



Region Kalmar län

Regional cykelinfrastrukturplan Kalmar län 2023-2033

Tilläggsdokument till Regional transportplan Kalmar län





Innehållsförteckning

1. Inledning och bakgrund

| | |
|--|---|
| 1.1 Definition av uppdrag och funktion..... | 4 |
| 1.2 Syfte..... | 5 |
| 1.3 Målformuleringar..... | 5 |
| 1.4 Metod..... | 5 |
| 1.4.1 Potentialstudie och behovsbild..... | 5 |
| 1.4.2 Åtgärdsvalsstudie..... | 5 |
| 1.4.3 Avgränsningar..... | 6 |
| 1.4.4 Föresats i arbetet med cykelvägar i länet..... | 6 |

2. Planeringsförutsättningar

| | |
|-------------------------------------|---|
| 2.1 Prioriteringsprinciper..... | 7 |
| 2.2 Finansieringsmodell..... | 8 |
| 2.2 Gemensam planeringsprocess..... | 8 |

3. Definitioner och begrepp

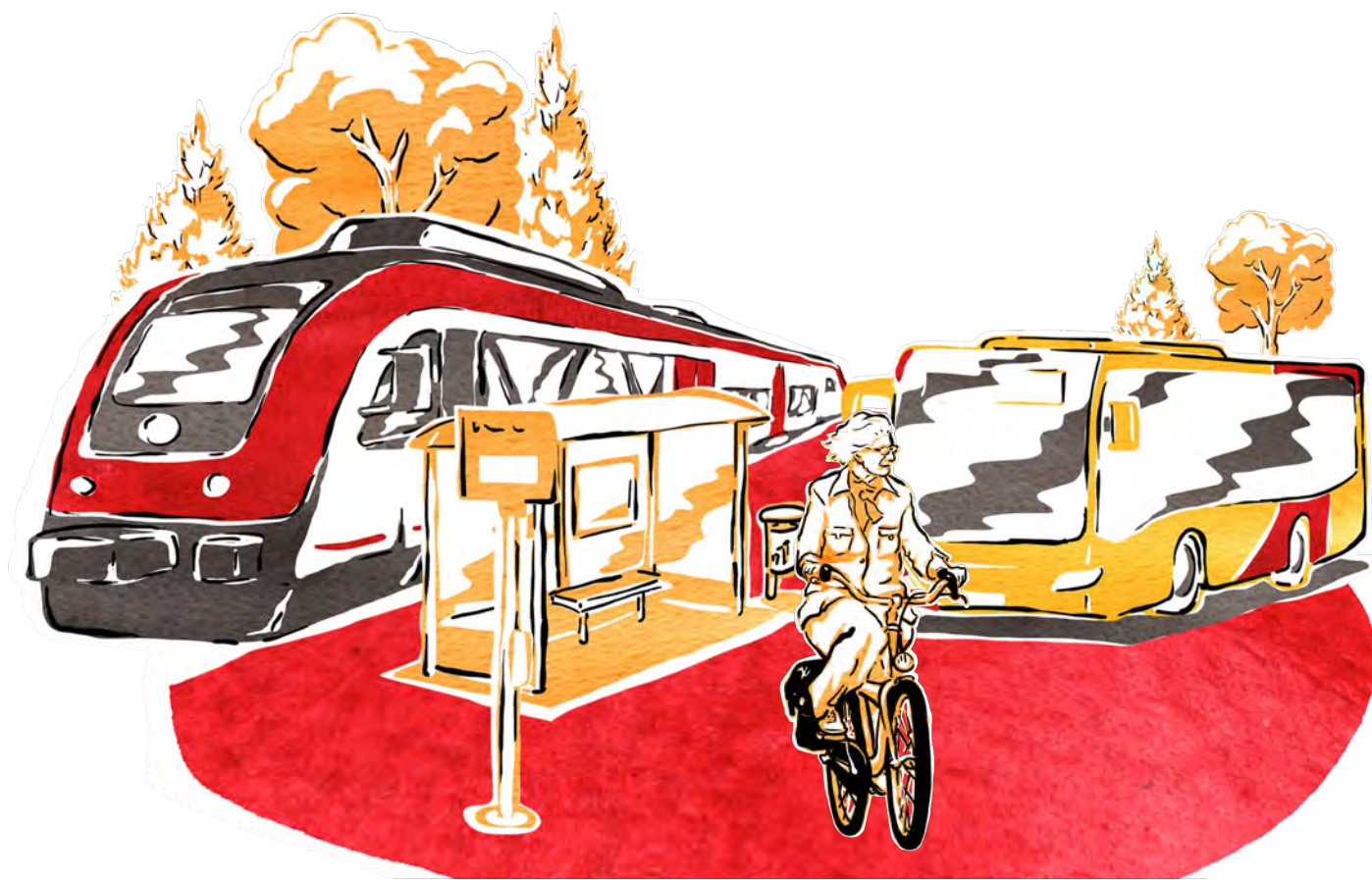
| | |
|--|----|
| 3.1 Utformning och placering..... | 9 |
| 3.1.1 Vad är regional cykelinfrastruktur?..... | 9 |
| 3.1.2 Cykelinfrastruktur vid hållplatser..... | 9 |
| 3.1.3 Regionala pendelcykelstråk | 9 |
| 3.1.4 Ledhuvudman..... | 9 |
| 3.2 Exempel på olika utformning..... | 10 |

