

Remissredogörelse

Kommunal cykelstrategi

Högsby kommun.

Syfte med planarbetet

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.

Remissförfarandet

Remissen har genomförts under tiden 2019-04-29 till 2019-06-10. Myndigheter, föreningar och allmänhet har beretts tillfälle att yttra sig och fått ta del av planhandlingarna. Planförslaget har varit tillgängligt i kommunhuset, biblioteket, samlingslokaler i kommunernas tätorter och på kommunens hemsida under remisstiden.

Tio yttranden har inkommit under remisstiden eller något försenade. Nedan redovisas kortfattat vilka yttranden som inkommit, tidpunkten för dessa samt om det finns erinringar eller inte. Därefter redovisas yttrandena tillsammans med kommunens kommentarer till det aktuella yttrandet och om det ger anledning till några justeringar av planförslaget. Sammanfattningsvis har cykelstrategin fått ett positivt mottagande, men det har också inkommit önskemål om förtydliganden och kompletteringar.

	Datum för inkommande	Erinran eller annan synpunkt	Utan erinran	Sida
Myndigheter				
Länsstyrelsen i Kalmar län	2019-06-12	X		2
Region Kalmar län	2019-05-15	X		3
Trafikverket	2019-05-14	X		4
Kommuner				
Oskarshamns kommun	2019-05-23	X		5
Hultsfreds kommun	2019-06-03	X		6
Mönsterås kommun	2019-06-11	X		6
Kommunala förvaltningar				
ÖSK	2019-05-06		X	
Organisationer och föreningar				
Berga Samhällsförening	2019-06-05	X		7
PRO Fågelfors och Nostalgia	2019-06-05	X		8
Fagerhultsbygdens samhällsförening	2019-06-14	X		10

Yttranden från myndigheter

Länsstyrelsen i Kalmar län

Inledning

Länsstyrelsen är mycket positiv till att kommunen har valt att ta fram en cykelstrategi. En utveckling av cykelvägar skapar goda förutsättningar för att främja energieffektiva transportslag i kommunen. Det kan i sin tur bidra till att uppnå det nationella energieffektiviseringsmålet samt miljö kvalitetsmålen. En god cykelutveckling kan även bidra till uppfyllandet av friluftslivsmålen som till exempel tillgänglig natur för alla, attraktiv tätortsnära natur, hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling, friluftsliv för god folkhälsa.

Länsstyrelsen anser att cykelstrategin med målområden och följande åtgärdsplaner som lyfts fram är ett gott underlag för att planera cykelstråk i kommunen.

Underlag

Länsstyrelsen saknar statistiskt underlag, fördelat på män och kvinnor, om hur sträckorna används idag och vilka målpunkter är mest besökta. Finns det studier om hur långt är män och kvinnor beredda att cykla till fritidsaktiviteter, arbetet och till affären? Hur ser de acceptabla distanserna ut vid användning av elcykel?

Vad är det som avgör om man tar cykeln till arbetet eller till fritidsaktiviteten? Är det exempelvis distansen, tidsåtgången, väglaget eller säkerheten? De sträckor som kommunen föreslår som prioriterade att satsa på, på vilket sätt avses dessa att förbättras och hur antas förbättringen påverka människors cykelvanor?

Social hållbarhet

Den kommunala cykelstrategin saknar den sociala dimensionen. Hur ser segregationen ut i samhället? Hur påverkar till exempel bristen på cykelvägar detta?

Länsstyrelsen vill också uppmärksamma kommunen om vikten av att skapa likvärdiga förutsättningar för unga flickor och pojkar, män och kvinnor, att cykla inom kommunens tätorter och mellan dessa. Hur skiljer sig till exempel användandet av cykel mellan män och kvinnor? Vilka faktorer är det som påverkar barn och ungas cykelvanor med fokus på jämställdhet? I handlingarna saknas en analys av vilka platser som används av barn och unga och hur många är det som cyklar.

Fritid och målpunkter

Länsstyrelsen saknar en redovisning över var målpunkterna finns i orterna. Var finns fritidsaktiviteterna i förhållande till bostaden och skolan? Hur tar sig människor dit idag och hur önskar man kunna ta sig dit i ett samhälle med ett välfungerat cykelvägnät?

Det uppmärksammas i slutet av strategin att förekomst av bommar och passager behöver ses över med tanke på det ökande användandet av cykelvagnar och lådcyklar vilket är mycket bra. Ska cykeln bli ett attraktivt alternativ för vardagstransport är det avgörande att cykelnätet prioriteras så att man undviker omvägar, krångliga passager eller hinder och att det är enkelt att parkera, även för cykelvagnar med flera. Det ska vara lätt att göra rätt!

Friluftsliv och hälsa

Cykelstrategin lyfter fram tre stora kvalitéer för cykelturism: Emån, småländsk kulturmiljö och i vissa trakter en unik vildmarks karaktär. Länsstyrelsen ser positivt på kommunens engagemang i projektet ”cykla längs Emån”.

Att cykla är bra för hälsan, skonsamt för kroppen och hjälper kvinnor och män, unga pojkar och flickor att hålla sig i form. Det finns flera olika studier kring hur cykling påverkar hälsan. Till exempel har Trafikverket tagit fram rapporten ”Om gång och cykling, hälsa och hållbar utveckling” som bland annat redovisar att cykling kan bidra till ökad folkhälsa. Länsstyrelsen saknar kopplingen till folkhälsa i cykelstrategin och uppmanar kommunen att utveckla folkhälsoperspektivet i handlingarna.

Inte minst kombinationen att kunna ta cykeln för att ta sig ut i naturen är viktig ur folkhälsoperspektiv. I den nya *Naturguide Högsby*, som är framtagen i kommunen, visas många exempel på mycket besöksvärd natur i anslutning till de nu föreslagna primära cykelstråken. Att lyfta dessa naturmiljöer som lämpliga målpunkter i cykelstrategin skulle gynna såväl friluftslivet i vardagen för kommuninvånarna som besöksnäringen.

