



# Cykelstrategi för Högsby kommun

X 2- 2030

Antagandehandling, 2019-12-10.

Antagen av Kommunfullmäktige 2020-03-02, KF § 17.

## Innehåll

- Introduktion – vision och mål
- Målområden
- Cykelstrategi för Kalmar län
- Funktionell cykelregion
- Varför cykla?
- Hur får vi fler att cykla?
- Kommunens geografiska struktur
- Cykelturism och rekreation
- ”Sommarcykelvägar” – resurssnålt men upplevelserikt
- Övergripande cykelvägnät
- Medverkande
- Kartbilaga. Utvecklingsförslag cykelvägnät



**HÖGSBY**  
KOMMUN



## Introduktion – vision och mål

Miljö- och byggkontoret och Östra Smålands kommunaltekniska förbund (ÖSK) har på Kommunledningsutskottets uppdrag (KU § 3 2016-02-16) tagit fram en cykelstrategi för Högsby kommun. Framtagandet har skett i samråd med interna och externa intressenter för att fånga upp intressen som skola, turism samt förenings- och friluftsliv. Ett arbetsmöte har hållits med representanter för Region Kalmar län och Trafikverket. Strategin följer den indelning som angavs i uppdraget, Vision, Mål och Åtgärder. Åtgärder finns beskrivet i en separat åtgärdsplan som ska fungera som ett levande planeringsdokument.

### Vision

*Högsby ska vara en cykelvänlig kommun, som en del av att vara en attraktiv, hälsofrämjande och tillgänglig kommun! Cykeln ska vara ett naturligt val av transportmedel i kommunen.*

### Mål

*Under en tioårsperiod vill vi fördubbla cykelanvändandet i kommunen!*

*Cykelnätet ska förbättras kontinuerligt till ett väl utbyggt och trafiksäkert cykelnät i kommunen. Cyklister ska en god tillgänglighet till skola, arbetsplatser, handel, rekreation och turism och kunna uppleva kommunens natur- och kulturvärden.*

*Cykeln ska prioriteras vid planering och åtgärder på vägnätet i kommunen, som en del av en integrerad samhällsplanering för att även främja resande med kollektivtrafik och samåkning.*

### Åtgärder

*En övergripande åtgärdsplan tas fram för att definiera hur målen ska nås.*

*Åtgärderna indelas i olika tematiska åtgärdsområden, som huvudstråk, rekreation, information, reglering och enkla åtgärder.*



Kommunen är beroende av samverkan med andra aktörer för att uppnå målen för cykeltrafiken, därför är strategi och åtgärdsplan viktiga i dialog med exempelvis Region Kalmar län och Trafikverket.

### Nuläge

En strategi måste utformas utifrån en förståelse av den situation man verkar i. Till strategin finns därför översiktliga hänvisningar till befolkningsstatistik, geografi, regional cykelstrategi och resvaneundersökning. En brist när det gäller cykelplanering är att det finns dålig statistik om resandeströmmar på detaljnivå, förutom den översiktliga resvaneundersökningen för sydöstra Sverige som börjar bli rätt gammal (från 2012).

### Process

Cykelstrategin med åtgärdsplan har under sommaren 2019 samrått med föreningsliv, kommunala förvaltningar, Länsstyrelsen, Trafikverket och Region Kalmar län. Allmänheten har haft möjlighet att lämna synpunkter. Efter bearbetning fastställs därefter kommunens cykelstrategi av kommunfullmäktige. Strategin blir inte en formell del av översiktsplanen i detta skede utan får integreras i översiktsplanen vid kommande uppdatering av densamma. Det är viktigt att cykelfrågorna, för att hållas levande, kontinuerligt behandlas i kommunens övergripande styrdokument som budget och verksamhetsberättelse.

*Storgatan är Högsby samhälles historiska pulsåder med en vacker och småskalig stadsbild. Kommunen har avsatt medel för en ombyggnad för att göra gatan mer attraktiv och tillgänglig.*

## Målområden

### Trafiksäkerhet och cykelns infrastruktur

En första förutsättning för cyklande är en lämplig infrastruktur som binder samman målpunkter inom och utom kommunens gränser. Cykelvägar, cykelbanor, landsvägar och stadsgator i blandtrafik ska erbjuda möjligheter till arbets- och skolpendling, tillgänglighet till service, rekreation och upplevelser. Fokus för målområdet är tillgänglighet, orienterbarhet, bekvämlighet, genhet, trygghet och säkerhet.

### Cykla till arbetet

Från bostaden till arbetsplatsen är en viktig del av cykelresandet. Vuxna är de som har störst möjlighet att resa med cykel i blandtrafik, vilket fortsatt kommer gälla för en stor del av cykelns infrastruktur inom kommunen. Parkering och cykelpool på arbetsplatserna är viktiga faciliteter. Fokus för målområdet är genhet och bekvämlighet.



Teckning från skoldialogen om Säkra skolvägar från 2015.

### Cykla till skolan

Resan från bostad till skola, förskola och gymnasium är en stor del av vardagen (och vardagsmotionen!) för barn och unga i kommunen. En stor andel av dessa har skolskjuts, men även i sådana resor kan cykeln vara en del för att ta sig till hållplatsen. Det är viktigt att inte oro angående trafiksäkerhet leder till att man undviker cyklande och går miste om vardagsmotion, som kan motverka hälsorisker som en allt mer stillasittande fritid för med sig. Fokus för målområdet är dock en adekvat trafiksäkerhet, särskilt i viktiga stråk till och från skolor.

### Cykla till tåget/bussen

Integrering av cykelnätet med kollektivtrafikens knutpunkter främjar båda dessa transportmedel. För en glesbygdskommun med stor andel utpendling är en kombination av cykel och kollektivtrafik särskilt attraktiv, men även cykel till platser varifrån samåkning med bil kan ske. Fokus för målområdet är cykelnätets integration med linjenätet, hållplatsutformning, att kunna ta med sig cykeln.

### Cykla för hälsa/nöje

Motion och frisk luft är klara hälsovinster och bidrar till en god livskvalitet. Cykling är en motion som är tillgänglig för det stora flertalet, även de med mer begränsade fysiska förutsättningar. Fokus för målområdet är god tillgänglighet till attraktiva rekreativmiljöer, särskilt sambandet till kommunens tätorter, och goda förutsättningar för spontanidrott, föreningsaktiviteter och tävlingar.

### Cykla till affären

Shopping och cykling hänger ihop! Ofta kan dock cyklister vara en bortglömd kundgrupp, det är inte alltid som affären tydligt bjuder in cyklisten och erbjuder cykelstråk och lämplig parkering på fastigheten. Fokus för målområdet är tillgänglighet till handelsområden och affärsgator.

### Cykla som semester

Cykelturism är ett stadigt växande fenomen, som på ett sätt har goda förutsättningar i kommunen med många vackra och lågtrafikerade vägar. På ett annat sätt problematiskt eftersom riksvägarna som är den stora sammanbindande strukturen i kommunen saknar cykelbanor eller breda vägrenar och ofta saknar lugnare parallella stråk som kan nyttjas av cyklister. Fokus för målområdet är attraktivitet och orienterbarhet.

**Market** NYHETER DATA ANALYSER SÄLJ MER RAPPORTER MARKETS & EKONOMISKA TIDSKRIFTSPRISSET

**NYHETER**

## Fler cyklister i city – då ökar försäljningen: ”Vinsterna ska inte underskattas”

Ett större antal cyklister och gångtrafikanter i stadskärnorna ger inte bara renare luft – det gynnar även detaljhandeln. Det visar utvecklingen i flera europeiska städer.



## Cykelstrategi för Kalmar län

Regionen har en cykelstrategi där den regionala strukturen analyseras och ett åtgärdsprogram formuleras. Denna avses revideras de närmsta åren, bland annat för att tydliggöra regionens prioriteringar. Högsby kommun ingår i en glesare befolkad del av Kalmar län, vilket tyvärr gör att större satsningar på kommunen saknas i åtgärdsprogrammet. Det är dock viktigt att den kommunala cykelstrategin fångar upp regionala strukturtankar, men också ger tydliga kommunala prioriteringar inför kommande revisioner av åtgärdsprogrammet.

I strategin finns också en ansvarsfördelning för åtgärder inom infrastrukturen för cykel. Observera att Regionförbundet numera är ersatt av Region Kalmar län.

Ansvarsområde	Trafikverket	Regionförbundet	Kommunerna
Tätorter			Huvudansvar
E22 riksväg 40 och 25	Huvudansvar	Samverkar	Samverkar
Övriga statliga vägar	Samverkar	Huvudansvar	Samverkar
Enskilda vägar	Samverkar	Samverkar	Huvudansvar

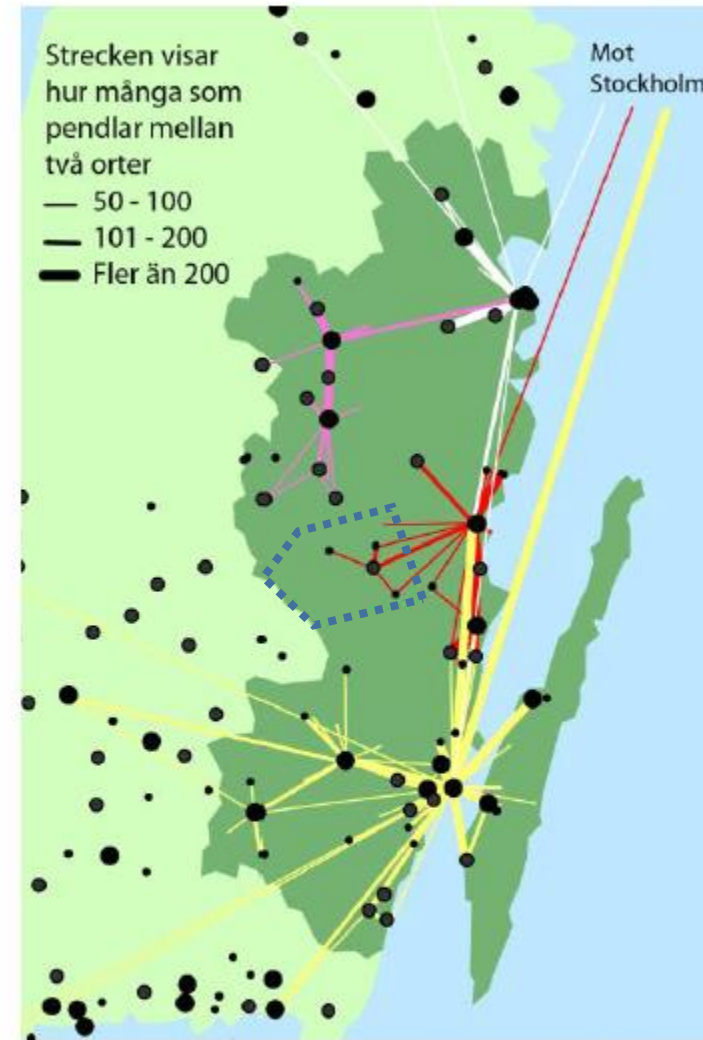
För att åstadkomma regionala åtgärder i kommunen måste dessa finnas med i den regionala transportplanen, alternativt att kommunen bekostar genom avtal med Trafikverket eller bygger i egen regi utanför berörda vägområden.



Förslag till regionalt cykelnät. Röda sträckor ingår i turistcykelleder. Blå sträckor är i första hand avsett för pendling mellan orter. Beräknad kostnad för att göra nätet trafiksäkert uppgår till cirka 1,4 miljarder kronor.

