

# Regional cykelplan för Blekinge 2024-2033 [remissversion]

## Förord

## Sammanfattning

## Innehåll

Förord .....	2
Sammanfattning .....	3
Inledning .....	5
Syfte .....	5
Bakgrund .....	6
Utgångspunkter .....	6
Länstransportplan .....	9
Regional cykelstudie för Blekinge .....	10
Avgränsning och framtagande .....	10
Mål och insatsområden .....	14
Målstruktur .....	14
Insatsområde: Kombinerad mobilitet .....	22
Insatsområde: Turismcykling .....	23
Insatsområde: Beteendepåverkande åtgärder .....	26
Samtliga uppsatta mål i den regionala cykelplanen .....	28
Genomförande .....	29
ÅVS och nästa steg .....	29
Ekonomisk ram för länstransportplan 2022-2033 .....	31
Länkar till digitalt kartmaterial .....	32
Källförteckning .....	32
Bilagor .....	32

## Inledning

### Syfte

Syftet med den regionala cykelplanen för Blekinge är att skapa förutsättningar för planering för ökad cykling i länet. Cykelplanen ska fungera som ett kunskapsunderlag för aktörer som arbetar med cykling samt för att peka ut regionala prioriteringar för utbyggd cykelinfrastruktur som främjar ökad och säker cykling.

För att skapa förutsättningar för infrastrukturplanering krävs gemensamma riktlinjer och rekommendationer som Region Blekinge, länets kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom. Detta eftersom betydelsen av ökad cykling är lika viktigt på det statliga som på det kommunala vägnätet. Förutom åtgärder i infrastrukturen behövs även åtgärder för kombinationsresande. Cykeln bör inte ses som endast ett avgränsat transportmedel utan behöver lyftas in som en del av ett hållbart och tillgängligt transportsystem. Cykelplanen lyfter därför perspektiv kring hur cykeln kan kombineras med andra färdmedel såsom tåg, buss och båt. Cykelplanen innehåller även bedömningsgrunder som kommer ligga till grund för prioritering av infrastrukturåtgärder.



## Bakgrund

### Varför cykling?

Cykeln är ett utmärkt transportmedel för att färdas kortare resor. Medan delar av transportsektorn står för en stor del av utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar så är cykeln, bortsett från den energi som går åt under tillverknings- och distributionsprocess, fri från utsläpp av växthusgaser och andra skadliga partiklar. Till skillnad från många andra färdmedel skapar inte cykeln heller hälsostörande bullerproblem. Cykeln bidrar istället till tysta, attraktiva och levande miljöer (Cykelfrämjandet 2022).

I en tid där stillasittandet ökar är cykeln också ett bra alternativ för motion och rörelse i vardagen. Enligt riktlinjer från Folkhälsomyndigheten bör barn (6-17 år) genomföra någon slags pulshöjande fysisk aktivitet 60 minuter om dagen, och vuxna (18-64 år) bör genomföra motsvarande minst 150-300 minuter per vecka (Folkhälsomyndigheten 2021). Att välja cykeln i vardagen är därför ett utmärkt sätt att bidra till fysisk aktivitet.

Cykeln är dessutom ett lättillgängligt transportmedel och lämpar sig, utöver kortare resor, även för de resor som börjar bli för långa för att gå. Att cykla med en traditionell cykel anses generellt vara ett konkurrenskraftigt alternativ för resor upp till en mil, och vid användning av elcykel rör det sig om sträckor upp till två mil.

### Revidering av cykelstrategi

Region Blekinge har tidigare tagit fram en regional cykelstrategi som gäller för 2018–2029, med ambitionen att revidera den var fjärde år. Anledningen till detta var att följa den regionala länstransportplanen och peka ut en inriktning för de åtgärder som behöver genomföras på specifikt gång- och cykelvägnätet, då dessa inte namnges i länstransportplanen. Den här cykelplanen kommer att vara vägledande i behovet av cykelinfrastrukturåtgärder i kommande planeringsomgång av länstransportplanen.

Den regionala cykelplanen är således en uppdatering och aktualisering av cykelstrategin, om än i nytt format och under nytt namn.

## Utgångspunkter

### Agenda 2030

Agenda 2030 är en av FN framtagna agenda som innehåller 17 mål för en omfattande och nödvändig global omställning. Transportsystemet är integrerat i de flesta målen och har potential att påverka det hållbara samhället ur ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Sverige står bakom Agenda 2030 och det kräver således att alla aktörer tillsammans, inom respektive område, förhåller sig till de utpekade målen.

Enligt Trafikverket kan transportsystemet bidra till 12 av de 17 globala målen inom vilket cykeln och cykelinfrastrukturen är en stor bidragande faktor.



Figur 1. De globala mål som Trafikverket har identifierat. Bildkälla: globalamalen.se

### Barnrättsperspektiv

Barnkonventionen blev den 1 januari 2020 svensk lag vilket innebär att barnets bästa ska prägla alla beslut som rör barn, direkt eller indirekt. Vid alla åtgärder som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. För att säkerställa att FN:s konvention följs krävs det en medvetenhet om att utgå från ett barnrättsperspektiv, det vill säga ett perspektiv som utgår från grundprinciperna i konventionen.

Regional cykelplan avgränsar inte särskilda målgrupper utan syftar till att öka möjligheterna till cykling, ett färdssätt som är tillgängligt även för barn och unga. De prioriterade sträckorna i planens kartunderlag syftar till vardagspendling där möjligheten att cykla till skolan är en av flera aspekter som vägs in i vidare utredning. Även den kustled som pekas ut och som bör utvecklas i rekreationssyfte är tillgänglig för barn och ungas fritidscyklade.

### Folkhälsa

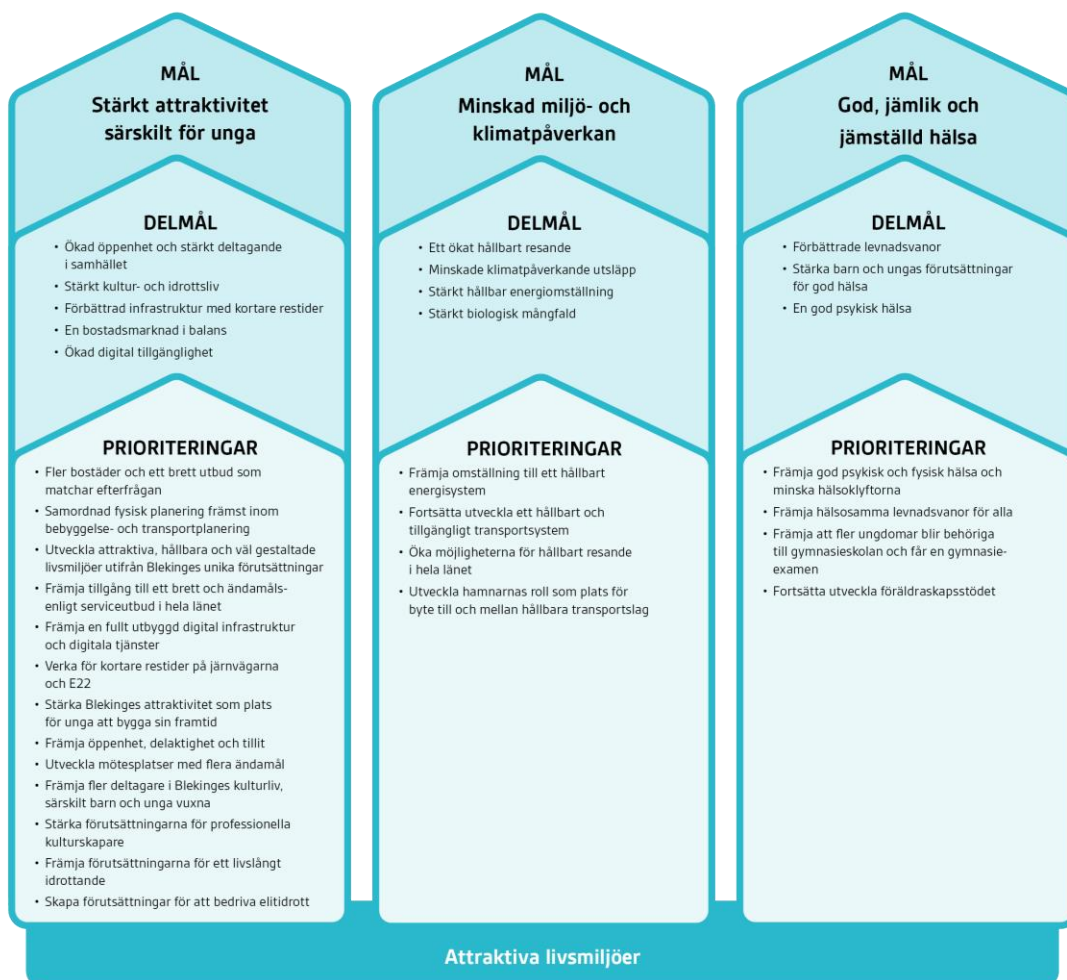
I Sverige finns det ett antaget folkhälsopolitiskt ramverk med ett övergripande mål som syftar till att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa. Till ramverket finns också åtta målområden varav målområde 6 handlar om goda levnadsvanor. I detta område beskrivs specifikt att hälsa kan främjas av ökad tillgänglighet till bland annat främjande miljöer och att samhällsplanering som ökar tillgängligheten till promenadstråk och cykelvägar spelar en viktig roll (Folkhälsomyndigheten 2022).

