

”bruka cykeln i den dagliga resan”.



1. Innehåll.....	.....
2. Förord.....	.....
3. Sammanfattning.....	.....
4. Styrkort.....	.....
5. Brukarnas vision.....	.....
6. Inledning.....	.....
7. Cykeln som potential i aktuell transportpolitik.....	.....
8. Vilka effekter kan nås.....	.....
9. Metod.....	.....
10. Nuläge .....	.....
11. Önskat läge.....	.....
12. Drivande och hindrande krafter.....	.....
12.1 Drivande krafter.....	.....
12.2 Hindrande krafter.....	.....
13. Vision, strategi och förslag på åtgärder.....	.....
13.1 Infrastruktur.....	.....
13.2 Samhällsplanering.....	.....
13.3 Drift och underhåll.....	.....
13.4 Attitydförändring.....	.....
13.5 Samverkan.....	.....
14. Prioriterade grupper.....	.....
15. Verktyg i planeringen.....	.....
15.1 Nätanalys.....	.....
15.2 Mobility Management.....	.....
15.3 Fyrstegsmodellen.....	.....
16. Finansieringsmöjligheter.....	.....
17. Goda exempel i regionen.....	.....
18. VU 94 och föreskriven separeringsform på landsbygd.....	.....
19. Referenslitteratur.....	.....
20. Bilaga 1 .....	.....
21. Bilaga 2.....	.....

2. Förord:

3. Sammanfattning:

Sveriges transportpolitik syftar till att nå en hållbar samhällsutveckling, ett långsiktigt hållbart transportsystem samt en förbättrad folkhälsa. I delmålet tillgänglighet ingår bl.a. att "cykeltrafikens andel av antalet resor ökar". Vägverkets uppdrag är bl.a. att verka för säker och ökad cykelandel genom att planera för trafiksäkra, gena, tillgängliga och attraktiva cykelvägar.

Genom att förbättra cykeltrafikens villkor kan tillgänglighet, transportkvalite, trafiksäkerhet, miljöaspekter samt jämlikhet påverkas i positiv riktning. Förbättringar i cykelvägnätet ökar tillgängligheten eftersom valmöjligheterna blir fler. Även barns tillgänglighet ökar under förutsättning att hög trafiksäkerhet nås. En ökad andel cykeltrafik ger även många positiva samhällsekonomiska effekter, t.ex. minskade fordonskostnader, regional utveckling, positiva miljöeffekter med minskad energianvändning i transportsektorn, mindre luftföroreningar samt mindre miljöskador på natur- och kulturvärden.

Framgångsfaktorer är förbättringar inom infrastruktur, samhällsplanering, drift- och underhåll, lokala trafikföreskrifter och samverkan. Det behövs helt enkelt fler och bättre cykelvägar som anpassas efter cykelns behov. Genom bättre detaljutformning kan fysiska hinder på cykelvägarna undvikas. För barn är brister i infrastrukturen särskilt tydliga. Barnens rörlighet måste främjas och deras krav på trafiksäkerhet och tillgänglighet måste prioriteras betydligt högre. Fysisk planering måste formats utifrån cyklisternas krav, med sammanhängande, säkra och attraktiva cykelvägar. cykelvägnätet behöver ett väl utfört drift- och underhåll där speciellt snöröjning och halkbekämpning prioriteras högre. Lokala trafikföreskrifter måste anpassade efter cyklistens villkor så att t.ex. förbud att cykla mot enkelriktad trafik eller på gångbanor inte utgör något hinder. Bättre möjligheter för en resenärer att kombinera olika resor samt stöldsäkra cykelparkeringar i anslutning resbyten behövs.

Forskningsresultat visar att det är möjligt att överföra 10-25 procent av de korta bilresorna till cykel vilket innebära en minskad biltrafik med 270 respektive 450 milj. fordons km per år. Andra studier visar att fler cyklister leder till oförändrad eller till och med bättre trafiksäkerhet. Skadefrekvensen per cyklad kilometer minskar proportionellt mot ökningen i antalet cykelkilometer per person.¹ Anledningen kan vara att bilisterna blir mer uppmärksamma eller att biltrafiken minskar. För de trafikanter som flyttar över sitt resande från bil till cykel kommer främst minskade reskostnader att märkas.

För att lyckas nå ett långsiktigt hållbart transportsystem bör cykelns möjligheter användas som resurs för ökad tillgänglighet, jämställdhet, förbättrad ekologi, ekonomi, markutnyttjande samt minskat buller. Även folkhälsa förbättras genom att överföra en del bilresorna till cykeln.

¹ Jensen et al. 2000 sid. 15, Jensen 1998 (b), Taylor & Halliday 1997

4. Styrkort:

Internt Fokus

- Inplantera cykelfrågorna i organisationen.
- Förmedla kunskap, engagemang och trafik-säkerhet med cykeln i fokus.

Intressentfokus

- Öka tillgänglighet
- Fler säkrare cykelvägar.
- Prioriterad drift och underhåll av cykelvägar

Vision

Fler väljer att cykla dagligen.

Utvecklingsfokus

- Utveckla samarbetet med kommuner och cykelorganisationer
- Förbättra kunskaperna om cykelns användningsområde (hur cyklar vi?)
- Utveckla metoder för cykelns samhällsnytta. (effektsamband)

Uppdragsfokus

- Medverka till att nå en hållbar samhällsutveckling.
- Öka andelen cykelresor på korta avstånd.
- Förbättra tillgängligheten för barn som på egen hand önskar nå skolan utan vuxens sällskap.

Mål!

Öka cyklisternas tillgänglighet i vägtransportsystemet.

