategiska området.

Karlstads kommun och **Kils kommun** det som positivt att regionen ser över möjligheterna till en regional cykelsamordnare med anser att rollen bör breddas till mer än bara det strategiska området 4, till att vara en roll som samordnar och stöttar kommunernas cykelarbete utifrån alla fem strategiska områden.

Svar: Vi instämmer, men det kommer finnas begränsade möjligheter att arbeta aktivt med samordning av alla områden samtidigt.

Även **Visit Värmland** anser att förslagen om att inrätta en regional cykelsamordnare samt en regional turismcykelplan är bra och viktiga. (s 38). En regional turismcykelplan bör dock tydligt vara en del av arbetet med den övriga cykelinfrastrukturen så den inte blir en solitär. **Visit Värmland** anser att det under strategiskt område 4 bör kompletteras med de kostnadseffektiva möjligheterna som regionala och lokala cykelleder erbjuder. (utifrån ”Cykelleder för rekreation och turism”)

Svar: Region Värmland delar ingången som Visit Värmland har och tar gärna fortsatt dialog om detta.

Länsstyrelsen noterar att området är det enda område där kommun och Region Värmland inte pekas ut som aktörer i diagram över de olika strategierna. Frånvaron av dessa båda aktörer i området turism och rekreation väcker frågan om vad som avses med aktör.

Länsstyrelsen saknar kännedom om exempel på när sådana intresseorganisationer eller näringslivet bedriver arbete med att ta fram vägplaner för cykelvägar eller andra fysiska åtgärder. Vilka andra delar av cykelinfrastrukturen som dessa aktörer kan ansvara för framgår inte. Planen bör förtydliga vad nämnda aktörer förväntas göra och vem som avses nyttja de 10% av tillgängliga medel som avsätts inom området enligt de fördelningsprinciper som presenteras senare i planhandlingen. Det finns idag delar av turismcykelstråk som används som pendlingsstråk (t.ex. delar av Klarälvsbanan) och förhållningssättet väcker frågan om vem som ska ansvara för stråket

eller delar av det. I övrigt anser **Länsstyrelsen** att en ökad cykelturism främst har en inspirerande och förebildsbyggande effekt på minskningen av det fossilbränsle drivna transportarbetet.

Svar: Området behöver drivas av Visit Värmland och övrig besöksnäring, dock i nära samverkan med Region Värmland och kommunerna. Eftersom endast 10% av medel från länsplanen (som Region Värmland fördelar) finns tillgängligt för rekreations- och turismcykelstråk, behöver andra finansieringsmöjligheter undersökas i sådana projekt. Region Värmland ska finnas som stöd i processen och verka för att föra dialog med berörda aktörer.

- **Strategiskt område 5 – Godscykeltransporter**

Länsstyrelsen. Området har på senare tid betraktats som en allt större potential, och har de facto ökat, framförallt i stora och medelstora städer. **Länsstyrelsen** har inga synpunkter på området men följer med intresse den utveckling som sker inom området.

Svar: Region Värmland noterar detta.

Arvika kommun föreslår ett tillägg om att godstransporternas förutsättningar för god framkomlighet behöver lyftas in i strategiområde 1 och 5, med avseende på omlastningsnoder i tätorter. Kommunen ställer sig positiv till att barnperspektivet beaktas, och föreslår ytterligare åtgärdsområden (rörande gångfartsområden, anpassning stadsgator, ramper och breddning, anslutning mot gc-vägar och fastigheter).

Svar: Uppdateras i planen.

Del 5: Cykelvägsutbyggnad

Trafikverket ser positivt på planens inriktning mot att utveckla det befintliga huvudcykelnätet samt att stärka kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik. Genom att främja ett sömlöst byte mellan de hållbara transportmedlen ökar konkurrenskraften mot bilen och fler får möjlighet att resa hållbart även inom landsbygden. **Arvika kommun** lyfter att prioriteringen av regionala cykelstråk i länet (huvudcykelnätet) som helhet är bra. **Forshaga kommun** anser att fler cykelvägar längs statliga vägar är något som invånarna efterfrågar, vilket enligt Region Värmlands tolkning kan stödja utvecklingen av huvudcykelnätet. Eftersom stora delar av Värmland är landsbygd och glesbygd anser dock **Sunne kommun** att vi inte bör prioritera att knyta samman kommunerna. Det skulle för många kommuner innebära långa sträckor med lågt befolkningsunderlag och få målpunkter. Prioriteringen bör enligt Sunne kommun ligga i att koppla samman områden kring tätorterna, att få fler människor till samhällsutbudet med cykel. Vidare pekar **Länsstyrelsen** och **Torsby kommun** på att behovet av förbättrad cykelinfrastruktur är störst inom tätorterna.

Länsstyrelsen tolkar syftet med ambitionen i huvudcykelnätet som att det ska leda till ett ökat antal cykelresor, främja hälsan, minska antalet bilrörelser samt öka barns rörelsefrihet. Av det framtagna planeringsunderlaget, den redovisade kunskapen om cykeln som transportmedel och den samlade analysen av detta, så läser **Länsstyrelsen**

in att störst nytta skulle erhållas om cyklingen inom tätorterna utvecklades mest.