Utvecklingen av tillgängliga och säkra cykelvägar har således en bidragande roll i folkhälsoarbetet och i det preventiva arbetet av hälso- och sjukvård.

## Växtplats Blekinge - Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin är Blekinges gemensamma färdplan. Strategin beskriver hur fler människor ska leva, arbeta och utvecklas i Blekinge. En god och trygg uppväxt- och livsmiljö tillsammans med öppenhet för nya idéer och innovationer ska ge kraft till hållbar tillväxt, utveckling och livskvalitet. Individens välmående ska vara i fokus och Blekinge ska erbjuda ett gott och tryggt liv. Det ska finnas ett brett och varierat utbud av attraktiva och väl gestaltade boendemiljöer, i städer, skärgård och skogs- och landsbygd. Transporter och kommunikationer ska vara hållbara och ske med klimatneutrala transporter och energieffektiva transportslag. Det ska vara lätt att förflytta sig.

Växtplats Blekinge är uppdelad i två strategiska områden; *I Blekinge utvecklar vi attraktiva livsmiljöer* samt *I Blekinge utvecklar vi ett expansivt näringsliv med god kompetensförsörjning*. Varje område innefattar sedan utvecklingsområden med mål, delmål och prioriteringar. För strategiskt område *Attraktiva livsmiljöer*, inom vilken regional cykelplan ligger, ser målen ut som följande:



Figur 2. Bilden visar mål, delmål och prioriteringar inom området Attraktiva livsmiljöer.



## Länstransportplan

Region Blekinge har uppdraget som länsplaneupprättare. Det innebär att regionen tar fram och beslutar om prioriteringar för infrastruktur i den regionala länstransportplanen. Regional utveckling ska genom åtgärder i infrastrukturen bidra till tillväxt och sysselsättning i länet. Målet med planen är även att stärka länets konkurrenskraft och öka medborgarnas sociala och ekonomiska välfärd.

Den regionala länstransportplanen för Blekinge har en inriktning för ökad användning av cykling med målet att Blekinges regionala huvudcykelvägnät ska vara 100% utbyggt till 2033. Planen omfattar därmed också en del medel för investeringar i cykelåtgärder:

- 128 miljoner kronor till investeringar på statligt vägnät, där 64 miljoner belastar planen och 64 miljoner medfinansieras kommunalt enligt den samfinansieringsmodell som finns.
- 20 miljoner kronor avsätts till arbetet med kustnära turismcykelled.
- Upp till 48 miljoner kronor avsätts för åtgärder till bland annat cykel på kommunalt vägnät (24 + 24 miljoner enligt samfinansieringsmodell).

I förhållande till de medel som finns i länstransportplanen är anslagen för cykelåtgärder betydande. Länstransportplanen lägger stor tyngd vid betydelsen av ett hållbart transportsystem där cykelinfrastrukturen är en viktig aspekt för de kortare resorna som görs.

## Strategiska noder

Strategiska noder är utpekade platser i hela Blekinge som ur ett regionalt perspektiv är strategiskt viktiga. Noderna är ett arbete som har gjorts inom Region Blekinge i syfte att peka ut strategiskt viktiga platser i länet. Strategiska noder bidrar med ett geografiskt och funktionellt perspektiv i det regionala utvecklingsarbetet och stärker den regionala utvecklingsstrategins vägledande roll för efterföljande planering. Detta sker både på regional nivå i arbetet med till exempel cykelplanen och även den fysiska planeringen via exempelvis de kommunala översiktsplanerna.

De platser som pekas ut som strategiska noder har identifierats utifrån sex kriterier; kommersiell och annan grundläggande service, offentlig service, kultur- och besöksanledning, kollektivtrafikutbud, antal arbetstillfällen samt tillgång till bredband. Noderna är därmed ett viktigt underlag i planeringen för nya potentiella cykelsträckningar och åtgärder utifrån två perspektiv:

- Att generellt ta dessa platser i beaktning vid planering av cykelinfrastruktur. Platserna har pekats ut att ha stor utvecklingspotential på grund av sitt utbud vilket gör att det behöver finnas en god och tillgänglig infrastruktur för att ta sig till platserna.
- Platserna har också pekats ut som strategiskt viktiga bland annat för sitt kollektivtrafikutbud. Detta gör platserna till noder med potential för kombinerad mobilitet, det vill säga möjligheten att kombinera flera olika färdmedel. Genom

att planera för en tillgänglig cykelinfrastruktur till och från dessa platser, tillsammans med möjligheter för förvaring genom till exempel cykelgarage, kan man också främja ett hållbart hela-resan-perspektiv där möjligheten för invånarna finns att kombinera flera olika färdmedel såsom cykel-tåg eller cykelbuss.

### Regional cykelstudie för Blekinge

En cykelstudie för Blekinge togs under 2022 fram i syfte att fungera som ett underlag i arbetet med den regionala cykelplanen. Cykelstudien omfattar genomgång och sammanställning av referensmaterial kring cykling och cykelinfrastruktur, en intervjustudie med relevanta aktörer samt en GIS-analys. Analysen bygger på ett antal framtagna underlag; länstransportplanen, strategiska noder samt en förstudie om kustnära turismcykelled från 2014. Genom att korsanalysera dessa har det pekats ut utvecklingspotential för sträckor och noder kring cykelinfrastruktur.

### Förstudie för kustnära turismcykelled

Region Blekinge tog 2014 fram en förstudie gällande förslag på en cykelled för turism och rekreation som ska löpa längs med kusten genom Blekinge. Syftet var att peka ut attraktiva sträckningar för ändamålet och även synliggöra de brister i cykelvägnätet som behöver åtgärdas. På sikt är ambitionen att cykelleden ska klara Trafikverkets uppsatta kvalitetskriterier för utmärkning som nationell cykelled. Detta ställer krav på trafiksäkerhet, bekvämlighet och attraktivitet.

Den föreslagna sträckningen för en kustnära turismcykelled har tagits med i den här planens kartunderlag, men också uppdaterats med alternativa sträckor för vidare utredning.

## Avgränsning och framtagande

### Ställningstagande som ingår i den regionala cykelplanen

- De prioriterade sträckor som pekas ut i den regionala cykelplanen ingår i regionalt statligt vägnät. Cykelplanen (och i förlängningen länstransportplanen) har ingen rådighet över kommunala eller enskilda vägsträckor.
- Även föreslagna sträckningar för en kustled pekas ut i cykelplanen. I detta fall redovisas även delsträckor som är kommunalt eller enskilt ägda. Dessa visas med separata färger och det är endast de statligt ägda sträckorna som kan komma att belasta länstransportplanen.

### Ställningstagande som inte görs i den regionala cykelplanen

- Brister och prioriteringar som ligger på kommunalt eller enskilt vägnät. Detta då brister på kommunalt vägnät prioriteras och åtgärdas av kommunen (som kan ansöka om statlig medfinansiering ur länstransportplanen).

- Åtgärder för brister utmed nationell stamväg. Detta prioriteras av Trafikverket inom ramen för nationell plan. I Blekinge är E22 nationell stamväg.
- Vilken typ av åtgärder som ska genomföras. Den regionala cykelplanen pekar ut prioriterade sträckor och kan även lyfta olika typer av åtgärder som inspiration, men beslut kring åtgärder tas av Trafikverket efter senare utredning.

