

Bygdevägar i Kalmar kommun



Thomas Eidrup, trafikplanerare
Kalmar kommun
11 juni 2025



Kalmar kommun

Vad är en bygdeväg (bymiljöväg, 2 minus 1-väg) ?

En bygdeväg är en befintlig väg som målas med bredare vägren och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet **och** ta hänsyn till varandra.

Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida.

Syftet med bygdevägar är att fotgängare och cyklister ska få en tydligare och bättre trafikmiljö samt förbättrad framkomlighet.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/bygdevag/>



Hur kör man på en bygdeväg?

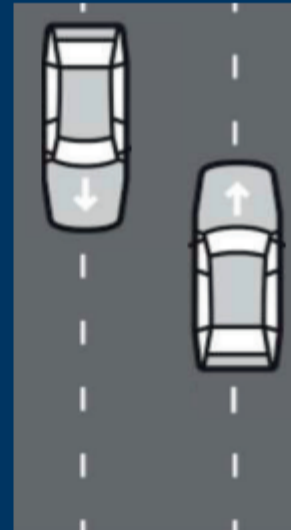
DET HÄR GÄLLER PÅ EN BYGDEVÄG



Bilist som möter cyklist eller som kör om gångtrafikanter håller ut åt höger med stor hänsyn till oskyddade trafikanter som kan befinna sig där. Högertrafik gäller i vanlig ordning för såväl bilister som cyklister.



Bilist utan möte håller sig mitt i bilkörfältet när sikten framåt är god. För vägtypen bygdeväg finns det bara ett körfält för färd i båda riktningar.



Bilister som möts eller som har begränsad sikt framåt håller ut åt höger men med stor hänsyn till oskyddade trafikanter som kan befinna sig där. Hastigheten anpassas som vanligt efter situationen.



Bilist som möter gångtrafikanter eller som kör om en cyklist håller ut åt vänster med stor hänsyn till oskyddade trafikanter som kan befinna sig där. Gångtrafikanter går som vanligt på vänster sida.

Grunden är inlånad från denna illustration från Trafikverket:



Det viktigaste är inte att köra sin bil på mitten av vägen när man är helt ensam på vägen. Det är snarare mindre viktigt.

Vid en kurva med dålig sikt eller backkrön är det snarare viktigare att man inte kör mitt på vägen.

Det som är viktigt är hur man agerar när man antingen ska möta eller ska köra om någon oavsett trafikslag. Då ska man i vanlig ordning dra nytta av vägbansens bredd för att skapa så mycket säkerhetsmarginaler som möjligt.

Man ska alltså inte med bestämdhet ligga kvar i mitten om man möter en cyklist och tänka att cyklisten har ju sin numera drygt meterbreda vägren att hålla sig på, för då minskar man ju marginalerna helt i onödan. Håll i stället ut åt höger. Ett annat exempel - möter du en gående (eller kanske t.o.m. två i bredd) så håll ut åt vänster



VGU

6.1.2.4

m.m.

Bygdeväg	Vägtyp som innebär enfältsväg med särskild åtgärd för GCM. <i>Åtgärden kan vara lämplig mellan eller genom mindre bebyggelsegrupper eller längs randbebyggelse.</i>
----------	--

6.1.2.4. Vägbanan på enfältsväg med särskild åtgärd för GCM - Bygdeväg

Förutsättning

Bygdeväg tillämpas normalt på befintliga vägar med $\text{ÅDT} \leq 2000$. Åtgärden kan vara lämplig mellan eller genom mindre småorter, bebyggelsegrupper eller längs randbebyggelse.

K233059

Vägrensbredden ska vara $\geq 0,75$ m.

Råd

Vid VR 40 bör vägrensbredden vara minst 1,75 m.

Råd

Vid VR 60 bör vägrensbredden vara minst 1,5 m.

Råd

Vägbanans bredd bör inte överstiga 7,0 m.

K233063

Körbanans bredd ska vara minst 3,0 m och högst 3,5 m.

Råd

Vid hög andel tunga fordon bör körbanans bredd vara mellan 3,25 till 3,5 m.

