



HÖGSBY  
KOMMUN

# Kommunal cykelstrategi

Åtgärdsplan, textbilaga; 2019-12-10 (beskriver åtgärder i åtgärdsplanens tabelldel)

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



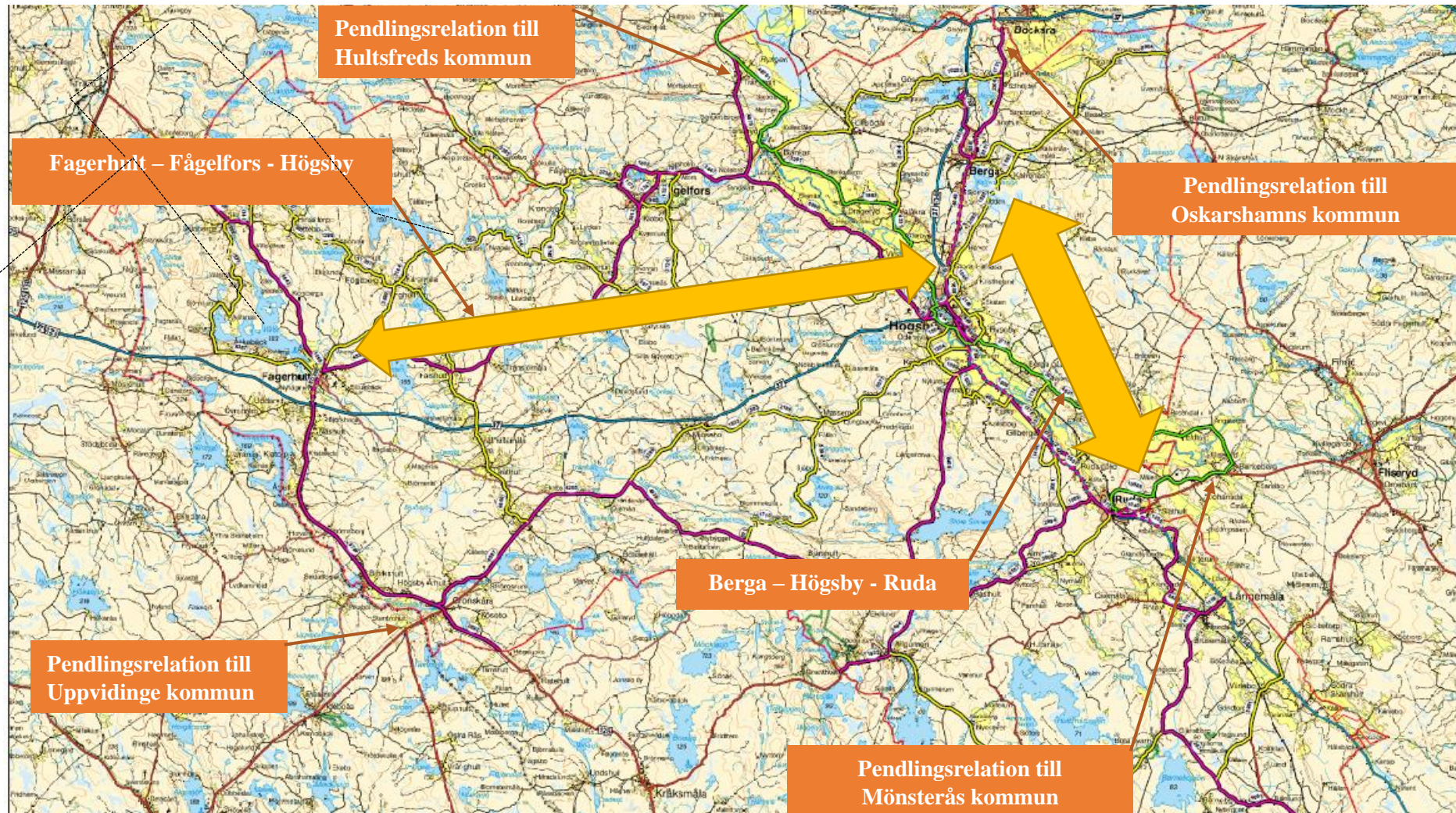
*Stigcykling i Svartbäcksmåla, foto Oskar Lind, Biking South East.*

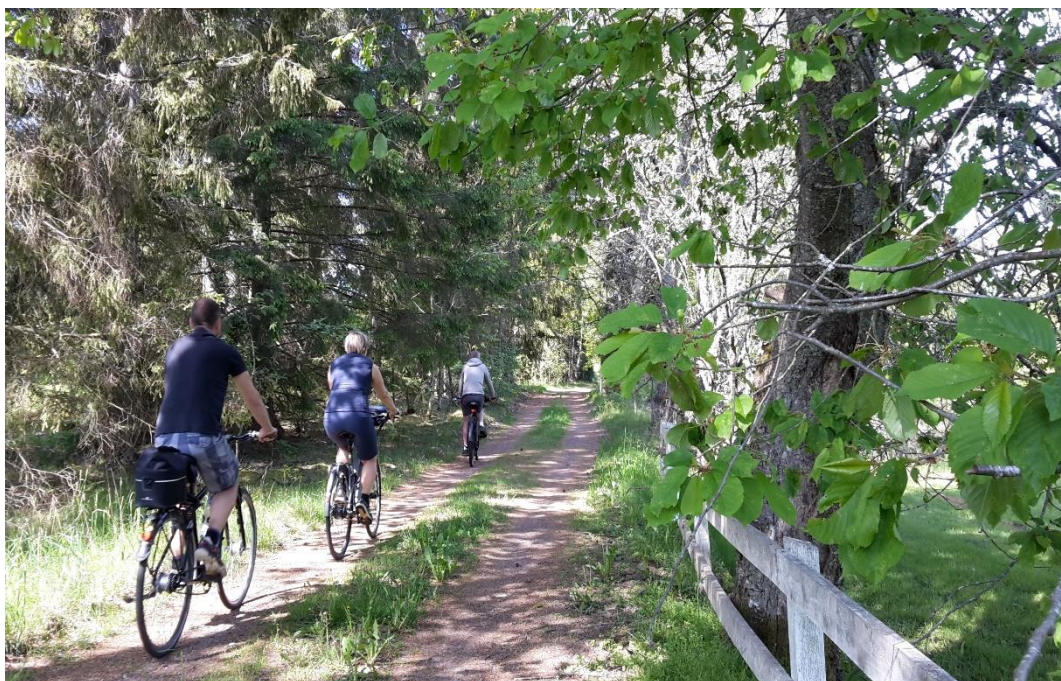


*Offentlig cykelpump vid Kalmar station.*

## Övergripande stråk

Kommunen har två övergripande stråk där insatser bör fokuseras. Hälften av kommunens befolkning finns i det primära stråket Berga – Högsby – Ruda, där är också avstånden mellan tätorterna rimliga för att cykling ska vara ett attraktivt alternativ. Det sekundära stråket kopplar samman Fagerhult – Fågelfors – Högsby. Detta stråk har längre färdvägar och tätorterna är mindre till befolkningen, men det är ändå viktigt ur service- och tillgänglighetssynpunkt att beakta cykelförbindelserna även i detta stråk. Det finns också ett behov att ansluta till regional cykelinfrastruktur.





