

CYKELPLAN 2030



Oskarshamns
kommun

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

KONTAKTPERSONER

Regina Laine, Oskarshamns kommun – 0491-76 4313

Ingmarie Söderblom, Oskarshamns kommun – 0491-88149

Reviderad av
Oskarshamns kommun
2019-06-19
samt efter samråd
oktober 2019.
Antagen KS 2020-05-19

INNEHÅLL

1 - INLEDNING 4

1.1 SYFTE	5
1.2 BAKGRUND	5
1.3 TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	5
1.4 UTGÅNGSPUNKTER	6

2 - NULÄGE 9

2.1 INFRASTRUKTUR	10
2.2 TRAFIKSÄKERHET	10
2.3 MÅLPUNKTER I OSKARSHAMNS TÄTORT	11
2.4 CYKLISTERNAS UPPFATTNING	12

3 - MÅLBILD 14

3.1 VISION & MÅL	15
3.2 HUVUDCYKELVÄGNÄT – OSKARSHAMNS TÄTORT	16
3.3 CYKELSTRÅK OSKARSHAMNS KOMMUN – ARBETSPENDLING	17
3.4 CYKELSTRÅK OSKARSHAMNS KOMMUN - TURISTCYKLING	18

4 - HANDLINGSPLAN 19

4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR	20
4.2 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN CENTRUM	22
4.3 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN SYDVÄST	24
4.4 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN VÄST	25
4.5 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN SYDÖST	26
4.6 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN NORDÖST	27
4.7 ÅTGÄRDER MELLAN KOMMUNENS ORTER	28
4.8 ÅTGÄRDER KRISTDALA	30

4.9 ÅTGÄRDER BOCKARA	31
4.10 ÅTGÄRDER FÅRBO/FIGEOLM	32
4.11 ÅTGÄRDER PÅSKALLAVIK	33
4.12 MINDRE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER	34
4.13 BELYSNING	35
4.14 SKYLTNING OCH VÄGVISNING	35
4.15 DRIFT OCH UNDERHÅLL	35

1 - INLEDNING



1.1 SYFTE

Cykelplanen syftar till att främja cykeln som färdmedel genom att verka för en förbättring av cykelinfrastrukturen i kommunen. Genom cykelplanen skapas en gemensam målbild för kommunen och en plan för vilka infrastrukturåtgärder som behöver genomföras.

Cykelplanen tydliggör kommunens prioriteringar och val av åtgärder. Detta säkerställer att arbetet med cykelfrågor pågår regelbundet och på ett långsiktigt sätt. Cykelplanen ska följas upp och utvärderas kontinuerligt för att visa att kommunen följer dess inriktning.

I cykelplanen uppmärksammas att där kommunen är väghållare äger också kommunen frågan om åtgärder. På statliga vägar (där Trafikverket är väghållare) krävs samsyn med staten om prioriteringar och åtgärder.

1.2 BAKGRUND

De senaste åren har intresset för cykling och cykeln som transportsätt ökat av flera skäl. Inte minst har kunskapen stärkts om att cykling har en huvudroll att spela i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Cyklingens fördelar är många och avgörande för att klara uppsatta mål avseende folkhälsa och miljö. Ett ökat cyklande ger stora vinster för samhället i form av ökad livslängd och förbättrad hälsa. Bra cykelinfrastruktur ökar också tillgängligheten för kommuninvånarna. Detta är särskilt viktigt för barn och deras möjligheter att på egen hand röra sig fritt i trafiken, exempelvis till och från skolan. Cykling skapar också goda förutsättningar för att en tätort ska kunna utvecklas. För att växa behövs yta och för att bygga bostäder måste krav på buller och luftkvalitet uppfyllas. En tätort där människor går och cyklar är en levande tätort att bo och verka i.

Nyttan av att förbättra möjligheterna att cykla är betydande i befolkningsrika tätorter men cykling har också en viktig roll att spela i mindre tätorter och på landsbygden. Många resor är under en mil och cykeln kan där utgöra ett bra alternativ och fungera som ett komplement till andra transportsätt. Dessutom

finns det en anseelig grupp cyklister som kan tänka sig att cykla längre sträckor, bara infrastrukturen har tillräckligt hög kvalitet.

1.3 TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Arbetet med cykelplanen för Oskarshamns kommun inleddes 2013 då kommunen genomförde en inventering av befintligt cykelvägnät.

Med utgångspunkt i den under 2013 genomförda studien har WSP på uppdrag av Oskarshamns kommun under hösten 2018 utarbetat förslag till cykelplan. I samband med framtagandet av cykelplanen har en inventering av de brister som identifierades 2013 genomförts. Framtagandet av cykelplanen har bedrivits i dialog med kommunen.

Under arbetets gång har snabbintervjuer och observationer av cyklister genomförts vid tre målpunkter i Oskarshamn. Under en period i oktober och november har det även funnits möjligheter för allmänheten att via ett webbförklär lämna synpunkter på cykelvägarna i kommunen.

Under tiden 1 juli till 1 september 2019 har förslaget varit ute på samråd. Vid två tillfällen har allmänheten fått möjlighet att få mer information och ge synpunkter, den 6 augusti på Lilla torg i Oskarshamn samt den 27 augusti på Kulturhuset i Oskarshamn. Förslaget har också funnits tillgängligt på kommunens webbsida och även skickats ut till följande:

Trafikverket
Länsstyrelsen i Kalmar Län
Region Kalmar län
Mönsterås kommun
Högsby kommun
Hultfreds kommun
Vimmerby kommun
Västerviks kommun
Borgholms kommun
Gotlands kommun

Kommunstyrelsen
Tekniska nämnden
Räddningstjänsten
Bildningsnämnden
Socialnämnden
Cykelfrämjandet
Svenska Cykelsällskapet
KLT

Attraktiva Oskarshamn
Företagarna Oskarshamn
Hembygdsföreningen Oskarshamn - Döderhult
Döderhults naturskyddsförening
Oskarshamns Handikappkommitté
Ungdomsrådet
BRÅ - Brottsförebyggande rådet
Kommunala rådet för tillgänglighet
Kommunala pensionärsrådet
Biologiska Sällskapet
Oskarshamnsbygdens Fågelklubb
Figeholmcyklisterna
Oskarshamns cykelklubb

Efter att förslaget justerats utefter de synpunkter som kommit in kommer cykelplanen att antas i kommunstyrelsen.

1.4 UTGÅNGSPUNKTER

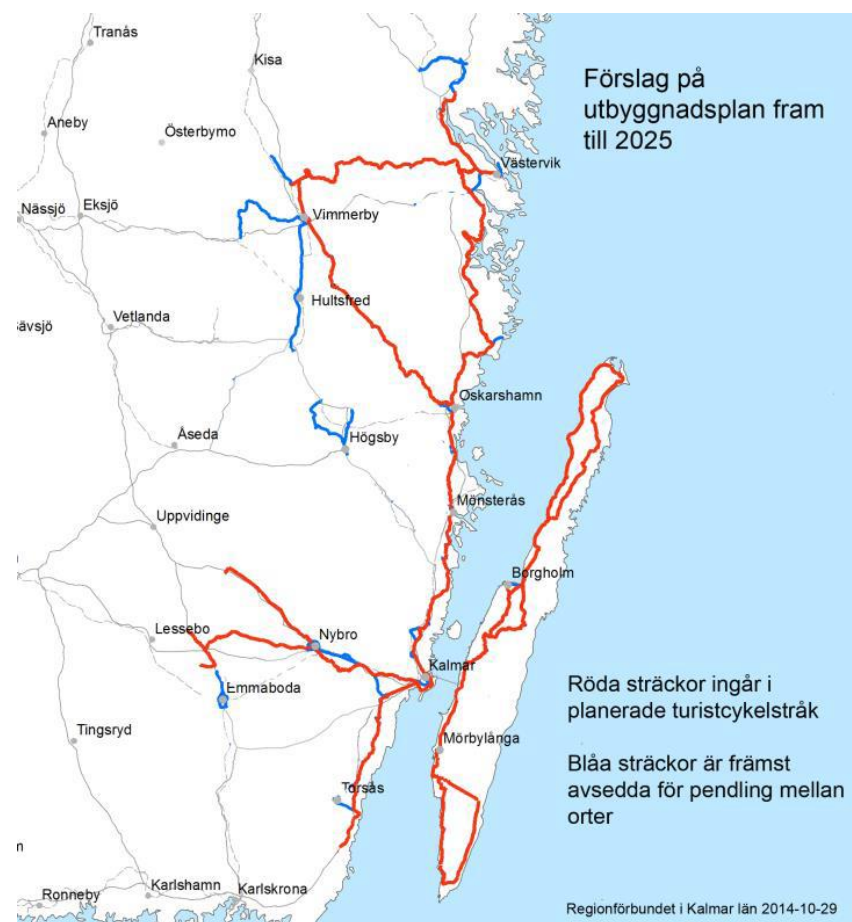
1.4.1 Sveriges transportpolitiska mål

Cykelplanen utgår från det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trafikförsörjning för medborgarna och näringslivet. Den funktion som önskas uppnås är god tillgänglighet, vilket ska ske med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och hälsa. En

viktig utgångspunkt är att transportsystemet ska vara jämställt och att äldre barn själva ska kunna vistas i trafiken.

1.4.2 Cykelstrategi för Kalmar län

I den framtagna *Cykelstrategin för Kalmar län, 2015-06-05*, tydliggörs vilka cykelåtgärder som prioriteras att genomföras fram till 2025 inom ramen för den



regionala infrastrukturplanen. I strategin lyfts totalt sex stråk i länet fram som prioriterade där två berör Oskarshamns kommun.

- Stråket längs Smålandskusten
 - Sträckan Oskarshamn-Figeholm lyfts fram som prioriterad inom stråket.
 - På övriga sträckor inom Oskarshamns kommun där trafiksäkra alternativ saknas bedöms det vara möjligt att hitta enklare lösningar på befintliga mindre vägar.
- Stråket mellan Vimmerby och Oskarshamn
 - Stråket pekas främst ut som en turistled, där trafiksäkerhetsbristerna bedöms som stora. Bedömningen är att enklare lösningar på befintliga mindre vägar bör prövas i första hand.

Den sammanlagda kostnaden för att bygga ut de sex utpekade stråken bedöms till ca 300 miljoner kronor. I den regionala transportplanen för Kalmar län 2018-2029 avsetts 92 miljoner (inkl. finansiering från nationell plan och kommunal medfinansiering) till de utpekade stråken, vilket innebär att behoven kraftigt överstiger de tillgängliga medlen.

Enligt den regionala transportplanen ska kommunerna finansiera cykelvägar i tätort även om det gäller statliga vägar. Transportplanen har beslutats av Region Kalmar läns styrelse. Utanför tätorter gäller de regionala och nationella transportplanerna för finansiering och prioritering av åtgärder.

1.4.3 Krav på cykelvägnätet

Enligt Trafikverkets (2014) upprättade rapport *Förenklad övergripande åtgärdsvalsstudie – Cykling i Skåne* ska följande sex baskrav följas när det gäller cykelinfrastrukturen. Dessa baskrav kan användas för att utvärdera

standarden på befintlig infrastruktur och skapa en målbild för standarden på den framtida infrastrukturen även i aktuellt projekt.

