



Förstudie

Cykla utmed Emån



Foto: Jens Gustafsson



Projektgrupp

Tommy Carlsson	Hultsfreds kommun/projektägare
Heike Schliebener	Projektledare
Emil Stille	Högsby kommun
Jenni Leppelt	Hultsfreds kommun
Carina Hansson	Högsby kommun

Urban Utveckling & Samhällsplanering AB har bistått i författandet av denna rapport.



Foto: Jenni Leppelt

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	2
1.1	Syfte.....	2
1.2	Målsättningar.....	2
2.	Emåns potential.....	3
3.	Omvärldsbevakning.....	4
3.1	Omvärlden cyklar.....	4
3.2	Öland och Bornholm - framgångsrika cykeldestinationer.....	5
4.	Förstudie.....	6
4.1	Kartor som underlag för kvalitetskriterier.....	7
4.2	Olika standard på olika delsträckor.....	8
4.3	Kontakt med aktörer.....	10
4.4	Målgrupper.....	12
4.5	Marknadsföring.....	13
4.6	Förslag till sträcka.....	16
5.	Diskussion.....	24
5.1	Hur skiljer sig detta projekt från tidigare Emå-projekt?.....	24
5.2	Framtiden.....	25
5.3	Hur ska vi lyckas få till en fysisk cykelväg och göra den framgångsrik?.....	26

1. Inledning

Till följd av ett medborgarförslag om att utöka funktionerna vid, och användningen av, Emån har Hultsfreds och Högsby kommun genomfört en förstudie för att undersöka möjligheterna att anlägga en cykelväg längsmed ån. Stråket är tänkt att sträcka sig över kommungränserna med syftet att locka både turister och invånare att ta del av de lokala natur- och kulturvärdena. Förstudien har involverat ett flertal aktörer i diskussionen om cykelstråkets värde och utformning. Detta har varit värdefullt för att få en fördjupad förståelse om förutsättningarna för att anlägga stråket, inklusive vilka eventuella hinder och problem som kan komma att uppstå.

Förstudien har genomförts med stöd av Jordbruksverket inom ramen för LEADER-nätverket Astrid Lindgrens Hembygd.

Denna rapport presenterar resultatet av förstudien.

1.1 Syfte

Förstudien har syftat till att insamla bred kunskap som underlag inför framtagandet av en handlingsplan för hur en eventuell cykelväg längsmed Emån kan realiseras. Vägen är tänkt att öka antalet besökare längsmed Emån och mellan de berörda kommunerna. Tillskapandet av detta cykelstråk skulle erbjuda såväl en attraktiv och hållbar turistattraktion för turister, som en förbättrad cykelinfrastruktur som ökar välmående och hälsan bland kommuninvånarna. Ett välfungerande cykelstråk längsmed Emån kan i framtiden även leda till fler arbetstillfällen i regionen.

1.2 Målsättningar

Förstudien har haft som mål att diskutera ett antal frågeställningar tillsammans med berörda parter och intressenter såsom entreprenörer, markägare, föreningar, cykelentusiaster, kommunerna, Emåförbundet, barn och unga, Region Kalmar och Länsstyrelsen. Berörda parter och intressenter har kontaktats för att ta in synpunkter som kan vara av relevans. Underlaget är tänkt att kunna användas för att framlägga en handlingsplan för hur och var en cykelväg kan anläggas.

Följande frågeställningar har diskuterats:

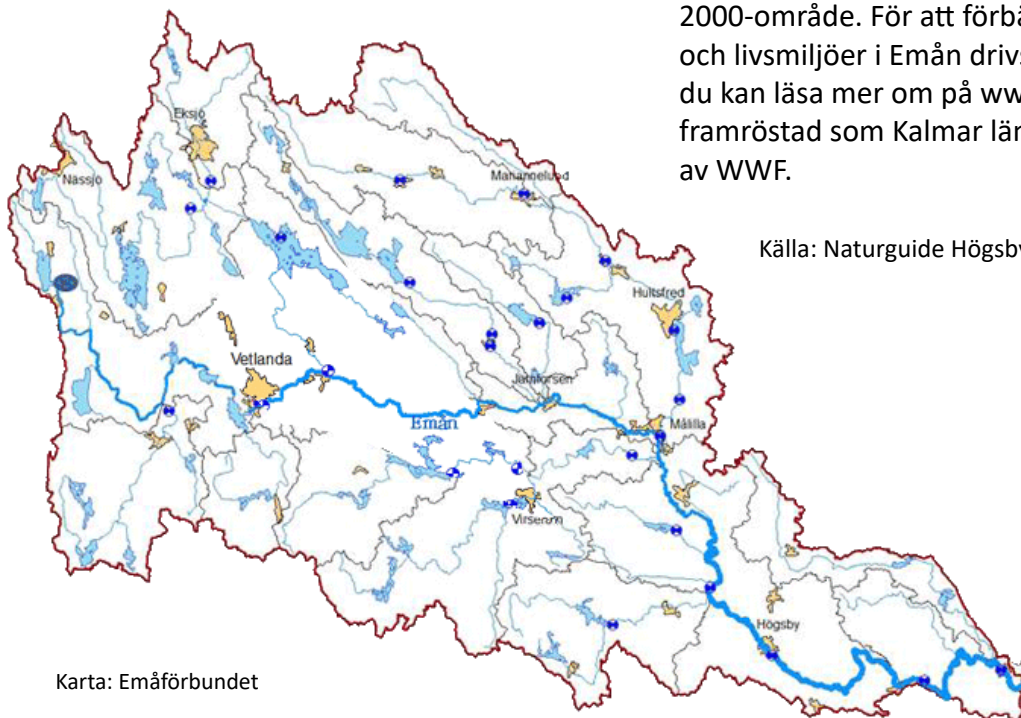
1. Ska befintliga vägnät nyttjas och skyltas upp eller behövs nya cykelvägar byggas?
2. Hur kan befintliga verksamheter såsom Dacketrampet, fiskevårdsområdet, kanotleden, fågellokalen Ryningen och andra berörda entreprenörer knytas ihop med aktiviteter kring cykelstråket?
3. Är entreprenörerna och markägarna intresserade av en gemensam satsning på en cykel-väg?
4. Hur ska samarbetet kring cykelvägen se ut? (Underhåll, avtal, sophantering, parkering med mera).
5. Hur kan cykelvägen marknadsföras?
6. Ur ett långsiktigt perspektiv: Hur ska framtiden se ut?



2. Emåns potential - artrikast i Sverige!

Emån är en 220 km lång, mycket vacker och varierande å som rinner genom åtta småländska kommuner. Det har sin källa i Nässjö kommun och rinner därefter genom Eksjö, Sävsjö, Vetlanda, Hultsfred, Högsby, Mönsterås och Oskarshamns kommuner. Emån rinner ut i Östersjön i norra delen av Kalmarsund. Med 32 olika fiskarter är ån Sveriges artrikaste vatten. Här finns allt från abborre, färna, lax och Europas nordligaste bestånd av mal.

Emån slingrar sig genom landskapet och dalgången utmed ån utgörs av bördig jordbruksmark. Emådalen är en sprickdal där mäktiga älvar forsade fram i tunnlar inne i inlandsisen och byggde upp väldiga åsar. Emådalen skulle förbli en havsvik i flera tusen år innan landhöjningen hunnit så långt att den blev en dal för Emån. Längs ån ligger den bördiga uppodlade dalgången, med byarna samlade lite högre upp. Byarna Valåkra och Drageryd är bra exempel.



Karta: Emåförbundet

Drageryd är en av Smålands bäst bevarade radbyar där gårdarna än idag ligger tätt på smala tomter. De små "parstugorna" från tidigt 1800-tal ligger på rad med sammanbyggda ladugårdslängor på andra sidan bygatan.