*Cykling och "skogsbad" kan med fördel kombineras, foto Heike Schliebener.*

## Definitioner

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.
- Sommarcykelväg – enklare cykelväg som tar in rekreativt intressanta miljöer, vinterväghålls inte.

## Prioriteringar

Det här vill kommunen genomföra på egen hand – topp 3!

- Gång- och cykelväg till konstgräsplan vid Odensvi
- Kyrkogatan i Högsby, cykelfält
- Skyltning och cykelvägvisning

Det här vill kommunen verka för regionalt – topp 3!

- Åtgärdsvalsstudie för ny gång- och cykelväg/-bana mellan Berga och Högsby
- Åtgärdsvalsstudie för ny gång- och cykelväg mellan Ruda och Högsby (eventuellt som en del av "Cykla utmed Emån")
- "Cykla utmed Emån", cykelturismled tillsammans med grannkommunerna



## Huvudcykelnät: Inom Berga tätort till Björkdungen

Inom tätorten Berga finns en asfalterad körbana med smala vägrenar och en trafikmiljö som upplevs osäker för den oskyddade trafikanten. Sträckan från Södra Storgatan ner till Björkdungen där bebyggelsen upphör uppgår till cirka 1,7 km. Även Norra Storgatan har ett åtgärdsbehov för att förbättra trafiksäkerhet och trivsel inom tätorten, men även för att ansluta regionalt till Bockara (både cykelnät och kollektivtrafik).



Bygdeväg eller ombyggd körbana kan vara möjliga lösningar längs den allmänna vägen. Smala helstreckade vägrenar som redan finns på järnvägsviadukten vara ett alternativ som kan realiseras på kort sikt och med små medel. Breddning av vägutrymmet är svårt med tanke på befintliga vägräcken mot branta slänter eller intrång på omgivande fastigheter, som i flera fall är bebyggda väldigt nära befintlig körbana. Det är önskvärt att ändra vägens karaktär även av andra skäl, som trafiksäkerhet och störningar för omgivande bebyggelse. Parallellvägar saknas.

### Vägartier Södra Storgatan: bredd och hastighetsgräns

Bropartiet över järnvägen – 9,1 m, 50 km/h

Mellan Åsevägen och Sjögatan – 7,6 m, 50 km/h

Från Sjögatan söderut – 6,0 m, 70 km/h

Vägen har en årsdygnstrafik på drygt 1 000 fordon.

## Åtgärd

Dialog med Trafikverket om möjliga målningsåtgärder, på längre sikt studeras åtgärder inom ramen för en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

**Huvudcykelnät: Björkdungen – Stora Hanåsa (längs befintlig väg)**

Cirka 2,5 km, varav 200 m redan finns som cykelväg.



Gent stråk som följer allmän väg. Tunga transporter är vanliga på vägen till och från Hanåsa sågverk, vilket motiverar en separerad cykelbana. Utrymme finns för breddning med gång- och cykelbana /-väg, dock med viss konflikt med odlingsmark första delen. Beroende på hur befintlig körbanas bredd bedöms kan också avsmalning med någon form av fysisk barriär mellan kör- och cykelbana vara ett alternativ.

**Vägpartier Södra Storgatan: bredd och hastighetsgräns**

Från Sjögatan söderut– 6,0 m, 70 km/h

Strax innan korsning med Riksvägen - 6,5 m, 70 km/h

Vägen har en årsdygnstrafik på drygt 1 000 fordon.

**Åtgärd**

Genomför Åtgärdsvalsstudie i samverkan med Trafikverket och Region Kalmar län.

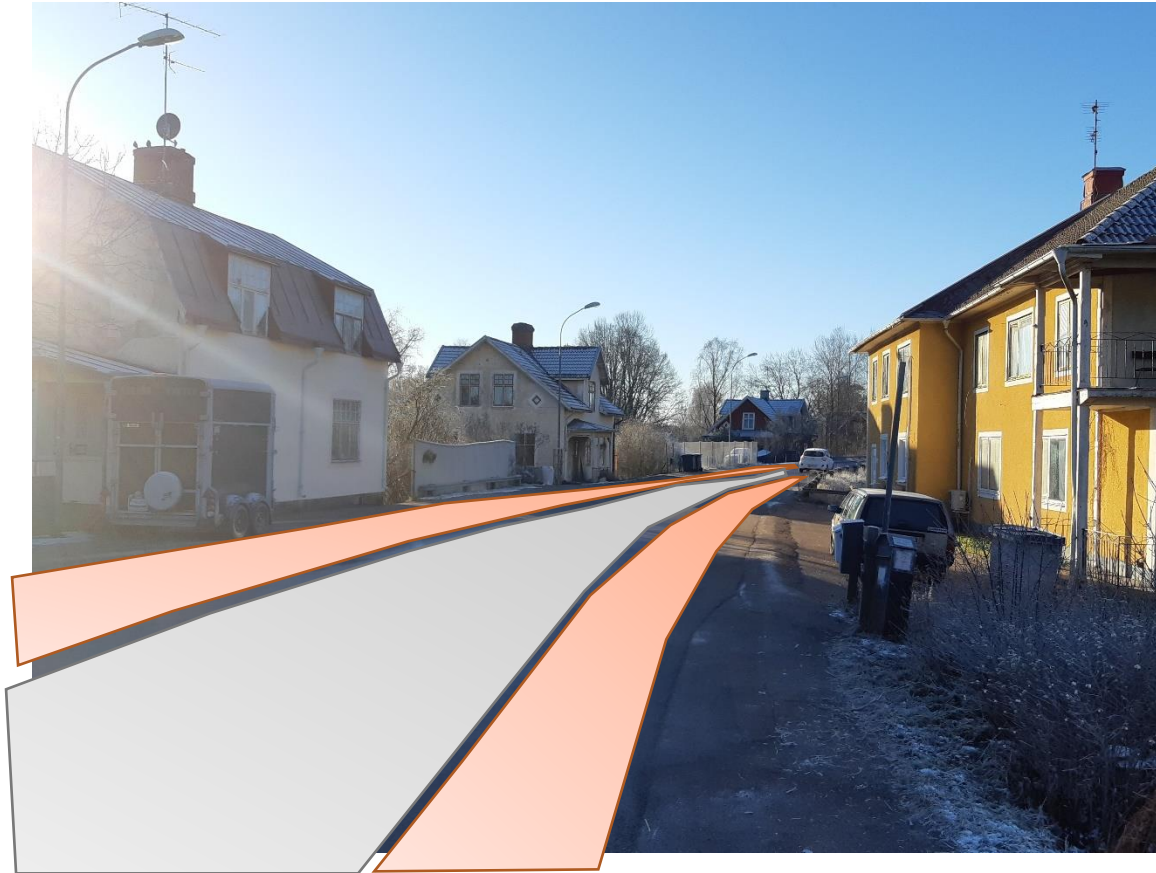
**Sommarcykelväg: Kalvenäs – Hanåsa (Jonas Stolts kyrkväg)**

Cirka 7,2 km av landsväg, grus- eller skogsväg med inslag av bommar i dagsläget, vissa partier kräver spänger över våtmarker.