Processen

Hur ser processen ut för cykelstrategin? Hur planerar kommunen att följa upp åtgärderna som föreslås? Åtgärdsplanen redovisar ett antal åtgärder för att förbättra tillgängligheten med cykel i kommunen, på vilket sätt ska detta genomföras?

Kartor och handlingar

Handlingarna saknar sidnumrering. Teckenförklaring saknas till kartorna över cykelnätet i orterna. I kartorna har kommunen använt tankebubblor med text och i många fall är det svårt att tyda vad den sista bubblan pekar på. Ett bättre sätt är att rita ut en pil från tankebubblan för att tydliggöra vilket område som texten syftar på.

Kommunens kommentar

Cykelstrategin förtydligas avseende de dimensioner som lyfts fram i yttrandet, social hållbarhet, rekreation och folkhälsa. Hur uppföljning kring cykelfrågor ska kompletteras så att utveckling för ökad cykeltrafik får kontinuitet och hållbarhet. Redaktionella justeringar för ökad läsbarhet görs.

Region Kalmar län

Region Kalmar län har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på Kommunal cykelstrategi med åtgärdsplan för Högsby kommun. Under förra planperioden tog dåvarande regionförbundet fram en cykelstrategi för Kalmar län. Denna strategi ligger till grund för ställningstaganden i nuvarande Regional transportplan för Kalmar län 2018-2029. Region Kalmar län kommer under de närmaste åren revidera den Regionala cykelstrategin.

Utifrån kollektivtrafiksynpunkt anser regionen att kommunens mål med cykelstrategin är bra. Målsättningen att cyklingen ska bli en integrerad del i trafikplaneringen skulle emellertid kunna tas ett steg längre till att bli en integrerad del i samhällsplaneringen. Inte minst för att stärka det kollektiva resandet och kombinationen cykel och kollektivtrafik.

Region Kalmar län har genom Kalmar länstrafik under 2018 och 2019 arbetat med att ta fram en ny hållplatsklassificering för länet och tydliga målbilder för hur länets hållplatser skulle kunna utvecklas. Dessa målbilder finns beskrivna på hållplatshandboken på webben <https://www.regionkalmar.se/samarbetsportalen/kollektivtrafik/hallplatshandboken/>

Cykelstrategin för Högsby kommun är ett värdefullt komplement till det arbetet. Det skapar förutsättningar för ett tydligt och strukturerat samarbete kring utvecklingen av ett hållbart resande, där cykel och kollektivtrafik på ett bra sätt kompletterar varandra. Genom arbetet med ny hållplatsklassificering har viktiga bytespunkter i länet pekats ut, där förutsättningarna

för att parkera bil och cykel för att kunna resa vidare med kollektivtrafiken särskilt ska beaktas. I Högsby kommun är Glahytt, Berga station, Högsby resecentrum och Fagerhults vägskäl utpekade som viktiga bytespunkter.

Under sommaren genomförs en inventering av länets närmare 4000 hållplatslägen. Regionen avser att ta kontakter med kommunerna för en fortsatt dialog kring hållplatsutvecklingen då det arbetet är slutfört. Några generella synpunkter i arbetet med cykelstrategin

□ Region Kalmar län vill särskilt poängtera vikten av goda anslutningar från gång- och cykelbanor till busshållplatser. På hållplatser som används för pendling är det värdefullt om kommunen tillhandahåller cykelställ där cyklar kan låsas fast på ett säkert sätt. Pendlare uppskattar också cykelställ med tak.

□ Placeringen och utformningen av gång-/cykelbanor i anslutning till skolor där också skolbussar stannar är särskilt viktigt att fundera över. Region Kalmar län deltar gärna i dialogen kring sådana miljöer för att skapa så säkra trafiklösningar som möjligt för skolbarnen.

Väghållarna, som regel kommun eller Trafikverket, har ansvaret för den fysiska utformningen av hållplatsen. Det förekommer ibland brister i anslutningen av gång-/cykelvägar (kommunalt ansvar) till hållplatser längs nationella/regionala vägar.

Sammanfattningsvis konstaterar regionen att Högsbys kommunala cykelstrategi ligger i linje med ambitionerna i den regionala transportplanen. Regionen Kalmar län anser att det är en väl genomarbetad plan som kan leda kommunens arbete med cykel frågor/planering vidare.

Där planen berör finansiering från den Regionala transportplanen får detta prövas i varje enskilt fall i samarbete med Trafikverket.

Kommunens kommentar

Det förtydligas att strategins mål verkligen är en integrerad samhällsplanering där cykeln såväl främjas som främjar en hållbar utveckling på flera olika sätt, bland annat som ett medel för en mer tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik.

Hållplatsklassificering och förtydligande kring cykelparkeringsåtgärder fogas till dokumenten.

Byteshållplatsen utanför Fagerhult är en punkt där bristande anslutning till kollektivtrafikens knypunkter identifierats.

Trafikverket

Samråd

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

Syftet med strategin är att främja säker cykling och kartera brister och möjliga åtgärder för att skapa goda cykelstråk i Högsby kommun.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket är positiva till kommunens ambitioner och intentionerna i strategin.

Trafikverkets synpunkter utgår från rollen som infrastrukturhållare för väg och järnväg. Fastighetsägare/sakägare av järnväg och väghållare för väg.

