



Hanna Åsander, 0550-885 24  
[hanna.asander@kristinehamn.se](mailto:hanna.asander@kristinehamn.se)  
Tekniska förvaltningen

Plan  
Policy  
→ **Handlingsplan**  
Rutin  
Instruktion  
Riktlinje

# Handlingsplan för cykel

Dokumenttyp <b>Handlingsplan</b>	Dokument-ID <b>Tn/2023:22</b>	Datum för beslut <b>2023-02-22</b>	Version <b>1.0</b>
Beslutsinstans <b>TN</b>	Dokumentansvarig <b>Förvaltningschef Tekniska</b>	Ansvarig för uppföljning <b>Förvaltningschef Tekniska</b>	Reviderad
Dokumentet gäller <b>Kristinehamns kommun</b>			

## Sammanfattning

Kristinehamns kommun tog år 2017 fram en trafikplan, som presenterar målet att Kristinehamn ska bli Värmlands cykelkommun nr. 1. I Trafikplanen finns också ett flertal andra mål som är kopplade till ökad cykling. För att det ska realiseras krävs en ökad satsning inom ett flertal områden som berör såväl infrastrukturfrågor som information och marknadsföringsfrågor samt organisatoriska frågor såsom cykelpolitik samt uppföljning och mätning. Här är påverkan på cykelinfrastrukturen ett viktigt steg på vägen och därför har vi tagit fram en handlingsplan för det som handlar framför allt om infrastrukturen för att vi ska ha en prioriteringsordning och ett förhållningssätt till utbyggnad av cykelvägnätet på tekniska förvaltningen.

I handlingsplanen beskrivs översiktliga riktlinjer för utformning på sträckor och korsningar, som syftar till att förbättra cyklisters framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet och komfort.

Handlingsplanen redovisar också listor över sträckor och korsningar där åtgärder ska prioriteras, för att de ska genomföras där de gör störst nytta först. Avgränsningen är också relativt snäv vilket gör att exempelvis cykelparkeringsfrågor inte berörs inom ramen för denna handlingsplan och heller inte skyltning, vilka är två viktiga frågor som behöver belysas på annat sätt.

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>I Inledning .....</b>	<b>4</b>
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte .....	5
<b>2 Metod .....</b>	<b>6</b>
2.1 Avgränsning .....	6
2.2 Genomförande.....	6
<b>3 Riktlinjer för utformning .....</b>	<b>7</b>
3.1 Åtgärder på sträcka.....	7
3.1.1 Gång- och cykelbana .....	7
3.1.2 Separering av gående och cyklister .....	8
3.1.3 30-sträcka med farthinder .....	8
3.1.4 Cykelgator.....	8
3.1.5 Belysning .....	9
3.1.6 Beläggning.....	9
3.1.7 Ta bort hinder .....	9
3.2 Åtgärder i korsning.....	9
3.2.1 Genomgående gång- och cykelbana.....	10
3.2.2 Cykelöverfart.....	10
3.2.3 Fartgupp .....	11
3.2.4 Upphöjd korsning.....	11
3.2.5 Kort avsmalning av körbanan .....	11
3.2.6 Förstärkt belysning .....	12
3.2.7 Ta bort hinder och siktförbättring .....	12
<b>4 Genomförande .....</b>	<b>14</b>
4.1 Prioriteringsriktlinjer för åtgärder .....	14
4.1.1 Prioritering av åtgärder på sträcka .....	14
4.1.2 Prioritering av åtgärder i korsning.....	14
4.2 Förslag på cykelåtgärder på sträcka.....	15
4.3 Förslag på cykelåtgärder i korsning.....	16
4.4 Genomförandestrategi .....	17
4.5 Fler åtgärder för ökad cykling.....	17
4.5.1 Påverkansåtgärder .....	17
4.5.2 Cykelparkering.....	17
4.5.3 Cykelvägvisning.....	17
4.5.4 Drift och underhåll.....	17
<b>5 Checklista för genomförande .....</b>	<b>18</b>
<b>6 Referenser .....</b>	<b>19</b>
6.1 Litteratur .....	19
<b>7 Bilagor.....</b>	<b>20</b>
7.1 Karta åtgärder Bilaga I .....	20

## I Inledning

### I.1 Bakgrund

Kristinehamns kommun tog fram en trafikplan år 2017. Trafikplanen samlar kommunens målsättningar för trafiksystemet och talar om hur man ska planera och prioritera för att målen ska uppnås. Den beskriver vad som måste prioriteras för att kommunens målsättningar ska uppnås.