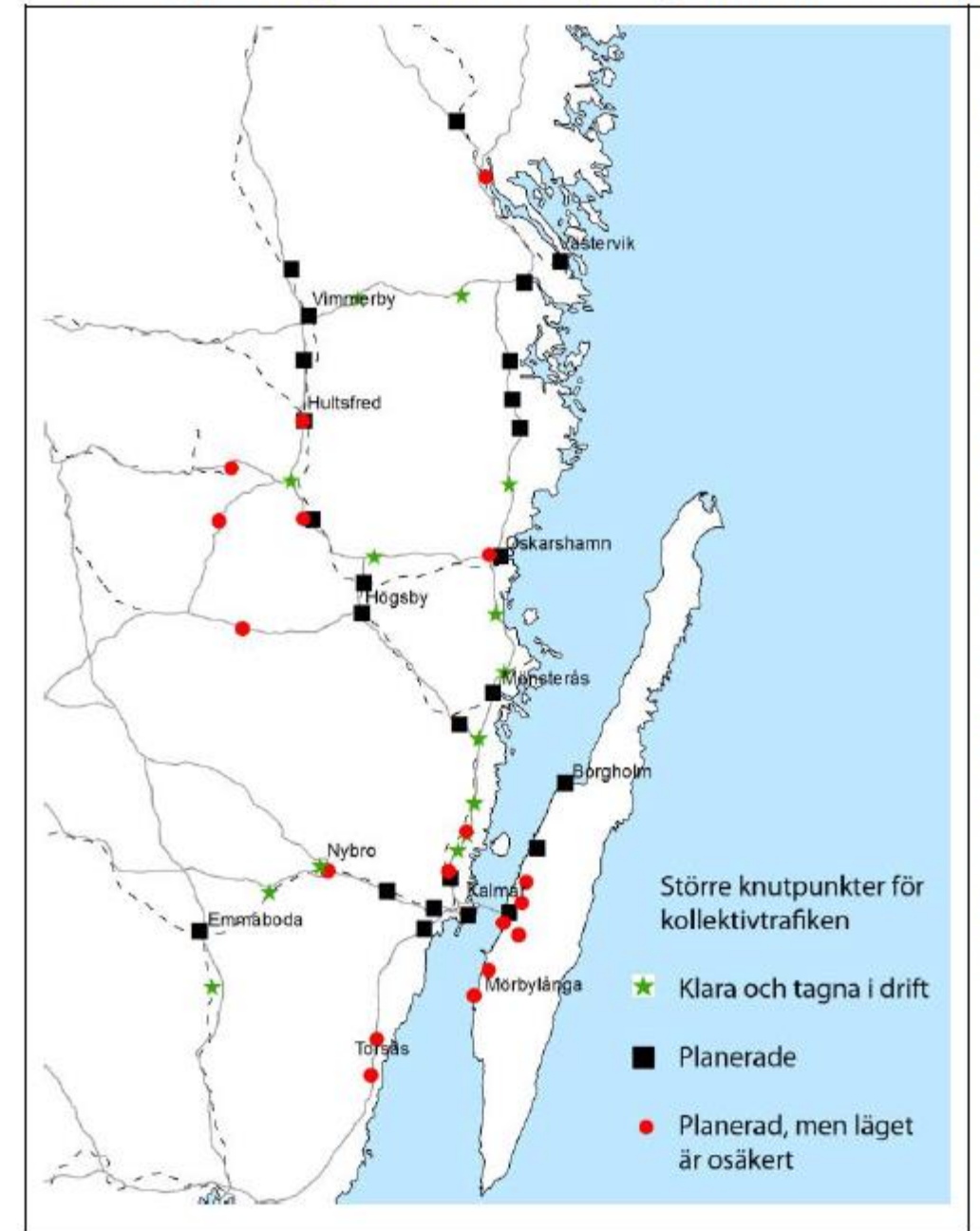


Orter som har fler än 500 invånare



Arbetspendling, oavsett färdmedel, mellan orter. Färgerna illustrerar de fyra arbetsmarknadsområdena

## 6.2 Cykelväg till större bytespunkter för buss

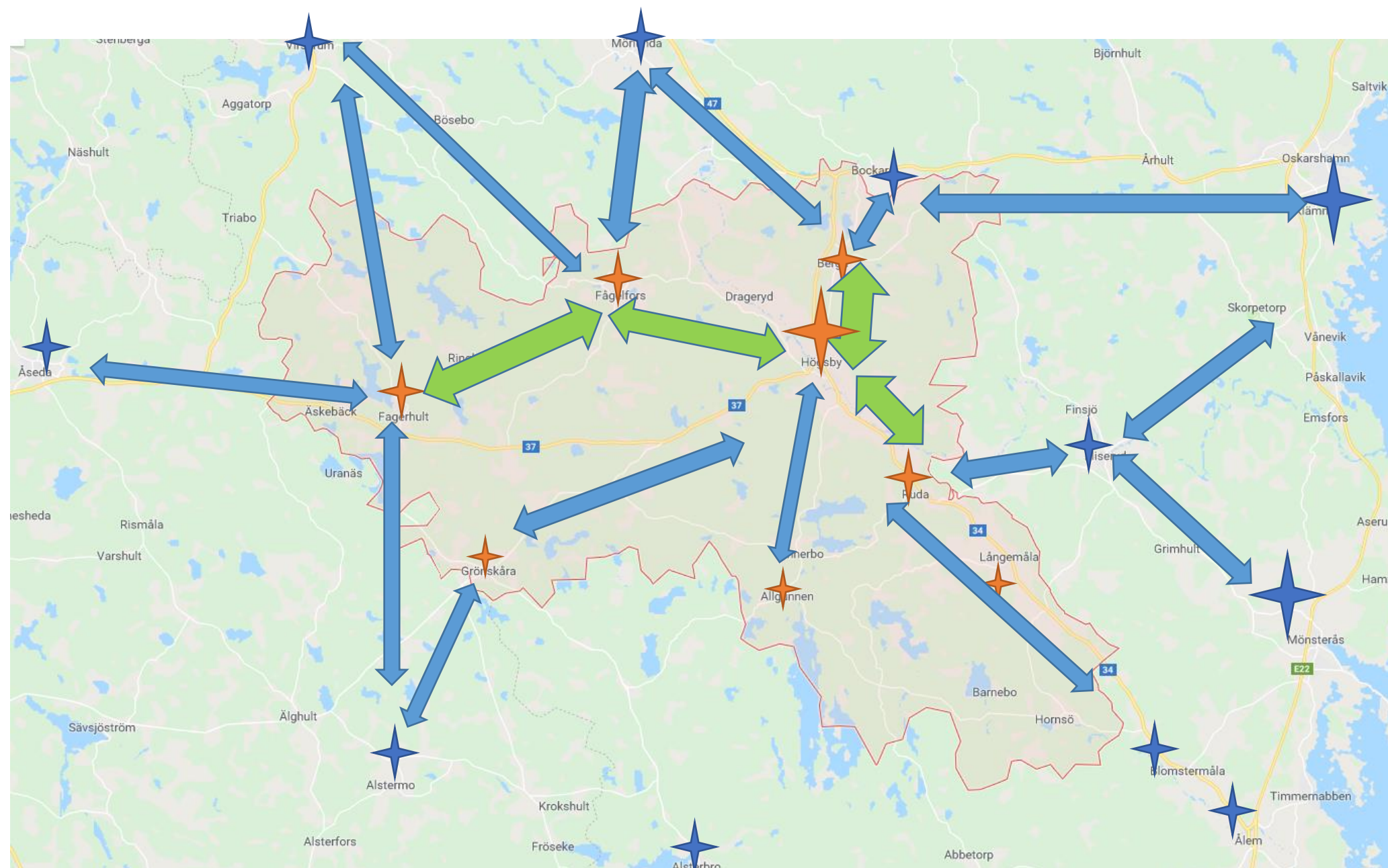




## Funktionell cykelregion

För att skapa en funktionell cykelregion behöver man knyta samman kommunens och närliggande tätorter i strategiskt viktiga stråk. Ska cykeln bli ett förstahandsval så måste rimliga restider eftersträvas och gena förbindelser skapas. Även lokala förbindelser till större målpunkter som skolor, arbets- och handelsplatser, friluft- och fritidsområden behöver beaktas. Kollektivtrafikens knutpunkter utvecklas kontinuerligt, som exempelvis i Fagerhult med ny pendelhållplats. Cykelplaneringen måste följa den utvecklingen så att trafikslagen ömsesidigt stödjer varandra.

Inom kommunen kan ett primärt cykelstråk för pendling identifieras: Berga – Högsby – Ruda. Det näst viktigaste stråket är: Fagerhult – Fågelfors – Högsby.



## Varför cykla?

### Hälsoaspekter på cykling

Människokroppen är byggd för rörelse, men vårt moderna samhälle och teknologi uppmuntrar inte till rörelse. Fetma håller på att gå om rökning som främsta påverkbara cancerorsak. Vårt stillasittande skärmtittande kan därför ge stora negativa hälsokonsekvenser, och i förlängningen stora samhällsekonomiska förluster. Detta gör att folkhälsoarbetet i Sverige har identifierat vardagsmotionen som en avgörande hälsofaktor, där transportsektorn spelar en avgörande roll. Förflyttning till fots och cykel är för stora delar av befolkningen den formen av vardagsmotion som ligger närmast till hands. De som ligger ute i motionsspåren för att träna inför en Svensk klassiker hör i detta sammanhang inte till målgruppen, utan det handlar om att nå upp till ett minimum av fysisk aktivitet, en halvtimme per dag. Cykling har en jättestor roll att spela här, en potential som i dagsläget inte är nära att nyttjas fullt ut. För samhället i stort är cykelsatsningar väl använda pengar.

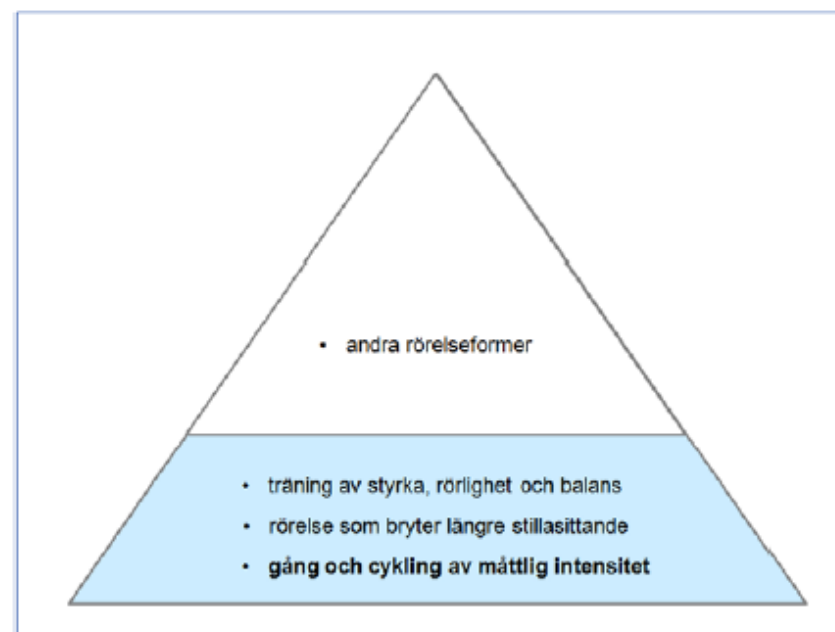
Cykeln är också ett ypperligt transportmedel för friluftsliv, rekreation och turism. Att främja en god folkhälsa är ett av Sveriges tio utpekade friluftspolitiska mål. Folkhälsomyndigheten beskriver det som att ”de flesta former av friluftsliv betyder fysisk aktivitet, som i sig har många positiva hälsoeffekter för både kropp och själ. Men att utöva friluftsliv kan också vara mer stillsamma möten med naturen, som också ger möjlighet till socialt umgänge i en avkopplande miljö.

Flera undersökningar visar att vi mår bra av friluftsliv. Att vara ute i naturen kan till exempel medföra minskad stress, stärka kognitiv förmåga, förbättra psykisk hälsa, främja fysisk aktivitet och underlätta social interaktion. Vissa forskare menar till och med att vi skulle bli lyckligare och känna större livskraft om vi fick en starkare koppling till naturen.”

