

SKAPA ATTRAKTIVA CYKELLEDER PÅ LANDSBYGGDEN

Sammanställning av intervjuer och omvärldsbevakning



SYFTE OCH METOD

- ▶ Undersöka de juridiska och praktiska förutsättningarna för enskilda cykelvägar på landsbygden.
- ▶ Omvärldsbevakning av lämpliga lösningar från andra kommuner/regioner om cykelleder på landsbygden. Vilka hinder har andra stött på? Hur har de kunnat lösas?
- ▶ Intervjustudie med följande:
 - Region Skåne, Lina Jönsson PL för Sydostleden och Sydkustleden
 - Orust, Rickard Karlson, planchef
 - Sörmlands region, Fredrik Höberg, infrastruktur strateg
 - Norrtälje kommun, Markus Walestrand, trafikplanerare



FRÅGESTÄLLNINGAR

- ▶ På vilket sätt kan kommunen rekommendera rutter? Vilket ansvar har kommunen då?
- ▶ Vilka avtal krävs mellan aktörer?
- ▶ Finns det krav på standard?
- ▶ Vilka förvaltningar på kommunen är ansvariga/behöver samordna sig?
- ▶ Vilka avtal krävs när det gäller vägvisning?
- ▶ Vad gäller när det är en privat eller ideell aktör som föreslår en rutt? Är de juridiska kraven samma då?
- ▶ Hur skulle man kunna ge privata eller ideella aktörer ersättning för skötsel av den cykelväg (likt stödet till enskilda vägar)? *Ex. får Åkulla bokskogars intresseförening 1000kr per km vandringsled för skötsel.*



PÅ VILKET SÄTT KAN KOMMUNEN REKOMMENDERA RUTTER?

Detta kräver inget avtal mellan kommunen och väghållare. Kommunen kan rekommendera rutter utan att ta kontakt med väghållare, även om detta förstås rekommenderas.

Exempel från Orust:

- ▶ Kommunen har startat projektet "cykla på landsbyggden" där de har tagit fram en cykelkarta för pendling på landsbyggden inom kommunen. Syfte var dels att kategorisera alla vägar utifrån hur dessa är anpassade för säker cykling, dels visa hur långt man kommer inom 30 minuters cykling (vanlig och elcykel) från centrumet av alla orter inom kommunen. Kategoriseringen av vägar gjordes utifrån följande kriterier:
 - Vägbredd
 - Trafikflöden
 - Skyltad hastighet
- ▶ Väghållarskapet samt standard och beläggningen (asfalt eller grus) har inte ingått i dessa kriterier.
- ▶ Fyra kategorierna togs fram:
 - Grå: småvägar och små lågtrafikerade vägar där det är tryggt att cykla.
 - Grön: cykelstråk på lågtrafikerade vägar eller cykelbanor där det är tryggt att cykla.
 - Blå: landsvägar med en maxhastighet på 70 km/h där trafikförekomsten är högre. Bedöms kunna användas av vanecyklist.
 - Röd: högtrafikerade vägar som helst bör undvikas som cyklist.
- ▶ Gråa och gröna vägar har bedömts kunna erbjuda högst säkerhet för cyklister och är de som primärt rekommenderas för cyklister.