Trafikplanen beskriver att i Kristinehamn är det lätt att resa med bil och 71 % av resorna görs med bil. Framkomligheten med bil är hög och det finns gott om utrymme att köra och parkera. Bilens dominans gör det svårt för andra färdmedel att konkurrera. Trafikplanen konstaterar också att trygghet, trafiksäkerhet och välmående är viktigt och att en inriktning mot en mer hållbar trafikplanering, där det råder balans mellan trafikslagen, är väsentlig, såväl med hänsyn till invånare och besökare, som till miljö och klimat.

Vidare beskriver trafikplanen att stadens struktur och det faktum att en stor del av resorna som görs är kortare än fem kilometer, gör cykeln till en attraktiv valmöjlighet. Det finns många cykelvägar i Kristinehamn, men nätet har varierande standard och är osammanhängande. Kommunen har satt målet att bli Värmlands cykelkommun nr 1 och för att nå dit finns flera mål kopplade till ökad cykling:

I tätorter är gång och cykel bästa sättet att transportera sig

Stadens gator utformas för bättre balans mellan trafikantgrupper

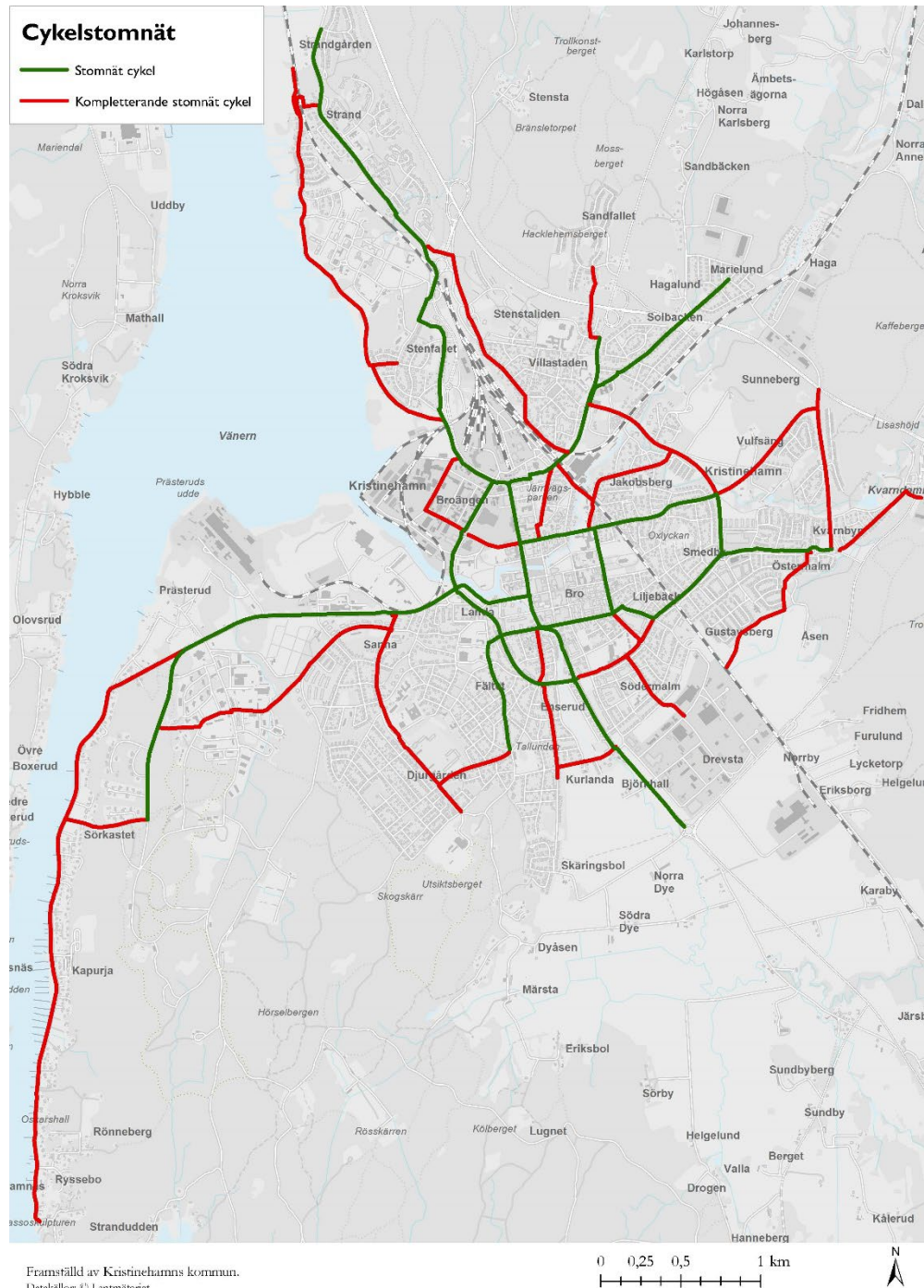
Cykelvägnätet ska utformas med god kontinuitet och orienterbarhet

