

FÖRSTUDIE

# Kustnära turismcykelled genom Blekinge



# Förord ...mer än en cykelled!

En kustnära cykelled genom Blekinge som bygger på hög trafiksäkerhet och bekvämlighet har stor möjlighet att också få mycket hög attraktionskraft.

Närheten mellan städerna och en landsbygd med många aktörer som erbjuder upplevelse, boende, matställen m m innebär att cykelleden blir attraktiv. Dessutom närheten till Blekinge skärgård och havsvyer/aktivitet med möjlighet till kompletterande skärgårdsturer med båt kan göra den mycket framgångsrik.

En turismcykelled genom Blekinge är gränsöverskridande och binder på ett bra sätt ihop stad och landsbygd, men överbryggar också kommungränser och kräver stark samverkan mellan aktörer i hela sträckningen.

Cykel bli alltmer ekonomiskt betydelsefullt och satsningar på infrastruktur görs såväl nationellt, regionalt som lokalt. Det är ett billigt transportslag som kan innebära stora miljö- och hälsovinster och vara ett alternativ till ökad bilkörning.

Den turistiska potentialen är stor med marknad såväl i Sverige som för ökad export med fler utländska besökare. I ett europeiskt perspektiv förväntas cykelturism öka mer än andra typer av turism och man förutspår att den kan komma att omfatta en omsättning kring 100 miljarder mellan 2020 och 2025.

I en del av sträckningen går förslaget till turismcykelleden hjul i hjul med planeringen för utbyggnad av infrastrukturen för ökad vardagscykling. Förstudien är därför ett viktigt komplement till den regionala cykelplanen, där några av föreslagna investeringar också ger ökad trafiksäkerhet för turismcykelleden.

Målet är att "Kustnära cykelled genom Blekinge" skall uppfylla de krav som ställs för att bli godkänd som en nationell cykelled enligt Trafikverkets krav i "Cykelleder för turism och rekreation - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning". Godkända cykelleder skyltas av Trafikverket enligt nationell standard.

Avsikten med förstudien är att ge en bild av möjligheten för att skapa en "Kustnära turismcykelled genom Blekinge".

Tommy Gustavsson  
Projektledare  
Förstudie "Kustnära turismcykelled genom Blekinge"



## Innehåll

■	Sammanfattning .....	3
■	Uppdraget .....	4
■	Projektorganisation .....	5
■	Cykel i medvind - ökad vardagscykling och turismcykelleder hjul i hjul! .....	6
■	Omvärlden cyklar! .....	9
■	Satsning på infrastruktur för cykel i cykel- och transportplaner .....	10
■	Blekinge strategiskt i ett gränsöverskridande system av turismcykelleder i södra Sverige .....	11
■	Cykelled i Blekinge - en efterfrågad produkt! .....	13
■	Näringslivet uttalar att cykelleden kommer att medverka till uppväxling av turismen i Blekinge .....	14
■	Stark koppling till varumärkesplattformen för besöksnäringen i Blekinge! .....	15
■	Cykla i Blekinge Arkipelag - ger kustnära cykelled unik attraktionskraft! .....	16
■	Tematisera cykelupplevelsen med andra aktiviteter! ....	17
■	En utmaning är att bli godkänd som nationell turismcykelled .....	18
■	Kustnära sträckning - totalt drygt 20 mil! .....	21
■	Det måste få kosta att skapa infrastruktur för trafiksäker, bekväm och miljöriktig cykling... ..	41
■	... men det är en investering som blir lönsam! .....	43
■	Från vindskydd och trangiakök till bekvämt hotellboende och gourmet! .....	44
■	Det krävs mer än asfalt! .....	45
■	Cykelleden skall samordnas i en långsiktigt hållbar organisering! .....	46
■	Hur styr vi vidare? .....	47
■	Referenser .....	48

**Förstudie: Kustnära turismcykelled genom Blekinge**  
Region Blekinge  
Dnr: 921-145-2014  
2014-02-05/pether  
Foto: namn på fotografer.  
Foto sid 2 och 13 fotograf  
Ingmar Elofsson resp.  
Mats Harrysson. Foto sid 4  
och 45 fotograf Sydostledens  
bildarkiv. Foto sid 16  
Blekingetrafiken.





# Sammanfattning

Förstudien "Kustnära cykelled genom Blekinge" har genomförts med stöd av regionala tillväxtmedel och med Karlskrona, Ronneby och Karlshamns kommuner som medfinansierare.

I projektets syfte betonas att cykelleden skall kunna klara Trafikverkets kvalitetskrav för att bli en godkänd nationell cykelled och därmed också vägvisningsskyldad enligt nationell standard.

Cykel är ett miljöriktigt och ekonomiskt hållbart transportsätt som också kan bidra till att öka besöksnäringen i Blekinge. Idag är cykelturismen viktig i många europeiska länder medan den har en mindre omfattning i Sverige, vilket till stor del beror på att det saknas trafiksäkra, bekväma och attraktiva cykelleder. Potentialen för ökad cykelturism bedöms mycket stor eftersom det finns en stor marknad i Europa och intresset också ökar starkt i Sverige. Såväl de lokala turistorganisationerna som kommersiella aktörer inom besöksnäringen i Blekinge uttalar att cykelupplevelse är efterfrågat och att ökad cykelturism kan komma att göra väsentlig skillnad.

Cykelturism har också en stark koppling till Blekinges varumärkesplattform för besöksnäringen och kommer att kunna bidra till måluppfyllelse beträffande mer exportintäkter och ökad omsättning/sysselsättning i Blekinge.

**Förstudiens slutsats är att det är fullt möjligt att skapa en cykelled med mycket hög attraktionskraft i sin kustnära sträckning. Kopplingen till både Blekinge Arkipelags utveckling och besöksnäringens gemensamma strategi är stark och därför föreslås att med förstudien som underlag gå vidare i en fördjupad utredning/projekt.**

Att cykla kustnära med närhet till Blekinge Arkipelag kan ge cykelleden en unik attraktionskraft som på ett gränsöverskridande sätt binder ihop stad och landsbygd, men också olika aktiviteter för att tillgodose olika intressen.

Det pågår projekt för byggande av flera turismcykelleder i södra Sverige (Ölandsleden, Sydostleden och Kattegattleden) och i framtiden kan en kustnära cykelled genom Blekinge bli en attraktiv och strategisk del av ett system av cykelleder i södra Sverige.

Förstudien visar att det är möjligt att skapa en drygt 20 mil lång kustnära sträckning mellan Bröms i öster och Valje i väster. Kartor och tabeller för 90 olika delsträckor ger en bild av vad som behöver åtgärdas för att trafiksäkerhet och bekvämlighet skall bli tillräckligt hög. Totalt behöver mellan 75 och 100 milj kr investeras i infrastruktur, vilket är i nivå med de pågående cykelledsprojekten i södra Sverige.

Investeringen ger dock avkastning i form av samhällsnytta vad gäller miljö, hälsa och landsbygds/näringslivsutveckling. Cykelleden beräknas, när den är etablerad, årligen öka besöksnäringens omsättning i Blekinge med 50 mil kr.

# Uppdraget

Region Blekinges styrelse beslutade 2014-03-12, paragraf 19 (Dnr 109-171-2013), att genomföra en förstudie för en "Kustnära cykelled genom Blekinge". Förstudien har genomförts med stöd av regionala tillväxtmedel med kommunerna Karlskrona, Karlshamn och Ronneby som medfinansierare.

Beslutet togs som svar på en motion av Kristdemokraterna i Region Blekinge, underskriven av Lennart Ung och Johannes Chen. Motionen föreslog en förstudie för byggande av en "Kustnära cykelled genom Blekinge".

Projektbeskrivningens mål är att ge svar på följande frågor:

- Förslag på sträckning genom miljöer som visar upp länets attraktiva sidor i skärgårdslandskap, byar och blekingenatur, men som också medger service i form av boende, mat m m
- Registrering av felande länkar och brister i trafiksäkerhet i befintligt vägnät
- Ge en allmän bild och omvärldsanalys av potential för ökad cykelturism i Blekinge
- Kostnadsuppskattning för väghållare i form av nya cykelvägar, ombyggnader och drift.

I projektets syfte betonas att cykelleden skall kunna klara kriterierna i Trafikverkets kvalitetskrav för utmärkning av nationella turismcykelleder med avseende på trafiksäkerhet, bekvämlighet och attraktivitet.

Vidare anges i syftet att cykelleden i hög grad kan medverka till att stärka det arbete som pågår med att utveckla biosfärområdet Blekinge Arkipelag och att det finns ett starkt gränssnitt till den förstudie angående "arkipelagrutt" som genomförs av biosfärområdet Blekinge Arkipelag.

Med förstudien som underlag skall beslut fattas om det fortsatta arbetet.



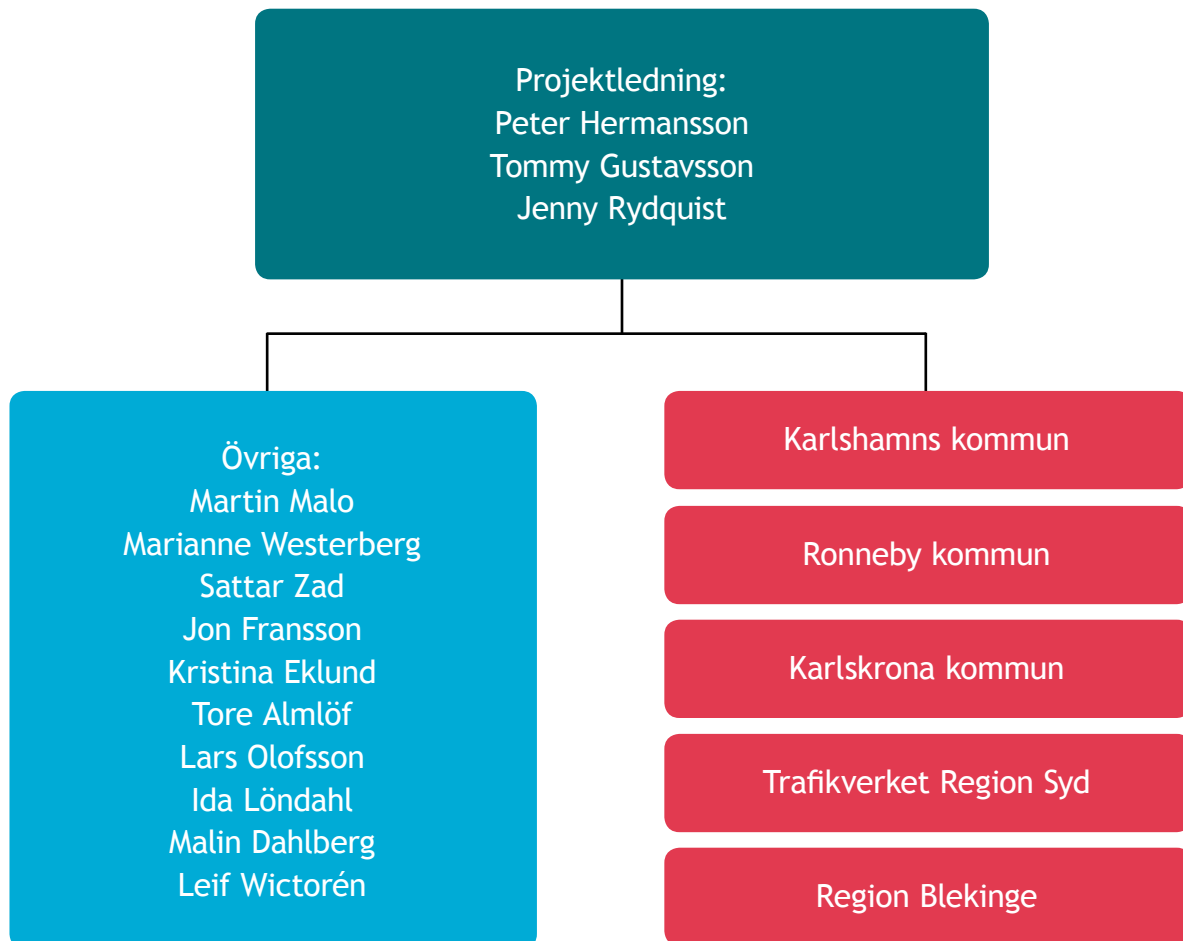


# Projektorganisation

Projektledningen har utgjorts av Region Blekinges strateger för infrastruktur kompletterade med en projektledare, 60 % av heltid sept-dec 2014, som bl. a har stark anknytning till arbetet med utveckling av Sydostleden.

Projektledningen har tillsammans med representanter från deltagande kommuner och Trafikverket bildat en arbetsgrupp som varit nära delaktig i förstudien. Representanterna i arbetsgruppen har arbetat aktivt med att inventera och ta fram olika typer av underlag.

## Arbetsgrupp



Projektledaren har haft kontakter med turistnäring, turistbyråer m fl. för att skapa kännedom om förstudien och få tankar och idéer kring idén att utveckla "Kustnära turismcykelled genom Blekinge". Kontakter, referenser m m beskrivs närmare i slutet av denna rapport.

# Cykel i medvind - ökad vardagscykling och turismcykelleder hjul i hjul!

Alltmer framhålls transportslaget cykel som en utmärkt möjlighet för att ersätta i första hand kortare bilresor upp till 5 km, vilket innebär mindre kostnader både för individen och samhället samt vinster för såväl miljö som hälsa.

Cykeln är det mest energisnåla och miljövänliga transportmedel som existerar. Om en procent av de resor som idag sker med bil i Sverige istället görs med cykel minskar drivmedelsförbrukningen med 55 miljoner liter per år, vilket motsvarar minskade kväveoxidutsläpp på drygt 22 300 ton.

Det är också oomtvistat att ökat cyklande bidrar till en förbättrad folkhälsa och att cykelpendla till arbetet är ett bra sätt att få den vardagsmotion som är nödvändig för välbefinnandet.

Trenden är tydlig! Medvetenhet om miljö och hälsa innebär att vardagscyklingen kommer att öka i rask takt. Till detta bidrar satsningar på infrastruktur för cykel, som nu allt fler efterfrågar i ökad utsträckning. Utveckling av cyklar för olika intressen och ändamål, bl. a elcyklar, intresserar nya målgrupper.

En av besöksnäringens stora utmaningar är att skapa förutsättningar för ett miljöriktigt och hållbart resande. Fler och fler efterfrågar turistiska upplevelser som innebär aktivitet, välbefinnande och närhet till natur och lokal kultur.

Det har i arbetet, med övriga turismcykelleder som är under utveckling, visat sig att en satsning på turismcykelleder innebär att vardagscykling och turismcykelleder går hjul i hjul. När det gäller sträckningen i Blekinge kan man se att de sträckor som prioriteras för ökad vardagscykling i flera fall överensstämmer med turismcykelledens behov för ökad trafiksäkerhet. Omvänt kan satsning på turismcykelled skapa resurser som innebär att sträckor med behov för ökad vardagscykling kan förverkligas.

Ett bra exempel är en nyligen invigd cykelväg längs Sydostleden mellan Tingsryd och Urshult. Här har finansiering för Sydostleden bidragit till att infrastruktur för 18 miljoner nu kan uppfylla trafiksäkerhet och bekvämlighet för såväl cyklande turister som lokalbefolkning. Här är det också tydligt hur en cykelled/väg kan uppfylla landsbygdens förväntningar och innebära möjlighet till bl. a närings- och landsbygdsutveckling.