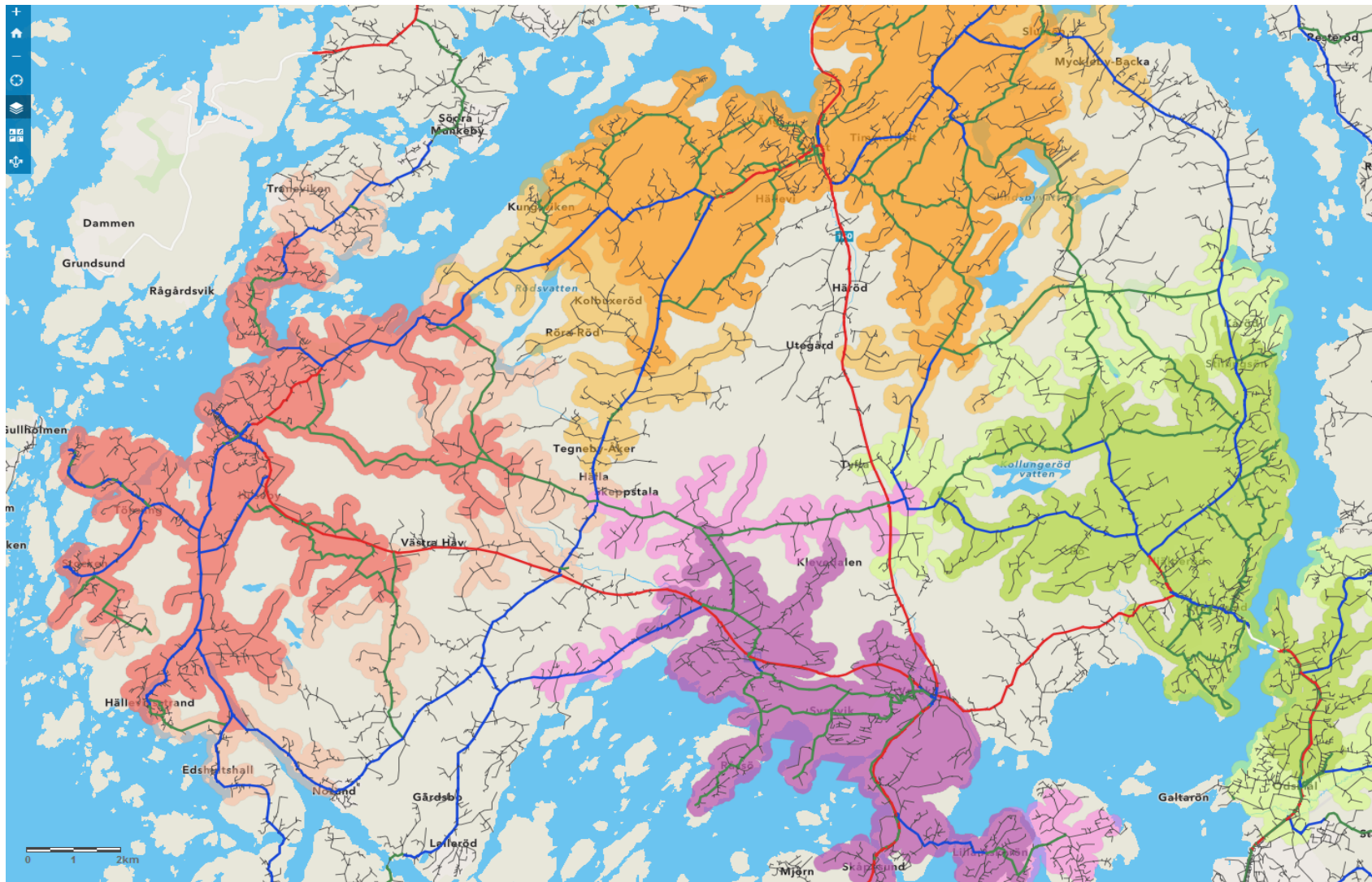


Bild över hur cykelkartan ser ut. Alla vägar inom kommunen har ingått i kategoriseringen och fått en färg beroende på hur cykelvänliga de är. Sedan redovisas även hur långt man kommer inom 30 min cykling (för vanliga cyklar och elcyklar) från alla orter inom kommunen men en färg per ort.

<https://orust.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=45c96b64c93b43439bf0f587861fbec6>

EXEMPEL FRÅN ORUST FORTS.

- ▶ Generellt sätt gäller allemansrätten så kommunen behöver inte ta kontakt med markägaren eller väghållare när cykelrutter rekommenderas.
- ▶ Kommunen har inte tagit kontakt med alla enskilda väghållare när de tog fram kartan. Detta har inte lett till några problem. De har bara fått positiv feedback, endast en markägare som hörde av sig och var oroligt att kartan skulle leda till ökad cykeltrafik på sin väg. Detta löste sig genom dialog med markägaren.
- ▶ På några ställen har kommun tagit kontakt med markägare för att bygga ut saknande länkar på kortare sträckor för att optimera det befintliga cykelnätet. Det ledde till en dialog/överenskommelse mellan kommunen och markägare. Utbyggnaden av saknande länkar bekostades av kommunen. Enbart smala cykelkopplingar, 2 m breda, för att undvika att bilar kan ta sig fram och med ganska låg standard (enbart grus). Syfte var endast att optimera cykelnätet.



PÅ VILKET SÄTT KAN KOMMUNEN UPPFÖRA CYKELVÄGVISNING ELLER ANPASSA VÄGEN TILL CYKEL?

- ▶ För såväl vägvisning som ändringar i infrastruktur krävs ett avtal mellan den enskilda väghållaren och ledhuvudman (regionen eller kommun).
- ▶ I avtalet regleras alla rättigheter och skyldigheter, bl.a. vem som sätter upp märken eller genomför och bekostar ändringar i infrastruktur, samt drift och underhåll. Oftast är det väghållaren som genomför driften. Kommunen kan ge ett årligt bidrag till väghållare för driften, vilket i så fall även bör avtalas.
- ▶ Väghållaren har det yttersta ansvaret för alla markeringar och vägmärken på sin väg. En annan part kan sätta upp märken och skyltar, men bara om väghållaren ger tillstånd till detta. Väghållaren ansvarar för att utmärkning och skyltar sätts upp på ett säkert sätt, även om någon annan sätter upp dem.



