



Växjö
kommun

Cykelvägplan 2019



Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning.....	4
Bakgrund och funktion för cykelvägplanen	5
Transportplanens strategier och åtgärder.....	6
Definition av Växjö's cykelvägnät	7
Cykelöverfarter.....	10
Befintligt cykelvägnät i Växjö stad	11
Långsiktig strategisk plan för att knyta ihop Växjö's befintliga cykelvägnät med nya områden.....	12
Övriga kommundelcentra, mindre orter samt landsbygdens behov av nya cykelvägar	13
Investeringslista för nya cykelvägar i Växjö stad, samt övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygd.....	23
Investeringsbehov i Växjö stad	23
Upprustning av de prioriterade huvudcykelvägarna	24
Nyinvestering av cykelvägar i staden	25
Bristfällig belysning Växjö stad.....	28
Nyinvestering i Växjö's övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygd.....	31
Principlösning för cykelinfrastruktur	33
Principer för cykelvägvisning	33
Driftsrutiner av cykelvägarna.....	34
Underhållsplan för cykelvägarna.....	37
Bilaga kartor underhållsplan kommunala cykelvägar	39

Förord

Växjö växer från att ha varit en småstad, där invånarna förväntades nå allt med bilen, till en större stad där kollektivtrafik, gång och cykel ska ersätta flertalet bilresor inom staden och omkringliggande region. Målet är att fler, som har möjlighet, oftare väljer cykel, gång och kollektivtrafik för att stadens transportsätt ska bli mer effektivt och ge plats till de som behöver köra bil. Förutom att cykeln tar betydligt mindre plats än personbilen förflyttar den också fler människor per tidsenhet och är dessutom miljöanpassad, billigare och mer hälsosam. Ofta är cykeln dessutom snabbare eller lika snabb som bilen för kortare resor i staden. Genom att skapa bra cykelinfrastruktur inom kommunen finns förutsättningar för att nå målet, en ökning av andelen cykel och gående med 5 % -enheter, till 37 % av alla personresor år 2020, jämfört med år 2012. Det finns 187 kilometer cykelväg i kommunen, inräknat staden, kommundelcentra och mindre orter. Huvuddelen av kommunen är ganska platt vilket gör det bekvämt att cykla. Cykelvägplanen pekar ut det prioriterade cykelnätet i staden, prioriterade förbindelser till övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygden samt en lista över investeringar av nya cykelvägar i staden och i övriga kommundelcentran, mindre orter och landsbygden. Cykelvägplanen beskriver dessutom underhållsplanen och de drifts



rutiner som ska bidra till att locka fler att välja cykel. Helt enkelt en stad som människor vill bo, verka och leva i där de flesta vardagstransporter sker med cykel.

Sofia Stynsberg, ordförande i Tekniska Nämnden

Sammanfattning

I detta dokument finns kommunens mål kopplat till cykel med från Översiktsplanen och Miljöprogrammet samt beskrivningar av de mer detaljerade strategierna för utveckling av cykel i Transportplanen och Trafikplanen 2030. Dessa mer övergripande dokument har som mål att öka antalet cyklande för att få en mer attraktiv stad, med god tillgänglighet för medborgarna i kommunen. Att fler som väljer att cykla och åka kollektivt leder till en minskad och lugnare biltrafik vilket bidrar till att staden kan fortsätta växa med god tillgänglighet för de som måste resa med bil. Det bidrar också till en minskning av buller och luftföroreningar samt en ökad trafiksäkerhet. Att fler går och cyklar bidrar dessutom till en förbättrad folkhälsa och en fortsatt attraktiv stadsmiljö där människor kan trivas och utvecklas.

I planen finns definitioner av cykelvägnät och var dessa nät finns i Växjö. Det ingår också var den nya typen av cykelöverfarter, som prioriterar cykel i korsningar, ska införas framöver för att öka framkomligheten och säkerheten för cykeltrafiken.

Vidare ingår också planering för framtida cykelvägar i staden och övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygden samt mellan dessa och staden. Utöver dessa framtida cykelvägar finns också investeringslistor för upprustning av befintliga cykelvägnät i staden, behovet av belysning på befintliga cykelvägar och nya cykelvägar i staden, samt i övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygden.

Inför varje budgetprocess hämtas investeringsobjekt från dessa investeringslistor för att gradvis, bit för bit, genomföra varje åtgärd för att tillslut nå målet om en hållbar, fossilbränslefri kommun där cykel tillsammans med gång och kollektivtrafik dominerar när det gäller persontransporter.

Dessutom innehåller cykelvägplanen en beskrivning av principerna för cykelvägvisning samt en beskrivning av driftsrutiner och underhållsplaner för cykelvägarna med tillhörande kartor som visar status på cykelvägarna och dess underhållsbehov.

Bakgrund och funktion för cykelvägplanen

Växjö kommuns övergripande mål för trafiken finns i Översiktsplanen och i Miljöprogrammet. Dessa trafikmål beskrivs, fördjupas och kopplas sedan ihop med strategier och åtgärder i det underliggande dokumentet, Transportplanen. Transportplanen innehåller fem strategiområden och cykel är ett av dem. I strategiområdet för cykel beskrivs de viktigaste planeringsprinciperna och strategierna för hur kommunen ska arbeta framöver. Det finns tolv åtgärder för att uppnå dessa strategier och en av dessa är att uppdatera cykelvägplanen från år 2009. Enligt denna åtgärd skall cykelvägplanen bland annat innehålla en investeringslista över vilka nya cykelvägar som behöver byggas, en underhållsplan och en

definiering av vilka cykelvägar som ingår i huvudcykelnät. För att genomföra planens nya cykelvägar tar Tekniska nämndens beslut om hur stora investeringsbudget skall vara, därefter väljs vilka cykelvägar som skall byggas från investeringslistan samt andra cykelåtgärder vilket är kommunens styrprocess och visas på bilden på nästa sida. På så sätt planeras och förverkligas kommunens mål inom transportområdet.

Denna cykelvägplan ersätter cykelvägplanen som antogs av kommunfullmäktige 2009-11-17. En ny revidering av cykelvägplanen bör ske vart femte år.



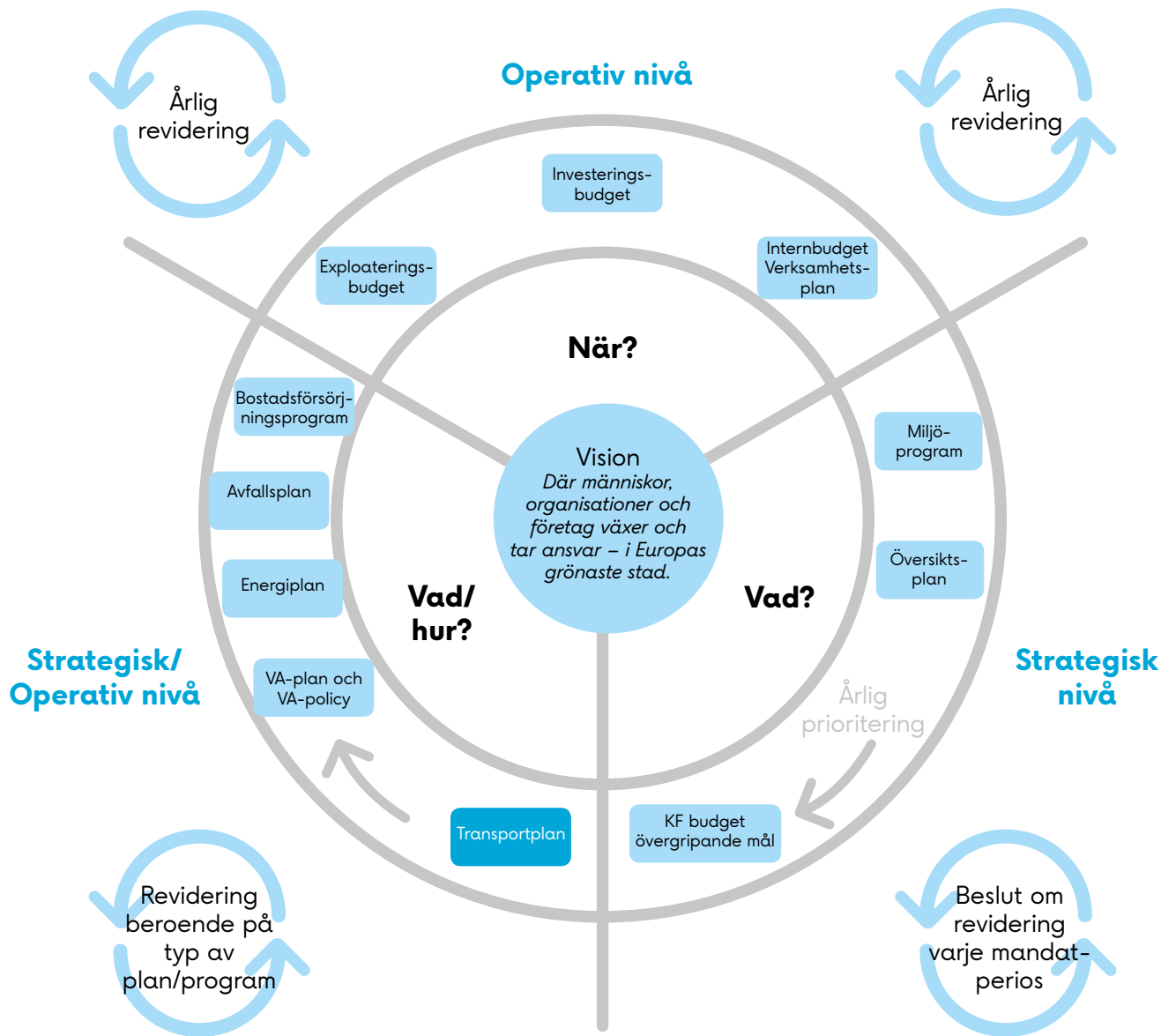


Bild: beskrivning av kommunens styrprocess

Transportplanens strategier och åtgärder

Mål inom transportområdet

I Översiktsplanen för staden från år 2011 finns sex mål, varav flera har bäring på transporter och ett av dessa berör cykling. "Växjö ska vara en tätare och mer funktionsblandad stad där nästan alla persontransporter i staden sker till fots, med cykel eller kollektivt färdmedel".

I Miljöprogrammet från år 2014 är följande mål relevanta för transportområdet:

- De fossila koldioxidutsläppen per invånare ska minska med minst 65 procent till 2020 jämfört med år 1993. Växjö ska vara en fossilbränslefri kommun senast år 2030. *Under perioden 1993 -2017 minskade utsläppen med 58 procent.*
- Av alla resor som görs av Växjös medborgare ska minst 37 procent ske till fots eller med cykel och minst 10 procent med kollektivtrafik år 2020. *Det innebär en ökning med 9 procentenheter mellan 2012 och 2020.*

Transportplanen från 2014 pekar ut hur Växjö kommun skapar ett mer effektivt och hållbart transportsystem. Fler personer och mer gods behöver transporteras på samma yta. Ensamåkande i bil är ytkrävande och ger en rad störningar. Genom att de som kan byter till mer effektiva färdmedel, gång, cykel och buss, kan vi frigöra kapacitet så att de som måste fortsätta åka bil kan göra det. På landsbygden och orter med gles kollektivtrafik är och förblir bilen ofta det enda alternativet.

Transportplanen har följande fokus: Att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem har följande grundstenar:

- Minska behovet av resor och transporter
- Föra över resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik där alternativ finns
- Effektivisera kvarvarande bilresor och godstransporter
- Skapa ett mer trafiksäkert trafikantmönster
- Övergång till mer miljöanpassade fordon och drivmedel

I Transportplanens strategiområde för cykel finns nio strategier och tolv åtgärder varav fem förtydligas och beskrivs i denna cykelvägplan. En av dessa strategier "Utveckla cykelvägnätet för att erbjuda genare, bekvämare och trafiksäkrare förbindelser i både nya och befintliga områden i staden" förtydligas i denna plan inklusive åtgärden "investeringslista för uppgradering och nya cykelvägar i staden såväl som i övriga delar av kommunen." Övriga strategier hantearas via Transportplanen.