Kochhaus  
Traube  
am Fluss  
Kochhaus  
Traube  
am Fluss

Licher  
Haus  
am Fluss

WILDER  
50  
100  
200  
300  
400  
500  
600  
700  
800  
900  
1000



# Omvärlden cyklar!

På nära avstånd från Blekinge finns regioner och länder som satsat stort på att bygga infrastruktur för cykel. Både i Danmark och Holland har det sedan länge varit en medveten strategi att skapa utrymme, säkerhet och bekvämlighet för cyklisterna.

I dessa länder är det lika självklart att cykla som att köra bil. Man börjar cykla i unga år och fortsätter med det i vuxen ålder. Det är status att cykla! Ett lysande exempel är Köpenhamn där målet är att 50 procent av Köpenhamnsborna år 2015 skall cykla till arbetet eller skolan.

Cykelturismen är viktig i många europeiska länder, exempelvis Österrike, Belgien, Danmark, Schweiz, Holland och Tyskland. Det finns inte något säkert svar på frågan om värdet av cykelturismen i Europa. En modell har dock utvecklats för att uppskatta volym och värde för cykelturism och enligt denna uppskattas cykelturisterna årligen spendera 9 miljarder EURO (83,7 miljarder SEK).

En prognos för cykelturismen är att den kommer att öka mer än annan turism eftersom den är miljöriktig, har positiva hälsoeffekter och ger stor möjlighet att uppleva natur och lokal kultur. I olika publikationer uppskattas cykelturismen ha en potential att efter 2020 kunna omfatta 5 % av den totala turismomsättningen i Europa. Omsättning mellan 100 och 150 miljarder SEK bedöms möjligt.

En nyligen publicerad artikel i The Guardian (2014-11-12) framhåller att cykelindustrin i Europa skapar 650 000 jobb och att huvuddelen, 524 000, återfinns inom besöksnäringen. Vidare i artikeln anses att denna siffra, i takt med att antalet cykelresor i Europa ökar, kan öka till över 1 miljon 2020. Ökad vardagscykling medför också att fler och fler vill rekreativ- och turismcykla. Detta förutsätter dock en utbyggnad av infrastruktur för trafiksäker och bekväm cykling. Om det sker i ökad omfattning så finns det i södra Sverige och Blekinge stora möjligheter för ökad turismcykling. En marknad för besökare finns såväl i Sverige som i övriga Europa och med den stora omfattning cykelturismen har i många länder så kan cykelturismen innebära stor skillnad för ökad turismexport.

Möjliga utländska marknader stämmer också överens med prioriterade utlandsmarknader i strategin för besöksnäringen i Blekinge.

Koucky & Partner återger i rapporten "Cykelturismen i Europa" (2007) argument för Sverige som cykeldestination:

- Stor tillgång till hav, sjöar, skog oc naturupplevelser
- Klimatet - ej för hett på sommaren
- Långa sommarkvar
- Närhet till cykelnationer som Tyskland och Holland.

I rapporten uppskattas 150 000 möjliga tyska cykelturister till Sverige årligen.

Detta avsnitt avslutas därför med exempel från Tyskland, som genom ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) har mycket bra uppföljning på cykellandet Tyskland, där:

- ca 22 miljoner gästnätter i Tyskland är cykelrelaterade
- omsättningen i cykelturismen är 36 miljarder SEK, vilket är 10% av allt värdeskapande inom tysk turistnäring
- det finns 7 590 mil tyska cykelleder
- 2/3 av cykelturisterna är äldre än 40 år och med inkomst över genomsnitt
- man oftast cyklar som par eller i smågrupper upp till 6 personer.

De tyska cyklisterna vill:

- rulla genom vackra, varierade landskap
- ha bra luft och klimat
- cykla på bilfria och bra vägar
- uppleva semester i lugn och ro och ha möjlighet till återhämtning
- göra något för hälsan och känna välbefinnande
- cykla 4-8 mil per dag
- helst övernatta på hotell, pensionat och B&B
- i medeltal cykelturista 5-8 dagar.

I Tyskland är 5 500 turismaktörer anslutna till Bett&Bike, som är en organisation för certifiering av service m m till cyklisterna.

Se också länken till cykellandet Tyskland, bl a med 200 olika cykelleder: <http://www.germany.travel/se/fritid-rekreation/cykling/cykling.html>

# Satsning på infrastruktur för cykel i cykel- och transportplaner

I Blekinges regionala/lokala planering för investeringar i infrastruktur för cykel så har inriktningen hittills varit att förbättra möjligheterna till vardagscykling i form av trafiksäkrare pendlingsmöjligheter, säkrare cykelvägar till skolor m m. Denna förstudie aktualiserar också möjligheter och investeringsbehov för ökad rekreations- och turismcykling.

Flera regioner upprättar nu regionala cykelstrategier/ cykelplaner som grund för kommande satsningar och turismcykelvägar blir allt oftare en del i planeringen. I den regionala planeringen för turismcykelvägar, som är gränsöverskridande, är det också viktigt att det sker en diskussion över länsgränserna.

2014 antog regeringen en nationell transportplan t o m 2025. I planen, som totalt omfattar 522 miljarder, skrivs en hel del om vikten av miljöhänsyn i transportsystemet och ökad cykling som en möjlighet till förbättring i detta hänseende.

Sammanlagt är 3,7 miljarder under planeringsperioden avsedda för cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder, vilket är en blygsam ökning jämfört med tidigare. Sett över alla län utgör cykelsatsningarna drygt 10 % av länsramen. I relation till befolkningmängden varierar satsningarna från 15 till 149 kr per invånare. I Blekinge satsas med pengar från planen 29 kr per invånare, vilket är nära genomsnittet 32 kr.

Ett viktigt syfte med denna förstudie är, förutom de i projektbeskrivningen angivna, att ligga till grund för prioriteringar framöver. Viktigt är då att sammanväga huruvida rekreations- och turismcykling i vissa sträckningar kan samordnas med efterfrågan/behov för ökad vardagscykling eller planering/byggnad för VA, bostadsområden m m.

En del av infrastrukturen som är viktig för ökad cykling är mobiliteten, dvs möjligheten att på ett bekvämt sätt skifta mellan transportslag och att kunna ta med sin cykel på tåg, buss och båt.

Att kunna resa med sin cykel är speciellt viktigt för cykelturismens utveckling.

Bland tyska cykelturister är det 3 gånger vanligare att nå cykeldestinationen med tåg än för all annan turism. De använder bil 30% mindre och flyger 75% mindre än andra turister för att nå cykelleden/destinationen. 2013 transporterade Deutsche Bahn 300 000 cyklar och företaget "Mein Fehrnbuss" mer än 13 000 cyklar. Företaget har 151 bussar med cykelställ på 40 linjer, vilket 2014 utökas till 250 bussar.

Blekinge är lyckligt lottat i det här fallet med Blekinge kustbana som innebär att cyklisterna kan färdas miljövänligt till destinationen och ha möjlighet att anknyta på olika orter. På Öresundståg och Pågatåg är det möjligt att idag ta med cykel och det är viktigt att denna möjlighet består och helst utökas i framtiden.

Med Blekingetrafikens bussar går det idag inte att ta med sin cykel och detta är något som måste hanteras i framtida kravställningar och upphandlingar för kollektivtrafiken.

Färjelederna till Blekinge, Stena Line Karlskrona-Gdynia och DFDS Seaways Karlshamn-Klaipeda, är också viktiga ingångar för cykelturism. Mellan 7 000 och 8 000 polacker har under 2014 åkt med Stena Line för att cykla i Karlskronas närområde. Klart är att cykelturister från Polen har potential att öka de närmaste åren.

Också Skärgårdstrafiken och annan övrig båttrafik kommer att vara viktig för "Kustnära cykelled genom Blekinge". Till vissa öar är det inte nödvändigt att kunna ta med cykeln, medan Skärgårdstrafiken i ökad utsträckning bör anpassas till denna möjlighet. Haslö och Sturkö/Tjurkö är exempel på områden som inom överskådlig tid kommer att vara svåra att nå cyklande på ett trafiksäkert sätt. Även vid upphandling av skärgårdstrafik är det viktigt att diskutera denna fråga. Förstudien angående Blekinge Arkipelagrutt förväntas djupare analysera detta.



# Blekinge strategiskt i ett gränsöverskridande system av turismcykelleder i södra Sverige

Det sker mycket utveckling av turismcykelleder just nu (2014) i södra Sverige. Kattegattleden, mellan Göteborg och Helsingborg, är nyligen godkänd som nationell cykelled enligt Trafikverkets kriterier och arbetar nu för öppning och invigning 2015. Sydostleden, bl a genom västra Blekinge (kommunerna Olofström, Karlshamn och Sölvesborg), har en sträckning på 27 mil mellan Växjö och Simrishamn och har inriktning att öppna våren 2016. Ölandsleden bygger vidare och siktar på att kunna öppna för trafiksäker cykling på Öland 2018/19. Sjuhäradsrundan i Boråsområdet invigdes 2013 som en regional cykelled med den nationella röd/vita skyltningen. En förstudie pågår för att utreda förutsättningarna för en bilfri cykelled runt Vättern.

Intresset är således mycket stort för att vidareutveckla rekreations- och turismcykelleder. Lokalt är det också tydligt att många kommuner är intresserade av att utveckla infrastrukturen för rekreations- och turismcykling.

Det samarbete som finns etablerat mellan Sydostleden, Kattegattleden, Ölandsleden och Sjuhärads-

rundan avser att under 2015 ta fram ett underlag som beskriver möjligheterna för, och bilden av, ett framtida system av rekreations- och turismcykelleder i södra Sverige.

”Kustnära turismcykelled genom Blekinge” blir en attraktiv del av ett framtida system av turismcykelleder i södra Sverige. Leden kommer att ha en direkt koppling till Sydostleden, som i sin tur kan komma att få en koppling söderut från Simrishamn mot Ystad, Trelleborg m fl. Norrut kan Sydostleden så småningom, via utveckling av dagens banvallsled, som sträcker sig från Karlshamn till Halmstad, anslutas till Kattegattleden. Från Växjö kan, via det s.k. ”smalspåret”, en knytning göras norrut mot Vimmerby, Hultsfred och Västervik. Cykelleden genom Blekinge kan i den östra delen få en framtida anslutning från Brömsebro via Kalmarkusten till Ölandsleden.

Ett sådant system av leder skulle ge valmöjligheter och en stark produkt att sälja till alla de cyklister som cyklar på kontinenten och som gärna vill ha nya upplevelser.

Att ingå i ett system av cykelleder i södra Sverige överensstämmer också väl med intentionerna i Blekinges strategi för besöksnäringen:

***”När vi jobbar mot Danmark, Holland och Tyskland kommer vi att kombinera Blekinge med andra starka varumärken och destinationer i Skåne och Småland. Helt enkelt för att kunna erbjuda kompletterande upplevelser och kontraster”.***



Översikt av de cykelleder som kan länkas ihop till ett ledsystem i södra Sverige.

En cykelled genom Blekinge ger en också en möjlighet att ingå i det europeiska cykelnätverket EuroVelo, vilket är ett projekt som drivs av Europeiska Cykelförbundet (ECF; European Cyclists' Federation) i samarbete med nationella och regionala partners.

EuroVelo införlivar befintliga och planerade nationella och regionala cykelvägar till ett europeiskt cykelledsnät.

EuroVelo 10 är en planerad sträckning kring hela Östersjön: Lubeck-Köpenhamn-Malmö-Östra Skåne-

**Blekinge-Stockholm-Luleå-in i Finland-Åbo-Helsingfors-Sankt Petersburg-Tallinn-Riga-Klaipeda-Kaliningrad-Gdynia-Lubeck.**

I ett kommande skede av utvecklingen av "Kustnära cykelled genom Blekinge" bör det undersökas huruvida aktivt deltagande i utvecklingen av EuroVelo kan skapa en del av finansieringen för infrastrukturen och den vidare utvecklingen.



# Cykelled i Blekinge - en efterfrågad produkt!

Möten med representanter för turistorganisationerna i respektive kommun stärker bilden av att turismcykling är en allt mer efterfrågad aktivitet/produkt och man ser fram emot att kunna erbjuda trafiksäkra och bekväma cykelpaket med den service som efterfrågas.

Men det räcker inte att tillgodose kraven på trafiksäkerhet. Exportmogna produkter/paket måste utvecklas, vilket en förbättrad infrastruktur är en förutsättning för.

Idag finns det lokala cykelkartor med turförslag och det finns några aktörer som satsat på att erbjuda paket, som ofta har en tematisk inriktning. Vid möten med några av dessa aktörer finns en mycket positiv inställning till att skapa en cykelled genom Blekinge. Man ser möjligheten till en pulsåder som innebär många cyklister till Blekinge som kan erbjudas aktiviteter och paket längs och kring den nationella cykelleden.

Ett bra exempel på en större satsning som mött stort intresse är Bräknetrampen Blekinge Cykelfestival i Bräkne Hoby som arrangeras varje år i maj månad. 2014 deltog 1 100 cyklister i arrangemanget. 2013 stod Bygd i samverkan som arrangörer för Cykelfrämjandets årliga cykelvecka. Man presenterade ett antal attraktiva cykelturer som blev mycket uppskattade av deltagare från hela Sverige. Turistbyrå i Ronneby fick under denna vecka känna av att cykelturism verkligen gör skillnad och skapar efterfrågan.

En översiktlig inventering från turistbyråerna visar också att det finns många kustnära aktörer inom "äta, bo, göra" som kan knytas till cykelleden. Många upplevelser finns inom nära avstånd och cykelleden kommer att gå in i städerna Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg, men också göra landsbygden mera tillgänglig.



# Näringslivet uttalar att cykelleden kommer att medverka till uppväxling av turismen i Blekinge

I arbetet med att utveckla Sydostleden, Kattegattleden, Ölandsleden m fl är näringslivets aktörer engagerade i olika sammanhang. Det är tydligt att olika aktörer, med spännvidd från dagligvaruhandel till turistboendeanläggningar ser att den infrastruktur som byggs för att skapa en trafiksäker och bekväm cykelled kommer att kunna göra skillnad i verksamheten och skapa ökad lönsamhet.

Erfarenheten är också att det redan under utvecklingsarbetet stimulerar till idéer och entreprenörskap i ledernas sträckning. Cykelleden blir en del av kalkylen för investeringar, fastigheter med verksamhetspotential blir mer intressanta m m.

Erfarenheten från de utländska lederna är att när cykelledens infrastruktur är på plats så kommer efterhand investeringar för utvecklad och ökad verksamhet.

En viktig del av förstudien har varit att möta olika aktörer för att informera om projektet, diskutera potentialen för cykelturism i Blekinge och att ”känna av” förankringen för en satsning på denna infrastruktur för utveckling av besöksnäringen. Utan undantag är inställningen mycket positiv och man välkomnar initiativet. Många känner till cykelturismens omfattning på kontinenten och ser den potential i ökad export (utländska besökare till Sverige) som finns bland alla de människor som turismcyklar på lederna i Europa. Flera aktörer har också pekat på en tydligt ökad efterfrågan från den svenska marknaden.

Både den nationella besöksnäringstrategin och strategin för besöksnäringen i Blekinge har som mål att väsentligt öka turismomsättningen framöver. Eftersom Sverige idag, jämfört med många andra Europeiska länder, har en mycket låg nivå på cykelturismens omsättning kan ett ökat utbud av konkurrenskraftig cykelturism innebära stor skillnad.



## Stark koppling till varumärkesplattformen för besöksnäringen i Blekinge!

Under 2014 har en strategi och varumärkesplattform för besöksnäringen i Blekinge arbetats fram i samarbete mellan kommunerna, Region Blekinge, Länsstyrelsen och besöksnäringens aktörer.