Emåns flöde är varierat med forsande sträckor, omväxlande med lugnflytande partier. Mellan de ursprungliga forssträckorna breder större slätter ut sig. Dessa bestod tidigare av vidsträckta våtmarker där ån tidvis svämmade över. Omfattande dikningar har omvandlat maderna till åkrar. Ån kantas på dessa ställen av vallar, vars uppgift är att förhindra översvämning av åkrarna. Malen som finns i Emån är Europas största sötvattensfisk, som kan bli över två meter lång. Malen är en värmekrävande rovfisk som jagar i mörker med hjälp av ett välutvecklat doftorgan i skäggtömmarna på huvudet.

Hela Emån har status som europeiskt Natura 2000-område. För att förbättra vattenkvalité och livsmiljöer i Emån drivs olika projekt, som du kan läsa mer om på www.eman.se. Emån är framröstad som Kalmar läns naturpärla 2013 av WWF.

Källa: Naturguide Högsby, eman.se, wikipedia.org

3. Omvärldsbevakning

3.1 Omvärlden cyklar

I Holland och Danmark är det lika självklart att cykla som att köra bil. Man börjar cykla i unga år och fortsätter med det i vuxen ålder. Det är status att cykla! Ett lysande exempel är Köpenhamn där målet är att 50 procent av Köpenhamnsborna år 2025 skall cykla till arbetet eller skolan. 2018 hade man redan 49 procent som cyklade istället för bilen.

Cykelturismen är viktig i många europeiska länder, exempelvis Österrike, Belgien, Danmark, Schweiz, Holland och Tyskland. Det finns inte något säkert svar på frågan om värdet av cykelturismen i Europa. En modell har dock utvecklats för att uppskatta volym och värde för cykelturism och enligt denna uppskattas cykelturisterna årligen spendera 9 miljarder EURO (83,7 miljarder SEK).

En prognos för cykelturismen är att den kommer att öka mer än annan turism eftersom den är miljöriktig, har positiva hälsoeffekter och ger stor möjlighet att uppleva natur och lokal kultur. I olika publikationer uppskattas cykelturismen ha en potential att efter 2020 kunna omfatta 5 % av den totala turismomsättningen i Europa. Omsättning mellan 100 och 150 miljarder SEK bedöms möjligt.

2014 publicerades en artikel i The Guardian som framhåller att cykelindustrin i Europa skapar 650 000 jobb och att huvuddelen, 524 000, återfinns inom besöksnäringen. Vidare i artikeln anses att denna siffra, i takt med att antalet cykelresor i Europa ökar, kan öka till över 1 miljon

2020. Ökad vardagscykling medför också att fler och fler vill rekreations- och turismcykla. Detta förutsätter dock en utbyggnad av infrastruktur för trafiksäker och bekväm cykling. Om det sker i ökad omfattning så finns det i södra Sverige och Småland stora möjligheter för ökad turismcykling. En marknad för besökare finns såväl i Sverige som i övriga Europa och med den stora omfattning cykelturismen har i många länder så kan cykelturismen innebära stor skillnad för ökad turismexport.

Koucky & Partner återger i rapporten "Cykelturismen i Europa" (2007) argument för Sverige som cykeldestination:

- Stor tillgång till hav, sjöar, skog och naturupplevelser
- Klimatet – ej för hett på sommaren
- Långa sommardagar
- Närhet till cykelnationer som Tyskland och Holland.

De tyska cyklisterna vill:

- rulla genom vackra, varierade landskap
- ha bra luft och klimat
- cykla på bilfria och bra vägar
- uppleva semester i lugn och ro och ha möjlighet till återhämtning
- göra något för hälsan och känna välbefinnande
- cykla 4-8 mil per dag
- helst bo på hotell, pensionat och B&B
- i medeltal cykelturista 5–8 dagar

Källa: Förstudie projektidé: "Kustnära turismcykelled genom Blekinge"



3.2 Öland och Bornholm - framgångsrika cykeldestinationer

Inom ramen för förstudien genomfördes en omvärldsanalys som undersökte hur cykelleder ser ut och fungerar i Sverige och Europa. I samband med detta genomfördes ett studiebesök på Öland, som under en tioårsperiod arbetat framgångsrikt med cykelturism utifrån Ölandsleden.

Ölands cykelturism uppskattades år 2011 omsätta ca 48 miljoner kronor, motsvarande ca fyra procent av omsättningen för Ölands totala turismnäring. Marknadspotentialen för Ölands cykelturism 2025 bedöms uppgå till omkring 90–100 miljoner kronor per år, om det framgångsrika arbetet fortlöper. Cykelvägarna har mestadels förlagts på bilfria IMT-vägar där tillgång till såväl attraktiva rastplatser som service och turistattraktioner erbjuds.

Finansieringen av ledens drift och underhåll sker med Ölands kommunalförbund som huvudman. Inspiration för att stimulera cykelturism finns även att hämta från utlandet.

På Bornholm i Danmark har man med omfattande insatser uppnått att 18 procent av turisterna är cykelturister.

Källa: Förstudie projektidé: "Cykeldestination Öland"



Foto: Förstudie Ölandsleden



4. Förstudie

Förstudien har innefattat ett flertal moment. Ett studiebesök på Öland som arbetat framgångsrikt med cykelturism, samt dialog med andra lokala och regionala aktörer och intressenter har genomförts. Dialog har även förts med lokala invånare som inte haft kännedom om vägarna tidigare, kring förslaget på cykelvägens sträckning. Turister har bjudits in att provcykla delar av sträckan och utvärdera vägarnas kvalitet, hur omgivningen såg ut och kändes, samt räkna antalet skyltar. Slutligen har ett informationsmöte skett med politiker, aktörer inom besöksnäringen, markägare och samhällsföreningar där de förslag som förstudien framlagt presenterades. Detta tillfälle gav konstruktiva förslag och synpunkter som har tagits med i rapporten.



