

Cykla i gröna Kronoberg!

Del 2: Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt
Åtgärdsvalsstudier, ÅVS, för prioriterade cykelvägsobjekt

Version 2018-11-14

Antagen av Regionala utvecklingsnämnden 2018-12-05

Inledning

”Cykla i gröna Kronoberg” är Region Kronobergs första strategiska dokument som handlar om cykel. Genom dokumentet läggs grunden för inriktningen när det gäller att utveckla cykelvägarna i regionen.

”Cykla i gröna Kronoberg” är uppdelat i två delar:

- **Del 1 Inriktningar.** (strategi) I delen beskrivs bakgrund, syfte och underlagsmaterial. och syfte. Del 1 ger en förklaring till vilka förutsättningar som finns för cykelvägsutbyggnad i länet, nyttan med cykling samt betydelsefulla inriktningar för prioriteringar, finansiering och utbyggnad.
- **Del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt.** (plan) (Detta dokument.) En kartläggning av kommunernas önskemål och prioriteringar, genomfördes hösten 2016. Kartläggningen visade cirka 135 möjliga cykelvägar. Utifrån inriktningarna som ges i del 1, har 34 cykelvägsobjekt analyserats. De analyserade cykelvägsobjekten är presenterade i bilaga 1.

För att ta fram del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt kontrakterades Ramböll. Uppdragsledare var Malin Ekman och Handläggare var André Kingstedt. Rambölls uppgift var att systematiskt samla in uppgifter från kommunerna om önskade cykelvägar. Utifrån insamlade uppgifter analyserade Ramböll länets cykelvägar i två steg. De båda stegen och resultat av analysen är denna rapport, dvs *Del 2 prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt* vilket inkluderar bilaga 1, dvs *Objektsblad för prioriterade cykelvägsobjekt*.

Efter att Ramböll avslutat sin del har *Objektsblad för prioriterade cykelvägsobjekt* kompletterats med ytterligare uppgifter. Kompletteringen har genomförts så att objektsbladen tar upp och behandlar samtliga uppgifter som krävs enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, ÅVS. För en majoritet av cykelvägsobjekten kan nästa fas påbörjas med avsiktsförklaring, avtalsskrivande, projektering etc. Undantag är fyra cykelvägsobjekt där rekommendationen är att fördjupad ÅVS genomförs. Uppdateringen har skett av tjänstepersoner på Trafikverket och Region Kronoberg.

1. Inledning och initiering

För att komma fram till vilka cykelvägsobjekt som ska prioriteras och tas med i länstransportplanen för 2018-2029 har åtgärdsvalsstudiemetodiken använts.

Åtgärdsvalsstudiemetodikens första fas är *Initiera*. Då tas de första kontakterna mellan aktörerna, ett övergripande syfte för studien tas fram, man tillsätter resurser och ser över vilka kompetenser som krävs och vilka avgränsningar som ska gälla för processen.



Hur den första fasen har genomförts finns beskrivet i dokumentet *Cykla i gröna Kronoberg – Del 1: Inriktning för ökad cykling i Kronoberg*.

2. Förstå situationen

I åtgärdsvalsstudiemetodikens andra fas *Förstå situationen* undersöker man vilka behov, brister och problem som finns. Nuläget beskrivs, en intressentanalys genomförs och mål definieras. Att Inriktningar och prioriteringar för cykel i Kronoberg bara omfattar trafikslaget och färdmedlet cykel beror på att dokumentet utgör kunskapsunderlaget vad gäller cykel för länstransportplanen. På motsvarande sätt finns kunskapsunderlag för vägobjekt och för kollektivtrafik för länstransportplanerna. Anledningen att enbart cykelvägar längs det statliga vägnätet i länet ingår är att det kommunala vägnätet är respektive kommun ansvarig för. Åtgärdsförslagen ska vara längs det regionala vägnätet, då åtgärder längs det nationella vägnätet ska ingå i nationell plan. Hur dialog och samverkan med aktörer och intressenter har skett framgår också av *Del 1: Inriktning för ökad cykling i Kronoberg*.

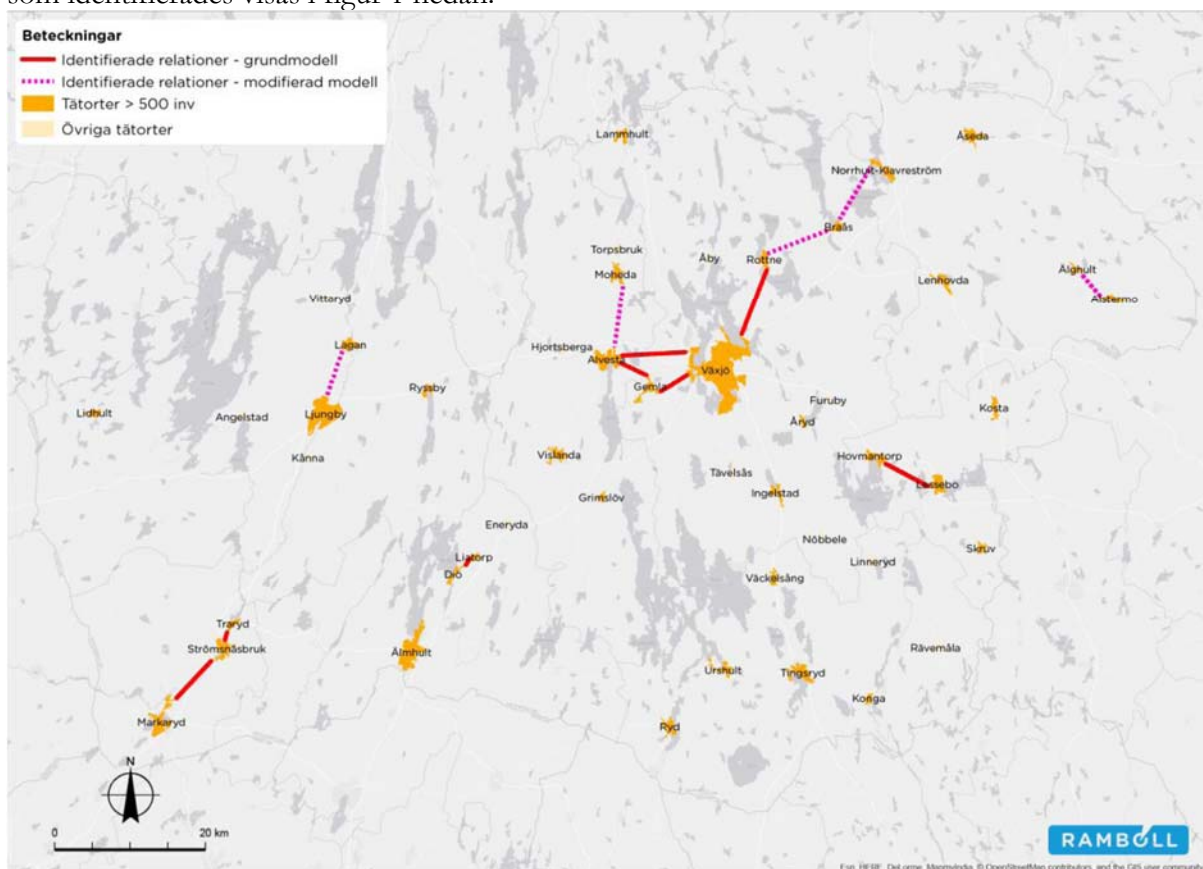


För att bedöma behovet och potentialen för cykling mellan tätorter kan den så kallade Kågesonmodellen användas. Den ger i grova drag behovet av cykelvägar mellan tätorter beroende på tätortstorlek samt avstånd. Bedömningen av när det är motiverat med en bilfri cykelväg mellan två tätorter görs enligt tabell 1 nedan.

Tabell 1. Schablon för bedömning av när bilfri cykelväg bör övervägas mellan två orter (Kågeson, 2007).

Antal invånare i den mindre av orterna	Högsta avstånd mellan orterna, km
500-1 000	3
1 000-2 000	6
2 000-5 000	10
5 000-10 000	12
10 000-20 000	15
>20 000	20

För att ytterligare ta hänsyn till den ökade användningen av elcyklar och faktumet att elcyklister cyklar längre har två analyser enligt Kågesonmodellen gjorts. I den första analysen användes avstånd enligt tabell 1 medan vi i den andra analysen ökade avstånden med 50 %. De relationer som identifierades visas i figur 1 nedan.



Figur 1. Identifierade relationer enligt Kågesonmodellen och en modifierad modell.

Av de totalt 13 relationer som identifierades i analysen finns det redan separerad cykelväg Lagan-Ljungby, Traryd-Strömsnäsbruk och Diö-Liatorp. De identifierade relationerna stämmer i stort med de stråk som Region Kronoberg har pekat ut i *Del 1: Inriktning för ökad cykling i Kronoberg*.

3. Pröva tänkbara lösningar

Som ett led i framtagandet av en regional cykelstrategi och cykelplan för region Kronoberg genomförde Ramböll under hösten 2016 en enkätstudie bland regionens kommuner. Syftet med enkätstudien var att samla in kommunernas uppfattning om var det saknas länkar i det regionala cykelvägnätet samt att kartlägga viktiga målpunkter för cykeltrafiken i regionen. Kommunerna fick också bedöma prioritetsgraden av cykelobjekt sinsemellan i respektive kommun. De målpunkter som kommunerna pekade ut omfattade:

- skolor
- arbetsplatser
- turistmål
- kollektivtrafiknoder
- fritidsanläggningar
- handel
- vård
- kultur
- övrigt, något annat utöver ovan

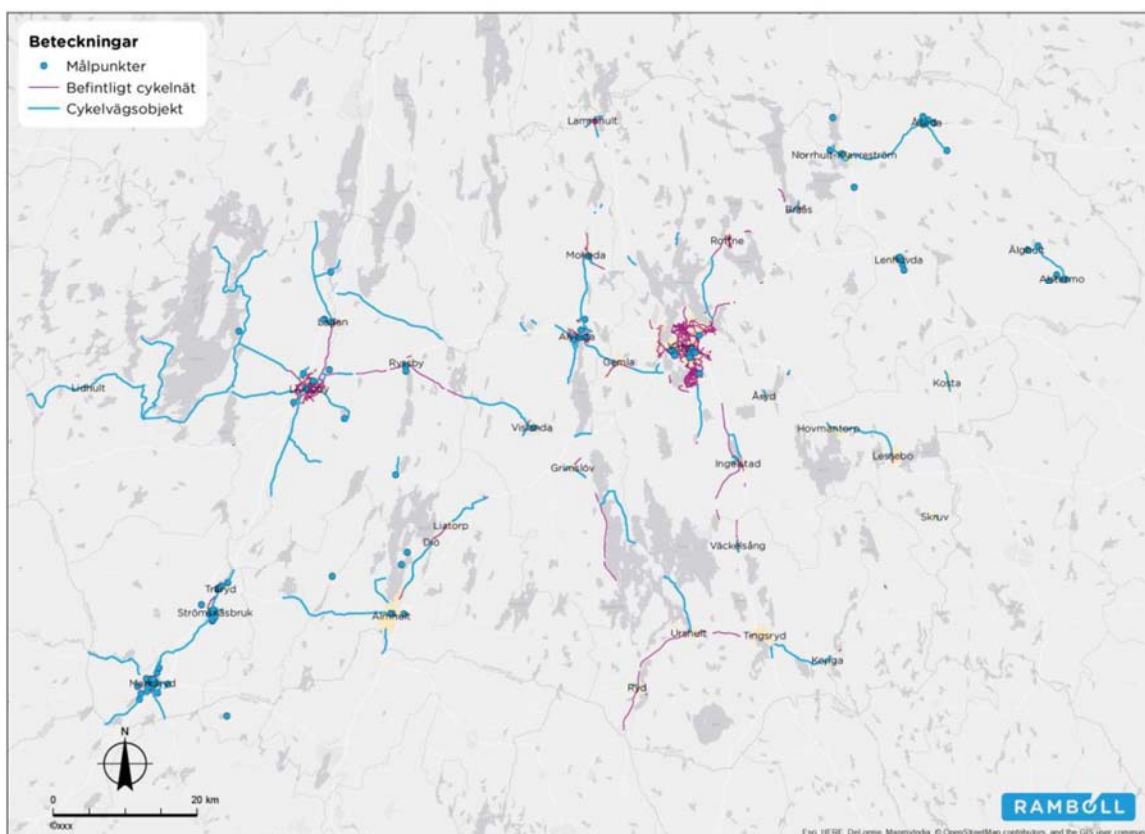
I åtgärdsvalsstudiemetodiken är det här den tredje fasen *Pröva tänkbara lösningar* vilket innebär att alternativa lösningar ställs mot de syften och mål som angetts i åtgärdsvalsstudien.



Allt underlag från enkätstudien tillsammans med uppgifter på t.ex. biltrafikflöden och hastighetsbegränsning från NVDB, olycksstatistik från STRADA och större busshållplatser (fler än 20 påstigande) sammanställdes för länet. En bedömning av trafiksäkerhetseffekten av respektive länk gjordes. Från det här underlaget gjorde Trafikverket och Regionen ett urval av cykelvägsobjekt utifrån följande prioriteringsprinciper:



Efter att några objekt slagits ihop samt att Trafikverket och Region Kronoberg kompletterat med ytterligare ett fåtal objekt är det totala antalet cirka 135 st. Nedan visas kartan med kommunernas önskemål på cykelvägsobjekt, befintligt cykelvägnät hämtat från NVDB samt målpunkterna som kommunernas redovisat. Det kan finnas brister i indata till NVDB vad gäller befintligt cykelvägnät vilket gör att kartan nedan inte ger en helt rättvis bild av dagens förhållanden. Samtliga cykelvägar som framkom vid kartläggningen är sammanställda i underlagsmaterialet *"Önskade cykelvägsobjekt i Kronoberg"*. Sammanställningen är gjord av Trafikverket och Region Kronoberg.



Det befintliga cykelvägnätet tillsammans med kommunernas önskemål på vägnät knyter ihop nätet och det blir fler, längre, gena och sammanhängande stråk. Fler målpunkter kan nås via ett sammanhängande stråk.

Kommunerna uppmanades i enkäten att även peka ut objekt längs det kommunala vägnätet och även potentiella rekreativa länkar trots att fokus inte ligger på dessa i den regionala cykelplanen. Anledningen till detta var att regionen önskade en helhetsbild över behoven i länet.

Trafiksäkerhetsstandarden är en av faktorerna i urvalet av cykelvägsobjekt. Hur trafiksäkerhetsstandarden är på de vägar som i nuläget är alternativet till de cykelvägar som kommunerna har önskemål på beskrivs i kartan nedan. Trafiksäkerhetsstandarden är kategoriserad utifrån Trafikverkets kriterier för bedömning av säkerheten för rekreations- och turismcykelleder som bygger på trafikflöde och skyltad hastighetsbegränsning.

Tabell 2. Schabloner för cykling landsbygd (ÅDT) p.g.a. tätorts storlek samt avstånd till tätort.

Tätort storlek	Qc Avstånd tätort		
	0-3 km	3-9 km	9-15 km
Under 1 000	15	10	2
1 000-5 000	30	15	3
5 000-10 000	50	25	5
10 000-15 000	75	35	10

Nyttor som beräknas med GC-kalk är restid, fordonskostnader, skatteeffekter, trafiksäkerhet, koldioxid och hälsorelaterade parametrar. Beräkningen av nyttorna har gjorts med en kalkylperiod på 40 år. Eftersom storleken på nyttorna helt beror på hur många cyklister som får del av dem och det råder stor osäkerhet i antagandena om cykelflöden, både i nuläget och efter ombyggnad, så är det även mycket stor osäkerhet i de beräknade nyttorna. Det är troligt att nyttorna är underskattade, framförallt inom tätorterna. Hänsyn tas inte heller till framtida utbyggnader, kommunala planer och befolkningsökningar vilket ytterligare gör att nyttorna troligen är underskattade med tanke på den långa kalkylperioden. För att säkrare kunna beräkna nyttorna behöver en mer detaljerad studie av nuvarande cykeltrafik och framtida potential göras.

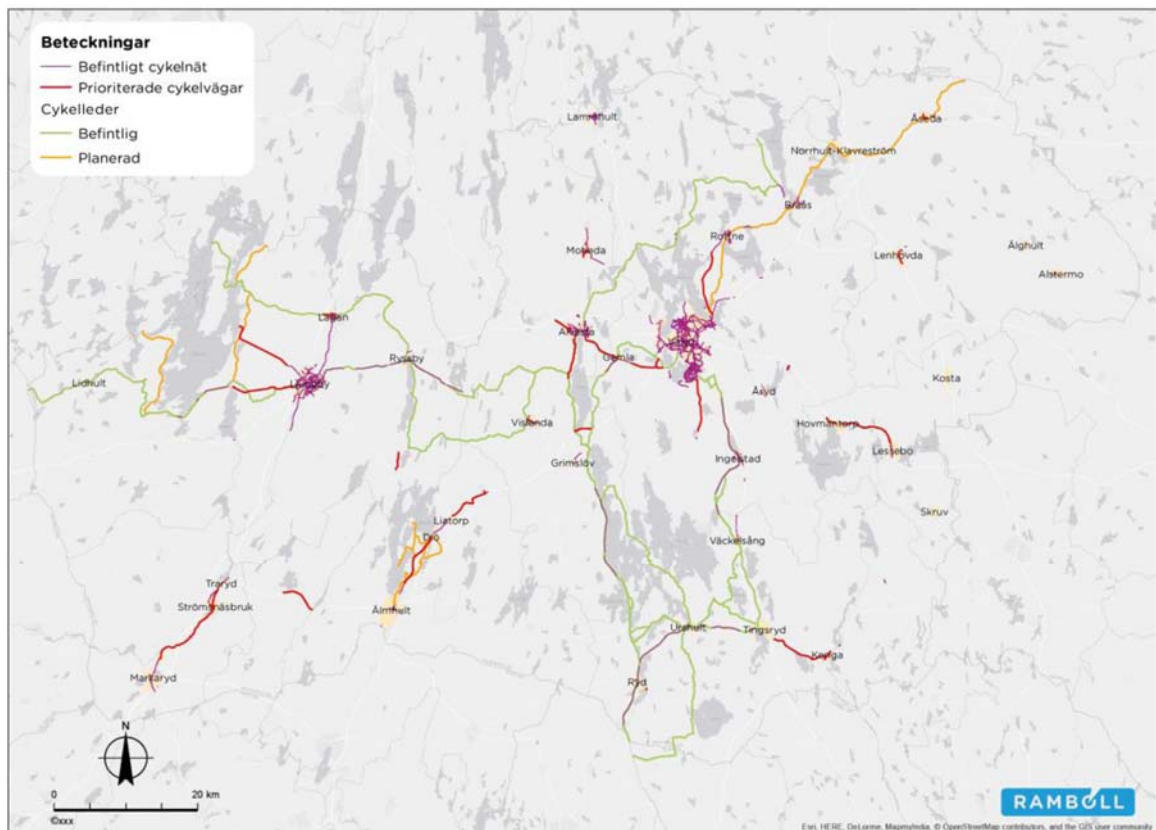
För varje av de 34 objekten har ett objektblad tagits fram, se bilaga 1. Objektbladet beskriver bristen och nuläget, förslag till åtgärd samt åtgärdens syfte. Varje åtgärdsförslag har tagits fram genom att tillämpa fyrstegsprincipen. I första hand är det lösningar som effektiviserar användningen av befintligt transportsystem (steg 2) och lösningar som innebär att bygga om och bygga nytt (steg 3 och 4). Ibland är det flera förslag på åtgärder, större eller mindre, dyrare eller billigare åtgärder. Ett exempel är ett objekt som föreslås åtgärdas antingen genom att omdisponera befintligt körfält på en bro eller att bygga en separat gång- och cykelvägsbro. Där flera åtgärdsalternativ har föreslagits har beräkningar av nyttorna gjorts med endast ett av alternativen, vilket det är framgår av objektbladet.

Vad gäller bedömningen av kostnaderna för åtgärderna har schablonkostnader använts. Schablonerna baseras på genomsnittliga kostnader för liknande tidigare projekt och inkluderar både utredning och byggnation. Inom ramen för detta uppdrag har det dock inte varit möjligt att beräkna kostnader för eventuella punktåtgärder som krävs eller fördyrande faktorer såsom broar eller tunnlar. Osäkerhetsfaktorn i kostnaderna bedöms till minst 50 %. Schablonerna som använts visas i tabell 3 nedan och de beräknade kostnaderna redovisas på objektsbladen i bilaga 1.

Tabell 3. Schabloner för kostnadsuppskattning.

	Enhet	Kostnad (kr)
Ny cykelväg	m	3 500
Cykelfält	m	100

I figur 4 nedan visas befintligt cykelvägnät, befintliga och planerade cykelleder samt de föreslagna objekten.



Figur 4. Karta som redovisar befintligt cykelnät och cykelleder samt de föreslagna prioriterade cykelvägsobjekten och målpunkterna

4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Den sista fasen av åtgärdsvalsstudiemetodiken är *Forma inriktning och rekommendera åtgärder*. Då bearbetas resultatet från tidigare fas, en övergripande inriktning formuleras, förslag till paket av åtgärder som kan rekommenderas utarbetas, hur förslagen kopplar till planerade transportfunktioner i transportsystemet beskrivs, en samlad effektbedömning redovisas samt åtgärdsvalsstudien dokumenteras och avslutas.



Cykelobjekten prioriteras utifrån flera faktorer:

- Politisk vilja att genomföra och finansiera objektet.
- Att finansiering finns. Förutom Trafikverket, regionen via länstransportplanen och kommunen kan andra aktörer/intressenter vara aktuella för medfinansiering t.ex. näringslivet, samhällsföreningar eller EU-bidrag.
- Genomförbarhet. Vissa objekt är mer komplexa, t.ex. där cykelvägen korsar järnväg vilket gör att processen fram till byggnation blir mer omfattande.

- Möjligheten att kombinera med andra åtgärder. Går det att kombinera med andra fysiska åtgärder, t.ex. i samband med att fiber/VAledningsarbete, beläggningsarbete genomförs.
- Bedömd kostnad
- Samlad nyttobedömning. Som ett resultat från bedömningen fås effekter på restid, fordonskostnader, trafiksäkerhet, koldioxid och hälsa. I underlaget till bedömningen ingår potentialen av cykelflödet. Det är en osäker parameter. Därför är en prioritering utifrån bedömningen av nyttor i förhållande till kostnad väldigt osäker. Osäkerheten är antagligen lika stor för alla objekt då alla objekt har bedömts med schablonvärden.

Prioritering av cykelvägsobjekt

Ramböll har som beskrivits ovan gjort en uppskattning av den kalkylerbara nyttan samt kostnaden för respektive objekt som varit en del av prioriteringsgrunderna. Efter att Region Kronoberg i samarbete med Trafikverket har bearbetat åtgärder och i vissa fall etappindelade objekten har prioriteringsordning upprättats för samtliga cykelvägsobjekt. I tabellerna nedan presenteras cykelvägarna i prioritetsordning uppdelat per kommun. Prioritetsordningen innebär inte att utbyggnaden måste ske i den upprättade ordningen. I *del 1 Inriktning för ökad cykling i Kronoberg* beskrivs tre strategiska principer som är vägledande för utbyggnad av cykelvägar. För beskrivning av åtgärder, alternativ och etapper hänvisas till objektsbladen i bilaga 1.

Alvesta

Vid kartläggningen av briser redovisade Alvesta kommun sammanlagt cirka 35 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 7 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Al 11	Alvesta	Lv 619/Lv 126 Alvesta-Blädinge; Hagav-Lv 635	Ettapp 1 och ettapp 2 med Alternativ 1	920	3
Al 13	Alvesta	Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding	Alternativ 1	5 100	6,5
Al 19	Alvesta	Lv 738 Moheda; sporthall-V. Järnvägsg.		1 200	4
Al 20	Alvesta	Lv 610 Vislanda; Olvågen-Kyrkog		450	2
Al 35	Alvesta	Rv 23 Passage väg 23 - Huseby	Alternativ 1	2 200	5,5
Al 15	Alvesta	Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen		2 400	8,5
Al 45	Alvesta	Lv 707 Alvesta-Gemla		5 400	19

Lessebo

Vid kartläggningen av briser redovisade Lessebo kommun sammanlagt cirka 7 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Le 7	Lessebo	Rv 25 Hovmantorp - Lessebo; Centralg-Industrig			12-29
Le 1	Lessebo	Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation		1 600	6
Le 5	Lessebo	Rv 25 Lessebo; Tunnel under rv 25		25	10

Le 5 och Le 7 ska finansieras via Nationellplan. Utöver dessa åtgärder i Lessebo kommun planeras att inom ramen för åtgärd "Lv 834 Hovmantorp, korsning med järnväg" ska åtgärder som förbättra för cyklister att genomföras.