Trafiksäkert

Generellt sett anses cykling i blandtrafik på vägar i tätortsmiljö med hastighetsbegränsning 30 km/h och 40 km/h vara trafiksäker (god kvalitet) vid trafikmängder upp till 3000 fordon/dygn. Mindre god trafiksäkerhet erhålls vid cykling i blandtrafik på vägar med en hastighetsbegränsning på 50-60 km/h och trafikflöden under 3000 fordon/dygn. 70 km/h är i realiteten en för hög hastighet för cykling i blandtrafik, men bedöms vara acceptabelt på lågtrafikerade vägar

Oskarshamns kommun ska använda Trafikverkets riktlinjer i VGU för separering av cyklister från motorfordonstrafik som utgångspunkt. Cyklister bör alltid vara separerade från motorfordonstrafik där hastighetsbegränsningen överstiger 30 km/h. Undantag kan göras för sträckor med hastighetsbegränsning upp till 40 km/h, förutsatt att motorfordonsflödet är lågt på sträckan.**

I bostadsområden är det ofta låga trafikflöden och hastighetsbegränsningen överstiger sällan 40 km/h. I bostadsområden hänvisas cyklister till att cykla i blandtrafik.

** Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting. Råd för Vägars och gators utformning. Trafikverkets publikation 2015:087.2015.35

Sammanhängande (kontinuerligt)

För att uppnå en god kvalitet på cykelvägnätet ska det vara sammanhängande och kontinuerligt. Cykelvägnätet består inte enbart av länkar som är separerade från biltrafik utan även av vägsträckor i blandtrafik med låga trafikflöden. Detta

innebär att det eftersträvas en kontinuitet på nätnivå, men även till en logisk fortsättning/avslutning av enstaka cykelåtgärder. Det måste vara självklart för cyklisten hur denne förväntas fortsätta sin resa i alla aktuella riktningar. Cykelvägnätet ska även ansluta till kollektivtrafiken på ett bra sätt.

Direkthet (i tid och avstånd)

En cykelförbindelse som anses vara nödvändig, bör vara direkt i tid och avstånd. Ett kriterium kan vara att cykelförbindelsen inte får vara längre än fågelvägen multiplicerat med 1,5. För huvudstråk och långa sträckor är dock detta inte ett bra mått, eftersom det ger en för stor omväg. Istället bör fågelvägen multiplicerat med 1,3 eftersträvas.

Komfort

Cykelvägnätet bör vara tydligt skyltat på samma sätt som bilvägnätet, vilket innebär att vägvisningen görs utifrån en plan. Generellt gäller att bredden för dubbelriktade cykelbanor mellan orter bör vara 2,5 meter. Gående är i regel hänvisade till cykelbanan utanför tätort. Inne i tätorter krävs en separerad gångbana. I tätortsmiljöer föredras också, om möjligt, enkelriktade cykelbanor på båda sidor av vägen. För förbindelser i det regionala huvudvägnätet krävs en hårdgjord beläggning, medan det för cykelvägar som används för rekreation kan vara lämpligt med en yta bestående av jämn, välbunden grus. Bekvämlighet innebär också att stora höjdskillnader ska undvikas.

Tryggt

Cykelvägnätet utanför tätort belyses i princip inte. Vid vissa platser eller sträckor kan dock belysning krävas för att uppnå en god trafiksäkerhet. Övergripande länkar i huvudvägnätet ska belysas och för övriga förbindelser görs en bedömning om belysning är nödvändigt utifrån det potentiella antalet cyklister eller särskilda skäl som till exempel trygghet. Störst trygghet uppnås om det finns social tillsyn på cykelvägen, vilket dock inte alltid är lätt att uppnå utanför tätorter.

Attraktivt

Generellt sett är det trevligare att cykla på en lågtrafikerad väg i blandtrafik, än på en cykelbana längs med en högtrafikerad väg. Ett lämpligt parallellt vägnät som uppfyller trafiksäkerhetskriterier men inte ger en för stor omväg är därför att föredra, då detta ofta ger bättre framkomlighet. Vid separerade cykelbanor ökar attraktiviteten om det finns en sidoremsa med gräs mellan GC-vägen och bilvägen. I VGU finns rekommendationer för sidoremsans bredd beroende på hastigheten på vägen. Dessa rekommendationer ska följas.

2 - NULÄGE



2.1 INFRASTRUKTUR

2.1.1 Kommunens cykelvägnät

Kommunen är väghållare och ansvarig för drift och underhåll på de kommunala cykelvägarna. De kommunala cykelvägarna ligger främst inom tätbebyggt område. Deras funktion är främst att binda samman bostadsområden med skolor, arbetsplatser och service.

Det kommunala cykelvägnätet kompletteras av ett regionalt cykelvägnät (på statliga vägar) vars funktion är att binda samman tätorter och kommuner. På de statliga vägarna är Trafikverket väghållare och den myndighet som beslutar om eventuella åtgärder.

I Oskarshamns tätort finns idag ett relativt väl utbyggt cykelvägnät. Ett bekvämt cykelavstånd anses ofta vara upp till 5 kilometer. I Oskarshamns tätort är avstånden relativt korta och hela tätorten ryms inom en radie på 5 kilometer från centrum, vilket skapar goda förutsättningar för cykeln som färdmedel.

2.1.2 Regionala cykelleder

Oskarshamns kommun genomkorsas av två cykelleder; Sverigeleden och Cykelspåret. Sverigeleden är en nationell cykelled som sträcker sig igenom Sverige, med en sammanlagt längd på ca 660 mil. Cykelspåret är en nationell cykelled längs den svenska Östersjökusten, med en sammanlagd längd på ca 250 mil.

2.2 TRAFIKSÄKERHET

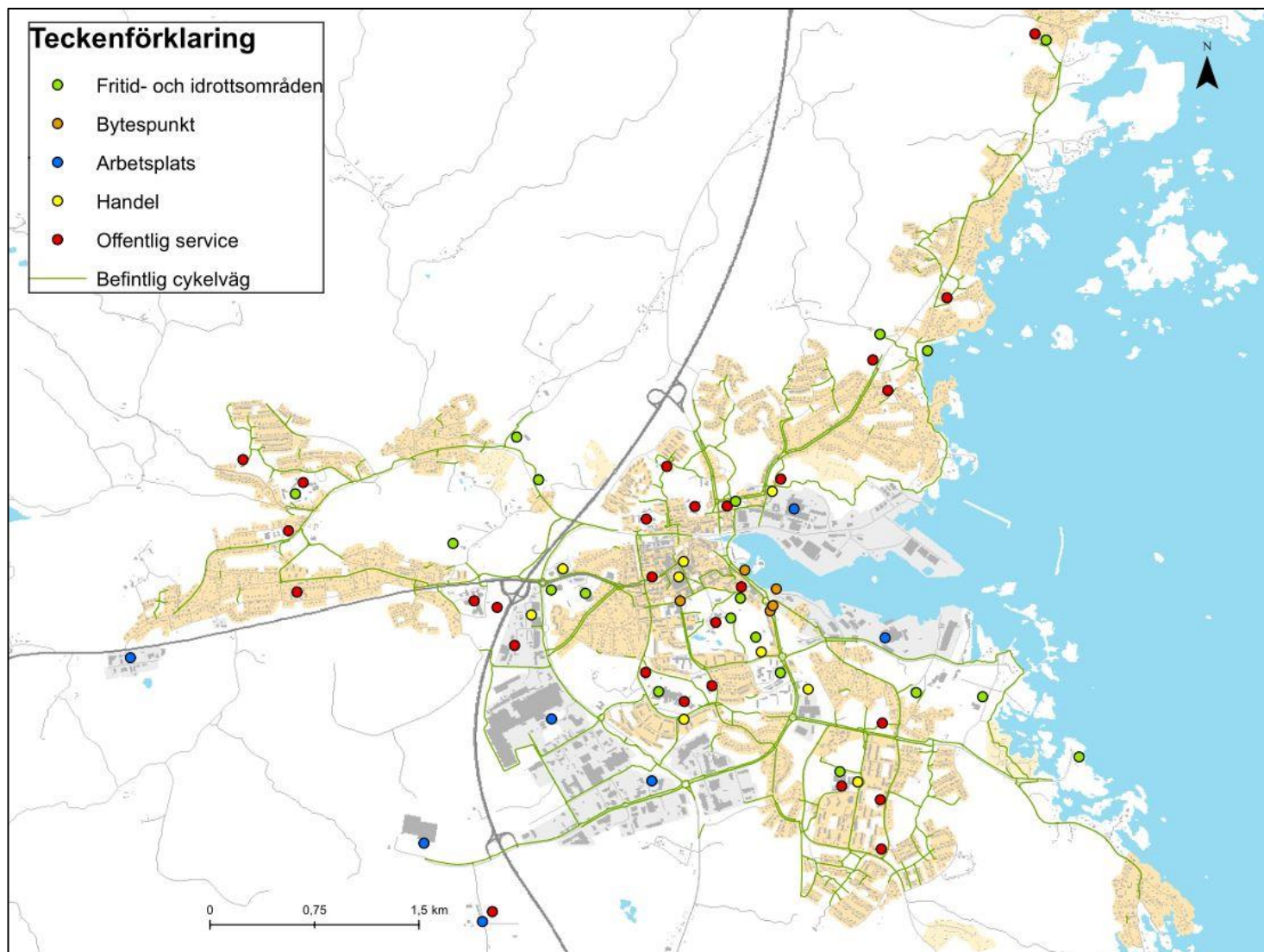
Under perioden 2003-2017 har totalt 583 trafikolyckor med cyklister eller mopedister inblandade rapporterats av polis eller sjukvården (*STRADA, Transportstyrelsen, 2018*). Ingen dödolycka har inträffat under perioden men 20 av olyckorna har medfört allvarliga skador. Av de inträffade olyckorna var 438 singelolyckor där 15 av dessa medförde allvarliga skador. Det innebär att 75 % av de inträffade olyckorna var singelolyckor. Den näst vanligaste olyckstypen

var kollision mellan cykel/moped och motorfordon (15 % av de inträffade olyckorna), följt av kollision mellan cyklister samt kollision mellan cykel och fotgängare. Trenden är att antalet cykelolyckor med allvarliga skador och olyckor som inte är singelolyckor, är relativt stabilt över tid.

Antal inrapporterade cykelolyckor i Oskarshamns kommun per år och olyckstyp. Sedan 2015 gäller nya rutiner för rapportering av olyckor på sjukhusen, vilket gör att statistiken för dessa år är svåra att jämföra med tidigare år.

År	Antal allvarliga cykelolyckor	Antal cykelolyckor med två eller fler trafikanter (ej singelolyckor)	Totalt antal cykelolyckor (inkl. singelolyckor)
2003	0	7	15
2004	1	6	19
2005	4	7	25
2006	3	13	42
2007	0	8	33
2008	1	9	28
2009	2	9	28
2010	1	15	50
2011	1	8	30
2012	-	9	17
2013	2	12	43
2014	2	9	56
2015	2	12	71
2016	1	12	78
2017	-	10	48
Totalt	20	146	583

2.3 MÅLPUNKTER I OSKARSHAMNS TÄTORT



Målpunkter i Oskarshamn tätort.

En av cykelvägnätets viktigaste funktioner är att binda samman bostadsområden med viktiga målpunkter. I Oskarshamn är flertalet av målpunkterna lokaliserade i de centrala delarna, med flera större industrier som undantag.

2.4 CYKLISTERNAS UPPFATTNING

2.4.1 Enkätundersökning & intervjuer

Under hösten 2018 har allmänheten haft möjligheter att lämna synpunkter och förslag till förbättringar på cykelvägnätet i Oskarshamns kommun. Dialogen har genomförts i form av en webenkät som funnits tillgänglig att fylla i på kommunens hemsida. Förutom möjligheterna att lämna synpunkter på cykelvägnätet innehöll enkäten även ett par allmänna frågor. Totalt inkom ca 180 förslag från allmänheten.