Dåvarande Regionförbundet i Kalmar län, nu Region Kalmar län, har 2015 antagit en cykelstrategi för Kalmar län. I denna anges länets samlade prioriteringar samt ansvarsförhållandena gällande byggnation och finansiering. De samlade önskemålen/behoven av cykelvägar överstiger vida de ekonomiska ramar som finns tillgängliga. För att optimera utbyggnaden fastslås bl.a. i länets cykelstrategi att det är kommunerna som har finansieringsansvaret för utbyggnad av cykelvägar inom tätort, oavsett vem som väghållare, medan medel

från den regionala transportplanen kan användas mellan tätorter. (För några sträckor i länet som rör riksväg 25, 40 och E22 kan även finansiering från den nationella transportplanen vara aktuell). Trafikverket anser att den regionala cykelstrategin kan, och bör, revideras i närtid för att ytterligare förtydliga prioriteringar och utbyggnadsordning. Denna uppgift ligger på Region Kalmar län. När/om strategin revideras är det viktigt att alla kommuner är aktiva utifrån sina egna prioriteringar. Med tanke på att önskemålen överstiger medlen så är det viktigt att kommunerna prioriterar och motiverar tydligt utifrån sina behov.

Cykelvägar kan anläggas på ett flertal olika sätt beroende på kringliggande förutsättningar och cykelvägens tänkta funktion. För byggnation av cykelvägar längs statlig väg, inom vägområdet fordras vägplan samt att Trafikverket som regel anlägger dessa. Vägplaneskedet bör föregås av en åtgärdsvalsstudie som visar på brister, behov och möjligheter. Dessa cykelvägar blir då en del av den statliga infrastrukturen som Trafikverket även driftar och underhåller, om inget annat skrivs i avtal. Om medel för detta inte kan erhållas från den regionala transportplanen återstår för kommunen att själv finansiera denna efter att avtal upprättats med Trafikverket.

En möjlighet för kommunen att på egen hand finansiera, anlägga, drifta och underhålla cykelväg är att den byggs helt utanför vägområdet och väl skilt från detta. Vidare är en kontinuerlig dialog med Trafikverkets enhet Underhåll viktig för att om möjligt kunna samordna åtgärder som kommunen önskar med t.ex. beläggningsarbeten. Genom sådan samordning kan relativt kostnadseffektiva åtgärder utföras. Innan en sådan åtgärd blir aktuell kan ett avtal mellan kommunen och Trafikverket behövas för att reglera t.ex. kostnadsansvar samt drift och underhåll mellan parterna. Vidare behöver dialog mellan kommun och Trafikverket föras vid anläggande av kommunal cykelväg då dessa behöver passera statlig väg. Genom en sådan dialog kan säkrast möjliga passage medges för både cykel och fordonstrafikanter.

Då det gäller föreslagna bygdevägar (eller bymiljövägar, det finns flera benämningar på dessa) så råder fortfarande oklarheter om huruvida dessa kan/får anläggas på statlig väg genom tätort. Flera kommuner har anlagt dessa vägar på kommunala vägar, men för statlig väg, t.ex. enligt förslaget genom Berga, kan Trafikverket ännu inte se det är genomförbart.

Kommunens kommentar

Åtgärdsplanen ger underlag för värdering av olika åtgärder utifrån Högsbys kommuns perspektiv. Detta kan fungera som en plattform för att i samverkan åstadkomma förbättringar för cykeltrafiken. Åtgärdsplanens värdering visar att det som bör prioriteras allra högst är cykelstråket mellan Berga och Högsby. Här bör en åtgärdsvalsstudie tas fram snarast!

Vad gäller bygdevägar eller bymiljövägar så är den samlade erfarenheten kring dessa ännu liten. Det vore onödigt att utesluta möjligheten i ett strategiskt och långsiktigt dokument, då regelverk och praxis kan ändras. Hultsfreds kommun studerar möjligheten i liknande situationer som de aktuella platserna i Högsby kommun.

Oskarshamns kommun

Oskarshamns kommun konstaterar att det är positivt att Högsby kommun i sin cykelstrategi tar upp kopplingar till grannkommunerna. För Oskarshamns kommun är kopplingen mellan Berga och Bockara i högsta grad relevant. Denna sträcka är en förlängning av det av Högsby kommun identifierade huvudstråket Ruda-Högsby-Berga. I en framtid kan det antas att detta stråk kommer att kopplas samman med sträckan Bockara-Oskarshamn.

Trafikverket, tillsammans med Oskarshamns kommun och Region Kalmar län, kommer under 2019 starta en process för att genomföra en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för en standardhöjning av Rv 37/47 på sträckan Glahytt-Bockara-Oskarshamn, med en ny sträckning av vägen Århult-E22 Oskarshamn södra trafikplatsen. En frågeställning i denna process är en cykelväg för nämnda sträcka.

Kommunens kommentar

Dokumentet förtydligas vad gäller den regionala kopplingen till Oskarshamns kommun via Bockara. En cykelväg mellan Bockara och Oskarshamn har positiva effekter även för Högsby kommun, och möjliggör ökad tillgänglighet till kollektivtrafik i kommunerna.

Hultsfreds kommun

Informationsenheten, miljö- och byggnadsförvaltningen och kultur- och fritidsförvaltningen har fått i uppdrag att ge synpunkter på Högsby kommuns cykelstrategi.

Ur besöksnäringssynpunkt är det en aktuell fråga. Cykelturism ökar över hela Europa - likaså i Sverige. I vissa europeiska länder omsätter cykelturism miljonbelopp varje år. I Sverige byggs cykellederna ut och efterfrågan ökar. Det finns stora möjligheter till ökade intäkter och ökad sysselsättning över hela landet, med bieffekter i form av förbättrad folkhälsa och en mer hållbar inhemsk turism. Hultsfreds kommun ser positivt på att Högsby kommun i sin cykelstrategi slår fast att fler ska välja cykel och att det stöds av en åtgärdsplan. Dock är det inte självklart framgående vilken åtgärd som bör prioriteras med hänsyn till miljö- och klimatpåverkan. Sannolikt är det just cykelvägar med längre sträckningar i och mellan orter som utgör bäst chans att reducera miljö- och klimatpåverkan.

