

Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033

Region Kalmar län



Innehåll

1	Inledning och bakgrund.....	4
1.1	Uppdrag	4
1.2	Metod.....	5
1.2.1	Potentialstudie och behovsbild	5
1.2.2	Åtgärdsvalsstudie.....	5
1.3	Avgränsningar.....	5
2	Mål och syfte	6
2.1	Syfte	6
2.2	Målformuleringar	6
2.3	Föresats i arbetet med cykelvägar i länet	7
3	Planeringsförutsättningar	8
3.1	Prioriteringsprinciper.....	8
3.2	Finansieringsmodell.....	9
3.3	Gemensam planeringsprocess	9
4	Begrepp och ställningstagande.....	11
4.1	Utformning och placering	11
4.1.1	Regional cykelinfrastruktur	11
4.1.2	GCM-olika utformning.....	11
4.1.3	Placering av ny cykelinfrastruktur	12
4.1.4	Cykelinfrastruktur vid hållplatser	12
4.2	Regionalt pendelcykelstråk	12
4.3	Ledhuvudman	12
5	Utbyggnadsförslag	13
6	Referenser	16

REMISSVERSION

ORDLISTA	
Allmän väg En väg där staten (Trafikverket) eller en kommun är väghållare. samma yta längs en väg/gata.	Ledhuvudman Ledhuvudmannen är den part som ansöker om utmärkning av en cykelled och som ansvarar för att redovisa för bedömningsgruppen att kvalitetskriterierna uppfylls. Ledhuvudmannen håller ihop allt arbete som krävs kring en led: förankring med alla berörda, kvalitetssäkring, marknadsföring, utveckling med mera.
Blandtrafik Där biltrafik och cykeltrafik använder	Mobilitetsstrategi Trafikstrategiskt dokument som fokuserar på att påverka resmönster i önskad riktning.
Cykelbana Del av gata/väg, avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Cykelbana är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd.	Mobilitet Rörlighet av personer och varor.
Cykelbarhet Beskriver hur inbjudande gator och vägar är att cykla på.	Potentialstudie GIS-baserad analys som visar var potentialen för cykelresor är som störst i länet.
Cykelfält: Särskilt körfält som genom vägmärkning anvisats för cyklande eller förare av moped klass II.	Regional statlig cykelinfrastruktur Cykelvägar där staten är väghållare (i allmänhet utanför tätort) och som inte löper utmed statliga stamvägar (E22, Rv 25 och Rv 40).
Cykelled En cykelled definieras av Trafikverket som ett sammanhängande cykelstråk för rekreation eller turism. Leden kan bestå av olika typ av infrastruktur; lågtrafikerade vägar, cykelbanor med mera. Cykelledsnätet för rekreations- och turiständamål delas in i långa (nationella), medellånga (regionala) och korta (lokala) cykelleder utifrån kvalitetskriterier som upprättats av Trafikverket. Cykelleder kan också omfatta till exempel byggda leder för mountainbike inom ramen för destinations- eller föreningsverksamhet.	Regional transportplan Omfattar investeringar i det regionala vägnätet, samfinansiering av järnvägsåtgärder samt medfinansiering till kommuner.
Cykelväg Väg för cykeltrafik eller moped klass II, med egen terrassering och linjeföring, skild från gata/väg, det vill säga friliggande.	Saknad länk Avsnitt i cykelstråk där cykelsäker väg saknas.
Huvudman är antingen staten eller kommunen. I lagstiftning kallas den cykelbana.	Statlig medfinansiering Innebär att staten bidrar till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar via avsatta medel i regional transportplan.
Enskild väg: Väg som inte är allmän väg eller gata (till exempel väg där vägförening/samfällighet är väghållare). Kan också vara väg som hör till och hålles av enskild fastighet (privat väg). Enskild väg kan också vara väg som är en gemensamhetsanläggning (en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem).	Tillgänglighet Möjligheten att från ett område kunna nå olika målpunkter med hänsyn till variabler som möjliga färdmedel, restid, reskostnad och tillförlitlighet.
Framkomlighet: Restid på specifik sträcka.	VGU Trafikverkets regler för vägar och gators utformning.
Funktionellt samband För att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg krävs ett funktionellt samband med en allmän väg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel uppfyllt (vilket en allmän väg ska vara till för).	Väghållare Den part som ansvarar för drift och underhåll av en väg. Staten (Trafikverket) är väghållare för statliga allmänna vägar, kommuner är väghållare för kommunala allmänna vägar och gator och vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för enskilda vägar.
Kombinationsresor Resor där cykel kompletterar kollektivtrafik för att skapa hög tillgänglighet till målpunkter på lite längre avstånd.	