5. Brukarnas vision:

I framtiden väljer allt fler att använda cykeln eftersom den upplevs som trygg, säker, kvick och komfortabel. Cyklister, fotgängare och motorfordon kan mötas i en säker trafikmiljö. I stadskärnan och mellan bostadsområden, serviceanläggningar och större arbetsplatser finns attraktiva cykelvägar.

Samma kvalitetsambitioner finns för cykelvägar som för övrigt vägnät. Den lokala väghållaren har en särskild jourgrupp som prioriterar cykelns infrastruktur. Vid snöfall och halka är servicen lika hög som på övriga vägar. På strategiska platser finns belysta och tydliga orienteringstavlor.

I framtiden prioriterar stadens trafiksignaler cykeltrafik och kollektivtrafik före annan trafik och det är lätt att finna säkra cykelparkeringsplatser med låsbara cykelställ, ofta med belysning och tak, placerade på strategiska platser. Det är enkelt att ta med cykeln på bussen eller tåget eftersom särskilda cykelutrymmen finns. De flesta barn kan själva ta sig till skola, eller fritidsaktiviteter, utan att behöva möta farliga trafikmiljöer.

För att må bättre väljer fler att cykla. Barn, vuxna och framför allt äldre väljer frivilligt att använda cykelhjälm. Efter att cykelns trafikmiljö har prioriterats har cykelolyckorna reducerats.

6. Inledning

Bakgrund, syften och mål:

Sveriges transportpolitik syftar till att nå en hållbar samhällsutveckling, ett långsiktigt hållbart transportsystem samt en förbättrad folkhälsa. I ett av delmålen "tillgänglighet" önskar man att "cykeltrafikens andel av antalet resor ökar..."² Genom att öka andelen cyklister kan vi nå en bättre miljö, mindre trängseln på vägnätet samt en förbättrad folkhälsa.

I Vägverkets nationella strategi för ökad och säker cykling är målet "fler och säkrare cykelresor". Vägverkets ansvar och uppdrag bedrivs i tre verksamhetsformer, sektorsuppgiften, väghållning samt myndighetsutövning. Sektorsuppgiften innebär, förutom att Vägverket ska verka för en säker cykeltrafik med god tillgänglighet, även att samordna insatser mellan berörda aktörer t.ex. kommuner, länsstyrelser, landsting och intresseorganisationer. Vägverkets uppdrag innebär även att ge stöd, initiera forskning, samverka för trafiksäkra, gena, tillgängliga och attraktiva cykelvägar. Som myndighet ska Vägverket hantera regelverk och anpassa dessa efter nya krav och behov samt ge förslag på nya regler. Vidare finns vissa möjligheter för vägverket att ge statsbidrag till cykelvägar samt informera allmänheten om vilka regler som gäller.

Genom denna strategi vill Vägverket Region Sydöst beskriva hur en ökad och säker cykeltrafik kan realiseras.

² Proposition 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

7. Cykeln som potential i transportpolitiken.

Ett metod att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem är att prioritera och använda cykelns möjligheter, i detta sammanhang en resurs för ökad tillgänglighet, jämställdhet, ekologi, ekonomi, samt cykeltrafikens positiva effekter för miljön vid markutnyttjanden och buller.³

För att vi skall kunna förverkliga "nollvisionen" krävs en satsning på oskyddade trafikanter. Förutom kraftfulla åtgärder för att göra trafikmiljöerna säkrare för gående och cyklister, måste även barns möjligheter att röra sig fritt och säkert och i en miljö utan allvarliga trafiksäkerhetsfallor skapas. Genom exempelvis nätverksanalyser kan de farligaste konfliktpunkterna mellan skyddade och oskyddade trafikanter identifieras och förslag till åtgärder lyftas fram t.ex. gång- och cykelbanor, planskilda passager, gator som utformas efter fotgängarnas villkor etc.

8. Vilka effekter kan nås?

Genom att öka cykeltrafikens andel av antalet resor kan många positiva samhällsekonomiska effekter nås, t.ex. minskade fordonskostnader, bättre folkhälsa och positiva miljöeffekter. Detta kräver dock att kraftfulla förändringar genomförs, både i fysiska investeringar och "mjuka" åtgärder som information, fortbildning och marknadsföring. Om investeringarna i cykeltrafiken är kvar på dagens, relativt låga, nivå innebär det att resandet med cykel som bäst kan bibehållas på nuvarande nivå, dvs. ca. 12 procent av alla resor.⁴ Forskningsresultat visar att det är möjligt att överföra åtminstone 10-25 procent av de korta bilresorna till cykel⁵. Utifrån dessa resultat är det rimligt att man med medvetna och kraftfulla åtgärder kan minska de korta bilresorna med 10-15 procent. Effekten skulle innebära minskad biltrafik i tätbebyggt område med 270 respektive 450 milj. fordons km per år.

Tillgänglighet:

Förbättringar i cykelvägnätet, t.ex. nya länkar, bättre komfort eller bättre säkerhet och detaljutformningar, ger ökad tillgänglighet eftersom valmöjligheterna ökar. För de trafikanter som flyttar över sitt resande från bil till cykel kommer minskade reskostnader, bl.a. beroende på minskad bränsleförbrukning och minskat fordons slitage, att märkas. Även barns möjligheter, att ta sig till och från skola, eller mellan fritidsaktiviteter på egen hand, ökar under förutsättning att hög trafiksäkerhet nås. En överflyttning från bil till cykel innebär även att framkomligheten för den biltrafik som är kvar blir högre, eftersom t.ex. efterfrågan på parkeringsplatser blir mindre.