”Kustnära cykelled genom Blekinge” kommer att starkt kunna bidra till visionen:

*Tillsammans skapar vi ett attraktivt Blekinge genom äkta, kreativa och unika upplevelser i norra Europas närmaste skärgård.*

Målgruppen för en kustnära cykelled stämmer väl överens med de målgrupper som ses prioriterade i varumärkesplattformen. Inte minst gäller detta för de målgrupper som avser utländska besökare från Tyskland, Holland, Danmark och Polen - aktiva äldre med god ekonomi och hälsan i behåll samt aktiva barnfamiljer.

Även för Sverigemarknaden stämmer besöksnäringens strategis prioriteringar med förväntade cyklistertill Blekinge. Om besöksnäringen i Blekinge skall nå de mål som satts upp för den framtida utvecklingen måste de kommersiella gästnätterna öka, dvs. högre beläggning på hotell, vandrarhem, campingplatser, B & B m fl. Om det skall kunna ske måste nya exportmogna produkter ”fylla hyllorna” och fler utländska besökare komma till Blekinge. Att satsa på cykel är då en av möjliga ingredienser som har stor potential.

I fortsatt arbete med ”Kustnära cykelled genom Blekinge” bör en varumärkesplattform för cykelleden, i samverkan med besöksnäringen, tydliggöras. I arbetet med att ta fram plattformen stärks förankring och medverkan från näringen och cykelleden kan knytas med starkt gränssnitt till besöksnäringens strategi.



Foto: Blekingeträffiken

## Cykla i Blekinge Arkipelag - ger kustnära cykelled unik attraktionskraft!

Cykledens kustnära sträckning och skärgårdens möjligheter ger en speciellt hög attraktionskraft. Cykelturen kan på flera ställen kombineras med båtturer till öar i Blekinge arkipelag, exempelvis Hanö, Tärnö, Tjärö, Hasslö, Sturkö/Tjurkö.

Biosfärområdet Blekinge Arkipelag kommer under 2015 att genomföra en förstudie med syfte att finna utvecklingsprojekt och lämplig transportform mellan och på öarna i skärgården för att få en sammanhängande färdväg - Arkipelagrutten. Bl.a skall förstudien ge svar på frågorna var man kan utveckla och förbinda redan befintliga cykelleder med båt och var det krävs nya cykelleder.

Gränssnittet mot den förstudie som skall genomföras av Blekinge Arkipelag är därför starkt och den beskrivna möjligheten för en kustnära cykelled genom Blekinge blir också ett viktigt underlag för framtida Arkipelagrutt. Förstudien har presenterats för Blekinge Arkipelags ordförande m fl. som ser mycket positivt på den som ett viktigt underlag för Arkipelagrutt-förstudien. Vi vill betona vikten av att förstudien för Arkipelagrutt diskuterar möjligheterna att ta cykel med även till skärgårdens öar.



# Tematisera cykelupplevelsen med andra aktiviteter!

Möjligheten att kombinera cykelupplevelsen med andra typer av aktiviteter är stor i Blekinge. Det mesta finns på nära avstånd och inom räckhåll för cyklisterna. Exempel på aktiviteter som skulle kunna kombineras i exempelvis paketerbjudanden är Cykel & Golf, Cykel & Vandring (i någon sträckning går lederna samman), Cykel & Kajak, Cykel & Fiske, Cykel & Båt, Cykel & Natur, Cykel & Kultur, Cykel & Shopping, Cykel & Gourmet, Cykel & Häst, Cykel &

Välbefinnande...exempel som visar att möjligheterna till upplevelse och attraktivitet är många.

Tidigare nämnd varumärkesplattform för cykelleden skall ju bygga på den strategi som besöksnäringen i Blekinge nu arbetar efter och kommer också att ge en grund för den bild som skall marknadsföras och de upplevelser som speciellt skall framhållas och ge en stark reseanledning för att cykla i Blekinge.



# En utmaning är att bli godkänd som nationell turismcykelled

2014 antog Trafikverket ”Cykelleder för turism och rekreation -klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning”. Om en led uppfyller Trafikverkets kriterier kommer leden att inordnas i ett nationellt

system med avseende på bland annat skyltning. Ledens längd är ett riktmärke för klassificeringen men man ska även ta hänsyn till andra kriterier.

Typ av led	Längd	Kollektivtrafik
Nationella leder	> 200 km	Anslutning till kollektivtrafik på lämpliga start-och slutpunkter
Regionala leder	65-200 km	Anslutning till kollektivtrafik på lämpliga start-och slutpunkter
Lokala leder	< 65 km	

## 12 Kvalitetskriterier för godkänd turistled enligt Trafikverkets kriterier:

- Leden är trafiksäker
- Leden har en utpekad huvudman
- Leden går genom attraktiva områden
- Leden går att använda på ett komfortabelt sätt i cykelturistsäsongen och är tillgänglig för cyklar med släp
- Ledens sträckning är förankrad med berörda kommuner, region(förbund) och Trafikverkets region samt bekräftad i ett avtal mellan dessa och ledhuvudmannen
- Det finns avtal med enskilda väghållare (med och utan statsbidrag) där rättigheter och skyldigheter är reglerade
- Ledens lämplighet för olika målgrupper och period då cykelleden och service är tillgänglig tydliggörs i informationsmaterial
- Ledens sträckning finns redovisad på karta och på internet
- Ledhuvudmannen har en plan och budget för förvaltning, kvalitetssäkring av service, utveckling och marknadsföring, kvalitetssäkring av infrastrukturen och utmärkning
- Övernattningsmöjligheter och matställen bör ligga på ett rimligt avstånd från varandra
- Leden har en rimligt gen sträckning mellan utpekade målpunkter
- Information om nationella leder är tillgänglig på flera språk (grundkravet är svenska och engelska).



## Trafiksäkerhet utanför tätort

Hastighet i km/tim	SDT (antal motorfordon/dygn på sommaren)	
60	< 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500-2 000	Cykelbana, cykelfält Blandtrafik
	< 2000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
70	< 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500-2 000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
	< 2000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
80	< 250	Cykelbana Cykelfält, blandtrafik
	250-1 000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
	< 1000	Cykelbana Cykelfält, blandtrafik
≥90	-	Cykelbana Cykelfält, blandtrafik

Ovan är exempel för bedömning av trafiksäkerhet (hämtat från Trafikverkets kriterier).

- Grön standard, upplevs som tillräckligt säker
- Gul standard, upplevs som säker
- Röd standard, upplevs som osäker, måste åtgärdas inom 5 år
- Lila standard, upplevs som trafikfarlig, kan inte ingå i en cykelled

Ovanstående är en del av innehållet i "Cykelleder för rekreation och turism - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning" som Trafikverket antagit. Hela dokumentet finns att läsa/hämta på Trafikverkets hemsida.

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/85207/cykelleder\\_for\\_rekreation\\_och\\_turism\\_apr\\_2014\\_x4\\_2.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/85207/cykelleder_for_rekreation_och_turism_apr_2014_x4_2.pdf)





En nationell referensgrupp bedömer ansökan från de cykelleder som önskar bli godkända som nationell eller regional cykelled. Efter godkännande tilldelas leden ett nummer (jämför vägnummer) och vägvisningsskyltar enligt en nationell standard med röd/vita skyltar.

Som tidigare nämnts är Kattegattleden, som sträcker sig mellan Göteborg och Helsingborg den första led som under 2014 fått godkännande och status som nationell cykelled. Under 2015 kommer Sydostleden att arbeta fram underlag för ansökan till Trafikverket och siktar på ett godkännande hösten 2015.

”Kustnära cykelled genom Blekinge” skall sikta på att kunna uppfylla kraven för att bli godkänd och få status som nationell cykelled. Cykelledens längd blir mer än 20 mil från Bröms i öster till Skånegränsen i väster (Valje).

Det kommer att krävas både vilja och resurser för att uppfylla kraven, men en trafiksäker och tillräckligt bekväm cykelled blir då resultatet för att möta bl a utländska besökarens förväntningar.



# Kustnära sträckning - totalt drygt 20 mil!

Ett förslag till led har tagits fram med en total längd från Bröms i öster till Skånegränsen (Valje) i väster på ca 22 mil. Från Asarum till Valje är sträckningen för "Kustnära cykelled genom Blekinge" densamma som för Sydostleden, drygt 33 km.

Sträckning i resp. kommun:  
Sölvesborg 21 km (Sydostleden och berörs ej direkt av denna förstudie), Karlshamn 45 km (ca 12 km Sydostleden), Ronneby 67 km och Karlskrona 86 km.

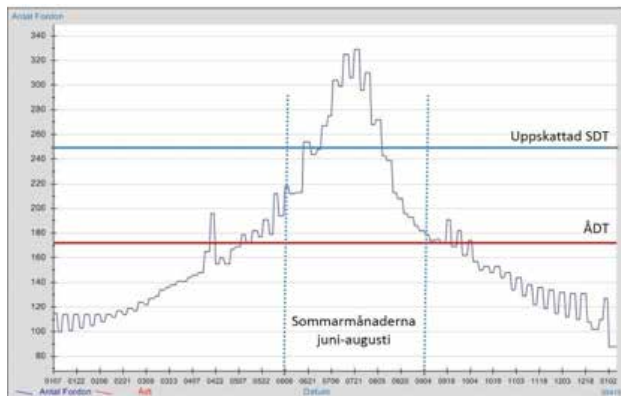


På följande sidor beskrivs den inventering som gjorts för "Kustnära cykelled genom Blekinge". Kartor visar de föreslagna sträckorna, som också beskrivs i tabellform, med geografisk placering, vägtyp, längd, årsdygnsmedeltrafik (ÅDT), sommardygnsstrafik (SDT) och skylthastighet.

Sträckorna markeras utifrån Trafikverkets kriterier med grönt, gult respektive rött för att markera trafiksäkerheten. *Grönt innebär att vägen är tillräckligt säker, gult att den är acceptabel och rött att den är för trafikosäker att cykla och att det måste byggas bort.*

För bekvämligheten markeras med gult för de sträckor som behöver ett bättre underlag och rött där cykelled måste byggas i obanad terräng. Trafiksäkerheten har bedömts med hjälp av de mätningar som Trafikverket har tillgängliga för de statliga vägarna (Nationella vägdatatabasen och vägtrafikflödeskartor).

Oftast finns mätningar med definierad årsdygnsmedeltrafik, medan sommarmedeldygnsstrafiken får uppskattas och bedömas med hjälp av diagram enligt exempel nedan. I kustlandskapet är sommartrafiken väsentligt högre än övriga året.



I detta exempel är den uppmätta årsdygnsmedeltrafiken 170, medan sommartrafiken uppskattas till 250.

För kommunala och enskilda vägar har eventuella lokala mätningar använts. I övrigt har uppskattningar gjorts för dessa vägar utifrån antal hushåll i området och målpunkter som kan tänkas ha betydelse för trafikflödet.

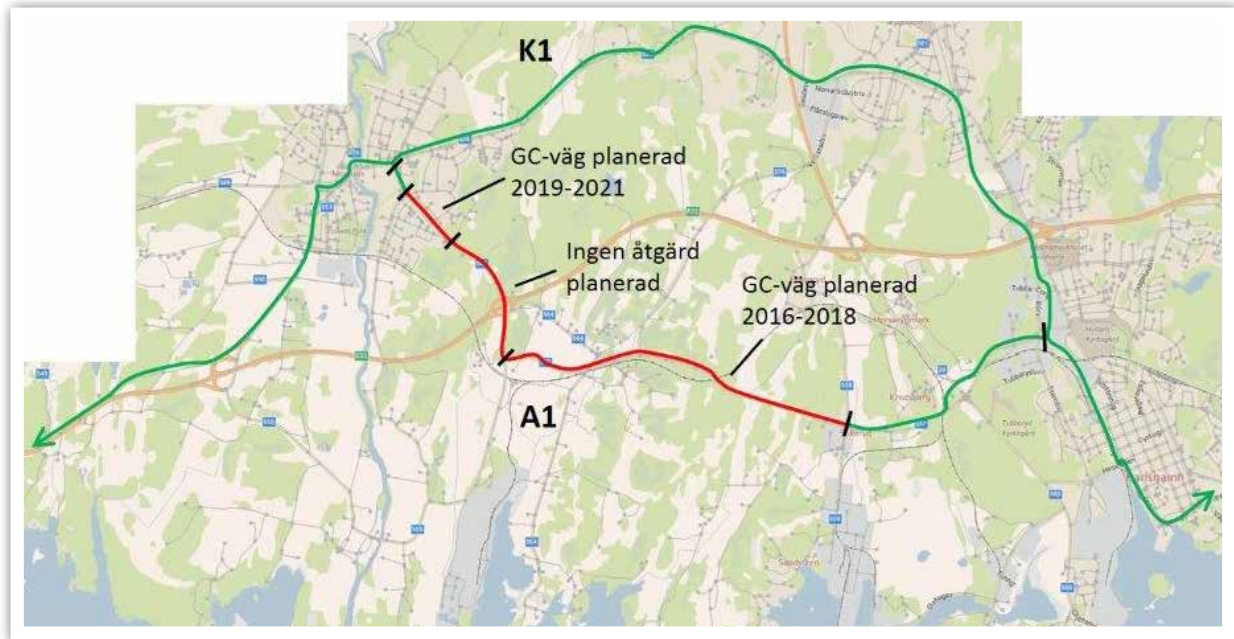
I kommande skede för cykelledens planering bör kompletterande mätningar av sommartrafiken göras för sträckor som ligger nära gränsen för att vara röda och där åtgärder kanske måste vidtas för att bli godkänd..

Sträckor i Karlshamns kommun har beteckningen K1, K2, K3..., i Ronneby R1, R2, R3..., i Karlskrona Kkr1, Kkr2, Kkr3....