Andelen cykelresor i staden ska öka med minst 5 % per år

Barn ska inte skjutas till skolan med bil för att säkra gång- och cykelvägar saknas

Antal hastighetssäkrade (30 km/h) övergångsställen och cykelpassager ska öka

Trafikplanen anger att om Kristinehamn ska uppnå de högt uppsatta mål man har för ökad cykling, krävs att det finns infrastruktur som stöttar fler cykelresor och tar hänsyn till de anspråk som cyklister har. Det krävs ett gent, sammanhängande och välutformat cykelvägnät. I trafikplanen definieras ett stomnät och ett kompletterande stomnät för cykel. Stomnätet utgör ryggraden i systemet och binder ihop viktiga målpunkter. Det ställer höga krav på utformning och underhåll, med god komfort och framkomlighet för cyklister, som ska prioriteras både på sträcka och i korsningar. Trafiksäkerheten och tryggheten ska vara hög, vilket åstadkoms genom bland annat hastighetssäkrade passager, belysning på cykelbanor och bättre sikt. Det kompletterande stomnätet som pekas ut i trafikplanen stöttar stomnätet. Även där eftersträvas hög standard, men inte lika hög som för stomnätet. Det utpekade cykelvägnätet visas i Figur 1. För att nå de högt ställda kraven behöver ibland prioritering mellan olika trafikslag ske och då stipulerar trafikplanen att anläggande av cykelväg ska prioriteras högre än bilparkering och körbanor.



Figur 1. Cykelstomnät från trafikplanen

## 1.2 Syfte

Syftet med handlingsplanen är att utgöra ett stöd vid planering av kommunens framtida infrastrukturinvesteringar, så att åtgärder genomförs där de gör störst nytta, såväl på sträckor som i korsningar. Dessa presenteras i listor där åtgärder rangordnas i den turordning som de förväntas ge störst nytta.

Handlingsplanen ska även skapa en vägledning för att ge bättre kontinuitet i cykelutformningen, så att rätt typ av åtgärder, som främjar cykling, införs.

## 2 Metod

### 2.1 Avgränsning

Handlingsplanen avgränsades till att i första hand omfatta cykelvägar i stomnätet, samt av kommunen utpekade saknade länkar i det kompletterande stomnätet. Även ett antal utpekade skolvägar ingick i omfattningen. Projektet var inte helt låst till att hantera ovan nämnda kategorier av cykelvägar, utan när synpunkter på andra länkar och korsningar inkommit av tjänstepersoner inom kommunen inkluderades även dessa i utredningen.

### 2.2 Genomförande

Projektet inleddes med en inventering av sträckor och korsningar inom ovanstående avgränsning. Stomnätet inventerades på plats via cykel, medan det kompletterande stomnätet och skolvägarna inventerades med hjälp av Google Street View. Därefter sammanställdes all data om cykelvägnätet från sträckor och korsningar i en excelfil, "Åtgärdslista\_cykel". Generella prioriteringsordningar för åtgärder på sträcka respektive i korsning arbetades fram. Även trafikolyckor med cyklister studerades. För sträckorna och korsningarna i störst behov av åtgärder föreslogs vilken typ av åtgärd som var lämplig. Cirka 20 sträckor valdes ut (enligt prioriteringsriktlinjer i avsnitt 4.1) som de högst prioriterade och dessa rangordnades sinsemellan på en workshop, där en blandad grupp av tjänstepersoner från kommunen deltog. Även korsningar i störst behov av åtgärder utsågs på workshopen. Slutligen färdigställdes handlingsplanen, innehållande listor över föreslagen prioriteringsordning för åtgärder på sträckor, respektive i korsningar.

### 3 Riktlinjer för utformning

En stor del av cykelvägnätet i kommunen behöver förbättras för att uppnå standarden som beskrivs i trafikplanen. Riktlinjer för utformning syftar till att förbättra cyklisters framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet och komfort och därigenom öka potentialen att nå målen om ökad cykling. Avsnitt 3.1 och 3.2 beskriver en rad åtgärder som bidrar till att nå målen. I ”GCM-handbok”, ”Åtgärds katalog för säker trafik i tätort” och ”Vägars- och gators utformning” finns ännu fler förslag på åtgärder, med mer detaljerad beskrivning av utformning.

#### 3.1 Åtgärder på sträcka

Enligt ”Riktlinjer för förhållningssätt för cykel i Kristinehamn” i trafikplanen ska cykelvägar vara raka, gena, trygga, förutsägbara och ha god komfort. Stomnätet ska främst gå på egen bana, medan det kompletterande stomnätet även kan gå i blandtrafik, beroende på vilken del av gatunätet det löper längs och förhållandena där. Cyklande ska i första hand även separeras från gående. Här nedan följer en rad åtgärder som kan vidtas för att skapa bättre förutsättningar för cyklister och därmed bidra till att nå målen om ökad cykling.

