



Cykel i den nationella transportplanen

Regeringskansliet
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Yttrande över "Förslag till nationell plan för transport- infrastrukturen 2026–2037", cykelinfrastruktur.

Dnr LI2025/01587

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, vill ha en betydligt större satsning på cykelinfrastruktur än vad som nu nämns i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen. Planen bör omfördela medel från vägbyggen till cykelbanor så att de senare kan byggas ut på några få år. LNF anser att två procent av medlen i planen ska avsättas för detta ändamål.

LNF anser att satsningarna på järnväg ska prioritera den regionala persontrafiken före den långväga samt godstrafik. Det betyder att LNF vill se satsningar på de "tråkiga" järnvägsinvesteringarna, de som handlar om mötesspår, förbigångsspår, triangelspår, byte av räls och kontaktledningar och andra åtgärder för att göra järnvägsnätet mer robust.

LNF anser inte att vägnätet ska byggas ut ytterligare. I stället ska planen satsa på underhåll och åtgärder för att förebygga skador som orsakas av klimatförändringarna.

Bakgrund

Under den tid om tolv år som planen omfattar kommer den globala medeltemperaturen med stor sannolikhet att stiga till cirka 1,7 grader över förindustriell tid¹. Det kommer att ha stor inverkan på hur människor reser till vardags och hur och var de väljer att semestra. Detta är svårt att bortse ifrån och något Trafikverket behöver förhålla sig till i planen. Det kommer att få stora och svåröverblickbara konsekvenser för samhället.

I ljuset av denna framtid behöver planen inriktas på att göra vägar och järnvägar robusta och väl underhållna. Planen behöver inriktas på att klara vardagen, vilket bör innebära att den lokala mobiliteten prioriteras.

¹ Den globala medeltemperaturen ligger 2025 runt 1,4 grader över förindustriell tid och ökar med 0,1 grader vart fjärde år. Se t ex analysen carbonbrief.org/state-of-the-climate-2025-on-track-to-be-second-or-third-warmest-year-on-record/



I den nationella planen analyseras förutsättningarna ingående. Där står om prognoser (s 43):

”Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag.”

Politiska beslut kan inte påverka klimatförändringarna på kort sikt. Men hur svårt det än kommer att vara måste man förhålla sig till ett förändrat klimat när man gör en prognos.

Trafikverket bör jämföra förutsättningarna i sina prognoser med de hos FN:s klimatpanel, IPCC, som har en stor arbetsgrupp (WG3) som håller på med det som kallas ”Integrated Assessment Models”, IAM. Dessa stora datamodeller ska kunna svara på frågor av typen ”om detta är förutsättningarna, vad händer då?”.

Exempel på förutsättningar kan vara vilken koppling det finns mellan inkomst och energianvändning, hur efterfrågan på transporter ändras över tid när inkomsterna ökar och i vilken utsträckning folk flyttar in till städer.

Ändå är många av dessa antaganden högst osäkra. De beror på föränderliga och okända drivkrafter så som vanor, sociala normer, politiska omvälvningar och revolutionerande innovationer (AI?) som kan skaka om marknaden. Modellerna tar inte hänsyn till många sociala och politiska krafter som har betydelse för hur världen fungerar. De tar heller inte hänsyn till vad som kan hända vid en global livsmedelskris².

Flera av forskarna bakom dessa modeller poängterar att man inte kan förutse framtiden. Alla modeller grundas på antaganden. Styrkan i vad prognoserna säger oss beror helt på de förutsättningar man lägger in i modellerna.

En trolig utveckling

Den prognos om en framtida ökning av transportarbetet om cirka 1 % per år som Trafikverket gör (s 45) kan inte anses vara en trolig utveckling.

De beräkningar som i dag görs av s.k. restidsvinster som grund för utbyggnad av infrastrukturen är direkt missvisande. Det finns inga restidsvinster. Resvaneundersökningar både i Sverige och i många andra länder visar att människor lägger cirka en timme om dagen till att förflytta sig. Denna timme är konstant över alla år man har mätt. Tanken att det uppstår en restidsvinst när man bygger ut infrastrukturen motsägs av detta faktum.

Om vägnätet byggs ut så att det går fortare att resa kommer människor att resa längre sträckor. Den tid man tycks spara används för ytterligare förflyttningar. På sikt får det människor att flytta längre från arbetet. Byggs vägnätet ut så ökar resandet. Det är ohållbart ur ett klimatperspektiv. Även om alla fordon skulle vara eldrivna så kräver tillverkning och underhåll av fordonsflottan resurser som blir allt knappare.

En trolig utveckling behöver också ta hänsyn till sociala och kulturella förändringar som blir en följd av klimatförändringarna. En sådan trolig utveckling är att turismen vänder från Medelhavet till Norden. Drivkrafterna till detta kan vara både de kraftigt ökade temperaturer som kommer att drabba Medelhavsområdet och de sjukdomar

² En bra analys av IAM finns på: <https://www.carbonbrief.org/guest-post-how-not-to-interpret-the-emissions-scenarios-in-the-ipcc-report/>



som redan nu uppträder till följd av att myggor från Afrika etablerar sig allt längre norrut³.

När man väger in dessa osäkerheter verkar det högst osannolikt att persontrafiken kommer att fortsätta att öka. Det är inte bara så att den behöver minska för att reducera utsläppen av både växthusgaser och partiklar, människor kommer att ha helt annorlunda prioriteringar i en varmare värld.

Detta betyder också att med rätt förutsättningar åstadkommer man de förändringar av resandet som man önskar. Således kommer en utbyggnad av cykelvägnätet öka cyklandet och en förbättring av järnvägsinfrastrukturen öka resandet med tåg. Med ökad andel cyklande minskar inte bara utsläppen utan vi får också betydande positiva tillskott gällande hälsoeffekter.

Beslut om stora infrastrukturprojekt behöver grundas på människors intressen på lång sikt, inte på deras åsikter för stunden.

Utsläppen

Den nationella transportplanen anger en budget av 1200 Mdr kr under planperiodens tolv år. Det betyder runt 100 Mdr kr per år. Det leder också till utsläpp av växthusgaser i storleksordningen två miljoner ton per år. Det är inte obetydligt och då är det viktigt att medlen i planen används för underhåll samt till projekt som i längden kan leda till mindre utsläpp. Järnvägsprojekt kan leda till mindre utsläpp, liksom satsningar på cykelvägar. Däremot leder byggande av nya vägar till negativa effekter. Även om alla fordon så småningom drivs med el så kvarstår andra effekter, såsom luftföroreningar och partiklar i dagvatten som i stor utsträckning kan hänföras till däckens slitage mot vägen.

Vägar och järnvägar

För vägnätet är slutsatsen att resurserna bör läggas på underhåll och på att förstärka vägar som riskerar stora skador vid kraftiga väderhändelser.

För järnvägsnätet betyder vår analys att samhället behöver satsa på det vi kallar "tråkiga" järnvägsinvesteringar samt underhåll. Det betyder fler mötesspår, förbigångsspår, byte av räls och kontaktledningar, men också vissa utbyggnader som triangelspår och partiella dubbelspår.

³ <https://www.eea.europa.eu/sv/highlights/varmeboljor-och-klimatrelaterad-spridning-av>



Cykelvägar

Trafikverkets plan skriver om cykling (s 71):

”Det finns en bred samsyn om att ökad gång och cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.”

Riksrevisionen har nyligen granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken⁴. I rapporten bedömer Riksrevisionen att det saknas en helhetsbild av åtgärdsbehoven på cykelområdet. Riksrevisionen konstaterar att det saknas fokus på konkreta åtgärder för att nå målet om ökad och säkrare cykling, liksom för att förverkliga riksdagens intentioner om en sammanhängande cykelinfrastruktur.

LNF instämmer med Riksrevisionens slutsatser och föreslår därför att den nationella transportplanen förses med konkreta förslag som leder till en omfattande utbyggnad av cykelbanor längs det statliga vägnätet. De statliga vägarna är oftast huvudvägar till mindre och större tätorter där det finns arbete, skola, livsmedelsaffär, fritidsaktiviteter och annan samhällsviktig service. LNF uppskattar kostnaden av en stor satsning på utbyggnad av cykelvägnätet i Sverige till runt 26 Mdr kr. Det bygger vi på en detaljerad analys av behoven i de sex sydligaste länen.

För att erhålla en sammanhängande cykelinfrastruktur är ambitionen att så många kommuncentra som möjligt ska bindas ihop med cykelförbindelser. Utbyggnaderna av cykelvägnätet består av ett stort antal små objekt. De skulle kunna behandlas som ”objekt av regionöverskridande karaktär”. Det behöver också finnas en flexibilitet i utbyggnaden eftersom kostnaderna på många ställen kan hållas nere genom att man använder det enskilda vägnätet för delar av sträckan där det t ex kan finnas en tidigare riksväg eller en banvall.

Klimatvinster av cykling

Klimatvinsten av att cykla är större än vad som framkommer i beräkningar som grundar sig på pendling. Pendlingen utgör bara runt hälften av alla resor, resor för service och fritid är också många (Trafa, resvaneundersökningar). De klimatvinster som dessutom kan åstadkommas genom att även ett litet antal människor cyklar några dagar på semestern i stället för att flyga är stora.

Både de cyklister som vill ta cykeln som fordon under en flerdagarstur och de som bara vill ta en tur en vacker sommardag behöver infrastruktur så att man vågar ge sig ut utan att hamna på trafikerade vägar. Det gäller särskilt familjer som har med sig barn på cykelturen. De stora behoven av ny infrastruktur ligger ofta längs det statliga vägnätet och i närheten av tätorter.

Beräkningarna av i vilken utsträckning det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut infrastrukturen bör bygga på ett klimatperspektiv. Under den tid som ligger inom planen kommer den globala medeltemperaturen med största sannolikhet att nå 1,7 grader över förindustriell tid. Det kommer att ha stor inverkan på hur människor reser både till vardags och hur och var de väljer att semestra.

Hälsoeffekter

I beräkningen av de samhällsekonomiska vinsterna med ökad cykling bör man även ta hänsyn till hälsofördelarna. Det är positivt att motionera och det leder till lägre sjukvårdskostnader. Det noteras dock i en stor antologi (”City cycling”, MIT 2012) att

⁴ RiR 2025:11, regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2025/11/skr.-20252656



"fördelarna av bättre hälsa är svåra att mäta och därför bortser man ofta från dem". Slutsatsen är därför att även om dessa hälsofördelar är svåra att mäta, är de väldigt viktiga, och bör därför på något sätt vägas in i beslut.

Det är också viktigt att både naturreservat och kulturella målpunkter enkelt kan nås per cykel. Flera av reservaten ligger nära tätorter, vilket understryker vikten av att det finns cykelbanor som kopplar ihop tätorterna med det lågtrafikerade vägnätet. Speciellt ska de kunna nås av skolor för undervisning och utflykter.

Förslag

För att ge konkreta förslag på utbyggnader har kartan "cykelkarta.se" försetts med ett lager "Cykelplan". Detta förslag utgår från idéerna i Region Skånes "Stråk- och vägvisningsplan" från 2019. Där föreslås att det bör finnas en vägvisning mellan alla kommuncentra.

Cykelkartans cykelplan visar på ett översiktligt plan dessa möjliga förbindelser mellan kommuncentra i södra Sverige. Befintliga cykelbanor på sträckorna visas som en gul linje med röd kant, lågtrafikerade vägar med grönt och nödvändiga utbyggnader med blått. Ljust blå färg på vägen betyder en relativt billig åtgärd (t ex asfaltering av en enskild väg med bidrag), medan mörkblå färg visar vägar där det krävs en ny cykelbana. Detaljerna ska ses som en skiss. (Förstora kartan så visas fler detaljer och då fler förslag på utbyggnader.)

Förslagen på cykelkarta.se bygger på de föreslagna utbyggnaderna i de lokala länstrafikplanerna, kompletterat med ytterligare några för att nå målet om att kunna knyta samman alla kommuncentra. Se listor i bilagan nedan.

Kostnaderna för utbyggnaderna i cykelkarta.se ligger för sex sydligaste länen på cirka 6,8 Mdr kr, varav hälften bör ha högsta prioritet och genomföras inom några få år. Med en liknande utbyggnad för övriga län uppskattar vi den totala kostnaden till runt 26 Mdr kr för hela landet.

Lunds Naturskyddsförening önskar att drygt två procent av de totala medlen i den nationella transportplanen avsätts för en stor utbyggnad av cykelbanor i hela landet.

För Lunds Naturskyddsförening

Per Blomberg, ordförande, Per.blomberg@lunds naturskyddsforening.se
Kontaktperson: Tomas Björnsson, cicero@rtb.se

Bilaga: Ett heltäckande cykelvägnät



Bilaga: Ett heltäckande cykelvägnät

Går det att skapa ett nätverk av cykelbanor och lågtrafikerade vägar så att man knyter samman alla kommuncentra och större orter i södra Sverige? Vilka utbyggnader skulle behövas och vad skulle det kosta?

Varför skulle man vilja göra en sådan utbyggnad? Vilka vinster finns det ur olika perspektiv (klimat, hälsa, lokala näringar) av att fler människor cyklar inte bara vid pendling utan också gör serviceresor, fritidsresor och även semesterresor per cykel?

Vilka krav kommer dessa olika typer av cyklister att ställa på infrastrukturen för att vara lockade att cykla i hög utsträckning?

