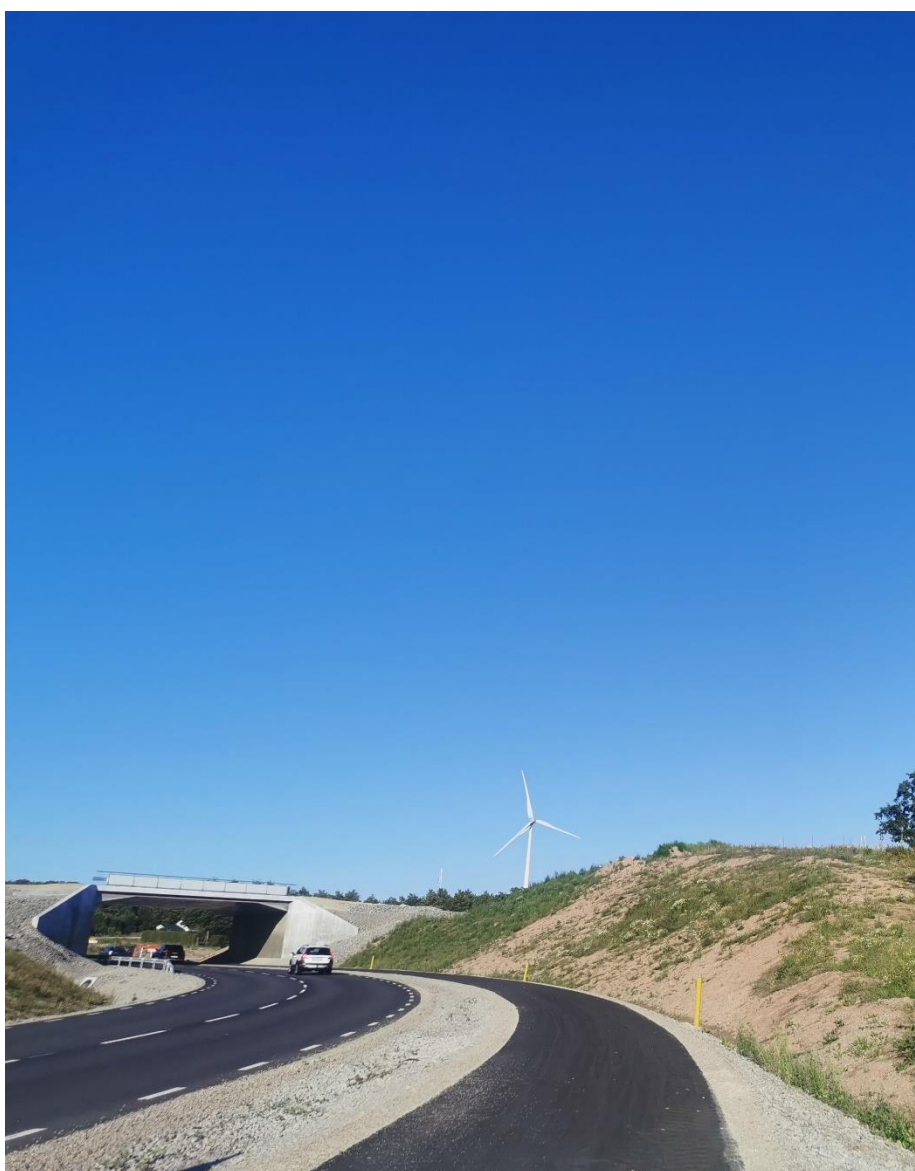


PRIORITERINGSUNDERLAG TILL CYKELPLAN FÖR BLEKINGE



Uppdrag: 333180 Region cykelplan Blekinge
Titel på rapport: PRIORITERINGSUNDERLAG TILL CYKELPLAN
FÖR BLEKINGE
Status: Slutrapport
Datum: 2024-04-26
Version: 2

Medverkande

Beställare: Region Blekinge
Kontaktperson: Sarah Keidser
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Jonas Hedlund
Handläggare: Gunilla Sandin
Kvalitetsgranskare: Hilma Nilsson

Sammanfattning

Som stöd i vilka brister i det statliga regionala cykelvägnätet som bör åtgärdas inom ramen för länstransportplanen har följande prioriteringsunderlag tagits fram. Det har tagits fram tillsammans med regionens kommuner.

De bedömningsgrunder som har använts är desamma som i *Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029*: Att det är högt antal potentiella cyklister i upptagningsområdet, att avstånden är acceptabla för cyklister och att den befintliga tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket är låg.

De brister som primärt föreslås för vidare utredning är:

- Kylinge, Bjärarydsvägen
- Lörby – Norjeboke – Djupekås
- Tätortsåtgärder Mjällby
- Mjällby – Hörvik – Hällevik
- Mörrum, Forsbackavägen – stationen
- Mörrum – Mörrums bruk
- Hällaryd – Åryd
- Bräkne Hoby – Järnavik
- Saxemara, Vierydsvägen
- Bredåkra – Hasselstad
- Ronneby hamn – Gövägen
- Listerby – Bökenäs
- Vambåsa – Hasslö
- Rödeby – Fridlevstad
- Tätortsåtgärder Kristianopel

Resterande önskemål och brister föreslås inte primärt utredas vidare i dagsläget av Region Blekinge eller Trafikverket inom ramen för länstransportplanen, men kan bli aktuella i ett senare skede. Däremot får givetvis kommuner eller andra intressenter ta initiativ för att de ska åtgärdas ändå.

En webbkarta till detta planeringsunderlag finns på: <https://arcg.is/XDHqP>

Innehållsförteckning

1	Introduktion	6
1.1	Bakgrund	6
1.2	Nuläge	6
1.3	Syfte	7
1.4	Process	7
1.5	Metod och avgränsningar	8
1.6	Definitioner	9
2	Bedömningsgrunder	11
3	Prioriterade brister	13
3.1	Planerade eller pågående åtgärder	14
3.2	Prioritetsgrupp 1	15
3.2.1	Kylinge, Bjärarydsvägen	16
3.2.2	Lörby – Norjeboke – Djupekås	18
3.2.3	Tätortsåtgärder Mjällby	20
3.2.4	Mjällby – Hörvik – Hällevik	22
3.2.5	Mörrum, Forsbackavägen – stationen	23
3.2.6	Mörrum – Mörrums bruk	25
3.2.7	Hällaryd – Åryd	27
3.2.8	Bräkne Hoby – Järnavik	29
3.2.9	Saxemara, Vierydsvägen	31
3.2.10	Bredåkra – Hasselstad	32
3.2.11	Ronneby hamn – Gövägen	34
3.2.12	Listerby – Bökenäs	36
3.2.13	Vambåsa – Hasslö	38
3.2.14	Rödeby – Fridlevstad	39
3.2.15	Tätortsåtgärder Kristianopel	41
3.2.16	Mindre brister	43
3.3	Prioritetsgrupp 2	44
3.3.1	Olofström – Vilshult	45
3.3.2	Olofström – Kyrkhult	47
3.3.3	Olofström – Gränum	49
3.3.4	Tätortsåtgärder Mörby	51
3.3.5	Hällevik, Haveliden	53
3.3.6	Hällevik – Nogersund	55
3.3.7	Mörrum, Svängstavägen	57
3.3.8	Svängsta, Holländarevägen	59

3.3.9 Bräkne-Hoby – Röaby.....	61
3.3.10 Ronneby – Bräkne-Hoby.....	63
3.3.11 Saxemara – Järnavik	65
3.3.12 Ronneby, Hamnvägen (ny karta)	67
3.3.13 Fridlevstad – Tving.....	69
3.3.14 Drottningsskär – Ryd	71
3.3.15 Karlskrona – Kättilsmåla	73
3.3.16 Jämjö – Torhamn	75
3.4 Övriga brister	77
3.4.1 Sölvesborg – Gammalstorp – Kylinge	78
3.4.2 Rödeby – Holmsjö	80
3.5 Statliga brister på Blekinge Kustled.....	82

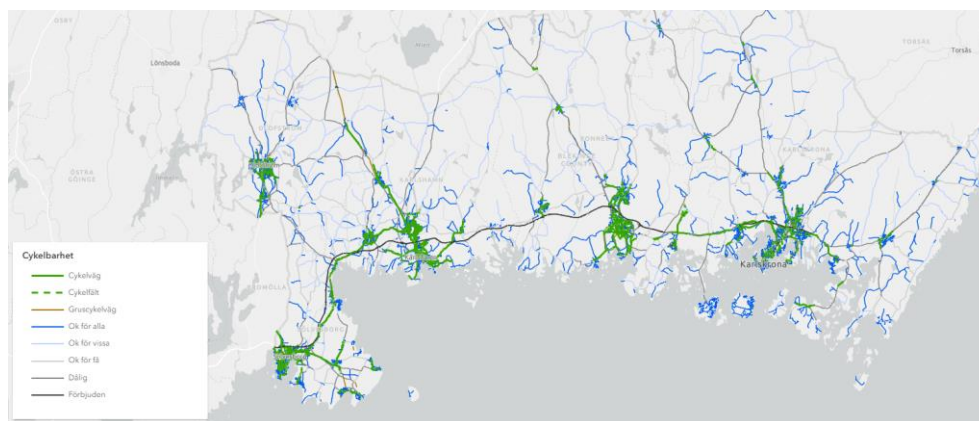
1 Introduktion

1.1 Bakgrund

Region Blekinge har som mål att öka cyklingen, vilket också uttrycks i *Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029*. Ett av de viktigaste verktygen för detta är länstransportplanen med tillhörande regionala cykelplan som uttrycker de prioriteringar som görs för det regionala statliga cykelvägnätet. Detta underlag är en del i framtagandet av en kommande cykelplan och kommer att ligga som en bilaga till denna.

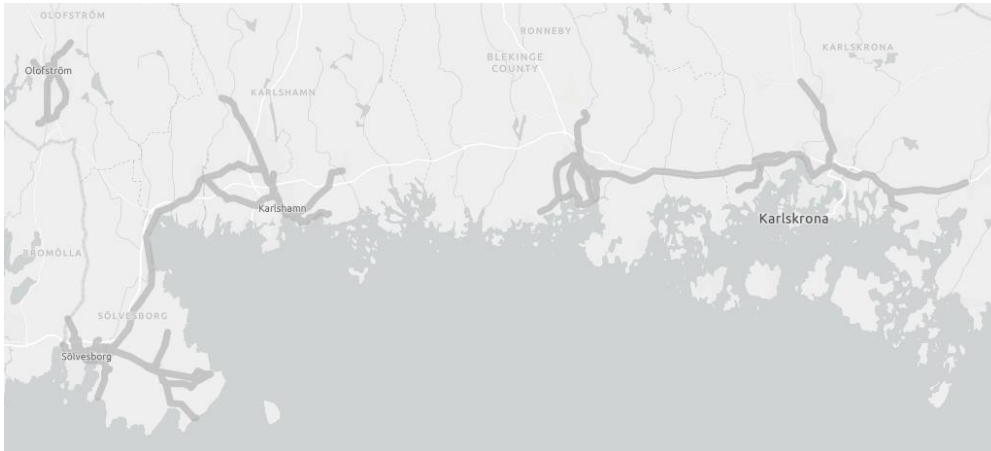
1.2 Nuläge

Region Blekinge har ett omfattande nät av gång- och cykelvägar. Till det finns också ett gatu- och vägnät som de flesta skulle tycka att det är acceptabelt att cykla på tillsammans med motorfordon, lågtrafikerade landsvägar, grusvägar och villagator till exempel. På detta gatu- och vägnät är det få motorfordon och låga hastigheter, varför gång- och cykelvägar inte i lika hög utsträckning behöver byggas utmed dem.



Figur 1. Cykelvägar och klassificering av gator och vägar utifrån cykelbarhet. Grusvägar är inte med i kartan.

I *Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029* presenteras ett utpekad regionalt huvudcykelnät. Detta är ett potentiellt cykelnät som har legat som grund för utbyggnaden av cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Detta huvudcykelnät är i det närmaste helt utbyggt eller kommer att bli det med nu liggande planer. Några få delar saknas dock fortfarande. De återkommer under kapitel 3 nedan.



Figur 2. Regionalt huvudcykelnät i Blekinge som mörkgrå linjer.

1.3 Syfte

Syftet med denna underlagsrapport är att presentera förslag på cykelvägsobjekt som ska prioriteras vidare i den fortsatta planeringen av statliga regionala cykelvägar i region Blekinge.

1.4 Process

Som underlag till denna rapport har inspel från kommuner och Trafikverket varit viktiga. Inför arbetet hade alla kommuner uppmanats att spela in vilka brister som fanns i kommunen för oskyddade trafikanter utmed det statliga vägnätet. På de inkomna bristerna gjordes en granskning och inledande bedömning som samlades i ett granskningsförslag. Detta presenterades för arbetsgruppen som bestod av regionens kommuner samt av Trafikverket den 23 maj 2023 och skickades sedan ut som en interaktiv karta där kommunerna samt Trafikverket kunde lämna förslag och synpunkter.

Efter en informella remiss och senare också ytterligare en remiss gjordes justeringar, vilka är de som presenteras i denna rapport.

De prioriterade bristerna som presenteras i rapporten kommer att utgöra underlaget i cykelplanen. De brister som presenteras i cykelplanen kommer att utredas vidare i åtgärdsvalsstudier innan de läggs in i Trafikverkets verksamhetsplan. Det är först efter denna fas som det kommer att fastställas om och hur bristerna kommer åtgärdas, exempelvis genom att nya gång- och cykelvägar byggs.

1.5 Metod och avgränsningar

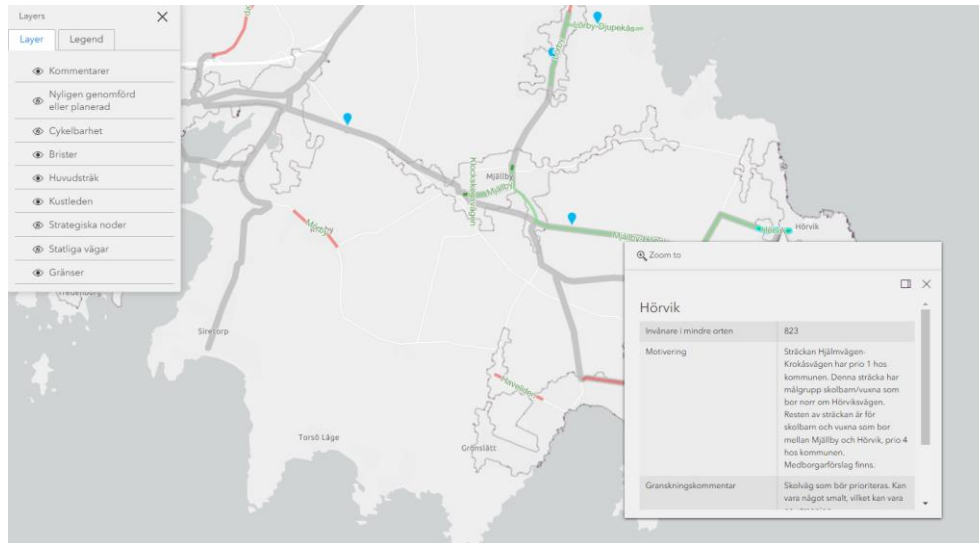
En rad underlag lades in i ett GIS-program för att få en samlad bild:

- Inkomna önskemål från kommunerna
- Det regionala huvudcykelnätet som det presenterades i *Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029*. Stråken kompletterades in i tätorterna för att säkerställa att det inte finns kommunala brister som måste kompletteras. För då skulle nyttan av nya statliga cykelvägar i samma stråk bli lägre.
- Förslaget på dragning för Blekinge Kustled från tidigare utredning.
- Strategiska noder, vilka pekats ut i den regionala utvecklingsstrategin *Växtplats Blekinge*.
- Hela regionens gatu- och vägnät, klassificerat efter vilka gator och vägar som det går att cykla på och vilka som är olämpliga. Här finns även information om väghållarskapet eftersom cykelplanen bara ska omfatta åtgärder på det statliga regionala vägnätet. Klassificeringen är gjord efter en cykelbarhetsklassificering som gjorts utifrån NVDB¹.
- Planerade eller pågående åtgärder, vilket var ett kartlager som skapades och som omfattade åtgärder som håller på att utredas, vanligtvis som åtgärdsvalsstudier eller där projektering redan har inletts, men där cykelvägen inte ännu har byggts. Här ingår också enstaka planerade kommunala gång- och cykelbanor av regional betydelse.

De inkomna önskemålen från kommunerna bedömdes utifrån hur väl de lever upp till de bedömningskriterier som beskrivs nedan i kapitel 2

Dessa lager presenterades även som interaktiv webbkarta där det var möjligt för kommuner såväl som för Trafikverket att lämna kommentarer. Dels för att säkerställa att önskemålen har uppfattats korrekt, men också om bedömningarna upplevs rimliga.

¹ <https://www.tyrens.se/projekt/samhaellsplanering/cykelbarhet-ett-underlag-foer-kartor-och-analyser/>



Figur 3. Den interaktiva kartan där det var möjligt att tända och släcka olika relevanta lager samt lämna synpunkter och kommentarer.

Rapporten och objektsförslagen är avgränsade till att bara omfatta statliga regionala brister. Brister på det kommunala, enskilda eller nationella vägnätet (så som E22) är inte med. Däremot kan lösningen på bristen i den fortsatta planeringen visa sig vara annat än statliga regionala cykelvägar. Underlaget omfattar inte heller mindre åtgärder som exempelvis korsningsåtgärder.

Som en bilaga till detta prioriteringsunderlag finns också en webbkarta där det är möjligt att ta del av underlag och prioriteringar: <https://arcg.is/XDHqP>

1.6 Definitioner

I rapporten används några ord och uttryck som kan vara bra att känna till:

- **Cykelled** är ett sammanhängande stråk men är avsett för rekreativ cykling, exempelvis kommande Blekinge kustled eller befintliga Sydostleden
- **Cykelstråk** avser sammanhängande cykelbanor och lågtrafikerade blandtrafikvägar som möjliggör att det går att cykla hela vägen mellan målpunkter. Dessa är avsedda för vardagscykling och bör vägvisas.
- **Cykelväg och cykelbana eller gång- och cykelväg** används i rapporten synonymt och avser själva infrastrukturen som cyklisten använder. I praktiken är det nästan alltid gång- och cykel- och

mopedbanor som avses. Det vill säga att de kommer vara till för alla tre.

- **Regionalt huvudcykelnät.** Ett utpekat potentiellt regionalt sammanhängande cykelnät där merparten av sträckorna redan är utbyggda.
- **Väghållare** är den som äger gatan eller vägen. Det är kommunerna, staten eller enskilda väghållare. Detta planeringsunderlag avser de statliga cykelvägarna.

