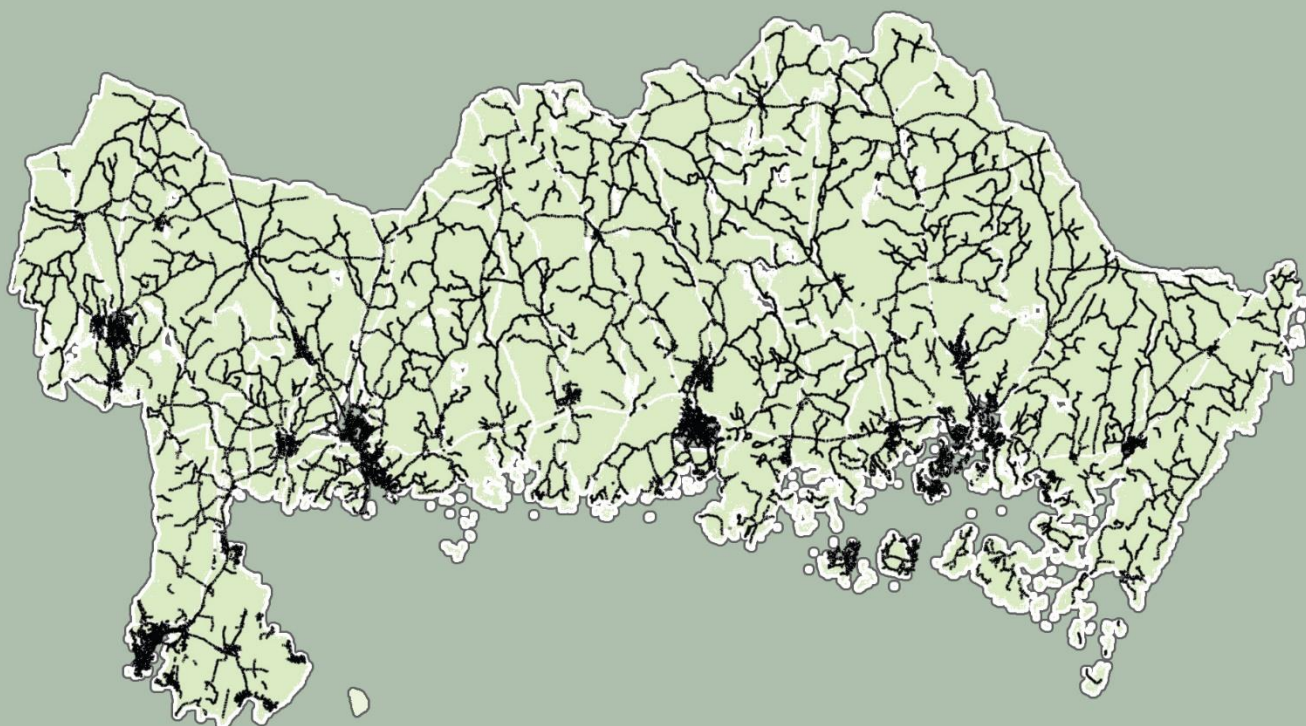


# Cykelstudie

## för Region Blekinge



## Sammanfattning

Vid årsskiftet 2017/2018 antogs styrdokumentet *Regional Cykelstrategi för Blekinge 2018-2029*. Strategin syftar till att främja cykling i Blekinge genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling, samt uppmuntra till ökad cykling och främjande av cykelkultur i länet. Under år 2022 kommer en revidering av cykelstrategin att påbörjas. Syftet med uppdraget är att ta fram ett kunskapshöjande underlag gällande cykling i Region Blekinge som utgör underlagsmaterial inför kommande revidering av cykelstrategin.

Studien omfattar en genomgång och sammanställning av befintligt referensmaterial, en intervjustudie och GIS-analyser. Referensmaterialet som analyserats är *Länstransportplan för Blekinge 2018-2019*, *Strategiska noder- Definitioner, utpekade platser och underlagsmaterial* från 2021 och en förstudie från 2014 om en *Kustnära cykelturismled* genom Blekinge. Intervjustudien omfattar intervjuer med kommuner och turistföreningar i regionen. De beskriver sitt cykelarbete, vilka frågor som är viktigast för dem och hur de ser på arbetspendling med cykel, cykelturism, kombinerad mobilitet, Mobility Management och samverkan med region och andra kommuner. GIS-analyserna bygger på data från databaserna NVDB (nationell vägdatabas) och NJDB (nationell järnvägdatabas) samt data från Region Blekinge och Blekingetrafiken. GIS-analyserna har kompletterats med manuella inmatningar baserade på resultatet från intervjustudien.

Utifrån analyserna framkom det att samtliga kommuner är intresserade av att delta i arbetet med revideringen av cykelstrategin. Kommunerna har olika arbetssätt, behov och förutsättningar kopplat till cykelarbete och det är viktigt att hörsamma detta för att cykelstrategin ska bli ett användbart stöd för kommunerna.

Vissa cykelvägar kan samnyttjas för cykelturism och cykelpendling. Det gäller främst de cykelvägar som går längs kusten, mellan tätorter och till stora arbetsgivare. De noder som identifieras i studien tyder på att en kustnära turismcykelled på vissa platser kan knyta ihop olika noder på ett naturligt sätt. Den föreslagna kustnära turismcykelleden skulle länkas samman med Sydostleden, vilket hade varit gynnsamt för cykelturismen.

Det finns goda förutsättningar för att kombinera cykling med andra trafikslag Blekinge. Idag är det avgiftsfritt att ta med cykeln på tågresor inom regionen och flera av kommunerna har erbjudit cykeluthyrning intill tågstationerna. På bussar är det inte tillåtet med cykel, men det är något som diskuteras inför kommande upphandling. Något som hittills saknats är ett strukturerat sätt att arbeta med marknadsföring, vilket är nödvändigt för att öka andelen resenärer som är villiga att kombinera exempelvis cykling med kollektivtrafik. Vidare arbetar kommunerna i olika utsträckning med Mobility Management och ser det som en viktig del i att öka andelen cyklisterna.

Rapporten avslutas med tre rekommendationer och redogörs nedan:

1. Beakta kommunernas särskilda behov och förväntningar vid revidering av cykelstrategin.
2. Identifiera och prioritera sträckor i och i anslutning till den tilltänkta kustnära turismcykelleden som kan nyttjas av olika målgrupper.
3. Vidareutveckla och informera om kombinerad mobilitet i regionen.

Rekommendationerna riktar sig till Region Blekinge och är vägledande i det fortsatta arbetet med revideringen av cykelstrategin.

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	5
1.1	Bakgrund och syfte .....	5
1.2	Genomförande .....	6
1.3	Avgränsning .....	6
2	Omvärldsbevakning .....	8
2.1	Internationellt .....	8
2.2	Cykelfrämjande åtgärder .....	8
2.2.1	Kombinerad mobilitet .....	9
2.2.2	Mobility Management-åtgärder.....	9
2.2.3	Elcykel.....	10
2.3	Cykelturism och rekreationscykling .....	11
2.3.1	Klassificering av cykelturismleder.....	12
2.3.2	Kattegattleden .....	13
3	Strategiska dokument med koppling till cykling i Region Blekinge .....	15
3.1	Länstransportplanen för Blekinge 2018-2029 .....	15
3.2	Strategiska noder .....	16
3.3	Kustnära cykelturismled .....	17
4	Resultat och analys.....	19
4.1	Kommunalt cykelarbete.....	19
4.1.1	Utmaningar i nuvarande cykelarbete .....	20
4.1.2	Kombination av cykelturism och arbetspendling .....	21
4.1.3	Kombinerad mobilitet .....	22
4.1.4	Samverkan i det framtida cykelarbetet.....	22
4.1.5	Mobility Management .....	23
4.2	Turismföreningars cykelarbete .....	24
4.3	Betydelsefulla cykelnoder och cykelstråk .....	25
4.3.1	Cykelnoder.....	25
4.3.2	Cykelstråk.....	27
4.3.3	Kombinerad mobilitet - cykel i anslutning till tåg och buss .....	29
5	Rekommendationer.....	31
6	Referenser .....	34
	Bilaga 1- intervjufrågor kommuner .....	36
	Bilaga 2- intervjufrågor turismföreningar.....	38
	Bilaga 3 - kartor .....	39

**Titel:** Cykelstudie för Region Blekinge

**Beställare:** Sarah Keidser, Region Blekinge

**Konsult:** AFRY

**Konsultgrupp:**

- Magdalena Lantz, uppdragsledare
- Ludwig von Werder, utredare
- Matilda Anttila, utredare
- Karolina Pamp- Sandgren, kvalitetsgranskare
- Martin Nilsson, expertstöd

**Datum:** januari 2022

**Version:** 2.0

## 1 Inledning

Rapportens tre första kapitel beskriver syfte och ramar för uppdraget samt kunskapsinsamling och vilka underlag som ligger till grund för utredningen. Inledningen består av bakgrund och syfte, en beskrivning av genomförandet och avgränsningarna för uppdraget. Kapitlet följs av en omvärldsbevakning som sammanfattar aktuell information relaterat till cykling ur ett internationellt perspektiv, olika cykelfrämjande åtgärder och slutligen ett avsnitt om cykelturism och rekreationscykling.

I det tredje kapitlet sammanställs de strategiska dokument som fungerat som referensmaterial, som är: *Länstransportplanen för 2018-2029*, *Strategiska noder från 2021* och en förstudie från 2014 gällande en *Kustnära turismcykelled genom Blekinge*

Därefter sammanställs resultat och analys av genomförda intervjuer med kommuner och turismföreningar samt en analys av vilka noder och stråk som är betydelsefulla för utredningen. Avslutningsvis presenteras rekommenderade åtgärder som beskriver *varför*, *hur* och med vilka *verktyg* åtgärden bör genomföras.

### 1.1 Bakgrund och syfte

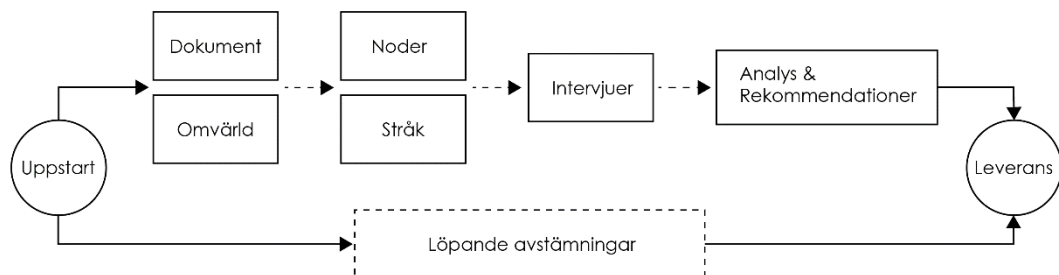
Cykeln har funnits sedan slutet av 1800-talet och är fortfarande ett omåttligt populärt transportmedel med en rad olika fördelar. Transporter med cykel är utsläppsfria och gör cykeln till ett av världens mest miljövänliga transportslag, samtidigt som det är bullerfritt och därför positivt för städernas stadsmiljöer. Cykeln bidrar till bättre fysisk och mental hälsa – cykelpendling bidrar till ökad vardagsmotion och cykel är en uppskattad träningsform. Under de senaste åren har även cykelsemestrandet ökat. Detta indikerar att cykeln är ett mångfacetterat färdmedelsval, där cykelinfrastrukturen måste anpassas utefter olika behov.

Blekinge är till ytan en liten region med korta avstånd mellan olika målpunkter. I dagsläget är det kostnadsfritt att ta med cykeln på tåget men det tillkommer en kostnad vid tågresor över länsgränsen. Avgiftsfria resor med cykel på tåg skapar förutsättningar för en hög cykelandel och goda möjligheter till intermodala transporter. Vid årsskiftet 2017/2018 antogs styrdokumentet *Regional Cykelstrategi för Blekinge 2018-2029*. Strategin syftar till att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling, samt uppmuntra till ökad cykling och främjande av cykelkultur i länet. Målsättningen är att cykelstrategin ska revideras var fjärde år, vilket innebär att revideringsarbetet kommer att påbörjas under år 2022. Cykelstrategin ska säkerställa att de föreslagna prioriteringarna och åtgärderna leder till långsiktiga investeringar i cykelinfrastrukturen. Nedan redogörs syftet med *uppdraget Cykelstudie för Region Blekinge*.

Syftet med uppdraget är att ta fram ett kunskapshöjande underlag gällande cykling i Region Blekinge, som utgör underlagsmaterial inför kommande revidering av cykelstrategin.

## 1.2 Genomförande

För att kunna besvara syftet har projektet följt genomförandeprocessen i Figur 1.



Figur 1. Processbild av genomförandet.

Omvärlds- och dokumentanalys utgjorde grunden för projektet och syftar till att skapa en förståelse gällande cykling ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. För det regionala cykelperspektivet var det framförallt tre dokument: *Länstransportplan för Blekinge 2018-2019*, *Strategiska noder- Definitioner, utpekade platser och underlagsmaterial* samt *Kustnära turismcykelled genom Blekinge* som utgjorde underlagsmaterialet. Resultatet av omvärlds- och dokumentanalysen redogörs i kapitel 2 och kapitel 3.

Omvärldsanalysen efterföljdes av en kartläggning av stråk och viktiga noder i Blekinges cykelnät, genom att använda GIS-programvaran ArcMap med data från både NVDB (nationell vägdatatabas) och NJDB (nationell järnvägdatatabas). Som komplement till detta insamlades även data från Region Blekinge och Blekingetrafiken. Cykelstråken kategoriserades utefter Hedlund & Larsson Wallin (2021) indelning för cykelbarhet. Då rekreativ- och turismcykling identifierats som relevant att inkludera i studien beaktades även kartmaterial från ARK56 (nätverk av leder i Biosfärområde Blekinge Arkipelag) och den föreslagna kustnära turismcykelleden från dokumentet *Kustnära turismcykelled genom Blekinge*. Resultatet av kartläggningen redogörs primärt i avsnitt 4.3.

I utredningen inkluderades även det kommunala perspektivet och därför genomfördes intervjuer med nyckelpersoner på samtliga kommuner i Blekinge. Intervjuerna var av semistrukturerad karaktär det vill säga att utgångspunkten var en standardiserad frågemall, med möjlighet till både diskussion och tillägg under intervjuerna som ger studien både djup och bredd. Frågemallen skickades ut en dag i förväg till samtliga respondenter och redogörs i Bilaga 1 och Bilaga 2. Utöver tjänstemän med expertis inom trafikplanering på kommunerna intervjuades även representanter från två turistorganisationer, därav två olika frågemallar. Resultatet från intervjustudien redogörs framförallt i avsnitten 4.1 och 4.2.

De resultat som framkommit under föregående steg sammanställdes och analyserades. Detta låg sedan till grund för de avslutande rekommendationerna som beskrivs i kapitel 5.

## 1.3 Avgränsning

Inom ramen för uppdraget har ett antal avgränsningar gjorts som beskrivs nedan:

- Omvärldsbevakningen fokuserar framförallt på nationella initiativ som ansågs relevanta för Region Blekinge. Ett fåtal internationella fall har belysts eftersom de ansågs vägledande inom cykelplanering.
- För de tre dokumenten som korsanalyserats det vill säga *Länstransportplan för Blekinge 2018-2019*, *Strategiska noder- Definitioner, utpekade platser och*

*underlagsmaterial* samt *Kustnära turismcykelled genom Blekinge*, har fokus varit på de delar som belyser cykelarbetet.

- Vid val av strategiska noder, som beskrivs mer ingående i avsnitt 4.3, ansågs följande fem aspekter relevanta för cykling: kommersiell- och annan grundläggande service, offentlig service, kultur- och besöksanledning, kollektivtrafikutbud och antal arbetstillfällen. Medan aspekten tillgång till bredband exkluderades vid urvalet av strategiska noder.
- Rapporten studerar cykelplanering från ett översiktligt perspektiv och går därför inte in på cykelvägars utformning eller sträckning på detaljnivå.
- Inga medborgare tillfrågades, då intervjuer med kommunerna och turistföreningarna ansågs mer prioriterat för detta ändamål.