De cykelplaner som regionerna i södra Sverige har tagit fram tar upp ett antal åtgärder för att förstärka infrastrukturen för cyklister. Förslagen är många och goda, men att genomföra dem tar alldeles för lång tid. Den nationella infrastrukturplanen sträcker sig över tolv år. Det är för lång tid för att förverkliga en ordentlig utbyggnad av cykelvägnätet. Planen bör omfördela medel från vägbyggen till cykelbanor så att de senare kan byggas ut på några få år.

Bakgrund

Av alla resor är det runt hälften som görs i syfte att pendla till arbete eller studier. Övriga resor fördelar sig ganska jämnt på serviceresor (för att göra inköp, hämta barn etc) och fritidsresor (till träning, föreningsmöten etc)⁵. Räknar man i stället på längden av resorna, står arbetsresorna för runt en fjärdedel av sträckorna.

Semesterresorna är inte lika många till antalet, men har ofta stor klimatpåverkan⁶.

En tidig rapport där rekreationscykling har lyfts fram är "Plan för svenska cykelrekreationsleder"⁷. Där föreslås en stor utbyggnad av cykelbanor på banvallar från nedlagda järnvägar. Ett antal av dessa har också blivit upprustade.

I "Cykelvägsplan för Skåne"⁸ från Naturskyddsföreningen i Skåne (2012) finns ett stort antal förslag till utbyggnader för att förverkliga ett nät av cyklingsbara vägar mellan alla Skånes kommuner. En mindre del har blivit byggt och mycket återstår.

Idén om att förbinda Skånes kommuncentra finns nyligen i "Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne" (Region Skåne, 2019)⁹. Även i "Regional cykelplan för Jönköpings län" (2024)¹⁰ finns denna idé med konkreta förslag på utbyggnader.

I flera underlag som t ex "Cykla i gröna Kronoberg"¹¹ analyseras förutsättningarna på ett förtjänstfullt sätt. Möjligheten för Sverige att utvecklas som turistmål för cyklister ska inte underskattas i en framtid där turismen vänder från ett allt hetare Medelhavsområde till våra trakter.

⁵ TRAFI, [Resvanor i Sverige](#) – Tabell 1.

⁶ Se "Klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor 1990 – 2017" (s 18):
https://research.chalmers.se/publication/506796/file/506796_Fulltext.pdf

⁷ Per Kågeson, Trafikverket/Vägverket, publikation 2001:116.

⁸ Se <https://lund.naturskyddsforeningen.se/yttranden-kronologiskt/>

⁹ <https://utveckling.skane.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/infrastruktur-och-transporter/cykling/>

¹⁰ <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-cykelstrategi/>

¹¹ <https://www.regionkronoberg.se/regional-utveckling/samhallsplanering/utveckling-av-cykelvagar/>



Fördelar

De stora fördelarna med att få fler människor att cykla i alla sammanhang handlar framför allt om hälsa och klimat. De fysiska fördelarna med att cykla är välkända, men cyklingen främjar också det mentala välbefinnandet. Ett träffsäkert citat säger att "de psykosociala fördelarna med cykling är svåra att mäta och därför brukar vi bortse från dem"¹². Samma bok talar också om att när barn får upptäcka sitt närområde själva per cykel och inte se det genom en bilruta, stimuleras deras nyfikenhet och upptäckarglädje.

Klimatvinsten av att cykla är större än vad som framkommer i beräkningar som grundar sig på pendling. Pendlingen utgör drygt hälften av antalet resor. Antalet resor för service och fritid är också många (Trafa, resvaneundersökningar). De klimatvinster som kan åstadkommas genom att även ett litet antal människor cyklar några dagar på semestern i stället för att flyga är stora. Både de cyklister som vill ta cykeln under en flerdagarstur och de som bara vill ta en tur en vacker sommardag behöver infrastruktur så att man vågar ge sig ut utan att hamna på starkt trafikerade vägar, speciellt när de har med sig barn.

Ur klimatsynpunkt är det uppenbart att den som pendlar till arbete eller skola i stället för att köra bil sparar en hel del utsläpp. Människor lägger en dryg timme om dagen på att pendla. På den tiden hinner man nära en mil i vardera riktningen på vanlig cykel och något längre med elcykel. Även om man inte cyklar hela året så sparar man åtminstone 200 mils bilkörning (cirka 1,4 mil x 140 dagar). Pendlingen runt de större tätorterna visar att människor är beredda att ta cykeln även om avstånden ligger på 5-10 km. En mil till arbetet är dessutom ännu mer acceptabelt med en elcykel.

Vinsten med att få familjer att använda cykeln under semestern är större än man kanske tror. För varje dag man cyklar på en utflykt i stället för att använda bilen sparar man troligen 15 mils bilkörning. Det motsvarar den tid man sannolikt skulle ha kört för att nå ett mål en timme bort med bil (plus återresa). Semesterresor med bil blir lätt några hundra mil och det sparar man om det ersätts med en cykelsemester med övernattnings. Ännu större besparing av utsläppen blir det om en flygresor ersätts med en cykelsemester eller med att cykeln används för lokala turer. Då blir besparingen i storleksordningen ett par hundra kg CO₂ per år. De som helt slutar att flyga för att i stället använda cykel och kollektivtrafik sparar cirka ett ton CO₂ per år (se not 2 ovan).

En fördel som sällan nämns när det gäller ökad cykling är dess betydelse för det lokala näringslivet. Ett fikaställe på lagom cykelavstånd lockar till cykling om sommaren. Detsamma gäller andra lokala verksamheter¹³.

Det är också viktigt att både naturreservat och kulturella målpunkter enkelt kan nås per cykel. Dessutom ligger flera av reservaten nära tätorter och de bör naturligtvis lätt kunna nås per cykel av skolor för undervisning och utflykter.

För att uppnå alla dessa fördelar behövs en stor utbyggnad av cykelbanor som kopplar ihop tätorterna med det lågtrafikerade vägnätet. Utbyggnaderna handlar ofta om nya cykelbanor längs det statliga nätverket.

¹² Ur Pucher & Boehler, "City Cycling", kap 3 "Health Benefits of Cycling"

¹³ Se VTI 2019: Cykelturism-en litteratursammanställning och omvärldsanalys,
<https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1332728>



Det finns inga restidsvinster

Beräkningarna av i vilken utsträckning det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut infrastrukturen bör utgå från vinsten för folkhälsan och för klimatet. Under den tid av tolv år som ligger inom planen kommer den globala medeltemperaturen med största sannolikhet att nå 1,7 grader över förindustriell tid. Det kommer att ha stor inverkan på hur människor reser både till vardags och hur och var de väljer att semestra.

De beräkningar som i dag görs av s.k. restidsvinster som grund för utbyggnad av infrastrukturen är direkt missvisande. Det finns inga restidsvinster. Resvaneundersökningar både i Sverige och i många andra länder visar att människor lägger cirka en timme om dagen till att förflytta sig. Denna timme är konstant över alla år man har mätt. Tanken att det uppstår en restidsvinst när man bygger ut infrastrukturen motsägs av detta faktum¹⁴.

När en väg har så mycket trafik att det råder trängsel, kommer en del människor att avstå från resor på denna väg. Bygger man ut kommer fler människor att resa på vägen. Vägens kapacitet blir självreglerande och man slipper aldrig trängseln. Om vägnätet byggs ut så att det går fortare att resa kommer människor därför att resa längre sträckor. Den tid man tycks spara används för ytterligare förflyttningar. På sikt får det människor att bosätta sig längre från arbetet. Byggs vägnätet ut så ökar resandet. Det är ohållbart ur ett klimatperspektiv. Även om alla fordon skulle vara eldrivna så kräver tillverkning och underhåll av fordonsflottan resurser som blir allt knappare.

Även med tanke på de stora utsläpp av växthusgaser som förorsakas av stora infrastrukturprojekt är detta ett starkt argument för att styra om medel för vägbyggen till en stor utbyggnad av cykelvägnätet utanför tätorterna.

Beslut om stora infrastrukturprojekt bör grundas på människors intressen på lång sikt, inte på deras åsikter för stunden.

Förutsättningar

För att människor ska vilja cykla i olika sammanhang måste det finnas en infrastruktur som uppmuntrar till det. Den som inte cyklar tror att "alla vägar har ju så mycket trafik numera". Med ett nät av cykelbanor och lågtrafikerade vägar som binder samman de större tätorterna är det lättare att kommunicera att cykling är möjlig.

Många av de utbyggnader som behövs för att förverkliga detta nät handlar om vägar ut från och in till tätorter. Där är trafiken som tätast och där upplever man otrygghet även vid relativt låga trafikflöden. En väg som har så lite som 600 fordon per dygn och är 6 meter bred kan ha för mycket trafik för att upplevas som trygg för cykelpendlare, speciellt under den mörka årstiden. På en sådan väg kan inte två bilar mötas samtidigt som en av dem ska köra om en cyklist. Även vid låga trafikflöden (600 f/d) uppstår detta ett par gånger varje minut i pendlingsstider. Denna situation känns mycket otrygg för cyklisten.

Det föreslås ibland en enkel åtgärd som kallas "bygdeväg". Det innebär att man målar en väg, typiskt 6 m bred, med breda vägrenar som är avsedda för cyklister.

¹⁴ Metz (2020): "Time constraints and travel behaviour" (Transportation Planning and Technology)



Bilarna får en enkel fil på cirka 3 m och får sakta in vid möte och använda vägrenen. I praktiken har det inte fungerat så bra, framför allt inte för pendling under den mörka årstiden. Bilisterna uppfattar inte cyklisterna så lätt och då uppstår den otrygghet man vill undvika.

Den som pendlar vill inte ha grusvägar. Det vill man inte heller ha om man cyklar under semestern och framför allt inte om man har barn med sig. Det är en myt att tro att man som semestercyklist accepterar både grusvägar och längre omvägar i någon högre utsträckning. En grusväg kanske kan upplevas som trevlig på en kort utflykt, men inte om man har ett mål något längre bort. En cykeltur en sommardag kan lätt bli tre mil lång utan att uppfattas som besvärlig. Grusvägar kan kanske accepteras på kortare delsträckor, men huvuddelen av sträckorna bör vara belagda. Speciellt barn tröttnar fort på grusvägar.

Det finns också en motsättning mellan att komma fort fram och att inte vilja störas av trafik på en cykelbana som går längs en starkt trafikerad väg. Det syns tydligt i mätningar av antal dagliga cyklister som pendlar in till Lund från tätorter på 10-12 km avstånd. Det finns markant fler cyklister varje dag på banvallen mellan Södra Sandby och Lund jämfört med de andra ungefär lika stora tätorterna (7 – 10 tusen invånare) på liknande avstånd. Slutsatsen är att man så långt det går bör undvika att leda cyklisterna några längre sträckor längs vägar med flera tusen fordon per dygn. Ofta finns det parallella, mindre vägar som kan rustas upp och asfalteras på delar av sträckorna.

Konkrete förslag

För att ge konkreta förslag på utbyggnader har kartan "cykelkarta.se" försetts med ett lager "Cykelplan". Detta förslag utgår från idéerna i Region Skånes "Stråk- och vägvisningsplan" (se not ovan). Där föreslås att det bör finnas en vägvisning mellan alla kommuncentra i Skåne. Problemet har dock hittills varit att det fattas cykelbanor som kan knyta ihop orterna via det lågtrafikerade vägnätet.

Cykelkartan visar på ett översiktligt plan dessa möjliga förbindelser mellan kommuncentra i södra Sverige. Befintliga cykelstråk på sträckorna visas som en **gul linje med röd kant**, lågtrafikerade vägar med **grönt** och nödvändiga utbyggnader med blått. **Ljust blå** färg på vägen betyder en relativt billig åtgärd (t ex asfaltering av en enskild väg med bidrag), medan **mörkblå** färg visar vägar där det krävs en ny cykelbana. **Röd färg** används för att markera ett förslag på en planskild korsning. Detaljerna ska ses som en skiss.

Förstorar man cykelkartan visas fler detaljer och då även utbyggnader som inte ingår i ett nät som binder samman kommuncentra.

Observera att några av banvallarna som iordningställts till cykel- och gångbana inte är med på kartan därför att de ännu inte lagts in i nvdb, den nationella vägdatabasen.

Förslagen på cykelkarta.se bygger på de föreslagna utbyggnaderna i länstrafikplanerna, kompletterat med ytterligare några för att nå målet om att kunna knyta samman alla kommuncentra.



Vinster av att bygga ut cykelvägnätet

Vinsterna med att få fler att cykla, både i vardagen och under semestern handlar framför allt om hälsa och klimat. På båda dessa områden är det svårt att göra exakta beräkningar, men det går att göra välgrundade uppskattningar. Nedan görs en genomgång av de uppskattningar som ligger till grund för beräkning av vinsterna med utbyggnaden av cykelvägnätet i stor skala.

Kostnader

Att bygga en ny cykelbana i Trafikverkets regi utmed en statlig väg budgeteras i vår cykelplan till **10 Mkr per kilometer**. I de fall en kommun bygger i egen regi budgeteras här cirka hälften av den kostnaden¹⁵.

De budgeterade kostnaderna för att bygga en ny cykelbana i Trafikverkets regi utmed en statlig väg har ökat markant de senaste tio åren. Tidigare räknade man bara på byggkostnaden, typiskt två Mkr/km. Nu räknar man med hela processen. Där ingår att göra en åtgärdsvalstudie (ÅVS), en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), att skicka ut det på samråd, att hantera överklaganden, att förhandla med markägare och lösa in mark samt att upprätta en vägplan med en detaljerad beskrivning av hur cykelbanan ska byggas.

