



Samling

Cykelvägplan 2025

beslutad av SBN 20250828



1 Bakgrund



2 Befintliga cykelvägar



3 Behov av nya cykelvägar



4 Investeringslistor för nya cykelvägar



5 Principlösningar



6 Drift och underhåll



Bakgrund

Sammanfattning

I detta dokument finns kommunens mål kopplat till cykel med från Översiktsplanen och Hållbarhetsprogrammet 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 gå, 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 klimatgaser, buller och luftföroreningar samt en ökad trafiksäkerhet och 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 en definition av vad en cykel och micromobilitet är enligt trafiklagstiftningen samt cykelöverfart samt var dessa finns.

Vidare ingår också planering för framtida cykelvägar i staden och övriga kommunala noder, mindre orter och landsbygden samt mellan dessa och staden. Utöver dessa framtida cykelvägar finns också investeringslistor för upprustning av befintliga prioriterade huvudcykelvägnät i staden, behovet av belysning på befintliga cykelvägar i staden, samt i övriga kommunala noder, mindre orter och landsbygden. Uppskattning av kostnaden för behov av investeringar av ny cykelinfrastruktur i staden motsvara ca 296 miljoner kr där kommunen är väghållare och behov av cykelinfrastruktur i de kommunala noderna och anslutning till andra orter motsvara en investering på ca 220 miljoner där Trafikverkets är väghållare. Inför varje budgetprocess hämtas investeringsobjekt från dessa investeringslistor för att gradvis, bit för bit, genomföra varje åtgärd för att till slut nå målet om en hållbar, fossilbränslefri kommun där cykel tillsammans med gång och kollektivtrafik dominerar när det gäller persontransporter, vilket är målbilden i Översiktsplanen och Hållbarhetsprogrammet.

Dessutom innehåller cykelvägplanen en beskrivning av principerna för cykelvägvisning och cykelparkering samt en

beskrivning av driftsrutiner och underhållsplaner för cykelvägarna med tillhörande kartor som visar status på cykelvägarna och dess underhållsbehov.

Bakgrund och funktion

I Växjö kommunkoncerns styrmodell samlas krafterna för att nå visionen om att skapa en fantastisk plats att bo, leva och verka på för invånare, företag och besökare – idag och i framtiden.

Hållbarhetsprogrammet och planer (transportplanen) blir levande då de tillsammans med nya initiativ, förändringar och behov ses i en helhet i respektive huvudprocess och stödprocess. Detta förmedlas genom den årliga budgetprocessen till varje nämnd och styrelse. Växjö kommuns budget är det överordnade styrande dokumentet och tydliggör för respektive huvudprocess den politiska viljan under budgetåret och planperioden. I den politiska styrningen av nämnderna kompletteras viljeinriktningen i budget och internbudget med politiskt antagna planer. Huvudprocessägare och förvaltningschefer ansvarar för att planernas utvecklings- och insatsområden beaktas i verksamhetens planering och framdrift.



Växjö kommuns övergripande mål för trafiken finns i [Översiktsplanen](#) och i [Hållbara Växjö 2030](#). Dessa trafikmål

beskrivs, fördjupas och kopplas sedan ihop med utvecklingsområden och insatsområden i det underliggande dokumentet, Transportplanen. Transportplanen innehåller sju utvecklingsområden och cykel och små elfordon är ett av dem. I utvecklingsområdet för cykel och små elfordon beskrivs de viktigaste planeringsprinciperna och strategierna för hur kommunen ska arbeta framöver. Det finns fem insatsområden för att uppnå dessa utvecklingsområden vilket beskrivs i nästa avsnitt. Uppdraget i cykelvägplan från 2018 var att inom fem år revidera nuvarande cykelvägplan, vilket nu sker. Revideringen sker med lämpligt innehåll för att utgöra underlag till nuvarande styrprocess och innehåller bl a en investeringslista över vilka nya cykelvägar som behöver byggas, en underhållsplan och en definiering av vilka cykelvägar som ingår i huvudcykelnät för att bl a utgöra grunden till budgeten för kommande investeringar av nya cykelvägar.

Denna cykelvägplan ersätter cykelvägplanen som antogs av kommunfullmäktige 2018-11-20. En ny revidering av cykelvägplanen bör ske om fem år.

Mål inom transportområdet

I Översiktsplanen för staden från år 2021 finns följande utvecklingsinriktning: "Persontransporterna inom tätorterna sker till övervägande del till fots, eller med cykel och i staden även med kollektivtrafik. Detta innebär att utbyggnad av gång- och cykelvägnätet prioriteras".

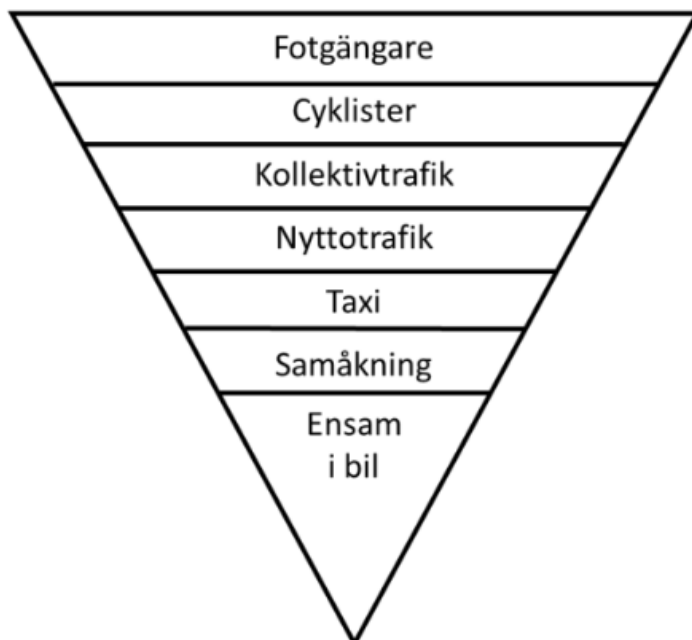
Målsättningen från Hållbarhetsprogrammet är "att transportera människor och varor hållbart såväl i stad som på landsbygd kan vi kraftigt minska vår klimatpåverkan. Det handlar om god tillgång till kollektivtrafik, cykel och gångvägar och andra möjligheter för hållbara resealternativ och närhet till mötesplatser och service".

I Transportplanen från 2021 beskriver hur Växjö kommun ska arbeta för att skapa ett trafiksäkert, hållbart och effektivt transportsystem och nå kommunens transportrelaterade

målsättningar i hållbarhetsprogrammet och enligt kommunens översiktsplan. Detta bidrar till ett attraktivt och fossilfritt samhälle med minskat bilberoende där majoriteten av resor sker med hållbara transporter.



För att nå kommunens mål har transportplanen sju utvecklingsområden. Ordningen av dessa speglar också prioriteringen av arbetet med hållbara transporter, enligt transportpyramiden för prioritering av trafikslag i Växjö kommun.



Figur 1 - prioritering av trafikslag, Trafikplan 2030

I Transportplanens utvecklingsområde för cykel och små elfordon (micromobilitet) finns följande inriktningsområde:

- Förbättra cykelstråken för att göra det snabbt, enkelt och bekvämt samt trafiksäkert att cykla i Växjö med fokus på huvudcykelstråk, stadens funktionsstråk, kommunens kärnor och andra målpunkter.
- Göra det enklare att parkera sin cykel bekvämt och säkert med fokus på relevanta målpunkter i kommunen.
- Förbättra driften och underhållet av cykelvägarna, i första hand huvudcykelvägar, så att det är snabbt, enkelt, bekvämt samt trafiksäkert att cykla i hela Växjö kommun året om.
- Genomföra investeringar i nya och befintliga cykelvägar enligt cykelvägplanen.
- Arbeta för att förbättra förutsättningar för cykling i hela kommunen, med fokus på trygghet och säkerhet för alla typer av cyklar och små elfordon.

Definition cykel & micromobilitet

En cykel har under de senaste decennierna utvecklats och differentierats till att omfatta mer än en vanlig trampcykel med plats för en person och med möjligheter till en barnsadel på pakethållaren. Numera förekommer det ett flertal andra former av fordon som sammanfattas under cykelbegreppet och som enligt trafiklagstiftningen definieras som cykel. Det finns mindre elfordon som elcyklar med elassistance upp till 25 km/h, lastcyklar med två, tre eller fyra hjul ofta med elassistance, elsparkcyklar och andra micromobilitet utan trampaordningar som har maxhastigheten på 20 km/h. Det innebär att cykelvägarna kommer att användas av en mer varierad typ av cyklister med olika önskemål om goda möjligheter att cykla. T ex så ökar efterfrågan på bredare cykelvägar på grund fler olika typer av lastcyklar som är bredare än en vanlig cykel, svänggraden förändras också vilket påverkar cykelvägens kurvradie och behovet av avskiljning mellan gång och cykel ökar då hastigheten på elcyklar ligger mer konstant kring 25 km/h.



Definition Växjö's 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. 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.



Snabbcykelvägen på Teleborg

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. Den har markerad linje eller med annat material mellan gående och cyklister. Detta cykelvägnät strävar efter att ha minst 3,0 meters bredd vid dubbelriktad trafik förutom i centrumrutan (rutnätsstaden). 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, saknar cykelvägmärke för cykelväg. Snöröjs inte vintertid. Redovisas inte i denna plan, på grund att dessa inte är väl definierade och utmärkta på kartor och saknar cykelvägmärke. Endast tre st viktiga rekreationscykelvägar är med i underlaget, Sydostleden, Växjö runt och g:a Smalspåret från Växjö centrum till Kvarnagården, norr om Braås.

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.

	Snabbcykelväg	Prioriterat huvudnät	Huvudnät	Övrigt nät
1. Maskvidd	En per stadsdel	1-3 per stadsdel	300-500 m	-
2. Separering mot gående	Materialskillnad Målning	Materialskillnad Målning	Målning	
3. Bredd	3,5 m (dubbelriktad) 2,5 m (enkelriktad)	3,0 m (dubbelriktad) 2,25 m (enkelriktad)	2,25 m (dubbelriktad) 2,25 m (enkelriktad)	3,0 (gemensam med gående)
4. Separering mot biltrafik	Kantsten	Kantsten eftersträvas. Cykelfält vid max 40Km/h och låga trafikflöden (mindre än 900 dh) Blandtrafik vid 30 km/h och låga flöden.	Kantsten eftersträvas. Cykelfält vid max 40Km/h och låga trafikflöden (mindre än 900 dh) Blandtrafik vid 30 km/h och låga flöden.	Kantsten eftersträvas. Cykelfält vid max 40Km/h och låga trafikflöden (mindre än 900 dh) Blandtrafik vid 30 km/h och låga flöden.
5. Korsningsstandard	Planskildhet, Cykelöverfart	Planskildhet, Cykelöverfart	Cykelöverfart Ex hastighetsanpassade cykelpassager med väjning för korsande trafik	Ex hastighetsanpassade cykelpassager
6. Dimensionerande hastighet	30 km/h	25 km/h	20 km/h	15 km/h
7. Trafiksignaler	Detektering	Detektering överskattning från motorfordonstrafik	Detektering överskattning från motorfordonstrafik	
8. Drift och underhåll	Prio 1	Prio 1	Prio 2	Prio 3
9. Belysning	Ja	Ja	Ja vid ny/ombyggnad	Spillius från körbanan kan räcka
10. Vägvisning	Ja	Ja	Vissa sträckor/platser	Oftast inte
11. Omläggning och skyltning vid vägarbete	Ja. Höga krav på jämnhet och bredd.	Ja. Höga krav på jämnhet och bredd.	Ja. Höga krav på jämnhet och bredd.	Ja
12. Trygghet (Växtlighet, vägval)	Gestaltas med omsorg, särskilt där de går igenom park/natur	Gestaltas med omsorg, särskilt där de går igenom park/natur	Ja	JA
13. Sikt	30 meters sikttriangel 1,5 m fritt på sträcka	20 meters sikttriangel	10 meters sikttriangel	
14. Beläggning	Asfalt	Asfalt	Asfalt	Asfalt Stenbeläggning Grus

Tabell. Korrigerad och uppdaterad målstandard, cykelvägnät från trafikplan Växjö 2030

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 2030 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. Målet är dock att trafiksäkerheten skall skapas för cyklister utan att försämra framkomligheten för dessa trafikanter.