## 2 Omvärldsbevakning

Omvärldsbevakningen inleds med ett avsnitt om cykling i internationell kontext som sedan efterföljs av ett avsnitt om cykelfrämjande åtgärder och avslutas med ett avsnitt om cykelturism och rekreationscykling.

### 2.1 Internationellt

Idag är cykel ett transportmedel som på allvar kan utmana bilen, i synnerhet eftersom elcykeln blivit allt vanligare. Det välrenommerade indexet *The Copenhagenize Index* rankar kontinuerligt de mest cykelvänliga städerna i världen, där Köpenhamn upprepade gånger utsetts till världens bästa cykelstad, se Tabell 1 (Copenhagenize, 2019). I dagsläget cykelpendlar 55 % av Köpenhamnsborna till arbetet och 63 % av skolbarnen cyklar eller går till skolan. Nästan alla invånare äger en cykel och stadens cykelnät är utbrett och väl sammanlänkat.

Tabell 1. Index för cykelvänlighet år 2019 (Copenhagenize, 2019).

1	Köpenhamn
2	Amsterdam
3	Utrecht
4	Antwerpen
5	Strasbourg
6	Bordeaux
7	Oslo
8	Paris
9	Wien
10	Helsingfors

I Amsterdam utgör cyklingen hjärtat i stadens infrastruktur. De har ett väl utbrett sammanhängande cykelnät samt ordentligt med cykelgarage och cykeluthyrningar, vilket gör cyklingen tillgänglig för många olika målgrupper. Både Köpenhamn och Amsterdam visar tydligt hur det går att förändra människors resmönster genom stadsplanering som utgår från cykeln istället för bilen.

I flera städer i världen har extra cykelkörfält byggts som en effekt av förändrade resmönster till följd av Covid-19 pandemin. När biltrafiken minskat har städer som bland annat Bogotá, Berlin, Milano och Paris gått i en mer cykelvänlig riktning och satsat på cykelvägar. Det går att snabbt leda om trafiken till ökad tillgänglighet för cykel. Bogotá har exempelvis på kort tid byggt upp 76 kilometer ny cykelväg med hjälp av trafikkoner. Medan Berlin har skapat två helt nya cykelleder med gula markeringar i gatan som tidigare användes för omledningstrafik.

### 2.2 Cykelfrämjande åtgärder

Hälften av alla bilresor i tätort är kortare än fem kilometer (Trafikverket, 2011) och även majoriteten av resor till arbete och skola (Boverket m.fl., 2015). Den största potentialen för att öka andelen resor med cykel är inom och nära tätorter, främst för resor under fem kilometer. I inforutan nedan beskrivs ett antal aspekter som är viktiga att ha i åtanke för att främja cykelplaneringen i stadsplaneringsprocessen.



**Viktigt att ha i åtanke vid cykelplanering (Boverket, 2018):**

- **Avstånd:** utgå från restid istället för att fokusera på det faktiska avståndet.
- **Markanvändning:** blandning och diversitet, många målpunkter är lätta att nå med cykel så att ärenden kan kombineras på ett smidigt sätt.
- **Transportsystemet:** god struktur på cykelvägnätet (täthet, kontinuitet, separerade banor).
- **Stadsmiljö:** trivsamma och estetiskt tilltalande blandade miljöer, tilltalande gatu- och trafikmiljö.
- **Säkerhet:** trafikljus, belysning, säker trafikmiljö.

Inforuta 1. Faktorer att ha i åtanke vid cykelplanering.

Årstider och väderförhållanden har en inverkan på hur attraktiv cykeln är som färdmedel, men om vinterväghållningen sköts så behöver inte inverkan av ett kallare klimat vara påtaglig. Studier visar att cykling vintertid påverkas mer av väglaget än av kylan. Halt väglag i kombination med olika väderförhållanden såsom regn och blåst är det som upplevs som mest negativt av cyklister (Niska m.fl., 2010).

### 2.2.1 Kombinerad mobilitet

Genom kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor så nyttjas cykelns flexibilitet i kombination med kollektivtrafikens hastighet och räckvidd. Kombinerade resor med exempelvis cykel och kollektivtrafik kan konkurrera med bilen utifrån aspekter som pris, tid och tillgänglighet. Det går inte att utforma ett kombinerat cykel- och kollektivtrafiksystem på ett allmängiltigt sätt, utan lokala förutsättningar måste beaktas vid utformning av systemen. Fördelarna är störst i orter med ett cykelvänligt avstånd till kollektivtrafiken.

Genom att tillhandahålla cykelparkeringar vid hållplatser ökar också viljan att cykla till hållplatser. För att cykelparkeringarna ska upplevas som attraktiva behöver de vara trygga och lokaliseras nära målpunkter. Genom implementering av förvaringsboxar ökar också incitamenten att resa med cykel till hållplatser. Dock är det viktigt att de marknadsförs och synliggörs för allmänheten för att öka användningen.

**Exempel på kombinerad mobilitet i Skåne**

I Skåne är det möjligt för cirka 28 % av den arbetande befolkningen att nå sina arbetsplatser med en 15 minuter lång cykelresa (Nuruzzaman m.fl., 2021). Det innebär att en mycket större andel av populationen i Skåne skulle kunna nå sina arbetsplatser genom att kombinera cykel och kollektivtrafik.

Inforuta 2. Exempel på kombinerad mobilitet i Skåne.

### 2.2.2 Mobility Management-åtgärder

För att öka antalet cykelresor krävs det en överflyttning från korta bilresor till cykelresor. Den största överflyttningspotentialen anses vara bilresor som är kortare än fem kilometer. Vid användning av elcykel kan avståndet förlängas till två mil (Buczyński, Kolczyńska & Küster, 2021). För att åstadkomma denna överflyttning krävs en kombination av både fysiska infrastrukturella åtgärder och mjuka åtgärder som oftast benämns som antingen beteendepåverkande åtgärder eller Mobility Management-åtgärder.

För att uppnå ett lyckat Mobility Management-arbete bör olika typer av åtgärder införas under en längre tidsperiod. Erfarenhetsmässigt har Mobility Management-åtgärder störst effekt om de implementeras i samband med att personen förändrar en vana (Konsumentverket, 2018). Vid en förändrad vana uppstår det ett så kallat förändringsfönster (eng. window of opportunity), som innebär att personen är som mest förändringsbenägen och mottaglig för att upprätta en ny vana. Förändringsfönstret kan exempelvis uppstå i samband med arbetsplatsförändring, vid flytt till en ny bostad eller en förändrad familjesituation.

I samband med nyexploatering av bostäder har det visat sig effektivt att implementera så kallade gröna resplaner. Gröna resplaner innebär att en fastighetsägare eller byggaktör får reduktion på antal parkeringsplatser mot att denne samtidigt främjar hållbara färdmedelssätt. Detta har exempelvis gjorts i kommunen Hammarö i Värmland där fastighetsägaren implementerade nedanstående cykelfrämjande åtgärder samtidigt som kommunen ansvarade för att upprätta ett fungerande cykelnät till de nyetablerade bostäderna (Boverket, 2018):

- En cykelpool med bokningsbara cyklar.
- Cykelserviceavtal och cykelverkstad kopplat till fastigheten.
- Uppvärmda, säkra och trygga cykelparkeringar.

Även arbetsgivare har möjlighet att förändra resvanorna bland de anställda. En effektiv metod för att öka cykelpendlingsresorna har visat sig vara att implementera konceptet hälsotrampare. Det innebär att arbetstagaren som tidigare bilpendlat förbinder sig att cykla till jobbet ett visst antal gånger i veckan och i gentjänst erbjuder arbetsgivaren fria hälsotester. Konceptet har testats på ett flertal arbetsplatser och bedömningen är att mellan 60-85 % av testpersonerna fortsätter med den nya vanan efter testperioden (Andersson, 2018).

Att etablera vanor i tidig ålder medför ofta att den håller i sig senare i livet. Det innebär att skolan har möjlighet att etablera cykelvanor som resulterar i att barn fortsätter att cykla senare i livet. Skolan kan exempelvis implementera Mobility Management-åtgärder såsom cykeldagar i skolan där barnen får lära sig att cykla i en snitslad bana eller anordna gå- och cykla tävlingar.

### **2.2.3 Elcykel**

Det senaste decenniet har elcykeln blivit allt vanligare och har i nuläget tagit betydande marknadsandelar på cykelmarknaden. Fortsätter tillväxten på samma sätt kommer mängden elcyklar inom en tio-års period att utgöra 10 - 20 % av den totala andelen cyklar (Boverket, 2018). I Nederländerna säljs numera fler elektrifierade än konventionella cyklar, se Tabell 2.

Tabell 2. Elcykelns marknadsandelar av nya cykelköp i europeiska länder (Nielsen m.fl., 2019 &amp; Cykelbranschen, 2021).

Land	Marknadsandelar elcykel [%]
Belgien	50
Danmark	10
Frankrike	40
Nederländerna	> 50
Spanien	11
Sverige	20
Tyskland	25
Österrike	33

Elcykeln är ett relativt nytt fenomen vilket gör att erfarenheten, forskning kring färdmedlet och dess påverkan på resandemönstret är begränsad. Med hjälp av elmotorn upplever cyklisten cykelresan mindre ansträngande gentemot om cykelresan hade gjorts med en konventionell cykel. Det medför i sin tur att fler grupper i samhället har möjlighet att ersätta bilresor med cykelresor. En grupp som anses gynnas av ökad tillgång av elcyklar är boende på landsbygd, framförallt för att ta sig till och från kollektivtrafiken (Nielsen m.fl., 2019).

En ökad användning av elcyklar ställer nya krav på infrastrukturen, som exempelvis cykelvägarnas bredd och kurvradier. Detta är nödvändigt eftersom högre hastigheter uppnås med elcyklar jämfört med konventionella cyklar, vilket medför fler omkörningar. Eftersom elcyklar generellt är dyrare än konventionella cyklar är det viktigt att det finns säkra cykelparkering med exempelvis ramlåsmöjligheter för att låsa cykeln vid framförallt större målpunkter.

Det råder oenighet gällande hur långa resor som görs med elcyklar, men det har konstaterats att cykelresorna ökar både i sträcka och tid. Den genomsnittliga pendlingssträckan för elcyklisten är åtta kilometer, i jämförelse med drygt fem kilometer för cykelpendlare med konventionella cyklar (Bourne m.fl., 2020).

#### Exempel på planering för elcyklar i Jönköping

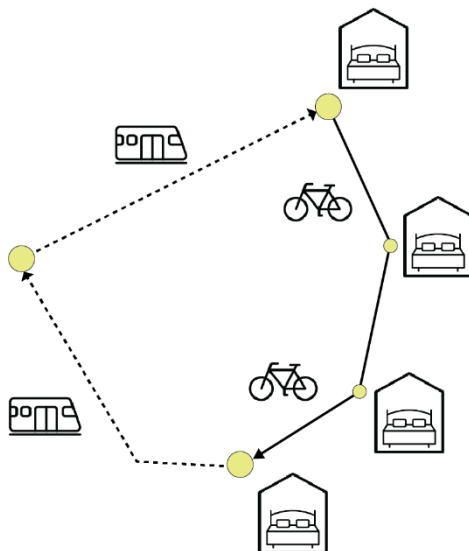
Jönköping kommun har använt olika verktyg för att locka bilister att övergå till att bli cyklister. Pendlarkartor för elcyklister är ett av flera verktyg som tagits fram i Jönköping kommuns arbete att få fler att cykla (Boverket, 2018). I kartorna är ett avstånd på upp till tio kilometer från startpunkt till arbetsplats utmarkerat.

Inforuta 3. Exempel på planering för elcyklar i Jönköping.

## 2.3 Cykelturism och rekreativ cykling

I EU-publikationen *Integrated cycling planning guide*, som redogör för EU-finansierade investeringar i cykelinfrastruktur, beskriver att det finns flera sorters målgrupper för regionala cykelnätverk (Buczyński, Kolczyńska & Küster, 2021). Målgrupperna är bland annat arbets- och studiependlare och turister. Turismcykelleder är de enda som är utformade för att ge möjlighet till övernattning och resande över längre sträckor. Ofta utgörs majoriteten av cykelresorna på turismcykelleder av kortare resor. Trots detta genererar cykelturister en avgörande del av cyklistrelaterade inkomster längs sträckan. Detta beror på att

cykelturister under en längre period gör flera stopp per dygn för att både äta och återhämta sig, vilket illustreras i Figur 2. Det finns därför ekonomiska incitament för att förbättra cykelvägnätet.



Figur 2. Typiskt resmönster för cykelturism, modifierad utifrån Buczyński, Kolczyńska & Küster, (2021).

### 2.3.1 Klassificering av cykelturismleder

Möjlighet att ta med cykeln i kollektivtrafiken är en grundförutsättning för cykelturism (Trafikverket, 2021; Buczyński, Kolczyńska & Küster, 2021). Om detta inte är möjligt bör det finnas hyrcyklar vid start- och slutpunkter på cykelturismstråket. Inom cykelturism brukar cykelleder klassificeras på olika vis som redogörs i Inforuta 4.

#### Nationella leder

- Är cirka 200 kilometer långa.
- Passerar minst två tätorter som är lämpliga som start- eller slutpunkter (exempelvis städer och hamnar) och som kan nås med kollektivtrafik.
- Har i start- och slutpunkterna anslutning till kollektivtrafik, där det är möjligt att ta med cykeln.

#### Regionala leder

- Är cirka 65 kilometer långa.
- Har lämpliga start- eller slutpunkter (exempelvis städer och hamnar) som kan nås med kollektivtrafik.

#### Lokala rekreationsleder

- Är kortare än 65 kilometer.
- Kan knyta ihop regionala leder.

Inforuta 4, Trafikverkets klassificering av cykelleder (Trafikverket, 2021).

För att en cykelturismled ska få utmärkning som nationell eller regional led ska ett antal kvalitetskriterier uppfyllas. Detaljerad information om kriterierna finns i *Cykelleder för rekreation och turism*, i Tabell 3 följer en kortfattad sammanfattning (Trafikverket, 2021). Utmärkningen lokal rekreationsled uppfylls också genom nedanstående kriterier, men där kriterierna för *tillstånd för utmärkning av led* och *kommunikation* har exkluderats.

Tabell 3. Kvalitetskriterierna för nationella samt regionala cykelleder (Trafikverket, 2021).

Kvalitetskriterierna för nationella och regionala cykelleder	
Förankring	Cykelledens sträckning är förankrad med berörda kommuner, regionförbund och Trafikverkets region. Sträckan har även en utpekad huvudman.
Tillstånd för utmärkning av led	Längs cykelleden ska det från berörda vägghållare finnas tillstånd för utmärkning. Avtal behövs för att säkerställa ledens kontinuitet över tid.
Tillgänglighet (förutom tillgänglighet med kollektivtrafik)	Cykelleden går att använda på ett tillgängligt och komfortabelt sätt med utrymme för cyklar med släp. Krav på markbeläggning, dimensioner och lutningar för leden ingår också i detta kriterium. Dagens brister avseende möjligheter att ta med cykel i kollektivtrafiken gör att detta inte är ett obligatoriskt krav.
Trafiksäkerhet	Fysisk separering från fordon är det som främst skapar en säker trafikmiljö för cyklister. En trafiksäkerhetsklassning finns för statliga vägar och görs tillgänglig via NVDB under våren 2022. För kommunala vägar kan eventuella analyser av trafiksäkerheten längs cykelleden vara del av bedömningen.
Trafikmiljö	Trafikmiljön på olika sträckor bedöms utifrån ett uppsatt system med kategorierna grön, gul och röd standard. Årsdygnstrafiken (ÅDT) och höga hastigheter påverkar hur cyklister upplever trafikmiljön.
Attraktivitet	Cykelledens attraktivitet påverkas av faktorer såsom cykelmiljö och frekvent återkommande övernattningsmöjligheter.
Kommunikation	I de fall där delar av sträckningen inte är lämplig för vissa målgrupper (exempelvis barn och äldre), ska detta vara tydligt kommunicerat. Uppdatering i NVDB med cykelledens sträckning är också ett krav.
Kvalitetssäkring	Huvudmannen för cykelleden har en långsiktig budget och plan för utveckling och förvaltning av leden.