### Framtagande av den regionala cykelplanen

Den regionala cykelplanen för Blekinge har tagits fram av strategier inom samhällsplanering respektive infrastruktur. Till detta har det funnits en extern arbetsgrupp bestående av regionala samhällsplanerare från Trafikverket samt representanter från Blekinges fem kommuner med en bredd av kompetenser. Planens innehåll har också efter behov stämts av med andra aktörer, till exempel representanter från Blekingetrafiken och folkhälsostrategier. Utöver strategier inom regional utveckling och arbetsgruppen har också externt stöd med hjälp av konsult tagits in för att utveckla kartunderlaget samt för att ta fram de prioriterade sträckorna.



Figur 3. Skiss över involverade parter.

### Ansvar och roller

De offentliga aktörerna i länet har olika roller, uppdrag och ansvar i att få fler att välja cykeln som transportmedel för hela eller delar av sin resa. Den regionala cykelplanen för Blekinge ska skapa förutsättningar för infrastrukturen genom gemensamma strategiska inriktningar och utpekade behov som Region Blekinge, länets fem kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom.

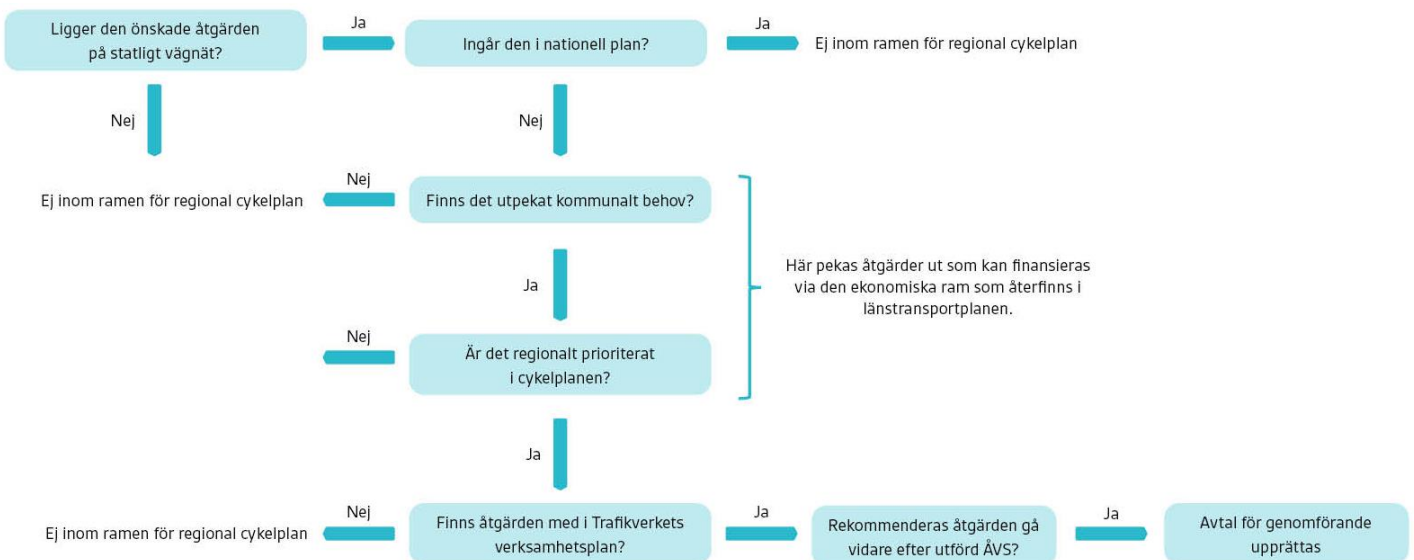
Kommunerna ansvarar för planering, utbyggnad samt drift och underhåll av cykelvägar utmed det kommunala vägnätet. Kommunerna har också insikt i vilka brister som finns utmed både statligt och kommunalt vägnät. Till följd av kommunernas ansvar för den fysiska planeringen har de också kunskap kring det långsiktiga behovet av ny infrastruktur. Kommunernas inspel har därför legat till grund för de utpekade prioriteringarna i den regionala cykelplanen.

Region Blekinge gör sedan utifrån kommunernas inspel, och i den här planomgången även med hjälp av konsult, prioriteringar kring utbyggnaden av cykelvägar utmed det regionalt statliga vägnätet. Detta är vad som sedan kan finansieras genom medel i länstransportplanen. Den regionala cykelplanen pekar således ut prioriteringar och gör *vidare rekommendationer*, men utredning och val av åtgärder ligger sedan inom Trafikverkets uppdrag och ansvar.

Trafikverket har det övergripande ansvaret för utvecklingen av trafikslagen vilket också innefattar cykling. Trafikverket har i det nuvarande planeringssystemet ansvar för genomförandet av såväl nationell plan som länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Planeringen genomförs utifrån fyrstegsprincipen och varje formell planeringsprocess ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Trafikverket ansvarar förutom genomförandet av cykelvägar på det statliga vägnätet även för drift och underhåll.

*Fyrstegsprincipen* är en arbetsmetod som Trafikverkets använder och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning samt för att valda åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Metoden genomförs i följande steg:

1. **Tänk om:** Handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det kan handla om exempelvis lokalisering, markanvändning, parkeringsavgifter, subventioner, information, marknadsföring et cetera.
2. **Optimera:** Handlar om att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, till exempel omfördelning av ytor, busskörfält et cetera.
3. **Bygg om:** Handlar om begränsade ombyggnationer, exempelvis trimningsåtgärder.
4. **Bygg nytt:** Handlar om åtgärder när behoven inte kan lösas i tidigare tre steg och gäller då nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.



Figur 4. Schematisk bild över hur planeringsprocessen fungerar.

### Läsanvisningar för planen

Den regionala cykelplanen är uppdelad i tre huvudsakliga delar. Den ena delen är de fyra insatsområdena som pekar ut en strategisk inriktning för Blekinges aktörer i arbetet med att främja en ökad cykling. Den andra delen är de utpekade bristerna som framställts i kartor och som återfinns i insatsområde *Cykelinfrastruktur*. Dessa fungerar som ett planeringsunderlag för vidare utredning. Kartorna finns att ta del av både i planen och i

en interaktiv digital karta på webben. Till kartorna finns också en tillhörande rapport, se bilagor.

Till sist finns det också en digital, separat karta på webben för förslag till en kustled genom Blekinge. Detta återfinns under insatsområde *Turismcykling*.

# Mål och insatsområden

## Målstruktur

Målstrukturen i den regionala cykelplanen bygger på fyra strategiska insatsområden;

- Cykelinfrastruktur
- Kombinerad mobilitet
- Turismcykling
- Beteendepåverkande åtgärder

Varje insatsområde har sedan delområden och uppsatta mål. Insatsområdena och dess underliggande struktur är identifierade och framtagna av arbetsgruppen med en överenskommelse om att det är dessa aspekter som involverade aktörer behöver arbeta med gemensamt och kontinuerligt för att kunna främja en ökad och säker cykling.

## Insatsområde: Cykelinfrastruktur

Ett väl utbyggt cykelvägnät är grunden för att främja cykling i länet. I en intervjustudie från 2020 svarade respondenterna att en av de viktigaste åtgärderna för ökad cykling är en bättre infrastruktur (Koglin och Alm 2020). En förbättrad infrastruktur består av flera olika aspekter; dels fler mil cykelväg, dels förbättringar på redan befintliga vägsträckor. Det nämns också som viktigt att infrastrukturen för cykel är enhetlig, gen och trafiksäker.

Som ett sätt att arbeta med detta pekar cykelplanen ut ett antal brister i gång- och cykelvägnätet. Dessa brister kategoriseras som prioritering 1, 2 och 3 (också kallat övriga brister i kartunderlaget) för utbyggnad av cykelvägar längs med det statliga vägnätet. Att bygga ut ett enhetligt, gent och trafiksäkert cykelvägnät är en fråga som kräver långsiktig samverkan och samarbete mellan Region Blekinge, Trafikverket och länets kommuner.

För insatsområde Cykelinfrastruktur har det satts upp följande mål:

- Till år 2025 ska respektive kommun ha budgeterat i verksamhetsplan för de cykelåtgärder som pekas ut i regional cykelplan.
- Till år 2028 ska minst 50% av de felande länkarna i prioriteringsgrupp 1 i cykelplanen vara utbyggda.
- Till år 2033 ska 100% av de felande länkarna i prioriteringsgrupp 1 i cykelplanen vara utbyggda.