Ett längre alternativ med bitvis mycket dålig standard, men genomkorsar kulturhistoriskt intressanta miljöer och vackra landskap. Vägpartiet närmast Berga, Trädgårdsvägen, har vissa trafiksäkerhetsproblem med tanke på en väldigt smal körbana, men i övrigt cyklar man utan konflikter med annan biltrafik. Enskilda vägar där godkännande av väghållaren krävs för att hänvisa cyklister dit. Svårt att orientera sig utan karta och skyltar. Ur trygghetsaspekt finns det problem med att stråket huvudsakligen går genom skog utan att passera bebodda fastigheter, och passerar i närheten av en övningskjutbana. Vid Stora Hanåsa så passerar stråket en ladugårdsplan med intensiv verksamhet med tunga jordbruksmaskiner. Efter denna gård finns det en vacker grusväg ner mot Lilla Hanåsa och vidare in i Högsby samhälle. Sammantaget skulle få finna detta alternativ attraktivt för arbetspendling, men det är intressant som rekreationsstråk, som dessutom ger en koppling mellan Högsby och Oskarshamn, via Basebo.

**Förslag: Cykelfält i Berga, söderut till Björkdungen**



Befintlig körbana smalnas av något och cykelfält avskiljs med färg, streck, GCM-stöd eller liknande. Cirka 1,7 kilometer behöver åtgärdas för Södra Storgatan, men även Norra Storgatan upp till avfarten till Riksvägen bör på sikt åtgärdas utifrån liknande koncept, cirka en kilometer.

Vägens bredd ner till Sjögatan är idag minst 7,6 meter, vilket bör medge antingen en så kallad bygdeväg med ett gemensamt körfält eller enkelfilig väg utan mittlinje med sidofält för cykel. Vidare ner mot Björkdungen och ända till Hanåsa är vägbredden 6,0 meter, vilket förutsätter en separat gång- och cykel bana.





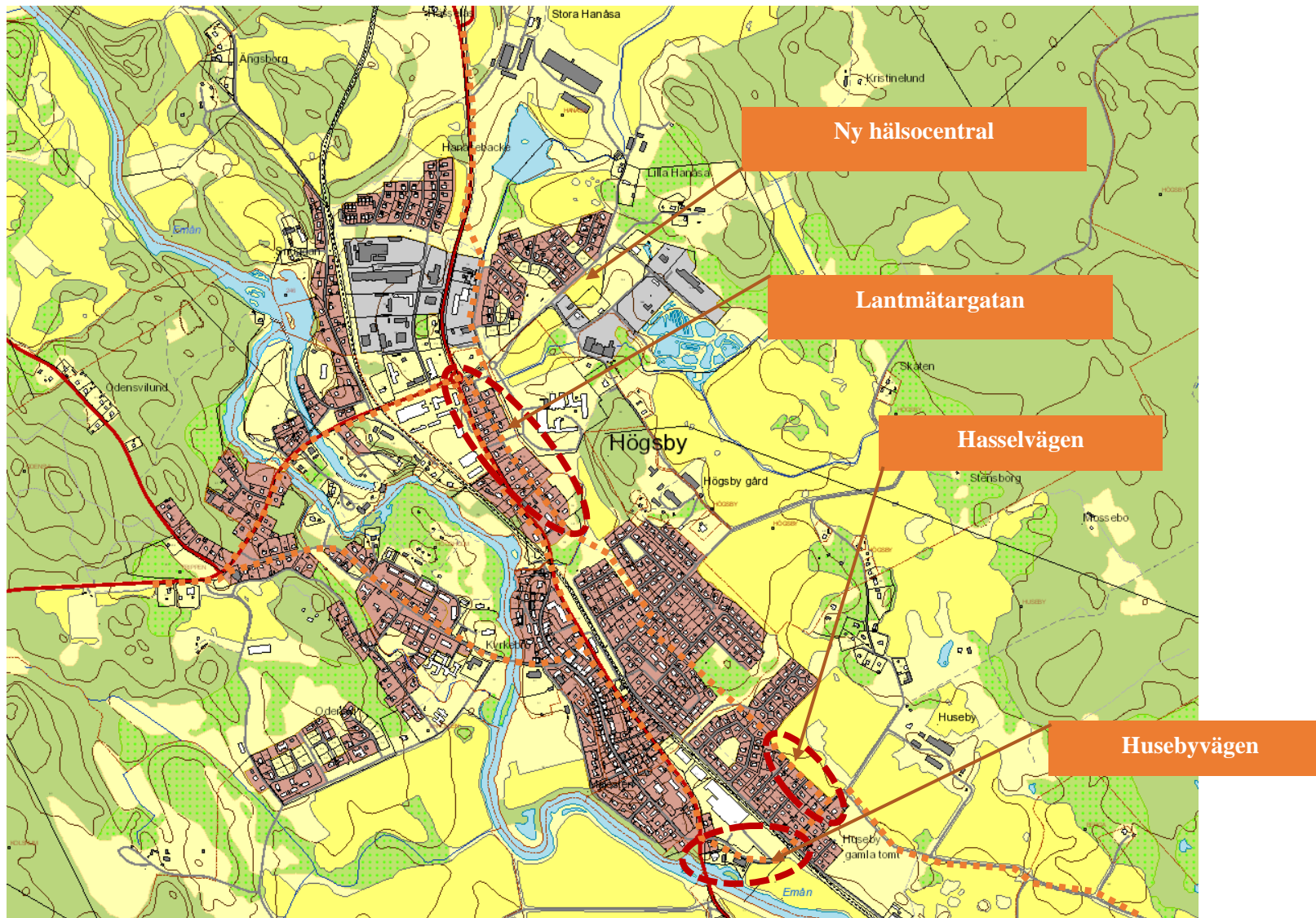
**Förslag: GC-väg mellan Hanåsa till Björkdungen (ansluter till befintlig GC-väg)**



Ny cykelbana anläggs vid sidan om befintlig körbana. Cirka 2,3 kilometer cykelväg behöver byggas.