Definition av Växjös cykelvägnät

I Trafikplanen för Växjö 2030 har målstandard för fyra olika typer av cykelvägnät utarbetats, snabbcykelstandard, prioriterat huvudcykelnät, huvudcykelnät och övrigt cykelnät. Dessa fyra olika cykelvägnät beskrivs nedan.

Snabbcykelstandard: Snabbcykelstandard är en ny typ av cykelvägnät. Den kan användas främst vid nybyggnation och den har få korsningspunkter. Det är ett gent och prioriterat cykelvägnät med god kvalitet på drift och underhåll, med vägvisning och med separering till gående med målad linje, annat material eller nivåskillnad. Med en bredd på 3,5 meter för dubbelriktad trafik för cykeldelen ska cyklister kunna cykla om även vid möte av annan cykel. En cykelväg med snabbcykelstandard skall eftersträva planskildhet istället för korsningar eller prioriterad (cykelöverfart) jämfört med korsande vägar. Det bör vara max en korsningspunkt per kilometer. Vintertid är cykelvägnätet snöröjt vid morgonrusningen. På sikt skall de vintertid sopsaltas så att de är snöfria vid temperaturer ned mot fem-sex minusgrader.

Prioriterat huvudcykelvägnät: Ett gent och prioriterat cykelvägnät med god kvalitet på drift och underhåll och som har vägvisning. De prioriterade huvudcykelvägarna är gena och snabba transportvägar till och från de olika stadsdelarna till centrum. Det finns ett till tre vägnät från respektive stadsdel. Denna cykelväg är prioriterad jämfört med korsande vägar, utom på vägar med särskilt prioriterade sträckor för

ambulans. Den har markerad linje mellan gående och cyklister. Detta cykelvägnät strävar efter att ha minst tre meters bredd förutom i centrumrutan (rutnätstaden). Vintertid är cykelvägnätet snöröjt vid morgonrusningen. På sikt skall de vintertid sopsaltas så att de är snöfria vid temperaturer ned mot fem-sex minusgrader.

Huvudcykelvägnät: Ett gent och prioriterat cykelvägnät med god kvalitet på drift och underhåll och i vissa fall vägvisning. Detta nät har markerad linje mellan gående och cyklister och kan innehålla cykelfält och färd i gata. Vintertid är cykelvägnätet snöröjt med sandning och plogning, till morgonrusningen. Detta cykelnät finns parallellt med de prioriterade huvudcykelvägnätet.

Övriga cykelvägnät: Ansluter till de prioriterade huvudcykelvägarna och andra huvudcykelvägar. Kan ansluta till mindre besökta målpunkter. Dessa cykelvägar är snöröjda med sandning och plogning men med lägre prioritet.

Fritids- och rekreationscykelväg: Ansluter till intressanta målpunkter för friluftsliv eller annan säsongsbetonad verksamhet som till exempel badplatser. Dessa cykelvägar är oftast belagda med grus och har ingen belysning. Snöröjs inte vintertid.

Målstandard

Kraven på cykelvägar skiljer sig åt beroende på typ av cykelvägnät. I tabellen nedan framgår vilka krav som ställs på olika parametrar beroende på typ av vägnät.

Tabell. Målstandard, cykelvägnät från trafikplan Växjö 2030

	Snabbcykelväg	Prioriterad huvudnät	Huvudnät	Övrigt nät
1 Maskvidd	En per stadsdel	1-3 per stadsdel	300-500 m	
2 Separering mot gående	Nivåskillnad Materialskillnad Målning	Nivåskillnad Material Målning	Målning	
3 Bredd	3,5 m (dubbelriktad) 2,5 (enkelriktad)	3,0 m (dubbelriktad) 2,0 m (enkelriktad)	2,25 m (dubbelriktad) 1,6 m (enkelriktad)	3,0 (gemensam med gående)
4 Separering mot biltrafik	Kantsten	Kantsten eftersträvas Cykelfält vid max 40 km/h och låga trafikflöden (< 9000 dh) Blandtrafik vid 30 km/h och låga flöden	Kantsten eftersträvas Cykelfält ok i max 40 km/h och låga trafikflöden (<900 dh) Blandtrafik vid 30 km/h och låga flöden	Kantsten eftersträvas. Cykelfält ok i max 40 km/h och låga trafikflöden (<900 dh) Blandtrafik vid 30 km/h
5 Korsningsstandard	Planskildhet Cykelöverfart	Planskildhet, Cykelöverfart Hastighetssäkrad cykelpassage utan nivåskillnad för cyklande	Cykelöverfart hastighetssäkrad cykelpassage	Hastighetssäkrad cykelpassage
6 Dimensionerande hastighet	30 km/	20 km/h	20 km/h	15 km/h
7 Trafiksignaler	Detektering	Detektering Överrapportering från motorfordonstrafik	Överrapportering från motorfordonstrafik	

	Snabbcykelväg	Prioriterad huvudnät	Huvudnät	Övrigt nät
8 Drift och underhåll	Prio 1	Prio 1	Prio 1	Prio 3
9 Belysning	Ja	Ja	Ja vid ombyggnad	Spilljus från körbana kan räckta
10 Vägvissning	Ja Avstånds-angivelser	Ja Avstånds-angivelser	Endast vissa sträckor/ platser	Endast vissa sträckor/ platser
11 Omledning och skyltning vid vägarbeten	Ja. Höga krav på jämnhet och bredd	Ja. Höga krav på jämnhet och bredd	Ja. Vid höga krav på jämnhet och bredd	Ja
12 Trygghet (växtlighet, vägval)	Gestaltas med omsorg, särskilt där de går genom parker/natur		Ja	Ja
13 Sikt	30 m sikttriangel 1,5 m fritt på sträcka		10 m sikttriangel	
14 Beläggning	Asfalt		Asfalt	Asfalt Stenbeläggning Grus

I ovanstående tabell, under kategorin breddmått förutsätts att snöupplag inte sker på cykelbanorna. På cykelnätet i centrum finns inte möjligheter att få önskad målstandard men däremot strävar vi efter att succesivt uppnå målstandarden utanför centrum. Vid vissa sträckor med höga flöden av cyklister kan det behövas högre standard än vad som beskrivs.

I samma trafikplan visas också prioritering mellan olika typer av cykelvägar och gator i korsningar för att uppnå transportmålen för kommunen. I nedanstående matris från trafikplanen beskrivs hur cykelvägar skall prioriteras i förhållande till gator och om cykelvägen skall ha företräde i aktuell korsning eller inte.

	Regionala huvudgator	Övriga huvudgator	Uppsamlingsgator	Lokalgator
Snabbcykelvägsstandard	Ingen konflikt	Cyklande	Cyklande	Cyklande
Prioriterat huvudcykelnät	Cyklande	Cyklande	Cyklande	Cyklande
Huvudcykelnät	Motorfordon	Cyklande	Cyklande	Cyklande
Övrigt cykelnät	Motorfordon	Motorfordon	Cyklande	Samspel

Matris: prioritering i korsningar mellan cykelvägar och gator

I trafikplanen fastläggs också prioriteringen mellan olika typer av cykelvägar och busstråk i korsningar. I nedanstående matris från trafikplanen beskrivs hur cykelvägar skall prioriteras i förhållande till busstråk.

	Särskilt prioriterade stråk och regional busstrafik	Övriga kollektivtrafikstråk
Snabbcykelvägsstandard	Cyklande	Cyklande
Prioriterat huvudcykelnät	Cyklande	Cyklande
Huvudcykelnät	Kollektivtrafik	Cyklande
Övrigt cykelnät	Kollektivtrafik	Kollektivtrafik

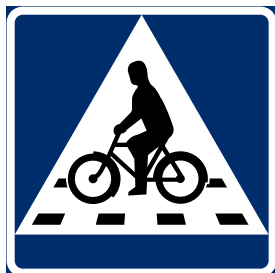
Matris: prioritering i korsningar mellan cykelvägar och kollektivtrafikstråk

Grundläggande när det gäller transporter för kommunen är att skapa ett trafiksäkert transportsystem. Planeringsprincipen för cykeltrafik och annan trafik är att trafiksäkerhet alltid ska väga tyngre än framkomlighet. Strävan är dock att trafiksäkerheten skall skapas för cyklister utan att försämra framkomligheten för dessa trafikanter.

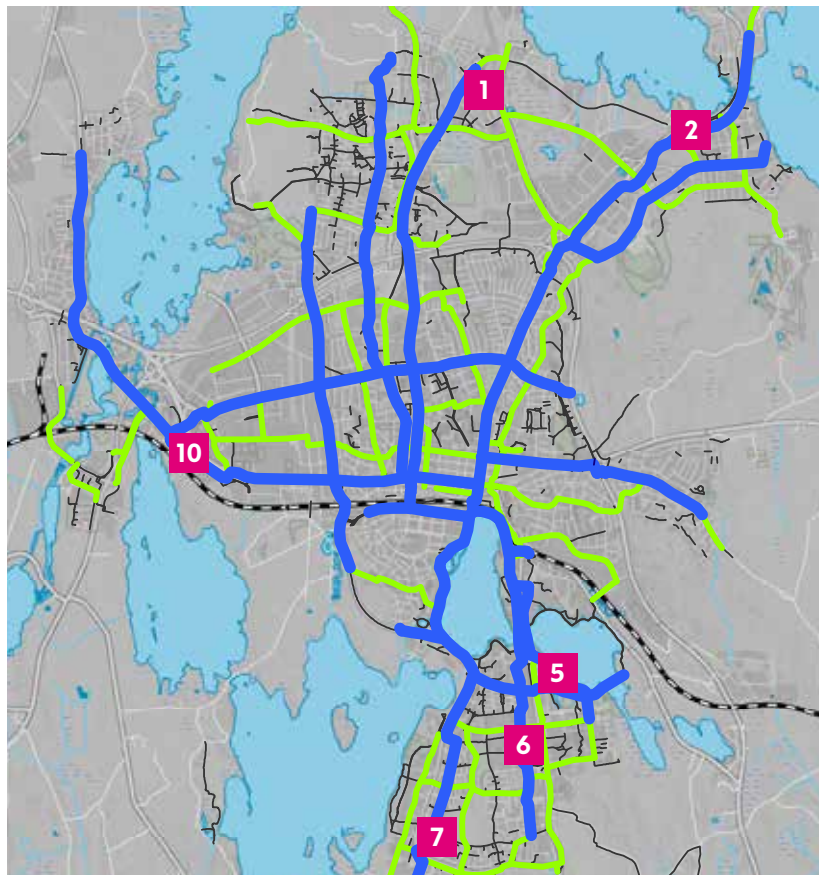
Cykelöverfarer

Cykelöverfart infördes nationellt år 2014 för att prioritera och skapa en trafiksäker korsning för cykel. Det innebär att "fordonsförare har väjningsplikt mot cyklister som är ute på eller just skall färdas ut på cykelöverfarten" enligt Transportstyrelsen. Det regleras med cykelöverfartsmärket och väjningsmarkeringar i gatan samt farthinder, som säkrar has-

tigheten över cykelöverfarten till max 30 km/h. En utredning har tagits fram med förslag på 46 platser, i första skedet, längs med det prioriterade huvudcykelnätet i Växjö stad enligt nedanstående bild. Dessa cykelöverfarer införs vartefter budgeten tillåter med början under år 2018.