EXEMPEL PÅ AVTAL

Finns som bilaga till denna presentation:

- ▶ Region Sörmlands arbete med Näckrosleden
- ▶ Region Skånes och arbete med Sydostleden och Sydkustleden.



FINANSIERA ÅTGÄRDER PÅ ENSKILD VÄG

- ▶ Om den enskild vägen är öppen för allmänheten kan pengar avsättas på den via en länstransportplan (LTP).
- ▶ Kommunen kan också ge bidrag till den enskilda vägen. Se exempel från Norrtälje kommun på nästa bild.



NORRTÄLJES ANLÄGGNINGSBIDRAG FÖR GC-VÄG RIKTADE MOT ENSKILDA VÄGHÅLLARE

- ▶ Riktat sig till enskilda väghållare och föreningar som kan söka anläggningsbidrag för att i egen regi anlägga nya gångvägar och cykelvägar på landsbygden. Bidrag kan även ansökas för upprustning till högre standard av befintlig gångväg och cykelväg.
- ▶ Bidrag kan fås upp till 75 procent av den totala byggkostnaden om inte särskilda fall föreligger. Med byggkostnad menas både arbets- och materialkostnad. Sökande som beviljas bidrag tecknar ett avtal med kommunen där de påtar sig driftansvar för att hålla cykelvägen i godtagbart skick samt att den är öppen och farbar för allmänheten.
- ▶ Inget bidrag utgår för driftåtgärder från kommunen och föreningen/väghållaren ansvarar för samtliga kostnader som uppstår med anledning av drift och förvaltning av cykelvägen.
- ▶ Totalt beviljades 25 miljoner kronor för åren 2018- 2021 med en avsatt pott för varje år enligt nedan:
 - 2018 – 5 milj kr.
 - 2019 – 8 milj kr.
 - 2020 – 8 milj kr.
 - 2021 – 5 milj kr.
- ▶ Sista ansökningsdatum är 31 januari för respektive år. Under de första två åren har 14 projekt beviljats medel.



NORRTÄLJES ANLÄGGNINGSBIDRAG FORTS.

- ▶ Vanligaste är att kommunen betalar ut bidraget löpande vartefter sökande får in fakturor från sin entreprenör så att den sökande ej behöver ligga ute med pengar. Sista utbetalningen håller kommunen på tills projektet är helt färdigställt.
- ▶ Om projektet blir dyrare än ansökt belopp får sökande avisera i god tid och komma in med en ansökan om tilläggsanslag som kommunen tar ställning till. Om projektet blir billigare så betalas inte hela beloppet ut utan bidrag betalas endast ut mot verifierbara kostnader.
- ▶ Kommunen ställer inga krav på standarden till sökande. Kommunens bedömningen är att sökande har ett starkt egenintresse i att lämplig standard väljs. Rekommendationen är dock att ej understiga 2 meter bredd och grusstandard, så att det går bra att ta sig fram på cykel och även mötas.



NORRTÄLJES ANLÄGGNINGSBIDRAG FORTS.

Ansökningar prioriteras enligt en bedömningen som kommunen gör utifrån följande modell:

- ▶ För att ansökan ska kunna bedömas krävs att kompletta handlingar skickats in i tid. Uppfylls detta krav så går ansökan vidare för en bedömning av projektets genomförbarhet utifrån aspekter som bland annat rimlig kalkyl, rimlig tidplan, beskrivning av genomförandet samt den sökandes förmåga att klara av projektet utifrån de handlingar och den beskrivning som ges.
- ▶ Bedöms projektet genomförbart så går det sedan vidare till en kriteriebedömning i syfte att bevilja bidrag till sträckor där behovet är som störst utifrån följande fyra kriterier:
 - Det finns flera användargrupper som har behov av att ta sig fram på sträckan; arbets-, skol-, och rekreationsresor (4 poäng).
 - Det finns ett särskilt behov för barn att ta sig fram på sträckan (3 poäng).
 - Det finns ett högt trafikflöde där blandtrafik mellan bil och oskyddade trafikanter inte är lämplig (2 poäng).
 - Sträckan är viktig för rekreation (1 poäng).
- ▶ En ansökan kan således få maximalt 10 poäng och får två ansökningar samma poäng så blir helhetsbedömningen av projektet avgörande. Ansökningar som får avslag har rätt att lämna in en ny ansökan nästkommande ansökningsperiod.”



NORRTÄLJES ANLÄGGNINGSBIDRAG FORTS.

