

Vägverkets
projektnummer: 83 81 40

Vägverket Konsults
uppdragsnummer: 411 80007

Inventering av cykelvägar i Region Mitt, del 2

Upprättad av: Karin Magnusson och Gisela Liss

Innehållsförteckning

1	UPPDRAG	3
2	SYFTE.....	3
3	UTFÖRANDE.....	3
3.1	Kvalitetssäkring.....	3
3.1.1	Pendling.....	4
3.2	Barns säkra skolvägar.....	4
3.3	Tätortsnära utflyktsmål.....	4
3.4	Övriga kontakter.....	4
4	OLYCKSSTATISTIK.....	5
5	REDOVISAT MATERIAL.....	5
5.1	Bilaga 1, Kontaktpersoner.....	6
5.2	Bilaga 2, Kvalitetssäkring.....	6
5.3	Bilaga 3, Pendling, skolvägar, utflyktsmål.....	7
5.4	Bilaga 4, Definition, Barns säkra skolvägar.....	7
5.5	Bilaga 5, Kommuner som inte lämnat information.....	7
6	ERFARENHETER.....	8

Bilagor:

Bilaga 1: Kontaktpersoner

Bilaga 2 a-d: Kvalitetssäkring

Bilaga 3: Pendling, skolvägar, utflyktsmål

Bilaga 4: Definition, Barns säkra skolvägar

Bilaga 5: Kommuner som inte lämnat information

1 Uppdrag

Vägverket Konsult har i tidigare uppdrag (del 1) utfört en inventering av behovet av nybyggnad av cykelvägar längs *statliga vägar* enligt Kågesons modell. I det nu aktuella uppdraget (del 2) har det tidigare utförda arbetet kompletterats inom tre områden. Delar av materialet från del 1 har kvalitetssäkrats, det har kompletterats med ÅDT och hastighet och behovet av åtgärder avseende barns säkra skolvägar och tätortsnära utflyktsmål har inventerats.

2 Syfte

I den tidigare utförda del 1 av projektet har behovet av nybyggnad av cykelvägar längs statliga vägar tagits fram med hjälp av kartor och riktlinjer i Kågesons modell. Den information som tas fram i del 2 ska utgöra stöd för prioritering av de tidigare utpekade sträckorna. Materialet ska även användas till den pågående processen att ta fram regionala systemanalyser och framtida länsplaner för infrastruktur. Det är enbart statliga vägar som berörs av projektet.

3 Utförande

Uppdraget har genomförts av Gisela Liss och Karin Magnusson. Arbetet har bestått av skrivbordsarbete. Inga inventeringar i fält har genomförts.

Kontakter har tagits genom e-post och telefon med ett antal personer inom Vägverket, kommuner och länsstyrelse. Kontaktpersoner redovisas i bilaga 1.

3.1 Kvalitetssäkring

I uppdraget ingick att kvalitetsgranska det material som tagits fram i del 1 samt komplettera det med information om ÅDT, hastighet och kända pendlingsstråk.

Dalarnas län var kvalitetsgranskat innan uppdragets start så Jämtlands, Västernorrlands och Gävleborgs län återstod. Kvalitetsgranskningen utfördes genom att materialet skickades på remiss till vägingenjörer och trafikingenjörer, vilka i sin tur i vissa fall hänvisade till driften. Granskningen är slutförd i Gävleborgs län, medan Jämtlands och Västernorrlands län inte är utförda på grund av tids-/resursbrist hos berörda personer. I dessa två län innehåller grundmaterialet alla gång- och cykelvägar medan det i Kågesons modell enbart är cykelvägar bredare än 2,5 m som anses ha tillräcklig standard för att klara cykeltrafik.

De sträckor som identifierats i del 1 har kompletterats med information om ÅDT och skyltad hastighet från NVDB. På vissa sträckor har information saknats i NVDB och har då istället hämtats från Vägverkets trafikmätningar som finns publicerade på Internet.