##### 3.1.1 Gång- och cykelbana

En gc-bana ger cyklister ökad framkomlighet, tillgänglighet, bekvämlighet och trygghet och främjar därmed cykeltrafiken. Cykelbanor bör vara raka, gena och fria från hinder och om de delas med gående, gång- och cykelbanor, bör de vara minst 3,0 meter breda. Cykelbanor märks ut med vägmärken. Tydligast är att separera cykelbanan från körbanan med kantsten eller remsa. En mer ekonomisk variant, när vägbredden finns och ska omfördelas, är att sätta gcm-stöd, alternativt vägmärkning med pollare.



Figur 2. GC-bana avgränsad med GCM-stöd längs Skarborgsvägen. Foto: Sweco

*”Gemensamma gång- och cykelbanor  
bör vara minst 3,0 meter breda”*



Figur 3. GC-bana avgränsad med vägmarkering och pollare, i Karlstad. Foto: Sweco

### 3.1.2 Separering av gående och cyklister

För att uppnå god framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för gående och cyklande är separerade gång- och cykelbanor relevanta, vilket även förespråkas i trafikplanen. Samtidigt är det mer utrymmeskrävande än gemensam bana. Enligt VGU krävs minst 3,6 meters bredd, där gångytan ska vara minst 1,8 meter och cykelytan minst 1,8 meter, till skillnad från gemensam bana. Om antal gående och cyklande är högt, eller om andelen barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är hög, exempelvis vid skolor, bedöms behovet av separering mellan gående och cyklande vara extra högt.



Figur 4. Separerad gång- och cykelbana längs Södra Staketgatan. Foto: Sweco

### 3.1.3 30-sträcka med farthinder

På gator med små flöden av biltrafik, där det inte finns plats att anlägga en cykelbana, kan hastigheten sättas ner till 30 km/h och farthinder som säkrar hastigheten anläggas. Lämpliga farthinder kan vara gupp, avsmalning, skiftande beläggning eller blomlådor, som även involverar närboende i trafiksäkerhetsarbetet.

### 3.1.4 Cykelgator

Cykelgator är gator i blandtrafik, som är utformade och anpassade för cyklister. På cykelgator är cyklisterna överordnade biltrafiken, som måste lämna företräde och anpassa farten till cyklisterna, med en högsta tillåtna hastighet på 30 km/h. Fartdämpning bör införas och parkering bör inte tillåtas längs sträckan. Rätt



utfört kan cykelgator bidra till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på gator där det är för trångt att anlägga cykelbanor eller där det av andra anledningar inte är möjligt att investera i cykelinfrastruktur. Cykelgator infördes i Sverige år 2020 och är en viktig symbolhandling som visar att staden/ kommunen prioriterar sina cyklister. Cykelgator är lämpligt där cyklisterna är minst dubbelt så många som bilarna och har hittills främst införts i större städer.

### 3.1.5 Belysning

Belysning minskar olycksrisken i mörker och gör det lättare att uppfatta väg, medtrafikanter och omgivning. För cyklister är olycksrisken fem gånger högre i mörker än i dagsljus. Alla nya cykelbanor bör förses med belysning. Belysning över cykelbanan är väsentligt bättre än belysning över intilliggande körbana och bör eftersträvas.

*”Alla nya cykelbanor bör förses med belysning”*

### 3.1.6 Beläggning

Beläggnings standard är särskilt viktig för gående och cyklande. Inom gc-vägnätet är det sällan rent slitage som skapar behov av belägningsförbättringar, utan grävning i marken, uppträngning av rötter och potthål medför ojämnheter som leder till sämre säkerhet, tillgänglighet och komfort. Därför behöver beläggnings kvaliteten på gång- och cykelbanor kontrolleras extra.

*”Beläggnings kvaliteten på gång- och cykelbanor behöver kontrolleras extra”*

### 3.1.7 Ta bort hinder

Att ta bort hinder, som stolpar och brevlådor, som inkräktar på gc-banan, ökar både cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet.



Figur 5. Stolpe placerat mitt i gc-banan på Fältvägen. Foto: Sweco

## 3.2 Åtgärder i korsning

Enligt trafikplanen ska biltrafikens hastighet dämpas genom att passager hastighetssäkras till 30 km/h. Dessutom ska cyklister prioriteras genom korsningar, vilket innebär att biltrafik behöver väja mot dem. Undantaget är längs bilgator och transportgator, där passage kan ske med signal eller även planskilt. Prioritet i plan är, för cyklisternas säkerhet, endast lämpligt där hastighetssäkring förekommer. Andra faktorer som främjar cykling är att

passagerna är gena, hinderfria och belysta. Även stoppsikt för cyklister bör eftersträvas. Här nedan följer en rad åtgärder som kan vidtas för att skapa bättre förutsättningar för cyklister och därmed bidra till att nå målen om ökad cykling.