1 Inledning och bakgrund

Cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Den utgör ett effektivt sätt att resa till jobb och skola, eller för nöjes skull till fritidsaktiviteter och utflyktsmål. Att cykla är enkelt och billigt och är även tillgänglig för nästan alla, kvinna som man, ung som gammal och oberoende av etnicitet och samhällsklass. Cykeln kräver lite utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Dessutom bidrar ökade cykelresor till bättre folkhälsa, attraktiva stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp och minskad trängsel. Den största potentialen för att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms finnas inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. Men det finns även en stark trend av ökad användning av elcyklar som kan öka det avståndet betydligt. Cykeln är en viktig del i strävan mot ett klimatsmart samhälle och en avgörande pusselbit i arbetet med kombinerad mobilitet.

Säkerhet är en viktig faktor för val av transportsätt och trygga cykel- och gångvägar blir därmed avgörande för att välja cykel som färdmedel. Säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter ger också en tydlig koppling till ett jämställt och jämlikt transportsystem där speciellt barn och unga ges möjlighet till trygghet i sin vardag.

Den Regionala utvecklingsstrategin presenterar länets gemensamma målbild och definierar fyra prioriterade utvecklingsområden där välfungerande cykelinfrastruktur faller in under två: *God miljö för barn och unga* samt *Hållbar samhällsplanering*. Det handlar bland annat om att erbjuda trygga miljöer speciellt till barn och unga som är mer utsatta i trafiken. Men även att skapa förutsättningar för minskad klimatpåverkan i samhället i stort och öka samverkan i den fysiska samhällsplaneringen.

1.1 Uppdrag

Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län kan ses som ett tematiskt tillägg till den Regionala transportplanen för Kalmar län. Via Regional Cykelinfrastrukturplan definieras den medelstildelning till cykelvägar som anges i Regional transportplanens åtgärdslista¹. Detta dokument är en uppdatering av Cykelstrategi för Kalmar län antagen 2015 och ersätter vid sitt antagande den planen.

Den regionala transportplanen tas fram enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Planen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven i regionen och ska innefatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Ett Handlingsprogram för transportinfrastruktur för åren 2020-2025 är framtaget och en av aktiviteterna för år 2020-2021 är att påbörja revideringen av den regionala cykelstrategin.

Noteras bör att det finns stora behov och önskemål för ny och förbättrad cykelinfrastruktur i länet och att denna plan enbart kan möta upp en bråkdel av behoven.

¹ Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 s. 15

1.2 Metod

1.2.1 Potentialstudie och behovsbild

Arbetet med att ta fram planen har genomförts med fördjupade studier av var behoven finns av nya cykelvägar placerade längs statlig infrastruktur. Studierna baseras på en Potentialstudie samt kommunernas behovsbild. Potentialstudien baseras på antal resenärer längs länets vägar i kombination med avstånd². Kommunernas behovsbild baseras på Översiktsplaner och kommunala Cykelstrategier där sådana finns. Dessa dokument baseras på utredningar, utvecklingsbehov och allmänhetens synpunkter.

1.2.2 Åtgärdsvalsstudie

Cykelvägar längs statlig infrastruktur hanteras i den formella planeringsprocessen för statlig infrastruktur, vilket innebär att en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ska tas fram. En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog. Studien görs tidigt i planeringen för att berörda parter tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder³. Region Kalmar län i dialog med Trafikverket har valt att följa processen för en ÅVS i arbetet med Cykelinfrastrukturplanen med syftet att skapa en effektivare arbetsgång vid etablering av nya cykelvägar i länet. Åtgärdsvalsstudien görs på hela regionens brister och behov kring cykelvägar. Förhoppningen är att ÅVS:er inte behöver tas för fram för varje enskilt kommande objekt, speciellt om objektet är av enklare karaktär.

1.3 Avgränsningar

Cykelinfrastrukturplanen hanterar enbart investeringar för cykelvägar längs med statlig infrastruktur.

Kommunala och statliga vägar är del av ett gemensamt system för cyklister varför lösningar för kommunal infrastruktur kan nämnas i dokumentet. Finansieringen till kommunala vägar sker dock inte via denna plan.