4. Utbyggnadsförslag

11

5. Referenser.....

15



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, skola och fritidsaktiviteter eller för nöjes skull till och utflyktsmål. Att cykla är enkelt, billigt och även tillgänglig för nästan alla, kvinna som man, flicka som pojke, 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, levande boendemiljöer, 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 Definition av uppdrag och funktion

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,

ett arbete som i och med detta dokument nu slutförs.

Detta dokument är en uppdatering av Cykelstrategi för Kalmar län antagen 2015 och ersätter vid sitt antagande den planen.

Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län är ett tilläggsdokument till den Regionala transportplanen för Kalmar län. Via Regional Cykelinfrastrukturplan definieras den medelstilldelning till cykelvägar som anges i Regionala transportplanens åtgärdslista. Cykelinfrastrukturplan för Kalmar län hanterar investeringsobjekt för cykelinfrastruktur inom ramen för Regional transportplan, med avsikt att identifiera och hantera en utbyggnadsstrategi för investeringsobjekt.

Vartefter att en ny Regional transportplan antas (revidering sker som grund vart fjärde år) kommer en ny medelstilldelning för cykelinvesteringar att anges och nya cykelvägar/sträckor att namnges. Dessa namngivna cykelvägsobjekt kommer att hämtas från detta dokument. Objektlistan med utbyggnadsförslag på sidan 11 är inte lagd i prioriteringsordning med anledning av att kompletterande utredningar och gemensamma överenskommelser behöver göras och tidsaspekter därmed kan ändras. Objekten i listan är inspelade av länets kommuner och har ett verifierat behov via genomförd potentialstudie. Den regionala nyttan framkommer i tabellen på sidan 11.

Regional transportplan (RTP)

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 transporterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

1.2 Syfte

Syftet med planen är att identifiera vilka sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som skapar en sammanbindande funktion för vardagsresande och som därmed ska byggas ut med cykelinfrastruktur.

1.3 Målformuleringar

Vid en workshop med länets kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen i Kalmar län togs en gemensam målformulering samt delmål för arbetet med cykelinfrastruktur i länet fram.

Övergripande mål: Möjliggöra för fler personer i Kalmar län att cykla i sin vardag.

Delmål ett: 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?

Delmål två: Ny kunskap och fakta som tas fram i samband med Region Kalmar läns regionala utvecklingsarbete görs tillgängligt och spridas 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. Dessa typer av påverkansåtgärder sker ofta i form av olika kampanjer eller specifika insatser, vilket inte hanteras i detta arbete. God tillgänglighet till trygg och effektiv infrastruktur ger dock ökade incitament att välja ett mer hållbart transportsätt.
- Insatser för cykelturism kopplat till cykelleder såsom skyltning, kartor, näringslivsutveckling etc. Dessa insatser kommer att behöva hanteras separat med andra medel än de som finns tillsatta i regional transportplan.

1.4 Metod

1.4.1 Potentialstudie och behovsbild

Arbetet med att ta fram planen har genomförts med fördjupade studier var det finns behov av nya cykelvägar med placering längs statlig infrastruktur. Studierna baseras på en potentialstudie samt kommunernas behovsbild. Potentialstudien baseras på antal resenärer längs länets vägar i kombination med avstånd.