Vi anser att man bör hänvisa till dessa aspekter i större utsträckning i strategin och i åtgärdsprogrammet. Cykelfrämjande insatsers påverkan eller samspel med biologisk mångfald och ekosystemtjänster inom samhällsplanering hade kunnat stärkas. Hultsfreds kommun stödjer sig vad det gäller cykelturism, på den regionala strategin som finns, samt löpande försöker påverka de infrastruktursatsningar som görs i kommunen till att ha ett cykelvänligt tankesätt. Detta är en av anledningarna till att vi under våren startade igång förstudien för att anlägga en cykelled utmed Emån tillsammans med Högsby kommun. Detta projekt kan ses som en fortsättning på den redan befintliga cykelleden Dacketrampet.

Vidare önskar vi att cykeln inte bara ses som ett transportmedel för korta och medellånga sträckor, utan också i sig för regionalt sett längre sträckor.

Kommunens kommentar

Kopplingen till miljömässig hållbarhet fördjupas i dokumentet, liksom den regionala dimensionen. Vad gäller vilka resor man ska satsa på så kan man generellt faktiskt se det tvärtom, eftersom hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer, och det är sträckor där cykeln ger nästan likvärdiga eller till och med kortare restider, så är korta cykelresor "långt hängande frukter" som ger stora miljövinster till låg samhällskostnad. För en landsbygdskommun så ser det nog lite annorlunda ut med genomsnittliga reslängder, eftersom befolkning och målpunkter är mer utspridda, men det kan konstateras att cykel har lägre resandeandel än jämförbara kommuner, särskilt på korta sträckor.

Mönsterås kommun

Mönsterås kommun ställer sig positiva till Högsby kommuns cykelstrategi och ser cyklingen som en viktig strategisk fråga för Kalmar län.

Den upprättade strategin visar dagens stråk samt vilka sträckor som är prioriterade. Strategin är kommunintern och berör inte Mönsterås kommun i första steget. Dock finns positiva effekter med att göra kommunöverskridande cykelsträckor för både turism och friluftaktiviteter.

Kommunens kommentar

Högsby kommun deltar gärna i samarbeten kopplade till cykelturism och –rekreation. Vi hoppas, tillsammans med Hultsfreds kommun, i närtid kunna inbjuda grannkommunerna till vidare arbete kring en cykelturismled längs Emån.

Yttranden från organisationer och föreningar

Berga samhällsförening

Inledningsvis finner vi det mycket positivt att Högsby kommun tagit detta samlande grepp med en cykelstrategi för att främja miljö, hållbarhet, hälsa och trafiksäkerhet.

Berga samhällsförening har under många år och i flera skrivelser framhållit behovet av en särskild/markerad gång- och cykelväg efter Södra Storgatan som är trafiksäker för alla skolbarn, föräldrar och andra vuxna som går och cyklar efter den smala och livligt trafikerade genomfarten i samhället. Vi hoppas därför att den nu framtagna kommunala cykelstrategin ska resultera i faktiska åtgärder med utgångspunkt från den framtagna prioriteringen.

Vi noterar särskilt att såväl cykelfält-/bana inom Berga tätort som separerad cykelväg Berga Högsby vid en sammanvägning av angivna faktorer erhållit de klart högsta poängen (86 av 99 möjliga).

Berga samhällsförening har följande särskilda synpunkter på cykelstrategin

1. Inom tätorten är det såväl gång- som cykelväg som gäller, i strategin används bara beteckningen cykelväg-/fält i stället för GC-väg
2. För Berga samhällsförening är det som vi tidigare framhållit gång-/cykelvägen efter Södra storgatan från Åsevägen fram till Sjögatan, en sträcka på ca 400 meter som är högst prioriterad på den smala och kurviga sträckan.
3. I förslaget används begreppet Bygdeväg om Södra Storgatan. Är detta ett av Trafikverket etablerat begrepp? Att smalna av vägen med särskilda gång- och cykelfält anser vi svårt att genomföra med tanke på den höga trafikintensiteten med bussar och bilar. För den under 2 angivna sträckan vore det bättre att endast avskilja ett gång-/cykelfält på vägens västra sida. Redan nu finns ju från Norra Storgatan över järnvägsbron skilda cykel- och gångfält med vita heldragna linjer som syns på bilderna i strategin. Från Sjögatan fram till Mellbyvägen finns utrymme på båda sidor av vägen att bredda för

gång-/cykelfält utan av vägbanan behöver avsmalnas. Efter Mellbyvägen är det betydligt mindre gång och cykeltrafik.

4. Första delen av Västergatan från Norra Storgatan fram till Skogsgatan saknar heldragna markeringar för gång- och cykeltrafik inte minst med tanke på alla skolbarn. Med heldragna vita linjer finns utrymme att göra denna korta del mycket trafiksäkrare med tanke på alla bussar och bilar som passerar här.
5. Enligt gällande detaljplan ska det finnas en särskild cykel- och gångväg efter den livligt trafikerade Stationsgatan. Denna saknas och bör läggas till i åtgärdsplanen.
6. Cykelvägen Högsby- Berga och genom Berga har stor betydelse för såväl barn som vuxna som skall ta sig till Gösjöbadet. Från Västergatan/Ängsgatan finns den förnämliga och trafiksäkra cykel- och gångvägen till Gösjön. Det är dock viktigt att kommunen svarar för att denna underhålls.
7. Cykelvägen efter landsvägen från Berga till Stora Hanåsa via Hanåsa sågverk är det enda realistiska alternativet. Den måste kompletteras med ett 10-tal gatlyktor där det idag saknas mellan Hanåsa sågverk och Berga.