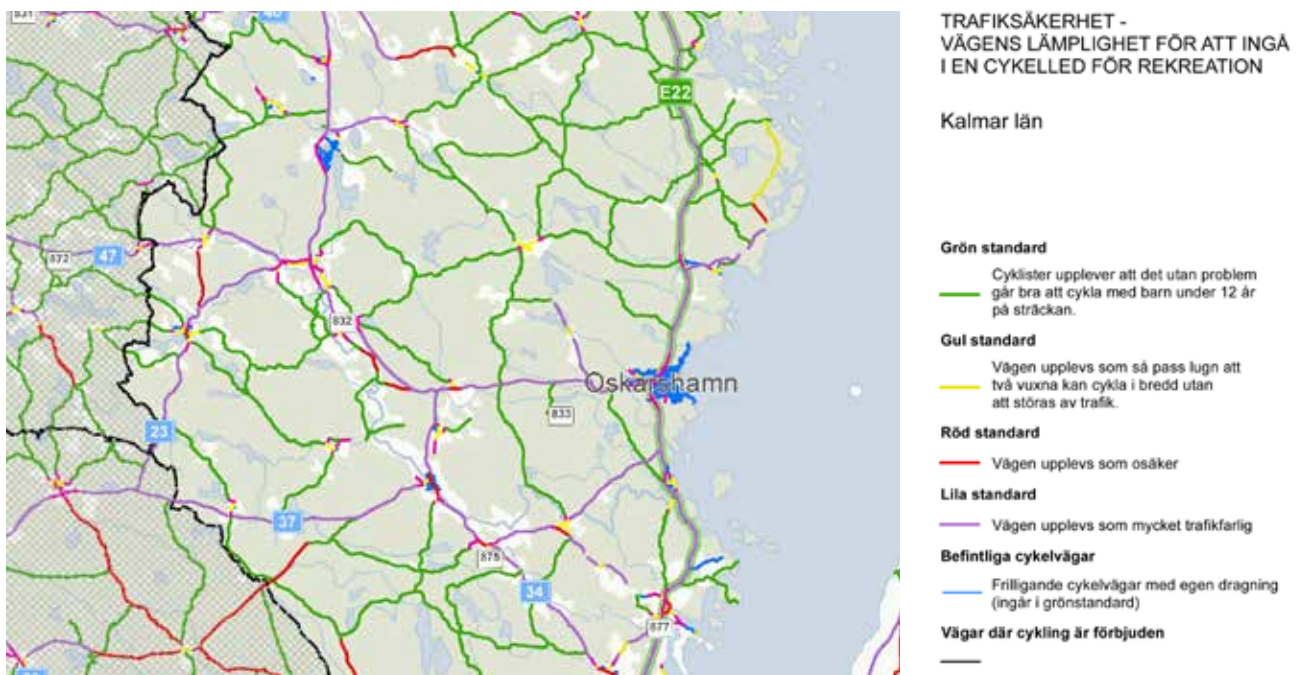
Foto: Heike Schliebener

4.1 Kartor som underlag för kvalitetskriterier

I Sverige finns det olika standardnivåer för cykelvägar som man måste förhålla sig till när man drar en cykelväg. Vi har undersökt vilken nivå som skulle passa stråket längs Emån mellan Hultsfred och Högsby. Tanken är att leden bör vara både lättillgänglig och inbjudande för såväl familjer som invånare och besökare som vill cykla av hälso- och rekreationsskäl.

Trafikverket har tagit fram ett underlag med olika nivåer på cykelvägsstandard och vilka krav det innebär som vi behövt förhålla oss till när vi tagit fram vårt förslag på hur vägen ska dras.

Ett av Trafikverkets beslutsgrundade kriterier är trafiksäkerhet. Under "Kartor som underlag för kvalitetskriterier" nedan finns kartor per län som hjälp för att bedöma trafiksäkerheten i länet. Kartorna kan underlätta att definiera lämpliga vägar som kan ingå i en cykelväg. I kartorna visas vilka vägar som har lila, röd, gul, eller grön standard vid blandkritik enligt kriterierna. För att bedöma om en väg utan separat cykelbana är lämplig att ingå i en utpekad cykelled finns gränsvärden för trafikmängd och hastighetsbegränsning.



4.2 Olika standard på olika delsträckor

För att en led ska accepteras för utmärkning enligt det nya utmärkningssystemet bör den vid ansökningstillfället till övervägande delen uppfylla kraven för grön standard. Dessutom bör huvudmannen ha en plan för hur andelen successivt ska öka.

Den totala längden av röd standard får inte vara mer än tio procent av den totala längden och får inte vara sammanhängande, utan måste vara fördelad över flera delsträckor. Det måste finnas en plan för hur röda delar av vägar med hastigheten 80 km/tim ska uppfylla gul standard inom fem år från ansökningstillfället. Samtidigt är det inte acceptabelt att låta leden

ta större omvägar för att undvika sträckor som har röd standard, om det inte går att garantera att cyklisterna kommer att följa omvägen.

Trafiksäkerheten behandlas i tre kriterier som har varit vägledande i valet av den föreslagna sträckningen för cykelleden. Dessa är:

1. Trafiksäkerhet på sträckor i tätbebyggt område
2. Trafiksäkerhet på sträckor utanför tätbebyggt område
3. Trafiksäkerhet i korsningar



Foto: Heike Schliebener

Det krävs mer än asfalt!

De mest framgångsrika cykelvägarna på kontinenten kännetecknas inte bara av längd, kvalitet och upplevelser utan även av en väl utvecklad kringsservice och utvecklad marknadsföring.

Föreningen Bilfria leder gav 2010, tillsammans med Koucky & Partners AB, ut en kartläggning "Cykelturistleder...vad krävs mer än asfalt?", som på ett förnämligt sätt ger svenska leder, entreprenörer med flera en bild av vad som krävs.

Det ges exempel och rekommendationer kring följande:

- Skyltning
- Övernattningsmöjligheter
- Mat o dryck
- Rastplatser och toaletter
- Tillgänglighet med kollektivtrafik
- Cykeluthyrning
- Bagagetransport
- Cykelreparation och nödhjälp
- Marknadsföring på internet
- Tidskrifter
- Kartor, böcker och broschyrer
- Paketresor
- Organisation och ansvarsfördelning

Dessa kringtjänster är lika viktiga som själva leden för helhetsupplevelsen. Många kringtjänster innebär ökad tillgänglighet och service som skapar ett starkare varumärke och ökar konkurrenskraften.

Vi ser ett ökat cykelintresse, både lokalt och hos våra besökare. Redan börjar det sakta men säkert ökas tillgången till olika cykeltjänster och produkter i vårt område.

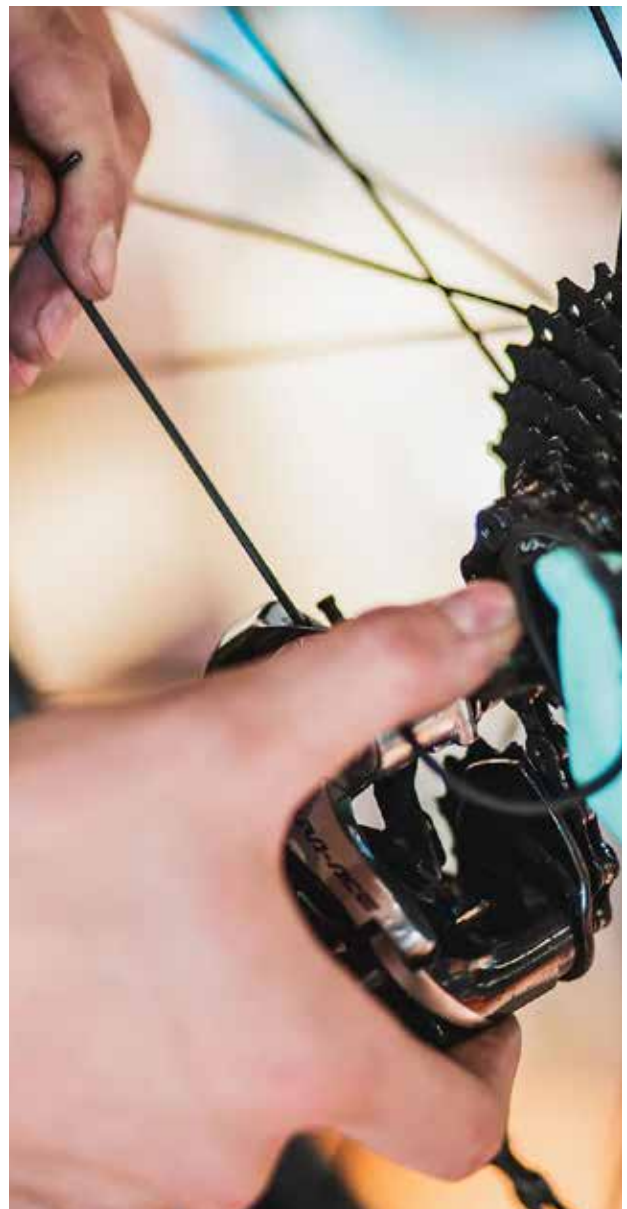


Foto: Pixabay

4.3 Kontakt med aktörer

Samtal har förts med ett flertal lokala och regionala aktörer som har fått möjlighet att ge sin syn på cykelleden och komma med förslag. Under studiebesöket på Öland framkom önskemål om att undersöka möjligheterna att inkludera fler kommuner i projektet Cykla utmed Emån. Därför bjöds även de övriga kommunerna runt Emån; Nässjö, Eksjö, Vetlanda, Oskarshamn och Mönsterås, in till ett informations- och diskussionsmöte för att där kunna delta i samtalet.