³ Proposition 2001/02:20. Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Sid. 8-10

⁴ Nilsson A, 1998, Cykeln och resvanorna, Underlagsmaterial till den nationella cykelstrategin, Inst för Trafikteknik, Lund

⁵ Nilsson A, 1998, Cykeln och resvanorna, Underlagsmaterial till den nationella cykelstrategin, Inst för Trafikteknik, Lund

Trafiksäkerhet:

Effekterna av trafiksäkerhetsåtgärder beror i mycket hög grad på detaljutformning, särskilt i korsningar och i drift- och underhållsstandard etc. Studier visar att fler cyklister leder till oförändrad eller till och med bättre trafiksäkerhet. Skadefrekvensen per cyklad kilometer minskar proportionellt mot ökningen i antalet cykelkilometer per person.⁶ Anledningen kan vara att bilisterna blir mer uppmärksamma eller att biltrafiken minskar.

Miljöaspekter:

En överflyttning från bil till cykel innebär en minskad energianvändning i transportsektorn och därigenom minskade utsläpp av luftföroreningar. En ökad andel cyklister innebär även positiva effekter på folkhälsan.

Natur- och kulturvärden:

En ökad andel cyklister leder till mindre miljöskador eftersom de enklare kan anpassas till befintliga natur- och kulturvärden.

9. Metod:

Genom ett "Nuläge" och ett "Önskat läge" kan vi förstå vilka krafter som driver, respektive hindrar oss från att nå ett "önskat läge" dvs. målet. Genom att minska, eller ta bort de hindrande krafterna kommer de drivande krafterna att bli starkare och därigenom flytta "Nuläget" i riktning mot ett "Önskat läge".

10. Nuläge:

Trots att cykeln medför många positiva effekter är olycksstatistiken allvarlig och negativ. År 2000 dödades i Sverige 47 cyklister och 73 fotgängare. Av dessa dödades 76 i tätbebyggt område och 44 utanför tätbebyggt område. Nästan hälften av dödsolyckorna bland oskyddade trafikanter inträffar på det allmänna vägnätet.⁷ Av dödade cyklister var 53 procent över 65 år. En förklaring är att äldre inte använder cykelhjälm lika frekvent som yngre. Av andelen dödade cyklister saknade 77 procent cykelhjälm, troligen hade 40 procent av dessa överlevt om de använt hjälm⁸. Eftersom en tredjedel av olycksdrabbade cyklister får skullskador är cykelhjälmen det effektivaste skyddet. Cykelhjälmen används allt oftare och år 1998 använde cirka 18 procent av cyklisterna hjälm vilket var åtta procentenheter mer än år 1995. Cykelhjälm används främst av barn, hela 53 procent av de som är 10 år eller yngre använder hjälm, bland grundskolebarn totalt 36 procent och för vuxna är siffran endast ca 14 procent.⁹

I Sverige har andel cykelresor minskat och idag sker bara cirka 12 procent av resorna på cykel. Biltrafikens andel har däremot ökat, på bekostnad av ökad trängsel, ökad miljöbelastning samt ökad energi-

⁶ Jensen et al. 2000 sid. 15, Jensen 1998 (b), Taylor & Halliday 1997

⁷ (Enligt SIKAs Statistikservice 2001)

⁸ (Vägverket, Djupstudierappport över dödsolyckor i södra Sverige 1997 – 2000)

⁹ (Källa: Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI.)

användning i transportsektorn. Barns möjligheter att själva ta sig till och från skolan, samt till fritidsaktiviteter, har minskat i samma takt som biltrafiken ökat. För att bryta denna trend och nå ett mer miljöanpassat transportsystem måste andelen cykelresor öka.

Cykeln i aktuell planering:

Vägverket ansvarar för det statliga vägnätets cykel- och gångtrafik. I tätorter är det vanligast att staten ansvarar för huvudvägnätet medan kommunerna har ansvaret för övrigt vägnät. Det innebär att det är huvudsakligen kommunerna som har ansvar för utbyggnad av gångvägar och cykelleder vid sidan av huvudvägnätet. Liksom för andra statsbidragsberättigade åtgärder kan den regionala planeringsramen användas för att stödja kommunerna att investera i sådana åtgärder genom att tillhandahålla ett 50 procentigt statsbidrag.¹⁰ Åtgärder som förbättrar för cykeln i regional och lokal infrastrukturen samordnas och förankras i en Länsstransportplan som fastställs av Länsstyrelsen. Här ingår gång- och cykelvägar som trafiksäkerhetsobjekt.

I det kommunala vägnätet sker planering av nybyggnad, drift- och underhåll av respektive kommun och inom Vägverket består den ekonomiska planeringen av ettåriga budgetar som är kopplade till en treårig verksamhetsplan. I Vägverkets vägdatabas (VDB) går det att se förändringar av antalet GC-anläggningar i regionen mellan åren 1995 till år 2001.

År 1995	År 2001	Förändring i procent
▪ Blekinge Län: 54 km	66 km	+ 22 %
▪ Östergötlands Län: 61 km	121 km	+ 98 %
▪ Kronobergs län: 78 km	138 km	+ 77 %
▪ Kalmar Län: 110 km	141 km	+ 28 %
▪ Jönköpings län: 88 km	238 km	+ 170 %
▪ Summa alla län: 391 km	704 km	+ 80 %

En slutsats är att GC-anläggningar (ca. 70 mil) förvisso har ökat med 80% men endast utgör 4 procent av regionens allmänna vägnät (ca. 1800 mil).

¹⁰ (Enl. proposition 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Sid 117.)