Svar: Av de olika svaren framgår att aktörernas syn på huvudcykelnätet och att önskemål om att koppla samman tätorter skiljer sig åt då vissa framhåller att störst nytta ges av att främja cykling inom tätort. Kommunerna har kommit olika långt med cykelinfrastrukturen inom sina tätorter vilket Region Värmland har förståelse för. Därför bör det finnas möjlighet att få statlig medfinansiering både inom, mellan och i nära anslutning till tätorter, vilket prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprincipen framhåller. Idén om att revidera huvudcykelnätet så att fokus blir större på att koppla samman områden kring tätorterna, snarare än att knytta samman större tätorter med varandra, är intressant. Region Värmland anser att det är relevant att behålla huvudcykelnätets struktur vid Karlstad med kranskommuner (Karlstadsregionen), men kommer se över huvudcykelnätet i övriga delar av länet.

Arvika kommun efterfrågar ett förtydligande om att det saknas tillräckliga ekonomiska medel för cykelinfrastruktur under hela perioden 2024-2033 och poängterar att det är överraskande lite medel avsatta med tanke på pågående klimatkris, redan svårigheter att nå klimat- och miljömålen nationellt och internationellt. Cykeln är ett mycket viktigt transportmedel för omställningen till mer hållbara transporter. **Arvikabygdens Naturskyddsföreningen & Nätverk för ett hållbart Arvika** ifrågasätter att de regionala cykelmålen endast mynnar ut i 8,1 km nybyggd cykelväg i Region Värmland och en budget där åtgärder för ökad cykling får 7 % av länsplanens medel för regional infrastruktur fram till 2033. Detta mot bakgrunden av bland annat följande nämnda hänvisningar i planen:

- Vintercykling, cykelturism och rekreationscykling har ökat, samtidigt som det sker en nedgång exempelvis bland barn (bland andra). Samt att cykling på grund av nedgången behöver komma in på schemat i svenska skolor.
- En trygg miljö för cykling efterlyses återkommande, som exempel genom "supercykelstråk" och byggdevägar.
- Cykelns betydelse för den regionala utveckling och bidragande till Värmlandsstrategin, med visionen: "Ett hållbart Värmland som förändrar världen".
- Del 2 i cykelplanen innehåller uppgiften att 93 % av CO2-utsläppen från transportsektorn kommer från vägtrafik. I den Nationella cykelstrategin lyfts cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen fram och VTI har tagit fram förslag för dubblering av cykelvägar i Sverige till 2035.

Även **Kristinehamns kommun** konstaterar att den regionala cykelplanens konsekvenser för kommunen ligger långt fram i tiden och bara två av fem inskickade sträckor (utan inbördes prioritering) inryms. Om prioriteringsordningen kvarstår kan det dröja 10-30 år innan båda är utbyggda via Trafikverket och med hälften finansierat från kommunen. Kommunen anser att det generellt blir missvisande för kommuninvånare, oavsett kommun, när det lyfts en regional cykelplan som visar att vissa stråk kan byggas ut när det kommer att dröja, om ens någonsin kommer att byggas, med tanke på hur lite pengar som finns för dessa typer av åtgärder, trovärdigheten blir väldigt låg.

Svar: I kommande länsplanerevidering kan medel komma att omfördelas. Vi kommer ha med oss detta i revideringen.

Arvikabygdens Naturskyddsföreningen & Nätverk för ett hållbart Arvika framhåller att det finns ett stort behov av att med de befintliga vägnät som redan finns, på flera stråk avgränsa cykelfält. Det är resursslöseri att bygga nya cykelvägar där det redan finns alltför breda bilvägar som kan ge plats för cykelkörfält menar de. Det finns behov av att göra verklighet av de "sömlösa" övergångarna mellan cykel och kollektivtrafik som planen upprepar. Det behövs mycket bättre analys av vad som kan öka cyklandet ner på faktiskt nivå på den enskilda sträckan och det behövs åtgärder för att få barn och ungdomar att cykla i stället för att bli skjutsade/köra egen bil. Här är planen för luddig.

Svar: Att identifiera vart det finns breda vägar som kan avgränsas med cykelfält är eventuellt en lämplig lösning för vanecyklist, däremot inte för målgrupper som barn, äldre eller mindre vana cyklister. Andra åtgärder behövs för att miljön ska vara säker att cykla i. I samband med framtagandet av den regionala cykelplanen har WSP tagit fram en kostnadsberäkning för de föreslagna stråken i cykelplanen. WSP har undersökt genomförbarhet och natur- och kulturmiljövärden längs med dessa. Därtill gör Region Värmland en social konsekvensanalys (inklusive barnkonsekvensanalys) där stråken och föreslagen utformning bland annat undersöks utifrån trafikmängder, hastigheter och olika målgruppers tillgänglighet till målpunkter, däribland kollektivtrafikhållplatser. Utredningarna kommer bifogas den färdigställda versionen av cykelplanen.

Arvika kommun (tjänstepersonsnivå), *Redaktionella synpunkter*

På s.45, s.47 och s.48 ges förslag på ändrade formuleringar, kommunen pekar på att det är bra att cykelbarhetsklassificering används som verktyg, ger förslag på förtydligande om att VGU endast är vägledande för kommuner och att komplettera med ”Mobilitet för gående, cyklister och mopedister”.

