

Sammanträdesdatum  
2018-11-27

Dnr 2018/1457 → 5

§ 260

## Yttrande över remiss från Trafikverket – Förslag kategorisering av cykelnätet

### INLEDNING

I dagsläget finns ingen systematisk nationell modell för hur cykelnätet ska delas in i kategorier och det finns därför ett flertal olika metoder i Sverige. Trafikverket har arbetat fram ett förslag för kategorisering av cykelnätet som skickats ut på remiss. Sala kommun har fått en inbjudan att yttra sig över förslaget.

### Beredning

Bilaga KS 2018/219/1, missiv

Bilaga KS 2018/219/2, förslag till Kategorisering av cykelnätet

Bilaga KS 2018/219/3, yttrande från Samhällsbyggnadskontoret

Ärendet föredras av trafikingenjör Tord Lillja.

### Yrkanden

Anders Wigelsbo (C) yrkar


att ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar  
att till Trafikverket avge yttrande i enlighet med Bilaga KS 2018/219/3.

### BESLUT

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsen beslutar  
att till Trafikverket avge yttrande i enlighet med Bilaga KS 2018/219/3.

\_\_\_\_\_

Utdrag  
kommunstyrelsen

Justerandes sign 		Utdragsbestyrkande
---	--	--------------------

Ärendenummer  
2018/114888  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendeID NY]

SALA KOMMUN Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink. 2018 -10- 24	
Diarienummer 2018/1457	Aktbilaga 1

Dokumentdatum  
2018-10-23  
Sidor  
1(1)



## Missiv Förslag kategorisering av cykelnätet

I dagsläget finns ingen systematisk nationell modell för hur cykelnätet ska delas in i kategorier och det finns därför ett flertal olika metoder i Sverige. Trafikverket har identifierat ett behov att utveckla en gemensam kategorisering av cykelnätet för att skapa ett för cyklister tydligt och enhetligt cykelnät. Tanken är att kategoriseringen ska kunna användas på statliga, kommunala och enskilda vägar då detta, för trafikanten, ger en sammanhållande bild av hela cykelnätet.

Arbetet har i ett tidigt skede tagit in synpunkter från ett tiotal kommuner genom kontakt med Svensk Geoprocess och SKL och nu finns ett förslag framtaget som härmed skickas till er på remiss.

Målet är att beslut om att genomföra kategorisering av cykelvägnätet ska tas på NVDB-rådet.

Ni inbjuds härmed att lämna remissvar på förslaget och vi emottar ett samlat remissvar från respektive organisation. Remissen riktar sig till de personer som arbetar med cykelfrågor och kartläggning i den nationella vägdatatabasen (NVDB) inom kommunen. Det är önskvärt att Ni stämmer av med berörda personer inom Er organisation som kan ha relevanta remissynpunkter.

**Synpunkter lämnas i bifogad mall senast 30 november 2018 till Trafikverket [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) ange diarienummer 2018/114888**

Vid frågor kontakta Ylva Lindström, Trafikverket [ylva.lindstrom@trafikverket.se](mailto:ylva.lindstrom@trafikverket.se)

Vid frågor kopplat till NDVB och annan kartinformation kontakta Tomas Löfgren, Trafikverket [tomas.lofgren@trafikverket.se](mailto:tomas.lofgren@trafikverket.se)

Tack på förhand!

Med vänlig hälsning  
Ylva Lindström och Tomas Löfgren

Bifogas:

- Förslag Kategorisering av cykelnätet
- Mall för remissynpunkter

Remissen har gått ut till alla Sveriges kommuner

# Förslag till Kategorisering av cykelnätet

TRAFIKVERKET	
2018-10-24	
2018/1457	2



**Trafikverket**

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag Kategorisering cykelnätet