Under förstudien har följande aktörer involverats:

- Markägare
- Företagare
- Kommunala tjänstemän
- Politiker
- Statliga myndigheter
- Skolor
- Andra projekt
- Privatpersoner

Förstudien visar att det finns ett stort intresse för att etablera en cykelled bland de intressenter som dialog har förts med. Det faktum att det redan finns många aktiviteter kopplat till cykling i andra kommuner gör att det finns goda förutsättningar för samarbete. Förstudien har visat att ett gott samarbete mellan lokala markägare, vägsamfälligheter och övriga intressenter är avgörande för att kunna driva projektet framgångsrikt. Sammantaget ansåg intressenterna att:



Markägare: Merparten av markägarna är positiva till att en cykelväg skyltas upp på deras marker. Det finns även en handfull markägare som är helt eller delvis emot förslaget. Man ser då endast negativa påföljder av ett ökat antal cyklisterna, såsom nedskräpning, olovlig parkering och skadegörelse av bommar etcetera.

Företagare: Det är besöksnäringens företag som har visat intresse. De ser möjligheter till produktutveckling och ett ökat samarbete mellan företagen. Befintliga verksamheter längs sträckan ser positivt på att en cykelväg skapas. Aktörerna ser att det finns en chans att utöka målgruppen för deras egna verksamheter genom att anlägga en cykelväg. Dessutom anser de att deras befintliga besökare kan få en större rörelseradie, vilket kan öka möjligheten att få såväl fler återbesök som fler potentiella nya kunder.

Kommunala tjänstemän: De ser det som en bra landsbygdsutveckling.

Politiker: Politiker i båda kommunerna är positiva till förslaget och ser det som en förbättring av infrastrukturen med ett hälsofrämjande syfte.

Trafikverket: De är positiva till initiativet och tycker det är bra att de blivit involverade i ett tidigt stadiet.

Skolor: En målgrupp som är positiv till infrastrukturens satsningar som är mer trafiksäkra.

Andra projekt: Ölandsprojektet är positiva till fler satsningar i länet på cykelvägar.

Privatpersoner: Positiva till att det finns utvecklingsplaner som även påverkar lokalbefolkningens livskvalité.



4.4 Målgrupper

Målgruppen för cykelvägen är kommunens invånare och besökare till regionen. Allt från aktiva barnfamiljer till WHOP´s som vill uppleva vår natur och kultur på två hjul. Kalmar län och Öland är Sveriges femte största turistregion.

Att locka rutinerade cykelturister ser vi som svårt med den led som planeras, med anledning av konkurrensen med andra mer avancerade leder i mer kända områden som exempelvis Öland och Bornholm.

Målgruppen som vi vill vända oss till är inte träningscyklister utan snarare de som ser cykling som en rekreationsaktivitet att utöva på

fritiden/semestern. Fokus i marknadsföringen kommer därför vara att marknadsföra leden som ett intressant och attraktivt sätt att uppleva Smålands olika natur- och kulturarv, med inriktning på främst barnfamiljer och äldre.

Att skapa en attraktiv cykelled innebär att skapa en led som bjuder på variation och överraskningar. Det ska vara möjligt att välja start- och slutdestination. Vi ska även arbeta för att skapa möjligheter att göra avstickare och därigenom få uppleva något oväntat. De olika destinationerna ska marknadsföras genom historierna om platserna.



Foto: Pixabay



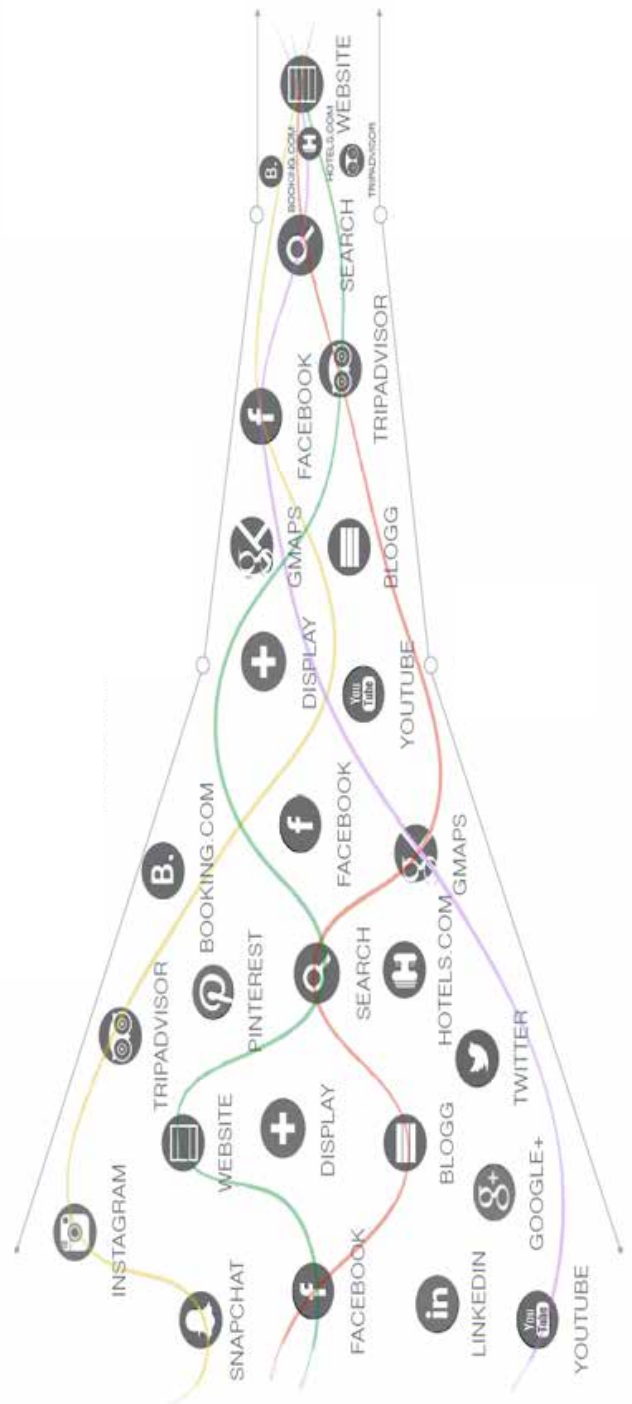
4.5 Marknadsföring

Marknadsföring är en viktig del i arbetet med att skapa en attraktiv cykelväg som lockar såväl invånare som turister. För att hitta ett budskap som kan marknadsföra cykelvägen har det varit viktigt att ställa frågan – varför cyklar vi och varför ska de välja att cykla utmed Emån?

Förstudien resultat visar att följande budskap kan användas för att marknadsföra cykelvägen:

- Uppleva natur-, djur- och kulturliv utmed Emån
- Se skönheten
- Se enkelheten
- Höra tystheten
- Umgås med vänner
- Koppla av, minska stress
- Träna kroppen
- Emån är floden i Småland
- Cykla i Astrid Lindgrens hembygd
- Upplev ett genuint Småland

Marknadsföringsmaterial bör främst ske i digitalform genom erkända digitala kanaler som Biking South Sweden och Bike Sweden. Som komplement bör även tryckt fysiskt marknadsföringsmaterial finnas såsom kartor över led, både översiktsskator och etappkartor.