2 Bedömningsgrunder

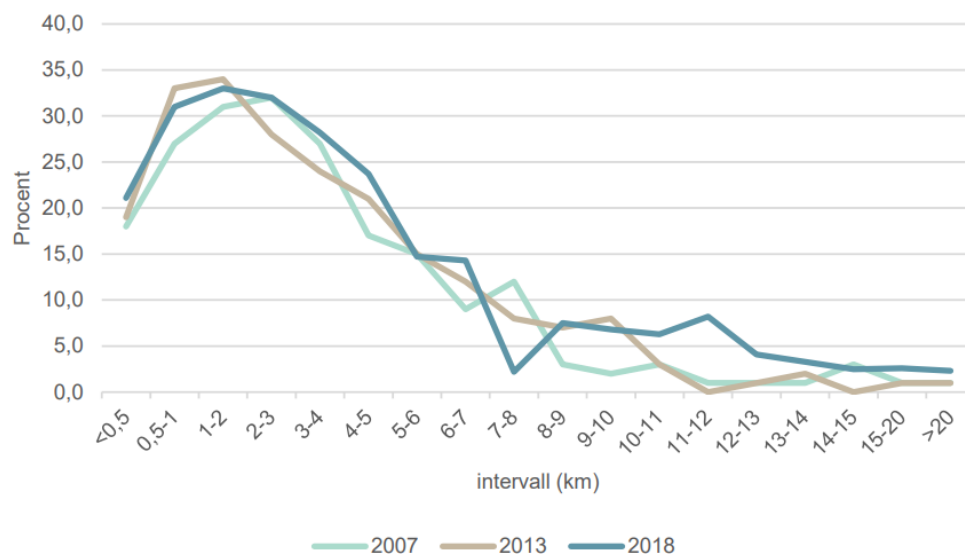
För att ta fram förslag på objekt har samma bedömningsgrunder använts som i *Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029*²:

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Det ska bo eller verka tillräckligt många personer i anslutning till den utpekade bristen, så att man kan förvänta sig ett visst antal potentiella cyklister. Här spelar även de utpekade strategiska noderna i regionen in. De strategiska noderna utgörs av platser med vissa egenskaper så som ett visst antal serviceslag och arbetstillfällen på platsen, återkommande besöksanledningar och kulturutbud, samt kollektivtrafikutbud. I stort sett motsvarar de regionens (större och mindre) tätorter.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Benägenheten att cykla faller tydligt med avståndet. De flesta vardagscykelresor är omkring 2-3 km och bara enstaka är längre än 10 km, vilket illustreras i Figur 4. Ungefärlig andelen cykeltrafik på olika reslängder. Källa: För barn eller cyklister med nedsatt rörlighet är cykelresorna sällan längre än ungefär 2 kilometer. De med elcykel cyklar längre än de som inte har det och i takt med att andelen elcyklar ökar så finns också skäl att tro att cykelresornas genomsnittliga längd kan öka.



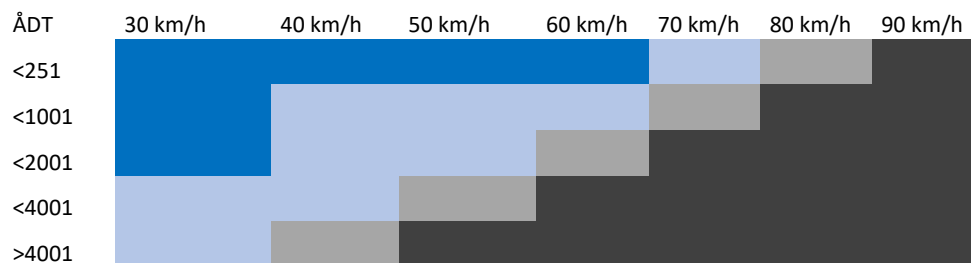
Figur 4. Ungefärlig andelen cykeltrafik på olika reslängder. Källa: Region Skåne 2018, Så cyklar vi i Skåne.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

En gång- och cykelväg byggs bara där det inte är lämpligt att cykla i

² Beslutad av Regionstyrelsen 2017-11-15, dnr 17/00057

blandtrafik. Det beror i huvudsak på om det är många motorfordon och om det är höga hastigheter. Om det är många barn som rör sig i området så är tröskeln lägre för när en gång- och cykelväg bör byggas än vid vägar som i huvudsak används för arbetspendling. De värden som har använts i utredningen är de som används i tidigare nämnd cykelbarhetsklassificering. För de statliga vägarna är det samma indelning som används i *Cykelleder för rekreation och turism* (Trafikverket, 2021) men med en extra uppdelning av de vägar som Trafikverket där kallar grön nivå. För barns cyklande bör bara cykelvägar accepteras eller blandtrafikvägar som har färre fordon än 250 per dygn eller hastigheter som inte är högre än 30km/h.



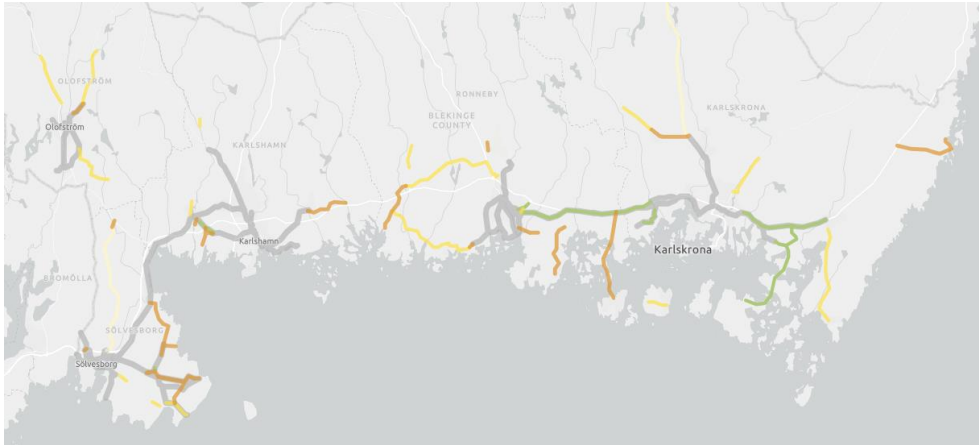
Figur 5. Gränser för hur vägar har bedömts som acceptabla att cykla på som en avvägning mellan hur mycket motorfordonstrafik det är på vägen och hur snabbt den får köra. Där de blå nyanserna anses vara bra respektive acceptabelt.

Cykel och kollektivtrafik kompletterar varandra och utifrån bedömningskriterierna ovan har busshållplatser och tågstationer betraktats som målpunkter på samma sätt som exempelvis arbetsplatser. Men god kollektivtrafik påverkar också behovet av parallella cykelvägar. Dels kommer inte lika många att cykla om det finns god kollektivtrafik, men cykelvägar kan också påverka hur många busshållplatser som behövs eftersom en cykelväg underlättar för oskyddade trafikanter att röra sig utmed vägen. I vissa fall kommer också en cykelväg minska behovet av skolskjuts.

För att utveckla turism- och rekreationscykling i regionen behövs också cykelvägar. Kraven är något annorlunda än för vardags- eller pendlingscykling och uttrycks i *Cykelleder för rekreation och turism Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning* (Trafikverket, 2021). Cykelturister är mindre känsliga för grusunderlag och omvägar, men kan ha högre krav på upplevelsevärden. De cyklar också betydligt längre än de som ska till arbetet eller affären. I kapitel 3.5 beskrivs statliga regionala brister för att färdigställa Blekinge Kustled.

3 Prioriterade brister

Bristerna har delats upp i prioritetsgrupp 1, prioritetsgrupp 2 och Övriga brister. Vad som avses med prioritetsgrupperna beskrivs närmare under huvudrubrikerna för respektive prioritetsgrupp.



Figur 6. Regionalt huvudcykelnät i grått, bristerna i prioritetsgrupp 1 som orange och prioritetsgrupp 2 som gult. Övriga brister ligger som ljusgula. Ljusgröna linjer är åtgärder som utreds, planeras eller nyligen har genomförts.

3.1 Planerade eller pågående åtgärder

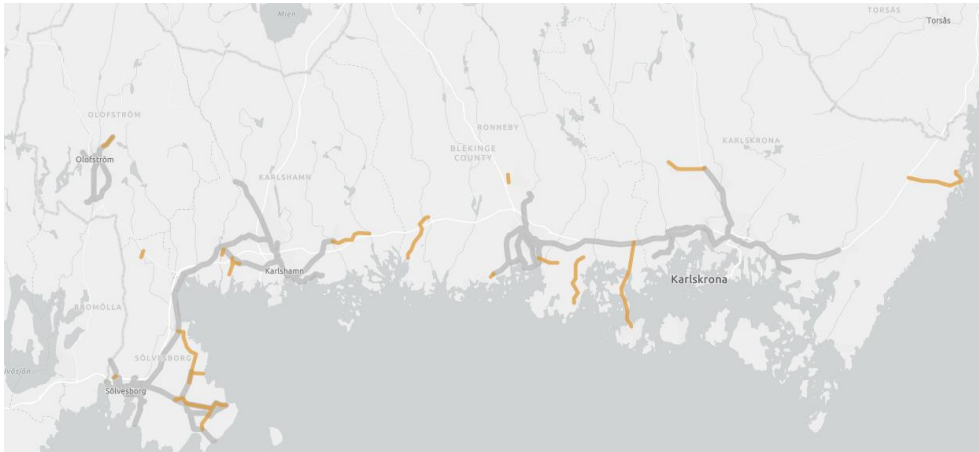
Det finns en del regionala statliga eller nationella gång- och cykelvägar som håller på att utredas, planeras eller håller på att byggas. Av de som utreds är det inte säkert att utredningarna kommer att resultera i att gång- och cykelvägar byggs. De som finns denna grupp är:

- Lörbyvägen mellan Sockenvägen och Kyrkvägen. Planering pågår som kommunal åtgärd. (Sölvesborgs kommun).
- Mörrum – Vekerum. Bygge pågår. (Karlshamns kommun)
- Vierydsvägen, Saxemara (Ronneby kommun)
- Gärestadsvägen mellan Hamnvägen och E22 samt vidare åtgärder vid Nättraby utmed E22. Vägplanearbete pågår. (Ronneby och Karlskronas kommuner).
- Åtgärder längs Åvägen i Nättraby. Åtgärdsvalsstudie genomförd. (Karlskrona kommun).
- Väg 28 genom Holmsjö. Åtgärdsvalsstudie genomförd. (Karlskrona kommun)
- Mellan Lösen och Jämjö. Bygge pågår (Karlskrona kommun)
- Mellan Ramdala och Sturkö. Åtgärdsvalsstudie genomförd (Karlskrona kommun)

3.2 Prioritetsgrupp 1

De brister som föreslås till prioritetsgrupp 1 är de som bedöms som mest angelägna att ta vidare till vidare utredning, vanligtvis i form av en åtgärdsvalsstudie.

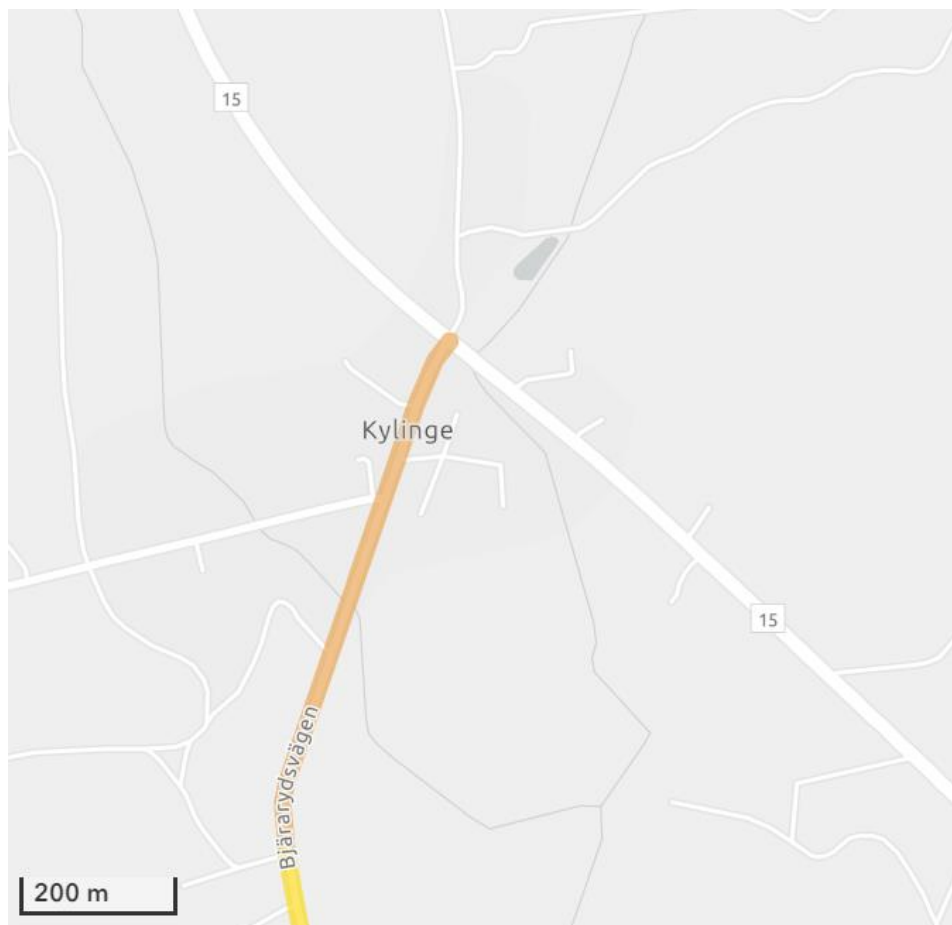
Nedan presenteras prioritetsgruppen sorterad från väster till öster.



Figur 7. Prioritetsgrupp 1, åtgärder som har prioriterats för vidare utredning.

3.2.1 Kylinge, Bjärarydsvägen

Genom Kylinge går Bjärarydsvägen. Den är idag den enda vägen genom samhället och kan betraktas som en barriär för oskyddade trafikanter, i synnerhet för barn som ska till skolan eller fritidsaktiviteter. Norr om Kylinge går väg 15 som också den är en barriär för dem som bor norr om vägen. En trafiksäker passage bör därför också ingå i den vidare utredningen.



Figur 8. Den aktuella bristen i orange. Om och hur bristen ska lösas avgörs i den vidare planeringen.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Kylinge bor uppskattningsvis ett hundratal personer, men där finns också Högtoftaskolan med 90 elever.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Då den prioriterade bristen är inom tätorten, och inte hela vägen söderut mot Sölvesborg, är avståndet så kort att antalet cyklister inte minskar med avståndet. En gång- och cykelväg är mer att betrakta som en tätortsåtgärd som gör det mer attraktivt att röra sig i samhället.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Hastighetsgränsen utmed sträckan är 50 km/h. ÅDT är drygt 1000 för sträckan norr om Södra Värhultsvägen och strax över 500 vidare söderut till skolan. Det gör att trafikmiljön kan anses vara acceptabel för vuxna, men inte för barn. Eftersom den huvudsakliga målpunkten är skolan bör barns behov beaktas i synnerhet.

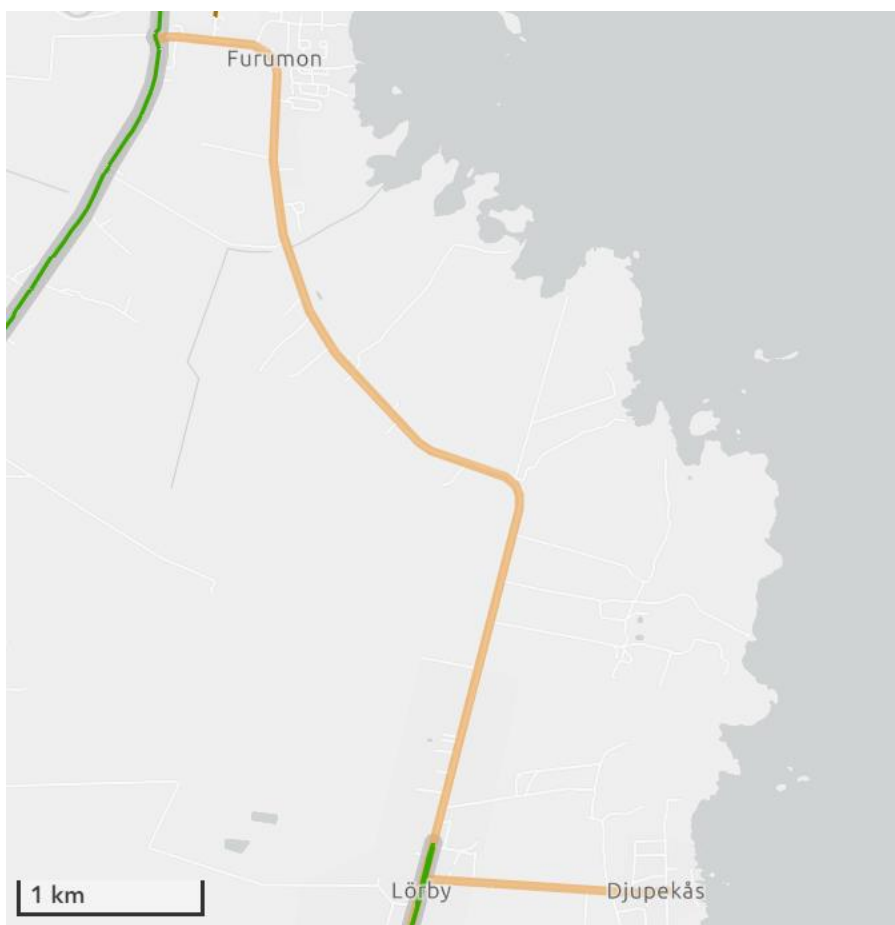
Kostnadsindikation

En gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan skulle kosta uppskattningsvis 7 miljoner kronor. Byggs den som GCM-stöd blir den betydligt billigare. En planskild korsning med väg 15 uppskattas till ytterligare 4 miljoner. Det finns en trång sektion i norra delen där vägen kan behöva flyttas. Ett alternativ kan vara att låta en planskildhet under väg 15 istället ansluta till Matsagårdsvägen

3.2.2 Lörby – Norjeboke – Djupekås

Bristområdet omfattar gång- och cykeltrafik genom Lörby, österut mot Djupekås samt norrut genom Furumon fram till Ysanevägen.

Lörbyvägen går mellan Furumon och Lörby och saknar idag gång- och cykelbana. Genom Lörby och vidare söderut finns cykelbanor på båda sidor av vägen separerade från vägbanan med heldragna linjer. Mellan Lörby och Djupekås saknas gång- och cykelbana.