Avrinning och intrång på åkermark behöver studeras. Med tanke på trafikmiljön bör det finnas adekvat fysisk separering gentemot fordonstrafiken!

**GC-stråk inom Högsby vidare mot Ruda och viktiga anslutningar**



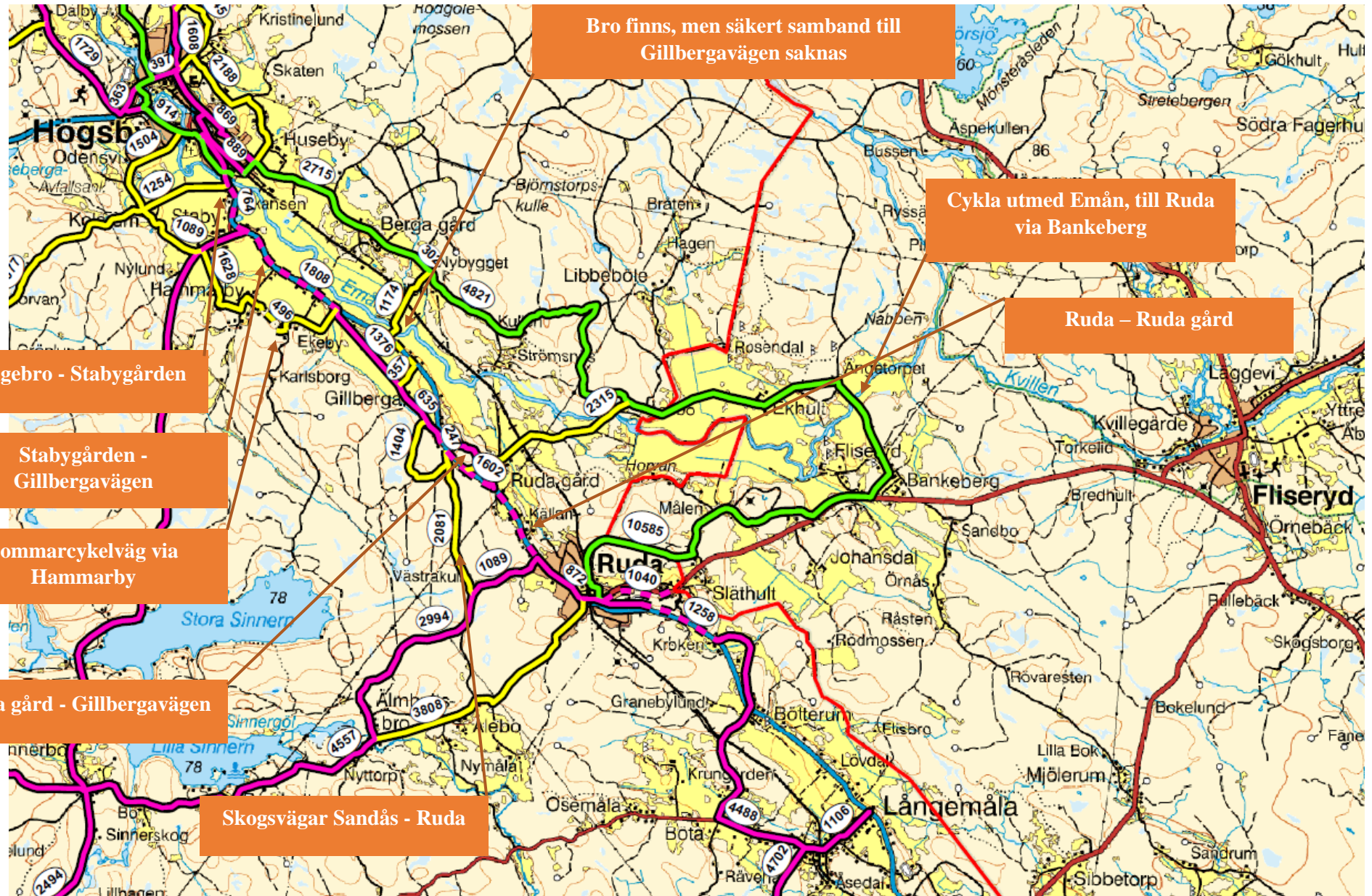
Fokusområden inom Högsby:

- Lantmätaregatan, trång gatusektion med många barn som färdas till och från skolan, 570 m gata.
- Väg och korsning vid ny hälsocentral behöver studeras vidare.
- Ny GC-väg norr om Hasselvägens vändplan (plan krävs), cirka 200 m.
- Mejeriet och Husebyvägen (plangennomförande utreds), cirka 100 m.

### Stråket Högsby – Ruda

Ruda är kommunens tredje största tätort som ligger cirka 7 km från huvudorten Högsby. Befintliga riksvägen är dock osäker för oskyddade trafikanter med tanke på intensiv trafik och smala vägrenar. Detta är problematiskt med tanke på att parallellvägar saknas och kollektivtrafiken inte kör genom orten helger och kvällar. För både kommunen och regionen så måste fordonstrafikens framkomlighet ses som ett prioriterat intresse, samtidigt som processen att bygga ut en så pass lång cykelväg som egentligen skulle krävas är långdragen och resurskrävande. Här föreligger alltså en stark intressekonflikt. Kommunen har därför en långsiktig målbild för en cykelväg där vissa deletapper kan genomföras i närtid när dessa främjar cykelturism eller motionscyklning. På kort sikt kan en cykelvägvisning genomföras för ”Cykla utmed Emån” på norra sidan ån och för en sommarcykelväg på södra sidan. Denna är antingen cirka tre kilometer längre (ungefär 10 km) via Ruda gård och Åsebo (bro avstängd för närvarande) eller ytterligare sex – sju kilometer via Bankeberg i Mönsterås kommun. Den går till stor del på grusvägar, men har ändå ett värde för rekreation och erbjuder ett trafiksäkert och tryggt alternativ.