Karttjänster via webb och appar

Ett av Trafikverkets kvalitetskriterier för turist- och rekreationscykelleder är att vägens sträckning finns redovisat på karta och internet. I förstudien har vi kartlagt en handfull webbplatser och appar som är anpassade för ändamålet, och där kart- och vägunderlag finns med.

Here We Go är en gratis app som hjälper användaren att enkelt ta sig fram i städer genom att förse brukaren med navigerade detaljerade rutter, stegvis visar ruttvägledning. Here We Go ger användaren information om sin resa innan användaren gett sig av. Användaren ges information om biljettpriser för kollektivtrafik, priser för taxitjänster, hjälper användaren att lokalisera parkeringsplatser och blir för-sedd med upplysningar om trafikföreningar, oavsett transportsätt. Appen ger även användaren möjligheten att ladda ner off-linekartor till sin enhet för att kunna använda kartan även när enheten saknar nätverkssignal.

Strava är en app som påminner om MapMyRide och är en av de populäraste GPS-apparna för motionärer. Funktionerna som finns i appen inkluderar hastighet, tid, distans och kaloriförbränning. En rolig detalj som appen erbjuder är att användaren kan ladda upp sina resultat till sin profil på Strava och på så sätt kan användaren utmana vänner som använder appen. Detta adderar en social aspekt som gör att användaren kan få den där extra motivationen när cykelrundan inte känns speciellt lockande. Precis som MapMyRide så är Strava gratis att

ladda ner, men med möjlighet att betala för en premiumversion.

Google maps kan användas på datorn, mobilen eller surfplattan när användaren vill utforska och söka efter platser samt hitta vägar överallt i världen. Informationen kan delas med andra produkter och tjänster från Google. Funktionen tillåter användaren att hitta en plats på kartan och få vägbeskrivning dit med olika transportsätt. Funktionen ger även användaren information om öppettider och menyer. Användaren kan även använda sig av Street Viewbilder. Användaren kan även få restider och vägbeskrivningar till platser som denne vill åka till genom alternativen som visas:

- Mäta avstånd mellan punkter
- Se information om trafik, kollektivtrafik, cykelvägar och terräng
- Se världen i 3D
- Visa Street View
- Flytta kartan
- Se din nuvarande position
- Recensera och betygsätta platser



Karttjänster via webb och appar

Maps.me ger användaren detaljerade kartor över alla länder oavsett var i världen man befinner sig. Ingen internetanslutning krävs.

- Få färdbeskrivningar till en viss plats
- Använd den i hela världen
- Ladda ner valfria karta utan kostnad
- Kartor fungerar off-line
- Slipp roamingavgifter under utlandsresan
- Komprimering av kartdata
- Kartor är lita. Spara på enhetens minne
- Bokmärken för platser. Skapa och importera/exportera från andra kartor för praktisk åtkomst när som helst. KML/KMZ-filer stöds
- Sökning i frånkopplat läge. Hitta allt du behöver på kartan
- Platsdelning. Skicka en platsnål från valfri plats på kartan via e-post eller SMS.
- Automatiskt följläge. När det är påslaget, så orienteras kartan automatiskt efter riktningen du förflyttar dig i
- MAPS.ME är gratis att ladda ner

Komoot är en webb och mobilapp som möjliggör för användaren att planera sin rutt för vandring, cykling eller MTB-utflykter. Tjänsten erbjuder vägledning utmed turen, även när enheten är i offlineläge. De flesta funktionerna är tillgängliga antingen via portal och navigering baserat på din smartphone, eller med hjälp av skärmen för kartping eller en hörlur/högtalaren för instruktioner för tur- för sväng, eller båda. Det kommer att tilltala mer för användare som rutter där väg och grus blandas. För att använda Komoot måste användaren låsa upp en del kartläggningar. Användaren får en region gratis, vilket kan vara tillräckligt för att testa plattformen men det möjliggör inte en större mängd användning. Användaren kan köpa fler enskilda regioner eller "buntregioner", vilket ger användaren tillgång till allt kartmaterial (hela världen), för online och off-line användning.

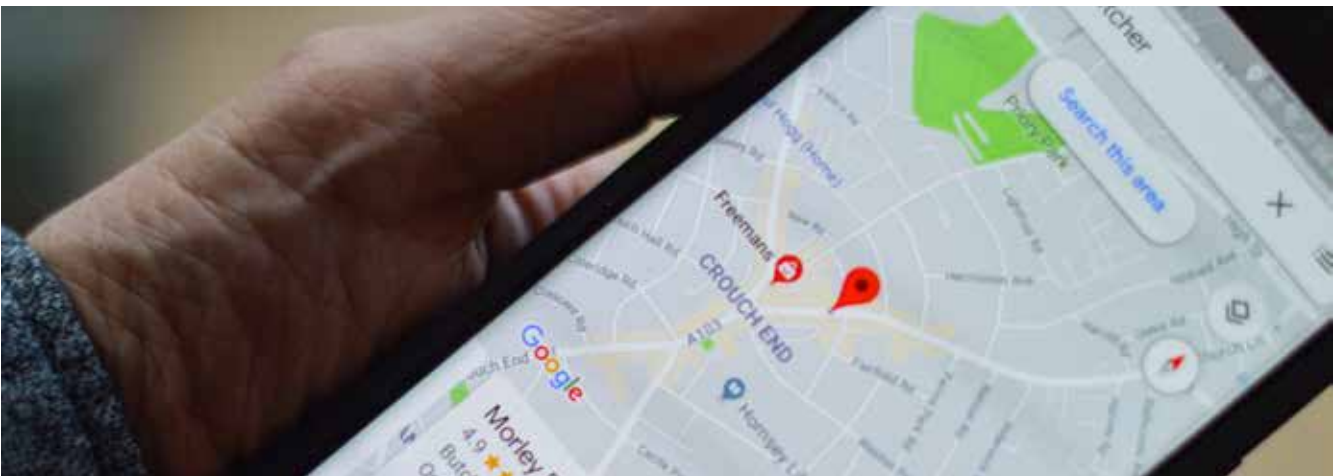


Foto: Pixabay



4.6 Förslag till sträcka

Utifrån förstudien har en bestämd sträcka kartlagts som ett förslag som kan ligga till grund för en framtida handlingsplan. Inför detta har eventuella problem även identifierats, däribland hur många skyltar som kommer behövas längsmed stråket samt skicket på de befintliga vägarna.

Cykelvägen är sammanlagt drygt 70 km lång, varav 35 km består av asfalterade vägar och ca 40 km av grusvägar eller enklare skogsvägar. Ungefär 100 skyltar bedöms behövas för att ge en god orientering för cyklister som ska nyttja vägen.

Förslaget på sträckan är ett resultat av dialogen med markägarna där de flesta har varit positiva till att det sätts upp skyltar längsmed befintliga vägar för att märka ut cykelvägen. Ett mer fördjupat arbete tillsammans med varje markägare bör ske i genomförandefasen för att skriva markanvändningsavtal sinsemellan. Detta är en process som kan innebära att leden kommer behöva dras om. Om fler kommuner skulle vara intresserade av att ansluta till cykelleden kan det också påverka sträckningen, eftersom det då blir intressant att se över anslutningarna över kommungränserna, deras sevärdheter och andra målpunkter inom deras markområde längs med Emån.

På fyra platser längsmed den tänkta sträckan kommer cyklister behöva korsa en större väg eller cykla utmed en trafikerad sträcka, vilket försämrar trafiksäkerheten för cyklisterna. Diskussioner med Trafikverket har inletts om huruvida man kan lösa dessa passager, och de har uttryckt en vilja av att bidra till att finna lösningar för dessa vid en genomförandefas. Platserna där cyklisterna behöver korsa en större väg är Järeda när man åker in till Järnforsen, Gårdsveda där man behöver korsa riksväg 22, inne i centrala Högsby och intill Bankeberg.