Enklare åtgärder handlar oftast om att asfaltera en banvall eller en mindre, enskild väg (som har bidrag). Kostnaderna för den typen av åtgärder budgeteras i vår plan till runt 1 – 1,5 Mkr/km.

Många förbindelser mellan kommuncentra i denna plan bygger på att man kan utnyttja det enskilda vägnätet efter viss upprustning och asfaltering och komplettera det med utbyggda cykelbanor längs de trafikerade vägarna.

Det genomsnittliga priset på cykelförbindelserna blir då drygt **6 Mkr/km**.

Budgeterade kostnader enligt denna cykelplan:

Region	Kostnad, Mkr, allt	Antal objekt	Sträcka, km	Kostnad, prio 1
Blekinge	781	35	103	390
Halland	675	64	135	433
Jönköping	1 115	79	195	656
Kalmar	780	41	99	675
Kronoberg	482	63	157	374
Skåne	3 018	196	404	1 728
Totalt:	6 850 Mkr	478 st	1 092 km	4 256 Mkr

Räknat med en kort avskrivningstid på samtliga objekt på 40 år blir det cirka 170 Mkr/år.

Folkmängden i dessa sex regioner är cirka 2,75 miljoner, vilket innebär 26 % av Sveriges total. Kostnaden för de högst prioriterade åtgärderna motsvarar cirka 40 kr

¹⁵ Se alternativ i "Guide för kommunal utbyggnad av cykelväg i närheten av statlig väg", Region Västra Götaland, <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/omraden/infrastruktur/strategier/strategisk-plan-for-okad-cykling/>



per person och år i dessa regioner. För samtliga objekt blir det cirka 60 kr per person och år. Som jämförelse kostar nya vägar för motortrafik mer än 5000 kr per person och år.

Med samma kostnad för hela landet ligger budgeten för de högst prioriterade åtgärderna för hela Sverige i samma storleksordning som de årliga investeringarna i nybyggda vägar, runt 16 Mdr kr (cirka 26 Mdr kr för en fullständig utbyggnad). Om åtta procent av anslagen till nya vägar styrs om till utbyggnad av cykelvägnätet enligt denna plan, kan allt genomföras under infrastrukturens tolvårsperiod. De högst prioriterade objekten i vår plan bör kunna genomföras på halva den tiden, sex år.

Statistik över cyklandet

Resvaneundersökningarna (TRAFA, RVU, se not 1) berättar dels om antalet årliga resor i Sverige och dels om längden av dessa resor. Ur detta material kan man utläsa att 13,4 % av antalet resor gjordes per cykel under år 2024.

I RVU:n finns också uppgifter om reslängd och tid. Den genomsnittliga längden på en cykelresa var 4,2 km och tiden 22 minuter. Det ger en medelhastighet på 11,5 km/tim. Det kan synas lågt, men beror troligen på att de flesta av dessa resor sker inom tätorter där hastigheterna är lägre än på landsbygd. Dessutom inkluderar de sannolikt tiden för att ta fram cykeln och sedan låsa fast den vid målpunkten.

Denna cykelplan utgår från att de tillkommande resorna är 40% längre, dvs att färdlängden i genomsnitt är 5,9 km och att hastigheten då är cirka 16 km/tim. Restiden blir då också 22 minuter. För resor i huvudsak utanför tätorter bör detta vara ett rimligt antagande. Om resorna görs med elcykel kan de förväntas vara snabbare och därmed något längre.

Utsläpp från byggen

Utsläppen per krona anges av Naturvårdsverket till 20 g/kr¹⁶. Denna allmänna uppskattning leder till utsläpp från byggen av cykelinfrastrukturen på 6,8 Mdr kr x 0,02 kg = 136 kton CO₂. Räknat med en kort avskrivningstid på 40 år blir det **3,4 kton/år**.

Utsläpp från bilkörning härleds från färdlängd med bil (Trafa) samt utsläpp från inrikes transporter (SCB) och blir 98 g/km. Då inkluderas endast utsläpp från körningen. Det tillkommer 30-50 g utsläpp per km från tillverkningen av fordonet (beräkning från kostnad för inköp, total körsträcka och utsläpp per krona). Utsläppen per kilometer kan förväntas minska i takt med att fordonsflottan elektrifieras. Här används 90 g/km som ett genomsnitt.

¹⁶ SCB, Miljöräkenskaper, Tabeller och diagram, Miljöpåverkan från konsumtion:
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/miljoekonomi-och-hallbar-utveckling/miljorakenskaper/> (tabell 4).



Folkhälsa

Stora vinster av cykling kan nås genom en förbättrad folkhälsa. En rapport från VTI¹⁷ ger en sammanfattning av cyklingens hälsoeffekter baserat på ett stort antal studier. Den beskriver bl.a. Världshälsoorganisationen WHO:s verktyg "Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling"¹⁸ samt Trafikverkets tidigare kalkylverktyg GC-kalk.

Båda dessa verktyg utgår från att fysisk aktivitet, till exempel i form av cykling, kan motverka ett stort antal sjukdomar. Båda verktygen använder måttet "förtida dödlighet" i en befolkning som en uppskattning av cyklingens positiva hälsoeffekter.

VTI-rapporten skriver att i HEAT bedöms den relativa risken för att dö i förtid som 10 procent lägre om man cyklar minst 100 minuter/vecka jämfört med om man sällan eller aldrig cyklar. WHO:s HEAT värderar de positiva hälsoeffekterna till 8 kr/km för cykling. (Nyligen har EU har antagit ett nytt luftkvalitetsdirektiv som utgår från WHO och med skärpta normer för utomhusluft¹⁹.)

Resultaten från HEAT har använts i Trafikverkets GC-kalk som är ett verktyg för att bedöma lönsamheten för byggande av cykelbanor. Där värderas hälsoeffekten för nytillkomna cyklister till 3,58 kr/km. Utöver detta, skriver man i VTI-rapporten, minskar även sjukfrånvaron med ett värde som motsvarar 0,47 SEK/km. Det ligger till grund för uppskattningen 4 kr/km i GC-kalk.

I en tabell i VTI-rapporten jämförs de olika värderingarna. Den stora skillnaden mellan HEATs och GC-kalks uppskattningar beror på skillnader i hur mycket man värderar ett liv vid förtida död i de båda verktygen.

Värderingen av en cyklad kilometer är betydligt större hos norska Statens Vegvesen. Där är värderingen 28 kr/km. Då använder man "Quality-Adjusted Life Year (QALY)". Det tar hänsyn till att individer som är fysiskt aktiva inte bara löper lägre risk att dö i förtid utan också löper lägre risk att drabbas av sjukdom under den tid de lever, och att den fysiska aktiviteten minskar allvarlighetsgraden av många sjukdomar skriver VTI-rapporten.

Även om varje cyklad km bara ger 8 kr i samhällsvinst i form av förbättrad folkhälsa kommer investeringen i infrastruktur att betala sig med råge. För den som cyklar till arbetet 160 dagar om året innebär det en hälsovinst på 15 000 kr per år.

Alla cyklister som tillkommer när en ny cykelbana byggs kommer inte att ha bytt från bil till cykel. I GC-kalk räknar man med att 20 % av cyklisterna kommer från bilåkande.

Den cykelplan som beskrivs här handlar om cykling utanför tätort och då är det rimligt att anta att en större andel har övergått från bil till cykel och cykelplanen räknar med 50 %.

Uppskattningen av den förbättrade folkhälsan i form av minskade sjukvårdskostnader och sjukfrånvaro är större än kostnaden för att bygga cykelbanorna om en procent av svenskarna börjar cykla till arbete och fritidsaktiviteter i stället för att köra bil²⁰. Redan av hälsoskäl är det lönsamt att bygga cykelbanor.

¹⁷ Rapport från VTI 2018, s 48 ff: <https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1187055>

¹⁸ <https://www.who.int/tools/heat-for-walking-and-cycling>

¹⁹ Se naturvardsverket.se/om-oss/aktuellt/nyheter-och-pessmeddelanden (nov 2024)

²⁰ Egen beräkning baserad på resvanor från TRAFI samt rapporten från VTI ovan.



Antaganden om ökad cykelpendling

Det är svåra och osäkra antaganden som behöver göras i en beräkning av hur mycket utsläppen kan minska med en markant utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

Det är rimligt att anta att en så stor utbyggnad som föreslås i denna plan får stor uppmärksamhet och att den åtföljs av kampanjer på både ett nationellt, regionalt och lokalt plan för att få fler att cykla. De åtgärder som föreslås i denna plan syftar till att få en rejäl ökning av cyklandet. Detta antas också medföra att de som börjar cykla också avstår från att köra bil i motsvarande utsträckning. Det gäller också bilkörning som görs för att köra barn till skolan.

Kalkylen i denna cykelplan räknar med att antalet resor till arbete eller studier eller till fritidsaktiviteter med cykel ökar med en procentenhet (till knappt 15%) av det totala antalet resor och att dessa ersätter en bilresa av samma längd. Planen räknar också med att hälften av resorna överförs från bil till cykel. Det är ett högre andel än Trafikverket räknar med i verktyget GC-kalk, men här rör det sig om resor utanför tätort och då är det rimligt att räkna med en högre andel. Då blir den årliga utsläppsminskningen cirka **2,3 kton CO₂**, vilket är i samma storleksordning som de årliga utsläppen som bygget av cykelinfrastrukturen förorsakar.

Cykeln under semestern

Resor under semestern delas här in i **två kategorier**. Dels finns det hela semesterresor per cykel och dels finns det lokala resandet i form av en utflykt. I båda fallen bör man räkna på de alternativa utsläppen.

Det första antagandet handlar om hur många människor som kan börja använda cykeln för att föra **semesterresor** och därmed sluta flyga. Eftersom de utsläpp svenskarna orsakar genom flygandet uppgår till ett ton per person och år (se not ovan), räcker det med att under en halv promille (cirka 5 000 personer) av befolkningen slutar flyga för att det ska uppväga utsläppen för att bygga nya cykelvägar i södra Sverige (omräknat som årliga utsläpp). Om en promille slutar flyga sparas cirka **10 kton CO₂** per år. Den besparingen ska räknas utöver det man uppnår med vardagscykling.

Cykelturismen i Europa har uppskattats till 2,3 miljoner resor årligen, vilket rapporteras i en stor översikt över cykelturism²¹. Det innebär flera promille av folkmängden. Samma storleksordning visar analyser av cykelturismen på Öland och Gotland, vilka båda uppskattas ha runt 30.000 cykelturister årligen.

När det gäller semestercykling bör man räkna på cykelvägnätet som en helhet snarare än att försöka räkna ut vinsten med att bygga en enskild cykelförbindelse mellan två orter. Semestercyklisten, antingen det gäller dagsturer eller flerdagstururer, kommer att vilja cykla mer än bara fram och tillbaka på samma sträcka.

För **utflykten** bör man jämföra med en bilutflykt en sommardag. Den är betydligt längre än cykelturen eftersom man troligen lägger ner en eller att par timmar på bilresan. En bilutflykt blir lätt 15 mil, vilket betyder ett mål en timme bort (plus hemresa). Räknat på att två procent av människor i de sydliga länen (som denna plan behandlar) gör 10 dagsutflykter under sommaren i stället för att använda bil så blir utsläppsminskningen cirka **3.7 kton CO₂** per år. Antagandet bygger på att två personer hade gjort utflykten.

²¹ [Cykelturism – en litteratursammanställning och omvärldsanalys, VTI 2019](#), s 68.



Klimatvinster – minskade utsläpp

Om en procentenhet fler svenskar skulle byta bilen mot cykel till arbete och fritidsaktiviteter, om en promille överger flygandet och cyklar på semestern samt om en procentenhet gör dagsturer under semestern i stället för att ta bilen, så ger det en reduktion av utsläppen som är flera gånger större än utsläppen från bygget (räknat på de regioner som ingår i cykelplanen).

Cykel i stället för bil till arbete och fritidsaktiviteter	2,3 kton/år
Cykelsemester i stället för flyg	10 kton/år
Cykel i stället för bil för dagsturer under semestern	3,7 kton/år

Lägger man ihop utsläppsminskningar från de dagliga resorna med de två formerna av semesterresor samt drar ifrån utsläppen från bygge av cykelbanor, blir besparingen cirka **16 kton CO₂** per år. Utsläppen från bygget av cykelbanorna uppskattades ovan till 136 kton. Det betyder att redan efter **åtta-nio år** har de minskade utsläppen kompenserat för utsläppen från bygget. Visserligen hoppas vi att utsläppen minskar, men på denna korta tid ser de ut att fortsätta i nuvarande takt åtminstone under denna korta tid²².

För att få ner utsläppen har EU sedan tjugo år ett system för handel med utsläppsrätter, ETS. Varje år ges det ut ett antal utsläppsrätter och antalet minskar för varje år. Priset på en utsläppsrätt inom EU-ETS har ökat på senare år och ligger nu nära 100 Euro/ton. I Sverige har vi en koldioxidskatt på runt 1000 kr per ton. EU:s ETS kommer att ersättas med ETS2, vilket troligen leder till en kraftig ökning av priset. Om utsläppen fortsätter i nuvarande takt kommer det att behövas allt högre pris. Den utsläppsmässiga vinsten av att bygga cykelbanor blir då med dagens pris cirka **16 Mkr** per år.