Författare: Ylva Lindström PLnpt, Maja Edvardsson PLkva

2018-10-15



## Innehåll

<b>DEFINITIONER .....</b>	<b>4</b>
<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>5</b>
1.1. Syfte .....	5
1.2. Mål .....	5
<b>2. PRESENTATION AV FÖRSLAG .....</b>	<b>6</b>
2.1. Heltäckande kategorisering av cykelnätet i ny företeelsetyp, Cykelstråk .....	6
2.2. Ny företeelsetyp Turismcykelled .....	9
2.3. Befintlig företeelsetyp C-cykelled tas bort .....	9
<b>3. FÖRSLAG TILL GENOMFÖRANDE.....</b>	<b>11</b>
<b>4. FRAMTIDA ARBETE OCH UTREDNING.....</b>	<b>11</b>

## Definitioner

**Cyklennätet (Definition i cykelbokslutet):**

Cyklennätet är alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik men inte biltrafik. Exempelvis kan det vara cykelbana, cykelfält, vägpassager i plan som avsedda för cykeltrafik med eller utan vägmarkering, och sträckor som knyter samman cykelnät och bilnät. Bilvägar som det är tillåtet att cykla på ingår inte i cykelnätet.

**Turismcykelled:**

Används primärt för att peka ut cykelleder. En turismcykelled kan bestå av flera cykelvägar vilka kan vara indelade i olika cykelstråk, även delar av bilvägnätet kan vara inkluderat i turismcykellederna

**Cyklennätskategori:**

Beskrivs med fyra olika kategorier för cykelvägar. Kategoriseringen görs endast för cykelvägar och inbegriper inte bilvägnätet.

**NVDB:**

En förkortning av Nationell vägdatabas. NVDB omfattar ett referensvägnät och en stor mängd data kopplade till vägnätet. Det används av både offentliga och privata aktörer. Även cykelnätet ingår i NVDB.

**C-Cykelled:**

är ett sammanhängande stråk av vägar som oftast är skyltade och namnsatta och som är avsedda eller lämpliga för cyklister som pendlar, turistar eller motionerar.

**GAP-analys:**

Analyser av skillnader mellan nuvarande och önskvärd tillstånd. Målet med en GAP-analys är att identifiera gapet mellan ett verkligt och ett önskat läge i en verksamhet eller projekt. Detta ger insikt om inom vilka områden som går att förbättra.

**Företeelse:**

Fysiskt objekt, egenskap eller händelse som behöver relatera till en specifik del av ett trafiknät (t.ex. ett vägnät).

# 1. Inledning

I dagsläget finns ingen systematisk nationell modell för hur cykelnätet ska delas in i kategorier och det finns därför ett flertal olika metoder i Sverige. Trafikverket har identifierat ett behov att utveckla en gemensam kategorisering av cykelnätet som sedan i förlängningen kan leda till att exempelvis gemensamma och differentierade underhålls- och utformningskrav kan tas fram. För en gemensam kategorisering krävs samverkan och samarbete mellan Trafikverket och kommuner.

Antal km cykelnät/väghållare			
Statlig	Kommunal	Enskild	Totalt
2751 km	18 820 km	1 157 km	22 728 km

Tabell 1 Uttag ur Vägdatakuben 2018-09-10

## 1.1. Syfte

Det finns ett behov av en generell kategorisering av hela cykelnätet. En generell kategorisering kommer att kunna användas både i planering och vid underhåll av cykelvägarna.

Huvudsyftet är att ta fram en kategorisering för cykelvägar för att tydligare kunna beskriva standard för utformning, underhåll och konstruktion för cykelvägar samt deras användning. Tanken är att kategoriseringen ska kunna användas på statliga, kommunala och enskilda vägar då detta, för trafikanten, ger en sammanhållande bild av hela cykelnätet.

Kategoriseringen syftar i förlängningen till att bland annat:

- Skapa ett för cyklisterna tydligt och enhetligt cykelnät
- Förenkla för väghållare så att det på ett tydligt och enhetligt sätt går att beskriva och vägvisa mellan olika målpunkter
- Skapa en bland väghållare enhetlig struktur, det finns exempel där ett pendlingsstråk består av sträckor med fem olika väghållare
- Genom en gemensam kategorisering i stråk skapas förutsättningar för att stat och kommuner kan komma överens om gemensamma kriterier och standarder för utformning, underhåll så som vinterväghållning och beläggning mm samt vägkonstruktion
- Möjliggöra GAP-analyser och en bättre samordnad planering

## 1.2. Mål

Målet är att ta fram en gemensam kategorisering för cykelnätet. En kategorisering av cykelnätet gör att användningen av cykelvägarna kan beskrivas tydligt. Det leder också till att kategoriseringen i sig blir ett underlag och en förutsättning för att, i fortsatt arbete, kunna ställa krav på standard för utformning, underhåll och framkomlighet på ett likriktat sätt oavsett väghållare. Kategorisering av cykelvägarna ska registreras NVDB.