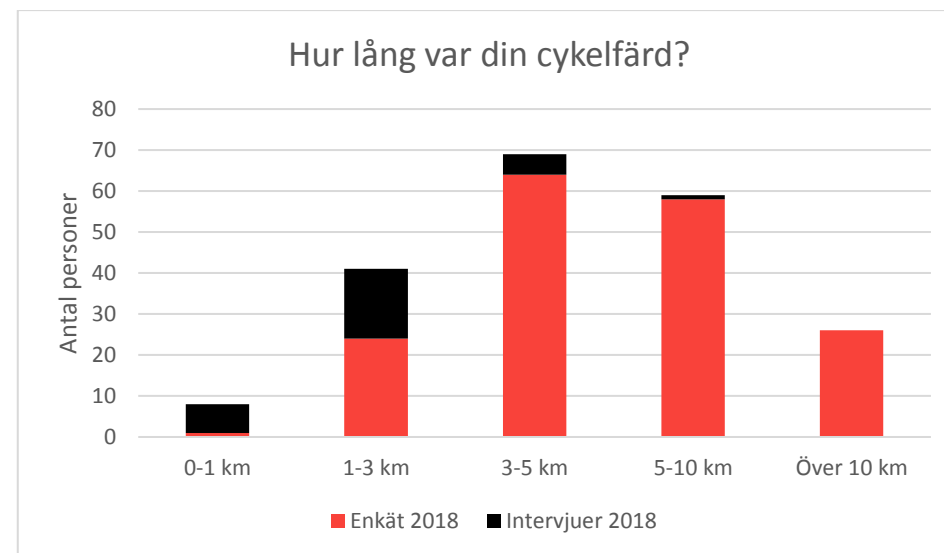
I samband med framtagandet av cykelplanen hösten 2018 har dessutom snabbintervjuer genomförts med cyklister vid tre målpunkter; Oscarsgymnasiet, Scania och Sjukhuset. Totalt har ca 50 personer deltagit i intervjuerna.

Samtliga åtgärdsförslag och brister som framkommit vid de två undersökningarna har studerats och flertalet har givit upphov till förslag på åtgärder i cykelplanen.

Cykelreslängd

Cyklisterna blev tillfrågade om hur långt de brukar cykla både i enkäten och intervjuerna. Sammantaget utifrån de båda tillfällena är ett avstånd på 3-10 km dominerande, med en relativt jämn fördelning mellan 3-5 km och 5-10 km. Resultatet skiljer sig dock en del mellan enkätundersökningen och intervjuerna, där andelen som cyklar korta sträckor (0-3 km) är kraftigt dominerande bland de intervjuade cyklisterna.

Det relativt stora antalet som i enkäterna angett att de cyklar 5-10 km och även över 10 km tyder på att cykeln är ett möjligt färdmedelsval även för längre sträckor.

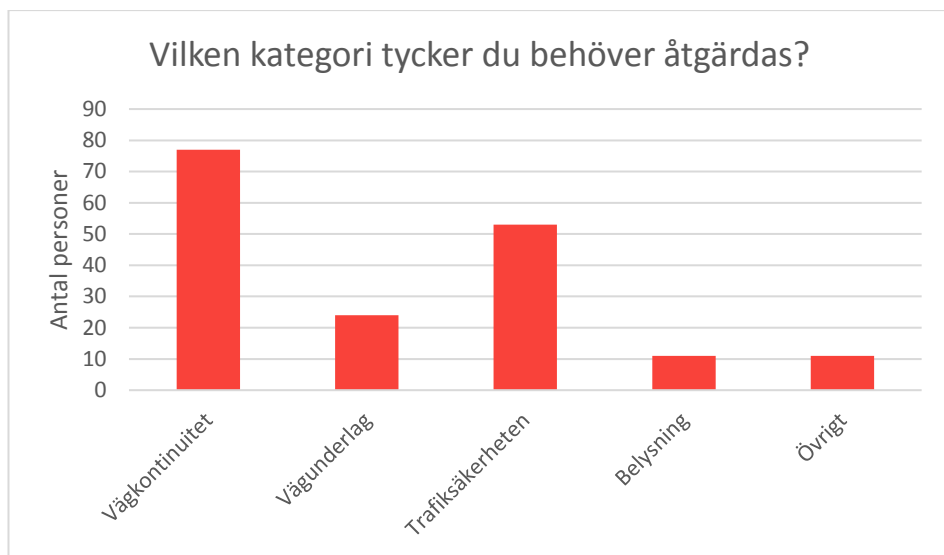


Total reslängd för deltagarna i enkätundersökningen och intervjuerna.

Brister på cykelvägnätet

Både i enkätundersökningen och vid intervjuerna ställdes en fråga till cyklister om de upplever några brister på kommunens cykelvägnät.

Enkätundersökningarna var främst tänkt som en möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter och förslag på förbättringar av kommunens cykelvägnät. Därav framfördes i dessa någon form av synpunkt på cykelvägnätet. De synpunkter som framfördes har kategoriserats i de fem kategorierna; vägkontinuitet, vägunderlag, trafiksäkerhet, belysning och övrigt. De vanligaste synpunkterna rörde cykelvägnätets kontinuitet, där ca 80 av synpunkterna rörde önskemål om kompletterande eller nya sträckor. Den näst vanligaste typen av synpunkter rörde cykelvägnätets trafiksäkerhet, där ca 50 av de svarande föreslog förbättringar.



De största bristerna i cykelvägnätet enligt deltagarna i enkätundersökningen.

I samband med intervjuerna 2018 fick cyklisterna istället ta ställning till om de ansåg att det fanns någon sträcka längs deras färdväg som behövde förbättras. Ca hälften av de tillfrågade svarade att de inte ansåg att det fanns någon brist längs vägen. Flera av de som tillfrågades uppgav att förbättringar gjorts de senaste åren. De brister som lyftes fram var av varierande karaktär och berörde främst korsningspunkter och avsaknad av enskilda sträckor i cykelvägnätet.

I intervjuerna 2018 ställdes även en fråga om de tillfrågade ansåg att några förbättringar behövde genomföras på cykelvägnätet, förutom de som berörde den egna färdvägen. Synpunkterna som framfördes var begränsade och de få som framkom rörde, likt synpunkterna för den egna färdvägen, främst korsningspunkter och avsaknad av enskilda sträckor i cykelvägnätet.

3 - MÅLBILD



3.1 VISION & MÅL

Oskarshamns kommun planerar för ett ökat antal kommuninvånare, vilket kommer att medföra ett ökat transportbehov. För att klara uppsatta klimat- och miljömål förutsätts att kommunen arbetar med att göra det enkelt att resa hållbart. Oskarshamn har följande vision för arbetet med cykel:

I Oskarshamns kommun är gång- och cykeltrafikanter ett prioriterat trafikslag som ska ges god och säker framkomlighet.

I Oskarshamn ska det vara enkelt att ta cykeln hela eller delar av resan. Målsättningen är att få fler att se fördelarna med att cykla och tycka att cykeln är det självklara transportsättet. För att åstadkomma detta ska trafiksystemet vara utformat på ett sätt som med sammanhängande stråk som har en hög standard under hela året. Ett bra gång- och cykelvägnät ger goda förutsättningar till att man låter bilen stå hemma. Det ger också goda förutsättningar för människor med funktionsnedsättning att färdas på ett tryggt och säker sätt i trafiken.

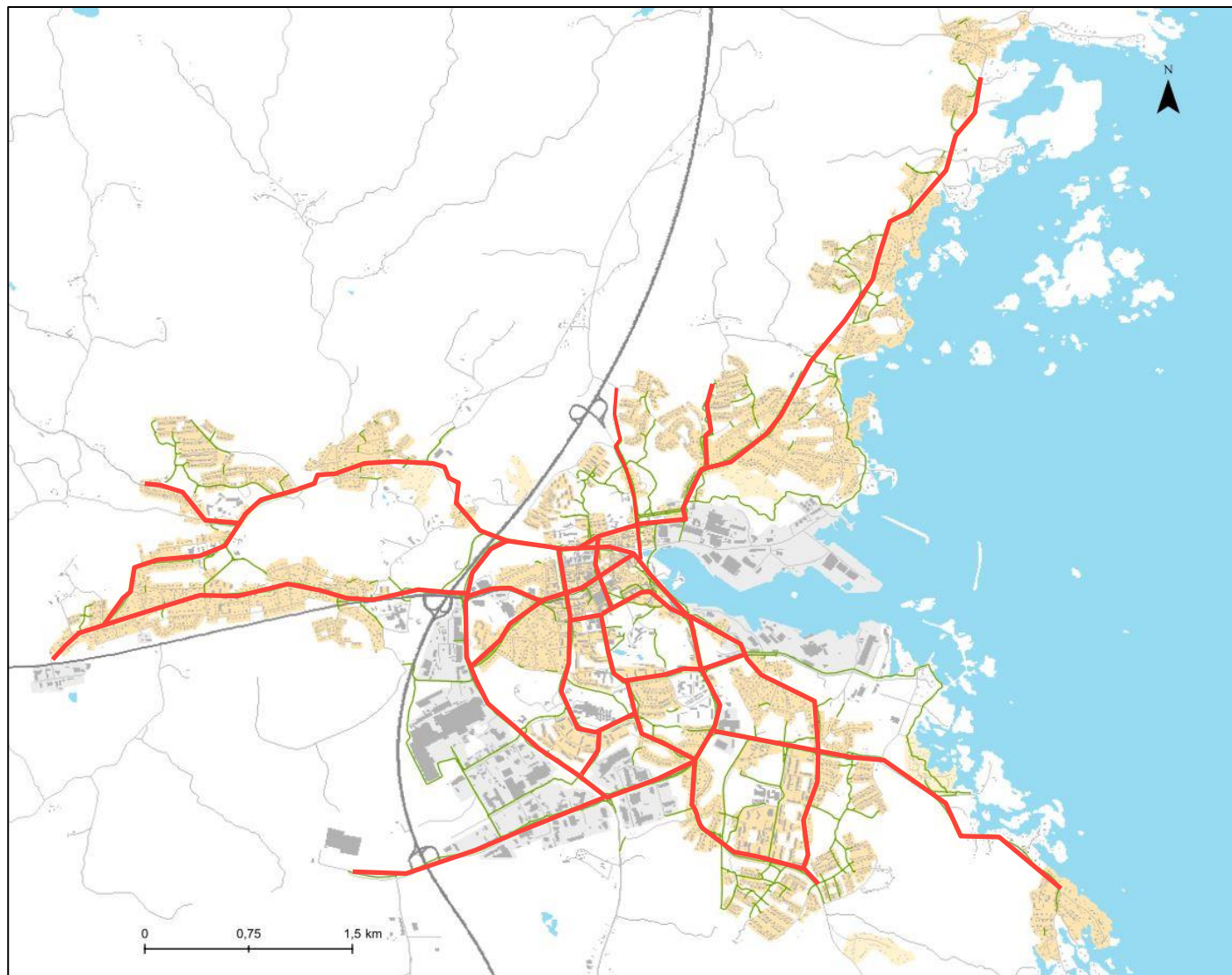
Ett samhälle som har en hög cykelanvändning är ett samhälle med mer tillgänglig plats, mindre luftkvalitetsproblem och mindre buller. Det är också ett samhälle med möjlighet till en god hälsa och en god tillgänglighet.