Vinst i kronor

Vinsten av förbättrad folkhälsa är enligt ovan 8 kr/km. Uppskattningen här är att den ökade cyklingen (en procentenhet av antalet resor) leder till åtta miljoner fler resor per år med cykel och att hälften av dessa resor innebär en överföring från bil till cykel. Med en genomsnittlig färdlängd på cirka 6 km blir det runt 190 Mkr per år. Kostnaden för att bygga cykelbanor uppskattas till 170 Mkr/år (se tabell över kostnader ovan och räknat på en avskrivningstid på 40 år). Vinsten av förbättrad folkhälsa plus utsläppsvinsten minus byggkostnaderna blir knappt **40 Mkr per år** (och stiger snart med ETS2).

²² Se Internationella energiorganet IEA, [World Energy Outlook, 2024](#).



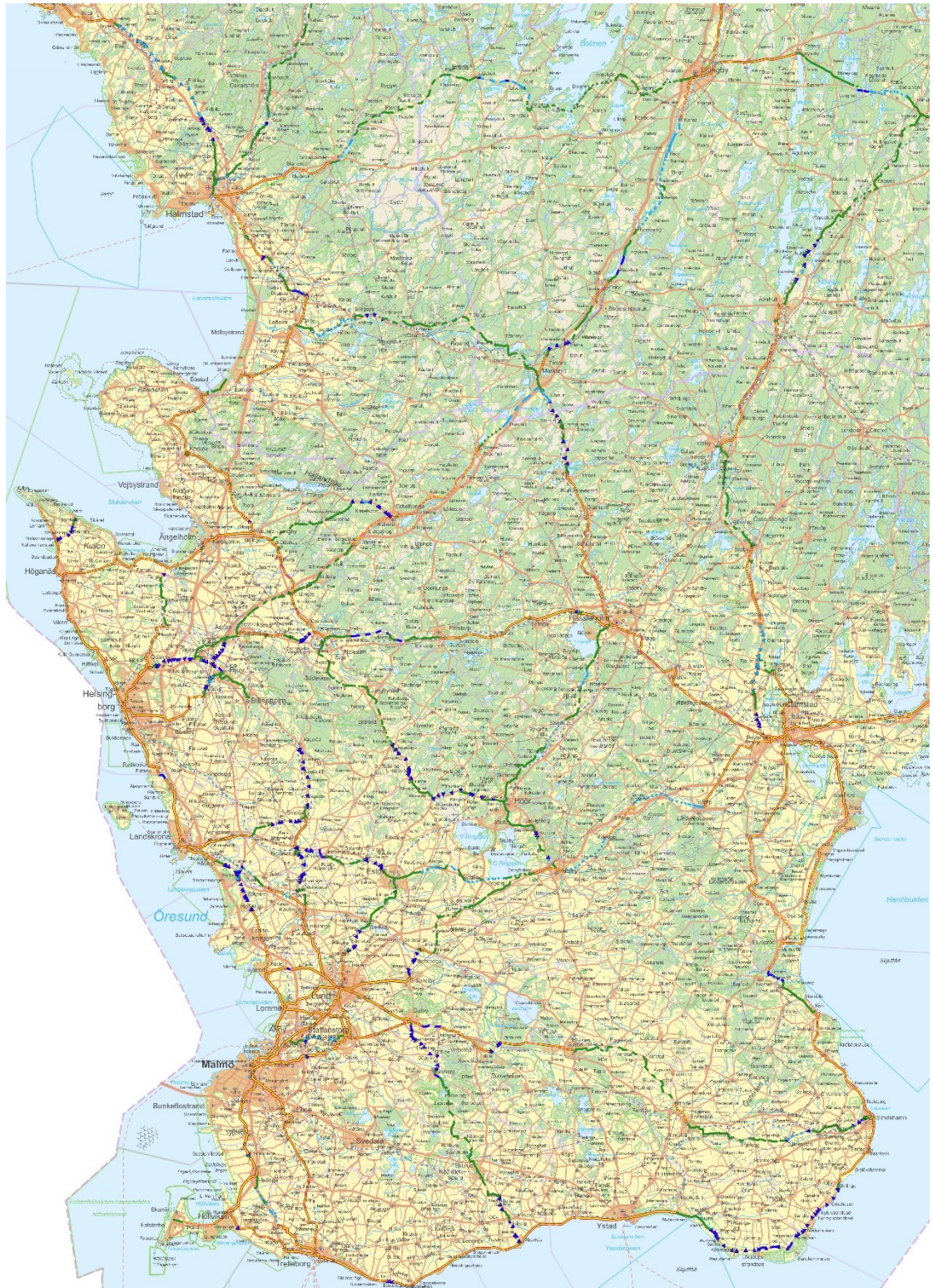
Slutsatser

Även om det är svårt att sätta exakta siffror på vinsterna med en kraftigt ökad cykling, visar beräkningarna här att det är högst troligt att vinsterna är stora, både när det gäller hälsan och klimatet.

De omätbara faktorerna ligger i de effekter denna utbyggnad har på t ex barn som kan skolas in i att cykeln är det naturliga transportmedlet i många sammanhang. De barn som ser andra barn cykla till skolan vill också göra det. De barn som ser andra barn cykla med sina föräldrar med full packning under semestern vill också ge sig ut på sådana äventyr.

I en nära framtid är det högst troligt att klimatförändringarna kommer att förändra förutsättningarna för mycket som vi har varit vana vid det senaste halvsekle.

Beslut måste alltid fattas under osäkerhet, men det borde inte vara någon tvekan om att det är en god investering att bygga ut cykelvägnätet ordentligt.



Cykelplanens förslag på huvudstråk och utbyggnader för delar av södra Sverige. Gul/rött visar befintliga cykelbanor, grönt stråk lågtrafikerade vägar och blått förslag på utbyggnader. Ljusblått betyder enklare åtgärder och mörkblått nya cykelbanor.



Objektlistor. Not: För "nyGC" (cykelbana) längs statliga vägar budgeteras 10 Mkr/km, för kommunala i allmänhet något mindre. För en enskild väg utan driftbidrag krävs ett avtal om nyttjade samt ofta en upprustning, speciellt för banvallar, kombinerad med asfaltering. För en planskild korsning budgeteras ett fast pris. Med "breddGC" menas att man tar en remsa av en bred väg (typiskt 12 m) och gör om till GC.

Blekinge

Namn på utbyggnad	Vägh	Trafik	Bredd	Längd	Prio	Pris	Mkr	Kat	Åtgärd
Karlskrona-FågelmarBrboBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,4	4427	1	0,8	3,5	1	avtal+asfalt
Karlskrona-FågelmarKristiano-nyGC-757	Statlig	734	6,2	6083	1	10	60,8	4	nyGC
Karlskrona-GröndalsvFärmanptv-nyGC-678	Statlig	828	4	362	1	10	3,6	4	nyGC
Karlskrona-Holmsjövägen-nyGC-28	Statlig	2037	7	944	1	10	9,4	4	nyGC
Karlskrona-JämjöFågelmbanv-avtal+asfalt	Enskild		3,4	5734	1	0,8	4,6	1	avtal+asfalt
Karlskrona-RödebyFridlevstad-nyGC-122	Statlig	3072	7	4983	1	10	49,8	4	nyGC
Olofström-JämshögHöjaliden-nyGC	Kommunal		7	873	1	5,5	4,8	4	nyGC
Ronneby-BackarydBanvall-avtal	Enskild			692	1	0,8	0,6	1	avtal
Ronneby-BräkneHobyRödbny-nyGC-642	Statlig	969	6,2	2329	1	10	23,3	4	nyGC
Ronneby-Bäckasjön27-avtal+asfalt	Enskild		2,5	1623	1	1,2	1,9	2	avtal+asfalt
Ronneby-EketLeråkra-nyGC-669	Statlig	1239	6,7	3528	1	10	35,3	4	nyGC
Ronneby-EttebroFiskareby27-avtal+asfalt	Enskild		4	1857	1	1,2	2,2	2	avtal+asfalt
Ronneby-Ettebrov-asfalt	Enskild		3,5	1671	1	1,2	2	2	asfalt
Ronneby-Fiskareby27-asfalt	Enskild		3	906	1	1,2	1,1	2	asfalt
Ronneby-GaBackarydsv-asfalt	Enskild		3,5	1121	1	1,2	1,3	2	asfalt
Ronneby-HallabroBackaryBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,55	3622	1	1,2	4,3	2	avtal+asfalt
Ronneby-HallabroRonnebyvSyd-nyGC-27	Statlig	2309	6,7	1000	1	10	10	4	nyGC
Ronneby-HeabyvGöv-nyGC-660	Statlig	1391	6,2	2176	1	10	21,8	4	nyGC
Ronneby-ListerbyBökenäs-nyGC-663	Statlig	1305	5,3	4673	1	10	46,7	4	nyGC
Ronneby-NorrJärnavik-nyGC-638	Statlig	1312	5,3	2131	1	10	21,3	4	nyGC
Ronneby-Rv27Syd620-avtal_enskväg-27	Statlig	2196	6,5	792	1	1,5	1,2	2	avtal_enskväg
Ronneby-Sörbydalsv-nyGC-27	Statlig	2196	6,5	723	1	10	7,2	4	nyGC
Ronneby-norrFiskareby27-avtal	Enskild		3,5	582	1	0,4	0,2	1	avtal
Sölvesborg-KylingeBjära-nyGC-527	Statlig	603	5,5	592	1	5	3	3	nyGC
Sölvesborg-KylingeBjära-plansk-527	Statlig	1063	5,5	92	1	12	12	0	plansk
Sölvesborg-LörbyNorjeboke-nyGC-516	Statlig	964	5,5	5847	1	10	58,5	4	nyGC
Karlskrona-FridlevstadTving-nyGC-122	Statlig	2361	7	3775	2	10	37,8	4	nyGC
Karlskrona-JämjöTorhamn-nyGC-748	Statlig	1362	7,5	10528	2	8	84,2	4	nyGC
Karlskrona-LyckeåborgKrokebo-nyGC-725	Statlig	2141	6,2	3012	2	10	30,1	4	nyGC
Olofström-KyrkhultLevershult-nyGC-116	Statlig	3152	7,3	3199	2	10	32	4	nyGC
Olofström-OstJämshögGrånumsv-nyGC-541	Statlig	781	5,5	1352	2	10	13,5	4	nyGC
Olofström-VstorgNytebodav-nyGC-538	Kommunal		7	557	2	5,5	3,1	4	nyGC
Ronneby-BräkneHobyGRiksv-nyGC-620	Statlig	1054	7	9504	2	10	95	4	nyGC
Ronneby-SaxemaraJärnavik-nyGC-638	Statlig	516	5,8	7951	2	10	79,5	4	nyGC
Ronneby-SaxemaraSkönevik-nyGC-638	Statlig	1830	5,5	3730	2	4	14,9	3	nyGC



Halland

Falkbg-FegenBallaboBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,25	2283	2	0,8	1,8	1	avtal+asfalt
Falkbg-FegenOst-nyGC-153	Statlig	2145	8	152	2	10	1,5	4	nyGC
Falkbg-HebergSlöinge-breddGC-601	Statlig	3117	13	3522	1	1	3,5	1	breddGC
Falkbg-Slöinge-breddGC-601	Statlig	3117	13	1083	1	1	1,1	1	breddGC
Falkbg-SlöingeGetinge-breddGC-601	Statlig	2165	12	2419	1	1	2,4	1	breddGC
Falkbg-SlöingeVäst-nyGC-659	Statlig	1384,5	9	1136	2	10	11,4	4	nyGC
Falkbg-StensjöUggjarpe-nyGC-610	Statlig	1353	6,3	2729	1	10	27,3	4	nyGC
Falkbg-StranningeGlommen-nyGC-735	Statlig	585	4,5	3864	2	10	38,6	4	nyGC
Falkbg-TräslövsvHunnestad-nyGC-765	Kommunal		8	889	2	10	8,9	4	nyGC
Falkbg-UllaredVarbergBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,6	4173	1	0,8	3,3	1	avtal+asfalt
Falkbg-VinbergskaVessigebro-nyGC-700	Statlig	1799	6,2	7706	2	10	77,1	4	nyGC
Falkbg-ÄlvseredBanv-avtal+uppr	Enskild		3,3	2165	1	1,2	2,6	2	avtal+uppr
Halmstad-EldsbergaPrästv-avtal	Enskild			1498	1	0,2	0,3	1	avtal
Halmstad-Eldsbergavägen-nyGC-559	Statlig	1700	6,75	315	1	10	3,2	4	nyGC
Halmstad-GetingeKvibille-breddGC-601	Statlig	2392	12,5	6683	1	1	6,7	1	breddGC
Halmstad-GetingeRävinge-nyGC-625	Statlig	2198	8	804	1	10	8	4	nyGC
Halmstad-HolmKvibille-nyGC-601_612_678	Statlig	2726	8	4937	1	10	49,4	4	nyGC
Halmstad-KärlekenÅled-nyGC-26	Statlig	10500	13	1740	2	10	17,4	4	nyGC
Halmstad-SennanSyd-nyGC-635	Statlig	1639	6	882	1	10	8,8	4	nyGC
Halmstad-SimlångsdalBanv650-uppr+asfalt	Statlig	997	6	4108	2	1,2	4,9	2	uppr+asfalt
Halmstad-SlöingeGetinge-breddGC-601	Statlig	2165	12,5	1757	1	1	1,8	1	breddGC
Halmstad-Spelingholmsv-bygdev	Kommunal		6	1213	1	0,4	0,5	1	bygdev
Hylte-BallaboRyBanv-avtal+uppr	Enskild		3	1388	2	1,2	1,7	2	avtal+uppr
Hylte-BoarpKalseström-avtal+asfalt	Enskild			1879	1	0,8	1,5	1	avtal+asfalt
Hylte-FegenBallaboBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,1	2757	2	0,8	2,2	1	avtal+asfalt
Hylte-Hässlehultsg-nyGC-871	Statlig	2657	7,5	930	1	10	9,3	4	nyGC
Hylte-NLanderýdsv-nyGC-730	Statlig	1550	6,2	894	1	10	8,9	4	nyGC
Hylte-RyKinnared-avtal+asfalt	Enskild			1210	2	1,4	1,7	2	avtal+asfalt
Hylte-RydöbrukGlassbov26-avtal+asfalt	Enskild		3,4	5355	1	0,8	4,3	1	avtal+asfalt
Hylte-TorupRydöbruk-nyGC-686	Statlig	735	6	2323	1	10	23,2	4	nyGC
Kungsbk-AnnebergLindome-nyGC-970	Statlig	5214	11,2	1766	1	10	17,7	4	nyGC
Kungsbk-FjäråsGm-nyGC-932	Statlig	2022	7,5	2088	2	10	20,9	4	nyGC
Kungsbk-Frillesås-nyGC-845	Statlig	2584	9	1163	1	10	11,6	4	nyGC
Kungsbk-Stråvalla-nyGC-845	Statlig	2584	8	1399	1	10	14	4	nyGC
Kungsbk-TorkelstvHanhalskv-nyGC-939	Statlig	8039	9	3495	1	10	35	4	nyGC
Laholm-HasslövVåxtorpsv-nyGC-115	Statlig	1965	8	490	1	10	4,9	4	nyGC
Laholm-HasslövÖKarup-nyGC-115	Statlig	2039	6	1404	1	10	14	4	nyGC
Laholm-LejebystKasteberga-avtal+asfalt	Enskild			7812	1	0,8	6,2	1	avtal+asfalt
Laholm-SkogabyUddared-nyGC-15	Statlig	4115	9	2712	1	10	27,1	4	nyGC
Laholm-SkottorpSydost-nyGC-585	Statlig	2638	8	454	1	10	4,5	4	nyGC
Laholm-SåghusetYsby-nyGC-529_530	Statlig	2149	6	3807	2	10	38,1	4	nyGC
Laholm-VeingeHallagård-nyGC-548	Statlig	998	7	1722	1	10	17,2	4	nyGC