Figur 9. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Lörby bor det drygt 250 personer, i Djupekås uppskattningsvis 100 personer och i Norjeboke/Furumon uppskattningsvis 200 personer som bor eller arbetar på platser där de potentiellt påverkas av bristen.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Avstånden inom tätorterna är så korta att benägenheten att cykla inte

minskar med anledning av längden. Hela sträckan är däremot nästan 7 km lång från norr till söder, varför få kan förväntas vilja cykla hela vägen.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

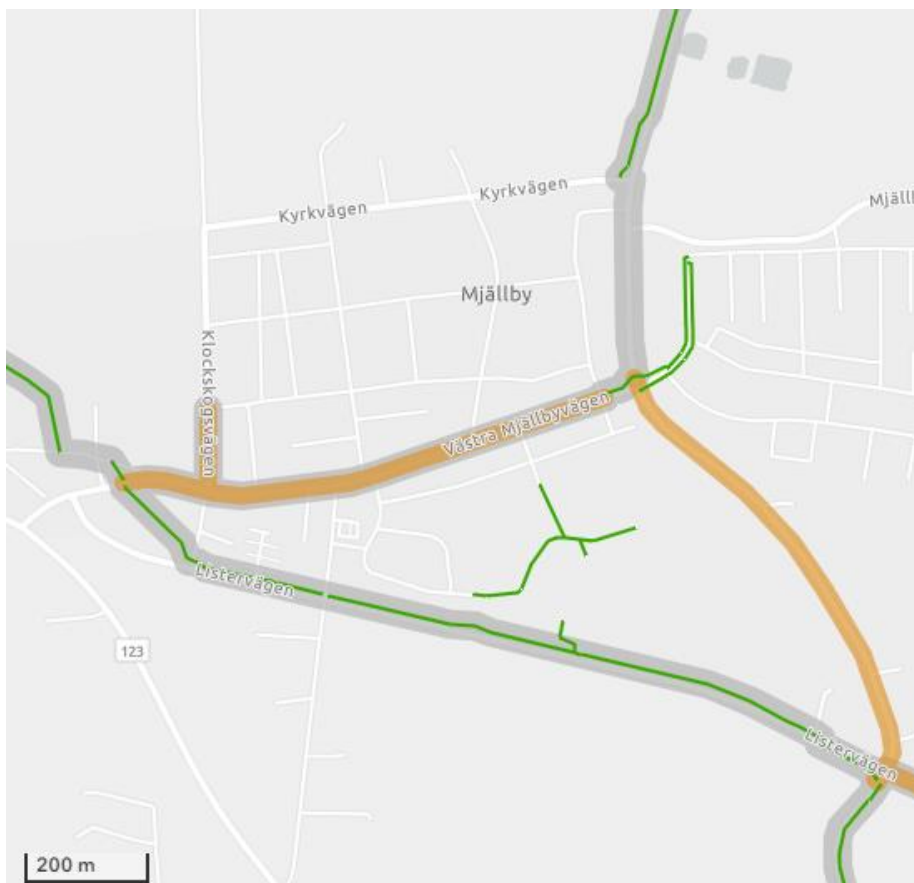
Furumovägen har ÅDT på drygt 1300 motorfordon, och utanför tätort en hastighetsgräns på 70 km/h. Det ger att vägen kan betraktas som olämplig att cykla på. I tätort är hastighetsgränsen 50 km/h. Djupekåsvägen har ÅDT på 400 vilket ger att den kan anses vara acceptabel för vuxna cyklister.

Kostnadsindikation

En konventionell gång- och cykelväg som lösning på alla brister skulle kosta uppskattningsvis 80 miljoner kronor. Att bara anlägga gång- och cykelväg mellan Ysanevägen och Atria Kyckling AB i norr skulle kosta uppskattningsvis 10 miljoner kronor. GCM-stöd genom Lörby skulle kosta uppskattningsvis 1 miljon kronor förutsatt att vägmitt inte behöver flyttas. En sommarcykelväg till Djupekås skulle kunna vara en lämplig åtgärd, men skulle då inte belasta cykelplanen.

3.2.3 Tätortsåtgärder Mjällby

I Mjällby finns det idag bristande möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig i samhället. De båda huvudgatorna Västra Mjällbyvägen och Hosabyvägen sydöst mot Listervägen är relativt olämpliga att gå och cykla på.



Figur 10. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Mjällby bor det drygt 1300 personer och eftersom det är inom tätort kommer antalet gående och cyklister vara relativt högt. Sträckan ingår också i huvudstråk vidare till Lörby.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mjällby är en liten tätort så benägenheten att cykla kommer inte att påverkas av avståndet.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Idag har V Mjällbyvägen en hastighetsgräns på 40 km/h. Den är en huvudgata genom samhället och är med det relativt trafikerad med en

årsdygnstrafik över 3000. Väster om Klockskogsvägen finns idag en saknad länk från Metallvägen och in mot Mjällby.

I norra Mjällby finns en skola som idag av trafiksäkerhetsskäl kan vara svår att cykla till västerifrån, varför Klockskogsvägen bör ingå i vidare utredning.

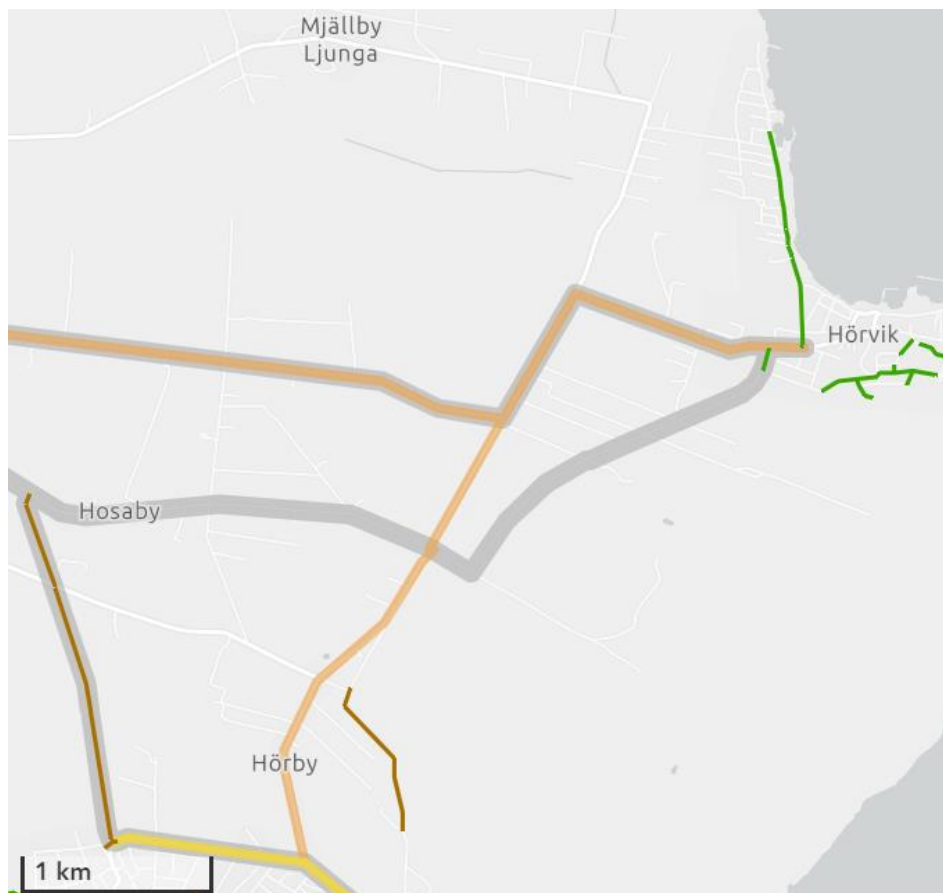
Kostnadsindikation

Den aktuella sträckan på Västra Mjällbyvägen är 800 meter. Eftersom den går genom tätort med vissa tomtgränser som är nära vägen kan det vara en utmaning att bygga en gång- och cykelbana i fullbredd. Hosabyvägen är ungefär 500 meter söderut mot Listervägen där gång- och cykelbana redan finns. En kostnadsindikation på att bygga gång- och cykelbana kan vara omkring 20 miljoner kronor. Hela vägbanan kan lokalt behöva flyttas. Enklare lösningar med GCM-stöd blir billigare.

Om endast gång- och cykelbana byggs på Västra Mjällbyvägen väster om Klockskogsvägen samt på södra delen av Klockskogsvägen och att sedan en farbar gång- och cykelförbindelse slingrar sig från affärsområdet i väst till Møllevägen kan kostnaden vara uppskattningsvis 3 miljoner, varav visa delar kommer att vara på enskilt vägnät.

3.2.4 Mjällby – Hörvik – Hällevik

Bristen omfattar området mellan Mjällby, Hörvik, Hörby och Nogesund. Bristen utreddes år 2022 i *Åtgärdsvalsstudie för Cykel - Mjällby, Hällevik, Nogesund och Hörvik* varför vidare beskrivning av bristen hänvisas dit.



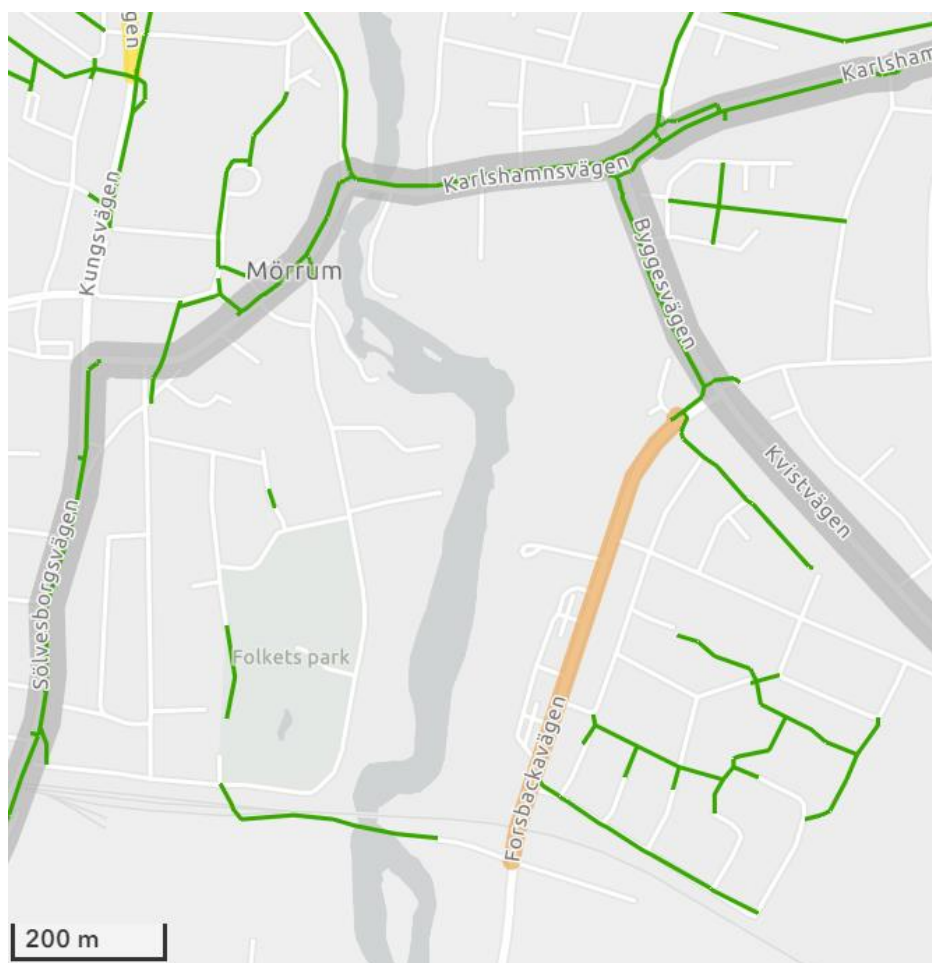
Figur 11. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning.

Kostnadsindikation

I åtgärdsvalsstudien beskrivs att "Kostnaden för en ny separerad cykelväg är mycket hög och i relation till förväntat antal cyklister bedöms den inte lönsam. Utredningen har dock inte kunnat identifiera någon annan lämplig åtgärd och därför är rekommendationen att gå vidare med lösningarna."

3.2.5 Mörrum, Forsbackavägen – stationen

Forsbackavägen i Mörrum, öster om ån, är statlig. Kommunen har önskat gång- och cykelväg i tätorten mellan Byggesvägen i norr och söderut förbi järnvägen. Vidare mot Mörrums bruk finns även en brist, vilken beskrivs nedan under rubriken 3.2.6 Mörrum – Mörrums bruk.



Figur 12. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Mörrum bor det 4000 personer, men kring den aktuella bristen bor det uppskattningsvis 200-500 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Bristen är i en tätort varför avståndet inte kommer att vara så långt att benägenheten att cykla kommer att minska. Mellan området och stationen är det ungefär 500 meter fågelvägen.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

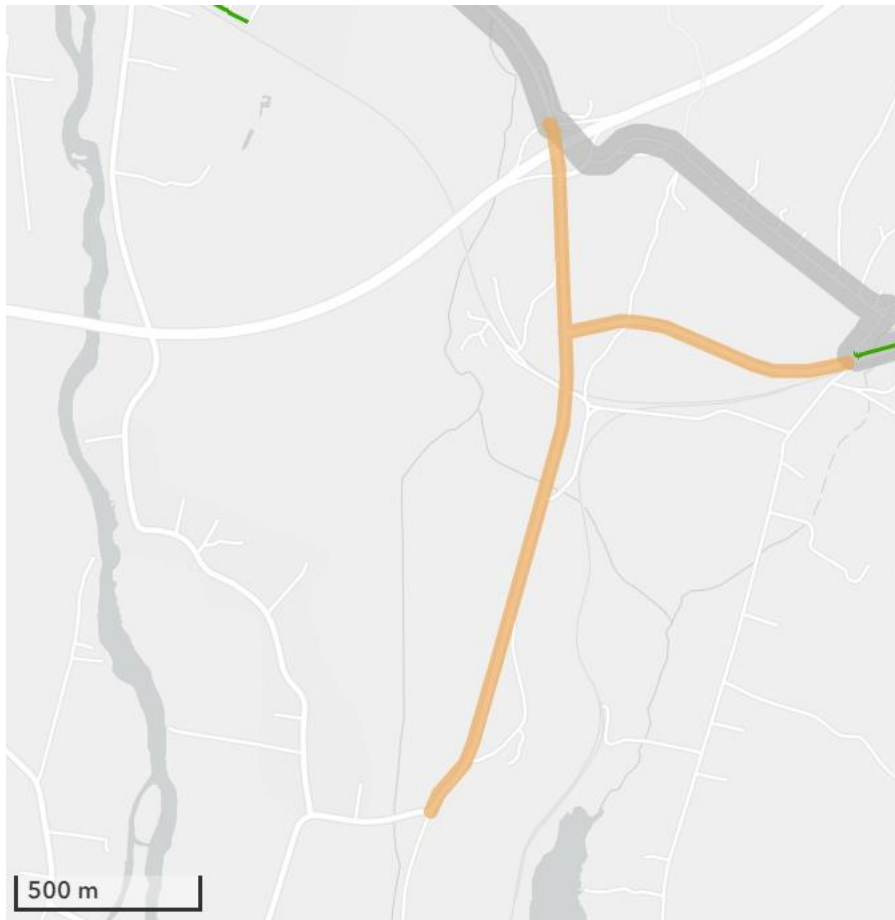
Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h på Forsbackavägen inom tätortsgränsen och trafikmängden under 200 i ÅDT. Det gör att vägen är acceptabel att cykla på för de flesta cyklister.

Kostnadsindikation

En bedömning är att parallella Stallvägen kan nyttjas av cyklister istället, i synnerhet barn, varför en gång- och cykelväg inte behöver byggas på denna del av sträckan. Där Stallvägen upphör i söder kan däremot en gång- och cykelväg behövas för att komma vidare mot stationen. Järnvägspassagen behöver då anpassas, vilket kan vara kostsamt, alternativt kan en bro över ån norr om järnvägen vara aktuell. Även den kan vara kostsam beroende på utformning, men bör inte belasta cykelplanen då den inte skulle vara statlig.

3.2.6 Mörrum – Mörrums bruk

Möjligheterna att cykla Södra Cells massabruk utanför Mörrum upplevs idag begränsade.



Figur 13. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Det arbetar idag 350 personer på Mörrums bruk. Om 10 procent av de anställda väljer att cykla till arbetet blir det 35 personer dagligen.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Mörrum och bruket är det ungefär fyra kilometer från Karlshamn är det ungefär sju kilometer. Från Karlshamn är det lite långt för de flesta.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Byggesvägen har 70 km/h som hastighetsgräns och ungefär 1500 fordon per dygn. Forsbackavägen, som kan vara en alternativ väg att cykla har 170 fordon per dygn, men mellan den och bruket finns det en passage som kan upplevas olämplig att cykla på. För den som kommer från Karlshamn

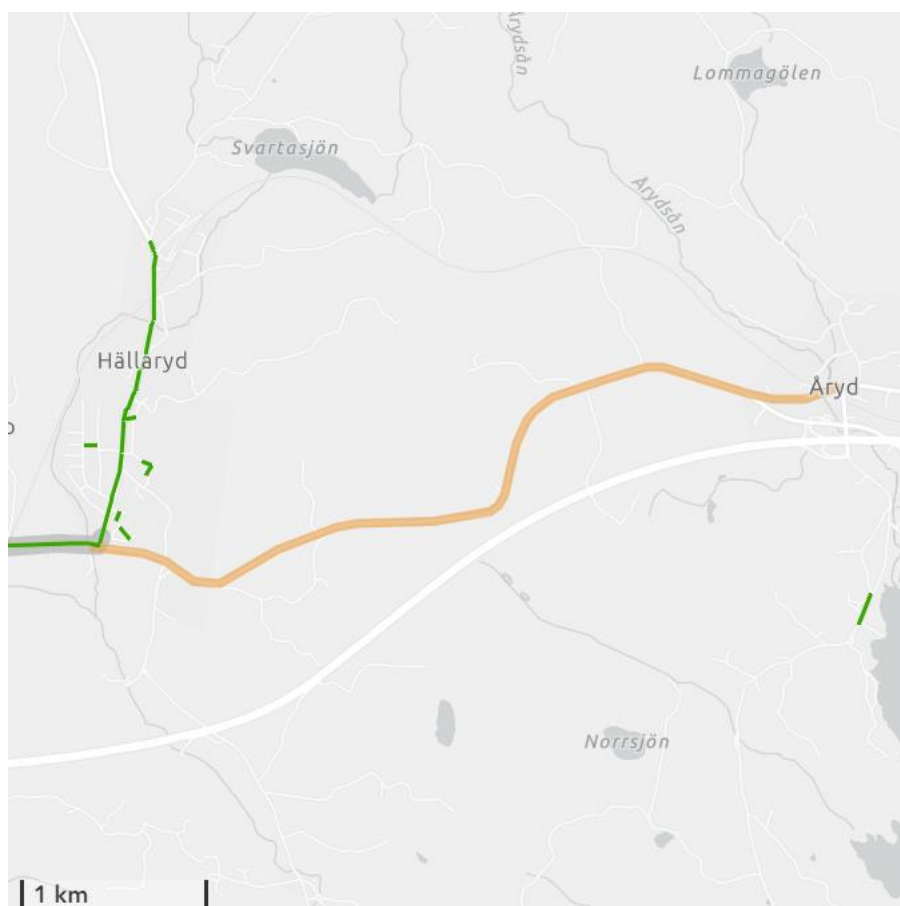
finns det en passage som saknar gång- och cykelbana med 3000 fordon per dygn. Det förefaller dock gå att nå bruket via Klavavägen istället där trafiksäkerhetsnivån redan idag bedöms tillräcklig.