K233064

På bygdeväg ska kantlinje vara 0,2 m bred.

Denna rekommenderade skyltning, som vi tillämpar, fanns tidigare med i VGU.



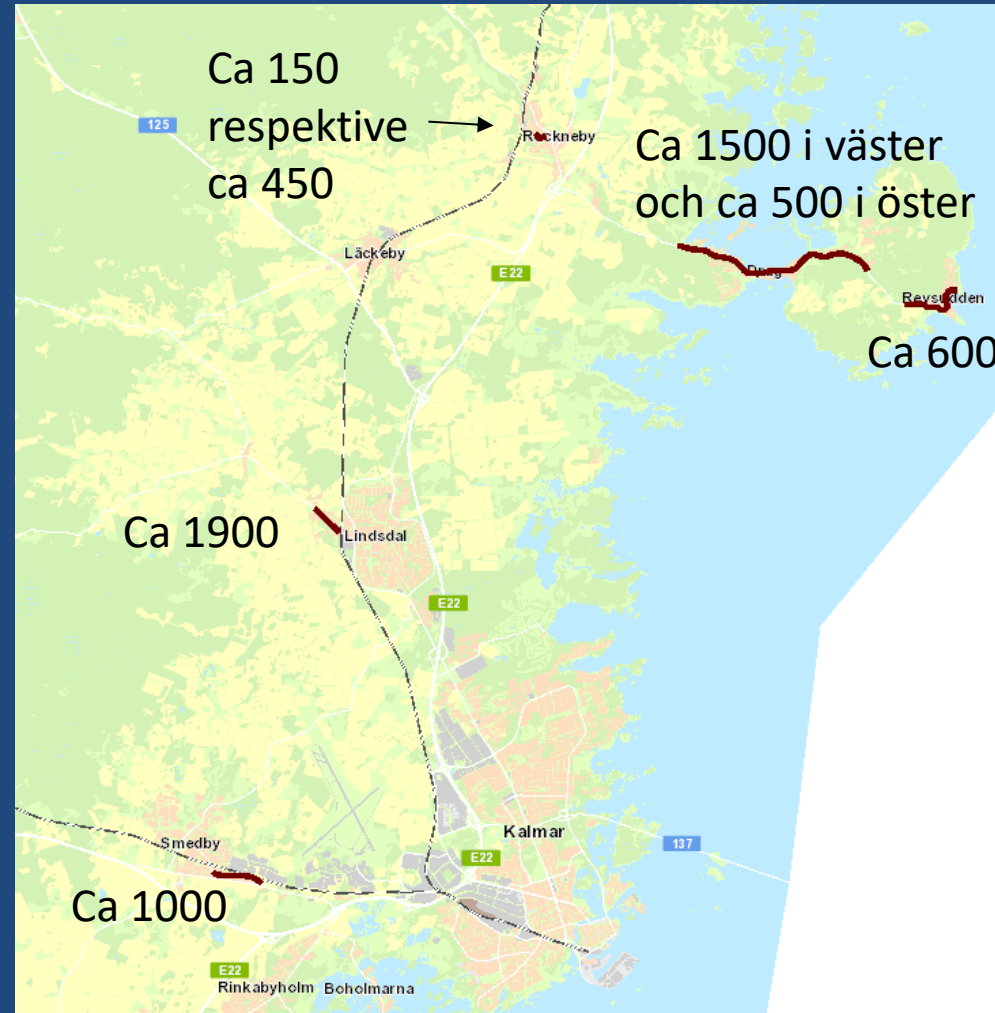
Hittills fem bygdevägar i Kalmar kommun