Laholm-VeingeLaholmsv-nyGC-546	Statlig	1821	6,8	170	1	10	1,7	4	nyGC
Laholm-VoxtopSamdvad-nyGC-24	Statlig	4384	8	3037	1	10	30,4	4	nyGC
Varberg-Blixtorp-nyGC-765_766	Statlig	2010	6,3	846	1	10	8,5	4	nyGC
Varberg-DeromeSyd-nyGC-41	Statlig	7669	13	982	1	10	9,8	4	nyGC
Varberg-DeromeV_810-nyGC-41	Statlig	7669	13	1493	2	10	14,9	4	nyGC
Varberg-DeromeÅsbyvSyd-avtal	Enskild		5,6	733	1	0,2	0,1	1	avtal
Varberg-DeromeÅsbyvTorstorp-avtal+asfalt	Enskild		5,6	1891	1	0,8	1,5	1	avtal+asfalt
Varberg-DeromeÖDerome-avtal+asfalt	Enskild			1967	1	0,8	1,6	1	avtal+asfalt
Varberg-FlähultBanv-avtal+uppr	Statlig	268	5,3	2419	1	1,2	2,9	2	avtal+uppr
Varberg-GrimetonBanv-avtal+uppr	Enskild			1981	1	1,2	2,4	2	avtal+uppr
Varberg-GrimetonBanvVäst-avtal+asfalt	Enskild			2814	1	0,8	2,3	1	avtal+asfalt
Varberg-HakseredSvarten-nyGC-153	Statlig	4360	7	414	1	10	4,1	4	nyGC
Varberg-KällstorpVäst-avtal-asfalt	Enskild			1212	1	0,8	1	1	avtal
Varberg-LinnarpObbhultBanv-avtal+uppr	Enskild		3,8	1242	1	1,2	1,5	2	avtal+uppr
Varberg-ObbhultBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,1	930	1	0,8	0,7	1	avtal+asfalt
Varberg-RolfstorpTvååkersv-nyGC-764	Statlig	1451	6	1578	1	10	15,8	4	nyGC
Varberg-RolfstpLinnarpBanv-avtal+asfalt	Enskild		2,9	2093	1	0,8	1,7	1	avtal+asfalt
Varberg-ToftaÖDerome-avtal+asfalt	Enskild			4293	1	0,8	3,4	1	avtal+asfalt
Varberg-TvååkerLångåsv-nyGC-752	Statlig	1525	6	1153	1	10	11,5	4	nyGC
Varberg-VeddigeTorstorp-nyGC-41	Statlig	7669	8	985	1	10	9,8	4	nyGC
Varberg-gmRolfstorp-nyGC-153	Statlig	5520	7	346	1	10	3,5	4	nyGC
Varberg-ÅkullaBanv-avtal+asfalt	Enskild		3,4	1120	1	0,8	0,9	1	avtal+asfalt



Jönköping

Namn på utbyggnad	Vägh	Trafik	Bredd	Längd	Prio	Pris	Mkr	Kat	Åtgärd
Aneby-StorgNorr-nyGC-971	Statlig	1892	6,5	392	2	10	3,9	4	nyGC
Gislaved-AnderstRefteleBanv-uppr+asfalt	Enskild		2,8	10019	1	1,2	12	2	uppr+asfalt
Gislaved-BurserydÅtterås-nyGC-576	Statlig	1734	8	5060	3	10	50,6	4	nyGC
Gislaved-RefteleStrandfors-nyGC-153'	Statlig	3691	8	133	1	3	0,4	3	nyGC
Gislaved-Refteleteget-avtal+asfalt	Enskild		3,2	1212	1	1,2	1,5	2	avtal+asfalt
Gislaved-RefteleÖlmestadsv-avtal	Enskild		3,5	677	1	0,2	0,1	1	avtal
Gislaved-SmlstnÅtteråsVäst-avtal+asfalt	Enskild		3,5	242	2	1,2	0,3	2	avtal+asfalt
Gislaved-SmålandsstBoarpsv-avtal+asfalt	Enskild		4,25	1365	1	1,2	1,6	2	avtal+asfalt
Gislaved-SmålandsstVJvg-nyGC-153	Statlig	2620	9	406	1	5	2	3	nyGC
Gislaved-SmålandsstÅtterås-avtal+asfalt	Enskild		2,75	2394	2	1,2	2,9	2	avtal+asfalt
Gislaved-SmålstenVillstad-avtal+asfalt	Enskild		4	3783	1	1,2	4,5	2	avtal+asfalt
Gislaved-VillstadKappeled-avtal+asfalt	Enskild		3,5	2337	1	1,2	2,8	2	avtal+asfalt
Gnosjö-Anderstorp-nyGC	Enskild		9	327	1	0,4	0,1	1	nyGC
Gnosjö-HillerstorpMarås-nyGC-151	Statlig	4149	7	3834	1	10	38,3	4	nyGC
Gnosjö-KulltorpsvMarås-nyGC-151_604	Statlig	3295,5	7	1982	1	10	19,8	4	nyGC
Habo-DungenStGöhlult-avtal+asfalt	Enskild		5	2043	1	1,2	2,5	2	avtal+asfalt
Habo-FurusjöDungen-nyGC-1819	Statlig	2290	6,2	3420	1	10	34,2	4	nyGC
Habo-FurusjöMullsjö-nyGC-1819	Statlig	2290	6,2	1420	1	10	14,2	4	nyGC
Habo-FurusjöSjöv1819-avtal+asfalt	Enskild		2,6	937	1	1,2	1,1	2	avtal+asfalt
Habo-KvillvBrogården-Avtal+asfalt	Enskild			320	1	1,2	0,4	2	Avtal+asfalt
Jkp-BunnÖrserum-nyGC-133	Statlig	2734	8	6075	2	10	60,8	4	nyGC
Jkp-ForserumKarpNv-avtal+asfalt	Enskild		3,5	1245	1	1,2	1,5	2	avtal+asfalt
Jkp-GrännaBunn-nyGC-133	Statlig	2734	6	1780	2	10	17,8	4	nyGC
Jkp-GrännaUppgränna-nyGC-993	Statlig	1308	6,3	2725	1	10	27,2	4	nyGC
Jkp-HuskTpiTenhult-nyGC-943	Statlig	2058	8	4648	1	10	46,5	4	nyGC
Jkp-KorteboFalkpvTokeryd-nyGC-653	Statlig	1997	9,5	1690	2	10	16,9	4	nyGC
Jkp-LekerydSvarrtorp-nyGC-986	Statlig	1650	6	5184	2	10	51,8	4	nyGC
Jkp-RogbergaTenhult-nyGC-931	Statlig	3523	9	3868	1	3	11,6	3	nyGC
Jkp-SkärsstadÖlmstad-nyGC-993	Statlig	1807	7,5	5093	1	10	50,9	4	nyGC
Jkp-SundsholmSund-nyGC-132	Statlig	1731	7,5	1554	2	10	15,5	4	nyGC
Jkp-Tokeryd-avtal+asfalt'	Enskild			279	2	1,2	0,3	2	avtal+asfalt'
Jkp-Tokeryd-nyGC-687	Statlig	2115	6,6	46	2	10	0,5	4	nyGC
Jkp-TokerydMånseryd-avtal+asfalt	Enskild		4,5	1695	2	1,2	2	2	avtal+asfalt
Jkp-TpiTenhultSyd-nyGC-943	Statlig	1580	8	1667	1	10	16,7	4	nyGC
Jkp-ÖggestorpOst-avtal+anslutn	Enskild		3,8	763	1	0,8	0,6	1	avtal+anslutn
Jkp-ÖlmstadGylleneU-nyGC-993	Statlig	1511	6,5	9205	1	10	92	4	nyGC
Jkp-ÖlmstadOstBunnv-nyGC-991	Statlig	1154	6	1501	2	10	15	4	nyGC
Mullsjö-FalkpgvNorr-nyGC-1789	Statlig	1855	6,3	1880	2	10	18,8	4	nyGC
Mullsjö-Liabäck1819-avtal+uppr	Enskild		2,75	833	1	1,2	1	2	avtal+uppr
Mullsjö-MullsjöBroholm-nyGC-26	Statlig	7752	9	3958	1	5	19,8	3	nyGC
Mullsjö-MullsjöFurusjö-nyGC-1819	Statlig	2628	6,2	1206	1	10	12,1	4	nyGC



Nässjö-AnnebegOst-nyGC-959	Statlig	1251	6,5	1854	2	10	18,5	4	nyGC
Nässjö-ForshagaHorshaga40-avtal+asfalt	Enskild		3	647	1	1,2	0,8	2	avtal+asfalt
Nässjö-ForshagaTorggSyd-asfalt	Kommunal			483	1	1,2	0,6	2	asfalt
Nässjö-JvgkorsHunseberg-nyGC-953	Statlig	2045	8,2	262	2	10	2,6	4	nyGC
Nässjö-NässjöFredriksdal-nyGC-836	Statlig	2094	6,7	5654	2	10	56,5	4	nyGC
Sävsjö-BiskopsboStenshult-nyGC-127	Statlig	4061	8	2244	1	10	22,4	4	nyGC
Sävsjö-Hjärtlandakärret-avtal-asfalt	Enskild			3105	1	1,2	3,7	2	avtal
Sävsjö-HällarydNLjunga-avtal+asfalt	Enskild		3,5	5409	1	1,2	6,5	2	avtal+asfalt
Sävsjö-MjälensjöNLjunga-nyGC-127	Statlig	3899	8	2588	1	10	25,9	4	nyGC
Sävsjö-NLjunga-asfalt-819	Statlig	98	4,2	1693	1	1,2	2	2	asfalt
Sävsjö-VallsjöHulta-nyGC-127	Statlig	3089	8	1879	1	10	18,8	4	nyGC
Sävsjö-VrigstadJkpv-nyGC-127	Statlig	4361	8,2	564	1	10	5,6	4	nyGC
Tranås-GripenbergSäbydal-nyGC-133	Statlig	2701	7,2	3599	2	10	36	4	nyGC
Tranås-SäbyKatarp-nyGC-32	Statlig	3360	7	1560	2	10	15,6	4	nyGC
Vaggeryd-KlevshultHörle-nyGC-846	Statlig	1058	8,5	2692	1	2	5,4	3	nyGC
Vaggeryd-LundenAmmelund647x649-asfalt	Enskild			1207	1	1,2	1,4	2	asfalt
Vaggeryd-StorgOst-nyGC-804	Kommunal		7	372	2	10	3,7	4	nyGC
Vaggeryd-StråkevedVNässja-asfalt-635	Statlig	62	3,8	3932	1	1,4	5,5	2	asfalt
Vetlanda-BråtåkraEkholmen31-avtal+asfalt	Enskild		3,5	3899	2	1,2	4,7	2	avtal+asfalt
Vetlanda-BäcksedaBråtåkra-nyGC-31	Statlig	4356	8,2	718	2	10	7,2	4	nyGC
Vetlanda-KorsbergaNorr-nyGC-31	Statlig	3751	8,2	5742	2	10	57,4	4	nyGC
Vetlanda-LandsbroVBanv-avtal+uppr	Enskild		3,5	6774	1	1,2	8,1	2	avtal+uppr
Värnamo-BorUlås-nyGC-27	Statlig	7200	9	4821	1	10	48,2	4	nyGC
Värnamo-BredarydForsheda-avtal+asfalt	Enskild		3,4	1918	1	0,8	1,5	1	avtal+asfalt
Värnamo-BredarydLundav-avtal+asfalt	Enskild			751	1	1,2	0,9	2	avtal+asfalt
Värnamo-BredarydÖstergårdsv-avtal+asfalt	Enskild		4	1222	1	1,2	1,5	2	avtal+asfalt
Värnamo-BältareboboKorsn-planskild-27	Statlig	5342	5,1	299	1	15	15	0	planskild
Värnamo-ForshedaOst-nyGC-27	Statlig	9663	5,1	2386	1	3	7,2	3	nyGC
Värnamo-ForshedaSmedbo-avtal+asfalt	Enskild			629	1	1,2	0,8	2	avtal+asfalt
Värnamo-ForshedaStorgOst-uppr+asfalt	Enskild		5,1	885	1	1,2	1,1	2	uppr+asfalt
Värnamo-GläntanForsheda-nyGC-27	Statlig	8844	8	1138	1	3	3,4	3	nyGC
Värnamo-HamraByholm-avtal+asfalt	Enskild		3,5	1470	1	1,2	1,8	2	avtal+asfalt
Värnamo-HordaSölarydsv-avtal+asfalt	Enskild		3,5	2888	1	1,2	3,5	2	avtal+asfalt
Värnamo-HörleKlevshult-nyGC-846	Statlig	726	8	7608	1	2	15,2	3	nyGC
Värnamo-JkpvHörle-nyGC-846	Statlig	1388	8	6111	1	4	24,4	3	nyGC
Värnamo-KärdaBboSidoanl-uppr+asfalt-27	Enskild		3,2	4026	1	1,2	4,8	2	uppr+asfalt
Värnamo-KärdaVästLängs27-uppr+asfalt	Statlig	4829	8,2	1696	1	1,5	2,5	2	uppr+asfalt
Värnamo-KärretAnnebergsv-nyGC-153	Statlig	3691	8	661	1	3	2	3	nyGC