3.1.1 Pendling

Materialet har kompletterats med information om pendling, och detta har skett på två sett. I Vägverkets trafikmätningar finns klassning av trafiktyper på vägarna. En vägsträcka där pendlingstrafiken är stor kännetecknas av att det är hög trafik på morgon och eftermiddag/kväll, de tider när personer tar sig till/från jobbet. Dessutom sker en minskning av trafikmängden under sommarmånaderna. De sträckor som identifierats ha denna trafiktyp har markerats i kolumnen "Pendling" i det redovisade materialet (bilaga 2).

För att ytterligare få information om pendlingsstråk har kommunerna inom Region Mitt kontaktats. De har tolkat frågan som var det finns nybyggnadsbehov av cykelvägar med pendling som grund. Det utgör ett bra underlag för prioritering av de i del 1 utpekade sträckorna. Detta redovisas i bilaga 3, Pendling, skolväg, utflyktsmål.

3.2 Barns säkra skolvägar

Inom Vägverket finns en definition av vilken säkerhetsnivå som ska gälla på en cykelväg för att den ska anses vara en säker skolväg för barn från förskolan till 6:e klass. Definitionen har tillhandahållits av Lars Nord och redovisas i bilaga 4. Kraven på utformning baseras på vilken hastighetsbegränsning som gäller på den parallella vägen.

En inventering av behovet av säkerhetshöjande åtgärder samt behov av nybyggnad med grund i den använda definitionen har genomförts. Personer inom Vägverket och kommunerna har kontaktats. Inom Vägverket har vägingenjörer samt samhällsplanerare kontaktats.

3.3 Tätortsnära utflyktsmål

Enligt projektdirektivet skulle behovet av cykelvägar till viktiga turistmål inventeras. Detta har under projektets gång breddats till att omfatta tätortsnära utflyktsmål, vilket innebär att även badplatser, idrottsanläggningar och liknande kan fångas upp. Inom Vägverket har vägingenjörer och samhällsplanerare kontaktats och även kommunerna har tillfrågats.

3.4 Övriga kontakter

För att undersöka vilket material som behövs till arbetet med de regionala systemanalyserna och länsplanerna har kontakt tagits med Willy Persson, som leder det arbetet inom Vägverket, samt med Jan Molde, Jämtlands länsstyrelse, och Kent Söderlund, Region Dalarna. Det varierar mellan regionerna i vilket läge de är. I Jämtlands län är arbetet fortfarande på en övergripande nivå och det är först under hösten som arbetet går in mer på objektsnivå. I Dalarnas län har de kommit längre och de ska utnyttja materialet redan i sin första skrivelse som ska vara klar i mitten av juni.

Kontakt har tagits med Lotta Magnusson, Region Dalarna, som arbetar med turistfrågor. Enligt henne vet inte länsstyrelserna så mycket om behovet av cykelvägar till utflyktsmål utan hon hänvisade till personer i respektive kommun.

4 Olycksstatistik

Som ett ytterligare underlag för prioritering av utpekade sträckor har olycksstatistik studerats. Hans Johansson, VMsa, har tillhandahållit information från Vägverkets olycksdatabas STRADA. Alla olyckor i Region Mitt med cyklister involverade plockades ut från databasen, och detta material bearbetades vidare. Enbart de olyckor där väghållaren uppgetts vara statlig valdes ut. Materialet rensades sedan på olyckor där det var uppenbart att inte vägsituationen påverkade olyckan, t.ex. cykelhaveri och hantering av mobiltelefon. Återstående olyckor (106 st.) studerades översiktligt med avseende på plats och händelse. Enbart okulär genomgång gjordes, inga statistiska bearbetningar.

Genomgången visade inga tydliga mönster med avseende på olyckstyp. Det var singelolyckor, korsnings-, mötes-, omkörnings- och upphinnandelyckor. Det finns några vägar som har fler än en olycka men då skiljer plats och olyckstyp. De aktuella vägarna är:

- Strömsunds kommun, rv 346, 2 olyckor
- Ludvika kommun, rv 66 (Gamla bangatan), 2 olyckor
- Falu kommun, väg 850, 2 olyckor
- Horndals kommun, väg 721, 2 olyckor
- Örnsköldsviks kommun, rv 352 (Björnavägen), 5 olyckor.