Kommunernas behovsbild baseras på översiktsplaner och kommunala cykelstrategier där sådana finns. Dessa dokument baseras på utredningar, utvecklingsbehov och allmänhetens synpunkter.

Kommunerna har kompletterat sina inspelade brister med en beskrivning av varje objekt utifrån planeringsförutsättningarna. Region Kalmar län har fokuserat på väl beskrivna objekt med koppling till principerna samt tydlig prioritering i kommunala strategidokument. Större delen av de brister som spelats in har även, via extern konsult, genomgått en grov kostnadsindikering (GKI).

1.4.2 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 åtgärder. 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.



1.4 Avgränsningar

Cykelinfrastrukturplanen hanterar investeringar för cykelvägar längs med statlig infrastruktur. Men 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 anges dock inte via denna plan.

Planen hanterar inte utveckling av **cykelleder**. Cykelleder har funktionen att möta upp behov för rekreationscykling och besöksnäring. Detta innebär andra former av insatser som exempelvis förslag på kartor, vägvisning etc. och har heller inte samma typer av infrastrukturbehov som en cykelväg som används för pendling.

Planen hanterar inte **påverkande 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.

1.5 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:

I Kalmar län ska arbetet med utbyggnad av cykelvägar föregås av

engagemang
nyfikenhet
innovation
flexibilitet
och med **samhällets**
bästa i fokus.

2. Planeringsförutsättningar

2.1 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. Årsdygnstrafik (ÅDT) tas fram vid enstaka tillfällen och på specifika platser. Det finns heller inte beräknade trafikmängder specifikt för cyklisterna 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 och baserat på väder. Flest cykelrörelser sker naturligt på sommarhalvåret och faktorer som dagsljus, blåst, regn och snö kontra barmark ger såklart effekt på individens val av transportsätt. 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 ett glesbefolkat län, vilket gör att inte enbart befolkningstäthet kan tjäna som grund för prioriteringar av cykelvägutbyggnad.

Grundläggande för prioriteringsprincipen är att den också måste stämma överens med kommunernas prioriteringar för cykelvägutbyggnad. Detta eftersom kommunerna kan komma att vara del i finansieringen av delar av utbyggnaden. Hänsyn ska också tas till om möjlighet till byggnation ges via samprojekt, eller passa-på-åtgärder som till exempel VA-utbyggnad eller samverkan med beläggningsåtgärder etc.

Dessa faktorer kan göra att en cykelväg ges företräde till 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?
- Mängden boende alternativt anställda i närheten av föreslagen ny cykelväg. Kommer en ny cykelväg en större mängd människor till gagn?
- Kommunala incitament för ny cykelväg.
- Trafiksäkerhet. Förekommer höga hastigheter, smala vägar och farliga passager? Ökar trygghet och trafiksäkerhet om en ny cykelväg byggs?
- Om cykelvägen blir en del av ett stråk eller en felande länk. Kommer en ny cykelväg att skapa en helhet och binda samman ett längre stråk?

Det finns också en fördel om möjlighet skapas att nå viktiga målpunkter såsom:

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

2.2 Finansieringsmodell

| 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 |

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

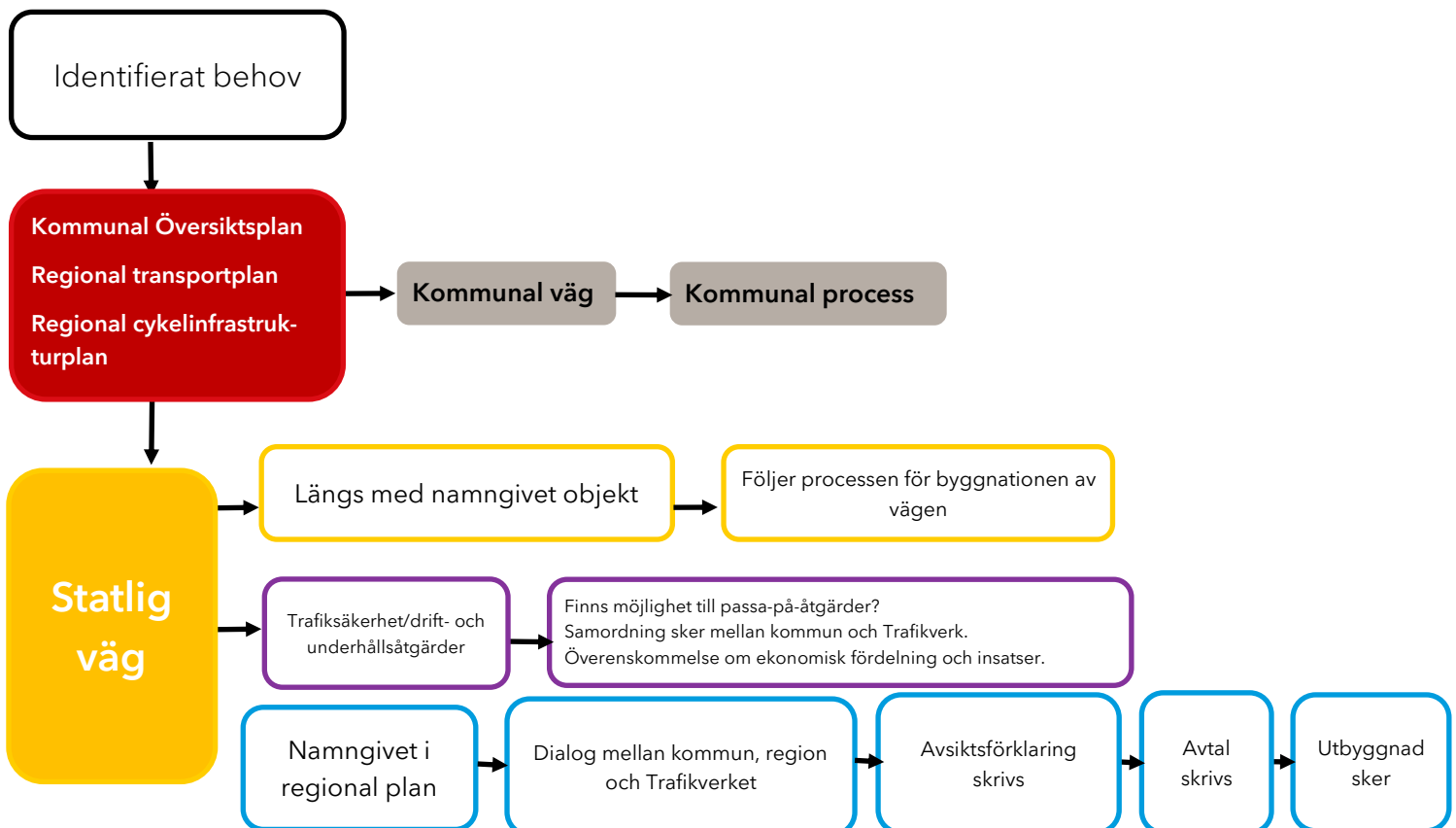
Cykelvägar längs det statliga vägnätet medfinansieras till 50 % av berörd kommun. Finansieringsmodell kan förändras om nya beslut tas i Regional transportplan, aktuell Regional transportplan är vägledande för finansieringsbeslut för cykelvägar.

2.3 Gemensam planeringsprocess

Kommunen ska tillsammans med Trafikverket genomgå planeringsprocessen av nya cykelvägar. Det ställer krav på samarbete och deltagande från båda parter som gemensamt utre-

der 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 gång- och cykelväg om inte särskilda förhållanden talar emot. Samma sak gäller kommunal huvudled som funktionellt utgör en fortsättning på statlig väg och vanligen har samma vägnummer.



3. Definitioner och begrepp

3.1 Utformning och placering

3.1.1 Vad är regional cykelinfrastruktur?

(Not: Följande beskrivning är kopierad från Trafikverkets dokument Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar?)

/...Av väglagen framgår att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsl och att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen. Detta om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt att cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som avses med "påtagligt funktionellt samband" är dock inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen, är tolkningen att avståndet mellan dem inte kan vara alltför stort. Kan det funktionella sambandet inte påvisas är kravet på allmän samfärdsl inte uppfyllt varför en vägplan inte kan tas fram och cykelvägen därmed inte kan anläggas som en allmän statlig väg.