Planen hanterar inte utveckling av cykelleder ur rekreations- och besöksnäringssynpunkt, alltså ta fram förslag på kartor, vägvisning etc.

Planen hanterar inte mobilitetsfrågor eller andra typer av ”mjukare” frågor berörandes exempelvis folkhälsa, beteendepåverkan, trafikvett, insatser för ökad cykling etc. i Trafikverkets planering benämnda steg 1-2 åtgärder.

² Läs mer i Bilaga Åtgärdsvalsstudie

³ Läs mer ÅVS-processen i Bilaga Åtgärdsvalsstudie

2 Mål och syfte

2.1 Syfte

Syftet med planen är att identifiera vilka sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som ska byggas ut med cykelinfrastruktur.

Planens syfte är även att fungera som underlag till Regionala transportplanens investeringar.

2.2 Målformuleringar

Det övergripande målet är att cykelinfrastrukturplanen ska:

Möjliggöra för fler personer i Kalmar län att cykla i sin vardag⁴.

Delmålen är att (uppnås enbart av medel från RTP):

- Avsatta medel i Regional transportplan för cykelinfrastruktur ska nyttjas för att succesivt skapa ökad tillgänglighet och säkerhet för länets cyklister. Insatser sker på etapper som förbättrar cyklisters färdvägar till i första hand bytespunkter, arbetsplatser och skolor.
 - Aktivitet: Kontinuerligt arbete och dialog för att genomföra insatserna för nya cykelvägar som anges i Regional transportplan och Cykelinfrastrukturplan
 - Indikator: Hur stor andel av cykelmedlen i Regional transportplan nyttjas varje år?
- Ny kunskap och fakta som tas fram i samband med Region Kalmar läns regionala utvecklingsarbete görs tillgängligt och sprids aktivt.
 - Aktivitet: Ny kunskap och fakta delges verksamheter via dialog, möten och hemsida.
 - Indikator: Uppdaterad hemsida. Återkommande mötesforum.

I övrigt har ett antal åtgärder/målsättningar identifierats som behövs för att nå det övergripande målet. Dessa punkter är viktiga gemensamt för länet, men kan inte nås av enkom av Regional transportplan:

- Sammanbundna transportvägar för cyklister vilket innebär god anslutande cykelinfrastruktur mellan den kommunala och den statliga infrastrukturen.
- Insatser för att få fler personer att ändra sitt val av transportsätt i vardagen genom att nyttja gång, cykel och kollektivtrafik som huvudsakliga resval.
- Insatser för cykelturism kopplat till cykelleder såsom skyltning, kartor, näringslivsutveckling etc.

⁴ Målen togs fram vid en gemensam workshop. Noteringar finns tillgängliga i arbetsmaterialet.

2.3 Föresats i arbetet med cykelvägar i länet

Det finns stora önskemål och påvisade behov av regional cykelinfrastruktur i länet. Dessa behov ska mötas upp av förhållandevis låga finansiella resurser och ibland komplexa genomförandemodeller. Detta är troligen ett kvarstående faktum och samhället kommer behöva möta behov av resurseffektivitet både monetärt och i processer. I detta dokument väljer Region Kalmar län därför att lyfta in en *föresats* eller om man så vill en *gemensam stöttepelare* för att hantera framtida komplexa processer. Det handlar om att alla parter i processen är öppna för nytänkande och väljer att se bortom hur vi löser dagens problematik:

Kalmar län ska arbetet med utbyggnad av cykelvägar föregås av nyfikenhet, innovation, flexibilitet, engagemang och med samhällets bästa i fokus.

3 Planeringsförutsättningar

3.1 Prioriteringsprinciper

Önskemålen och behoven av nya och förbättrade cykelvägar är stora. Därför är prioriteringar för utbyggnad nödvändiga.

När behovsanalyser kring cykelvägar ska tas fram finns inte samma typ av statistik och underlag kopplat till cyklisternas rörelser som till exempel bilisternas. ÅDT tas fram vid enstaka tillfällen och på specifika platser. Det finns heller inte beräknade trafikmängder specifikt för cyklister på sträckor där ett cykelnät inte finns idag. Däremot kan vi med hjälp av annan data notera *potentialen* på sträckor. Potentialen bedöms med hjälp av bland annat målpunkter, flöden, befolkning, avstånd och terräng. En annan viktig faktor är hur trafiksäker en väg är idag och vilken klassning den får samt vad det då leder till för behov av åtgärder. När det gäller regional planering av cykelvägar behöver det också göras en tydlig koppling till berörda kommuners antagna planer och beslut samt synkronisering av utbyggnad.