Ljungby

Vid kartläggningen av briser redovisade Ljungby kommun sammanlagt cirka 27 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 5 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Lj 119		Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron		1 600	6
Lj 109		Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker		8 000	16
Lj 108		Lv 555 Mjälens badplats-Hovdinge		9 800	20
Lj 102		Angelstad-Ljungby; Banvallsleden		9 20	18
Lj 124		Lv 599 Agunnaryd-Lidhem (väg 124)		2 500	9

Markaryd

Vid kartläggningen av briser redovisade Markaryds kommun sammanlagt cirka 19 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 5 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
MA 2		Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120	Alternativ 1	2 100	2,3
MA 7		Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Landstigsgatan		620	2
MA 4		Lv 520 Strömsnäsbruk; Vallv-Bäckv	Alternativ 1	1 900	7
MA 3		Lv 520 Timsfors - Strömsnäsbruk; Bokhultsv-Vallv	Fördjupad ÅVS	8 600	12-30
MA 1		Lv 520 Timsors norra; Barkv-Bokhultsv	Alternativ 1	1 100	6

Tingsryd

Vid kartläggningen av briser redovisade Tingsryds kommun sammanlagt cirka 7 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Ti 2		Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Hönshyltefjorden	Fördjupad ÅVS	240	0,1-10
Ti 5		Tingsryd-Konga		8 400	4
Ti 9		Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen		1 400	4,7

Uppvidinge

Vid kartläggningen av briser redovisade Uppvidinge kommun sammanlagt cirka 13 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 4 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Up 6		Lv 969 Åseda; Västrav-Älgultsv		1 000	3,5
Up 2		Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog		1 700	6
Up 1		Lv 930 Lenhovda; Vallg-Uppvidingesjön		210	0,7
Up 4		Lv 946 Alstemo; Alsterv-Nygatan		75	0,5

Växjö

Vid kartläggningen av briser redovisade Växjö kommun sammanlagt cirka 19 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 4 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Vä 5		Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp	Alternativ 1 Etapp 1	9 500	13
Vä 2		Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö		5 900	20
Vä 3		Lv 682 Tävelsås-Växjö	Alternativ 1	7 300	19
Vä 6		Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25		500	1,8

Älmhult

Vid kartläggningen av briser redovisade Älmhult kommun sammanlagt cirka 5 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

Id	Kommun	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Äl 2		Lv 600 Liatorp - Eneryda; enskild väg - Björkholmsv	Alternativ 2	6 700	13
Äl 6		Lv 120 Delaryd-Göteryd; Delarydsv (Lv 586) - Bankvägen	Etapp 1	450	2
Äl 1		Lv 600 Diö-Möckeln		9 000	23-32

Bilaga 1 – Objektsblad för prioriterade cykelvägsobjekt

Region Kronoberg
Prioritering och analys av cykelvägsobjekt

Innehåll

Alvesta

Al4 Lv 707 Alvesta-Gemla	3
Al11 Lv 619/Lv 126 Alvesta-Blädinge; Hagavägen-Lv635	5
Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding.....	7
Al15 Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen	9
AL 19 Lv 738 Moheda; Sporthallen-V. Järnvägsg.	11
AL20 Lv 610 Vislanda; Olvågen-Kyrkogatan.....	13
Al35 Rv 23 Passage väg 23-Huseby	15

Lessebo

Le1 Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation	17
Le5 Rv 25 Lessebo; Tunnel under rv 25	19
Le7 Rv 25 Hovmantorp - Lessebo; Centralg-Industrig	21

Ljungby

Lj102 Angelstad-Ljungby; Banvallsleden.....	23
Lj108 Lv 555 Mjälens badplats-Hovdinge	25
Lj109 Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker	27
Lj119 Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron	29
Lj124 Lv 599 Agunnaryd-Lidhem (väg 124).....	31

Markaryd

Ma1 Lv 520 Timsors norra; Barkv-Bokhultsv	33
Ma2 Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120	35
Ma3 Lv 520 Timsfors - Strömsnäsbruk; Bokhultsv-Vallv.....	37
Ma4 Lv 520 Strömsnäsbruk; Vallvägen-Bäckvägen	39
Ma7 Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Landstigsgatan	41

Tingsryd

Ti2 Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Hönshyltefjorden	43
Ti5 Tingsryd-Konga	45
Ti9 Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen	47

Uppvidinge

Up1 Lv 930 Lenhovda; Vallg-Uppvidingesjön.....	49
UP2 Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kyrkog	51
Up4 Lv 946 Alstemo; Alstervägen-Nygatan	53
Up6 Lv 969 Åseda; Västrav-Älgultsv	55

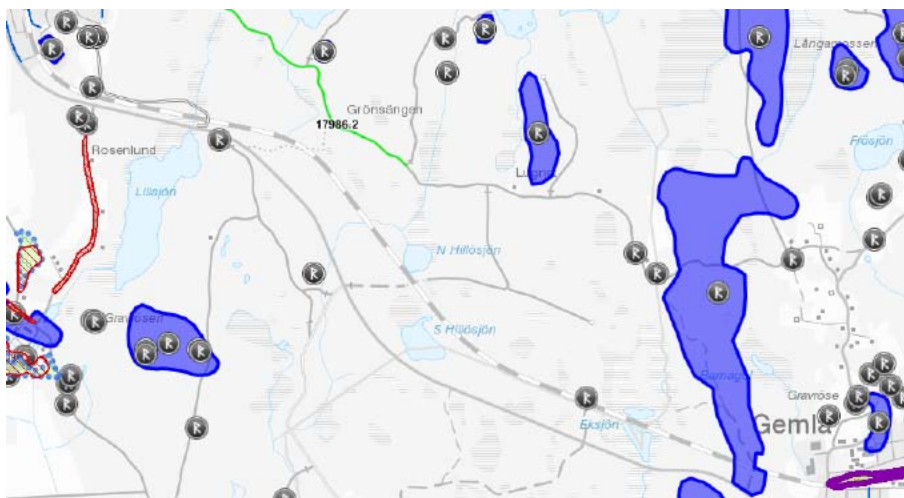
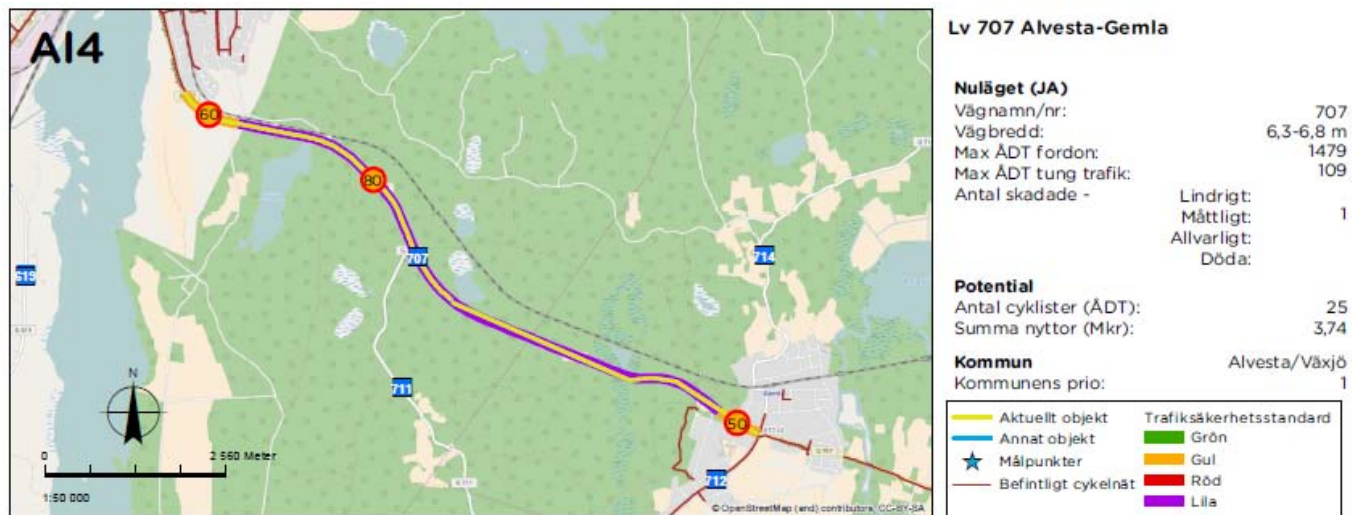
Växjö

Vä2 Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö.....	57
Vä 3 Lv 682 Tävelsås-Växjö	59
Vä5 Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp.....	61
Vä6 Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25	63

Älmhult

Äl1 Lv 600 Diö-Möckeln	65
Äl2 Lv 600 Liatorp - Eneryda; Enskild väg - Björkholmsv	67
Äl6 Lv 120 Delaryd-Göteryd; Delarydsv (Lv 586) - Bankvägen	69

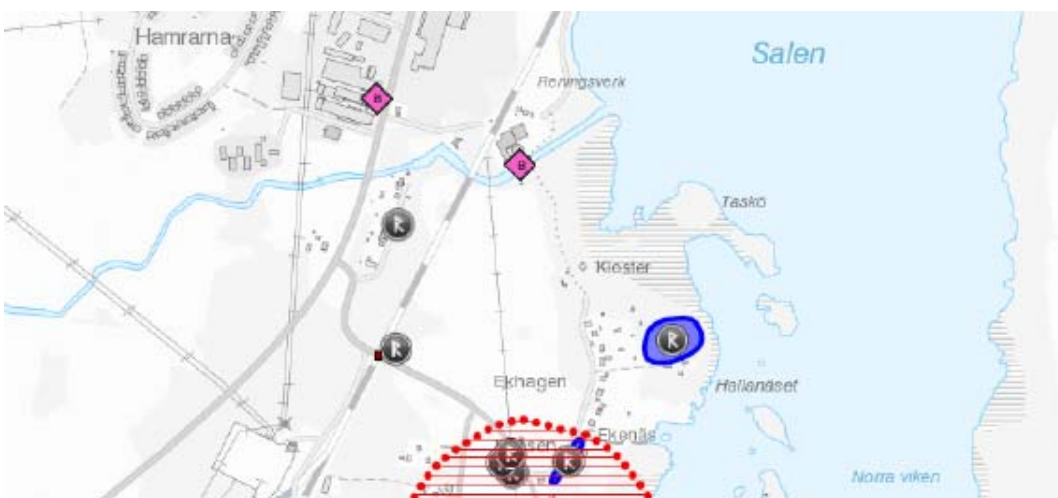
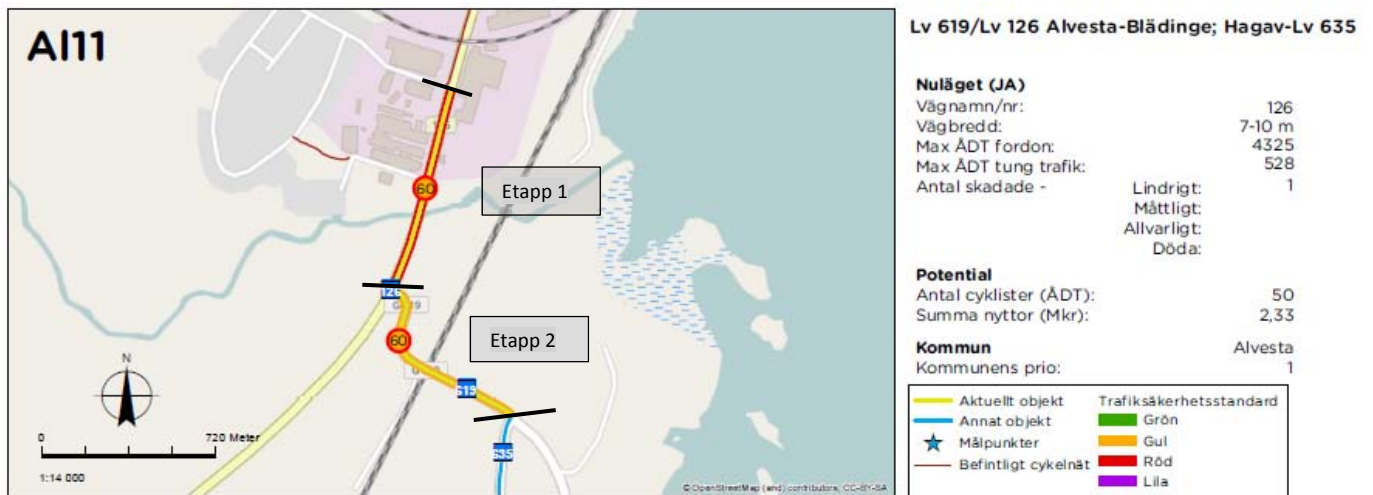
A14 Lv 707 Alvesta-Gemla



Nuläge/brister:	Väg 707 är smal, hastigheten är hög och upplevs av cyklister som otrygg. Avståndet mellan Alvesta med 8 627 invånare och Gemla med 1 460 invånare är ca 5,3 km (ytterområden) och med centrumavstånd på ca 7,5 km. Antalet pendlare mellan orterna är 96 och när också pendlare mellan Alvesta-Växjö ingår blir antalet ca 1 900. Ny bebyggelse planeras i Alvesta på norra sidan. Öster om Gemla är cykelväg utbyggd fram till Härensås, en sträcka på ca 2 km.
Åtgärdens syfte:	Förbättra för cyklister i ett utpekad cykelstråk genom att en trygg och trafiksäker GC-förbindelse utvecklas mellan Alvesta och Gemla.
Möjlig åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att cykelväg byggs på norra sidan längs väg 707 mellan Alvesta och Gemla. Ingår i ett viktigt framtida utvecklingsstråk mellan Alvesta och Växjö. Alternativa möjliga sträckningar via äldre skogsbilvägar genom Engaholmsskogen har förkastats eftersom parallella enskilda vägar är längre och Trafikverket saknar rådighet. Alternativ utformning: Eventuellt kan man byta sida i västra Gemla vid Industrivägen eftersom skolan ligger på södra sidan. Längd: 5 400 m Bedömd kostnad: 19 Mkr, Schablonkostnad framtagna av Ramböll.

Natur- och kulturvärde	I området mellan Alvesta och Gemla finns flera fornlämningar, men längs med eller i nära anslutning till föreslagen sträckning finns endast få kända natur- och kulturvärden.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering. Det finns inga möjligheter att omdisponera befintligt vägområde till cykelväg då Lv 707 är smal med obefintlig vägren. Längs med sträckan finns få utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Terrängen utgörs till största del av skogsmark. Terrängen är relativt flack dock med vissa bergspartier, högsta punkten ligger ca 1 km från Alvesta från start till högsta punkten är det en stegring på ca 30 m. I Alvesta finns en anslutande gång och cykelväg på norra sidan av Lv 707 (Växjövägen). Val av sida för cykelvägsobjektet kommer att ske vid projektering, vid valet bör detta beaktas framförallt då ev. byta av sida för cyklister kan komma att ske i det brantaste partiet av sträckan som också har en av sträckans kurvor.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

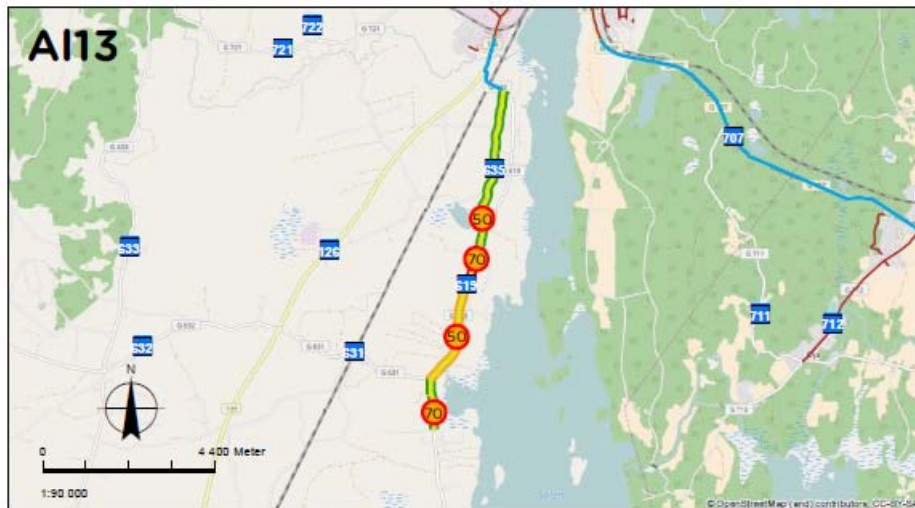
AI11 Lv 619/Lv 126 Alvesta-Blädinge; Hagavägen-Lv635



Nuläge/brister:	Längs sjön Salens strand söder om Alvesta finns förhållandevis tätbebyggd tätortsnära landsbygd på bekvämt cykelavstånd till Alvesta tätort med dess utbud av service, arbete mm. Närmast Alvesta finns dock en felande länk i cykelsystemet. Längs den starkt trafikerade väg 126 saknas utbyggd cykelbana mellan Hagagatan och lv 619. Väg 619 är smal med begränsad sikt på bron över järnvägen. Sträckan upplevs därför som otrygg för cyklist. Det finns också behov av att utveckla rekreationsstråk från Alvesta längs Salen mot Huseby och vidare mot Åsnen. Sträckan utgör även en del av stråket Alvesta-Vislanda.
Åtgärdens syfte:	Förbättra kopplingen mellan stad/land genom att en trygg cykelförbindelse skapas in till Alvesta i ett avsnitt som idag upplevs som otrygg för oskyddade trafikanter.
Möjlig åtgärd:	Etapp 1: Cykelväg byggs på östra sidan av väg 126 fram till anslutningen till väg 619 på vägens östra sida. Utbyggnaden bedöms i huvudsak kunna ske genom att befintligt vägutrymme omorganiseras genom att befintlig trottoar breddas. Utrymmet på befintlig bro över Hjortsbergaån nyttjas även för cykelväg. För att skapa enhetlighet och logik för cyklist bör det vi projekteringen övervägas om cykelväg ska byggas på båda sidor. Med cykelväg på båda sidor minskas också konflikten vid korsningen Lv 126 och Lv 619. Schablon beräkningen tar enbart upp cykelväg på ena sidan.-Inga alternativ till sträckning finns. Etapp 2: Alternativ 1: Cykelväg anläggs längs väg 619 mellan väg 126 och väg 635. För passagen över järnvägsbron så provas möjligheten att samutnyttja befintligt vägutrymme genom att en så kallad bygdeväg inrättas på detta avsnitt.

	Alternativ 2: Samma åtgärd som i alternativ 1 fast i detta alternativ byggs ny GC-bro över järnvägen parallell med befintlig järnvägsbro. Längd: 920 m Bedömd kostnad: 3 Mkr (avser etapp 1 och 2, alternativ 1) Schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde:	Längs med etapp 1 finns inga specifika natur- och kulturvärden. Längs etapp 2 finns en angiven fornlämning norr om Lv 619 (Blädingenvägen) och öster om Södra stambanan.
Genomförbarhet:	För etapp 1 behövs ingen ytterligare ÅVS genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Lv 126 är bred med trottoarer på både östra och västra sidan. Närmare Alvesta finns cykelväg och trottoar på båda sidor om Lv 126. Byggnation kan ske genom omdisponering av vägområdet. Inga kritiska avsnitt finns för etapp 1 då även bron över Hjortsbergaån är bred. Byggnationen av etapp 1 kan med fördel samordnas med beläggningsåtgärder. Etapp 1 kan genomföras utan att etapp 2 byggs. För etapp 2 och alternativ 1 behövs ingen ytterligare ÅVS genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering. Från Lv 126 till järnvägsbron har Lv 619 breda vägrenar på båda sidor dock med höjdskillnader och krokig väg. Från och med Järnvägsbron fram till Lv 635 är vägrenen obefintlig samt med säkerhetsräcke på båda sidor. Alternativ 1 för etapp 2 innebär att vägområdet över bron omdisponeras till enbart ett körfält över bron samt att anslutande vägbank/vägområde breddas och räcke flyttas ut. Bron måste hållfasthetsberäknas. Möjligheten till bygdeväg måste prövas. Om alternativ 2 för etapp 2 väljs dvs. ny bro över järnvägen kan angöring på västra sidan utnyttja en mindre del av enskild väg. På östra sidan av järnvägen behöver ett mindre skogsparti tas bort samt utfyllnadsmassor läggas för att skapa acceptabel höjdskillnad.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd etapp 1, med cykelväg på ena sidan och etapp 2 alternativ 1.

Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding



Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding

Nuläget (JA)

Vägnamn/nr:	619
Vägbredd:	4,7-6 m
Max ADT fordon:	589
Max ADT tung trafik:	23
Antal skadade -	Lindrigt: 1
	Måttligt: 1
	Allvarligt: 0
	Döda: 0

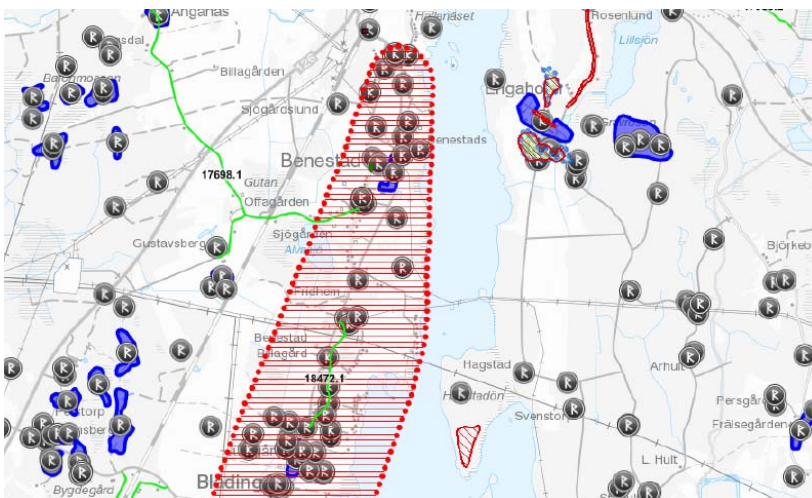
Potential

Antal cyklister (ADT):	25
Summa nyttor (Mkr):	4,62

Kommun

Kommunens prio:	Alvesta 3
-----------------	-----------

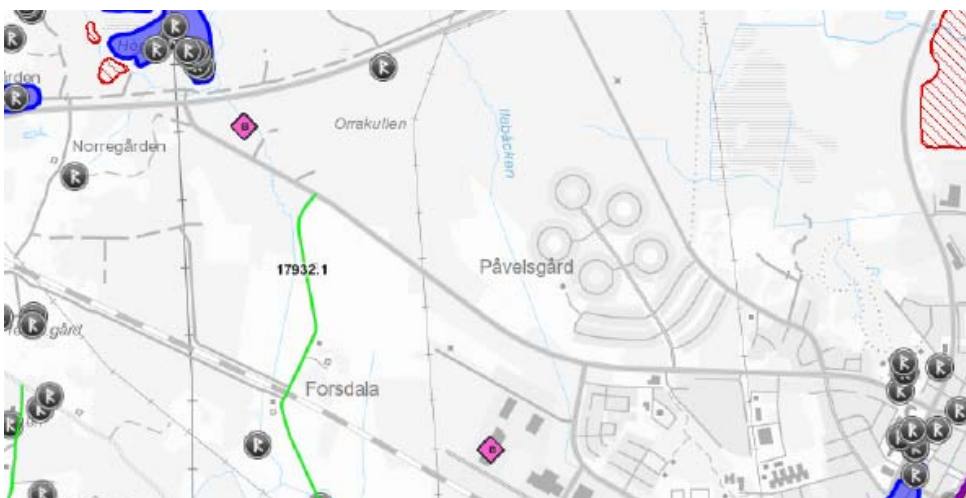
— Aktuellt objekt	Trafiksäkerhetsstandard
— Annat objekt	Grön
★ Målpunkter	Gul
— Befintligt cykelnät	Röd
	Lila



Nuläge/brister:	Smal relativt krokig väg som kan upplevas som osäker inom ett förhållandevis tätbefolkat tätortsnära landsbygdsområde. Det finns behov av att utveckla rekreativstråk från Alvesta längs Salen mot Huseby och vidare mot Åsnen. Sträckan utgör även en del av stråket Alvesta-Vislanda.
Åtgärdens syfte:	Knyta samman tätortsnära landsbygd med huvudorten Alvesta och utveckla rekreativstråk längs Salens västra sida.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: GC-trafiken hänvisas i blandtrafik längs lågtrafikerade väg 635. Söder därom byggs cykelväg fram till Blädinge kyrka. Möjligheterna att samnyttja befintliga enskilda äldre vägsträckningar vid Salsryd (ca 930 meter) bör prövas i samband med formell planläggning. Inga alternativ till sträckning finns. Alternativ 2: Ny GC-väg byggs längs hela sträckan. Längd: 5 100 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: 6,5 Mkr Alternativ 2: 18 Mkr Båda alternativen schablonkostnad framtagna av Ramböll.