## 2. Presentation av förslag

Här redovisas ett förslag till en kategorisering av alla cykelvägar samt ett förslag till förtydligande av de turismcykelleder som Trafikverket kvalitetssäkrat. Detta innebär att två nya företeelsetyper införs i NVDB, Cykelstråk och Turismcykelled, och att den befintliga företeelsen C-cykelled tas bort.

Förslaget innebär att:

- En heltäckande kategorisering av cykelnätet i ny företeelsetyp, Cykelstråk, tas fram
- En ny företeelsetyp Turismcykelled tas fram
- Befintlig företeelsetyp C-cykelled tas bort

Turismcykelled och Cykelstråk blir två olika företeelser och kommer att visas i olika lager i NVDB.

Det förslag som tagits fram har utarbetats genom diskussioner internt inom Trafikverket, Verksamhetsområde Planering och Vägdatasektionen inom Verksamhetsområde Underhåll samt efter synpunkter från fem kommuner runt om i landet. Förslagets detaljer redovisas nedan.

### 2.1. Heltäckande kategorisering av cykelnätet i ny företeelsetyp, Cykelstråk

Förslaget presenterar fyra kategorier för cykelvägar inom företeelsetypen Cykelstråk. Kategoriseringen görs endast för cykelvägar och inbegriper inte bilvägnätet.

#### *Regionalt cykelstråk*

Regionala cykelstråk binder ihop tätorter och har därmed lång utbredning. Ett regionalt cykelstråk kan bindas ihop med huvudcykelstråk i start- och slutpunkten. Underhåll sker i olika utsträckning under hela året.

#### *Huvudcykelstråk*

Huvudcykelstråk förbinder olika delar inom en tätort, alltså kortare utbredning än regionala stråk, trafikmängden kan vara större än på regionala stråk. Syftar bland annat till goda behov för längre sträckor inom tätorten. Nätet binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter och bildar ett sammanhängande huvudcykelstråk (som även kan knytas ihop med regionalt cykelstråk). Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, skolor, sjukhus och större fritidsanläggningar. Underhåll sker i olika utsträckning under hela året.

#### *Lokalt cykelstråk*

Lokala cykelstråk är ofta ”matarstråk” till huvudcykelstråk och regionala stråk, men även isolerade stråk. Utbredningen kan variera och trafikmängden är ofta liten. Syftar bland annat till goda behov för kortare sträckor inom tätorten och som binder ihop målpunkter med huvud- eller regionala cykelstråk. Viktiga målpunkter är t.ex. bostadsområden, lokalt centrum,



enskilda affärer, offentlig service, skolor, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss. Underhåll sker i olika utsträckning under hela året.

#### *Sommarcykelstråk*

Sommarcykelstråk är ett samlingsbegrepp för enklare cykelvägar av skilda slag.

Sommarcykelstråk underhålls inte året runt utan endast delar av sommarhalvåret.

