



Gång- och Cykelplan

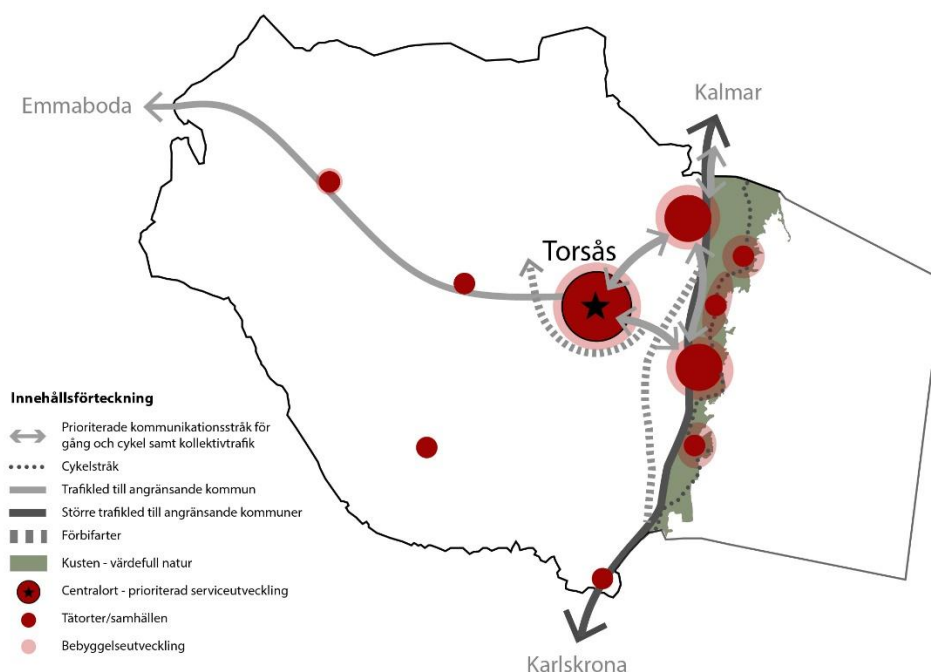
Antagen av KF 2025-12-15

Innehåll

Förord	4
Bakgrund.....	4
Syfte	5
Mål	6
Strategi	6
Gent och sammanhängande gång- och cykelnät.....	6
Trafiksäkerhet och tryggt gång- och cykelnät.....	6
Säkra och tillgängliga cykelparkeringar	6
Nulägesbeskrivning.....	7
GC-vägar mellan orter.....	8
Torsås – Söderåkra	9
Torsås – Bergkvara	9
Bergkvara – Söderåkra	11
Torsås – Gullabo	11
Bergkvara – Brömsebro	12
Söderåkra – Halltorp	13
GC-vägar inom orterna	14
Torsås	14
Söderåkra.....	17
Bergkvara	18
Gullabo.....	20
Brömsebro	20
Förslag till turistcykelled Fulvik-Brömsebro	22
Finansiering.....	24
Byggekostnader.....	24
Mellan orter	25
Under genomförande.....	25
Hög prioritet	25
Låg prioritet.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Ej aktuell.....	25
Inom orter.....	25
Turistcykelled	27

Förord

I förslaget ny översiktsplan för Torsås kommun ”Översiktsplan 2040” redovisas målbilden för viktiga stråk, bebyggelseutveckling samt områden med hög prioritet i den fortsatta planeringen. Här anges även de prioriterade gång- och cykelstråk som är viktiga för kommunens utveckling samt cykelleder till tätorter och turiststråk.



Torsås kommun antog en gång- och cykelplan 2020. Kommunstyrelsen har beslutat att gång- och cykelplanen ska uppdateras med hänsyn till nya förutsättningar och framtagandet av en ny översiktsplan.

Uppdateringen innebär en klassificering av befintligt nät, en viss omarbetning av föreslagna gång- och cykelvägar samt en prioritering av åtgärder och en grov uppskattning av kostnader.

Det övergripande syftet med gång- och cykelplanen är att med utgångspunkt i kommunens strategiska planer identifiera behov av nya länkar och kompletteringar av gång- och cykelnätet. Planen kan även fungera som ett kunskapsunderlag och vägledning för kommunala investeringar.

Bakgrund

Torsås kommun är en landsbygdskommun med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Bilen är därför det viktigaste transportmedlet för dagliga persontransporter. För att minska bilens negativa miljöpåverkan bör hållbara transportsätt göras attraktivare. Den största potentialen för att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms finnas inom tätorter och för resor upp till fem kilometer.

I Torsås kommun finns över lag goda gång- och cykelmöjligheter inom samhällena men vissa kompletteringar behövs. Delar av gång- och cykelnätet (GC-nätet) saknar kopplingar och mellan

kommunens orter saknas gång- och cykelvägar (GC-vägar). Ett väl utbyggt gång- och cykelnät inom kommunen skapar förutsättningar för regelbunden motion som gynnar folkhälsan och ger möjligheter för kommunens invånare att ta sig till sina målpunkter på ett billigt och miljövänligt sätt.

Den regionala cykelinfrastrukturplanen 2023 - 2033 för Kalmar län syftar till att identifiera sträckor längs statlig regional infrastruktur i Kalmar län som skapar en sammanbindande funktion för vardagsresande. Fokus ligger på insatser som förbättrar cyklisters färdvägar till i första hand bytespunkter, arbetsplatser och skolor.

De flesta huvudvägar inom kommunen är statliga och därmed är en dialog med Trafikverket och Region Kalmar län en grundförutsättning för att kunna möjliggöra byggandet av framtida gång- och cykelvägar inom Torsås kommun. Gång- och cykelplanen har fokus på gång- och cykeltrafikens huvudnät, det vill säga det övergripande nätet som knyter samman viktiga målpunkter, som bytespunkter, arbetsplatser och skolor, inom och mellan orterna. De mindre gatorna inom kommunens tätorter har så låg trafikbelastning att blandtrafik kan accepteras i de flesta fall.

Trafikverket har påbörjat upphandlingen av vägplanen till förbifart Bergkvara. Den nya sträckningen av E22 planeras färdigställas 2033. Trafikplatsen i anslutning till väg 504 (Torsås – Bergkvara) blir en viktig nod för persontransporter. Region Kalmar län och Torsås kommun planerar här för en mobilitetshubb där det bör ges möjligheter till pedelparkering och laddning för bil och cykel, väderskydd och eventuellt viss service.

Vid Halltorp, cirka 6 km norr om Söderåkra, byggs en större kriminalvårdsanstalt med cirka 400 anställda i första etappen. Det innebär att anstalten kommer att vara en stor arbetsplats i kommunens närhet och på så sätt en viktig målpunkt. Möjligheterna att ta sig med cykel mellan Söderåkra och anstalten kan öka Söderåkras attraktivitet som boendevalternativ. Med en cykelväg från Torsås till Söderåkra kommer även Torsås att ligga inom pendelavstånd med cykel. En cykelväg mellan Söderåkra och Halltorp har lyfts in i den regionala cykelinfrastrukturplanen 2023 – 2033 enligt Regionfullmäktige beslut.

Syfte

Genom att kartlägga befintliga och behov av nya gång- och cykelvägar i Torsås kommun är gång- och cykelplanen ett planeringsunderlag till översiktsplanen. Den är även ett underlagsmaterial till den regionala cykelinfrastrukturplanen och den regionala transportplanen. Syftet är att gång- och cykelplanen ska formulera och prioritera utvecklingen av gång- och cykelnätet för att nå målbilden i Översiktsplan 2040. Gång- och cykelplanen är vägledande för kommunens investeringar, fungerar som ett kunskapsunderlag vid trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt som ett praktiskt hjälpmedel i kommunens arbete med planering, lov och tillstånd inom ramen för plan- och bygglagen.

Gång- och cykelplanen ska behandla all gång- och cykeltrafik i kommunen med fokus på huvudnätet. Det är även viktigt att arbeta med att förbättra det lokala nätet och då framför allt trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter.

Mål

Utifrån bakgrunden och syftet är huvudmålet:

- Andelen resor med gång och cykel ökar på ett trafiksäkert och tryggt sätt.

Strategi

För att nå huvudmålet behöver gång- och cykelnätet upplevas som attraktivt, tryggt och säkert. Strategin för att nå målet är:

- Ett gent och sammanhängande gång- och cykelnät inom och mellan orter i kommunen samt till och mellan samhällsviktiga funktioner.
- Gång- och cykelnätet är trafiksäkert och upplevs tryggt.
- Tillgängliga och säkra cykelparkeringar vid hållplatser och viktiga målpunkter.