I Trafikverkets riktlinje cykel (TDOK 2017:0496), har Trafikverket definierat det funktionella sambandet genom att bland annat skriva att cykelbanan till huvuddelen av sin sträckning bör vara synlig från vägen. Viktigt att notera är att detta inte är ett krav, utan ett försök till att exemplifiera/synliggöra kravet på funktionellt samband. Cykelvägen ska vara så nära den allmänna vägen att dess syfte, att avlasta den allmänna vägen, ska vara uppenbar. Vidare framgår att cykelvägen och den allmänna vägen är så sammankopplade att det för trafikanter ter sig naturligt att enkelt växla mellan dem. I riktlinjen finns dock ett åtkomstkrav - det måste finnas en möjlighet att via allmän väg/gata nå den tilltänka cykelvägen.../

En ny 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 är dock en given del av processen.

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

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.

3.1.2 Cykelinfrastruktur vid hållplatser

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.

3.1.3 Regionala pendelcykelstråk

Inom länet pekas inte några regionala pendelcykelstråk ut.

3.1.4 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.



3.2 Exempel på olika utformning

Gång- cykel och mopedvägar (GCM)

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 en del av en väg och ingår då i vägens sektion, men är till största delen helt friliggande med egen terrassering och linjeföring.



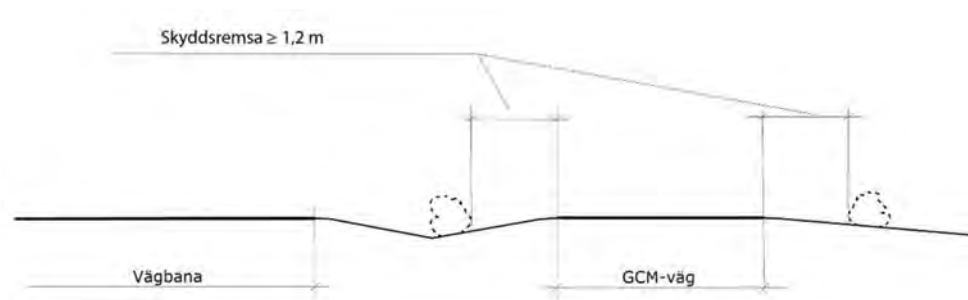
Bild: Gång- och cykelväg

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. Utbyggnadsförslag

Vartefter att en ny Regional transportplan antas (revidering sker som grund vart fjärde år) kommer en ny medelstilleddning för cykelinvesteringar att anges och nya cykelvägar/sträckor att namnges. Nya namngivna cykelvägsobjekt kommer att hämtas från detta dokument, som fungerar som en bank/källa med investeringsobjekt för potten för medel till regionala cykelvägar. Regionala Cykelinfrastrukturplanen har därmed mer av en fast funktion jämfört med Regionala transportplanens löpande planeringsperioder. Planerna uppdateras var för sig. Regionala cykelinfrastrukturplanen uppdateras vartefter att objekt genomförs och listan behöver kompletteras eller förändras.

Objektslistan med utbyggnadsförslag nedan är inte lagd i prioriteringsordning med anledning av att kompletterande utredningar och gemensamma överenskommelser behöver göras och tidsaspekter därmed kan ändras. Objekten i listan är inspelade av länets kommuner och har ett verifierat behov via genomförd potentialstudie. Den regionala nyttan framkommer i tabellen.

| Planeringsmogna namngivna objekt, finansieras (helt eller delvis) som grund via Regional transportplan | | | | |
|--|--|-----------|-------------------|---|
| | | Notering | Avtal/planprocess | Koppling till prioriteringsprinciperna |
| 1 | Torsås - Söderåkra (Torsås kommun) | ÅVS finns | Pågående vägplan. | Indikeras tydligt i Potentialanalysen och har en uttrycklig kommunal prioritering. Sträckan har en sammanbindande funktion och kan ge effekt på ett större flöde av människor. Den binder samman två tätorter som båda har skola och näringsliv. På sikt kan cykelvägar som sammanbinder triangeln Torsås-Söderåkra-Bergkvara skapa en funktionell helhet för tätorterna. |
| 2 | Väg 650 Oskarshamn - Påskallavik (Oskarshamn) | ÅVS finns | Pågående vägplan. | Indikeras tydligt i Potentialanalysen och har uttrycklig kommunal prioritering. Sträckan har en sammanbindande funktion och kan ge effekt på ett större flöde av människor. Binder samman två tätorter som båda har skola och näringsliv. Ökar Påskallaviks tillgänglighet till en framtida mobilitetshub i Oskarshamn. Skapar ökad tillgänglighet till vård- och hälsocentraler i Oskarshamn. Cykelvägen blir en viktig del i stråket längs kusten. |