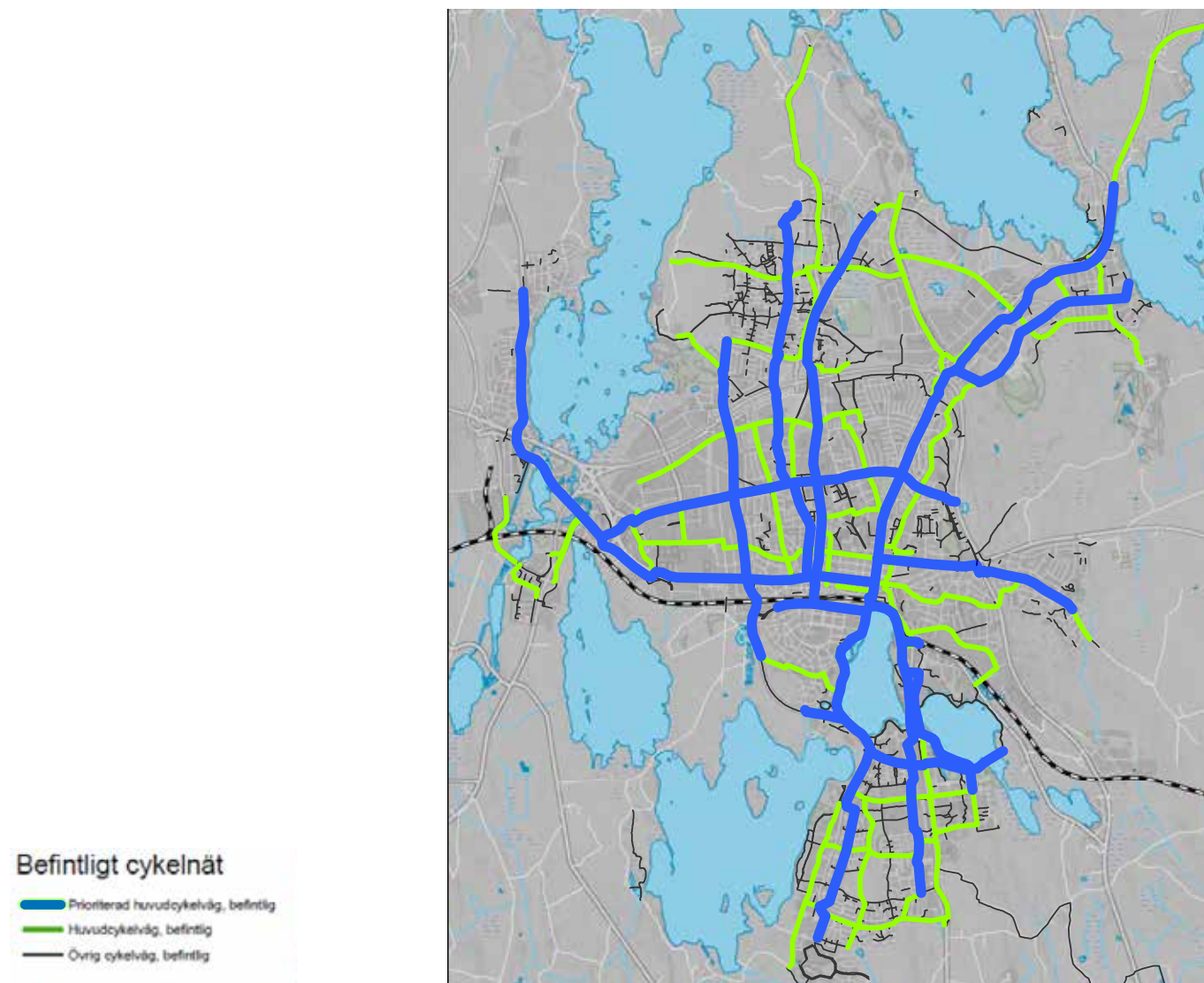


■ Utvald prioriterad huvudcykelvägnät för cykelöverfarer



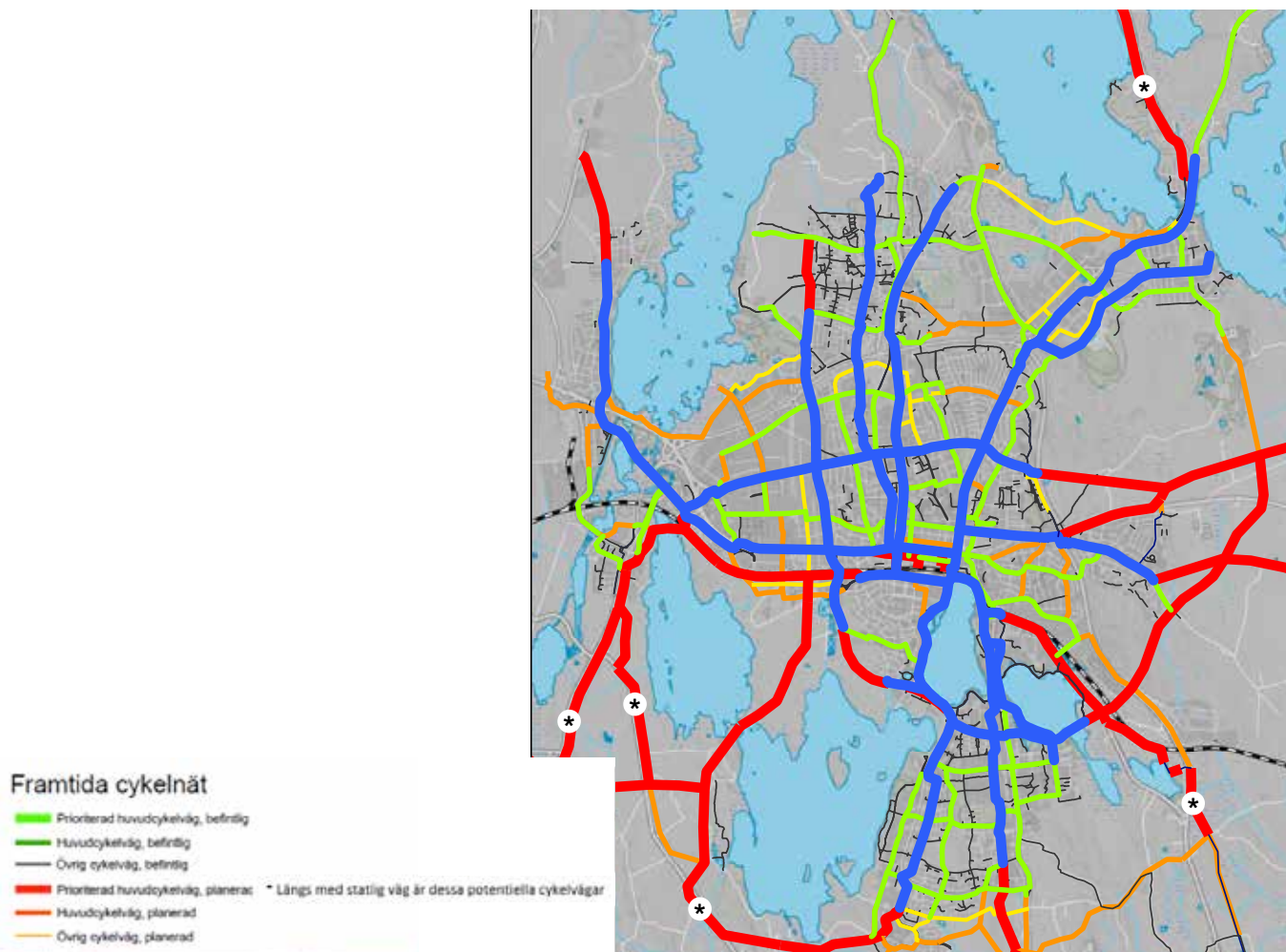
Befintligt cykelvägnät i Växjö stad

Utifrån ovan beskrivna målstandard klassas det befintliga cykelvägnätet i Växjö stad enligt följande:



Långsiktig strategisk plan för att knyta ihop Växjöns befintliga cykelvägnät med nya områden

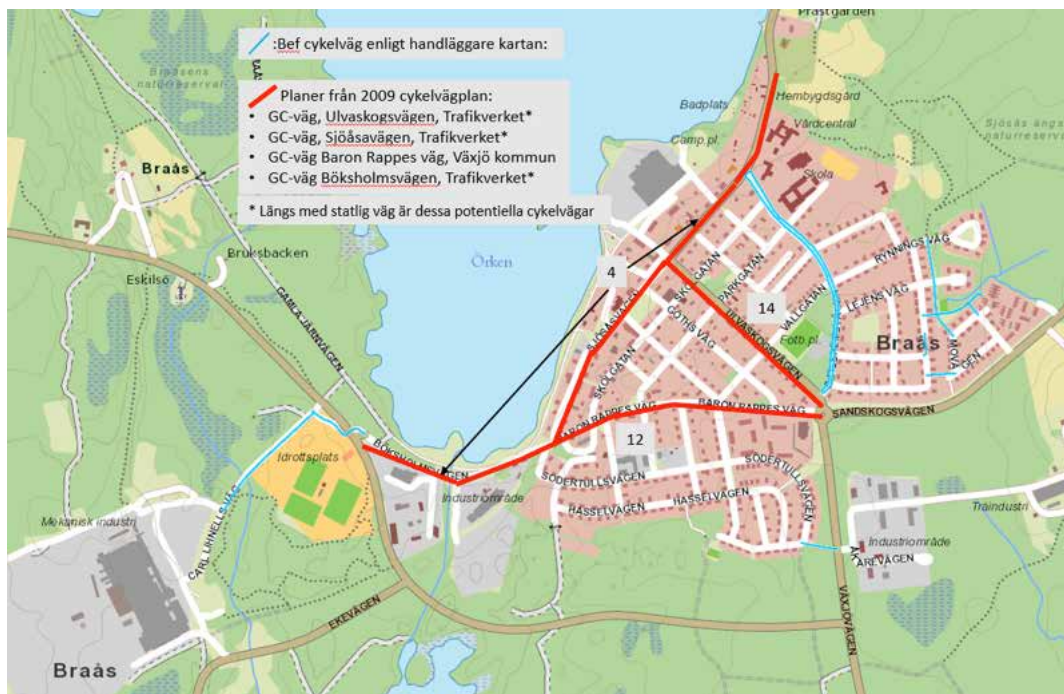
Växjö kommun växer med drygt 1000 nya invånare per år och huvuddelen av dessa bosätter sig i Växjö stad. Nya områden för boende och verksamheter ska ha en god cykelinfrastruktur. Utifrån dessa premisser har följande utbyggnadskarta utvecklats för att tillgodose nya områden i Växjö stad.



Övriga kommundelcentra, mindre orter samt landsbygdens behov av nya cykelvägar

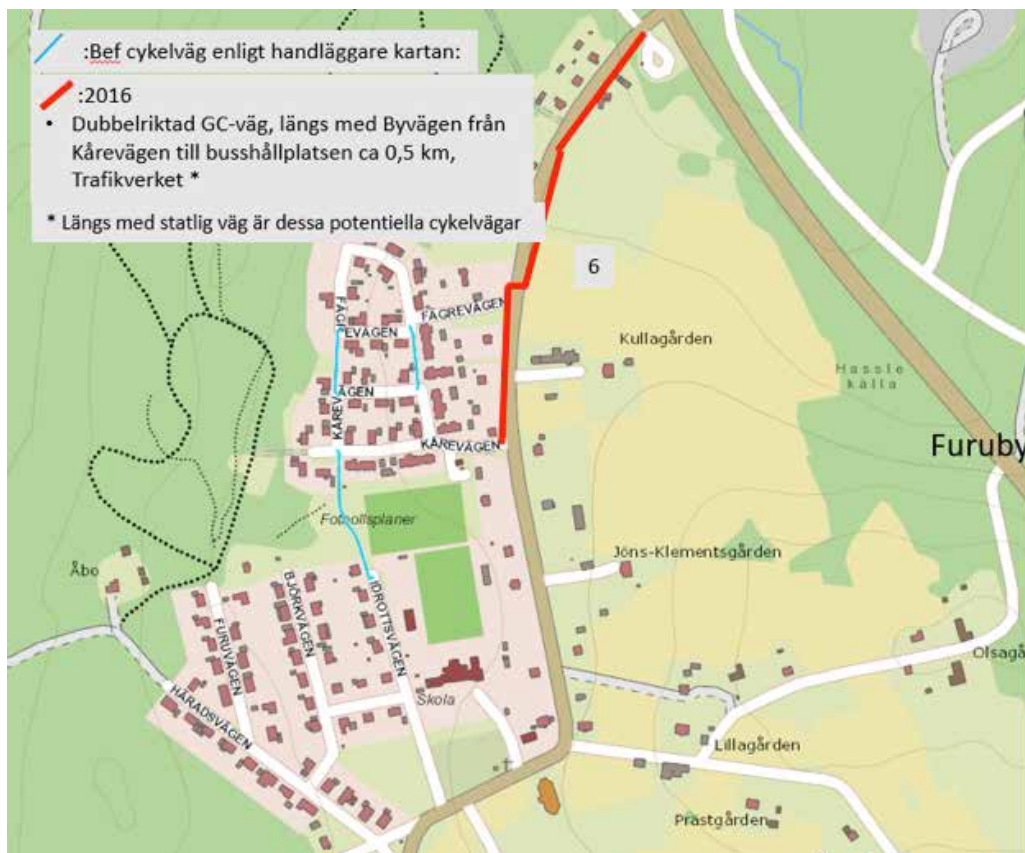
Övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygdens behov av nya cykelvägar presenteras nedan utifrån cykelvägplanen från 2009 som fortfarande är aktuella. För flera av dessa kommundelcentra är Trafikverket väghållare och en om- eller utbyggnad behöver därför ske i samverkan med dem. För övriga kommundelcentra och mindre orter beskrivs också behovet av cykelväg till Växjö stad och till närliggande kommundelcentra.