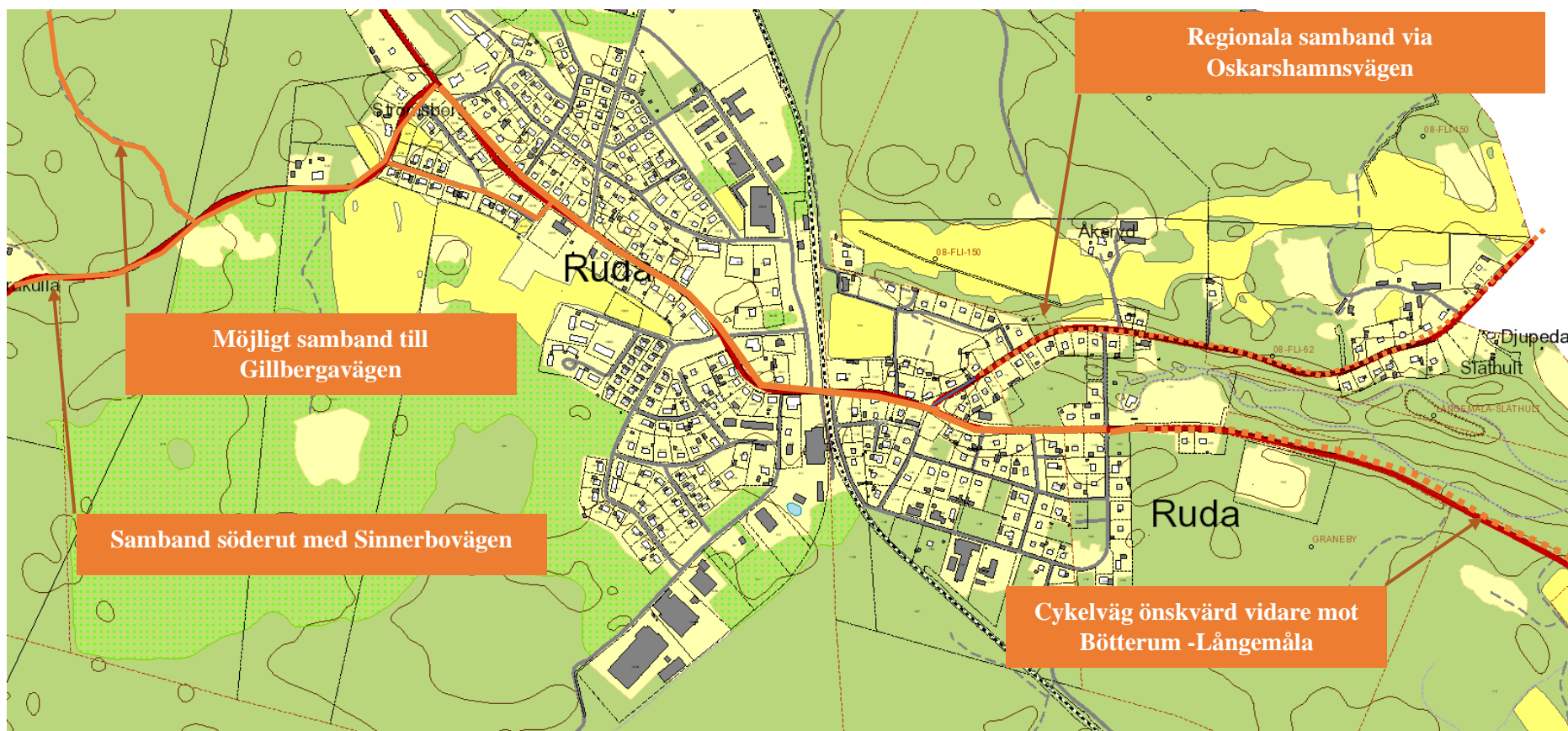
- En sommarcykelväg kan skapas med små insatser och markägaravtal mellan Kolsrum – Staby – Hammarby \_Ekeby och Gillberga.
- Tingebro – Stabygården , cirka 750 m. För kopplingen från Högsby mot Sinnernsjöarna och Allgunnen. Via Skansvägen en möjlighet?
- Stabygården till Gillberga, cirka 1,7 km. För att få ett funktionellt sammanhängande stråk på södra sidan Emån via Gillbergavägen.
- Från Gillbergavägen vidare mot Ruda på mindre skogsvägar (1,2 km längre än Riksvägen), men på sikt önskvärt med cykelväg även längs Riksvägen ner till Ruda gård, cirka 1 km. Problematiskt parti med fastigheter tätt bebyggda mot riksvägen.
- Cykelväg Ruda gård in till Ruda, cirka 1,3 km. Viktigt för trafiksäker anslutning till ”Cykla längs Emån”.
- Ur rekreationssynpunkt vore det klart önskvärt att förbättra kopplingen från den nyligen rustade GC-bron över Emån till Gillbergavägen. En trafiksäker passage över riksvägen skulle öka värdet av bron.



## Ruda tätort

Ruda har en relativt linjär struktur kring riksvägen där trafiken koncentreras, dit åtgärder för cykeltrafiken främst är motiverade. Cykelbana finns längs största delen, men bör förlängas till Ruda gård för att öka tillgängligheten till rekreativmiljöer och erbjuda ett trafiksäkert (men omväg) alternativ till Högsby.

Oskarshamnsvägen fyller en sammanbindande funktion, både ur ett turismperspektiv, men också som huvudsaklig koppling in till Mönsterås kommun (och till Långemåla). Den har en skyltad hastighet av 80 km/h, vilket är mycket med tanke på att den får ses som parallellstråk till riksvägen. Även Sinnerbovägen fyller en viktig rekreativ funktion.