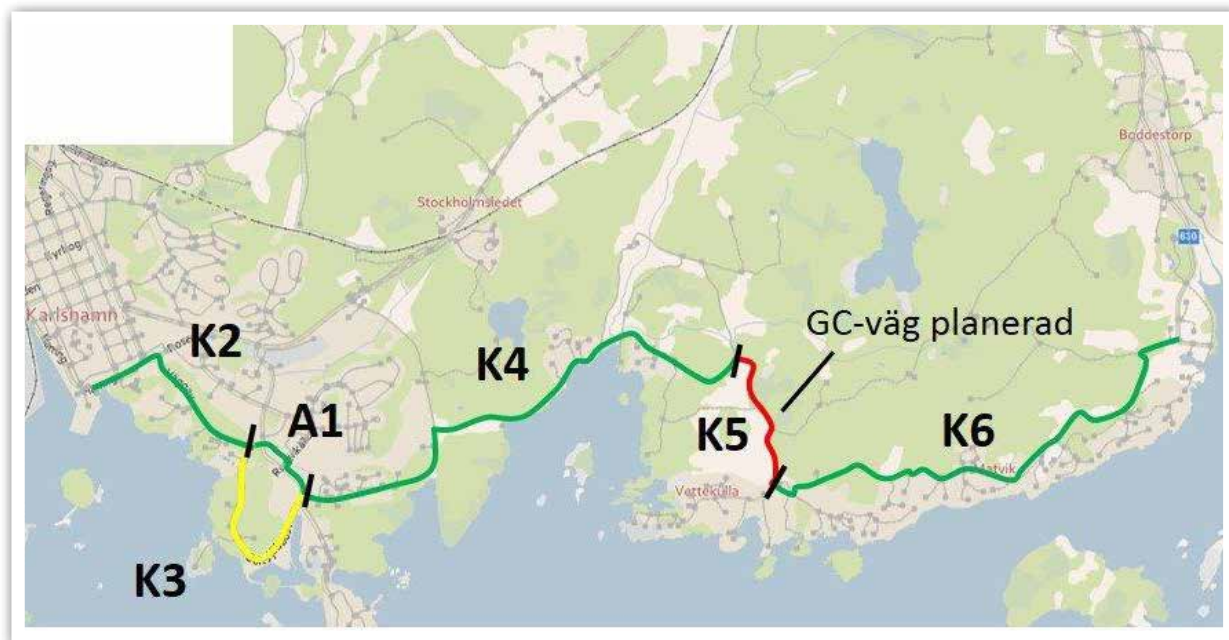


## Sträcka K1: Kommungränsen Sölvesborg/Karlshamn-Mörrom-Asarum-Karlshamn C



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- lighet
K1	Gräns Sölvesborg till Turistbyrån Karlshamn via Mörrom och Asarum	17 500					
A1	Alternativ: Vekerumsvägen						

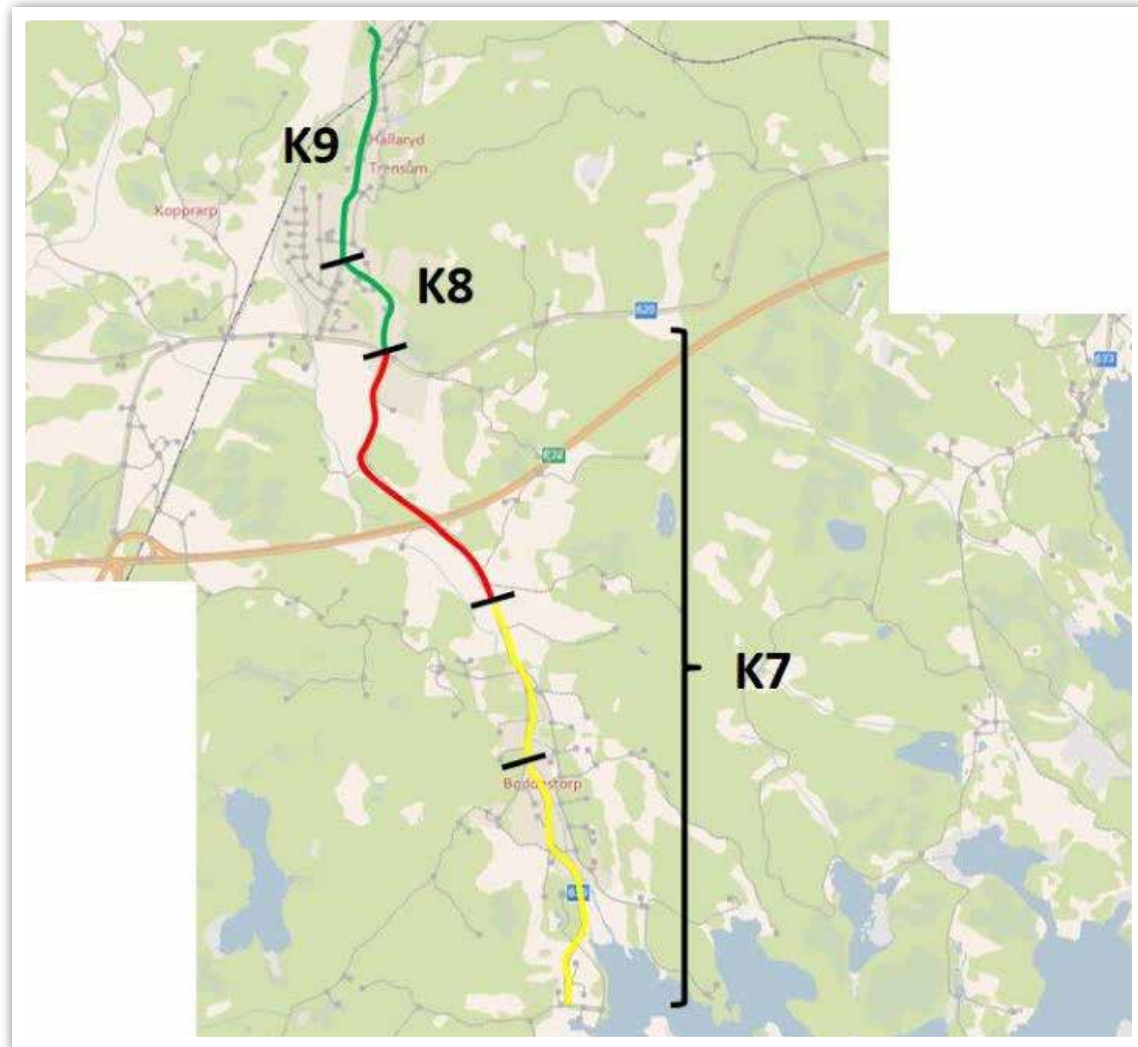
## Sträcka K2-K6: Karlshamn-Vettekulla-Matvik



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- mlighet
K2	Turistbyrån i Karlshamn till "Väggaslingan"	1 250	-	-	-	Green	
K3	"Väggaslingan"	1 200	?	?	50	Yellow	
K4	Vägga-Kollevik-Vettekulla	3 060	-	-	-	Green	
K5	Planerad GC-väg Öster Vettekulla	850	-	-	-	Red	
K6	Sonaholmsvägen/ Matviksvägen till Matvik	2 850	298/-	?	70	Green	
A1	Alternativ: befintlig GC-väg	550	-	-	-	Green	

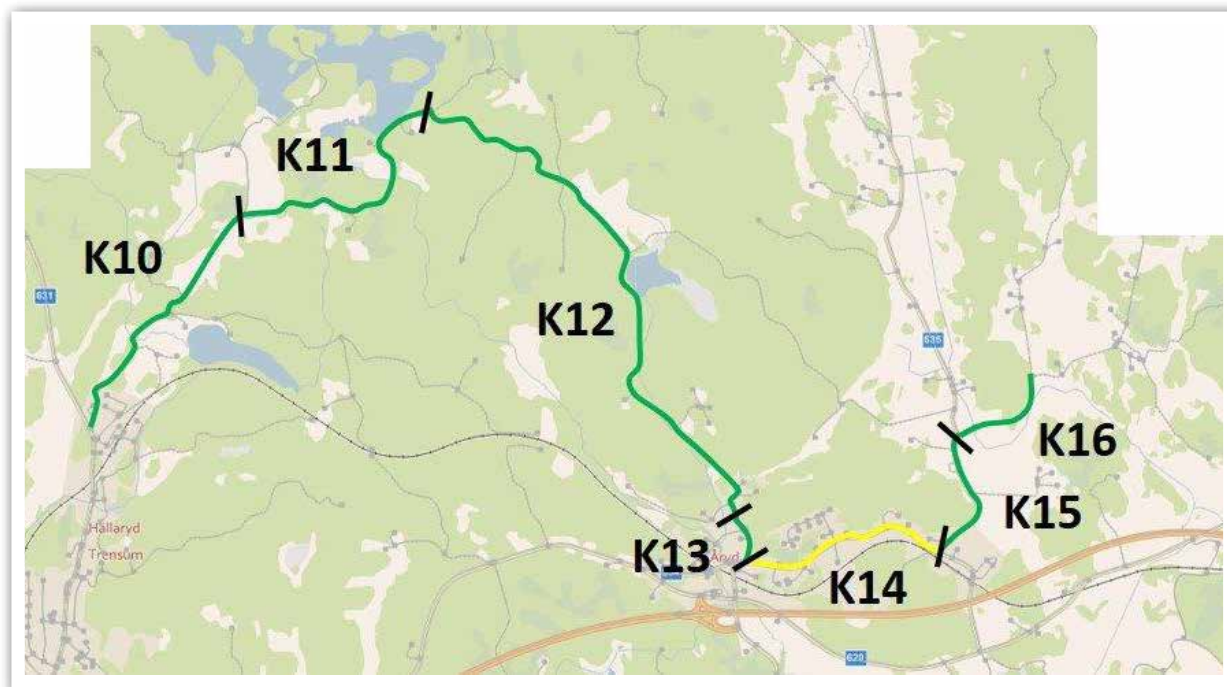


## Sträcka K7-K9: Matvik-Boddestorp-Hällaryd



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekväm- lighet
K7	Matvikshamnsvägen	630	351/15	600	50	Yellow	
	Efter Broddestorpsvägen	630	693/15	850	50	Yellow	
	Efter Broddestorpsvägen	1 600	693/15	850	70	Red	
K8	Trensumsvägen till cykelbana i Hällaryd	Kommunal	220	?	50	Green	
K9	Hällaryd	GC-väg	1 250	-	-	Green	

## Sträcka K10-K16: Hällaryd-Åryd-Djurtorp



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvämlighet
K10	Lyckevägen	Enskild, statsbidrag	1 550	<100	?	70	
K11	Planthagsvägen	Enskild, statsbidrag	1 600	<100	?	70	
K12	Sandgravavägen	Enskild	3 050	19	?	70	
K13	Sandgravavägen	Enskild	550	<10	?	50	
K14	Årydsvägen	634	1 200	624/30	700	50	
K15	Törnerydsvägen	635	800	49/2	70	70	
K16	Tockarpsvägen	Enskild, statsbidrag	650	<100	?	70	

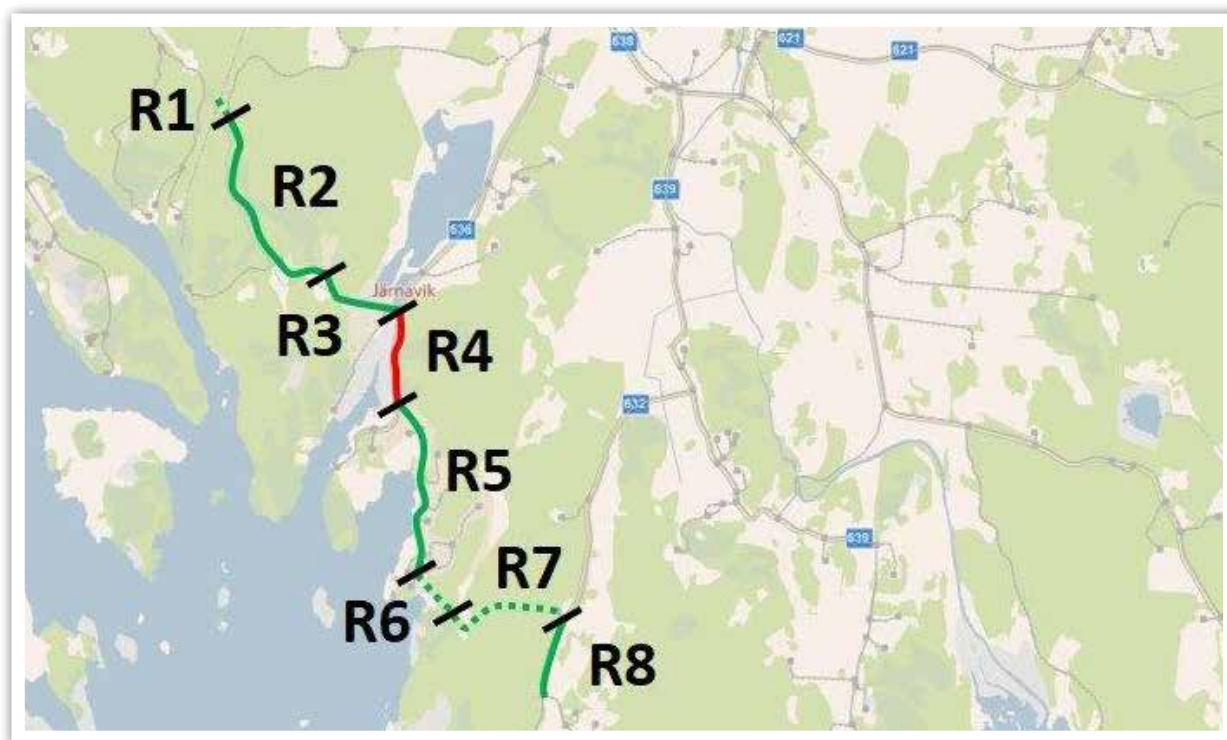


## Sträcka K17-K23: Djurtorp-kommungränsen Karlshamn/Ronneby



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- lighet
K17	Djurtorpsvägen	Enskild	1 450	<100	?	70	
K18	Bef stig / traktorväg till gamla Riksvägen	Enskild	400	<10	?		
K19	Gamla Riksvägen	620	400	919/49	1 050	70	
K20	Gundlatorps- vägen	Enskild, statsbidrag	200	<100	?	70	
K21	Edstorpsvägen	Enskild, statsbidrag	750	<100	?	70	
K22	Edstorps markväg	Enskild	1 200	<100	?	70	
K23	Obanad terräng Blekingeleden till gränsen Ronneby	-	75	-	-	-	

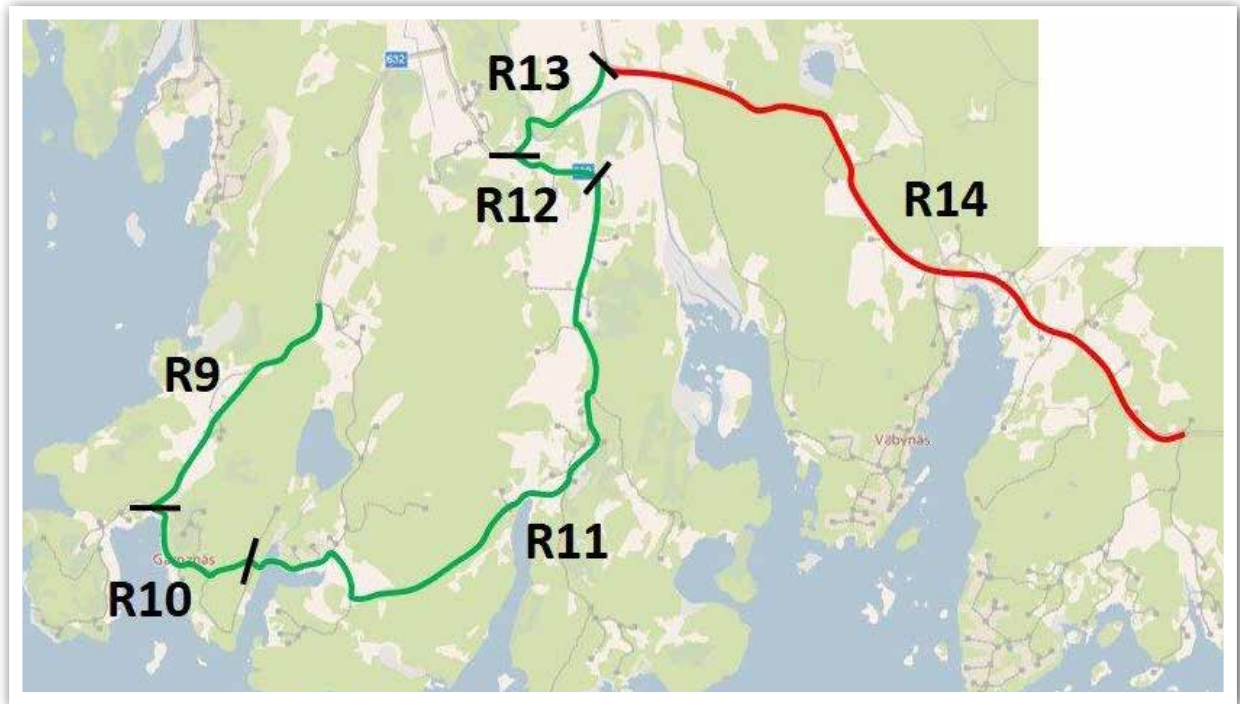
## Sträcka R1-R8: Kommungränsen Karlshamn/Ronneby-Järnavik-Anneberg