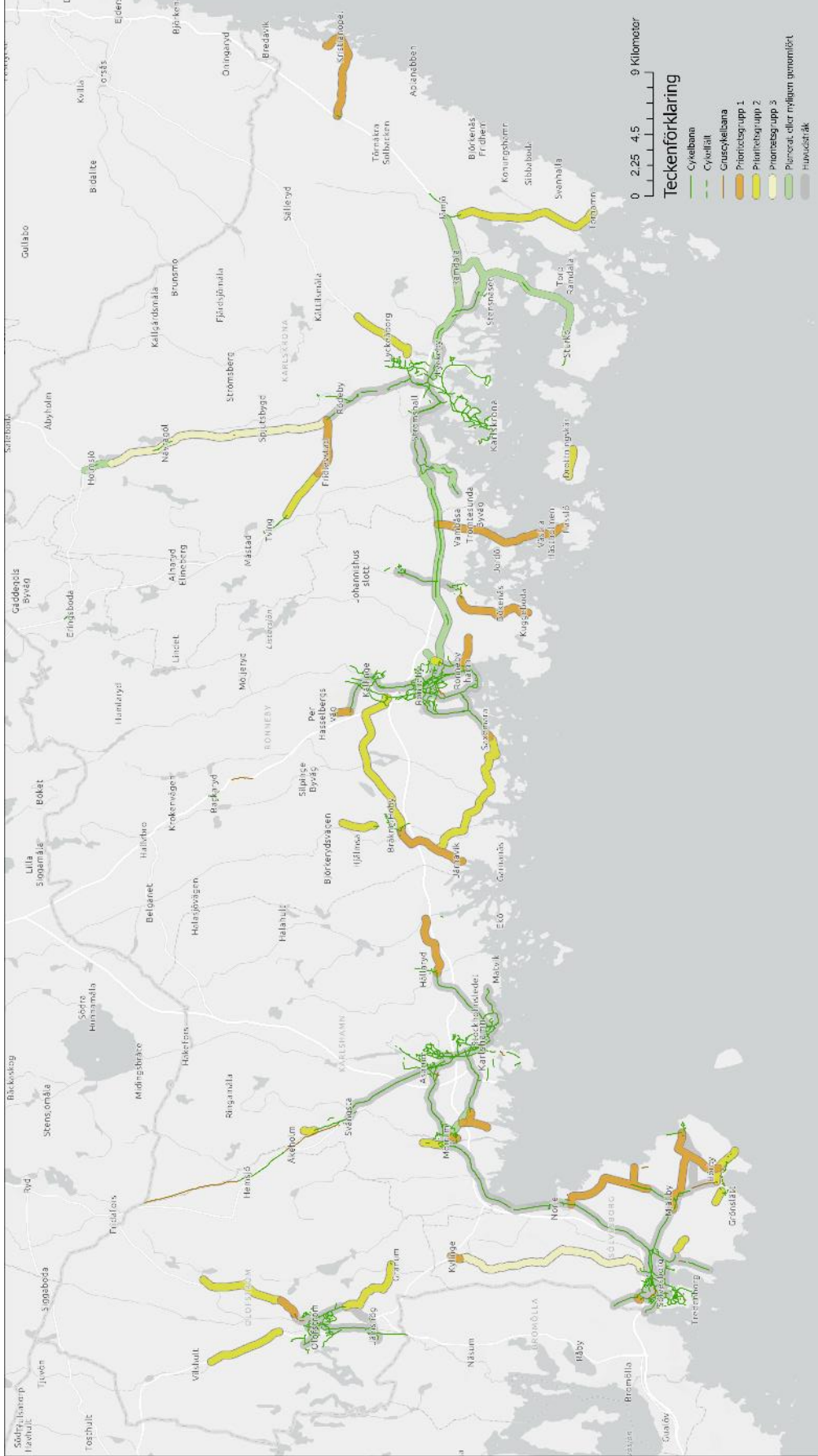
## Prioriteringar för vidare utredning

De utpekade bristerna är framtagna utifrån kommunernas egna prioriteringar. Kommunernas utpekade sträckor har sedan analyserats utifrån ett regionalt sammanhang och med uppsatta kriterier för vilka åtgärder som anses mest angelägna. Kriterierna, som går att läsa mer om i bilaga 1, är följande:

- Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde
- Avståndets inverkan på viljan till cykling
- Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket

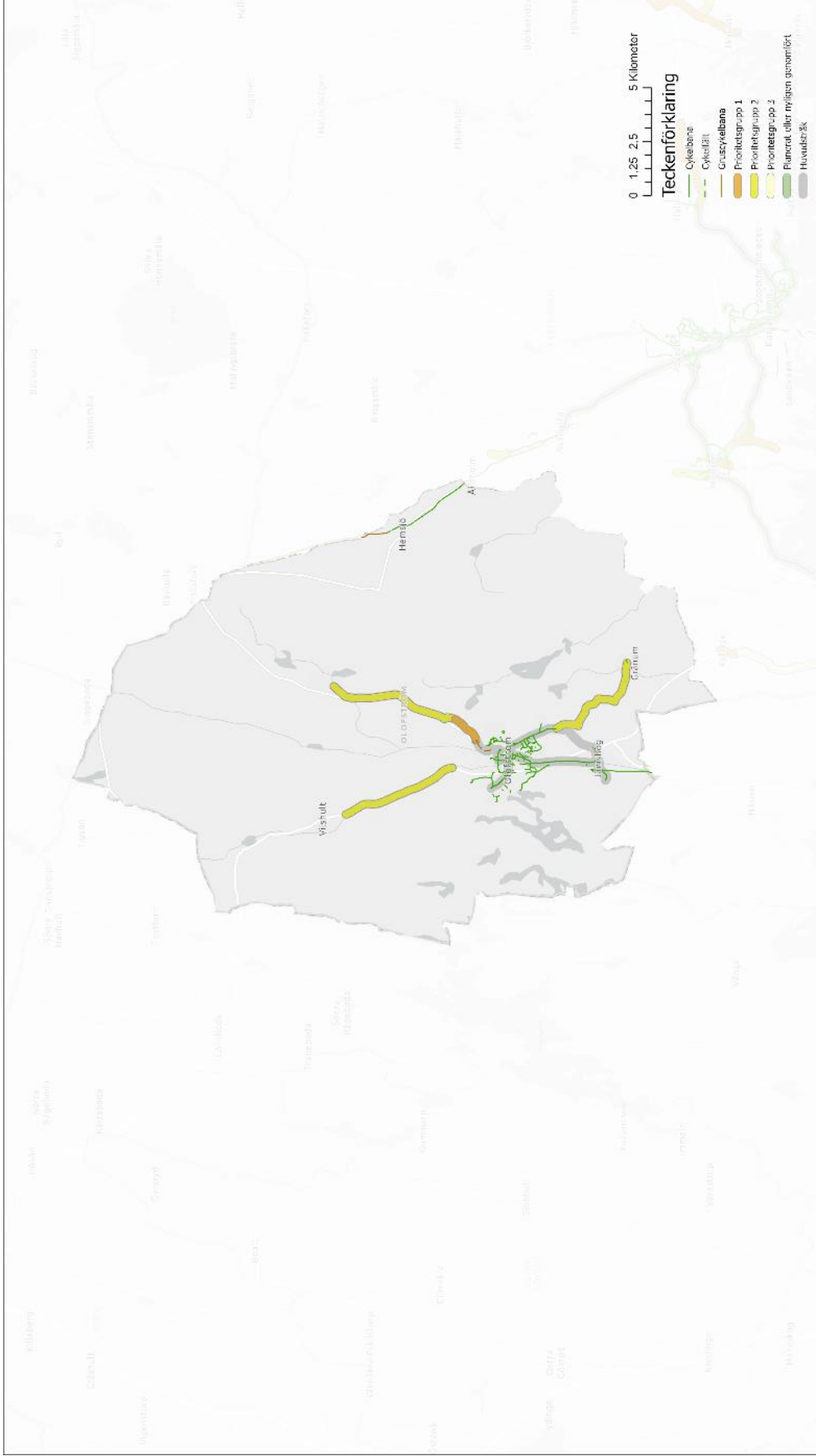
På följande sidor går det att ta del av kartor med de utpekade prioriteringarna. För den som vill ta del av det fullständiga digitala kartmaterialet finns det en länk på sida 32 samt tillhörande rapport som bilaga 1.