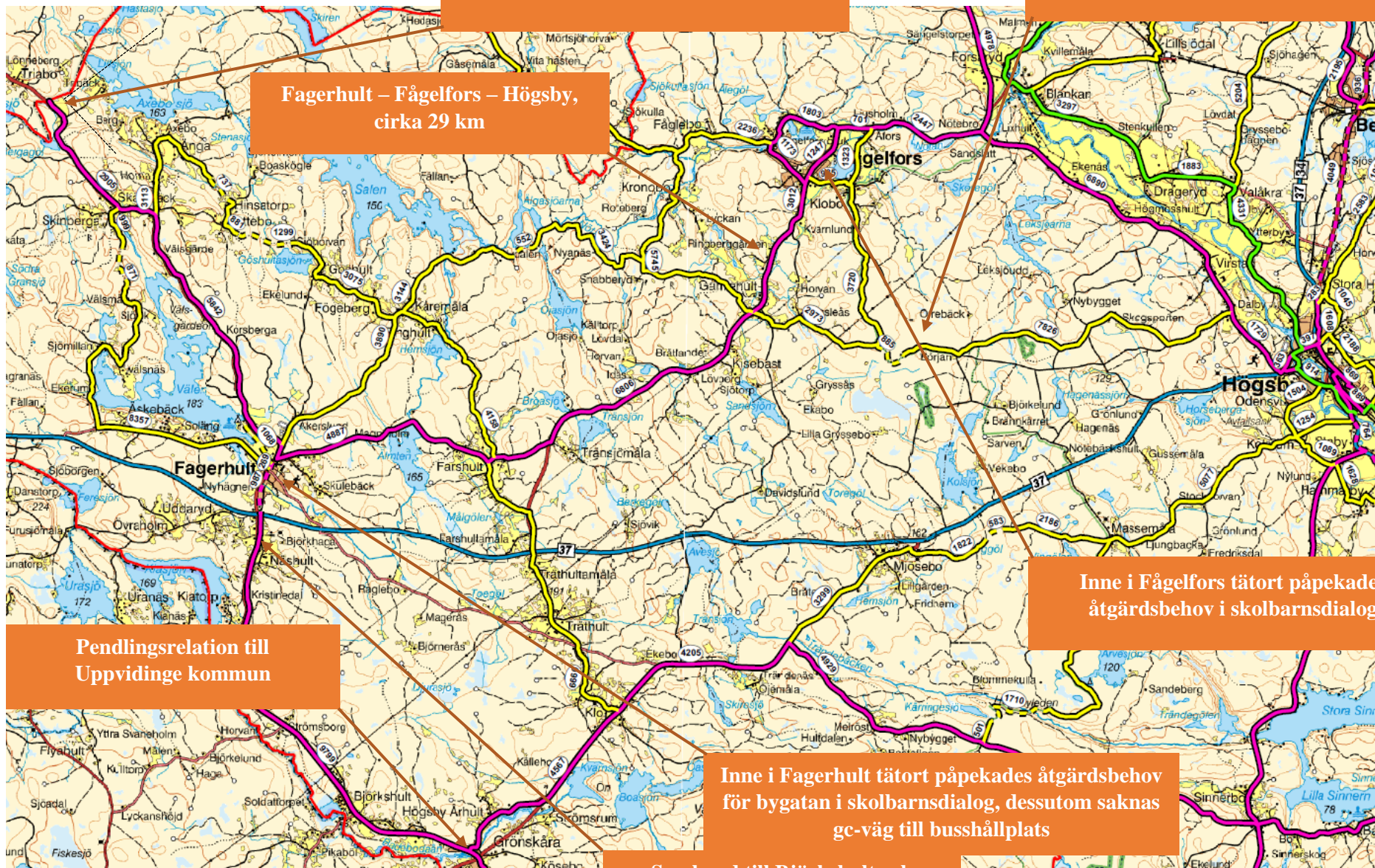


Stråket Fagerhult – Fågelfors – Högsby

Regionala stråk till Hultsfreds kommun

Sommarcykelväg som komplement

Fagerhult – Fågelfors – Högsby,  
cirka 29 km

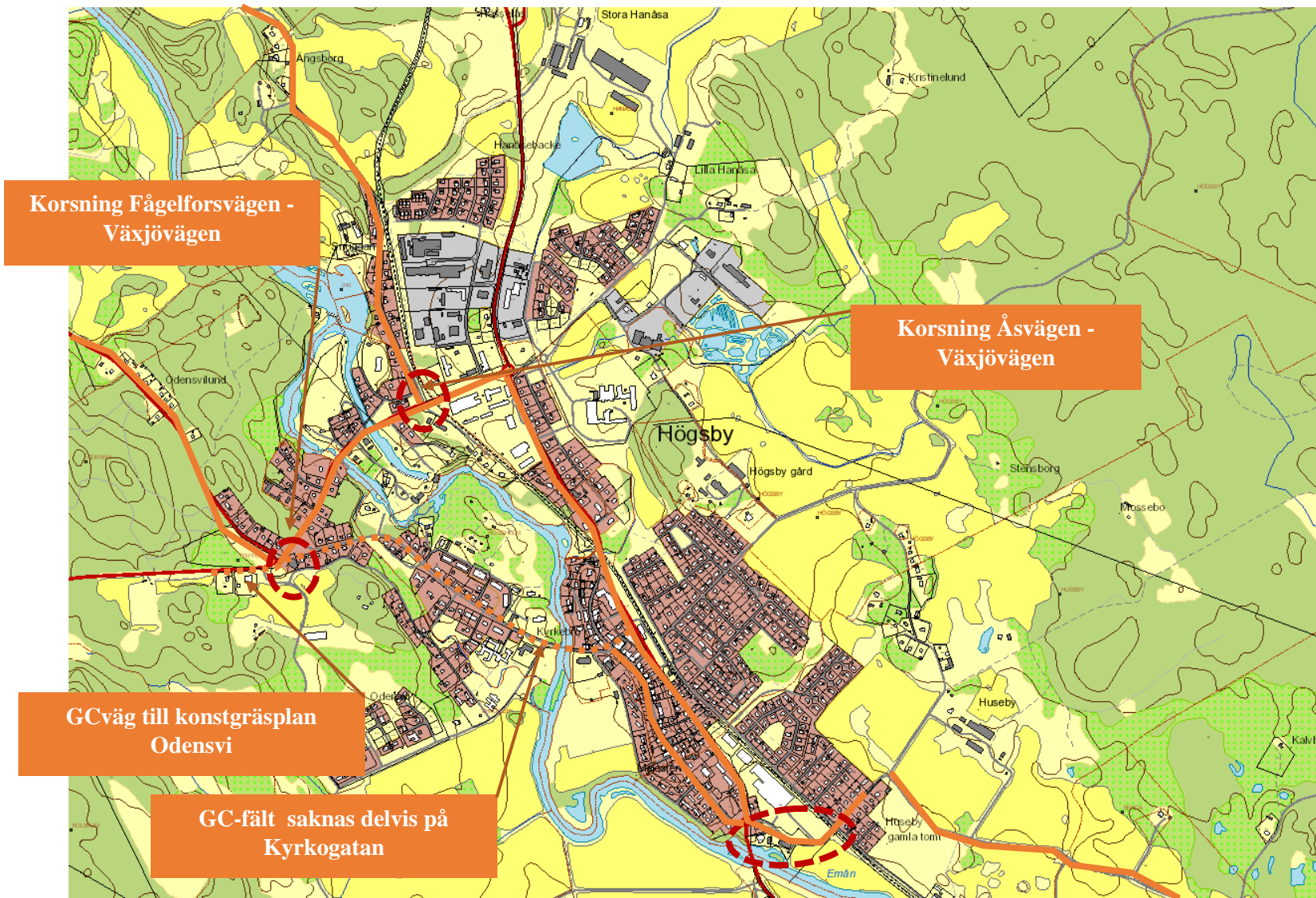


Inne i Fågelfors tätort påpekades  
åtgärdsbehov i skolbarnsdialog

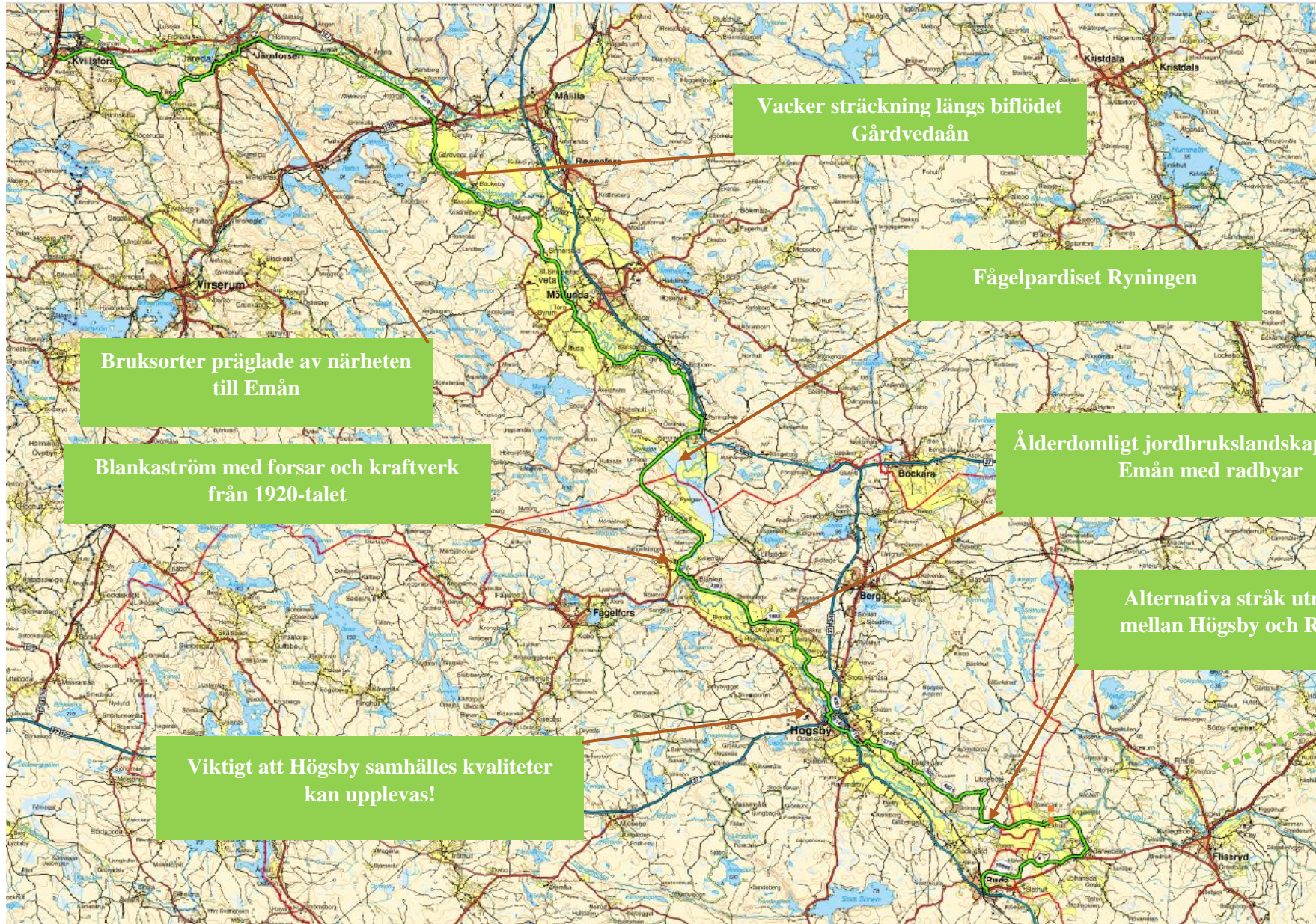
Pendlingsrelation till  
Uppvidinge kommun

Inne i Fagerhult tätort påpekades åtgärdsbehov  
för bygatan i skolbarnsdialog, dessutom saknas  
ge-väg till busshållplats

Samband till Björkshult och  
Grönskåra



## Cykla utmed Emån



Vacker sträckning längs biflödet Gårdvedaån

Fågelparadiset Ryningen

Bruksorter präglade av närheten till Emån

Blankaström med forsar och kraftverk från 1920-talet

Ålderdomligt jordbrukslandskap norr om Emån med radbyar

Alternativa stråk utreds mellan Högsby och Ruda

Viktigt att Högsby samhälles kvaliteter kan upplevas!



Emån är en av kommunens största turistiska resurser, som det finns stora möjligheter att lyfta som destination tillsammans med våra grannkommuner. Högsby och Hultsfred har påbörjat arbete kring detta och intresse finns även hos andra kommuner vid Emån.

Ett första steg är att nyttja befintliga vägar, se över åtgärdsbehov och hålla dialog med väghållare och markägare. Sträckningen måste uppfylla krav för en turistcykelled. Man behöver framställa en attraktiv vägvisning och karta. Där det kan vara motiverat att bygga ny infrastruktur i kommunen är främst i eller nära Högsby samhälle, den enda tätorten som Emån rinner genom i Högsby kommun. Där kan cykelled kombineras med andra nyttor, som promenadstig längs ån och genare förbindelser. Det kan också handla om cykelvägar mellan kommunens tätorter, där kommunens sammanbindande struktur kan stärkas samtidigt som regional turism gynnas..