### Miljöaspekter på cykling

Cykeln är ett energi-, material- och yteffektivt transportmedel, särskilt i våra städer och samhällen. Ytor avsedda för bilar innebär ofta problem vad gäller dagvattenhantering och skapande av ödsliga otrygga miljöer som också är biologiskt improduktiva. Förutom vid tillverkningen så genererar cykeltrafiken i princip inga utsläpp eller föroreningar i miljön.

Cykling är också ett färdmedel som hjälper oss att relatera till vår livsmiljö och varandra. Det finns ett helt annat utrymme att uppleva miljön med våra mänskliga sinnen och att socialisera med andra. Detta främjar ett större ansvarstagande och en vilja att bevara våra ekologiska system, samt en social sammanhållning som hjälper oss att hantera komplexa samhällsutmaningar.



Figur 38. Visualisering av prioriterade rörelseformer i ett perspektiv av folkhälsa. Längst ned i rörelsepyramiden återfinns de rörelseformer som bedöms vara görliga och ge positiva utfall sett i ett folkhälsoperspektiv.

Utdrag från Rapport: Om gång och cykling, folkhälsa och en hållbar utveckling Peter Schantz 2016, Trafikverket.

### Om alla cyklar eller går istället för att ta bilen på sträckor under 5 km halverar vi antalet bilresor.

Vilket färdmedel man väljer spelar stor roll för hur miljön påverkas. Och ska man bara förflytta sig en kort sträcka, ja då mår miljön definitivt bäst om man väljer att gå eller cykla.

- Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 km.
- Cykeln är minst 30 gånger energisnålare än bilen räknat per personkilometer.
- En personbil skulle behöva minska sin bensinförbrukning till 0,02 l/mil eller mindre för att vara lika effektiv som en cykel.

### Maka på dig, det handlar om tio mot en

Olika fordonstyper påverkar också den fysiska miljön i olika utsträckning. Den yta en parkerad bil tar upp räcker till exempel för parkering av tio cyklar. I dag består 10–20 procent av markytan i svenska städer av infrastruktur för person- och godstransporter. Vägar och gator utgör den allra största delen.

Källa: NTF, <https://trafikeniskolan.ntf.se/trafikteman/miljo/cykla-for-miljon/>

## Hur får vi fler att cykla?

### Cykla fler och oftare- nationell utblick

”Det är inte de friska som behöver läkare utan de sjuka..”, Jesus, Nya testamentet.

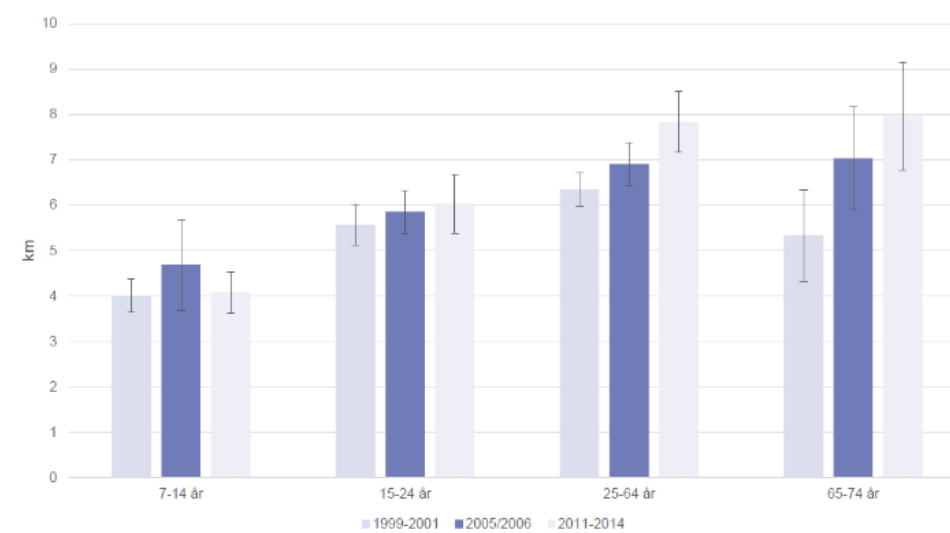
Vilka faktorer främjar ökat cyklande? För att förstå det hjälper det att se hur cyklingen utvecklats de senaste decennierna, baserat på nationella resvaneundersökningar. Man kan se en tydlig trend som kan sammanfattas med att färre cyklar längre. Vi lever en mer och mer stillasittande livsstil, en särskilt stark trend bland barn och unga, medan de som redan är aktiva förstärks i sitt beteende, framförallt män och äldre. Det är en olycklig utveckling ur folkhälsosynpunkt, då det är viktigare att nå de som inte rör sig tillräckligt, jämfört med de som redan har en fysiskt aktiv livsstil.

En faktor som har möjlighet att vända denna trend är ökningen av elcyklar som gör cyklandet attraktivt för fler befolkningsgrupper och minskar tröskeln till att cykla mer och längre. Under 2016-2017 så ökade elcykelförsäljningen med 50 %, en utveckling som cykelbranschen tror kommer hålla i sig eller till och med stärkas ytterligare, efter införd elcykelsubvention. I Sverige har vi inte tillräckligt aktuell statistik för att bedöma resandeeffekterna av försäljningsökningen, men Oslo har hunnit utvärdera den subvention de införde 2016. De såg att reslängden per vecka för de som bytt från vanlig cykel till elcykel ökade med 50 %!

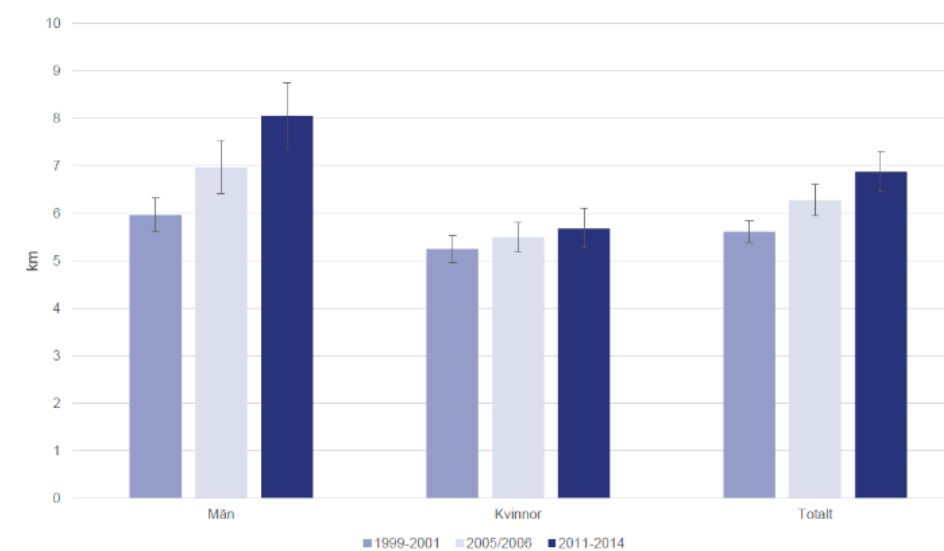
Att uppmuntra elcyklandet har därför flera fördelar, elcykeln är särskilt lämpad för landsbygden, du når nya befolkningsgrupper, och de som mest behöver mer fysisk aktivitet. Kommunen har köpt in eltjänstecykel, vilket är ett grepp som kan uppmuntras bland fler arbetsgivare. Laddmöjligheter i den offentliga miljön har föreslagits bland inkomna synpunkter i remisskedet, cykelbatterier ska dock som regel inte laddas utomhus, de mår bäst av inomhusladdning med tanke på fukt och kyla. Det kan däremot finnas andra sätt att stödja elcykelanvändning i kommunen.

Utdrag från SKL cykelkonferens, 2016-05-24, Ökar eller minskar cyklingen?, Tom Petersen, Trafikanalys

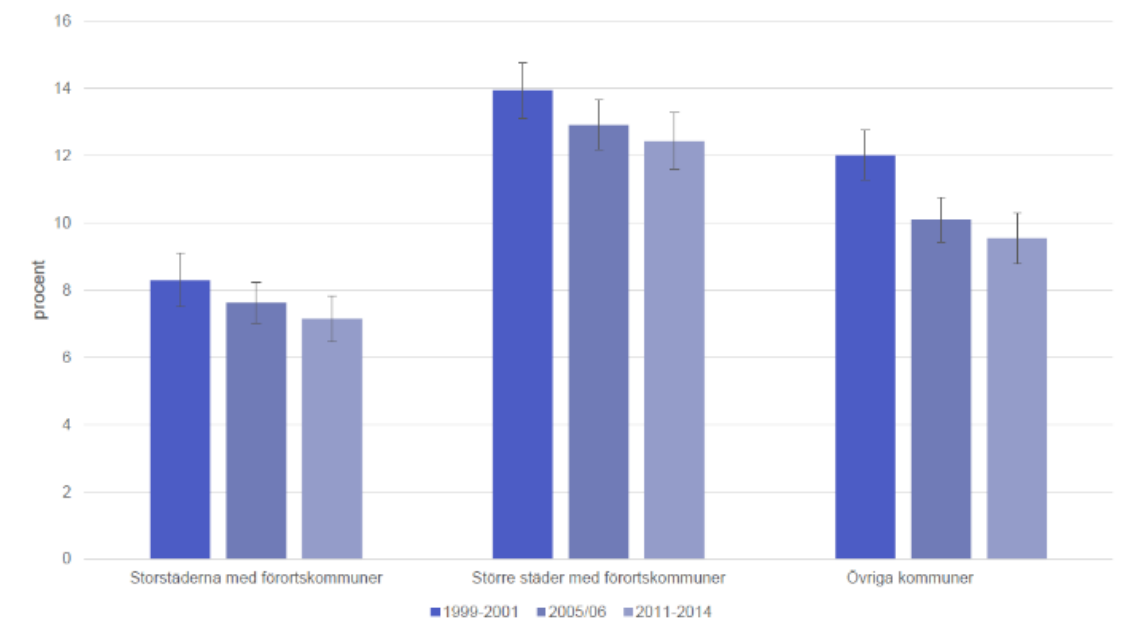
### Cyklad sträcka per person och dag bland dem som cyklat



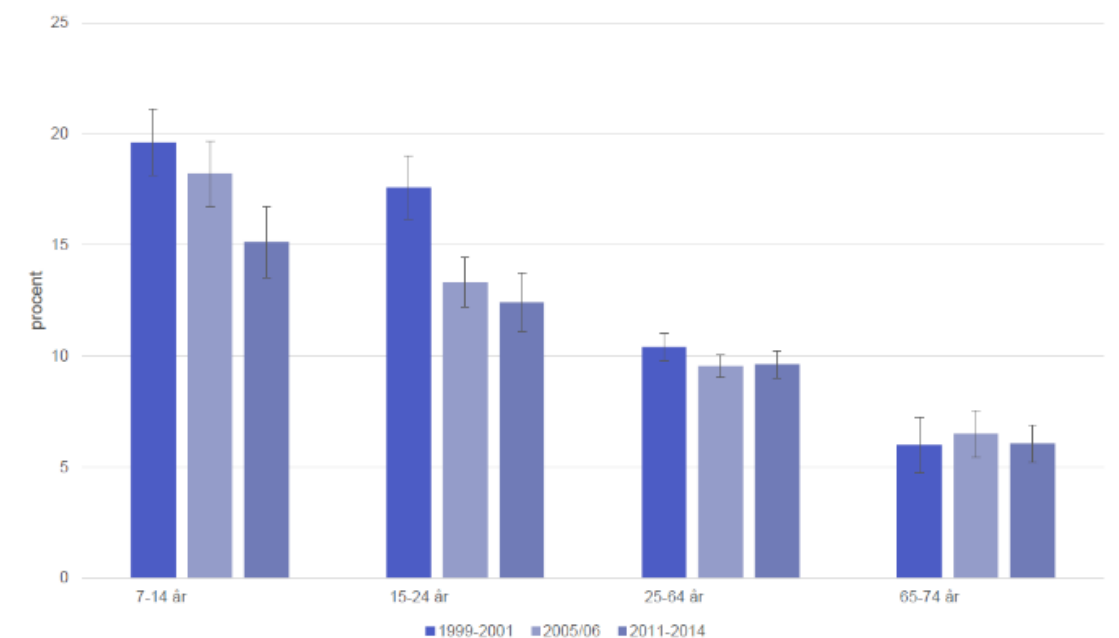
### Cyklad sträcka per person och dag bland dem som cyklat