Svar: Vi uppdaterar beskrivningen med att VGU endast är vägledande för kommuner. Dock hänvisar avsnittet och checklistan redan till Mobilitet för gående, cyklister och mopedister, som lyfts som förslag av kommunen.

Forshaga kommun önskar en motivering till varje utpekad sträcka (utöver potentialstudien) så man kan förstå varför man vill utveckla cykelvägar för vissa sträckor, vilka nyttor det ger för invånare och vilken åldersgrupp det primärt gynnar.

Svar: Detta berörs i den sociala konsekvensanalysen. I del 2 av remissvarssammanställningen motiveras också de ändringar av cykelkopplingar som gjorts från remissversion till slutgiltig version.

Karlstads kommun framför följande:

- Tydliggör om länsplanens medel till statlig medfinansiering inom cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik omfördelas och om mer läggs på cykel

Svar: I kommande länsplanerevidering kan medel komma att omfördelas. I nuläget kan Region Värmland inte ge tydligare besked än så.

- Planen bör ta upp möjligheten att föregå och avvika från föreslagen prioriteringsordning, genom att planera och bygga själva utanför vägområdet.

Svar: Uppdateras i planen

- Tydliggöra hur standardnivåer ska användas och enligt vilka krav gång- och cykelbanor bör byggas. Den regionala planen anger att cykelvägar bör vara gena, asfalterade och separerade från både motorfordon och fotgängare, dock med viss reservation för potential och möjlighet att bygga. Karlstads kommun håller med om det men anser att kraven är högt ställda och att det är oklart vad kommunerna förväntas åta sig. Den standardnivå som förordas efterföljs idag inte fullt ut, och Karlstads kommun anser inte att det heller är motiverat i alla områden.

Svar: Standardnivåerna är vägledande och syftar till att sprida kunskap, inspiration samt råd om cykling. Detta kommer förtydligas i planen.

- Var tydligare med vilka krav och förväntningar som finns och anpassa planens innehåll så det framgår vad som är för inspiration och kunskapshöjande samt vad som ställs som krav och vad som förväntas.

Svar: Planen är delvis styrande, eftersom den innehåller principer för hur länsplanemedel ska fördelas mellan olika cykelåtgärder (prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper samt prioriterade cykelvägar på statligt vägnät). Den är i övrigt vägledande och syftar till att sprida kunskap, inspiration samt råd om cykling. Detta kommer förtydligas i planen.

Karlstads kommun poängterar att det är ett otydligt samspel mellan statlig och kommunal infrastruktur i förslaget till cykelplan. Den regionala cykelplanen utgår enkom från den statliga infrastrukturen. Kommunen anser att det vore önskvärt att förtydliga förhållandet mellan planerade och önskvärda kommunala vägprojekt och hur dessa ska samspela med tänkt utveckling i den statliga infrastrukturen. Förekommande fall där kommunen driver projekten, bygger utanför vägområde och finansierar självt nämns inte. Oavsett huruvida det är Trafikverket eller en kommun som bygger vägar krävs markåtkomst, olika inventeringar, utredningar, mätningar, projektering med mera. Det är en riskfylld och osäker process att gå fram utan vägplan men det bör beskrivas. **Kristinehamns kommun** belyser att man har en geografi som innebär långa avstånd mellan tätorterna och kommunen äger inte så mycket mark mellan dessa vilket gör att det handlar främst om enskilda vägar eller statligt vägnät för att kunna tillgodose det som den regionala cykelplanen vill uppnå. **Karlstads kommun** lyfter att de statliga vägarna inte alltid är den genaste vägen mellan två målpunkter utan enskilda vägar används, till exempel mellan Vålberg och Edsvalla. Det framgår inte hur sådana stråk ska hanteras och vem som blir ansvarig för genomförande. **Kristinehamns kommun** lyfter att i de fall det finns stråk med såväl statlig infrastruktur som kommunalt -

eller enskilt vägnät så borde dessa (kommunala eller enskilda) alternativa lösningar inom samma reserelation vara stödberättigade så att andra finansieringar möjliggörs. Den regionala cykelplanen skulle behöva utgå från behoven och möjligheterna vilket kan innefatta en kombination av kommunal infrastruktur, statlig infrastruktur och enskilt vägnät. Kristinehamns kommun menar således att arbetet borde utgå från var kommunerna behöver ha bättre cykelkopplingar.

Svar: Region Värmland har tagit initiativ till möten med kommuner som ser behov av att föra dialog om prioriterade sträckor och cykelplanen i stort, och bokar gärna in tillfällen för att resonera tillsammans. Region Värmland noterar behovet av att beskriva processen när kommuner bygger utanför vägområdet, men ser inte att det är en del i cykelplanen att i detalj beskriva den processen. Den kan dock nämnas i planen. Kommunen kan söka statlig medfinansiering för cykelväg på kommunal mark eller mark där det finns långsiktiga nyttjanderättsavtal med markägaren. Om det är längs statlig väg behöver det ske i nära dialog med Trafikverket.

Region Värmland delar synpunkterna om att bäst lämpad sträckning ska kunna användas oavsett om det är statligt, kommunalt eller enskilt vägnät (där det är möjligt). Samt att alternativa sträckningar inom samma resrelation ska vara stödberättigade. Ambitionen är att i samband med framtagandet av cykelplanen peka ut vilka relationer som är viktiga att prioritera samt att undersöka genomförbarhet och ungefärlig kostnad, och att därefter peka ut detaljerad sträckning i dialog med kommunen.