Cykelleden i sin helhet beräknas ta en till två dagar att cykla beroende på hur många stopp som görs längs vägen, hur van cyklare man är, eller ifall man exempelvis cyklar med barn.



Föreslagen sträcka för cykelleden i sin helhet



Etapp 1: Kvillsfors - Järnforsen



Den föreslagna cykelvägen startar 1,5 kilometer öster om Kvillsfors, strax intill Hultsfreds kommungräns. Från denna startpunkt löper sträckan vidare mot Ryd. Denna sträcka kommer inte att löpa längs med Emån, då det inte är möjligt av topografiska skäl. Sträckan består av en grusväg med vackra vyer över höglandet. Cykelvägen går därefter vidare mot Järeda där den fortsätter längsmed Emån igen.



Foto: Heike Schliebener

Vägstandard:

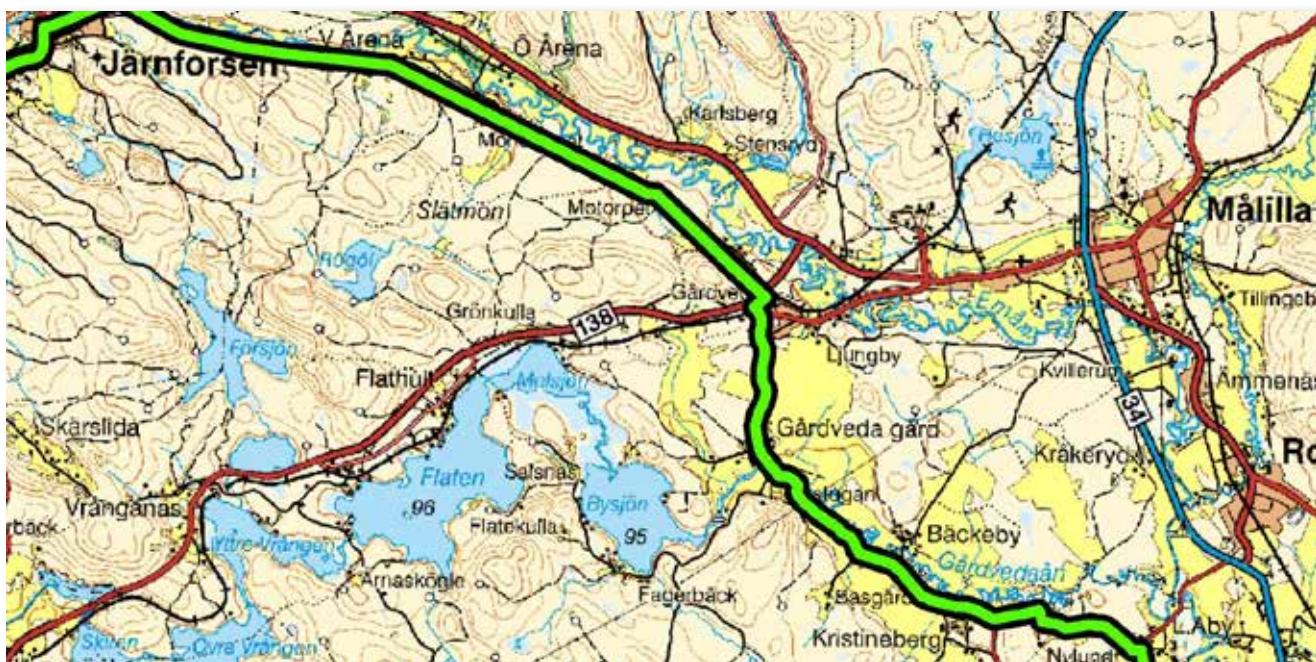
Grusväg med vackra vyer över höglandet.

Turisminfrastruktur:

Byarna Högeruda, Skinnkälla, Ryd och Västra Gränö har mycket stora kulturvärden i både bebyggelse och landskap. Klotgranit, Järeda gravfält, Järeda kyrka. I Järnforsen finns matbutik och restaurang.



Etapp 2: Järnforsen – Lilla Aby



Från Järnforsen följer leden via Västra Årena. Bitvis kan man se den vackra ån och hur den slingrar sig fram. När man kommer fram till Gårdveda är förslaget att sträckningen istället ska följa Gårdvedaån ca 4 km för att därefter återgå till Emån igen. Detta eftersom en cykelled som följer Emån mot Kville- rum skulle innebära att cyklisterna tvingas ut på en trafikerad väg. Vid Gårdvedaån finns istället fina utflyktsmål och sevärdheter såsom älgparken vid Kristineberg.



Foto: Heike Schliebener

Vägstandard:

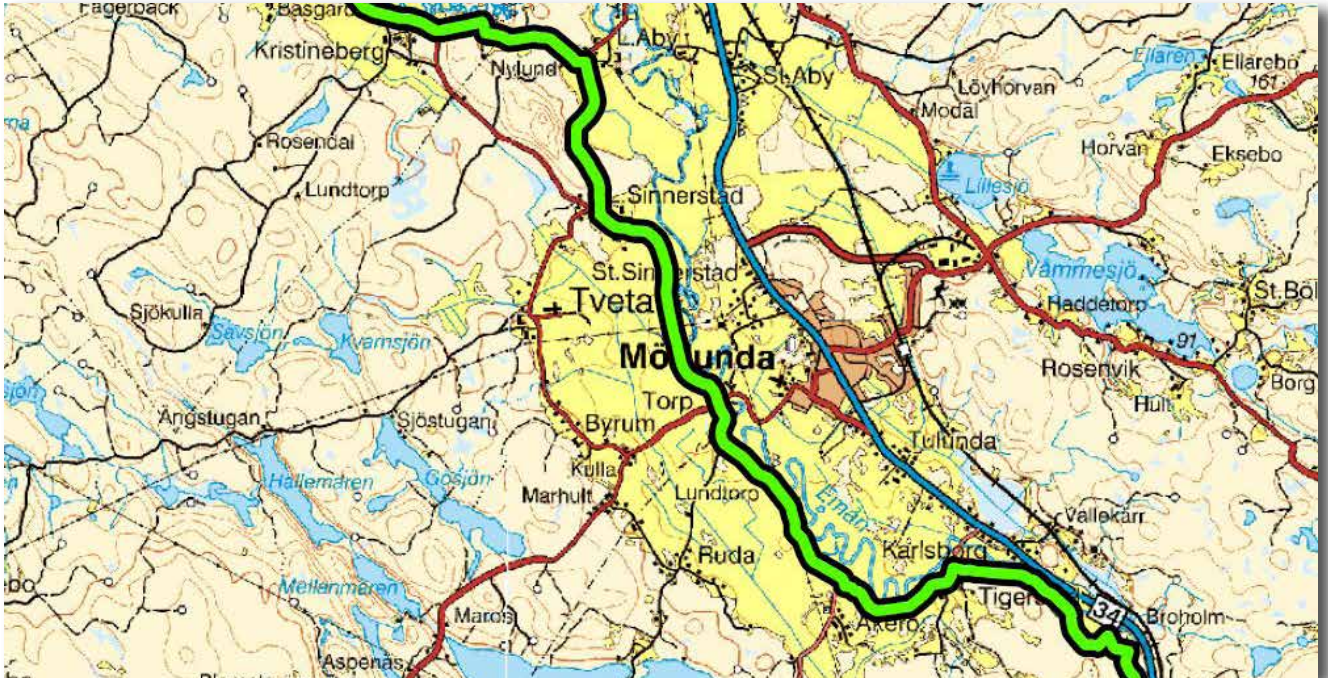
Grusväg mellan Järnforsen och Gårdveda. När man korsar riksväg 23 blir det asfalterad väg.