Kostnadsindikation

Att bygga gång- och cykelväg hela den aktuella sträckan uppskattas till ungefär 25 miljoner kronor.

3.2.7 Hällaryd – Åryd

Mellan Hällaryd och Åryd går Gamla Riksvägen. Avståndet är 4,5 km. Länken är identifierad i kommunens ÖP. En gång- och cykelväg skulle bli en förlängning av befintlig gång- och cykelväg från Karlshamn. Idag slutar huvudstråket i Hällaryd.



Figur 14. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Hällaryd bor 630 personer och i Åryd bor det drygt 300 personer. Vid sträckan föreslås idag Kustleden gå i omväg norröver och skulle trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter göras så skulle leden kunna flyttas hit vilket skulle öka antalet potentiella cyklister.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Avståndet mellan tätorterna är ungefär 4 km, men vidare till centrala Karlshamn från Åryd är det sammanlagt 10 km, vilket är för långt för de flesta att cykla.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

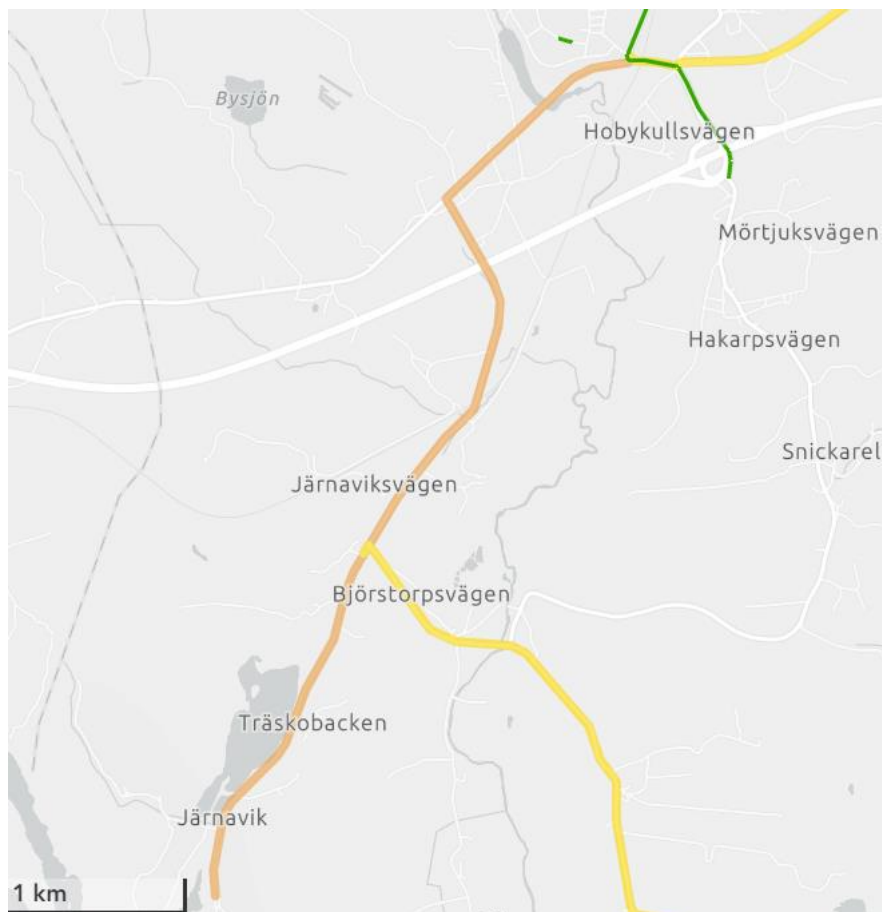
Vägen har 70 km/h som hastighetsgräns och ÅDT kring 750 fordon. Det ger att den är acceptabel för lite mer vana cyklister. För barn är den olämplig, men för dem är även avståndet i längsta laget.

Kostnadsindikation

En gång- och cykelväg mellan Hällaryd och Åryd skulle kosta uppskattningsvis 40 miljoner kronor. Enklare utformning skulle kunna ha en lägre kostnad.

3.2.8 Bräkne Hoby – Järnavik

Järnavik är en målpunkt i synnerhet på sommaren och kommunen har lyft denna brist särskilt.



Figur 15. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Järnavik är antalet boende lågt, men det är en målpunkt på sommaren med bland annat stränder och camping. Sträckan kan också helt eller delvis vara aktuell för Kustleden.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Avståndet mellan Bräkne-Hoby och Järnavik är över 6 kilometer, vilket är ett avstånd där de flesta med tillgång till bil skulle välja den istället för att cykla. För de flesta yngre barn är avståndet för långt för att cykla för att exempelvis komma till stranden.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

ÅDT på sträckan är under 600 fordon per dygn, men under sommaren beräknas den vara över 1700. Vägen har en hastighetsgräns på 70 km/h.

Kostnadsindikation

Att bygga en konventionell gång- och cykelväg utmed hela sträckan inklusive ny bro eller breddning av befintlig bro över järnvägen samt bro över Bräkneån uppskattas kosta ungefär 75 miljoner kronor.

3.2.9 Saxemara, Vierydsvägen

Bristerna har utretts i *Åtgärdsvalsstudie - Cykel Länsväg 638 Saxemara, Spjälkövägen-Granitvägen*. Vidare beskrivning av brister och förslag på åtgärder finns i denna.



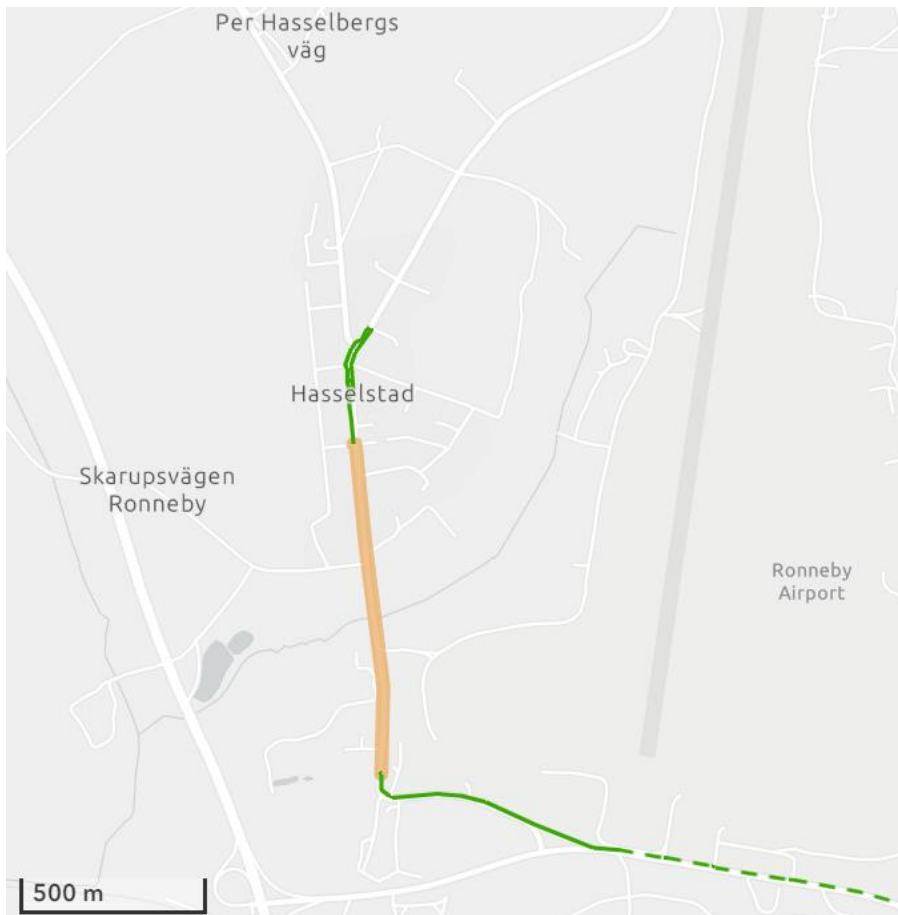
Figur 16. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Kostnadsindikation

I åtgärdsvalsstudien uppskattas kostnaden till 1,5 miljoner kronor för de föreslagna åtgärderna.

3.2.10 Bredåkra – Hasselstad

Norr om Ronneby ligger Hasselstad. Samhället ligger som en ö för den som önskar cykla med begränsade möjligheter att ta sig in till Kallinge och vidare till Ronneby



Figur 17. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt, cykelfält som streckad grön linje.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Hasselstad har uppskattningsvis ett hundratal invånare.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Den aktuella bristen utmed Växjövägen är strax under 1 km. Vidare till Ronneby är det sammanlagt drygt 6 km, vilket är ett acceptabelt avstånd för många vuxna.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

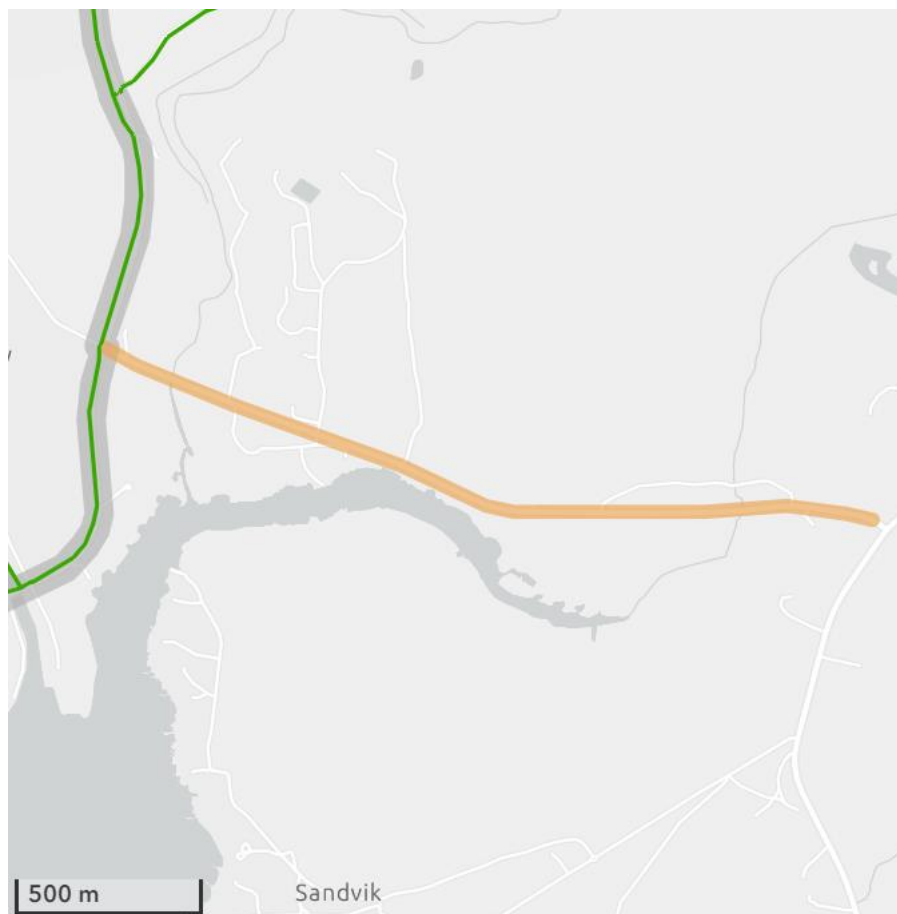
På Växjövägen är det utanför tätort 70 km/h och ÅDT över 1200 fordon. Det är för de flesta en oacceptabel trafikmiljö.

Kostnadsindikation

En konventionell gång- och cykelväg skulle kosta uppskattningsvis 10 miljoner kronor.

3.2.11 Ronneby hamn – Gövägen

En gång- och cykelväg utmed Heabyvägen har hög prioritet hos kommunen. Den skulle i framtiden kunna anslutas till den planerade broanslutningen över Angelskogsviken som erfordras för utveckling av Aspan.



Figur 18. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Det är idag få boende utmed Heabyvägen, men utökad bebyggelse planeras, vilket får ses som det potentiella resandeunderlaget.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Aspan och centrala Ronneby skulle det bli drygt 5 km, vilket är ett acceptabelt cykelavstånd för de flesta.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Heabyvägen har en hastighetsgräns på 70 km/h och på sommaren uppgår

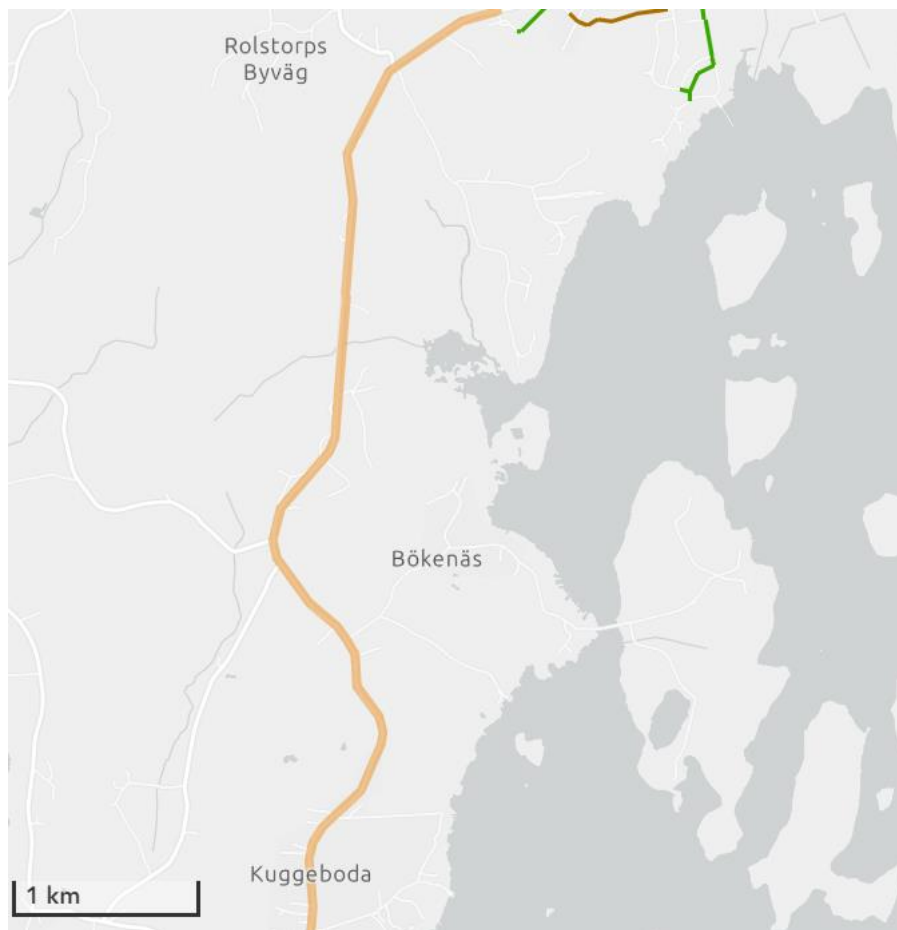
trafiken till ungefär 2000 fordon per dygn. Det gör att vägen är olämplig att cykla på. Lämpliga alternativ saknas också.

Kostnadsindikation

En cykelväg mellan Hamnvägen och den tilltänkta bron över till Aspan skulle vara ungefär 1,2 km, vilket ger en uppskattad kostnad på 10 miljoner kronor, förutsatt att den byggs som konventionell gång- och cykelväg. Vidare cykelväg utmed hela Heabyvägen bör ingå i vidare utredning men i dagsläget finns begränsade möjligheter att cykla vidare österut.

3.2.12 Listerby – Bökenäs

Både Listerby och områdena kring Kuggeboda expanderar. Läget kring havet har stora attraktionsvärden för boende, och det är många som cyklar längst med sträckan för camping och bad. Sträckan är också betydelsefull för Kustleden.



Figur 19. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Listerby bor det 1000 personer, i Bökenäs och Kuggeboda sammanlagt ungefär 300 personer. Sträckan skulle även kunna vara aktuell för Kustleden och det finns vissa turistiska målpunkter i området.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Från norr till söder är det 7 km, vilket gör att sträckan exempelvis är för lång att cykla för de barn som bor i Kuggeboda och som går i skolan i Listerby.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Vägen har i huvudsak 70 km/h som hastighetsgräns och ÅDT på 1300 fordon, med en peak kring 2000 fordon på sommaren. Det gör att vägen idag inte är lämplig att gå eller cykla på.

Kostnadsindikation

Att bygga en konventionell gång- och cykelväg hela vägen skulle kosta uppskattningsvis 70 miljoner kronor.