Torsby kommun anser att Region Värmland bör vända på fördelningen av medel till cykelinfrastruktur, då den stora potentialen för ökad cykling finns inom tätorter, vilket också framhålls i cykelplanen ett flertal gånger. **Sunne kommun** önskar att fördelningsprincipen tas bort eftersom behoven ser så olika ut för kommunerna. I den egna kommunen sker nästan all utbyggnad av cykelnätet mellan eller i nära anslutning till tätorterna. Sunne kommun ser en risk med att konkurrensen om 50% nära/mellan tätorter blir hög medan konkurrensen för de andra två potterna (40% inom tätort/ 10% rekreation/turism) blir låg. **Sunne kommun** beskriver vidare att de generellt har svårt att se hur prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper gynnar landsbygdskommuner. ”I första hand fördelas statlig medfinansiering via länsplanen till investeringar med störst regional nytta och i andra hand, vid likartad nytta är mindre kommuner prioriterade”. Principer upplevs av kommunen som centralisering och detaljstyrning från ett helikopterperspektiv. Medlen ur länsplanen är avgörande för att kommuner ska kunna bygga cykelvägar.

Svar: Region Värmland ser inte detta som ett troligt problem. Som även framgått tidigare har kommunerna varierade behov då vissa kommuner är mer beroende av medfinansiering inom tätort och andra är mer beroende av medfinansiering i nära anslutning till tätorter eller mellan tätorter. Vi bedömer att principerna bör fylla respektive behov och bidrar till att gynna hela Värmland. Vi vill också tydliggöra att dessa principer gäller över länsplanepreioden som helhet och inte nödvändigtvis från år till år, vilket medför att det finns en flexibilitet i användandet av principerna.

Arvika kommun har önskemål om ett förtydligande av prioriteringsprincip 1 ”...Prioritera relationerna i huvudcykelnätet och

saknade länkar under en kilometer...” avseende längd på relationerna i huvudcykelnätet, då de menar att det kan uppfattas som att det bara är sträckor under en kilometer som prioriteras eftersom det inte står något om sträckor i huvudcykelnätet.

Svar: Uppdateras i planen

Sunne kommun upplyser Region Värmland om att de anlägger cykelvägar kontinuerligt och därför delar kommunen planens förslag till revidering varje mandatperiod. Sunne kommun uppdaterar den kommunala cykelplanen vartannat år. Då kan planen ha en chans att hålla sig uppdaterad menar kommunen. Bilaga 2, Bruttolista över kommunala prioriteringar, behöver uppdateras varje mandat-period då den kan annars snabbt bli inaktuell. Listor med risk för inaktualitet bör vara vägledande, inte styrande enligt kommunen.

Svar: Noterar att kommunen delar förslag om revidering varje mandatperiod. Kommer se över om årtal är det lämpligaste sättet att kategorisera sträckorna med. Eventuellt kan det vara mer lämpligt att använda annan typ av kategorisering, men som ändå tydligt visar prioriteringsordningen.

Sunne kommun avråder från att spendera tid och resurser på att kostnadsberäkna alla stråk. För att låta den regionala cykelplanen vara ett strategiskt dokument över tid bör siffror undvikas. Kostnadsbilden kommer inte hålla sig över tid eller nödvändigtvis vara korrekt till att börja med.

Svar: Region Värmland delar kommunens synpunkt om att kostnadsbilden inte kommer vara helt tillförlitlig. Trafikverket har undersökt rapporten som WSP tagit fram, och utifrån sina siffror bedömer Trafikverket att beräkningarna eventuellt är något i underkant men i stort bör stämma. Region Värmland kommer använda bedömningen som en indikation snarare än en exakt siffra och bedömer därför att utredningen ändå fyller syftet.

Hagfors kommun anser att förbättring av säkra vägar till och från skola bör prioriteras högre och att det bör ges möjligheter för reinvestering. **Hagfors kommun** anser att möjlighet till medfinansiering för reinvestering, förbättring och utveckling av befintliga gång- och cykelvägar är viktigt för att uppmuntra till mer cyklande samt att det skulle medföra att pengar kan spridas över länet på ett mer rättvist sätt.

Svar: Region Värmland noterar att Hagfors kommun vill att säkra skolvägar prioriteras högre. Angående reinvestering är det tyvärr inte möjligt att göra med länsplanemedel, dessa ska användas till investering. I rapporten ”Hantering av statlig medfinansiering – till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet”, finns beskrivet vilka åtgärder statlig medfinansiering kan ges för. Cykelplanen kommer uppdateras med en hänvisning till rapporten.

Kommentarer om särskilda sträckningar:

Svar på dessa ges samlat i slutet.