För Braås finns följande behov av nya cykelvägar.



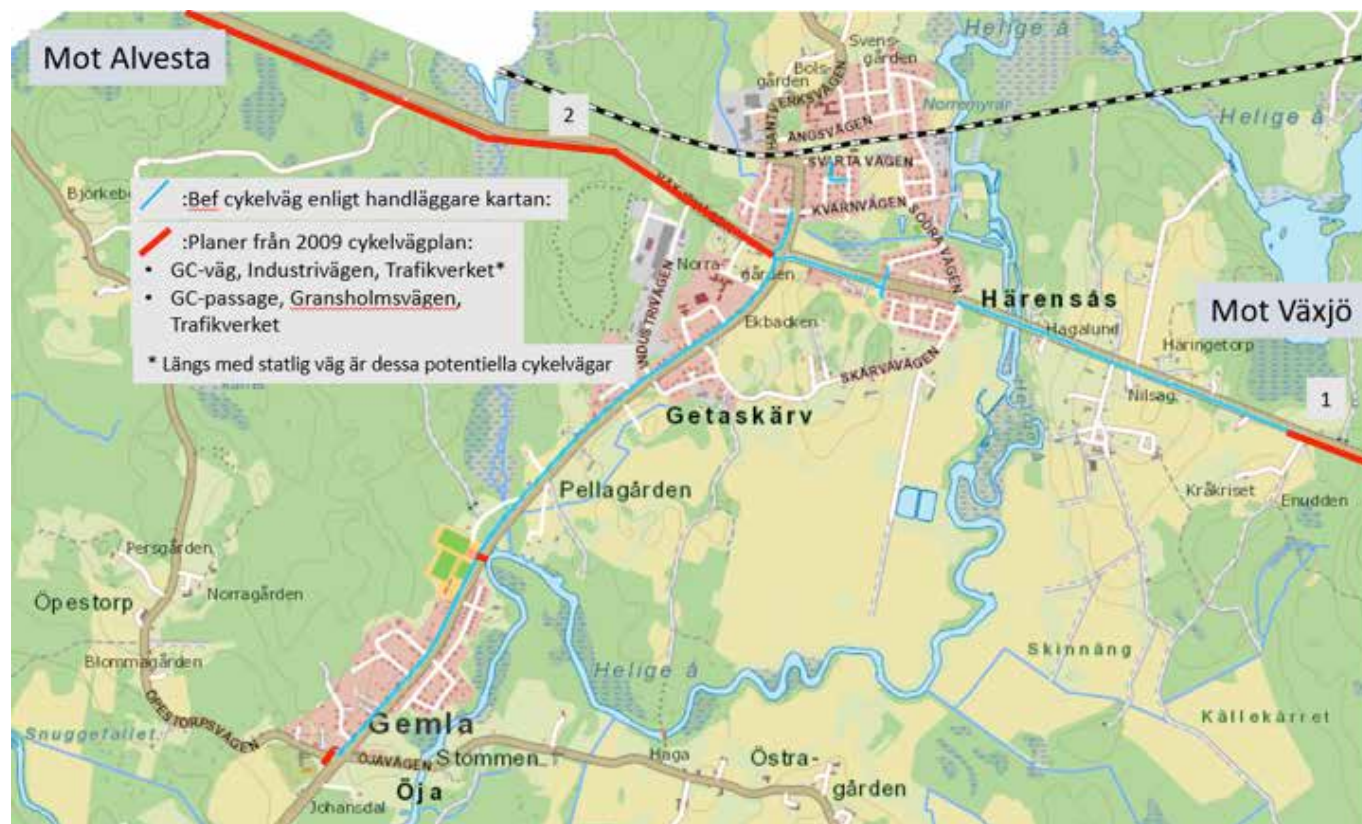
För Braås finns det också behov av upprustning av gamla Smalspåret till Rottne ca 11 km och vidare norrut till kommungränsen till Åseda ca 9 km. Samt gamla industrispåret till Böksholm ca 5 km. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Braås är ca 29 km varav 18 km saknar cykelväg längs med riksväg 23.

För Furuby finns följande behov av nya cykelvägar.



För Furuby- Växjö finns i dagsläget mindre vägar, av olika kvalitéer, grus och asfalt som binder ihop vägnätet till Växjö via Högstorp ca 18 km. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Furuby är ca 16 km via Rv 25. Till Åryd finns förbindelse via småvägar ca 6 km.

För Gemla finns följande behov av nya cykelvägar.



Det finns en cykelväg längs med väg nr 707 till Härensås. Efter Härensås saknas cykelväg på en sträcka på ca 4 km fram till Rv 23. Väg 707 är hårt trafikerad utan vägren. Därefter saknas en koppling längs med Rv 23 fram till det nya bostadsområdet Bredvik, ca 1,5 km och en delsträcka över till Bergunda Kyrka, ca 0,9 km för kopplingar vidare till Växjö centrum. För Gemla är det också intressant med en koppling till Alvesta som är ca 8 km bort, varav ca 6 km saknar cykelväg. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Gemla är ca 13 km.

För Ingelstad finns följande behov av nya cykelvägar.



Det finns koppling till Växjö via Sydostleden vilket är en sträcka på 21 km till Växjö centrum. Denna sträcka består av grusväg.

För Lammhult finns följande behov av nya cykelvägar.



Totalsträckan mellan Växjö centrum och Lammhult är ca 39 km varav 30 km saknar cykelväg längs med Rv 30.

För Rottne finns följande behov av nya cykelvägar.

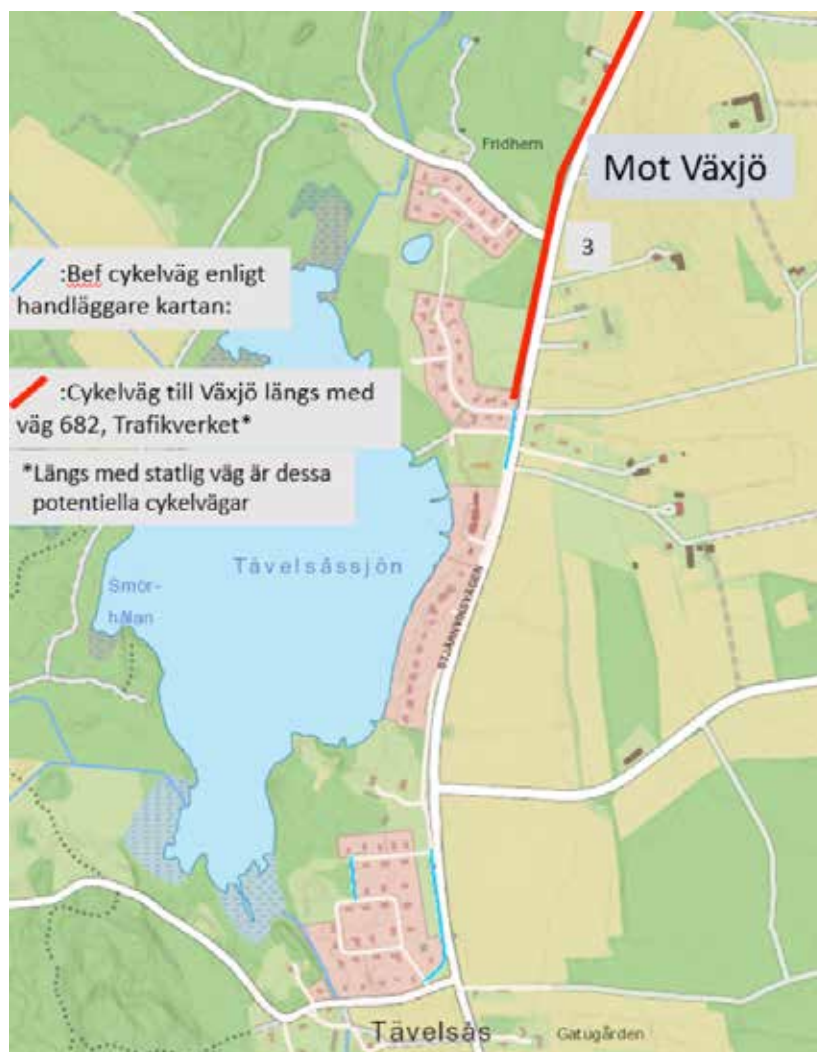
Cykelväg till Rydet och längs med Löpanäsvägen byggs under år 2018.



Från Rottne finns det en cykelväg längs med väg 897 fram till Stocke kvarn på cirka 3 km. Därefter fattas en sträcka på ca 9 km för anslutning vid Sandsbro och vidare in till Växjö centrum. Väg 897 är hårt trafikerad utan vägren att cykla på. Det finns också en gammal banvall (Smalspåret) med grus som förbinder Växjö med Rottne och vidare till Braås av varierande kvalitet. Gamla Smalspåret underhålls årligen på sträckan fram till Rottne. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Rottne är ca 19 km.

För Tävelsås finns följande behov av nya cykelvägar.

För Tävelsås finns det ett behov av cykelväg till Växjö via väg 682. Väg 682 är hårt trafikerad och saknar vägren att cykla på. Det är en sträcka på ca 8,0 km till anslutningen till befintlig cykelväg vid Teleborg. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Tävelsås är ca 12 km.

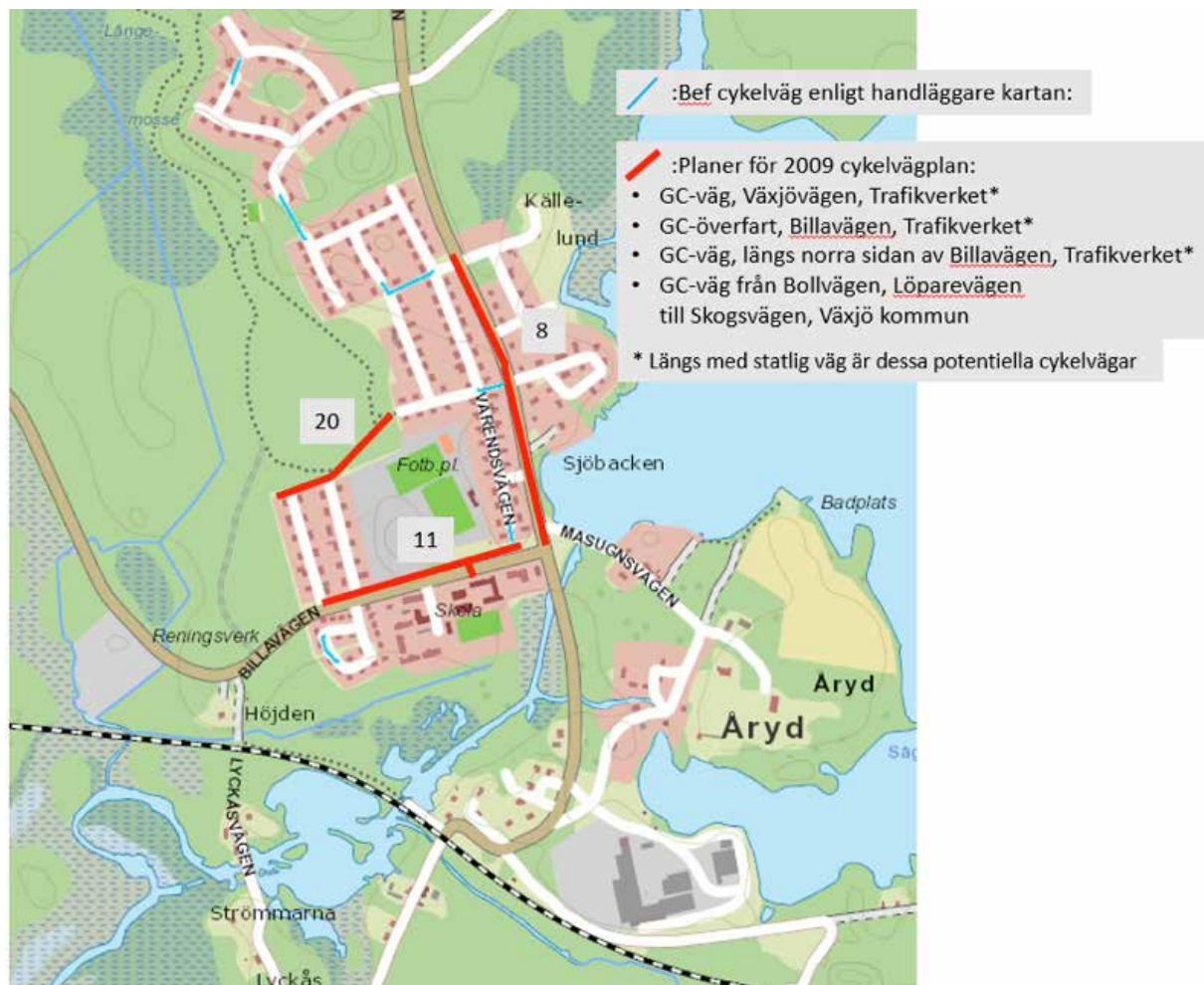


För Åby finns följande behov av nya cykelvägar.