Gent och sammanhängande gång- och cykelnät

De korta avstånden mellan kommunens tre största orter, runt 5 kilometer, har en hög potential för en ökad andel cykling med traditionell cykel. Trenden med en ökad andel elcyklar innebär dels en ökad cykelpotential mellan orterna, dels att cykelavstånden kan ökas betydligt.

För att andelen resor med gång och cykel ska öka måste gång- och cykelnätet hålla en hög och jämn standard. Det är viktigt att gång- och cykelnätet kopplar samman viktiga målpunkter som skolor, arbetsplatser och bytespunkter inom och mellan orterna.

Cyklister värderar korta restider mycket högt, vilket gör att gena cykelvägar med god framkomlighet är viktigt för att öka antalet cyklister. Ett sätt att mäta avstånd och genhet är med en genhetskvot, där cyklistens verkliga väg divideras med fågelvägens avstånd. Genhetskvoten bör inte överstiga 1,25 men i vissa fall kan 1,5 vara acceptabel (Trafikverket & SKL, 2010).

Trafiksäkerhet och tryggt gång- och cykelnät

För att välja gång eller cykel framför bilen måste nätet vara trafiksäkert och upplevas tryggt för alla oavsett ålder, kön eller tid på dygnet.

Korsningar med biltrafikens huvudnät måste hålla en hög trafiksäkerhetsstandard. Biltrafikens antal, hastighet, vägbredd m.m. inverkar på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. För att det ska vara trafiksäkert behöver också gång- och cykelvägarna ha en god belysning. Det gör det möjligt att tidigt kunna upptäcka andra trafikanter, ojämnheter och eventuella isfläckar på vägen. Vidare behöver väglaget upprätthålla en god standard gällande bredd, beläggning, underhåll och drift. En god standard på gång- och cykelvägarna undviker en stor andel av olyckorna och tillgängliggör nätet för personer med funktionsvariation.

Faktorer som hindrar informell och social övervakning ska undvikas i högsta möjliga mån för att upprätta både ett trafiksäkert och tryggt gång- och cykelnät. Det kan vara faktorer som tunnlar, tätvuxet buskage och ödsliga sträckor.

Säkra och tillgängliga cykelparkeringar

Det ska vara tryggt och säkert att parkera sin cykel vid målpunkterna. Därför är det viktigt att alla cykelparkeringar är synligt placerade för den informella och sociala övervakningen ska kunna

minimera stöldrisk och överfall. Cykelparkeringens placering är en avgörande faktorn för dess nyttjande och bör därför ligga i direkt anslutning till målpunkterna.

För korttidsparkering som vid en matvarubutik bör enklare cykelställ finnas, förutsatt att det inte hindrar framkomligheten för personer med funktionsvariationer. Vid längre parkering som vid busshållplatser, arbetsplatser och andra målpunkter bör cykelparkeringen vara försedd med ramlås, om möjligt vara väderskyddade och väl belysta. Större målpunkter kan även förses med laddstolpar för elcyklar.

Nulägesbeskrivning

I dagsläget har Torsås, Söderåkra och Bergkvara ett väl utbyggt gång- och cykelnät även om vissa kopplingar saknas och brister finns i trafiksäkerheten. I övriga orter är det lokala gång- och cykelnätet begränsat eller saknas. Gång- och cykelvägar mellan kommunens orter saknas och efterfrågan på gång- och cykelinfrastruktur är mycket stor i hela kommunen. Där det saknas infrastruktur önskas gång- och cykelvägar främst av trafiksäkerhetsskäl.

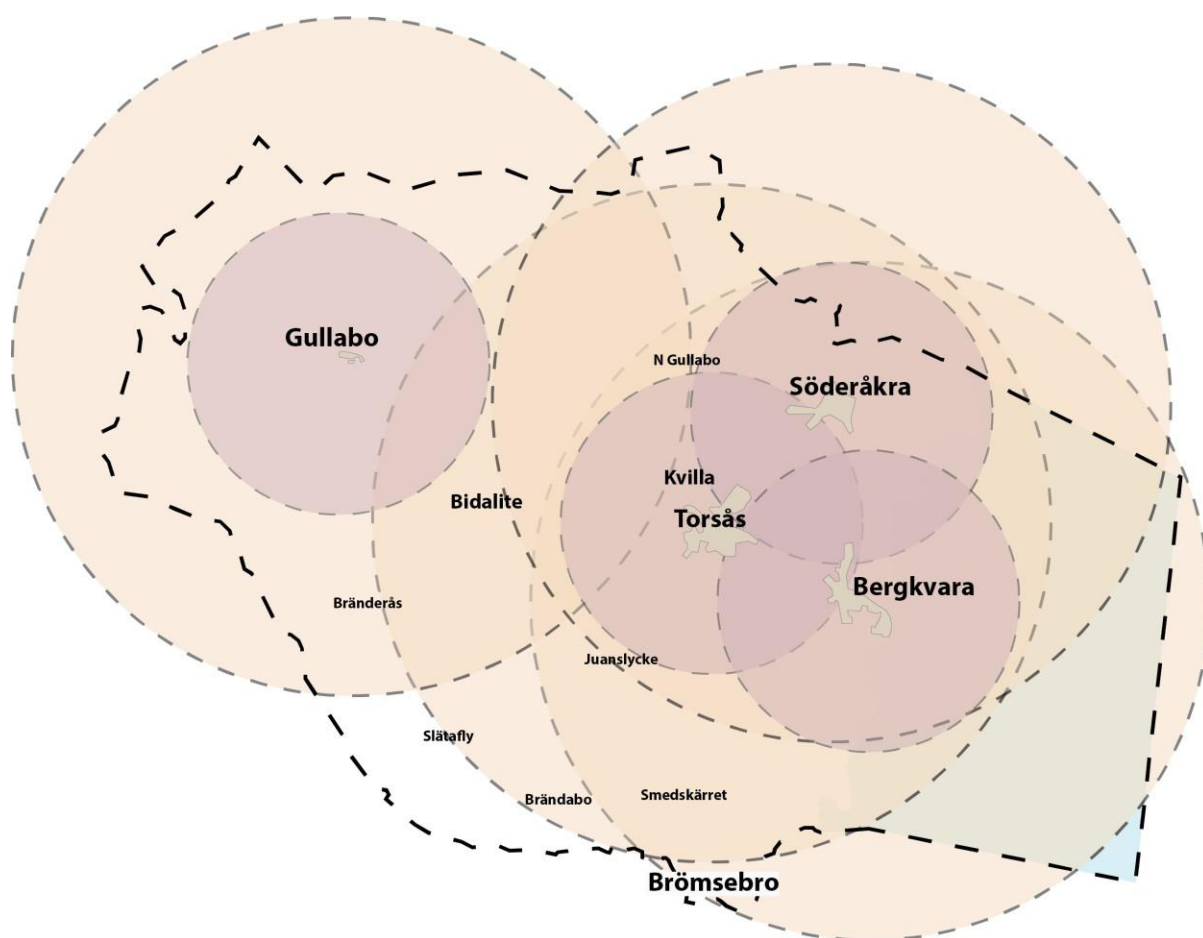
Det befintliga GC-nätets standard kan klassificeras enligt nedanstående tabell. ”God standard” ska alltid eftersträvas. ”Acceptabel standard” har vissa brister som bör åtgärdas men kan fungera i avvaktan på att tillräckliga medel kan avsättas. ”Bristande standard” har en alltför låg utformning, låg trafiksäkerhet eller saknas helt. Att åtgärda dessa brister bör prioriteras.

Standard	Sträcka	Korsning	Cykelparkering
God	Separat GC-väg tydligt avgränsad från biltrafiken med nivå-skillnad, skiljeremsa eller kantstöd. Friliggande GC-väg med egen linjeföring och terrassering	Planskild eller Signalreglerad eller Obevakad med hastighetsbegränsning för fordon till 30 km/h och upphöjd GC-bana Korsning med anslutande gata är upphöjd GC-bana	Viktig målpunkt med tillräckligt antal platser för cykelparkering Hög standard (väderskydd, ramlås, pump, laddstolpar)
Acceptabel	GC-fält som avgränsas med målad linje eller avvikande beläggning Blandtrafik med skyltad hastighet högst 50 km/h och trafikbelastningen mindre än 1000 fordon/ämd	Obevakad med hastighetsbegränsning 40 km/h Korsning med anslutande gata är markerad	Viktig målpunkt med några platser för cykelparkering Låg standard (saknar såväl väderskydd som ramlås, pump och laddstolpar)
Bristande	Blandtrafik med skyltad hastighet mer än 50 km/h och trafikbelastning mer än 1000 fordon/ämd	Omarkerad och obevakad Korsning med anslutande gata har ingen särskild utformning	Viktig målpunkt saknar parkeringsplatser för cykel

GC-trafikens huvudnät redovisas under respektive ort. En karta med befintligt nät visar standarden på GC-vägen. Färgen på sträckor och korsningspunkter följer den ovan beskrivna standardindelningen.