Kommunens kommentar

1. *Det finns flera begrepp som används för cykelns infrastruktur (ofta ihop med gång- som förled när gångtrafik samnyttjar utrymmet):
Cykelväg – helt egen körbana för cykeltrafik.
Cykelbana – fysiskt avskild körbana för cykeltrafik, med nivåskillnad, dike eller staket mellan cykeltrafikens körbana och biltrafikens.
Cykelfält – målad fil för cykeltrafik på samma gata/väg som används för biltrafik.
Dessa definitioner förtydligas i dokumenten.*
2. *Kommunen delar synsättet att Södra Storgatan är mycket högt prioriterad för åtgärder.*
3. *Trafikverket är enligt sitt yttrande för närvarande inte villiga att genomföra ”Bygdevägar” på sitt vägnät. Som begrepp är det dock etablerat och beprövat på andra håll i regionen. Vid avvägningar mellan olika vägalternativ måste flera intressen jämkas samman. Kommunen tar upp en dialog med Trafikverket vad som kan göras på kort sikt med små medel på Södra Storgatan.*
4. *Västergatan tas upp i dialog med Trafikverket.*
5. *Gång- och cykelvägen är en del av ett plangenomförande av kvarteret, det övergripande värdet av den för cykeltrafik är begränsat. Den typen av smååtgärder skulle göra åtgärdsplanen för omfattande och svåröverskådlig.*
6. *Rekreationsmöjligheter tas på ett tydligare sätt med i cykelstrategin, bland annat kommunens badplatser. Ett intressant rekreationsstråk som även kan fungera som sommarcykelväg mellan Högsby och Berga vore en upprustning av Jonas Stolts kyrkväg. Denna skulle även ge en bättre koppling mot Oskarshamn för cykelturism.*
7. *Cykelvägsalternativet kan förutses kräva väg- eller detaljplan och en stor investering, vilket innebär att den behöver tas med i regionala transportplanen. Ett första steg som måste ses som prioriterat av kommunen är att det görs en åtgärdsvalsstudie för stråket Berga – Högsby.*

Fågelfors PRO i samverkan med Nostalgia

Bra beskrivning i mål och inriktning. Vision, mål åtgärder. Att cykeln ska kunna användas av många på ett säkert sätt. Barn, vuxna, äldre. Till och från arbetet, studierna, skolan eller fritiden.

Bra för miljön och hälsan. Kostnadseffektivt. Tack!

Detta behövs:

- Det ska vara möjligt att låna eller hyra cyklar, hjälmar, källor, barnsaddlar. Pumpar vid affärerna. Laddningsplatser för elcyklar. Cykelställ.
- Snabba cyklisterna och rullskideåkare behöver säkrare vägar. Det ska vara attraktivt att välja cykeln.
- Lätt och billigt att ta med cykeln på tåg och bussar. Kombinera kollektivt åkande med cykel.
- Utbildningar om cykeltrafik i skolan och för vuxna. Trafikverket, NTF och Polisen bör samverka på cykelns dag.

Speciellt för Fågelfors:

- Cykelväg, behöver skapas/upprustas från Fågelfors skola genom Ugglemon till Övrasjöns badplats. Även skyltning så att besökare och turister upptäcker denna vackra gång- och cykelled.
- Cykelpump vid Tempo.
- Markera naturcykelvägar som följer dammen utefter Nötån, över bro mot Foglebo, Virserumsvägen åter till Fågelfors.
- Markera vägen Ljusholm – högsta gryt – Övrasjön.
- Lilla Klobo – Granskärret – Åforsvägen –

Ja, det är så mycket vackert att se och cykelvänligt i Fågelforsbygden!

Men beläggningarna på matargatorna är sliten och guppig. Ex. Åforsvägen mot Lilla Klobo. Samt Mostigen och delar Movägen särskilt i Mon.

Tung trafik från och till Fågelfors – mot Ryningsnäs samt mot Högsby är särskilt riskabla. Fågelfors är aktivt industrisamhälle, och det vill vi att det ska vara. Både lastbilarna med släp och cyklisterna behöver komma fram säkert.

Förslag etapp Ett en separat cykelväg mellan Fågelfors och Högsby.

Tack! Viktigt att strategin regelbundet följs upp.

Kommunens kommentar

En viktig åtgärd i cykelstrategin är en cykelkarta och cykelskytning, i yttrandet finns flera intressanta utflyktsförslag som vi får titta vidare på i ett sådant arbete. Miljöerna som nämns ingår i flera fall i kommunens Kulturmiljöprogram och ska tydligare pekas ut i cykelstrategin. Kommunen tar till sig synpunkten att det behövs alternativa stråk för cyklisterna utöver de statliga, och smala, landsvägarna. Dessa kan vara särskilt värdefulla för rekreation och cykling med barn, även om landsvägarna kommer vara snabbare och attraktivare för de som vill komma fram snabbt.

Upprustning/skapande av stigcyklingled från Movägen genom Ugglemon över Nötån till badplatsen tas med som åtgärd, detta framförallt som rekreativåtgärd och som vidare koppling till de intressanta rekreativmiljöerna som pekas ut i yttrandet. Denna typ av åtgärder, liksom cykelpump, är sådant som kan vara svårt/dyrt för kommunen

*att anlägga och förvalta, därför föreslås ett bygdepengsystem där föreningar och dylikt kan söka medel för mindre åtgärder som främjar ökat cyklande.
Det är idag möjligt att ta med cykel på landsvägsbussarna i kommunen, men inte med Kustpilentåget. Det är angeläget att nya tåg som köps in ger den möjligheten, vilket enligt uppgift från KLT är avsikten. Det är dock ingen kommunal fråga, utan regionens ansvar.
En årlig aktivitet är en utmärkt idé, vi ses på Cykelns dag den 9 maj 2020!*

Fagerhultsbygdens samhällsförening

Cykelstrategi Område Fagerhult Tätort samt område omkring

Det är jättetrevligt att höra att Högsby Kommun arbetar aktivt med att skapa/arbete med cykelstrategi inom Kommunen och utanför. Vår kommun har en rätt stor andel turister, det behövs att man skapar aktiviteter för dem för att bli ännu attraktivare. Att cykla är framförallt för turisterna väldigt intressant och populärt. Våra områden och natur är som har gjorda för att turisterna ska välja oss.