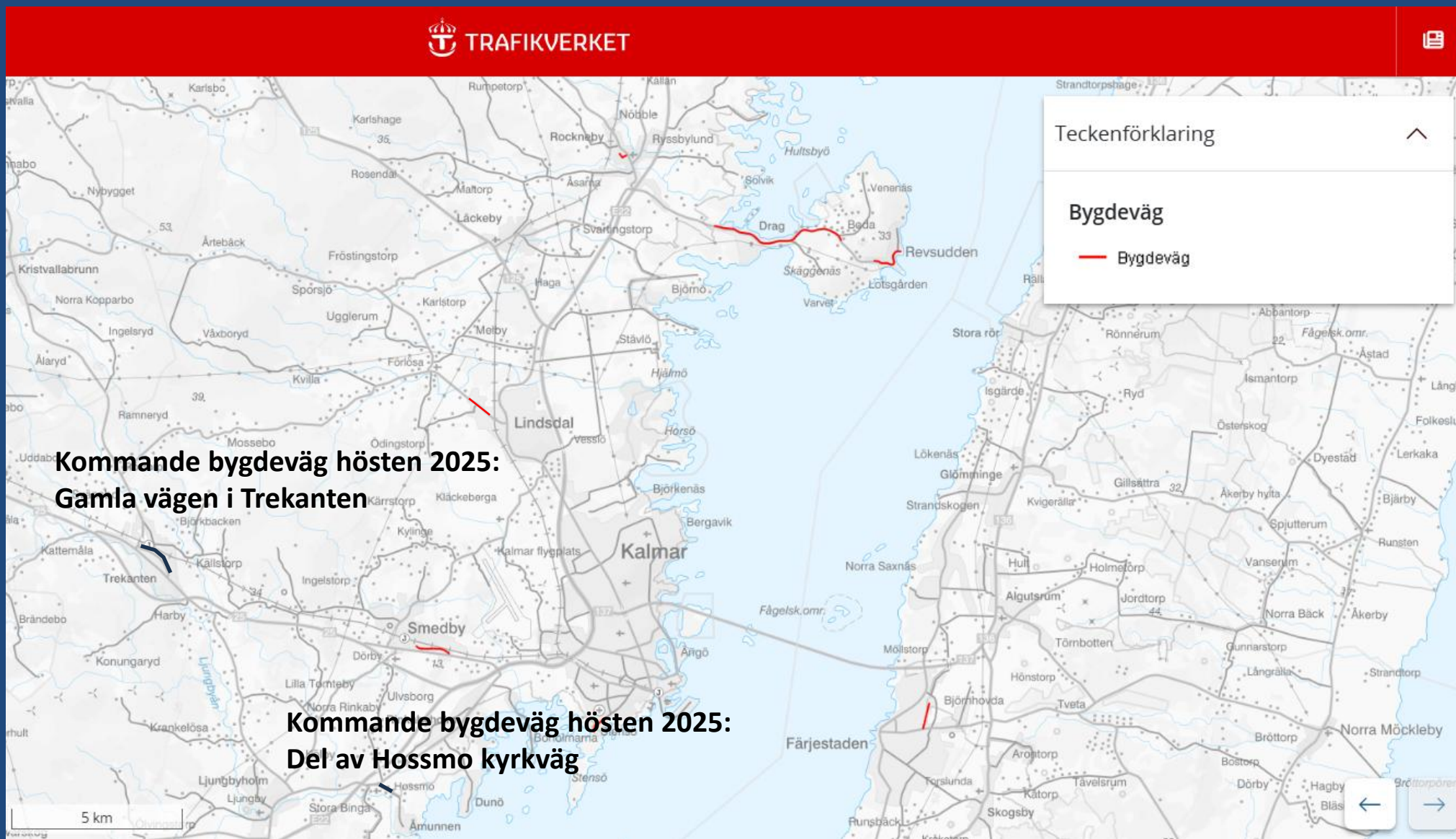
Alla i eller i anslutning till kringliggande tätorter.



ÅDT/MDT

På alla dessa delsträckor förekommer frekvent gång- och cykeltrafik men där vi till stor del saknar statistik.





Varför alls bygdeväg?