### 3.2.1 Genomgående gång- och cykelbana

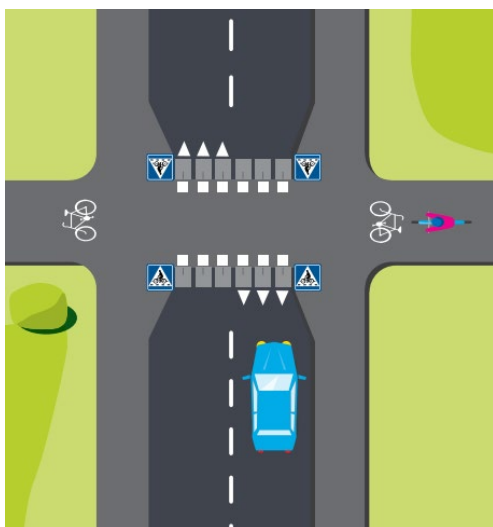
En genomgående gc-bana är upphöjd över körbanan i korsningar. Utformningen innebär att bilar korsar gåendes och cyklandes väg och att de Därmed har väjningsplikt mot dem. Utformningen är vanlig över utfarter, lokalgator och kvartersgator. Hastigheten ska säkras till 30 km/h och det kan göras med plåtågg eller sänkt eller fasad kantsten. Genomgående gc-bana ökar cyklisternas framkomlighet, komfort och säkerhet.



Figur 6. Genomgående gc-bana avgränsad med fasad kantsten respektive nedsänkt kantsten, i Karlstad. Foto: Sweco

### 3.2.2 Cykelöverfart

En cykelöverfart är en överfart där cyklister prioriteras i korsning genom att bilister har väjningsplikt gentemot cyklister. För att det ska vara tryggt och säkert för cyklister att passera hastighetssäkras cykelöverfarter till 30 km/h, därmed ökar cyklisternas framkomlighet och trafiksäkerhet. Cykelöverfart markeras med vägmärke och vägmarkering.



Figur 7. Illustration av cykelöverfart. Källa: Transportstyrelsen

### 3.2.3 Fartgupp

Gupp är det mest effektiva sättet att sänka fordonshastigheten, där platågupp är vanligast vid gång- och cykelpassage. En passage hastighetssäkrad till 30 km/h med gupp, är den säkraste formen av passage och det är därmed extra viktigt för barn. På gator med kollektivtrafik och stor andel tung trafik är valet av typ av gupp extra viktigt, både med hänsyn till yrkesförarnas arbetsmiljö och passagerarnas komfort. Gupp kan ge ökat buller och markvibrationer och ger även upphov till mer drift- och underhållsarbete.



Figur 8. Platågupp vid passage, i Karlstad. Foto: Sweco

### 3.2.4 Upphöjd korsning

Vid upphöjda korsningar är hela korsningen upphöjd till samma nivå som kringliggande gång- och cykelbanor. I tillfarterna är ramper anlagda. Upphöjda korsningar dämpar farten och ökar trafikanternas uppmärksamhet och därmed ökar trafiksäkerheten. Upphöjningen ger ingen automatisk prioritet till cyklister, utan behöver kompletteras med cykelöverfart för att ge prioritet.



Figur 9. Upphöjd korsning på Västerlånggatan (här endast med gångbanor). Foto: Sweco

### 3.2.5 Kort avsmalning av körbanan

En kort avsmalning av körbanan är en åtgärd främst för att underlätta för gående och cyklande att korsa en gata. Passagen över gatan blir kortare, samtidigt som oskyddade trafikanter lättare kan observera och observeras av bilisterna. Avsmalningen kan vara ensidig eller från båda håll, alternativt med mittrefug. För garanterad hastighetssäkring bör avsmalning göras i kombination med gupp. Risken med avsmalning är ökade hastigheter på grund av förare som