### Andel personer som cyklat under mätdagen



### Andel personer som cyklat under mätdagen





**Cykla fler och oftare- regional utblick**

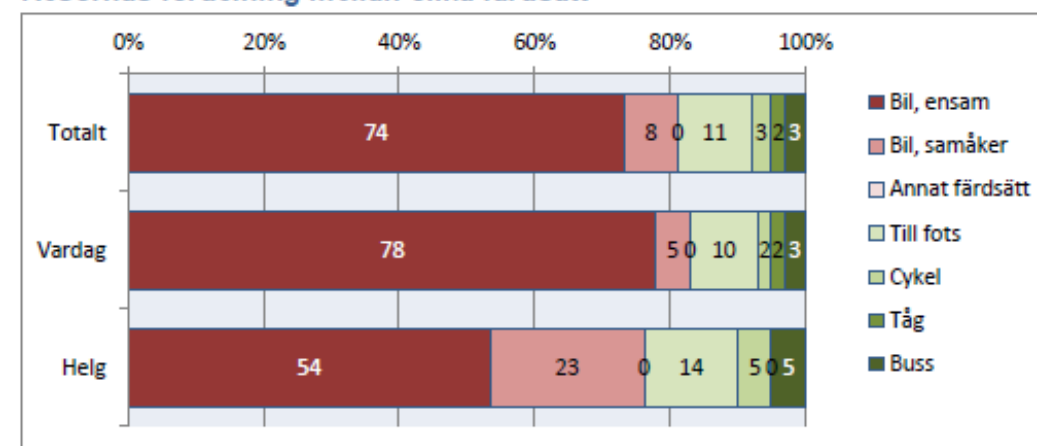
Förutom nationella trender så påverkas cyklingen starkt av regionala och lokala förutsättningar. Högsby kommun består till stor del av landsbygd och glesbygd, och tätorterna är relativt små. Av våra grannkommuner kan man dock se att cykelresandet kan ha stora variationer, beroende på de lokala förutsättningarna. Andelen invånare i tätort är något lägre i Högsby, men det är ingen dramatisk skillnad. Högsby kommuns invånare har heller inte sämre tillgång till cyklar än i grannkommunerna, snarare tvärtom, men det är betydligt färre som cyklar. Uppvidinge kommun har en mycket högre andel cykelresor, men har också en stark lokal arbetsmarknad med fler in- än utpendlare. Hultsfreds kommun har en mer jämförbar arbetsmarknad med Högsby kommun, men har också betydligt högre resandandelen med cykel, samma gäller för Mönsterås. Gemensamt för de flesta kommunerna i vår region är att det när det gäller arbetspendling nästan uteslutande handlar om resor kortare än 5 km. Det är på dessa korta resor som Högsby främst skiljer ut sig negativt – och således har störst förbättringspotential. Man kan anta att de strukturella hindren med långa pendlingsavstånd samt avstånd och vägkaraktär mellan tätorterna leder till en svag cykelkultur som motverkar cyklande även på avstånd där det är ett högst konkurrenskraftigt färdmedel. Man ser få som cyklar, och tänker därför inte tanken att cykeln är ett alternativ.

En faktor som sticker ut särskilt gentemot grannkommunerna är helgcyklandet, och ännu mer i jämförelse Högsby samhälle mot kommunen i övrigt. Generellt så används cykel mer på helgerna för utflykter och trivselaktiviteter, men Högsby samhälle har nästan obefintligt helgcyklande. Tillgängligheten till cykelrekreation från Högsby samhälle kan därför vara ett prioriterat område där cyklandet har stor potential att öka.

Det är en något lägre andel kvinnor än för männen som har tillgång till bil och cykel, men inga dramatiska skillnader. Bland män så finns det knappt några som saknar tillgång till bil, medan det är en knapp tiondel som gör det bland kvinnorna i kommunen.

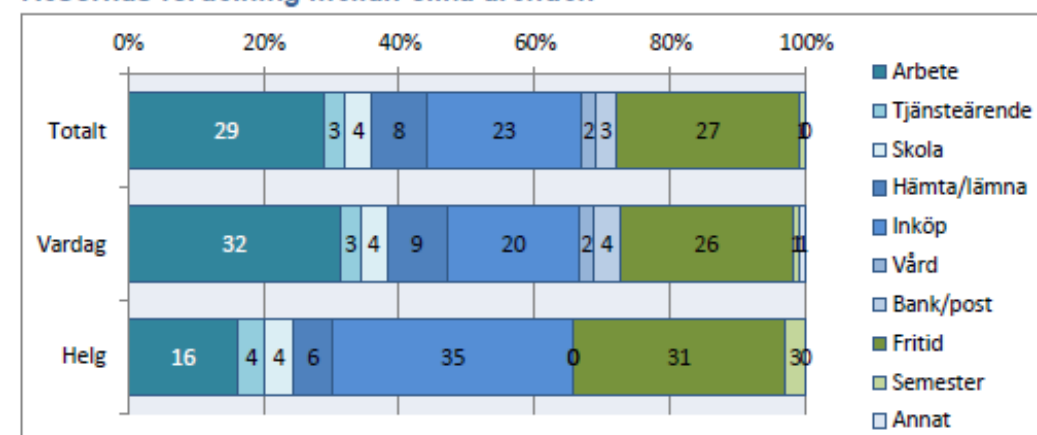
Det kan vara värt att notera att resvaneundersökningen har några år på nacken och kommunen har genomgått rätt stora demografiska förändringar. Det blir mycket intressant att se hur dessa har påverkat resvanor i kommunen när nästa resvaneundersökning genomförs.

**Resornas fördelning mellan olika färdssätt**



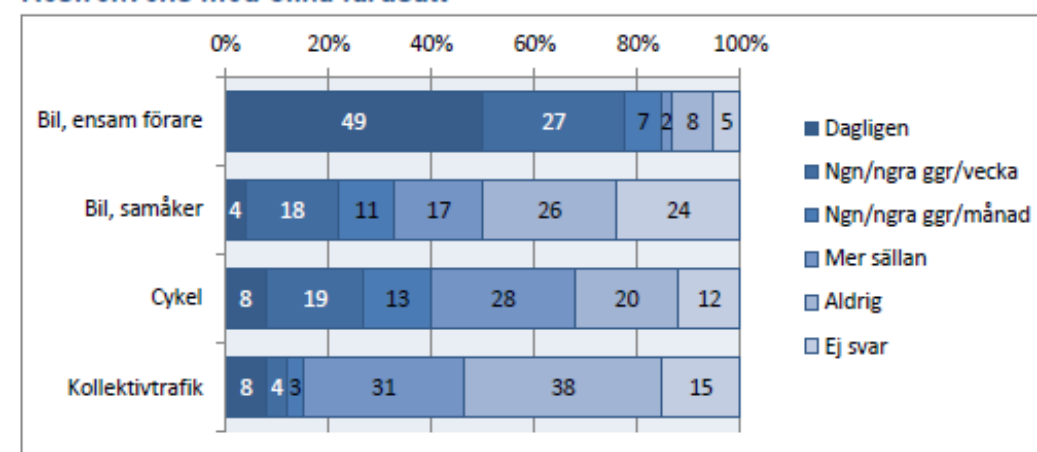
Figur: Resornas fördelning (antal resor) mellan olika huvudfärdssätt (bas: kommuninvånare).

**Resornas fördelning mellan olika ärenden**



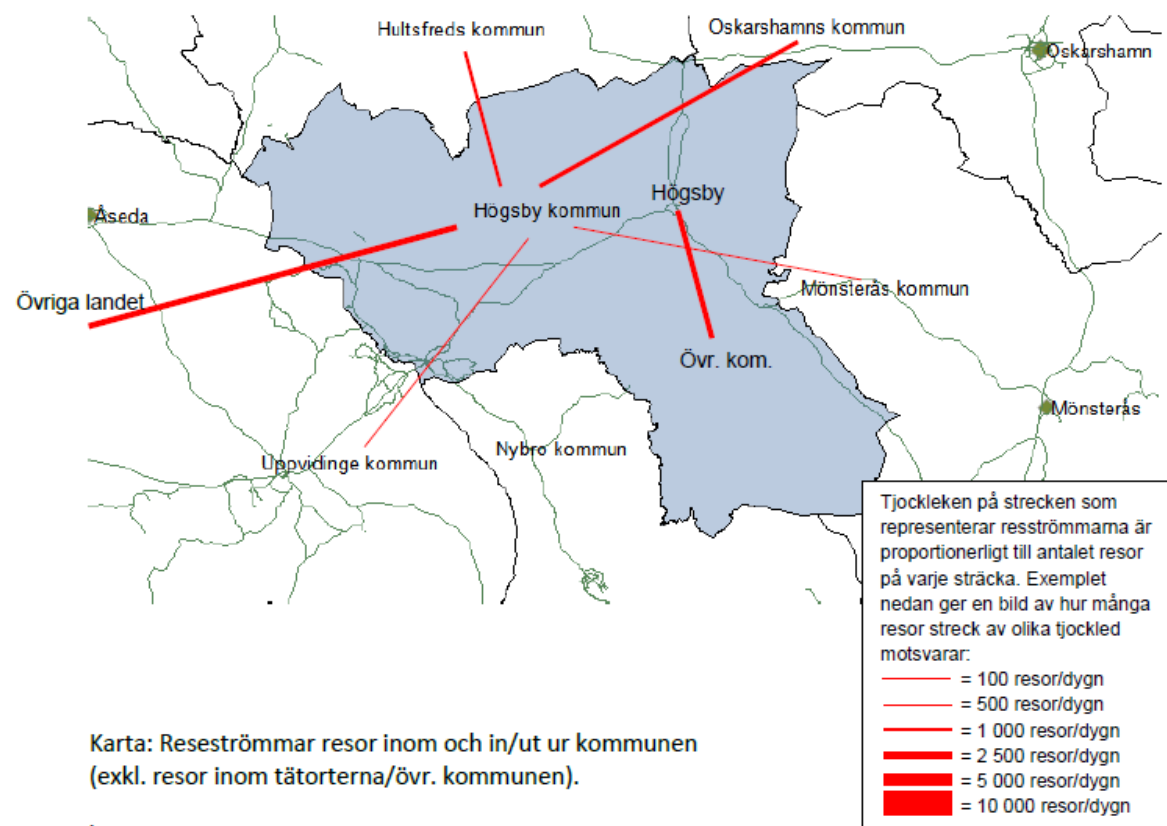
Figur: Resornas fördelning (antal resor) mellan olika ärenden (bas: kommuninvånare).

**Resfrekvens med olika färdssätt**



Figur: Resfrekvens med olika färdssätt (bas: kommuninvånare).