- En billig andrahandslösning när separat GC-bana vore önskvärd men inte bedöms möjlig eller kanske inte heller rimlig utifrån trafikflöden och ekonomi. Vägsektionen är kanske för smal och kompletterande mark saknas. Dagvattenhantering kanske saknas och för kostsam att lösa. En större ombyggnation av vägen är kanske planerad fast långt fram i tiden.
- Ger i första hand ökad framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter snarare än stora trafiksäkerhetsvinster för dessa trafikanter. Dansk undersökning visar nu dock på viss ökning trafiksäkerheten.
- Kan kräva kompletterande hastighetsdämpande åtgärder för att helt uppnå den trygghetsskapande och trafiksäkerhetshöjande effekt som önskas.
- Har mötts av blandade reaktioner inledningsvis, då många ännu är ovana vid vägtypen, men det huvudsakliga mottagandet har varit övervägande positivt.

Tekniska aspekter

- Vi skyltar med A5 varning för avsmalnande väg med tilläggstavlor för vägbredd och sträckans längd (så som VGU tidigare uttalat rekommenderade).
- Finns inget uttalat krav på väjningsplikt från anslutande vägar men det har vi ansett rimligt. Huvudled. Inga parkerade bilar på vägrenen. (I fallet Enliden-Fritidsvägen skyltas parkering förbjuden i stället för huvudled).
- Vi har hittills hållit oss under VGU rekommenderade gräns 2000 ÅDT och inom intervallet 5-7 m vägbredd (Stensövägen undantagen men som senare ändrats till cykelfält).
- Vi har enbart anlagt bygdeväg vid hastighetsgräns 30 och 40 km/h. Högre hastigheter upplever vi mer tveksamma vid bygdeväg ur trafiksäkerhetshänsyn men detta utan att vi har egen erfarenhet att luta oss emot. Siktförhållandena avgörande och viktigt även vid 30 och 40 km/h.
- Vi har tidigare lagt vägmarkering M2 med 0,1 m bredd men numera med 0,2 m bredd enligt VGU.

Frågeställningar/ negativa synpunkter som har lyfts av invånare genom åren

- "En del bilister kör inte i körbanan fast man inte har möte."
- "Det förekommer parkerade bilar på vägrenen."
- "Det finns cyklister som kör på fel sida av vägen."
- "Sätt upp de stora skyltarna som användes vid Smedbyvägen och som visar hur man ska köra."
- "Tidigare hade jag ledning av vägkantlinjen att cykla efter. Nu har jag svårt att se var vägkanten är om det är mörkt."
- "Gångtrafikanter tar sig för stor frihet genom att man går i bredd, även när det kommer bilar."
- "Om två bilar ska mötas kan man som cyklist/gångtrafikant känna sig trängd. "

Kommunikation i samband med införande av bygdeväg

- I Smedbyvägen- och Stensövägenprojekten användes större informationsskylt under en längre period inledningsvis men inte vid påföljande bygdevägsprojekt. Ordinarie bygdevägsskyltning och ordinarie trafiklagstiftning säger ju egentligen hur man ska bete sig.
- Direktutdelning av folder har spridits till boende i närområdet och/eller spridning via byalag. Det var ca 170 adresser i fallet Förlösavägen och foldrarna delades snabbt ut av personer i arbetsmarknadspolitisk åtgärd.
- Kommunens hemsida ger ytterligare information: <https://kalmar.se/trafik-och-resor/gator-och-vagar/bygdevagar-i-kalmar-kommun.html>
- Bra att poängtera att trafikreglerna gäller precis som man är van vid. Man kör bil och cykel i högertrafik. Man går på vänster sida. Man anpassar sin hastighet till den smala vägbredden och trafiksituationen. Man drar nytta av hela vägbredden vid möten och omkörningar etc.
Se vidare på nästa sida.

Trafikmiljön längs Smedbyvägen hade det inkommit många önskemål om från boende i området. Man önskade sig bl.a. en säkrare skolväg för barn och ungdomar. I samband med hastighetsöversynen i Smedby 2014 sänktes hastighetsbegränsningen från 50 till 40 km/h. Att därtill bygga en efterfrågad gång- och cykelbana med rimlig bredd var en omöjlighet på det utrymme som fanns att tillgå. Bredden hade bara kunnat bli trottoarbredd runt 2 meter och det till en kostnad på uppåt 8 mkr. Ett problem i sammanhanget var också att system för att ta hand om dräneringsvatten saknades. Sammantaget en väldigt stor investering som ändå inte hade blivit en speciellt bra lösning för gång- och cykeltrafiken. Att köpa in en markremsa av alla fastighetsägare längs med vägsträckan bedömdes inte som en rimlig strategi.