# Blekinge län





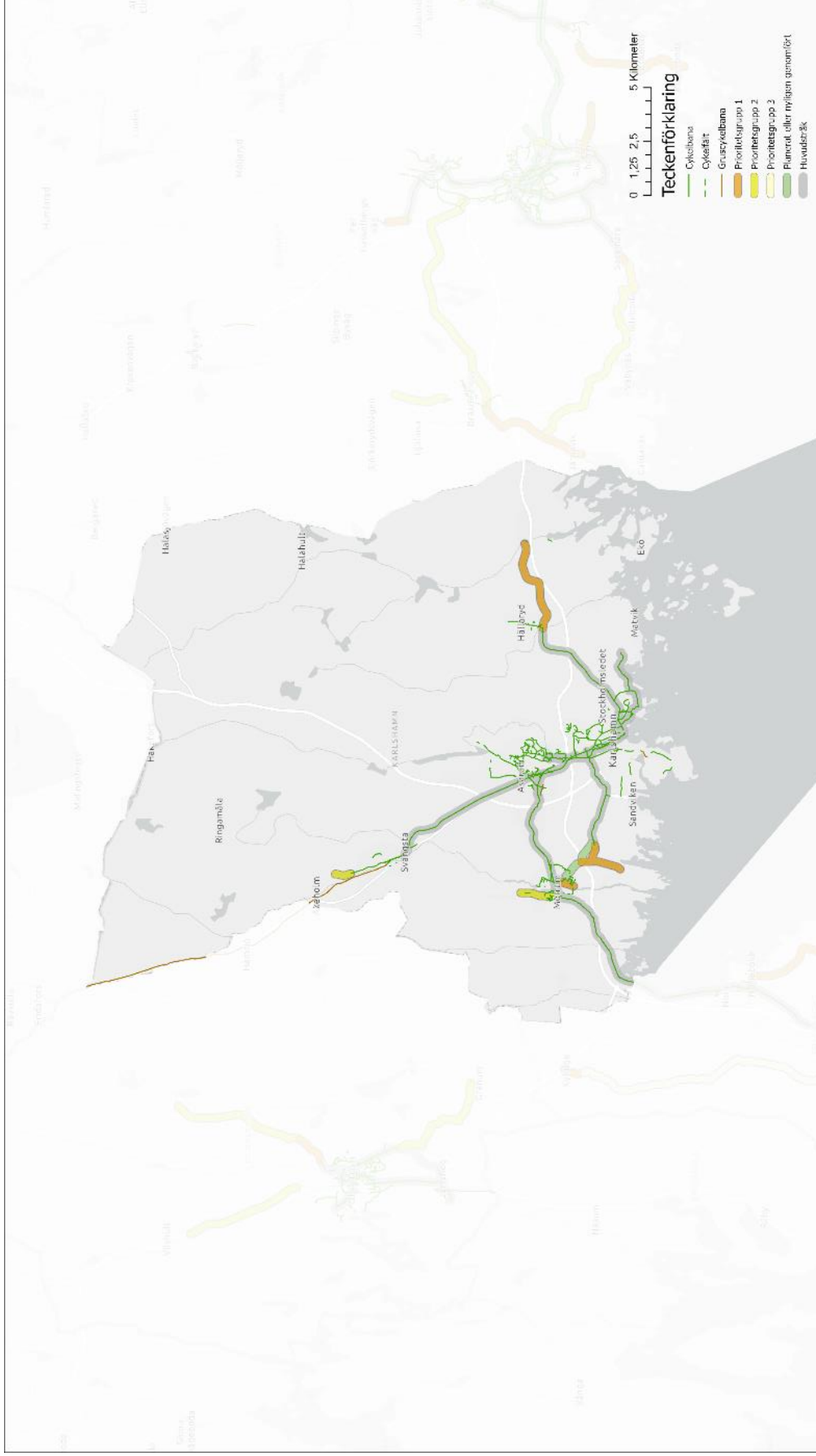
# Olofströms kommun



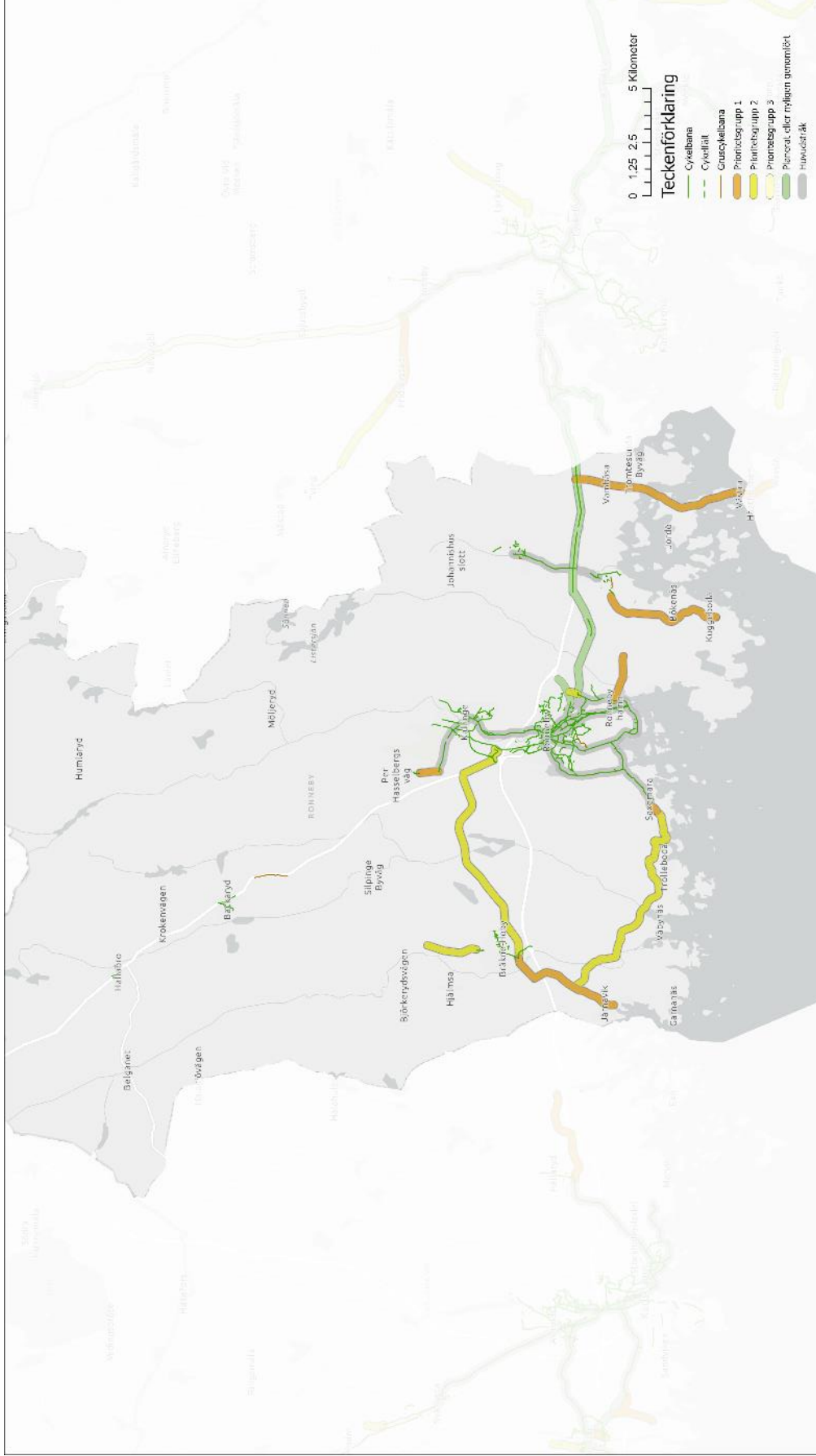
# Sölvesborgs kommun



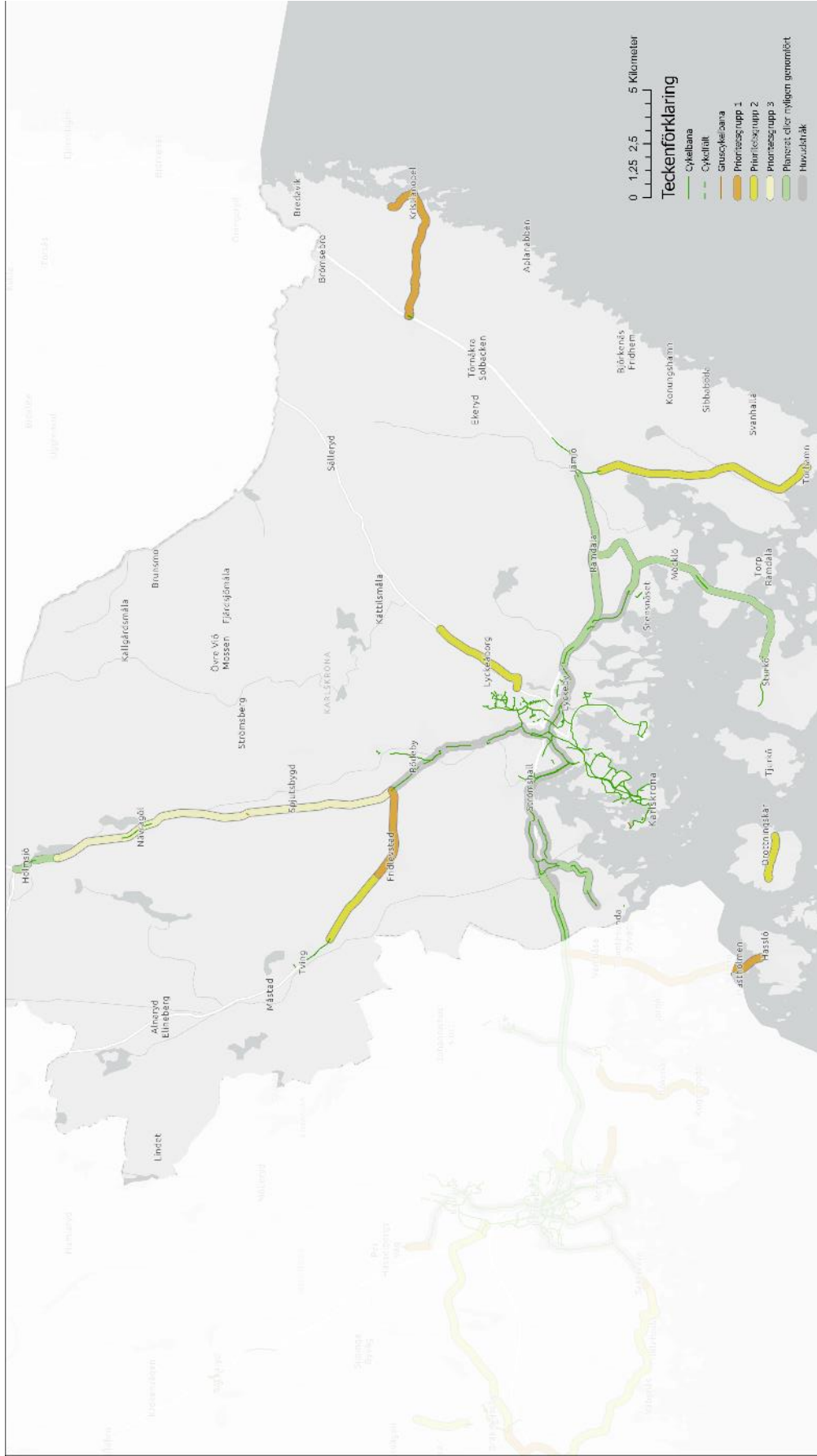
# Karlsхамns kommun



# Ronneby kommun



# Karlskrona kommun



## Trafiksäkerhet

Enligt Nollvisionen ska ingen person omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. En viktig del av arbetet för detta är att jobba för en ökad och säker cykling. Trafikverket (2023) har identifierat följande områden som viktiga för att arbeta för ökad säkerhet för cyklister:

- Säker infrastruktur
- Drift och underhåll med god kvalitet
- Säkra cyklar
- Säkra personbilar och tunga fordon
- Ökad hjälmanvändning och annan skyddsutrustning
- Beteendepåverkande åtgärder

Att främja trafiksäker cykling innebär alltså att både arbeta för en trafiksäker infrastruktur samt för att genomföra insatser som höjer kunskapen hos den enskilda cyklisten. I rena infrastrukturfrågor handlar det om att vägar och gator i högre grad ska anpassas så att människor på ett säkert sätt kan vistas i trafiken (Trafikverket 2018).

## Insatsområde: Kombinerad mobilitet

Kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för att ge möjlighet att ta sig till skola, arbete och andra mål utan att vara beroende av bilen. En attraktiv resa med kollektivtrafik innebär bland annat att resenärer kommer tillräckligt nära bostäder och målpunkter utan att restiden blir för lång. Eftersom restiden är viktig bidrar det till en utveckling av rakare busslinjer vilket också medför längre avstånd till hållplatsen. Åtgärder för kombinerad mobilitet, det vill säga möjligheten att kombinera flera olika färdmedel under en resa, är därför viktiga. Sådana åtgärder är ofta just cykel i kombination med kollektivtrafik vilket underlättar kombinationsresandet med hållbara färdmedel för individen och ökar samtidigt kollektivtrafikens marknadsandel. I Blekinge erbjuds redan möjligheten att ta med cykeln gratis ombord på tåg men det finns fortfarande viktigt arbete att göra dels kring cykel i kombination med buss, dels kring möjligheten att på ett säkert sätt lämna sin cykel vid vidare resa med kollektivtrafik.

För insatsområde Kombinerad mobilitet har det satts upp följande mål:

- Till 2025 ska stationer samt strategiska bytespunkter och noder (med fler än 20 resenärer per dag) vara anslutna till kommunalt och statligt regionalt cykelvägnät.
- Till 2033 ska det finnas möjlighet till parkering och fastlåsning av cykel vid samtliga hållplatser med anslutande cykelväg, samt övriga välfrekventerade hållplatser.