För att cykeln verkligen ska vara ett transportslag att räkna med krävs det att cykeln är konkurrenskraftig gentemot andra trafikslag. En riktigt hög andel cykelresor får vi först när cykeln är det enklaste och snabbaste färdssättet. Där korta, snabba och säkra cykelvägar är de viktigaste faktorerna för att få fler att cykla.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Oskarshamn stad (antagen av kommunfullmäktige 10 februari 2014) beslutades om övergripande strategier och mål för gång- och cykelvägnätet i Oskarshamns stad:

1. Inom Oskarshamns stad ska det finnas sammanhängande och trafiksäkra gång- och cykelstråk till alla stora målpunkter. Bland viktiga målpunkter finns:
 - Centrum
 - Förskolor och skolor
 - Rekreationsområden, badplatser
 - Stora arbetsplatser såsom sjukhuset, Scania, Elajo och Saft
 - Viktiga busshållplatser
2. Samtliga huvudvägar inom staden skall vara försedda med separata gång- och cykelvägar.
3. Det ska finnas gång- och cykelvägar från staden till yttertätorterna, i första hand Påskallavik, Fårbo och Figeholm.
4. Samtliga nya bebyggelseområden (handels-, verksamhets-, bostads-, skolområden) ska alltid förses med goda gång- och cykelkommunikationer.

3.2 HUVUDCYKELVÄGNÄT – OSKARSHAMNS TÄTORT



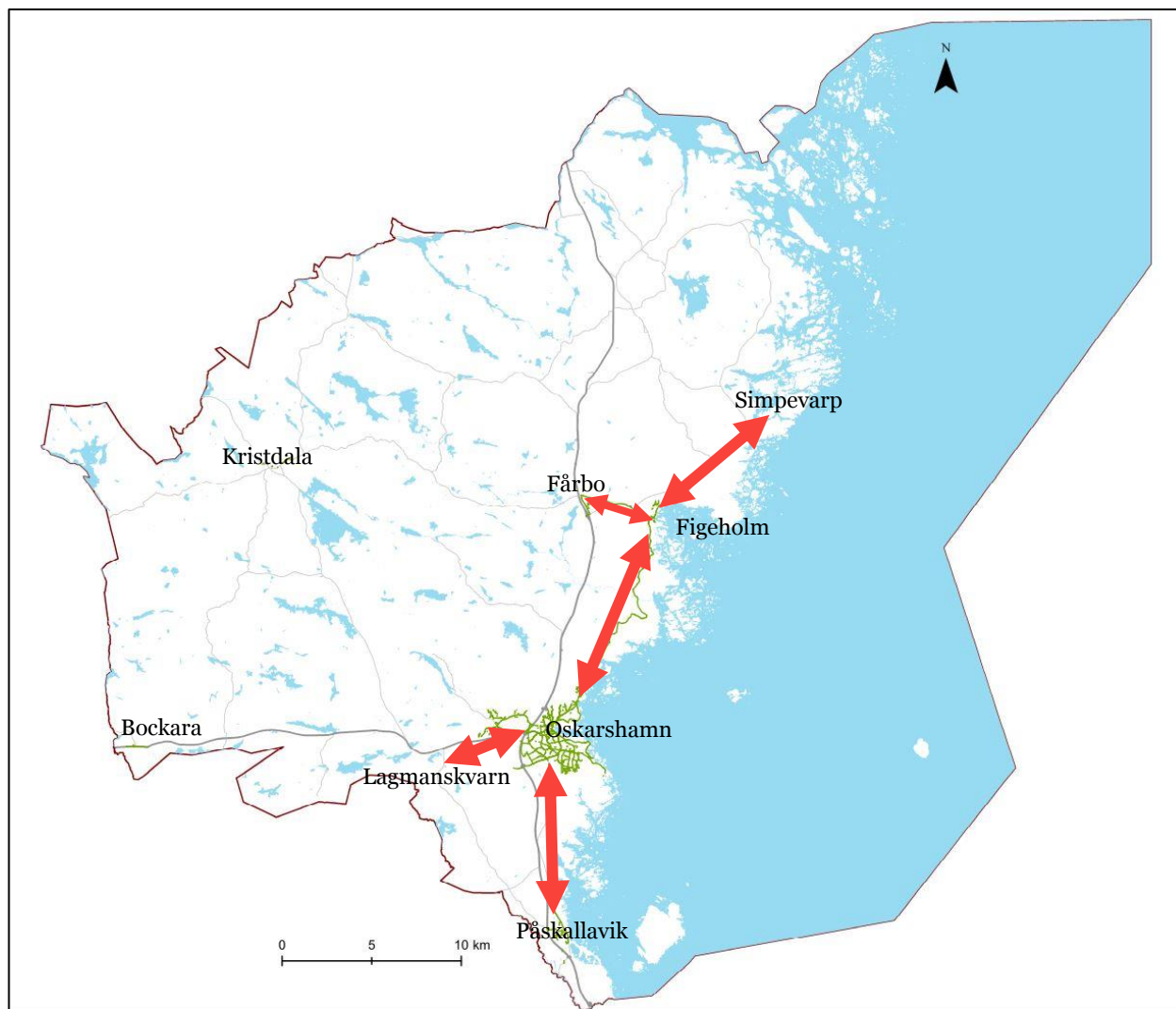
Målbild för huvudcykelvägnät i Oskarshamn tätort.

För att cykeln ska vara attraktiv som färdmedelsval är det av betydelse att cykelvägnätet är gent och har en hög kontinuitet. I Oskarshamn återfinns de flesta målpunkterna i de centrala delarna av staden varav behovet av ett tätt cykelvägnät också är som störst där.

Ett fullt utbyggt huvudcykelvägnät skapar goda förutsättningar för arbetspendling samt att använda cykeln som färdmedel mellan bostaden och stadens målpunkter. En målbild för huvudcykelvägnätet i Oskarshamn har definierats enligt kartan till vänster.

Stora delar av stråken som ingår i målbilden är utbyggda med cykelvägar. Det saknas dock vissa kopplingar för att det ska vara komplett. I kapitel fyra redovisas vilka åtgärder som föreslås för att förbättra cykelvägnätet.

3.3 CYKELSTRÅK OSKARSHAMNS KOMMUN – ARBETSPENDLING



Stråk för arbetspendling i Oskarshamns kommun.

Möjligheterna att arbetspendla med cykel mellan tätorterna i Oskarshamns kommun är idag begränsade beroende på stora avstånd och en avsaknad av lämpliga cykelvägar. De stora avstånden gör att möjligheterna för arbetspendling med cykel är begränsade även fortsättningsvis. Gemensamt för dessa stråk är att kommunen inte är väghållare. Det gör att eventuella åtgärder måste göras i samförstånd med Trafikverket eller enskilda fastighetsägare.

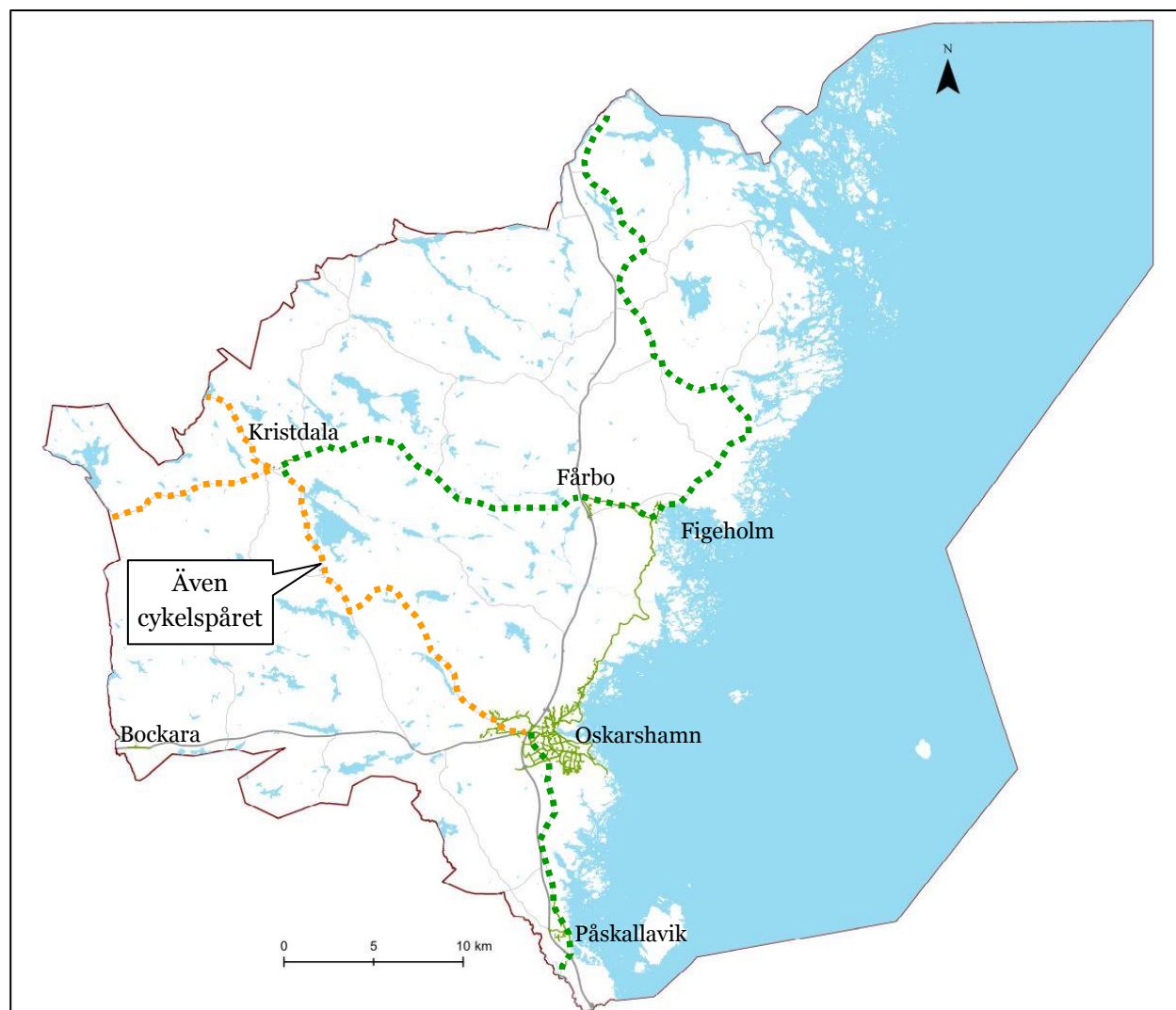
Mellan Fårbo och Figeholm finns det sedan tidigare en utbyggd cykelväg. Under 2018 byggdes även ett nytt cykelstråk på sträckan Oskarshamn – Figeholm, genom att ett antal mindre skogsbilvägar knöts samman. Det nya cykelstråket skapar möjligheter för att arbetspendla mellan orterna. I enkäten som genomfördes i november 2018 inkom dock önskemål om att möjliggöra cykling parallellt med E22 norr om Oskarshamn, särskilt upp till Sporrek. Därifrån skulle cyklister kunna ta sig vidare norrut på befintliga mindre vägar.

I ytterligare tre stråk bedöms det finnas en viss framtida potential för arbetspendling med cykel om möjligheterna att cykla förbättras.

- Påskallavik - Oskarshamn
- Lagmanskvarn - Oskarshamn
- Figeholm - Simpevarp

Utöver de utpekade stråken finns det även exempel på andra delsträckor mellan orterna där utbyggda cykelvägar skulle möjliggöra för ett ökat resande med cykel, men då främst av andra orsaker än arbetspendling.

3.4 CYKELSTRÅK OSKARSHAMNS KOMMUN - TURISTCYKLING



Stråk för turistcykling i Oskarshamns kommun.

Utöver möjligheterna för arbetspendling med cykel finns det även förutsättningar att öka turistcyklingen i kommunen. I kommun finns två skyltade cykelleder, på sträckan Oskarshamn – Kristdala har dessa samma sträckning.