### 2.3.2 Kattegattleden

Kattegattleden är den första nationella cykelleden och är 39 mil lång, se Figur 3. Den invigdes år 2015 och syftar till att tjäna som tillväxtmotor för besöksnäringen. Region

Halland har tillsammans med samtliga kommuner i Hallands län, Trafikverket och Region Skåne utvecklat cykelleden. För att hantera de organisatoriska utmaningarna som kan uppstå när många aktörer är inblandade i ett projekt, så skapades ett heltäckande samarbetsavtal gällande infrastruktur och destinationsutveckling för Kattegattleden. En viktig lärdom från projektet har varit att högre krav ställs på en nationell cykelled än en lokal cykelled.

Den totala kostnaden för projektet uppgick till cirka 180 miljoner kronor, vilket delvis finansierats med medel i den nationella infrastrukturplanen. Utöver det har kommunerna som cykelleden går igenom finansierat 50 % av kostnaderna. Finansiering har även säkrats i de regionala trafikplanerna för Region Halland och Region Skåne.



Figur 3. Del av Kattegattleden (AFRY, 2021).

### 3 Strategiska dokument med koppling till cykling i Region Blekinge

Som referensmaterial används *Länstransportplan för Blekinge 2018-2029*, *Strategiska noder- Definitioner, utpekade platser och underlagsmaterial* samt *Kustnära turismcykelled genom Blekinge*, se Figur 4. Vid bearbetning av dokumenten har fokus legat på de aspekter som ansetts relevanta för uppdragets syfte. Detta för att möjliggöra jämförelser mellan de regionala dokumenten och övrigt kunskapsmaterial som presenterats i föregående avsnitt.



Figur 4. Referensmaterial för projektet.

#### 3.1 Länstransportplanen för Blekinge 2018-2029

I Länstransportplanen för Blekinge 2018-2029 skildras länets inriktning avseende infrastruktur och transporter. Planen hanterar flera aspekter inom detta ämnesområde som exempelvis transportkorridorer, utbyggnation av järnväg och europavägar samt förutsättningar för sjöfart.

Enligt Länstransportplanen ska fler resenärer ges möjlighet att ersätta korta bilresor med cykelresor. För att möjliggöra en ökad andel cykelresor föreslås samfinansiering av Sydostlänken och Blekinge kustbana, utbyggnad av cykelvägar samt att kollektivtrafikens förutsättningar förbättras i samarbete med regionens kommuner. Viktiga långsiktiga insatser som pekas ut är utveckling av kollektivtrafiken i tätorterna och utbyggnad av cykelvägar. Kollektivtrafiken väntas få en mer konkurrenskraftig roll i och med att fler invånare i länet förväntas bo i centrala stationsnära lägen. I dagsläget bor 90 000 invånare med närhet till en järnvägsstation längs Blekinge kustbana och det planeras för 1 500 nya bostäder inom gångavstånd från stationerna i regionen.

För att uppmuntra till ökad användning av cykel föreslås både så kallade mindre åtgärder och sådana som tar del av statlig medfinansiering, se Tabell 4. Framst ska cykelvägar anläggas för att underlätta cykelpendling. Den kustnära cykelturismledens sträckning ska beaktas vid val av åtgärder, se Figur 7 för sträckning. Medfinansiering från berörda kommuner med 50 % av kostnaderna möjliggör denna sorts cykelåtgärder och medför att cykelvägar för upp till 74 miljoner kronor kan anläggas.

En tidigare version av Länstransportplanen hade som mål att 50 % av det regionala cykelnätet skulle vara utbyggt till år 2025 för att sedan vara fullständigt utbyggt till år 2030. Detta som en del i att öka användandet av cykel. Sedan den senaste upplagan av Länstransportplanen publicerades har målet för fullständig utbyggnad justerats. I dagsläget är målet att huvudcykelnätet ska stå klart till slutet av den nya planperioden,

det vill säga år 2033. Insatser som påverkar cykelanvändandet kan även utföras i samband med övriga åtgärder för ökad trafiksäkerhet och finansieras delvis genom statlig medfinansiering.

I Tabell 4 visas ett utdrag ur ekonomisk sammanställning av upparbetade medel 2014-2017 från Länstransportplanen. Tabellen redogör endast de kostnader som är relaterade till kollektivtrafik och cykel samt den totala kostnaden för samtliga åtgärder som presenteras i Länstransportplanen.

Tabell 4. Utdrag ur tabell för ekonomisk sammanställning efter justering av upparbetade medel 2014-2017.

	Totalkostnad	Kommentar
<b>Mindre åtgärder</b>		
Cykelåtgärder	87 mkr	Kommunal medfinansiering (50 %)
Kollektivtrafikåtgärder	4,5 mkr	
<b>Statlig medfinansiering</b>		
Kollektivtrafik	37 mkr	
Trafiksäkerhet/miljö inkl. cykel	34 mkr	
<b>Totalt cykelrelaterade åtgärder</b>	<b>162,5 mkr</b>	
<b>Totalt inklusive övriga åtgärder i planen</b>	<b>891,8 mkr</b>	

### 3.2 Strategiska noder

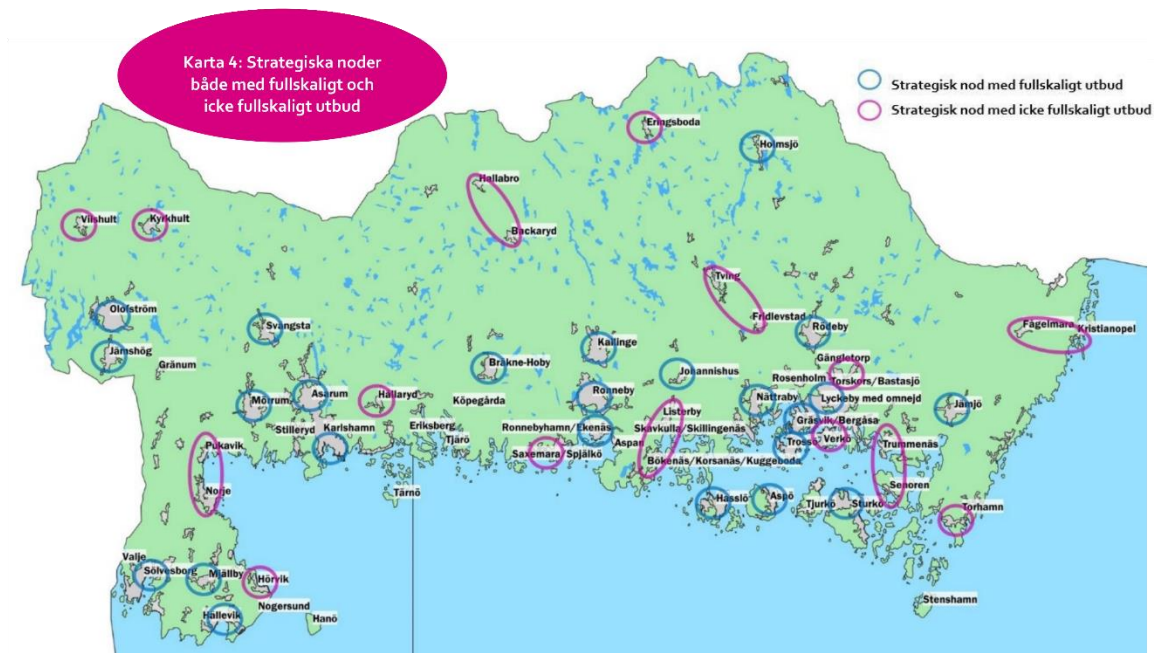
I dokumentet *Strategiska noder* som publicerades av Region Blekinge i mars 2021 identifieras platser i länet utefter olika egenskaper. Kartläggningen syftar till att fungera som ett stöd i regional och lokal planering samtidigt som den belyser befintliga strukturer i Blekinges geografi. De egenskaper som varit utgångspunkt i kartläggningen redogörs i Inforuta 5.

- **Kommersiell- och annan grundläggande service:** Kommersiell service samt minst ett annat serviceslag på platsen.
- **Offentlig service:** Minst tre olika serviceslag på platsen.
- **Kultur och besöksanledning:** Minst två olika besöksmål eller kulturutbud per år på platsen.
- **Kollektivtrafikutbud:** Platser med minst 300 invånare och minst sju turer i båda riktningarna, varav någon efter kl. 18 måndag till fredag, samt någon tur på lördag och söndag.
- **Antal arbetstillfällen:** Minst 100 arbetstillfällen på platsen.
- **Tillgång till bredband:** Platser där minst 60 % av bostads- och verksamhetsbyggnader är anslutna till bredband om minst 100 Mbit/s.

Inforuta 5. Egenskaper som utgör klassificeringen av strategiska noder.

De platser som innehåller minst fyra av de sex egenskaperna i Inforuta 5 klassificeras som strategiska noder med fullskaligt utbud. I Figur 5 illustreras var i länet det finns noder med fullskaligt utbud. De noder som inte enskilt uppnår fullskaligt utbud hade kunnat kopplas samman med närliggande noder som inte heller uppnår fullskaligt utbud. Framförallt om de två närliggande noderna med icke fullskaligt utbud har kompletterande utbud, se Figur 5.





Figur 5. Strategiska noder med fullskaligt och icke fullskaligt utbud.

Slutligen presenteras en så kallad motpolskarta som visar ytan som inte täcks in av de strategiska noderna, se Figur 6. Motpolskartan består av områden som har andra kvaliteter som exempelvis naturvärden, vandringsleder och skärgård.



Figur 6. Motpolskarta.

### 3.3 Kustnära cykelturismled

År 2014 genomfördes en förstudie gällande en kustnära turismcykelled genom Blekinge. Målsättningen med turismcykelleden var att den skulle klassificeras som en nationell cykelled i enlighet med Trafikverkets krav som beskrivs med ingående i avsnitt 2.3.

Generellt anses cykelturism ha en stor potential som medför många positiva effekter. Cykelturism är klimatsmart, främjar folkhälsan samt genererar ökade intäkter för näringsidkare längs cykelledsstråket. Blekinge ligger även geografiskt fördelaktigt både ur ett internationellt samt nationellt perspektiv när det gäller cykelturism. Internationellt sett är det relativt enkelt för både danskar och tyskar att ta sig till Blekinge med tåg för en cykelsemester. Detta gäller även turister från Polen och Litauen som kan ta sig till Blekinge med båt. Ur det nationella perspektivet ansluter Sydostleden som går från Skåne in i västra Blekinge söderifrån, se Figur 7. Även skärgården i Blekinge har ett stort värde och det finns stor potential att vidareutveckla cykelupplevelsen ute på öarna.



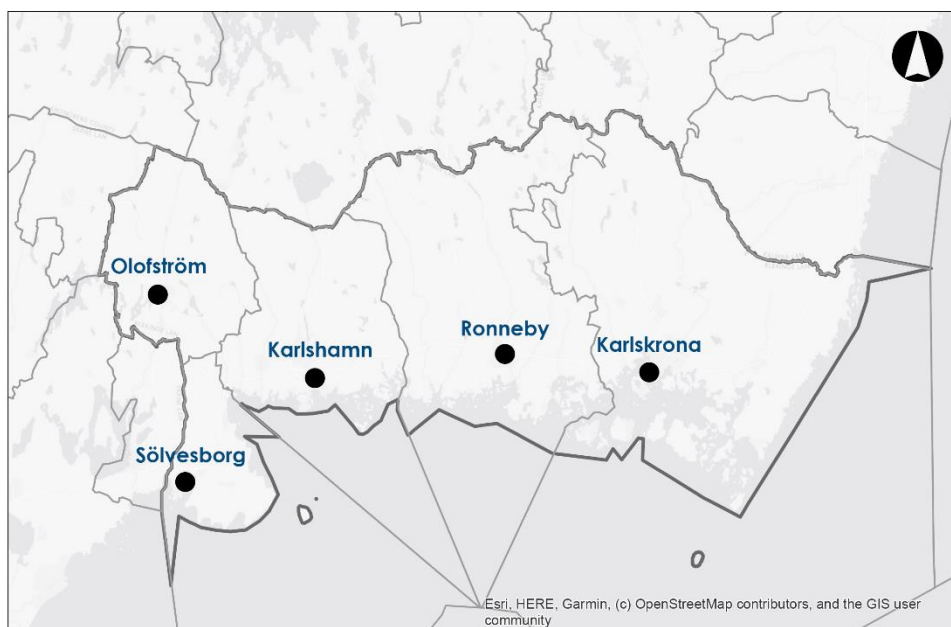
Figur 7. Turismleder i södra Sverige inklusive förslag på kustnära led i Blekinge (Region Blekinge, 2014).

Studier visar att det uppstår positiva synergieffekter mellan vardags- och turismcyklandet, det vill säga att ett flertal sträckor nyttjas för båda ändamålen (Buczyński, Kolczyńska & Küster, 2021). Det innebär att trafiksäkerhetshöjande åtgärder främjar både turisten och vardagcyklisten, därmed bör detta vara gemensamma satsningar snarare än enskilda. Att identifiera gemensamma sträckor för både vardags- och turistcyklisten och prioritera dessa har därmed potential att få ett högt nyttjande.

Förstudien visar att det är möjligt att skapa ett drygt 20 mil långt cykelstråk från Vajle i väster till Bröms i öster. För att cykelstråket ska uppnå en tillräckligt god standard och kunna klassificeras som en nationell cykelled redogör förstudien vilka säkerhetshöjande åtgärder som krävs utifrån 90 olika delsträckor. Kostnaden för upprustningen av cykelleden beräknas vara mellan 75-100 miljoner kronor i infrastrukturella investeringar, vilket är i linje med övriga cykelleder i södra Sverige.

## 4 Resultat och analys

I följande avsnitt presenteras och analyseras resultatet från intervjuerna. Avsnitt 4.1 och 4.2 baseras enbart på genomförda intervjuer och avsnitt 4.3 på datainsamling. De som intervjuats från Blekinges kommuner innehar olika befattningar såsom tekniska samordnare för miljö eller trafik, exploateringsingenjör, projektingenjör och projektplanerare. Därtill intervjuades representanter från Blekinge Arkipelag och Visit Blekinge. De strategiska dokumenten tillsammans med omvärldsbevakningen ligger till grund för kategoriseringen av olika teman som behandlats. Kapitlet avslutas med resonemang utifrån ett antal framtagna kartor som syftar till att visa noder och stråk som ansetts viktiga ur olika perspektiv. Kartorna visas även i större format i bilaga 3. Samtliga centralorter i respektive kommun har pekats ut som så kallade fokusorter i kartmaterialet, se Figur 8. Avsnitt 4.1 och 4.2 är i huvudsak en sammanfattning av vad som uttryckts under intervjuerna samt viss analys. Rekommendationer baserade på analyserna presenteras i kapitel 5.



Figur 8. Kommungränser med tillhörande centralorter i Blekinge.

### 4.1 Kommunalt cykelarbete

Kommunerna i Blekinge har skilda förutsättningar när det kommer till arbete med cykelplanering vilket tydliggörs i Tabell 5. Geografiskt läge och befolkningsmängd är två viktiga parametrar för planeringen av det kommunala cykelarbetet.

Vissa kommuner har tagit fram egna cykelplaner eller har cykelplaner under utveckling, medan andra inte har det. Detta påverkar hur den regionala cykelstrategin används samt vilka önskemål kommunerna har inför revideringen av den regionala cykelstrategin. Kommunerna har därtill kommit olika långt i utbyggandet av cykelnät och har därför olika prioriteringar gällande cykelplaneringen. En del kommuner arbetar på bred front med Mobility Management-åtgärder för att få fler cyklister att nyttja befintliga stråk, medan andra kommuner arbetar i mindre utsträckning med Mobility Management-åtgärder och beskrivs med ingående i avsnitt 4.1.5. Utöver prioritering av åtgärder noterades en viss skillnad gällande arbetssättet för utbyggnad av cykelinfrastrukturen bland respondenterna. En del kommuner ansåg att cykelinfrastrukturen bör byggas ut först, för att skapa ett cykelbehov. Andra kommuner ansåg att cykelplaneringen bör utgå från befintligt behov, det vill säga resandeunderlaget och utefter det bygga ut cykelinfrastrukturen.