GC-vägar mellan orter

De större orterna i Torsås kommun ligger nära varandra. Avståndet mellan orterna Torsås, Bergkvara och Söderåkra är cirka fem kilometer. Det genomsnittliga pendlingsavståndet med cykel är fem kilometer i Kalmar län och är det pendlingsavstånd som har högst potential att öka andelen gående och cyklist. Med en elcykel bedöms en fyra gånger så lång cykelresa vara rimlig. Det betyder att pendling med cykel i princip är möjligt mellan alla kommunens orter men också till målpunkter utanför kommunen.



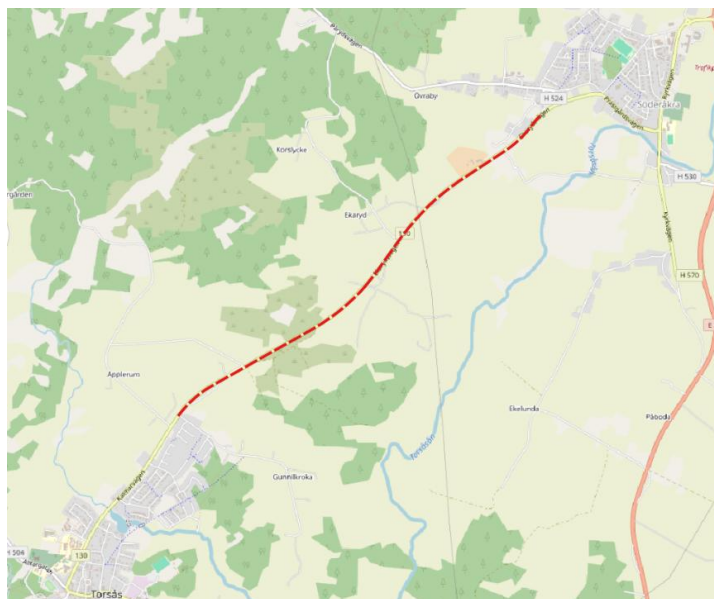
Figur 1 Avstånd från sambällets mitt. Rosa: 5km Beige: 10km

Behovet att pendla mellan kommunens orter varierar. Flest bostäder, arbetsplatser, service och offentliga myndigheter ligger i Torsås. Det kommersiella och offentliga serviceutbudet samt antalet arbetsställen i Söderåkra och Bergkvara är relativt likvärdigt. I Gullabo och Brömsebro finns få arbetsplatser och en liten befolkning. I Gullabo finns skola och förskola. Brömsebro saknar offentlig service.

Torsås – Söderåkra

En cykelväg mellan orterna har diskuterats länge och varit högt prioriterad av kommunen. Sträckan finns upptagen i den regionala transportplanen. Utbyggnaden av cykelvägen är försenad och under 2025 påbörjas arbetet med utredning av sträckning samt färdigställande av vägplan för cykelvägen. Utbyggnaden beräknas ske 2027 – 2028.

Cykelvägen börjar vid Gunnilkrokavägen, går parallellt med väg 130 och ansluter till gångpassagen i södra delen av Söderåkra.



Torsås – Bergkvara

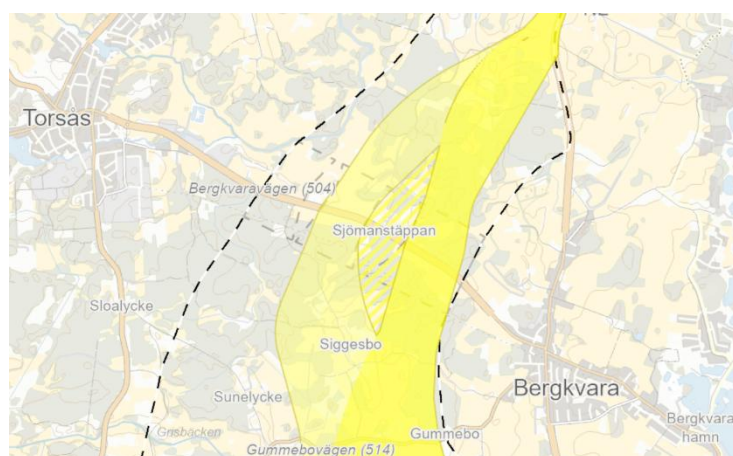
En ny sträckning av E22 planeras väster om Bergkvara. Den slutliga sträckningen är inte klar men Trafikverket har beslutat att fortsätta planeringsarbetet inom gul korridor och förordar en trafikplats öster om Sjömanstappan. Utformningen av trafikplatsen är inte klarlagd.

I anslutning till trafikplatsen planerar Region Kalmar och Torsås kommun för en mobilitetshubb; ett hållplatsläge för busstrafik som kan jämföras med ett stationsläge för tåg.

Mobilitetshubben blir kommunens enda bytespunkt mellan lokal och regional kollektivtrafik. Till denna kopplas parkeringsplatser och laddstolpar (till bil och cykel) för pendlare, restidsinformation, kommuninformation och möjligheter till kommersiell service. Stationsläget kan på sikt utvecklas till ett område för verksamhetsetableringar och kommersiell service.

En väl utbyggd, gen och trygg GC-väg till mobilitetshubben från såväl Torsås som Bergkvara är viktigt för möjligheterna att arbets- och utbildningspendla med kollektivtrafiken till Kalmar och Karlskrona. I dagsläget uppskattas cirka 150 – 200 personer arbetspendla mellan Torsås och Bergkvara.

I den regionala cykelinfrastrukturplanen anges att sam- eller medfinansiering av cykelvägen bör diskuteras i arbetet med planering/avtalsskrivning av Förbifart Bergkvara.



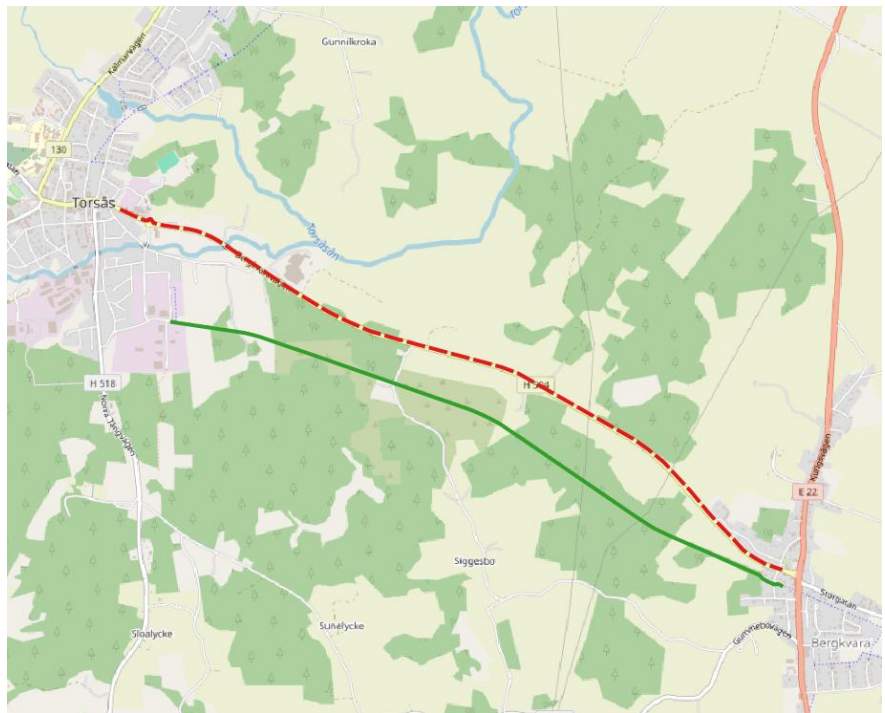
Figur 2 Utredningsområde E22

Alternativ röd

En sträckning parallellt med väg 504 bedöms som en gen, orienterbar och trygg anslutning till den planerade mobilitetshubben. Sträckningen kan anslutas till det befintliga GC-nätet i Torsås och Bergkvara. För att bli en attraktiv sträckning för gång och cykeltrafiken bör sidoförskjutningar och höjdförändringar undvikas. En separat cykelväg och väg 504 bör därför ligga i nuvarande marknivå i korsningen med E22.

Detta alternativ förordas och bör byggas i samband med att E22 får en ny sträckning.

Utbyggnaden av cykelväg till mobilitetshubben har en hög prioritet.



