

Yttrande över förslag till Regional cykelplan för Värmland

Er beteckning: RUN/230156

Sammanfattning

Länsstyrelsen är positiv till att länet har en aktuell regional cykelplan och välkomnar därför arbetet med att ersätta den gällande, äldre planen. Planen ska fungera som underlag vid prioritering av de medel som Region Värmland disponerar ur den nationella planen för transportinfrastruktur. Planen fokuserar på ett regionalt perspektiv och föreslår framförallt åtgärder mellan och nära länets tätorter. 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.

Planen redovisar fem strategier för genomförande av planen vilket gör det enkelt för läsaren att förstå hur planen kategoriserar och betraktar cykeltransporter. Länsstyrelsen omnämns som aktör under strategiskt område 2, men det framgår inte på vilket sätt Länsstyrelsen är berörd, vilket behöver förtydligas.

Strategier för genomförande av planen

Del 4 i cykelplanen innehåller en genomgång av fem utpekade strategiska områden för att utveckla länets cykling och realisera planförslaget. 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.

Det första strategiska området är samhällsplanering/fysisk planering och innehåller utpekade generella åtgärdsområden. Principer för detaljutformning som ger effekt vid planering och ombyggnad av cykelbanor är sannolikt avgörande för att nå planens intentioner. 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 resan-tanken.

Det andra strategiska området är ökad vardagscykling. Här under listas Länsstyrelsen som aktör, men det framgår inte vad som antas utföras eller vad som förväntas av myndigheten som aktör. Detta anser Länsstyrelsen måste förtydligas innan synpunkter kan lämnas på förslaget i detta avseende.

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. Det är också mycket viktigt för ett barns utveckling att en hög grad av rörelsefrihet finns i barnets fysiska miljö. Att självständigt kunna transportera sig till skola, vänner och aktiviteter ger stora vinster för såväl den enskilda individens utveckling som för sannolikheten att bibehålla goda rörelsemönster och transportvanor i vuxen ålder. När barnen i så stor utsträckning som möjligt själva kan transportera sig så underlättar det dessutom för föräldrar att klara vardagslogistiken utan bil. Detta framgår även i den nationella rekommendation för aktivare skoltransporter som tagits fram av forskare på Luleå tekniska universitet i samarbete med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

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.

Det tredje strategiska området rör 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.

Det strategiska området 4, cykling för rekreation och turism, är det enda området där kommun och Region Värmland inte pekas ut som aktörer i figur (ej numrerad) med 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.

Det femte strategiska området rör godstransporter med cykel. 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.

Prioriteringar

Planförslaget innehåller principer för prioritering, fördelning och finansiering. De regionala medlen för transportinfrastruktur föreslås i första hand prioriteras för cykelinfrastruktur mellan eller i nära anslutning till tätorter (prioritet 1), i andra hand inom tätorterna (prioritet 2). För det senare ska störst regional nytta prioriteras, i andra hand, vid likartad nytta, ska mindre kommuner prioriteras.

Planen beskriver att ambitionen med det regionala cykelnätet är att bygga cykelväg mellan tätorter upp till ca 10 km ifrån varandra, under förutsättning att ett tillräckligt befolkningsunderlag finns. Ambitionen stöds av prioriteringsordningen och kopplar till målet om ett regionalt nät av cykelinfrastruktur. Länsstyrelsen tolkar syftet med ambitionen som att den 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.

Läsbarhet och redaktionella synpunkter

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 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 kan kartorna förslagsvis utgå ur planhandlingen och endast finnas i underlaget, för att göra planen mer läsbar.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef samhälle Marcus Wihk med plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen som föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Samhällsbyggnad Anna Nordlander medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.