Målsättningen är att planera cykelvägar på båda sidor av gatan med enkelriktad cykeltrafik på båda sidor för att skapa en hög trafiksäkerheten. När detta inte är möjligt (platsbrist m m) får avsteg göras för att skapa bästa möjliga cykelförutsättningar t ex genom ha dubbelriktad cykeltrafik på ena sidan av gatan, eller nästa nivå med blandtrafik med hastighetsdämpning till 30 km/h eller andra lämpliga åtgärder för trafiksäker lösning.

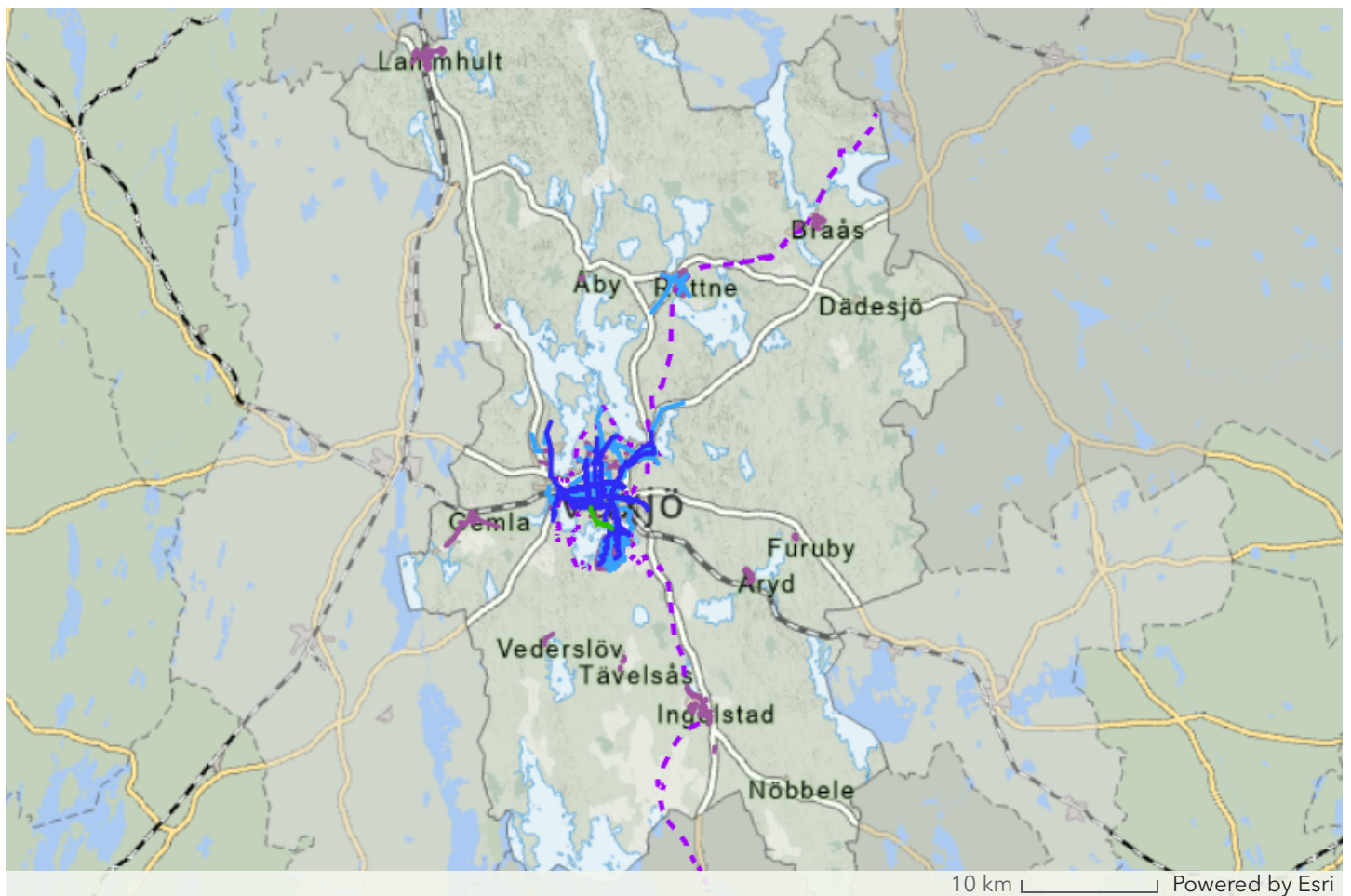
Bygdeväg

En ny form av möjligheter till att skapa bättre cykelförutsättningar, främst för landsbygden eller när det inte finns utrymme för separat och avskild cykelväg, är bygdeväg som har börjat tillämpas i Sverige de senaste åren. Bygdevägen, även kallad 2-1-väg, består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får vägrenen tillfälligt användas – om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare.

Förutsättningarna är att det går att skapa en vägsträcka med god sikt så att bilarna ser varandra vid möte och ev oskyddade trafikanter samt att trafikmängden är relativt låg max 2000 fordonsrörelser per dygn och hastighetsgränsen är låg, rekommendationen är max 60 km/h från Trafikverket. Erfarenheter från bl a Kalmar kommun är att hastigheten inte bör överstiga 40 km/h. Vägbanebreddens bör vara mellan 5–7 meter och 3 till 3,5 meter till den dubbelriktade körbanan och 1 till 1,5 m till vägrenen på båda sidor om körbanan enligt VGU.



Befintliga cykelvägar



Befintliga cykelvägar

Utifrån beskrivna målstandard i avsnittet definition av Växjö's cykelvägnät klassas det befintliga cykelvägnätet i Växjö enligt följande:

Växjö stad

Visa cykelvägar i Växjö stad

Braås

Visa cykelvägar i Braås

Furuby

Visa cykelvägar i Furuby

Gemla

Visa cykelvägar i Gemla

Ingelstad

Visa cykelvägar i Ingelstad

Lammhult

Visa cykelvägar i Lammhult

Rottne

Visa cykelvägar i Rottne

Tävelsås

Visa cykelvägar i Tävelsås

Åby

Visa cykelvägar i Åby

Åryd

Visa cykelvägar i Åryd

Ör

Visa cykelvägar i Ör



Cykelöverfart

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 hastigheten över cykelöverfarten till max 30 km/h. I samband med att Växjö kommun började använda cykelöverfarter 2018 har kommunen tillämpat cykelöverfarter i huvudsak längs med de prioriterade huvudcykelvägarna. Sedan 2022 har kommunen använt principen att enbart bygga cykelöverfarter vid nybyggnation då erfarenheter av cykelöverfarter är god och att den prioriterar cykeltrafiken som önskat, enligt de kommunala styrdokumenterna där gång och cykel skall prioriteras. Cykelpassager har enligt trafikjuridiken en inbyggd osäkerhet då väjningsplikt vid fyrvägskorsningar varierar beroende var passagen ligger i korsningen. Därför prioriterar kommunen, en tydlighet enligt prioriteringsprincipen om oskyddade trafikanter i transportplanen, att enbart bygga cykelöverfart, där det är tydligt vem som har väjningsplikt. Endast undantagsvis kan kommunen bygga cykelpassager.