Alternativ grön

På den gamla banvallen mellan Torsås och Bergkvara går en GC-väg, Lionsleden. Leden är grusbelagd, saknar belysning och går parallellt med väg 504 genom skogen, över privatägd mark, cirka 200 – 300 meter från vägen.

Med hänsyn till det nya läget för E22, trafikplatsen och en planerad mobilitetshubb bedöms inte Lionsleden uppfylla önskemålen om en gen, lätt orienterbar och trygg sträckning från Torsås respektive Bergkvara. Den ansluter inte heller naturligt till det befintliga GC-nätet i Torsås.

Om en separat cykelväg längs väg 504 inte går att genomföra eller om det dröjer allt för länge innan en sådan utbyggnad kan ske får Lionsleden utgöra ett alternativ. Lionsledens måste då kopplas till mobilitetshubben och standarden bör höjas. Vidare behöver avtal tecknas med berörda fastighetsägare och kopplingen till GC-nätet i Torsås behöver förbättras.

Bergkvara – Söderåkra

En gång- och cykelled mellan Bergkvara och Söderåkra har diskuterats under lång tid. Målgruppen för en sådan förbindelse har varit dels arbets- och skolpendlare som ska till busstorget i Bergkvara, dels turister som cyklar längs Kalmarsund. Beroende på vilken målgrupp man fokuserar på har olika alternativ till GC-vägar föreslagits, närmre E22 eller närmre kusten.

Den planerade mobilitetshubben vid den nya trafikplatsen mellan Torsås och Bergkvara ger nya förutsättningar. De som arbets- eller skolpendlar utanför kommunen kommer i fortsättningen att ta sig till mobilitetshubben då detta är kommunens enda bytespunkt mellan lokal och regional kollektivtrafik.

I och med den nya sträckningen kommer nuvarande E22 att få en väsentligt lägre trafikbelastning från Påboda till Bergkvara. Det bedöms då som möjligt att nyttja vägen för gång- och cykeltrafik tillsammans med den lokala trafiken. Ett cykelfält i vardera riktningen skulle öka trafiksäkerheten. I Bergkvara nyttjas den föreslagna GC-vägen till mobilitetshubben. Fördelen med detta alternativ är att befintlig väg nyttjas, lokal trafik och byggnader längs vägen ger en känsla av trygghet och sträckningen tillgodoser även de som har Söderåkra respektive Bergkvara som målpunkt.

Alternativ kan det lokala vägnätet från Söderåkra, över Ekelunda, till Sjömanstappan nyttjas för att få en direkt anslutning till mobilitetshubben från Söderåkra. Vägarna går över privat mark och är av varierande standard. Denna sträckning är gen men bedöms som mer otrygg än alternativet att nyttja nuvarande E22. Inlösen eller andra åtgärder för att höja standarden på vägen kan bli kostsamma.

I den regionala cykelplanen anges att sam- eller medfinansiering bör diskuteras i arbetet med planering/avtalsskrivning av Förbifart Bergkvara. Anordnande av en cykelväg mellan Söderåkra och Bergkvara har hög prioritet och bör genomföras i samband med att E22 får en ny sträckning.



Torsås – Gullabo

Längs väg 504 bor det sammanlagt cirka 260 personer i småorterna Gullabo, Bidalite och Trankvill/Davidsmåla. Mellan dessa småorter finns det ytterligare ett antal boende i anslutning till vägen. Sträckan är cirka 13 km mellan Torsås och Gullabo.

Det finns förslag om att omvandla den gamla järnvägsbankarna till cykelleder. Detta alternativ bedöms som mindre tryggt och gent jämfört med bilvägen. Kostnaden för att iordningställa cykelleden med avtal, ersättning till markägare, anläggning samt underhåll kan bli betydande i förhållande till hur den kommer att användas.

Kostnaden för att anordna en GC-väg mellan Torsås och Gullabo bedöms som alltför hög för att vara ett realistiskt alternativ i dagsläget.

Bergkvara – Brömsebro

I Brömsebro bor cirka 210 personer (sammanlagt inom Torsås och Karlskrona kommuner). Här finns ett begränsat antal arbetsställen och offentlig service saknas helt. På motsvarande sätt som föreslås mellan Söderåkra och Bergkvara kan E22 söder om Bergkvara nyttjas när den nya sträckningen är klar. Trafikbelastningen minskar väsentligt och består främst av lokal trafik till gårdar och fritidsbostäder längs kusten. E22 bör då kunna nyttjas för gång- och cykeltrafik från Bergkvara till Norra Kärr. Genom att därefter använda äldre, fortfarande nyttjade, vägsträckningar går det att nå fritidshusområdena vid Norra Kärr, Björkenäs och Järnsida.

För att nå till Brömsebro behöver två sträckor; 400 meter vid Järnsida och 800 meter vid Kabbetorp, kompletteras med GC-väg längs E22.

Cykelvägen berör många fritidsboende men ett fåtal helårsboende. Med hänsyn till befolkningsantalet och antalet arbetsplatser i Brömsebro är kostnaden för att komplettera med GC-vägar mellan Järnsida och Brömsebro alltför hög för att vara ett realistiskt alternativ i dagsläget.

Men om detta kombineras med en regional satsning på ett turiststråk för cykling längs Kalmarsund kan det också bli av lokal betydelse. Möjligheterna att finansiera sträckorna kan då öka. Vid planeringen av ett gång- och cykelstråk längs kusten bör en tydlig koppling finnas till Brömsebro.

Realistiska alternativ till att lägga cykelvägen längs E22 saknas.

Karlskrona kommun anger i sin översiktsplan att en cykelväg eventuellt skulle kunna anläggas på den gamla banvallen från Brömsebro till Fågelmara.



Söderåkra – Halltorp

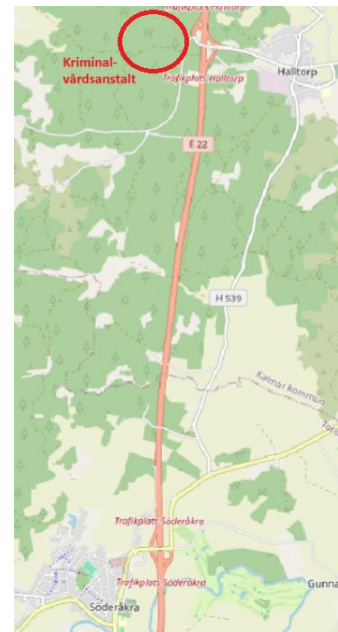
Kriminalvårdsanstalten som byggs strax utanför Halltorp i Kalmar kommun ligger cirka 6 kilometer norr om Söderåkra. Anstalten kommer att sysselsätta cirka 400 personer och blir den största arbetsplatsen i närområdet.

En cykelväg mellan Söderåkra och den kommande kriminalvårdsanläggningen ger möjligheter för boende i Torsås kommun att ta sig till arbetsplatsen utan bil. Att ge möjligheter till alternativa sätt att ta sig mellan Söderåkra och en större arbetsplats är viktigt för att göra såväl orten som arbetsplatsen attraktiv.

En cykelväg som kopplar samman Söderåkra och Halltorp i Kalmar kommun stärker bägge orterna som boendeanternativ. Sträckningen finns med i den regionala cykelinfrastrukturplanen genom ett särskilt beslut i Regionfullmäktige.

En särskild utredning får klarlägga lämplig sträckning av cykelvägen. Utredningen görs i samverkan med Kalmar kommun, Region Kalmar län och Trafikverket.

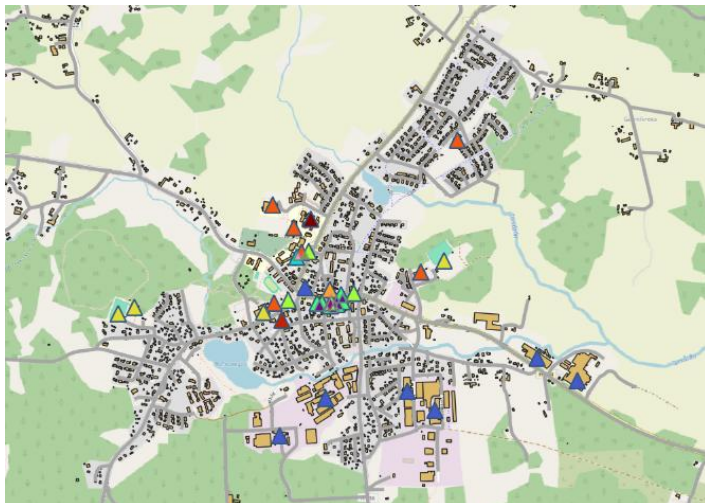
Cykelvägen har en hög prioritet och bör genomföras i samband med utbygganden av kriminalvårdsanstalten. Planeringen bör påbörjas under året.