11. Önskat läge:

Den s.k. nollvisionen innebär att ingen ska dödas, eller skadas allvarligt, till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet.¹¹ Därför måste trafikolyckorna fortlöpande minska. Åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet måste prioriteras. Regeringen har satt som riktmärke att till år 2007 halvera antalet dödade i trafiken, räknat från 1996 års nivå. För att lyckas krävs, förutom stora fysiska förändringar i befintligt väg- och gatunät, en ökad och säker cykeltrafik samt att samtliga cyklister använder cykelhjälm. Vägverket har tagit fram en nationell cykelstrategi som visar hur en ökad och säker cykeltrafik kan uppnås.¹² Enligt visionen "Fler väljer att cykla dagligen" väljs cykeln för att resan upplevs trygg, säker och komfortabel".

För att nå vårt önskade läge "öka cyklisternas tillgänglighet via vägtransportsystemet", pekas sex insatsområden ut som alla bidrar till en ökad och säker cykeltrafik, infrastruktur, samhällsplanering, drift- och underhåll, attitydförändring, samverkan, prioriterade grupper.

12. Drivande och hindrande krafter:

12.1. Drivande krafter

Förbättrad folkhälsa:

Cykeln är oslagbar som fysiskt motions- tränings- och arbetsredskap genom en kombination av relativt mjuk belastning och möjligheten till allsidig träning. Rent fysiologiskt ger cykling snabbt bra kondition, god syreupptagningsförmåga, uthållighet och muskelstyrka.

Förbättrar miljön:

För att nästa generation ska kunna överta ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta måste ett långsiktigt hållbart transportsystem realiserars.¹³ Detta innebära bl.a. färre bilar och fler cyklar eftersom det har en gynnsam effekt på luftföroreningar, buller och andra externa effekter som motverkar en trevligare miljö. Cykeln har en naturlig roll i ett miljöanpassat transportsystem.

Ekonomiskt fördelaktig:

Den som cyklar kan, i förhållande till bilisten, snabbt spara många utgifter. Erfarenheter från Gävle visar att det går att spara upp till 600 kronor per månad om man använder cykel i stället för bil till och från arbetet. Även för stat och kommuner medför ett ökat cyklande att resurser kan omfördelas till mer prioriterade områden.

¹¹ Proposition 1996/97:137, Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

¹² Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Vägverket. Publ. 2000:8

¹³ (enligt proposition 1997/98:145, Miljöpolitiken)

Ökad tillgänglighet:

För människor som bor inom en 5 km radie från resans mål är cykeln i många fall ett idealiskt fordon. Ofta är cykeln det snabbaste alternativet, eftersom cyklisten slipper både bilköer och överfulla parkeringsplatser.

12.2. Hindrande krafter

Brister i infrastrukturen:

För att nå en ökad andel säkra cykelresor behövs fler och bättre cykelvägar. Genom bättre detaljutformning kan fysiska hinder på cykelvägarna undvikas. Konflikter mellan cyklister och fotgängare är vanliga och många känner otrygghet när cykelvägar passerar mörka och ensliga platser. Ett annat problem är att cyklisterna upplever vägvisning längs cykelvägarna som bristfällig, ogenomtänkt och inte kontinuerlig. Ofta saknas säkra uppställningsplatser för cyklarna när de nått ett mål.

När det gäller barn är brister i infrastrukturen särskilt tydliga. Många barn kan inte ta sig till och från skolan på egen hand. Utvecklingen har gått mot att föräldrar alltmer skjutsar sina barn till skolan, fritidsaktiviteter och kamrater. Detta hindrar barns utveckling eftersom de måste få upptäcka omvärlden utan hotande faror från t.ex. bilar. Barnens rörlighet måste främjas och deras krav på trafiksäkerhet och tillgänglighet måste därför prioriteras betydligt högre.

Brister i samhällsplanering:

Fysisk planering har formats utifrån biltrafikens krav, vilket gjort att planering för sammanhängande, säkra och i bästa fall trevliga cykelvägar kommit i andra hand. Detta är en allvarlig brist eftersom cyklisten är beroende av en väg- och bebyggelsestruktur som medför korta avstånd. Det har dock skett en förändring i rätt riktning i de postmoderna stadsplanerna emot mer blandade bostads- arbete och affärsetableringar.

Brister i drift och underhåll:

Cykelvägnätet saknar ofta ett väl utfört drift- och underhåll. Vanliga brister är löv, grus, glassplitter, vattensamlingar, potthål och sprickor. Långsam eller avsaknad av snöröjning, halkbekämpning resulterar i att cykeln ofta inte används vintertid.

Hindrande trafikregler:

Eftersom nuvarande trafikregler till stor del är anpassade efter biltrafikens villkor har många cyklister svårt att förstå och efterleva vissa trafikregler t.ex. förbud att cykla mot enkelriktad trafik eller på gångbanor trots att cykeln inte utgör något hinder. Eftersom cykeln inberäknas i kategorin fordon gäller förbudsskyltar avsedda för motorfordon även för cyklisten, trots att skylten oftast endast är relevant för motorfordonet.

Brister i samverkan:

Idag saknas i stort sätt möjligheter för en resenärer att kombinera olika resor, t.ex. att ta med cykeln på buss eller tåg. Det är ofta svårt att finna stöldsäkra cykelparkeringar i anslutning till platser för resbyten.

13. Vision, strategi och förslag på åtgärder:

13.1. Infrastruktur:

Vision: Möjligheterna att cykla tryggt och gent ökar!

Strategi: Genom en attraktiv, gen och säker infrastruktur kommer människor i större utsträckning att kunna se cykeln som ett självklart alternativ till bilen på korta sträckor. Att trafikmiljön upplevs som farlig och otrygg är ett stort hinder för ökad cykeltrafik. För att uppnå en säkrare och bättre cykeltrafik behövs satsningar på att utveckla och förbättra cykelvägarna med nya länkar, korsningar, vägvisning, cykelparkeringar och god detaljutformning.