Kalmar

Namn på utbyggnad	Vägh	Trafik	Bredd	Längd	Prio	Pris	Mkr	Kat	Åtgärd
Borgholm-EkerumBorgehage-nyGC-136	Statlig	6224	9	7791	1	10	77,9	4	nyGC
Borgholm-Glömmingelsgårde-nyGC-136	Statlig	7500	9	1421	1	10	14,2	4	nyGC
Borgholm-IsgårdeRälla-nyGC-136	Statlig	7082	9	3506	1	10	35,1	4	nyGC
Borgholm-RällaEkerum-nyGC-136	Statlig	6356	9	670	1	10	6,7	4	nyGC
Emmaboda-JohansforsBroakulla-nyGC-28	Statlig	2554	8	4729	1	10	47,3	4	nyGC
Emmaboda-JärnvägsgVäst-asfalt	Enskild		3	3471	1	1,2	4,2	2	asfalt
Emmaboda-SBrinkabo-nyGC-28	Statlig	2660	8	331	1	10	3,3	4	nyGC
Emmaboda-VissefjärdaKaramåla-asfalt	Enskild		3	3431	1	1,2	4,1	2	asfalt
Emmaboda-VissefjärdaLinnefors-asfalt	Enskild		3,5	3316	1	1,2	4	2	asfalt
Emmaboda-VissefjärdaStorgOst-nyGC-520	Statlig	1949	8	291	1	10	2,9	4	nyGC
Hultsfred-Ormestorp711-avtal+uppr	Enskild		4,5	1092	1	0,4	0,4	1	avtal+uppr
Hultsfred-OrmestorpVäst-nyGC-711	Statlig	1281	6,5	391	1	10	3,9	4	nyGC
Hultsfred-Silverdalen-nyGC-129	Statlig	1643	6,5	5245	1	10	52,4	4	nyGC
Hultsfred-VenaOrmestorp-nyGC-711	Statlig	1281	6,5	4213	1	10	42,1	4	nyGC
Högsby-Berga-nyGC-673	Statlig	931	6	3903	2	10	39	4	nyGC
Högsby-RudaGillberga34-avtal+asfalt	Enskild		3,5	2256	1	1,2	2,7	2	avtal+asfalt
Högsby-RudaNorr-nyGC-34	Statlig	2430	6	2305	1	10	23	4	nyGC
Högsby-SkvadronvRuda-nyGC-34	Statlig	2430	7	2650	1	10	26,5	4	nyGC
Kalmar-gmTrekantenNyaVägen-nyGC-578	Statlig	2607	7,5	585	1	10	5,8	4	nyGC
Kalmar-sydIgelösa-nyGC-570	Statlig	1087	8	1977	1	8	15,8	4	nyGC
Mönsterås-BlomstermSandbäcksh-nyGC-34	Statlig	2084	7,2	1153	2	10	11,5	4	nyGC
Mönsterås-StorgNorr-nyGC	Kommunal		6,65	213	1	10	2,1	4	nyGC
Mönsterås-TimmernabbStrömsrum-asfalt-594	Statlig	229	4,95	2071	1	2	4,1	3	asfalt
Mönsterås-TimmernabbenStrandv-nyGC-627	Statlig	1729	6	1017	1	10	10,2	4	nyGC
Mörbylånga-AlgutsrumSönnerborg-nyGC-136	Statlig	7521	9	3849	2	10	38,5	4	nyGC
Mörbylånga-Glömminge-nyGC-958	Statlig	1474	5,2	1740	1	10	17,4	4	nyGC
Mörbylånga-TrollhättvSyd-nyGC	Kommunal		4,85	1656	2	10	16,6	4	nyGC
Nybro-OrreforsvRismåla-nyGC-31	Statlig	3518	7	1503	1	10	15	4	nyGC
Nybro-Västrakulla-nyGC-25	Statlig	4943	4,75	5167	1	10	51,7	4	nyGC
Oskarshamn-FårboGlabo-nyGC-22	Statlig	3408	5	1957	1	10	19,6	4	nyGC
Oskarshamn-FårboSyd-nyGC-22	Statlig	3296	5	1111	1	10	11,1	4	nyGC
Oskarshamn-FårboVirkvarn-nyGC-22	Statlig	3296	5	1555	1	10	15,6	4	nyGC
Oskarshamn-Påskallavik-nyGC-650	Statlig	1114	6,5	6255	1	10	62,6	4	nyGC
Oskarshamn-SkorpetBanv-avtal+uppr	Enskild		3,5	4520	1	1,2	5,4	2	avtal+uppr
Oskarshamn-SörboX22-avtal+asfalt	Enskild		3	1209	1	1	1,2	1	avtal+asfalt
Torsås-BrömseRotavBanv-avtal+uppr	Enskild		3	3333	1	1,2	4	2	avtal+uppr
Torsås-SöderåkraStommagE22-nyGC-570	Statlig	1900	8,9	596	1	10	6	4	nyGC
Torsås-TorsåsSöderåkra-nyGC-130	Statlig	3268	7	3613	1	10	36,1	4	nyGC
Torsås-norrSöderåkra-nyGC-570	Statlig	959	7	1037	1	10	10,4	4	nyGC
Västervik-EdsbrukHelgenäs-nyGC-888	Statlig	960	6	1667	1	10	16,7	4	nyGC
Västervik-Helgenäs-Plansk-22	Statlig	155	7	30	1	13	13	0	Plansk



Kronoberg

Namn på utbyggnad	Vägh	Trafik	Bredd	Längd	Prio	Pris	Mkr	Kat	Åtgärd
Alvesta-Gåvetorp736N735-avtal+asfalt	Enskild		3	4084	1	1,2	4,9	2	avtal+asfalt
Alvesta-HjortsbVärnamov-nyGC-707	Statlig	2485	8	2219	1	5,5	12,2	4	nyGC
Alvesta-KallasjönBanv-avtal+asfalt	Enskild		3	502	1	1,2	0,6	2	avtal+asfalt
Alvesta-MjöhultBanv-avtal+asfalt	Enskild		2,75	3459	1	1,2	4,2	2	avtal+asfalt
Alvesta-MjöhultBjörkemnBanv-avtal+asfalt	Enskild		3	1959	1	1,2	2,4	2	avtal+asfalt
Alvesta-Passage619_679-nyGC-23	Statlig	2048	6	299	1	5,5	1,6	4	nyGC
Alvesta-VislandaHusebyv-nyGC-611	Statlig	1652	6,7	1121	1	5,5	6,2	4	nyGC
Alvesta-Växjövägen-nyGC-707	Statlig	1112	6,3	5420	1	5,5	29,8	4	nyGC
Alvesta-motLjungby-nyGC-610	Statlig	591	6,5	1900	1	5,5	10,4	4	nyGC
Lessebo-Brantingabrånen840-nyGC-25	Statlig	5460	8	481	1	5,5	2,6	4	nyGC
Lessebo-Linnerydsv-nyGC-819	Statlig	1451	6	725	1	5,5	4	4	nyGC
Lessebo-norrStorg-nyGC-25	Statlig	5460	8	1129	1	5,5	6,2	4	nyGC
Lessebo-ostHovmantorp-avtal+asfalt	Enskild			581	1	1,2	0,7	2	avtal+asfalt
Lessebo-ostHovmantorp-nyGC-25	Statlig	5460	8	140	1	5,5	0,8	4	nyGC
Lessebo-ostStrömbergsh-avtal+asfalt	Enskild		2,5	1879	1	1,2	2,3	2	avtal+asfalt
Lessebo-viaStrömbergshyttan-nyGC-25	Statlig	5460	8	662	1	5,5	3,6	4	nyGC
Lessebo-västStrömbergshytt-avtal+asfalt	Enskild		5	1019	1	0,8	0,8	1	avtal+asfalt
Ljunby-LidhultJvggOst-nyGC-545	Statlig	812	6,5	403	1	5,5	2,2	4	nyGC
Ljungby-HovdingeMjälén-nyGC-555	Statlig	1528	5,8	9152	1	5,5	50,3	4	nyGC
Ljungby-banvallBäckKåanna-uppr+asfalt	Enskild		4	4965	1	1,5	7,4	2	uppr+asfalt
Ljungby-banvallHamnedaBäck-uppr+asfalt	Enskild		3,5	5059	1	1,5	7,6	2	uppr+asfalt
Ljungby-norrTrarydBanv-uppr+asfalt	Statlig	930	9,3	1297	1	1,4	1,8	2	uppr+asfalt
Ljungby-syd582viaPettersdal-avtal	Enskild		4,5	1178	1	0,2	0,2	1	avtal
Ljungby-sydHamnedaBanv-avtal+asfalt	Enskild		3	6392	1	0,8	5,1	1	avtal+asfalt
Markaryd-NorrTraryd-nyGC-120	Statlig	930	9,3	1643	1	5,5	9	4	nyGC
Markaryd-StrömsnäsBHinnerydsv-nyGC-517	Statlig	1754	8	593	1	4	2,4	3	nyGC
Markaryd-TimsforsSånna-nyGC-520	Statlig	1625	6	3699	1	4	14,8	3	nyGC
Markaryd-sydmotKöphult-breddGC-502	Statlig	1128	13	6238	1	0,5	3,1	1	breddGC
Tingsryd-BanvKonga-asfalt	Kommunal		3,3	8351	1	0,8	6,7	1	asfalt
Tingsryd-BanvallsledÅlshult-nyGC-120	Statlig	1782	8	262	1	5,5	1,4	4	nyGC
Tingsryd-LinnerydBredbäcksh-nyGC-797	Statlig	1236	6,5	1879	1	5,5	10,3	4	nyGC
Tingsryd-LinnerydOst-nyGC-122	Statlig	1345	6	1797	1	5,5	9,9	4	nyGC
Tingsryd-RydIdekulla-nyGC-648	Statlig	560	6	675	1	8	5,4	4	nyGC
Uppvidinge-banvIndustriv-avtal+asfalt	Enskild		2,8	1980	1	1,2	2,4	2	avtal+asfalt
Uppvidinge-Älghultsv23-nyGC-969	Statlig	1586	9	134	1	5,5	0,7	4	nyGC
Växjö-GemlaVäxjö-nyGC-707	Statlig	2263	6,5	3486	1	5,5	19,2	4	nyGC
Växjö-GransholmRisinge-nyGC-25	Statlig	4400	5,1	3048	1	5,5	16,8	4	nyGC
Växjö-KvarngårdnSandredaBanv-uppr+asfalt	Statlig	339	4	5147	1	1,2	6,2	2	uppr+asfalt
Växjö-LammhultNv-nyGC-30	Statlig	2132	8	920	1	5	4,6	3	nyGC