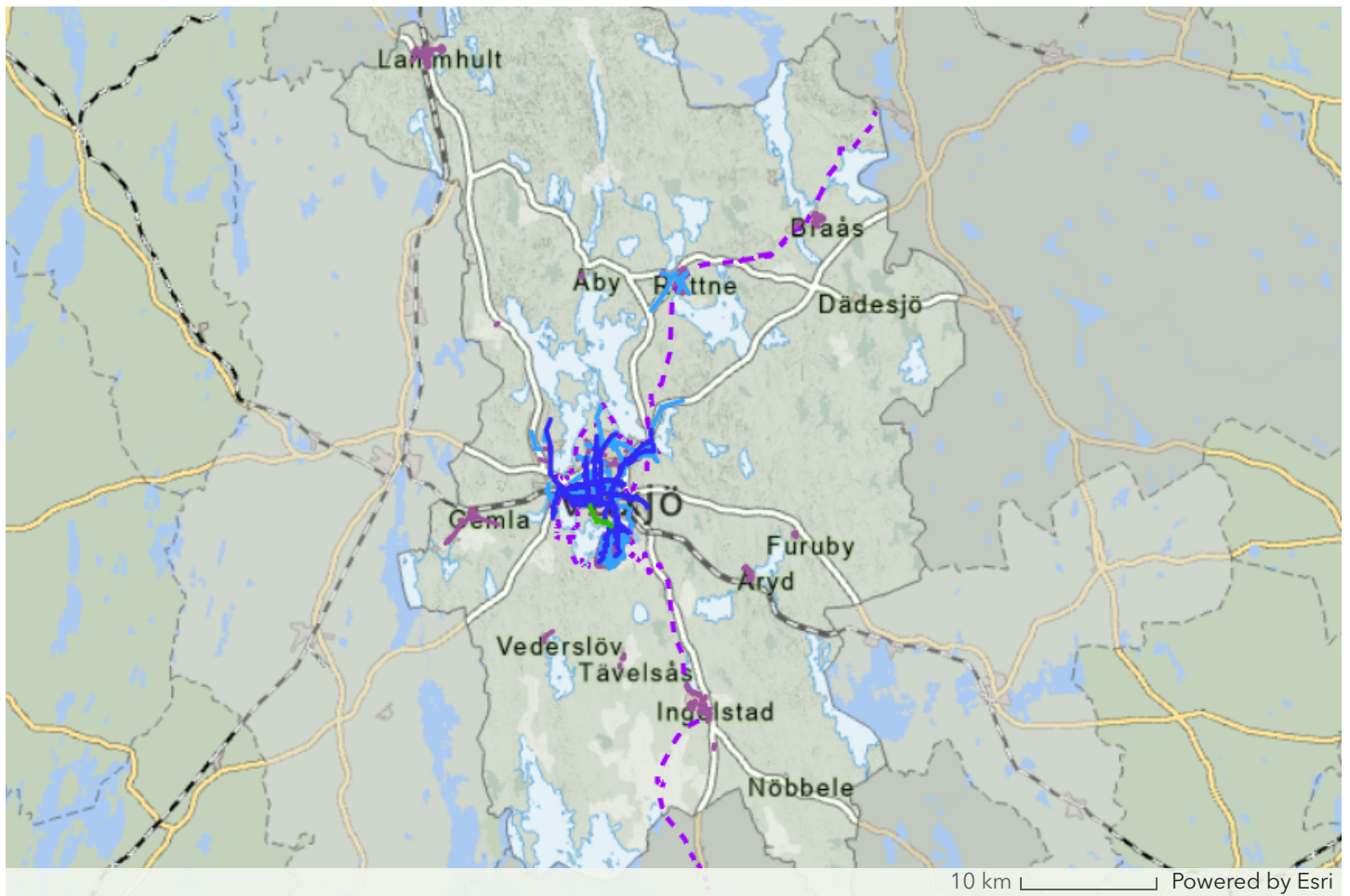
Vägmärke cykelöverfart

Prio huvudcykelvägar	Antal cykelöverfarter
Nr 1. Östra Lugnet till centrum,	6 st
Nr 2. Sandsbro till centrum	12 st
Nr 3. Österled till Bergsnäs	15 st
Nr 4. Högstorp till centrum	0
Nr 5. Universitetet till centrum	0
Nr 6. Teleborg östra till centrum	0
Nr 7. Teleborg västra till centrum	2 st
Nr 8 Universitetet till Storgatan	2 st
Nr 9. Vattentorget till Söderleden	0
Nr 10. Öjaby till centrum	7 st
Nr 11. Hovshaga västra till Storg.	0
Nr 12. Hovshaga till centrum	2 st
Nr 9, Förlängning till Bredvik	2 st
Övriga	22 st
Summerat	70 st

Placering cykelöverfarter 20250101



Behov av nya cykelvägar



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

Växjö kommun växer med drygt 600 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.

Visa behov av nya cykelvägar Växjö stad

Övriga kommunala noder, mindre orter samt landsbygdens behov av nya cykelvägar

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

Braås

Visa behov av nya cykelvägar i Braås

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 Rv 23.

Furuby

Visa behov av nya cykelvägar i Furuby

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.

Gemla

Visa behov av nya cykelvägar i Gemla

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.

Ingelstad

Visa behov av nya cykelvägar i Ingelstad

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

Lammhult

Visa behov av nya cykelvägar i Lammhult

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

Rottne

Visa behov av nya cykelvägar i Rottne

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 och vidare till Brittatorp. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Rottne är ca 19 km.

Tävelsås

Visa behov av nya cykelvägar i Tävelsås

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 Tåvellsås är ca 12 km.

Åby

Visa behov av nya cykelvägar i Åby

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. Det finns också en koppling via g:a smalspåret till Växjö. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Åby är ca 23 km.

Åryd

Visa behov av nya cykelvägar i Åryd

Från Åryd finns i dagsläget vägar med asfalt som binder ihop vägnätet till Växjö via Högstorp. Det finns också en önskan om cykelväg till Risinge ca 4,5 km längs med Lv 850 där det finns frekvent busstrafik till Växjö. Totalsträckan mellan Växjö centrum och Åryd är ca 15 km.

Ör

Visa behov av nya cykelvägar i Ör

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. Dock finns det vissa alternativa sträckor med något undantag till Nylanda och därifrån cykelväg till Växjö centrum.

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.

Investeringslistor för nya cykelvägar



Principer för prioritering av nya cykelvägar

Planeringsprinciper för prioritering av nya cykelvägar är följande:

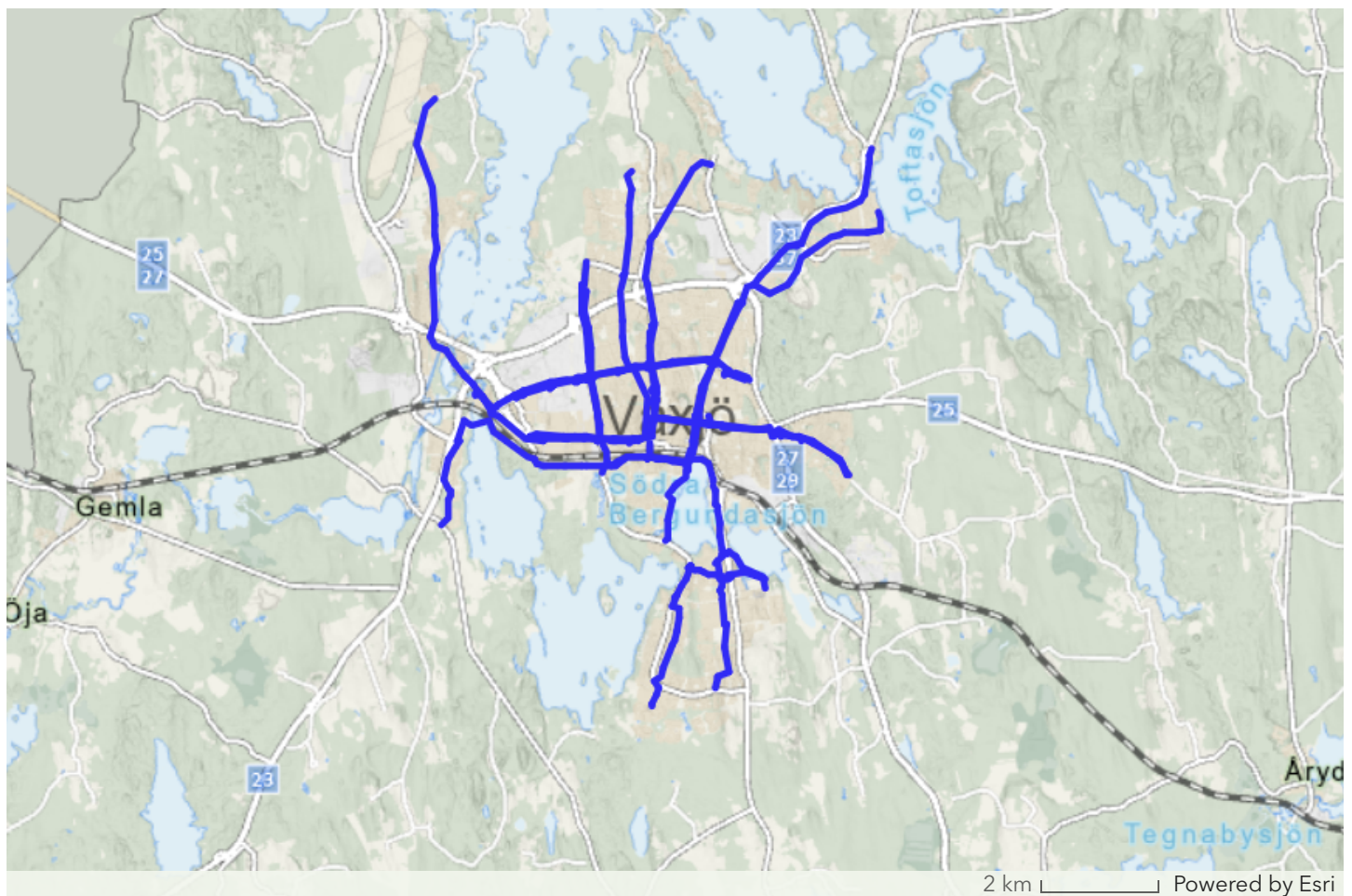
- Där det finns störst potential för ökad cykling för flest personer och i synnerhet barn. Medborgardialog och samverkan är viktiga instrument vid prioritering.
- Säkra cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter.
- Cykelvägar till arbetsplatser, målpunkter och kollektivtrafiknoder.
- Planera och komplettera för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät, särskilt vid nyexploatering och mellan

stadsdelar. De prioriterade stråken till varje stadsdel skall hålla hög standard.

- Avsätta medel för att möta Trafikverkets satsningar på kommunala noder (Rottne, Braås, Ingelstad, med mera).
- Trafiksäkerheten ska alltid ha högsta prioritet, särskilt för att skydda oskyddade trafikanter. Målet är att stärka säkerheten för cyklister utan att kompromissa med framkomligheten.
- Cykelvägar ska utformas för att kännas attraktiva och trygga för alla, inklusive barn, med exempelvis god belysning, överblickbarhet och fri sikt.

Övriga principer

Separerade cykelvägar bör alltid finnas vid hastighetsgräns på 40 km/h, men kan även vara nödvändiga vid lägre hastigheter om omständigheterna kräver det, som exempelvis i närheten av skolor eller vid stora trafikflöden.