Sträcka	Vägartyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvämlig- het
R1	Ingång Ronneby via Blekingeleden	75	-	-	-	Green	Red
R2	Blekingeleden till parkering naturresevat	1 000	<50	<100		Green	Yellow
R3	Grusväg till väg 636	400	<50	<100		Green	
R4	Till avfart väg till Järnaviks camping	400	347/14	700	70	Red	
R5	Till Järnaviks camping	800	400	1 000	30	Green	
R6	Över campingplatsen	250	-	-	-	Green	Yellow
R7	Obanad terräng fram till väg 632	600	-	-	-	Green	Red
R8	Till vägshål väster Anneberg	400	198/12	300	70	Green	

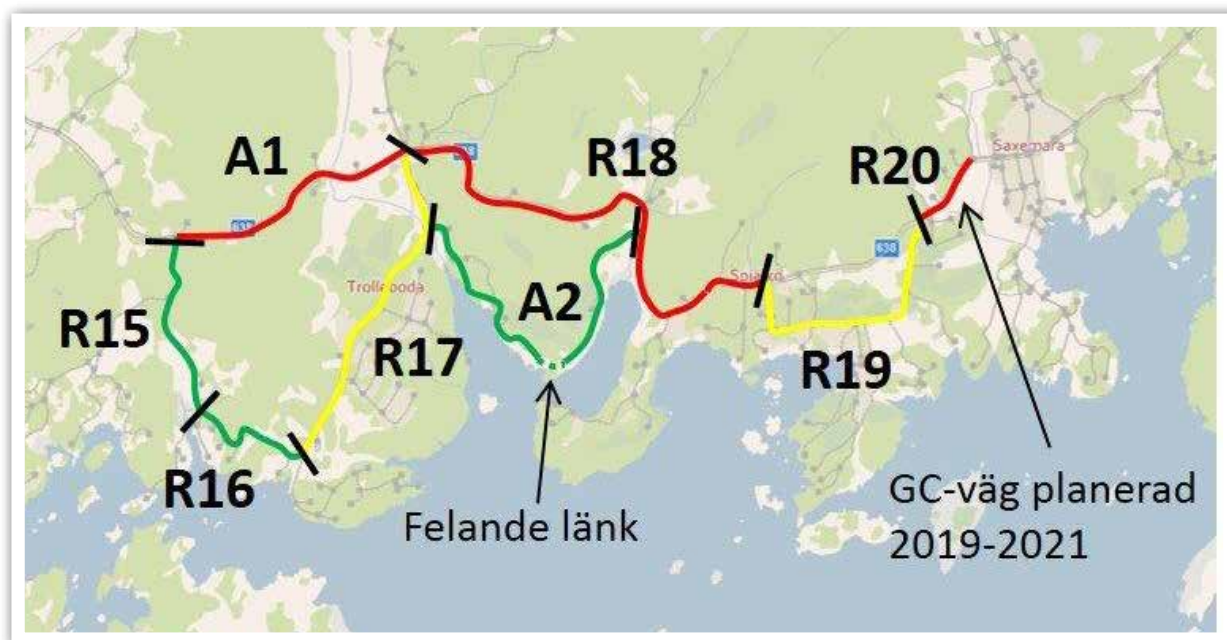


## Sträcka R9-R14: Anneberg-Garnanäs-Sonekulla-Vieryd



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- lighet
R9	Till vägskäl Gyö	Enskild, statsbidrag	1 500	300	480	70	
R10	Vägskäl viken Garnanäs via Svalemåla	Enskild	800	300	480	70	
R11	Vägskälet till kröken norr Sonekulla	Enskild, statsbidrag	3 900	150	250	70	
R12	Norr Sonekulla	639	500	97/4	140	70	
R13	Väg 639 till 638	Enskild, statsbidrag	800	32	50	70	
R14	Till Vieryd (Bökeviksvägen)	638	4 050	373/22	600	70	

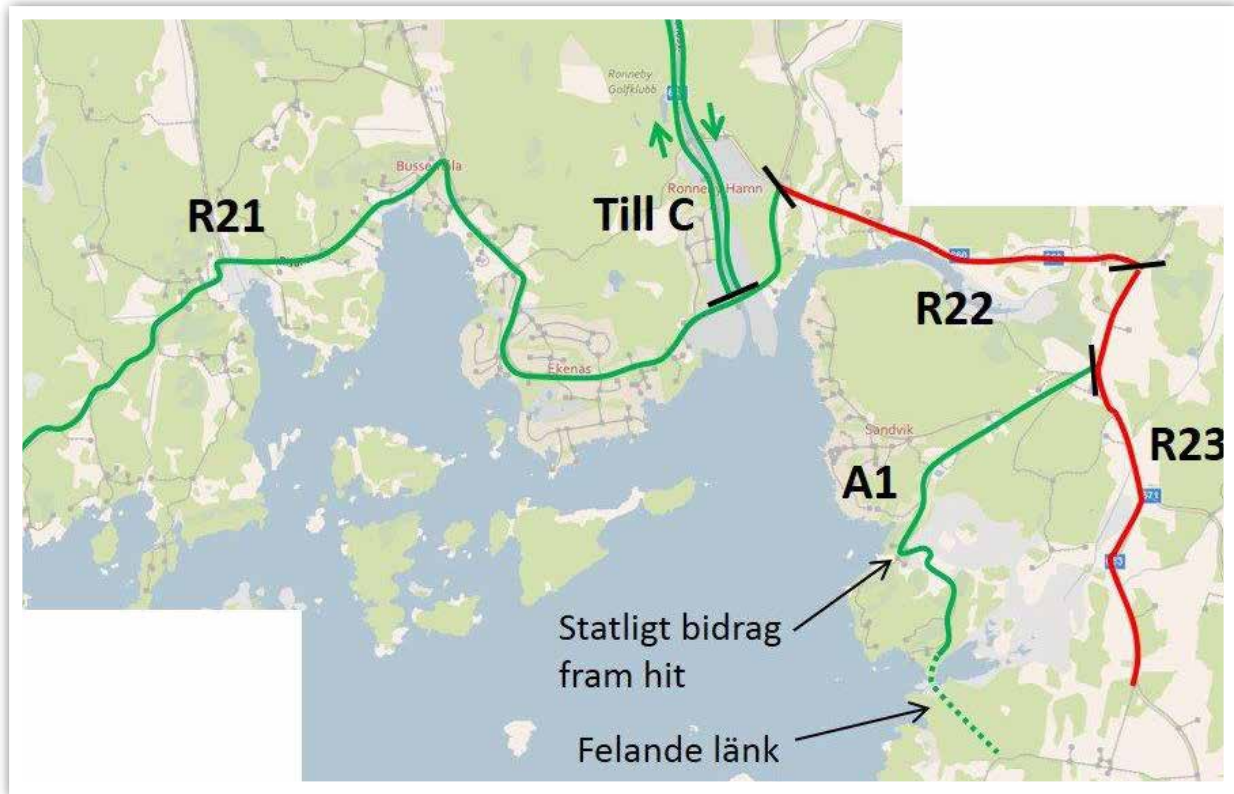
## Sträcka R15-R20: Vieryd-Trolleboda-Spjälkö-Saxemara



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- lighet
R15	638 till Bökevik	Enskild, statsbidrag	950	210	300	70	
R16	Enskilda vägar mellan Bökevik och Trolleboda, felande länk 50 m	Enskild	700	65	100	-	
R17	Trolleboda till väg 638	Enskild, statsbidrag	1 700	900	1350	50	
R18	Skönevik- Spjälkövägen	638	2 550	1592/51	2500	70/50	
R19	Spjälkövägen	Enskild, statsbidrag	1 350	720	950	70	
R20	Spjälkövägen- Granitvägen till GC-väg	638	400	1592/51	2500	50	
A1	Längs 638 förbi Bökevik och Trolleboda	638	1 300	373/22	600	70	
A2	Dragsnäs, felande länk 150 m	Enskild, statsbidrag västra delen	1 900	?	?	?	

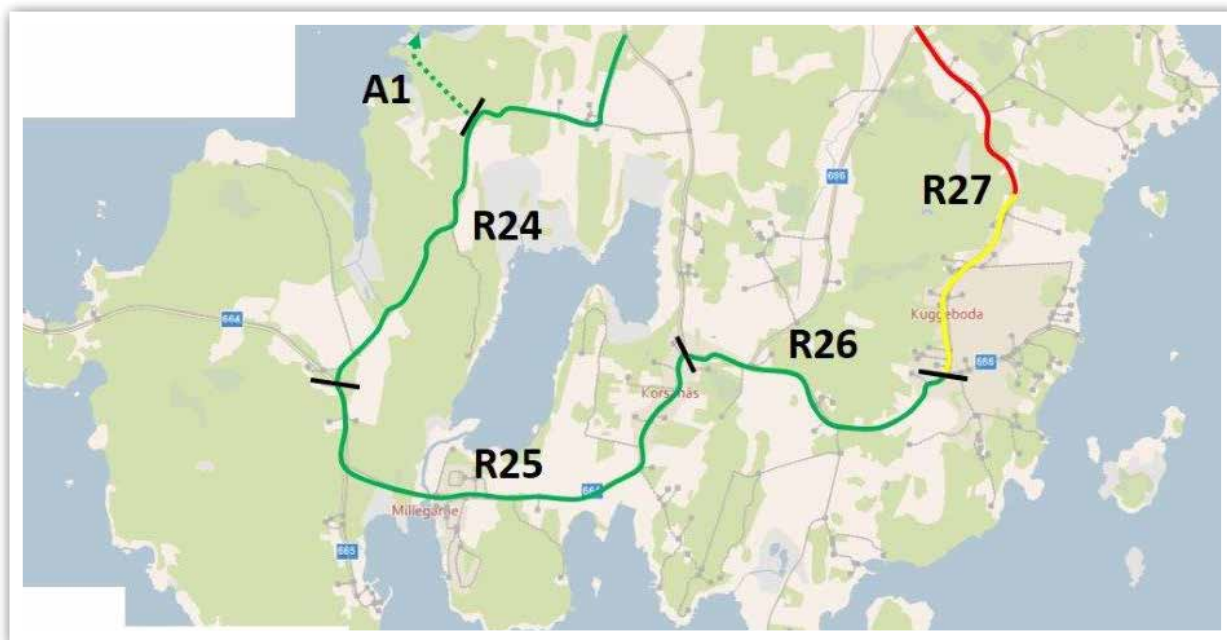


## Sträcka R21-R23: Saxemara-Bussamåla-Ekenäs-Ronneby-Sandvik/Aspan



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekväm- lighet
R21	Saxemara- Ronneby hamn till Fornanäsvägen	GC-väg	7 300	-	-	-	
Till C	Torröns centrum	GC-väg	8 300	-	-	-	
R22	Fornanäsvägen till 663	660	2 150	1 472/51	1900	70	
R23	Väg 663 till Göholm	663	2 550	663/25	1050	70	
A1	Förbi Aspan. Obanad väg över viken mot Göholm	Enskild	3 300	?	?	?	

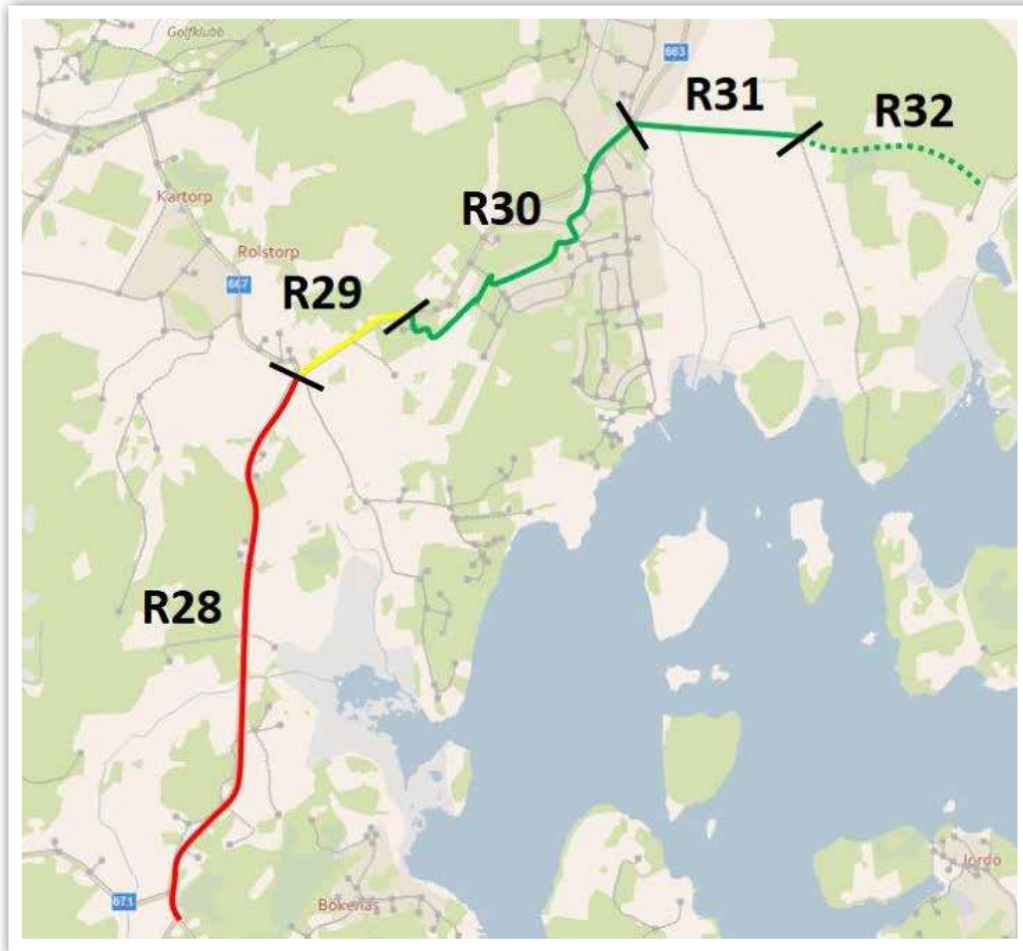
## Sträcka R24-R27: Aspan-Millegarne-Korsanäs-Kuggeboda-Bökenäs



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvämlighet
R24	Väg Göholm	Enskild	3 000	<30	<50	?	
R25	Milligarne- Korsanäs	664	2 900	314/16	90 väst, 475 öst	70	
R26	Mot Kuggeboda till väg 696	663	1 800	284/13	425	50	
R27	696 till 663 mot Listerby	696	2 300	470/147	650	50/70	950 m