- **Arvika kommun** framhäver att kommunen har god potential för regional cykling (flera strategiska områden) och menar att det är anmärkningsvärt att det dröjer till 2041 och framåt innan utbyggnad av regionala cykelstråk kan prioriteras i kommunen. Regionen har valt stråket **Jössefors-Sulvik** som prioritet 1. Arvika kommun bedömer att prioritet 1 är **Arvika-Furtan** med motiveringen att sträckan är viktigare och en mer kostnadseffektiv åtgärd. Kommunen efterfrågar att deras lokalkännedom om lämplighet gällande vägsträckning och markförhållanden bör vägas in, och att sträckningen bör gå längs med gamla banvallen.
- **Eda kommun** önskar se cykelstråket mellan **Charlottenberg – Eda glasbruk** prioriteras högre inom den regionala cykelplanen.
- I **Forshaga kommuns** översiktsplan Forshaga 2040 finns en cykelväg utpekad längs den statliga vägen från **Skived i Forshaga till Öster Deje**, ca 4,4 km. Kommunen poängterar att sträckan inte prioriterats i remissversionen till den regionala cykelplanen för Värmland trots att den har lyfts fram som en kommunal prioritering under framtagandet av planen. Kommunen motiverar behovet utifrån att där finns en fotbollsanläggning som används av barn och ungdomar, primärt av kommunens flickor, men också för andra event. Ur ett jämställdhets- och hälsofrämjande perspektiv skulle det vara ytterst lämpligt att säkerställa att kommunens barn och ungdomar kan ta sig till och från träningar på ett säkert sätt där det även finns möjligheter för dem att cykla till träningarna själva. Idag är vägen farlig att cykla på, barnen är beroende av skjuts och kommunen lyfter att man inte vet hur många av barnen som väljer att inte spela fotboll eller sluta på grund av detta.
- **Grums kommun** ifrågasätter Region Värmlands prioritet av sträckan **Värmskogs K:a – Liljenäs**, som enda prioriterad sträcka, då det finns andra objekt i kommunens egna inspelade prioritering som har ett större antal berörda trafikanter som ger möjlighet till cykelpendling och därigenom bidrar mer till utveckling av en ökad och säker cykling i länet.
- **Hagfors kommun** framför att man ser positivt på att sträckan **Hagfors – Uddeholm** prioriteras i den regionala cykelplanen.
- **Hammarö kommun** bedömer att sträcka **Lärkvägen – Hybelevägen**, alltså den sträcka Region Värmland prioriterat utifrån kommunens förslag till prioriteringar, har mindre potential att bidra till ökad cykling än de sträckor kommunen själv prioriterat högre (i bilaga 2). Kommunen konstaterar därtill att sträckan är mycket kort och att tre högre prioriterade sträckor inte tagits med i planen. Enligt Hammarö kommuns bedömning är sträckan längs med **Skoghallsleden** den med störst utbyggnadsbehov utifrån potential för ökat antal cykelresor dagligen.
- **Karlstads kommun** poängterar att prioriteringsordningen Region Värmland gjort gällande cykelsträckor inte känns igen från den egna kommunala prioriteringen. Se nedan:

	Kommunens prio	Region Värmlands prio	Distans (km)
Skutberget - Hultsberg	1	2 - 2034-2040	1,6
Vålberg - Lillerud	2	3 - 2041 – framåt	3,3
Edsvalla - 701, Edsvalla IP-Rv45	3	3 - 2041 – framåt	1,3
E18 - Rasta, Väse	4	1 - 2024 - 2033	0,5
Hynboholm - Stodene	5	1 - 2024 - 2033	2,1

- Kommunen framhäver att den separerade gång och cykelväg till det nya verksamhetsområdet Eriksberg som planeras att byggas 2024, skulle dröja utifrån Region Värmlands prioriteringsordning. Det skulle även dröja till tidigast 2041 innan en gång- och cykelväg mellan **Vålberg och Lillerud** blir aktuell, vilket kommunen anser olyckligt med tanke på pågående infrastrukturens satsning. Karlstad kommun lyfter att satsningen förmodas möjliggöra utveckling av verksamheter av regional betydelse och generera ytterligare tung trafik.

Karlstads kommuns motivering till sin prioritering är:

1. **Skutberget – Hultsberg** för att kunna bygga gång- och cykelvägen till verksamhetsområdet Eriksberg samtidigt som området och övrig infrastruktur byggs ut.
 2. **Vålberg-Lillerud** har länge varit med i kommunens planer men det bedöms mer aktuellt nu med tanke på kommande utveckling av spår, väg och därtill planerad verksamhet.
 3. **Edsvalla – 701, Edsvalla IP – Rv45** är med för att knyta an till Trafikverkets planerade gång- och cykelbana längs Rv45, mellan Vålberg och Edsvalla.
 4. **E18 – Rasta Väse** föreslås med tanke på utvecklingen i Väse och för att koppla ihop målpunkter i närområdet.
 5. **Hynboholm – Stodene** är en etapp på sträckan Karlstad-Kil som också varit med i kommunens planer sen länge men inte högprioriterat då etappen Stodene-Grava kyrka är byggd.
- **Kils kommun** noterar att bara två av kommunens prioriterade cykelvägar får plats i den regionala planen. Kommunen anser att det är otydligt hur prioriteringarna gjorts och vilka strategiska områden respektive prioriterad åtgärd i den regionala cykelplanen de uppfyller. Kommunen redovisar en justerad prioritering, vilket motiveras med att de anser att barn och ungas resor ska prioriteras högst:

	KOMMUNENS PRIO	REGION VÄRMLANDS PRIO	DISTANS (KM)
Kil-Hannäs	1	-	3
Fagerås-Klaxsjön	2	-	3
Fagerås-Kil	3	-	7,5
Kil-Ilanda	4	4 (2041 och framåt)	8
Kil-Forshaga	5	4 (2041 och framåt)	7