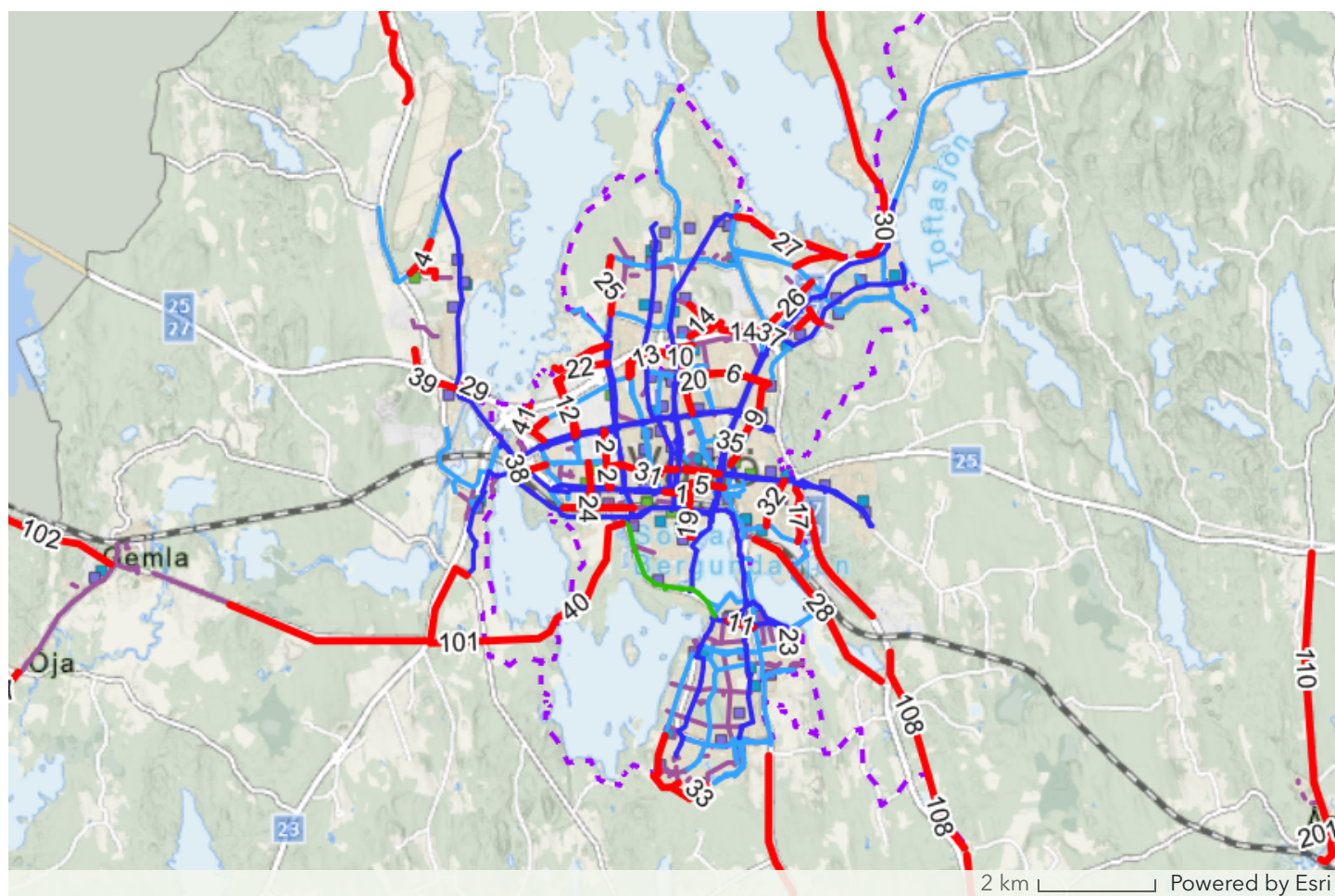


Behov prioriterat huvudnät

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

Prioritering	Sträcka	Förbättring, sträckor	Uppskattad kostnad i miljoner kr
1	Nr 4 Högstorp till centrum (Stortorget), via Fagrabäcksvägen	Cykelfält vissa sträckor 0,8 km x2, öster om Linnegatan samt Katedral och förbi Östrabrorondellen, väjning av 3 st gator längs Fagrabäcksvägen, samt vid Hemköp och gatan tvärs över. Övriga gator har väjning innan GC-vägen på Högstorp svägen. Skiljelinje finns endast på Högstorp, övriga delar saknas, belysning behöver förbättras några delsträckor ca 3,4 km	10 (exkl GC-väg längs med Linnegatan)
2	Nr 10 Öjaby till centrum (Stortorget) via Storgatan, Vaktvägen, m.m.	Sambandsvägen, Stora Vägen o Bergsnäsvägen saknar CO, väjning gator längs GC-vägen, Mjölarnvägen, Helgehusvägen + skiljelinje saknas från Marketerivägen, Vaktvägen, samt vissa delar av Öjabyvägen (endast 3,0 m). Belysning bristfällig vissa delar, ca 7,4 km	4
3	Nr 3 Österleden till Bergsnäs	Liedbergsgatan Dalbo, CO x2 saknas, väjning Slöjdgatan, ca 4,6 km	2
4	Nr 1 Östra Lugnet till centrum längs med Liedbergsgatan till Södra Järnvägs gatan	Domfällvägen, CO (cykelöverfart), GC-väg utanför Polisen saknas ca 190 m, samt vid Oxtorget ca 90 m. Norr om Domfällvägen, Östra Lugnet är inte korsningarna prioriterade samt inte heller över Evedalsvägen. Skiljelinje finns söder om Domfällvägen, norr om endast 3,0 m, ej lämpligt med skiljelinje, ca 5,4 km	4
5	Nr 5 Universitetet till Resecentrum	Saknas GC-väg sista biten 120 m efter Slottsallen på Trummenvägen, väjning gator vid Kampen, 4 st, samt Linnerondellen, skiljelinje saknas hela vägen, ca 3,2 km	2
6	Nr 12 Hovshaga norra till centrum via Dalbo längsmed Smalspåret söder om Mörnars väg till Storgatan.	CO över Folkungagatan saknas, skiljelinje saknas hela vägen, delsträckan på g Smalspåret, för smal för att ha skiljelinje 2,8 m, ca 4,8 km	2
7	Nr 2 Sandsbro (Villa Viks) till Centrum (Stortorget) längs med Linnegatan/ Sandsbrovägen samt	Fyllerydsvägen, CO, Infart till McD o OKQ8, + två till längs med Norre marksvägen med prio cykel, GC-väg Linnegatan söder om Barks kiosk istället för cykelfält, 600 m x 2, skyltning och målning fattas på sträckan Norre marksvägen till	2 (exkl GC-väg längs med Linnegatan)

	via Norremarksvägen till Sandsbro skola	Fyllerydsvägen och via ÄVC till Sandsbro skola, ca 8,8 km	
8	Nr 8 Universitetet till Storgatan	Teleborgsvägen o Vallviksvägen samt Södra Vallviksvägen CÖ saknas, GC-väg saknas Vallviksvägen norra sidan 0,6 km. Prioritering med väjning (sikt) av korsande gator längs med Vallviksvägen, Skiljelinje saknas Vallviksvägen, Trummenvägen samt norr om Infanterigatan. Belysning bristfällig vissa delar, ca 4,4 km	4 (exkl GC-väg längs med Vallviksvägen och Trummenvägen efter Slottsallen)
9	Nr 9 Vattentorget till Söderleden via Södra Järnvägsgatan	Vilhelm Mobergsgatan, Strandvägen CÖ saknas (ambulan sväg?), samt väjning Bäckaslövsvägen , ca 1,4 km	3
10	Nr 6 Teleborg östra till centrum (Stortorget)	Skogsuddevägen, CÖ, väjning Ankarevägen och skiljelinje saknas hela vägen samt väjning vid gator vid Kampen se nr 5 samt delsträcka längs med Linnegatan fram till Stortorget 200 m, ca 4,5 km	2 (exkl GC-väg längs med Linnegatan)
11	Nr 11 Hovshaga västra (Fritidsvägen) till Storgatan	CÖ, Systratorpsvägen , Hjalmar Petris rondell, Viktor Rydbergssrondell saknas, väjning gator längs vägen, Araby sjöväg , Sjöuddevägen, Fogdegatan, Wiselsgrensgatan + mittemot, förbättra utfarter från industrifastigheter, samt skiljelinje norr om Araby Sjöväg och östra sidan norr om norrleden, ca 3,1 km	8
	Nr 7 Teleborg västra från Vikaholm till centrum (Stortorget)	Färdig, förutom delsträcka längs med Linnegatan fram till Stortorget 200 m, ca 5,2 km	0 (exkl GC-väg längs med Linnegatan)
12	Nr 9 Förlängning från Söderleden till Bredvik södra vid Bergundavägen	CÖ över Söderleden x 2 samt väjning över infarten till nya Räppevallen, Pär Lagerkvist skolan, Adels väg, Tunnländsvägen, Rättarevägen, samt övriga gator längs med GC- vägen på Bredviksvägen skiljelinje från nya vägbanken till Bergundavägen , 4,6 km ny GC-väg	4
	Nr 10 Förlängning från Öjaby norr till Post Nord vid Nylända	Färdig, ca 2,0 km	
		Summa 56 km – 3,4 km (samma sträcka f.ex förbi Simhallen nr 5 o 6 o s v) + förlängning nr 9 och 10, 6,6 km. Totalt 59,2 km	47 milj kr



Behov nya cykelvägar i staden

Behov av ny cykelväg för att utveckla och koppla ihop stadens cykelvägnät. Behovet av ny cykelväg kan också prövas med att överväga andra former av cykelanpassning som t ex cykelgata, där gatan utformas och prioriteras för cykel, bygdeväg, hastighetsanpassning, gångfartsområde med mera. En schablon på 4 miljoner kr per km har använts vid för att beräkna kostnaden.

Investeringslista för nya cykelvägar Växjö stad, nivå 1 högsta prioritet, i prioriteringsordning.

⊕ 1 - Sandgårdsgatan, från Storgatan till Resecentrum

Dubbelriktad GC-väg på södra sidan, ca 0,6 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ 2 - Smedjegatan

Ny GC-väg på båda sidor om gatan, ca 1,0 km

Ca 7 miljoner kr

⊕ **3 - Viktor Rydbergs gata väster om Arabygatan**

Ny GC-väg på båda sidor av gatan, 0,3 km, cykelväg för barn till idrott

Ca 3 miljoner kr

⊕ **4 - Nylandavägen**

Koppla ihop befintlig GC-väg längs med Nylandavägen vid Atea till anslutningen vid Torsten Ulmans väg till Rv 30 och västra Nylandaområdet, ca 0,6 km

Ca 3 miljoner kr

⊕ **5-Norrgatan**

Skapa en snabbare cykelväg genom centrum i östvästlig riktning när Storgatan inte tillåter snabb cykeltrafik, ny ytbeläggning för cykelbana, passager etc Den nya formen av "cykelgata", från Skolgatan till Liedbergsgatan, ca 0,8 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ **6-Surbrunnsvägen**

Bredda GC-väg på båda sidor om gatan, bussgata och skolväg, från Gamla Norrvägen till Ramsövägen ca 1,2 km

Ca 6 miljoner kr

⊕ **7-Bro över Söderleden vid Bäckaslöv**

Cykelbro över Söderleden för att koppla ihop snabbcykelstråket i Bäckaslöv med centrumstråket, ca 60 m lång. Inom stadsutvecklingsprojektet Bäckaslöv byggs cykelvägen längs med järnvägen och kopplar ihop med bron över Bäckaslövsesplanen och vidare till Bredvik. Bron över Söderleden behöver finansiering.

Ca 19 miljoner kr

⊕ **8-Cykelanslutning till Ekeberg**

GC-väg till Ekeberg, från tunnel under Rv27 mellan Öster och Högstorp vid Skyttegatan för att få en trafiksäker passage under Rv 27. GC-vägen längs med Rv 27 över Dusavägen till Sänneholmsvägen på Ekebergsområdet och möjlig passage över Rv 27 igen till befintlig väg norr om järnvägen och anslutning till Tingsrydsvägen vid Nyborg, ca 2,2 km

Ca 8 miljoner

Nivå 2, näst högsta prioritet, i prioriteringsordning

⊕ 9-Gamla Norrvägen

Förbättra förutsättningar för GC-väg, busslinje och skolväg, från Teknikum till Surbrunnsvägen gymnasie och låg och mellanstadieskola. Undersök möjligheter till att bygga en dubbelriktad GC-väg på östra sidan genom att flytta kantsten ca 1,0 m. Körbana buss 6,5 m och dubbelriktad GC-väg 3,3 m, ca 1,4 km.

Ca 6 miljoner kr

⊕ 10-Kungsvägen och 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 1,4 km

Ca 6 miljoner kr

⊕ 11-Vallviksvägen

Fortsättning av en delsträcka som byggs under 2025 längs med Vallviksvägen norra sidan mellan Södrabogränd och Teleborgsvägen. 0,4 km. Del av prioriterat huvudstråk

Ca 3 miljoner kr

⊕ 12- Ljungadalsgatan etapp 2 Mörners väg- Systratorpsvägen

Ny GC-väg på båda sidor om gatan etapp 2, ca 1,0 km

Ca 6 miljoner kr

⊕ 13-Nydalavägen

GC-väg Nydalavägen från Liedbergsgatan till Hjalmar Petris väg, Skolväg till Norregårdsskolan breddning av befintlig trottoar ca 1,1 km

Ca 5 miljoner kr

⊕ 14-Ny koppling mellan Hovshaga-Norremark

Ny GC-väg från Älgvägen till Hovshaga via Hovhagaskogen, ca 0,7 km samt kopplingen till bron över Norrleden vid Hovs skolväg ca 0,5 km ink belysning. Tot ca 1,2 km. Under 2025 byggs cykelvägen söder om industriområdet på Älgvägen och kopplar ihop med befintlig cykelväg längs med

Sandsbrovägen/Norremarksrondellen.