- Sverigeleden
- Cykelspåret

I den regionala cykelstrategin har två sträckor i Oskarshamns kommun pekats ut som prioriterade för framtida satsningar på cykelvägar. Både dessa fokuserar på att möjliggöra för en ökad turistcykling mellan besöksmål i området.

- Smålandskusten
- Oskarshamn – Vimmerby

De båda utpekade stråken sammanfaller till stora delar med de båda cykellederna i kommunen.

Förbättringsåtgärder i de båda stråken har därför möjligheter att även gynna de som cyklar någon av de båda cykellederna.

4 - HANDLINGSPLAN



4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1.1 Prioriteringsgrunder

De åtgärder som har föreslagits har delats in i tre prioritetsgrupper; A, B och C. Rangordningen har utgått från följande kriterier:

- Ingår sträckan/korsningen i ett huvudcykelstråk
- Antal användare
- Bidrag till trafiksäkerhet
- Befintliga förutsättningar, inklusive kommunens rådighet och förväntade budgetramar
- Kostnad

Hänsyn har även tagits till hur väl åtgärderna förväntas bidra till uppsatta mål och politiska ställningstaganden, samt till de åtgärder som lyfts fram av allmänheten och andra berörda intressenter under arbetet med cykelplanen. Syftet med att identifiera och prioritera åtgärder är att ge ett helhetsförslag för utbyggnad av cykelvägnätet för lång tid framåt.

Prioritet	Förklaring
A	Högst prioriterat. Avses genomföras till år 2030.
B	Bör genomföras till år 2040. Inkluderar statliga vägar.
C	Identifierat behov, inklusive statliga vägar.

4.1.2 Genomförande

De kostnader som redovisas i handlingsplanen är kostnadsuppskattningar beräknade utifrån schablonkostnader. Schablonkostnaderna är satta utifrån erfarenheter från tidigare projekt och uppgifter från Trafikverket.

Åtgärd	Kostnad
Ny cykelväg statlig väg	5 000 kr/m
Ny cykelväg, kommunal väg	3 000 kr/m
Breddning av trottoar/väg för ny cykelbana	2 000 kr/m
Ny cykelväg med GCM-stöd på befintlig väg	800 kr/m
Målning av cykelfält på befintlig väg	100 kr/m
Asfaltering av grusad cykelväg	600 kr/m
Upprustning av mindre enskild väg till grusad GC-väg.	300 kr/m
Belysning cykelväg	700 kr/m
Upphöjd cykelöverfart/övergångsställe	200 000 kr/st
Cykelöverfart med refug	50 000 kr/st
Cykelpump	60 000 kr/st
Cykelbarometer	60 000 kr/st
Väggkudde för hastighetsdämpning	10 000 kr/st
Skylt inklusive stolpe och fundament	2 000 kr/ st

Vissa enskilda objekt har kommit längre i planeringen sedan tidigare och för dessa är även kostnaden beräknad mer i detalj. De kostnader som är beräknade av Oskarshamns kommun i ett senare skede är markerade med en stjärna, *.

4.1.3 Förklaring av förkortningar

GC = Gång- och cykel

GC-väg = Gång- och cykelväg

GCM-stöd = Kantsten som separerar gång- och cykelbana från bilväg

4.1.4 Kommunalt vägnät

Cykelplanen har fokus på att föreslå åtgärder längs det kommunala vägnätet eftersom det är där kommunen har mandat att ta beslut om att genomföra åtgärder. Kommunala vägar finns i huvudsak i kommunens tätorter.

Beslut om vilka av de föreslagna åtgärderna längs det kommunala vägnätet som ska genomföras tas årligen av kommunens politiker enligt gällande investerings- och budgetprocess.

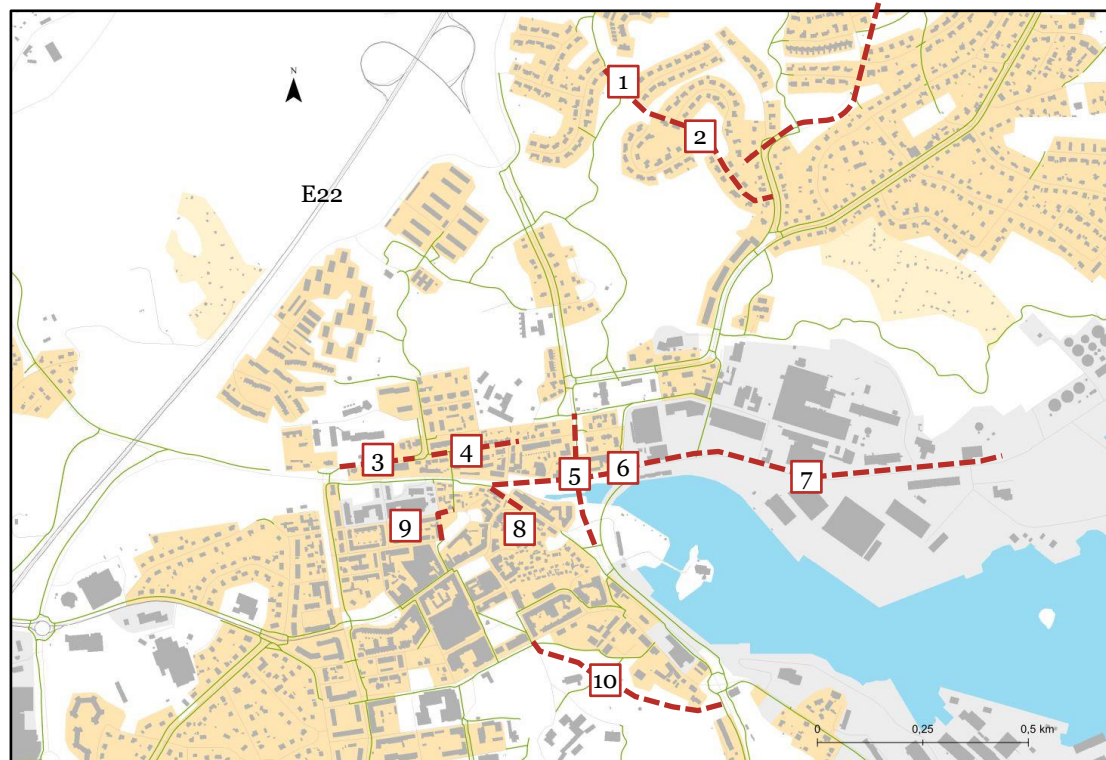
4.1.5 Statligt och enskilt vägnät

Cykelplanen lyfter även upp behov av åtgärder på det enskilda och det statliga vägnätet. På landsbygden är det oftast Trafikverket eller vägföreningar som är väghållare. Det är väghållaren som tar beslut om en åtgärd ska genomföras på vägnätet. Kommunen kan i dialog med väghållaren komma överens om vilka åtgärder som bör genomföras, och om det finns behov kan kommunen ta beslut om att delfinansiera åtgärder på det enskilda eller statliga vägnätet.

När en åtgärd ska genomföras på det statliga vägnätet ska en förutbestämd planeringsprocess följas. Det är Trafikverket som planerar och genomför projekt längs det statliga vägnätet genom att ta fram en vägplan. En vägplan tar vanligtvis omkring två år att genomföra. Det innebär att det oftast tar flera år från det att Trafikverket beslutar att ta upp ett förslag för behandling i en åtgärdsvalsstudie till att åtgärden kan bli genomförd i praktiken. De åtgärder som ska finansieras av Trafikverket ska vara redovisade i den regionala infrastrukturplanen. Om åtgärder gäller E22 eller riksvägarna 40 eller 25 så styrs dessa av den nationella transportplanen för Sverige.

Eftersom kommunen inte har rådighet över vilka åtgärder som görs på dessa vägar har föreslagna åtgärder för statliga och enskilda vägar getts prioritet B eller C. För dessa åtgärder har också kolumnen som anger "väghållare" gråmarkerats för att uppmärksamma läsaren på att kommunen inte har ensam rådighet över åtgärden.

4.2 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN CENTRUM



Föreslagna åtgärder Oskarshamn centrum.

Det aktuella området genomkorsas av ett antal genomfartsgator, vilka bland annat ansluter hamnen och dess tillhörande industriområden till E22. Dessa är bitvis hårt trafikerade med en relativt stor andel tung trafik.

Cykelvägnätet är väl utbyggt i stora delar av området med undantag för området direkt norr om centrum där flera sammanbindande länkar saknas. Bristerna är som störst i anslutning till den signalreglerade korsningen Norra Fabriksgatan / Skeppsbron (nr 6 i illustrationen).

I centrum kombineras ett utbyggt cykelvägnät med gångfartsgator och gator med låg trafik. Att som cyklist färdas i blandtrafik på den typen av gator bedöms innebära en god standard.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE	KOSTNAD	PRIO
1	Byggnation av cykelöverfart med refug på Scoutbergsvägen.	-	Kommunal	50 000:-	C
2	Breddning av befintlig trottoar längs Scoutbergsvägen för att inrymma GC-bana. Sträckan Klarabergsvägen - Humlekärrshultsvägen	550 m	Kommunal	750 000:- *	C
3	Breddning av befintlig trottoar längs Fridhemsgatan för att inrymma GC-bana. Sträckan Norra Fabriksgatan – Repslagaregatan. (Huvudstråk)	200 m	Kommunal	400 000:-	A
4	Flytt av befintlig GC-väg närmast Fridhemsgatan till Repslagaregatans södra sida samt breddning av befintlig trottoar längs Repslagaregatan för att inrymma GC-bana. Sträckan Fridhemsgatan – Garvaregatan. (Huvudstråk)	220 m	Kommunal	1 000 000:-	A

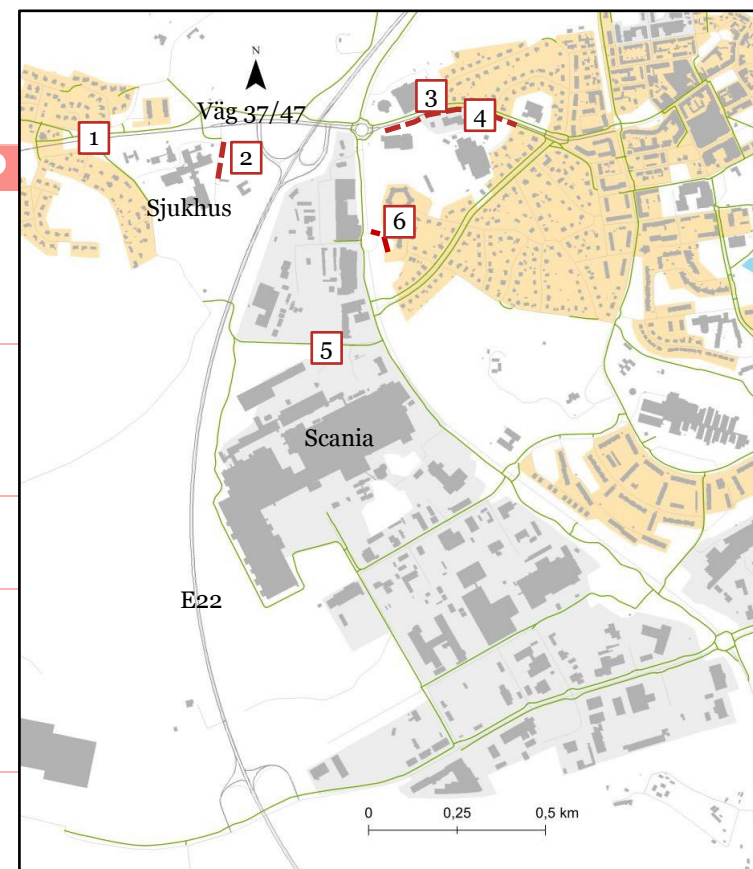
5	Ombyggnation av befintlig signalkorsning. I samband med denna, byggnation av ny cykelbana/cykelväg i samtliga riktningar från korsningen. Sträckorna Hamngatan V – Jungnergatan och Hamngatan S – Garvaregatan. (<i>Huvudstråk</i>)	300 m + 350 m	Kommunal	Beror på val av utformning för korsningen.	A
6	Byggnation av cykelöverfart med refug på Norra Strandgatan.	-	Kommunal	50 000:-	B
7	Byggnation av cykelbana med GCM-stöd inom befintligt vägområde längs Norra Strandgatan. Sträckan Jungnergatan – Oskarshamns energi.	950 m	Kommunal	750 000:-	B
8	Byggnation av cykelbana längs Hamngatan, sträckan Norra Fabriksgränd – parkeringsplats. (<i>Huvudstråk</i>)	60 m	Kommunal	180 000:-	A
9	Byggnation av cykelbana längs Vårdshusgatan, sträckan Trädgårdsgatan – Dammgatan, samt längs Dammgatan, sträckan Världshusgatan – Klappgränd. (<i>Huvudstråk</i>)	100 m	Kommunal	300 000:-	B
10	Skyltning av cykelväg med vägvisning genom stadsparken samt förtydligade infarter till parken.	500 m	Kommunal	150 000:-	A