Turisminfrastruktur:

Sträckan mellan Järnforsen är en av de sträckor där Emån slingrar sig som mest i så kallade meanderslingor. Rullstensåsen Lunden. Målilla älgpark.



Ettapp 3: Lilla Aby - Broholm



Efter att ha kommit tillbaka till Emån sträcker sig den föreslagna sträckan vidare på grus- och asfaltsvägar via Lilla Sinnerstad, Stora Sinnerstad, Torp och Lungtorp. När man kommit förbi Åkerö kommer man fram till Tigerstad och därefter vidare mot Broholm. Här korsar vägen en restaurerad privat bro. Ägarna till bron är positiva till att cykelleden dras över denna bro.



Vägstandard:

Smalare asfalterad väg.

Turisminfrastruktur:

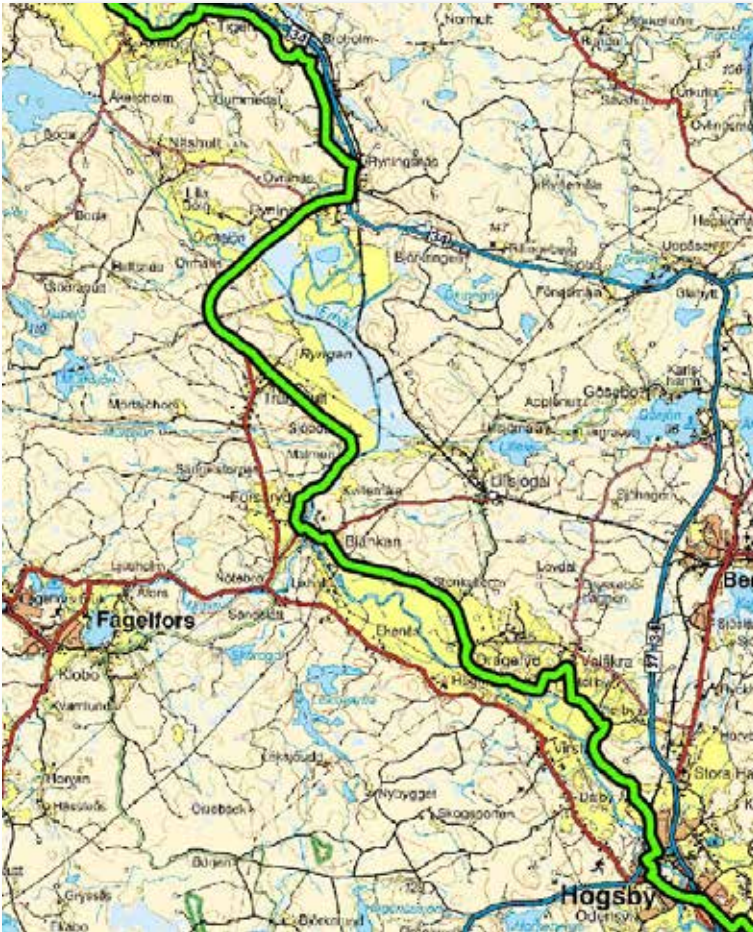
Målilla älgpark, Axelssons i Aby, Tveta kyrka och skolhus. I Mörlunda finns matbutik och pizzeria. Söder om Mörlunda bedriver turistföretaget Småländska jakt- och fiskeupplevelser sin verksamhet.



Foto: Heike Schliebener



Etapp 4: Broholm - Högsby



Från Broholm följer sträckan den gamla vägen till Mörlunda söderut längs Emån till Ryningsnäs, Trånshult och vidare mot Forsaryd. I Ryningsnäs fågellokal finns flera torn för fågelskådare.

Vid Forsaryd kan det finnas två alternativa vägar. En som cyklister med släp kan följa. Den vägen är större. Den andra går igenom skogen till en gammal sjöbotten och sedan till Forsaryd. Efter Forsaryd går vägen genom en ålderdomligt präglad del av Emådalen till Ytterbi via Drageryd och Valåkra, därefter vidare längs Emån till Ängsborg och Högsby.



Vägstandard:

Alternativet genom sjöbotten efter Trånshult är en mindre bra grus- och skogsväg. Andra alternativet är asfalterad väg. Från Valåkra till Högsby är delvis mycket enkel skogsväg.

Turisminfrastruktur:

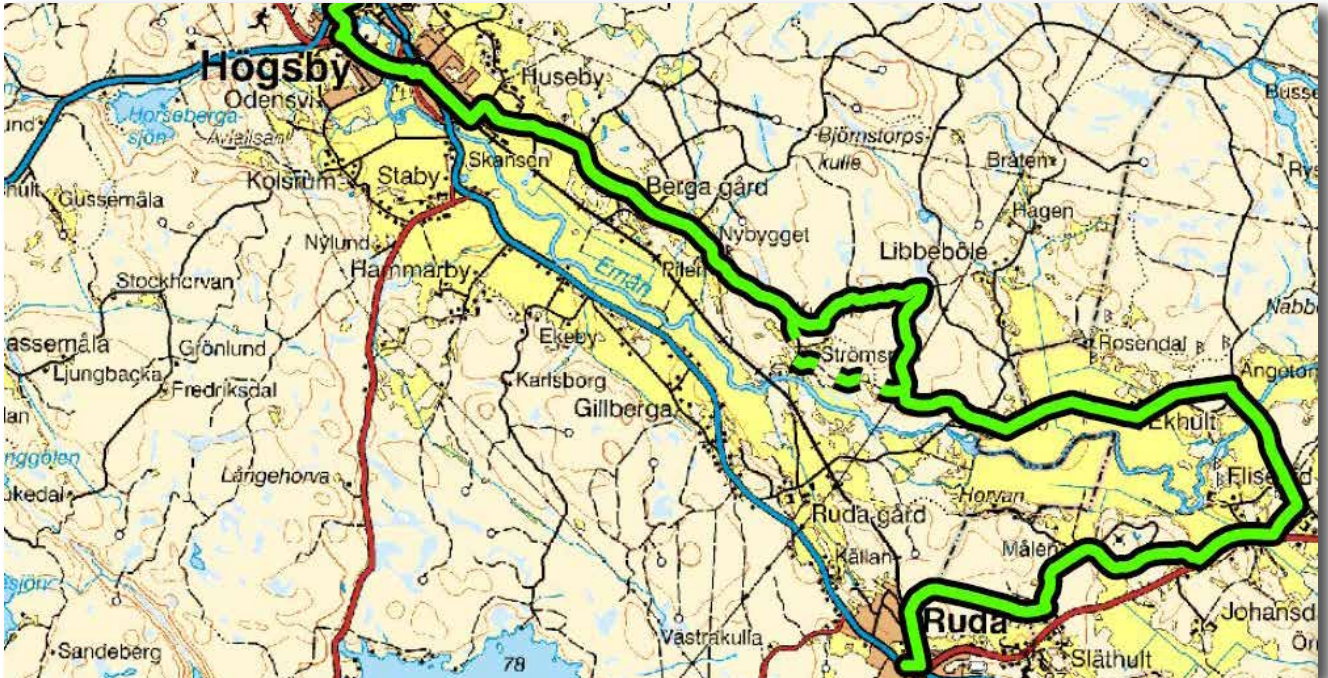
Ryningsnäs fågellokal, Emåturism i Lixhult, värdshus i Fågelfors, tågstation, kafé och bio i Berga, bad och camping vid Gösjön.