Ca 6 miljoner kr

Nivå 3 näst näst högsta prioritet, i prioriteringsordning

⊕ 15-Förbättrad koppling mellan Öjaby o Nylanda väster om Rv 30

Koppla ihop befintlig GC-väg längs med Västregårdsvägen med anslutningen vid Torsten Ulmans väg eller Pistolvägen till

Nylandavägen och Västra Nylandaområdet, ca 0,3 km

Ca 2 miljoner kr

⊕ 16-Norra Esplanaden

Göra om cykelfält till cykelbana på båda sidor om gatan mellan Linnegatan och Västra Esplanaden, 0,8 km

Ca 5 miljoner kr

⊕ 17-Längs Sandviksvägen

Ny dubbelriktad GC-väg längs med Sandviksvägen, bussgata, ca 0,9 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ 18-Deltavägen Grusåsvägen och Blockvägen del 2 GC-väg Norremark

Fortsätt bygg den dubbelriktad GC-väg längs med Deltavägen via Grusåsvägen och därefter Blockvägen både västerut till bef GC-väg längs med RV 23 och österut till fram till Sandvägen och Pinnmovägen med anslutning till befintlig GC-väg som korsar Pinnmovägen ca 0,7 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ 19-Anslutning till Västerbron från Strandbjörket

Använd den nya formen av "cykelgata" på Blekingegatan samt Vallgatan samt förbättrad korsningspunkt vid Värendsgatan, skolväg till gymnasieskolan Procivitas ca 0,6 km

Ca 2 miljoner kr

⊕ 20-Norregårdsvägen

Bredda 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 Pilbäcksskolan 0,3 km

Ca 2 miljoner kr

⊕ **21-Hammerdalsvägen och del av Hjalmar Petris väg**

En dubbelriktad GC-väg som binder ihop GC-vägen på Hjalmar Petries väg med Mörners väg via Hammerdalsvägen. Ca 0,6 km

Ca 3 miljoner kr

⊕ **22-Systratorpsvägen**

En dubbelriktad GC-väg längs med Systratorpsvägen mellan Arabygatan och Ljungadalsgatan ca 0,9 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ **23-Förlängning GC-väg längs med Trummenvägen**

Förläng GC-vägen vid Trummenvägen fram till korsningen Universitetsplatsen vid Georg Luckling väg/ Stallvägen, ca 0,15 km.

Ca 1 miljoner kr

⊕ **24-Arenastaden GC-väg från Sambandsvägen och Hejarevägen**

Cykelled genom Arenaområdet och på Sambandsvägen mellan Bäckaslövsplanaden och Hejaragatan, 0,9 km. I

stadsutvecklingsprojektet Bäckaslöv byggs en ny bro över järnvägen och en gata med gc-väg som kopplar ihop Sambandsvägen och Bäckaslövsplanen.

Ca 4 miljoner kr

⊕ **25-Västra Hovshaga**

GC-väg i förlängningen av Arabygatan till Kastellvägen, ink belysning ca 0,9 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ **26-Rådjursvägen**

Dubbelriktad GC-väg längs med Rådjursvägen för att koppla ihop Evedalsvägen och Björnvägen, ink belysning 1,0 km

Ca 4 miljoner kr

Nivå 4 lägst prioritet, mer långsiktig horisont, i prioriteringsordning

⊕ 27-G:a Smalspåret mellan Evedalsvägen och Hagavik

Smalspåret mellan Evedalsvägen, till Hagavik fram till Hagaviksvägen. Ny asfaltering och, röjning av vegetation, uppsättning av ny belysning, ca 2,0 km

Ca 6 miljoner kr

⊕ 28-Tingsrydsvägen

Dubbelriktad GC-väg längs med Tingsrydsvägen från Teleborgsvägen till infarten till Barnsjön, ger en bra koppling till GC-väg till Bramstorp ca 3,4 km

Ca 14 miljoner kr

⊕ 29- Förbindelse 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

Ca 30 miljoner kr

⊕ 30-GC-väg längs med Smalspåret öster om Hagavik till Rottnevägen

Fortsättningen av Smalspåret förlängningen av Hagaviksvägen fram till Rottnevägen. Asfaltering, röjning av vegetation, uppsättning av ny belysning, koppling till GC-väg från Rottne/Stojby, ca 1,4 km

Ca 6 miljoner kr

⊕ 31- Viktor Rydbergs gata öster om Arabygatan till Folkungagatan

GC-väg Viktor Rydbergs gata öster om Arabygatan vidare på Folkungagatan till Liedbergsgatan med breddning av befintlig trottoar 1,0 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ 32-GC-väg Alegatan

En dubbelriktad GC-väg från Kvarngatan fram till Fagrabäcksvägen, 0,9 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ **33-Asfaltera befintliga GC-vägar Vikaholm**

Asfaltera befintliga GC-vägar i grus ca 1,8 km samt montera belysning på 0,8 km av dessa.

Ca 3 miljoner kr

⊕ **34- Gamla Norrvägen utanför Teknikum**

GC-väg väster om Gamla Norrvägen, Bredda befintlig trottoar så att bef cykelfält blir cykelbanan, 0,15 km

Ca 0,5 miljoner kr

⊕ **35-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.

Ca 0,5 miljoner kr

⊕ **36-Sjöudden till Arabygatan**

GC-väg från Sjöudden till Arabygatan längs med Växjö runt norr om Systratorpsvägen. Asfaltering och belysning. 1,2 km

Ca 4 miljoner kr

⊕ **37-Koppling Norremarksrondellen väst-östlig**

En bättre och genare koppling med GC-vägen genom Norremarksrondellen, långsiktigt behov.

⊕ **38-Koppling Räppe- Samarkand**

En bättre och genare koppling med GC-vägen från Räppe/Bredvik söder om järnvägen med en tunnel under järnvägen via ny GC-väg till Vaktvägen och en bro över Storgatan fram till Handelsvägen vid Samarkand, långsiktigt behov.

⊕ **39-Koppling Räppe-Nylanda**

En bättre och genare koppling med GC-vägen från Räppe till Nylanda längs med Runvägen och Rv 30 fram till anslutning av GC-väg i södra Nylanda vid Skogsödlevägen, långsiktigt behov

⊕ **40-Bokhultsvägen**

En GC-väg eller annan anpassade lösning längs med Bokhultsvägen, från Bergunda ridstall till Infanterigatan vid

Söderleden. Utgör en koppling från GC-vägen från Gemla med fortsättning genom Bokhultet till Växjö centrum via Söder samt ger bättre förutsättningar via cykel för Ridstallet i Bergunda, Sundet m m, långsiktigt behov.

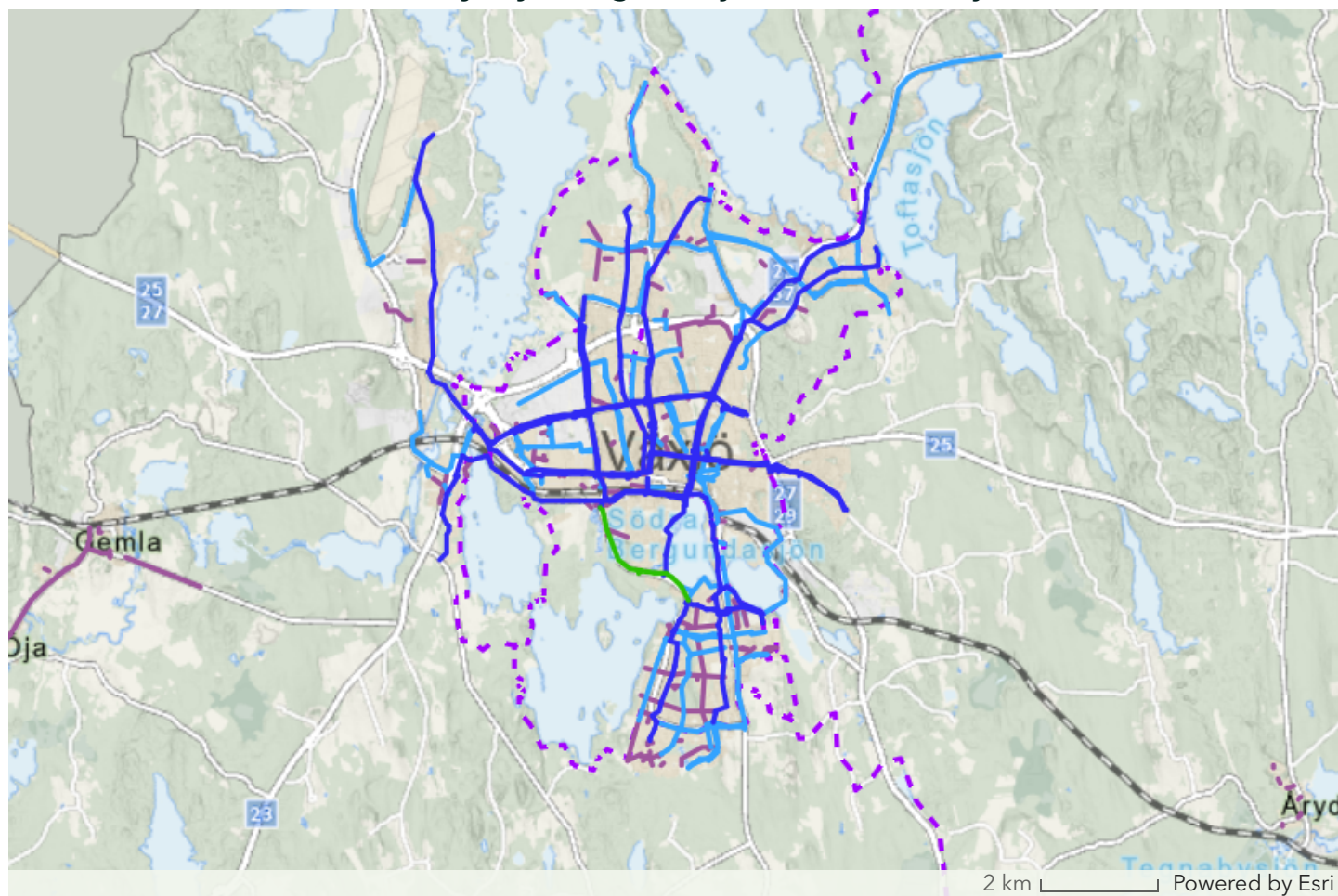
⊕ 41-Koppling Västra mark och Helgevärma

En bättre och genare koppling med GC-väg i förlängningen av Hammerdalsvägen över Norrleden och koppling till Växjö runt vidare till Helgevärma, långsiktigt behov.

⊕ 42-Hagaviksvägen

Ny GC-väg vid utbyggnad av Hagaviksområdet. Inom stadsutvecklingsprojektet Hagavik breddas befintlig gata så att en GC-väg kommer med längs med Hagaviksvägen, ca 0,8 km, långsiktigt behov.