* *Kostnadsbedömd av Oskarshamns kommun i ett senare planeringsskede.*

4.3 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN SYDVÄST

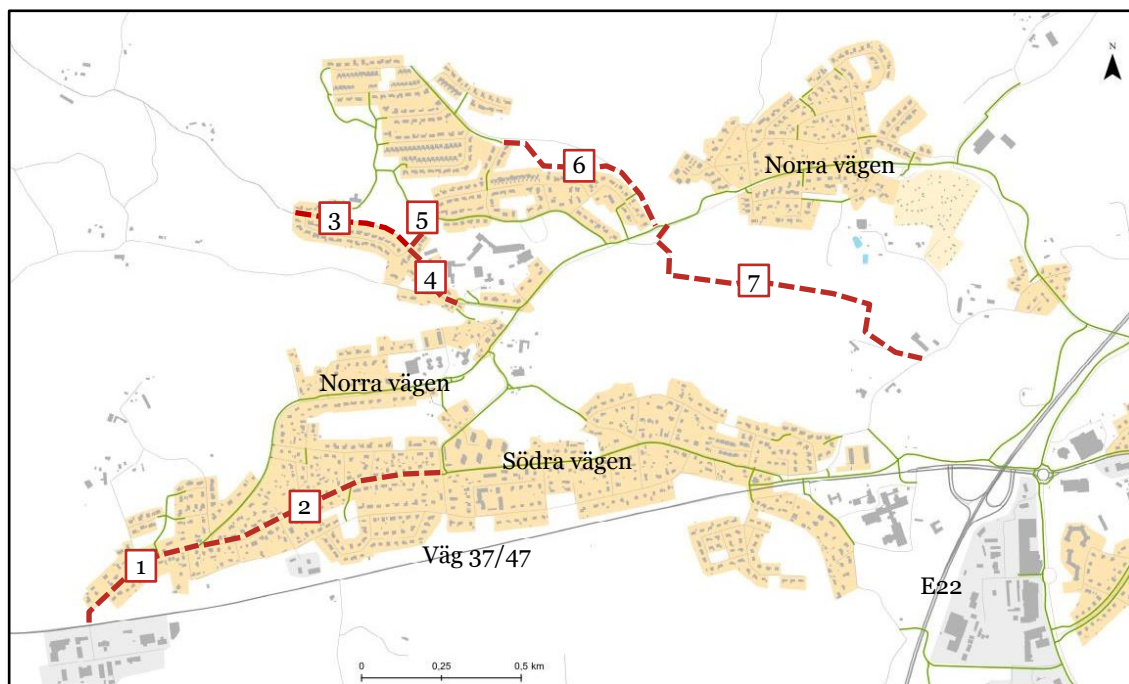
Området genomkorsas av E22 och Väg 37/47 samt ett antal genomfartsgator. Det aktuella området inrymmer ett stort antal arbetsplatser där Scania och Oskarshamns sjukhus är de dominerande. Cykelvägnätet är väl utbyggt i området och endast ett fåtal kompletterande anslutningar saknas.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE		KOSTNAD	PRIOR
1	Upprustning av befintlig cykelöverfart på Väg 37/47 vid Trattvägen. Ny målning, skyltning och pollare. (Huvudstråk)	-	-	Statlig	50 000:-	B
2	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs Rösvägen. Sträckan Väg 37/47 – Sjukhusets huvudentré.	100 m	-	Enskild (Lands-tinget)	300 000:-	A
3	Byggnation av upphöjd cykelöverfart över Syrénvägen. (Huvudstråk)	-	Kommunal	-	200 000:-	B
4	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs Döderhultsvägens södra sida. Sträckan Tennishallen –Lindvägen. (Huvudstråk)	400 m	Kommunal	-	1 200 000:-	C
5	Byggnation av upphöjd cykelöverfart längs Be-ge:s väg vid utfart från Scanias parkering.	-	Kommunal	-	200 000:-	B
6	Byggnation av cykelväg Södra Fabriksgatan – Hagvägen.	100 m	Kommunal	-	300 000:-	C



Föreslagna åtgärder sydvästra Oskarshamn.

4.4 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN VÄST



Föreslagna åtgärder västra Oskarshamn.

Den västra delen av Oskarshamn avgränsas av Väg 37/47 i söder och av E22 i öster. Inom området fungerar Norra respektive Södra vägen som genomfartsgator. Från nordväst ansluter även den allmänna vägen 733. Området domineras av bostadsområden.

Cykelvägnätet är relativt väl utbyggt med undantag för vissa sträckor längst i väster.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE	KOSTNAD	PRIOR
1	Viss breddning av Södra vägen för att ge utrymme att inrymma cykelbana med GCM-stöd. Sträckan Väg 37/47 – Norra vägen. (Huvudstråk)	450 m	Kommunal	1 000 000:- * Planeras 2019	A
2	Viss breddning av Södra vägen för att ge utrymme att inrymma cykelbana med GCM-stöd. Sträckan Norra vägen - Marieholmsvägen. (Huvudstråk)	750 m	Kommunal	2 000 000:- *	A
3	Viss breddning av Långelid för att ge utrymme att inrymma cykelbana med GCM-stöd. Sträckan Lidkroken – Kummelvägen. (Huvudstråk + Sverigeleden)	400 m	Kommunal	600 000:- *	B
4	Breddning av befintlig trottoar längs Långelid för att inrymma GC-bana. Sträckan Kummelvägen – Rostorpsvägen. (Huvudstråk + Sverigeleden)	230 m	Kommunal	600 000:- *	B
5	Viss breddning av Kummelvägen för att ge utrymme att inrymma cykelbana med GCM-stöd. Sträckan Långelid – busshållplats.	80 m	Kommunal	150 000:-	B
6	Byggnation av ny GC-väg söder om Dödergrens väg med anslutning till Kummelvägen. Sträckan Smala vägen – Norra vägen.	600 m	Kommunal	3 000 000:- *	A
7	Förbättrad grusbeläggning på befintlig ledningsväg genom Döderhultsdalen.	1 100 m	Kommunal	700 000:-	C

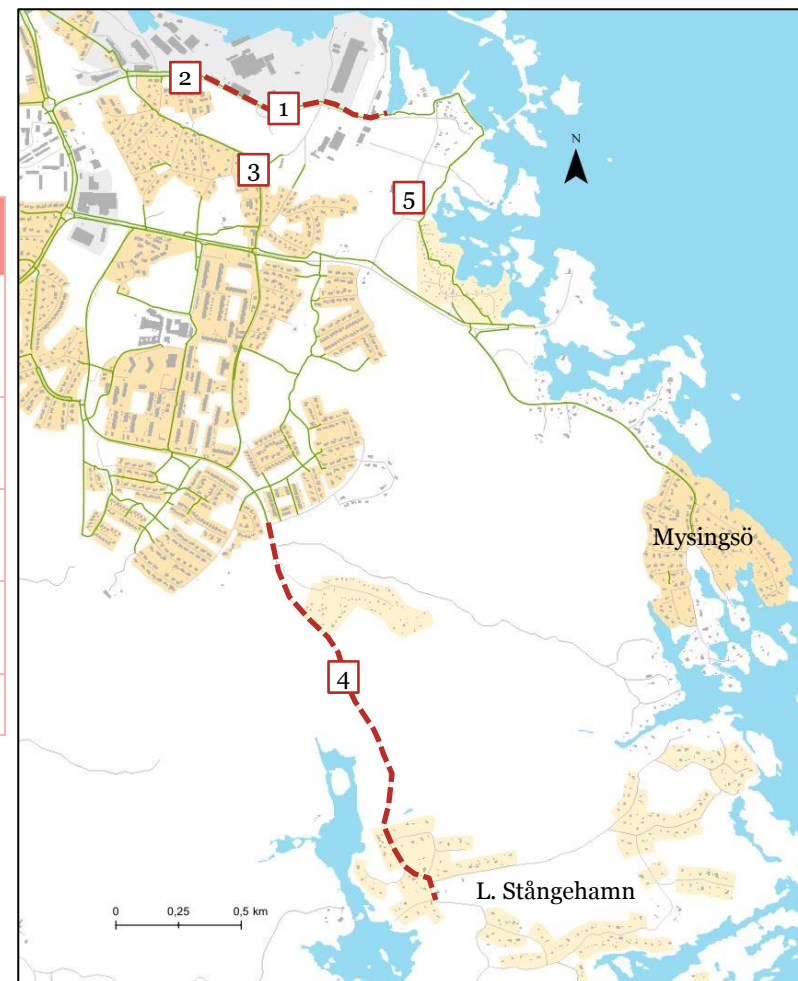
* Kostnadsbedömd av Oskarshamns kommun i ett senare planeringsskede.

4.5 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN SYDÖST

Den sydöstra delen av Oskarshamn domineras av bostadsområden. I den sydöstra delen ligger bostadsområde Mysingsö och strax söder om Oskarshamn Lilla Stångehamn vars bebyggelse utgörs av både fritidshusbebyggelse och permanentboende. Cykelvägnätet är väl utbyggt i området med undantag för sträckan söderut mot L. Stångehamn.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄG-HÅLLARE	KOSTNAD	PRIO
1	Asfaltering av befintlig GC-väg längs Gröndalsgatan. Sträckan Sjöstättningsgatan - Gröndalsgatan	950 m	Kommunal	300 000:-	C
2	Byggnation av cykelöverfart med refug på Gröndalsgatan i korsningen med Nitaregatan.	-	Kommunal	50 000:-	B
3	Byggnation av cykelöverfart med refug på Verkstadsgatan. (Huvudstråk)	-	Kommunal	50 000:-	B
4	Byggnation av cykelväg längs Stångehamnsvägen. Sträckan Middelfartsvägen – Badvägen.	1 700 m	Kommunal	4 000 000:- *	A
5	Hastighetsdämpande åtgärder på Lotsgårdsvägen.	-	Kommunal	30 000:-	B

* Kostnadsbedömd av Oskarshamns kommun i ett senare planeringsskede.



Föreslagna åtgärder sydöstra Oskarshamn.