Trots skillnaderna gällande synsätt och genomförande av cykelplanering är andelen cykelresor i kommunernas färdmedelsfördelningar generellt sett låg, se Tabell 5. Detta indikerar att kommunerna ställs mot snarlika utmaningar och att gränsöverskridande samarbete kan vara gynnsamt för samtliga kommuner i Blekinge. Baserat på genomförda intervjuer så redogör följande delavsnitt kommunernas syn på cykling utifrån identifierade teman.

Tabell 5. Kortfattad nulägesbeskrivning av kommunernas arbete med cykling.

Kommun	Styrdokument för cykelplanering	Prioriterade cykelåtgärder	Andel resor med cykel	Arbete med MM-åtgärder	Uppdatering av cykelutbyggnad till NVDB
Karlshamn	Utgår från den regionala cykelstrategin och kommunens översiktsplan.	Lokala länkar	4 %	Okänt	Ja
Karlskrona	Utgår från den regionala cykelstrategin och kommunens cykelstrategi.	Tydliga utbyggnadsplaner	5-6 %	Årliga MM-kampanjer för blandade målgrupper.	Nej, rutiner saknas.
Olofström	Utgår från den regionala cykelstrategin och kommunens översiktsplan.	Lokala länkar	Okänt	Jobbat med kampanjer riktade mot barn och unga.	Ja, okänt hur.
Ronneby	Utgår från den regionala cykelstrategin och har en kommunal cykelstrategi under utveckling.	Beteendepåverkande åtgärder	Okänt	Arbetat med cykelfrämjande evenemang för blandade målgrupper.	Ja, vid nybyggnation.
Sölvesborg	Utgår från den regionala cykelstrategin och kommunens cykelplan.	Utbyggnad av kommunala cykelvägar	6 % (2012)	Öppet hus 1-2 ggr/år för marknadsföring för blandade målgrupper.	Ja, vid nybyggnation.

#### 4.1.1 Utmaningar i nuvarande cykelarbete

Under intervjuerna med kommunerna omnämndes en generell osäkerhet kring arbetet med cykling och prioritering i cykelarbetet. Några kommuner arbetar utifrån egna cykelstrategier som är politiskt förankrade, tillsammans med den regionala cykelstrategin. Andra kommuner arbetar mer övergripande och använder den regionala cykelstrategin och översiktsplaner, men det finns då en osäkerhet i hur det ska prioriteras inom kommunen. Det finns mer praktiska problem i form av att stråk behöver kompletteras med saknade länkar eller att standarden för ett stråk är undermåligt. Dock råder det en osäkerhet kring prioritering och förankring i budget inom kommunerna, vilket utgör ett hinder i arbetet med cykelfrågor. För att överbygga dessa hinder skulle den regionala cykelstrategin kunna konkretiseras, vilket skulle kunna förenkla appliceringen på en kommunal nivå. Det skulle också fungera som ett stöd i de kommunala processerna när det handlar om cykelfrämjande åtgärder. För att samarbetet mellan olika kommuner ska fungera är det också betydelsefullt med ett styrdokument som ger tydliga riktlinjer för att undvika att det uppstår delade meningar kring hur en gemensam fråga ska hanteras, exempelvis gällande ett cykelstråk som passerar en kommungräns.

En annan utmaning som främst berör cykelpendling är människors inställning till cyklande och i vilka sammanhang resor med cykel ses som ett intressant alternativ. Gemensamt för samtliga kommuner är att andelen resor med bil är hög. I vissa fall beror det på att infrastruktur och avstånd till arbete kräver det. Dock sker även många korta resor inom tätorterna görs med bil. En lösning på detta problem anses vara implementering av Mobility Management-åtgärder, som beskrivs mer i avsnitt 4.1.5. Förändrad inställning till cykling hos invånarna hänger också ihop med att våga göra prioriteringar som främjar cykelresor och som kräver att bilen nedprioriteras, vilket ofta är en politiskt känslig fråga.

Vädret har också en stor inverkan på människors benägenhet att cykla. Undermåligt skötta cykelstråk under vintern är ett problem och det skulle behövas en ökad tydlighet inom kommunerna gällande vad som ska prioriteras kopplat till drift och underhåll. Forskning har visat att det framförallt är underlaget snarare än vädret som hämmar vintercyklisten (Niska m.fl., 2010). Dock anser kommunerna att det kan vara svårt att motivera att drift av cykelvägar ska prioriteras när antalet cyklister är lågt.

Inom samtliga kommuner i Blekinge finns kommunala stråk som behöver kompletteras eller förbättras, men det finns också ett högt tryck från kommuninvånare och politiker på cykelstråk där kommunen inte är väghållare. Det är därför viktigt att den regionala cykelstrategin också fortsätter arbetet med utveckling av stråk där det är andra väghållare än de kommunala.

#### **4.1.2 Kombination av cykelturism och arbetspendling**

Inställningen till olika typer av cykling, som cykelturism och arbetspendling, och sättet kommunerna arbetar med de olika cykeltyperna skiljer sig åt. Sölvesborg har relativt mycket fokus på cykelturism och försöker koppla ihop cykelturismstråk med befintliga cykelvägar. Kommunen har arbetat med cykelturism tillsammans med ARK56 och med cykelrundor som Listerleden. Närheten till Skåne gör att det finns gemensamma frågor att samarbeta kring, exempelvis är Sydostleden viktig för Sölvesborgs kommun. Andelen cykelpendlare är låg och en förhoppning är att annan typ av cykling, som turism- och rekreationscykling, ska göra att cykeln börjar betraktas som ett mer intressant färdmedel. Bland annat anses stråken Nordersund – Sölvesborg och Hällevik – Sölvesborg viktiga för att kunna kombinera turismcykling med arbetspendling.

Karlshamns kommun jobbar också mot turism- och rekreationscykling och har som ambition att olika typer av cykelresor ska kunna kombineras. Även i Karlshamns kommun är Sydostleden viktig. Kommunen jobbar också med så kallade gröna kilar, vilka omnämns i grönstrukturplanen och ska möjliggöra resor till olika rekreationsområden genom hållbara färdmedelsval.

Ronneby kommun ser potential att samnyttja turism- och arbetspendling söderut, det vill säga från Ronneby mot kusten. Vid kusten ligger en av kommunens stora arbetsgivare och dit är cykelstråken redan väl utbyggda. För turism- och rekreationscykling finns RonnebySlingor som går genom Ronneby och till olika sevärdheter på landsbygden.

Genom att skapa en anslutningsled från Sydostleden mot Olofström tror kommunen att arbetspendling skulle möjliggöras samtidigt som Olofström görs mer tillgängligt för turister. Kommunen ser gärna att cykelnätet byggs ut mellan Olofström och mindre tätorter som exempelvis Kyrkhult – Olofström, Vilshult – Olofström och Gränum – Olofström. Utöver det skulle även en del länkar inne i tätorten behöva förbättras. Då Volvo är en stor arbetsgivare i kommunen skulle de åtgärderna möjliggöra ökad cykelpendling. Olofström kommun är inte intresserad av en kustnära turismcykelled, men belyser cykelanslutningar till Sydostleden och Banvallsleden som viktiga.

Karlskrona fokuserar främst på cykelpendling till arbete och skola och arbetar med att försöka påverka attityder kring cykling. Cykelturism betraktas som sekundärt men cykelstråk från Karlskrona till Hasslö och Sturkö skulle kunna vara intressanta även för turister. Det finns intresse både från kommuninvånare och politiker att utveckla dessa sträckor.

Sammantaget ser kommunerna potential att kombinera stråk för cykelturism och arbetspendling. Det handlar främst om stråk som går genom tilltalande miljöer, exempelvis längs kusten, eller mellan olika målpunkter där arbetsgivare är lokaliserade längs vägen. Utifrån intervjuerna framkom det att kommunerna har olika syn- och arbetssätt vad gäller cykelturism och arbetspendling och därför bör frågor som handlar om att kombinera dessa behandlas på kommunal nivå.

En nationell kustnära turismcykelled ses generellt som något positivt bland kommunerna och skulle möjliggöra cykelpendling mellan orterna. Cykellederna i öst-västlig riktning anses idag vara av låg standard och en nationell cykelled skulle kunna komplettera Sydostleden för turismcykling. Olofström föreslår att satsningar istället ska göras på befintliga cykelleder och att cykling i skog och vildmark också kan vara intressant.

#### **4.1.3 Kombinerad mobilitet**

Kommunerna anser att kombinerad mobilitet är viktigt. Det ska vara möjligt att ta med cykeln både på tåg och buss och regionen ska vara drivande i frågan. Idag är det möjligt att ta med sig cykeln kostnadsfritt på tåget, men inte på bussar. I kommande upphandling av busstrafik kommer frågan om cykel på buss eventuellt att vara specificerat som ett krav i förfrågningsunderlaget, men det är inte säkerställt i dagsläget. Tydlig och lättillgänglig information från både kommuner och regionala aktörer är också en viktig del för att öka den kombinerade mobiliteten, exempelvis information om vad som gäller kring medhavd cykel på tåg.

Kommunerna tillhandahåller i varierande grad cykelparkeringar intill hållplatser och resecentrum, eller planerar att göra det. Karlshamn, Ronneby och Sölvesborg har haft cykeluthyrning intill tågstationerna men kommunerna är osäkra på i vilken utsträckning de har använts. Möjligen kan den låga efterfrågan bero på en begränsad marknadsföring.

En stor utmaning för kommunerna är att resenärer uppfattas som ovilliga att byta färdmedel och att bilen uppfattas som ett bekvämare alternativ. En lösning på problemet är att skapa attraktiva och gena cykelstråk genom att komplettera saknade länkar i cykelnätet. De infrastrukturella åtgärderna bör kombineras med Mobility Management-åtgärder för att uppmuntra resenärer att använda sig av mer hållbara transportmedel, läs mer i avsnitt 2.2.2.

#### **4.1.4 Samverkan i det framtida cykelarbetet**

Karlshamns kommun anser att det är viktigt att cykelstråk som sträcker sig genom flera kommuner har en enhetlig standard när det gäller ytskikt och hur materialval förhåller sig till omgivande miljö. Just dessa typer av frågor har varit svåra att samarbeta kring, kommunerna emellan. Ett förslag är att den regionala cykelstrategin ska innehålla strategier och verktyg för att öka andelen resor med cykel som kommunerna kan använda i sitt arbete. Ett politiskt förankrat dokument som berör den typen av strategier och riktlinjer är fördelaktigt att ha med som stöd när arbetet med cykel ska bedrivas på kommunalpolitisk nivå.

Ronneby kommun föreslår att kommunerna kan ingå i en arbetsgrupp där frågor kring och erfarenheter av Mobility Management- åtgärder diskuteras. Då dessa typer av frågor är generella och risken för konfliktpunkter är inte så stor. På så sätt kan kommuner som har

mer utrymme att arbeta med cykelfrågor dela med sig av erfarenheter till övriga kommuner. Region Blekinge föreslås vara sammankallande även här.

Karlskrona kommun ser gärna att regionen sammankallar till arbetsmöten där kommunerna kan samarbeta gällande frågor som rör kombinerad mobilitet och samarbete kring cykelturism. Karlskrona har en egen cykelstrategi med tillhörande utbyggnadsmål och anser inte att arbetet med respektive kommuns cykelfrågor är relevanta att arbeta med gemensamt över kommungränserna.

Olofströms kommun hade gärna samverkat mer med främst angränsande kranskommuner gällande cykelfrågor, men tror att det hade varit fördelaktigt om det var kommunerna och inte regionen som var sammankallande till den typen av träffar.

Sölvesborgs kommun hade gärna haft samarbete med omkringliggande kranskommuner och tror att det kommunala cykelarbetet hade gynnats av ökad samverkan. Vid förra revideringen av regionens cykelstrategi ingick kommunen i en arbetsgrupp, vilket de tyckte fungerade bra och förväntar sig därför ett liknande arbetssätt inför kommande revidering.

Sammantaget har kommunerna i Blekinge olika arbetssätt, behov och intentioner när det gäller samverkan av cykelarbetet. Det resulterar i att förslagen gällande olika samverkansformer skiljer sig åt. Samtliga kommuner är intresserade av att delta i arbetet med uppdateringen av regionens cykelstrategi. Under intervjuerna framkom en önskan om att cykelstrategin ska gå in på en mer detaljerad och konkretiserad kommunnivå. Det föreslogs bland annat att det inledningsvis bör hållas workshops för samtliga kommuner för att sedan smalna av arbetsgrupperna mot respektive kommun. Vidare är det viktigt med en övergripande samsyn men det kan vara svårt att samarbeta kring frågor som enbart rör andra kommuner och inte sin egen. Det är därför fördelaktigt om regionen är styrande och sammankallande till samverkansträffar. Några av kommunerna har samarbeten gällande cykling med intilliggande kommuner både i Blekinge och i Skåne. För kommunerna som angränsar till Skåne kan det vara mer relevant att samarbeta med angränsande skånska kommuner än kommuner i östra delen av Blekinge.

#### **4.1.5 Mobility Management**

Samtliga kommuner har arbetat med eller uttryckt en önskan om att arbeta med olika typer av Mobility Management-åtgärder. I Olofströms kommun vänder sig kommunen främst till barn och unga för att påverka inställningen till cykel. I Ronneby kommun har olika marknadsföringskampanjer som syftar till att motivera till ett ökat cyklande planerats. Karlskrona kommun arbetar mycket med Mobility Management-åtgärder och håller årliga kampanjer som vänder sig till både skolungdomar och övriga invånare. Både Karlskrona kommun och Ronneby kommun föreslår att regionen ska arbeta mer integrerat med kommunerna gällande Mobility Management- åtgärder.

Sölvesborgs kommun har främst fokus på infrastrukturåtgärder i sitt cykelarbete, men deras cykelplan berör även Mobility Management- åtgärder. Bland annat har kommunen som målsättning att kommunanställda med kortare än fem kilometer till jobbet ska välja cykeln som färdmedel. Karlshamns kommun anser att en av de största utmaningarna för att öka andelen cykelresor i kommunen är att förändra invånarnas beteende. Därför ser de gärna att regionens cykelstrategi innehåller strategier och verktyg som kommunerna kan använda, vilket även skulle vara ett bra stöd gentemot politiken.

Sammantaget gäller det för kommunerna att stärka sitt arbete med marknadsföring och olika typer av kampanjer för att öka cykelandelen. Både genom att inkludera strategier

och verktyg i cykelstrategin samt genom att sammankalla till träffar där kommunerna kan dela med sig av erfarenheter med varandra, också omnämnt i avsnitt 4.1.4.

## 4.2 Turismföreningars cykelarbete

Kommande avsnitt är en sammanvägning av de svar från intervjuerna med Blekinge Arkipelag och Visit Blekinge. I dagsläget finns ett nätverk av olika friluftsleder för cykling, vandring och paddling genom biosfärsområdet Blekinge Arkipelag vid namn ARK56 som illustreras i Figur 9. Det har enligt Blekinge Arkipelag inte funnits några marknadsföringsaktiviteter för ARK56.



Figur 9. Karta över befintliga ARK56-leder 2021 (ARK56, 2021)

Blekinge Arkipelag har som uppdrag att bevara natur- och kulturvärden för det biosfärområde som omfattar merparten av Blekinges kust- och skärgårdslandskap. Blekinge Arkipelag är tillsammans med Region Blekinge, Länsstyrelsen, Visit Blekinge och representanter från kommuner med i en styrgrupp som arbetar med olika turismleder i Blekinge. Det möjliggör ett kommunöverskridande arbete, men det framkom under intervjun att det finns en uppfattning om att det som diskuteras på mötena inte når fram inom kommunerna, vilket är viktigt för att arbetet med gemensamma frågor ska bli enhetligt.

År 2019 togs det fram olika cykelleder mellan Kristianopel och Mörrum utifrån *Kustnära turismcykelled genom Blekinge* (Region Blekinge, 2014). De är inte av nationell standard men är enligt Blekinge Arkipelag ändå bra att cykla på. För att kunna marknadsföra turismcykling anses det dock viktigt att cykelstråken håller nationell standard. Blekinge Arkipelag är av uppfattningen att det främst är kusten som lockar turister, både kulturhistoriskt sett och för att uppleva biologisk mångfald.