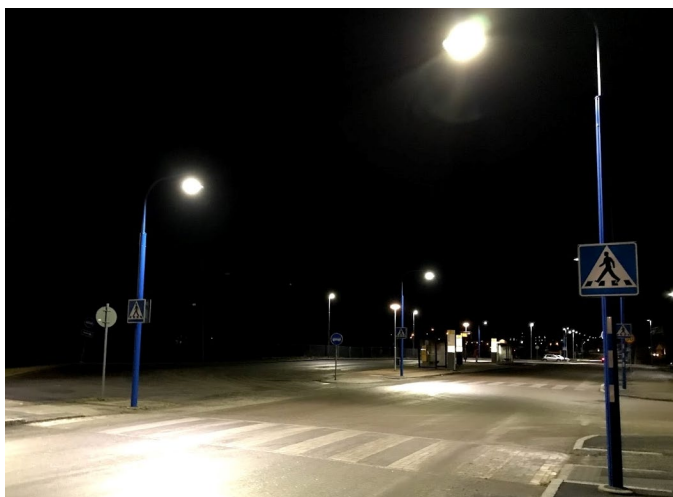
försöker hinna förbi innan möte. Trots den eventuella ökningen av hastigheten ökar trafiksäkerheten och framkomligheten, på grund av kortare sträcka som gående och cyklande behöver passera över körbanan.



Figur 10. Kort avsmalning av körbanan, här från båda sidor. I Karlstad. Foto: Sweco

### 3.2.6 Förstärkt belysning

Belysning minskar olycksrisken i mörker och gör det lättare att uppfatta väg, medtrafikanter och omgivning. För cyklister är olycksrisken fem gånger högre i mörker än i dagsljus. Förstärkt belysning, även kallad intensivbelysning, används vid passager för att öka gåendes och cyklandes synbarhet och därmed öka trafiksäkerheten. Förstärkt belysning lämpar sig där bakgrunden är förhållandevis mörk. I ljusa miljöer däremot fyller inte den förstärkta belysningen någon större funktion.



Figur 11. Förstärkt belysning av övergångsställe i Storfors. Foto: Kristinehamns kommun

### 3.2.7 Ta bort hinder och siktförbättring

Att ta bort hinder, som stolpar, som inkräktar på gc-banan, ökar både cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet. Cykelgrindar påverkar framkomligheten negativt, särskilt för lastcyklar och cykelkärror. I strävan efter att öka cyklisters trafiksäkerhet är farddämpande åtgärder för biltrafiken och eventuellt siktförbättring, som exempelvis gallring av växtlighet, att föredra.



Figur 12. Cykelgrindar begränsar framkomligheten längs Närkevägen. Foto: Sweco

## 4 Genomförande

Som en del i arbetet med handlingsplanen har prioriteringsriktlinjer för åtgärder tagits fram. Dessa har sedan legat till grund för prioritering av åtgärder på kommunens cykelnät. Avsnitt 4.1 anger de framtagna prioriteringsriktlinjerna, medan avsnitt 4.2 och 4.3 listar åtgärder att genomföra på sträcka respektive i korsning.

### 4.1 Prioriteringsriktlinjer för åtgärder

För att åtgärder ska vidtas där de gör mest nytta först, har prioriteringsriktlinjer tagits fram. Prioriteringen mellan åtgärder baseras i huvudsak på

- Ökad trafiksäkerhet – bäst effekt i förhållande till kostnad
- Barnperspektivet – trygghet och trafiksäkerhet, särskilt runt skolor
- Potential till ökad cykling
  - Saknade länkar
  - Förbättrad framkomlighet
  - Ökad komfort

#### 4.1.1 Prioritering av åtgärder på sträcka

Med utgångspunkt i prioriteringsriktlinjerna ovan har en prioriteringsordning för åtgärder på sträcka tagits fram. Denna är inte absolut, utan en utgångspunkt för prioritering.

1. Saknade länkar
  - 1A. I närheten av skola
  - 1B. På gator med stora trafikflöden och höga hastigheter
  - 1C. I stomnätet på bilgator och lokalgator
  - 1D. I stomnätet på kvartersgator och lokalgator och i kompletterande stomnätet på bilgator och lokalgator
  - 1E. I kompletterande stomnätet på kvartersgator och centrumgator
2. Beläggningsarbete
3. Belysning
4. Breddning av gc-bana till minst 3,0 meter eller 3,6 meter (beroende på ev. separering från gående)
5. Ta bort hinder
6. Separering mellan gående och cyklande

#### 4.1.2 Prioritering av åtgärder i korsning

Med utgångspunkt i prioriteringsriktlinjerna ovan har en prioriteringsordning för åtgärder i korsning tagits fram. Denna är inte absolut, utan en utgångspunkt för prioritering.

1. Hastighetsdämpning
2. Belysning
3. Jämna ut nivåskillnader
4. Ta bort hinder
5. Siktförbättring

## 4.2 Förslag på cykelåtgärder på sträcka

Nedanstående lista anger en prioriteringsordning för åtgärder på sträcka, inklusive förslag på typ av åtgärd. I åtgärden ingår en översyn av alla korsningar längs sträckan, inklusive i ändarna. Ännu fler sträckor och åtgärder återfinns i excel-filen "Åtgärdslista\_cykel".