4.6 ÅTGÄRDER OSKARSHAMN NORDÖST

Den nordöstra delen av Oskarshamn och Saltvik genomkorsas av Saltviksvägen som fungerar som genomfartsgata i området. Områdena domineras av bostadsbebyggelse. Längs stora delar av Saltviksvägen finns utbyggd cykelväg med undantag för ett par sträckor.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄG-HÅLLARE	KOSTNAD	PRIO
1	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs Saltviksvägen. Sträckan Pepparstigen – Metaregatan.(<i>Huvudstråk</i>) Alternativ A: I höjd med Havslätt byggs GC-vägen nedanför befintlig bro. Alternativ B: Byggs med GC-bro parallellt med vägbron.	750 m	Kommunal	 Alternativ A: 2 500 000:- Alternativ B: 5 000 000:-	A
2	Hastighetsdämpande åtgärder på Saltviksvägen.	-	Kommunal	30 000:-	C



Föreslagna åtgärder nordöstra Oskarshamn.

4.7 ÅTGÄRDER MELLAN KOMMUNENS ORTER



Föreslagna åtgärder mellan orterna i Oskarshamns kommun.

Eftersom avstånden är långa inom Oskarshamns kommun är möjligheterna till arbetspendling och att bygga separata cykelvägar mellan orterna begränsade.

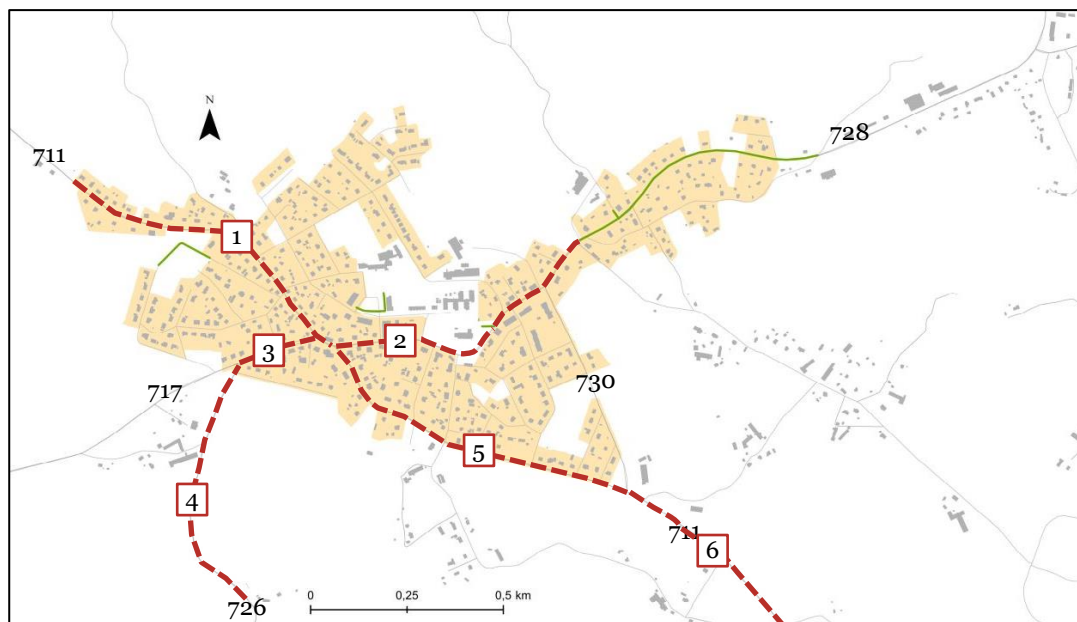
De åtgärder som föreslås är därför främst inriktade på att möjliggöra cykling från mindre kringliggande orter till kommunens tätorter. Ett antal av de föreslagna åtgärderna riktar sig även mot att förbättra förutsättningarna för turistcykling i kommunen. Där förbättringar på turistcykellederna Sverigeleden och Cykelspåret är prioriterade.

För dessa vägar är inte kommunen väghållare. När åtgärderna gäller statlig väg är Trafikverket väghållare. I sådana fall krävs samsyn med Trafikverket om eventuella åtgärder.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE	KOSTNAD	PRIOR
1	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs väg 37/47. Sträckan Bockara-Bengtkälla.	1 000 m	Statlig	5 000 000:- *	B
2	Breddning av väg 711 genom Björnhult för att möjliggöra byggnation av GC-bana med GCM-stöd genom byn.	650 m	Statlig	1 000 000:- *	B
3	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs väg 37/47. Sträckan Änghorvan - Lagmanskvarn.	350 m	Statlig	1 800 000:-	B
4	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs väg 650. Sträckan Påskallavik – Oskarshamn. Eventuellt kan enskilda vägar delvis nyttjas. (<i>Sverigeleden + Cykelspåret</i>)	8 100 m	Statlig	40 000 000:- Avser nybyggnation på hela sträckan.	B
5	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs väg 743-744. Sträckan Figeholm – Simpevarp. (<i>Cykelspåret</i>)	7 800 m	Statlig/Enskild	39 000 000:- Avser nybyggnation på hela sträckan.	C
6	Byggnation av cykelväg längs väg 733. Sträckan Lilla Hyecklinge – Lidkroken. (<i>Sverigeleden</i>)	750 m	Statlig	1 000 000:- *	C
7	Skytning/omledning av Sverigeleden sträckan Lämmedal – Kristdala via enskilda vägar. Eventuellt kombinerat med åtgärder för förbättrad vägkvalité. (<i>Sverigeleden</i>)	12 300 m	Enskild	2 000 000:- Avser förbättring av vägunderlag på 50 % av sträckan.	B
8	Skytning/omledning av Cykelspåret på sträckan Oskarshamn – Figeholm via Saltvik och Figeholmsleden. (<i>Cykelspåret</i>)	16 400 m	Enskild	150 000:-	B
9	Asfaltering av sträckan Saltvik - Figeholm	11 000 m	Enskild	*	C
* Kostnadsbedömd av Oskarshamns kommun i ett senare planeringsskede.					

Ett flertal av de utpekade åtgärderna syftar helt eller delvis till att förbättra förutsättningarna för turistcykling i kommunen. Sträckorna ingår även i de skyltade cykellederna inom kommunen vilka därmed kan få en högre trafiksäkerhet. Utöver de utpekade åtgärderna finns ett behov av att se över skyltningen av cykellederna. Skyltningen bör i möjligaste mån ske via cykelvägar och lågtrafikerade vägar. För omskytning samt genomförande av en översyn av befintlig skyltning på Cykelspåret och Sverigeleden ansvarar de föreningar som driver cykellederna.

4.8 ÅTGÄRDER KRISTDALA



Föreslagna åtgärder Kristdala.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE	KOSTNAD	PRIO
1	Breddning av befintlig trottoar längs Venavägen (väg 711) för att inrymma GC-bana.	900 m	Statlig	1 800 000:-	B
2	Breddning av befintlig trottoar längs delar av Storgatan (väg 728) för att inrymma GC-bana. Sträckan Oskarshamnsvägen - Kyrkan	450 m	Statlig	900 000:-	B
3	Breddning av Mörlundavägen för att ge utrymme att inrymma målad cykelbana. Sträckan Bråbovägen - Venavägen	200 m	Statlig	400 000:-	C
4	Målning av cykelbana på Bråbovägen inom befintlig vägbredd. Sträckan Mörlundavägen - Idrottsplatsen	600 m	Statlig	60 000:-	C
5	Breddning av Oskarshamnsvägen för att ge utrymme att inrymma målad cykelbana. Sträckan Mörlundavägen – Dämsvägen.	900 m	Statlig	1 800 000:-	C
6	Cykelbana utefter väg 711, sträckningen Dämsvägen – Råsvik (badplats)	3000 m	Statlig	5 000 000	C

Kristdala genomkorsas av väg 711 vilken söderut utgör huvudväg till Oskarshamn. Trafiken uppgår till 420 – 1 050 fordon/dygn med den största trafikmängden längst i söder. Utöver väg 711 möts vägarna 717, 726, 728 och 730 vid Kristdala. På dessa är trafiken som störst på väg 728 genom Kristdala där trafiken uppgår till ca 1 000 fordon/dygn.

Cykelvägnätet är idag endast utbyggt i begränsad utsträckning. Istället är de oskyddade trafikanterna i många fall hänvisade till det genomgående vägnätet vilket skapar en bristfällig trafiksäkerhet.

Kristdala genomkorsas av de två cykellederna Sverigeleden och Cykelspåret.

4.9 ÅTGÄRDER BOCKARA



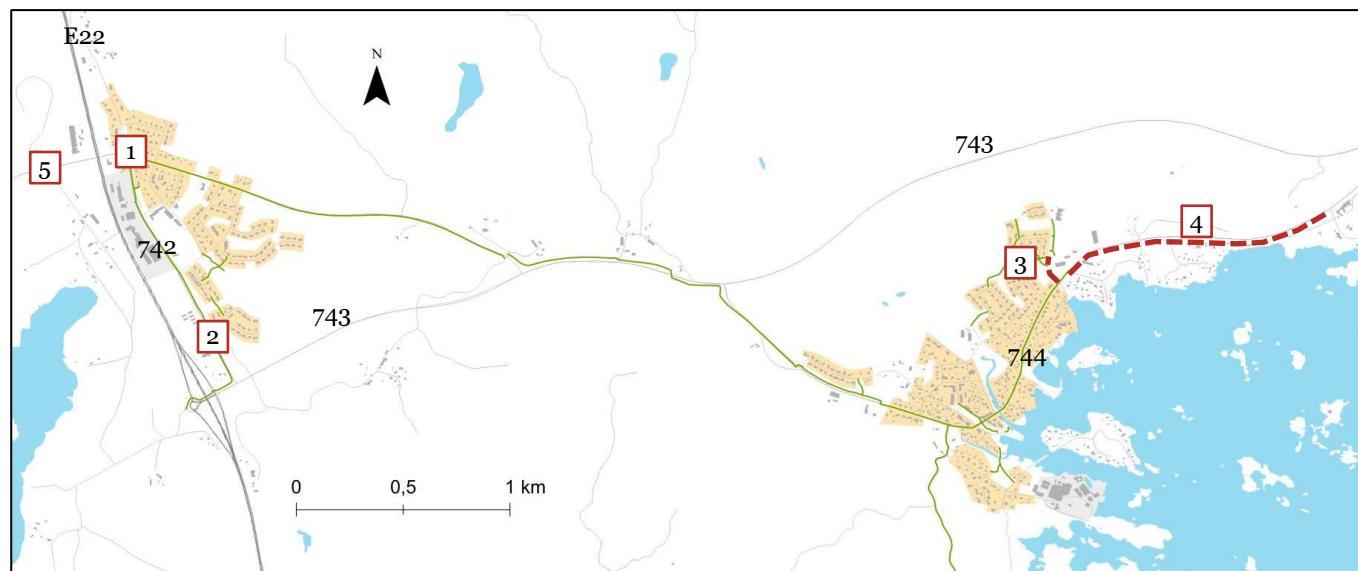
Föreslagna åtgärder Bockara.

Bockara genomkorsas av riksväg 37/47 vilken även förbinder tätorten med Oskarshamn. Trafiken uppgår till ca 3 400 fordon/dygn. Till riksvägen ansluter väg 720 norrifrån, vars trafik uppgår till drygt 300 fordon/dygn.

Idag finns en utbyggd cykelväg längs väg 37/47. I anslutning till skolan finns även en planskild passage av väg 37/47.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE	KOSTNAD	PRIORITET
1	Byggnation av ny ramp österifrån till befintlig GC-port under riksväg 37/47 för att öka användandet av planskildheten.	50 m	Kommunal	150 000:-	C

4.10 ÅTGÄRDER FÅRBO/FIGEOLM



Föreslagna åtgärder Fårbo och Figeolm.