**Reseströmmar inom och till/från kommunen**



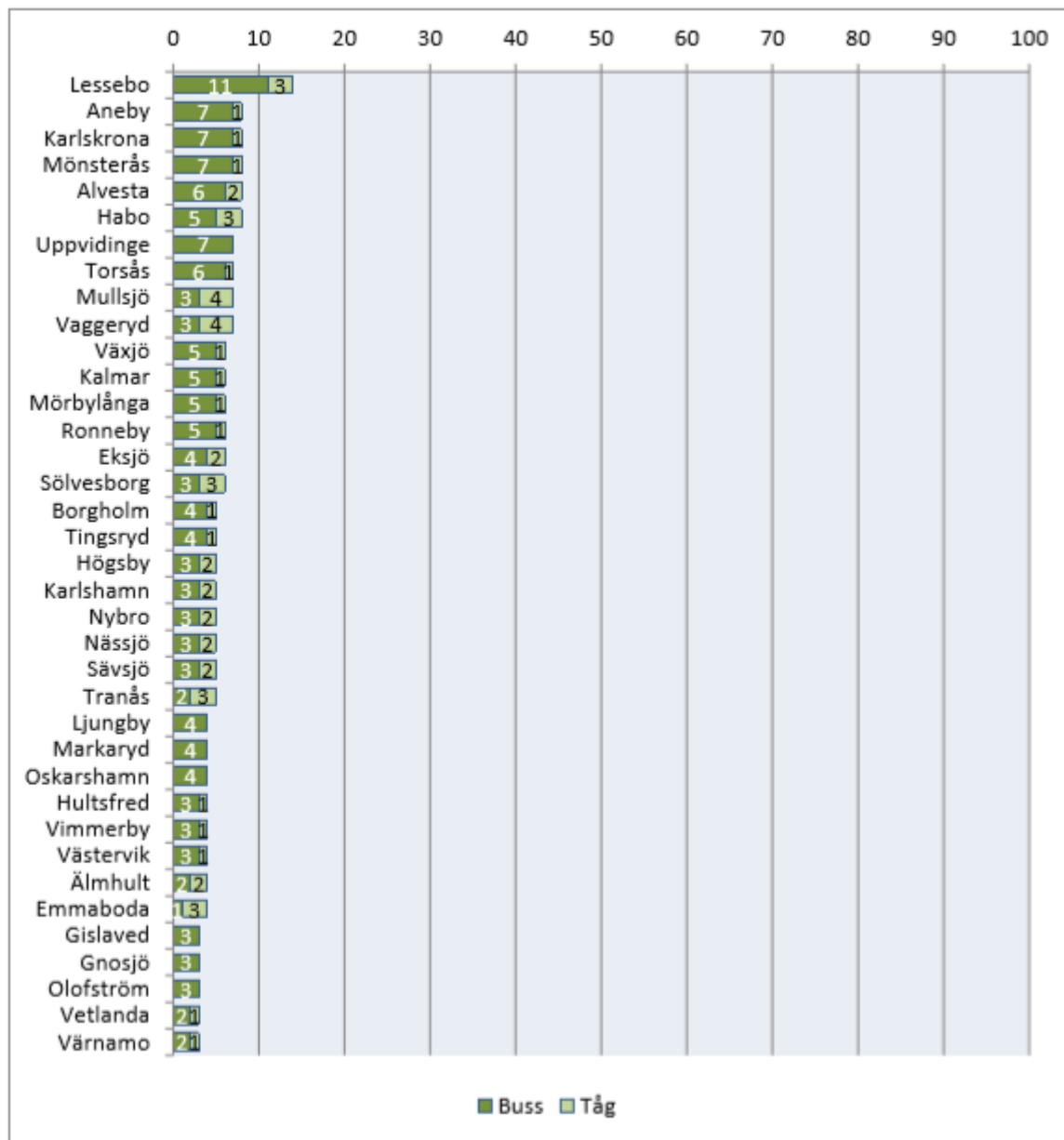
Resandemönster i Högsby kommun, SKL resvaneundersökning Sydost, 2012.



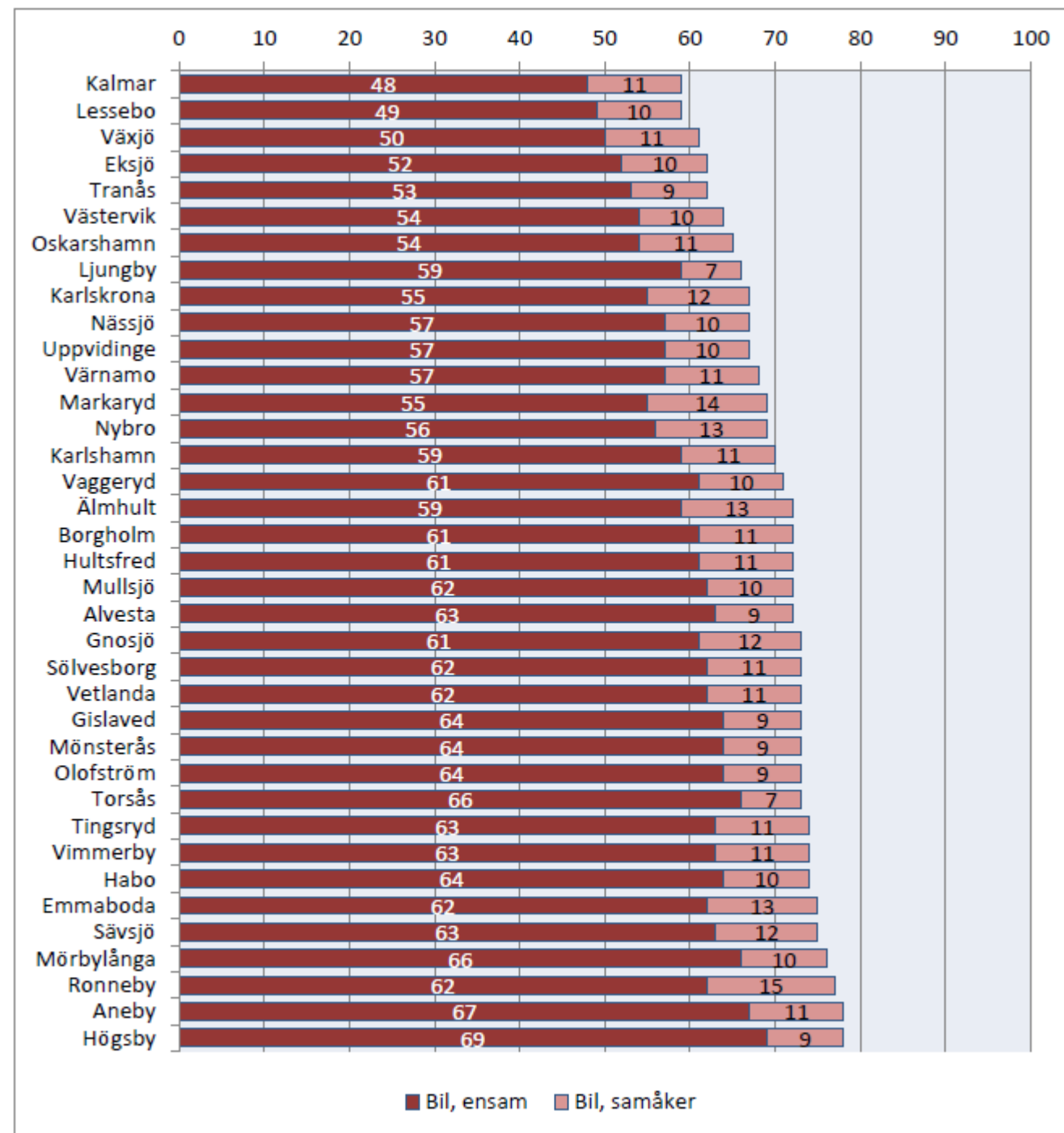
## Lokala resmönster

Högsby är en utpräglad glesbygdskommun med hög andel bilresande och låg andel cyklande. Det finns dock flera exempel på kommuner med liknande förutsättningar (som befolkningstäthet) som har mångdubbelt större resande med cykel, till exempel grannkommunen Uppvidinge. Det betyder att det bör finnas stor förbättringspotential att öka cykelresandet även med mindre åtgärder. Det finns även en jämlikhets- och attraktionsdimension i detta, vi vet att andelen körkortsinnehavare minskar i den yngre delen av befolkningen, just i de åldrar då man formar sina livsval vad gäller bostads- och arbetsort. En stor andel av den befolkningsökning som har skett de senaste åren i Högsby är utrikes inflyttning, ibland personer utan giltigt körkort. Vill kommunen kunna behålla båda dessa grupper måste man kunna erbjuda livskvalitet även utan bil, i alla fall i kommunens tätorter.

Utdrag från Resvaneundersökning i Sydöstra Sverige, Rapport 2012-12-11.

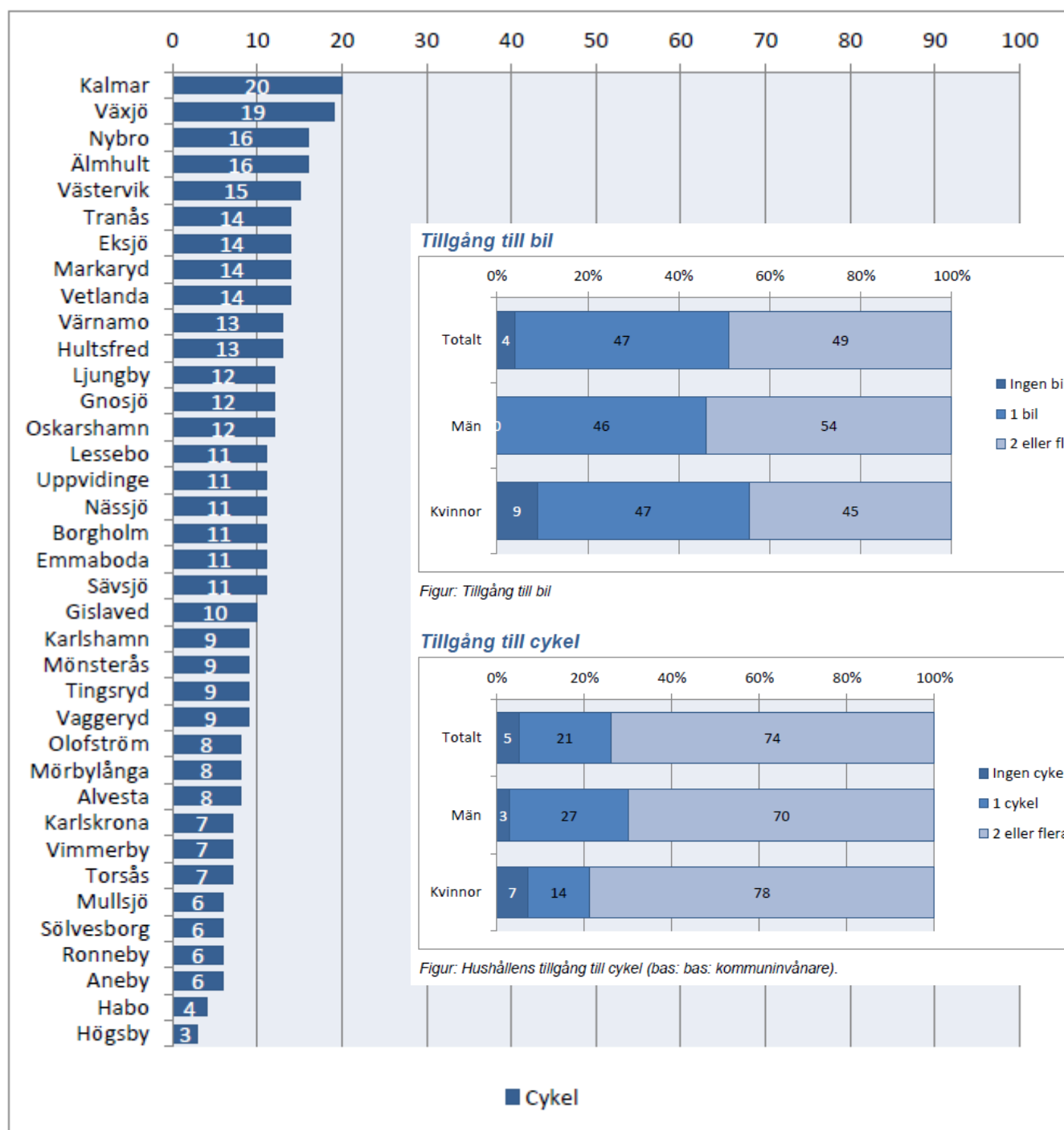


Figur 6.4: Andel resor med kollektivtrafik som huvudfärdmedel efter hemkommun (n=307-10 908).