Natur- och kulturvärde	De båda alternativen ligger i ett område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård med flera fornlämningar i direkt anslutning till de föreslagna sträckorna. Enligt Länsstyrelsen i Kronobergslän (2014) kännetecknas kulturmiljön av det rikt sammansatta och välexponerade fornminnesbeståndet som anlagts på eller i nära anslutning till den grusås som löper genom hela området. Till denna ås är också en äldre struktur av vägar knuten.
Genomförbarhet:	För alternativ 1 behövs ingen fördjupad ÅVS genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering. Första delen av sträckan nyttjas Lv 635 (ca 2,3 km) över Benestad. Längs med Lv 619 byggs separat cykelväg (230 m) vägplan behöver upprättas. På östra sidan av Lv 619 finns enskildväg (ca 1 km) med stadsbidrag som kan nyttjas. Från den enskilda vägen fram till Ekåsen-Blädinge (avfart till Tyrolen) byggs separat cykelväg (ca 1,6 km) och vägplan behöver upprättas. Längs sträckan finns ett stort antal fastigheter och området är fornlämningsrikt vilket försvårar genomförandet. För alternativ 2 behövs ingen fördjupad ÅVS genomföras, nästa steg är val av sida samt projektering. Då Lv 619 är smal kan inte vägområdet utnyttjas vägplan behöver således upprättas. Längs med sträckan finns på båda sidor sammanlagt ca 30 utfarter eller anslutande vägar eller enskilda vägar. Inga hus ligger dock i nära anslutning till Lv 619.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd alternativ 1

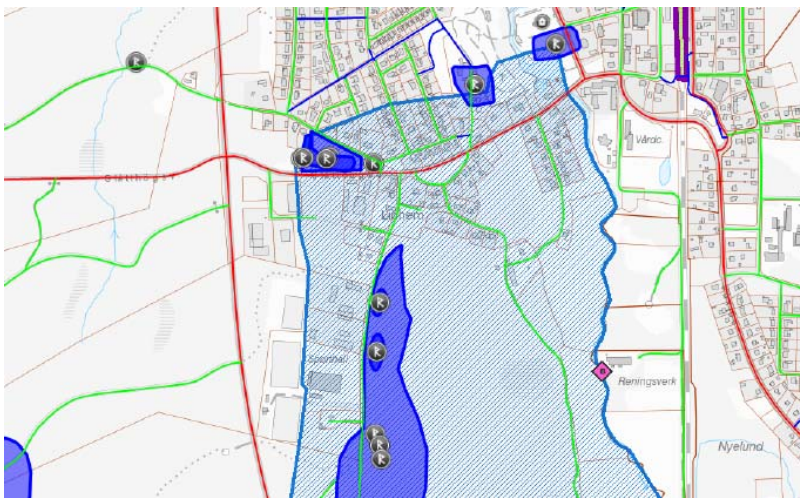
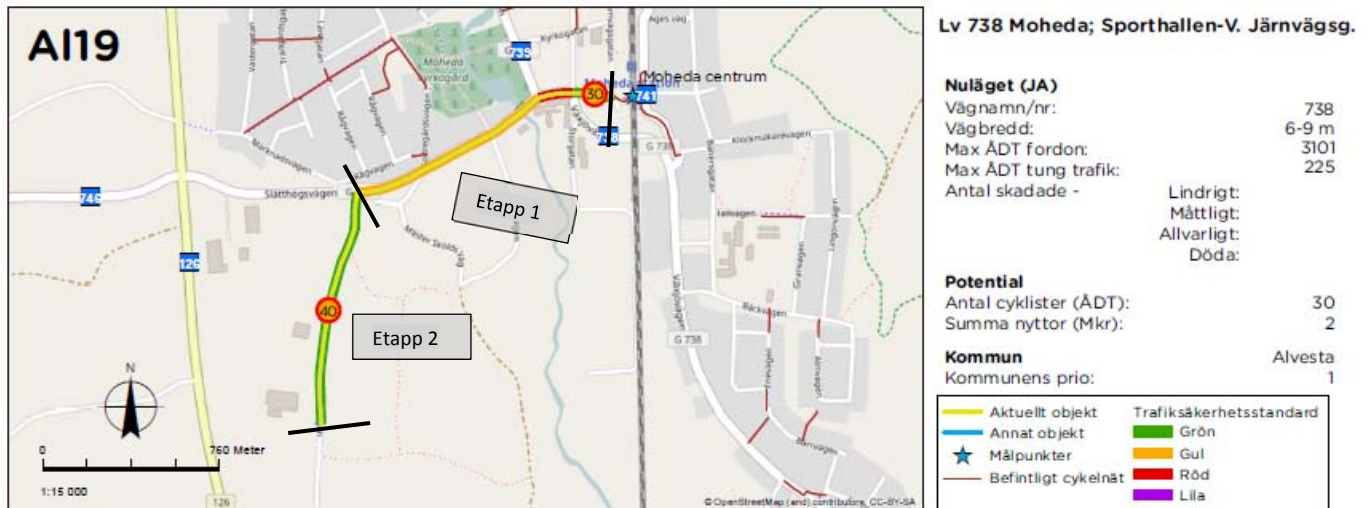
A15 Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen



Nuläge/brister:	Längs väg 707 är hastigheten hög och vägen upplevs av cyklister som smal och otrygg. Vägen utgör infartsväg till Alvesta och binder i närområdet samman Hjortsberga med sina 250 invånare med Alvesta. Avståndet mellan Hjortsberga och Alvesta är ca 6 km (ytterområden) och med centrumavstånd på ca 8 km. Alvesta kommun planerar för att utveckla verksamhetsområden västerut mot väg 25 och en större hållplats kommer att byggas vid rv 25. Cykelvägen kan ses som en förlängning av det utpekade utvecklingsstråket Alvesta-Gemla-Växjö.
Åtgärdens syfte:	Att ansluta verksamhetsområden till en närliggande framtida utvecklad hållplats och samtidigt förbättra förbindelsen Hjortsberga-Växjö.
Möjlig åtgärd:	Cykelväg byggs på norra sidan av väg 707 mellan Fabriksgatan och framtida hållplatsläge vid Rv 25. Inga alternativ till sträckning finns. Längd: 2 400 m Bedömd kostnad: 8,5 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av eventuell vägplan/projektering. Typfall 1 kan prövas eftersom kommunen är största markägare. Vägrenen längs med Lv 707 är smal på båda sidor om vägen. Inga förutsättningar finns att omdisponera befintligt vägområdet med en cykelbana, utökat vägområde behövs. Den föreslagna sträckan på norra sidan av Lv 707 går längs med odlingsmark och skog samt med platt topografi och inga bostäder intill. Det bör övervägas att också inkludera sträckan Fabriksgatan till anläggningen till busshållplatsen (ca 300 m). Den föreslagna sträckan bör samordnas med de planerade åtgärderna vid Rv 25 och exploatering av verksamhetsmark.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

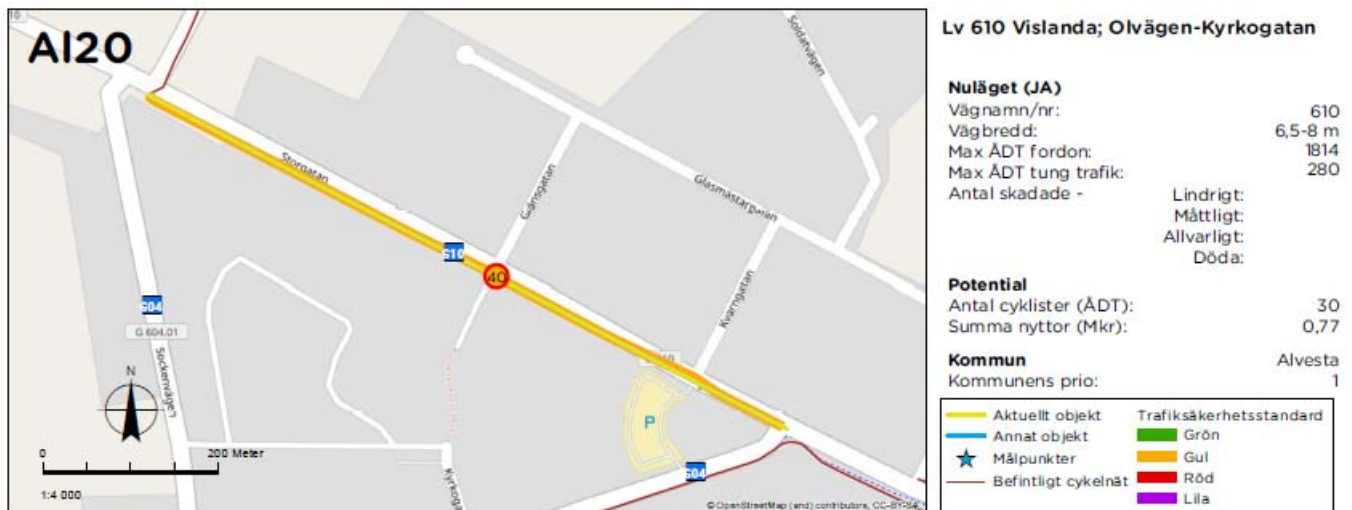
AL 19 Lv 738 Moheda; Sporthallen-V. Järnvägsg.



Nuläge/brister:	Slätthögsvägen/Växjövägen utgör huvudinfartsväg till Moheda från väster. Moheda med ca 1 880 invånare utgör ett kommundelscentra med offentlig och kommersiell service samt arbetsplatser. Cykelförbindelsen mellan centrum och idrottsplatsen går i blandtrafik och upplevs som otrygg. Även cyklister från bostadsområdet Blåsåsen leds ut till Växjövägen med bristfällig cykelstandard.
Åtgärdens syfte:	Syftet med objektet är att binda ihop idrottsplatsen och närliggande bostadsområden med centrum och skapa en säker passage över vägen. Härigenom skapas en östvästlig axel genom samhället från Idrottsplatsen/Blåsåsen- centrum till Mohedaskolan.
Möjlig åtgärd:	<u>Etapp 1:</u> Cykelväg byggs längs Slätthögsvägen/Växjövägen på en sträcka av ca 700 meter. I samband med utbyggnaden prövas möjligheterna att omdisponera gatuutrymmet och smalna av körbanan för att undvika/minimera fastighetsintrång och behov av breddning av bro över Mohedaån. Inga alternativ till sträckning finns. <u>Etapp 2:</u> Separat cykelväg byggs mellan Slätthögsvägen och Idrottsplatsen längs den smala befintliga vägen eller i annan sträckning. Alternativ är att hastighetsdämpande åtgärder genomförs. (Kommunalt huvudmannaskap) Längd: Etapp 1: 660 m Etapp 2: 550 m Totalt : 1 200 m

	Bedömd kostnad: 4 Mkr (avser etapp 1 och 2) Schablonkostnad framtagna av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Större delen av föreslagen sträcka både etapp 1 och 2 ligger inom ett vattenskyddsområde. Vid etapp 2 på östra sidan om Alvestavägen finns också ett par fornlämningar.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. För etapp 1 går vägen över en bro och det finns fastigheter i när anslutning. I centrala Moheda finns trottoarer på båda sidor Närmare Alvestavägen enbart trottoar på norrsidan dock med relativt bred vägren på södra sidan. Val av sida/sidor samt omDispositionering av vägområde kan ske vid projektering. Byggnation av cykelväg etapp 1 bör kunna ske inom befintligt vägområde. Byggnationen bör samordnas med belägningsåtgärder. Etapp 1 kan genomföras utan att etapp 2 byggs. Ingen vägplan behövs. För etapp 2 är det enbart byggnation inom det kommunala väghållningsområdet. Vägområdet är smalt och flera fastigheter ligger i nära anslutning. Hastighetsdämpande åtgärder bör övervägas som alternativ till separat cykelväg. Behov av detaljplan måste undersökas.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

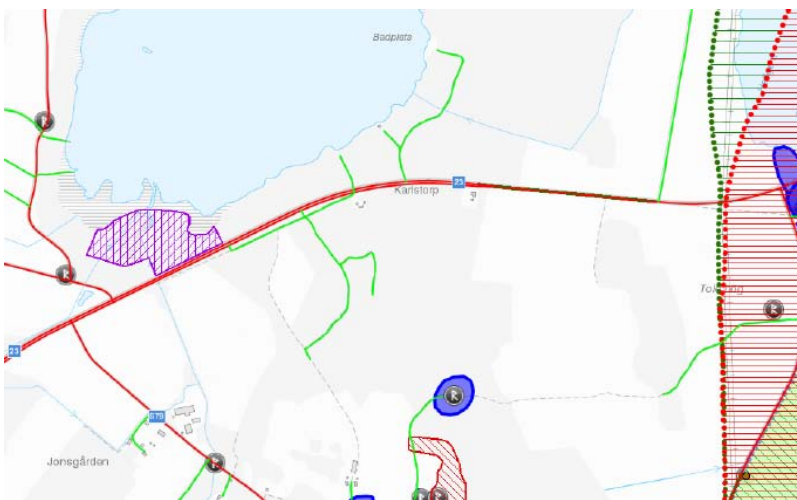
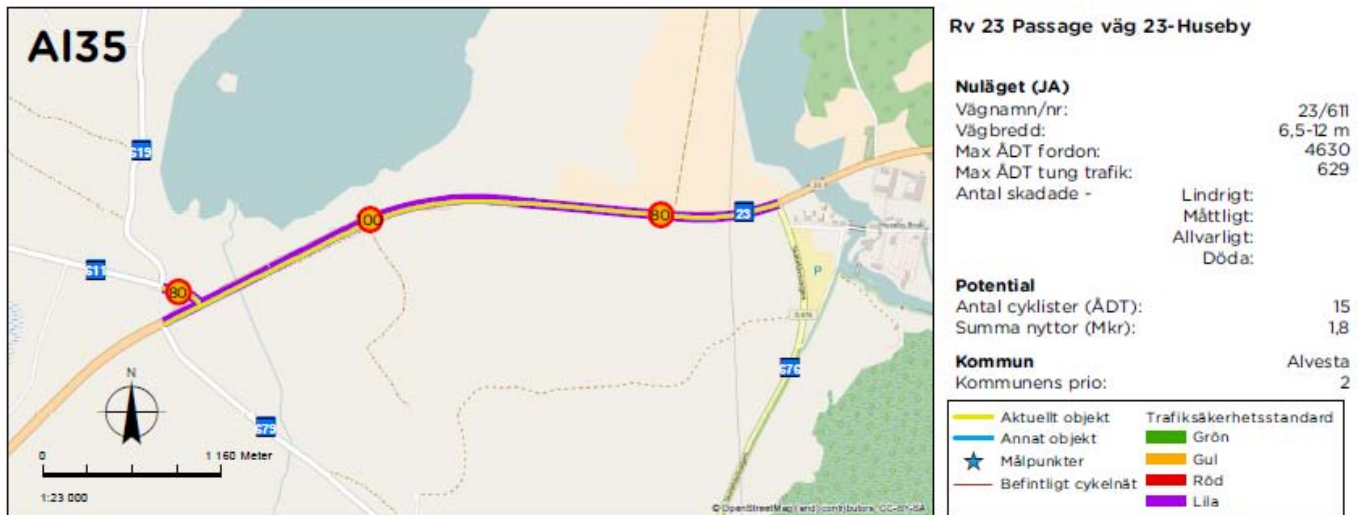
AL20 Lv 610 Vislanda; Olvågen-Kyrkogatan



Nuläge/brister:	Vislanda med ca 1810 invånare är en ort som präglas av industrier i skilda branscher. Längs Olvågen finns ett omväxlande industriområde där Alvesta kommun byggt ut separat cykelväg, bland annat som en förberedelse inför en tänkt framtida trafikomläggning inom orten. Koppling med utbyggd cykelväg saknas längs Storgatan mellan centrum och Olvågen.
Åtgärdens syfte:	Främja cykelpendling inom Vislanda genom att komplettera med utbyggd cykelväg längs Storgatan mellan Olvågen och Kyrkogatan.
Möjlig åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att en cykelväg byggs längs Storgatan genom att gatuutrymmet omorganiseras och körbanan smalnas av. Inga alternativa sträckningar finns. Längd: 450 m Bedömd kostnad: 2 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Ingen vägplan behövs. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. På båda sidan av sträckan finns trottoarer. Val av sida/sidor samt omdisponering av vägområde kan ske vid projektering. Det bör övervägas om sträckan på Movägen – Kyrkogatan ca 100 m öster om föreslagen sträcka ska inkluderas i åtgärden för att enhetligt och sammanhängande gaturum. Byggnationen bör samordnas med beläggningssåtgärder samt ev. byggnation av cirkulation korsningen Storgatan-Movägen-Sockenvägen. Åtgärden bör om möjligt samordnas med planerad förändring av väghållningsfrågan genom Vislanda
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

AI35 Rv 23 Passage väg 23-Huseby



Nuläge/brister:	Rv 23 är en högtrafikerad riksväg. Sträckan utgör en viktig sammanbindande länk i det regionala rekreativstråket Salen-Åsnen samt Huseby.
Åtgärdens syfte:	Öka tillgänglighet och trafiksäkerhet för cyklister vid passagen av väg 23 från väg 611 för regionalt rekreativstråk Salen-Åsnen samt till Huseby, samt för cyklister från väg 679.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Nyttja befintlig mindre väg med bro över Grimslövskanal samt genom allén vid Huseby och komplettera med ny cykelväg på mellanliggande sträckor. Inga alternativ till sträckning finns. Alternativ 2: Anlägga ny cykelväg längs hela södra sidan av väg 23 mellan vägarna 679/611 och 676. Längd: 2200 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: ca 5,5 Mkr. Alternativ 2: ca 8 Mkr Båda alternativen är schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	I den östra anslutningen vid väg 676 finns flera natur- och kulturvärden av riksintresse dvs. området kring Huseby. Längs med väg 23 från 2+1 väg till korsningen med väg 676 finns en trädallé.

Genomförbarhet:	Mellan de båda alternativen på utformning finns ingen större skillnad i val av sträckning. på östra sidan Rv 23. Skillnaden ligger i vilken utsträckning enskild väg kan nyttjas både den del som är statsbidrag berättigad (ca 400 m) och delen som inte är statsbidrags berättigad (300m). För båda alternativen behövs ingen ytterligare ÅVS, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför att ta fram vägplan samt inleda diskussion för att kunna nyttja enskilda vägar både med och utan statsbidrag. För sträckan behöver vägplan upprättas. Båda alternativen innebär att åtgärder måste vidtas vid korsningen RV 23 och Lv 611 så att cyklister säkert kan passera Rv 23 och kunna angöra till enskild väg och/eller cykelväg. Idag finns hindrande säkerhetsräcke. Alternativ 1: Från Lv 676 till korsningen till Lv 611 ca 170 meter finns cykelstig (ingår i barnvallsleden). Från korsning till enskild väg ca 200 m finns enbart väglänt med belysningsstolpar. Sträckan med enskilda vägar är ca 700 m. Enskild väg utan statsbidrag är i sämre kvalité än enskild väg med statsbidrag. Från enskild väg fram till Lv 676 är sträckan ca 1,3 km och går dels längs med skog och åkermark. Åkermarken har också en trädallé. Längs med sträckan finns två utfarter en till en bostadsfastighet och en till jordbruksmark. En möjlighet med alternativ 1 är att antalet utfarter till Rv 23 från fastigheter och till jordbruksmark kan minskas om det sker iordningsställande av enskilda vägar. En av brons kvalitet så att den håller för cyklister samt att passage kan ske utan risk för cyklister att hamna i vattendraget. Alternativ 2. Sträckning som alternativ 1 men med skillnaden att det skapas parallell cykelväg intill utanför de enskilda vägarna.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är Alternativ 1

Le1 Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation



Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation

Nuläget (JA)

Vägnamn/nr:	Storgatan/väg 847
Vägbredd:	6-8,5 m
Max ÅDT fordon:	3108
Max ÅDT tung trafik:	175
Antal skadade -	Lindrigt: 1
	Måttligt: 2
	Allvarligt: 1
	Döda: 1

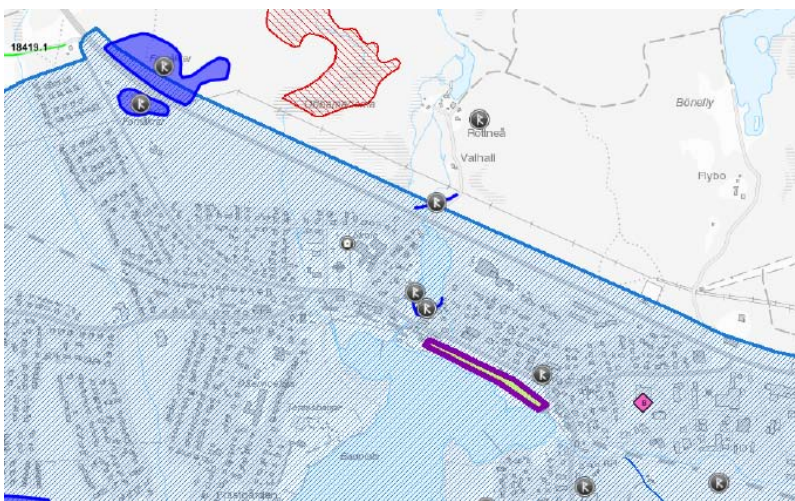
Potential

Antal cyklister (ÅDT):	30
Summa nyttor (Mkr):	3

Kommun

Kommunens prio:	Lessebo 1
-----------------	-----------

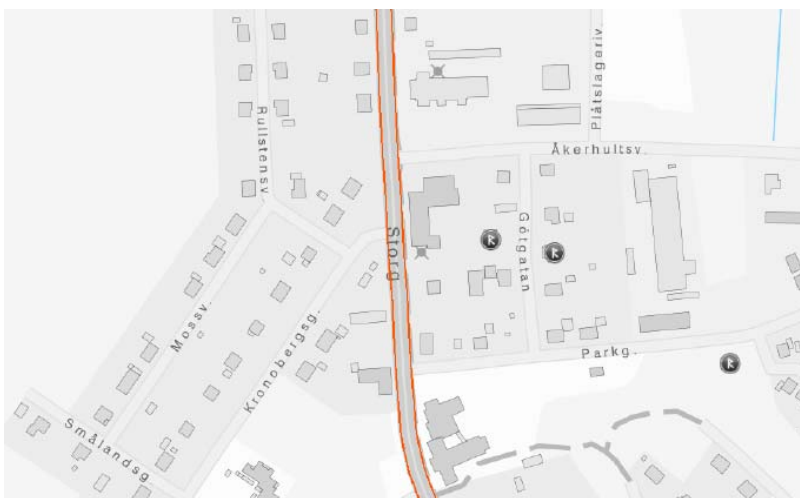
Aktuellt objekt	Trafiksäkerhetsstandard
Annat objekt	Grön
Målpunkter	Gul
Befintligt cykelnät	Röd
	Lila



Nuläge/brister:	Storgatan/Lv 847 i Hovmantorp (3082 invånare) utgör den centrala axeln i orten med bostadsområden i väster och centrumfunktioner i de centrala delarna med bland annat skola, butiker, tågstation och arbetsplatser i öster. Det planlagda gatuutrymmet varierar i bredd från 11 till 14 meter och vägbanan har en bredd av 6 till 8,5 meter. Genom centrum och förbi Skogsgatan finns gångbanor av varierande bredd på båda sidor vägen.
Åtgärdens syfte:	Att bättre anpassa vägsystemet i Hovmantorp för cyklister genom att skapa en central cykelvägsaxel och förbättra tillgängligheten till skola och viktig kollektivtrafiknod.
Möjlig åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att bättre anpassa vägsystemet i Hovmantorp för cyklister genom att skapa en central cykelvägsaxel och förbättra tillgängligheten till skola och viktig kollektivtrafiknod. Cykelväg föreslås på södra sidan med tanke på anslutande gator och cykelstråk. Inga alternativ till sträckning finns.
	Längd: 1 600 m
	Bedömd kostnad: 6 Mkr. Schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Den föreslagna sträckningen ligger inom ett vattenskyddsområde. Inga kända kulturvärden ligger på den föreslagna sträckan, men ett par fornlämningar ligger på norra sidan i nära anslutning till sträckan.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Ingen vägplan behövs. Storgatan/Lv 847 i Hovmantorp har trottoarer längs med båda sidor längs den föreslagna sträckan, ca 1,4 km. Undantaget är från hållplats Tallvägen fram till korsningen med Rv 25, ca 200 m. Från Skolgatan till centrum finns även en relativt bred markerad vägren på Storgatan/Lv 847, ca 600 m. På trottoarerna är det tillåtet för cykeltrafik. Bron/passagen över Fibleån har vägområdet samma bred som den omgivande vägen. Större delen av sträckan ligger i tätbebyggt område med fastigheter och villatomter i direkt anslutning till trottoarerna och vägområdet. Längs med sträckan finns flera konfliktområden med utfarter från fastigheter, angörande gator samt hållplatser. Särskilt bör noteras att väderskydd vid hållplatserna är placerade så att cyklister ska passera framför hållplatserna och inte bakom vilket är bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Hållplatserna är ej heller korrekt byggda enligt med taktilaplattor, hög kantsten etc. Byggnation av cykelvägen bör kunna ske inom befintligt vägområde omdisponering av vägområde kan ske vid projektering. Byggnation kan samordnas med eventuell ny GC-passage av järnvägen. Byggnationen bör samordnas med beläggnings åtgärder samt vid planerad ombyggnad av hållplatser.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

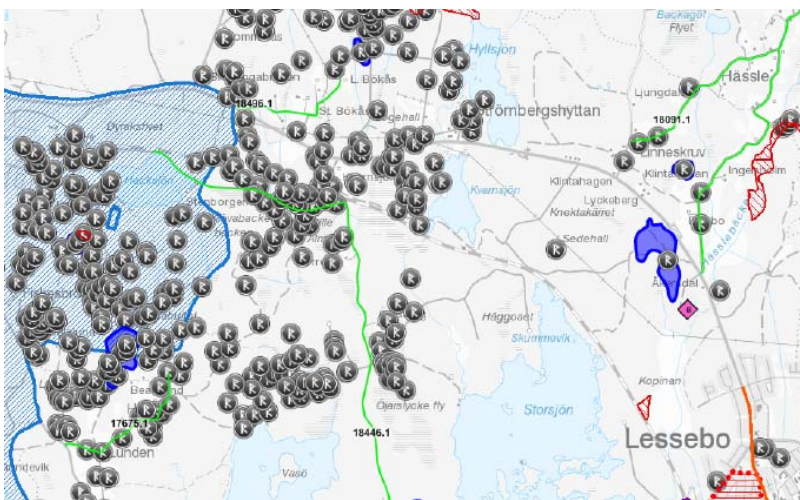
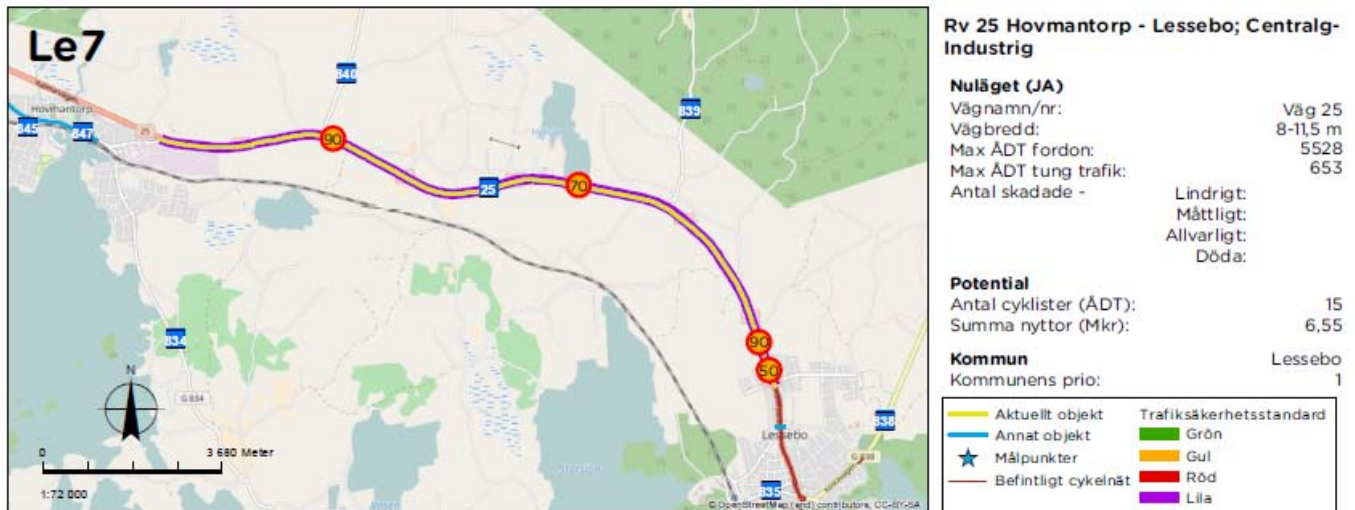
Le5 Rv 25 Lessebo; Tunnel under rv 25



Nuläge/brister:	Väg 25 som är starkt trafikerad och med stor andel tung trafik utgör en stark barriär genom Lessebo samhälle (3082 invånare). Åkershultsvägen är den uppsamlade skolvägen med utbyggd GC-väg för barn boende i nordvästra delen av samhället. Lessebo kommun är i färd med att utveckla cykelvägnätet på västra sidan fram till denna punkt. Passagen av rv 25 är otrygg och upplevs som besvärlig.
Åtgärdens syfte:	Skapa en trygg och säker passage av Rv 25 för skolelever och andra oskyddade trafikanter i ett centralt och strategiskt läge i Lessebo kommun.
Möjlig åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att en gång- och cykeltunnel byggs under väg 25 i anslutning till befintlig Cykelväg längs Åkershultsvägen. Inget alternativ till sträckning finns. Alternativ lösning: Om rekommenderad åtgärd inte är genomförbar tekniskt eller ekonomiskt kan en signalreglerad passage som ökar framkomligheten för oskyddade trafikanter anläggas i stället för tunnel.
	Längd: Korsningspunkt
	Bedömd kostnad: 10 Mkr. Kommunens uppskattning av totalkostnad.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längs med eller i nära anslutning till föreslagna sträckan.