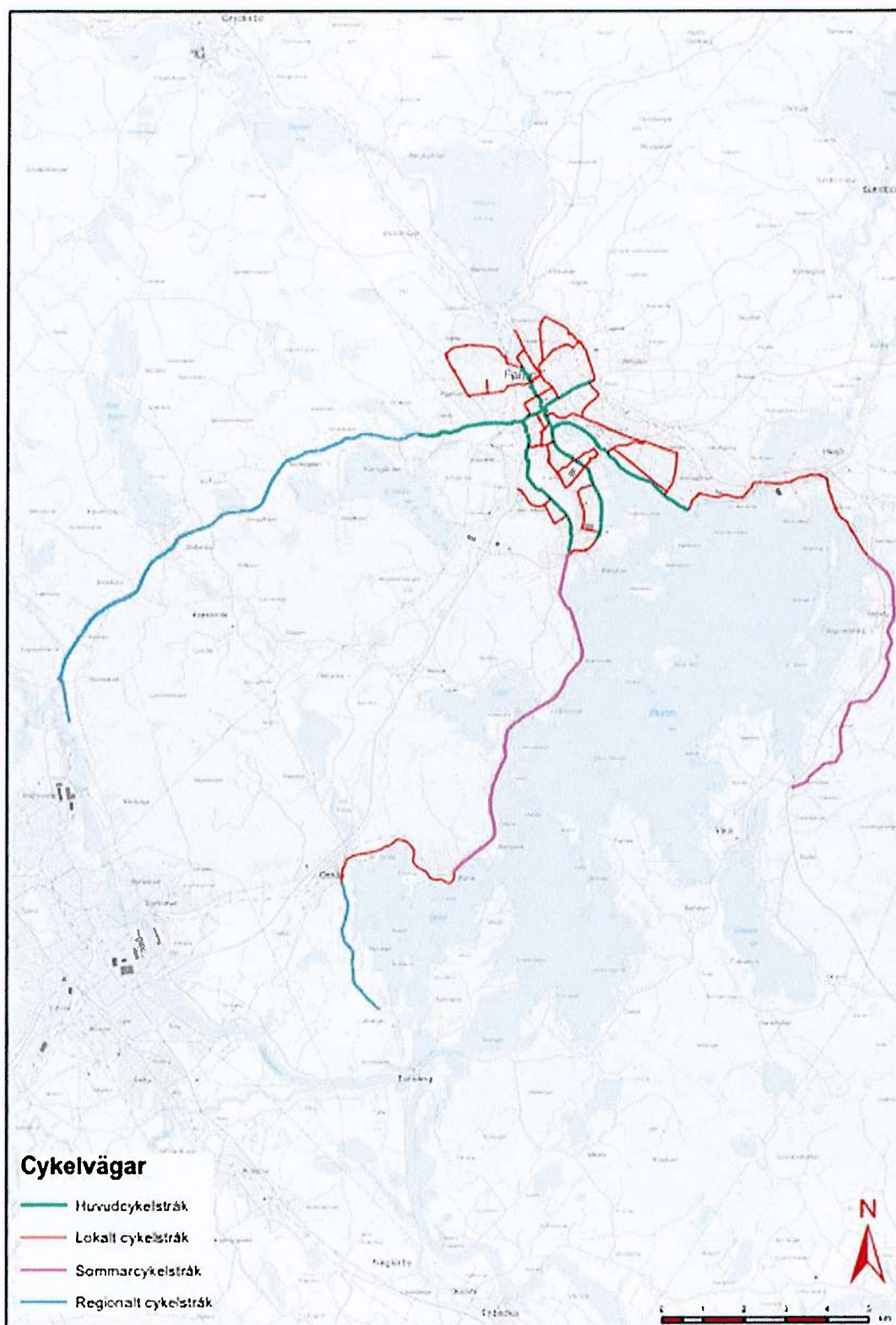
#### 2.1.1 Attributtyper i Cykelstråk

Cykelstråk kommer beskrivas med attributtypen stråktyp.

<b>Företeelsetyp</b>	<b>Attributtyp</b>
<b>Cykelstråk</b>	Stråktyp <ul style="list-style-type: none"><li>• Regionalt cykelstråk</li><li>• Huvudcykelstråk</li><li>• Lokalt cykelstråk</li><li>• Sommarcykelstråk</li></ul>

*Tabell 2 Attributtyper till företeelsetypen Cykelstråk*

Stråktyp blir ett obligatoriskt attribut.



Figur 1 Exempel på hur kategoriindelning kan se ut. OBS detta är endast en schematisk bild, stämmer ej med verkligheten

## 2.2. Ny företeelsetyp Turismcykelled

Turismcykelled är tänkt att bli en företeelsetyp som primärt används för att peka ut cykelleder för turism och rekreation. Användningsområden är i första hand vägvisning och kartor för att vägleda cykeltrafiken. En turismcykelled kan bestå av flera cykelvägar vilka kan vara indelade i olika cykelstråk. Även delar av bilvägnätet kan vara inkluderat i turismcykellederna.