Andra faktorer som spelar in är att cyklandet varierar över året, flest cykelrörelser sker naturligt sommarhalvåret men även snö kontra barmark ger effekt på cyklandet. Delar av Kalmar län är dessutom ett stort besöksmål sommartid vilket gör att konflikter i trafiken kan uppstå lokalt under högsommaren.

Kalmar län är ett geografiskt stort och i stora delar glesbefolkat län, vilket gör att inte enbart befolkningstäthet kan tjäna som grund för prioriteringar av cykelvägsutbyggnad.

Grundläggande för prioriteringsprincipen är att det också måste stämma överens med de kommunala prioriteringarna för cykelvägsutbyggnad. Detta eftersom kommunerna kommer att medfinansiera delar av utbyggnaden samt i stor utsträckning kommer att ansvara för drift och underhåll av cykelvägarna. Hänsyn ska också tas till om möjlighet till byggnation ges via samprojekt, eller passa-på-åtgärder som till exempel VA-utbyggnad, samverkan med beläggningsåtgärder etc.

Dessa faktorer kan göra att en cykelväg ges företräde sin plats i kön, till förmån för tids- och kostnadseffektiva lösningar.

Följande prioriteringsprinciper sätter dock grunden för i vilken ordning delar av stråken byggs ut.

- Potential för ökat cyklande- finns förutsättningar att kunna stimulera till ökat cyklande i och med en ny cykelväg?
- Antalet boende alternativt antal anställda i närheten av föreslagen ny cykelväg- hur många blir berörda av en ny cykelväg?
- Kommunala incitament för ny väg
- Trafiksäkerhet- hur trafikfarlig är vägen och ges stora effekter på trygghetsskapande åtgärder om en ny cykelväg byggs?
- Del av ett stråk eller en felande länk- kommer en ny cykelväg att skapa en helhet och binda samman ett längre stråk?

Viktiga målpunkter spelar också roll i bedömningen:

- Skola
- Arbetsplatser
- Bytespunkter/kollektivtrafik
- Centrum
- Fritidsverksamhet
- Viktiga kultur- och naturvärden/besöksmål

3.2 Finansieringsmodell

Cykelvägar längs det statliga vägnätet medfinansieras till 50 % av berörd kommun.

Cykelväg placerad längs nationella vägnätet medfinansieras från Nationell transportplan, cykelväg längs regionala vägnätet via Regional transportplan.