- Motiveringen för respektive sträcka lyder:
 1. **Kil-Hannäs** är en sträcka som saknar cykelväg. Hannäs är ett område med bebyggelsestryck. Hannäsudden omfattas av fördjupad översiktsplan för Nedre Fryken samt LIS-plan och är ett område för bostadsutveckling. Sträckan är beräknad fram till målpunkten Viktaskolan.
 2. **Fagerås-Klaxsjön** är en sträcka som idag saknar separat cykelväg. För att nå den grusväg som idag används för att komma till Klaxsjön behöver man korsa E45 via en bro där man måste cykla i blandtrafik. Klaxsjön är en populär kommunal badplats med simskola sommartid.
 3. **Fagerås-Kil** är en sträcka med begränsade möjligheter för cykling. Cykelväg behövs för att knyta ihop två tätorter som ligger nära varandra.
 4. **Kil-Ilanda** ser Kils kommun som en sträcka som har stor potential för arbetspendling.
 5. **Kil-Forshaga** är en sträcka med potential för arbetspendling men den är även viktig ur ett turistiskt perspektiv då den passerar kulturhistoriskt intressanta miljöer samt kan knyta ihop Fryksdalen med Klarälvdalen.
- **Kils kommun** ställer sig frågande till att sträckan mellan **Stenåsen och Hynboholm** (cirka 3 km längs järnvägen) inte kommer till samtidigt som sträckan **Hynboholm – Stodene** (mellan 2024-2033). Nyttan kommer till tidigast efter år 2041 enligt prioriteringen, vilket kommunen ser som en missad chans att få till en säker cykelväg från Kil, Värmlands sjätte mest befolkade centralort. Kommunen lyfter Trafikverket som en potentiell finansör för en del av sträckan, eftersom de har arbete med järnvägsunderhåll att utföra på Sveriges mest trafikerade enkelspåriga järnväg. (förhoppningsvis dubbelspårigt inom en snar framtid – det torde ingå serviceväg för underhåll av järnvägen påpekar **Kils kommun**)
- **Kristinehamns kommun** står fast vid att inte föreslå någon kommunal inbördes prioriteringsordning av de inspelade sträckorna. Det motiveras med att kommunen inte kan prioritera sträckorna inbördes innan kommunen vet hur finansieringsförutsättningarna ser ut (statliga medel, länsplan etc.).

- Gällande sträckan **Kristinehamn – Björneborg** förtydligar **Kristinehamns kommun** att de ser sträckan som prioriterad (utan inbördes prioritering) men inte den sträckning som framkommer i remissen dvs från Björneborg väg 603 – riksväg 26. En dragning från 603 ut till riksväg 26 anses inte som bästa alternativet, kommunens bedömning i dagsläget är ett gent stråk via enskilda vägar för påkoppling till Kristinehamn tätorts cykelvägnät vore en betydligt bättre lösning.
- **Kristinehamns kommun** påpekar att länken **Väse-Ölme** mellan Karlstad och Kristinehamn saknas. För att få till helheten i cykelstråket Karlstad – Väse – Ölme – Kristinehamn är det inte utbyggd gång- och cykelväg längs statlig infrastruktur (E18) som är ett reellt alternativ. Det är i stället felande länkar längs andra vägnät som behöver åtgärdas. En kombination av enskilt och statligt vägnät behöver vägas in i ett sådant exempel, menar Kristinehamns kommun.
- **Sunne kommun** har synpunkter om den planerade sträckan **Borgeby – Torsberg** under åren 2034-2040. **Sunne kommun** uppger Region Värmland om att man är halvvägs och kan vara klar med hela sträckan innan 2030. Kommunen framhåller att de saknar förankring innan denna typ av slutsatser dras. Kommunen ser en risk att kommunen och regionens tidplaner inte kommer synka och ställer sig frågande till om ansökningar då blir lidande under medfinansieringsprocessen.
- **Munkfors kommun** ställer sig bakom förslaget till regional cykelplan med ändringen att sträckan **Busstationen – Munkerudsvägen i Munkfors** ändras till **busshållplats Näset-Munkerudsvägen**.
- **Säffle kommun** har noterat att det (förutom en redan beslutad sträcka mellan Säffle – Värmlandsbro, nationell plan) saknas prioriterade cykelvägar inom Säffle kommun i förslaget till regional cykelplan för Värmland. Detta trots att sträckorna **Svaneholm – Strand badplats** och **Säffle – Värmlands Nysäter** prioriterats av kommunen. Med hänvisning till att sträckan Svaneholm – Strand badplats på 2,3 km har potential att sammanlänka Svaneholm tätort med besöksmål såsom Svanskogs kyrka, fotbollsplanen Svanevallen längs väg 525 och badplatsen Strand på väg 524, ser kommunen den som realistisk att prioritera under någon av de satta tidsramarna. En del av sträckan är inkluderad i kartan som visar potential för cykling som uppskattas finnas på statliga och större kommunala vägar i Värmland med omnejd (figur 14 i bilaga 1: Tillgänglighetsanalys och potentialstudie.) Unionsleden går även genom Svaneholm på väg 525. Säffle kommun önskar att Region Värmland studerar sträckan noggrannare i sin slutliga prioriteringslista av cykelvägsutbyggnad på statligt vägnät i den kommande regionala cykelplanen. Säffle kommun önskar annars en skriftlig motivering om varför sträckan inte inkluderas i prioriteringslistan utav Region Värmland.