Summa, totalt nya cykelvägar Växjö stad ca 196 miljoner kr



Behov belysning Växjö stad

Sträckor som saknar belysning eller har bristfällig belysning

Lista över sträckor som saknar belysning

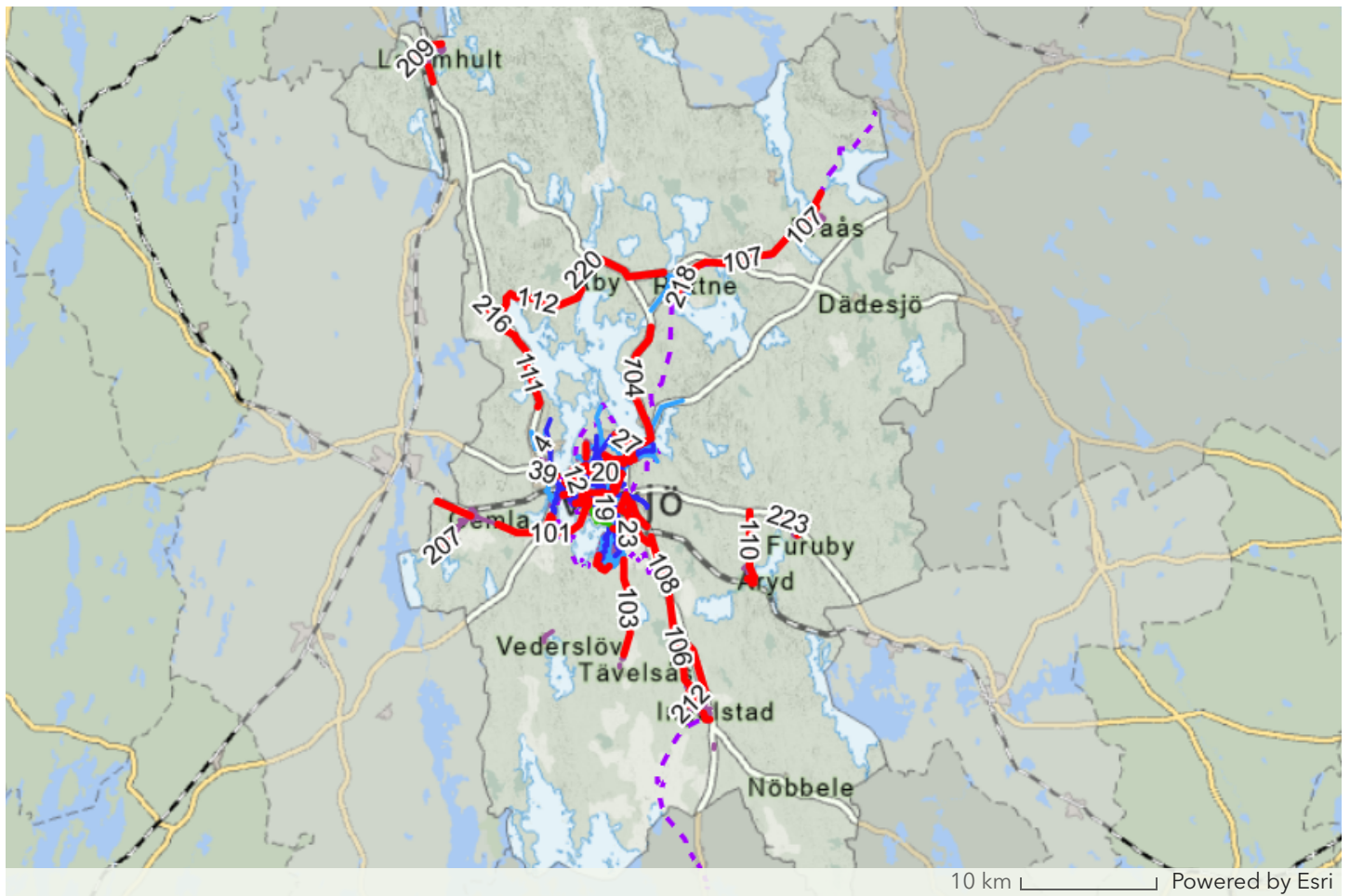
Sträcka som saknar belysning	Beskrivning	Längd
Fyllerydsvägen, se del från Golfrundan riktning till Lilla Fylleryd och golfbanan.	Ej belysning på gc-bana från gatan Golfrundan till bebyggelse vid Lilla Fylleryd. Huvudcykelväg.	370 m
GC-vägen norr om Klavervägen till Källebergsvägen	Saknas belysning längs med GC-vägen Skolväg till Norregårdsskolan delvis asfalterad	850 m
GC-vägen från Teleborgsvägen ner till Linneparken	Saknas en delsträcka där belysningen från Teleborgsvägen blir bristfällig p g a nivåskillnad tills belysningen vid GC-vägen genom Linneparken möter upp	200 m
GC-vägen bakom Lillestadsskolan	Saknas en delsträcka på GC-vägen öster om gamla Norr, norr om Lillestadsskolan	80 m
GC-vägen från Ulriksbergspromenaden snett över Mörners väg fram till Abeneråvägen	Saknas en delsträcka på GC-vägen	300 m
Total kostnad, saknar belysning	30 000 kr/30 meter = 1000 kr/m	1800 m 1,8 miljoner kr

Lista över sträckor som har bristfällig belysning del 1

Sträckor med bristfällig belysning		
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
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
Högstorpssvägen, 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 Johannsgatan	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

Lista över sträckor som har bristfällig belysning del 2

Arabygatan, från Storgatan till Mörners väg till Hjalmar Petris väg och från <u>Systratorpsvägen</u> till <u>Araby sjöväg</u>	Finns belysning endast på östra sidan, ej på <u>gc</u> -bana på västra sidan. Bebyggelse delvis på västra sidan och hela östra sidan. Prioriterad huvudcykelväg.	1060 +760 m + 300 m
Söderleden, från Södra Järnvägs gatan till <u>Anteliugatan</u> , se östra sidan.	Finns belysning i gatans mittrefug. <u>Gc</u> -bana ligger högre än gatan på östra sidan. Bebyggelse. Prioriterad huvudcykelväg.	250 m
Bergsnäsvägen	Finns belysning på östra sidan av gata, ej på <u>gc</u> -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 <u>gc</u> -bana på östra sidan. Bebyggelse finns på båda sidor, dock ej sträcka mellan Bergsnäs och <u>Öjaby</u> . Prioriterad huvudcykelväg.	3800 m
<u>Munkagårdsvägen</u> <u>Munkagårdsrondellen</u> fram till Polenvägen, se södra sidan.	Finns belysning på södra sidan av gatan dock är det på vissa sträckor med större avstånd till <u>gc</u> -bana på södra sidan av gatan vid GC-vägtunneln. Bebyggelse finns på båda sidor. Huvudcykelväg.	150 m
<u>Prästmarksrondellen</u> fram till <u>Madvägen</u> , se västra sidan.	Finns belysning på östra sidan av gatan, ej på <u>gc</u> -bana på västra sidan. Bebyggelse finns på västra sidan. Huvudcykelväg	450 m
Kastellvägen från Paradvägen fram till Gamla <u>Kronobergsvägen</u>	Det är bristfällig belysning längs med Kastellvägen från Paradvägen fram till gamla <u>Kronobergsvägen</u> , skolväg till Gustafslundsskola	300 m
Kostnad, bristfällig belysning	30 000 kr/30 meter	15 000 m 15,0 miljoner kr
Summa totalt saknar och bristfällig belysning		17 miljoner kr



Behov kommunala noder, mindre orter och landsbygden

Nedanstående lista är Växjö kommuns prioritering för nya cykelvägar utanför Växjö stad, där oftast Trafikverket är väghållare. Trafikverket bygger nya cykelvägar enligt den regionala cykelvägplan från 2019, där regionen har prioriterat behovet av nya cykelvägar utifrån alla kommuners önsknings i regionen av nya cykelvägar, där Trafikverket är väghållare. Detta är Växjö kommuns uppdaterade lista över de behoven för övriga kommunala noder, mindre orter och landsbygd. För de cykelvägar som kommer med i den regionala planen blir det dialog om finansiering mellan Trafikverket och kommunen för varje enskilt objekt.

Viktiga kopplingar till närområdet/Växjö stad, ingår i Regionala cykelvägplanen, i prioriteringsordning.

⊕ 101-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 är väghållare

Ca 20 miljoner kr

⊕ **102-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 är väghållare

Ca 10 miljoner kr

⊕ **103-Tävelsås - Växjö**

Ny GC-väg från Tävelsås till Växjö (Teleborg) längs med Lv 682, gärna i tre etapper för att underlätta genomförandet. 7,3 km tot.

Etapp 1 från Teleborg (Skirvägen) till Haga, Växjö kommun väghållare, 1,3 km

Etapp 2 Från Haga till Sjöanäs, Trafikverket väghållare, 3,2 km

Etapp 3 Från Sjöanäs till Tävelsås, Trafikverket väghållare 2,7 km.

Vissa sträckor kan pararella vägar användas.

Ca 26 miljoner kr

⊕ **104-Rottne - Växjö**

Fortsätta befintlig GC-väg längs med Växjövägen från Stockekvarn till Långarör längs med väg 897 för att skapa en bra förbindelse mellan Rottne och Växjö, och andra byar som ligger längs med vägen, saknas en sträcka på ca 8 km där delar av pararella vägar kan användas.

Trafikverket väghållare

Ca 33 miljoner kr

⊕ **105-Furuby - Rv 25**

Ny GC-väg längs med Byvägen från Kårevägen till Busshållplatsen vid Rv 25, 0,5 km.