Upplägget är förknippat med vissa utmaningar:

- **Markägare:** Stora krav ställs på den sökande vad det gäller att komma överens lokalt med bl.a. markägare. Kommunen har ett par projekt som stupat just på att man inte kommer överens med berörda markägare och får nyttja deras mark eller att man inte kommer överens med alla inom en samfällighet.
- **Myndigheter:** Kommunen har ett par projekt där sökande vill bygga intill Trafikverkets väg som dock varit restriktiva till att låta föreningarna bygga, så taktiken har varit att försöka hålla sig borta från deras vägområde i den mån det går.
- **Ryttare:** Några av projekten som det sökts bidrag för är fd. banvallar som är tänkta att upprustas till gc-standard. Då de fd. banvallarna i stor utsträckning idag nyttjas till ridning så uppstår en konflikt när gående, cyklister och ryttare ska samsas om utrymmet och ryttarna är oroliga för att det ej ska gå att rida framöver.
- **Resurser:** Det har visat sig att det är svårt för sökande att driva projekten på egen hand så det krävs en hel del stöd från förvaltningen att hjälpa dem med exempelvis myndighetskontakter.



VILKA FÖRVALTNINGAR BÖR INVOLVERAS?

- ▶ Inom kommunen behöver minst två förvaltningar involveras och synkas för att ta fram fungerande cykelleder för turism och rekreation: förvaltningen för näringsliv/turism och förvaltningen för infrastruktur och samhällsplanering.
- ▶ Även andra förvaltningar kan behöva involveras, så som kultur (exempelvis vid tematiska leder), eller förvaltningen som sköter de sociala frågor (exempelvis för folkhälsospår).



NÅGRA TIPS FÖR ATT UPPFÖRA LEDER

- ▶ Viktig att man har väghållare med sig! Etablera kontakt tidigt i projekt. Viktigt att komma överens med väghållare, sätta en plan för att uppnå en långsiktighet.
- ▶ Identifiera syfte med leden är också betydelsefullt. Är det till för besöksnäring eller pendling? Sätt upp kriterier för vad som ska uppnås. Mål och syfte är ofta en förutsättning för att få mig sig politiken och säkra finansiering.
- ▶ För att utveckla cykelturismleder är Trafikverkets rapport ”Cykelleder för rekreation och turism” en bra bas. Den omfattar bland annat 7 kvalitetskriterier som passar väl även för mera lokala leder.



Figur 3. Kvalitetskriterier för nationella och regionala cykelturistleder. (Tillgänglighet med kollektivtrafik är ej beslutsgrundande)

NÅGRA TIPS, FORTS.

- ▶ Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) har tagit fram stöd för kommunen, främst riktat för vandringsleder men inkluderar en avtalsmall för turismverksamheter på annans mark.
- ▶ I avtalet finns särskilda formuleringar för nyttjande av mark för led, för lägerplats, för snöskoterled, för turism, av väg, anpassade skogsskötsel, mm.



UNDERLAG

- ▶ *Trafikverkets rapport: Cykelleder för rekreation och turism - Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning.*
 - https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/31921/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_145_cykelleder_for_rekreation_och_turism.pdf
- ▶ Lantbrukarnas Riksförbundet (LRF) – Turism på annans mark
 - <https://www.lrf.se/politikochpaverkan/aganderatt-och-miljo/allemanratt/turism-pa-annans-mark/>
- ▶ *Trafikverkets rapport: Cykla på banvallar. Utvecklingen av cykelledinfrastruktur och cykelsatsningar i Ulricehamns kommun.*
 - https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10435/RelatedFiles/2004_169_cykla_pa_banvallar.pdf
- ▶ Norrtäljes anläggningsbidraget
 - <https://www.norrtalje.se/info/stad-och-trafik/trafik-och-gator/cykel/ansokan-om-anlaggningsbidrag-for-gang--och-cykelvagar-pa-landsbygden/>
 - Blankett för ansökan:
 - <https://www.norrtalje.se/globalassets/a-stadning-i-media/ansokan-om-anlaggningsbidrag-gc-vag-2018.pdf>

KONTAKTUPPGIFTER TILL INTERVJUADE

- Region Skåne, Lina Jönsson PL för Sydostleden och Sydkustleden, lina.em.jonsson@skane.se - +46(0)72-595 15 15
- Orust, Rickard Karlson, planchef, rickard.karlsson@orust.se 0304-33 43 07
- Sörmlands region, Fredrik Höberg, infrastruktur strateg, : janfredrik.hogberg@regionsormland.se - 073 – 596 72 57
- Norrtälje kommun, Markus Walestrand, trafikplanerare markus.walestrand@norrtalje.se - 0176-71882