Lösningen blev till slut att kommunen omformade ca 1100 m av sträckan till bygdeväg. Lokala villaägarföreningen var skeptiska men svängde och blev positiva efter införandet.

Då Smedbyvägens vägbredd ökar till ca 8 m efter centrum norr om järnvägen har inte bygdevägen förlängts vidare. Där ser vi i stället att en avsmalning av vägen i kombination med borttagandet av trottoar på västra sidan ger möjlighet att bygga en bra GC-bana på östra sidan (blått streck) som knyter an till befintlig GC-bana längre mot nordväst. För detta finns dock ännu ingen finansiering. För sträckan genom centrum återstår trafikplaneringsinsats.



Smedbyvägen – före bygdevägmålning



Smedbyvägen – efter bygdevägmålning/-asfaltering 2016



Smedbyvägen, Smedby – uppföljning

Enkätstudie med ca 100 svarande ett år efter införandet av bygdeväg. (Rapport bifogas separat).

Studie ” PM 2minus1 Tätort” genomförd av på Movea Trafikkonsult AB år 2021 med stöd av skyltfonden. (Rapport bifogas separat.)

I före och eftermätning av hastigheten 2016 respektive 2017 noterades ingen skillnad alls.

Den lokala villaägarföreningen var skeptisk före införandet av bygdeväg men svängde och blev positiva efter införandet.



Stensövägen, Kalmar (2019-2023)

[Länk till Google streetview 2022](#) medan bygdevägen ännu fanns där

Gjordes före införandet av bygdeväg i VGU. En tillfällig åtgärd som genom avsmalningen inte minst syftade till fartdämpning hos motorfordonstrafiken i väntan på byggnation av separat gång- och cykelbana som ännu saknar finansiering.



Stensövägen – numera cykelfält tills GC-bana byggs i framtiden

Bygdevägen var svårtolkad med den stora gatubredden och därför 2023 ommålad till cykelfält.



Revsuddevägen genom Drag och Boda (2022)

[Länk till Google streetview](#)



Kommunen övertog vägen (väg 592) från Trafikverket hösten 2022 från Drags västra utkant och vidare österut. Sträckan med 40 km/h hastighetsbegränsning utvidgades sammanlagt 2,4 km, såväl västerut som österut, för att innefatta all sammanhängande bebyggelse och så att hela den tillkommande bygdevägen hamnade inom denna zon. (Västerut råder 70 km/h och österut 60 km/h.) Här finns till stora delar inte vägutrymme för anläggande av GC-bana. Tillkommande bebyggelseområden gör att klagomålen på vägsträckan varit många och har ökat med åren. Från bygdevägens västra ände och vidare västerut till E22:an planeras en separat gång- och cykelbana som är förprojekterad men ännu inte finansierad.

Revsuddevägen genom Drag och Boda – mitt på sträckan



Revsuddevägen genom Drag och Boda – i östra änden



Revsuddevägen genom Revsudden (år 2022 + förlängning 200 m västerut år 2024)

[Länk till Google streetview](#)



Se beskrivningen av bygdevägen genom Drag då detta är fortsättningen av Revsuddevägen.

Genom Revsudden finns kurvor med begränsad sikt. Här råder hastighetsbegränsning 40 km/h liksom på hela bygdevägssträckan. Nu ska utredas om ev. kompletterande åtgärd behövs här.

Bygdevägssträckan och 40-zonen förlängdes 200 m västerut under 2024 (gråprickat) efter önskemål från boende.

Revsuddevägen genom Revsudden



Revsuddevägen genom Revsudden



Revsuddevägen genom Drag och Revsudden - uppföljning

Byalaget är mycket nöjda med införandet av bygdeväg och vill behålla den. Man upplever en lugnare trafiksituation.