Det som jag /vi vill gärna också påminna om är att vi inte glömmer bort våra invånare som kan använda cykel som transportmedel. Det som hade varit önskvärt i Fagerhult och byarna omkring är att flera använder cykel för att t.ex. komma till arbetsplatsen, men detta är inte lätt när arbetsgivaren är långt borta. Vi har dessutom väldigt många barn och ungdomar som dagligen använder sin cykel för att komma till skolan, vänner, familj, m.m.. I dagsläget finns här ett stort behov att förbättra situationen angående säkerhet och framkomlighet.

Vi tycker att det är jättebra att man vill förbättra situationen och vi har stora förväntningar att man inte glömma bort Fagerhult och byarna omkring och bara satsar på Högsby, Berga och Ruda.

Tematik

1. Fagerhult Tätort
2. Gång-, Cykelväg Prästgården – Välenbadet
3. Cykelvägar för Turism

1. Fagerhult Tätort

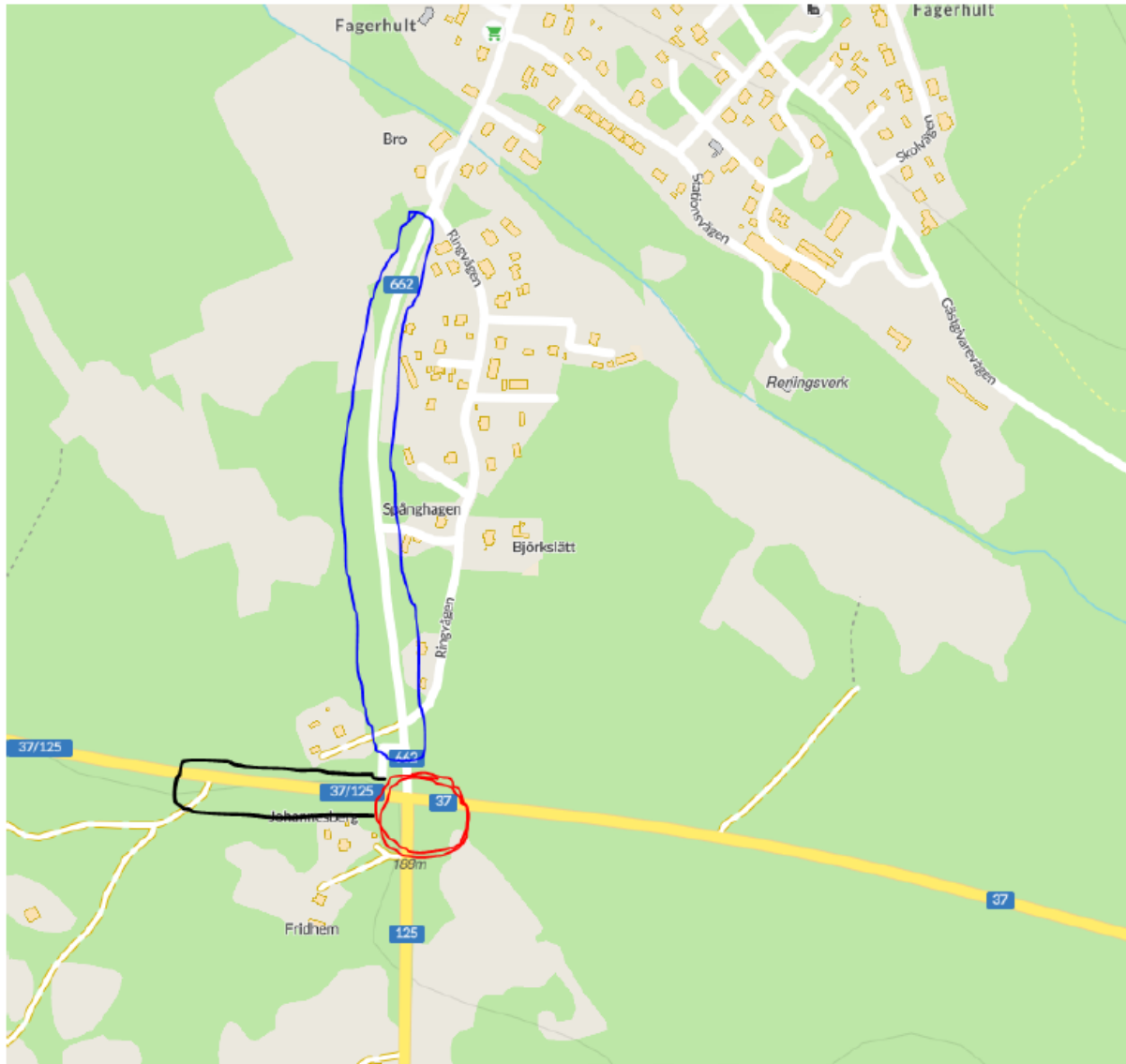
Inom Fagerhult finns rätt många invånare och turister som använder cykel. Det finns en bra och tillräckligt belysning av gatorna. Hastigheten i Fagerhult hålls hyfsat bra och man upplever att trafikanterna tar hänsyn till varandra.

Men det finns ett stort bekymmer utanför Fagerhult, t.ex. korsningen väg 37 / 125 (röd markerad på kartan). Här finns t.ex. ingen särskild hastighetsbegränsning och invånare och turister som kommer från Grönskåra, Björkshult, Näshult, Uddaryd och Århult är utsatt för en rejäl fara vid passagen.