Genomförbarhet:	En detaljplan tas fram för åtgärden, ingen vägplan behövs, typfall 1 prövas. Kommunen är markägare. Åtgärden finns med i ÅVS för väg 25 mellan Hovmantorp och Lessebo(.....). Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, efter framtagna detaljplan är nästa steg att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Vägbanan ligger i stort på samma nivå som omgivande marker. Detta gör att nergång och uppgång till tunneln måste vara lång för att skapa godtagbara lutningar. Förutsättningarna på västra sidan (söder om Rv 25) är dock bättre än på östra sidan (norr om Rv 25). Där till bör läggas att det i Storgatan/Rv 25 finns ett större ledningsnät. I arbetet med detaljplanen måste nivåerna studeras för att se om projektet är genomförbart och vilket utrymme det tar.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

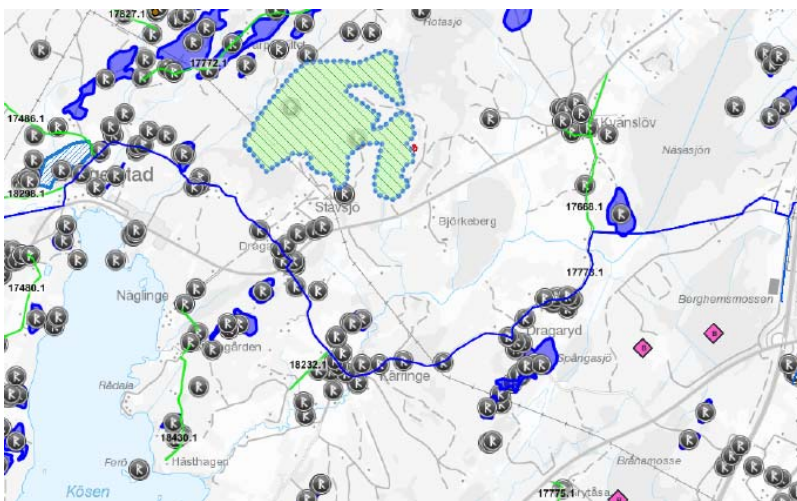
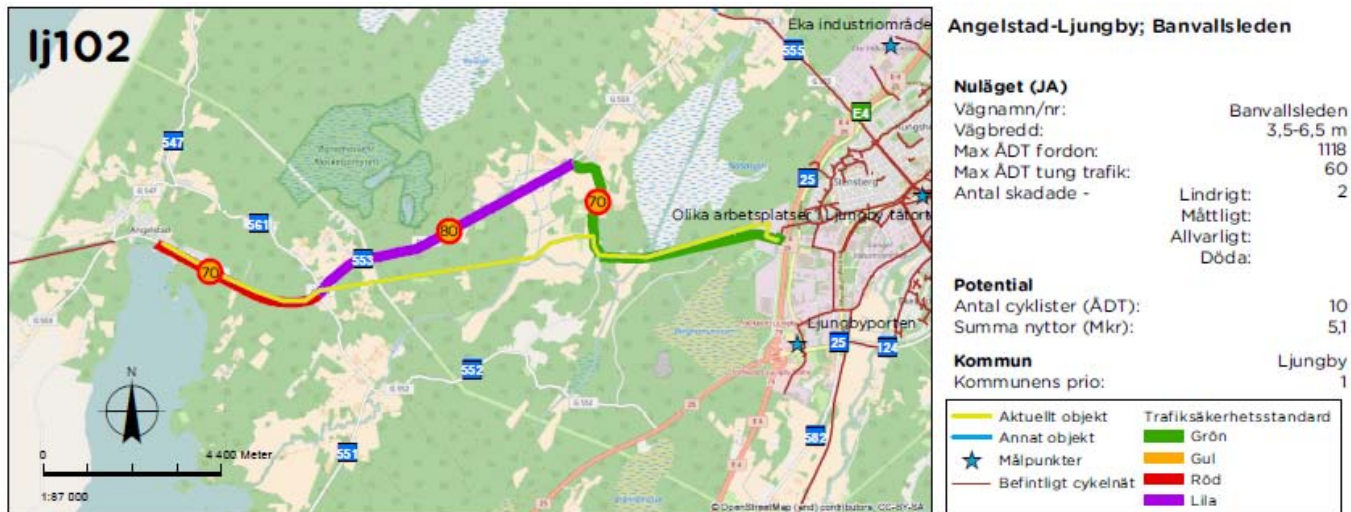
Le7 Rv 25 Hovmantorp - Lessebo; Centralg-Industrig



Nuläge/brister:	Lessebo och Hovmantorp är två orter som ligger på ett cykelvänligt avstånd men där den enda vägförbindelsen är väg 25 som är en starkt trafikerad väg med höga hastigheter. Vägen upplevs av cyklister som smal och mycket otrygg och utgör därför en stark barriär för cyklister. Även Strömbergshyttan mellan orterna utgör en målpunkt.. Avståndet mellan Hovmantorp med 3082 invånare och Lessebo med 2857 invånare är ca 8 km (ytterområden) och med centrumavstånd på ca 10 km. Antalet pendlare mellan orterna är 152 enligt tillgänglig pendlingsstatistik.
Åtgärdens syfte:	Att bättre knyta samman orterna och förbättra för cyklister genom att en trygg och trafiksäker GC-förbindelse utvecklas mellan Hovmantorp och Lessebo.
Möjlig åtgärd::	Alternativ 1: Cykelväg byggs längs väg 25 mellan Hovmantorp och Lessebo. Möjligheten att upprusta/samnyttja befintlig enskilda vägar som alternativa sträckningar prövas i samband med planläggningen på följande sträckor: - Från Drakvägen i Lessebo via Fetebo och Linneskruv till Rastplatsen vid Hyllesjön, (3,2 km) - Från Strömbergshyttan via Stora Bokås.(2,3 km) - Slinga vid väg mot Hagaslätt (0,45 km) Alternativ 2: Ny cykelväg längs hela sträckan i ett separat projekt
Längd:	8300 m
Bedömd kostnad:	Alternativ 1: 12-15 Mkr vid nyttjande av enskilda vägar. Alternativ 2: 29 Mkr vid separat projekt

Natur- och kulturvärde	Inga naturvärden ligger längs med de föreslagna sträckorna avseende på de båda alternativen. Kulturvärden i form av fornlämningar finns i nära anslutning till föreslagna sträckor för de båda alternativen. Närmast Hovmantorp i kanten av vattenskyddsområde.
Genomförbarhet:	Åtgärden kan med fördel samordnas med ombyggnad av väg 25 till 2+1-väg om/när sådan ombyggnad blir aktuell. Nästa steg att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Vägplan behövs i samtliga alternativ men i olika omfattning. Enstaka fastigheter/bostadshus och fornlämningar finns i nära anslutning till vägen och kan utgöra kritiska passager.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att en fördjupad ÅVS genomförs för objektet eller hanteras i planering av vägplan för ombyggnad av väg 25.

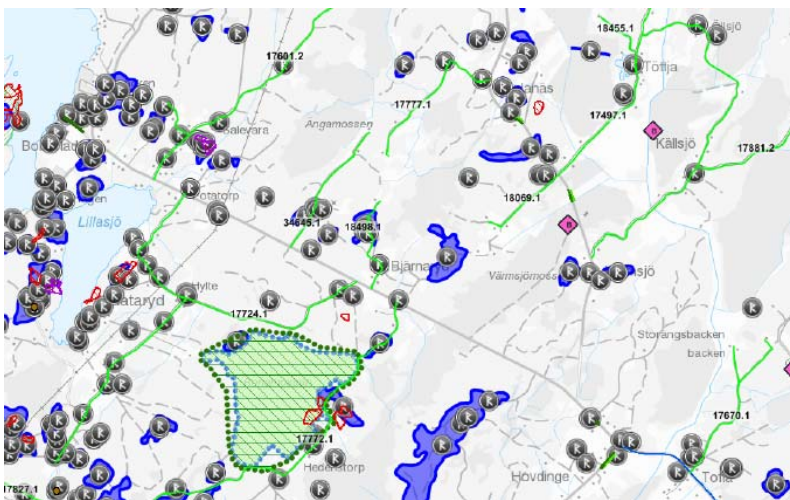
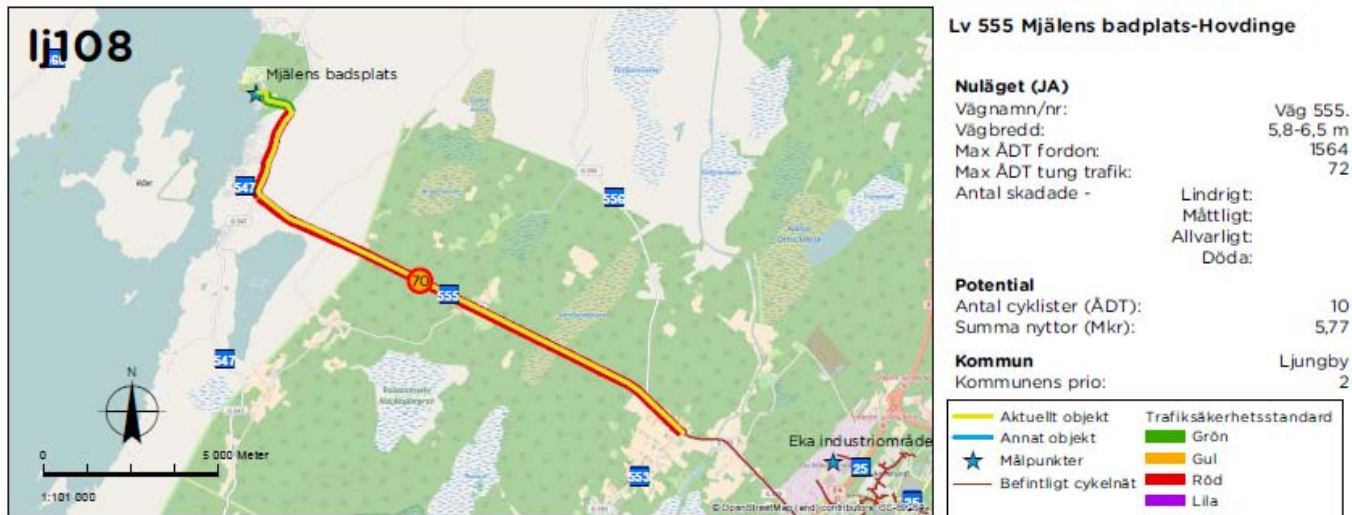
Lj102 Angelstad-Ljungby; Banvallsleden



Nuläge/brister:	Cyklister mellan Angelstad och Ljungby är hänvisade att cykla längs väg 553 fram Kvänslöv för att via Broakärr angöra Ljungby längs den nedlagda banvallen. Väg 553 upplevs av cyklister som smal och osäker. På avsnittet mellan Broakärr och Ljungby har Ljungby kommun under senare år rustat upp banvallen för cyklister. Banvallsleden som går mellan Halmstad och Karlshamn via Ljungby skyltas i detta avsnitt längs mindre vägar i ett läge söder om den gamla banvallen. Avståndet mellan Angelstad (271 invånare) och Ljungby (15 785 invånare) är ca 13 km. Ljungby kommun är ägare till större delen av banvallen mellan Angelstad och Ljungby men det finns också avsnitt med enskilt ägande.
Åtgärdens syfte:	Ge omkringliggande orter och landsbygd finns goda cykelförbindelser med Ljungby stad genom att återanvända nedlagda järnvägslinjer som cykelvägar och också anpassa banvallsleden som går mellan Halmstad och Karlshamn till ursprunglig sträckning. Sträckan utgör den fjärde och sista återstående järnvägsbanken ut från Ljungby att omvandla till cykelväg.
Möjlig åtgärd:	Rusta upp befintlig järnvägsbank från Angelstad längs väg 553 till Dragaryd och vidare österut över Stavsjo mosse. På en sträcka av ca 1 km över maderna vid Broasjö måste en ny cykelförbindelse ordnas då banvallen övergått i enskild ägo och återuppodlats. En möjlig lösning att pröva är att rusta upp och samutnyttja befintlig brukningsväg (800 meter) norr om den gamla banvallssträckningen och komplettera med en helt ny cykelförbindelse över åkermarken på en sträcka av ca 500 meter. Inget alternativ till sträckning finns

	Alternativ lösning: En annan möjlig lösning är att över åkermarken följa vattendraget som avvattnar Nässjön. Längd: 9 200 m Bedömd kostnad: 18 Mkr (avser nybyggnad av cykelväg på ca 50% av sträckan och endast asfaltering på resten). Schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Inga naturvärden ligger längs med den föreslagna sträckan. Kulturvärden i form av fornlämningar finns i nära anslutning till den föreslagna sträckan. En närmare studier bör genomföras i samband med projektering.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering. Inom sträckningen finns dock olika möjliga lösningar på sträckning för att passera åkermarken. En fördjupad studie behöver genomföras för att dels välja sträckning och dels klargöra den ansvariga fördelningen. Ansvarsmässigt kan sträckan komma att delas så att sträckan längs väg 553 utgör statlig cykelväg och sträckan mellan Dragaryd och Ljungby utgör kommunal cykelväg. Längs med Sjövägen/Lv 553 ligger den gamla banvallen på norra sidan. Inne i Angelstad har vallen frekvent använts som promenadstig. Utanför Angelstad fram till korsningen med Lv 561 har vissa partier av banvallen tagits bort. Stenmurar och staket ligger dock på sådant avstånd att cykelväg bör få plats. I Stavsjö måste cykelvägen passera Sjövägen/Lv 553 för att efter ca 100 m längs med Lv 552 kunna ansluta till den gamla banvallen. Passagen över Sjövägen/Lv 553 är en konfliktpunkt då passagen är mitt i en lång kurva. Från Stavsjö och Lv 561 och ca 3 km har banvallen använts som skogsbilväg och promenadstig för att där efter över gå i åkermark ca 1 km. Banvallen fortsätter sedan ca 2,2 km för att slutligen angöra till viaduktgatan och passera under E4 och nä tättbebyggt område i Ljungby.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

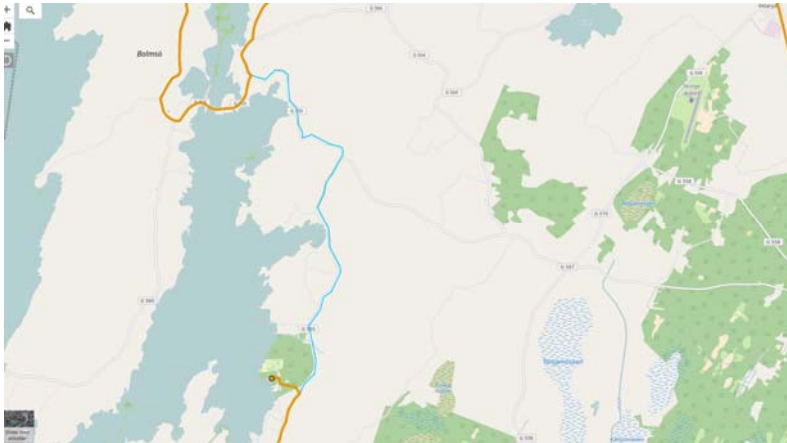
Lj108 Lv 555 Mjälens badplats-Hovdinge



Nuläge/brister:	Längs Bolmens östra strand finns ett flertal äldre sommarstugeområden som delvis bebos permanent. Ljungby kommun har tagit fram en övergripande plan för området och utbyggnad av kommunal VA står för dörren med en överföringsledning mellan Bolmenområdet och Ljungby stad. Detta innebär att ytterligare bebyggelse är att vänta. Bolmenområdet utgör ett viktigt rekreationsområde för boende i Ljungby och andra, vilket gör att trafiken mellan Ljungby och Bolmenområdet är särskilt intensiv sommartid. Väg 555 är en förhållandevis högt trafikerad väg och upplevs av cyklister som smal och otrygg. Avståndet mellan Bolmenområdet och Ljungby är ca 10 km. Cykelväg är utbyggd från Ljungby centrum västerut till Hovdinge, en sträcka på ca 3,6km
Åtgärdens syfte:	Åtgärden syftar till att i samband med att VA-byggs ut utveckla en trafiksäker cykelförbindelse av god standard mellan Bolmenområdet och Ljungby.
Möjlig åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att cykelväg byggs på norra sidan längs väg 555 från Ljungby fram till Mjälens badplats i huvudsak ovanpå planerad VA-ledning. Cykelväg och VA-ledningsutbyggnad samordnas i ett gemensamt projekt. Cykelvägen ansluter i öster till befintlig cykelväg i Hovdinge och anläggs på norra sidan av väg 555. Inget alternativ till sträckning finns. I Bolmstad korsar cykelvägen väg 555 och förläggs på västra sidan fram till infarten till badplatsen. I norr anpassas cykelvägens avslut till eventuell framtida cykelväg inom kommande utveckling av ytterligare bebyggelseområden.

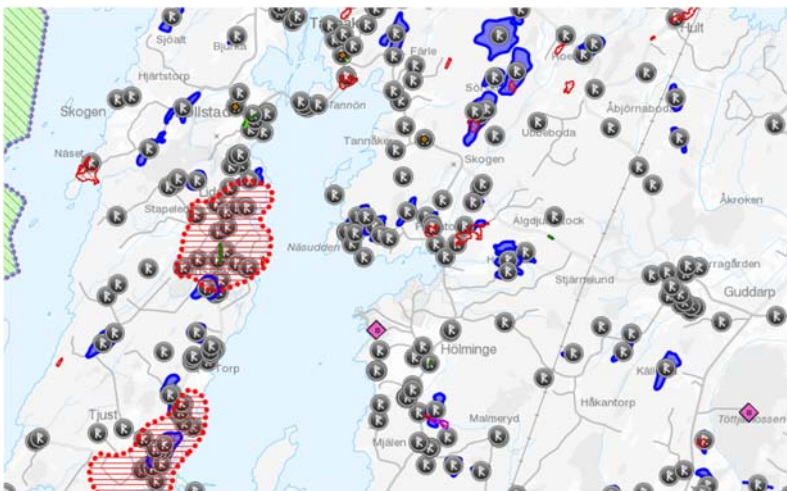
	Alternativ sträckning: Mellan Bolmstad och Mjälén skulle en alternativ lösning kunna vara att cykelväg istället byggs närmare sjön Bolmen och passerar genom de befintliga bostadsområdena. Denna sträckning förkastas eftersom kommunen valt att bygga ut VA utmed väg 555. Längd: 9 800 m Bedömd kostnad: 20 Mkr Enligt framtagna ÅVS för väg 555 Ljungby-Mjälén (prisnivå 2015).
Natur- och kulturvärde	Inga naturvärden ligger längs med den föreslagna sträckan. Kulturvärden i form av fornlämningar finns i nära anslutning av den föreslagna sträckan. En närmare studie bör genomföras i samband med projektering.
Genomförbarhet:	En ÅVS är framtagna för väg 555 Ljungby-Mjälén (TRV 2015/69621) Ingen ytterligare ÅVS behöver genomföras, nästa steg är upprätta avtalen om ansvarsfördelning mellan kommunen och Trafikverket inför framtagande av vägplan och projektering. Sträckningen följer den planerade överföringsledningen för VA. Kritiska passager är förbi de enstaka fastigheter/bostadshus i nära anslutning till vägen. Projekteringen sker inom ramen för ledningsprojekteringen. Planering och byggande samordnas med utbyggnad av ledningar och med sträckan Lj108.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

Lj109 Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker



Lj109 Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker

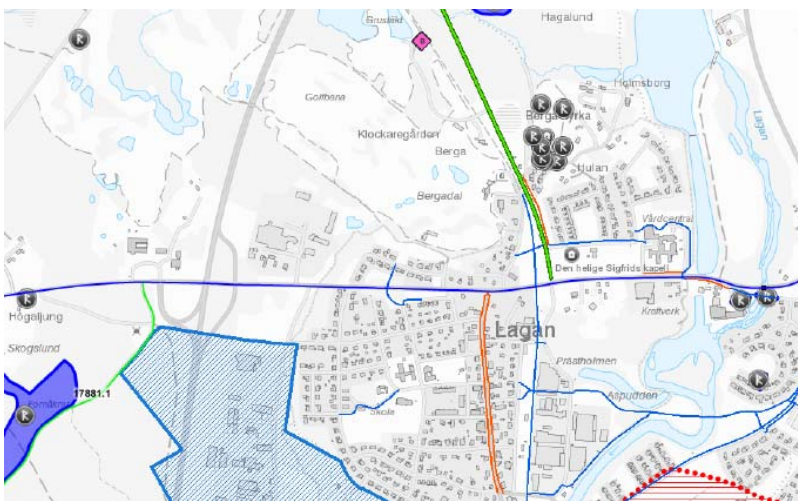
Åtgärden ska kompletteras med korrekt underlag och nyttoberäkning.



Nuläge/brister:	Längs Bolmens östra strand finns ett flertal äldre sommarstugeområden som delvis bebos permanent. Ljungby kommun har tagit fram en övergripande plan för området och utbyggnad av kommunal VA står för dörren med en överföringsledning mellan Bolmenområdet och Ljungby stad. Detta innebär att ytterligare bebyggelse är att vänta. Väg 555 är en förhållandevis högtrafikerad väg och upplevs av cyklister som smal och otrygg.
Åtgärdens syfte:	Åtgärden syftar till att i samband med att VA-byggs ut utveckla en trafiksäker cykelförbindelse av god standard mellan Bolmenområdet och Ljungby. Åtgärden möjliggör också att den regionala cykelleden Bolmen runt kan genomföras så som kommunerna runt sjön Bolmen planerar. En kortare del av sträckan ingår också i Sverigeleden vilket är en led som förbinder Sydostleden med Kattegatts leden. Sverigeleden är dock inte klassad som nationell cykelled. Åtgärden bör också möjliggöra att den regionala cykelleden Bolmen runt kan genomföras så som kommunerna runt sjön Bolmen planerar, sträckan är den med lägst säkerhetsklass vilket åtgärdas med ny cykelväg.
Möjlig åtgärd:	Cykelväg byggs på västra sidan längs väg 555 från Mjälens badplats fram till Tannåker i huvudsak ovanpå planerad VA-ledning. Cykelväg och VA-ledningsutbyggnad samordnas i ett gemensamt projekt. Cykelvägen ansluter i söder till objekt Lj108. Alternativ sträckning: En alternativ lösning skulle kunna vara att cykelväg istället byggs närmare sjön Bolmen och passerar genom de befintliga bostadsområdena. Denna sträckning förkastas eftersom kommunen valt att bygga ut VA utmed väg 555.

	Längd: 8 000 m Bedömd kostnad: 16 Mkr Kostnaden utgår från samma meterkostnad som för objekt Lj108. Den kostnaden är framtagen i ÅVS för väg 555 Ljungby-Mjälén (prisnivå 2015).
Natur- och kulturvärde	Några nyckelbiotoper ligger intill den föreslagna sträckan. Kulturvärden i form av rikligt med fornlämningar finns i nära anslutning till den föreslagna sträckan. En närmare studie bör genomföras i samband med projektering.
Genomförbarhet:	Ingen ytterligare ÅVS behöver genomföras, nästa steg är upprätta avtalen om ansvarsfördelning mellan kommunen och Trafikverket inför framtagande av vägplan och projektering. Sträckningen följer den planerade överföringsledningen för VA. Kritiska passager är förbi enstaka fastigheter/bostadshus i nära anslutning till vägen och intill fornlämningar. Projekteringen sker inom ramen för ledningsprojekteringen. Planering och byggande samordnas med utbyggnad av ledningar och med sträckan Lj108.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

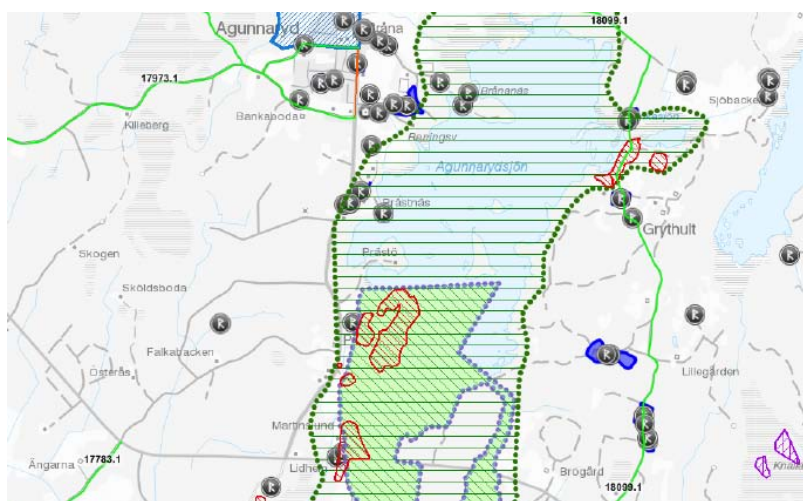
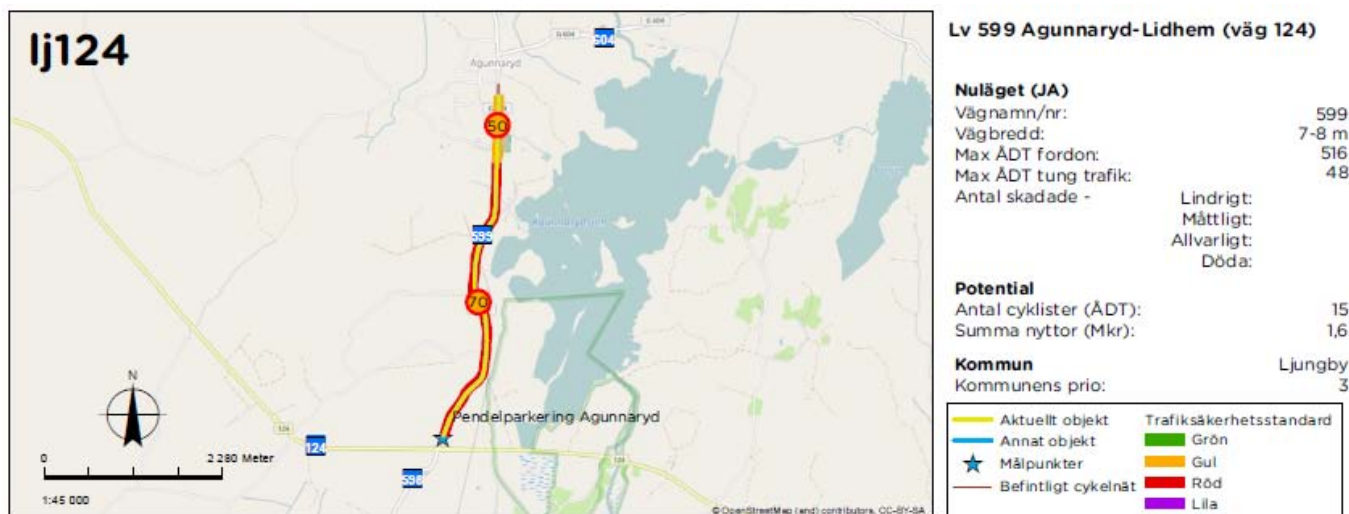
Lj119 Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron



Nuläge/brister:	I samband med kommande utbyggnad av E4:an till motorväg anläggs en motorväghållplats vid E4:an där snabbbussar Ljungby-Värnamo kan angöra. Detta medför ett ökat behov av säker cykelförbindelse mellan hållplatsen och Lagan och att den östvästliga cykelförbindelsen inom Lagans samhälle stärks. Avståndet mellan framtida busshållplats och Lagans centrum är ca 1,2 km. Lagan har ca 1770 invånare och är en inpendlingsort med väl differentierat näringsliv.
Åtgärdens syfte:	Skapa en säker cykelförbindelse längs väg 557 från kommande busshållplats vid E4:an i väster som anknyter till befintligt cykelnät i Lagan. En sådan cykelväg knyter också samman ortens cykelnät bättre i östvästlig riktning. Sträckan ingår också i Sverigeleden vilket är en led som förbinder Sydostleden med Kattegatts leden. Sverigeleden är dock inte klassad som nationell cykelled.
Möjlig åtgärd:	Cykelväg byggs på södra sidan av väg 557 mellan E4:an och Prästtorpsbron. För att minimera intrånget vid ett par smala tomtpassager bör befintlig väg smalnas av något och göras mer tätortsanpassad. Öster om Storgatan bör det mycket breda gaturummet omdisponeras. Inget alternativ till sträckning finns. Alternativ är etapputbyggnad: Om det inte finns ekonomiska medel att bygga ut hela sträckan kan en ny cykelväg byggas från kommande hållplats E4:an till befintlig tvärgående cykelväg öster om Hjortstigen. En sträcka på ca 500 meter.