GC-vägar inom orterna

Torsås

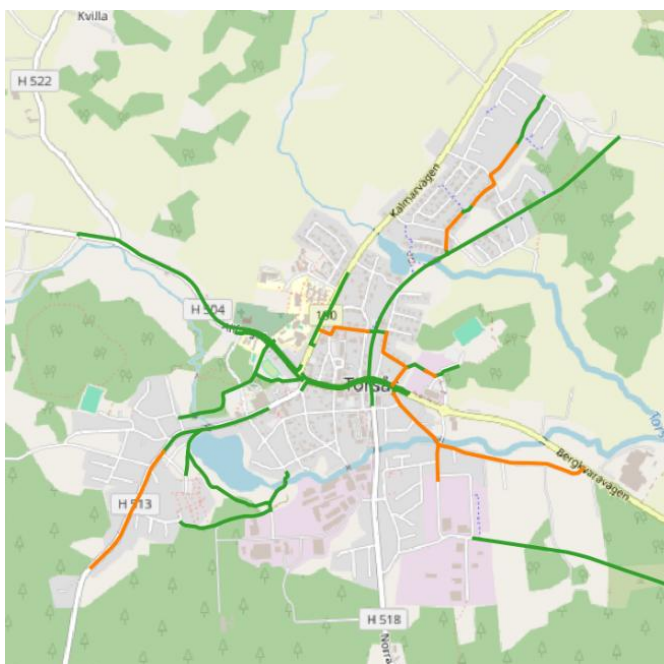
Målpunkter



Torsås har cirka 2000 invånare och är största orten inom kommunen. I Torsås finns kommunens största arbetsplatser samt en utbyggd offentlig och kommersiell service vilka utgör viktiga målpunkter i orten. Antalet som arbetspendlar mellan Söderåkra och Torsås uppskattas till cirka 100 – 150 personer och arbetspendlingen mellan Torsås och Bergkvara uppskattas till cirka 150 – 200 personer. Huvudgatorna ingår i det nationellt prioriterade vägnätet och Trafikverket ansvarar för gatornas drift och underhåll.

Mellan korsningen Kalmarvägen och Norra Tångvägen (väg 518) har Allfargatan en ÅDT (årsdygnstrafik) på ca 4500 fordon varav ca 300 tunga fordon (cirka 7 %). Den nya trafikplatsen vid E22 mellan Torsås och Bergkvara bedöms öka trafikbelastningen på Allfargatan då fler bilister kommer att välja den nya trafikplatsen för att komma ut på E22 i stället för trafikplatsen i Söderåkra.

Befintligt nät – korsningspunkter, trafiksäkerhet, blandtrafik



Huvudnätet för gång- och cykelvägar ligger framför allt längs huvudgatorna och inom Trafikverkets vägområde. GC-nätet har en acceptabel till god standard men det finns brister och saknade länkar.

Det lokala gång- och cykelnätet kopplar samman de olika målpunkterna i samhället. Det lokala GC-nätet utgörs i huvudsak av blandtrafik på lokalgator. Det lokala GC-nätet bedöms ha en acceptabel standard med hänsyn till den låga trafikbelastningen.

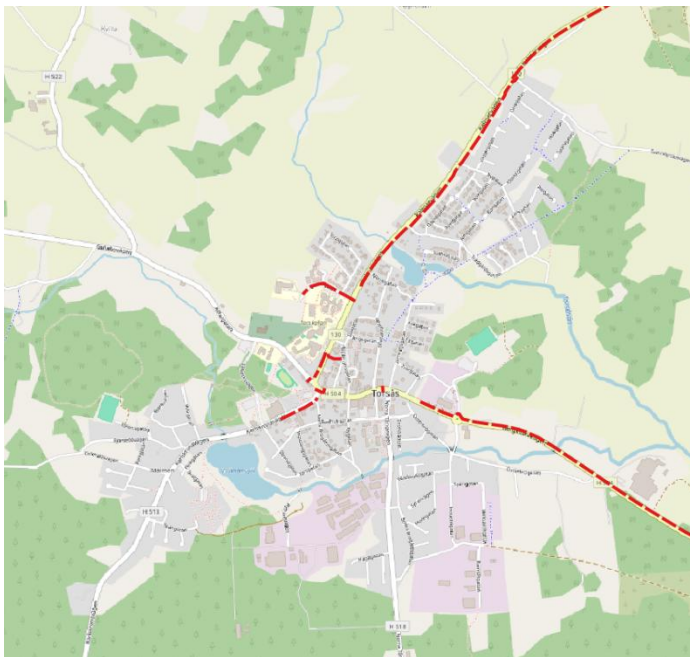
Korsningspunkter mellan GC-trafikens huvudnät och biltrafikens huvudgator har en låg standard. Korsningarna är oövervakade, hastigheten är över 30 km/h och trafikbelastningen är relativt hög.

Det förekommer få upphöjda korsningspunkter mellan GC-trafikens huvudnät och det lokala gatunätet. I anslutning till skolområdet finns en planskild korsning som ansluter till GC-trafikens huvudnät.

Längs med Gullabovägen (väg 504) slutar gång- och cykelvägen efter avfarten mot Kvilla (väg 522). Kvilla består av cirka 90 invånare och saknar gång- och cykelnät. Vägen till Torsås är smal, skyltad hastighet är 50 km/h och trafikeras av cirka 700 fordon/åmd varav ett 50-tal (cirka 7 %) bedöms som tungtrafik. Med hänsyn taget till hastighet och trafikbelastning bedöms det som acceptabelt att sig fram i blandtrafik på vägen genom Kvilla. Väg 522 är mycket smal närmast Gullabovägen varför en hastighetssänkning till 30 km/h bör övervägas.

Det finns ett fåtal cykelställ i anslutning till busshållplatsen vid Torget i Torsås. Några finns i anslutning till butikerna i centrum. Alla är av låg standard (endast cykelställ).

Brister och kopplingar som saknas



Det saknas kopplingar till viktiga målpunkter i centrala Torsås. Från GC-vägarna längs Allfargatan saknas koppling till Torskolan och Hälsocentralen. Dessa utgör några av ortens viktigaste målpunkter.

Även Mjölnerskolan är en viktig målpunkt som saknar GC-väg från Kalmarvägen.

Applerumsgatan är en viktig skolväg och elever går över parkeringen till bilverkstaden till skolan. En GC-väg bör anordnas söder om bensinmacken.

Torskolan är en målpunkt för barn som bor i Applerumsområdet. Längs Kalmarvägen (väg 130), mellan Trädgårdsgatan och Norregatan,

nyttjas vägrenen för att ta sig till skolan. Bron över Applerumsån är olämplig för gång- och cykeltrafik. Bron är smal och enligt Trafikverket tillåter den ingen minskning av bredden för att möjliggöra en GC-bana. Enligt Trafikverket kommer bron att ersättas först om flera decennier. Gång- och cykeltrafik på bron bedöms vara den enskilt största risken för oskyddade trafikanter i Torsås.

En GC-väg mellan Torsås och Söderåkra är beslutad och planeringsarbetet har påbörjats av Trafikverket. För närvarande utreds sträckningen mellan orterna. GC-vägen beräknas vara klar 2028. Det saknas planering för en koppling till huvudnätet i Torsås. En möjlighet är att koppla samman den planerade cykelvägen med en separat GC-väg längs Kalmarvägen (väg 130), över Applerumsån och vidare till befintliga GC-vägar vid Torskolan. Alternativt kan man via blandtrafik i bostadsområdena ta sig till den separata GC-vägen öster om Valfridsbo och vidare till målpunkter i centrala Torsås. Kopplingen till viktiga målpunkter som Torskolan, Kommunhuset, Hälsocentralen och sporthallen fungerar sämre och det är hög risk att Kalmarvägen kommer att nyttjas i stället. Genhetsknoten längs Kalmarvägen är 1,02 (dvs nära fågelvägen) och via gator och GC-vägar öster om Valfridsbo är den 1,30.

Som tidigare nämnts har korsningspunkterna med såväl biltrafikens huvudnät som lokalnät stora brister. Ingen av GC-trafikens plankorsningarna med vare sig biltrafikens huvudnät eller lokalnät håller en acceptabel standard. Det saknas refuger eller upphöjda GC-banor, hastighetsbegränsningen är inte tillräcklig och trafikbelastningen är för hög.

För att korsningarna med biltrafikens huvudnät ska hålla god standard behövs någon form av fysiska åtgärder (avsmalande körfält, sidoförskjutning, gupp, upphöjd GC-väg etc) samt en hastighetssäkring till 30 km/h.