Dessutom finns inte heller något särskild cykel eller gångväg från korsningen in till Fagerhult (blå markerad). Vägverket har satsat på en "park and ride" vid korsningen. Busshållplatsen är också strategisk lagt vid korsningen. Tyvärr har man förmodligen helt glömt bort hur man ska nå detta. Det finns regelbundet invånare och turister som använder denna väg gåendes eller med cykel med olika anledningar t.ex. vill man komma till busshållplatsen, skolan, arbetsväg, m.m.. Vägen är inte särskild bred och är inte utformad för invånare och turister som vill cykla eller gå.

Det hade varit utmärkt att lägga vikt på följande:

- Skapa en säker övergång över väg 37 (röd markerad)
- Skapa en cykel-, gångväg från korsningen in till samhälle (blå markerad)
- Skapa en cykel-, gångväg, infarten Uddaryd till korsningen (svart markerad)

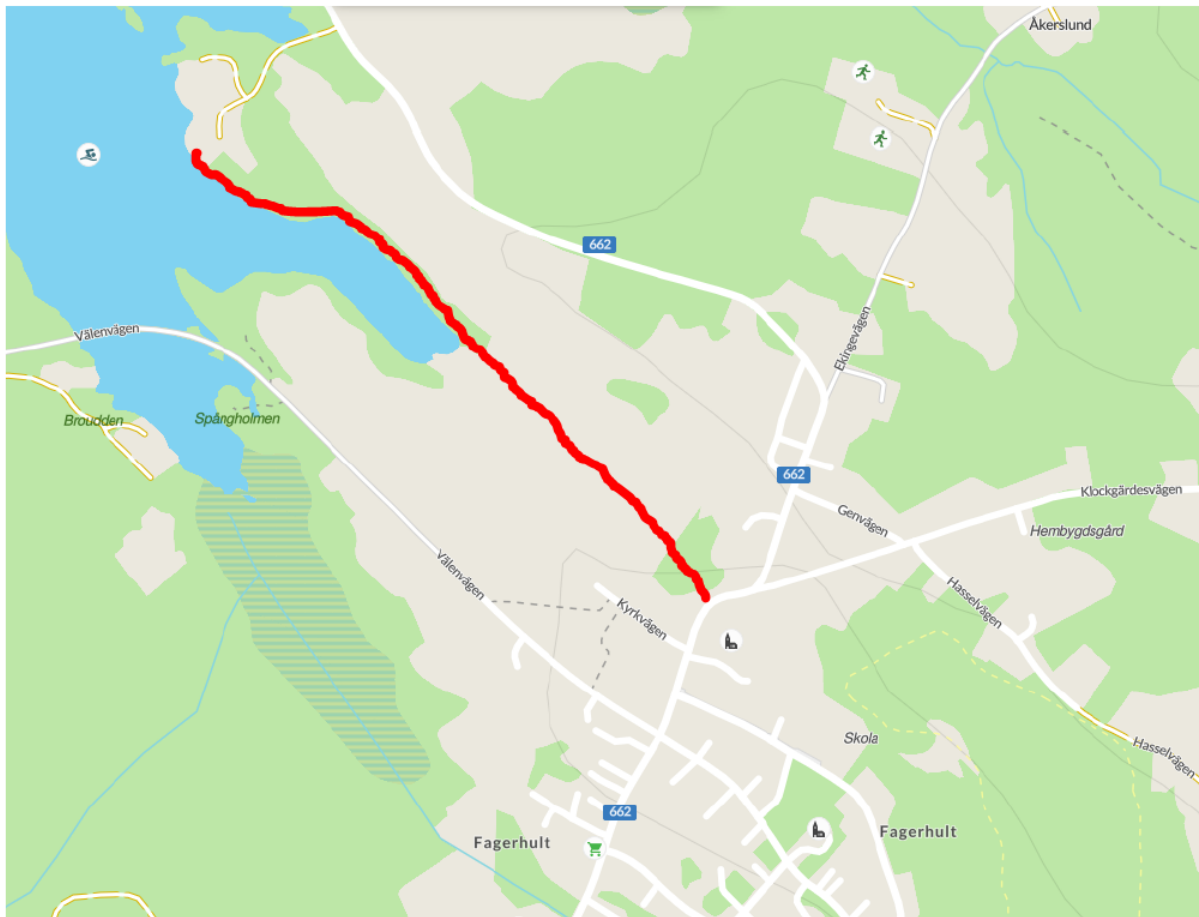


2. Gång-, Cykelväg Prästgården – Välenbadet

Välenbadets område är sen länge väldigt populärt för invånare (särskild barn och ungdomar) samt turister under den varmare årsperioden. Vägen mellan tätort till Välenbadet är en väldigt osäker väg för trafikanter som cyklar eller går och det är förvånansvärt att det inte har inträffat någon incident här.

Lars Eric Gustafsson och Frans Gillberg har kommit med en utvecklingsvision för Fagerhultstrakten i mars 2018. Därefter har vi (Fagerhultsbygdens Samhällsförening) lagt fokus på att utveckla en ny gång, cykel och ridled på drygt 1 km från Prästgårdsparken till sjön Välen. Leden syftar till att tillgängliggöra natursköna områden samtidigt som vi särskiljer oskyddade trafikanter från allmän väg. Vi har ansökt om bidrag hos Astrid Lindgrens Hembygd Leader och inväntar svaret.

Vi har stora förväntningar att detta blir verklighet och ser fram emot att våra invånare och turister ska kunna nyttja denna väg.



3. Cykelvägar för Turism

I dagsläget är det rätt lätt för våra, framförallt äldre, invånare att hitta rätt skogsvägar när de vill komma från ett ställe till något annat. Detta ser helt tvärtom ut när vi tänker på barn och ungdomar, nyinflyttade samt turister. Skogsvägar är oftast inte skyltade och att köra vilse, möta vägar som inte är körbara med cykel (t.ex. makadamväg) eller att få en uppfattning om hur lång en cykeltur kan vara är väldigt svårt.