Sträckor med brister för oskyddade trafikanter som är aktuella för planering

Dessa sträckor har en tydlig kommunal och regional nytta, de har lyfts i kommunala strategidokument och har en koppling till de prioriteringsprinciper som lyfts i Regionala cykelinfrastrukturplanen.

| Sträcka | Kommun | Finns i ÖP | Initiativ | Koppling till prioriteringsprinciperna |
|---|--------------------|--------------------------|------------------------------------|---|
| Väg 673 Berga-Högsby | Högsby kommun | Ja i Cykelstrategi | Region Kalmar län | Indikeras tydligt i potentialanalysen och har en uttrycklig kommunal prioritering. Sammanbindande funktion och kan ge effekt på ett större flöde av människor. Binder samman två tätorter med skola som delas upp efter ålder. Finns arbetsplatser på båda orterna. Skapar ökad tillgänglighet till hälso- och sjukvård i Högsby. Blir en viktig länk för att skapa möjlighet till kombinerad mobilitet då den binder samman orter på nära avstånd med kollektivtrafikutbud. Vägen har idag 70 km/h vilket kräver cykelväg för säker cykling. |
| Väg 23 Vimmerby - Södra Vi | Vimmerby kommun | Ja | Region Kalmar län | Indikeras tydligt i potentialanalysen och har en uttrycklig kommunal prioritering. Sammanbindande funktion och kan ge effekt på ett större flöde av människor. Binder samman två tätorter med skola, finns möjlighet till gymnasieskola i Vimmerby. Skapar ökad tillgänglighet till hälso- och sjukvård i Vimmerby. Vägalternativen har idag hastigheten 70 alt 80 km/h. |
| Väg 129: Silverdalen-Hultsfred | Hultsfreds kommun | Ja | Region Kalmar län/Hultsfred kommun | Indikeras tydligt i potentialanalysen och har en uttrycklig kommunal prioritering. Binder samman två tätorter med skola. Skapar ökad tillgänglighet till vård- och hälsocentraler i Hultsfred. |
| Länsväg 120: Emmaboda Södergatan (etappindelad) | Emmaboda kommun | Ja | Region Kalmar län/Emmaboda kommun | Indikeras i delar i potentialanalysen kopplad till regionalt viktiga hållplatser. Betydande lokal och regionalt viktig arbetsgivare i området med stora flöden av människor. Tung trafik skapar otrygg trafiksituation. Ger ökad möjlighet till hållbara och hälsosamma livsval i vardagen. |
| Väg 34 Gullringen - Södra Vi | Vimmerby kommun | Ja, i generella termer | Region Kalmar län | Indikeras i potentialanalysen. Binder samman två tätorter med skola och näringsliv. Vägalternativen har idag hastigheten 70 alt 80 km/h. |
| Väg 31 Nybro, Blads väg | Nybro kommun | Ja i Gång- och cykelplan | Nybro kommun | Objektet kopplar samman tätorten med cykelspåret som är anlagt på den gamla banvallen som går till Orrefors och skapar därmed en sammanbindande helhet. |
| Väg 592: Rockneby - Drag | Kalmar kommun | Ja. ÅVS finns. | Kalmar kommun | Indikeras i potentialanalysen. Har en uttrycklig kommunal prioritering. Vissa delar enskild väg. |
| E 22 Oskarshamn - Fårbo | Oskarshamns kommun | ÅVS finns | Region Kalmar län | Indikeras i potentialanalysen. Har en uttrycklig kommunal prioritering och har genomgått ÅVS. Binder samman kommunhuvudorten med omkringliggande tätort. Båda tätorterna har skola och näringsliv. Skapar ökad tillgänglighet till hälso- och sjukvård i Oskarshamn. |