Visit Blekinge arbetar tillsammans med Halland, Skåne, Småland och Öland mot den danska och till viss del tyska marknaden med gemensamma marknadsföringsinsatser. Nästa år kommer även Nederländerna att omfattas av marknadsföringen. Visit Blekinge arbetar också med upplysningskampanjer gällande cykel och i det arbetet är bland annat husvagnsturister en viktig målgrupp. För att gynna cykelturism är det viktigt att det är lätt att ta med sig cykel på andra färdmedel som exempelvis kollektivtrafik, båt och tåg.

Visit Blekinge nämner att det saknas kortare rundturer för cykel med målpunkter att uppehålla sig vid. Då Blekinge är litet till ytan är detta något som är viktigt för att hålla kvar besökare i Blekinge under en längre tid. Dock anser Blekinge Arkipelag att en nationell cykelled är det enskilt lämpligaste sättet att marknadsföra Blekinge som cykeldestination. I dagsläget finns det även ett nätverk med 67 olika företag i närheten av kusten som också ser stora fördelar med en nationell cykelled.

Både Blekinge Arkipelag och Visit Blekinge ser möjlighet att kombinera arbetspendling och cykelturism. Generellt anses cykelstråken i öst-västlig riktning inte hålla god standard. Specifika sträckor som omnämns som bristande i dagsläget är E22 i Karlskrona kommun mellan Listeby och Lösen och i Ronneby kommun mellan Saxemara och Järnavik. Det finns även andra stråk som är av bristande kvalitet, men det kräver vidare utredning.

### 4.3 Betydelsefulla cykelnoder och cykelstråk

I detta avsnitt redovisas det kartmaterial som är resultatet av genomgången av referensmaterialet (se kapitel 3), den kompletterande datainsamlingen och intervjuerna. Texterna i delavsnitten, som kompletterar kartmaterialet, fokuserar framförallt på var det finns potentiella kombinationsmöjligheter mellan cykelpendling och cykelturism och vidare arbete med hela-resan-perspektivet. Större versioner av samtliga kartor finns i bilaga 3.

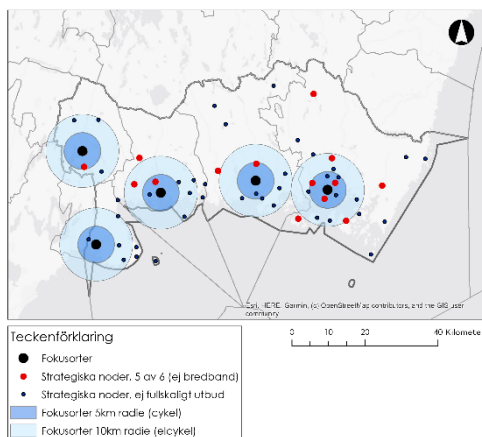
#### 4.3.1 Cykelnoder

Dokumentet *Strategiska noder- Definitioner, utpekade platser och underlagsmaterial* fungerade som underlag vid urvalet av viktiga noder för cykelplaneringen. Av de sex egenskaperna som tidigare nämnts i avsnitt 3.2 ansågs följande fem egenskaper vara relevanta för denna studie, det vill säga: *Kommersiell- och annan grundläggande service, Offentlig service, Kultur och besöksanledning, Kollektivtrafikutbud samt Minst 100 arbetstillfällen*. Definition av dessa egenskaper har tidigare beskrivits i Inforuta 5.

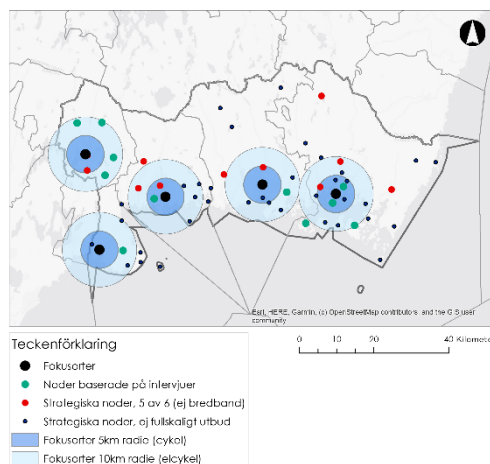
I Figur 10 är noderna med samtliga fem egenskaper rödmarkerade. Fokusorterna, det vill säga centralorten i respektive kommun, innehåller även samtliga fem egenskaper och är enligt klassificeringen därmed också strategiska noder. De noder som inte besitter samtliga fem egenskaper är utmärkta med svarta punkter och dem betraktas som att de inte har ett fullskaligt utbud. Kartan med dessa noder (Figur 10) visades under intervjuutifrållena med kommunerna för att ge respondenterna möjlighet att komma med synpunkter. Detta resulterade i så kallade *noder baserade på intervjuer* (Figur 11) och är utmärkta utifrån deras potential för cykling utifrån lokalisering och planerad utveckling. Dessa noder används som ett komplement till de noder identifierats i dokumentet *Strategiska noder- Definitioner, utpekade platser och underlagsmaterial*.

I figurerna nedan är två radier inlagda för att schematiskt visa områden som har potential att nå fokusorterna med cykel. Den inre radien på fem kilometer visar cykelavstånd med konventionell cykel, medan den yttre radien täcker in pendlingsavstånd med elcykel. För elcykel ansågs en radie på tio kilometer lämplig, vilket är samma radie som använts i Jönköpings kommun som beskrivs i Inforuta 3. Genom att studera Figur 10 och Figur 11 kan

det konstateras att en betydande andel av noderna ligger inom pendlingsavstånd för elcykel från fokusorterna.



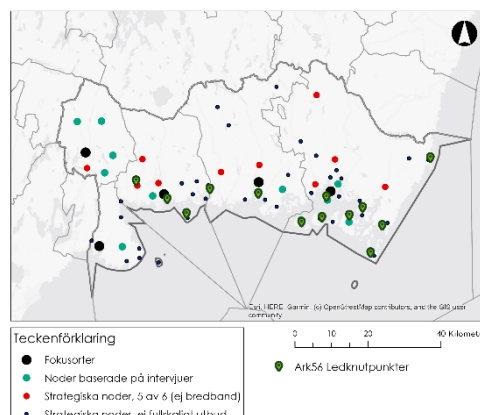
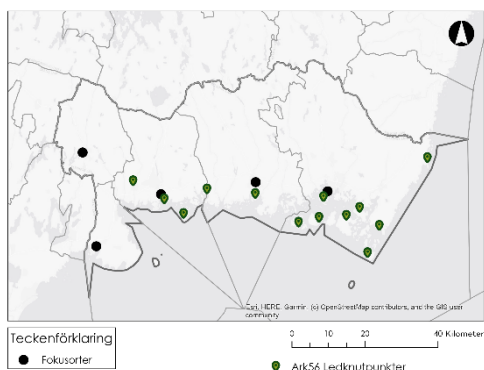
Figur 10. Strategiska noder utifrån regionens eget dokument. Cykelavstånd från fokusorterna markeras med cirklar som visar avstånden fem och tio kilometer.



Figur 11. Revidering av noderna utifrån intervjuer med kommuner

ARK56 kartguide, som visar olika sevärdheter i Blekinge, har fungerat som underlagsmaterial för ledknutpunkterna som illustreras i Figur 12. Ledknutpunkterna är utpekade nav där olika färdmedel möts och anses därför vara en lämplig plats för att påbörja eller avsluta en resa. Tillsammans med de övriga noderna i Figur 13 kan ledpunkterna och övrig kartläggning av besöksplatser från ARK56 fungera som ett komplement till regionens motpolskarta som visades i Figur 6. Där det inte är möjligt att samnyttja cykelturism och cykelpendling är denna sorts noder platser som den kustnära turismcykelleden kan passera.

Sammantaget går det att konstatera att noderna från referensmaterialet, intervjuerna och datainsamlingen till största del är lokaliserade längs Blekinges kust. Närheten mellan noderna skulle kunna ge förutsättningar för utbyggnaden av olika cykelvägar som kan nyttjas för olika syften. Detta tyder också på att en kustnära cykelturismled, på vissa sträckor, kan knyta ihop noderna på ett naturligt sätt.



Figur 12. Ledknutpunkter från ARK56 kartmaterial Figur 13. Samtliga noder som beaktats i arbetet

### 4.3.2 Cykelstråk

För att skapa en övergripande bild av cykelnätet i regionen har ett klassificeringssystem utvecklat av Hedlund & Larsson Wallin (2021) använts. Detta system är baserat på data från NVDB och går ut på att klassificera det nationella gatu- och vägnätet utifrån dess så kallade *cykelbarhet*, det vill säga hur lämpliga vägarna anses vara att cykla på. Utifrån de kategorier som finns för de olika cykelvägarna ansågs kategorierna som tydliggörs i Tabell 6 relevanta för detta projekt. Vidare information om hur klassificeringssystemet tagits fram och ingående definitioner av klassificeringarna går att läsa i rapporten *Cykelbarhetsklassificering av väg- och gatunätet*. Resultatet från intervjustudien (Tabell 5) visar att inte alla kommuner i Blekinge uppdaterar NVDB kontinuerligt, vilket troligtvis är anledningen till att det finns fler cykelbara vägar än de som presenteras i kartmaterialet.

Tabell 6. Klassificering av cykelbarhet på vägar. Ett urval av samtliga vägtyper har gjorts.

Klass	Standard
C1	Cykelväg asfalt
C2	Cykelväg ej asfalt
C3	Cykelfält
B1	Asfalterad blandtrafikväg med mycket bra cykelbarhet
B2	Asfalterad blandtrafikväg med bra cykelbarhet
G1	Grusväg med bra cykelbarhet

Utifrån de tre kartorna som visar olika sorters vägar (Figur 14, Figur 15 och Figur 16) går det att konstatera att cykelvägnätet är mer utbyggt i de södra delarna av Blekinge. Inåt landet är det vanligare med grusvägar, samtidigt som asfalterade blandtrafikvägar med bra cykelstandard finns utspridd i Blekinge.

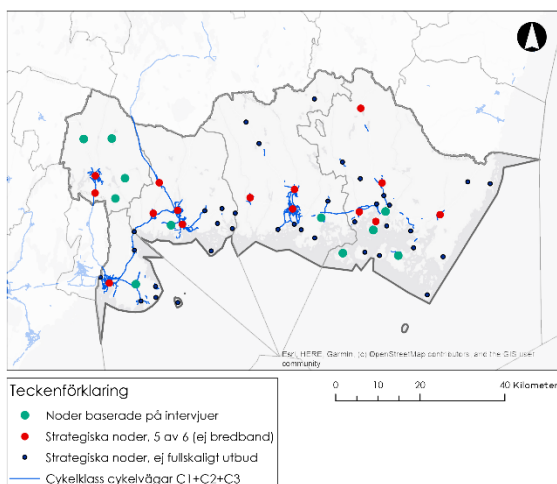
Krav på markbeläggningen är ett av Trafikverkets kvalitetskriterier för nationella och regionala leder (se Tabell 3), vilket innebär att grusvägar kan vara lämpliga för lokala rekreativsträckor om de är i brukligt skick. Trafiksäkerhet och trafikmiljö är två andra kvalitetskriterier där utgångspunkterna är säkerheten, tryggheten och trivsamteten för cyklister i trafiken. Det krävs följaktligen mer utförliga inventeringar av de olika sträckningarna för att undersöka om de uppfyller Trafikverkets kvalitetskriterier, även om de uppnått en viss nivå av cykelbarhet enligt klassificeringen i kartmaterialet.

I Figur 17 visas Sydostleden tillsammans med planerade och befintliga stråk för cykelturism. Kustnära cykelturism anses viktig både för regionen och turismföreningarna. Den befintliga sträckningen som rekommenderas av ARK56 överlappar delvis den föreslagna kustnära cykelturismleden samtidigt som båda ansluter till Sydostleden.

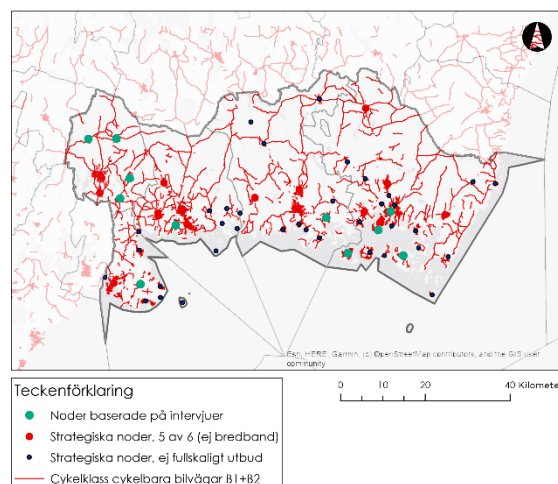
Turismföreningarna påpekade vikten av kortare rundturer, vilket även några kommuner indikerar. I dagsläget finns bland annat rundturen Listerleden i Sölvesborg och utflyktslederna vid namn RonnebySlingor i Ronneby. I övrigt diskuterades stråk för arbetspendling med kommunerna där fokus främst låg på kopplingar till centralorterna. Stråk som adderats utifrån intervjuerna visas i Figur 18. Emellertid var det fler stråk som nämndes under intervjuerna, men som har exkluderats till följd av osäkerhet gällande exakt lokalisering samt att det enbart rörde kortare sträckor. Flera av kommunerna har även utpekade cykelstråk som redogörs i deras översiktsplaner och cykelplaner, men som inte diskuterades under intervjutillfällena.

I en del fall sammanfaller cykelturismsträckor med cykelsträckor för arbetspendling, vilket visas i Figur 19. Dessa sträckor är generellt sett belägna i de södra delarna av Blekinge, där orter och rekreativsmål ligger i närhet av varandra. Cykelpendling ställer högre krav på genhet än cykelturism, vilket innebär att dessa två stråktyper inte alltid är förenliga med varandra. Lokala cykelleder som ligger i anslutning till den föreslagna kustnära cykelturismleden bör dock kunna nyttjas av både besökare och lokalinvånare.

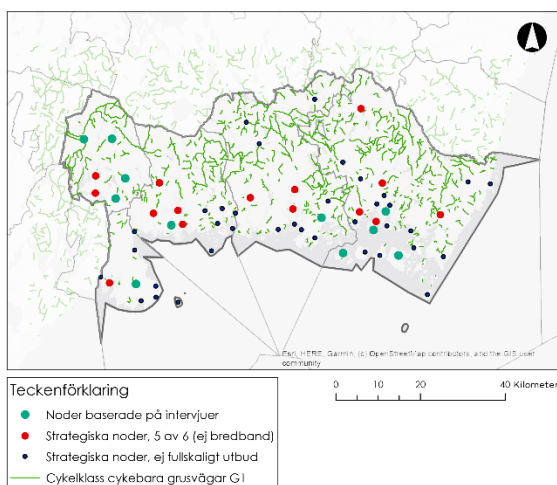
Det skulle utifrån det presenterade kartmaterialet vara möjligt att identifiera länkar som under kortare sträckor går att nyttja för både arbetspendling samt cykelturism. Exempelvis kan delar av det föreslagna kustnära cykelturismstråket nyttjas för vardagsrelaterade resor till och från tätorter eller större arbetsplatser. Då den kustnära cykelturismledens sträckning lyfts i *Länstransportplan för Blekinge 2018-2019* är det av stor vikt att ha den i åtanke vid utbyggnaden av de båda cykelnäten. Detta medför att Trafikverkets kvalitetskriterier (Tabell 3) för cykelleder bör beaktas även om den främsta funktionen är vardagspendling.