Figur 6.3: Andel resor med bil som huvudfärdmedel efter hemkommun (n=307-10 908).

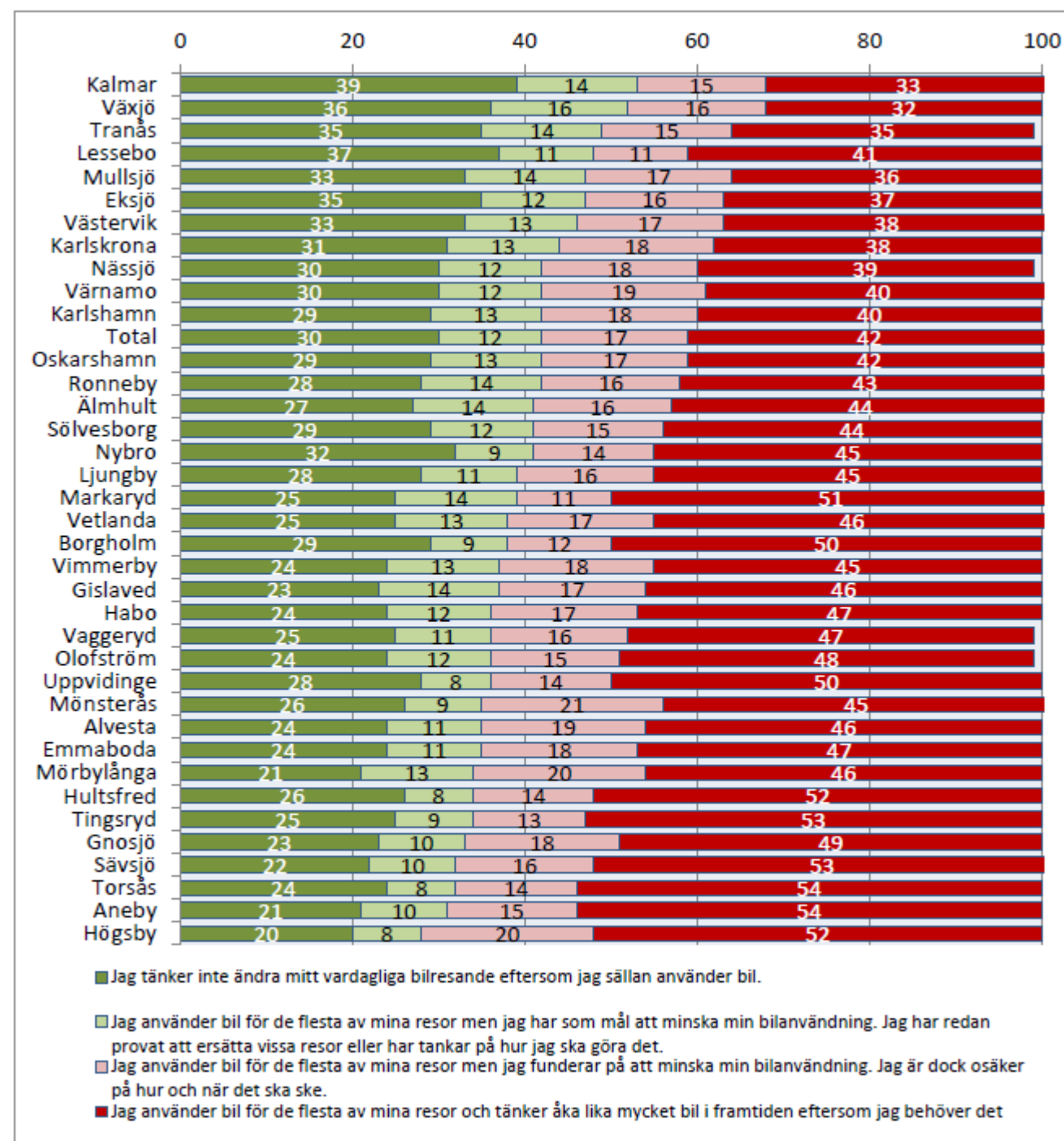




Figur: Tillgång till bil

Figur: Tillgång till cykel

Figur: Hushållens tillgång till cykel (bas: bas: kommuninvånare).



Figur 6.5: Andel resor med cykel som huvudfärdmedel efter hemkommun (n=307-10 908).



## Kommunens geografiska struktur

Kommunen har fem större tätorter där befolkning, skolor, arbetsplatser och målpunkter är koncentrerade. Relationerna Berga – Högsby – Ruda fångar upp nästan hälften av kommunens befolkning och har rimliga avstånd för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel. Ett sekundärt stråk i kommunen är Fagerhult – Fågelfors – Högsby där restiderna blir längre och befolkningsunderlaget är mindre. Relationen till kommunens centralort är dock viktigt ur social synpunkt för kommuninnevanornas tillgänglighet till service med mera. Dessa två stråk är viktigast att studera, definiera och arbeta vidare med i åtgärdsplaneringen. Det finns även mindre stråk som kan fylla en regionalt sammanbindande funktion, exempelvis för cykelpendling, cykelturism eller för att tillgängliggöra andra kollektivtrafikstråk.

Tätort	Befolkning (antal invånare)
Högsby	1 961
Berga	771
Ruda	734
Fågelfors	446
Fagerhult	241

Befolkningssiffror från 2017, SCB.

## Avståndstabell

Med cykel (km; h, min), källa Google Maps.

Tätort	Högsby	Berga	Ruda	Fågelfors	Fagerhult
Högsby	-----	5,1 km; 16 min	9,7 - 12,9 km; 30 - 41 min	13,8 – 15,8 km; 43 – 48 min	23,6 – 30,8 km; 1 h 7 - 32 min
Berga	5,1 km; 16 min	-----	14,8 – 16,2 km; 48 – 52 min	16,9 – 18,8 km; 52 min – 1 h	28,7 – 33,8 km; 1 h 24 – 45 min
Ruda	9,7 - 12,9 km; 30 - 41 min	14,8 – 16,2 km; 48 – 52 min	-----	22,3 km; 1 h 12 min	32,2 – 32-7 km; 1 h 36 – 39 min
Fågelfors	13,8 – 15,8 km; 43 – 48 min	16,9 – 18,8 km; 52 min – 1 h	22,3 km; 1 h 12 min	-----	15,3 km; 53 min
Fagerhult	23,6 – 30,8 km; 1 h 7 - 32 min	28,7 – 33,8 km; 1 h 24 – 45 min	32,2 – 32-7 km; 1 h 36 – 39 min	15,3 km; 53 min	-----

## Kollektivtrafikens viktiga noder

Kalmar läns trafik har en klassning av hållplatser utifrån resandestatistik. Faciliteter för cykel bör anpassas så att standarden blir högre ju mer frekventerad hållplatsen är. Cykelställ ger möjlighet att säkert låsa sin cykel, och vid de största noderna kan väderskydd vara en befogad satsning. Hållplatser med klassning A och B, 2 + 6 st., fångar upp ¾ av det totala kollektiva resandet i kommunen, drygt tusen resor per dag.

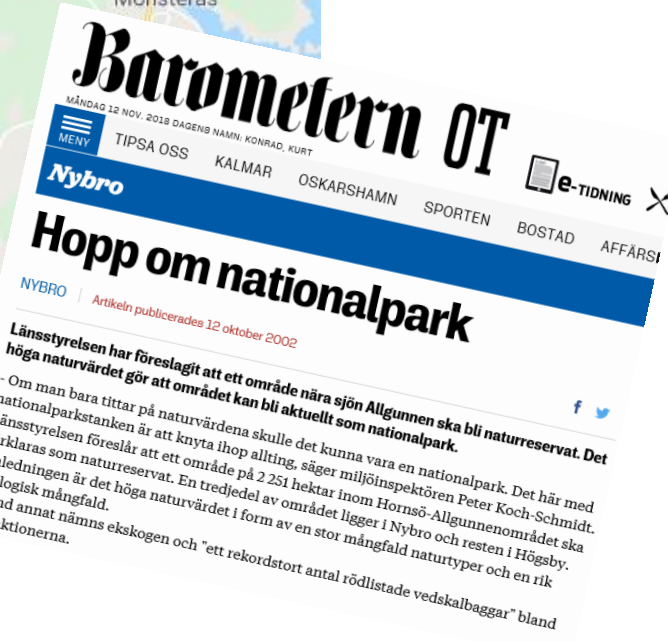
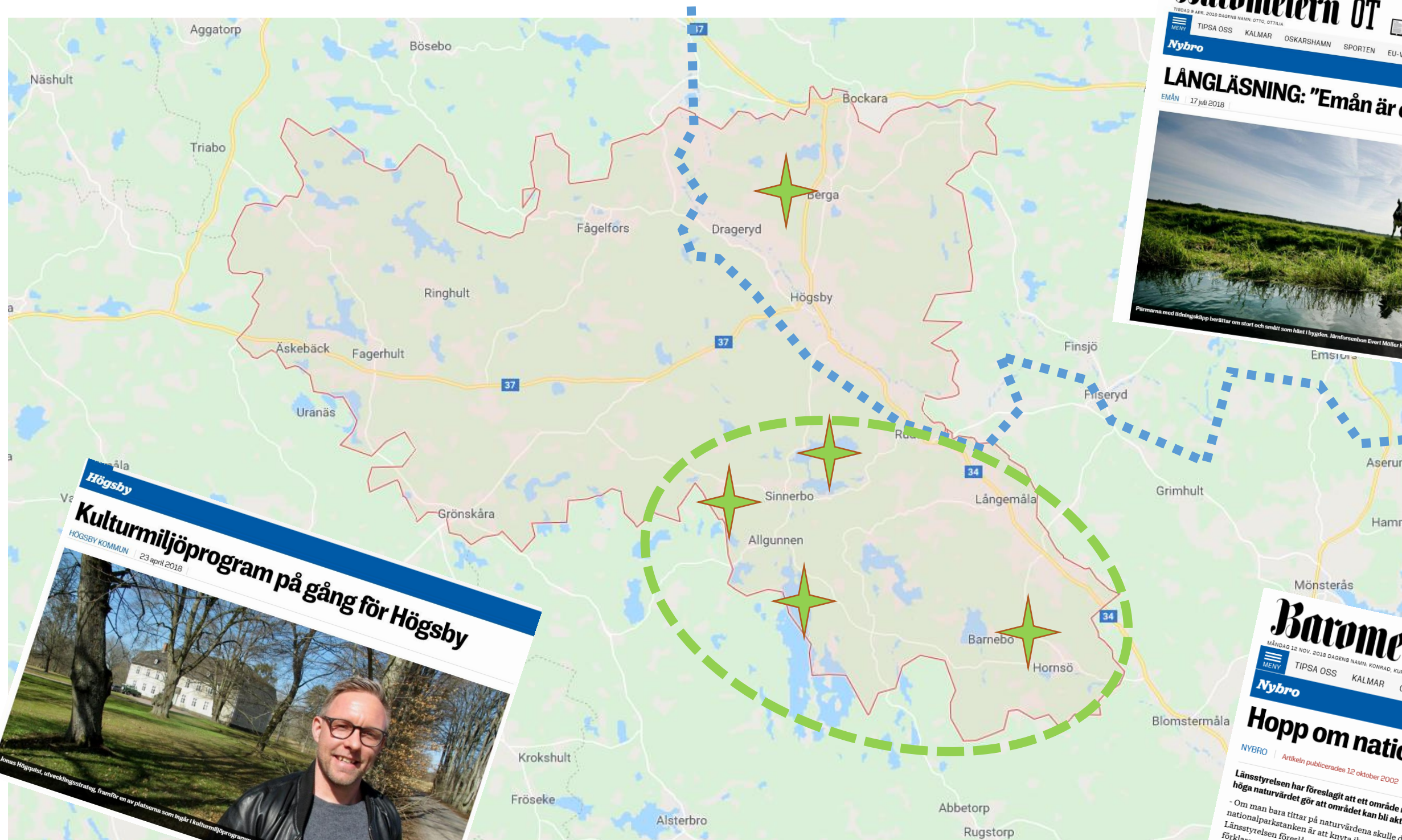
Hållplats	Klass	Resande snitt/dag
Högsby Resecentrum	A	363,1
Fröviskolan	A	121,0
Berga station	B	73,3
Fågelfors centrum	B	62,3
Ruda centrum	B	62,1
Berga affären	B	55,2
Fagerhult	B	31,7
Strömsborg	B	20,7

Källa: KLT, resandestatistik från 2018 (Glahytt saknas i statistiken men är en utpekad viktig bytespunkt).