	Längd: 1 600 m Bedömd kostnad: 6 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll. Ett del av mellan E4:an och Storgatan finansieras med landsbygdsatsning.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.
Genomförbarhet:	Åtgärden kan genomföras utan vägplan (typfall 1) med stöd av gällande detaljplan. Ingen fördjupad AVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Från Laganå fram till Storgatan ca 600 meter finns fastigheter i form av bostadshus och industrier i när anslutning. På södra sidan finns trottoar. Väggen är relativt bred på båda sidor om vägen. Val av sida/sidor samt omDispositionering av vägområde kan ske vid projektering. Från Storgatan fram till trafikplats Lagan vid E4:an, ca 1 km går första halvan i tätbebyggt område med grönområde i nära anslutning till vägen. Enstaka fastigheter/bostadshus finns i nära anslutning till vägen. Längs med sträckan i den bebyggda delen finns relativt smala trottoarer på båda sidor om vägen, vägen saknas. Utanför det tätbebyggda området finns inga trottoarer men det finns smal vägen på bägge sidor. Vägen passerar över en cykeltunnel som binder samman bostadsområdena på de båda sidorna av vägen. Vid passagen av cykelbron finns skyddsräcke på båda sidor om vägen. Eventuellt bör cykelvägen i det planerade objektet kunna ansluta till denna cykelväg. Åtgärden samordnas med ombyggnad av E4:an. Byggnationen kan med fördel samordnas men belägningsåtgärder.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

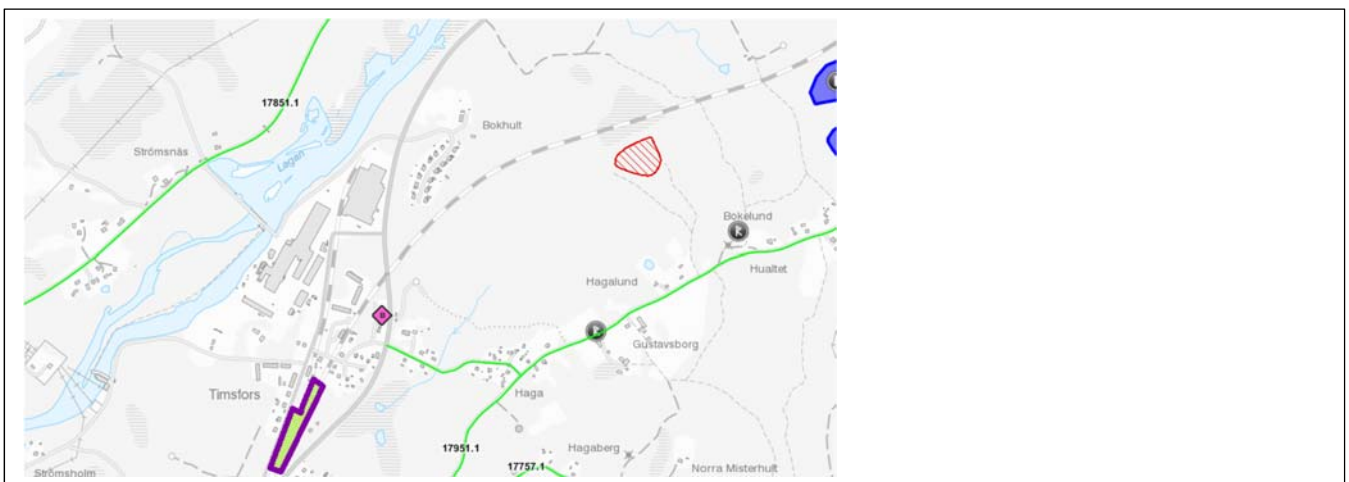
Lj124 Lv 599 Agunnaryd-Lidhem (väg 124)



Nuläge/brister:	En busshållplats med pendelparkering har relativt nyligen anlagts vid korsningen med väg 124 i samband med att snabbussar börjat trafikera sträckan Ljungby-Älmhult som ett led i utvecklingen av den så kallade "Kronobergs triangeln". Vägen mellan Agunnaryd och hållplatsen upplevs av cyklister som otrygg. Agunnaryd tätort har ca 220 invånare och pendlingsrelationen är med antalet Ljungby med sammanlagt 44 pendlare (år 2013).
Åtgärdens syfte:	Åtgärden syftar till att skapa en tillgänglig förbindelse mellan tätorten Agunnaryd och dess kollektivtrafiknod vid väg 124.
Möjlig åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att en cykelväg byggs på västra sidan längs väg 599 genom Agunnaryd tätort till busshållplatsen vid väg 124. Inget alternativ till sträckning finns.
	Längd: 2 500 m
	Bedömd kostnad: 9 Mkr. Schablonkostnad framtagna av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Brånäsvägen/Lv 599, dvs. vägen från Lv 124 till Agunnaryd utgör gränsen till naturområde av riksintresse vilket ligger på östra sidan av vägen. I närheten av Agunnaryd och i nära anslutning till vägen finns några kända fornlämningar.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering. Från Agunnaryd går Brånavägen/Lv 599 genom i huvudsak skogsmark. Enstaka beteshagar finns också längs med sträckan. Enstaka fastighet har utfarter till vägen. Vägen är smal med obefintlig vägren samt inga vattendrag passera vägen. Byggnation av cykelväg kan inte ske inom vägområdet.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

Ma1 Lv 520 Timsors norra; Barkv-Bokhultsv



Nuläge/brister:	Väg 520 är en förhållandevis högratifierad väg och upplevs av cyklister på huvuddelen av sträckan som smal och otrygg. Markaryd är huvudort men orterna med dess målpunkter kompletterar varandra med såväl service, arbetsplatser som bostadsområden. Cykelväg finns utbyggd från Markaryd och genom Timsfors fram till Barkvägen. Den anslutande cykelvägen från söder utgörs av cykelbana på båda sidor vägen avskild med kantsten. För den aktuella etappen mellan Barkvägen och Bokhultsvägen är vägen bred (12,3 meter) med målade cykelfält på båda sidor. Vid passagen under järnvägsbron är cykelfälten smala. Vägavsnittet utgör skolväg för cyklande barn boende i området vid Bokhultsvägen. Cykelväg MA1 utgör den sydligaste deletappen/bristen i det utpekade stråket Markaryd/Timsfors (4664 inv) - Strömsnäsbruk (2246 inv) - Traryd (665 inv).
Åtgärdens syfte:	Åtgärden syftar till att utveckla en trygg cykelförbindelse för bostadsområdet vid Bokhultsvägen till Timsfors. Utgör en deletapp i ambitionen att utveckla ett större stråk genom att knyta samman orterna i Laganstråket vid Markaryd med cykelförbindelse av god standard.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Cykelfält åtskils från vägbanan med kantstöd på båda sidor av väg 520 från Barkvägen till Bruksvägen (ca 700 meter). Vid passagen under järnvägen breddas befintlig cykelbana genom befintliga broöppningar. Från Barkvägen till Bokhultsvägen avskils en dubbelriktad cykelväg med kantsten och räcke på östra sidan av 520 (ca 300 meter). En cykelpassage ordnas omedelbart norr om Bruksvägens anslutning till väg 520.

	Alternativ 2: Alternativ lösning är att avskild cykelväg ordnas på båda sidor av väg 520 hela vägen fram till Bokhultsvägen med passage vid Bokhultsvägen. Längd: 1100 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: 6 Mkr (avser dubbelsidig cykelbana mellan Barkvägen och Bruksvägen därefter enkelsidig) Schablonkostnad framtagna av Ramböll. Alternativ 2: Har ej kostnadsberäknats.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Alternativen kan genomföras utan vägplan. Val av sida/sidor samt omDispositionering av vägområde kan ske vid projektering. Byggnationen kan med fördel samordnas men beläggningsåtgärder. Enstaka fastigheter/bostadshus finns i nära anslutning till vägen.
Förslag till åtgärd:	Alternativ 1 genomförs enligt ovan

Ma2 Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120



Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120

Nuläget (JA)

Vägnamn/hr:	Lagastigsgatan/520
Vägbredd:	6-7 m
Max ÅDT fordon:	1095
Max ÅDT tung trafik:	63
Antal skadade -	Lindrigt:
	Måttligt:
	Allvarligt:
	Döda:

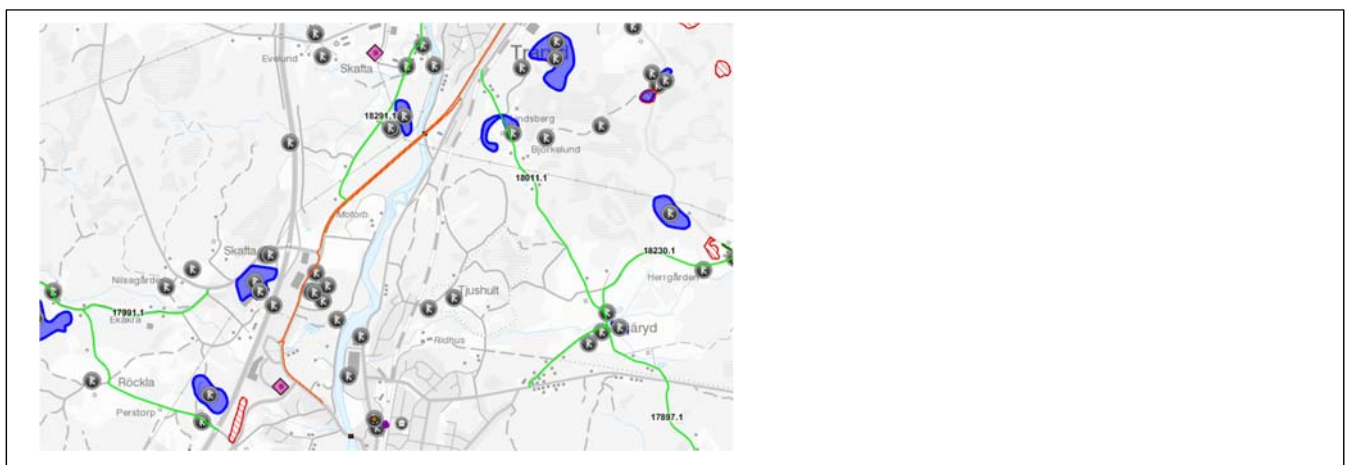
Potential

Antal cyklister (ÅDT):	30
Summa nyttor (Mkr):	2,5

Kommun

Kommunens prio:	Markaryd 1
-----------------	------------

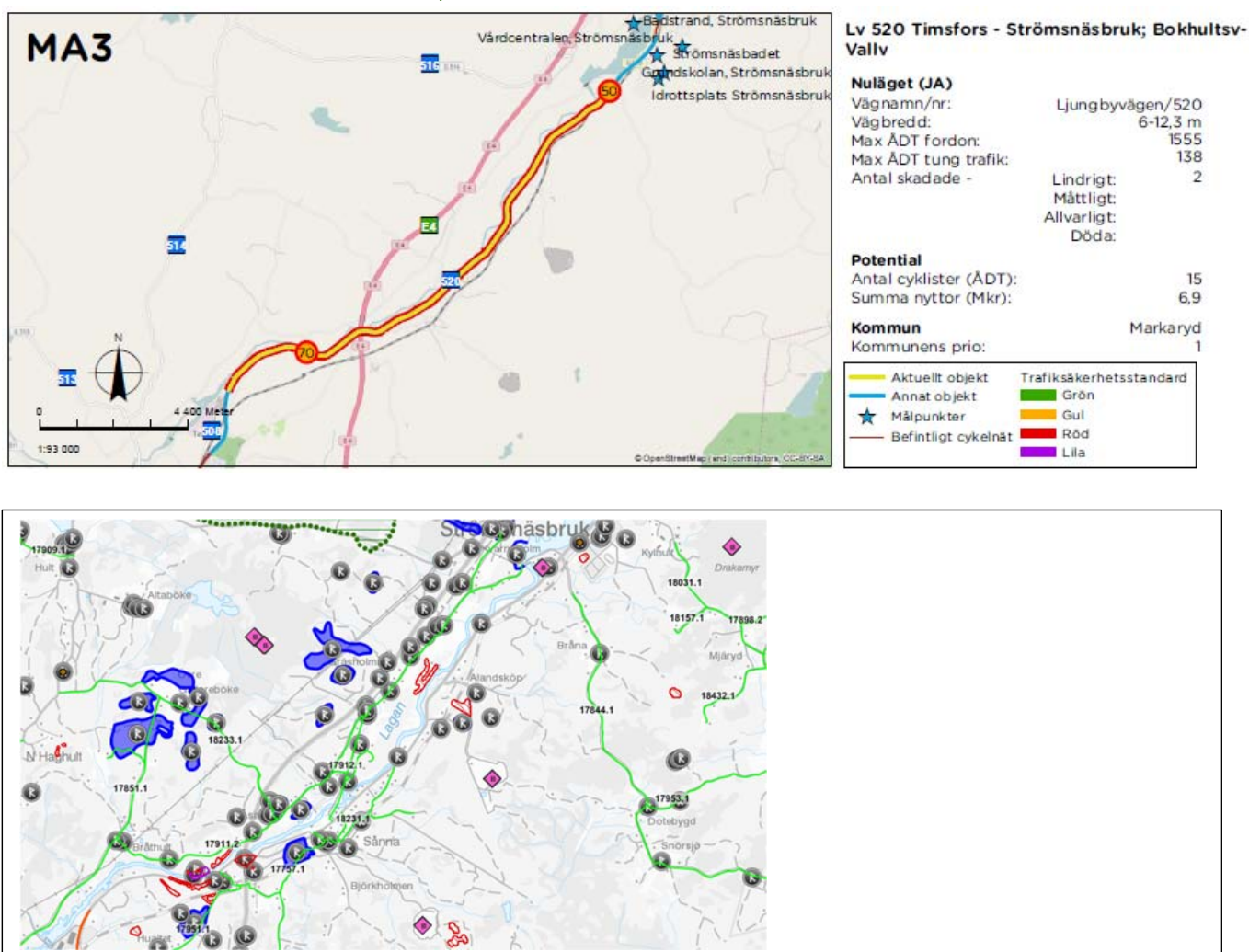
Aktuellt objekt	Trafiksäkerhetsstandard
Annat objekt	Grön
Målpunkter	Gul
Befintligt cykelnät	Röd
	Lila



Nuläge/brister:	Väg 520 är en förhållandevis högtrafikerad väg och upplevs av cyklister på huvuddelen av sträckan som smal och otrygg. Markaryd är huvudort men orterna med dess målpunkter kompletterar varandra med såväl service, arbetsplatser som bostadsområden. Cykelväg finns utbyggd mellan Traryd och industriområdet vid Lührpasset medan sträckan längs väg 520 mot Strömsnäsbruks centrala delar saknar cykelväg och kan ses som en felande länk i cykelvägssystemet. Avståndet mellan Traryd och Strömsnäsbruk centrum är ca 3 km vilket innebär att orterna ligger på bekvämt cykelavstånd mellan varandra. För delar av sträckan går väg 520 inklämd mellan Lagan och bebyggelse eller bergsskärningar vilket sannolikt bidragit till att cykelväg inte anlagts på denna sträcka. Cykelväg MA2 utgör den Nordligaste deletappen/bristen i det utpekade stråket Markaryd/Timsfors (4664 inv) - Strömsnäsbruk (2246 inv) -Traryd (665 inv). Antalet pendlare i relationen Traryd- Strömsnäsbruk är 83.
Åtgärdens syfte:	Att bättre knyta samman Traryd med Strömsnäsbruk genom att utveckla en gen cykelförbindelse orterna emellan. Sträckan utgör en deletapp i ambitionen att utveckla ett större stråk mellan orterna i Laganstråket vid Markaryd.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Ny cykelväg ansluter i Strömsnäsbruk till Tjushultsgatan och följa/rusta upp befintlig enskild väg förbi Lidboholm (ca 1025 meter). Ny cykelväg byggs längs väg 520 på en sträcka av ca 370 meter från den enskilda vägens via 200 m av Strömsnäsvägen och vidare till anslutning till väg 120 i Traryd. Inga andra alternativ till sträckning finns. Alternativ 2: Om inte rekommenderad åtgärd är genomförbart kan en ny cykelväg anläggas längs väg 520 från Bäckvägen i Strömsnäsbruk till väg 120.

	Längd: 2100 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: Ca 2,3 Mkr Alternativ 2: Ca 7 Mkr De bedömda kostnaderna för alternativen är schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka förutom någon fornlämning intill vägen.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan och projektering. Om rekommenderad åtgärd är genomförbart studeras tidigt i arbetet med vägplan. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. Kuperad terräng. Topografin kan avgöra vad som är möjligt och rimligt att genomföra. Byggnationen bör samordnas med åtgärd Ma4 och Ma7 nedan.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är Alternativ 1

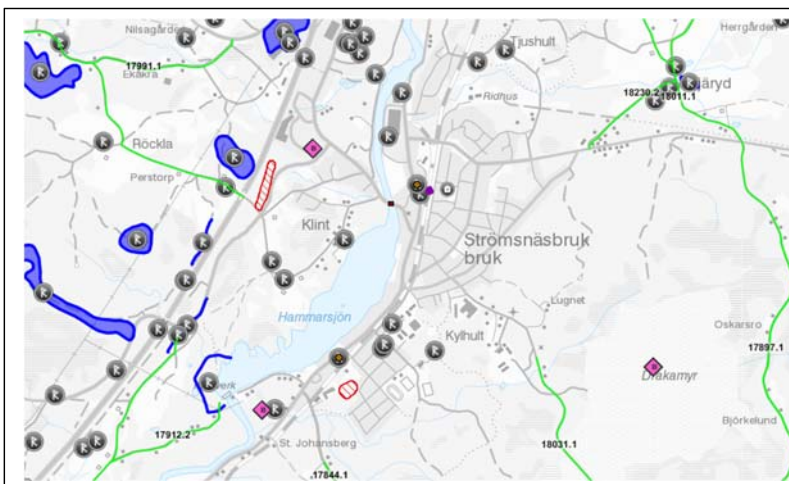
Ma3 Lv 520 Timsfors - Strömsnäsbruk; Bokhultsv-Vallv



Nuläge/brister:	Väg 520 är en förhållandevis högttrafikerad väg och upplevs av cyklister på huvuddelen av sträckan som smal och otrygg. Markaryd är huvudort men orterna med dess målpunkter kompletterar varandra med såväl service, arbetsplatser som bostadsområden. Vacker sträcka i Lagan dalen för fritids- och turismcykling. Cykelväg MA3 utgör den längsta deletappen i det utpekade stråket Markaryd/Timsfors (4664 inv) - Strömsnäsbruk (2246 inv) - Traryd (665 inv). Antalet pendlare i relationen Strömsnäsbruk-Markaryd är 263 och mellan Strömsnäsbruk-Timsfors 26. Avståndet mellan Timsfors och Strömsnäsbruk centrum är ca 12 km (8,5 km mellan ytterområden).
Åtgärdens syfte:	Utgör en deletapp i ambitionen att utveckla ett större stråk genom att knyta samman orterna i Laganstråket vid Markaryd med cykelförbindelse av god standard. På denna delsträcka utgör fritids- och turismcykling huvudmotiv till att utveckla cykelvägssystemet.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Hänvisning till i huvudsak enskilda vägar med statsbidrag från Hualtsv. i Timsfors via Hualtet och Sånna till Axhult. Därefter på västra sidan av Lagan via Axhultsbron och sedan på Gräsholmav. till väg 516 för angoring i Strömsnäsbruk via Röcklav. och Klintav. Vid Axhult bör en avskild cykelväg anläggas på en sträcka av ca 300 m mellan de enskilda vägarnas anslutningar till väg 520. Denna länk kan med fördel anläggas i den gamla E4:ans sträckning. Alternativ 2: Samma sträckning via enskilda vägar från Timsfors till Axhult. Därefter längs enskild väg som ansluter till väg 520 i norra Axhult ca 1 km norr om Axhultsbron. Ny cykelväg längs väg 520 fram till Vallv. i Strömsnäsbruk. Nybyggnadssträcka ca 3,5 km.

	Alternativ 3: Cykelväg längs väg 520 från Bokhultsv. i Timsfors till Vallv. i Strömsnäsbruk, ca 8,6 km. Cykelvägen bör lämpligen förläggas på östra sidan av väg 520 eftersom de flesta bostäder ligger på denna sida och anslutning i både norr och söder bör ske på denna sida. Längd: 8600 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: Ca 1 Mkr. Alternativ 2: Ca 12 Mkr. Alternativ 3: Ca 30 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Alternativen följer Lagans dalgång och omgivande höjder. Utmed Lagan och riksettan finns ett antal nyckelbiotoper. Omgivningarna är rika på fornlämningar.
Genomförbarhet:	En fördjupad ÄVS behöver genomföras för val av alternativ. Därefter är nästa steg att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Vägplan behövs i samtliga alternativ men i olika omfattning. Enstaka fastigheter/bostadshus finns i nära anslutning till vägen och utgör tillsammans med fornlämningar och nyckelbiotoper kritiska passager. Alternativ 3 Terrängen utmed väg 520 sluttar ner mot Lagan vilket innebär omfattande ingrepp i omgivande naturmiljö/nyckelbiotoper.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att en fördjupad ÄVS genomförs.