3.2.13 Vambåsa – Hasslö



Figur 20. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

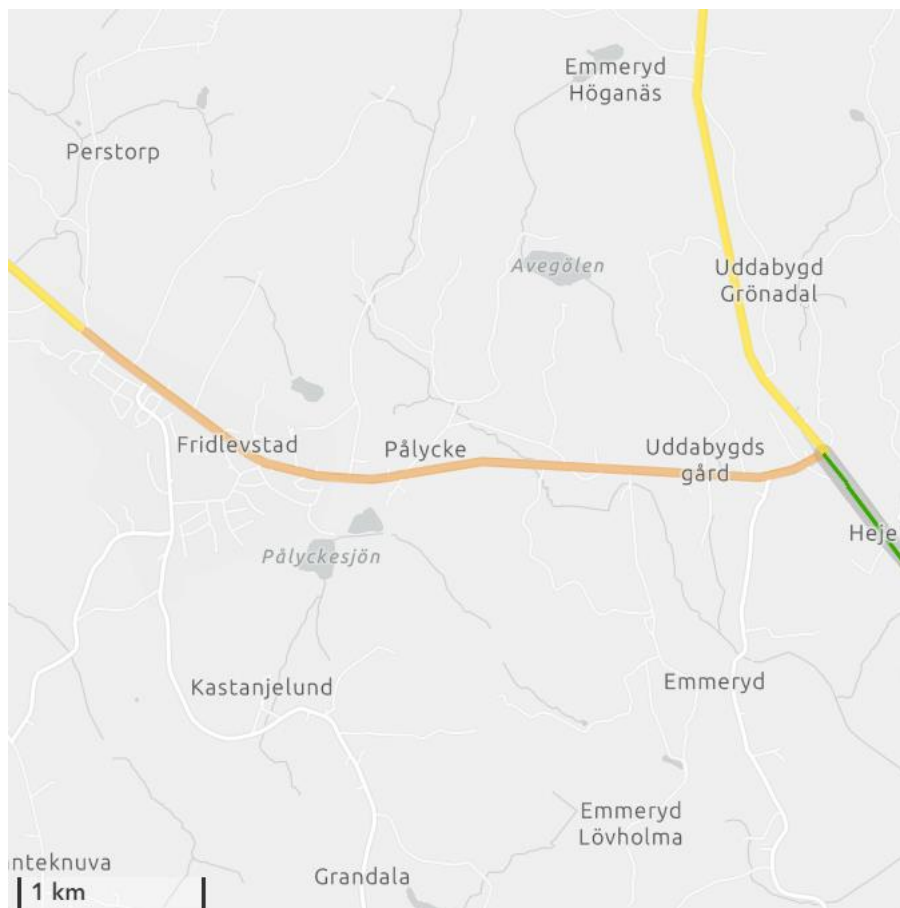
En utredning pågår för tillgängligheten till Hasslö för oskyddade trafikanter.

Kostnadsindikation

Som konventionell gång- och cykelväg är kostnaderna höga med anledning av att sträckan är lång, närmare 10 km, att den går genom skyddad natur och att det är flera broar utmed sträckan, även öppningsbara. 100 miljoner kronor kan vara en uppskattning. Mindre kostsamma lösningar finns möjligtvis genom att använda stigar och GCM-stöd.

3.2.14 Rödeby – Fridlevstad

Fridlevstad är ett samhälle norr om Karlskrona. Väg 122 går genom samhället. Närmaste samhälle är Rödeby.



Figur 21. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Fridlevstad bor det 680 personer. I Rödeby bor det 3500 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan tätorterna är det drygt 4 km, vilket är ett rimligt cykelavstånd för de flesta. Däremot är det ytterligare en dryg mil att cykla vidare till centrala Karlskrona.

I Fridlevstad är väg 122 idag lite av en barriär för resor inom tätorten. Om den barriäreffekten åtgärdas så kommer det bli enklare att cykla i tätorten. Där är avstånden så korta att benägenheten att cykla inte minskar på grund av avståndet.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

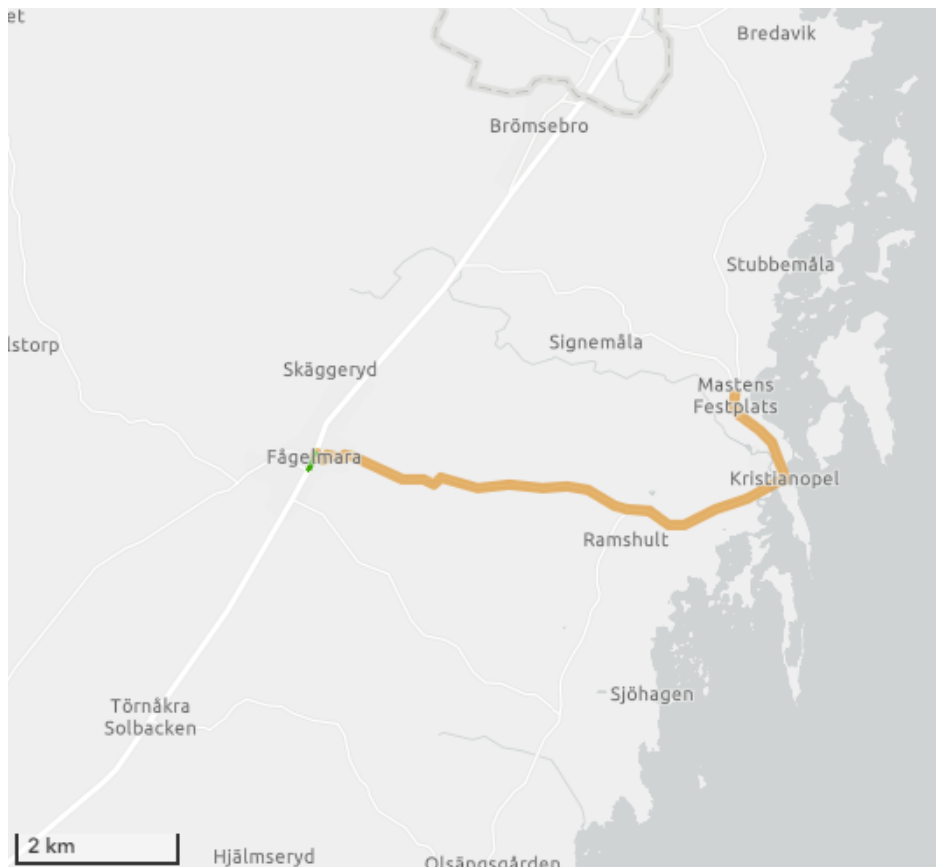
Väg 122 har 80 km/h som hastighetsgräns mellan tätorterna och ÅDT över 3000 fordon. Den är därför olämplig att cykla på. Också i tätorten eller tätortsnära är hastigheten 70 km/h, men där förekommer en målad gång- och cykelbana. Det är möjligt att ta sig genom byn och till skola och annan service utan att behöva använda vägrenen på väg 122. Det är dock varken gent eller intuitivt, eller utformat som ett sammanhållet stråk.

Kostnadsindikation

En konventionell gång- och cykelväg från väg 28, där gång- och cykelväg redan finns, fram till tätortsgränsen där den målade gång- och cykelbanan tar vid i Fridlevstad skulle kosta uppskattningsvis 30 miljoner kronor då det är ungefär 3 km långt. Kostnaden för att anlägga en mer acceptabel gång- och cykelbana genom Fridlevstad är mer svåruppskattad då den kan vara en kombination av relativt billiga lösningar som GCM-stöd och dyrare lösningar som att lösa in fastigheter och flytta hela vägbanan. Det rör sig om en längd på 1,3 km.

3.2.15 Tätortsåtgärder Kristianopel

Kristianopel är en populär plats att besöka på sommaren.



Figur 22. Den aktuella bristen i orange. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Kristianopel bor det inte så många, utan det är i första hand ett besöksmål men det finns även semesterboende. Även kustleden planeras gå genom samhället. I Fågelmåra i väster bor det 370 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Bristen rör i första hand möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig i samhället och utmed Käringerydsvägen/Kristianopelvägen. Det är korta avstånd. Till närmaste tätort, Fågelmåra, är det drygt 6 km, vilket betyder att det förväntade antalet cyklister kan förmodas bli lågt.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Mellan Fågelmåra och Kristianopel är det 70 km/h och på sommaren ÅDT drygt 1300 fordon. Det mer än vad som kan betraktas som acceptabelt. I östra delen av sträckan sänks hastigheten till 50 km/h och i samhället till 30

km/h. Utmed stora delar av sträckan finns ett mer trafiksäkert alternativ något norröver, delvis med grusunderlag.

Kostnadsindikation

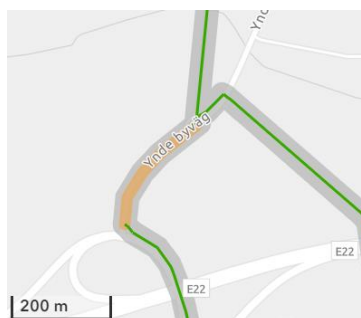
En konventionell cykelväg längs med Käringerydsvägen/Kristianopelvägen mellan Fågelmara och Konstantinopel skulle kosta uppskattningsvis 60 miljoner kronor. Att bara bygga från Ramshult skulle kosta uppskattningsvis 20 miljoner kronor. Enklare lösningar som begränsningar av biltrafiken under sommaren eller GCM-stöd blir givetvis mindre kostsamt.

3.2.16 Mindre brister

Under denna rubrik finns mindre åtgärder som är också prioriterade, men som möjligtvis kan genomföras utan vägplan. Här kan även upprustning av befintliga gång- och cykelvägar rymmas, men detta har inte ingått i utredningen.

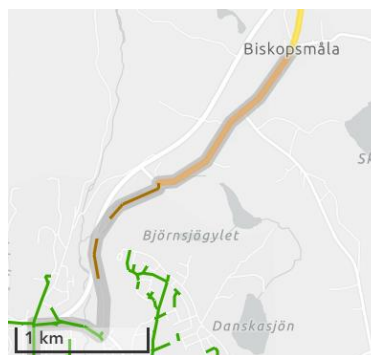
Sölvesborg – Ynde

Norr om Sölvesborg, utmed Ynde Byväg, finns en saknad länk på 300 meter. Den skulle kunna åtgärdas inom vägområdet genom att ta bort mittlinjen och bredda vägrenen så att den harmoniserar mer med utformningen i sträckans norra del.



Biskopsmåla

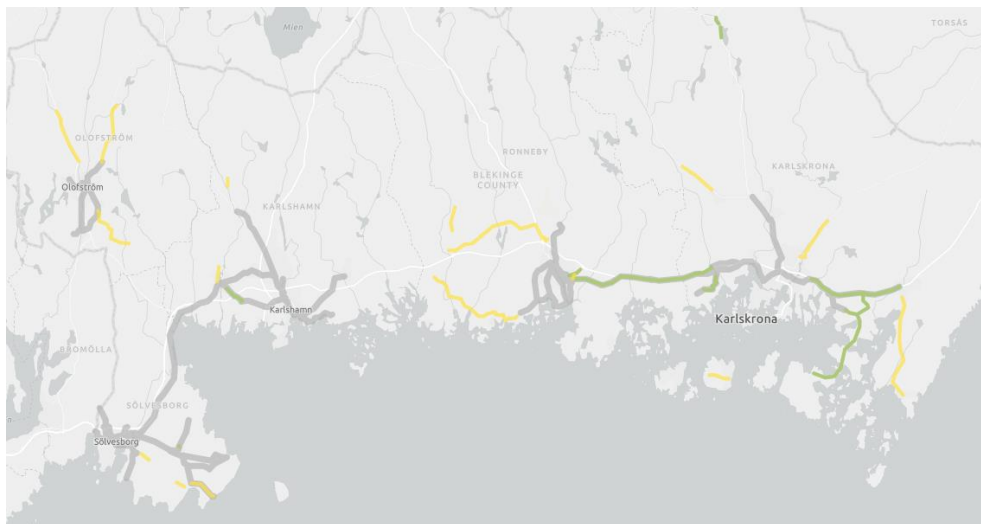
Olofströms kommun håller på att rusta upp cykelvägen norrut mot Biskopsmåla, men genom Biskopsmåla är vägen statlig. Den har 50 km/h som hastighetsbegränsning och ÅDT ungefär 300. Det ger att vägen är acceptabel för de flesta vana cyklister, men gränsfall för barn. Vägen har även viss betydelse för vidare cykling norrut. Enklare trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan vara en lösning, där biltrafik på olika vis uppmanas att välja intilliggande väg 116 istället.



3.3 Prioritetsgrupp 2

I prioritetsgrupp 2 finns brister och kommunala önskemål som också behöver utredas för att identifiera lämpliga åtgärder, men inte i detta skede då de inte ligger i Prioritetsgrupp 1.

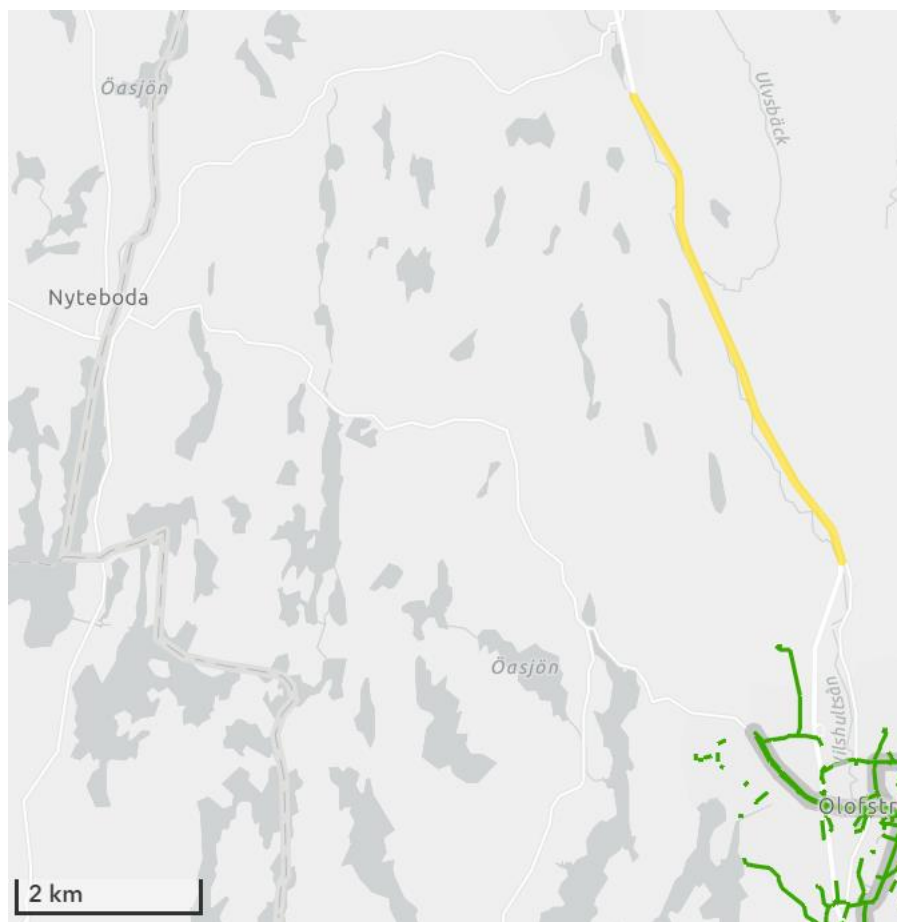
Skälen till varför de föreslås vänta kan vara att bristerna är belägna där få bor eller rör sig i området eller att avstånden är för långa vilket som påverkar både benägenheten att cykla och kostnaden för åtgärder. Ett annat skäl kan vara att det redan idag går att cykla utmed den utpekade bristen.



Figur 23. Prioritetsgrupp 2. Åtgärder som inte har prioriterats i detta skede.

3.3.1 Olofström – Vilshult

Vilshult är ett litet samhälle cirka 8 kilometer norr om Olofström, med ungefär 300 invånare. Väg 15 går genom samhället. Det är vanligt med pendling från Vilshult in till Volvo i Olofström.



Figur 24. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Vilshult bor det ungefär 300 invånare, i Olofströms tätort bor det cirka 7 500 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Avståndet på knappt 9 kilometer mellan Vilshult och Olofström gör att det bör vara få personer som är villiga att cykla hela vägen in till tätorten. Inga direkta målpunkter finns på vägen mellan Vilshult och Olofström.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Det finns idag grusvägar att cykla på öster om väg 15, via Snöfleboda, även om detta utgör en betydande omväg jämfört med att cykla på väg 15. Väg 15 har 80 km/h i hastighetsbegränsning och ÅDT cirka 2600 fordon, vilket gör den olämplig att cykla på.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg mellan Olofström och Vilshult skulle kunna kosta uppskattningsvis 80 miljoner kronor, men en aspekt som kommer vara fördyrande längs sträckan är berg i dagen. För att nå vidare söderut in till Olofström bör även Vishultsvägen åtgärdas, men den är kommunal.

3.3.2 Olofström – Kyrkhult

Kyrkhult är ett litet samhälle cirka 8 kilometer nordost om Olofström. Väg 116 går genom tätorten. Sträckan uppges vara önskad från invånare i Kyrkhult, som vill kunna cykelpendla med elcykel från Kyrkhult till Olofström.



Figur 25. Den aktuella bristen i gult. Huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Kyrkhult har ungefär 950 invånare och Olofström cirka 7 500.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Avståndet på drygt 8 kilometer mellan Kyrkhult och Olofström innebär att få personer bör vara villiga att cykla hela vägen in till tätorten, även om det är en sträcka som är möjlig att elcykelpendla. Det är få boende på sträckan mellan Kyrkhult och Olofströms tätort.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Det finns idag befintliga vägar att cykla på väster och öster om väg 116, även om alternativen bitvis är bristfälliga. Hastighetsgränsen på väg 116 är

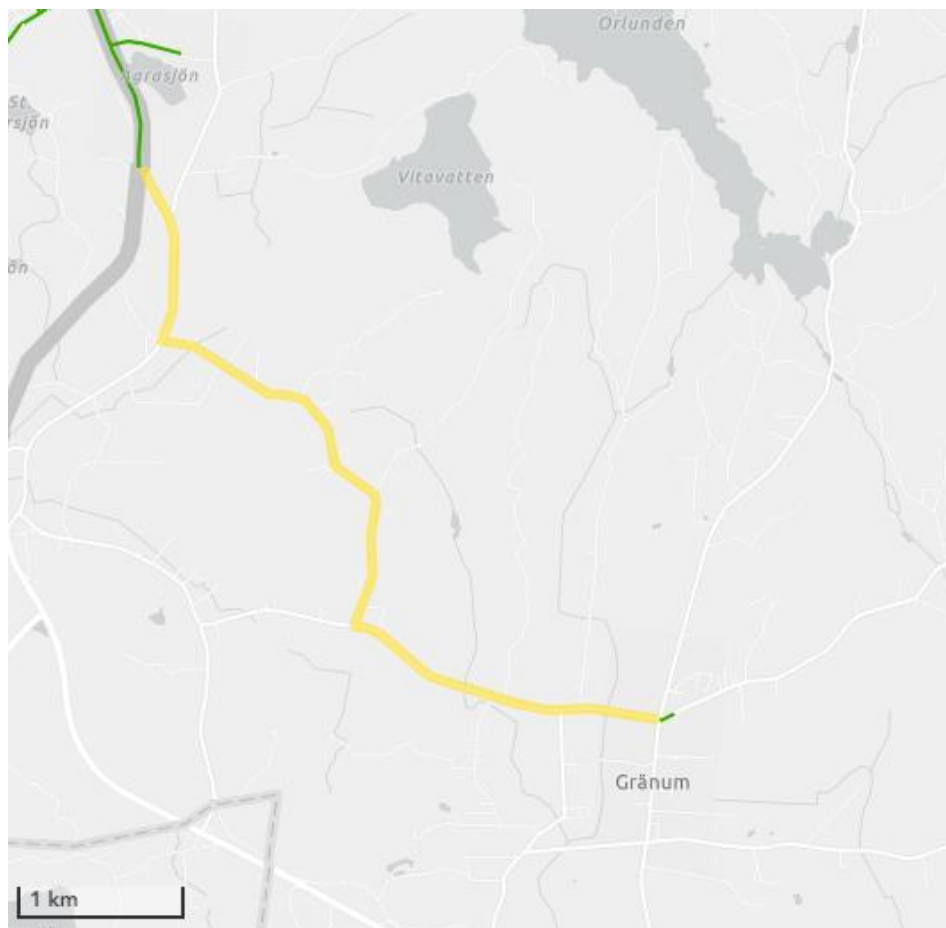
80 km/h och ÅDT är drygt 3000 fordon, vilket gör vägen olämplig att cykla på.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg mellan Kyrkhult och Olofström skulle kosta uppskattningsvis 80 miljoner kronor.