- Till 2033 ska tågstationer och resecentra vara utrustade med cykelparkering i låsbart utrymme för det antal cyklar som efterfrågas vid respektive anläggning.

## Sambyggnad cykelvägar och hållplatser

Cykel och kollektivtrafik utgör två viktiga beståndsdelar i ett hållbart trafiksystem. Genom att arbeta med en kombination av dessa resesätt skapas också möjligheten att låta kollektivtrafiken tillräckligt nära bostäder och målpunkter för att skapa en

attraktivitet. Det är därför av vikt att samplanera cykelvägars anslutning med hållplatser för kollektivtrafiken. Upp till fem kilometer räknas cykeln som ett konkurrenskraftigt färdmedel vilket gör att en väl fungerande anslutning mellan cykelväg och hållplats skapar attraktiva möjligheter för individen att kombinera cykel och kollektivtrafik.

### Säker cykelförvaring

För den resenär som inte vill ta med sig sin cykel ombord i kollektivtrafiken behöver det finnas möjligheter till säker cykelförvaring på stationer och hållplatser. Resenären måste veta att cykeln står kvar när den ska användas nästa gång. Idag finns det många lösningar på marknaden, allt från konventionella cykelställ utomhus till cykelrum inomhus som kräver särskild åtkomst.

### Insatsområde: Turismcykling

Besöksnäringen är en viktig tillgång för Blekinges utveckling. Länet erbjuder en variation av städer, landsbygds-, skogsbygds- och skärgårdsmiljöer för de som lever, verkar i och besöker Blekinge. Studier visar också att intresset för naturturism ökar. Visit Sweden beskriver bland annat en framtidsspaning om att allt fler väljer att fly vardagen genom naturupplevelser och rekommenderar cykling som en av de aktiviteter att satsa på.

En växande trend är också möjligheten att resa med sin cykel och ta med sig sin packning, alternativt köpa transport för den. Oavsett syftet med rekreationscykling så är intresset stort och det ställer allt större krav på cykellederna. Blekinge befinner sig också i ett strategiskt läge vad gäller att utveckla cykelleder. Det pågår ett kontinuerligt arbete med att utveckla turismcykelleder i södra Sverige. Både Kattegattleden, Sydkustleden och Sydostleden är invigda och funktionella turismcykelleder. Sydostleden (Växjö-Simrishamn) sträcker sig genom västra Blekinge och gör det möjligt att koppla på en led österut genom länet. Det skulle innebära att resenärer på sikt kan starta sin cykelresa i ena änden av Blekinge och färdas genom hela länet.