I plankorsningar med biltrafikens lokalnät behöver GC-trafikens huvudnät ligga något upphöjd i förhållande till lokalgatan för att på så sätt markera prioriteringen och sänka biltrafikens hastighet.

Möjligheterna att tryggt kunna parkera sin cykel i anslutning till målpunkter är en viktig del för att underlätta för cyklisterna. Cykelparkeringar med hög standard saknas vid viktiga målpunkter som busshållplatser, butiker och offentlig service.

Sammanfattning av brister:

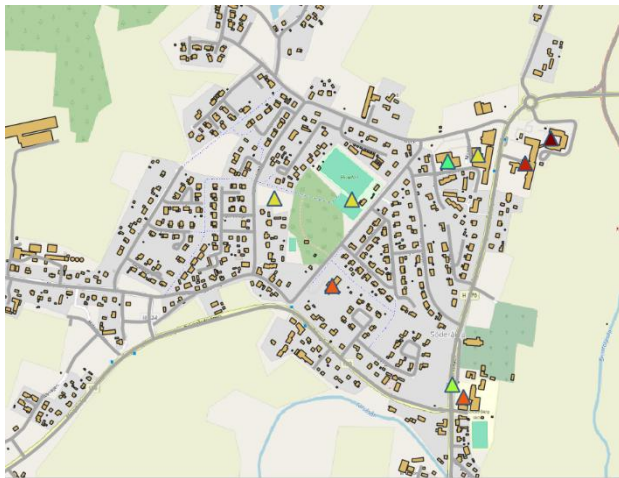
- Att ta sig via bron över Applerumsån till Torskolan är den enskilt största risken för oskyddade trafikanter i Torsås
- Det saknas en gen koppling från den planerade GC-vägen från Söderåkra till viktiga målpunkter i Torsås, exempelvis Torskolan, Hälsocentralen och sporthallen
- Viktiga länkar i huvudnätet för GC saknas i centrala Torsås
- Korsningen med biltrafiken har stora brister och håller inte en acceptabel standard
- Bristande antal cykelparkeringar vid större målpunkter. T.ex. busshållplatser och mataffärer

Prioritering

1. Hög - GC-väg över Applerumsån
2. Hög - GC-väg längs Kalmarvägen från Gunnilkrokavägen till Norregatan/Lunnagatan
3. Medel - Korsningar med biltrafikens huvudnät
4. Medel - GC-väg från Allfargatan till Torskolan respektive Hälsocentralen
5. Medel - GC-väg från Kalmarvägen till Mjölnerskolan
6. Låg - Cykelparkering vid målpunkter

Söderåkra

Målpunkter och trafik



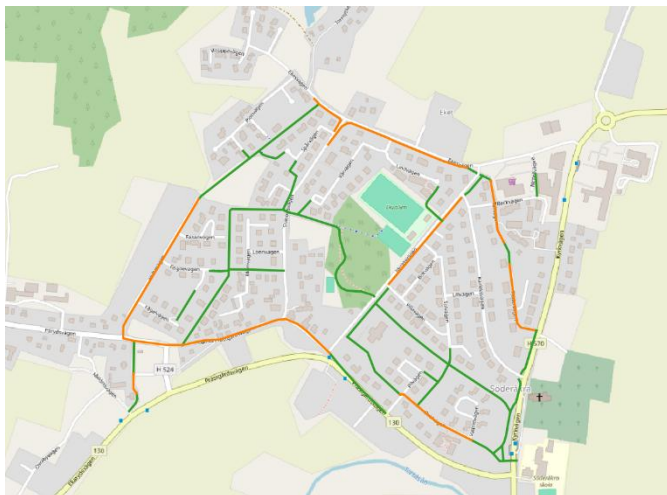
Orten har cirka 1 000 invånare och ligger i norra delen av Torsås kommun. Inom orten finns affärer och offentlig service som förskola och grundskola till åk 6, vårdcentral samt äldreboende. Cirka 6 kilometer norr om Söderåkra bygger Kriminalvården en anläggning med cirka 400 arbetsplatser vilket gör den till en stor arbetsplats och en viktig målpunkt. Den planerade Aktivitetsparken med ett stort utbud av aktiviteter för alla åldrar kommer att bli en viktig målpunkt i samhället.

Antalet som arbetspendlar mellan Söderåkra och Torsås uppskattas till cirka 100 – 150 personer.

Kyrkvägen (väg 130), mellan Prästgårdsvägen och Ekesvägen, har en ÅDT på cirka 2 700 fordon, varav cirka 250 tunga fordon.

Den nya trafikplatsen för E22 mellan Torsås och Bergkvara bedöms minska biltrafiken genom Söderåkra.

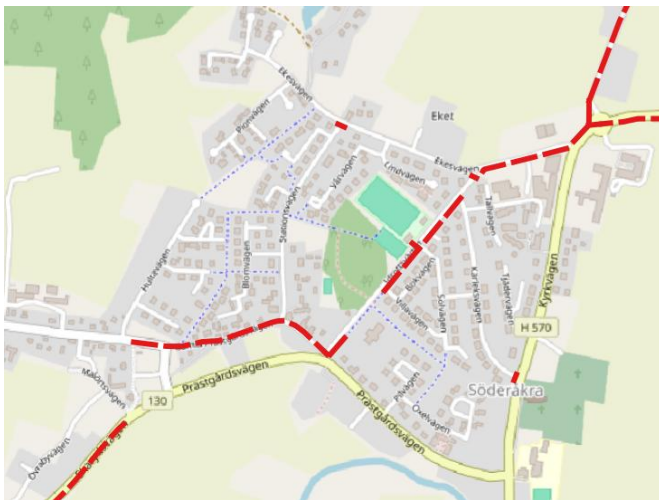
Befintligt nät – korsningspunkter, trafiksäkerhet, blandtrafik



Inom Söderåkra ligger GC-trafikens huvudnät i huvudsak längs lokalgatorna inom orten. Några kortare sträckor går längs biltrafikens huvudnät (väg 130). GC-nätet är väl utbyggt och ansluter till viktiga målpunkter på orten. På orten finns förskola och grundskola, äldreboende samt affär och hotell. Strax öster om E22 ligger en golfbana med restaurang. GC-vägarnas standard bedöms som acceptabel till god med hänsyn till den låga trafikbelastningen. En sträcka längs Idrottsvägen saknar separat GC-väg.

Korsningspunkterna med biltrafikens lokalnät håller en acceptabel standard, framför allt med hänsyn till den låga trafikbelastningen men också då korsningspunkterna på några ställen har en upphöjd GC-bana. I anslutning till skolan finns en planskild korsning.

Brister och kopplingar som saknas



Längs Idrottsvägen saknas en koppling mellan de separata GC-vägarna i norr och söder. I anslutning till entrén till den planerade Aktivitetsparken är det särskilt viktigt att GC-vägar och korsningspunkter håller en god standard. Den saknade GC-länken behöver byggas ut och korsningen med Idrottsvägen i anslutning till parkens entréer behöver göras trafiksäkra.

Anslutningen till den planerade GC-vägen till Torsås behöver klargöras. För närvarande utreds sträckningen av GC-vägen till Torsås. En säker anslutning till

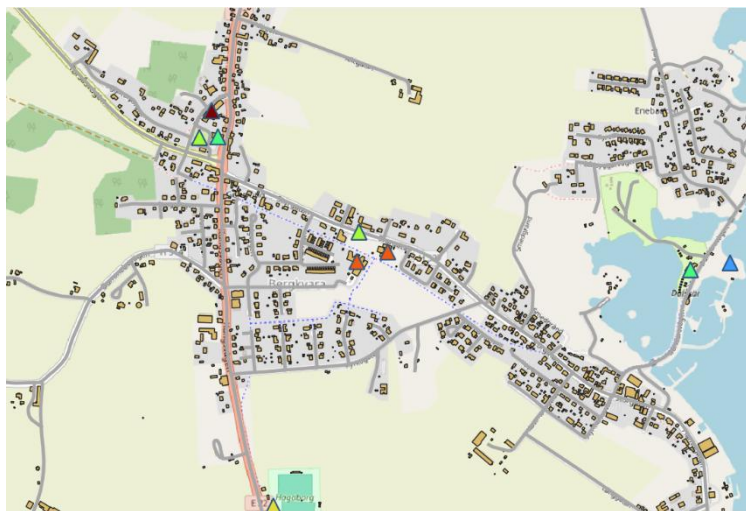
GC-nätet i Söderåkra behöver säkerställas och då behöver trafiksäkerheten i korsningspunkter med biltrafiken ses över. En cykelväg till kriminalvårdsanläggningen strax väster om Halltorp i Kalmar kommun ska utredas, se avsnittet GC-vägar mellan orter. Cykelvägen finns med i den regionala cykelinfrastrukturplanen.