| | | | | |
|---|-------------------|--------------------|---------------------------------|--|
| | | | | Ökar Fårbos tillgänglighet till en framtida mobilitetshub i Oskarshamn. Cykelvägen blir en viktig del i stråket längs med kusten. |
| Riksväg 28: Johansfors/Broakulla-Emmaboda | Emmaboda kommun | Nej | Region Kalmar län | Indikeras tydligt i potentialanalysen. Binder samman kommunens största tätort Emmaboda med omkringliggande orter Johansfors/Broakulla. Binder samman två tätorter med förskola och skola. Skapar ökad tillgänglighet till vård- och hälsocentraler i Emmaboda. |
| Riksväg 34 Blomstermåla-Sandbäckshult | Mönsterås kommun | Ja | Mönsterås kommun | Indikeras ej i potentialanalysen Sandbäckshult är för litet för att klassas som samhälle ur SCB:s definition. Låg regional nytta. |
| Väg 649, Fliseryd och Finsjö | Mönsterås kommun | Ja | Mönsterås kommun | Indikeras ej i potentialanalysen, Finsjö är för litet för att klassas som samhälle ur SCB:s definition. Finns en viktig koppling mellan samhällena där Finsjö är beroende av Fliseryd för att nå service likt skola, förskola, livsmedelsbutik och servicepunkt. |
| 888/878 Edsbruk-Hälgenäs, Uknavägen | Västervik kommun | Nej | Västervik kommun | Indikeras ej i potentialanalysen. Finns en viktig koppling mellan orterna då invånarna i Hälgenäs är beroende av skola, livsmedelsbutik och fritidsaktiviteter i Edsbruk. Finns en stor riskfaktor kopplat till korsningspunkt med E22 för att nå orterna. |
| Riksväg 34 Ruda-Högsby | Högsby kommun | Ja i Cykelstrategi | Region Kalmar län/Högsby kommun | Indikeras i potentialanalysen och har en uttrycklig kommunal prioritering. Binder samman kommunhuvudorten med omkringliggande ort Ruda. Finns skolverksamhet i Ruda och viss service/företagande. Skapar ökad tillgänglighet till hälso- och sjukvård i Högsby. Kan på sikt bli del i ett längre sammanhängande stråk med anslutning till Högsby-Berga. Vägalternativen har idag hastigheten 70 alt 80 km/h. |
| Väg 771: Hultsfred -Vena | Hultsfreds kommun | Nej | Hultsfreds kommun | Indikeras i potentialanalysen och har en uttrycklig kommunal prioritering. Finns skolverksamhet i Vena och viss service/företagande. Skapar ökad tillgänglighet till vård- och hälsocentraler i Hultsfred. Vägalternativen har idag hastigheten 80 km/h. Kan på sikt bli en del i ett längre sammanhängande stråk med nod i anslutning till Hultsfred. |

Brister för oskyddade trafikanter längs med statlig infrastruktur för kommunal och regional utveckling

Med detta menas sträckor/avschnitt med brister som inte namnges i regional transportplan men som på olika sätt kan beröras av regionala medel. Detta görs då i kombination med andra insatser från kommunal investering och/eller andra typer av sökta medel.