Medelhastigheten har minskat 2-4 km/h i före- och eftermätningar på tre ställen genom Drag.



Fritidsvägen – Enliden, Rockneby (år 2022)

ÅDT ca 150 respektive ca 450

[Länk till Google streetview 2022](#) strax före
införandet av bygdeväg

Skolväg i direkt anslutning till skolan. Trafiksituationen upplevdes stundtals kaotisk och otrygg. Bygdeväg infördes på försök då vi inte såg andra, bättre alternativ. Kombinerades med stannaförbud och tydligare parkeringsreglering.



Fritidsvägen, riktning mot söder



Kalmar kommun

Övergången från Fritidsvägen till Enliden



Enliden, riktning mot öster



Enliden, riktning mot väster



Förlösavägen (maj 2024)



[Länk till Google streetview](#)

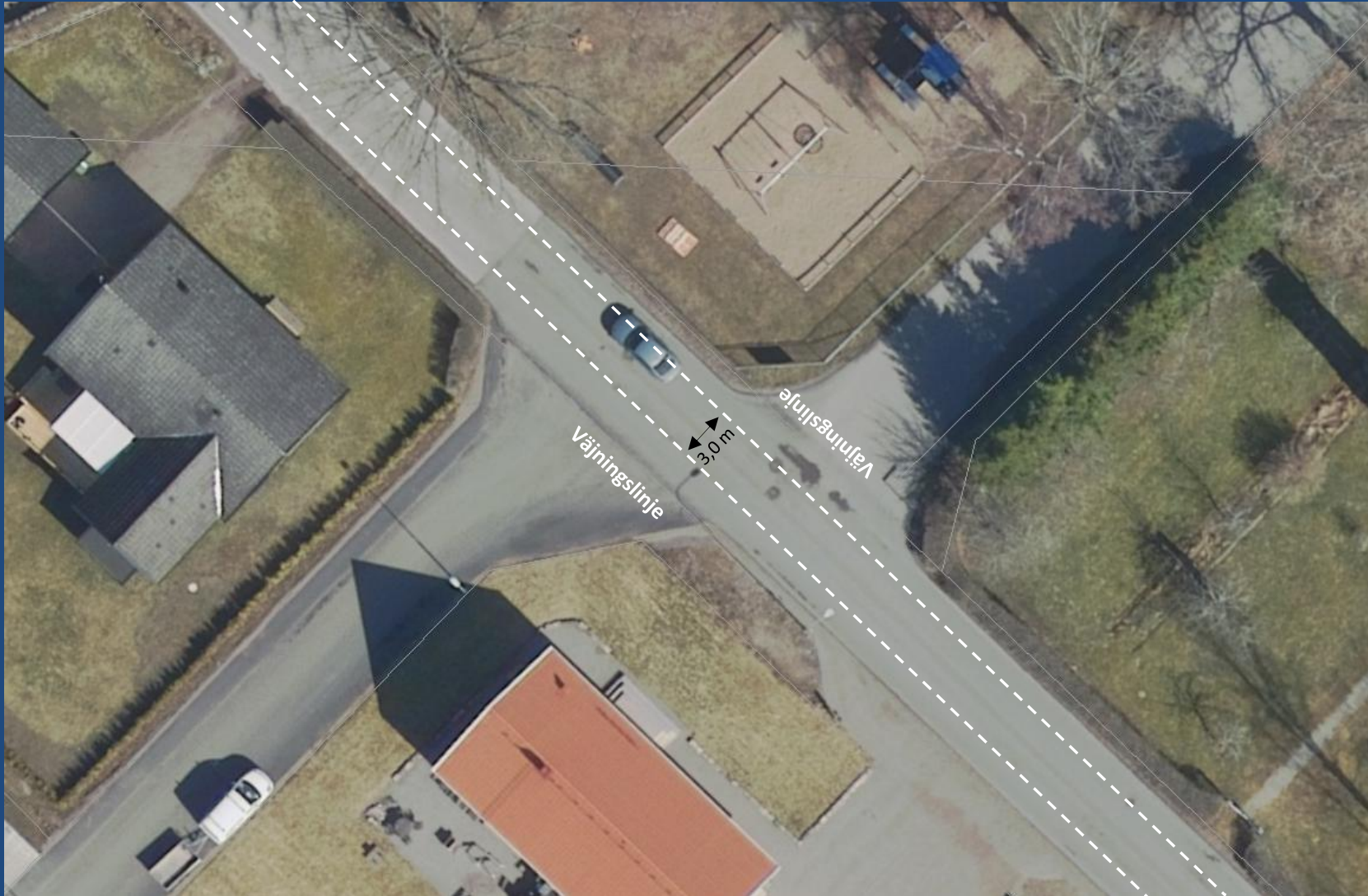
Sedan maj 2024 är en delsträcka av Förlösavägen bygdeväg. Vägen är ca 5,5 m bred och har både genomfartstrafik och lokal trafik till bostäder och Förlösa Folkets hus. Tillkommande bostäder ökar dessutom trafiken något. Trots 30 km/h hastighetsbegränsning och två fartgupp känns vägen ibland otrygg på grund av sin smala bredd, stundtals hög trafikintensitet och en del tunga fordon.