Växjö-OstBrittatorp897Banv-uppr+asfalt	Statlig	885	6,5	932	1	1,2	1,1	2	uppr+asfalt
Växjö-SvBraåsBanvall-uppr+asfalt	Kommunal		6	2313	1	1,4	3,2	2	uppr+asfalt
Växjö-TävelsåsTelestad-nyGC-682	Statlig	1837	6,5	7298	1	5,5	40,1	4	nyGC
Växjö-VitterydAneboda-asfalt-756	Statlig	130	2,7	3773	1	1,2	4,5	2	asfalt
Växjö-gmBraåsBanvall-asfalt	Kommunal		3	2903	1	0,8	2,3	1	asfalt
Växjö-norrMadkroken910Banv-uppr+asfalt	Enskild		3,15	2087	1	1,2	2,5	2	uppr+asfalt
Växjö-viaGransholm-avtal	Enskild		3,5	937	1	0,2	0,2	1	avtal
Växjö-västÖjabysydNylandav-nyGC30	Statlig	4160	4,05	1224	1	5,5	6,7	4	nyGC30
Älmhult-BoastadSjöabro-nyGC-592	Statlig	1757	6,5	731	1	5,5	4	4	nyGC
Älmhult-BökhultHökhult-nyGC-592	Statlig	1757	6	916	1	5,5	5	4	nyGC
Älmhult-DiöStenbrohult-nyGC-600	Statlig	1901	8	2405	1	3,5	8,4	3	nyGC
Älmhult-KanslietStenbrohult-nyGC-600	Statlig	1901	8	1844	1	3,5	6,5	3	nyGC
Älmhult-Kanslietväg644-asfalt-600	Enskild		3	1119	1	1,2	1,3	2	asfalt
Älmhult-Växjövsyd644-nyGC-600	Statlig	2158	8	1405	1	5,5	7,7	4	nyGC
Ljunby-Blekinge-nyGC-545	Statlig	812	6,5	530	2	5,5	2,9	4	nyGC
Ljunby-LidhultBlekingeBanv-uppr+asfalt	Statlig	812	6,5	3494	2	1,4	4,9	2	uppr+asfalt
Ljungby-ByholmaBlekingeBanv-uppr+asfalt	Statlig	889	8	4119	2	1,4	5,8	2	uppr+asfalt
Ljungby-MjälénTannåker-nyGC-555	Statlig	720	6	8685	2	5,5	47,8	4	nyGC
Markaryd-SånnaStrömsnäsbruk-nyGC-520	Statlig	1504	8	4650	2	5,5	25,6	4	nyGC
Markaryd-motEmmaljunga117-avtal+asfalt	Enskild		4	1920	2	1,2	2,3	2	avtal+asfalt
Tingsryd-SydKongaBanvall-avtal+asfalt	Enskild		3,3	3400	2	1,2	4,1	2	avtal+asfalt
Uppvidinge-LenhovdaHassla-asfalt	Enskild		3	2765	2	1,4	3,9	2	asfalt
Uppvidinge-MarhultLenhovda-nyGC-31	Statlig	2234	9	506	2	5,5	2,8	4	nyGC
Markaryd-motEmmaljunga-nyGC-117	Statlig	3520	8	1345	3	5,5	7,4	4	nyGC



Skåne

Namn på utbyggnad	Vägh	Trafik	Bredd	Längd	Prio	Pris	Mkr	Kat	Åtgärd
Bjuv-BjuvHyllinge-nyGC-1385	Kommunal		8,7	3409	1	5	17	3	nyGC
Bjuv-BjuvHyllinge-Plansk-107	Statlig	3862	7	99	1	12	12	0	Plansk
Bjuv-motMörarp-breddGC-1248	Statlig	2687	9,75	700	1	0,8	0,6	1	breddGC
Bjuv-OstHyllinge-nyGC-107	Statlig	3862	7	710	1	10	7,1	4	nyGC
Bjuv-OstHyllinge-nyGC-1757	Statlig	3586	6,5	962	2	10	9,6	4	nyGC
Bjuv-OstHyllinge-Plansk-1757	Statlig	3862	8,2	67	1	12	12	0	Plansk
Bjuv-TjutebrovNorra-breddGC-1248	Kommunal		6,8	493	1	0,8	0,4	1	breddGC
Bjuv-viaGedsholm-nyGC-109	Statlig	3681	9,2	697	2	10	7	4	nyGC
Burlv-ÅkarpKabbarp-nyGC-878	Statlig	513	6	1474	2	10	14,7	4	nyGC
Burlv-östStBernstorp-nyGC-858	Statlig	1071	5,5	215	1	10	2,2	4	nyGC
Båstad-GrevieVKarup-nyGC-105	Statlig	3334	6	2790	1	10	27,9	4	nyGC
Eslöv-BillingeNorrut-nyGC-13	Statlig	2602	7	1571	3	10	15,7	4	nyGC
Eslöv-gmHammarlunda-avtal+asfalt	Enskild		3	1151	2	0,8	0,9	1	avtal+asfalt
Eslöv-HammarlundaRevinge-nyGC-104	Statlig	2360	6,5	1330	2	10	13,3	4	nyGC
Eslöv-Hasslebro-kortGC-113	Statlig	4658	7,5	58	1	10	0,6	4	kortGC
Eslöv-HolmbyHammarlunda-nyGC-104	Statlig	2360	6,5	2742	2	10	27,4	4	nyGC
Eslöv-norrGårdstångaTpl-nyGC-113	Statlig	4900	6	186	1	10	1,9	4	nyGC
Eslöv-RevingeHarlösa-nyGC-104	Statlig	2610	7	3826	3	10	38,3	4	nyGC
Eslöv-SnärjehusKungshult-asfalt	Enskild		3,4	3000	1	0,8	2,4	1	asfalt
Eslöv-StabbarpBosarp-nyGC-113	Statlig	5190	6,8	3376	1	10	33,8	4	nyGC
Eslöv-TrollenäsAsmuntorp-nyGC-17	Statlig	6270	9	2847	1	10	28,5	4	nyGC
Eslöv-viaVännberga-avtal+asfalt	Enskild		3	1800	2	0,8	1,4	1	avtal+asfalt
Eslöv-ÖkarabyVittskövle-asfalt-1279	Statlig	114	4,5	1821	2	1	1,8	1	asfalt
Eslöv-östHasslebro-nyGC-13	Statlig	3586	9,5	949	2	10	9,5	4	nyGC
Hbg-DalhällRydebäckStn-nyGC-1350	Kommunal		10	1644	1	5	8,2	3	nyGC
Hbg-Djurhagshus-nyGC-1379	Statlig	6338	12	5215	1	10	52,2	4	nyGC
Hbg-EkebergaRosenlund-nyGC-1370	Statlig	1471	6,5	3394	2	10	33,9	4	nyGC
Hbg-FleningeDjurhagshus-nyGC-1401	Statlig	3220	6,7	1229	2	10	12,3	4	nyGC
Hbg-FleningeHasslar-nyGC-1401	Statlig	3216	7	4000	2	10	40	4	nyGC
Hbg-GantoftaBårslöv-nyGC-1362	Statlig	877	6,5	2077	2	10	20,8	4	nyGC
Hbg-GantoftaVallåkra-nyGC-1362	Statlig	1386	6	4481	2	10	44,8	4	nyGC
Hbg-MjöhultHjälmslöv-nyGC-1386	Statlig	2568	6	4872	2	10	48,7	4	nyGC
Hbg-MörarpBjuv-nyGC-1248	Statlig	3602	7	1052	1	10	10,5	4	nyGC
Hbg-OstLångeberga-avtal+asfalt	Enskild		4,5	1206	2	0,8	1	1	avtal+asfalt
Hbg-PåarpLångeberga-nyGC-1377	Kommunal		7	1796	1	5	9	3	nyGC
Hbg-PålstorpDalhäll-nyGC-1350	Kommunal		10	2645	1	5	13,2	3	nyGC
Hbg-RydebäckGlumslöv-nyGC-1350	Statlig	3990	9	1429	2	10	14,3	4	nyGC
Hbg-SOHjortshög-nyGC-1381	Statlig	1420	6,4	2471	2	10	24,7	4	nyGC
Hbg-sydUtvälinge-nyGC-1428	Statlig	2440	6	1015	1	10	10,2	4	nyGC
Hbg-VasatorpHjortshög-nyGC-1380	Statlig	2046	7,5	893	1	10	8,9	4	nyGC
Häshlm-BrönnestadHovdala-uppr+asfalt	Enskild		4,35	2793	1	1,5	4,2	2	uppr+asfalt



Häshlm-EmmaljungaMarkaryd-nyGC-117	Statlig	3520	7	1818	3	10	18,2	4	nyGC
Häshlm-Finja-nyGC-1901	Kommunal		12	339	1	5	1,7	3	nyGC
Häshlm-HästvedaÖstorg-nyGC-1959	Statlig	1977	9	1529	1	10	15,3	4	nyGC
Häshlm-VittsjöEmmaljunga-nyGC-117	Statlig	3664	7	3460	2	10	34,6	4	nyGC
Höganäs-ArildBrunnby-nyGC-1448-1451	Statlig	1118	5,5	1572	2	10	15,7	4	nyGC
Höganäs-Lerberget-nyGC-111	Statlig	6555	6,5	1621	1	10	16,2	4	nyGC
Höganäs-MjöhultHjälmslult-nyGC-1386	Statlig	1907	6	332	2	10	3,3	4	nyGC
Höganäs-MjöhultJonstorp-nyGC-1386	Statlig	1611	6	4630	2	10	46,3	4	nyGC
Höganäs-NyhamnslägeBrunnby-nyGC-1444	Statlig	1353	6	3163	1	10	31,6	4	nyGC
Höganäs-SkäretSvanshall-nyGC-1451	Statlig	1390	6	3523	2	10	35,2	4	nyGC
Höganäs-soArild-nyGC-1451	Statlig	1390	6	2073	2	10	20,7	4	nyGC
Höganäs-viaMöllehässl-nyGC-1451	Statlig	784	6	958	1	10	9,6	4	nyGC
Höganäs-västBrunnby-nyGC-1451	Statlig	784	6	1986	2	10	19,9	4	nyGC
Hörby-BanvallBangatNv-asfalt	Kommunal			1056	2	0,8	0,8	1	asfalt
Hörby-banvallSatserup-asfalt	Kommunal		5	7247	1	0,8	5,8	1	asfalt
Hörby-Georgshillsv-nyGC	Kommunal		7,6	369	1	5	1,8	3	nyGC
Hörby-LudvigsborgKronekull-nyGC-1341	Kommunal		6	664	1	5	3,3	3	nyGC
Hörby-RåbyvångFarboret-nyGC-13	Statlig	5291	7,5	3196	1	10	32	4	nyGC
Hörby-SoFulltofta-nyGC-13	Statlig	6942	9,1	1114	1	10	11,1	4	nyGC
Hörby-viaRåbyvång-avtal+asfalt	Enskild		5,5	1115	1	0,8	0,9	1	avtal+asfalt
Höör-HasslebroMunkarp-nyGC-13	Statlig	3586	7,5	3220	1	10	32,2	4	nyGC
Höör-Maglasätev-nyGC	Kommunal		6	470	1	5	2,4	3	nyGC
Höör-OstMunkarp-nyGC-13	Statlig	3586	7	1877	1	10	18,8	4	nyGC
Höör-PugerupSnogeröd-avtal+asfalt	Statlig	38	5,5	2331	1	0,8	1,9	1	avtal+asfalt
Höör-Tjörnarpsösdala-upprustn-grus	Statlig	88	3,5	4885	2	0,8	3,9	1	upprustn
Höör-ÄngsbynBosjökl-kmGC-23	Statlig	7277	9	909	1	1,4	1,3	2	kmGC
Höör-östSnogerödbanv-avtal+asfalt	Enskild		2,5	3070	1	1	3,1	1	avtal+asfalt
Klippan-motKvidinge-nyGC-1815	Kommunal		6,5	1380	1	5	6,9	3	nyGC
Klippan-VedbyHyllstofta-nyGC-1822	Statlig	1194	7	5389	1	10	53,9	4	nyGC
Krstd-banvallLinderödTollarp-asfalt	Kommunal		3	10756	2	0,8	8,6	1	asfalt
Krstd-FärlövBjälövbBanv19-avtal+uppr	Statlig	3646	6,5	4329	1	1,4	6,1	2	avtal+uppr
Krstd-HanaskogBjälövbBanv19-avtal+uppr	Statlig	7006	7,5	1540	1	1	1,5	1	avtal+uppr
Krstd-OvesholmVä-nyGC-2000	Statlig	2327	6	2528	1	10	25,3	4	nyGC
Krstd-RingelikorsVinnö-nyGC-19	Statlig	6323	8,5	3161	1	10	31,6	4	nyGC
Krstd-ÖnnestadFärlöv-nyGC-2013	Statlig	1046	6	3687	1	10	36,9	4	nyGC
Kävl-BarsebäckHofterup-nyGC-1142	Statlig	1200	6,5	2634	3	10	26,3	4	nyGC
Kävl-DagstorpMosse-asfalt	Enskild		3	952	2	0,8	0,8	1	asfalt
Kävl-DösjebroKarabyv-nyGC-104	Statlig	4723	6,5	1678	3	10	16,8	4	nyGC
Kävl-Furuhillsv-nyGC	Enskild		5	2030	1	2	4,1	3	nyGC
Kävl-GrandPrixHofterup-nyGC-1144	Statlig	3462	6,5	1852	1	10	18,5	4	nyGC
Kävl-GrandPrixÅlstorp-nyGC-1144	Statlig	3462	6,5	1762	2	10	17,6	4	nyGC
Kävl-KullenKärråkrav-asfalt	Kommunal			993	1	0,8	0,8	1	asfalt
Kävl-KustvBBäckshamn-nyGC-1141	Statlig	1066	5,5	1601	1	10	16	4	nyGC
Kävl-KustvJäravallen-nyGC-1141	Statlig	1498	5,5	6164	2	10	61,6	4	nyGC