3.3.3 Olofström – Gränum

Gränum är ett litet samhälle cirka 7 kilometer sydost om Olofström med uppskattningsvis 250 invånare.



Figur 26. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer. Glappet i mitten beror på att mellanliggande Hässlehultsvägen redan idag är acceptabel att cykla på.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Gränum har cirka 250 invånare och Olofström har cirka 7 500 invånare. Det mellanliggande samhället Jämshög har cirka 1 500 invånare. Det utpekade stråket syftar dock inte till att lösa en cykelkoppling till Jämshög, utan in till Olofströms tätort. Som cykelkoppling till Jämshög innebär det utpekade stråket en omväg på cirka 1,5 kilometer jämfört med närmsta vägen via Gränumsvägen.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Avståndet mellan Jämshög och Gränum skulle via det utpekade stråket vara cirka 5,5 kilometer, vilket är ett acceptabelt avstånd för många att

cykla. Till den huvudsakliga målpunkten Olofströms tätort är det cirka 7 kilometer, vilket är i längsta laget att cykla för många.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

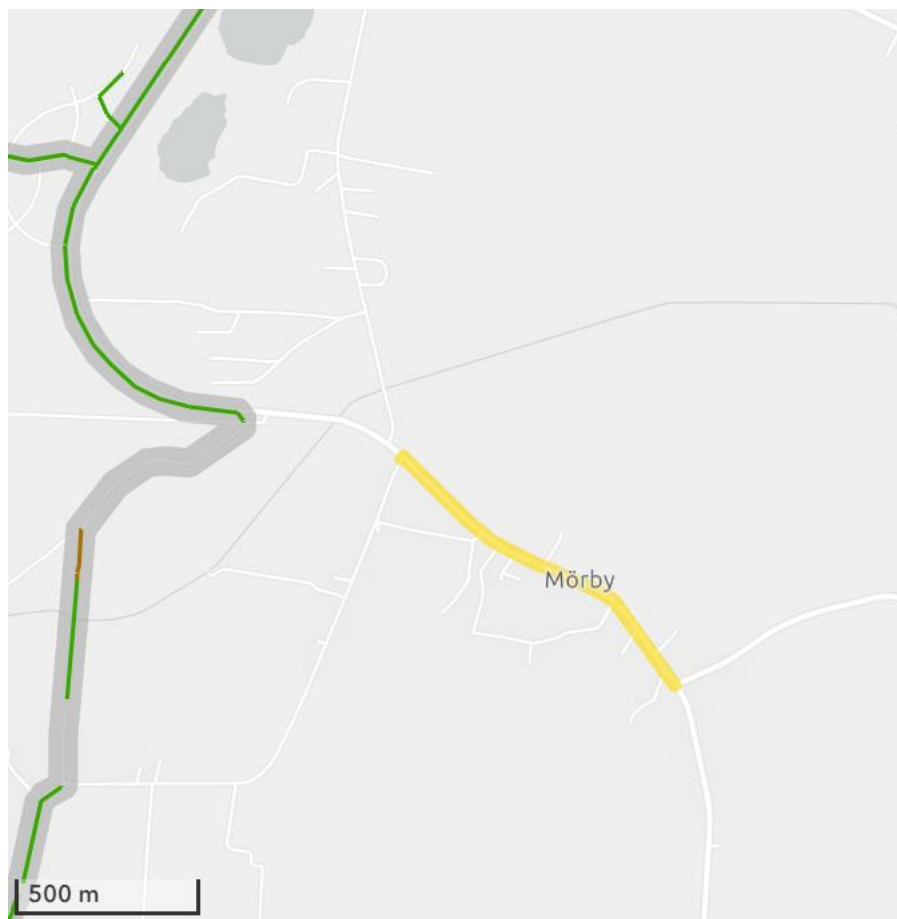
Grännumsvägen har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT knappt 800 fordon. Det gör vägen någorlunda acceptabel för vana cyklister, men inte för barn. Östra Ringvägen har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT över 3000 fordon, vilket gör den olämplig att cykla på. Mellanliggande Hässlehultsvägen är lågtrafikerad och den är inte statlig.

Kostnadsindikation

Konventionella cykelvägar på de två utpekade sträckorna skulle kosta uppskattningsvis 30 miljoner kronor, men fastigheter finns nära på båda sidor av vägen på vissa delar av sträckan, vilket kan vara en fördyrande och försvårande faktor.

3.3.4 Tätortsåtgärder Mörby

Mörby består av randbebyggelse längs Mörbyvägen nordost om Sölvesborgs tätort. I Mörby och Siretorp finns cirka 40 hus som använder vägen, och under sommartid används den även av boende i Mjällby tätort som ska ta sig ner till stranden.



Figur 27. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Mörby bor drygt 150 personer, och Mjällby – som använder sträckan på sommaren – har knappt 1400 invånare.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Mörby och Sölvesborg är det knappt 4 kilometer, ett avstånd som de flesta anser rimligt att cykla. Mellan Mjällby och Sandviken Strand är det drygt 6 kilometer, ett avstånd där de flesta med tillgång till bil troligen väljer det istället för att cykla till stranden.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Mörbyvägen har en hastighetsgräns på 70 km/h och ÅDT på drygt 1300 fordon, vilket gör vägen olämplig att cykla på. På större delen av sträckan genom Mörby går det att cykla på befintliga lokala vägar. Resterande sträcka mellan Mjällby och Mörby längs Anna Jonssträtet – som dock inte är utpekad som del av bristen – har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT knappt 700 fordon, vilket gör den acceptabel att cykla på för mer vana cyklister men mindre lämplig för barn.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg genom Mörby skulle göra mest nytta på södra sidan vägen, men där är det svårt att anlägga på grund av att de flesta fastigheter ligger på denna sida och är belägna nära vägen. Även på norra sidan vägen finns ett flertal fastigheter. En uppskattning är att en cykelväg skulle kunna kosta cirka 10 miljoner kronor, men då är inte kostnad för fastighetsinlösen medräknat.

3.3.5 Hällevik, Haveliden

Haveliden leder in till Hällevik som är en by sydost om Sölvesborg med cirka 800 invånare. Haveliden används av skolbarn och vuxna som ska till skola och jobb i Hällevik, till busshållplatsen eller till/från Hälleviks hamn.



Figur 28. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Hällevik har cirka 800 invånare men stråket skulle antagligen främst användas av dem som ska till Hällevik, vilket är uppskattningsvis 40-50 personer som bor utmed Haveliden och Stibyvägen.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Haveliden och in till Hällevik är det endast ett avstånd på cirka 1 kilometer, vilket innebär att avståndet inte inverkar negativt på viljan att cykla.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Haveliden har en hastighetsgräns på 70 km/h och ÅDT knappt 1800 fordon,

vilket gör den olämplig att cykla på. En omväg finns via Grönslett, som är cirka 2 kilometer längre.

Kostnadsindikation

Den utpekade sträckan skulle kunna kosta uppskattningsvis 10 miljoner om en konventionell cykelväg byggs. I anslutning till Stibyvägen kan kostnader för fastighetsinlösen tillkomma.

3.3.6 Hällevik – Nogersund

Detta är i första hand en tätortsåtgärd på väg 123 då bebyggelsen i Hällevik och Nogersund i stort sett hänger ihop. Bristen är utpekad i den tidigare cykelstrategin, men anses inte av kommunen som aktuell att åtgärda.



Figur 29. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Hällevik bor cirka 800 personer och i Nogersund cirka 500 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Sträckan är cirka 3 kilometer lång vilket är ett rimligt cykelavstånd för de allra flesta. Avstånden inom tätorten är så korta att avståndet inte påverkar benägenheten att gå eller cykla negativt.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Genom Hällevik har väg 123 hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT 2160 fordon, vilket gör den olämplig att cykla på. I Nogersund är hastigheten 40 km/h och ÅDT cirka 1000 fordon vilket gör den okej att cykla på, åtminstone

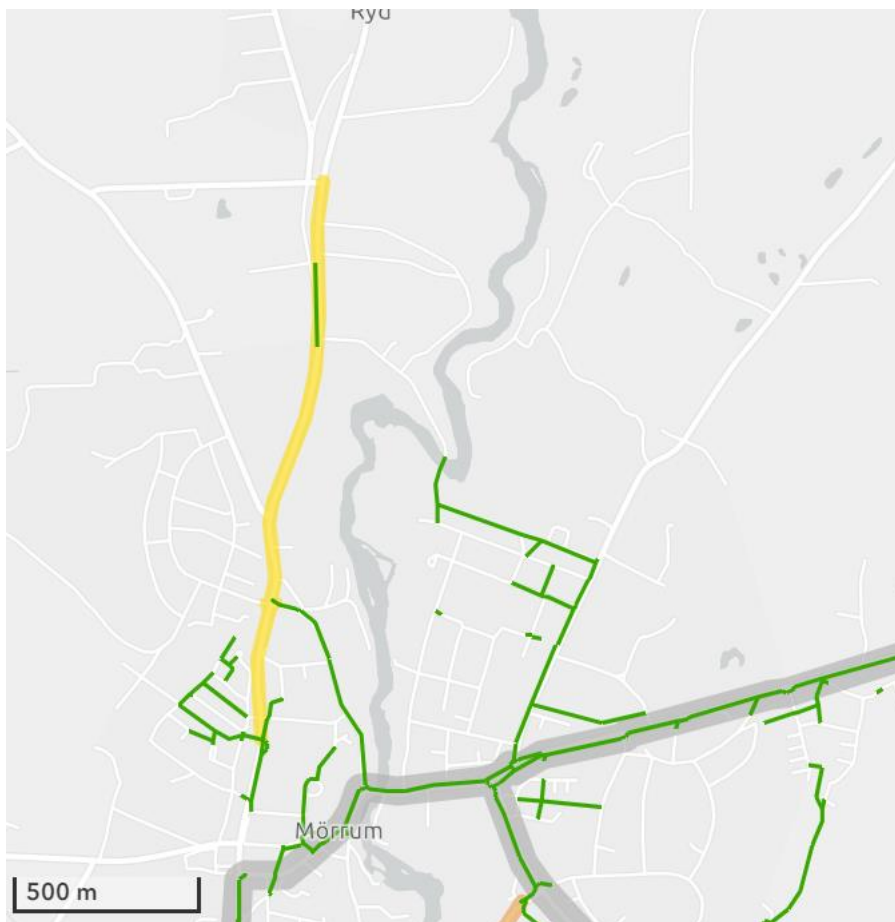
för vuxna. Det finns alternativa förbindelser mellan och inom tätorterna söder om Nogersundsvägen

Kostnadsindikation

Utifrån stråkets längd om 3 kilometer kan en rimlig kostnadsuppskattning för en konventionell cykelväg vara 30 miljoner kronor. I Nogersund skulle eventuellt GCM-stöd kunna användas vilket sänker kostnaden. Det skulle också innebära att fastighetsinlösen eventuellt kan undvikas.

3.3.7 Mörrum, Svängstavägen

Den utpekade bristen längs Svängstavägen går i norra delen av Mörrum i Karlshamns kommun och kopplar an till en del av en cykelbana med målning och pollare i Svängstavägens norra del.



Figur 30. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Mörrum bor cirka 4000 personer, men stråket skulle främst knyta ihop de norra delarna av Mörrum längs Svängstavägen med de mer centrala delarna. Upptagningsområdet längs Svängstavägen kan röra sig om cirka 30-40 hushåll.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Sträckans längd är cirka 1,5 kilometer vilket inte inverkar negativt på viljan att cykla.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Svängstavägen på den berörda sträckan har en hastighetsgräns på 40

km/h och ÅDT på cirka 2300 fordon. Trafikmängderna gör vägen mindre lämplig att cykla på. Bristen är lämplig att åtgärda men utgör inte en del av ett huvudstråk, utan detta blir främst en tätortsåtgärd.

Kostnadsindikation

Sträckan på 1,5 kilometer skulle kunna innebära en kostnad på uppskattningsvis 15 miljoner för en konventionell cykelväg. Dock är denna åtgärd troligen svår att genomföra på grund av platsbrist (fastigheter som ligger nära vägen på båda sidor). Eventuellt kan möjlighet att anlägga cykelväg med GCM-stöd undersökas, då blir kostnaden lägre.

3.3.8 Svängsta, Holländarevågen

Stråckan skulle innebåra en frlångning av cykelvågen långs Hollåndarevågen fram till Åkeholmsvågen, norr om Svångsta som ligger cirka 6 km norr om de norra delarna av Karlshamn.



Figur 31. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande asfalterade cykelvågar syns i grnt och gruscycelvågar i brunt.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Frlångningen skulle innebåra att det går att fortsåtta cykla norrur från Svångsta. I Svångsta bor cirka 2000 personer. Målpunkter inom rimligt cykelavstånd norrur består framfr allt av natur, bed & breakfast, och frlångningen skulle också innebåra en cykelvåg mellan Åkeholm och Svångsta. I Åkeholm bor under 50 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Åkeholm och Svångsta år det cirka 3,5 kilometer vilket år ett rimligt avstånd att cykla fr de allra flesta. Från Åkeholm till Karlshamn år avståndet dåremot fr långt fr de flesta att cykla, cirka en mil.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

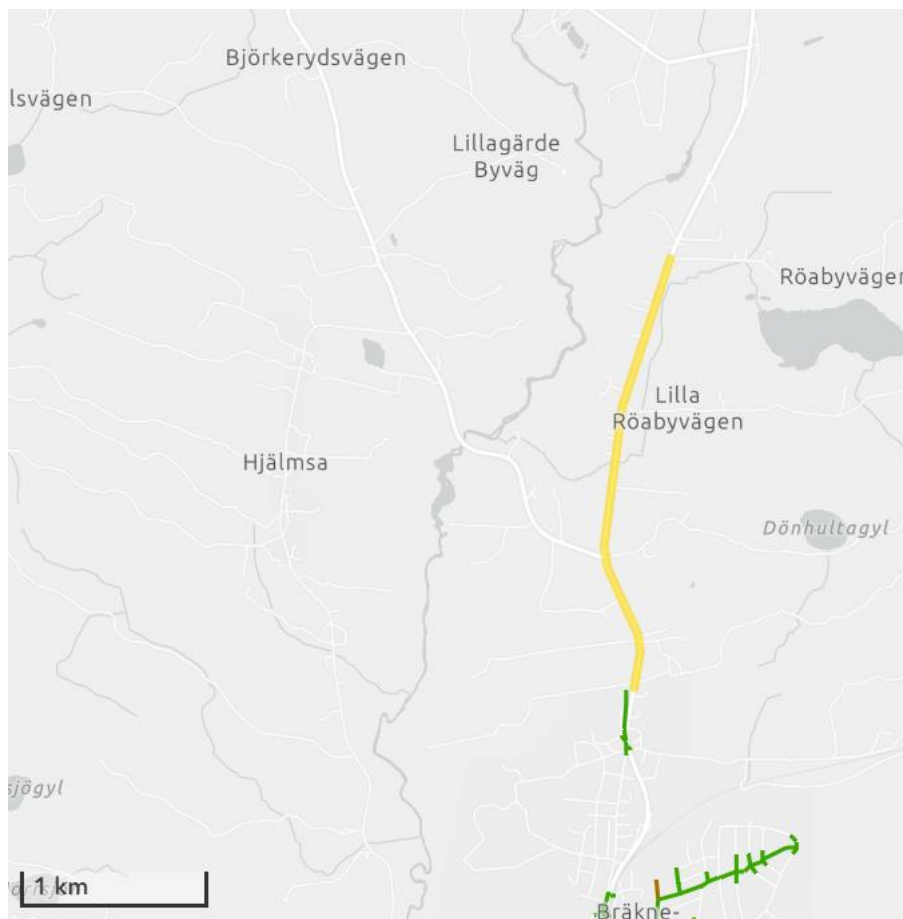
Denna del av Holländarevägen har en hastighetsgräns på 70 km/h och ÅDT cirka 850 fordon, vilket gör den mindre lämplig att cykla på. Däremot går det att cykla på banvallen längre västerut om man ska cykla mellan Åkeholm och Svängsta.

Kostnadsindikation

Sträckan skulle kosta uppskattningsvis 10 miljoner om en konventionell cykelväg byggs.

3.3.9 Bräkne-Hoby – Röaby

Sträckan är cirka 2,5 kilometer lång och binder ihop Bräkne-Hoby med Röaby.