Åtgärd: Cykeln måste prioriteras där det är möjligt. Ett nät av cykelvägar planläggs. I arbetet ska önskemål från allmänheten beaktas. En handlingsplan tas fram som beskriver hur respektive väghållare ska uppfylla sin del av ansvaret.

Vision: Barn har en trygg skolväg

Strategi: Barns tillgänglighet måste förbättras så att de kan cykla eller gå till skola, fritidshem, kamrater, eller fritids / aktivitetsområden utan barriärer av tungt trafikerade bilvägar. Därför måste barnens behov prioriteras högt så att deras närmiljö kan bli tryggare.

Åtgärder: Kommuner och Vägverk behöver få en bättre en bild över vilka stråk barnen använder i sin väg mellan bostad, skola och fritidsaktiviteter. En metod är att aktivera barnen att själva rita, beskriva och förklara sin väg till skolan, därigenom kan respektive väghållare få bra idéer på lämpliga åtgärder. Det är också ett bra sätt för barn att få känna att de kan påverka beslut.

13.2 Samhällsplanering:

Vision: Viktiga målpunkter nås via gena och säkra cykelstråk.

Strategi: Eftersom cyklisterna önskar korta avstånd är det viktigt att ny bebyggelse planeras så stadscentret, bostadsområden, skolor, idrotts- och fritidsanläggningar, arbetsplatser och köpcentra kan nås via cykelstråk. Kommunerna måste i den övergripande fysiska planeringen försöka påverka och prioritera för lämpliga cykelpendlingsavstånd. Vid trafik- och samhällsplanering bör cykel-, gång- och kollektivtrafik prioriteras före bilen.

Åtgärder: Den fysiska samhällsplaneringen ska underlätta för vardagscyklandet. Ny bebyggelse som ökar bilanvändandet måste ifrågasättas.

13.3 Drift och underhåll:

Vision: Drift och underhåll bedrivs utifrån cyklistens perspektiv

Strategi: För att cykeltrafiken ska kunna öka och bli säkrare, samt kunna konkurrera med bilen, ska det tydligt märkas att cykelvägarna prioriteras. Vägverket skall som statlig väghållare så långt som möjligt prioritera god standard för cykeln. Dåligt underhållna cykelvägar ökar risken för singelolyckor, samtidigt som snö, regn och kyla minskar benägenheten att cykla.

Åtgärder: För att cykeltrafiken ska kunna öka och bli säkrare krävs att både snöröjning, halkbekämpning, drift och underhåll av cykelns infrastruktur förbättras.

13.4 Attitydförändring:

Vision: Det är positivt och roligt att cykla

Strategi: Genom information och livsstilspåverkan kan positiva argument för cykeln spridas. Det är relativt lätt att få folk att förstå cykelns fördelar för varje individ och hela samhället.

Åtgärder: Kraftfull upplysning om fördelarna med att cykla ur hälso-, miljö- samt privatekonomisk synpunkt.

Vision: Cykelhjälm används av nästan alla cyklister

Strategi: Eftersom cykelhjälmen har stor betydelse för säkerheten kommer Vägverket genom sitt sektorsansvar att satsa resurser för att nå en ökning av dess användning. Framgångsfaktor är ökad kunskap, insikt samt att påvisa bra förebilder bland cyklisterna.

Åtgärder: Vägverket, kommunerna och andra intressenter ska stimulera till ökad hjälmanvändning genom kampanjer och information. Vägverkets anställda bör föregå med gott exempel och använda hjälm vid cykling.

Vision: Anställda på Vägverket cyklar mer och föregår med gott exempel

Strategi: De största möjligheterna för att öka cyklandet finns i de dagliga resorna mellan arbetsplatser, serviceinrättningar och hemmen. Anställda på vägverket ska därför uppmuntras att cykla så ofta som möjligt och vara goda förebilder.

Åtgärder: Med kampanjer och information ska anställda uppmuntras till att cykla mer på fritiden, till, från och i arbetet, samt få egna cykelhjälm.

13.5 Samverkan:

Vision: Ett utökat samarbete i cykelfrågor mellan Vägverket, kommuner, kollektivtrafikbolag och intresseorganisationer.

Strategi: Idag är det nästan omöjligt att ta med sig en cykel på en kollektivtrafikresa eftersom dessa rutiner saknas. Därför behövs bättre samverkan mellan olika transportslag och att "hela resan" perspektivet betonas. Samarbetet skall innebära kunskapsutbyte och idéutveckling samt en gemensam strategi för att öka cyklandet.

Åtgärder: Genom gemensamma kunskapsseminarier kan ny kunskap spridas från forsknings- och utvecklingsgrupper. Det finns även incitament för gemensamma informationsmaterial och kampanjer. Att smidigt kunna ta med sig sin cykel på resan samt att säkert kunna parkera säkert vid en bytespunkt är säkra framgångsfaktorer.

14. Prioriterade grupper:

Trots att Vägverket vill värna om cyklisterna, infinner sig situationen då ett val mellan olika åtgärder måste göras. Därför är det nödvändigt att klargöra vilka trafikantgrupper som måste prioriteras. Vägverket Region Sydöst kommer att prioritera de grupper i samhället som har svårare att ta sig fram i trafiken jämfört med normaltrafikanter. Cykelvägnätet kommer därför att dimensioneras för de svagaste gruppernas mångfald.