Turismcykelled är av Trafikverket en kvalitetssäkrad turismcykelled<sup>1</sup>, för mer information se fotnot.

### 2.2.1. Attributtyper på Turismcykelled

Cykelstråk kommer beskrivas med främst med attributtypen stråktyp.

Företeelsetyp	Attributtyp
<b>Turismcykelled</b>	Namn <ul style="list-style-type: none"><li>Turismcykelledens namn</li></ul> Utsträckning <ul style="list-style-type: none"><li>Nationell led</li><li>Regional led</li><li>Lokal led</li></ul>

Tabell 3 Attributtyper till Turismcykelled

Namn är ett obligatoriskt attribut och användas som en identifikation på leden, och som grund för vägvisning och namn på kartor. Utsträckning beskrivs för varje cykelled enligt:

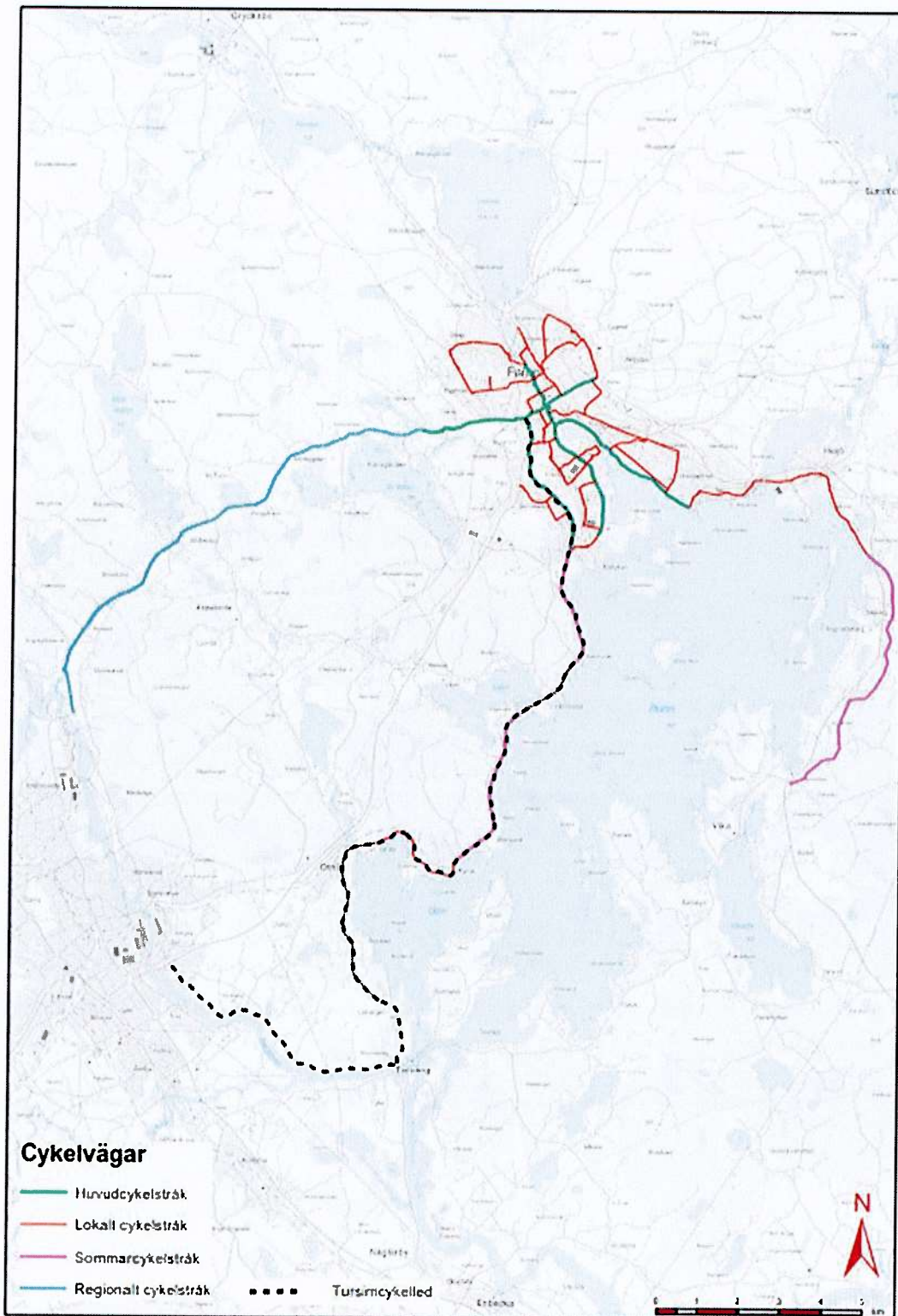
- Nationell led: Ungefär 200 km
- Regional led: Ungefär 65-200 km
- Lokal led: < 65 km