Utredande av lämplig sträckning pågår inom ramen för projektet ”Cykla utmed Emån”. Huvudsyftet är att få till en fin rekreationsupplevelse genom natursköna eller historiskt intressanta miljöer, utan alltför långa omvägar. Trafiksäkerhet och orienterbarhet behöver också beaktas. Sammanlagd sträcka i Hultsfred och Högsby kommun (inklusive en mindre del genom Mönsterås kommun) motsvarar ungefär 80 kilometer!

Det finns många sådana platser och miljöer att lyfta fram i Högsby kommun längs Emån, fågelsjön Ryningen i gränsen mot Hultsfreds kommun, kraftstationen vid Blankan, de gamla byarna Valåkra och Drageryd, stenbroarna i Högsby, Storgatan på åsen, bördiga Emådalen och så vidare. Tillsammans med miljöerna upp- och nedströms i grannkommunerna så blir det ett turistiskt stråk med fantastiska värden!

*Gång- och cykelbro i Högsby samhälle.*

## Sommarcykelvägar



Grusväg utanför Lilla Klobo.

Som ett komplement för cykel- och landsvägar där man kan upprätthålla vinterväghållning och god vägstandard, så vill kommunen möjliggöra för rekreationscykling och cykling där man undviker biltrafik. Av särskild betydelse blir då att det handlar om rekreativt attraktiva miljöer, medan det för arbetspendlingsstråk bör eftersträvas en högre standard i form av gång- och cykelvägar eller -banor. Sommarcykelvägar kan handla om skogsvägar som märks upp som cykelväg och man skriver avtal med markägare eller väghållare som reglerar åtkomst, drift, eventuell upprustning och ersättning.