Björnavägen (rv 352) i Örnsköldsviks kommun är den enda väg som har mer än två olyckor. Det är en relativt högtrafikerad väg med ÅDT på upp till 10 000 på vissa delar. Hastigheten är begränsad till 50 km/h. Det finns cykelväg längs vissa delar av sträckan, och en del har pekats ut av kommunen att vara i behov av ny cykelväg med tanke på barns säkra skolvägar.

Vid en snabb genomgång av olycksmaterialet uppmärksammades att antalet inrapporterade olyckor varierar stort mellan olika kommuner. Troligen varierar benägenheten att rapportera in cykelolyckor. Till exempel har Örnsköldsvik rapporterat in 273 olyckor och Gävle 100 st. Detta trots att Gävles befolkning är 70 % större än Örnsköldsviks, och därmed borde ha ett större antal cyklade kilometer per år vilket i sin tur borde ge fler olyckor.

5 Redovisat material

Det material som tagits fram i del 1 bygger på Kågesons modell. Den pekar ut statliga vägar enligt vissa schabloner. Förenklat kan modellen beskrivas enligt följande. Inom tätorter med mer än 500 invånare tas alla statliga vägar med. Mellan orter tas de vägar med som knyter ihop två orter med mer än 500 invånare och som ligger på högsta avstånd från varandra enligt nedanstående tabell. Det betyder att för att en statlig väg mellan två orter ska tas med får det vara max 3 km mellan orterna om den minsta orten har 500-1 000 invånare. Om den minsta orten istället har 8 000 invånare får det max vara 12 km mellan orterna. Från det materialet har sedan de sträckor tagits bort där det redan idag finns cykelväg. Den slutliga informationsmängden kan anses motsvara det totala teoretiska behovet av nya cykelvägar inom berört område, oavsett om det finns något faktiskt identifierat behov eller inte.

Antal invånare i den mindre av orterna	Högsta avstånd mellan orterna (km)
500-1 000	3
1 000-2 000	6
2 000-5 000	10
5 000-10 000	12
10 000-20 000	15
>20 000	20

Det material som har tagits fram i del 2 bygger helt och hållet på information från kommuner och personer inom Vägverket. Det är utpekade sträckor där ett faktiskt behov har konstaterats. Det kan t.ex. vara sträckor där föräldrar inte vill låta sina barn cykla själva till skolan på grund av brist på avgränsad cykelbana eller att det sker stor arbetspendling.

Det har inte skett någon jämförelse mellan de två datamängderna, så troligtvis finns de flesta av sträckorna som pekats ut i del 2 även med i materialet från del 1. Det gäller t.ex. de flesta sträckor inom tätorter. Informationen från del 2 ska ses som ett komplement till del 1 för att underlätta prioritering av sträckorna. Del 2 kan även innehålla sträckor som inte pekats ut enligt Kågesons modell, men där det finns ett konstaterat behov. En vidareutveckling av datamängderna skulle vara att jämföra dem, plocka ut de sträckor i del 2 som inte identifierats med Kågesons modell och därefter lägga in dem i materialet från del 1. Detta skulle ge en bild av det totala behovet av nya cykelvägar, både från Kågesons modell och från kontakter med kommuner/Vägverket.

Kostnaden för behovet av nya cykelvägar har beräknats med en schablonkostnad på 1,8 miljoner kr per km ny belagd cykelväg. Kostnader för eventuella andra åtgärder som t.ex. planskilda cykelpassager, har ej beräknats.

Den information som hämtats in från Vägverket och kommuner redovisas i ett antal bilagor vilka beskrivs nedan.

5.1 Bilaga 1, Kontaktpersoner

I bilaga 1 finns en sammanställning av de kontakter som har tagits inom Vägverket, kommunerna och övrigt.