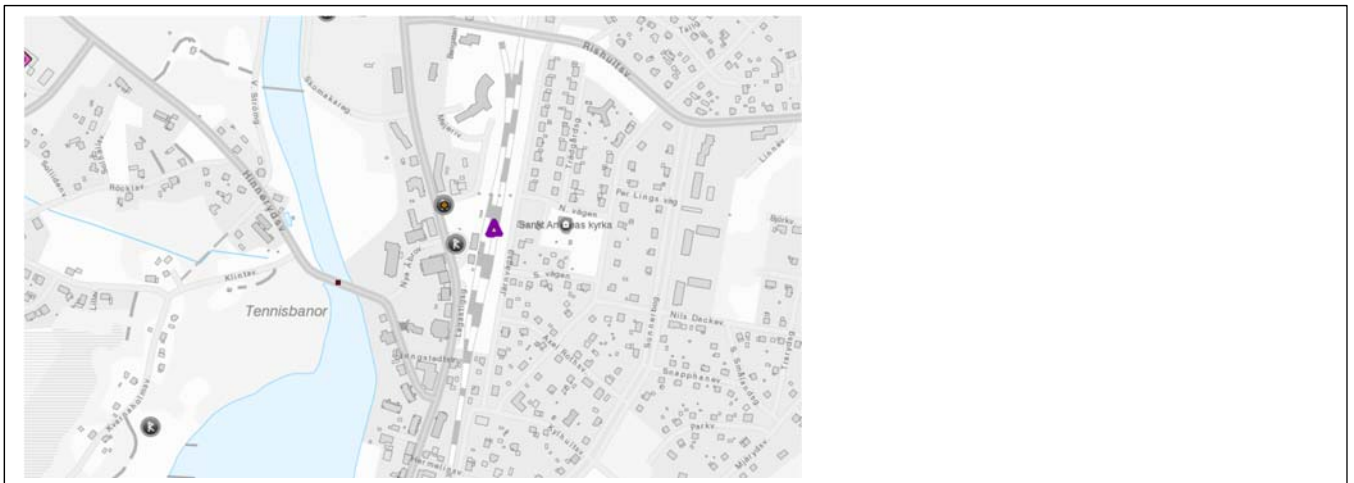
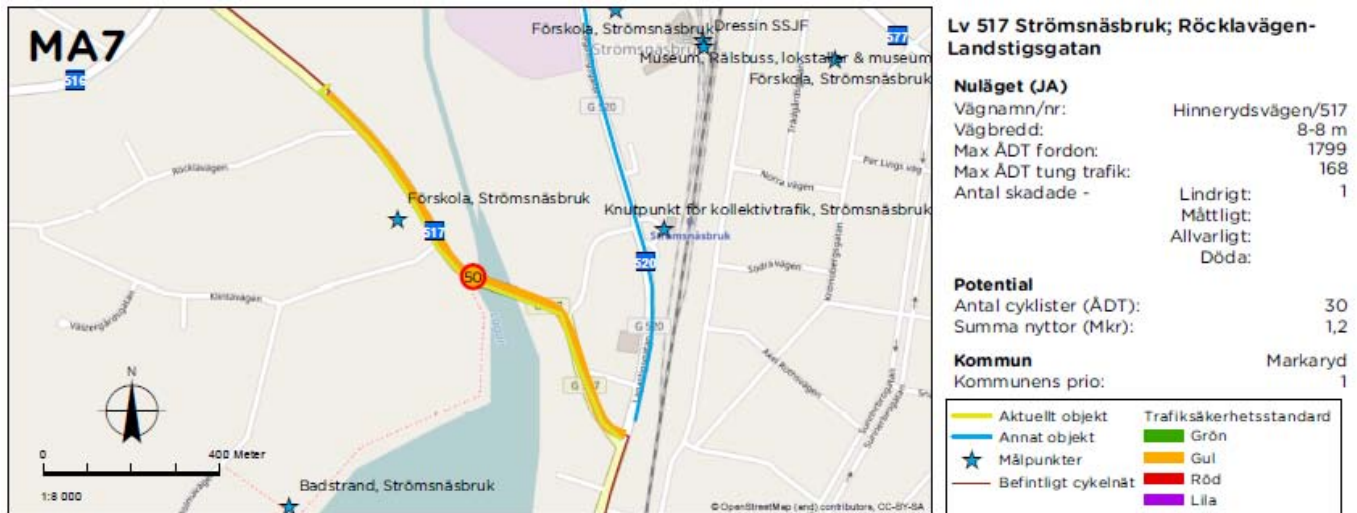
Ma4 Lv 520 Strömsnäsbruk; Vallvägen-Bäckvägen



Nuläge/brister:	Längs huvudvägarna inom Strömsnäsbruks tätort är cykelvägssystemet bristfälligt utbyggt. Ofta leds/hänvisas cyklister inom orten till lugnare kommunala parallellgator. På östra sidan av vägen finns trottoar genom hela samhället som mellan Mjärydsvägen och Hinnerydsvägen är breddad och uppskyltad som dubbelriktad cykelväg. På västra sidan finns trottoar av varierande bredd genom de centrala delarna av samhället och vidare norrut fram till bruket. Vägutrymmet mellan fastigheterna varierar mellan från ca 11 till 12,5 meter.
Åtgärdens syfte:	Skapa en central cykelaxel i nord-sydlig riktning genom Strömsnäsbruk.
Möjlig åtgärd:	Skapa en avskild cykelbana genom Strömsnäsbruk längs Lagastigen/Väg 520 genom att befintligt gatuutrymme omdisponeras. Byggs både som skolväg/sammanbindande tätortsaxel och som en del i ett framtida stråk genom Lagandalen. Inget alternativ till sträckning finns. Alternativ 1: Befintlig trottoar på östra sidan av Lagstigen/Väg 520 breddas så att en dubbelriktad GC-väg rymms. Alternativ 2: Samma som alternativ 1 men genom handelsdelen omformas gaturummet till gårdsgata. Längd: 1900 m Bedömd kostnad: 7 Mkr. Schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka förutom någon fornlämning intill vägen.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. På båda siden av sträckan finns trottoarer. omdisponering av vägområde kan ske vid projektering, inget behov av vägplan eller ändrad detaljplan. Byggnationen bör samordnas med beläggningsåtgärder och åtgärd Ma2 och Ma7 ovan och nedan.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är Alternativ 1

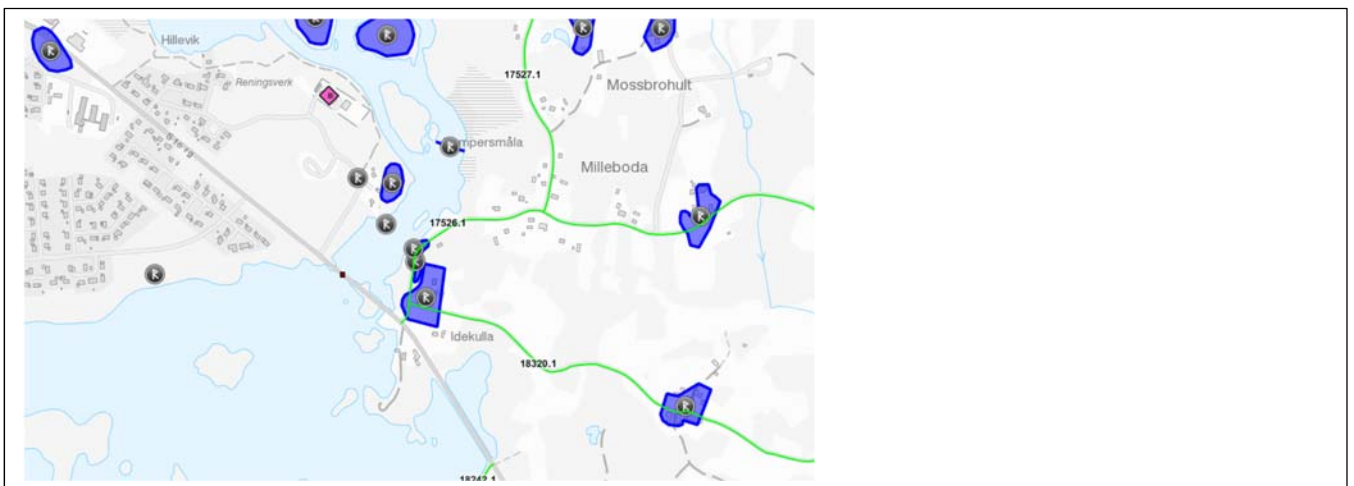
Ma7 Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Landstigsgatan



Nuläge/brister:	Avsnittet utgör en felande länk i cykelvägssystemet mellan Strömsnäsbruks centrum och industriområde och bostäder väster om Lagan. Vägen utgör skolväg och en förskola är belägen på dess södra sida. Bron över Lagan utgör en smal passage och även genom centrumbebyggelsen öster om ån är frågeställningen komplex.
Åtgärdens syfte:	Skapa en säker skolväg och knyta samman de västra delarna av Strömsnäsbruk bättre med samhällets centrala delar.
Möjlig åtgärd:	Att anlägga en dubbelriktad GC-väg längs väg 517. Inget alternativ till sträckning finns.
	Längd: 620 m
	Bedömd kostnad: 2 Mkr. Schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. På båda sidor av sträckan finns trottoarer. Val av sida/sidor samt omdisponering av vägområde kan ske vid projektering, inget behov av vägplan eller ändrad detaljplan. Ny vägsektion över bron kan kräva konstruktionsberäkningar, eventuellt breddas bägge trottoarerna. Byggnationen bör samordnas med beläggningsåtgärder och åtgärd Ma2 och Ma4 ovan.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

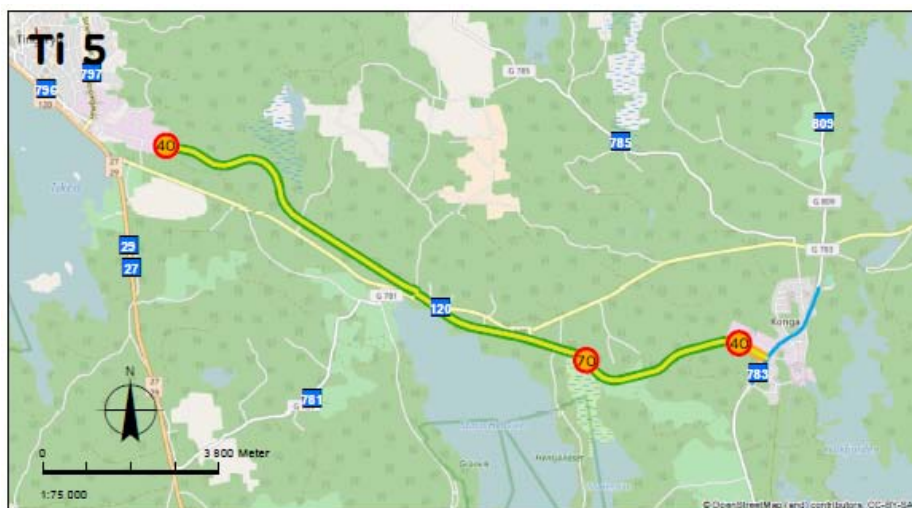
Ti2 Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Hönshyltefjorden



Nuläge/brister:	Bropassagen över Hönshyltefjorden i anslutning till Ryds tätort upplevs som smal och lång och otrygg för oskyddade trafikanter. Ryd har ca 1400 invånare och här finns arbetsplatser, serviceinrättningar, fritidsanläggningar och skola upp till högstadiet. Öster om Hönshyltefjorden finns ett antal byar med sammanlagt ca 170 adresser i närområdet. Till följd av den bristande trafiksäkerheten över bron erbjuds alla elever öster om broarna skolskjuts upp till och med högstadiet. Bropassagen nyttjas också frekvent av friluftslivet då boende i Ryd får en sjönära promenadslinga på ca 6 km via träbroar över fjorden i samhällets norra delar och broarna på väg 648 vid Idekulla i söder.
Åtgärdens syfte:	Skapa en mer trafiksäker och tryggare bropassage för oskyddade trafikanter över Hönshyltefjorden. Åtgärden bidrar till också till att höja attraktiviteten för Ryds samhälle.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Pröva frågan att omdisponera befintligt broutrymme t ex enligt principerna för försöket med bygdeväg. Alternativ 2: Bygga en separat GC- bro. Vid en eventuell brolösning bör en placering i ett något nordligare läge övervägas där fjorden är smalare. Längd: 240 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: Ca 0,1 Mkr Alternativ 2: Ca 10 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll

Natur- och kulturvärde	Norr om befintlig bro och på östra sidan av vattendraget finns ett utpekade område för fornlämningar. Inga kända naturvärden finns utpekade intill föreslagen sträcka, men kan förväntas intill vattendraget. Bron är bevarandevärd enligt Trafikverkets inventering.
Genomförbarhet:	En fördjupad ÅVS behöver genomföras för val av alternativ. Därefter är nästa steg att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering och eventuell vägplan. Alternativ 1 förutsätter att det går att omdisponera befintligt broutrymme t ex enligt principerna för försöket med bygdeväg vilket fortfarande är på försöksstadiet som åtgärd. Ny vägsektion över bron kan kräva konstruktionsberäkningar, eventuellt breddas bäge trottoarerna. Byggnationen bör samordnas med beläggningsåtgärder. Alternativ 2 behöver en vägplan. I och intill ån finns natur- och kulturvärden, flera fornlämningar. Placering och utformning av GC- bron måste anpassas till miljöförutsättningar. Flera tillstånd lär krävas t ex vattendom.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att en fördjupad ÅVS genomförs.

Ti5 Tingsryd-Konga



Tingsryd-Konga

Nuläget (JA)

Vägnamn/nr:	
Vägbredd:	3,5-7,4 m
Max ADT fordon:	
Max ADT tung trafik:	
Antal skadade -	Lindrigt: Måttligt: Allvarligt: Döda:

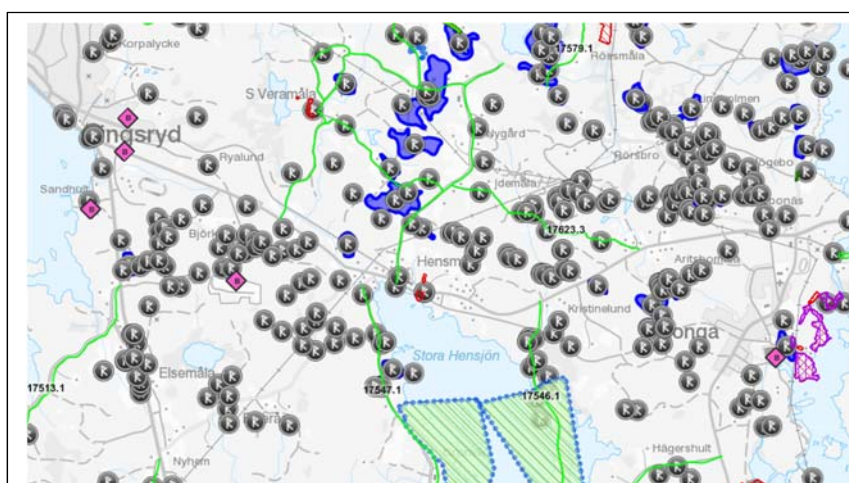
Potential

Antal cyklister (ADT):	15
Summa nyttor (Mkr):	2,8

Kommun

Kommunens prio:	Tingsryd 2
-----------------	---------------

— Aktuellt objekt	Trafiksäkerhetsstandard
— Annat objekt	Grön
★ Målpunkter	Gul
— Befintligt cykelnät	Röd
	Lila



Nuläge/brister:

Mellan Tingsryd med drygt 3000 invånare och Konga/Dångebo med ca 625 invånare finns en järnvägsbank med enkel grusbeläggning som ett alternativ för cyklister till den trafikerade väg 120. Avståndet mellan orterna är 11 km (centrum) och ca 8 km mellan tätortsgränserna. Arbetsplatser finns i såväl Tingsryd som Konga och 2013 pendlade 52 personer mellan orterna. Längs vägen finns byn Hensmåla och badplats vid Stora Hensjön. Via mindre vägar finns trafiksäker koppling vidare österut från Konga till Dångebo.

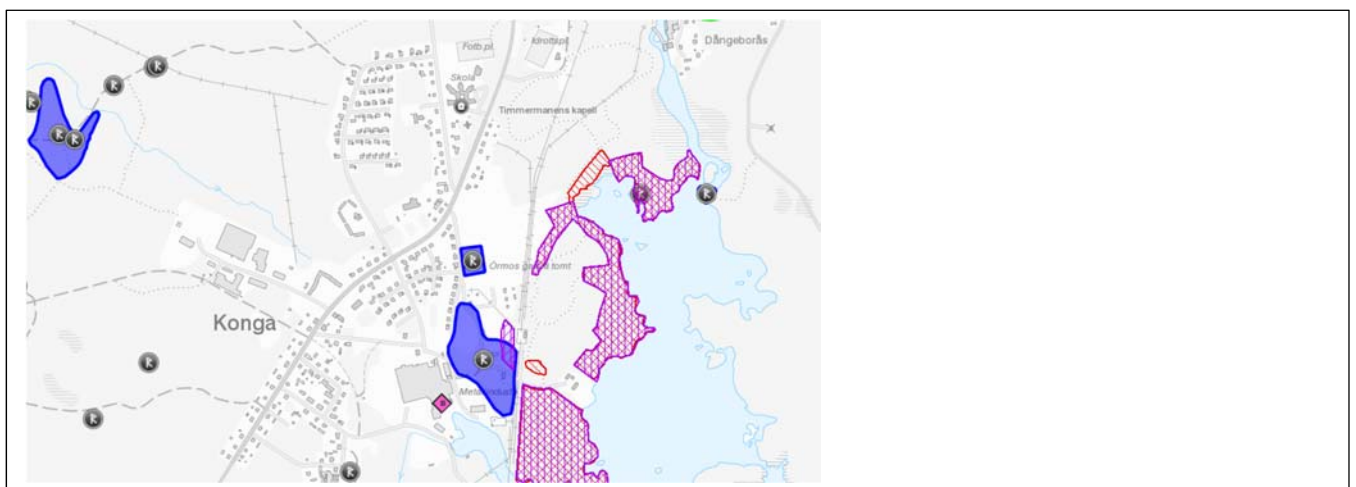
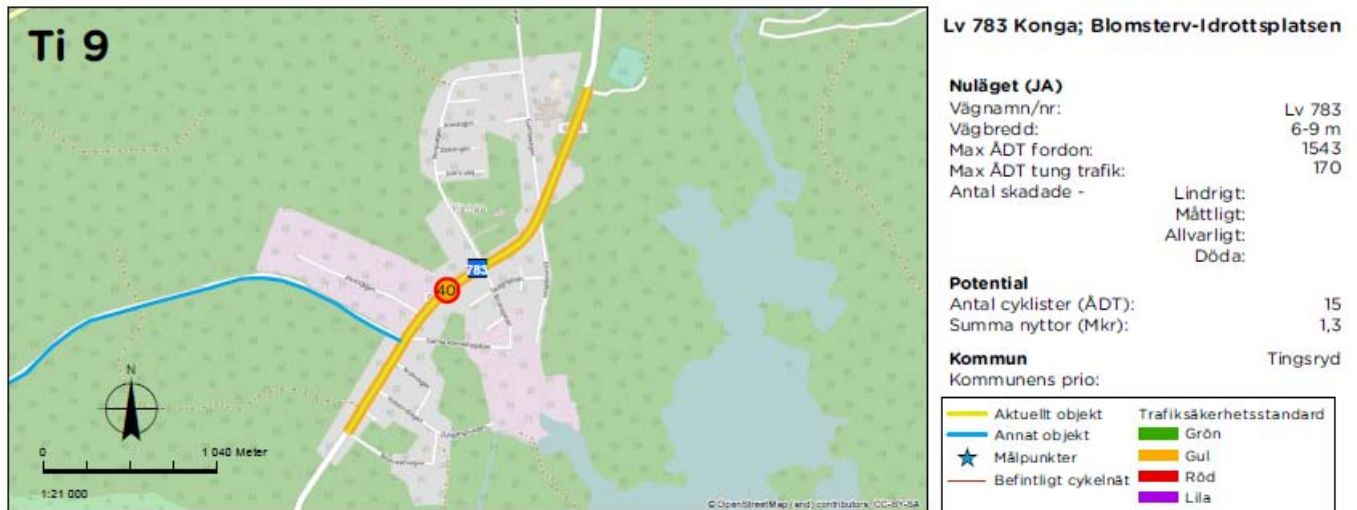
För att cykelvägen skall upplevas som attraktiv finns behov av att höja standarden på järnvägsbanken. Härigenom väntas fler cykla till arbete och åtgärden är även positiv ur turistsynpunkt genom att östra kommundelen förbinds bättre med Tingsryd och den nationella turistcykelleden Sydostleden. Hela sträckningen ligger på fastigheter som ägs av Tingsryds kommun vilket underlättar genomförandet av en standardhöjning.

Åtgärdens syfte:

Skapa en attraktiv cykelförbindelse som förbinder Tingsryd med Konga/Dångebo. För att cykelvägen skall upplevas som attraktiv finns behov av att höja standarden på järnvägsbanken. Härigenom väntas fler cykla till arbete och åtgärden är även positiv ur turistsynpunkt genom att östra kommundelen förbinds bättre med Tingsryd och den nationella turistcykelleden Sydostleden. Hela sträckningen ligger på fastigheter.

Möjlig åtgärd:	Uppgradera befintlig banvall genom asfaltering av banvallen. Inget alternativ till sträckning finns.
	Längd: 8 400 m
	Bedömd kostnad: 4 Mkr (avser endast asfaltering)
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka förutom någon fornlämning intill vägen. Eventuellt kan nyckelbiotop i Henamåla
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Tingsryds kommun är markägare. Vägplan behövs inte.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

Ti9 Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen



Nuläge/brister:	Lv 783 utgör den centrala sammanbindande gatan genom Konga samhälle (625 invånare) och utgör bland annat skolväg och väg till idrottsplatsen. Den tunga genomfartstrafiken genom samhället är betydande. Gatuutrymmet är 12 meter brett och körbanans bredd 9 meter med gångbana på båda sidor på huvuddelen av sträckan. Cykelväg finns utbyggd på en sträcka av ca 600 meter från väg 120 i norr till Konga Allhus i söder.
Åtgärdens syfte:	Att förlänga en central axel för cyklister genom hela samhället längs samhällets huvudväg.
Möjlig åtgärd:	Omdisponera befintligt gatuutrymme så att ett genomgående cykelstråk anläggs på huvudvägen genom samhället. Inget alternativ till sträckning finns.
	Längd: 1400 m
	Bedömd kostnad: 4,7 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. Val av sida/sidor samt omdisponering av vägområde kan ske vid projektering, inget behov av vägplan eller ändrad detaljplan. Byggnationen bör samordnas med beläggningsåtgärder preliminärt planerat till 2019.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

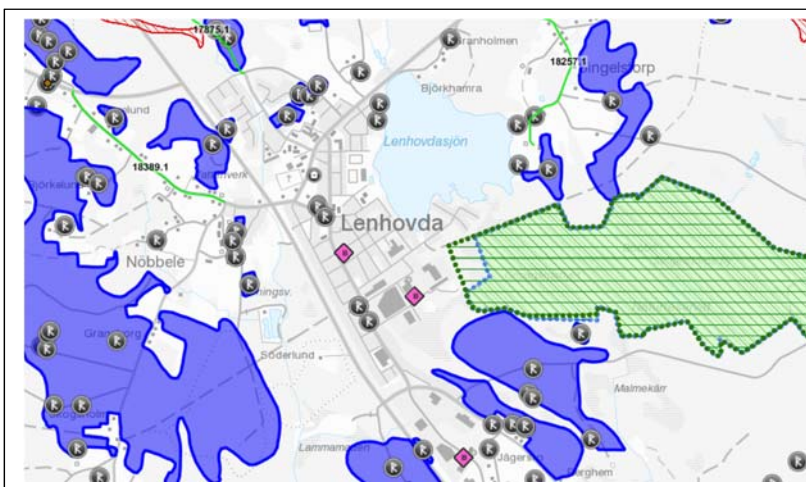
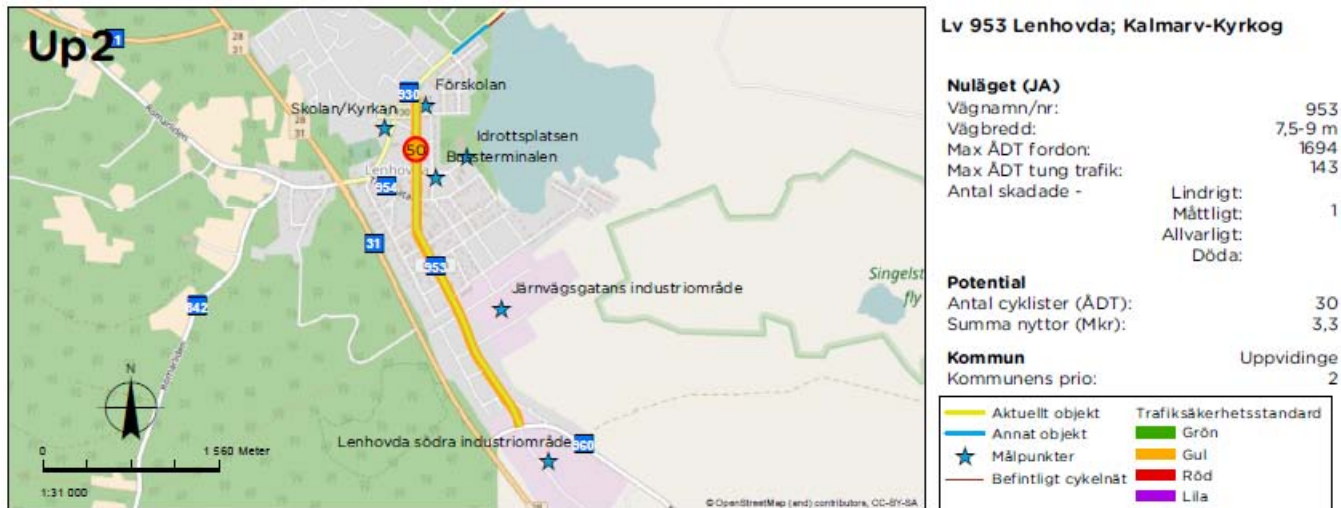
Up1 Lv 930 Lenhovda; Vallg-Uppvidingesjön



Nuläge/brister:	Runt Lenhovdasjön finns en populär ”hälsans stig” iordningsställd som nyttjas frekvent av boende i Lenhovda (1 762 invånare). För bostadsområdena vid Hassalavägen och Gripagårdsvägsområdet är den närmaste kontakten till denna stig via den trafikerade Oslarshamnängen. För boende utanför Lenhovda utgör denna väg också till skola med mera.
Åtgärdens syfte:	Binda samman bostadsområde med populärt gång- och cykelstråk runt Lenhovda samt förbättra trafiksäkerheten längs infarten från Älgåhult.
Möjlig åtgärd:	Anlägga cykelväg alternativ breddad trottoar längs Oskarshamnsvägen. Inget alternativ till sträckning finns.
	Längd: 210 m
	Bedömd kostnad: 0,7 Mkr Schablonkostnad framtagen av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av eventuell vägplan/projektering. Typfall 1 kan prövas eftersom Uppvidinge kommun är största markägare. Vägrenen längs med Lv 707 är smal på båda sidor om vägen. Inga förutsättningar finns att omdisponera befintligt vägområdet med en cykelbana, utökat vägområde behövs. Den föreslagna sträckan på södra sidan av väg 930 går längs
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

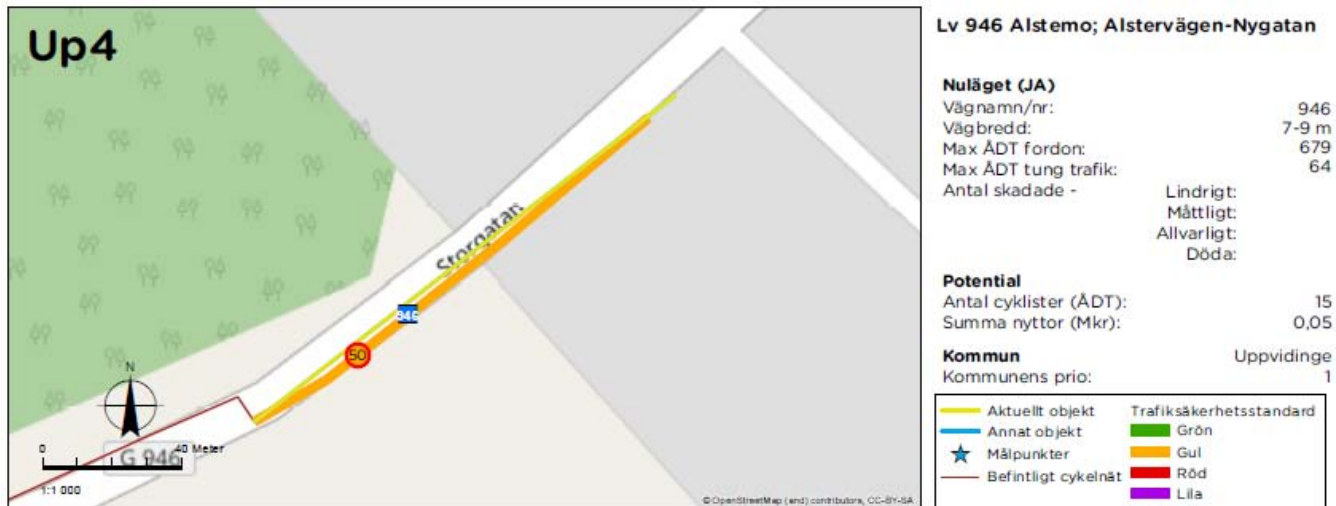
UP2 Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kyrkog