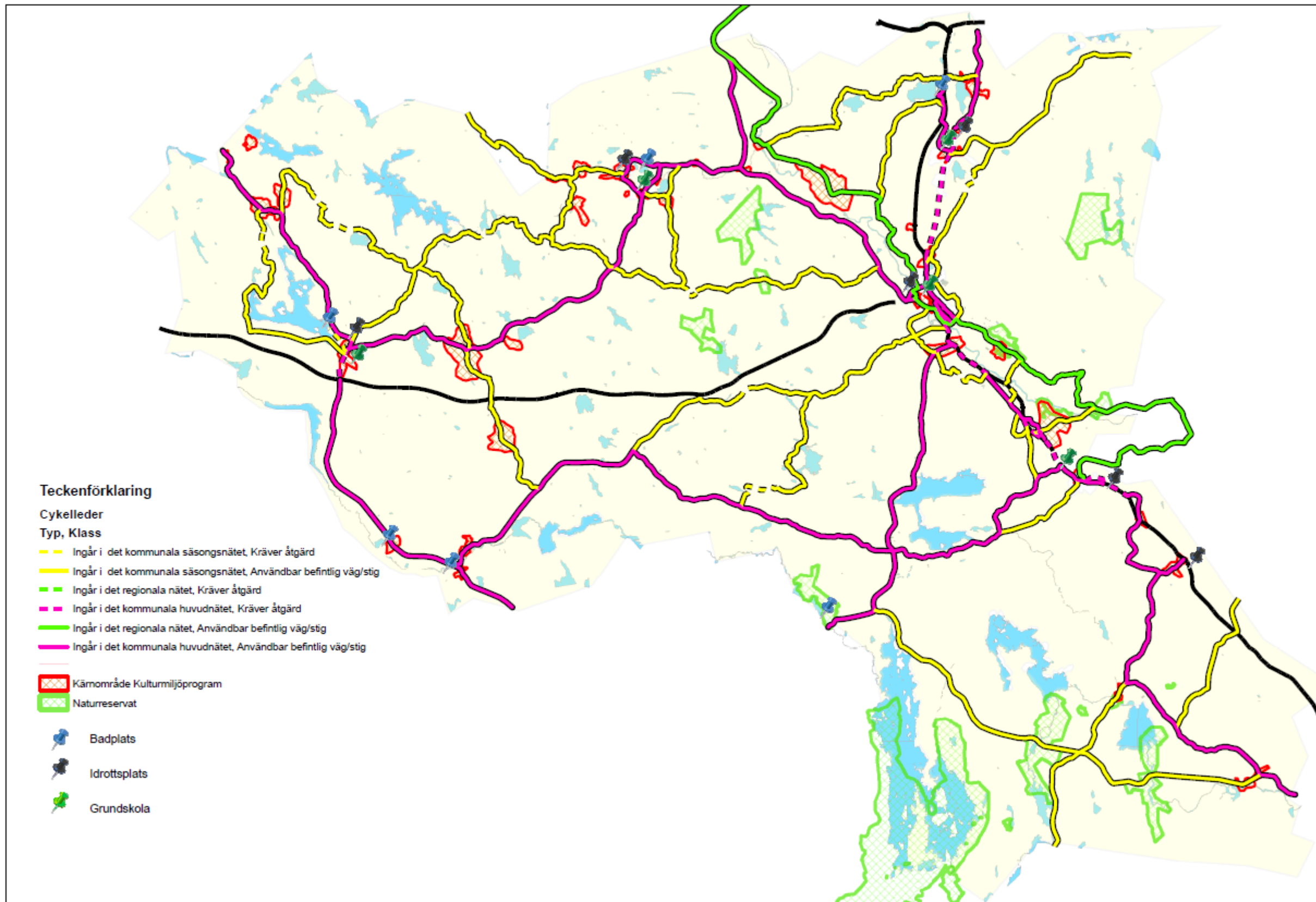


## Cykelturism och rekreation

Tre stora kvaliteter kan identifieras: Emån, Småländsk kulturmiljö och i vissa trakter en för södra Sverige unik vildmarkskaraktär. Hultsfred och Högsby kommuner samverkar kring ett projekt för att ”Cykla längs Emån”, där förstudiearbete pågår. Förhoppningsvis kan fler kommuner haka på ett sådant initiativ. I Högsby finns ett helt nytt Kulturmiljöprogram framtaget som ger mycket material som kan användas för kulturturism. Det finns också en ny naturguide som identifierar ”naturpärlor” i kommunen. Särskilt kan naturområdena mellan Högsby och Nybro lyftas fram, här finns naturvärden i nationalparksklass!







Visionsbild för kommunens cykelvägnät med överlagrad geografisk information kring naturreservat, kulturmiljöer, bad- och idrottsplatser och skolor.



## ”Sommarcykelvägar” – resurssnålt men upplevelserikt

### Högsby kommuns vägstruktur

Vägnätet i kommunen är inte särskilt finmaskigt, vilket är naturligt med tanke på en låg befolkningstäthet. Det betyder att den sammanbindande strukturen oftast består av smala landsvägar, ibland med rätt stora inslag av tung trafik. Det är inte alla trafikantgrupper som vill använda dessa stråk, till exempel barnfamiljer och äldre. Det kan också göra resupplevelsen mindre njutbar, om den känns otrygg eller osäker. I strategin föreslås därför ett nätverk av sommarcykelvägar med enklare standard, men som också kan ta in områden som är viktiga för rekreationscykling med höga natur- och kulturvärden.

Utmaningarna med att skapa sådana leder är ofta markåtkomstfrågor som i princip alltid måste ske på frivillig väg. Ibland kan det finnas fysiska hinder i form av elstängsel eller vägbommar som kan behöva åtgärdas, eller konflikter med annan markanvändning som betande djur eller skjut- eller motorbanor. Driftfrågorna med till exempel hållbar och kontrollerad skyltning är avgörande. Det finns tyvärr många exempel på projekt som skapar många kilometer med nya cykel- och vandringsleder som sedan inte hålls efter.

*För cykling med barn så är en trygg trafikmiljö avgörande för att resan överhuvudtaget ska bli av. Det ger förutsättningar för barns lärande, både för cykling som aktivitet och i upptäckande av sin närmiljö.*

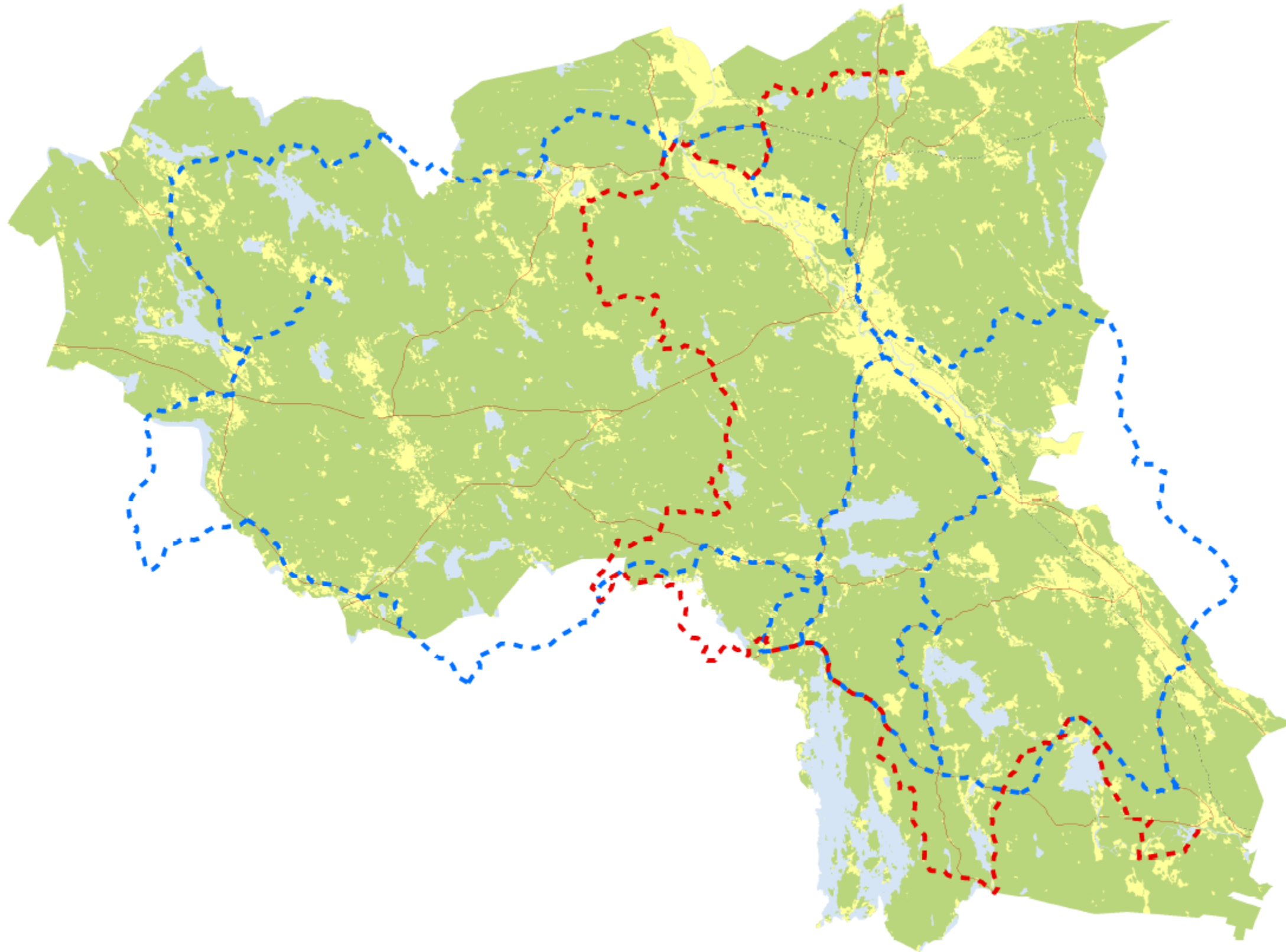


*En inte ovanlig situation i en skogs- och boskapsregion som Högsby. Dialog med markägarna och bidrag för att åstadkomma färister skulle förenkla cyklandet avsevärt!*