5.2 Bilaga 2, Kvalitetssäkring

Informationen från Dalarnas och Gävleborgs län är kvalitetssäkrade. För Jämtlands län har ändringar utförda av Bengt Hannersjö, (numera pensionär), förts in i materialet men de har inte granskats. Grundmaterialet innehöll alla befintliga gång- och cykelvägar oavsett bredd och det är osäkert om de ändringar som gjorts innebär att de som är smalare än 2,5 m tagits bort eller om de fortfarande finns med. Västernorrlands län är inte granskat och det är osäkert vilken bredd de angivna befintliga gång-/cykelvägarna har.

Det material som togs fram i projektets del 1 har kompletterats med information om ÅDT, skyltad hastighet samt om de klassats som pendlingsväg i Vägverkets trafikmätningar.

Materialet redovisas i 4 dokument, ett för varje län. I varje dokument finns två flikar, en där behovet inom orter beskrivs och en för behovet mellan orter. Vissa sträckor har delats upp i delsträckor om ÅDT varierar kraftigt eller om klassningen som pendlingsväg gäller bara för en del av den totala sträckan. Skyltad hastighet kan variera inom en sträcka och det redovisas som t.ex. 50/70.

5.3 Bilaga 3, Pendling, skolvägar, utflyktsmål

I bilaga 3 redovisas den information om behovet av nybyggnad/säkerhetshöjande åtgärder som samlats in från Vägverket och kommunerna avseende pendling, barns säkra skolvägar och tätortsnära utflyktsmål.

Det visade sig vara svårt att få tag i alla kommuner och sedan få in material från dem. Det har kommit in material från 29 av 40 kommuner. Informationen har varit mycket varierande vad det gäller omfattning och detaljeringsgrad. Vissa kommuner har lagt ner mycket arbete på att samla in information och gjort fältbesiktningar, redovisat de olika sträckorna i detalj mm, medan andra kommuner inte har lagt ner lika mycket tid på det.

De olika sträckorna beskrivs med vägnummer, plats och start- och slutpunkt. Det bakomliggande behovet beskrivs med en bokstav, P, B eller T. Sträckorna kan passa in i en eller flera av dessa.

P = Pendling

B = Barns säkra skolvägar

T = Tätortsnära utflyktsmål

Även övrig information, förklaringar eller önskemål på åtgärd som kommunerna framfört redovisas.

Materialet redovisas i ett dokument med fyra flikar, en för varje län.

5.4 Bilaga 4, Definition, Barns säkra skolvägar

Bilaga 4 innehåller en definition av vad som är en säker skolväg för barn i åldern F-6:e klass. Definitionen har tillhandahållits av Lars Nord, Vägverket. Utifrån definitionen skulle kommunerna ta fram sträckor med behov av säkerhetshöjande åtgärder, men det har inte kommit in mer än ett fåtal sådana objekt utan det är mest nybyggnadssträckor som har tagits fram.

5.5 Bilaga 5, Kommuner som inte lämnat information

I bilaga 5 redovisas de kommuner som inte lämnat någon information. För respektive kommun beskrivs eventuella besked kommunen lämnat. Generellt gäller att alla kommuner, utom en som inte kunnat kontaktas, har sagt sig vilja lämna material. Troligen är det en pressad arbetssituation som sedan lett till att det inte blir gjort.

6 Erfarenheter

En fråga att ta med sig inför fortsatt arbete med liknande uppdrag är om all den information som finns i kommunerna fångas upp eller om det är flera olika personer som borde kontaktas. I några av de större kommunerna har de hänvisat till flera personer, men oftast inte. Ett alternativt sett att kontakta kommunerna är att skicka en officiell fråga till kommunen. Det kanske ger mer tyngd, men samtidigt lättare att det hamnar mellan stolar, och att ingen tar ett helhetsansvar.

Det är svårt i ett sådant här projekt att bedöma hur hög svarsfrekvens som kan förväntas. Det är en bra idé att fundera igenom det innan projektstart. Det känns frustrerande att inte kunna leverera ett fullständigt material, men det kanske är omöjligt att få.

Det har från olika håll kommit frågor om hur kommunerna ska hantera önskemål som de får in från allmänheten men som egentligen rör Vägverket. Detta känns som en viktig fråga att ta upp, och även hur de önskemål som kommer in hanteras. Sådan information är bra att ta med till åtgärdsplaneringen.