Fårbo ligger strax öster om E22. Tätorten genomkorsas av väg 742 vilken i söder ansluter till väg 743 strax innan dess anslutning till E22.

Figeolm genomkorsas av väg 744 vilken ansluter till väg 743 både väster och öster om tätorten. Trafiken uppgår till ca 1 400 fordon/dygn i den västra delen av tätorten.

Det finns idag ett väl utbyggt cykelvägnät såväl inom som mellan de båda orterna. Från Figeolm finns det även ett skyltat cykelstråk till Oskarshamn som sträcker sig via mindre småvägar längs kusten.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE		KOSTNAD	PRIO
1	Byggnation av cykelöverfart på Figeholmsvägen och Ficksjövägen, öster respektive söder om dess korsning.	-	Kommunal (delvis)	Statlig	200 000:-	B
2	Byggnation av cykelöverfart med refug/avsmalning på Ficksjövägen där cykelvägen byter sida.	-	-	Statlig	50 000:-	C
3	Breddning av befintlig trottoar längs Johanna Mathildas väg för att inrymma GC-väg. Sträckan Påkhäradsvägen - Idrottsplatsen	150 m	Kommunal		300 000:-	A
4	Byggnation av cykelbana/cykelväg längs Påkhäradsvägen. Sträckan Rävuddegatan - Camping	1 300 m	-	Statlig	6 500 000:-	C
5	Cykelväg från Fårbo till Riavallen, gc-väg finns idag på delar av sträckan. Den resterande dragningen ligger utanför tätortsgräns.	350 m		Statlig	700.000	C

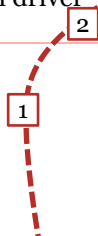
4.11 ÅTGÄRDER PÅSKALLAVIK

Påskallavik ligger strax öster om E22. Tätorten genomkorsas av väg 642 vilken ansluter till E22:an såväl söder som norr om Påskallavik. Trafiken på väg 642 uppgår till ca 1 400 – 1 700 fordon/dygn, där trafiken är som störst i tätortens norra del. Till väg 642 ansluter väg 653 vilken har en trafikmängd på ca 450 fordon/dygn.

Strax söder om Påskallavik och väster om E22 ligger Emsfors. Orten genomkorsas av väg 642. På den aktuella sträckan av väg 642 uppgår trafiken till ca 350 fordon/dygn.

Det finns ett väl utbyggt cykelvägnät i Påskallavik. Under 2018 har en ny GC-bana byggts längs väg 653 vilken bidrar till att binda samman busshållplatsen längs E22 med centrum. Påskallavik och Emsfors är sammankopplade av lågtrafikerade gator vilka binds samman med en GC-port under E22.

NR	ÅTGÄRD	LÄNGD	VÄGHÅLLARE		KOSTNAD	PRIO
1	Upprustning av befintlig GC-port	-	Kommunal	-	100 000:-	A
2	Ny skyltning av cykelspåret via Emmekalvsvägen och Stridsholmsvägen. För omskyltningen av Cykelspåret ansvarar föreningen som driver cykelleden.	1200 m	-	Förening	-	B



Föreslagna åtgärder Påskallavik.

4.12 MINDRE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

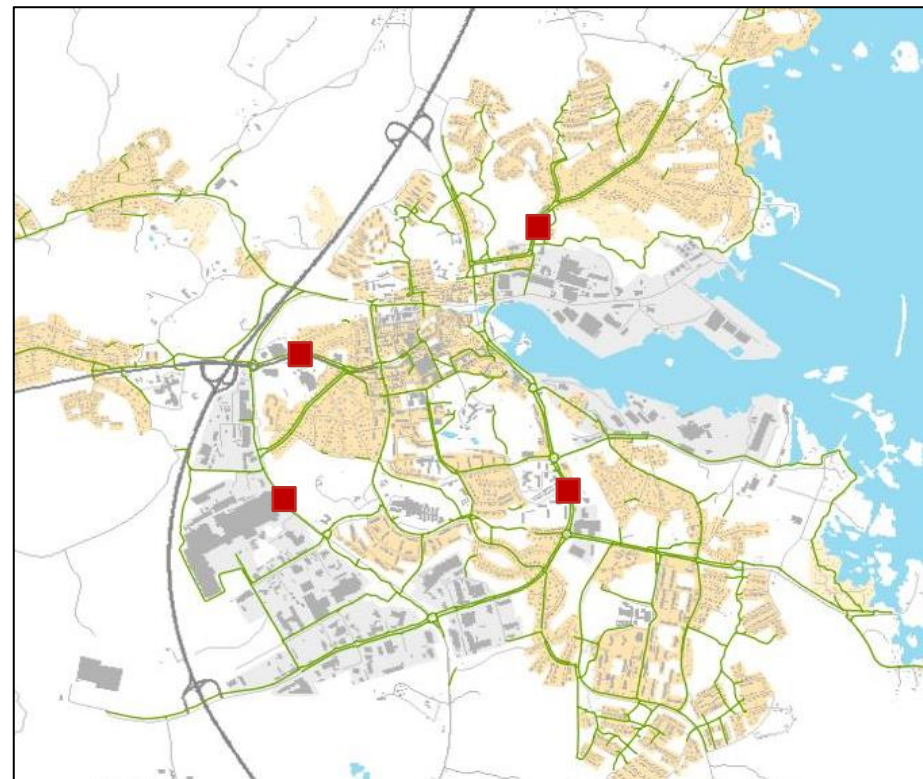
Utöver god infrastruktur med bra cykelvägar och passager kan cyklingen göras mer attraktiv genom mindre infrastrukturåtgärder. Det handlar om åtgärder för ökad framkomlighet, bekvämlighet och service för cyklisterna.

4.12.1 Cykelpumpar & cykelbarometer

Det har på senare år blivit populärt att uppföra allmänna luftpumpar där många cyklister passerar, dessa pumpar passar även ventiler för rullstolar och barnvagnar. Pumpen kan kompletteras med en cykelbarometer som registrerar och visar hur många cyklar som passerat platsen. Genom att visa att varje cyklist räknas får cyklisten en känsla av att deras val av fordon uppmärksammas. Barometrar kan visa information så som temperatur, luftkvalité eller annan viktig information. Barometern registrerar cyklister under hela året vilket ger uppgifter om hur cykelmängden varierar under året. Denna information kan användas för att ta fram årlig cykelstatistik.



Exempelbilder på luftpump på torget i Oskarshamn samt cykelbarometer i Karlskrona.



Föreslagna platser för cykelbarometer markerade med rött.

ÅTGÄRD	KOSTNAD	PRIO
Uppför cykelpumpar vid målpunkter	60 000 kr/st	C
Installera fyra cykelbarometrar i centralorten	240 000:-	B

4.13 BELYSNING

För att oskyddade trafikanter ska kunna använda cykelvägnätet på ett tryggt och säkert sätt även när det är mörkt ute, ska cykelvägnätet i tätorterna huvudsakligen belysas. Vid cykeltunnlar och vid cykelpassager är det särskilt viktigt att säkerställa en god belysning.

Rekreatiionsstråk och cykelvägar mellan orter på landsbygden ska generellt inte belysas, om de inte bedöms vara av särskilt viktig karaktär.

ÅTGÄRD	KOSTNAD	PRIOR
Framtagande av åtgärdsplan för bättre belysning på kommunens cykelvägar.	50 000:-	A

4.14 SKYLTNING OCH VÄGVISNING

För att det ska vara enkelt och tydligt för cyklister att använda kommunens cykelvägnät behöver det ha en god skyltning och vägvisning. För att underlätta orienterbarheten för både boende och besökare bör vägvisningen informera om den snabbaste vägen samt om närliggande rekreatiionsstråk och upplevelsevärden. Skyltningen bör vara utformad så att den anger avstånd till viktiga målpunkter och är enhetlig i hela kommunen för att skapa trygghet bland cyklisterna. Vägvisning bör huvudsakligen ske och finnas på huvudcykelvägnätet. Även den digitala vägvisningen bör ses över.

ÅTGÄRD	KOSTNAD	PRIOR
Framtagande av vägvisningsplan för kommunen.	150 000:-	A
Ny vägvisning för huvudcykelvägnätet enligt vägvisningsplan	1 000 000:-	A

4.15 DRIFT OCH UNDERHÅLL

För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsval hela året är det viktigt att cykelvägarna har en god standard året om. Detta ställer krav på såväl vinterväghållning, sandupptagning som underhållsåtgärder. Dessa aspekter har också en stark påverkan på trafiksäkerheten då en övervägande del av singelolyckorna med cykel orsakas av snö och is, löst grus, ojämn beläggning eller hinder i cykelbana.

Vinterväghållningen bör prioriteras på huvudcykelstråken, vilka bör hålla samma standard som intilliggande vägnät för bil. Snöröjning och halkbekämpning bör ske med plogning samt saltning på huvudcykelstråken. På det övriga cykelvägnätet i tätorterna, samt mellan orterna på landsbygden, bör snöröjning och halkbekämpning ske genom plogning och sandning. Rekreatiionsstråk vinterväghålls inte.

För att minska halkrisken på gruset, minimera punkteringsrisken och öka trevnaden, föreslås att sandupptagning/sopning ska utföras på samtliga belagda

ytor snarast efter vinterperiodens slut och vara färdigställt senast den 15 maj. Detta inkluderar även sopning av refuger, skiljeremsor och gångbanor. Utöver sopning efter vintertidens slut sker ytterligare sopning efter behov.

Att cykelvägarna har en god beläggning har betydelse för såväl trafiksäkerheten som komforten för cyklisterna. För att verka för att cykelvägarna ska ha en god beläggning bör en beläggningsplan tas fram för cykelvägnätet.

Behovet av siktröjning ska kontrolleras kontinuerligt i såväl korsningspunkter som på övriga sträckor för att uppnå en god säkerhet och en god trygghet oberoende av årstid. Berörda fastighetsägare är ansvariga för att utföra siktröjningen på respektive fastighet. Detta regleras i den lokala ordningsstadgan.

Vid kommunens cykelparkeringar bör en regelbunden utrensning av övergivna cyklar ske, för att frigöra platser och bidra till allmän trevnad.

ÅTGÄRD	KOSTNAD	PRIOR
Framtagande av beläggningsplan för kommunens cykelvägnät.	100 000:-	A
Inför en digital tjänst för felanmälan av brister på cykelvägnätet.	50 000:-	B
Genomför regelbundna medborgarenkäter om GC-vägnätets status.	50 000:-	A

Riktlinjer för drift och underhåll

	Huvudcykel-vägnät	Övriga cykelvägar i tätort och mellan orter	Rekreativ-stråk
Snöröjning	Vid 5 cm snö, prioriteras framför övriga cykelvägar	Vid 5 cm snö	Vinterväghålls ej
Halk-bekämpning	Saltning	Sandning	Vinterväghålls ej
Sandupp-tagning/sopning	Senast 15 maj	Senast 15 maj	Vinterväghålls ej
Underhålls-sopning	Vid behov	Vid behov	Vinterväghålls ej
Belysning	Årlig tillsyn. Åtgärdas vid behov.	Årlig tillsyn. Åtgärdas vid behov.	Ingen belysning
Beläggning	Enligt beläggningsplan och vid behov.	Enligt beläggningsplan och vid behov.	Enligt beläggningsplan och vid behov.
Buskage	Beskärning 1 gång/år	Beskärning 1 gång/år	Beskärning vid behov
Väg-markering/vägmärken	Årlig tillsyn. Åtgärdas vid behov.	Årlig tillsyn. Åtgärdas vid behov.	Årlig tillsyn. Åtgärdas vid behov.



Oskarshamns
kommun