Inom tätort

| Sträcka | Kommun | Planeringsfas | Notering | Initiativ |
|---|-------------------|--|---|---------------------------------|
| Väg 578: Trekanten, Nya vägen | Kalmar kommun | Kalmar kommun | Låg regional nytta, hög kommunal nytta. Vägen används som omfartsled vid olyckor/arbeten på väg 25. | Region Kalmar län/Kalmar kommun |
| Väg 633 Kuggåsvägen/Långåsen | Mönsterås kommun | Pågår en dialog kring kommunalt övertagande av mark. | Låg regional nytta, hög kommunal nytta. Pågår en dialog kring kommunalt övertagande av mark. | Trafikverket |
| Väg 136 Algutsrum - Färjestaden - Skogsby | Mörbylånga kommun | Trafikverket och kommunen har en pågående dialog | Kan eventuellt lösas på befintliga vägar. | Mörbylånga kommun |
| Väg 520: Påryd korsningspunkter Pårydsgatan | Kalmar kommun | Fördjupad utredning | Låg regional nytta, hög kommunal nytta. | Kalmar kommun |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Länsväg 509: Långasjö, Kyrkvägen | Emmaboda kommun | Fördjupad utredning | Behöver ges tydlig prioritet i kommunens översiktsplan. | Region Kalmar län/Emmaboda kommun |
| Länsväg 136: Köpingsvik, Köpingevägen, passager i samhället | Borgholms kommun | Trafikverket och kommunen har en pågående dialog | Gång- och cykeltunnel under utredning | Borgholms kommun/Trafikverket |
| Länsväg 136: Byxelkrok - norrut | Borgholms kommun | ÅVS finns. Trafikverket och kommunen har en pågående dialog | Stora delar är kommunalt ansvar | Borgholms kommun |
| Väg 925 Genom Gårdby | Mörbylånga kommun | Detaljplanearbete pågår. | Dialog kring dragning av sträckan i kombination med nya bostadsområden. | Mörbylånga kommun |
| Rikväg 47: Järnforsen Videbrovägen | Hultsfreds kommun | | Lokal nytta. Inom tätort. | Hultsfreds kommun |
| E22/ Väg 531: Halltorp centrum-Kriminalvårdsanstalt | Kalmar kommun | Fördjupad utredning | | Blir aktuellt för dialog när planeringen framskridit. |
| Brister för oskyddade trafikanter med koppling till andra vägprojekt längs med statlig infrastruktur | | | | |
| Sträcka | Kommun | Planeringsfas | Notering | Initiativ |
| Länsväg 136: Rälla - Borgholm | Borgholms kommun | Del i 136:an projektet | | Trafikverket och Borgholms kommun |
| Väg 504 Torsås-Bergkvara | Torsås kommun | Hanteras i delar i arbetet med förbifart Bergkvara | Sam- eller medfinansiering bör diskuteras i arbetet med planering/avtalsskrivning av Förbifart Bergkvara. | Trafikverket |
| E22 Bergkvara-Söderåkra | Torsås kommun | Hanteras i delar i arbetet med förbifart Bergkvara | Sam- eller medfinansiering bör diskuteras i arbetet med planering/avtalsskrivning av Förbifart Bergkvara. | Trafikverket |
| Rv 23/34 Målilla-Hultsfred | Hultsfreds kommun | Finns ÅVS | Enskilt vägnät som grund. Ev VA-ledning som kan samförläggas | Enskilda vägar, Hultsfreds kommun |
| Rv 23, Hultsfred - Storebro - Vimmerby (etappindelad?) | Hultsfreds och Vimmerby kommun | Bör hanteras vid en framtida dialog kring ombyggnation av väg 23. | | Trafikverket |
| Västervik-Ankarsrum, tre etapper | Västervik kommun | Behöver hanteras i kombination med Södra infarten och objekt längs med E22 och väg 40 | Längs stamvägnätet, se över möjlighet till nationell finansiering. | Trafikverket |
| Väg 136 Glömminge-Isgärde | Mörbylånga kommun | Förslag till vägplan finns. | Objektet skulle varit en del av utbyggnaden av 136:an, men har nu pausats. | Mörbylånga kommun |
| Brister för oskyddade trafikanter med längre avstånd som klassas om rekreation/led | | | | |
| Kuststråk | Vidare utredningar krävs för att identifiera behoven och ansvarsfördelning av nya cykelstråk längs med kusten i länet (Ålem-Patamalm-Kåremo, söder och norr om Bergkvara bla) | | | |
| Väg 558 Nybro-S:t Sigfrid-Trekanten | Kalmar och Nybro kommun. | | | |
| Vimmerby-Mariannelund-Silverdalen | Vimmerby kommun | | | |
| E22/Väg 855 Västervik-Gamleby, två delsträckor - Västervik- Almvik/ Almvik-Gamleby | Västerviks kommun | | | |

Referenser

Modell för regional inventering och planering av cykelvägar
(Vägverket Publikation 2007:13)

GCM-Handbok Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus (SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Länsting 2010)

Cykelleder för rekreation och turism, Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning (2014:174)

Planering för strategisk cykelinfrastruktur (K2 WORKING PAPER 2020:6)

Låt barnen styra! Fakta och nyckeltal kring barn och ungas cykling (Svenska Cykelstäder, 2019)

Temareport 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)

Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? (TRV 2021/3614)

Digitala källor:
NTF.se

Regionala planeringsdokument:

Kustnära turismcykelled genom Blekinge (Dnr: 921-145-2014)

Underlag till cykelplan Region Jönköping (2017-03-31)

Cykla i gröna Kronoberg! (Regionala utvecklingsnämnden 20181205)

Regional cykelstrategi för Östergötland (Trafik- och samhällsplaneringsnämnden 2017-03-29)

Kommunala planeringsdokument

Borgholm kommun
Översiktsplan
Åtgärdsvalsstudier

Emmaboda kommun
Gång- och cykelplan

Hultsfreds 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