Svar: Sträckan Svaneholm – Strand badplats uppvisar en uppskattad medelhög potential (gul färg – 100-499 cykelresor/dag).

- **Torsby kommun** har önskemål om att den kommunalt inspelade sträckan **Kilåsvägen – Inova Park** lyfts in den bland de

prioriterade cykelsträckorna under perioden 2024–2033. Motiveringen är att det finns en slutförd trafikutredning och utbyggnadsplaner för industri och bostäder som kommer öka andelen resor längs sträckan. Kommunen lyfter fram att det redan idag finns brister i trafiksäkerheten och att behovet av en säker gång- och cykelväg är stort.

- **Arvika cykelråd** uppmärksammar Region Värmland på några ställen i västra Värmland där de anser behoven vara extra stora att öka säkerheten för oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister.
 1. **Gaterondellen och Gunnarskogskorset.** På dessa ställen behövs byggas säkra cykelbanor och en planskild över/underfart vid Bilbolaget. I nuläget är det förenat med livsfara att korsa den hårt trafikerade väg 61 där. väntar
 2. Väg 175 som går från Arvika söderut i riktning mot Högerud - Klässbol – Säffle är hårt trafikerad av stora långtradare. Vägren saknas. Här bör en separat cykelbana snarast byggas från **Arvika till Klässbol**, efter samma modell som byggdes från Arvika till Jössefors för några år sedan.
 3. **Graningerondellen** och norrut i riktning Speke – Åmotfors – Charlottenberg. Soptippen **Mosseberg** och handelsområdet väster om väg 61 är omöjligt att nå på ett säkert sätt för cyklister och fotgängare. Ny säker cykel och gångväg bör anläggas.
 4. Väg 61 norrut i riktning Speke. För några år sedan byggdes väg 61 om till 2+1-väg. Av någon outgrundlig anledning så är det tillåtet att cykla på denna väg. Att detta är lagligt måste anses vara ett av trafiklagstiftarnas större misstag. Det är för var och en med minsta gnutta självbevarelsedrift rena galenskapen att försöka cykla på en 2+1-väg. Därför bör det snarast byggas en säker cykelbana utefter **väg 61 till Spekekorset**.
 5. Cykelväg från **Jössefors till Sulvik**. På sid 38 i "Förslag till regional cykelplan" under rubriken "Strategiskt område 4, Cykling för rekreation och turism" står att Unionsleden och Vänerleden blivit "turismcykelleder" Detta är glädjande.

Arvika cykelråd informerar Region Värmland om att det finns en utmärkt gammal banvall som börjar i Östra Jössefors och fortsätter förbi Sulvik, Krokebol, Växvik, Koppom och ända ner till Årjäng. Banvallen har en mycket fin sträckning över Jösseforsälven och genom vackra skogar. Vid Ränkesed passerar banvallen sjön Ränken. Den fortsätter vidare upp mot Krokebol där man kan njuta av den milsvida utsikten. En cykelled på denna banvall skulle, enligt vår åsikt, öka intresset för att cykelturista i västvärmland. Banvallsleden skulle dessutom vara till stor glädje och nytta för ortsbefolkningen året runt.

Samlat svar angående kommentarer om specifika sträckningar: Region Värmland kommer värdera de svar som vi fått och vid behov uppdatera prioriteringsordningen, dock kommer inte alla inspel kunna tillgodoses.

Utblick 2040

Kapitel stryks.

Övriga synpunkter

Karlstads kommun önskar att yttranden från samtliga kommuner i Karlstadsregionen hanteras i ett sammanhang i den fortsatta beredningen. Som motivering till det anger kommunen att **Karlstads kommun** är en nod i Karlstadsregionen och att möjligheterna till en hållbar arbets- och studiependling är en angelägen fråga i samarbetet mellan kommunerna som ingår i den. Karlstadsregionen har inte beretts tillräckligt eller diskuterats i samverkansprocessen på grund av brister i processen, menar de.

Svar: Region Värmland har sett över möjligheten att samla kommunernas yttranden i sammanställningen eftersom svaren, med undantag från några gemensamma ställningstaganden, skiljer sig mycket åt. Region Värmland är positiva till att föra gemensam dialog med representanter från Karlstadsregionen.

Hammarö kommun anser att planen är ett omfattande dokument och kan med fördel kortas ner, särskilt delarna 1-3. Del 4 och 5 är de delar av planen som har störst relevans för kommunerna och därför bör större fokus ligga på dessa delar.

Svar: Vi delar kommunens synpunkt och ambitionen är att slutversionen ska kortas ner.

Hammarö kommun anser att planen innehåller mycket hänvisningar till andra styrdokument inom Region Värmland samt andra källor, där det inte alltid tydligt framgår i texten vad som avses vilket gör informationen svårtillgänglig som läsare.

Svar: Utifrån den generella kommentaren är det svårt att bedöma vilka avsnitt kommunen refererar till. Slutprodukten kommer att granskas av våra kommunikatörer så att eventuella otydligheter förtydligas.

Hammarö kommun, Forshaga kommun och **Kils kommun** lyfter fram att många kartor, analyser och diagram, är otydliga och svåra att utläsa.