Nuläge/brister:	Storgatan/Lv 953 i Lenhovda (1762 invånare) utgör den centrala axeln i orten med arbetsplatser i söder och bostäder och centrumfunktioner i de centrala delarna och bostäder och allmänna funktioner såsom skola och socialförvaltning i norr. Gatuutrymmet är ca 12 meter brett och är på huvuddelen av sträckan utformat med en 8 meter bred vägbana med gångbanor på båda sidor.
Åtgärdens syfte:	Att anpassa vägsystemet i Lenhovda för cyklister genom att skapa en central axel för cyklister genom hela samhället.
Möjlig åtgärd:	Omdisponera befintligt gatuutrymme så att ett genomgående cykelstråk anläggs genom samhället. I samband med att åtgärden genomförs bör huvudmannaskapet för Storgatan övergå från statligt till kommunalt. Inget alternativ till sträckning finns.
	Längd: 1 700 m
	Bedömd kostnad: 6 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka förutom någon fornlämning intill vägen

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. Ingen vägplan behövs. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. På båda siden av sträckan finns trottoarer. Val av sida/sidor samt omdisponering av vägområde kan ske vid projektering. Åtgärden bör om möjligt samordnas med eventuella förändringar av väghållningsfrågan genom Lenhovda.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

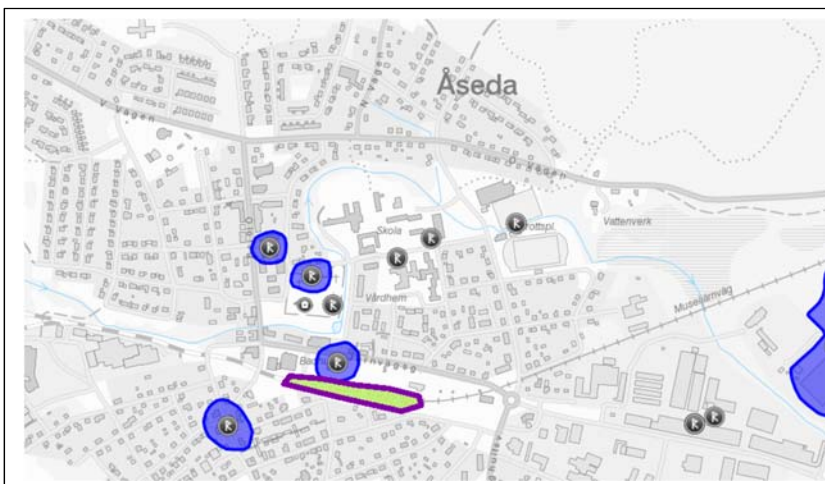
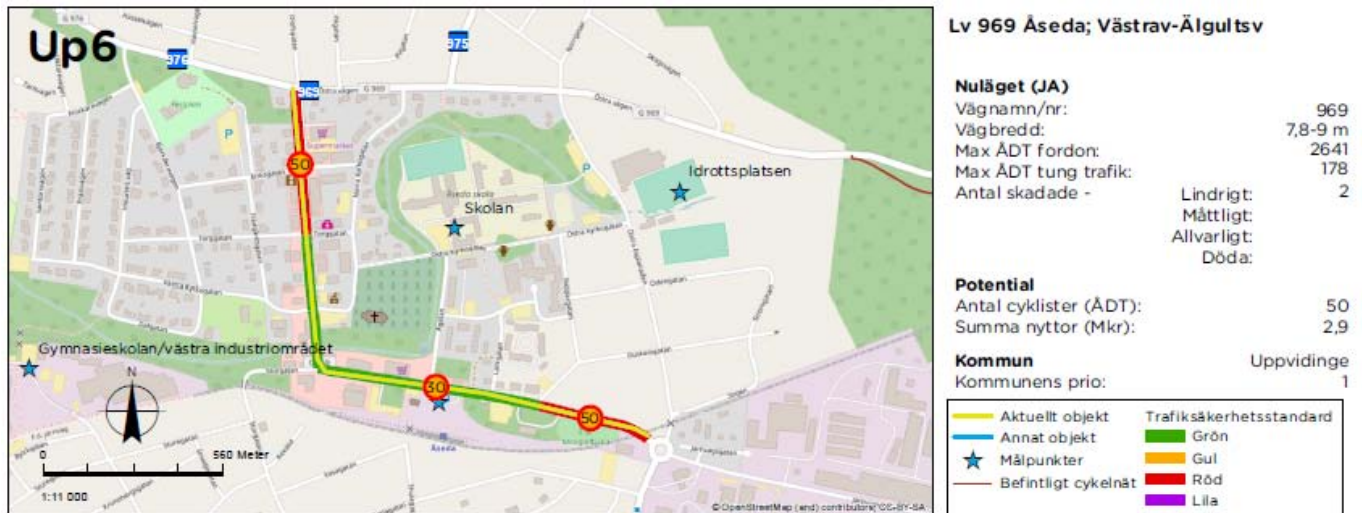
Up4 Lv 946 Alstemo; Alstervägen-Nygatan



Nuläge/brister:	Befintlig cykelväg från Alsterfors gör en skarp avsmalning vid infarten till Alstermo (836 invånare) på en plats där vägen svänger och med ett krön in mot samhället. Avsmalningen beror på ett en stor stenmur ligger nära vägen och sikten på platsen är begränsad. Utöver samhället så är också Alstermo bruk en viktig målpunkt.
Åtgärdens syfte:	Höja trafiksäkerheten genom att leda cykelvägen förbi den trånga passagen med dålig sikt. Inget alternativ till sträckning finns.
Möjlig åtgärd:	Förlänga cykelvägen förbi den trånga passagen. Kräver sannolikt intrång på tomt och mur.
	Längd: 75 m
	Bedömd kostnad: 0,5 Mkr (jämföras med nybyggnad av ca 100 meter cykelbana) Schablonkostnad framtagna av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagna sträckan.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. Val av sida/sidor samt omdisponering av vägområde kan ske vid projektering, om mer vägområde behövs bör vägplan typfall 1 prövas. Byggnationen bör samordnas med beläggningsåtgärder.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

Up6 Lv 969 Åseda; Västrav-Älgultsv



Nuläge/brister:	Järnväggsgatan/Olofsgatan/Lv 969 utgör centrumgatan i Åseda (2557 invånare) med bland annat butiker/uteserveringar, kyrka, kommunhus och bussterminal. Gatuutrymmet är brett och varierar från 13 till 20 meter med undantag av bron över Badebodaån som är smalare. Körbanan är från ca 7,5 till 9 meter bred och på båda sidor finns gångbana/trottoar.
Åtgärdens syfte:	Att tätortsanpassa den centrala gatan i Åseda genom att skapa en central axel för cyklister genom samhället. Inget alternativ till sträckning finns.
Möjlig åtgärd:	Omdisponera befintligt gatuutrymme så att ett genomgående cykelstråk anläggs på huvudgatan genom samhället
	Längd: 1000 m
	Bedömd kostnad: 3,5 Mkr Schablonkostnad framtagen av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka förutom någon forn lämning intill vägen.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför projektering. På den föreslagna sträckan finns fastigheter i nära anslutning. Val av sida/sidor samt omdisponering av vägområde kan ske vid projektering, om mer vägområde behövs bör vägplan typfall 1 prövas. Byggnationen bör samordnas med beläggningsåtgärder. Åtgärden bör om möjligt samordnas med eventuell förändring av väghållningsfrågan genom Åseda.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

Vä 2 Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö



Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö

Nuläget (JA)

Vägnamn/nr:	707
Vägbredd:	6-12,5 m
Max ADT fordon:	8324
Max ADT tung trafik:	928
Antal skadade -	Lindrigt: 1
	Måttligt: 1
	Allvarligt: 1
	Döda:

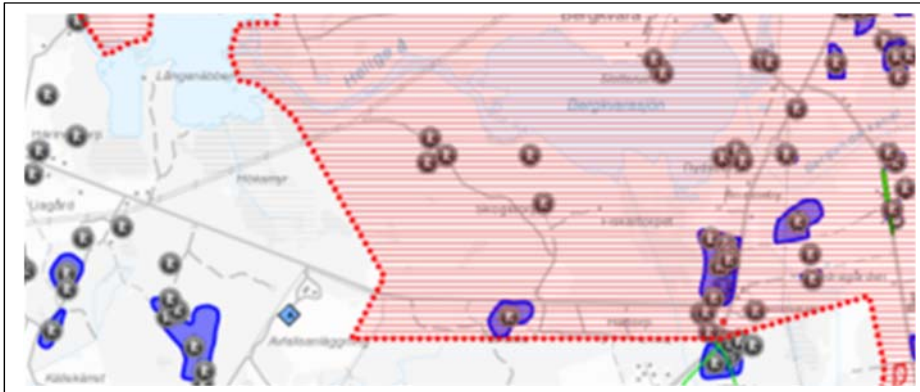
Potential

Antal cyklister (ADT):	21
Summa nyttor (Mkr):	7,4

Kommun

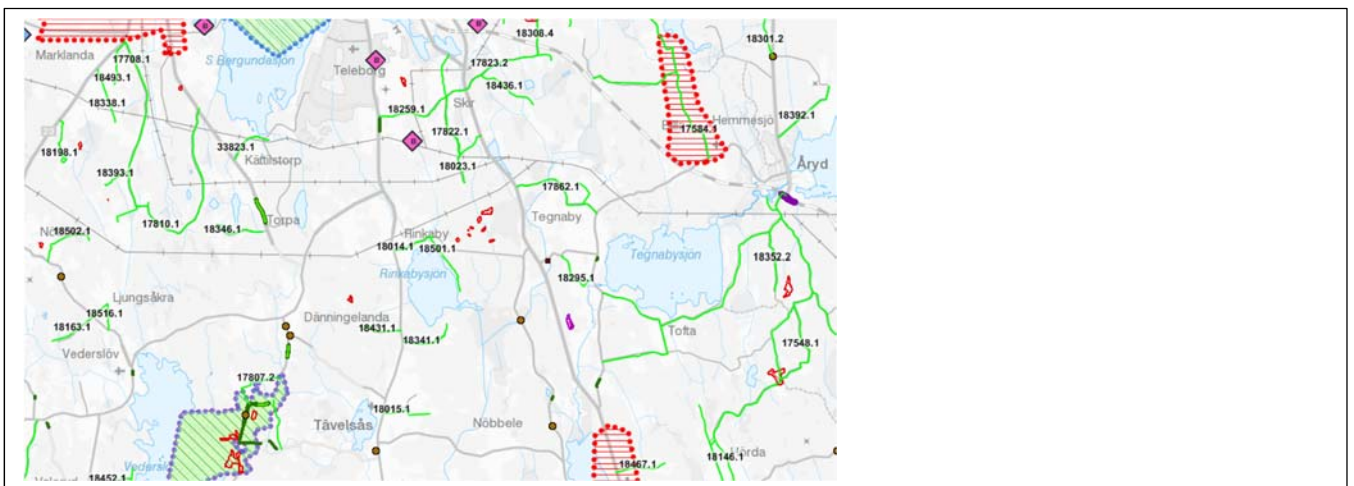
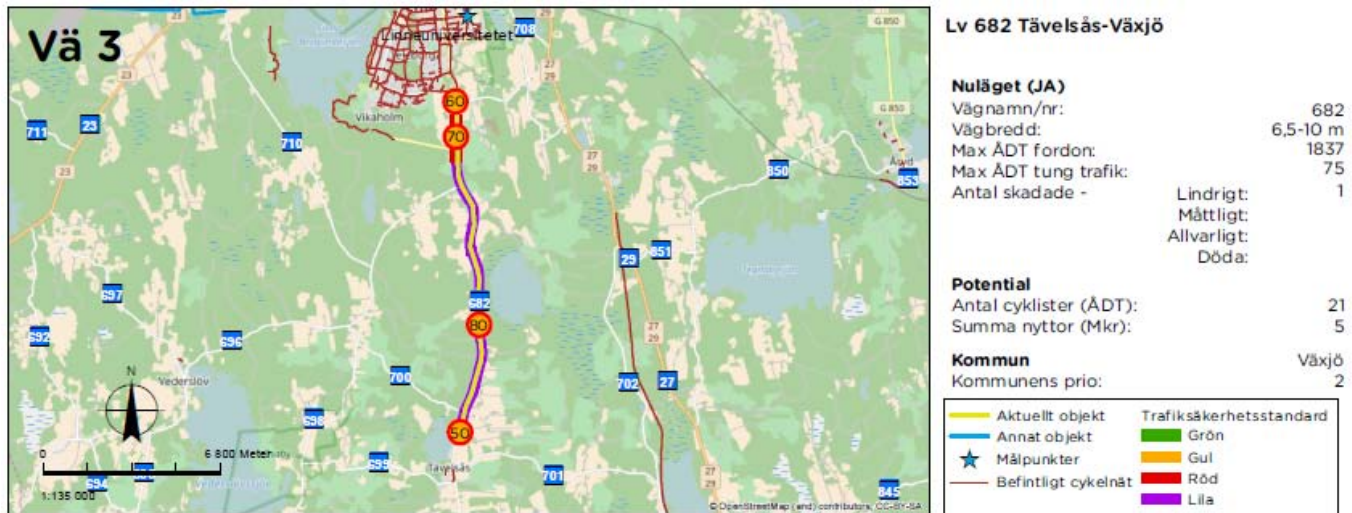
Kommunens prio:	Växjö
	1

Aktuellt objekt	Trafiksäkerhetsstandard
Annat objekt	Grön
Målpunkter	Gul
Befintligt cykelnät	Röd
	Lila



Nuläge/brister:	Väg 707 och Rv 23 är högtrafikerade med höga hastigheter och upplevs av cyklister som smal och otrygg. Cykelväg finns utbyggd från Gemla till Härensås och från Råppe till Växjö. Viktiga målpunkter finns i Råppe med högstadieskola och vidare mot Grand Samarkand, Arenastaden och via Sundet mot Växjö centrum. I Växjö finns planlagda utbyggnadsområden längs väg 23 och även i Gemla planeras för ny bebyggelse. Avståndet mellan Gemla med 1460 invånare och Växjö med 65400 invånare är ca 7.5 km (ytterområden) och med centrumavstånd på ca 13 km. Antalet pendlare mellan orterna är 488. Cykelvägen utgör en deletapp av det utpekade utvecklingsstråket Alvesta-Gemla-Växjö. Cykelväg är utbyggd öster om Gemla fram till Härensås, en sträcka på ca 2 km.
Åtgärdens syfte:	Förbättra för cyklister i ett utpekat cykelstråk genom att en trygg och trafiksäker GC-förbindelse utvecklas mellan Gemla och Växjö.
Möjlig åtgärd:	<u>Etapp 1:</u> Cykelväg byggs på södra sidan längs väg 707 med avgrening mot Växjö centrum via Sundet. Mellan Stora Hammaren och Bergunda ridstall bör möjligheten att upprusta/samnyttja befintlig enskild väg prövas. Alternativa möjliga sträckningar via äldre skogsbilvägar har förkastats eftersom parallella enskilda vägar är längre och vi saknar rådighet. Med tanke på stråkets utvecklingspotential är alternativen inte långsiktiga. Inget alternativ till sträckning finns. <u>Etapp 2:</u> Cykelförbindelse byggs längs väg 23 från Stora Hammaren till Bergundavägen/väg 710 och vidare till Råppe genom Bredviksområdet. Bör lämpligen samordnas med Bredviksområdets utbyggnad och/eller mötesseparering av väg 23. Kort perspektiv: Informationsinsats om möjligheten att cykla på lågtrafikerad väg 714 via Bergkvara. Inget alternativ till sträckning finns.

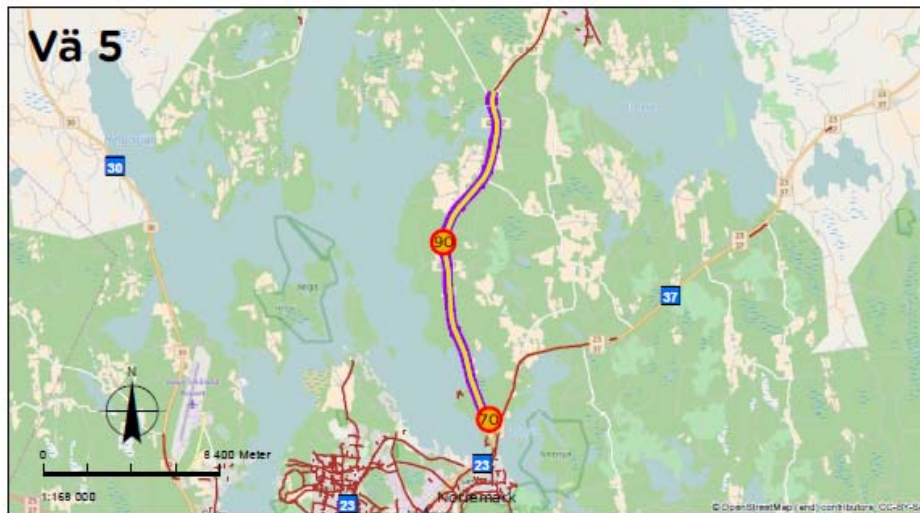
	Längd: 5900 m Bedömd kostnad: 20 Mkr (avser utbyggnad av både etapp 1 och 2). Schablonkostnad framtagen av Ramböll.
Natur- och kulturvärde	Längs vägstråket finns enstaka fornlämningar främst i östra delen mot Hammarna. Sträckningen går i ett område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård med flera fornlämningar i direkt anslutning till de föreslagna sträckorna. Riksintresse Bergkvara är en herrgårdsmiljö som varit kontinuerligt storgods sedan 1300-talet, rikt på lämningar av jordbruk och industri. Förutom den centrala herrgårdsmiljön omfattar riksintresset omgivande by-, torp- och industrimiljöer. Inga kända naturvärden längs sträckan.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering Det finns inga möjligheter att omdisponera befintligt vägområde till cykelväg då Lv 707 är smal med obefintlig vägren. Längs med sträckan finns få utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Terrängen utgörs till största del av skogsmark. Mellan Gemla och Härensås finns en gång och cykelväg på södra sidan av Lv 707 (Växjövägen). Stråket mellan Alvesta och Växjö är ett utvecklingsstråk med framtida möjlighet till ny bebyggelse/stadsutvecklingsprojekt. Närmast Växjö pågår utbyggnad av stadsdelen Bredvik och ombyggnader behövs på sikt av väg 23 med ny trafikplats söder om Hammaren och breddning/mötesseparering av väg 23 in mot Växjö. Åtgärden bör anpassas till framtida utveckling.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.



Nuläge/brister:	Väg 682 har hög hastighetsgräns, är förhållandevis högtrafikerad och upplevs av cyklister som smal och otrygg. Cykelväg finns utbyggd från Växjö centrum till Torparvägen. Viktiga målpunkter är universitetet/Teleborgs centrum och Växjö centrum. I Växjö finns större planlagda utbyggnadsområden vid Vikaholm och Telestadshöjden. Ett starkt exploateringstryck råder i det tätortsnära området. Vid en utbyggnad av cykelväg till Tävellsås kan det bli aktuellt att förändra Sydostledens sträckning. Leden skulle då bli säkrare genom att nuvarande plankorsningar med väg 27 undviks. Avståndet mellan Tävellsås med 800 invånare (tätort 351 inv) och Växjö med 65400 invånare är ca 7,5 km (ytterområden) och med centrumavstånd på ca 12 km. Antalet pendlare mellan tätorterna är 82.
Åtgärdens syfte:	Förbättra för cyklister genom att en trygg och trafiksäker GC-förbindelse utvecklas mellan Tävellsås och Växjö och samtidigt höja standarden på turistcykelleden Sydostleden.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Cykelväg byggs längs väg 682 från Tävellsås till Torparvägen i Växjö. Möjligheterna att samnyttja befintliga enskilda äldre vägsträckningar vid Rinkaby (ca 1300 meter) och vid Sjötorpet (ca 900 meter) bör prövas i samband med kommande formell planläggning. Cykelvägen ansluter i norr till befintlig cykelväg på vägens östra sida och i söder till befintlig bebyggelse på vägens västra sida vid Tävellsås kyrka. Cykelvägen korsar vägen på lämplig plats med hänsyn till möjligheterna att ordna en trafiksäker passage, möjligheterna att nyttja befintliga parallellvägar och möjligheterna att rent fysiskt komma fram med hänsyn till topografi och intrång på fastigheter. Inget alternativ till sträckning finns. Alternativ 2: Ny cykelväg på hela sträckan i ett separat projekt

	Längd: 7300 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: Ca 19 Mkr vid nyttjande av enskilda vägar. Alternativ 2: Ca 26 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Längs vägstråket är det rikt på fornlämningar men de framgår inte i kartan ovan. Inga kända naturvärden.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering Det finns inga möjligheter att omdisponera befintligt vägområde till cykelväg då Lv 682 är smal med obefintlig vägren, vägplan behövs. Längs med sträckan finns flera utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Terrängen utgörs till största del av odlings-/skogsmark. Kritiska passager är förbi enskilda fastigheter/bostadshus i nära anslutning till vägen och intill fornlämningar Stråket mellan Växjö och Tåvellsås är ett utvecklingsstråk med framtida möjlighet till ny bebyggelse/stadsutvecklingsprojekt. Åtgärden bör anpassas till framtida utveckling.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt Alternativ 1

Vä5 Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp



Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp

Nuläget (JA)

Vägnamn/nr:	897
Vägbredd:	6-9,1 m
Max ADT fordon:	3333
Max ADT tung trafik:	192
Antal skadade -	Lindrigt: 1
	Måttligt: 1
	Allvarligt: 1
	Döda: 1

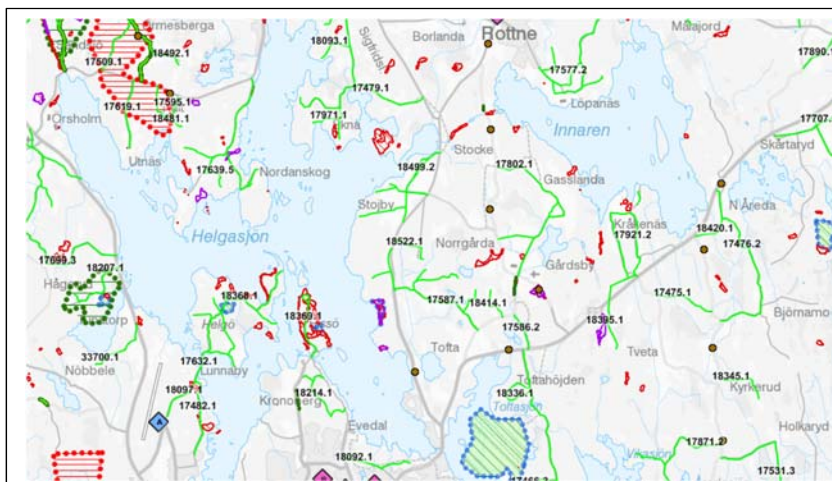
Potential

Antal cyklister (ADT):	21
Summa nyttor (Mkr):	6,8

Kommun

Kommunens prio:	Växjö 2
-----------------	---------

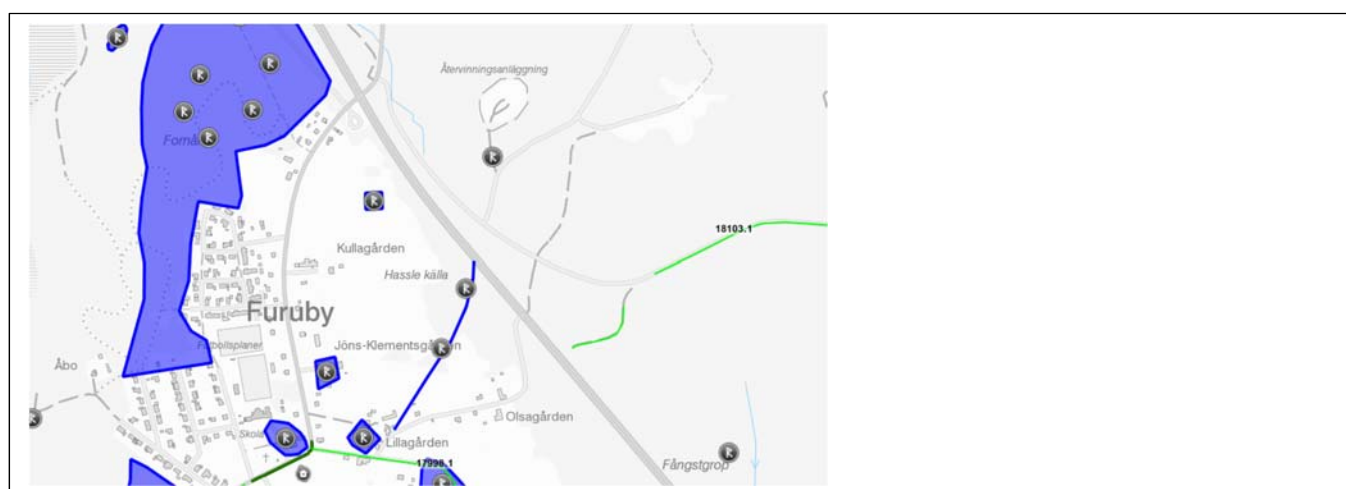
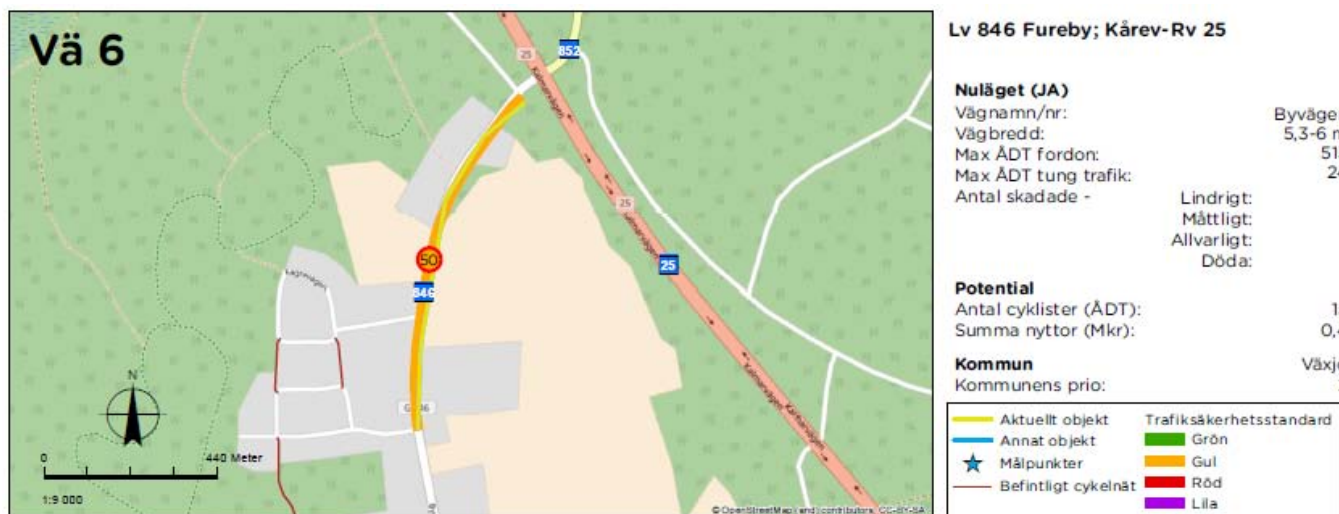
Aktuellt objekt	Trafiksäkerhetsstandard
Annat objekt	Grön
Målpunkter	Gul
Befintligt cykelnät	Röd
	Lila



Nuläge/brister:	Väg 897 är högt trafikerad med hög hastighetsgräns och upplevs av cyklister som smal och otrygg. Väg 897 utgör också omledningsväg för väg 23 med relativt frekvent omledning och i samband med det väsentligt ökad trafik. Cykelväg finns utbyggd inom Växjö till Långarörsområdet och från Rottne till badplatsen vid Stockekvarn. Däremellan finns delvis mindre enskilda vägar som kan utgöra alternativ för cyklister på delar av sträckan. Ny bebyggelse är under uppförande vid Långarör. Eventuellt kan alternativa vägar användas eller utvecklas för att cykla mellan Rottne och Växjö. Avståndet Rottne med 2400 invånare och Växjö med 65400 invånare är ca 12 km (ytterområden). Antalet pendlare mellan tätorterna är 669.
Åtgärdens syfte:	Det bor ca 3000 personer i Rottne och längs med denna väg som skulle kunna använda denna cykelväg med rimligt cykelavstånd till norra delen av Växjö stad.
Möjlig åtgärd:	Kort perspektiv: Informationsinsats för cykling Rottne-Växjö via Gårdsby på lågtrafikerade vägar och längs befintlig GC-väg längs väg 23. Utvecklingsperspektiv Alternativ 1: <u>Etapp 1:</u> Cykelväg byggs längs väg 897 på vägens västra sida från Långarörsvägens norra anslutning till enskild väg i höjd med Ekesåsvägens anslutning till väg 897, ca 3,2 km. Från denna punkt provas möjligheten att hänvisa cyklister längs befintliga enskilda vägar via bla Nygård och Stojby med anslutning till befintlig cykelväg vid Stockekvarn, ca 3,8 km. Viss standardhöjning kan behöva ske på delar av detta enskilda vägnät. <u>Etapp 2:</u> Eventuellt byggs allmän cykelväg ut i ny sträckning för hela eller delar av de avsnitt som hänvisar till enskilda vägar i en andra etapp.