Prioritering

1. Hög - Kopplingen mellan GC-trafikens huvudnät och GC-vägen till Torsås
2. Hög - Kompletterande GC-väg och korsningspunkter längs Idrottsvägen

Bergkvara

Målpunkter och trafik

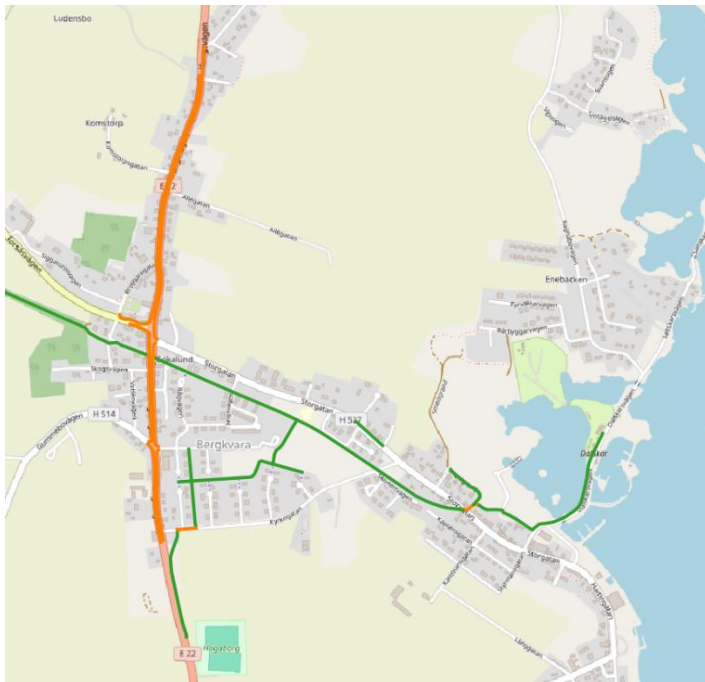


Orten har cirka 1 100 invånare och huvuddelen av bebyggelsen ligger öster om nuvarande E22. Det kustnära läget är av stor betydelse för Torsås kommun när det gäller attraktivt boende (helårsboende och fritidshus) och turism. Här finns förskola och grundskola till åk 6, livsmedelsbutik, camping och restaurang. Antalet som arbetspendlar mellan Bergkvara och Torsås bedöms vara cirka 150-200 personer. E22 (Kungsvägen) har en ÅDT på cirka 4 500 fordon,

varav cirka 500 är tunga fordon. Storgatan har en ÅDT på cirka 1 300 fordon varav cirka 70 tunga fordon. Bergkvaravägen har en ÅDT på cirka 2 000 fordon varav cirka 100 tunga fordon.

Bergkvara är idag en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och binder samman Torsås kommun med Kalmar och Karlskrona. Den planerade mobilitetshubben i anslutning till den nya förbifarten kommer att ta över Bergkvaras roll som knutpunkt för kollektivtrafiken.

Befintligt nät – korsningspunkter, trafiksäkerhet, blandtrafik



Den gamla banvallen, som är en fortsättning på Lionsleden, går genom Bergkvara parallellt med Storgatan. Banvallen har gjorts om till en separerat GC-väg som ingår i GC-trafikens huvudnät. Tillsammans med det lokala GC-nätet sammanbinds bostadsområdena och de viktigaste målpunkterna med skola, förskola, affär och knutpunkter för kollektivtrafiken. I huvudnätet ingår också E22/Kungsvägen. Längs denna trafikerade väg finns målade cykelfält.

På samhällets mindre lokalgator är trafikbelastningen så låg att blandtrafik kan accepteras.

Korsningspunkterna mellan GC-trafiken och biltrafikens huvudnät är inte planskild, är obevakad och saknar

andra former av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Brister och kopplingar som saknas



Den planerade förbifarten kommer att minska trafikbelastningen genom Bergkvara. Troligen kommer trafikflödet på E22/Kungsvägen att minska så mycket att de cykelfält som idag finns längs vägen kan anses som en acceptabel standard. I övrigt håller GC-trafikens huvudnät en god standard på sträckorna.

Korsningspunkterna med biltrafikens huvudnät håller över lag inte en acceptabel standard med hänsyn till trafikflöden och hastigheter för biltrafiken.

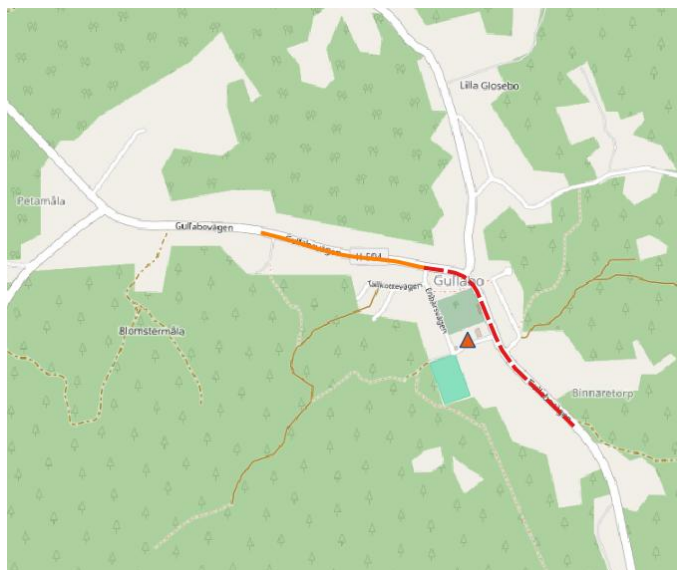
Prioritering

1. Hög - Kopplingen mellan GC-trafikens huvudnät och föreslagen GC-väg till Torsås längs väg 504
2. Medel - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter med biltrafiken

Gullabo

Målpunkter och trafik

Orten har cirka 120 invånare och ligger längs med Gullabovägen (väg 504), i västra delen av Torsås kommun. På orten finns förskola och grundskola till årskurs 3 samt några arbetsställen. Gullabovägen har på den mest trafikerade sträckan genom orten en ÅDT på cirka 850 fordon varav cirka 80 tunga fordon.



Befintligt nät – korsningspunkter, trafiksäkerhet, blandtrafik

Inom orten finns ett knappt 500 meter långt cykelfält längs med västra delen av Gullabovägen. Det lokala vägnätet bedöms ha en låg trafikbelastning och blandtrafik kan därför accepteras. Korsningspunkterna med biltrafikens huvudnät har en låg standard.

Brister och kopplingar som saknas

Det saknas trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de mest trafikerade sträckorna av Gullabovägen. Ett sammanhängande cykelfält bör anordnas längs Gullabovägen genom orten. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör anordnas i korsningspunkter med biltrafikens huvudnät.

Prioritering

1. Medel - Kompletterande cykelfält längs Gullabovägen
2. Medel - Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkterna

Brömsebro

Målpunkter och trafik

Orten Brömsebro ligger längs E22 i sydöstra delen av Torsås kommun och orten delas med Karlskrona kommun. Bebyggelsen ligger i huvudsak väster om E22. Sammanlagt har orten strax över 200 invånare. Här finns något arbetsställe med kommersiell service men offentlig service saknas. Bussförbindelserna med Karlskrona och Torsås är relativt goda.

Vid Brömsebro har E22 en ÅDT på cirka 3 700 fordon varav cirka 400 tunga fordon. Brömsebrovägen som går igenom Brömsebro parallellt med E22 har en ÅDT på cirka 170 fordon varav cirka 5 tunga fordon.

Befintligt nät – korsningspunkter, trafiksäkerhet, blandtrafik

Inom Brömsebro finns inget gång- och cykelnät. Trafikbelastningen på det lokala vägnätet bedöms som så låg att blandtrafik kan accepteras. Korsningspunkter med E22 har en låg standard.

Brister och kopplingar som saknas

Med hänsyn till bristen på målpunkter inom orten och den låga trafikbelastningen på det lokala vägnätet saknas behov av nya gång- och cykelvägar. Korsningspunkter med E22 behöver förbättras.