- Figur 3 på sida 21 innehåller felaktigheter.
- I figurerna 4 och 5 (s.22), går det inte att utläsa vilken sträcka som avses för Hammarö kommuns räkning.
- Svårlästa kartor i potentialstudien.

Svar: Rättas till och tydliggörs i planen.

I Bilaga 3 framgår att **Hammarö kommun** fått statlig medfinansiering beviljad för 4 GC-vägar, 3 av dessa kunde inte byggas och inga medel har betalats ut för dessa. Detta bör framgå på ett tydligare sätt i bilagan då den nuvarande informationen kan vara missvisande.

Svar: Uppdateras i bilagan

Kristinehamns kommun framhäver följande; I bilaga 1 Tillgänglighetsanalys och potentialstudie figur 3 på sidan 5 ses hur många procent av befolkningen som når kommunens huvudort med cykel inom 15-60 min eller sådana som saknar tillgänglighet med cykel. Här saknar **Kristinehamns kommun** det regionala perspektivet över länsgräns. Nu

slutar kartan vid gränsen till Värmland fast att Värmland är omgiven av flertalet kommuner i andra län. Vad gäller Rudskogabygden nere vid Skagern så missas relationen till Åtorp i Degerfors kommun. Region Värmland behöver i detta dokument, liksom många andra dokument, lyfta blicken på ett tydligare sätt för att se Värmlands kopplingar till sitt omland över länsgräns.

Svar: Potentialstudien baseras på en analys av Värmland med omnejd, troligtvis är potentialen för låg utifrån parametrarna som analysen baseras på.

Kristinehamn kommun upplyser Region Värmland om att kommunen nyligen antagit en handlingsplan för cykel (2023-02-22) baserad på sin Trafikplan (2017). Handlingsplanen innehåller en vision för ett stomnät för cykel med fokus på felande länkar i tätort, men fokuserar inte på regionala cykelstråk. Kommunen lyfter fram att man jobbat aktivt med cykelleden Vänerleden och projektet Bike in Värmland.

Svar: Uppdaterar planen med att kommunen har en handlingsplan för cykel. Noterar kommunens engagemang i projektet.

Torsby kommun anser att cykelplanen är relativt storstadsfokuserad eftersom det dras många jämförelser med Köpenhamn och Nederländerna som inte är applicerbara i Torsby kommuns geografiska kontext med långa avstånd och kuperad terräng. Det är en bidragande faktor till att kommunen anser att fördelningen av medel till cykelinfrastruktur borde vändas (mer medel inom tätort).

Svar: Detta lyfts främst som omvärldsspan. Som tidigare lyfts framför kommunerna olika behov av statlig medfinansiering för cykel.

Torsby kommun efterfrågar en begreppsförklaring för vad som menas med tätort. *Svar: Vi använder SCBs definition, som beskriver att det innebär en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare. Detta uppdateras i planen.*

Sunne kommun framhåller att den regionala cykelplanen är omfattande men upplevs som en skrivbordsprodukt utan förankring hos kommunerna, till trots tidigare workshops. Kommunen ser behovet av inspel från genomförandedelen av cykelvägsprojekt och bli mer verklighetsförankrad.

Svar: Region Värmland håller med om att det finns ett ytterligare behov av förankring, genom fortsatt dialog.

Trafikverket informerar om att där det i bruttolistan i bilaga 2 står "Säffle-Värnäs (Värmlands bro)", i stället ska vara "Säffle-Valnäs (Värmlandsbro)".

Svar: Uppdaterat i bilagan.

Visit Värmland lyfter att Klarälvsvägen/leden kanske bör betraktas som turismcykelled i underlaget även om den än så länge saknar klassning som nationell eller regional led enligt Trafikverkets standard.

Svar: Underlaget bygger på Trafikverkets underlag i nvdb.

Eftersom **Arvika cykelråd** inte uppmärksammat att regionen startat arbetet med ny cykelplan förrän alldeles nyligen, anser de att Region Värmland måste bli bättre på att kommunicera ut till press och allmänhet att det har startats ett arbete med ny cykelplan. På sändlistan borde ha varit längre. Friluftsförbundet, NTF och olika cykelföreningar borde också ha underrättats om att en ny cykelplan är på gång. **Arvika cykelråd** önskar att så sker i nästa fas av framtagandet av cykelplanen.

Svar: Det är roligt att det finns intresse och det är ett bra förslag. Samtidigt är det svårt att identifiera vilka aktörer som bör involveras men kommunerna och Trafikverket är nyckelspelare vid byggande av cykelväg, därav är dialog med dessa aktörer en viktig förutsättning. Under processen har Region Värmland fört dialog även med andra aktörer men dessvärre missat aktörerna som nämns i kommentaren men ser positivt på det intresse som finns.

Bilaga 1. Lista på organisationer som lämnat remissvar

Arvika kommun
Eda kommun
Forshaga kommun
Grums kommun
Hammarö kommun
Karlstads kommun
Kils kommun
Kristinehamns kommun
Länsstyrelsen i Värmland
Munkfors kommun
Storfors kommun
Sunne kommun
Säffle kommun
Torsby kommun
Trafikverket Region Väst
Årjängs kommun
Arvika cykelråd
Naturskyddsförening & nätverk för ett hållbart Arvika
Privatperson