Ur Trafikverkets skrift, Sommarcykelvägar – huvudstudie, 2008/76:

*”Sommarcykelväg är ett samlingsnamn för GC-vägar av lägre standard än GC-väg... Alternativet sommarcykelväg utreds där behov av att separera cyklister finns, men där GC-väg inte är fullt motiverad. Sommarcykelväg är också ett alternativ till ”ingen åtgärd”. Lokala omständigheter och beräknat utnyttjande avgör vilken typ av sommarcykelväg som ska väljas.”*

Sträcka/Vägtyp (km)	Statlig väg	Kommunal väg/gata	Statligt driftbidrag/ Vägsamf.	Statligt driftbidrag/ ÖSK	Enskild väg	Enskild väg, ny eller upprustning
”Välen runt”	0	0	0	6,3	3,1	0,9
Skälsbäck – Ringhult - Farshult	0	0	3,1	4,3	3,9	2,0
Fagerhult – Ringhult - Gamlehult	0	0	0	3,9	6,5	0,6
Stabberyd - Fåglebo	0	0	0	2,0	1	0
Fågelfors – Fåglebo – (Virserum)	7,5	0	0	0	0	0
Farshult – Träthult – Stora Klo	1	0	5,7	0	0	0
Fågelfors – Lilla Klobo - Åfors	0	0	0	2,3	0	0
Lilla Klobo -Gamlehult	0	0	0	0,9	5,7	0
Ulriksberg – Hagelund (Fågelforsvägen)	0	0	3,3	0	4,5	0,9
Blankan – Lillsjödalen - Elsabo	2,8	0	0	1,3	5,9	0
Gösjön - Valåkra	0	0	0	5,2	0	0
Hanåsa – Kalvenäs – Basebo / Trädgårdsvägen (”Jonas Stolts Kyrkväg”)	9,0	0	0	1,6	2,6	1,0
Tingebro – Kolsrum - Massemåla	0	0	6,3	0	0	0
Massemåla – Mjösebo (Alt. A)	0	0	0	0	4,0	0,6
Massemåla – Bjärshult (Alt. B)	0	0	0	0	5,9	1,7
Odensvi – Kolsrum - Staby	0	0,8	0,7	0	1,1	0
Staby – Hammarby - Storgården	0	0	0	1,3	1,4	0,5
Gillberga – Sandås – Västrakulla (Ruda)	0	0	0	2,0	0	0
Gillberga – Nybygget (GC-bro)	0	0	0	0,4	1,2	0,5
Ruda gård – Åsebo	0	0	0	2,3	0	0
Böta kvarn - Arbåga	0	0	7,5	0	0	0
Barnebo – Värlebo (Fliseryd)	3,6	0	2,1	0	0	0
Allgunnen - Hornsö	18	0	0	0	0	0
Ruda – Alebo – Nyttorp (banvall)	0	0,7	0	0	3,1	0
<b>Sammanlagda sträckor</b>	<b>41,9</b>	<b>1,5</b>	<b>28,7</b>	<b>33,8</b>	<b>49,9</b>	<b>8,7</b>

## Information



Att ta fram cykelkartor och cykelvägvisning främjar cyklande och gör det lättare för fler att upptäcka möjligheten att cykla i sin närmiljö. Det har också ett värde för att locka till cykelturism. Kartor bör finnas både i pappersformat och i webb eller appar, liksom fysiska skyltar, helst med avståndsangivelser. De fysiska skyltarna har fördelen att de har ett ”reklamvärde” och signalerar att cykeln är ett transportslag att räkna med. Högsby kommun har nyligen tagit fram både naturguide och kulturmiljöprogram vilket bör nyttjas för att inspirera till upptäcktsfärder i kommunen medelst cykel! Sådan information kan tillgängliggöras i kartor eller i exempelvis ”broschyrbrevlådor” på platser där cyklister passerar. I skolan är informationsarbete fortsatt viktigt, kommunens tätorter har generellt ett relativt gott utbyggt cykelnät, men vi ser tyvärr ändå en utveckling där allt färre barn cyklar.

*Cykelvägvisning med avståndsangivelse i Kalmar stad.*

## Reglering

Det är inte alltid möjligt att bygga om landsvägar eller gator, eller skapa nya, från annan trafik separerade, cykelstråk. Resurserna är alltid begränsade och måste prioriteras klokt. Ibland kan man behöva göra en ny avvägning mellan olika trafikslag när cyklandet ökar, eller man vill främja en sådan utveckling. När det görs en hastighetsöversyn för vägar och gator ska man således väga in den mjuka trafikens behov och förutsättningar. Är det en landsväg som är viktig för cyklister och lämpliga alternativa stråk saknas, talar det för att anpassa hastighetsgränsen för att förbättra trafiksäkerhet, trygghet och trivsel för cyklister. Helst i kombination med till exempel ommålnings- eller beläggningsåtgärder. Här finns behov av fortsatt dialog mellan kommun, Trafikverket och Länsstyrelsen.

*Bygdeväg eller bymiljöväg är ett relativt nytt koncept som kan vara väl lämpat för vissa landsbygdsområden.*



## Enkla åtgärder

För att kunna erbjuda cykelfaciliteter i en liten kommun är det viktigt med samverkan med affärsliv och föreningar. Det kan handla om en allmänt tillgänglig cykelpump utanför cykelreparatören, upprustade enkla låncyklar vid bibliotek/turistbyrå med mera. Viktigt är att det finns tydlig information om faciliteterna i till exempel en cykelkarta. Attraktiva cykelparkeringsmöjligheter ska alltid beaktas vid ny- och ombyggnad, såväl för affärer som för bostäder och arbetsplatser, samt vid upprustning av affärsgator som Storgatan. Samverkan med KLT kring cykelparkering vid hållplatser är en viktig service som främjar båda dessa transportslag. De framtida planerna för ett ombyggt resecentrum i Högsby bör prioritera cykelns behov på olika sätt så att det får vara en knutpunkt där kollektivtrafik och cykeltrafik möts och främjas på ett attraktivt sätt. Vid upphandling av nya tåg avser KLT att det ska vara möjligt att ta med sig cykeln, en utveckling som ses som mycket positiv av kommunen. Det finns även behov av uppföljning av den

dialog som gjordes kring Säkra skolvägar. Kommunen är dessutom en stor arbetsgivare som kan uppmuntra till ökat cyklande bland sina anställda, både i tjänsten och privat. Kommunen studerar möjligheten till "leasingcyklar" och inköp av fler tjänstecyklar som ett komplement till bilpoolen.



*I kommunens tätorter bör passager ses över med tanke på framkomlighet och säkerhet, för exempelvis lådcyklar är sådana här bommar svårpasserade!*

*Exempel på diskret och yteffektiv cykelparkering infogad utan större åtgärder på en trottoar. Där mer utrymme finns bör servicenivån för parkeringen öka, med möjlighet att låsa fast cykeln.*