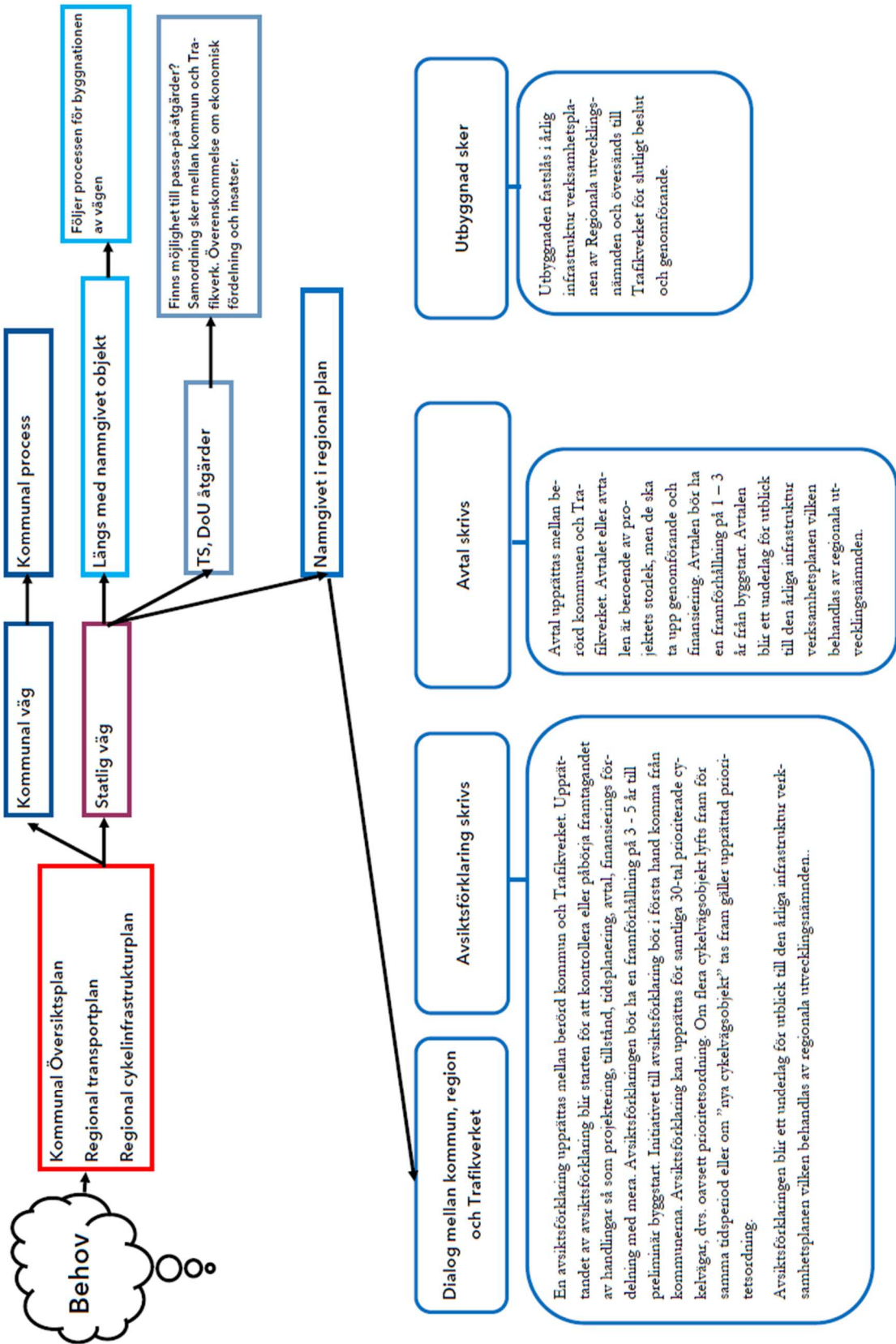
Ansvarsområde	Trafikverket	Region Kalmar län	Kommuner
E22, väg 40 och 25	Huvudansvar	Samverkar	Samverkar
Övriga statliga vägar	Samverkar	Huvudansvar	Samverkar
Enskilda vägar	Samverkar	Samverkar	Samverkar

Finansieringsmodell kan förändras om nya beslut tas i Regional transportplan, aktuell Regional transportplan är vägledande för finansieringsbeslut för cykelvägar.

3.3 Gemensam planeringsprocess

Kommunen ska tillsammans med Trafikverket genomgå planeringsprocessen av nya cykelvägar. Det ställer krav på samarbete och deltagande från båda parter som gemensamt utreder cykelvägens bäst lämpade lokalisering och baserar den på samhällsekonomiska kalkyler. Kommunernas ställningstagande i översiktsplan eller annat strategiskt dokument gällande tätorternas utveckling ger ett viktigt inspel till arbetet. Speciellt tätorter med skola, förskola eller andra viktiga målpunkter för barn i sin vardagsmiljö är prioriterade platser för cykelvägar i länet.

Statlig väg genom tätort bör förses med separat cykel- eller gång- och cykelväg om inte särskilda förhållanden talar däremot. Samma sak gäller kommunal huvudled som funktionellt utgör en fortsättning på statlig väg och vanligen har samma vägnummer.



4 Begrepp och ställningstagande

4.1 Utformning och placering

4.1.1 Regional cykelinfrastruktur

Vad som räknas som en regional cykelväg/bana är inte helt enkel att definiera utan beror på hur platsen ser ut och vilka förhållanden som råder. Generellt gäller att cykelvägen ska vara en funktion som tillhör det statliga vägsystemet. I grunden ska den placeras inom vägområdet, vilket dock variera i yta för olika vägar. En ny regional cykelväg kan i grunden inte placera allt för långt ifrån den statliga vägen.

En regional cykelväg pekas ut som investeringsobjekt av Region Kalmar län, men dess planeringsprocess, projektering och byggnation genomförs av Trafikverkets verksamhet. Dialog och samverkan med berörd kommun och Region Kalmar län följer dock processen.