Barns behov före vuxnas:

Barnens väg mellan skola, hem och fritidsaktiviteter prioriteras, eftersom deras möjligheter att röra sig själva inom detta område har, under åren, minskat. Genom att prioritera barnens trygghet, ökar även föräldrarnas trygghet eftersom de därmed också kan dra nytta av de fysiska förbättringar som görs.

Arbetspendling före rekreationscykling:

Man bör prioritera vardagscykling före rekreationscykling eftersom en ökning av vardagscykling kan minska de korta bilresorna.

15. Verktyg i planeringen:

Trafikplanering bör utgå från ett brett samhällsperspektiv, där användningen av bil minskar och miljöanpassade och resurssnåla transporter öka. Regeringen anser att fysisk planering och samhällsbyggande bör grundas på program och strategier där ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas utan transporternas negativa effekter.¹⁴ Vid trafikplanering finns ett flertal arbetsmodeller att tillgå. Trafikmiljöprogram / strategi,

¹⁴ Regeringens proposition 2001/02:20. sid. 132.

Mobility Management och Vägverkets fyrstegsmodell tillhör de mest kända.

15.1 Trafikmiljöprogram / strategi:

Genom fördjupade trafikmiljöprogram / strategier, även kallad nätanalys, skapas en transportstrategi, en helhetsuppfattning av stadens eller ortens nuvarande trafiksystem samt en vision av det framtida. Det innebär en ökad helhetssyn i ett samhälle där tätortens invånare ställer allt högre krav på tillgänglighet och trygghet. Nätanalysmetoden omfattar alla trafikslag, de faktorer som påverkar dessa samt en önskad utveckling. Nätanalys kan vara underlag för avvägningar mellan olika intressen, samt en sammanställning av åtgärdsalternativ. Det är viktigt att en nätanalys drivs som en egen process eller tillsammans med översiktsplanarbetet och att den kan få en politisk förankring.

15.2 Mobility Management:

Mobility management, är samlingsbeteckning inom EU för ett brett spektrum av aktiviteter som avser att påverka efterfrågan på transporter. Aktiviteterna syftar till att minska efterfrågan av transporter genom att påverka samhälls- och bebyggelseplanering, minska individuella bilresor, öka andelen miljöanpassade transporter som gång-, cykel- och kollektivtrafik, eller att åstadkomma effektivare användning av bilen t.ex. via samåkning och bilpooler. Det kan även innebära effektivare transportsystem t.ex. infarts- och cykelparkeringar, flexibla arbetstider för att minska trängsel i högrafik etc. Ett kännetecken för arbetet är ett brett samarbete med många aktörer. Huvudverktygen är information, kommunikation, samverkan och organisationsförändringar.

15.3 Fyrstegsmodellen:

Fyrstegsmodellen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter. En grundtanke är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet. I ett första steg skall därför åtgärder som kan påverka vägtransportbehovet prövas. Därefter handlar modellen i stor utsträckning om analys av lämpliga åtgärder inom vägtransportsystemet. De fyra stegen innebär att åtgärder skall analyseras i följande ordning:

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt, planering, styrning, reglering, påverkan och information för att minska transportbehovet eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Omfattar styrning, reglering, påverkan och information riktade mot vägtransportsystemets olika komponenter för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder och ombyggnader i befintligt sträckning t.ex. trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder som tar ny mark i anspråk t.ex. nya vägsträckningar.

16. Finansieringsmöjligheter:

Vägverket finansierar cykelvägar längs det allmänna vägnätet. Åtgärden prioriteras i vägverkets långsiktliga planer. I det årliga VP-arbetet kan mindre åtgärder prövas som riktade åtgärder.

Inom det kommunala väghållningsområdet finansieras åtgärderna av respektive kommun. Varje kommun kan, från Vägverket, söka ett bidrag på 50 procent för miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder t.ex. gång- och cykelvägar.

17. Goda exempel i regionen.

”Miljöanpassad trafik i Vetlanda” är ett projekt som började planeras år 1995 och avslutades år 2000. Syftet var att alla skulle kunna göra något för miljön genom att ständigt välja ett bättre miljöalternativ utan tunga upppoffringar. Genom projektet skulle transporterarnas miljöproblem uppmärksammas och utvecklingen drivas mot ett mer ekologiskt hållbart samhälle. Genom projektet skulle allmänheten få kunskap och förståelse för vilka alternativ, åtgärder och fördelar ett mer miljöanpassat val innebar.

Projektets första åtgärd var att intensivt synliggöra och marknadsföra miljöarbetet i press, radio och TV. Genom informationsmöten, utställningar och arrangemang kunde allmänheten snabbt få inblick i projektets syften, mål samt vilka åtgärder de själva kunde bidra med.

Därefter började ett konkret samarbete med andra organisationer som dominerade projektet under lång tid. Arbetet innebar att ett trettiotal aktiviteter, eller delprojekt, med syfte att åstadkomma en mera miljöanpassad trafik, genomfördes med stort engagemang.

Under den avslutande delen flyttades initiativet för de olika aktiviteterna från projektet ut till andra organisationer och andra resurspersoner. Det innebar bl.a. att cykelaktiviteter arrangerades av ”hälsotramparna” (ett samarbete mellan företagshälsovården och Hälsoforum i Vetlanda), tillfälligt förhöjd skrotningsavgift samt lånecykel vid bilreparationer.

Genom projektet har flera förändringar konstaterats bl.a. har samåkning ökat från 14 procent till 19 procent, antalet cykelresor har ökat från 35 procent till 62 procent. Cykling är den aktivitet som mätts noggrannast och gett störst ökning. Även det samhällsekonomiska utfallet visade sig vara mycket bra eftersom den skattade samhällsekonomiska vinsten blev nästan dubbelt så stor som projektets kostnader.