	Alternativ 2: Den nedlagda järnvägsbanken upprustas som cykelväg på avsnittet från dess korsning med väg 897 till Rottne, ca 11,2 km. Längd: 9500 m Bedömd kostnad: Alternativ 1: Etapp 1: ca 13 Mkr. Etapp 2: ca 20 Mkr Alt. 1 totalt ca 33 Mkr (avser utbyggnad av ny cykelväg på hela sträckan). Schablonkostnad framtagna av Ramböll Alternativ 2: Kostnaden har ej uppskattats.
Natur- och kulturvärde	Längs vägstråket är det rikt på fornlämningar men de framgår inte i kartan ovan. Inga kända naturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÄVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering Det finns inga möjligheter att omdisponera befintligt vägområde till cykelväg då Lv 897 är smal med obefintlig vägren, vägplan behövs. Längs med sträckan finns flera utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Terrängen utgörs till största del av odlings-/skogsmark. Kritiska passager är förbi enstaka fastigheter/bostadshus i nära anslutning till vägen och intill fornlämningar. Växjö har utvecklingsplaner mellan väg 897 och väg 23 i området runt Skirsjön med framtida möjlighet till ny bebyggelse/stadsutvecklingsprojektet Tofta. Åtgärden bör anpassas till framtida utveckling.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt Alternativ 1, etapp 1

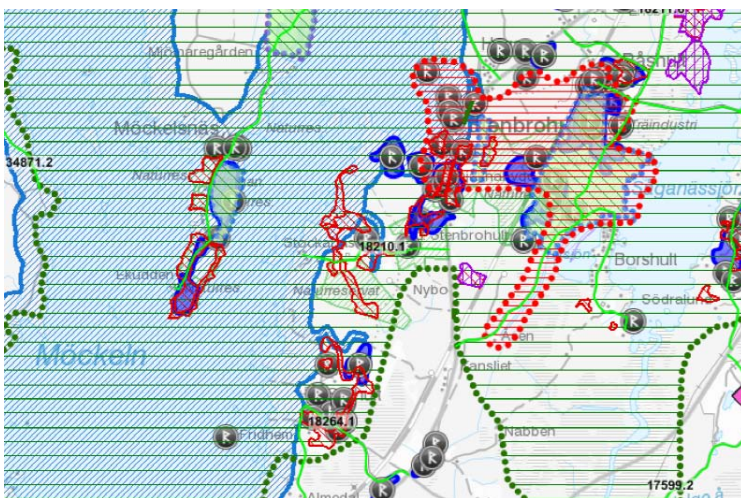
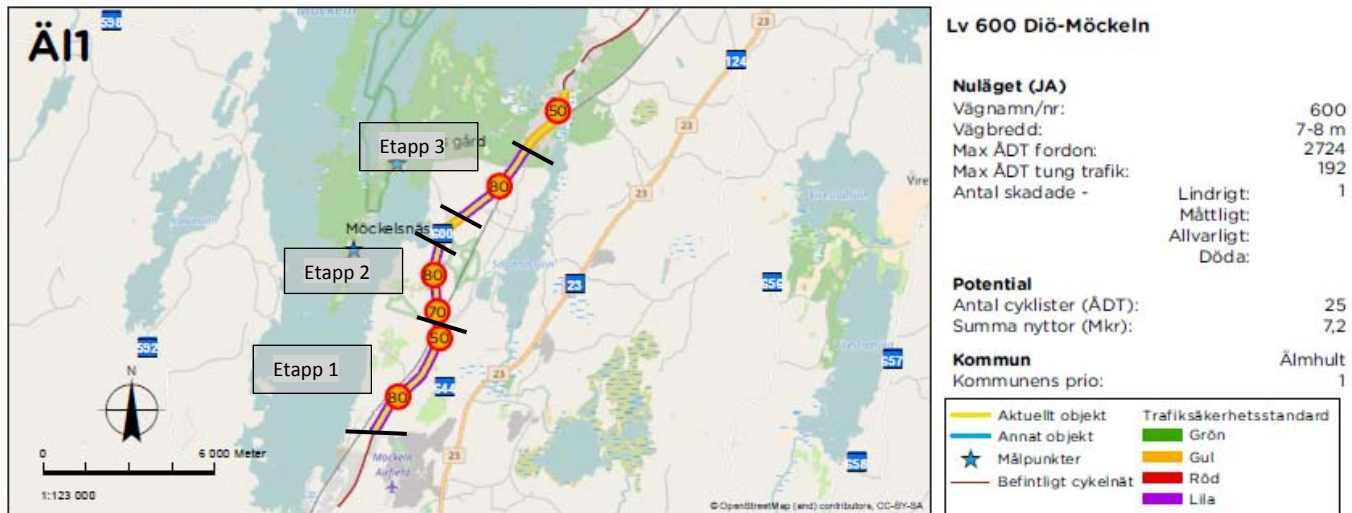
Vä 6 Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25



Nuläge/brister:	Längs riksväg 25 går en väl utbyggd regional buss trafik i pendlingsstråket Lessebo-Växjö som angör Furuby via en väl utvecklad hållplats som är belägen i direkt anslutning till rv 25. Väg 846 utgör förbindelseväg mellan Furuby och tv25/hållplats. Vägen är smal och dåligt anpassad till oskyddade trafikanter. Det är ca 400 meter mellan hållplatsen och Furuby tätort som har ca 125 invånare. Antalet pendlare mellan Furuby och Växjö är 126.
Åtgärdens syfte:	Åtgärden syftar till att skapa en tillgänglig förbindelse mellan tätorten Furuby och dess kollektivtrafiknod.
Möjlig åtgärd:	Oskyddade trafikanter separeras från biltrafiken längs väg 846/Byvägen från Fägrevägen till hållplatsen vid väg 25 genom att GC-väg eller breddad gångbana anläggs. Vid utformningen av åtgärden skall hänsyn tas till vad som är möjligt att uppnå med tillgängligt utrymme hänsyn till befintliga tomter och stenmurar.
	Längd: 500 m
	Bedömd kostnad: 1,8 Mkr Schablonkostnad framtagen av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Inga kända natur- och kulturvärden finns längsmed eller i nära anslutning till föreslagen sträcka.

Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering Det finns inga möjligheter att omdefiniera befintligt vägområde till cykelväg då Lv 846 är smal med obefintlig vägren, vägplan behövs. Längs med sträckan finns flera utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Val av sida för cykelvägsobjektet kommer att ske vid projektering, vid valet bör detta beaktas. Byggnationen bör samordnas med belägningsåtgärder.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt förslaget.

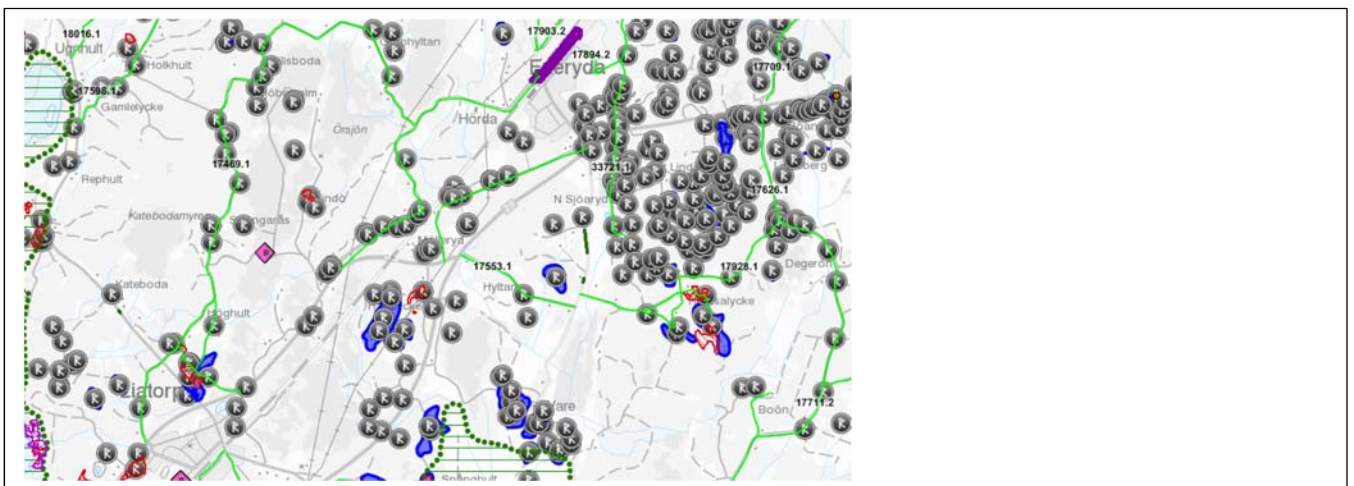
Äl1 Lv 600 Diö-Möckeln



Nuläge/brister:	Denna cykelväg utgör en felande länk i det utpekade stråket Älmhult/Möckeln (9495 inv)-Diö (906 inv)-Liatorp (531 inv)-Eneryda (337 inv). Väg 600 är en förhållandevis högttrafikerad väg och upplevs av cyklister som smal och otrygg. Bron över stambanan utgör en särskilt smal passage med begränsad sikt. Cykelväg finns mellan Älmhult och Möckeln och mellan Diö och Liatorp och på en kortare sträcka vid Stenbrohults kyrka. Genom Diö har vägen smalnats av till förmån för en breddad cykeltrottoar fram till gamla stationsläget vid Invacare. I Linnestråket finns också besöksmål såsom Linnés Råshult, Möckelsnäs och Höö. En turistcykelled finns utmärkt mellan Älmhult och Råshult längs mindre enskilda vägar. Sträckning och vägstandard gör dock att detta endast är ett alternativ för rekreativcyklisten. Avståndet mellan Älmhult och Diö är ca 7,5 km (ytterområden) och med centrumavstånd på ca 11,5 km. Antalet pendlare mellan orterna är 288.
Åtgärdens syfte:	Utgör en del i ett större stråk med ambitionen att knyta samman orterna i Linnestråket med cykelförbindelse av god standard. Etappvis utbyggnad kan övervägas.
Möjlig åtgärd:	<u>Ettapp 1:</u> Cykelväg längs väg 600 från Solviksvägen i Möckeln till den enskilda vägen nr 18211 vid Kansliet omedelbart innan väg 600 korsar järnvägen, ca 2,5 km. Möjligheten att nyttja enskild väg vid Stolpestugan (ca 0,5 km) och ev. även vidare vid Kansliet (ca 0,6 km) bör prövas i samband med formell planläggning. Via statsbidragsberättigade enskilda vägar finns en gen förbindelse från Kansliet till Diö via Råshult öster om Stambanan.

	<u>Etapp 2:</u> Cykelväg längs väg 600 från Kansliet vid Stambanan till Stenbrohults kyrka, ca 1,9 km. I samband med detta behöver också passagen över Södra stambanan förbättras. Av bärighetsskäl kan bron över järnvägen behöva rustas upp. En särskild åtgärdsvalsstudie pågår om behovet av upprustning eller förnyelse av bron. I samband med detta beaktas också behovet att förbättra för cyklister vid passage på bron över järnvägen. <u>Etapp 3:</u> Cykelväg längs väg 600 från Möckelsnäs vägen vid Stenbrohults kyrka till befintlig cykelväg i Diö, ca 2,4 km. En äldre förstudie finns för denna sträckning.
	Längd: 9000 m
	Bedömd kostnad: Etapp 1: ca 7-9 Mkr. Etapp 2: ca 7 Mkr + passage av järnväg. Etapp 3: ca 9 Mkr, Etapp 1-3 ca 32 Mkr, Exklusive ombyggnad av bron över järnvägen. Schablonkostnad framtagen av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Området innehåller stora miljövärden. Riksintresset för kulturmiljö utgörs av odlingsmark runt Linnés födelsebygd Råshult. Åsvägen "Gettryggen" har sannolikt förhistoriskt ursprung. Inom särskilt etapp 2 krävs vid cykelvägens utformning stor miljöhänsyn då vägsträckningen kan beröra bland annat fornlämningar, naturreservat, nyckelbiotoper och vattenskyddsområde.
Genomförbarhet:	Innan bron Södra stambanan förbättras med ökad bärighet måste ett ställningstagande göras om bron också ska ha utrymme för en cykelväg. Detta ställningstagande baseras på vad som framkommer inom ramen för åtgärdsvalsstudie "bro vid Stolpastugan". Utöver passagen över järnvägen så bedöms ingen ytterligare ÅVS erfordras. Nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan och projektering. Vägplan behövs för samtliga etapper. Enstaka fastigheter/bostadshus finns i nära anslutning till vägen och utgör tillsammans med fornlämningar och nyckelbiotoper kritiska passager. För att minska intrång i känsliga och kritiska lägen kan cykelvägen placeras i direkt anslutning till vägbanan. Möjligheten att smalna av vägen och nyttja del av nuvarande vägutrymme för cykelväg bör övervägas.
Förslag till åtgärd:	Rekommenderad åtgärd är att cykelväg byggs etappvis längs väg 600. Etappindelning och etappordning avgörs vid avtalstecknande med Älmhults kommun. Möjligheterna att samordna vägplan och byggande med projekt "bro vid Stolpastugan" bör övervägas.

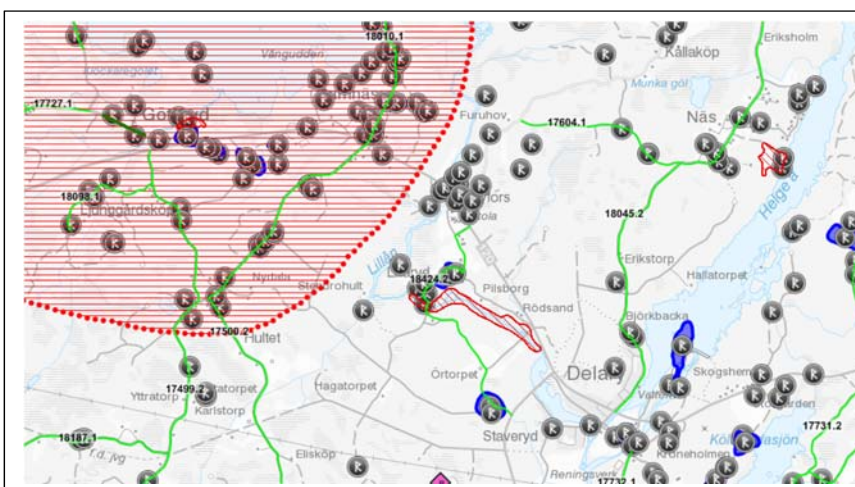
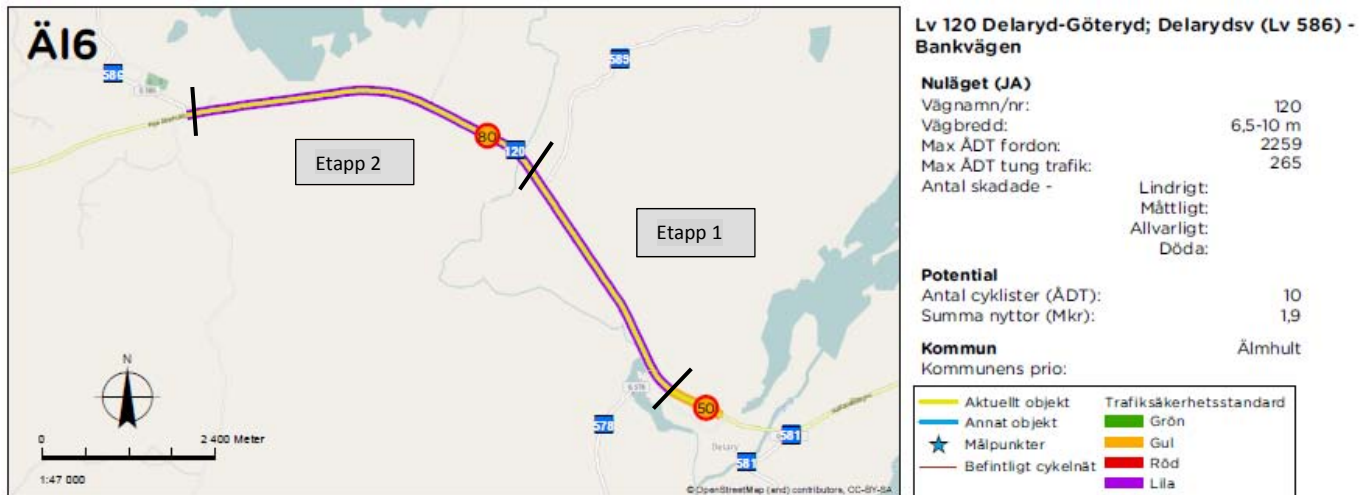
Äl2 Lv 600 Liatorp - Energyda; Enskild väg - Björkholmsv



Nuläge/brister:	Cykelvägen utgör en deletapp av det utpekade stråket Älmhult/Möckeln- (9495 inv) Diö- (906 inv) Liatorp- (531 inv) Eenergyda (337 inv). Väg 600 är en förhållandevis högttrafikerad väg och upplevs av cyklister som smal och otrygg. Passagen under Södra stambanans järnvägsbro utgör en särskilt smal passage. Älmhult är huvudort men viktiga målpunkter finns i övriga orter i stråket som kompletterar varandra. Avståndet mellan Liatorp och Eenergyda är ca 7 km.
Åtgärdens syfte:	Utgör en deletapp i ambitionen att utveckla ett större stråk genom att knyta samman orterna i Linnestråket med cykelförbindelse av god standard.
Möjlig åtgärd:	Alternativ 1: Cykelväg byggs längs väg 600 från Växjövägens anslutning i norra delen av Liatorp till den enskilda vägen nr 17469.3 innan väg 600 korsar järnvägen, en sträcka på ca 2 km. Möjligheten att nyttja befintlig enskild äldre vägsträckning vid Stenbrohults-Höghult (ca 0,8 km) och vidare via Kärrholm (ca 0,4 km) bör prövas i samband med formell planläggning. Via statsbidragsberättigade enskilda vägar väster om Stambanan förbi Ängön och Hörda kan Eenergyda nås. Alternativ 2: Samma sträckning på ny cykelväg som i alternativ 1 fram till enskild väg, men i detta alternativ fortsätter utbyggnaden av ny cykelväg längs väg 600 ytterligare ca 1,1 km fram till Mölleryd och den enskilda vägen nr 17469.5. Eenergyda kan då nås via denna väg öster om Södra stambanan. Cykelpassagen under Södra stambanan torde inom ramen för vad som är rimlig kostnad i detta fall endast kunna ske inom befintligt begränsat utrymme för passage av väg 600.

	Längd: 6700 m
	Bedömd kostnad: Alternativ 1: Har inte kostnadsberäknats Alternativ 2: Ca 13 Mkr Schablonkostnad framtagna av Ramböll
Natur- och kulturvärde	Längs stråket är det rikt på fornlämningar. Inga kända naturvärden.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering Det finns inga möjligheter att omdisponera befintligt vägområde till cykelväg då Lv 600 är smal med obefintlig vägren, vägplan behövs. Längs med sträckan finns flera utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Terrängen utgörs till största del av odlings-/skogsmark. Kritiska passager är förbi enstaka fastigheter/bostadshus i nära anslutning till vägen och intill fornlämningar
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt Alternativ 2 .

Äl6 Lv 120 Delaryd-Göteryd; Delarydsv (Lv 586) - Bankvägen



Nuläge/brister:	Trafikverket har påbörjat arbete med vägplan i syfte att bärighetsförstärka och bredda väg 120 mellan kyrkbyn Göteryd och Delary samhälle (222 inv). I nära anslutning till tätorten Delary ligger Ryfors skola och säker cykelvägs saknas mellan samhället och skolan. Älmhults kommun har uttryckt ambition att bygga ut VA-ledningar parallellt med väg 120 mellan Delary och Göteryd.
Åtgärdens syfte:	Att skapa en säker skolväg mellan Delary och Ryfors skola i samband med ombyggnad av väg 120 och vid en eventuell VA-utbyggnad längs vägen förlänga cykelstig/cykelväg vidare mot Göteryd.
Möjlig åtgärd:	<u>Etapp 1</u> Ryfors skola - Delary. En ca 450 meter lång cykelväg byggs längs väg 120 mellan enskild väg vid Rödand och fram till Hallarydsvägen i Delary. Cyklister har möjlighet att från Rödsand nyttja enskild väg (ca 1,3 km) via Pilsborg för att nå Delary skola. Inget alternativ till sträckning finns/Alternativ är att fortsätta utbyggnad av cykelväg utmed väg 120 men det har förkastats av kostnadsskäl. Åtgärden genomförs i samband med att väg 120 byggs om och breddas mellan Göteryd och Delary. <u>Etapp 2:</u> Göteryd – Ryfors Skola Cykelväg alternativt cykelstig byggs mellan Göteryd och Ryfors. Möjligheten att nyttja befintlig enskild äldre vägsträckning vid Ramnäs (ca 0,5 km) bör prövas i samband med planläggning.

	Längd: Etapp 1:450 m Etapp 2: 3 000 m Bedömd kostnad: Etapp 1: Ca 1,5 Mkr, kostnads kalkyl framtagen av vägprojektets konsult där flytt av väg 120 ingår. Etapp 2: Ca 16,3 Mkr Schablonkostnad framtagen av Ramböll Totalt: 18 Mkr
Natur- och kulturvärde	Åtgärden följer Lillån med värdefull naturmiljö och nyckelbiotop. Inga kända kulturvärden. Etapp 2 går genom ett kulturlandskap rikt på fornlämningar. Riksintresse för kulturmiljövård med fornlämningsmiljöer kring sjön Römningen, särskilt lyfts ett av landets tätaste bestånd av hällkistor fram. Detta visar på områdets betydelse under stenåldern –bronsåldern.
Genomförbarhet:	Ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg är att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan och projektering. Etapp 1: Eftersom vägen går direkt intill Lillån föreslås att vägen förskjuts några meter norrut i samband med ombyggnaden och cykelvägen anläggs närmast ån på befintlig vägyta. Cyklister hänvisas till enskild väg på delen närmast Ryfors. Etapp 2: Det finns inga möjligheter att omdisponera befintligt vägområde till cykelväg då Lv120 är smal med obefintlig vägren, vägplan behövs. Längs med sträckan finns flera utfarter från anslutande vägar, enskilda vägar eller utfarter från fastigheter. Val av sida för cykelvägsobjektet kommer att ske vid projektering, vid valet bör detta beaktas.
Förslag till åtgärd:	Åtgärden genomförs enligt Etapp 1. Ryfors skola – Delary delen Rödsand-Hallarydsvägen.