### 2.3. Befintlig företeelsetyp C-cykelled tas bort

Befintlig företeelsetyp C-cykelled tas bort och ersätts av företeelsetyperna Cykelstråk och Turismcykelled, beskrivna ovan. C-cykelled ersätts genom detta både som dataprodukt och i olika tittskåp som exempelvis NVDB på WEB.

<sup>1</sup> Se Trafikverkets rapport Cykelleder för rekreation och turism.  
<https://trafikverket.ineko.se/se/cykelleder-f%C3%B6r-rekreation-och-turism-klassificering-kvalitetskriterier-och-utm%C3%A4rkning-2>





Figur 2 Exempel på hur en turismcykelled kan beskrivas. OBS detta är endast en schematisk bild, stämmer ej med verkligheten

### 3. Förslag till genomförande

Förslaget till genomförande går ut på att hela cykelnätet, som finns registrerat i NVDB idag, får kategori Lokalt cykelstråk. Denna kategorisering skapas av Trafikverket när cykelnätet grundgenereras. Företeelsetypen cykelstråk skapas alltså på detta sätt. Därefter ska varje väghållare peka ut samt registrera Regionala cykelstråk, Huvudcykelstråk samt Sommarcykelstråk. Med detta förfarande bedöms en stor del av cykelnätet bli rätt kategoriserat från början. De Regionala stråken och Huvudstråken bedöms utgöra en mindre del av alla cykelvägar. Arbetet med att peka ut dessa kategorier bör bli hanterbart.

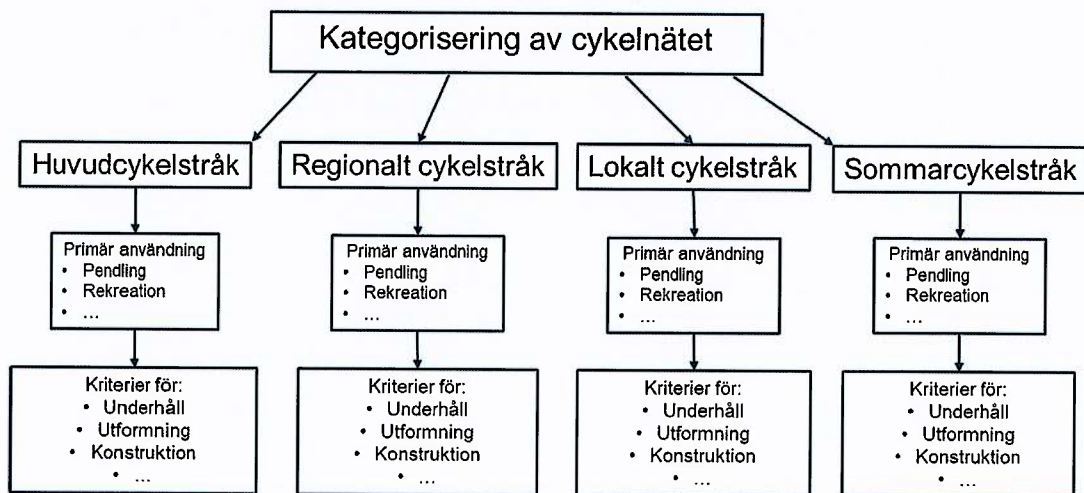
En variant av detta är att endast klassa cykelnätet inom tätorter som Lokalt cykelstråk. Efter detta pekar varje väghållare ut resterande kategorier. Detta förfarande leder dock till att vissa stråk inte blir kategoriserade från början och får ett tomt standardvärde.