Figur 32. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Bräkne-Hoby bor cirka 1700 personer och i Röaby finns uppskattningsvis ett 40-tal hushåll. Upptagningsområdet är framför allt Röaby. Sträckan är svår att motivera utifrån att det är få boende i Röaby.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Röaby och Bräkne-Hoby är det cirka 3 kilometer, ett rimligt cykelavstånd för de allra flesta.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

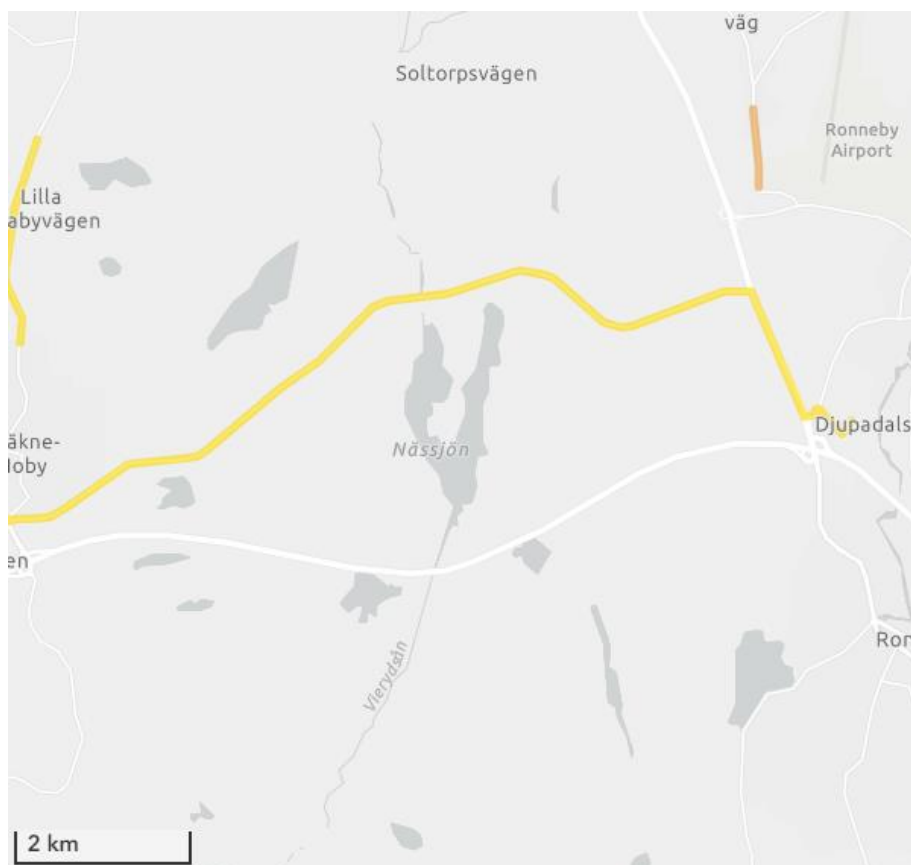
Sträckan har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT knappt 1000 fordon, vilket gör gränsfall att cykla på den för vuxna, för barn är den olämplig.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg skulle kosta uppskattningsvis 25 miljoner kronor.

3.3.10 Ronneby – Bräkne-Hoby

Sträckan ger en koppling mellan Ronneby och Bräkne-Hoby längs Gamla Riksvägen. Bristen är inte utpekad av kommunen, men finns med i den tidigare cykelstrategin.



Figur 33. Den aktuella bristen i gult.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Bräkne-Hoby har 1720 invånare och Ronneby tätort knappt 13 000 invånare.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Hela sträckan är 12 kilometer, ett för långt avstånd för de allra flesta att cykla.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Gamla Riksvägen har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT knappt 900 fordon, vilket gör den mindre lämplig att cykla på.

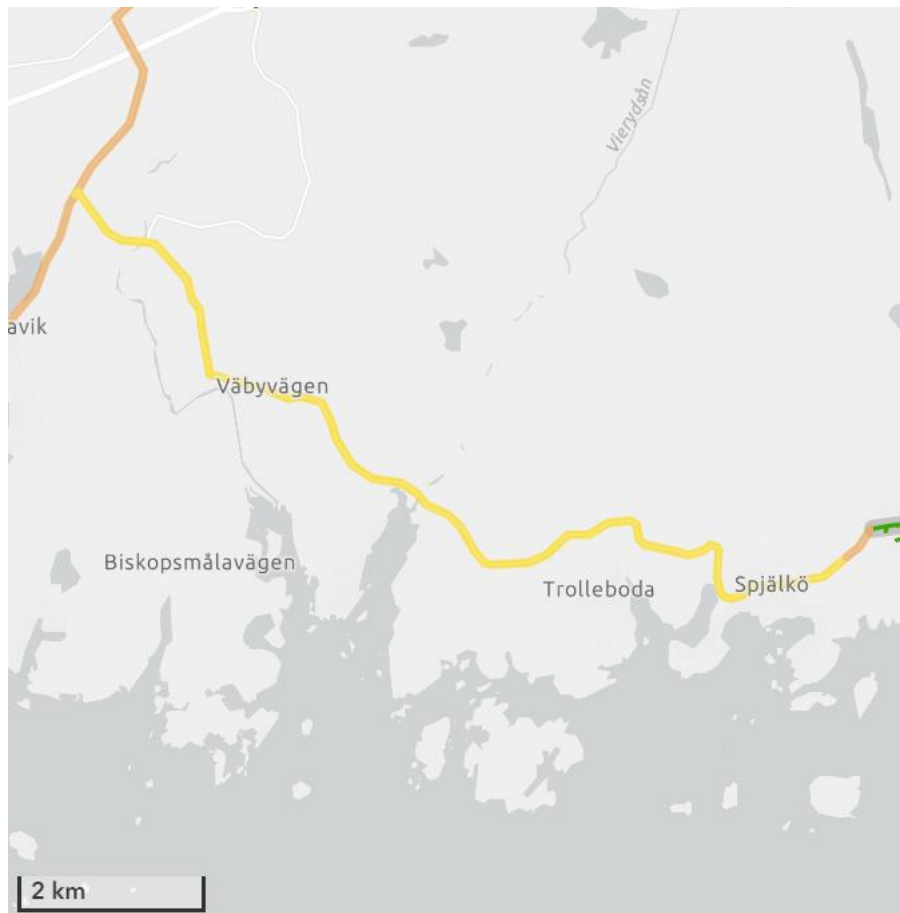
Kostnadsindikation

Hela sträckan skulle kosta uppskattningsvis 120 miljoner att bygga, om

konventionell cykelväg byggs. Enklare åtgärder, som bygdeväg, skulle vara betydligt mindre kostsamt.

3.3.11 Saxemara – Järnavik

Sträckan går längs Vierydsvägen och Väbyvägen från Järnavik till Saxemara, väster om Ronneby, och ger ett sammanhängande stråk från Järnavik in till Ronneby.



Figur 34. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Det är framför allt den spridda randbebyggelse som är utspridd längs Vierydsvägen väster om Saxemara som skulle vara upptagningsområde för cykelstråket. Sträckan är också aktuell för kustleden, vilket skulle öka användningen sommartid.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Från Saxemara till Ronneby är det cirka 6 kilometer, vilket fungerar att cykla men är i längsta laget. Bor man längre västerut på sträckan, det vill säga där bristen är utpekad, börjar det bli väl långt för många att cykla även om det för ett fåtal kan vara acceptabelt avstånd att cykla från områdena strax väster om Saxemara. Om Saxemara är målpunkt (exempelvis dess

badplats eller kyrka) är avståndet acceptabelt för ett större upptagningsområde väster om Saxemara, dock rör det sig fortfarande om relativt få boende.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

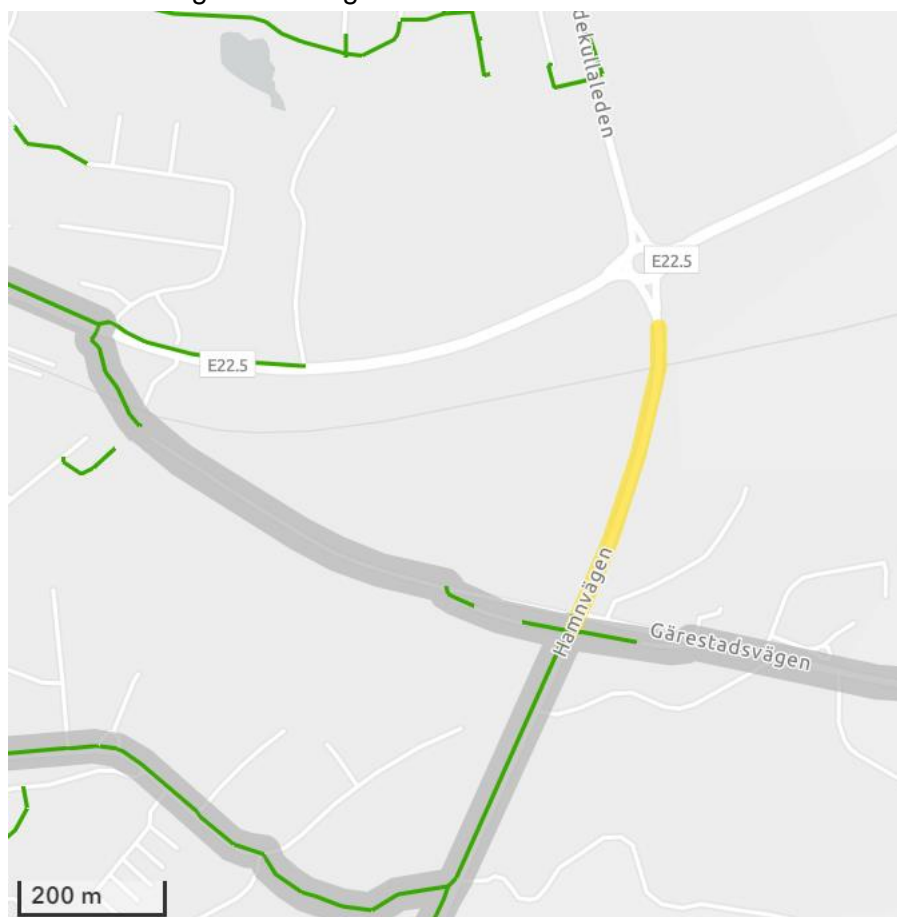
Hastighetsgräns på Vierydsvägen och Väbyvägen varierar mellan 50 och 70 km/h. ÅDT är cirka 1600 fordon på större delarna av sträckan. På de sträckor som har hastighetsgräns 50 km/h innebär det en någorlunda acceptabel trafiksäkerhet för vuxna, men på sträckorna med hastighetsgräns 70 km/h är det inte lämpligt att cykla.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg längs hela vägen är svår att kostnadsuppskatta då det är komplicerade förhållanden med bro över Vierydsån och ett större antal hus nära vägen. Sträckan på 11,4 kilometer kan innebära en kostnad på cirka 115 miljoner men med fastighetsinlösen, ny gång- och cykelbro med mera blir den sannolikt dyrare än så.

3.3.12 Ronneby, Hamnvägen (ny karta)

Verksamhetsområdet Gärdet anläggs öster om Ronneby, vid E22. När det öppnad ökar behovet av en cykelbar förbindelse dit. Vägen mellan Ronneby och E22 är kommunal, men den utpekade bristen mellan E22 och Gärdestadsvägen är statlig.



Figur 35. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Det är inte klart hur många som kommer att arbeta vid gärdet men det planeras verksamheter inom logistik, service och industri. De som skulle använda denna utpekade statliga brist är få då den går på tvärs mellan Ronneby och Gärdet. Den skulle inte bli en gen relation mellan Ronneby och Gärdet.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Denna brist är i sig ganska kort, men skulle ingå i längre cykelresor. Det är svårt att uppskatta hur avståndet inverkar på benägenheten att cykla

eftersom en åtgärd inte på ett tydligt sätt skulle knyta ihop givna start- och målpunkter.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

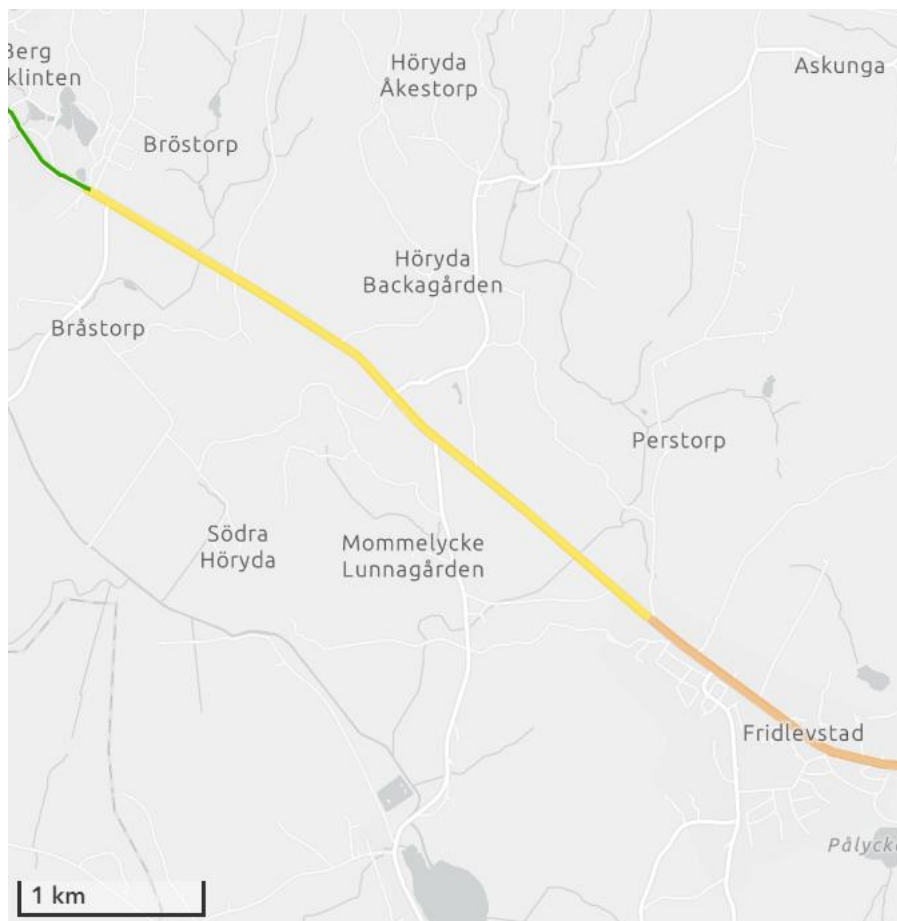
Det är idag inte lämplig trafiksäkerhet för att cykla till Gärdet.

Kostnadsindikation

Den statliga sträckan är cirka 400 meter, vilket ger en uppskattad kostnad på cirka 4 miljoner kronor. Då bristen inte rekommenderas att gå vidare inom ramen för länsplanen (då den ligger i prioritetsgrupp 2) föreslås att den istället ingår i en kommunal utredning för relationen Ronneby – Gärdet.

3.3.13 Fridlevstad – Tving

Sträckan går längs väg 122 mellan Fridlevstad och Tving, nordost om Karlskrona stad.



Figur 36. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Fridlevstad bor knappt 700 personer och i Tving drygt 500 personer. Upptagningsområdet är troligen framför allt Tving, och målpunkter kan delvis finnas i Fridlevstad men troligen framför allt längre österut i Rödeby och Karlskrona.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Tving och Fridlevstad är det cirka 4 kilometer, ett rimligt avstånd för de flesta att cykla. Mellan Tving och Rödeby är det en mil vilket är ett för långt avstånd att cykla för de flesta.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Hastighetsgräns på väg 122 på sträckan är 80 km/h och ÅDT nästan 2400 fordon. Det gör vägen olämplig att cykla på.

Kostnadsindikation

Sträckan på knappt 4 kilometer ger att en konventionell cykelväg kan tänkas kosta cirka 40 miljoner kronor.

3.3.14 Drottningsskär – Ryd

Den utpekade sträckan går längs Rydvägen ute på Aspö, mellan Ryd och Drottningsskär.



Figur 37. Den aktuella bristen i gult.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

Målpunkter finns på både västra och östra sidan Aspö. Antal boende i Drottningsskär är cirka 500 personer. Här finns många fritidshus vilket gör att antalet potentiella cyklister ökar under sommaren.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Sträckan är cirka 2 kilometer lång vilket gör att avståndet inte inverkar negativt på viljan att cykla.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

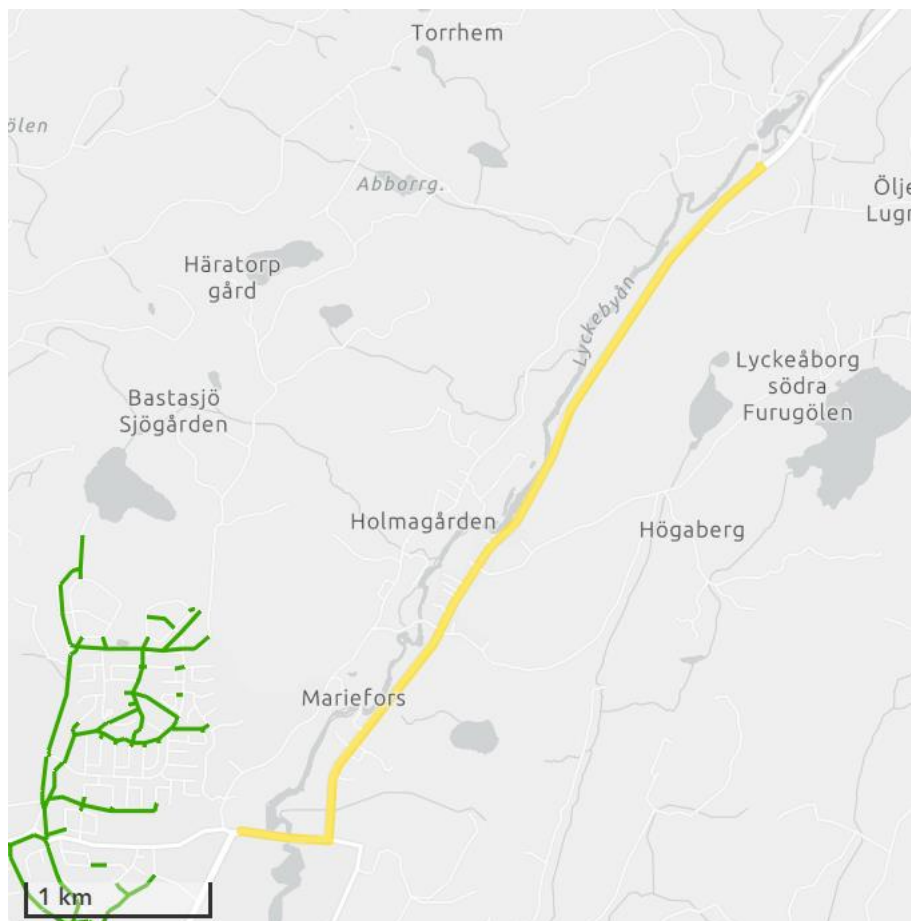
Hastighetsgränsen är 50 km/h och ÅDT knappt 200 fordon, vilket gör att befintlig bilväg fungerar att cykla på.

Kostnadsindikation

Sträckan på 2 kilometer ger att en konventionell cykelväg skulle kunna kosta cirka 20 miljoner kronor.

3.3.15 Karlskrona – Kättilsmåla

Sträckan går längs Lyckeåborgsvägen mellan Karlskrona stad och Kättilsmåla.



Figur 38. Den aktuella bristen i gult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Kättilsmåla bor cirka 250 personer.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Kättilsmåla och Karlskrona är det cirka 17 kilometer. Det är ett avstånd där det börjar bli långt för många att cykla. Det bor också så få i Kättilsmåla att sträckans längd är svår att motivera.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Vägen har hastighetsgräns 80 km/h och ÅDT drygt 2100 fordon. Det gör den olämplig att cykla på. Till stor del finns alternativa förbindelser via bland annat grusvägar, även om kvaliteten är låg och framkomligheten oklar.