Trafikverket väghållare

Ca 2 miljoner kr

**Delsumma, viktiga kopplingar till närområdet/Växjö stad,
ingår i Regionala cykelvägplan ca 91
miljoner kr**

**Andra kopplingar till närområdet eller Växjö stad, i
prioriteringsordning**

⊕ 106-Ingelstad - Växjö

Asfaltering av Sydostleden från badplatsen i Ingelstad till Furulund (korsande av befintlig Rv 27), därefter (via ombyggnaden av Rv 27) använda den gamla delen av Rv 27 till Bramstorp och en trafiksäker passage över nya Rv 27 och vidare via Skir till Växjö. Ca 7 km asfaltering från badplatsen norr om Ingelstad till Furulund
Väghållare Växjö kommun
Ca 5 miljoner kr

⊕ 107-Braås - Rottne

Upprustning av gamla Smalspåret mellan Rottne och Braås till god grusvägsstandard, ca 12 km.
Väghållare Växjö kommun
Ca 3 miljoner kr

⊕ 108-Bramstorp - Växjö

Upprustning av G:a Smalspåret till god grusvägsstandard, från Bramstorp längs med Rv 27 och korsa i bef tunnel under Rv 27 vid Barnsjön och fortsatt längs ny GC-väg längs Tingsrydsvägen, se investeringslistan för staden, in till centrum via befintlig GC-vägar vid Teleborgsvägen, totalt ca 9 km, varav 2 km behöver upprustas till god grusvägsstandard samt en nygjord grusväg på ca 350 m längs med RV 27, övriga delar av gamla smalspåret har god standard då den ingår i Sydostleden.
Väghållare Växjö kommun och privata fastighetsägare
Ca 4 miljoner kr

⊕ 109-Åby - Rottne

Ny GC-väg från bron över Åbyån till Rottne längs med Lv 880, och Lv 892 och anslutning till GC-vägen vid Rydet, ca 6 km
Väghållare Trafikverket
Ca 24 miljoner kr

⊕ **110-Åryd - Risinge**

GC-väg, från Hemsetvägen i Åryd till Risinge och vidare färd
med buss till Växjö ca 4 km
Väghållare Trafikverket
Ca 16 miljoner kr

⊕ **111-Ör - Nylanda (Växjö)**

GC-väg mellan Ör och Nylanda industriområde, visa delsträckor
ca 8 km, befintlig pararell väg kan användas och vissa sträckor
nybygge 1,4 km
Väghållare Trafikverket och privata fastighetsägare
Ca 6 miljoner kr

⊕ **112-Åby - Ör**

Ny GC-väg Mellan Åby till Ör, ca 8 km
Väghållare Trafikverket
Ca 32 miljoner kr

**Delsumma, andra kopplingar till närområdet eller Växjö stad
ca 90 miljoner kr**

**GC-vägar som saknas inom respektive nod/ort, i
prioriteringsordning**

⊕ **201-Åryd**

GC-väg, längs norra sidan av Billavägen, ca 0,4 km byggs ev i
samband med idrottshallen.
Väghållare Trafikverket
Ca 2 miljoner kr

⊕ **202-Ingelstad**

GC-väg längs med Gamla Växjö vägen från Ingelstad centrum
till fotbollsplanen vid Ingelvi samt trafiksäker passage över
vägen (övergångsställe), ca 1,2 km
Väghållare Trafikverket
Ca 6 miljoner kr

⊕ **203-Braås**

Asfaltera gamla Smalspåret från Böksholmsvägen till
Kvarnagården norr om Braås, inklusive parkeringsplatsen söder

om Lv 902. Idag grusväg med belysning, ca 3,5 km
Väghållare Växjö kommun
Ca 2 miljoner kr

⊕ **204-Braås**

En trafiksäker cykelpassage/överfart och övergångställe över LV 902 vid aktivitetsparken
Väghållare Trafikverket
Ca 1 miljoner kr

⊕ **205-Rottne**

En koppling över Växjövägen väg nr 897 mellan östra området och västra delen av Rottne t ex Falkvägen eller Kungsvägen ev till befintlig GC-väg vid norra delen av Falkvägen
Väghållare Trafikverket
Ca 1 miljoner kr

⊕ **206-Åryd**

GC-väg, längs Växjövägen, Billavägen- Hemsetvägen, ca 0,9 km
Väghållare Trafikverket
Ca 4 miljoner kr

⊕ **207-Gemla**

Förlänga GC-väg, från Öja till Gransholm, ca 1,3 km
Väghållare Trafikverket
Ca 6 miljoner kr

⊕ **208-Rottne**

GC-väg längs med sträckan av Tallvägen fram till idrottsplatsen samt förbättra trafiksäkerheten vid korsningen Skansvägen och Tallvägen och korsningspunkten, ca 0,25 km
Väghållare Växjö kommun
Ca 1,5 miljoner kr

⊕ **209-Lammhult**

GC-väg, längs med Värnamovägen till Adams väg, ca 1,2 km
Väghållare Trafikverket
Ca 6 miljoner kr

⊕ 210-Åby

GC-trafik över bron vid Åby sluss, ny bro/bygdeväg ca 40 m

Väghållare Trafikverket

Ca 0,5-10 miljoner kr

**Delsumma, GC-vägar som saknas inom respektive nod/ort
ca 30-39.5 miljoner kr**

**GC-vägar som saknas inom respektive nod/ort med mindre
prioritet, i prioriteringsordning**

⊕ 211-Braås

GC-väg längs med Ulvaskogsvägen ca 0,6 km

Väghållare Trafikverket

Ca 3 miljoner kr

⊕ 212- Ingelstad

Förlängning av GC-vägen på Stenslandavägen, den västra delen
till infarten till lantbruksskolan och den östra delen till G:a

Växjövägen ca 0,5 km

Väghållare Trafikverket

Ca 2 miljoner kr

⊕ 213-Braås

GC-väg längs med Sjösåsvägen, från Ulvaskogsvägen till kyrkan
ca 0,7 km

Väghållare Trafikverket

Ca 3 miljoner kr

⊕ 214-Ingelstad

Förlängning av GC-vägen vid Ingelstadshuset till Norra
industriområdet ca 0,3 km

Väghållare privata fastighetsägare

Ca 2 miljoner kr

**Delsumma, GC-vägar som saknas inom respektive nod/ort
med mindre prioritet
ca 10
miljoner kr**

**Övriga GC-vägar som saknas inom respektive nod/ort med
mindre prioritet, i prioriteringsordning**

⊕ **215-Lammhult**

GC-väg, längs med Asavägen, fram till Björnö, ca 1,1 km

Väghållare Trafikverket

Ca 5 miljoner kr

⊕ **216-Ör**

GC-väg, Makrilla till Cafe i Öhr, ca 0,7 km

Väghållare Trafikverket

Ca 3 miljoner kr

⊕ **217-Åryd**

GC-väg, längs Växjövägen från korsningen med Billavägen till

Jvn, ca 0,7 km

Väghållare Trafikverket

Ca 3 miljoner kr

⊕ **218-Rottne**

Förbättra GC-väg längs med Kopparvägen från Löpanäsvägen

till Badplatsen ca 0,9 km

Väghållare Växjö kommun

Ca 3 miljoner kr

⊕ **219-Ingelstad**

Cykelväg runt Torsjön öster om RV 27: Från industriområdet till

Torsjögård och vidare upp till Torsjöns slut och anslutning till

Sydostleden ca 4 km

Väghållare Privat markägare

Ca 12 miljoner kr

⊕ **220-Åby**

Belysning av befintlig GC-stig mellan Syrenvägen och

Herrgårdsvägen, 0,2 km

Väghållare Privat markägare

Ca 0,5 miljoner kr

⊕ **221-Lammhult**

Förlängning av bef GC-väg, söder ut längs med

Växjövägen, ner till industriområdet söder om Furuhäll, ca 1,1 km

Väghållare Trafikverket

Ca 5 miljoner kr

⊕ **222-Åby**

Gångväg (med möjligheter till cykling) från Kvarnvägen till

Åbyforsvägen, ca 0,4 km

Väghållare Växjö kommun

Ca 1 miljoner kr

⊕ **223-Furuby**

Förlänga befintlig skogsväg (gamla Rv) vid busshållplatsen längs med Rv 25 fram till infarten till Kårestad ca 1,2 km varav 0,8 är befintlig grusväg.

Väghållare Privat markägare

Ca 2 miljoner kr

⊕ **224-Ingelstad**

I samband med utbygganden av bostäder i Ingelstad södra behövs en GC-väg med kopplingar mellan Helenetorpsvägen och över Skyeån till Dalängsvägen. Sammankoppling med befintliga vägar ca 300 m.

Väghållare Växjö kommun

Finansieras via exploateringen

**Delsumma, övriga GC-vägar som saknas inom respektive
nod/ort med mindre prioritet ca 34,5 miljoner kr**

Totalsumma, kommunala noder ca 255,5-265 miljoner kr

**Summa, GC-vägar längs med Trafikverkets vägar,
kommunala noder ca 219,5-
229 miljoner kr**

**Summa, GC-vägar längs med Växjö kommuns vägar,
kommunala noder ca 36 miljoner kr**

Övriga landsbygds investeringar

Arbeta för att kunna rusta upp smalspåret från Kvarnagården
Braås till kommungränsen till Uppvidinge kommun

Ordna en driftsplan för gamla industrispåret mellan Böksholm och Braås

Summering uppskattade investeringskostnad

Summering uppskattade investeringskostnad

Ombyggnad prioriterade huvudcykelnät	47 milj kr
--------------------------------------	------------

Nya cykelvägar Växjö stad	196 milj kr
---------------------------	-------------

Belysning saknas/bristfällig i Växjö stad	17 milj kr
---	------------

Nya cykelvägar i övriga kommunala noder, mindre orter och landsbygden (finansiering från fall till fall i dialog med Trafikverket)	217,5-227 milj kr *
---	---------------------

Nya cykelvägar i övriga kommunala noder, mindre orter och landsbygden (100% finansiering Växjö kommun)	36 milj kr
--	------------

Summa enbart Växjö kommun	296 milj kr
**	

Totalsumma alla investeringsobjekt med 50% finansiering av GC-vägar längs med Trafikverkets vägar
405-410 milj kr

*avser uppskattad investeringskostnad längs med statliga vägar

** avser kommunal investering exklusive cykelvägar längs med statliga väg



Principlösningar

Principlösning för cykelparkering

Cykelparkering och alla andra fordon hanteras i Växjö kommuns parkeringsdokument i parkeringsstrategi, "Växjö parkering 2020-2025 Strategi- och handlingsplan" och med hjälp av "parkeringsnorm" som beräknar antal cykelparkeringsplatser som minst måste finnas vid nybygge.

En cykelresa börjar oftast från en parkeringsplats, vid ett garage/förråd nära ingången till bostaden och slutar oftast vid en parkeringsplats vid arbete, skola, resecenter, affär eller serviceplats eller någon fritidsaktivitet. Därefter upprepar sig mönstret igen med en resa, kanske till en ny plats med ännu en parkeringsplats för cykel och till slut en resa igen för att återigen hamna tillbaka igen vid startpunkten igen, parkeringsplats nära bostaden.

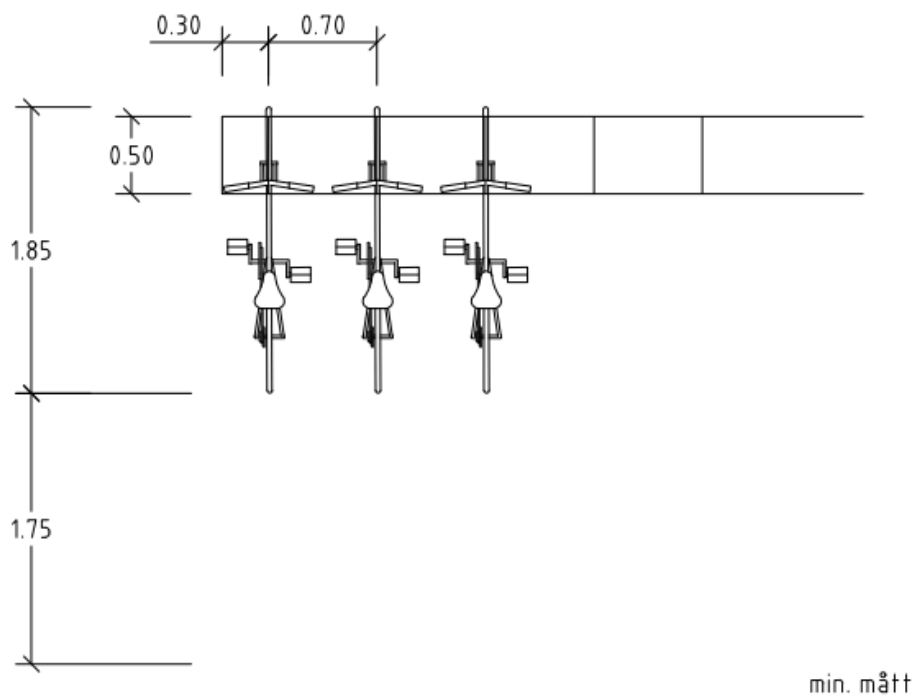
Cykelparkering är av stor betydelse för att skapa en fungerande resekedja och parkeringen bör vara nära målpunkten och bra utformat så att det går att lämna cykeln och säkert hämta den vid nästa färd t ex genom att det finns möjligheter att låsa fast ramen.