Tabell 1. Föreslagen prioriteringsordning av åtgärder på sträcka. Med "Nr" avses nummer i excel-filen

Prio	Nr	Sträcka	Från	Till	Åtgärd	Kommentar
1	250	Mossvägen	Djurgårdsvägen	Fältvägen	Separerad bana gående/cyklande	
2	248	Djurgårdsvägen	Almvägen	Mossvägen	GC-bana	
3	267	Sandtorpsvägen	Vintervägen	Djurgårdsvägen	Separerad bana gående/cyklande	
4	268	Fernebogatan	Rådmansgatan	Dalavägen	Separerad bana gående/cyklande	
5	271	Charvillegatan	Degerforsvägen	Bäckhammarsgatan	GC-bana	Separerad gående/cyklande om plats finns
6	272	Bäckhammarsgatan	Gullspångsvägen	Charvillegatan	GC-bana	Separerad gående/cyklande om plats finns
7	270	Vänersviksvägen	Vänersviksvägen 22	Västanvägen	GC-bana	
8	279	Kungsgårdsvägen	Djurgårdsvägen	Magasinsvägen	Separerad bana gående/cyklande	
9	276 278	Fermgatan Kungsgårdsvägen	Presterudsvägen	Kungsgårdsvägen 26	Separerad bana gående/cyklande	
10	246	Djurgårdsvägen	Kullstigen 13	Erikshöjdsvägen	GC-bana	
11	264	Rökarvägen	Backvägen	Rökarvägen 4	Separerad bana gående/cyklande	
12	275	Backvägen	GC vid Dalavägen	Stenstalidsskolan	Separerad bana gående/cyklande	
13	253	Visnumsgatan	Södra Ringvägen	Ferlinvägen	Separerad bana gående/cyklande	
14	53	Tegelslagaregatan	Västra Staketgatan	Västra Ringvägen (längs Lötälven)	Separerad bana gående/cyklande	Korsning med V:a Ringvägen i plan om vägen kan smaltas av, annars signal eller planskilt.
15	41 43	Fältvägen Södra Staketgatan	Solrosbacken	Västerlånggatan	Separerad bana gående/cyklande	I samband med cirkulation på V:a Ringvägen
16	144 148 152	Norra Staketgatan	Västerlånggatan	Fabriksgatan efter bron vid Brogårdsskolan	Separerad bana gående/cyklande	Västra delen: behålla gångbana innanför trädrad, anlägga cykelbana utanför
17	260 261	Tullportsgatan	Kungsgatan	Tullportsgatan 3	Separerad bana gående/cyklande	
18	265	Imtorpsvägen	Imtorpsvägen 12	Musseronvägen	Separerad bana gående/cyklande. Fartdämpning cyklister.	
19	240	Stenfallet	Sjöviksgatan 19	Nolbygatan 34	GC-bana	
20	266	Fastingsgatan	Infart till kyrkogård	Grind till kyrkogård	Stänga infart för biltrafik alt. anlägga GC-bana	

### 4.3 Förslag på cykelåtgärder i korsning

Nedanstående lista anger en prioriteringsordning för åtgärder i korsning, inklusive förslag på typ av åtgärd. Ännu fler sträckor och åtgärder återfinns i excel-filen "Åtgärdslista\_cykel".

Tabell 2. Föreslagen prioriteringsordning av åtgärder i korsning. Med "Nr" avses nummer i excel-filen

Prio	Nr	Plats	Åtgärd
1	154 155	Östra Staketgatan/Norra Staketgatan	Upphöjd korsning
2	169	Östra Ringvägen/Karlabron	Fartdämpning och siktförbättring
3	172	Östra Ringvägen/Nunnegatan (Ica Maxi)	Fartdämpning och siktförbättring
4	282	Östra Ringvägen/Ådalsgatan	Smalna av väg från söder för att skapa bättre sikt. Kontrollera höjd på häck.
5	283	Östra Ringvägen/Prästgatan	Fartdämpning och siktförbättring
6	128	Karlstadsvägen/Strandvägen cirkulationsplats	Fartdämpning/avsmalning om möjligt. Förstärkt belysning.
7	95	Östra Staketgatan/Gamla Kyrkogatan (Brogårdshallen)	Fartdämpning och siktförbättring. Smalna av gata. Genomgående GC.
8	94	Östra Staketgatan/Nya Kyrkogatan	Flytta den befintliga passagen rakt. Fartdämpning och siktförbättring. Genomgående GC.
9	13	Presterudsvägen/Nyhamnsvägen	Både längs och tvärs. Smalna av korsning eller anlägga refug. Fartdämpning. Genomgående GC.
10	26	Presterudsvägen/Tranvägen	Fartdämpning och siktförbättring.
11	28	Tranvägen/Bättringsvägen	Anlägga GC så att det går att korsa vägen.
12	284	Strandvägen/Strandskogsvägen	Anlägga fartdämpad GC-passage
13	223	Dalavägen/Västra Spårgatan	Fartdämpning
14	191	Södra Ringvägen/Värmlandsgatan/Vallgatan	Smalna av väg. Genomgående GC.
15	116	Karlstadsvägen/Kilshammargatan	Problem när lastbilar svänger höger. Utred lösning.
16	16	Presterudsvägen/Arenavägen	Ta bort den fria högersvängen från söder och skapa en enkel T-korsning. Även fartdämpning.