Från Åby till Stocke kvarn är det ca 7 km väg längs med väg 880 och därefter är det samma väg som från Rottne med en sträcka på ca 9 km utan cykelväg för anslutning vid Sandsbro och vidare in till Växjö centrum. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Åby är ca 23 km.

För Åryd finns följande behov av nya cykelvägar.



Från Åryd finns i dagsläget vägar med asfalt som binder ihop vägnätet till Växjö via Högstorp. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Åryd är ca 15 km.

För Ör finns följande behov av nya cykelvägar.



Enligt information från Trafikverket skall busshållplatsen längs med Rv 30 flyttas till väg mot Moheda (väg 738) vilket gör att cykelvägen till befintlig busshållplats inte är aktuell. Till Moheda finns förbindelse via väg 738 ca 8 km. Till Växjö centrum är det 19,5 km via Rv 30 där cykelväg saknas 9,5 km fram till avtaget till Härlöv. Rv 30 saknar vägren och är frekvent trafikerad.

Övriga orters behov av cykelvägar i Växjö kommun

Dädesjö

Finns i dagsläget ingen koppling utan behöver en cykelväg utmed RV 23 (2+1 väg) och väg 858 totalt ca 16 km fram till avfarten vid Vikensved. Därifrån finns koppling till Växjö stad via cykelvägar. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Dädesjö är ca 26 km.

Nöbbele

Finns i dagsläget ingen koppling utan behöver en cykelväg utmed väg 122 och väg 27 (2+1 väg) ca 9 km till Ingelstad och därefter Sydostleden till Växjö. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Nöbbele är ca 27 km.

Vederslöv

Det saknas en cykelväg längs med väg 696 och 682, som saknar vägren att cykla på. Det är en sträcka på ca 10 km till anslutningen till befintlig cykelväg vid

Teleborg. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Vederslöv är ca 14 km.

Övriga städer/samhällen utanför Växjö kommun

Alvesta

Saknar idag en anslutning. Avstånd via väg 25 eller via väg 707 är ca 20 km för båda sträckorna mellan Växjö centrum och Alvesta centrum. En samstämmighet råder med Alvesta kommun om att satsa på en anslutning via Gemla för att koppla ihop båda orter.

Hovmantorp

Saknar en anslutning. Avstånd via väg 25 till Växjö centrum är ca 27 km.

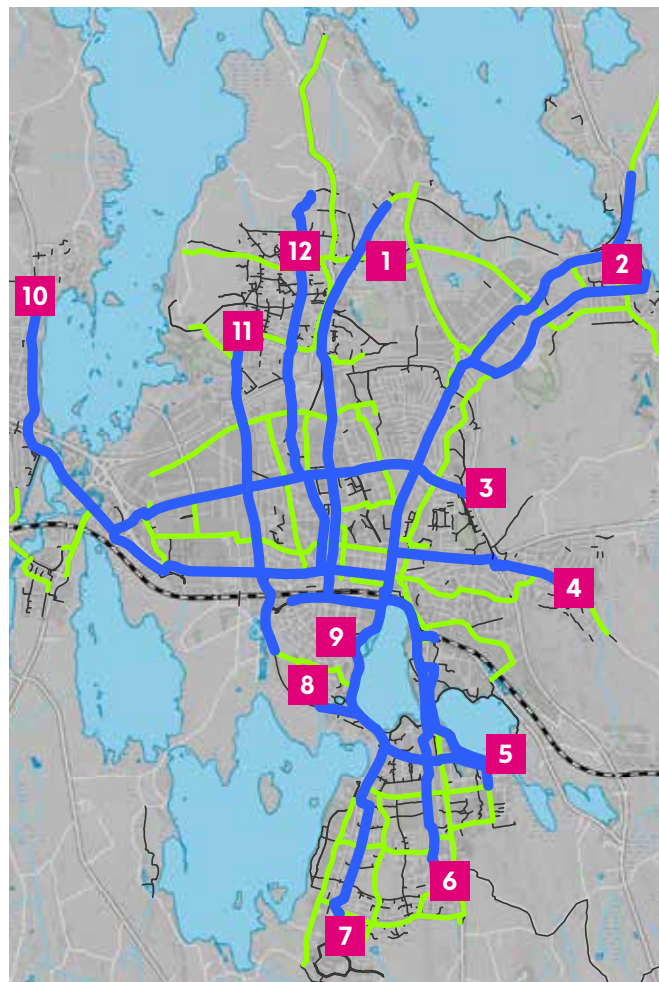
Investeringslista för nya cykelvägar i Växjö stad, samt övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygd

Planeringsprincipen för att investera i nya cykelvägar är att bygga där det finns störst potential för att flest personer kommer att använda cykelvägarna. Särskild vikt bör också läggas på cykelvägar till skolor, större arbetsplatser samt andra större besöksmål. Dessutom bör också nya cykelvägar fördelas till kommuncentra och kopplingar där i mellan. Planeringsprincipen för cykel och annan trafik är att trafiksäkerhet alltid väga tyngre än framkomlighet. Strävan är dock att trafiksäkerheten skall skapas för cyklister utan att försämra framkomligheten.

Fokus för cykelvägplanen är därför att utveckla det prioriterade huvudcykelvägnätet i staden med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

Investeringsbehov i Växjö stad

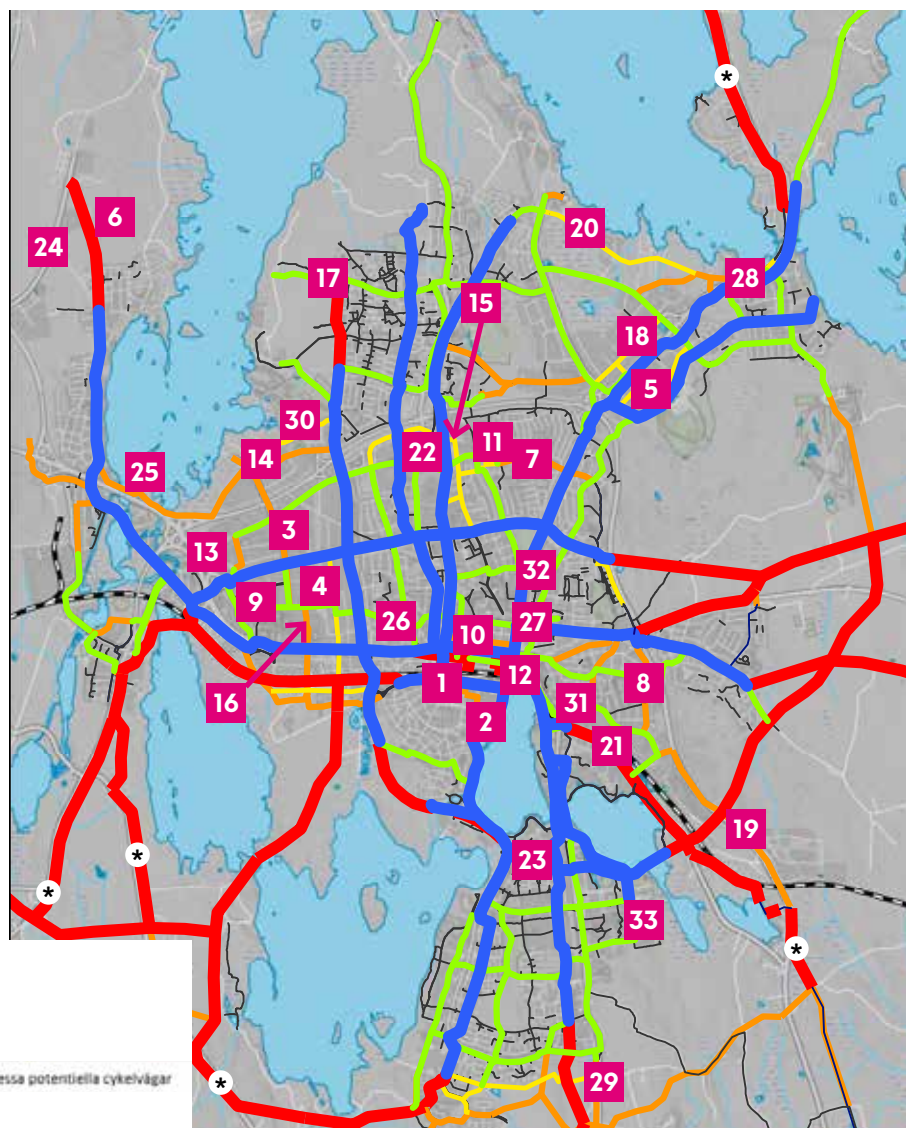
Upprustning av de prioriterade huvudcykelvägnät till hög standard med god framkomlighet och trafiksäkerhet.



Upprustning av de prioriterade huvudcykelvägarna

Numrering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Uppskattad kostnad i miljoner kr
1	Östra Lugnet till centrum längs med Liedbergsgatan till Södra Järnvägs-gatan	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator på cykelväg söder om Dalborondellen samt Domfällevägen, cykelbana vid cykelfält vid polis-huset. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 5,4 km	3
2	Sandsbro till Centrum (Stortorget) längs med Linnegatan/ Sandsbro-vägen samt via Norre-marksvägen till Sands-bro skola	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator, Fyllerydsvägen. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 8,8 km	2
3	Österleden till Bergsnäs	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator, trafiksäkra Mörners vägs rondeller Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 4,6 km	6
4	Högstorp till centrum (Stortorget), via Fagrabäcksvägen	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator, trafiksäkra Fagrabäcksgatans rondeller, Ska-pa cykelväg av cykelfält, belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 3,2 km	6
5	Universitetet till Resecentrum	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 3,2 km	1
6	Teleborg östra till centrum (Stortorget)	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 4,5 km	2
7	Teleborg västra från Vikaholm till centrum (Stortorget)	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 5,2 km	3
8	Universitetet till Storgatan	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Ny cykelväg längs med delar av Vallviks-vägen. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 4,4 km	2 (exkl GC-väg längs med Vallviks-vägen)

Numrering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Uppskattad kostnad i miljoner kr
9	Vattentorget till Söderleden via Södra Järnvägs-gatan	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 1,4 km	3
10	Öjaby till centrum (Stortorget) via Storgatan, Vaktvägen, m m	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Belysning bristfällig vissa delar, ca 7,4 km	2
11	Hovshaga västra (Fritidsvägen) till Storgatan	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Trafiksäkra rondeller längs med Arabygatan. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, ca 3,1 km	4
12	Hovshaga norra till centrum via Dalbo längsmed Smalspåret söder om Mörners väg till Storgatan.	Förbättra framkomligheten vid korsningar med sidogator. Belysning bristfällig vissa delar, skiljelinje GC och målning, skyltar, till centrum 4,8 via Smalspåret Summa 56 km – 3,4 km (samma sträcka t ex förbi Simhallen nr 5 o 6 o s v). Totalt 52,6 km	2
		Summa 56 km – 3,4 km (samma sträcka t ex förbi Simhallen nr 5 och 6 osv.). Totalt 52,6 km	36 milj kr