18. VU 94 och föreskriven separeringsform på landsbygd

Vägutformning 94 (VU 94) beskriver statliga vägars trafiktekniska standard, utformning och önskvärd kvalitet. Enligt VU 94 kan gång och cykeltrafik förekomma på allmänna vägar smalare än 10,5 meter under förutsättning att inte trafikintensiteten överskrider vissa flöden. För att betecknas som god standard för cykeltrafik föreskriver VU 94 att biltrafikens storlek (ÅTD) i förhållande till hastighet och vägbredden inte överskrider följande krav. Är vägbredden över 10,5 meter och hastigheten 90 km/h uppnås god standard för cykeltrafik om trafikflödet är under 1500 fordon (ÅDT).

Är trafikflödet däremot över 1500 fordon (ÅTD) saknas god standard vid 90 km/h och vägbredd 10,5 meter. Även om hastigheten sänks till 70 km/h saknas god standard om vägen är under 10 meter bred.

Cykelfält kan ge god standard på dessa vägar men då ska cykelfälten ha en effektiv bredd av minst 1,25 m och helst 1,50 m exklusive kantlinjebredd, om denna är profilerad. Vid Separeringsform - vägren - erfordras vid streckad kantlinje minst 0,75 m och helst 1,0 m vägrensbredd.

Genom vägdatbanken har vi tagit fram de sträckor i regionen som inte erhåller håller god cykelstandard på det allmänna vägnätet. Länskartor som visar dessa sträckor följer i bilaga 1.

19. Referenslitteratur:

- Statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar inklusive handikappanpassning samt åtgärder för trafiksäkerhet och miljö m.m. (Vägverket)
- Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (Vägverket, publikation 2000:8).
- Planera för cykeln. En idésamling för bättre cykelmiljö (Krister Spolander, ISBN 91-87198-20-7).
- Idékatalog om cykel- och gångtunnel- undergång eller trygg genväg? (Vägverket, 1999).
- Det finns bara dåliga kläder. Kommunen planerar för ökad och säkrare cykeltrafik (Svenska kommunförbundet, ISBN 91-7099-746-2).
- Vägdatbanken (Vägverket).
- Olycksdatabasen (Vägverket).
- www.orebro.se
- www.eskilstuna.se
- www.vasteras.se
- Regeringens proposition 2001/02:20

20. Bilaga 1. Allmänna vägar som saknar god cykelstandard enligt VU 94.

Kartor över:

Östergötlands län

Jönköpings län

Kalmar län

Kronobergs län

Blekinge län.

21. Bilaga 2.

Redovisning

Allmänna vägar med låg trafiksäkerhet vid cykling är på kartan utmärkt med röd dragning.

Befintliga gång- cykelvägar är på kartan utmärkt med grön sträckning.

Lämpliga objekt med störst potential för ökad och säker cykling, 5 km till eller emellan tätorter är på kartan utmärkt med blå sträckning.

Län / kommun / Väg nr. / Sträcka: / Syfte:

Östergötlands län:

- Finspång Kommun
 - Väg 51 Hällestad - Svärtinge: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 215 Finspång – Skärblacka Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Norrköpings Kommun
 - Väg 51 Svärtinge – Norrköping: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 55 Simonstorp – Norrköping: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg E 22 Norrköping – Söderköping: Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 209 Norrköping – Östra Husby: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 799 Norrköping – V. Husby: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - V. 1147 – 1149. Norsborg – Norrköping: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 215 Skärblacka – Norsborg: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 881 Norrköping – Djurön Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Söderköpings Kommun
 - Väg 210 V. Husby - Söderköping: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 210 Gistad – V. Husby: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg E 22 Söderköping – Ringarum: Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Gusums Kommun
 - Väg E 22 Ringarum – Gusum: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg E 22 Gusum – Valdemarssvik: Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Linköpings Kommun
 - Väg 796 Linköping – Gistad: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 35 Linköping – Grebo: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 757 Lingham – Till väg 35: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 707,708,709 Linköping – Slaka: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 702 Slaka – Skeda udde: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 636 Sjögestad – Vikingstad: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 1037 Vikingstad – Malmslätt: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 1030 Malmslätt – Linköping: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - V. 36, 1113, 1114, Brunnebo – Verta Kloster: Låg tr.säk. vid cykling.

- Motala Kommun
 - Väg 50 Kavelbäck - Motala: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 50 Vadstena – Motala: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 36 Motala – Ljungsbro: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 32 Motala - Skänninge: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Vadstena Kommun
 - Väg 50 Vadstena – Ödeshög: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 206 Vadstena – Skänninge: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Ödeshög Kommun
 - Väg 50 Vadstena – Ödeshög: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Boxholms Kommun
 - Väg 32 Mjölby - Boxholm: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Mjölby Kommun
 - Väg 32 Skänninge – Mjölby: Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 636 Mjölby – Vikingstad: Låg trafiksäkerhet vid cykling.