#### 4.4 Genomförandestrategi

Åtgärdslistorna ovan visar förslag på typ av åtgärder. Det är i många fall lämpligt att inför anläggande närmare studera vilken lösning som passar på vilken plats, för att uppnå den mest lämpade lösningen för den specifika platsen, samtidigt som god kontinuitet i cykelvägnätet eftersträvas.

För att säkra medel till investering i cykelvägnätet bör pengar öronmärkas för just det syftet i en särskild cykelpott.

#### *”Pengar för investering i cykelvägnätet bör öronmärkas i en särskild cykelpott”*

Det högt uppsatta målet om att bli Värmlands cykelkommun nr 1 kräver mer avsatta medel för ändamålet än idag. Dessutom krävs att kommunens strategiska arbete med cykelplanering utvecklas, där skapandet av en roll som ansvarig för cykelplanering skulle ge goda förutsättningar för att utveckla kommunens cykelsatsning.

För att nå ett så effektivt användande som möjligt av kommunens investeringsmedel är det viktigt att kommunens verksamheter samverkar. Det behövs ett forum där olika representanter regelbundet kan mötas och planera åtgärder. Exempelvis vid planering av åtgärder på va-nätet kan schaktning för ledningar samplaneras med anläggande av gc-bana, för att slippa gräva upp gatan flera gånger. Ett annat exempel är att man vid beläggningsarbeten kan passa på att ta bort hinder och jämna ut nivåskillnader. Det är dock viktigt att olika enheter tillsammans kan planera åtgärderna, för att minska risken att de blir felriktade. Även i frågan om påverkansåtgärder behöver olika förvaltningar samarbeta, exempelvis tekniska förvaltningen och skolförvaltningen, när det gäller påverkansåtgärde för hållbart resande till och från skolor.

För finansiering av utbyggnad av cykelinfrastruktur finns möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering. Exempel på stödformer är länstransportplanen, stadsmiljöavtal och klimatklivet, som samtliga kan ge stöd på upp till 50 % av kostnaden.

#### 4.5 Fler åtgärder för ökad cykling

##### 4.5.1 Påverkansåtgärder

För att uppnå målet om ökad cykling nås bättre resultat om utbyggnad av cykelvägnätet kompletteras med påverkansåtgärder för att få fler att cykla. Bäst effekt uppnås om åtgärderna systematiskt planeras, genomförs och utvärderas och om de genomförs regelbundet.

##### 4.5.2 Cykelparkering

Att det finns cykelparkering nära entréer och att vägen från cykelbanor till cykelparkering är smidig gör det enklare att cykla och ökar dessutom cykelns synbarhet. Det är därmed en pusselbit för att uppnå ökad cykling.

##### 4.5.3 Cykelvägvisning

Tydlighet var nätet går och hur man ska nå olika målpunkter och stadsdelar ökar viljan att välja cykel. I trafikplanen finns riktlinjer för vägvisning längs stornätet. För att skapa bättre orienterbarhet för cyklister bör kommunen ta fram en vägvisningsplan för cykel.

##### 4.5.4 Drift och underhåll

Prioritering av cykelvägar och förutsägbarhet kring drift- och underhåll främjar cykling.

## 5 Checklista för genomförande

- ✓ Är bredd 3,6 meter, och därmed separation av gående och cyklande, möjligt?
- ✓ Gemensam gc-bana ska vara minst 3,0 meter bred
- ✓ Alla nya gc-banor förses med belysning
- ✓ Passager ska hastighetssäkras till 30 km/h
- ✓ Cyklister ska ges prioritet i korsningar
- ✓ Beläggningen på gc-banor behöver kontrolleras extra, utöver vanlig beläggningscykel
- ✓ Att ta bort hinder på gc-banan ökar cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet

## 6 Referenser

### 6.1 Litteratur

SKL (2009). *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort, tredje utökade upplagan*

SKL och Trafikverket (2010). *GCM-handbok Utformning, drift- och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*

Trafikverket (2022). *Krav VGU Vägars och gators utformning, TRV Publ 2022:001*

## **7 Bilagor**

### **7.1 Karta åtgärder**

### **Bilaga I**