Framtida cykelnät

- Prioriterad huvudcykelväg, befintlig
 - Huvudcykelväg, befintlig
 - Övrig cykelväg, befintlig
 - Prioriterad huvudcykelväg, planerad
 - Huvudcykelväg, planerad
 - Övrig cykelväg, planerad
- * Längs med statlig väg är dessa potentiella cykelvägar

Nyinvestering av cykelvägar i staden

Prioritering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Uppskattad kostnad i miljoner kr
1	Sandgårdsgatan, från Storgatan till Resecentrum	Dubbelriktad GC-väg på södra sidan, ca 0,6 km	3,5
2	Anslutning till Västerbron från Strandbjörket (Värendsgatan och Trädgårdsgatan och Vallgatan)	CG väg på båda sidor om Värendsgatan via Trädgårdsgatan och en dubbelriktad GC-bana på Vallgatan, ca 0,8 km	4,0
3	Ljungadaglgsgatan etapp 2, Mörners väg-Systratorpsvägen	Ny GC-väg på båda sidor om gatan etapp 2, ca 1,0 km	6,0
4	Smedjegatan	Ny GC-väg på båda sidor om gatan, ca 1,0 km	6,0
5	Deltavägen, Sandvägen	Ny dubbelriktad GC-väg längs med Deltavägen och Sandvägen ca 1,2 km	3,5
6	Öjabyvägen norrut	Dubbelriktad GC-väg Öjabyvägen från Öjaby herrgård riktning Växjö flygplats ink belysning 1,3 km	5,0
7	Surbrunnsvägen	Breda GC-väg på båda sidor om gatan, bussgata och skolväg ca 1,2 km	3,5
8	Längs Sandviksvägen	Ny dubbelriktad GC-väg längs med Sandviksvägen, bussgata, ca 0,9 km	3,0
9	Viktor Rydbergs gata väster om Arabygatan	Ny GC-väg på norra sidan 0,3 km	1,5
10	Norra Esplanaden	Göra om cykelfält till cykelbana på båda sidor om gatan upp till Östrabrosrondellen, 0,8 km	4,0
11	Norregårdsvägen	Breda GC-väg på båda sidor om gatan. Binder ihop cykelvägstrukturen i tvärled via över till Kungsvägen och Hovgårdsvägen till befintlig cykelväg i väst östlig riktning. Skolväg 0,3 km	1,5
12	Norrgatan	Skapa en snabb cykelväg genom centrum i östvästlig riktning när Storgatan inte tillåter snabb cykeltrafik, ny ytbeläggning för cykelbana, passager etc ca 0,9 km	6,0

Prioritering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Uppskattad kostnad i miljoner kr
13	Blästergatan	En dubbelriktad GC-väg som binder ihop Hjalmar Petries väg med Mörnerns väg. Ca 0,4 km	1,5
14	Systratorpsvägen	En dubbelriktad GC-väg längs med Systratorpsvägen till Arabygatan, ca 0,9 km	3,0
15	Kungsvägen o Kringelvägen	En dubbelriktad GC-väg, breddning av befintlig trottoar östra sidan, skolväg, bussgata + kopplingen via Nydalavägen breddning av trottoar till GC-väg ner till Liedbergsgatan, ca 1,2 km	5,0
16	Arenastaden	Cykelled genom Arenaområdet och på Sambandsvägen mellan Bäckaslövs boulevarden och Hejaragatan, 0,7 km	2,0
17	Västra Hovshaga	GC-väg i förlängningen av Arabygatan till GC-väg norr om Kastellvägen, inkl belysning ca 0,9 km	3,0
18	Rådjursvägen	Dubbelriktad GC-väg längs med Rådjursvägen för att koppla ihop Evedalsvägen och Björnvägen, inkl belysning 1,0 km	3,0
19	Ekeberg	GC-väg från Lantmmanvägen öster om väg 27 till Sänneholmsvägen på Ekebergsområdet och vidare fram till tunneln över till Barnsjön. Ca 2,3 km	7,0
20	Smalspåret mellan Evedalsvägen och Hagavik	Smalspåret mellan Evedalsvägen, till Hagavik fram till Hagaviksvägen. Ny markbeläggning, röjning av vegetation, uppsättning av ny belysning samt vinterväghållning och skyltning/ev vägvisning, ca 2,0 km	6,0
21	Tingsrydsvägen	Dubbelriktad GC-väg längs med Tingsrydsvägen från Teleborgsvägen till infarten till Barnsjön mellan 3,3 km	10
22	Nydalavägen	GC-väg Nydalavägen från Liedbergsgatan till Hjalmar Petris väg, breddning av befintlig trottoar ca 1,1 km	3,0
23	Vallviksvägen	Förlängning av cykelväg längs med Vallviksvägen norra sidan mellan Torparvägen och Teleborgsvägen. 0,7 km	3,0
24	Nylandavägen	Förlänga befintlig GC-väg vid flygplatsen till Rv 30, ca 1,5 km	4,0

Prioritering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Uppskattad kostnad i miljoner kr
25	Över Helgevärma	Förbindelse mellan Öjaby och Västra industriområdet med bro över mellan Öjaby och Helgevärma och vidare längs med Växjö runt. Sträcka på ca 300 meter varav bro 150 m	14
26	Viktor Rydbergs gata öster om Arabygatan vidare på Folkungagatan till Liedbergsgatan	GC-väg Viktor Rydbergs gata öster om Arabygatan vidare på Folkungagatan till Liedbergsgatan med breddning av befintlig trottoar 1,0 km	3,0
27	Gamla Norrvägen utanför Teknikum	GC-väg väster om Gamla Norrvägen, Bredda befintlig trottoar så att bef cykelfält blir cykelbanan, 0,15 km	0,5
28	GC-väg längs med Smalspåret öster om Hagavik till Rottnevägen	Fortsättningen av Smalspåret förlängningen av Hagaviksvägen fram till Rottnevägen. Ny markbeläggning, röjning av vegetation, uppsättning av ny belysning samt vinterväghållning och skyltning/ ev vägvisning, ca 1,0 km	3,0
29	Telestad	GC-väg mellan rondellen vid Telestad fram till infart mot Skir, 0,15 km	0,5
30	Sjöudden till Arabygatan	GC-väg från Sjöudden till Arabygatan längs med Växjö runt norr om Systratorpsvägen. En framtida skolväg, 1,0 km	3,0
31	GC-väg Alegatan	En dubbelriktad GC-väg från Kvarngatan fram till Fagrabäcksvägen, 0,9 km	2,5
32	Koppling mellan Gamla Norrvägen och Sandsbrovägen	GC-väg längs mellan Gamla Norrvägen och Sandsbrovägen via färd i gata på Pär Lagerkvistsväg och bredda och belysa befintlig gångväg genom parken ca 120 m sträcka.	0,5
33	Förläng GC-vägen vid Trummenvägen	Förläng GC-vägen vid Trummenvägen fram till Georg Luckling väg/ Stallvägen samt upphöjd cykelpassage över Trummenvägen, ca 0,15 km.	1,5
		Summa	126,5

Bristfällig belysning Växjö stad

Sträcka	Prioriterat behov	Beskrivning	Längd
Torparvägen, vid gc-tunnel under Torparvägen (i närheten av Fäbodsvägen) fram till Allmogevägen.		Belysning på gatans södra sida. Gc-banan på södra sidan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Bebyggelse på södra sidan av Torparvägen. Huvudcykelväg	430 m
Lillestadsvägen - Mörnersväg, från Haglyckevägen till Gamla Norrvägen samt väster om Hammersdalsvägen. Se norra sidan.		Belysning på norra sidan av gatan. Gc-banan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Bebyggelse på båda sidor vid Lillestadsvägen, ej vid väster om Hammerdalsvägen. Prioriterad huvudcykelväg.	350 m + 350 m + 130 m
Mörnersväg från bron under utfarten till Rv 25 fram till Stora vägen i Bergsnäs		Belysning på norra sidan saknas vissa sträckor som är långt från Mörnersväg och har en hel del träd som skymmer.	200 m
Kastellvägen, från Gamla Kronobergsvägen fram till Förmaksvägen.		Belysning på gatans norra sida. Gc-banan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Bebyggelse på båda sidor. Huvudcykelväg	1000 m
Vaktvägen, från kurvan till Sjövägen fram till Stora vägen i Bergsnäs.		Ej belysning på gc-bana. Ingen bebyggelse. Gc-banan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Prioriterad huvudcykelväg.	130 m.
Munkagårdsvägen från Madvägen fram till Fyllerydsvägen, östra sidan.		Belysning finns på västra sidan av gatan. Gc-banan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Bebyggelse finns på båda sidor. Prioriterad huvudcykelväg.	500 m
Arabygatan, från Araby sjövägen till Fritidsvägen, västra sidan.		Belysning på östra sidan av vägen. Gc-banan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Prioriterad huvudcykelväg.	350 m.
Stallvägen från Ljungfällerrondellen till Tuvanäsvägen.		Belysning finns på södra sidan av gatan. Gc-banan har här avstånd till gatan och träd på del av sträckan. Ingen bebyggelse, dock viktig anslutning till ridskola och polishögskolan mm österut. Huvudcykelväg	340 m
Fyllerydsvägen, se del från Golfrundan riktning golfbanan.		Ej belysning på gc-bana. Ingen bebyggelse finns förrän vid golfbanan. Huvudcykelväg.	370 m
Total kostnad, prioriterade behov		25 000 kr/30 meter	4200 m 3,5 milj. kr

Sträcka	Behov	Beskrivning	Längd
Torparvägen, se Telestadsrondellen fram till Seglarvägen		Finns belysning på södra sidan av gatan, ej på gc-bana på norra sidan om gatan. Ingen bebyggelse. Huvudcykelväg	500 m
Torparvägen, se vid gc-tunnel under Torparvägen fram till första gc-anslutning med Trädvägen.		Finns belysning på södra sidan av Torparvägen men är ett avstånd till gc-bana. Saknas från tunnel fram till Trädvägen. Bebyggelse på södra sidan av Torparvägen. Huvudcykelväg	100 m
Furutåvägen från Furutårondellen fram till gc-tunnel under Teleborgsvägen riktning Växjö universitet. Obs dubbelsidig gc-bana.		Finns gatubelysning endast på norra sidan väg, ej på södra sidans gc-väg. Bebyggelse, dock med parkeringsytor närmast vägen, på norra och södra sidan av Furutåvägen. Huvudcykelväg	1740 m
Högstorp svägen, obs norra delen från Fagrabäcksrondellen fram till gamla skolan, samt södra delen Årlevägen fram till Ringtrastvägen.		Finns gatubelysning endast på södra sidan, väster om skolan och på norra sidan öster om skolan. Bebyggelse på båda sidor. Prioriterad huvudcykelväg.	1500 m
Fagrabäcksvägen, från Risingevägen till Thomas Johannisgatan.		Finns gatubelysning på norra sidan väg, ej på södra sidans cykelfält. Bebyggelse på båda sidor. Prioriterad huvudcykelväg.	500 m
Gamla Norrvägen, från Kristina Nilssons väg fram till Lillestadsvägen.		Finns gatubelysning endast på östra sidan väg, ej på cykelfältet på västra sidan. Bebyggelse på båda sidor. Huvudcykelväg	590 m
Ulriksbergspromenaden, se Västerledsrondellen fram till Ulriksbergsrondellen. Se västra sidan.		Finns gatubelysning endast på östra sidan väg, ej på gc-bana på västra sidan, Bebyggelse på båda sidor. Huvudcykelväg	1150 m
Ulriksbergspromenaden, se Ulriksbergsrondellen fram till Hjalmar Petris väg. Se östra sidan.		Finns gatubelysning endast på västra sidan väg, ej på gc-bana på östra sidan, Bebyggelse på båda sidor. Huvudcykelväg	800 m
Arabygatan, från Mörners väg till Hjalmar Petris väg och från Systratorp svägen till Araby sjöväg		Finns belysning endast på östra sidan, ej på gc-bana på västra sidan. Bebyggelse delvis på västra sidan och hela östra sidan. Prioriterad huvudcykelväg.	760 m+ 300 m
Evedalsvägen, del från Rådjursvägen till Norremarksvägen. Se norra sidan.		Finns belysning vid rondellen men cykelvägen har avstånd till rondellen och vägen. Ingen bebyggelse. Huvudcykelväg	50 m
Söderleden, från Gamla Bäckaslösvägen till Storgatan/Arabygatan, se östra sidan.		Finns belysning i gatans mittrefug. Gc-bana ligger högre än gatan på östra sidan. Bebyggelse. Prioriterad huvudcykelväg.	250 m