Kävl-LyckehusenVikhög-asfalt	Enskild		3	3976	3	3	11,9	3	asfalt
Kävl-motValkärre-nyGC-108	Statlig	1750	8	503	2	10	5	4	nyGC
Kävl-StHarrie-nyGC-1261	Statlig	1865	7,75	443	2	10	4,4	4	nyGC
Kävl-StävieFurulund-nyGC-925	Kommunal		6,45	830	1	5	4,2	3	nyGC
Kävl-Stävieväst-nyGC-925	Statlig	2490	5,5	667	3	10	6,7	4	nyGC
Kävl-SöderNorrvidinge-nyGC-108	Statlig	4433	7,1	1630	1	10	16,3	4	nyGC
Kävl-ÅlstorpDösjebro-nyGC-104	Statlig	2210	6,5	1169	1	10	11,7	4	nyGC
Lkr-AnnelövKvärlov-nyGC-1184	Statlig	418	5,5	1220	3	10	12,2	4	nyGC
Lkr-gmHildesborg-avtal+asfalt	Enskild		3	1161	3	1,2	1,4	2	avtal+asfalt
Lkr-HäljarpBarsebäck-nyGC-1141	Statlig	1965	5,8	3606	2	10	36,1	4	nyGC
Lkr-HäljarpSaxtorp-nyGC-1147	Statlig	2394	7,2	2381	1	10	23,8	4	nyGC
Lkr-KvärlovBanvll-Asfalt	Kommunal		3	1765	2	1	1,8	1	Asfalt
Lkr-NoSaxtorp-avtal+asfalt	Enskild		3	501	2	0,8	0,4	1	avtal+asfalt
Lkr-SaxtorpStnv-nyGC-110-1184	Statlig	418	6	1445	2	10	14,4	4	nyGC
Lkr-SaxtorpÅlstorp-nyGC-1144	Statlig	3462	6,5	1084	2	10	10,8	4	nyGC
Lkr-SKVistoftav-nyGC-1359	Statlig	514	6,5	1980	3	10	19,8	4	nyGC
Lkr-soRydebäckFortunav-nyGC	Enskild		3	1137	1	3	3,4	3	nyGC
Lkr-Stenorsv-nyGC-1155	Kommunal		6	1488	1	10	14,9	4	nyGC
Lkr-sydSaxtorp-breddGC-110	Statlig	4149	9	617	1	0,8	0,5	1	breddGC
Lkr-sydTågarp-nyGC-110	Statlig	3475	7	1089	2	10	10,9	4	nyGC
Lkr-SäbyHärslöv-nyGC-1161	Statlig	532	6	3779	3	10	37,8	4	nyGC
Lkr-Tullstorpsv-nyGC-1156	Statlig	2770	6,4	2327	3	10	23,3	4	nyGC
Lkr-Vadensjöbacke-avtal+asfalt	Enskild		3,2	1870	1	0,8	1,5	1	avtal+asfalt
Lomma-BjärredFjeliev-nyGC-913	Kommunal		8	861	1	5	4,3	3	nyGC
Lomma-BorgebyKa-nyGC-925	Statlig	2490	5,5	802	1	10	8	4	nyGC
Lomma-FlädieMejeriv-nyGC-914	Statlig	597	5,5	615	1	10	6,2	4	nyGC
Lund VeberödLjungen-nyGC-102	Kommunal		8	1915	1	5	9,6	3	102
Lund-BonderupGödelöv-nyGC-807	Statlig	1261	6	2839	2	10	28,4	4	nyGC
Lund-DalbyBonderupVäg-nyGC-807	Statlig	2100	6	2492	1	10	24,9	4	nyGC
Lund-DalbyKnivsås-nyGC-956	Statlig	673	8	2744	1	10	27,4	4	nyGC
Lund-GenarpEsarp-nyGC-798	Statlig	2919	6,5	3403	2	10	34	4	nyGC
Lund-GenarpGödelöv-nyGC-790	Statlig	2053	6,3	3075	1	10	30,8	4	nyGC
Lund-GenarpHeckebergav-nyGC-790	Kommunal		6,2	825	3	5	4,1	3	nyGC
Lund-Hardeberga-nyGC-945	Statlig	787	6,5	2159	1	10	21,6	4	nyGC
Lund-HardebergaStn-nyGC-941	Statlig	6255	7	238	2	10	2,4	4	nyGC
Lund-NorrValkärre-nyGC-923	Kommunal	1750	8	975	1	7,5	7,3	4	nyGC
Lund-norrVeberöd-Planskild-11-972	Statlig		5,3	118	1	12	12	0	Planskild
Lund-RögleSkrylle-nyGC-945	Statlig	766	6,8	2450	2	10	24,5	4	nyGC
Lund-SandbyFlyinge-nyGC-959	Statlig	1613	6,3	1608	1	10	16,1	4	nyGC
Lund-SandbygmFlyinge-nyGC-959	Statlig	1613	6,5	1670	3	10	16,7	4	nyGC
Lund-Sandbynorrut-nyGC-952	Kommunal		7	876	2	5	4,4	3	nyGC
Lund-SandbySkatteb-nyGC-958	Statlig	2482	7	1347	1	10	13,5	4	nyGC
Lund-Sandbyösterut-nyGC-941	Statlig	771	5,5	1010	1	10	10,1	4	nyGC
Lund-SkattebRevingeby-breddGC-958	Statlig	2482	13	2531	2	0,5	1,3	1	breddGC



Lund-StångbyHåstad-nyGC-936	Statlig	1613	7,5	3499	1	10	35	4	nyGC
Lund-sydRevingeby-nyGC-958	Statlig	2482	7	1018	3	10	10,2	4	nyGC
Lund-VallkärraKävl-nyGC-108	Statlig	1750	8	2589	2	10	25,9	4	nyGC
Lund-viaSkatteberga-nyGC-958	Statlig	2482	7	2076	3	10	20,8	4	nyGC
Perstorp-ostHyllstofta-nyGC-1822	Statlig	1194	7	1200	1	10	12	4	nyGC
Simrh-GaJärrestadsv-nyGC-1537	Statlig	1481	7	1585	1	10	15,8	4	nyGC
Simrh-MälarhusenSkillinge-nyGC-1500	Statlig	1100	5,8	7531	1	10	75,3	4	nyGC
Simrh-ÖHerrestad-nyGC-1554	Statlig	1186	6,2	437	2	10	4,4	4	nyGC
Simrh-ÖTommarpGärnsäsv-nyGC-11	Statlig	3813	8	389	1	10	3,9	4	nyGC
Simrh-ÖTommarpÖHerrestad-asfalt-1555	Statlig	67	4	3195	2	1,5	4,8	2	asfalt
Skurup-Abbekåskivarp-nyGC-734	Statlig	1064	6	3233	1	10	32,3	4	nyGC
Skurup-TorsjöSkivarp-nyGC-755	Statlig	1888	8	1899	1	10	19	4	nyGC
Staff-Burlövsby-nyGC-853	Statlig	2144	6,5	526	3	10	5,3	4	nyGC
Staff-Djurslöv-avtal	Enskild		3	458	1	0,3	0,1	1	avtal
Staff-GenarpEsarp-nyGC-798	Statlig	2469	6,5	1081	2	10	10,8	4	nyGC
Staff-HjärupLommav-nyGC-896	Statlig	1916	7	1161	2	10	11,6	4	nyGC
Staff-Knästorp-avtal+asfalt	Enskild		3	948	1	2,5	2,4	3	avtal+asfalt
Staff-KyrkhAlberta-Upprustn-799	Statlig	77	3,5	4180	2	0,5	2,1	1	Upprustn
Staff-Malmövtottarp-breddGC-854	Statlig	4789	13	1285	2	0,5	0,6	1	breddGC
Staff-MalmövägTirup-breddGC-854	Statlig	4789	13	1356	1	0,5	0,7	1	breddGC
Staff-TottarpBurlöv-breddGC-854	Statlig	4690	13,5	978	3	0,5	0,5	1	breddGC
Staff-TottarpKabbarp-breddGC-854	Statlig	4789	13,25	729	3	0,5	0,4	1	breddGC
Svalöv-CmotTorrlösa-ÄktaGC-1208	Statlig		2	958	1	0,5	0,5	1	ÄktaGC
Svalöv-gmTågarp-nyGC-110	Statlig	3545	7	711	1	10	7,1	4	nyGC
Svalöv-KågerödAxelvold-nyGC-106	Statlig	2225	6,5	2643	1	10	26,4	4	nyGC
Svalöv-KågerödCsyd-nyGC-106	Statlig	2225	7,3	657	1	10	6,6	4	nyGC
Svalöv-KågerödCöst-nyGC-109	Statlig	1358	8	295	2	10	3	4	nyGC
Svalöv-KågerödKnutstorp-nyGC-109	Statlig	1026	6,2	2676	3	10	26,8	4	nyGC
Svalöv-motBilleberga-nyGC-1208	Statlig	3316	7,5	4009	3	10	40,1	4	nyGC
Svalöv-norrTågarp-nyGC-110	Statlig	3144	9	852	3	10	8,5	4	nyGC
Svalöv-RöstångaBillinge-nyGC-13	Statlig	2602	7	3611	1	10	36,1	4	nyGC
Svalöv-RöstångaCväst-nyGC-108	Statlig	2555	9	478	1	10	4,8	4	nyGC
Svalöv-SkaftarpBauseröd-asfalt	Enskild		3	9418	2	1	9,4	1	asfalt
Svalöv-SvalövAxelvold-nyGC-106	Statlig	1873	6,5	5535	2	10	55,4	4	nyGC
Svalöv-TeckomatorpKävlinge-nyGC-108	Statlig	2817	7	3658	1	10	36,6	4	nyGC
Svalöv-TeckomatorpMarieholm-nyGC-17	Statlig	4449	7,6	5042	1	10	50,4	4	nyGC
Svalöv-TorrlösaÖstraby-nyGC-1208	Statlig	1358	8	1511	1	2	3	3	nyGC
Svalöv-Vittskövle-nyGC-108	Statlig	1728	6,2	600	2	10	6	4	nyGC
Svalöv-VästKnutstorp-nyGC-109	Statlig	1026	6	978	2	10	9,8	4	nyGC
Svalöv-ÖstKnutstorp-nyGC-109	Statlig	1026	6	161	2	10	1,6	4	nyGC
Svedala-AggarpTrellebv-plansk-108	Kommunal			95	1	12	12	0	plansk
Tomelilla-RamsåsaSvampakors-nyGC-11	Statlig	4727	9	1473	1	10	14,7	4	nyGC
Tomelilla-SoBrösarpStn-avtal+asfalt	Enskild		3	2993	1	3	9	3	avtal+asfalt
Trelle-gmBöste-nyGC-9	Statlig	3457	6	784	1	10	7,8	4	nyGC



Trelle-NTorvängsv-asfalt	Enskild		4	2099	1	1,4	2,9	2	asfalt
Trelle-ÖGrevieAlstad-nyGC-101	Statlig	3000	7	4272	1	10	42,7	4	nyGC
Vellinge-Döseryggen-avtal	Enskild		6	1900	1	0,2	0,4	1	avtal
Vellinge-HököpingeVellingev-nyGC-500	Statlig	3750	7,85	253	1	10	2,5	4	nyGC
Vellinge-HöllvÖFädriftKämp-nyGC-585	Statlig	2001	6,5	236	1	10	2,4	4	nyGC
Vellinge-viaÄngavallen-asfalt	Enskild		3	1789	1	1,4	2,5	2	asfalt
Ystad-HammarMälarhusen-nyGC-1022	Statlig	1024	6	15192	1	10	151,9	4	nyGC
Åstorp-motHyllinge-nyGC-1759	Statlig	2891	7	2516	1	10	25,2	4	nyGC
Åstorp-OstHyllinge-nyGC-1757	Statlig	3586	7	942	2	10	9,4	4	nyGC
Åstorp-ostKvidinge-nyGC-1815	Kommunal		6,9	849	1	5	4,2	3	nyGC
Äholm-MLjungbyToarp-nyGC-1788	Statlig	1923	6	1396	1	10	14	4	nyGC
Äholm-StrövHasslarp-nyGC-1758	Statlig	1899	7	2679	1	10	26,8	4	nyGC
ÖGöinge-HanaskogBjärlövBanv19-avtal+uppr	Statlig	7006	7,5	3484	1	0,8	2,8	1	avtal+uppr
ÖGöing-KnislingeHjärsås-nyGC-2050	Statlig	2849	7	3138	1	10	31,4	4	nyGC
Örkj-Bälinge-nyGC-108	Statlig	4858	9	990	1	10	9,9	4	nyGC
Örkj-Florshult-asfalt	Enskild		4	1324	1	1,4	1,9	2	asfalt
Örkj-FlorshultStensån-nyGC-24	Statlig	3494	8	1780	1	10	17,8	4	nyGC
Örkj-Harbäckshult-asfalt	Enskild		4	1172	1	1,4	1,6	2	asfalt
Örkj-Lemmeshult-avtal+asfalt	Enskild		3	539	1	1,4	0,8	2	avtal+asfalt
Örkj-LemmeshultFlorsh-nyGC-24	Statlig	4365	8	281	1	10	2,8	4	nyGC
Örkj-Nissakäll-nyGC-114	Statlig	2057	8,5	1330	1	10	13,3	4	nyGC
Örkj-norrYxenhultBanv1840-avtal+uppr	Statlig	1128	9	1246	1	0,8	1	1	avtal+uppr
Örkj-ÄngelholmsvNv-nyGC-114	Statlig	2057	8,5	3568	1	10	35,7	4	nyGC