Kostnadsindikation

Sträckan är cirka 5 kilometer lång och skulle utifrån det uppskattningsvis kosta cirka 50 miljoner att bygga. Resterande norra delen kan gå på den lågtrafikerade Biskopsbergsvägen. Fastigheter nära vägen i Lyckeåborg gör dock att kostnad för fastighetsinlösen troligen tillkommer.

3.3.16 Jämjö – Torhamn

Sträckan går längs Torhamnsvägen mellan Jämjö och Torhamn öster om Karlskrona stad. Sträckan har betydelse för en kustnära turismcykelled i Blekinge.



Figur 39. Den aktuella bristen i gult.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Jämjö bor knappt 2 700 personer, i Torhamn drygt 500. Utmed själva sträckan finns ett fåtal boende.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Hela sträckan är drygt 1 mil lång, in till Jämjö är det ytterligare cirka en kilometer. Det är ett avstånd som upplevs som för långt för de allra flesta att cykla. Det finns dock vissa rekreativa målpunkter längs med sträckan (strand och naturreservat), till vilka cykelavståndet är rimligt åtminstone från Jämjö.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Den norra delen av Torhamnsvägen har hastighetsgräns 80 km/h och ÅDT

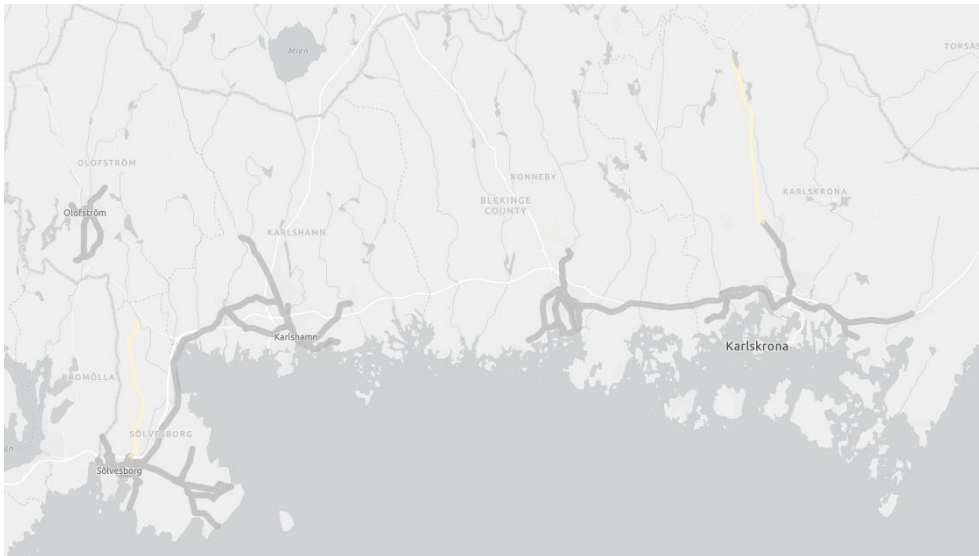
cirka 1500 fordon. Det gör den olämplig att cykla på. Den södra delen, från Steneryd, har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT cirka 950 fordon. Det gör även denna del mindre lämplig att cykla på.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg längs hela sträckan skulle kosta uppskattningsvis drygt 100 miljoner kronor. Sidbyten kan behöva göras för att undvika fastighetsintrång.

3.4 Övriga brister

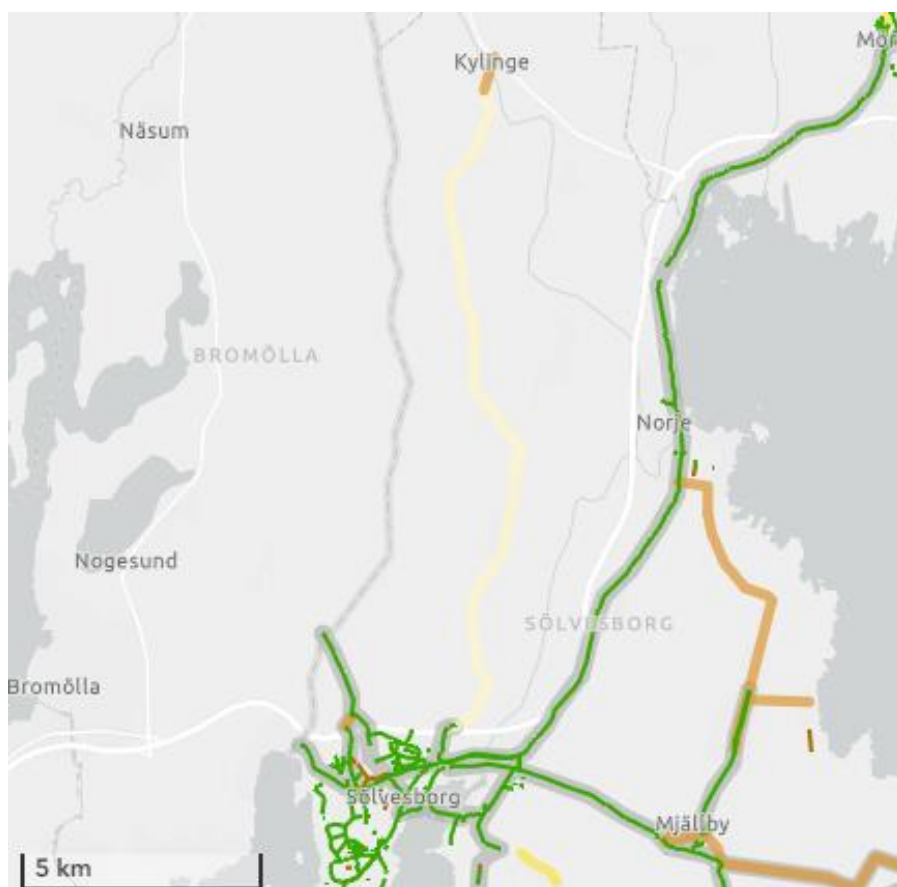
I denna grupp finns två brister som har varit kommunala önskemål och som ingått i analysen. Däremot har de med anledning av att de är så långa och har så litet antal potentiella cyklister varken gått vidare i grupp 1 eller 2.



Figur 40. De två övriga bristerna i ljusgul färg. Huvudcykelstråk i grått.

3.4.1 Sölvesborg – Gammalstorp – Kylinge

Gammalstorp är ett litet samhälle cirka 5 kilometer norr om Sölvesborg med cirka 160 invånare. Kylinge är en by cirka 8 kilometer norr om Gammalstorp, det vill säga en drygt en mil från Sölvesborg. Mellan Gammalstorp och Sölvesborg är målgruppen framför allt skolbarn och arbetspendlare. Bjärarydsvägen utgör skolväg mellan Bjäraryd och Högtoftaskolan och utöver det används sträckan för arbetspendling och turismcykling.



Figur 41. Den aktuella bristen i ljusgult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Gammalstorp bor cirka 160 invånare och i Sölvesborgs tätort knappt 9 000 invånare. I Kylinge bor drygt 100 personer. Längs Bjärarydsvägen finns randbebyggelse längs i princip hela sträckan. Skolor finns i Gammalstorp och Högtofta.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Gammalstorp och Sölvesborg är avståndet drygt 5 kilometer, vilket är ett acceptabelt cykelavstånd för de flesta. Avståndet mellan Kylinge och

Sölvesborg på drygt en mil innebär ett för långt avstånd för de allra flesta att cykla. Det finns också ett upptagningsområde längs med Bjärarydsvägen, där delar av bebyggelsen har rimliga cykelavstånd till Högtoftaskolan och Gammalstorps skola. Lokala åtgärder i Gammalstorp kan vara motiverade, exempelvis för barn.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

Gammalstorpsvägen mellan Sölvesborg och Gammalstorp har en hastighetsgräns på 70 km/h och ÅDT på drygt 1300 fordon, vilket gör den olämplig att cykla på. Genom Gammalstorp har den hastighetsgräns 50 km/h och ÅDT drygt 1300 fordon vilket gör den OK att cykla på för vuxna, men mindre lämplig för barn. Bjärarydsvägen norr om Gammalstorp har hastighetsgräns 70 km/h och ÅDT på 600 fordon, vilket kan vara acceptabelt för vana cyklister men inte för barn.

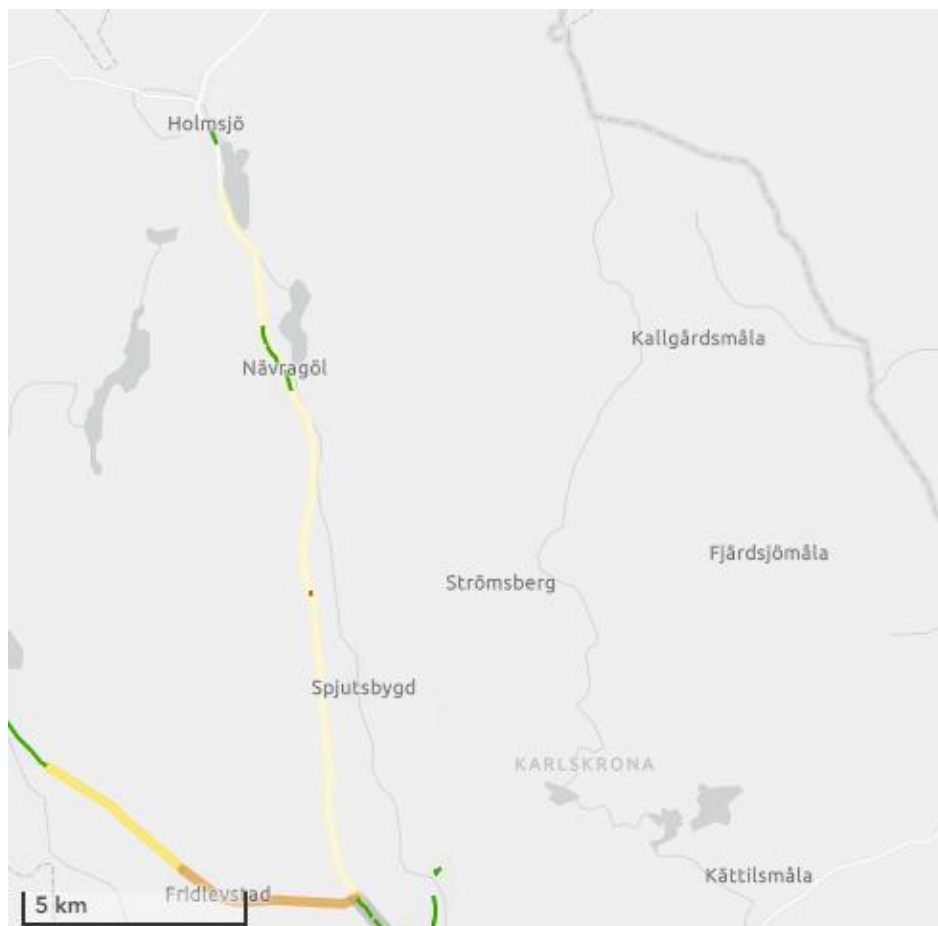
Det finns en befintlig omväg som går att cykla på mellan Sölvesborg och Gammalstorp österut via Ysane.

Kostnadsindikation

En konventionell cykelväg mellan Sölvesborg och Gammalstorp skulle kosta uppskattningsvis 40 miljoner kronor. Kostnaden för tätortsåtgärder i Gammalstorp beror på vilka åtgärder som genomförs – en konventionell cykelväg genom tätorten skulle kunna kosta cirka 15 miljoner kronor, men eventuellt behov av fastighetsinlösen kan fördyra åtgärden. En konventionell cykelväg mellan Gammalstorp och Kylinge skulle kosta uppskattningsvis 80 miljoner kronor.

3.4.2 Rödeby – Holmsjö

Den utpekade sträckan går längs väg 28, mellan Rödeby och Holmsjö norr om Karlskrona stad. I Holmsjö finns ÅVS Väg 28 genom Holmsjö tätort som bland annat föreslår två gång- och cykelvägar.



Figur 42. Den aktuella bristen i ljusgult. Kringliggande cykelvägar syns i grönt och huvudstråk som en grå skuggning bakom linjer.

Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde

I Holmsjö bor cirka 370 personer. Det finns också en del bebyggelse längs med väg 28 på sträckan.

Avståndets inverkan på viljan till cykling

Mellan Holmsjö och Rödeby är det cirka 1,7 mil. Det är en så lång sträcka att i princip ingen kommer cykla hela vägen. Det finns dock en del bebyggelse längs vägen som också skulle kunna nyttja cykelvägen. Det rör sig dock om relativt få boende.

Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

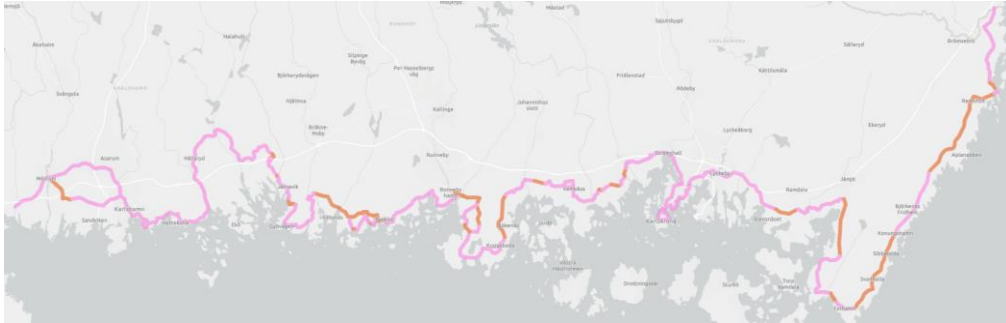
Väg 28 på sträckan har hastighetsgräns 80 km/h och ÅDT drygt 2000 fordon. Det gör den olämplig att cykla på idag.

Kostnadsindikation

Om hela sträckan skulle byggas skulle det, utifrån sträckans längd, innebära en kostnad på cirka 170 miljoner kronor. Den kostnaden är svår att motivera med tanke på hur få personer som skulle använda cykelvägen. Kostnaden för fastighetsinlösen kan tillkomma på enstaka partier.

3.5 Statliga brister på Blekinge Kustled

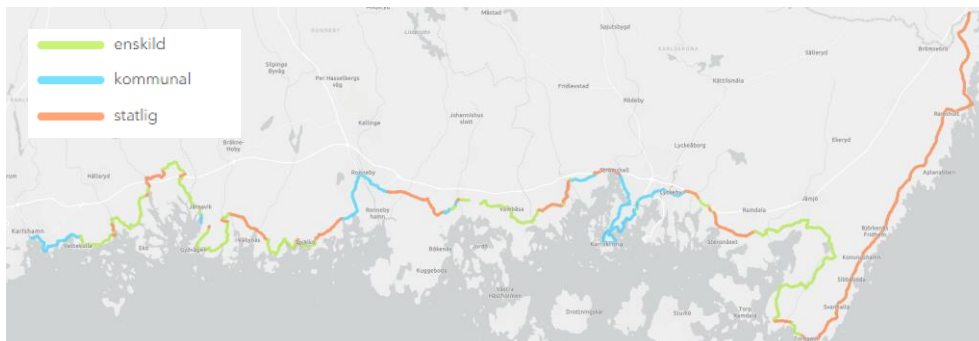
I kartan i Figur 43 finns det förslag på Blekinge Kustled som togs fram 2014.



Figur 43. Blekinge Kustleds dragning enligt förstudien. Rosa sträckor bedömdes då som acceptabla och röda som tveksamma eller oacceptabla.

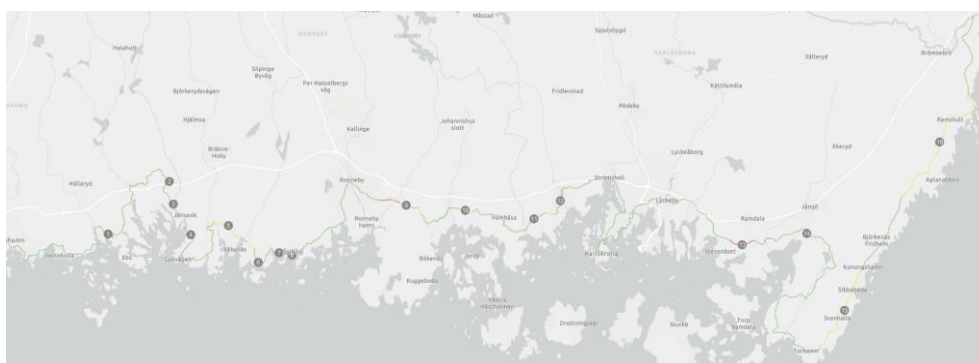
Sedan förstudien har några justeringar gjorts i de trafiksäkerhetsnivåer som tillämpas rapporten *Cykelleder för rekreation och turism Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*. Nivåerna som finns i cykelbarhetsklassificeringen i Figur 5 sammanfaller med de som beskrivs i de nationella kriterierna även om färgerna skiljer sig åt.

Med anledning av att kriterierna har förändrats, att en del cykelinfrastruktur har byggts och en del åtgärder planeras så har en ny genomgång av leden genomförts. Ett övergripande förslag är att leden kortas så att den i väster börjar i centrala Karlshamn och där möter Sydostleden. Då Sydostleden sedan går vidare mot Skåne så finns det inget skäl att Blekinge Kustled fortsätter västerut. I öster har leden granskats fram till gränsen mot Kalmar län, men en nationell led bör börja och sluta där det finns en kollektivtrafik där cyklar kan tas med i lite större omfattning. Det innebär i praktiken Karlskrona eller Kalmar.



Figur 44. Väg hållarskap på ny föreslagen ledsträckning.

I en granskning av leden har arton brister identifierats. Detta efter att leden flyttats från några av de olämpliga vägar som föreslogs i förstudien. Med de statliga åtgärder som planeras eller utreds, framför allt Göingevägen och i Säby söder om Ramdala, är bedömningen att det inte finns några betydande kvarstående trafiksäkerhetsmässiga brister som hindrar en ansökan om att klassas som nationell cykelled. Däremot finns det omkring sju saknade länkar på enskilt vägnät som måste inventeras och där samtal måste föras med markägare eller väghållare. Om enskilda väghållare inte önskar att leden dras på deras väg så kan också fler statliga åtgärder komma att behövas.



Figur 45. Trafiksäkerhetsklassificering av ledförslaget. Klasserna röd, gul och grön kommer från kriterierna för nationella leder. Notera att även små enskilda grusvägar ligger som gröna eftersom det bara är en trafiksäkerhetsbedömning. Kvaliteten på underlaget kan dock vara undermåligt. Punkterna avser de arton platser där brister har identifierats.