Behov	Beskrivning	Längd
Bergsnäsvägen	Finns belysning på östra sidan av gata, ej på gc-bana på västra sidan. Bebyggelse finns på delar av båda sidor. Huvudcykelväg	550 m
Stora vägen/Öjabyvägen, från Trafikplats Mörners väg fram till Lunnabyvägen.	Finns belysning på västra sidan av gatan, ej på gc-bana på östra sidan. Bebyggelse finns på båda sidor, dock ej sträcka mellan Bergsnäs och Öjaby. Prioriterad huvudcykelväg.	3800 m
Munkagårdsvägen Munkagårdsrondellen fram till Polenvägen, se södra sidan.	Finns belysning på södra sidan av gatan dock är det på vissa sträckor avstånd till gc-bana som också finns på södra sidan av gatan. Bebyggelse finns på båda sidor. Huvudcykelväg.	400 m
Prästmarksrondellen fram till Madvägen, se västra sidan.	Finns belysning på östra sidan av gatan, ej på gc-bana på västra sidan. Bebyggelse finns på västra sidan. Huvudcykelväg	450 m
Total kostnad, behov	25 000 kr/30 meter	13000 m 10,8 milj. kr

Nyinvestering i Växjö övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygden

Nedanstående lista är Växjö kommuns prioritering för nya cykelvägar utanför Växjö stad. En regional cykelvägplan håller på att arbetas fram där denna lista utgör Växjö kommuns underlag. För de cykelvägar som kommer med i den regionala planen blir det dialog om finansiering mellan Trafikverket och kommunen för varje enskilt objekt.

Prioritering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Väghållare	Uppskattad kostnad i miljoner kr
1	Gemla-Växjö	Fortsätta utbyggnad av befintlig GC-väg (väg 707) vid Härendsås till Gemlakryset RV 23 och vidare till Bredvik och/el Bergunda Kyrka, ca 6,5 km	Trafikverket	20
2	Gemla- kommungräns Alvesta	Fortsätta utbyggande från rondellen i Gemla till kommungränsen Alvesta, ca 2,5 km för att ansluta till cykelväg vidare till Alvesta	Trafikverket	8
3	Tävellsås - Växjö	Koppla ihop Tävelsås med Teleborg med en cykelväg längs med väg 682, ca 8 km	Trafikverket	24
4	Braås; Sjösåsvägen och Böksholmsvägen	Breddning av trottoar till GC-väg längs med dessa gator från Hembygdsgården till bef GC-väg till Carl Lihnell's väg, 1,9 km	Trafikverket	6
5	Rottne - Växjö	Fortsätta utbyggnaden av befintlig GC-väg längs med väg 897 från Stocke kvarn till Sandsbro, ca 9 km	Trafikverket	27
6	Furuby	Ny GC-väg längs med Byvägen från Kårevägen till Busshållplatsen vid v 25, 0,5 km	Trafikverket	2
7	Ingelstad; Gamla Växjövägen	Breddning av trottoar till GC-väg längs med gamla Växjövägen fram till fotbollsplanen, 1,2 km	Trafikverket	4
8	Åryd; Växjövägen	Ny GC-väg längs med Växjöväg mellan Billavägen till Källelundsvägen, 0,5 km	Trafikverket	2
9	Åby	Breddning av trottoar till GC-väg längs med Åbyfors vägen, 2,0 km	Trafikverket	6

Prioritering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Väghållare	Uppskattad kostnad i miljoner kr
10	Lammhult; Värnamovägen	Breddning av trottoar till GC-väg längs med Värnamoväg, 1,2 km	Trafikverket	4
11	Åryd	GC-väg längs med Billavägen, från Bollvägen förbi skolan till Växjövägen 0,4 km	Trafikverket	2
12	Braås; Baron Rappes väg	Breddning av trottoar till GC-väg längs med Baron Rappes väg, 0,8 km	Växjö kommun	3
13	Ingelstad; Stenslandavägen	Ny GC-väg längs med Stenslandaväg mellan Gamla Växjövägen till Naturbruksgymnasiet, 0,5 km	Trafikverket	2
14	Braås; Ulvaskogsvägen	Breddning av trottoar till GC-väg längs med Ulvaskogsväg, 0,6 km	Trafikverket	2
15	Rottne; Kopparvägen	Ny GC-väg längs med Kopparväg fram till parkeringen, 0,9 km	Växjö kommun	1
16	Ingelstad; v 27	GC-väg längs med Rv 27 norr om Ingelstad så att den binder ihop med Sydostleden norr om Torsjön. 4,0 km	Trafikverket/ Växjö kommun	12
17	Lammhult Rv 30	Förlängning av GC-väg ner till industriområdet söder om Furuhäll längs med v 30, 1,1 km	Trafikverket	3
18	Lammhult; Asavägen	Förlängning på befintlig GC-väg längs med Asaväg, 1,1 km	Trafikverket	4
19	Öhr; Rv 30 norrut	Ny GC-väg längs med väg 30, mellan infart till Makrilla och cafe/bensinstation. 0,7 km	Trafikverket	2
20	Åryd; Bollvägen och Skogsvägen	Ny GC-väg mellan Bollvägen och Skogsvägen. 0,3 km	Växjö kommun	1
		Summa		129+5

Övriga landsbygds investeringar

Rusta upp smalspåret från Sandsbro till kommungränsen till Uppvidinge kommun

Ordna en driftsplan för gamla industrispåret mellan Böksholm och Braås

Summering uppskattade investeringskostnad

Ombyggnad prioriterade huvudcykelnät	36 milj kr
Nya cykelvägar Växjö stad	126,5 milj kr
Belysning saknas i Växjö stad	14 milj kr
Nya cykelvägar i övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygden (finansiering från fall till fall i dialog med Trafikverket)	129 milj kr*
Nya cykelvägar i övriga kommundelcentra, mindre orter och landsbygden (100% finansiering Växjö kommun)	5 milj kr
Summa	182 milj kr**

**avser uppskattad investeringskostnad längs med statliga vägar*

*** avser kommunal investering exklusive cykelvägar längs med statliga väg*

Principlösning för cykelinfrastruktur

Principlösningar för cykelinfrastruktur håller på att utarbetas och kommer att ingå i den kommande Tekniska handboken.

Principer för cykelvägvisning

Det övergripande cykelvägnätet har till uppgift att ta hand om trafiken mellan olika områden inom staden samt de mer långväga cykeltransporterna. Satsningen på cykelvägvisning är främst en service till cyklister för att de ska hitta sitt mål utan omvägar eller felkörningar. Vägvisning är även viktigt för att leda cyklister från A till B längs de cykelvägar där kommunen bland annat prioriterar bra underlag, vinterväghållning och framkomlighet.

Det finns fler anledningar till varför cykelvägvisning är viktig. Vägvisningen synliggör kommunens cykelvägar och för med sig en trygghetsaspekt då den underlättar orienterbarheten. Cykelvägvisningen kan också ses som en viktig del i att marknadsföra cykeln som transportmedel, höja dess konkurrenskraft och därmed uppmuntra fler till att välja cykel istället för bil för resor inom tätorten. Dessutom skulle ett nytt, modernt, enhetligt och konsekvent cykelvägvisningssystem som är aktuellt, propert, lätt att tolka, lyfta cyklisternas status och inte minst - profilera Växjö som en stad där cykeln prioriteras som transportmedel. Generellt för Växjös cykelvägvisning är

att den ska vara möjlig att komplettera och utveckla i takt med förändringar i cykelinfrastrukturen.

Växjös cykelvägvisning ska bestå av två komponenter:

- Cykelvägskyltar – Vägleder cyklister längs med huvudcykelstråken för vidare färd till skyltade målpunkter och är försedda med avståndsgivelse.

- Cykelkarta – Vägleder cyklister längs Växjös cykelvägnät.



Driftsrutiner av cykelvägarna

Barmarksunderhåll

Följande driftsrutiner finns för cykelvägarna

Sopning

Sopning av de prioriterade huvudcykelvägarna sker efter behov cirka två-tre gånger per månad. Sopning på övriga cykelvägar sker efter behov för att få bort löv, grenar, grus och annat skräp. Alla cykelvägar sopas varje vår för att ta upp all sand efter vintern. För cykelfälten, som är avskilda med cykelfältslinje från gatan sker sopningen samtidigt som gatan sopas.

Krossat glas sopas upp efter felanmälan från allmänheten eller om personal upptäcker det. Främst är det krossat glas i centrum, längs de prioriterade huvudcykelstråken och vid busshållplatser. I centrum sker

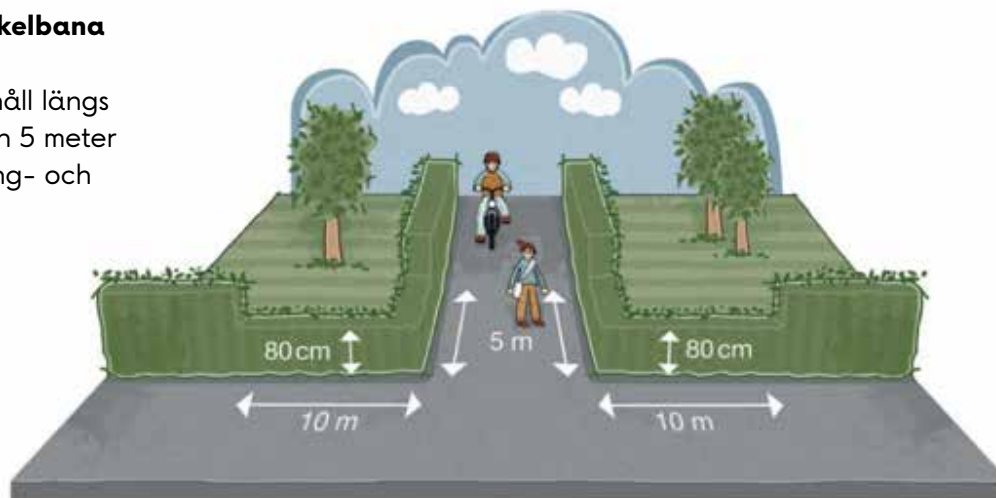
sopning tre gånger/vecka med speciella sopmaskiner som filtrerar bort de allra minsta partiklarna, så som PM10 för att minska halten av partiklar i luften efter sopningen och skapa god luftkvalitet.

Fri sikt längs med cykelvägar

Varje år genomförs beskärning av buskar och träd samt slätter av högt gräs på kommunal mark längs med cykelvägarna. Är det privat fastighetsmark kontaktas markägarna med en uppmaning att beskära växtligheten så att det blir fri sikt längs med cykelvägarna. Extra viktigt är att sikten i korsningar är bra och följer de kommunala riktlinjerna för fri sikt. Kommunen delar ut informationsbroschyr med dessa riktlinjer till berörda fastighetsägare.

Gång- och cykelbana korsar gata:

10 m åt varje håll längs med gatan och 5 meter längs med gång- och cykelbanan



Belysning

Trasig belysning längs med cykelvägar rapporteras av medborgare eller personal och åtgärdas av en entreprenör. Felanmälan sker också via hemsidan/kontaktcenter direkt till ansvarig entreprenör. Därutöver inspekteras gatubelysningen tre gånger/år för att säkerställa att belysningen fungerar.