Jönköpings län:

- Mullsjö Kommun
 - Väg 47, 48 Broholm – Mullsjö Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 185 Mullsjö – Nätrared Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 1834 Mullsjö – Höryd Cyklade ungdomar till ridhus.
 - Väg 1819 Mullsjö – Habo Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Habo Kommun
 - Väg 195 Fagerhult – Baskarp Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 1819 Mullsjö – Habo Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Jönköpings Kommun
 - G:a b.v Bottnaryd – Jönköping Upprustning till cykelväg.
 - Väg 993 Stava - Kaxholmen Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 132 Huskvarna –Lekeryd Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 942 Tenhult –Huskvarna Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 842 Banarp – Tenhult Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 31 Tenhult – Öggestorp Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 986 Svarttorp - Lekeryd Låg trafiksäkerhet vid cykling.
- Tranås Kommun
 - V. G:a 32 Sommen – Tenbäcken Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 131 Tranås – Hestra Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 32 Tranås – Säby Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 133 Gripenberg – Säby Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Nässjö Kommun
 - Väg 951 Solberga badplats Många cyklande barn på vägen.
 - Väg 959 Solberga – Anneberg Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 860 Stensjön – Rödjenäs Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 836 Nässjö – Fredriksdal Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Vetlanda Kommun
 - Väg 127 Sjunnen – Alseda Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 877 Landsbro – Myresjö Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 747 Ramkvilla samhälle Många cyklande barn i samhället

- Sävsjö Kommun
 - Väg 127 Sävsjö samhälle Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 744 Rörvik samhälle Delvis byggt men sträckor saknas

- Gnosjö Kommun
 - Väg 151 Hestra – Nissafors Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 604 Gnosjö – Anderstorp Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 26 Isaberg – Nissafors Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Värnamo Kommun
 - Väg 152 Bredaryd – Lanna Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 27 Bredaryd - Forsheda Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 846 Värnamo – Hörle Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 27 Värnamo – Bor Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 27 Rydaholm – Badplatsen Många barn på vägen.
 - Väg 606 Värnamo – Tännö Låg trafiksäkerhet vid cykling.

Kalmar Län:

- Borgholms kommun
 - Väg 136 Färjestaden - Byxelkrok Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 984, Löttorp. Turistled på G:a järnvägsbanken.

- Hultsfreds kommun
 - Väg 129 Lönneberga – Silverdalen. Delvis byggd
 - Väg 138, Virserums tätort. Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Högsby kommun
 - Väg 673 Berga samhälle. Delvis bygd
 - Väg 34, Staby – Högsby. Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 34, Mörlunda – Tulunda. Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Kalmar kommun
 - Väg 125/586 Läckeby – Lindsdal Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 585 Smedby – Kalmar Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 570 Rinkabyholm samhälle. Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 570 Ljungbyholm – Hagby Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg sakn. Rinkabyholm – Smedsby. Förbindelse saknas vid cykling.
 - Väg 592. Drag – Revsudden Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 596. Rockneby samhälle Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Mönsterås kommun
 - Väg E22 Mönsterås – Väg till Mönsterås bruk.
 - Väg 34. Ålems samhälle. Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 627 Timmernabben – Ålem. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 628 Blomstermåla – Mönsterås. Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 635 Väg till Oknö. Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Mörbylånga kommun
 - Väg 136 Färgestaden – Grönhögen. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 943 Färgestaden – Mörbylånga. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 951 Arontorp – Färgestaden. Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Nybro Kommun
 - Väg 31 Nybro – Orrefors G:a järnvägsbank
 - Väg 571 Flygsfors – Orrefors Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Torsås kommun
 - Väg E22 Bergkvara – Bröms. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 504 Bergkvara - Torsås. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Emmaboda Kommun
 - Väg 120 Emmaboda tätort. Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Oskarshamns Kommun
 - Väg 650 Vånevik – Påskallavik. Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 743 Fårbo – Figeholm – Simpevarp.

- Västerviks Kommun
 - Väg 213 Loftahammar – Aleglo. Låg trafiksäkerhet vid cykling

- Vimmerby Kommun
 - Väg 818 Södra Vi tätort. Låg trafiksäkerhet vid cykling
 - Väg 760 Tuna tätort. Låg trafiksäkerhet vid cykling

Kronobergs län:

- Alvesta Kommun
 - Väg 707 Alvesta – Gemla. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Ljungby Kommun
 - Väg 568 Lagan – Ljungby. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 555 Ljungby – Bolmstad. Många ungdomar sommartid.

- Markaryd Kommun
 - Väg 520 Timsfors – Strömsnäsbruk. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Tingsryd Kommun
 - Väg 120 Konga – Dångebo. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Växjö Kommun
 - Väg 712 Genom Gemla. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 707, 23. Gemla – Växjö. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 897 Rottne – Sandsbro. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 30 Genom Ingestad. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 122 Ingestad – Linneryd. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Älmhult Kommun
 - Väg 600 Liatorp – Älmhult. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

Blekinge Län:

- Karlskrona Kommun
 - Väg 678 Nättraby genomfart. Delvis bygd.
 - Väg 676 Nättraby östra vägen. Delvis bygd.
 - Väg 679 Nättraby – Verstorp. Delvis bygd.
 - Väg E22 Nättraby – Transtorp. Delvis bygd.
 - Väg E22 Ronneby – Nättraby Vid mittseparering (2+1) saknas säker cykelmöjlighet
 - Väg 122-28. Rödeby - Vedby. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg E22 Lösen – Ölgersjö. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - G:a banvallen. Lösen – Jämjö. Upprustning till cykelväg.
 - Väg 738 Ölgersjö – Säby Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 738 Sturkö samhälle. Delvis bygd.
 - Väg 742 Sturkö samhälle Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Karlshamns Kommun
 - Väg E22.03. Karlshamn – Stockholmsledet. Delvis bygd.
 - Väg E22.03. Stockholmsledet – Aplakärr. Delvis bygd.
 - Väg 620 Aplakärr – Kopprarp. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 631 Kopprarp – Härraryd. Delvis bygd.
 - Väg 606 Mörrum – Asarum. Delvis bygd.

- Sölvesborgs Kommun
 - Väg 512 Mjällby – Hörvik. Låg trafiksäkerhet vid cykling.

- Olofströms Kommun
 - Väg 539 Olofström - Jämshög. Låg trafiksäkerhet vid cykling.
 - Väg 121 Olofström genomfart. Låg trafiksäkerhet vid cykling.