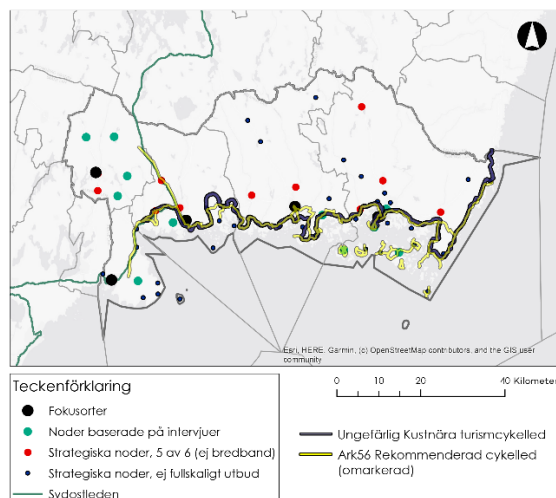
Figur 14. Cykelvägar i Region Blekinge



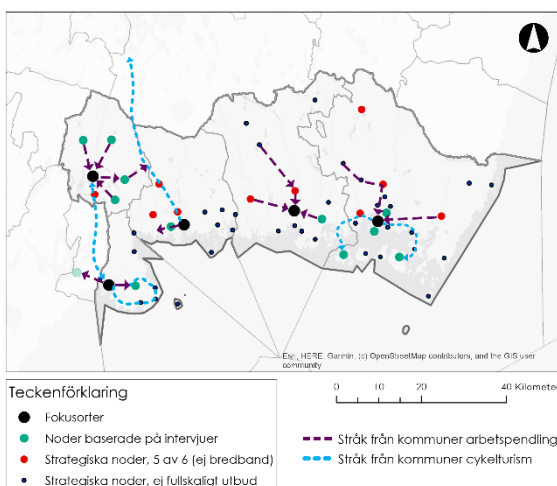
Figur 15. Bilvägar med mycket bra eller bra cykelbarhet



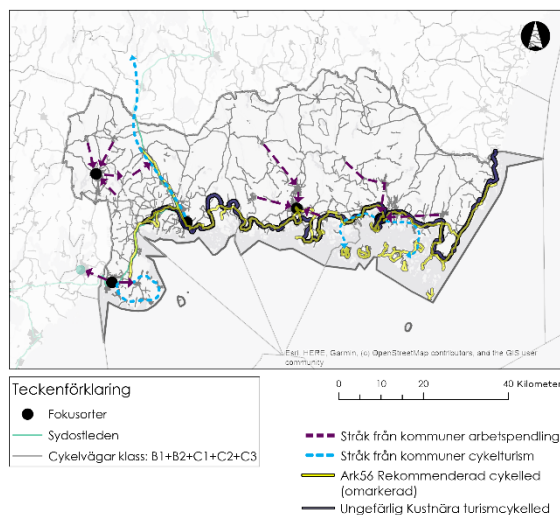
Figur 16. Grusvägar med bra cykelbarhet



Figur 17. Befintliga stråk och ungefärlig sträckning av regionen utpekad kustnära turismcykelled



Figur 18. Stråk som tillagts efter intervjuer med kommuner



Figur 19. Samtliga stråk tillsammans med cykelvägar och bilvägar med mycket bra eller bra cykelbarhet

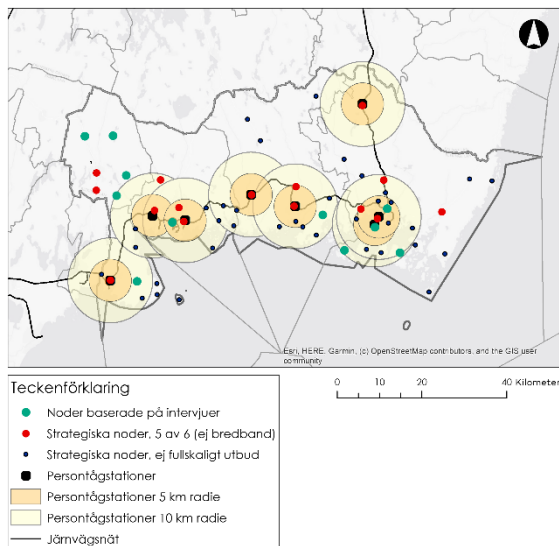
### 4.3.3 Kombinerad mobilitet - cykel i anslutning till tåg och buss

Närheten till kollektivtrafik utgör ett av kvalitetskriterierna som Trafikverket satt upp för klassificering av nationella och regionala cykelleder. Möjligheten att ta med cykeln på tåg till Blekinge (och kostnadsfritt inom regionen) är fördelaktigt ur cykelturismsynpunkt.

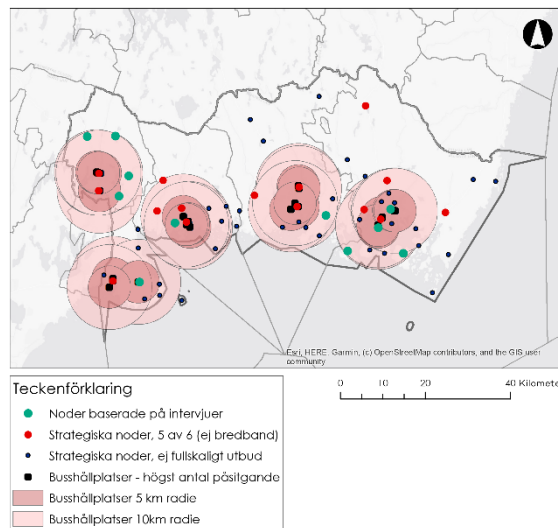
Kombinerad mobilitet är också en av cykelaspekterna som diskuterats under intervjuerna. Därför är det av intresse att undersöka vilka områden som har cykelavstånd till tågstationer och busshållplatser med stort resandeunderlag i dagsläget. I majoriteten av fallen så sammanfaller de buss- och tågstationer med stort resandeunderlag med de noder och cykelstråk som beskrivits i föregående avsnitt.

Figur 20 visar tågstationerna i regionen och i Figur 21 är de fem busshållplatser med flest påstigande resenärer i varje kommun markerade. I de båda figurerna syns tänkbara cykelavstånd för konventionella cyklar (fem kilometer) respektive elcyklar (tio kilometer).

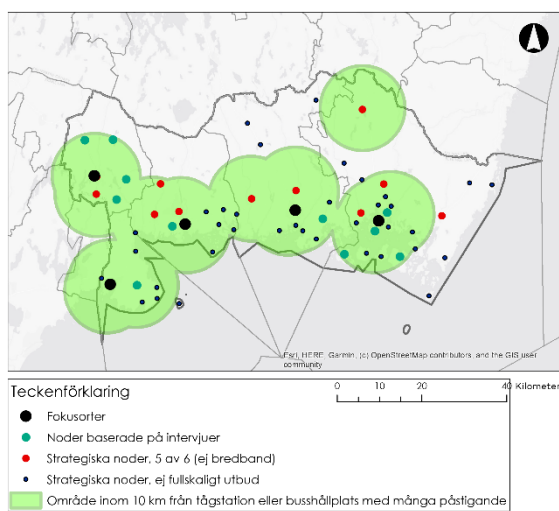
Figur 22 visar upptagningsområdet för tågstationer och de mest använda busstationerna inom en radie för elcyklar.



Figur 20. Persontågstationer i regionen med fem och tio kilometer radie



Figur 21. De fem mest använda busshållplatser i respektive kommun med fem och tio kilometer radie



Figur 22. Område inom tio kilometer från tågstation eller de mest använda busshållplatserna

## 5 Rekommendationer

Nedan presenteras tre rekommendationer (Tabell 7 –Tabell 9) som baseras på rapportens resultat och analys av omvärldsbevakning, regionala dokument, intervjuer och kartframställning. Rekommendationerna utgår från det vidare arbetet med cykelstrategin, prioriteringen av stråk och kombinerad mobilitet. De beskrivs enskilt med motivering och förslag på hur de kan användas i Region Blekinges kommande arbete.

Tabell 7. Rekommendation 1- Beakta kommunernas särskilda behov och förväntningar vid revidering av cykelstrategin.

Rekommendation 1	Beakta kommunernas särskilda behov och förväntningar vid revidering av cykelstrategin
Varför?	<p>Kommunerna i Region Blekinge har olika förutsättningar och behov. Det efterfrågas en strategi som kan fungera som ett stöd i hanteringen av politiskt känsliga frågor, som en verktygslåda i cykelplaneringen och som vägledning i arbetet mellan kommunerna. Därför behövs en uppdaterad cykelstrategi som är anpassad utefter kommunernas förutsättningar.</p>
Hur?	<p>Fånga upp hur kommunerna använder cykelstrategin och vad de efterfrågar inför revideringen. För att ta beslut kring hur cykelstrategin ska utformas krävs en gemensam förståelse för regionens nuvarande förutsättningar och målbild.</p> <p>Upprätthåll kontakten med kommunerna och skapa förutsättningar för erfarenhetsutbyten gällande cykelplanering både på kort och lång sikt.</p>
Verktyg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuläges- och målbildsworkshops med representanter från samtliga kommuner.</li> <li>• Region Blekinge initierar forum för erfarenhetsutbyte angående specifika temaområden som exempelvis:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobility Management</li> <li>• Stadsmiljöavtal</li> <li>• Lokala stråk för cykelturism och cykelpendling</li> </ul> </li> </ul>

Tabell 8. Rekommendation 2- Identifiera och prioritera sträckor i och i anslutning till den tilltänkta kustnära turismcykelleden som kan nyttjas av olika målgrupper.

Rekommendation 2	Identifiera och prioritera sträckor i och i anslutning till den tilltänkta kustnära turismcykelleden som kan nyttjas av olika målgrupper
Varför?	<p>Enligt Länstransportplanen ska åtgärder för ökad cykelpendling prioriteras. Samtidigt finns planer på att bygga en kustnära turismcykelled som uppfyller Trafikverkets kvalitetskriterier. Vid vissa etapper kan arbetspendling och cykelturism vara förenliga, trots att de i grunden skiljer sig åt avsevärt.</p> <p>Mindre rundturer kan nyttjas för både cykelturism och cykelpendling och ställer andra utformningskrav. Samtliga typer av cykelstråk medför organisatoriska utmaningar till följd av att det är olika väghållare längs samma sträckor.</p>
Hur?	<p>Utgå från strategiska noder och lokal kännedom om viktiga stråk till arbetsplatser och andra knutpunkter samt förslag på platser som den kustnära turismcykelleden kan passera.</p> <p>Säkerställ att den kustnära turismcykelleden återfinns i kommunernas verksamhetsplanering.</p>
Verktyg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Blekinge initierar forum för strategisk planering av cykelinfrastruktur med exempelvis:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikverket</li> <li>• Representanter från kommunerna i Region Blekinge</li> <li>• Näringslivet – i form av bland annat turismföreningar</li> </ul> </li> <li>• Inventering av cykelnät och datainsamling.</li> </ul>



Tabell 9. Rekommendation 3 - Vidareutveckla och informera om arbetet med kombinerad mobilitet i regionen.

Rekommendation 3	Vidareutveckla och informera om kombinerad mobilitet i regionen
Varför?	<p>Inom regionen finns det redan förutsättningar för kombinerad mobilitet. Det är kostnadsfritt att ta med cykeln på tåget, hyrcyklar finns att tillgå och väderskydd samt cykelställ vid busshållplatser har inventerats. Vidare arbete handlar om att ytterligare förbättra möjligheterna att kombinera färdmedel och att marknadsföra dessa möjligheter till organisationer, boende och turister i regionen.</p>
Hur?	<p>Undersök förutsättningarna för att ta med cykel på bussar och anropsstyrd kollektivtrafik i regionen samtidigt som möjligheten att ta med cykel på tåg fortsätter vara kostnadsfri. Utöka mängden och kvaliteten på cykelparkeringsplatser vid hållplatser med stort resandeunderlag i regionen.</p> <p>Använd Mobility Management-åtgärder i syfte att påverka resandet parallellt med att cykelinfrastrukturen förbättras. Erfarenhetsutbyte mellan Blekinges kommuner kring Mobility Management-åtgärder är av intresse då de i nuläget har olika arbetssätt.</p>
Verktyg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beakta cykeln vid upphandling av framtida busstrafik.</li> <li>• Samla aktörer för att säkerställa tillräcklig cykelparkeringskapacitet vid hållplatser.</li> <li>• Marknadsför Mobility Management-åtgärder riktat till olika målgrupper, som exempelvis vardagscyklister och cykelturister.</li> <li>• Region Blekinge initierar forum för erfarenhetsutbyte angående Mobility Management med regionens kommuner.</li> </ul>

## 6 Referenser

- Aleksander Buczyński, Kolczyńska, M., & Küster, F. (2021). Integrated cycling planning guide—Investing in cycling from EU structural funds during the 2021-2027 multi-annual financial framework.
- Andersson, A. (2018). *Effekter av beteendepåverkande åtgärder inom transportplaneringen—En kunskapssammanställning*.
- ARK56. (2021) Kartguide. Hemsida: <https://ark56.se/kartguide/>Bourne, J. E., Cooper, A. R., Kelly, P., Kinnear, F. J., England, C., Leary, S., & Page, A. (2020). The impact of e-cycling on travel behaviour: A scoping review. *Journal of Transport & Health*, 19, 100910. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100910>
- Boverket. (2018). *Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2018/laerande-exempel-pa-hur-cykling-har-beaktats-i-samhallsplaneringen/>
- Boverket, Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting. (2015). *Trafik för en attraktiv stad. Underlag till handbok*. [https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3\\_und erlag\\_till\\_handbok.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_und erlag_till_handbok.pdf)
- Copenhagenize. (2019). *THE MOST BICYCLE-FRIENDLY CITIES OF 2019*. Hemsida: <https://copenhagenizeindex.eu/the-index>
- Cykelbranschen. (2021). *Fortsatt hög efterfrågan på cyklar, men nyförsäljningen minskade*. Hemsida: <https://news.cision.com/se/cykelbranschen/r/fortsatt-hog-efterfragan-pa-cyklar-men-nyforsaljningen-minskade-.c3432967>
- Hedlund, J., & Larsson Wallin, J. (2021). *Cykelbarhetsklassificering av väg- och gatunätet [Skyltfonden]*.
- Konsumentverket (2018). *Inventering av beteendeinsatser*. <https://www.konsumentverket.se/globalassets/publikationer/var-verksamhet/inventering-av-beteendeinsatser-konsumentverket.pdf>
- Nielsen, T., Palmatier, S. M., & Proffitt, A. (2019). *Literature Review—Recreation Conflicts Focused on Emerging E-bike Technology*. Boulder County, Parks & Open Space.
- Niska, A., Nilsson, A., Wiklund, M., Ahlström, P., Björketun, U., Söderström, L. & Robertson, K. (2010). *Metoder för skattning av gång- och cykeltrafik. Kartläggning och kvalitetsbedömning*.
- Nuruzzaman, R., Negro, C., Schneider, T., Koglin, T., Alm, J., & Mobilitet, aktörer och planering, MAP. (2021). *Kombinerad mobilitet—Cykel och kollektivtrafik en litteraturöversikt*. [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/k2\\_working\\_p aper\\_2021\\_15\\_0.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_15_0.pdf)
- Region Blekinge. (2014). *Förstudie: Kustnära turismcykelled genom Blekinge*.
- Region Blekinge. (2018). *Länstransportplan för Blekinge 2018-2029*.
- Region Blekinge. (2021). *Strategiska noder - Definitioner, utpekade platser och underlagsmaterial*.
- Trafikverket. (2011). *Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag*.

Trafikverket. (2021). *Cykelleder för rekreation och turism, klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning, version 3.0.*

## **Bilaga 1 - intervjufrågor kommuner**

### **Nuläge**

- Hur arbetar ni med cykling i er kommun?
  - Vilka strategiska dokument utgår ni ifrån i ert cykelarbete?
- I vår utredning tittar vi på olika typer av cykelresor och behov främst kopplade till turism, pendling och kombinerad mobilitet. På vilket sätt arbetar ni med olika typer av cykelresor?
- Hur skulle ni vilja arbeta med cykling?
- I er kommun, vilka möjligheter ser ni:
  - Relaterat till satsningar inom cykling generellt?
  - Relaterat till cykelpendling?
  - Relaterat till turismcykling?
  - Relaterat till kombinerad mobilitet (främst med tåg)?
- I er kommun, vilka utmaningar ser ni:
  - Relaterat till satsningar inom cykling generellt?
  - Relaterat till cykelpendling?
  - Relaterat till turismcykling?
  - Relaterat till kombinerad mobilitet?
- Ur ett hela resan-perspektiv:
  - Vilka möjligheter finns?
  - Vilka utmaningar finns?
  - Finns några problem kopplat till externa aktörer?
  - Relaterat till kombinerad mobilitet (främst med tåg)?

### **Inför revideringen av cykelstrategin**

- Hur skulle ni vilja att arbetet med uppdateringen av cykelstrategin bedrevs?
- Samordnar ni arbete kopplat till cykling med andra kommuner?
- Vilka brister finns i samordningsarbetet med andra kommuner?
- Vad behöver ni som kommun hjälp med i arbetet med cykling?
  - Finns det något som regionen kan göra?
- Hur ser färdmedelsfördelningen ut i er kommun?