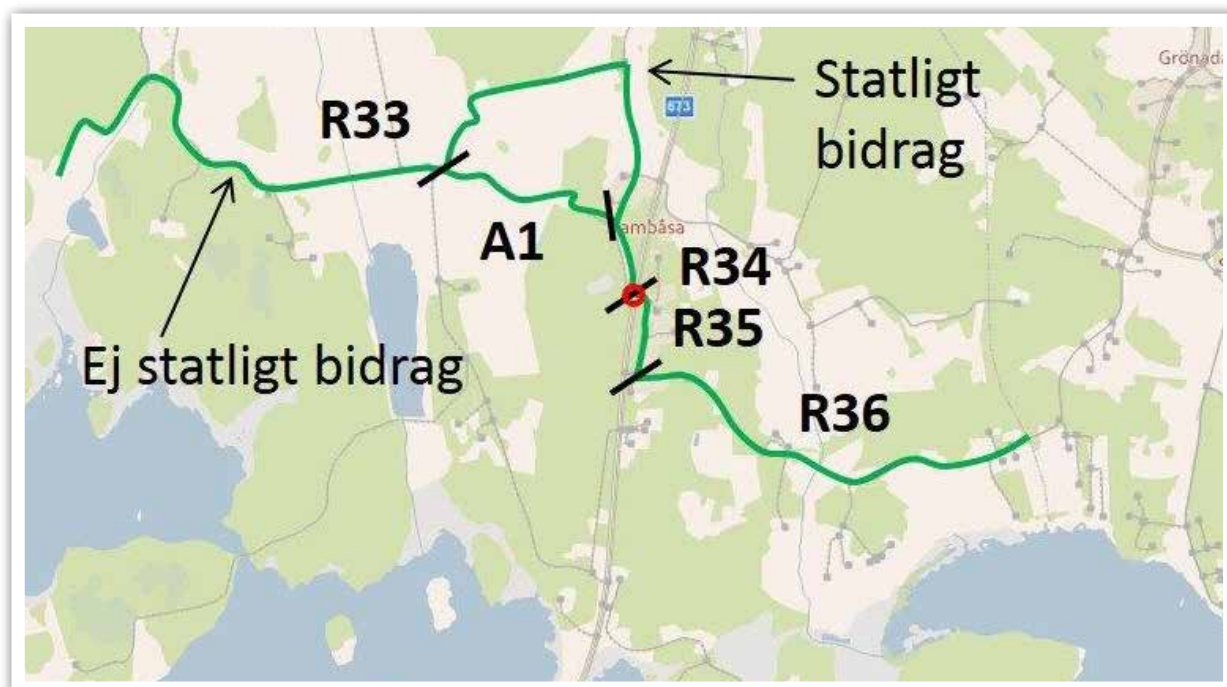


## Sträcka R28-R32: Bökenäs-Rolstorp-Listerby-Vambåsa



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- lighet
R28	Vägsäl 663/696 till Yxnerum	663	2 800	1172/47	1500	70	
R29	Yxnarum till Bogsprötsvägen	663	650	1172/47	1500	50	
R30	GC-väg till Östranäsvägen	GC-väg villagator	1 850	-	-	-	
R31	Östranäsvägen	Enskild	800	<10	<20	70	
R32	Traktorväg till felande länk	Enskild	1 000	-	-	-	

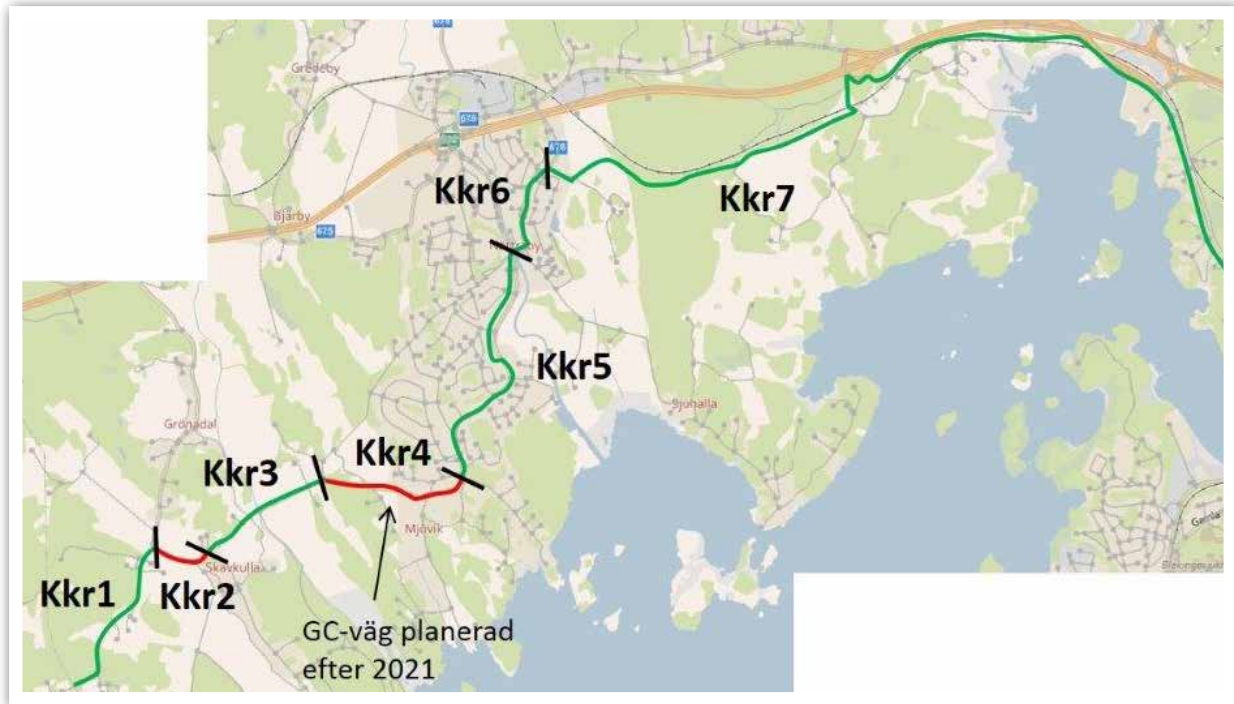
## Sträcka R33-R36: Vambåsa-kommungränsen Ronneby/Karlskrona



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekväm- lighet
R33	Vägar Vambåsa fram till Hasslövägen	4 200	<100	<150	70		
R34	Passagen Hasslövägen	673	2 163/ 106	2 500	80		
R35	Parallellt öster om Hasslövägen till Färmanstorpsvägen	400	85	100	70		
R36	Färmanstorpsvägen	1 900	300	450	50		
A1	Alternativ Vambåsa	850	<100	<150	70		

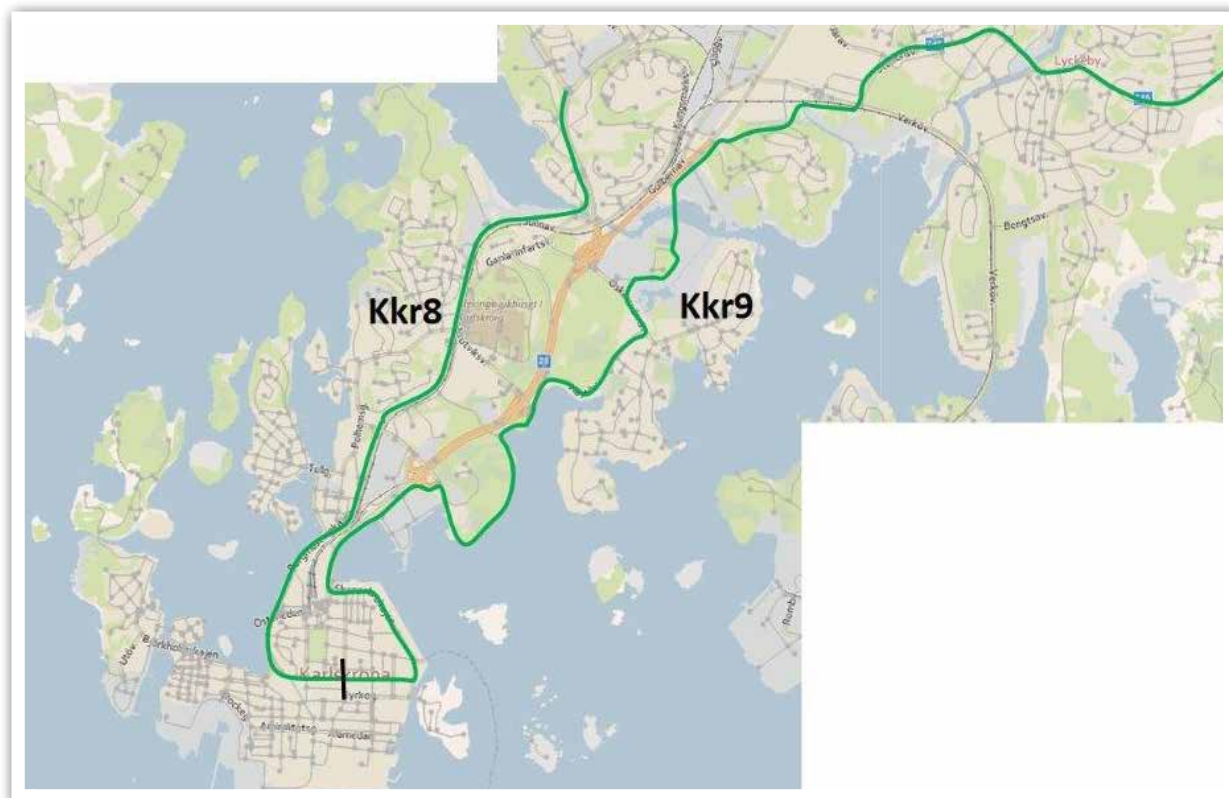


## Sträcka Kkr1-Kkr7: Kommungränsen Ronneby/ Karlskrona-Skavkulla-Mjövik-Nättraby-Motellet/CityGross



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvämlighet
Kkr1	Färmanstorpsvägen till väg 678	Enskild, statsbidrag	1 050	300	450	70	
Kkr2	Till befintlig GC-väg	678	400	590/41	750	70	
Kkr3	GC-väg	678	850	-	-	-	
Kkr4	Mjövik	678	900	590/41	750	70	
Kkr5	Mjöviksvägen	GC-väg/stigar	1 700	-	-	-	650 m
Kkr6	Cykelbana längs väg 676	GC-väg	650	-	-	-	
Kkr7	Längs järnväg och Ronnebyvägen till CityGross/Motellet	GC-väg	6 200	-	-	-	

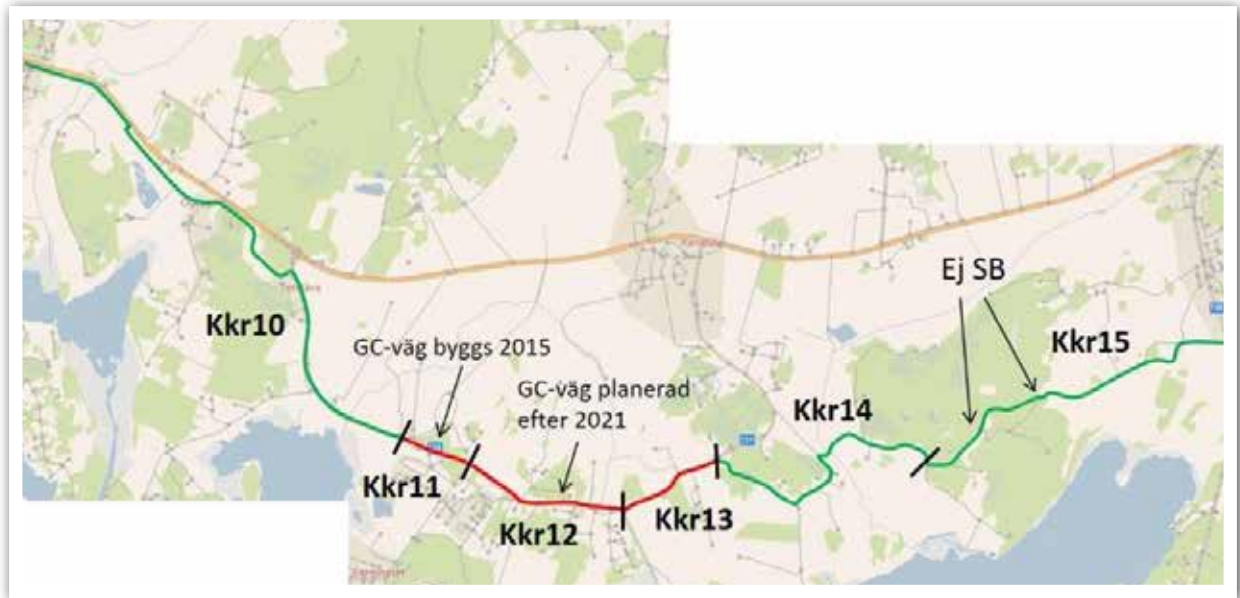
## Sträcka Kkr8-Kkr9: Motellet/CityGross-Karlskrona C-Lyckeby-Lösen



Sträcka		Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- mlighet
Kkr8	Till centrum Karlskrona	GC-väg	5 200	-	-	-		
Kkr9	Centrum till Lösens kyrka	GC-väg	10 900	-	-	-		

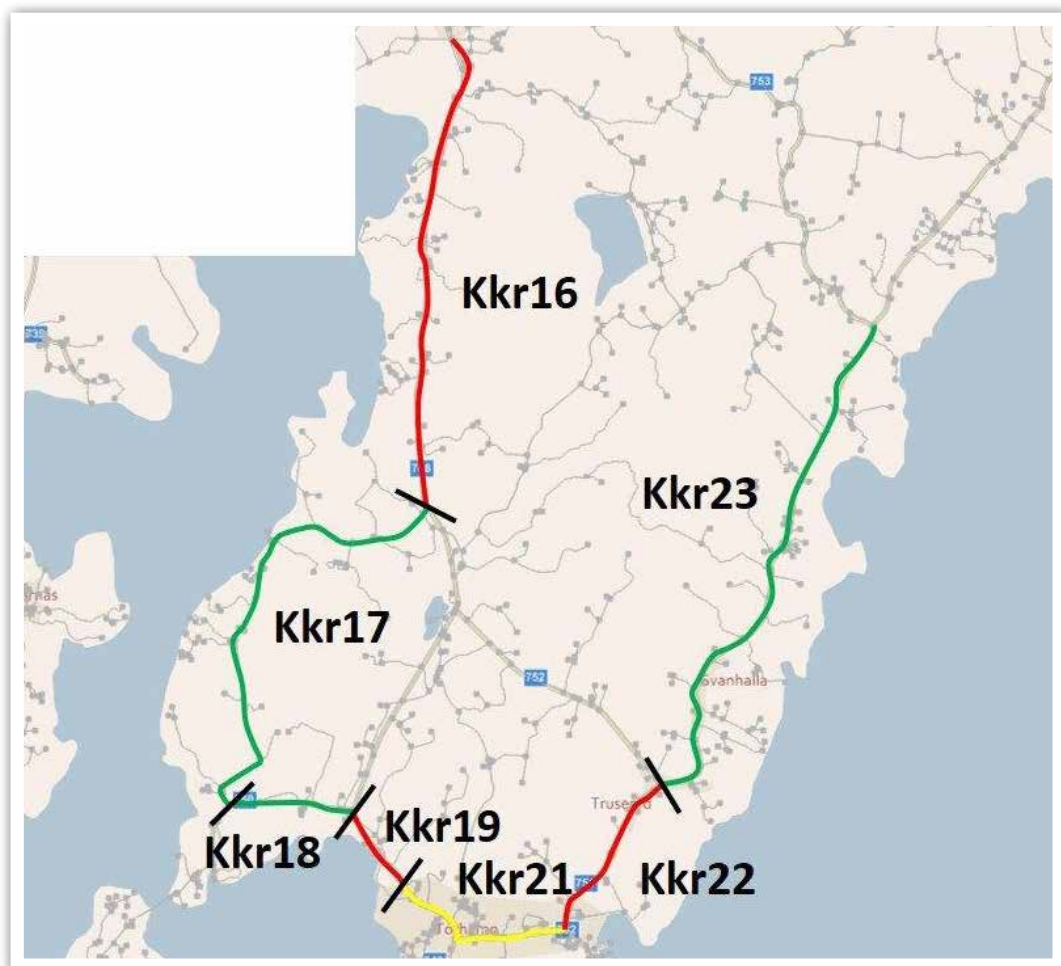


## Sträcka Kkr10-Kkr15: Lösen-Torstäva-Stensnäset-Ramdala-Jämjö



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- mlighet
Kkr10	Lösens kyrka- Torstäva	GC-väg	4 650	-	-	-	
Kkr11	Backen till Trummenäsvägen	738 (GC-väg 2015)	550	3 506/152	4 500	70	Byggs 2015
Kkr12	Till vägsål mot Ramdala	738	1 300	3 506/152	4 500	70	
Kkr13	Mot Ramdala	737	850	1 095/64	1 250	70	
Kkr14	Väg mot Åby	Enskild, statsbidrag	2 250	<50	<75	70	
Kkr15	Väg som ansluter Torhamnsvägen söder Jämjö	Enskild, statsbidrag	2 700	<50	<75	70	