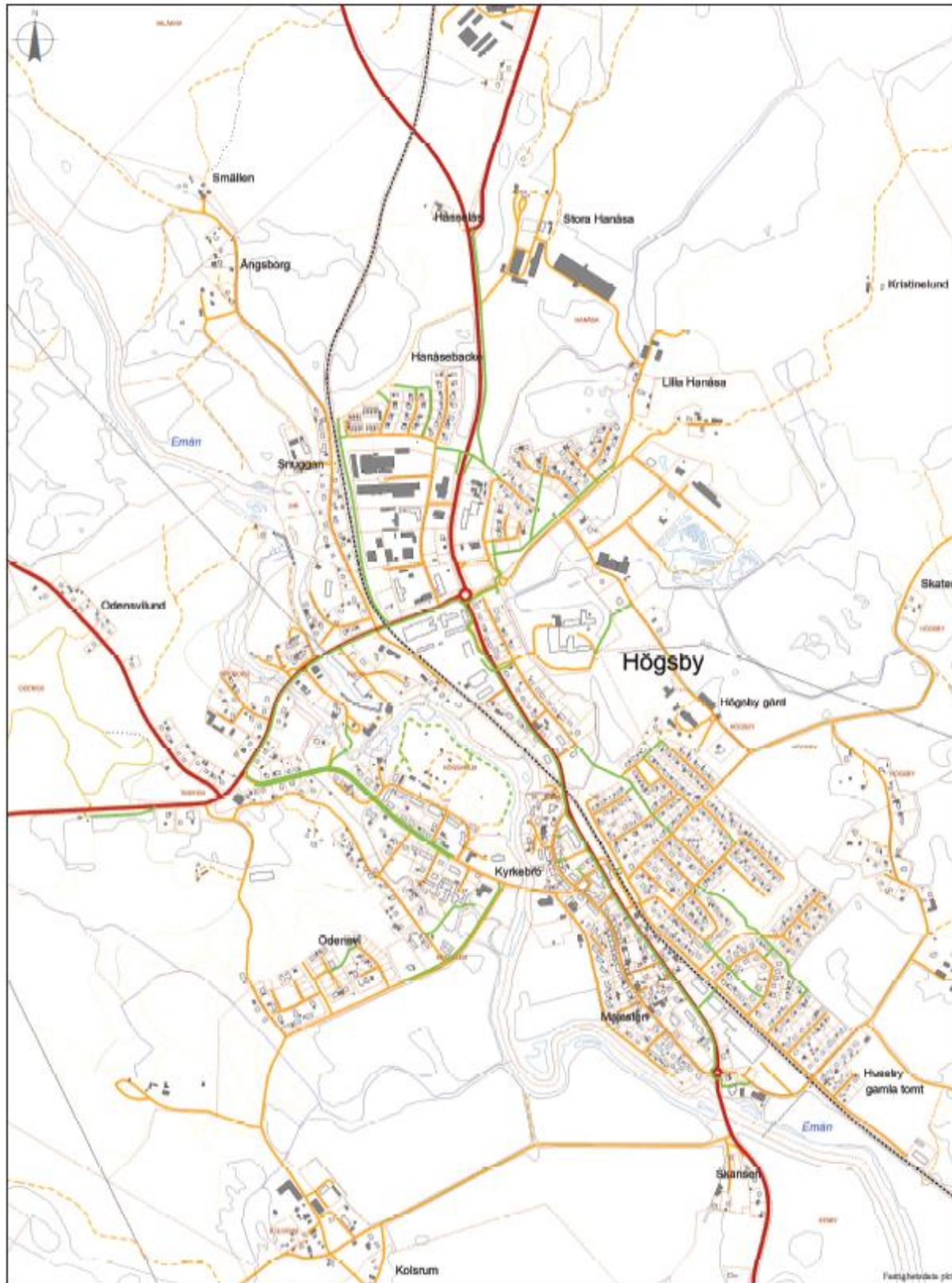
## Övergripande cykelvägnät



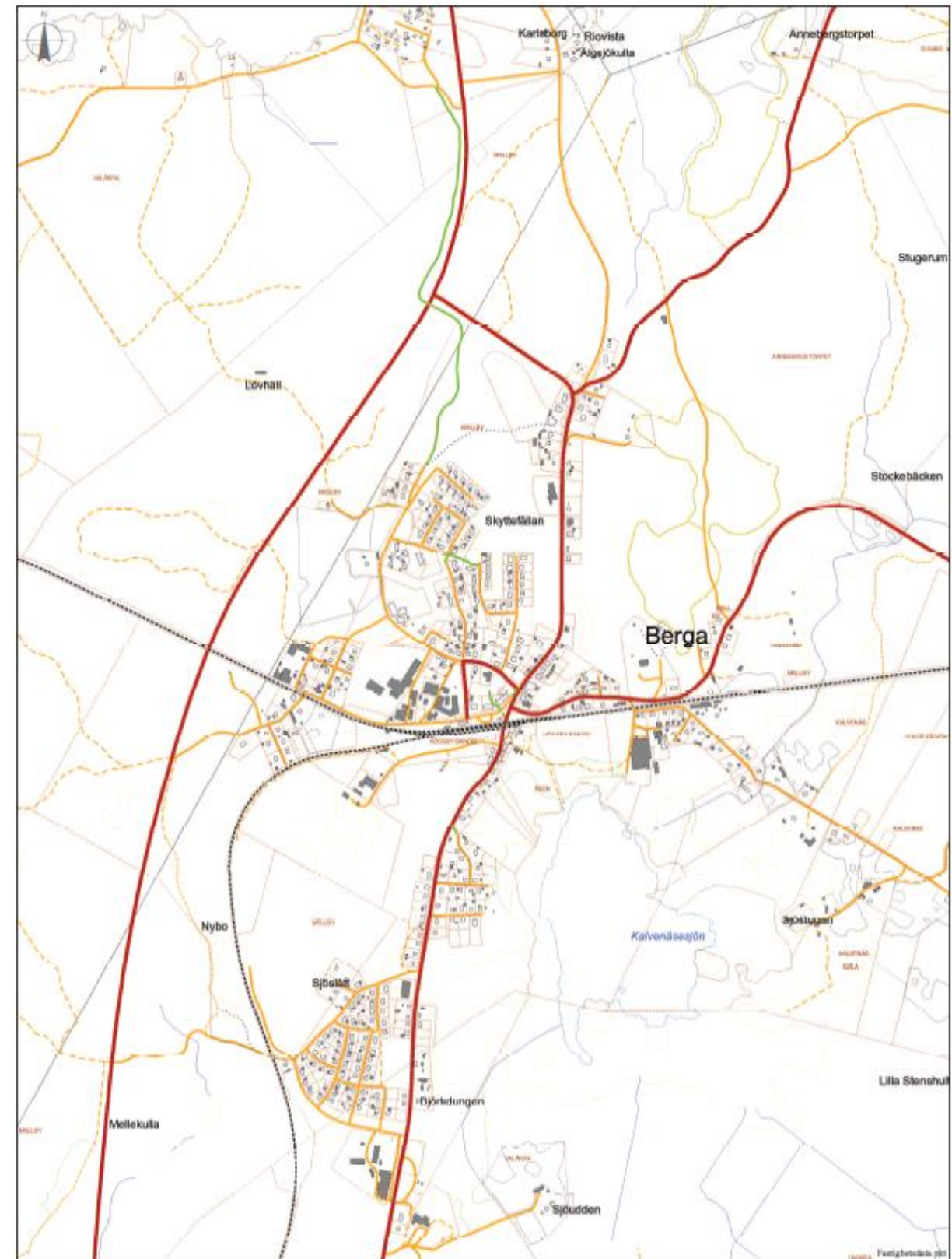
*Blå linjer markerar cykelvägar, röda vandringsleder. Dagens situation.*



### Högsby cykelnät

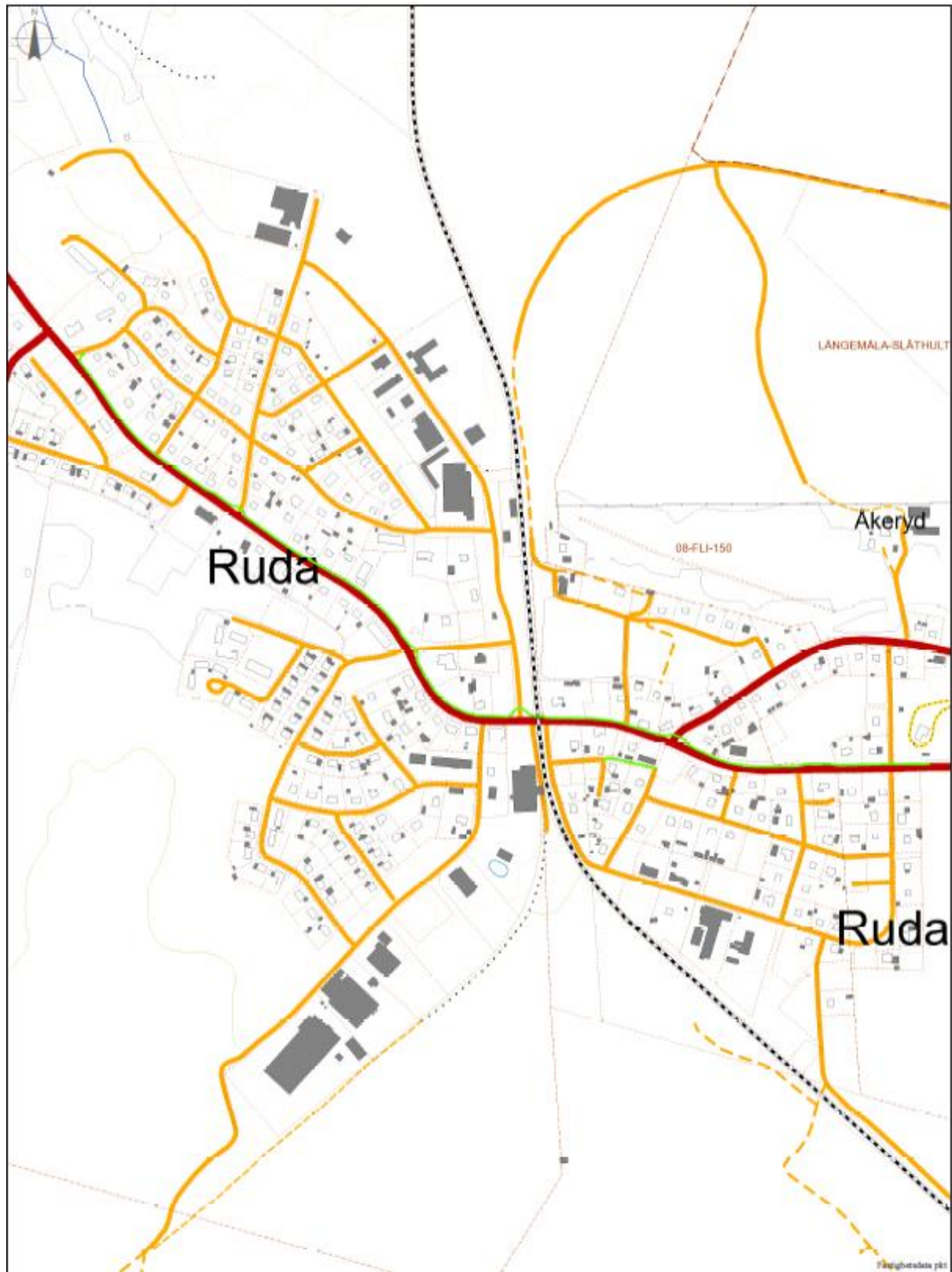


### Berga cykelnät





Ruda cykelnät



Fågelfors cykelnät





**Fagerhult cykelnät****Generellt för tätorterna***Jul på hjul!*

I Högsby samhälle finns det ett förhållandevis väl utbyggt gång- och cykelnät, medan situationen i till exempel Berga är avsevärt sämre. De andra tätorterna präglas oftast av en större väg, som i Ruda är försedd med en separat cykelbana och det finns ett antal hastighetssäkrade passager över vägen. Fågelfors och Fagerhult har också bildominerade huvudgator/vägar genom samhällena. Dessa har inte åtgärdats med tanke på cykel i någon större utsträckning, något som lyfts fram i den skoldialog som gjordes för ett antal år sen. Det finns ett behov av översyn av passager och belysning inom tätorterna. Förekomster av bommar på cykelvägar behöver studeras på nytt med tanke på utvecklingen inom cykling med ökat användande av lådcyklar och cykelvagnar.

**Medverkande**

Strategin är framtagen av Högsby kommun och Östra Smålands kommunaltekniska förbund (ÖSK) i samverkan. I arbetsgruppen har Carina Hansson, Dag Hansson, Jens Karlsson, Roger Petersson, Simon Råsbacken, Heike Schliebener, Emil Stille och Lena Vilander Hamnert deltagit.



Kartbilaga. Utvecklingsförslag cykelvägnät