- Vad tror ni krävs för att öka andelen resor med cykel?
- Uppdaterar ni in data på NVDB?

**Frågor kopplade till AFRYs projekt**

*(Under intervjun kommer det visas några kartbilder som AFRY tagit fram i samband med projektet)*

- Utifrån vårt projekt anser du att de utvalda strategiska noderna är relevanta?
- Finns det några/några cykelstråk som är särskilt viktiga ur ett cykelpendlings- och turisperspektiv?
- Är det något du skulle vilja tillägga som du inte tycker kommit fram under intervjun?

## **Bilaga 2- intervjufrågor turismföreningar**

### **Nuläge**

- Hur fungerar cykelturismen i dagsläget? Finns det något som saknas som skulle göra den mer utbredd? (Möjligheter & utmaningar)
- Hur arbetar ni tillsammans med kommunerna?
- Anser ni att det är viktigt med en nationell cykelled?
  - Varför/varför inte?
- Vad är status för ARK56?
- Ser ni möjlighet att kombinera cykelpendling tillsammans med turismcykling?
  - Vilka sträckor skulle vara mest intressanta?
  - Vilka hinder finns?
  - Hur fungerar det med finansiering?
- Hur ser färdmedelsfördelningen ut bland turister? Hur rör de sig mellan olika attraktionspunkter och över kommungränser?
- Finns det utmaningar kopplat till arbetet med externa aktörer i arbetet med cykelturism?
  - Vad skulle isåfall underlätta samverkan mellan olika aktörer?

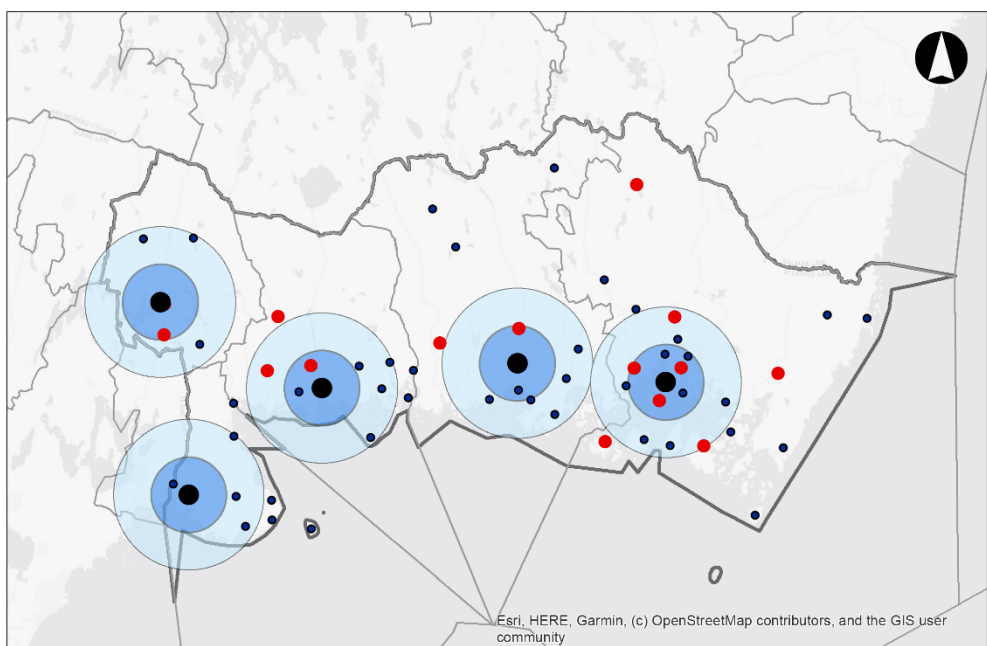
### **Frågor kopplade till AFRYs projekt**

- Finns det några/några cykelstråk som är särskilt viktiga ur ett cykelpendlings- och turismperspektiv?
- Är det något du skulle vilja tillägga som du inte tycker kommit fram under intervjun?
- Finns det material att tillgå i form av shapefiler eller liknande data som kan vara användbart för att ta fram ett kunskapsunderlag?

## Bilaga 3 - kartor

### Noder

Strategiska noder utifrån regionens eget dokument. Cykelavstånd från fokusorterna markeras med cirklar som visar avstånden fem och tio kilometer.

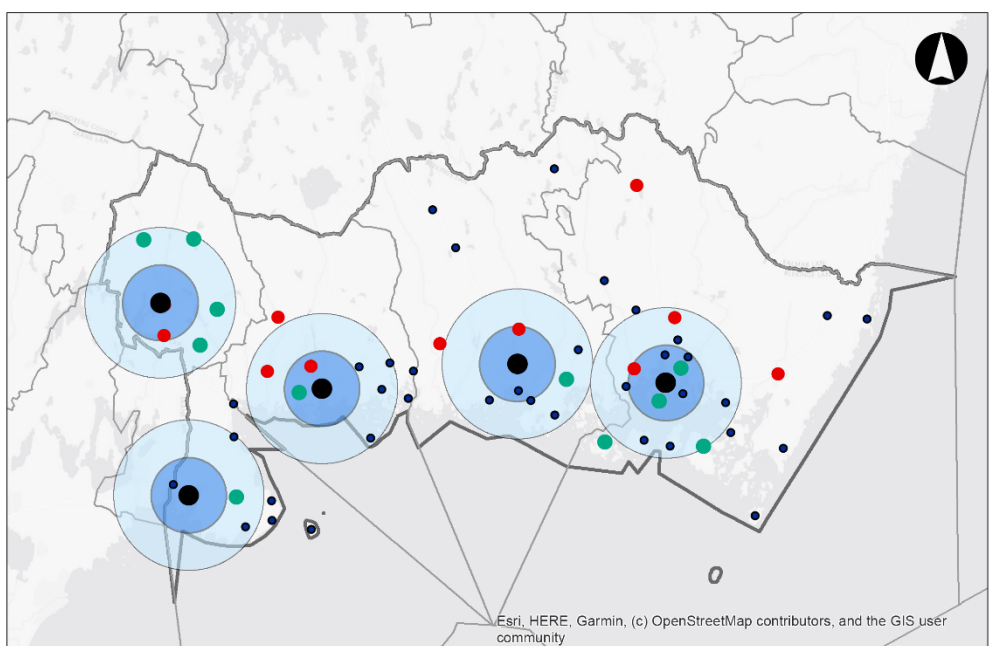


#### Teckenförklaring

- Fokusorter
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Fokusorter 5km radie (cykel)
- Fokusorter 10km radie (elcykel)

0 10 20 40 Kilometer

Revidering av noderna utifrån intervjuer med kommuner



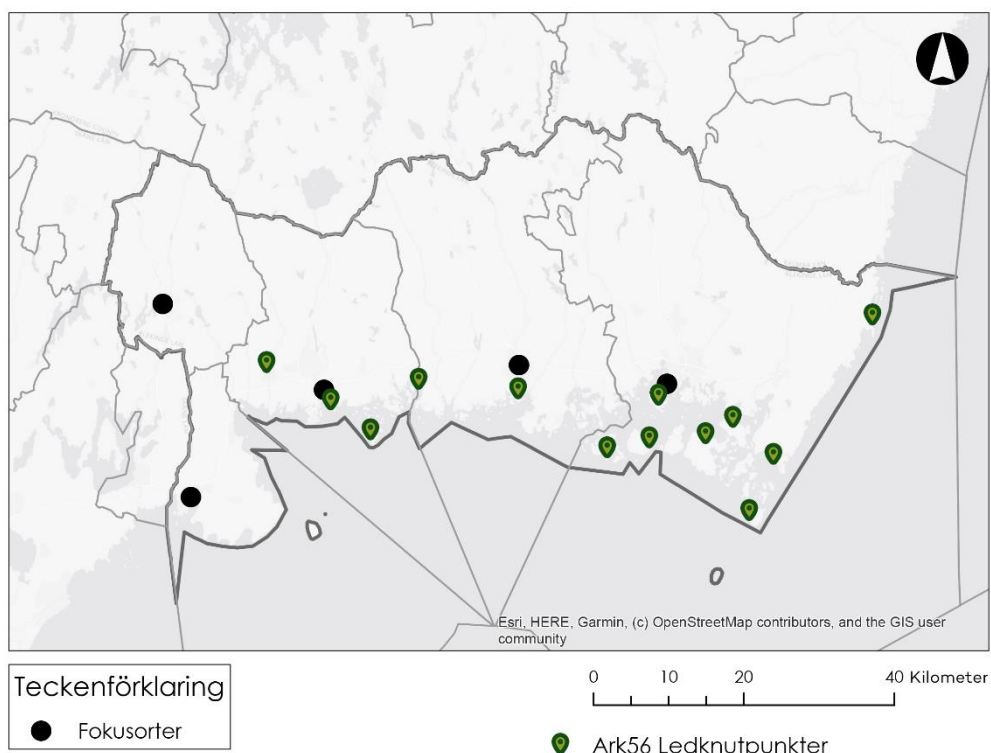
Teckenförklaring

- Fokusorter
- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Fokusorter 5km radie (cykel)
- Fokusorter 10km radie (elcykel)

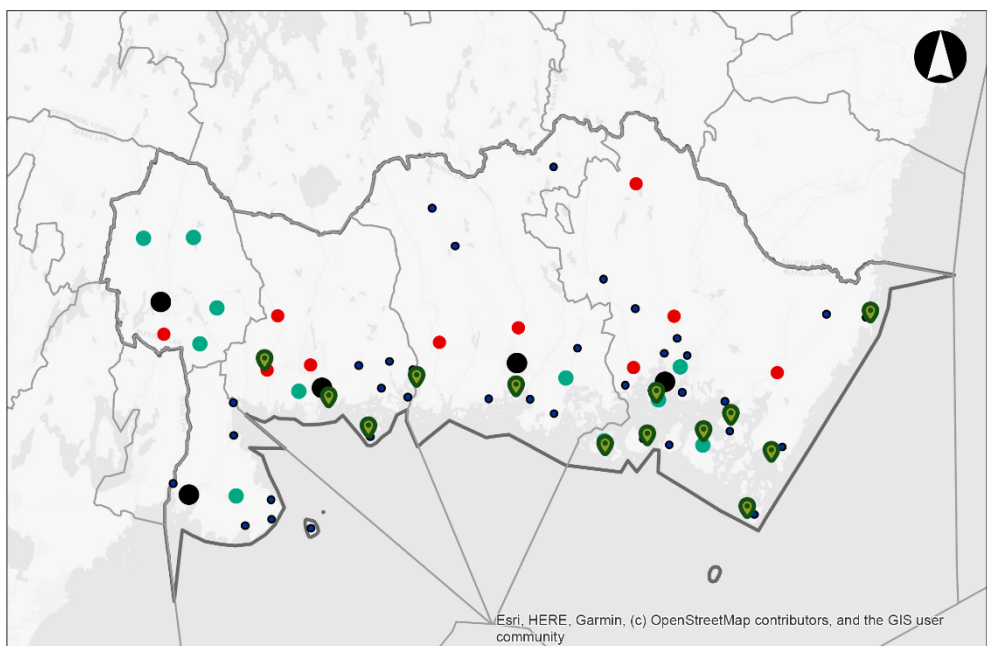
0 10 20 40 Kilometer







Ledknutpunkter från ARK56 kartmaterial

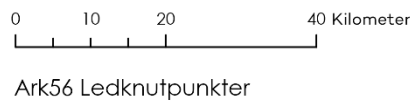


Samtliga noder som beaktats i arbetet



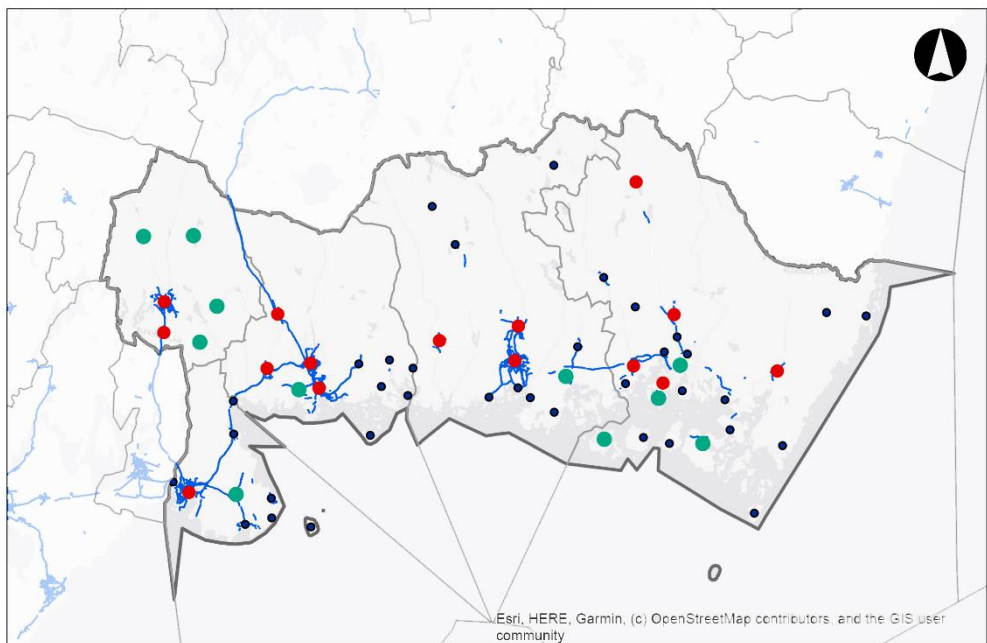
Teckenförklaring

	Fokusorter
	Noder baserade på intervjuer
	Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
	Strategiska noder, ej fullskaligt utbud



## Stråk

Cykelvägar i Region Blekinge

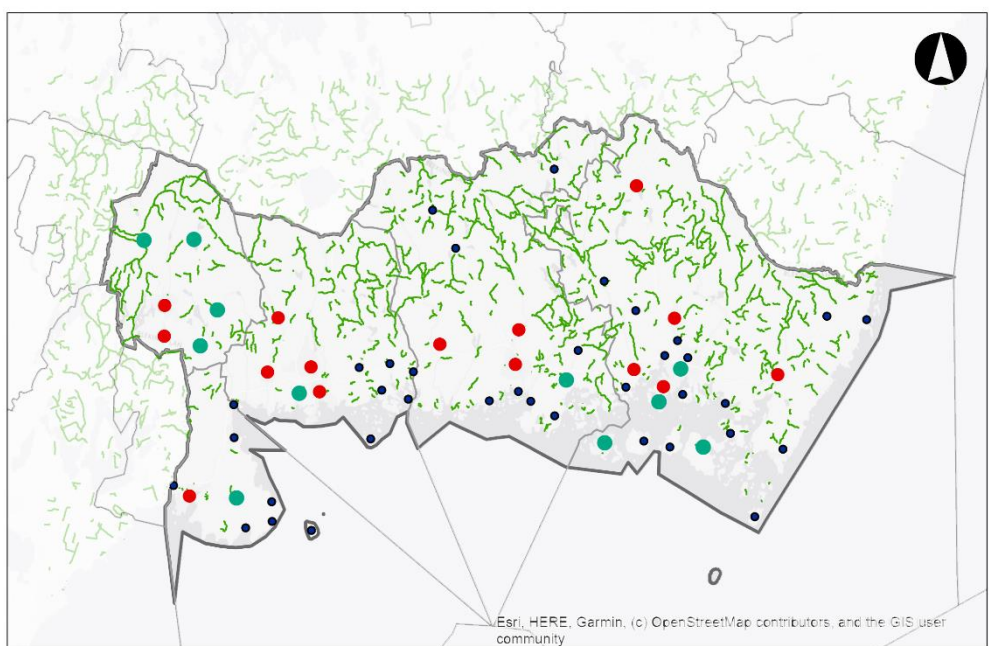


### Teckenförklaring

- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Cykelklass cykelvägar C1+C2+C3