Turismcykelled skapas genom att ta namn och klassning, för de cykelleder som är kvalitetssäkrade av Trafikverket, från befintlig företeelse C\_Cykelled. Företeelsetyp turismcykelled ska endast innehålla cykelleder som är kvalitetssäkrade av Trafikverket.

För att fånga in synpunkter på hur de två nya föreslagna företeelsetyperna ska byggas upp inom Trafikverkets system, bland annat NVDB på web och Stigfinnaren, föreslås att dessa utreds och specificeras genom utredning hos enheten Vägdata på Trafikverket. Trafikverket har en inarbetad rutin för att fånga krav på datainnehåll och struktur samt krav på ajourhållning, tillhandahållande av data etc. Denna rutin föreslås användas i fortsatt utredning. Detta förväntas fånga eventuella ytterligare krav och önskemål på produkterna.

### 4. Framtida arbete och utredning

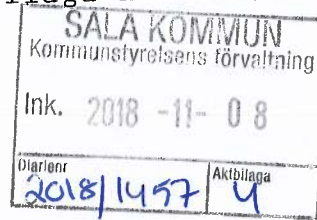
I en förlängning av detta arbete ser vi att varje kategori kan delas upp ytterligare för en mer nyanserad bild av cykelnätet. För respektive kategori kan flera underindelningar tas fram vilket ger goda förutsättningar för att skapa gemensamma kriterier och standarder för utformning, underhåll så som vinterväghållning och beläggning mm samt vägkonstruktion för cykelnätet. Nedan beskrivs ett exempel på hur detta skulle kunna utformas. Det är dock endast ett exempel och inget som kommer implementeras i detta arbete. Fortsatt utredning för hur detta ska utformas krävs.



Figur 3 Exempel på hur ytterligare uppdelning kan se ut







KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING  
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET  
Tord Lillja

Ledningsutskottet

## Förslag till svar på remiss TRV2018/114888 gällande Kategorisering av cykelnätet.

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadskontoret föreslår ledningsutskottet besluta att Sala kommun inte har några synpunkter på remissen.

### Bakgrund

Trafikverket skickade i början på november ut Förslag till Kategorisering av cykelnätet (TRV 2018/114888). I denna skrift redovisar Trafikverket hur de vill att, vi som väghållare av cykelvägar, ska rapportera in vilken kategori cykelvägen är. Trafikverket vill också införa en ny "företeelsetyp" *Turismcykelled*.

Det finns fyra kategorier

*Regionalt cykelstråk*

*Huvudcykelstråk*

*Lokalt cykelstråk*

*Sommarcykelstråk*

*Regionalt cykelstråk*

Regionala cykelstråk binder ihop tätorter och har därmed lång utbredning. Ett regionalt cykelstråk kan bindas ihop med huvudcykelstråk i start- och slutpunkten. Underhåll sker i olika utsträckning under hela året.

*Huvudcykelstråk*

Huvudcykelstråk förbinder olika delar inom en tätort, alltså kortare utbredning än regionala stråk, trafikmängden kan vara större än på regionala stråk. Syftar bland annat att tillgodose behov för längre sträckor inom tätorten. Nätet binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter och bildar ett sammanhängande huvudcykelstråk (som även kan knytas ihop med regionalt cykelstråk). Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, skolor, sjukhus och större fritidsanläggningar. Underhåll sker i olika utsträckning under hela året.

*Lokalt cykelstråk*

Lokala cykelstråk är ofta "matarstråk" till huvudcykelstråk och regionala stråk, men även isolerade stråk. Utbredningen kan variera och trafikmängden är ofta liten. Syftar bland annat att tillgodose behov för kortare sträckor inom tätorten och som binder ihop målpunkter med huvud- eller regionala cykelstråk. Viktiga målpunkter är t.ex. bostadsområden, lokalt centrum, enskilda affärer, offentlig service, skolor, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss. Underhåll sker i olika utsträckning under hela året.