För insatsområde turismcykling har det satts upp följande mål:

- Till 2033 få kustleden godkänd som nationell cykelled.

### Kustleden – en nationell led genom Blekinge

En viktig del av en fungerande turismcykling i Blekinge är att det finns sammanhängande leder för ändamålet. För Blekinge finns det en ambition om att utveckla en nationell cykelled. Utmärkning av nationell led ansöks om hos Trafikverket och måste för godkännande uppfylla vissa kriterier och viss standard, däri bland annat:

- Leden måste vara minst 200 km lång.
- Leden måste passera minst två tätorter som är lämpliga som start- eller slutpunkt och som kan nås med kollektivtrafik.

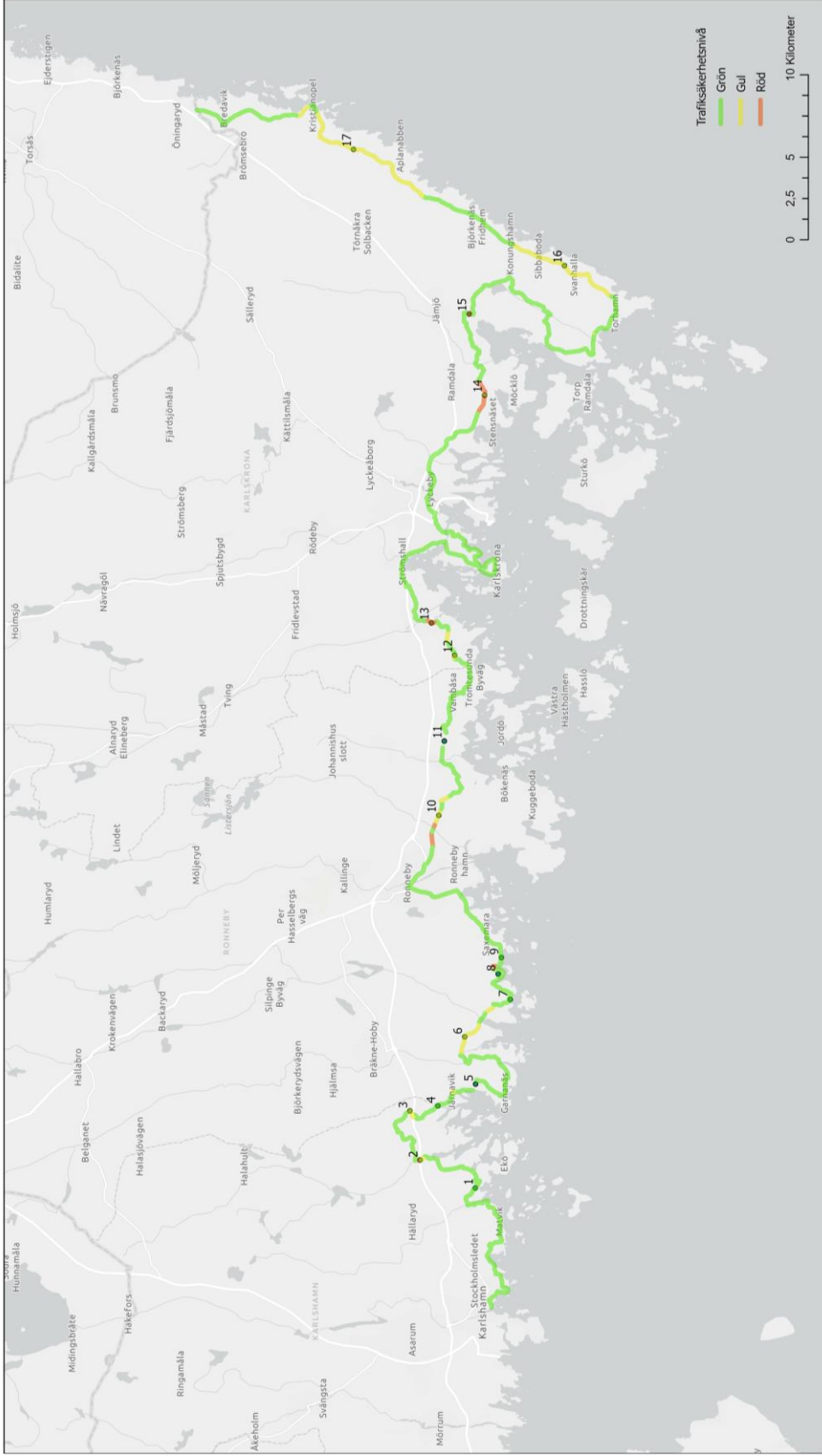
Standarden för utformningen av en nationell led utgår från Trafikverkets rapport *Cykelleder för rekreation och turism: Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*. Rapporten beskriver vikten av en fungerande infrastruktur för en godkänd led. I Blekinge finns det mycket kvar att arbeta med för att uppnå en tillräckligt god standard. Därför finns föreslagen sträckning för en nationell kustled i cykelplanens tillhörande

kartunderlag. Sträckningen utgår från den tidigare genomförda förstudien för en kustnära turismcykelled i Blekinge och är i cykelplanen kompletterad med utpekade delsträckor som är särskilt intressanta för vidare utredning. Det finns också öronmärkta medel i den ekonomiska ramen för länstransportplan för just utvecklingen av en nationell led. För att få till en godkänd nationell led krävs emellertid fortsatt och fördjupat arbete.

På följande sida går det att ta del av den föreslagna sträckningen för en kustled och dess trafiksäkerhetsklass. Det fullständiga förslaget går att ta del av digitalt via länken på sida 32.



# Föreslagen sträckning till kustled



## Näringsliv- och landsbygdsutveckling

Parallellt med utvecklingen av den faktiska infrastrukturen för en kustled är det också viktigt att arbeta med besöksnäringen kopplat till cykelturism. Ett av kvalitetskriterierna som Trafikverket bedömer en ansökan om nationell led utifrån är *attraktivitet*, vilket beskrivs som bland annat möjligheten till utbud, tillgång till service, övernattnings- och matställen längs leden. Detta ställer krav på näringslivsutvecklingen kopplat till cykelturism och behovet av att attrahera företag att etablera sig i Blekinge.

## Insatsområde: Beteendepåverkande åtgärder

Väginfrastrukturen har i sig inget egenvärde om människor inte nyttjar den. Det innebär att en cykelväg i sig självt inte kommer att bidra till ett hållbart transportsystem om människor inte också cyklar på den. Därför är det viktigt att parallellt med infrastrukturutvecklingen också arbeta med beteendepåverkande åtgärder, både för att uppmuntra till en ökad cykling och för att sprida kunskap om att vistas i trafiken på ett säkert sätt. Detta kräver kontinuerliga insatser från både kommuner, regionen och andra aktörer gentemot länets invånare och besökare.

För insatsområde Beteendepåverkande åtgärder har det satts upp följande mål:

- Varje aktör ska årligen genomföra en beteendepåverkande åtgärd för att uppmuntra cykling och bidra till ökad rörelse.
- Till år 2025 genomföra en uppdatering av resvaneundersökningen från 2019 för att bland annat se om resandet med cykel har ökat i länet.
- Till år 2025 ta fram ett cykelbokslut som följer de insatser för cykling som görs i länet.

## Främja en ökad cykling

Insatser för att uppmuntra till en ökad cykling behöver alltså också genomföras samtidigt som det görs satsningar på infrastrukturen. Enligt den nationella cykelstrategin för en ökad och säker cykling (2017) finns det stor potential för att överföra bilresor till cykel, främst inom och nära tätorter. Enligt strategin är ungefär hälften av Sveriges arbetsresor kortare än fem kilometer och samtidigt är hälften av alla bilresor i tätort kortare än fem kilometer. Detta gör att cykeln kan bli ett reellt alternativ med rätt insatser. För att säkerställa vilka insatser som behöver göras krävs dock kontinuerlig utvärdering och uppföljning av arbetet som görs, till exempel genom resvaneundersökningar och cykelbokslut.