Foto: Heike Schliebener



Etapp 5: Högsby-Ruda



Högsby är centralort i Högsby kommun. Det finns flera intressanta partier av Emån inom samhället med olika karaktär, såsom fors, kraftverkskanal, å, kvillar och korvsjöar. I ett önskescenario skulle man komplettera leden med en ny sträckning alldeles intill ån inne i eller nära samhället. Detta för att cyklister ska kunna uppleva Emåns skiftande ansikten. Här finns också god tillgång på service av olika slag.

Efter Högsby är båda dalsidorna längs Emån intressanta och vackra, men utifrån befintligt vägnät har förstudien landat i en dragning norr om Emån. Denna sträcka löper längs befintliga vägar mot Berga gård, ett område med höga natur- och kulturvärden. Inte långt bort finns en möjlighet att korsa över till andra sidan ån på en gång- och cykelbro i trä. Därefter svänger vägen av innan vägbron över från Åsebo, där ett tillstånd av markägaren finns. Efter Åsebo följer vägen vidare mot Ekhult, där ett tillstånd måste

erhållas av markägaren. Från Ekhult går sträckan vidare över Emånsbron till Bankeberg, där cykelvägen svänger höger på den stora vägen och till slut möter en busshållplats.

För att komma till Ruda skulle sträckan behöva fortsätta cirka 700 meter på vägen mot Fänlid och Ruda. Denna sträckan är den som Trafikverket har mest synpunkter på, då vägen inte är trafiksäker för cyklister. Man skulle behöva hitta en annan sträckning eller göra någon insats för att förbättra cykelmöjligheterna här. I en vision där leden förlängs vidare mot havet genom våra grannkommuner, finns andra möjligheter till fortsatt sträckning där denna väg undviks.

Därefter följs den gamla järnvägen till Ruda. I Ruda finns parkering, affär och busshållplats.



Etapp 5: Högsby-Ruda



Foto: Heike Schliebener

Vägstandard:

Asfalterade gator och vägar inne i Högsby samhälle och vidare till Berga gård, sen är det huvudsakligen grusade skogsvägar fram till Bankeberg.

Turisminfrastruktur:

I Högsby finns turistinformation, resecentrum, museum, hotell, restaurang, vindskydd med mera. Kafé och busshållplatser i Ruda, bad och stuguthyrning vid Sinnernsjöarna.



5. Diskussion

5.1 Hur skiljer sig detta projekt från tidigare Emå-projekt?

Historiskt sett har det genomförts ett antal projekt för att stimulera igång verksamheter och samverkan mellan kommuner, markägare och entreprenörer utmed Emån. Projekten har varit inom fiske, kanotning och entreprenörskap. Minst två av projektet var riktigt stora och omfattade många aktörer. Inom ramen för denna förstudie har det varit viktigt att förstå varför dessa tidigare projekt inte lyckats. Följande orsaker har identifierats:

- Inom kanotning lyckades man inte få samverkan mellan aktörerna,
- Motstånd från markägare. Det är deras ansvar när träd faller i ån och hindrar passagen.
- Motstånd från Länsstyrelsen att ta bort träd som hindrade kanoter att ta sig fram.
- Att Emån går igenom två län där två olika Länsstyrelser skulle besluta om stöd.
- Inom fisket lyckades man inte få samverkan mellan fiskevårdsområdena (FVO). Målet var att ha ett gemensamt fiskekort för hela Emån.
- Emåförbundet var projektägare men det var inte förbundets huvuduppgift. När projekten var slut fanns ingen plan för vem som skulle driva insatserna vidare. Ingen kommun kände att man ägde frågan.

Med anledning av att det skett ett antal tidigare projekt som inte lyckats har det varit viktigt att analysera hur projektet Cykla utmed Emån ska bli framgångsrikt. Följande har klargjorts:

- Alla medverkande kommuner kan få ut lika mycket av en cykelled
- Inga föreningar berörs
- Markägarna ska ha så lite med cykelleden att göra som möjligt, i princip enbart att ge sitt tillstånd att få dra den över deras marker.
- Att cykla i vardagen som på semestern är en livsstil som är en global trend
- Kommunerna äger frågan för respektive sträcka i sin kommun



5.2 Framtiden

I framtiden ska cykelleden fungera som en lättillgänglig och omhändertagen regional cykelväg som är enkel att orientera sig längsmed. Den ska både fungera som en turistattraktion och som en byggd infrastruktur för kommunernas cyklande invånare, som bidrar till ökad hälsa och välbefinnande. Detta ska åstadkommas genom att ge leden ett gediget, fungerande skyltsystem längsmed dess sträckning, samt genom att ta fram bra kartmaterial, både fysiskt och digitalt.

För att locka användare ska en marknadsföringsstrategi tas fram. Det behövs god kommunikation kring leden för att uppmärksamma den såväl för ortsbor som för turister.

Vidare ska övriga aktiviteter längsmed Emån utvecklas för att utöka attraktionen längs cykelvägen, exempelvis i form utav utvecklande av fiskenäringen, cykeluthyrning och cykelverkstad. Vi ser ett ökat cykelintresse, både lokalt och hos våra besökare. Redan börjar det sakta men säkert ökas tillgången till olika cykeltjänster och produkter i vårt område.

Kommunerna äger frågan för respektive sträcka i sin kommun men tanken är att samverkan kring cykelleden ska utvecklas, där såväl markägare och näringsidkare är delaktiga.



Foto: Pixabay



5.3 Hur ska vi lyckas få till en cykelväg och göra den framgångsrik?

Denna fråga har varit förstudiens huvudsyfte att besvara. Att skylta upp en cykelväg i två kommuner är inte särskilt svårt, men för att göra cykelvägen framgångsrik behöver den väcka regionalt och internationellt intresse. Det är viktigt att se leden i ett större perspektiv och se kopplingar till andra angränsande leder i närliggande kommuner som den kan knytas ihop med.

Att skapa en nationell ”cykelväg utmed Emån” är en utmaning som kräver både engagemang och stora resurser och när leden öppnas skall den drivas med jämn och bra kvalitet genom hela sträckningen och kunna utvecklas vidare. Vi tror att leden har goda förutsättningar eftersom den lockar olika typer av användare, både lokala invånare och turister som i dagsläget besöker regionen.

Vår vision för cykelvägen längsmed Emån är att skapa en led som tar en från ”källa till hav”. För att skapa en sådan led behöver ett samarbete mellan samtliga berörda kommuner etableras. Intresse finns från de övriga kommunerna och det är en vision som vi avser fortsätta att gå vidare med. Om detta samarbete lyckas kan vi skapa en cykelled som både kan attrahera regionalt och internationellt intresse, och skapa ekonomiska förutsättningar för dess skötsel.

Att skapa en framgångsrik cykelväg på det stadium vi är i nu handlar inte bara om att skapa en cykelväg för turister, utan även att skapa en fungerande infrastruktur för kommunernas invånare, som ger goda möjligheter att ta sig fram med cykel och på så sätt öka kommuninvånarnas hälsa. Vi tror att leden har goda förutsättningar eftersom den lockar olika typer av användare både lokala invånare som turister som i dagsläget besöker regionen. Cykelleden ligger också rätt i tiden med att turista lokalt och inte ta flyget i onödan.

Med förstudien som grund ges möjligheter att:

- uppvakta övriga kommuner utmed Emån
- söka finansiering och bidrag
- ha högre beredskap för att möta möjliga nationella resurser
- kommunerna kan se lokal samordning i kommunal fysisk planering och utbyggnad av infrastruktur, ex vis VA, bostadsområden
- användas som underlag till hur cykelvägen kan marknadsföras, samt hur ansvarsfördelningen när det gäller ledens drift kan se ut