Trygghet

Det finns extra tillsyn för att förhindra klotter, trasig belysning och god sikt i vissa utvalda tunnlar. Klottret polisanmäls. I dagsläget ingår 45 tunnlar i trygghetsprogrammet av totalt 52 tunnlar i staden.

Vinterdrift

Sopsaltning/saltsopning

Under vintern år 2016-2017 har sopsaltning introducerats på fem delsträckor av de prioriterade huvudcykelvägarna. Det innebär att på dessa sträckor sopas snön undan och en saltlake sprids ut för att ge en snö- och halkfri yta. Denna metod fungerar ned till 5-6 minusgrader. Vid kallare temperaturer än dessa 5-6 minusgrader blir det traditionell vinterunderhåll med plogning och sandning.

Snöröjning:

För de prioriterade huvudcykelvägarna påbörjas snöröjning efter avslutat snöfall om det är tre cm med snö. Därefter fortsätter gatudriften med övriga huvudcykelvägar som startar snöröjning med samma kriterier. För de cykelvägar som är cykelfält (i nivå



med gatan och avskilt med cykelfälts markering) samt där cykelvägnätet sker via färd i gatan sker snöröjningen enligt prioritering för aktuell gata. Därutöver finns det en del övriga cykelvägar som ej snöröjs

och dessa cykelvägar har då en tillägsskylt under vägmärket cykelväg med "vinterunderhålles ej".

Halkbekämpning:

Vid risk för halka sker sandning på alla cykelvägar, utom de som sopsaltas. Vissa dagar sker det upp till tre gånger per dag. Gatudriften börjar på de prioriterade huvudcykelvägarna och fortsätter vidare till

huvudcykelvägar och slutligen övriga cykelvägar. Av erfarenhet sker sandning oftare på vissa sträckor och vissa punkter som till exempel krön, backar och öppna ytor i landskapet. Dessutom sker sandning efter felanmälan eller andra rapporter om halka från allmänheten.



Underhållsplan för cykelvägarna

År 2015 genomförde Rambölls en inventering och bedömning av kvalitén på beläggningen på alla gång- och cykelvägar i Växjö kommun. Totalt körde de 167 km på kommunens gång- och cykelvägar, både i staden och i övriga kommundelcentra och vissa mindre orter. De registrerade om ytan hade följande skador: krackelering, kantskada, potthål, sprickor, oxidation/stensläpp, rotskador, gräsintrång och övrig skada (i huvudsak sättning).

Resultatet av inventeringen visade på att 25% av GC-vägarna har ojämnheter och sättningar, 22% har sprickor i beläggningen och kantskador finns på 13% av dessa GC-vägar. Övriga skador förekommer på mellan 0-5% av GC-vägarna.

Utifrån resultatet har beläggningens status delats in i fyra nivåer.

0. Skadefri beläggning

1. Lätta skador som inte kräver omedelbar insats
2. Utbredda skador som bör åtgärdas
3. Omfattande och allvarliga skador som kräver akuta åtgärder

Sammanställningen visar att cirka 3 % av de ytor som inventerats var i dåligt skick enligt nivå 2. Till sammans med den andel som bedömts ha ett "akut" underhållsbehov, nivå 3, vilken också uppgår till cirka 3 %, visar detta att det omedelbara underhållsbehovet på GC-vägnätet i Växjö kommun år 2015

uppgår till drygt 6 % av inventerade ytor. Resterade ytor kan delas in i två huvudgrupper, dels de objekt som håller en standard motsvarande nyskick eller mycket god standard med mindre skador, vilka totalt uppgår till ca 80 %. Dels de objekt som ännu håller en acceptabel standard men som överskridit gränsen för halva livslängden, vilka utgör cirka 14 % av den inventerade ytan. Dessa restlevnadstiden för GC-vägarna illustreras i bild nedan.

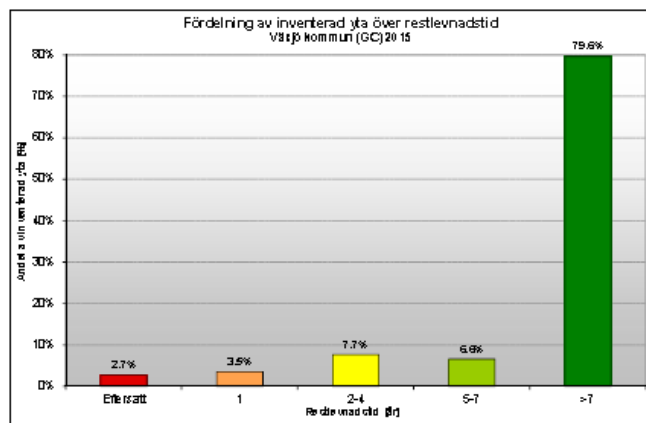


Bild 4. Beräknad restlevnadstid på GC-vägnätet i Växjö kommun 2015

Utifrån denna inventering av ytbeläggningen finns kartor där GC-vägarna är markerade enligt ovanstående kategorisering.

Under år 2015 genomfördes omasfaltering av 8 km på dessa GC-vägar, som var klassades som eftersatta och de som behöver underhållas inom ett år. Varje år bedöms vilka GC-vägar som behöver förbättras



och dessa åtgärdas vartefter budgeten tillåter. Cirka 15 % av totalbudgeten för gatuinfrastruktur (gator, cykelvägar, trottoarer m m) avsätts till underhåll av cykelvägar.

Utöver inventering och bedömning av beläggningen hanteras mindre brister eller andra mer akuta brister på cykelvägarna via kommunens felanmälan eller via andra inrapporterade källor. Dessa fel åtgärdas vartefter och i vissa fall samordnas dessa till en beställning för ett större område. Tekniska förvaltningens egna personal noterar och rapporterar också brister på GC-vägar. I denna kategori finns också med nivåskillnad vid brunnar, sprickor i asfalten, höga

kantstenar och andra brister på underlaget som åtgärdas vartefter.

I samband med olika grävarbeten på GC-vägen, t ex lägga en ny elkabel, fiber etc skall aktuell entreprenör meddela Tekniska förvaltningen när dessa är avslutade så att ny asfalt efter grävningen kan beställas på entreprenörens bekostnad.

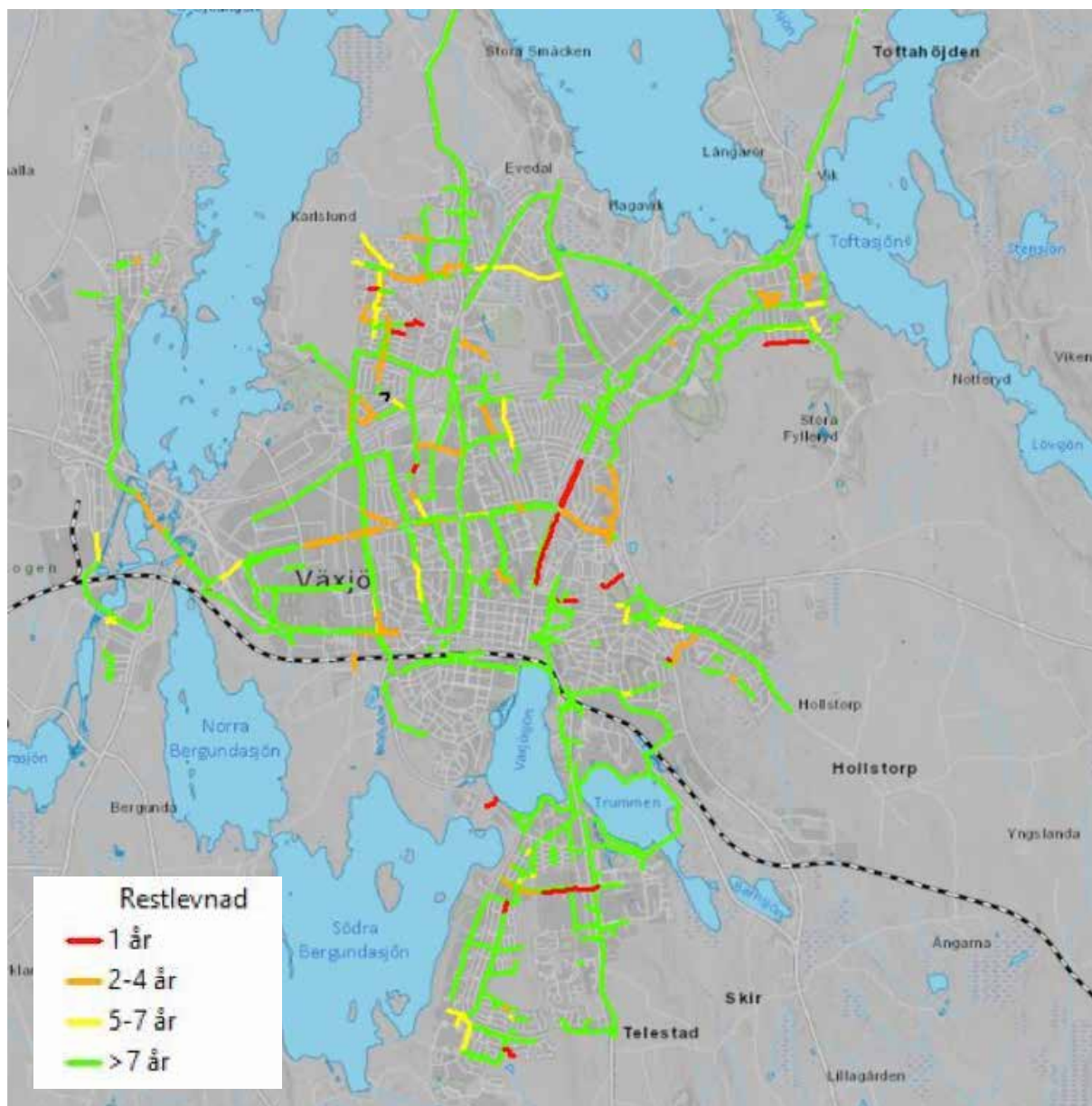
Tidigare under 2013-2014 genomfördes en annan typ av inventering av Växjö stads cykelvägar. I den rapporterades 1040 brister i följande kategorier: gropar i asfalten, höga kantstenar, brister på beläggningen, siktproblem, brist på flyt i cykelnätet, saknade skyltar, grindar som hindrar flyt i cyklingen, rondeller samt övriga problem. Fram till år 2018 har ca 400 st

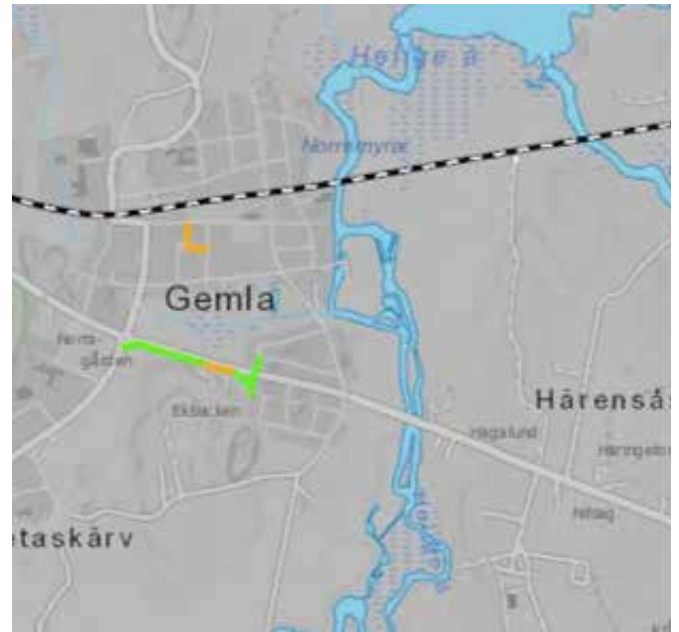
av dessa brister inspekterats och åtgärdats. Framst är det beläggningsbrister, höga kantstenar samt grindar på de prioriterade huvudcykelvägarna och huvudcykelvägarna som har åtgärdats. Arbete med återstående bristerna fortsätter vartefter budgeten medger framöver.



Bilaga kartor underhållsplan kommunala cykelvägar

Växjö stad
år 2018.





- Restlevnad
- 1 år
 - 2-4 år
 - 5-7 år
 - >7 år





- Restlevnad
- 1 år
 - 2-4 år
 - 5-7 år
 - >7 år