## Säker cykling

Den så kallade Nollvisionen är grunden till trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, vilket ställer stora krav på kunskapshöjande insatser i samhället. Enligt Trafikverket utgör cyklister en av de största grupperna allvarligt skadade i vägtrafiken, där cirka 80% av de cyklister som skadas allvarligt och 30% av de som omkommer gör det vid en singelolycka. Förutom fysiska åtgärder såsom att bygga ut felande länkar och säkra passager samt satsningar på drift och underhåll så är det viktigt att få fler att förstå att vikten av hur man vistas i trafiken

på ett säkert sätt. Detta gäller både utrustning – på cykeln såsom lyse och reflexer men framför allt också cykelhjälm – och trafikregler.

Det är viktigt att Blekinges aktörer därför kontinuerligt arbetar med dessa påverkansinsatser och informerar samhället om vad som gäller för säker cykling. Dessa insatser behöver dessutom börja i god tid hos barn och unga.

## Samtliga uppsatta mål i den regionala cykelplanen

### Cykelinfrastruktur

- Till år 2025 ska respektive kommun ha budgeterat i verksamhetsplan för de cykelåtgärder som pekas ut i regional cykelplan.
- Till år 2028 ska minst 50% av de felande länkarna i prioriteringsgrupp 1 i cykelplanen vara utbyggda.
- Till år 2033 ska 100% av de felande länkarna i prioriteringsgrupp 1 i cykelplanen vara utbyggda.

### Kombinerad mobilitet

- Till 2025 ska stationer samt strategiska bytespunkter och noder (med fler än 20 resenärer per dag) vara anslutna till kommunalt och statligt regionalt cykelvägnät.
- Till 2033 ska det finnas möjlighet till parkering och fastlåsning av cykel vid samtliga hållplatser med anslutande cykelväg, samt övriga välfrekventerade hållplatser.
- Till 2033 ska tågstationer och resecentra vara utrustade med cykelparkering i låsbart utrymme för det antal cyklar som efterfrågas vid respektive anläggning.

### Turismcykling

- Till 2033 få kustleden godkänd som nationell cykelled.

### Beteendepåverkande åtgärder

- Varje aktör ska årligen genomföra en beteendepåverkande åtgärd för att uppmuntra cykling och bidra till ökad rörelse.
- Till år 2025 genomföra en uppdatering av resvaneundersökningen från 2019 för att bland annat se om resandet med cykel har ökat i länet.
- Till år 2025 ta fram ett cykelbokslut som följer de insatser för cykling som görs i länet.

## Genomförande

### ÅVS och nästa steg

För att komma vidare i processen tas cykelplanens utpekade prioriteringar vidare till Trafikverkets verksamhet. Trafikverket är ansvariga för att vidare välja ut och utreda prioriteringarna i en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS är ett arbetssätt som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. En ÅVS genomförs tidigt i planeringen för att inblandade aktörer ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag till åtgärder (Trafikverket 2023).

En ÅVS tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och/eller en kombination av dessa. Utgångspunkten är att hitta åtgärder som löser utpekade problem och tillgodoser de behov som finns. Valet av åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. Arbetssättet sker i olika faser baserade på dialog och med tydlig dokumentation.

De fyra faserna är:

- Initiera
- Förstå situationen
- Pröva tänkbara lösningar
- Forma inriktning och rekommendera åtgärder

En föreslagen åtgärd behöver nödvändigtvis inte innebära att om- eller nybyggnation. Genom fyrstegsprincipen val av trafikslag och åtgärder påverkas redan i ett tidigt skede. Det är viktigt att ha i åtanke att en ÅVS inte per automatik innebär att föreslagna åtgärder faktiskt kommer genomföras. (Trafikverket 2023) Det bör snarare ses som en rekommendation av vad som krävs för att uppnå aktuella utpekade mål. För att åtgärden sedermera ska bli verklighet krävs vidare utredning, ekonomiska förutsättningar, politiska beslut samt avtal mellan Trafikverket och berörd kommun.



Figur 5. ÅVS-processens faser.

### Uppföljning och cykelbokslut

För att säkerställa att rätt insatser görs är det också viktigt att följa upp arbetet. I nuläget genomförs ingen läns-gemensam uppföljning. Möjligtvis görs uppföljningar inom specifika organisationer men för ett arbete som kräver länsövergripande samverkan skulle det också kunna göras gemensamma mätningar.

En typ av gemensam uppföljning som skulle kunna göras är ett regionalt cykelbokslut. I nuläget finns det flertalet exempel på sådana som görs i Sverige. Det finns många aspekter som i sådant fall kan följas upp, till exempel hur mycket cykelväg som har

byggts, antal nya cykelförvaringsmöjligheter, resmönsterbeteende hos invånare. Regionen skulle i sådant fall vara en rimlig aktör till att hålla ihop arbetet.

### **Inrättade av transportinfrastrukturgrupp**

Under våren 2024 kommer en regional transportinfrastrukturgrupp att upprättas. Gruppen planeras att bestå av representanter från Region Blekinge, länets fem kommuner, Trafikverket samt Länsstyrelsen. Syftet med gruppen är att skapa ett regionalt forum för informationsutbyte och diskussioner kring Blekinges transportinfrastruktur med fokus på Länstransportplanen och Nationell plan. Cykelfrågorna kommer således bli en naturlig del i detta arbete.

## Ekonomisk ram för länstransportplan 2022-2033

	Total kostnad	Tidigare	2022 – 2024	2025 – 2027	2028 – 2030	2031 - 2033	Belastar plan 2022 - 2033	Senare	Sam- och medfinansiering
<b>Namngivna åtgärder</b>									
Rv 27 förbifart Backaryd a)	262 000	20 000	X	X			210 000		32 000
Rv 27 förbifart Hallabro	117 000			X	X		117 000		
Rv 15 Olofström-Gränum	170 000				X	X	48 000	122 000	
<b>Samfinansiering med NP</b>									
Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder	66 000				X		66 000		
Sydostlänken	50 000					X	50 000		
Blekinge kustbana Sölvesborg-Karlshamn	50 000						0	50 000	
Trimningsåtgärder järnväg	25 000				X	X	25 000		
<b>Mindre åtgärder</b>									
Trafiksäkerhet/tillgänglighet	35 000		X	X	X	X	35 000		
Cykelåtgärder b)	148 000		X	X	X	X	84 000		64 000
Kollektivtrafikåtgärder	8 000		X	X	X	X	8 000		
<b>Statlig medfinansiering</b>									
Kollektivtrafik	48 000		6 000	6 000	6 000	6 000	24 000		24 000
Trafiksäkerhet/miljö inkl. cykel	48 000		6 000	6 000	6 000	6 000	24 000		24 000
Enskilda vägar	4 109		X	X	X	X	4 109		
<b>Summa</b>	<b>1031 000</b>	<b>20 000</b>	<b>212 397</b>	<b>175 927</b>	<b>153 393</b>	<b>153 393</b>	<b>695 109</b>	<b>172 000</b>	<b>144 000</b>

## Länkar till digitalt kartmaterial

### Utpekade prioriteringar:

[Blknge CVP Diskussionsunderlag \(arctgis.com\)](#)

### Förslag till sträckning på kustled:

[Blekinge kustled \(utredningsförslag\) \(arctgis.com\)](#)

## Källförteckning

Cykelfrämjandet 2022. *Miljö. Miljö | Cykelfrämjandet (cykelframjandet.se)*

Folkhälsomyndigheten 2021. *Riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande. Riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande (folkalsomyndigheten.se)*

Folkhälsomyndigheten 2022. *Folkhälsopolitikens målområden. Målområde 6: Levnadsvanor. Folkhälsopolitikens målområden. Målområde 6: Levnadsvanor (folkalsomyndigheten.se)*

Koglin, T och Alm, J 2020. *Planering för en strategisk cykelinfrastruktur: Microsoft Word - Omslag K2 Working paper 2020\_6 (diva-portal.org). s.18.*

Regeringskansliet 2017. *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Ministry of Trade and Industry Cycling Strategy 20170426.pdf (bicycleinfrastructuremanuals.com)*

Trafikverket 2018: *Om Nollvisionen – då och nu. Om Nollvisionen - då och nu - Bransch (trafikverket.se)*

Trafikverket 2023. *Säkerhet på cykel. Säkerhet på cykel - www.trafikverket.se*

Trafikverket 2023. *Åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudie - Bransch (trafikverket.se)*

## Bilagor

Bilaga 1.Prioriteringsunderlag för regional cykelplan för Blekinge