Parkeringslösningen skall utformas så den också fungera för stadsliv så att medborgare med funktionshinder inte snubblar på den, underhållsfordon kan utföra sitt arbete och utryckningsfordon inte heller hindras m m.

Målet för Växjö kommun är att bli en fossilbränslefri kommun redan år 2030 och det innebär att andelen cyklister bör öka och det medför också att antalet cykelparkeringar också bör öka främst vid relevanta målpunkter som resecentrum, i stadens centrum samt vid Universitetet, Arenastaden samt andra viktiga målpunkter. Därför har också parkeringsstrategin som målsättning att årligen utöka antalet cykelparkering med minst 50 st i centrum. Då de olika typer av cyklarna blir fler behöver det också skapas cykelparkering för dessa t ex lastcyklar med större utrymme för att parkeringen samt också för elsparkcyklar med andra behov, se mer i [Parkeringsstrategi Växjö 2020 - 2025](#).

I den tekniska handboken finns också anvisningar hur cykelparkeringen bör utformas, t ex är kraven att det skall vara 700 mm mellan parkeringsställena så att cyklarna får plats utan att haka i varandra vid parkeringen samt avstånd även för lastcyklar så det fungerar enkelt och säkert att parkera. Tekniska handbok reglera utformningen av parkeringsställ för cyklar. Se mer i [Teknisk handbok - Växjö kommun](#).

RAK CYKELPARKERING



VID FLERA RADER MED CYKLAR, GÅNG MELLAN RADERNA 2m

Teknisk handbok principritning rak cykelparkering

I parkeringsnormen finns uträkningar, beroende på var fastigheten finns belägen, vilken typ av verksamhet som skall bedrivas, på minsta nivå av antalet cykelparkeringar, se mer [Nya P-tal 2019](#). Likaså finns det uträkningar om reduktion av antalet bilparkeringar om fastighetsägaren erbjuder t ex cykelpool till hyresgästerna.

Principlösning för cykelinfrastruktur

Principlösningar för viss cykelinfrastruktur i den [Tekniska handboken](#). Mer kommer att utvecklas vartefter.

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 bidrar det med ett, 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 avståndsangivelse.
- **Cykelkarta** - Vägleder cyklister längs Växjös cykelvägnät.





Drift och underhåll

Driftsrutiner av cykelvägarna

Barmarksunderhåll

Följande driftsrutiner finns för cykelvägarna

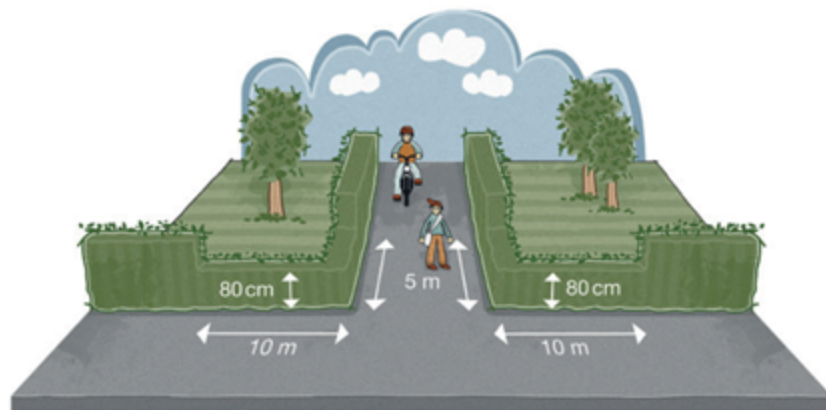
Sopning

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, s k 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 meter åt varje håll längs med gatan och
5 meter längs med gång- och cykelbanan.

Bild krav till fastighetsägare när gång- och cykelbana korsar gata

Slaghackning/ högröjning

Varje år genomförs en till två genomgångar av alla cykelvägar och då röjs all vegetation bort längs med cykelvägarna så att cykelvägarna blir fria från högt gräs och uthängande grenar från träd och buskar.



Bild slaghackning längs med GC-vägen

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 2024-2025 sopsaltas enligt kartan nedan huvuddelen på de prioriterade huvudcykelvägarna. Det innebär att på dessa sträckor sopas snön undan och befuktad salt 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.



Bild cykelstråk som har sopsaltning vintern 2024-2025



Bild sopsaltningsmaskin

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 "vinterunderhålls ej".

Halkbekämpning:

Vid risk för halka sker sandning på alla cykelvägar, utom de som sopsaltas. Åtgärderna inleds 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.



Bild snöröjning

Underhållsplan för cykelvägarna

År 2023-2024 genomförde Växjö kommun en inventering i egen regi och bedömning av kvalitén på beläggningen på gång- och cykelvägar i Växjö stad. Registrering av ytan hade följande skador: krackelering, kantskada, potthål, sprickor, rotskador, gräsintrång och övrig skada (i huvudsak sättning).

Resultatet av inventeringen redovisas i det system vi för tillfället använder. Underlaget visar på ett taget foto som AI analyserats och påvisar nämnda olika skador med en aktuell skadepoäng och färg. Ju högre poäng eller rödare färg, desto större behov av åtgärd. Inventeringen är i realtid och systemet tar ett foto var 5:e meter. Tanken är att samtliga sträckor ska löpande inventeras flera gånger varje år vilket ger uppdaterad skadestatus samt nya foton. Alla foton är GDPR anpassade och vare sig ansikten eller registreringsskyltar är synliga.



Bild resultatet på inventeringen av cykelvägarna hela staden

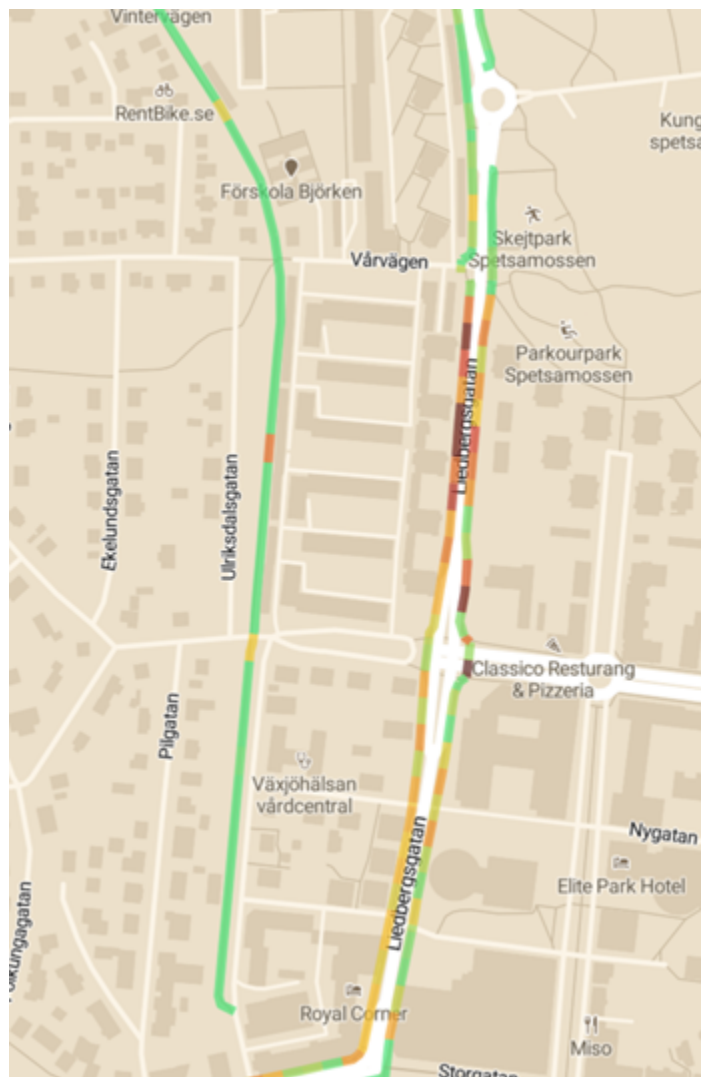


Bild resultatet på inventeringen av Liedbergsgatan

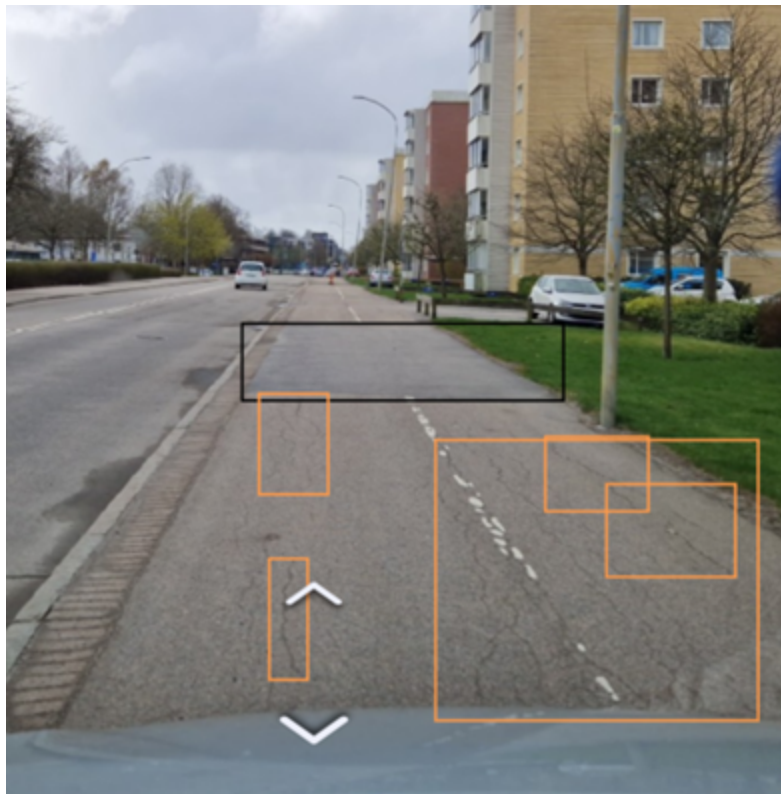


Bild fotografi från avsnittet med markeringar av brister

För kommande år har vi med detta system identifierat större behov av åtgärder på tex Liedbergsgatan. Åtgärder på Liedbergsgatans GC kommer att utföras 2025-2026.

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.

Samhällsbyggnadsförvaltningens 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

Samhällsbyggnadsförvaltningen när dessa är avslutade så att ny asfalt samt vägmarkering efter grävningen kan beställas på entreprenörens bekostnad.