#### *Sommarcykelstråk*

Sommarcykelstråk är ett samlingsbegrepp för enklare cykelvägar av skilda slag. Sommarcykelstråk underhålls inte året runt utan endast delar av sommarhalvåret.

#### *Turismcykelled*

Den är tänkt att bli en företeelsetyp som primärt används för att peka ut cykelleder för turism och rekreation. Användningsområden är i första hand vägvisning och kartor för att vägleda cykeltrafiken. En turismcykelled kan bestå av flera cykelvägar vilka kan vara indelade i olika cykelstråk. Även delar av bilvägnätet kan vara inkluderat i turismcykellederna.

### **Skäl**

Förslaget är väl genomarbetat och i ett tidigt stadium hade de fem testkommuner som fick vara med i utformningen av de olika kategorierna. Vilket har lett till att det är lätt att förstå innebörden av de fyra föreslagna kategorierna.

Trafikverket har satt som mål

*Målet är att ta fram en gemensam kategorisering för cykelnätet. En kategorisering av cykelnätet gör att användningen av cykelvägarna kan beskrivas tydligt. Det leder också till att kategoriseringen i sig blir ett underlag och en förutsättning för att, i fortsatt arbete, kunna ställa krav på standard för utformning, underhåll och framkomlighet på ett likriktat sätt oavsett väghållare. Kategorisering av cykelvägarna ska registreras NVDB.*

Detta är ett ambitiöst mål, som kommer att underlätta för morgondagens cyklister. Vi har under 100 år haft bilen i fokus, låt oss nu ha gående och cyklister i fokus under 100 år.



MISSIV

**INLEDNING**

*Energi- och klimatstrategi för Sala kommun med utblick mot 2030* är ett förslag till ny klimatstrategi för Sala kommun. Förslaget beskriver en viljeriktning för kommunens energi- och klimatarbete. Klimatstrategins övergripande vision är *Ett fossilfritt Sala med livskraft och god livskvalitet, väl anpassat till de konsekvenser som klimatförändringarna väntas få.*

**ÄRENDET**

Sala kommuns tidigare klimatstrategi har löpt ut och arbetet med att ta fram en ny klimatstrategi, med tillhörande energiplan, har pågått en tid och med stort fokus på förankring och delaktighet.

Sala kommun tar sitt klimatansvar och strategin syftar till att visa hur Sala bidrar till att minska klimatpåverkan så att vi i enlighet med *Parisavtalet* tillser att den globala medeltemperaturökningen begränsas till lång under 2 grader.

Nationellt finns mål om fossilfrihet senast år 2045, samt fossilfira transporter och 50 procent effektivare energianvändning 2030. Dessa mål ska Sala kommun klara, men vi har också ett mål om 100 procent förnybara energikällor senast 2030. Det innebär bland annat att vi måste planera för en tillförlitlig förnybar energiförsörjning.

Sala kommun har goda förutsättningar att vara en klimatmässig förebild med låga koldioxidutsläpp per capita redan idag samt en hög andel förnybar energi. Dessa förutsättningar tar nya energi- och klimatstrategin vara på och konkreta åtgärder för detta presenteras i strategins åtgärds- och projektplan.

För att lyckas med målen i strategin är det viktigt med en effektiv samhällsplanering med fokus på hållbara transporter bland annat. Det är också viktigt att öka självförsörjandegraden för förnybara fordonsbränslen och för det finns en stor potential inom jord- och skogsbruket. Sala kommun ska också bygga hållbart och energieffektivt.

En förstudie för klimatanpassning med tillhörande klimatanpassningsplan som ska syfta till att minska Salas eventuella sårbarhet för klimatförändringar ska också tas fram.

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Ledningsutskottet föreslår att kommunstyrelsens beslutar;

Att anta ***Energi- och klimatstrategi Sala kommun med utblick mot 2030.***