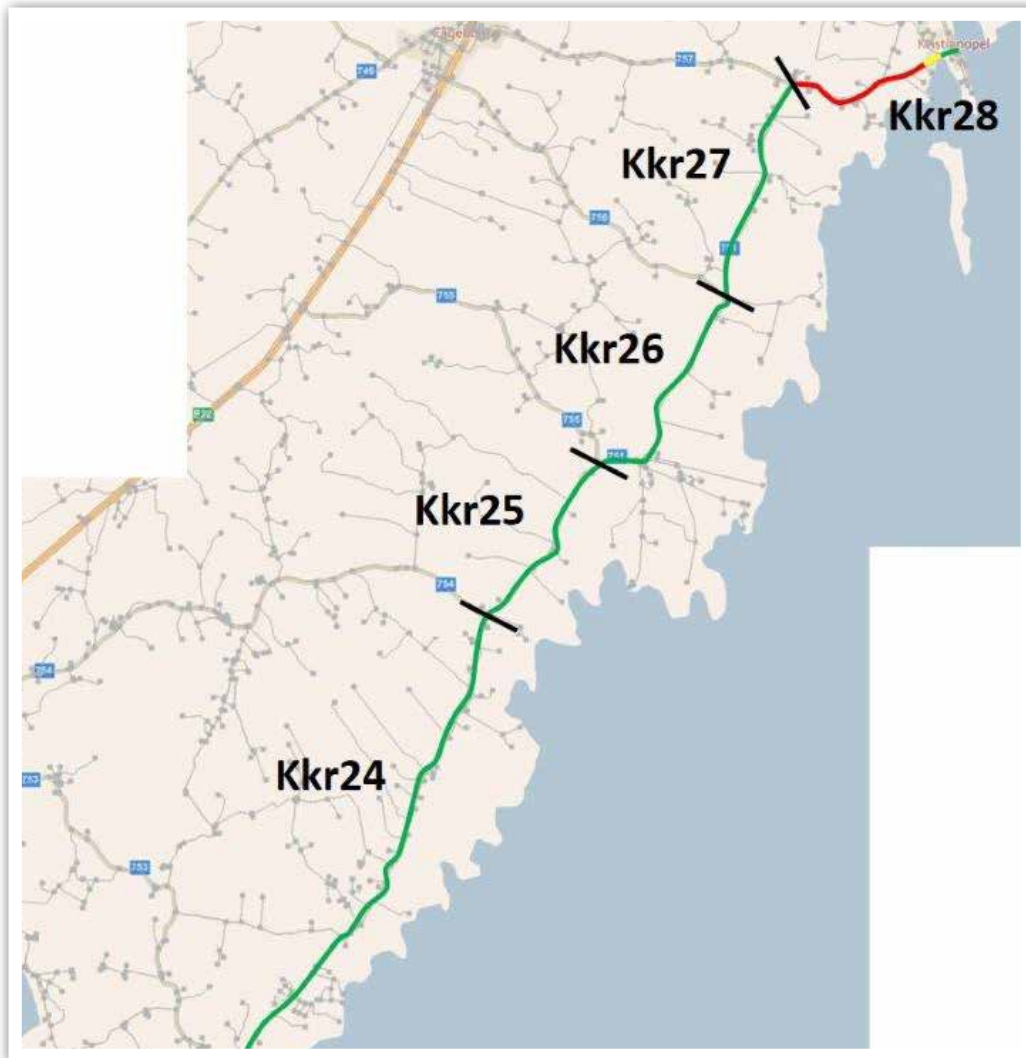
## Sträcka Kkr16-Kkr23: Jämjö-Torhamn-Truseryd-Svanhalla



Sträcka	Vägartyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekväm- lighet
Kkr16	Mot Torhamn	748	4 900	1784/95	2300	80	
Kkr17	Till väg 750	Enskild med statsbidrag	4 850	250	400	70	
Kkr18	Väg 750 till 748	750	1 300	272/17	390	70	
Kkr19	Till Torhamn	748	900	829/39	1 050	70	
Kkr20	Till Torhamn	748	850	829/39	1 050	50	
Kkr21	751 till 762	751	1 100	447/21	650	50	
Kkr22	751 till 752	751	1 850	447/21	650	70	
Kkr23	751 till 753	751	5 600	282/19	450	70	

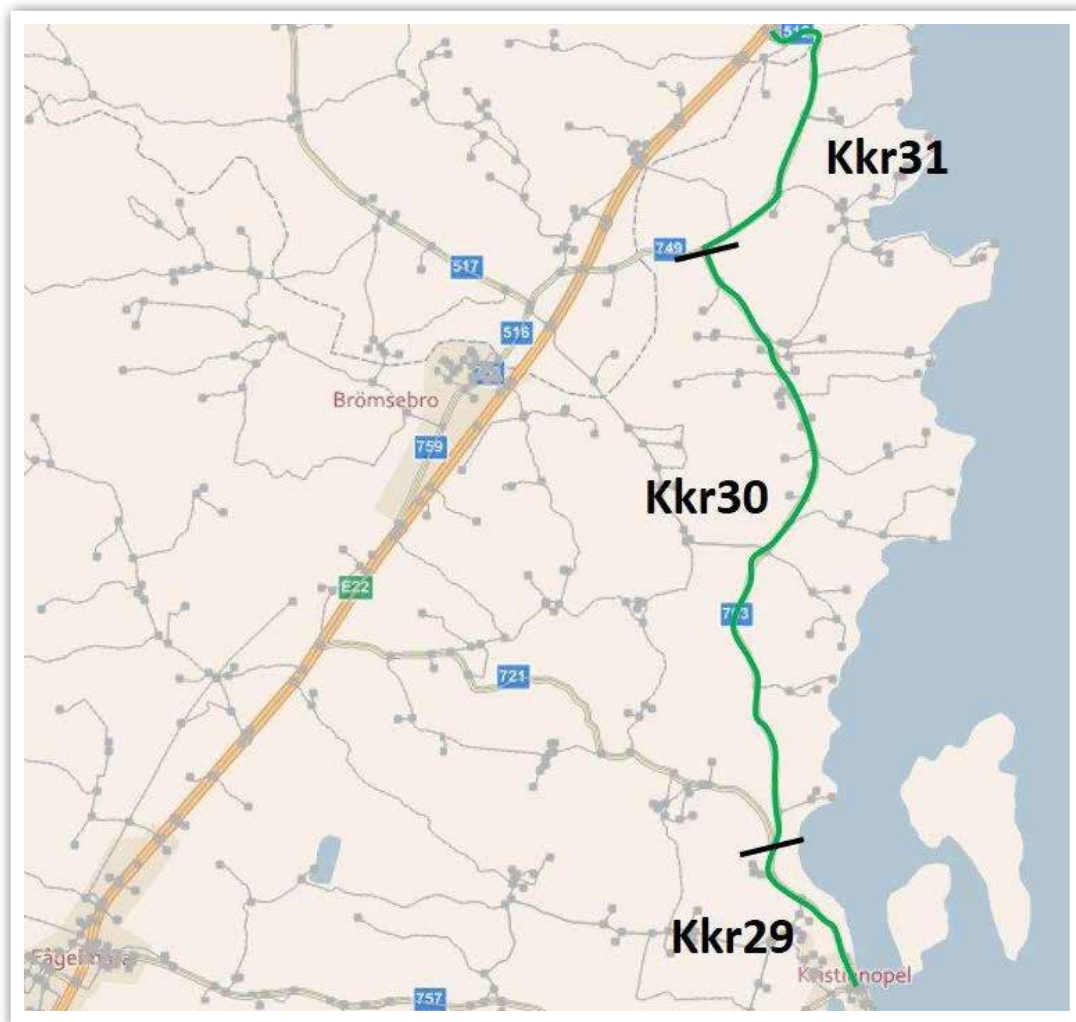


## Sträcka Kkr24-Kkr28: Svanhalla-Kristianopel



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekvä- mighet
Kkr24	751 till 754	751	6 400	197/20	290	70	
Kkr25	751 till 755	751	2 300	343/28	450	70	
Kkr26	751 till 756	751	2 300	296/28	400	70	
Kkr27	751 till 752	751	2 700	310/25	420	70	
Kkr28	Till Kristianopel	752	2 100 (rött 1 700 m)	597/39	900	70,50,30	

## Sträcka Kkr29-Kkr31: Kristianopel-Bröms



Sträcka	Vägtyp/ vägnr	Längd (m)	ÅDT (bil/ lastbil)	SDT (upp- skattad)	Hastighet (km/h)	Trafik- säkerhet	Bekväm- lighet
Kkr29	Norr Kristianopel till Tockamålavägen	763	343/19	480	70		
Kkr30	Till vägskäl Bröms	5 000	219/17	320	70		
Kkr31	Till Bröms	2 300	172/12	250	70		

Avslut Fredstenen till Rastplatsen vid E22:an.



## Det måste få kosta att också bygga för trafiksäker, bekväm och miljöriktig cykling....

sammanställning beräknas till 75 miljoner kr för att bygga trafiksäkerhet med godkänd standard (rött blir grönt!) samt förstärkning av underlaget i de sträckor som inte har tillräcklig bekvämlighet. I vissa kortare sträckningar innebär det att bygga ny cykelväg i obanad terräng.

Det troliga är att en djupare analys ger en kostnadsbild som kan öka, men bedömningen är att Blekinge kan öppna en trafiksäker och bekväm kustnära cykelled för under 100 miljoner. Denna summa är i nivå med investeringarna för de övriga nationella cykelleder som är under utveckling.

I jämförelse med att bygga nya vägar för biltrafik är det mycket mindre kostnad att också prioritera att bygga för cykel med stor samhällsnytta som resultat. Ombyggnad till 2+1-väg kostar enligt Trafikverket mellan 7 och 10 000 kr per meter. Att bygga helt ny cykelbana mellan 2 600 och 3 200 kr per meter.

Planering och fördelning av kostnader är ej utredda i denna förstudie. Allmänt kan dock säjas att redovisade kostnader per kommun inte betyder att kommunen ensam står för finansieringen. Däremot kommer finansiering i kommande steg att behöva kommunal medfinansiering.



## Sammanställning kostnader nedan baserad på schablonvärden. Sträckorna kan ses på kart-och tabellbeskrivningarna ovan:

Huvudprincip	Ökad bekvämlighet (förbättrat underlag)	60 000 kr/km
för beräkning:	Ny cykelbana utmed statlig väg	3 000 000 kr/km
	Ny cykelbana utmed enskild väg	2 500 000 kr/km

(Kostnader i milj kr)

Sträcka	Längd (meter)	Trafiksäkerhet (rött till grönt)	Trafiksäkerhet (gult till grönt)	Ökad bekvämlighet	Kommentar
<b>Karlshamn</b>					
K3	1 200		3,00		Väggaslingen (kommunal)
K5	850				Planerad/finansierad cykelväg
K7	1 300		3,90		Matvikshamnsvägen
K7	1 600	4,80			Matvikshamnsvägen
K11	1 580			0,06	Del av Planthagsvägen
K12	3 040			0,10	Del av Sandgravavägen
K14	1 200		3,60		Årydsvägen
K17	1 430			0,10	Djurtorpsvägen
K18	370			0,20	Traktorväg förstärkes
K19	420	1,20			G:a Riksvägen
K22	1 200			0,10	Edstorps markväg
K23	75			0,50	Obanad terräng Blekingeleden
<b>Summa Karlshamn</b>	<b>14 265</b>	<b>6,00</b>	<b>10,50</b>	<b>1,06</b>	
<b>Ronneby</b>					
R1	75			0,50	Obanad terräng Blekingeleden
R2	1 000			0,50	Från skog till parkering naturreservat
R4	400	1,50			Väg 636 till avfart Järnaviks camping
R6	250			0,10	Över campingplatsens ytor
R7	600			0,70	Obanad terräng till väg 632
R11	1 000			0,50	Ca 1 km dålig asfalt
R16	200			1,00	Felande länk Bökevik-Trolleboda
R17	1 700		4,25		Från Trolleboda till väg 638
R18	2 550	7,65			Väg 638 Skönevik-Spjälkövägen
R19	1 400		3,40		Spjälkövägen
R20	400	1,20			Finns med i regional plan
R22	2 150	6,45			Fornanäsvägen till väg 663
R23a	2 550	7,65			Väg 663 mot Göholm
R27	950	2,85			Väg 696 till 663 mot Listerby 70-väg
	1 350		4,05		Väg 696 till 663 mot Listerby 50-väg
R28	2 800	8,40			Från vägskäl 663/696 till Yxnarum
R29	600		1,80		Yxnarum yll Bogsprötsvägen
R32	1 000			1,00	Obanad terräng
R33	4 200			0,50	Vambåsaområdets grusvägar
R34		1,00			Passage Hasslövägen
<b>Summa Ronneby</b>	<b>25 175</b>	<b>36,70</b>	<b>13,50</b>	<b>4,80</b>	
<b>Karlskrona</b>					
Kkr2	400	1,20			Väg 678 till befintlig cykelbana
Kkr4	900	2,70			Väg 678 vid Mjövik. Cykelplan 2021
Kkr5	600			0,50	Stigar förbättras i Nättraby
Kkr12	1 300	3,90			Väg 738. Trummenäs/Ramdalavägen
Kkr13	850	2,55			Väg 737 mot Ramdala
Kkr15	1 200			0,20	Väg som ansluter Torhamnsvägen
Kkr16	4 900	7,50			Väg 748. Cykelbana befintligt vägomr
Kkr19	900	2,70			Väg 748 till Torhamn 70-väg
Kkr20	850		2,55		Väg 748 till Torhamn 50-väg
Kkr21	1 100		3,30		Sandhamnsvägen till väg 762
Kkr28	1 700	5,10			Väg 752 till Kristianopel
Kkr28	250		0,75		Väg 752 till Kristianopel 50-väg
<b>Summa Karlskrona</b>	<b>14 950</b>	<b>25,65</b>	<b>6,60</b>	<b>0,70</b>	
<b>Totalt röd</b>		<b>68,35</b>			
<b>Totalt gul</b>			<b>30,60</b>		
<b>Förstärkning</b>				<b>6,56</b>	

Enligt redovisningen ovan är det drygt 5,5 mil som är röda och gula sträckor och som behöver åtgärdas för ökad trafiksäkerhet och bekvämlighet. Av dessa är dock 1,1 mil gul sträckning för ökad trafiksäkerhet som kan prioriteras senare.