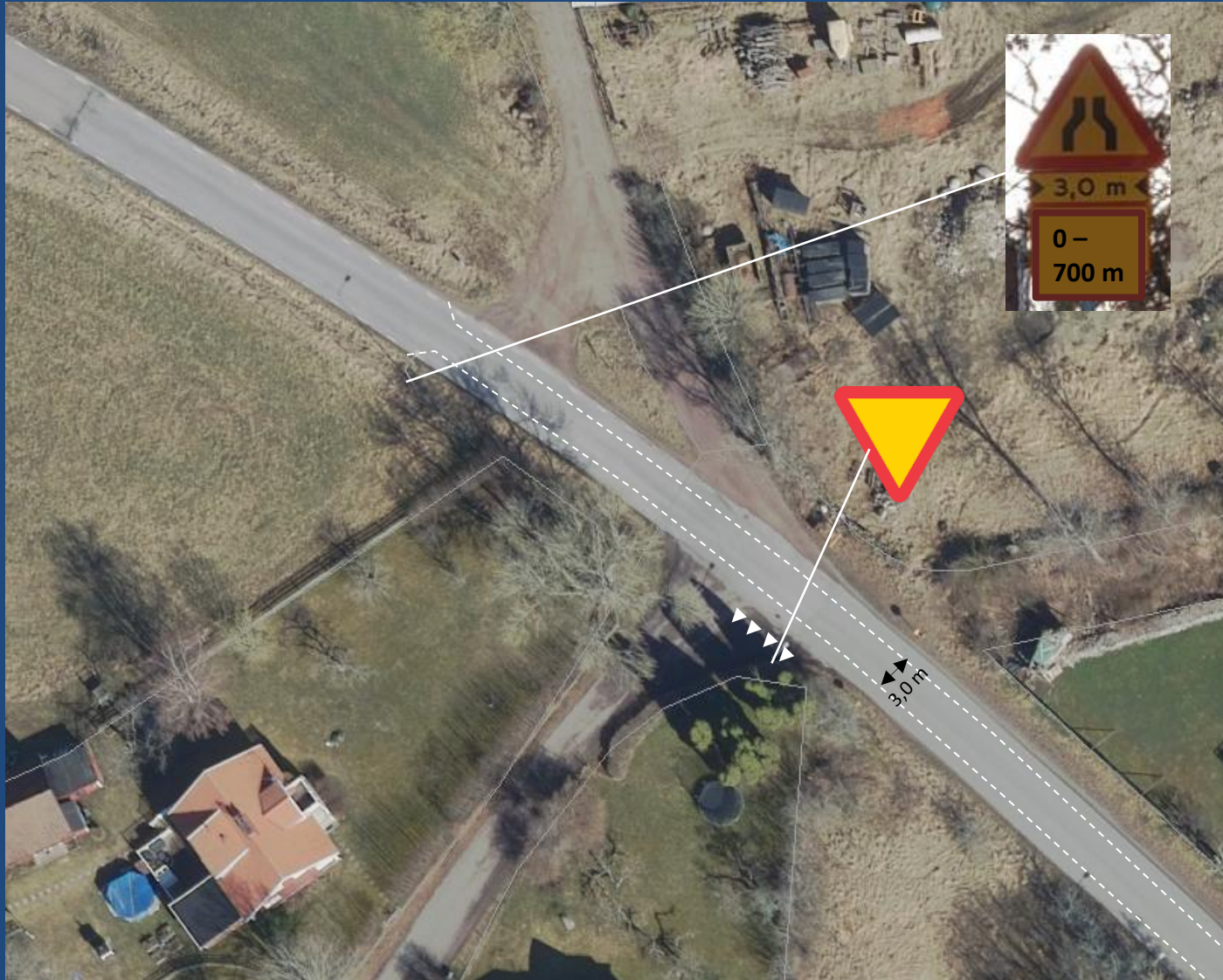
Bygdevägen ser vi i nuläget som ett test eftersom vägen ska grävas upp p.g.a. VA-omläggning 2025-2026. Om vägtypen tas emot väl här kommer den att återskapas 2026 i återställningen, ev. kompletterad med ytterligare åtgärder.