0 10 20 40 Kilometer

Bilvägar med mycket bra eller bra cykelbarhet



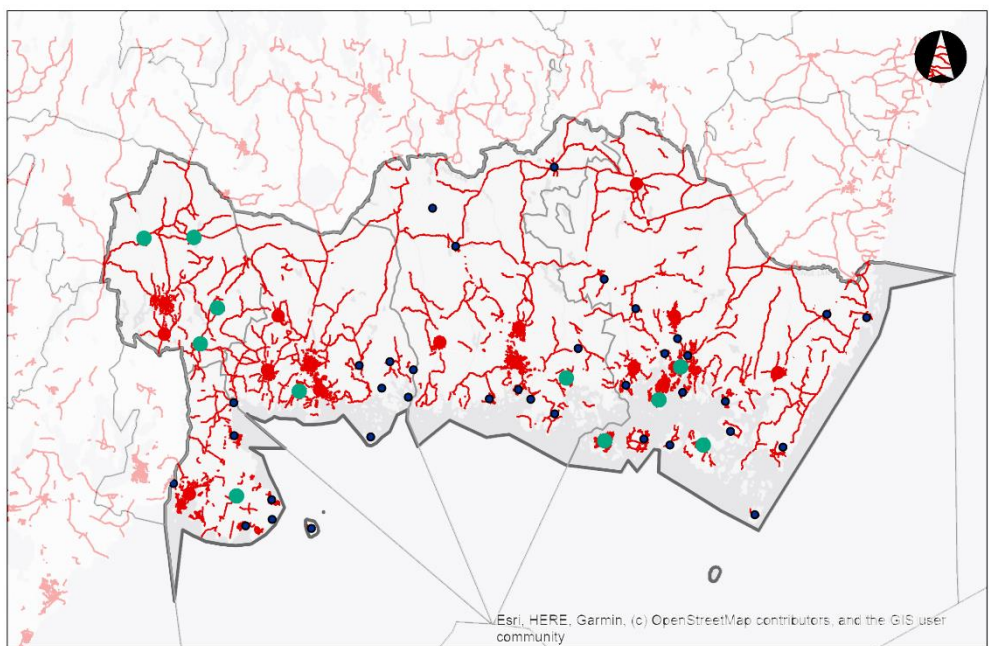
Teckenförklaring

- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Cykelklass cykebara grusvägar G1

0 10 20 40 Kilometer



### Grusvägar med bra cykelbarhet

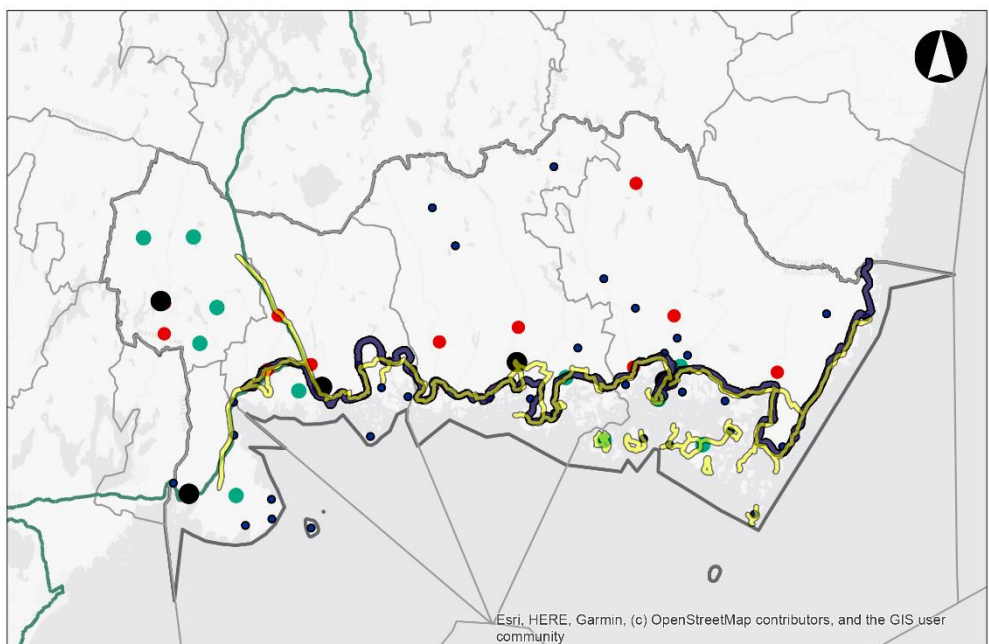


#### Teckenförklaring

- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Cykelklass cykelbara bilvägar B1+B2

0 10 20 40 Kilometer

Befintliga stråk och ungefärlig sträckning av regionen utpekad kustnära turismcykelled



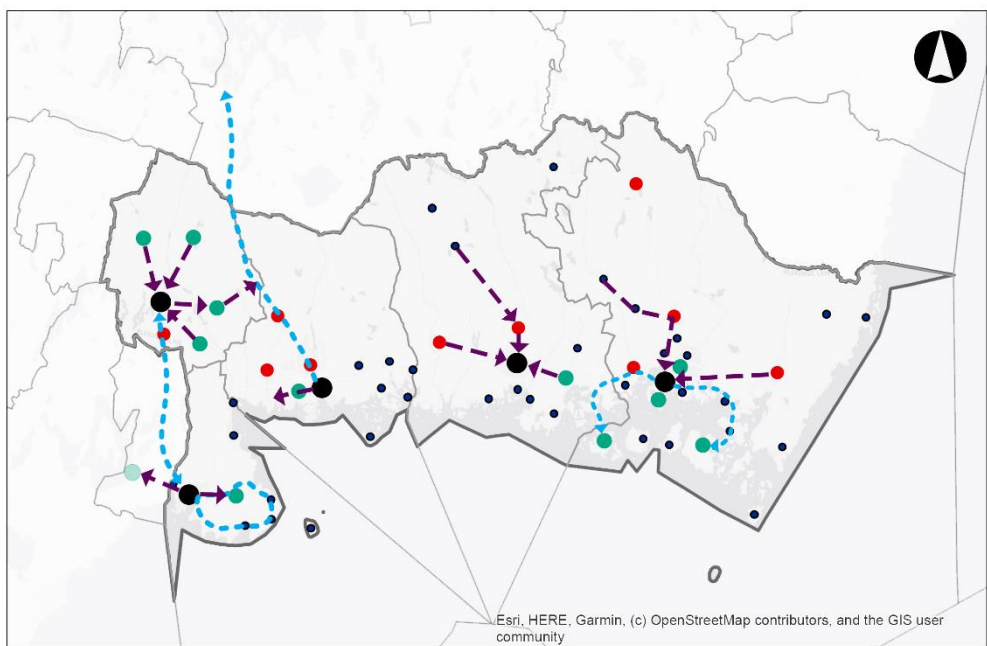
**Teckenförklaring**

- Fokusorter
- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Sydostleden

0 10 20 40 Kilometer

- Ungefärlig Kustnära turismcykelled
- Ark56 Rekommenderad cykelled (omärkerad)

Stråk som tillagts efter intervjuer med kommuner



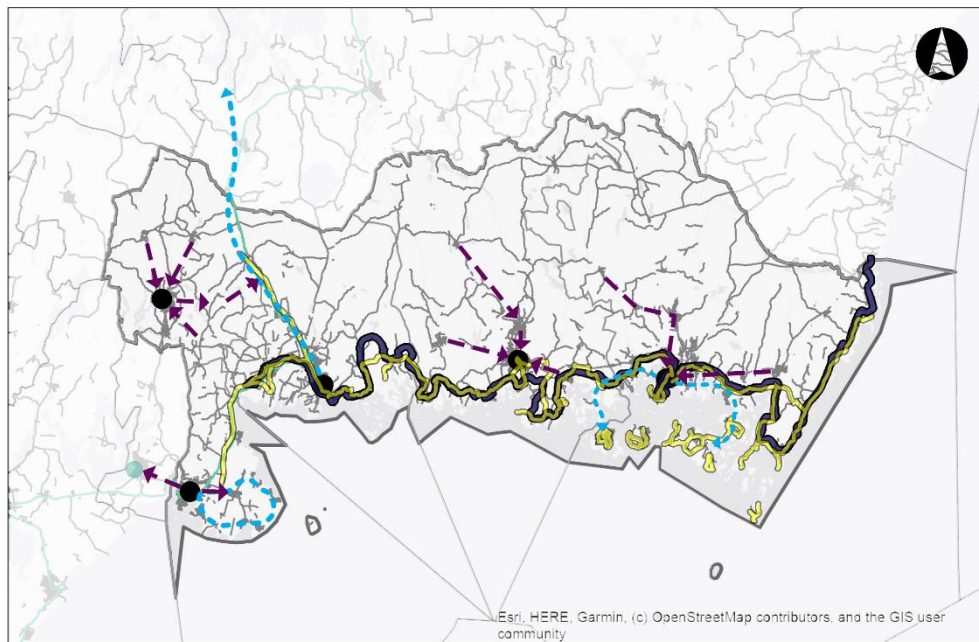
**Teckenförklaring**

- Fokusorter
- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud

- Stråk från kommuner arbetspendling
- Stråk från kommuner cykelturism

0 10 20 40 Kilometer

Samtliga stråk tillsammans med cykelvägar och bilvägar med mycket bra eller bra cykelbarhet



**Teckenförklaring**

- Fokusorter
- Sydostleden
- Cykelvägar klass: B1+B2+C1+C2+C3

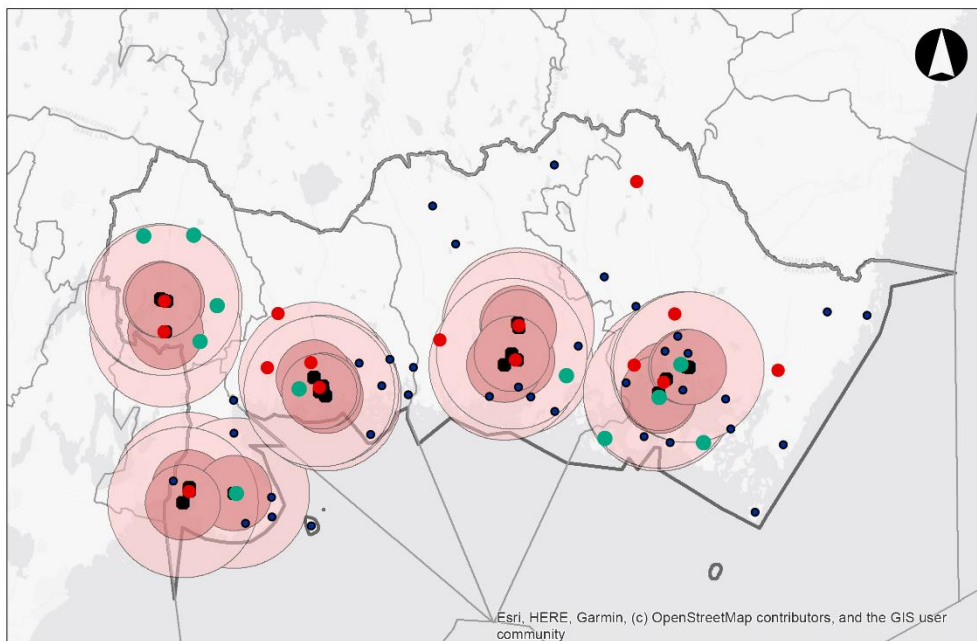
0 10 20 40 Kilometer

- Stråk från kommuner arbetspendling
- Stråk från kommuner cykelturism
- Ark56 Rekommenderad cykelled (omarkerad)
- Ungefärlig Kustnära turismcykelled



## Kombinerad mobilitet

Persontågstationer i regionen med 5 och 10 kilometer radie

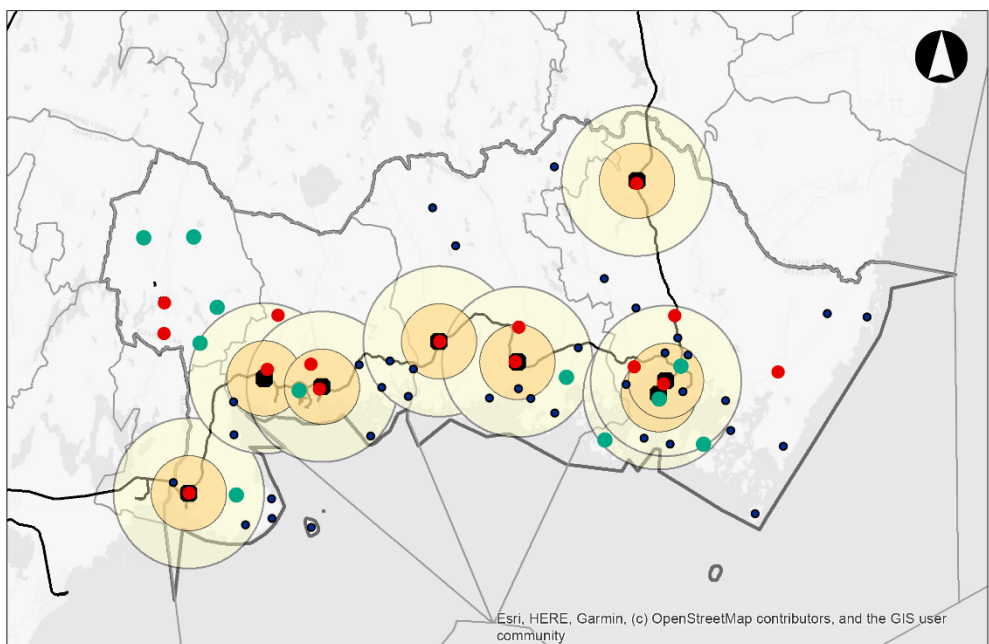


**Teckenförklaring**

- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Busshållplatser - högst antal påsitgande
- Busshållplatser 5 km radie
- Busshållplatser 10km radie



De fem mest använda busshållplatser i vardera kommun med 5 och 10 kilometer radie

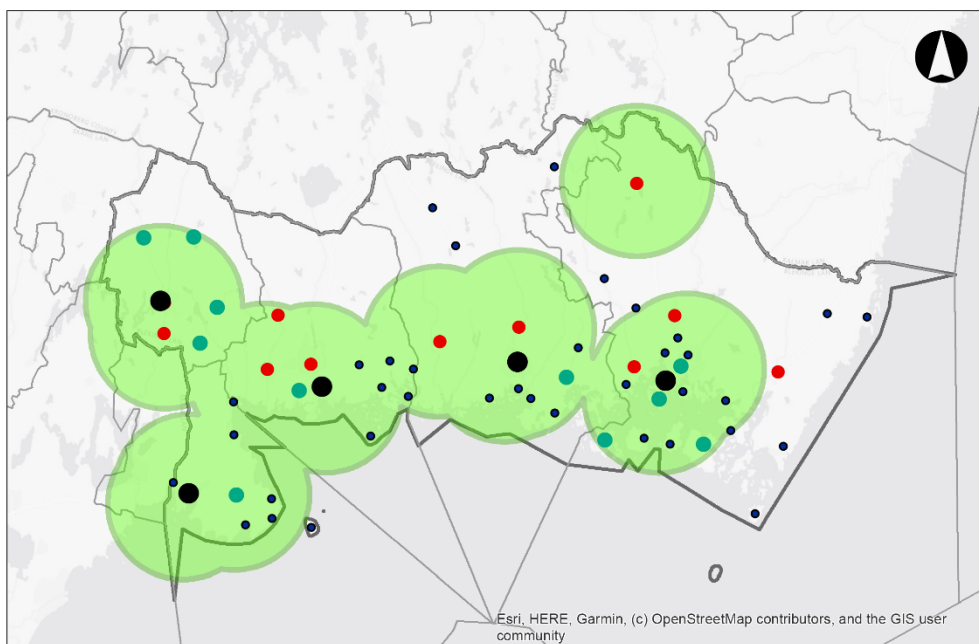


**Teckenförklaring**

- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Persontågstationer
- Persontågstationer 5 km radie
- Persontågstationer 10 km radie
- Järnvägsnät

0 10 20 40 Kilometer

Område inom 10 km från tågstation eller de mest använda busshållplatserna



**Teckenförklaring**

- Fokusorter
- Noder baserade på intervjuer
- Strategiska noder, 5 av 6 (ej bredband)
- Strategiska noder, ej fullskaligt utbud
- Område inom 10 km från tågstation eller busshållplats med många påstigande

0 10 20 40 Kilometer