Det som kunde vara önskvärt är att det finns cykelvägar som man lätt kan hitta, och att man har en uppfattning hur lång vägen är.

Vi kunde jättegärna vara behjälpliga att hitta cykelvägar i omgivningen som är naturskön, lätt cykelbar, med angivning av längd samt kopplad till utflyktsmål som t.ex. Skälsbäck skolmuseum, Näshultsberget, Ringvidahults borg, Hällaklint, Kungsekarna, m.m.

Det som behövs är möjlighet till skyltning t.ex. skylta med färgmarkering vid korsningar för att hitta rätt, kartan för att välja rätt cykelväg samt eventuellt en stor informationstavla på strategisk bra ställe t.ex. prästgården i Fagerhult och vid Skolmuseum i Skälsbäck.

Sammanfattning

Vi vill gärna utveckla vårt samhälle som vi lever i, där våra barn växer upp och där framtiden skapas. Vi är tacksamma om vi kunde bidra med något och vi är tacksamma om vi kunde skapa ett samarbete, där intresset ligger på hänsyn till våra invånare och turister.

Vi som förening har stora möjligheter men oftast stöter man snabbt på gränser när man inte har rätt stöd och samarbete.

Vi ser fram emot framtiden av Fagerhult och byarna omkring och hoppas att vi gemensamt kan göra något positivt för våra invånare och turister.

Kommunens kommentar

Säker övergång vid väg 37 förs in som viktig åtgärd, särskilt med tanke på integrering med kollektivtrafik och för att främja samåkning. Det är också viktigt för sambandet till Björkshult och Grönskåra. Likaså är kopplingen från korsningen in till samhället viktig. Cykelväg längs riksvägen vidare till Uddaryd är dock svårt att motivera utifrån den begränsade befolkningsmängd som skulle betjäna av detta. Ett billigare och enklare alternativ skulle kunna vara en enklare sommarcykelväg till Uddarp eller Fridhem, som kanske kunde genomföras med hjälp av ett bygdepengsystem?

Kommunen uppskattar initiativet med en ny gång-, cykel- och hästled i samhället Fagerhult, och samarbetar gärna kring frågor som kartor och skyltar så att leden kan kommuniceras i kommande kommunövergripande cykelkartor och -vägvisning. Det kan även handla om andra frågor och områden där föreningens lokalkännedom är värdefull för att få en bra cykelkarta över kommunen.

Fördjupningar efter remissomgång

- Hur får vi flera att cykla - nationell utblick
- Hur får vi flera att cykla - regional utblick
- Hälsa och cykling
- Miljöaspekter på cykling
- Sommarcykelvägar
- Tydliggörande av kommunens prioriteringar

Cykelstrategi, förändringar

- Fördjupningar enligt föregående rubriker införs i dokumentet.
- Hänvisningar till Naturguide Högsby och kommunens nya Kulturmiljöprogram tas in i dokumentets kartmaterial. Cykelstråk för att tillgängliggöra främst den södra och västra delarna av kommunen lyfts fram med tanke på dessa värden som har en stor rekreationspotential.
- Definitioner av olika slags cykelväg förtydligas. Begreppet ”sommarcykelväg” införs för att lyfta stråk med enkel standard men stor rekreationspotential, som kan fungera som (långsammare men säkrare) alternativ till kommunens landsvägar.
- Mätbart mål för cykeltrafikökning införs. Under en tioårsperiod vill vi fördubbla cyklandet i kommunen! Detta följs upp i resvaneundersökning och i enskilda mät-punkter. För att uppnå målet behöver resandet öka med drygt 7 % per år, en hög förändringstakt, men från ett lågt ursprungsläge.

Åtgärdsplan

- Nytt stråk föreslås som komplement mellan Fagerhult/Fågelfors och Högsby, delvis på nuvarande Högsbyleden. Kortar resvägen betydligt mellan Fagerhult och Högsby, men med tanke på vägens standard med långa sträckor grusväg, så är största fördelen att kunna cykla ostörd av någon betydande motortrafik.
- Sommarcykelväg på Jonas Stolts kyrkväg föreslås, som komplement som går att åstadkomma i närtid till stråket Berga – Högsby. Det förtydligas att en åtgärdsvalsstudie är prioriterat för kommunen att få in i den regionala transportplanen för detta stråk (Södra Storgatan).
- Sommarcykelvägar som ger attraktiva slingor runt eller mellan kommunens tätorter föreslås. Dessa förutsätter ett vidare arbete kring markavtal (i de fall där enskild mark eller enskilda vägar utan statsbidrag berörs), kartor och eventuell skyltning.
- Cykelparkering vid hållplatser tas med som kommunalt ansvar.
- En del av cykelsatsningarna bör göras med förenings- eller företagspeng där man kan söka bidrag för allmännyttiga cykelåtgärder som inte kommunen själv har möjlighet att utföra eller sköta. Det kan handla om upprustning av enskild väg som är utpekad

som huvudcykelstråk, cykelpump, publik laddmöjlighet för elcyklar med mera. Det bör finnas en årlig pott att söka, ungefär som för blomsterplanteringspengar som kan sökas av föreningar i kommunens tätorter. Stigcykelled till Övrasjön är också en åtgärd som kan inrymmas i detta koncept.

- Påverkansåtgärder bland kommunens företag att främja cykling, eltjänstecyklar m.m.

Uppföljning, framtida process

- Cykelåtgärder används som separat rubrik i budget och bokslut för att få en naturlig uppföljning och hållbarhet för cykelstrategin.
- Årligt cykelevenemang i samband med Cykelns dag.
- Mätbart mål införs. Cykeltrafikmätningar är på gång att införas som en del av mer kontinuerliga trafikmätningar som ÖSK avser införa.

Emil Stille, stadsarkitekt
Miljö- och byggkontoret
HÖGSBY KOMMUN

Högsby 2019-11-18