Förlösavägen, väster om Stinsvägen – bygdevägens avslut/början i öster



Förlösavägen , exempel mitt på sträckan, vid Lyckedalsvägen





Körfältets bredd hålls konstant på 3,0 m.

Vägrenarnas bredd ca 1,2-1,3 m (liksidigt breda) och tillåts variera något då vägens bredd varierar.

Förlösavägen , strax väster om Ödingstorpsvägen, bygdevägens avslut/början i väster



Förlösavägen - uppföljning

1-4 km/h reducerad V85 2017 jämfört 2024.

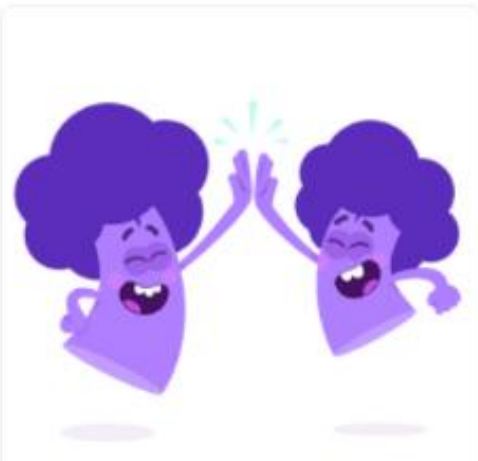
Redan några dagar efter att bygdevägen infördes den 16 maj kom detta meddelande till kommunen.

Till inblandade Förlösavägen

Från kontaktcenter:

Hej!

Jag hade en Kristina på tråden som ville ge Kalmar kommun beröm för hur förlösavägen är utformad nu mera. Hon tyckte att det blivit mycket bättre.



Och vid kompletterande telefonsamtal med henne 2024-06-03 sa hon:

”Jag blev så lycklig så jag började nästan gråta”.

Sammanfattningsvis – vi kör vidare!

Erfarenheterna sedan första projektet Smedbyvägen år 2016 sporrar oss att jobba vidare med bygdevägsprojekt, fortsatt med stor urskillning och med rimliga förväntningar.

Med rätt grundförutsättningar kan vägtypen fungera väl och tas emot positivt av flertalet. Det går dock säkert att förfinas ytterligare liksom anpassningen till trafikmiljön längs sträckan.

Publik information finns utlagd på Kalmar kommuns hemsida:

<https://kalmar.se/trafik-och-resor/gator-och-vagar/bygdevagar-i-kalmar-kommun.html>



Tack för mig!

Thomas Eidrup

Trafikplanerare

tfn/mobil ankn. 010-352 07 78

thomas.eidrup@kalmar.se

Kalmar kommun | Teknik- och fastighetsförvaltningen |
Tekniska verksamheten
Box 611 | 391 26 Kalmar

www.kalmar.se