En regional cykelväg planeras och byggs efter Trafikverkets vägledning Vägar och gators utformning (VGU).

4.1.2 GCM-olika utformning

GCM väg

Väg avsedd endast för gång, cykel, och moped (GCM) kallas GCM-väg. GCM-vägen är avskild från den motorburna delen av vägen genom en skiljeremsa. GCM-vägen kan även vara del av väg och ingår då i vägens sektion, men är till största delen helt friliggande med egen terrassering och linjeföring.

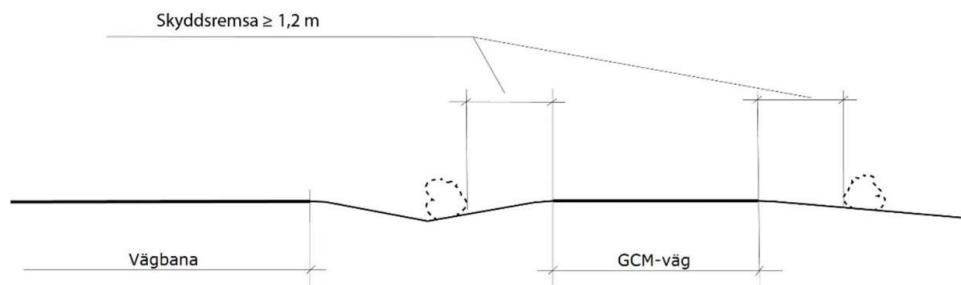


Bild: Enligt Vägar och gators utformning, VGU 2020



Bild: Gång- och cykelväg

GCM bana

En gång-, cykel- och mopedbana är en del av en väg som är avsedd för oskyddade trafikanter. Banan är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd, eller målning.



Cykelbana med kantstöd

4.1.3 Placering av ny cykelinfrastruktur⁵

Enkla cykelvägar och parallella småvägar bör inte anläggas eller nyttjas om detta leder till att en ny planerad cykelväg blir mer än 5 procent längre än den parallella bilvägen. På korta sträckor kan 10-15 procent vara acceptabelt.

4.1.4 Cykelinfrastruktur vid hållplatser⁶

Cyklar ska inte passera hållplatsens plattform. Helst ska inte heller gångtrafikanter passera plattformen. Placera cykel- och gångbanor bakom plattform och/eller väderskydd. Väderskyddens bredd kan väljas med hänsyn till utrymmet på platsen.

4.2 Regionalt pendelcykelstråk

Inom länet pekas inte några regionala pendelcykelstråk ut.

4.3 Ledhuvudman

Ledhuvudmannen är den part som ansöker om utmärkning och som ansvarar för att redovisa att kvalitetskriterierna uppfylls för cykelleder för rekreation och turism. För både nationella, regionala och lokala leder kan ledhuvudmannen vara en region, en kommun eller annan organisation som är en juridisk person. Region Kalmar län har inte ansvar som ledhuvudman för cykelleder i länet.

⁵ Kågessonmodellen

⁶ Hållplatshandboken

5 Utbyggnadsförslag

Regional prioritering för utbyggnad			
Planeringsmogna namngivna objekt			
		Notering	Avtal
1	Torsås - Söderåkra (Torsås kommun)	ÅVS finns	Pågår
2	Oskarshamn - Påskallavik (Oskarshamn)	ÅVS finns	Pågår

Kommande objekt				
Sträcka	Planeringsfas	Finns i ÖP	Notering	Initiativ
Berga-Högsby (Högsby kommun)	Fördjupad utredning	Ja i Cykelstrategi	Tydlig regional koppling.	Region Kalmar län
Emmaboda samhälle Väg 120 (etappindelad) (Emmaboda kommun)	Fördjupad utredning	Ja	Samordnas med samfinansieringsmedel i regional plan?	Region Kalmar län/Emmaboda kommun
Vimmerby - Södra Vi (Vimmerby kommun)	Fördjupad utredning. Två alternativ finns.	Ja		Region Kalmar län
Blads väg (Nybro kommun)	Fördjupad utredning	Ja i Gång- och cykelplan	Samordnas med samfinansieringsmedel i regional plan?	Region Kalmar län/Nybro kommun
Rockneby-Drag (Kalmar kommun)	Utredningar pågår	Ja	Vissa delar enskild väg	Kalmar kommun
Halltorp Centrum-Kriminalvårdsanstalt (Kalmar kommun)	Fördjupad utredning	Ja	Blir aktuellt för dialog när planeringen framskridit.	Kalmar kommun
Trekanten (Kalmar kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Kalmar kommun

**Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län
REMISSVERSION**

Silverdalen (Hultsfred kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Hultsfred kommun
Blomstermåla-Sandbäckshult (Mönsterås kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Mönsterås kommun
Påryd (Kalmar kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Kalmar kommun
Långasjö (Emmaboda kommun)	Fördjupad utredning	Ja		Region Kalmar län/Emmaboda kommun

Viktiga objekt för kommunal och regional utveckling som tas i särskild ordning			
Sträcka	Planeringsfas	Notering	Initiativ
Ekerum-Borgholm (Borgholms kommun)	Del i 136:an projektet		Trafikverket och Borgholms kommun
Algutsrum - Färjestaden (Mörbylånga kommun)	Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Kan eventuellt lösas på befintliga vägar.	Mörbylånga kommun
Skogsby-Färjestaden (Mörbylånga kommun)	Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Under arbete	Trafikverket
Torsås-Bergkvara	Hanteras i arbetet med förbifart Bergkvara		Trafikverket
Nybro-S:t Sigfrid-Kalmar (Kalmar och Nybro kommun)	ÅVS ger förslag på utbyggnad längs enskilt vägnät		Enskilda vägar, Nybro kommun
Målilla-Hultsfred (Hultsfred kommun)	Finns ÅVS	Enskilt vägnät som grund. Ev VA-ledning som kan samförläggas	Enskilda vägar, Hultsfred kommun
Hultsfred - Storebro - Vimmerby (etappindelad?) (Hultsfred och Vimmerby kommun)	Bör tas i särskild ordning vid en framtida dialog kring ombyggnation av väg 23.		Trafikverket
Köpingsvik (Borgholms kommun)	Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Gång- och cykeltunnel under utredning	Borgholms kommun/Trafikverket

Regional Cykelinfrastrukturplan Kalmar län
REMISSVERSION

Byxelkrok (Borgholms kommun)	ÅVS finns. Trafikverket och kommunen har en pågående dialog	Stora delar kommunalt ansvar	Borgholms kommun
Västervik- Ankarsrum, tre etapper	Behöver hanteras i kombination med Södra infarten och objekt längs E22 och väg 40	Längs stamvägnätet, se över möjlighet till nationell finansiering.	Trafikverket
Kuststråk	Vidare utredningar krävs för att identifiera behoven och ansvarsfördelning av nya cykelstråk längs kusten i länet		

6 Referenser

- Modell för regional inventering och planering av cykelvägar (Vägverket Publikation 2007:13) Per Kågeson
- GCM-Handbok Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus (SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting 2010)
- Cykelleder för rekreation och turism, Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning (2014:174)
- Kustnära turismcykelleden genom Blekinge (Dnr: 921-145-2014)
- Underlag till cykelplan Region Jönköping (2017-03-31)
- Cykla i gröna Kronoberg! (Antagen av Regionala utvecklingsnämnden 2018-12-05)
- Regional cykelstrategi för Östergötland (Antagen av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden 2017-03-29)
- Planering för strategisk cykelinfrastruktur (K2 WORKING PAPER 2020:6)
- Låt barnen styra! Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling (Svenska Cykelstäder, 2019)
- Temarapport Cykelplanering i Sverige (2021:072)
- Ökad och säker cykling - Redovisning av regeringsuppdrag (2012:196)
- Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor (2012:167)
- Vägar och gators utformning (VGU 2022)
- Effektsamband mellan infrastruktur och cykling (VTI rapport 944)
- Hjulburna oskyddade trafikanter på landsväg (VTI rapport 946)
- Digitala källor:
NTF.se

Kommunala planeringsdokument

Borgholm kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Emmaboda kommun

Gång- och cykelplan

Hultsfred kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Högsby kommun

Cykelstrategi

Kalmar kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Mönsterås kommun

Cykelstrategi

Åtgärdsvalsstudier

Mörbylånga kommun

Översiktsplan

Åtgärdsvalsstudier

Nybro kommun

Gång- och cykelplan

Åtgärdsvalsstudier

Oskarshamns kommun

Cykelplan

Åtgärdsvalsstudier

Torsås kommun

Gång- och cykelplan

Åtgärdsvalsstudier

Vimmerby kommun

Översiktsplan

Västervik kommun

Översiktsplan