## ...men det är en investering som blir lönsam!

I rapporten "Förutsättningar för cykelturism i Sverige" (2007) har Per Kågesson beskrivit den samhällsekonomiska nyttan med att bygga nya cykelvägar. Han konstaterar "att sammantaget förefaller det rimligt att räkna med att investeringar i bilfria cykelvägar i genomsnitt ger upphov till en samhällsekonomisk nytta motsvarande 38 kr per cyklad timme. Den beräknade samhällsnyttan är baserad på de miljö- och hälsoeffekter som blir resultat av att fler cyklar mer!

Han konstaterar vidare att investeringar i cykelleder bidrar till lokal näringslivsutveckling och kan generera betydande intäkter samt att satsningar på cykelturism har goda förutsättningar att bidra till lokal och regional utveckling. Erfarenheten från andra länder är att när infrastrukturen finns så kommer följdinvesteringar i övernattningsmöjligheter, cykelservice, caféer, bagagetransport m m.

Cykelturisterna skiljer sig från bl a bil- och flygresenärer genom att färdas långsamt och utnyttja det lokala vägnätet. Den som cyklar 45 km på en dag i en medelhastighet av 15 km i timmen sitter bara på cykeln i tre timmar och har tid för annat. De flesta cyklister uppskattar täta avbrott i cyklingen och ägnar gärna tid åt attraktioner som inte skulle ha förmått bilisten att avvika från huvudvägen. Detta betyder att landsbygdens lokala attraktioner och utbud kan räkna med besök och möjlighet till att utveckla näringsverksamhet.

Kågesson har också beräknat årliga intäktsökningar (när lederna är etablerade på marknaden) inom besöksnäringen för de cykelleder som nu är under utveckling i södra Sverige:

- Kattegattleden 95 miljoner
- Sydostleden 50 miljoner
- Ölandsleden 40 miljoner

För exempelvis Sydostleden innebär beräkningen att 8 000 cyklister årligen skall cykla hela leden och att 30 000 cyklar delar av den.

Idag beräknas omsättningen för cykelturism i Sverige vara ca 200 miljoner kr, vilket utgör 0,7 % av turismomsättningen 2013. Om motsvarande siffra gäller för Blekinge så innebär det att av totala 2 miljarder (2013) i turismomsättning kan 14 miljoner relateras till cykelturism.

Vi gör bedömningen att "Kustnära cykelled genom Blekinge", när den är etablerad, årligen cyklas i sin helhet av 10 000 personer och att 30 000 gör dagsutflykter eller cyklar någon del med övernattning. Hög attraktionskraft gör att siffran sätts något högre än för Sydostleden.

För jämförelse så använder vi samma beräkningsunderlag som Kågesson, dvs. att övernattande cykelturister spenderar 800 kr per dygn och att dagsutfärder genererar 100 kr per dag. De som cyklar hela den kustnära cykelleden förväntas i genomsnitt tillbringa 5 nätter i Blekinge.

Den totala omsättningen blir då 50 milj. kr/år. Turistisk omsättningsökning tillsammans med övrig samhällsnytta torde ge resultat att investeringen snabbt blir lönsam och kommer att göra skillnad för såväl kommersiella aktörer som för Blekinges offentliga budgetar.



# Från vindskydd och trangiakök till bekvämt hotellboende och gourmet!

Fortfarande är det en och annan som har uppfattningen att turistande cyklister huvudsakligen övernattar i vindskydd och lagar sin mat på Trangiakök. Visst, det är en grupp cyklister som finns och som uppskattar den upplevelse, frihet och lågbudget det innebär att vara turist på detta sätt. Men den största gruppen cyklister kommer att efterfråga boende med en betydligt högre standard. Kontinentens alla övernattande cyklister väljer oftast att bo på hotell, pensionat eller B & B.

Vi kan till stor del förvänta oss en köpstark målgrupp som är beredd att betala för en upplevelse som fyller intresse och förväntningar. Längs den föreslagna sträckningen finns ett utbud för boende, mat och aktivitet som kan tillgodose såväl lågbudgetalternativ som mer exklusiva önskemål.

Om vi tänker i de viktigaste målgrupper så kan vi se att det finns många möjligheter:

**De äldre aktiva paren** som vill ”doppa tårna i naturen” och uppleva lite äventyr och kultur, men bo bra och äta/dricka gott passerar städernas hotell och restauranger, mysiga caféer och möjlighet till stads-shopping, Eriksberg, Ronneby Brunn med Spa möjligheten att ta en tur till Tjärö, värdefulla och sevärda naturområden, Karlskronas världsarv, Brunnsparken, Marinmuseum, Saxemara båtvarv och mycket mera.

**De aktiva barnfamiljerna** kan välja att bo på städernas hotell, vandrarhem eller i stuga på campingplatserna. De passerar Kronolaxfisket i Mörrum, Kreativum och den exotiska världen, Ronneby Brunnbad, Naturum i Ronneby, många havsbad, Glassjären i Karlskrona, Marinmuseum, möjlighet till båtturer, Barnens gård m m

Detta som exempel att det finns ett stort utbud som ansluter till cykelleden. Olika aktörer kan också erbjuda paket som ger dagsturer/upplevelser i de norra delarna av Blekinge.





# Det krävs mer än asfalt!

De mest framgångsrika cykellederna på kontinenten kännetecknas inte bara av längd, kvalitet och upplevelser utan även av en väl utvecklad kringsservice och utvecklad marknadsföring. De har utvecklats till starka varumärken med olika tjänster som bidrar till att fylla cyklisternas förväntningar.

Föreningen Bilfria leder gav 2010, tillsammans med Koucky & Partners AB, ut en kartläggning "Cykelturistleder...vad krävs mer än asfalt?", som på ett förnämligt sätt ger svenska leder, entreprenörer m fl en bild av vad som krävs.



Det ges exempel och rekommendationer kring följande:

- Skyltning
- Övernattningsmöjligheter
- Mat o dryck
- Rastplatser och toaletter
- Tillgänglighet med kollektivtrafik
- Cykeluthyrning
- Bagagetransport
- Cykelreparation och nödhjälp
- Marknadsföring på internet
- Tidskrifter
- Kartor, böcker och broschyrer
- Paketresor
- Organisation och ansvarsfördelning

Dessa kringtjänster är lika viktiga som själva leden för helhetsupplevelsen. Många kringtjänster innebär ökad tillgänglighet och service som skapar ett starkare varumärke och ökar konkurrenskraften. Bagagetransport är exempel på service som gör leden mer attraktiv för olika målgrupper, bl. a för de som vill cykla med närhet till natur och upplevelser, men som också vill ha hög bekvämlighet.

Denna förstudie vill bara peka på dessa kringtjänster för att visa vad som erfordras för att vara attraktiv för att få både utländska och svenska cyklister att cykla i Blekinge.

# Cykelleden skall samordnas och drivas i en långsiktigt hållbar organisering!

Att skapa en nationell "Kustnära cykelled genom Blekinge" är en utmaning som kräver både engagemang och stora resurser och när leden öppnas skall den drivas med jämn och bra kvalitet i hela sträckningen och kunna utvecklas vidare.

Samordning och en tydlig ledhuvudman med mandat är en viktig framgångsfaktor, vilket också visar sig om man tittar på etablerade, framgångrika cykelleder i Europa.

Detta kräver en samordning mellan väghållare, kommuner, turistorganisationer m fl. En organisering som leds av en övergripande ledhuvudman måste vara på

plats när cykelleden öppnas i sin helhet. Ett mål skall dock vara att så mycket som möjligt av ledens framtida drift, marknadsföring, utveckling m m skall ingå som en naturlig del i befintliga organisationer.

För ledhuvudmannskapet skall fungera måste en långsiktigt hållbar finansiering skapas och kommunerna kommer här att behöva ta ett ekonomiskt grundansvar. För cykelleden i Blekinge kan exempelvis Blekinge Arkipelag vara ett alternativ till ledhuvudman. Ett annat alternativ kan vara att ta tillvara det engagemang som finns inom Bygd för samverkan i Bräkne Hoby.





## Hur styr vi vidare?

Huvudsyftet med denna förstudie är att ge en bild av möjligheten att skapa en sammanhängande "Kustnära turismcykelled genom Blekinge" och vilken infrastrukturutbyggnad det kräver. Förstudien beskriver också kortfattat vad som behövs mer än asfalt och vad leden kan betyda för utvecklingen av besöksnäringen. Det är också ett transportslag som har alla de bästa förutsättningarna: pålitligt, billigt, gynnar kollektivtrafiken, miljöriktigt och bra för folkhälsan och den offentliga ekonomin.

**Slutsatsen är att det är fullt möjligt att skapa en cykelled med mycket hög attraktionskraft i sin kustnära sträckning. Kopplingen till både Blekinge Arkipelags utveckling och besöksnäringens gemensamma strategi är stark och det är ett bra sätt att ta tillvara Blekinges styrkor.**

Kostnaden för de kompletteringar i infrastruktur som krävs för att leden skall bli godkänd som cykelled beräknas till 75-100 milj. kr. En summa som kan tyckas stor i förhållande till de satsningar som kan prioriteras för trafiksäkrare och bekvämare cykling. Investeringskostnaden kan dock jämföras med Sydostleden (100 milj. kr fullt utbyggd), Kattegattleden (140 milj. kr fullt utbyggd) och Ölandsleden (110 milj. kr när den öppnas 2018-19).

De sträckor som idag diskuteras och är prioriterade för bättre möjlighet till vardagscykling i Blekinge sammanfaller i vissa sträckor med turismcykelleden. Finansiering för övriga nationella cykelleder sker från olika håll med kommunala medel, prioriteringar i regionala transportplaner, särskilda nationella medel, regionala projektmedel och EU-bidrag. I flera fall har sedan länge önskade nya cykelvägar för vardagscykling kunnat förverkligas genom turismcykelledsprojekten.

Förstudiens bild av möjligheten kan nu vara en grund för gemensam inriktning att verka för ett förverkligande av en "Kustnära turismcykelled genom Blekinge".

Med förstudien som grund ges möjligheter att

- söka finansiering och bidrag
- ha högre beredskap för att möta möjliga nationella resurser
- kommunerna kan se lokal samordning i kommunal fysisk planering och utbyggnad av infrastruktur, ex vis VA, bostadsområden
- koppla till utvecklingen av Blekinge Arkipelag och den strategi som antagits för besöksnäringen i Blekinge.

Målet för cykelleden föreslås vara att bli godkänd som nationell cykelled enligt Trafikverkets kriterier för trafiksäkerhet och bekvämlighet.

*Med förstudien som underlag föreslås att gå vidare i en fördjupad utredning eller projekt med förslag till åtgärdsstapper, finansieringsmöjligheter, vidare förankring inom besöksnäringen och framtagande av en varumärkesplattform.*

# Referenser

Rapporter/artiklar:

**ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad - Club)**  
Radreiseanalys 2014

**Banverket**  
Tåg och cykel (2005)

**Bygd i samverkan**  
Program och kartor cykelturistveckan (2013)

**ECF (European cyclists´ federation)**  
Calculating the economic benefits of cycling in EU-27 (juni 2013)

**ECF (European cyclists´ federation)**  
Cycling for growth: Using European funds for cycling (dec 2014)

**EU-projektet ”Öresund som cykelregion”**  
Cykelturismen i Öresundsregionen - nuläge och ekonomiskt värde

**Föreningen Bilfria leder/Koucky & Partner AB**  
Cykelturistleder - vad krävs mer än asfalt? (2010)

**Idéverkstedet De frie fugler**  
Bedre cykelruter (2007)

**Karlskrona kommun**  
Förslag till kustnära cykelled Torsås-Karlskrona-Ronneby (2014)

**Koucky & Partners AB**  
Cykelturismen i Europa (2007)

**Kommunerna Karlskrona, Ronneby och Karlshamn**  
Lokala cykelstrategier och cykelplanering

**Krister Spolander**  
Statens satsningar på cykeltrafik 2014-2025 (2014)

**Nature Associates**  
Förstudie Sydostleden (2008)

**Per Kågesson**  
Förutsättningar för cykelturism i Sverige (2007)

**Per Kågesson**  
Plan för svenska cykelrekreationsvägar (2001)

**Ramböll Management Consulting AB**  
Cykelturism på Öland - från fyr till fyr (2010)

**Region Blekinge/Länsstyrelsen i Blekinge**  
Blekinge - strategi för besöksnäringen (2014)

**Region Blekinge/Trafikverket**  
Regional cykelplan (2014)

**Regionförbundet södra Småland**  
Sydostleden växlar upp - projektbeskrivning (2014)

**Resurs AB**  
Turistekonomisk beräkning för Blekinge 2013 (2014)

**Svensk cykling**  
Cykelsmart! - handbok för moderna människor (2012)

**The European cycle route network Eurovelo**  
Study 2012 of directorate for international policies. European Parliament.

**The Guardian**  
Artikel "Europe´s cycling economy has created 650 000 jobs (nov. 2014)

**Tillväxtverket**  
Fakta om svensk turism (2014)

**Trafikverket**  
Nationella vägdatan (www.nvdb.se) samt kartunderlag för enskilda vägar med statsbidrag och uppgifter om teoretiska medeldygnshöjden

**Trafikverket**  
Cykelleder för rekreation och turism - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning (2014)

**Trivector**  
Sydostleden - kostnader för underhåll och ledhuvudman (2014)

**Vägverket**  
Cykla på banvallar (2004)

**Pågående projekt inom Blekinge med starkt gränssnitt till turismcykelled:**

**Biosfärområde Blekinge Arkipelag**  
Förstudie ang. Arkipelagrutt

**Karlshamns kommun**  
Hästnäringen i Blekinge

**Blekinge Golf förbund och Blekinges åtta golfbanor**  
Sveriges Golfkust

**Ronneby kommun**  
Förstudie: Besöksnäring i form av kulturhistoria

**Diskussion och information kring "Kustnära cykelled genom Blekinge" har också skett i möten med:**

- Turistchef Terje Pedersen, Besöksinformatör Eva-Lena Gabris och landsbygds- och skärgårdsutvecklare Ann-Marie Nordström, Karlskrona kommun
- Marknadskoordinator Malin Svensson, Visit Blekinge
- Turist- och evenemangssamordnare Jeanette Rosander och näringslivsassistent Jon Fransson, Ronneby kommun
- Koordinator Heleen Podsedkowska, ordf Bengt Mattsson och v ordf Lars Emmelin, Blekinge Arkipelag
- Ola Pagels, Staffan Håkansson och Ingegerd Lindén, Bygd i Samverkan
- Turism & kommunikationsansvarig Ann-Sofie Gränefeldt, Torsås kommun
- Turistchef Lena Axelsson och Turismhandläggare Marjut Petersson, Karlshamns kommun
- Seniorrådgivare Christer Karlsson IOGT-NTO Blekinge/Aspan
- Maud Selander, 3 trappsteg
- Marknadschef Angelica Coleman, Ronneby Brunn
- Hotelldirektör Ola Johansson, Scandic Karlskrona
- VD Per-Arne Olsson, verksamhetschef Mats Svensson och Henrik Jonsson, Eriksberg Vilt & Natur
- Thomas Eidrup, Kalmar kommun, Turistchef Stefan Jonsson, Destination Kalmar och Infrastruktursvarig Helena Ervenius, Regionförbundet Kalmar
- Projektledare Emma Dennisdotter, Sveriges Golfkust
- Styrelsen för Kustvägen (Torhamn-Kristianopel)