Förslag till turistcykelled Fulvik-Brömsebro

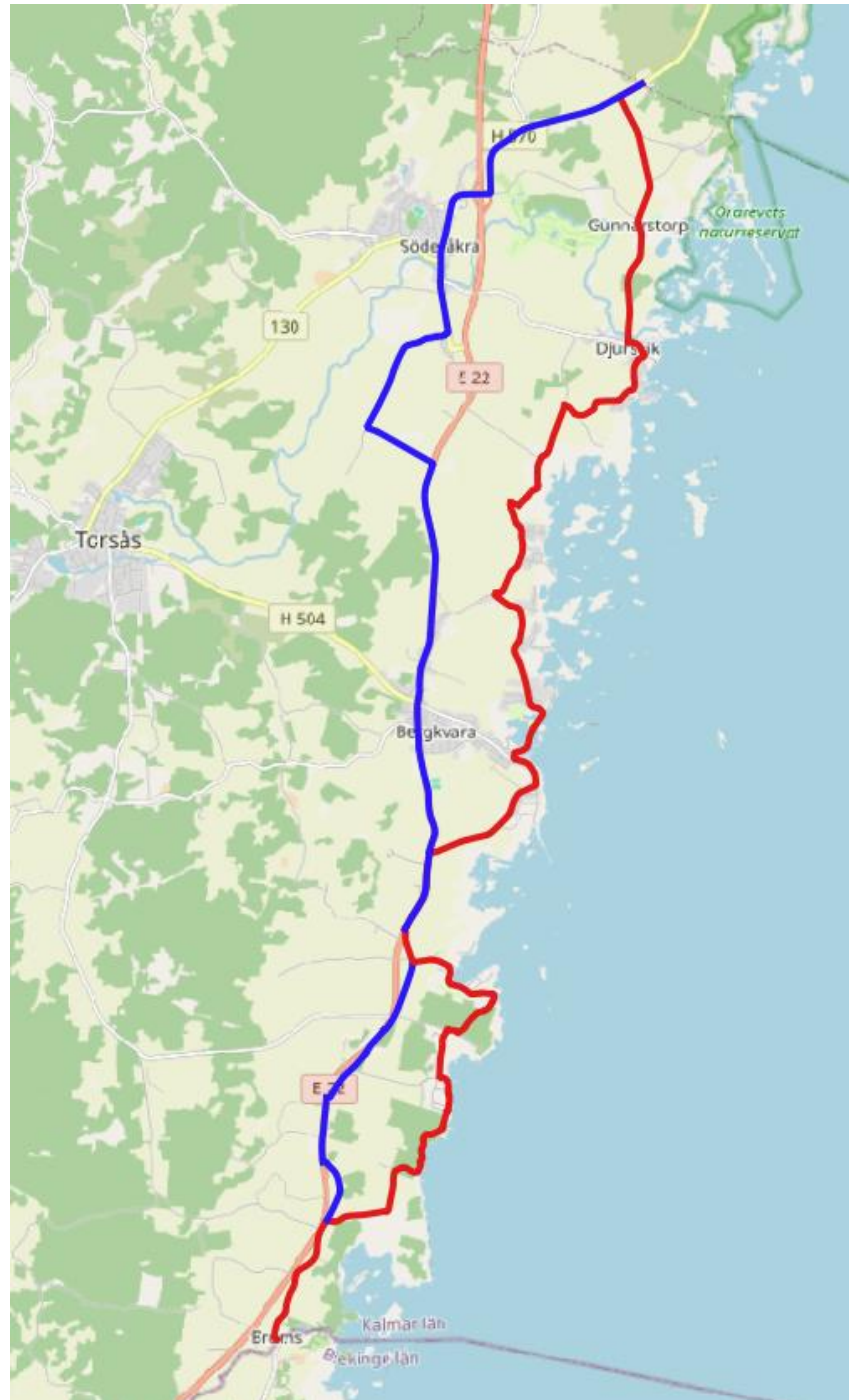
Enligt den regionala cykelinfrastrukturplanen behövs insatser för cykelturism kopplat till cykelleder såsom skyltning, kartor, näringslivsutveckling etc. Dessa insatser kommer att behöva hanteras separat med andra medel än de som finns i regional transportplan.

Den regionala besöksnäringstrategin beskriver besöksnäringen som en allt viktigare bransch i Sverige som har god potential för tillväxt och arbete. I handlingsplan för besöksnäring 2025 – 2027 anges, som aktivitet 22, att Region Kalmar län ansvarar för att undersöka möjligheten att arbeta vidare med ett kustnära cykelstråk som kan binda samman Kalmar län med i första hand Blekinge, men på sikt även Östergötland.

En turistcykelled i Torsås kommun som kopplar samman Karlskronas och Kalmars turistcykelleder skapar förutsättningar för en växande turismnäring i kommunen. Möjligheten att ansluta till starka turistmål i grannkommunerna som Kristianopel, Stufvenäs, Värnanäs, Ekenäs, m.fl. stärker kommunen som besöksmål.

Kan turistcykelleden kombineras med kommunens behov av cykelvägar för den egna befolkningen är detta att föredra. En sådan cykelled kanske inte kan gå så nära kusten som är önskvärt ur ett turistiskt perspektiv. Å andra sidan ger den möjligheter att erbjuda kommersiell service i de orter som passeras och på så sätt bidra till det lokala näringslivet.

Ett turiststråk genom kommunen är en inriktning som får utredas i ett längre perspektiv och tillsammans med angränsande kommuner.



Alternativ blå

Ett alternativ är att ansluta till den föreslagna sträckningen mellan orterna Söderåkra – Bergkvara – Brömsebro. Då nyttjas i stor utsträckning befintliga vägar och nuvarande E22 då den får en ny sträckning väster om Bergkvara. Komplettering med cykelvägar längs E22 behövs då på ett par ställen, se delsträckan Bergkvara – Brömsebro.

Med hänsyn till genomförbarhet och kostnader föreslås detta alternativ som huvudalternativ för en turistcykelled genom kommunen.

Alternativ röd

En utveckling av vandringsleden (Kalmarsundsleden) ger en turistcykelled nära kusten med vackra utblickar och tillgänglighet till vattnet. Sträckan ökar tillgängligheten till rekreatiomsområden för både turister och boende i kommunen. Anläggandet av en särskild turistcykelväg med en acceptabel standard (jämn grusväg, min 2,5 meter bred, tillgänglig för cykel med släp, etc.) som ligger nära kusten är relativt kostsamt att anlägga och underhålla. En sträckning närmre kusten förutsätter överenskommelser med fastighetsägare om tillträde och underhåll.

Vissa delar av bägge alternativen går i blandtrafik där hastigheten är skyltad upp till 70 km/h. Dessa sträckor bedöms ha en så låg trafikbelastning att blandtrafik kan accepteras. En kortare del av leden, mellan Bergkvara och Skäppevik, är på grund av terrängen inte möjlig att ta sig fram närmast kusten.

Finansiering

För att kunna genomföra föreslagna åtgärder är kommunen beroende av möjligheterna till externa bidrag och medfinansiering.

Region Kalmar län ansvarar för den regionala transportplanen där mindre investeringar i form av trafiksäkerhetsåtgärder av olika slag, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar och mobilitetshubbar i anslutning till det statliga vägnätet hanteras. Det finns särskilda medel som avsätts till cykelvägar längs statliga vägar i kommunerna. För kommunala gång- och cykelvägar finns ett bidrag till byggkostnaderna under förutsättning att gång- och cykelvägen kan byggas ut inom 12 månader.

Trafikverket ansvarar för den nationella transportplanen och utbyggnaden av de objekt som finns upptagna i den. Den nationella transportplanen är helt finansierad med statliga medel. De statliga vägar i Kalmar län som kan ingå i den nationella transportplanen är E22 samt riksvägarna 25 och 40. För att utbyggnaden av gång- och cykelvägar ska kunna finansieras via den nationella transportplanen måste gång- och cykelvägarna ingå i ett objekt för någon av dess tre statliga vägar.

Byggkostnader

För att kunna sätta de föreslagna åtgärderna i perspektiv till andra angelägna investeringar för kommunen är det värdefullt att kunna ange en ungefärlig kostnad, en schablonkostnad, även om de antagna beloppen är mycket osäkra och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. I en studie av Trivector (Trivector Traffic Rapport 2021:97, version 1.2, sid 21) sägs om schablonkostnader att de många gånger är för lågt satta vilket innebär att för lite pengar avsätts i kommunernas och regionernas budgetar.

Kostnaderna för utbyggnad av gång- och cykelvägar varierar och är beroende av bland annat:

- Markåtkomst
- Bredd på bilväg
- Markbeskaffenhet och geoteknik
- Standard – separat GC-väg eller målade cykelfält
- Bredd på GC-banan
- Belysning
- Skyltning
- Projektering och byggherrekostnader

I den ovan nämnda studien från Trivector finns exempel på beräknade kostnader för olika åtgärder. Kostnadsuppskattningarna gäller uppgifter från 2004 till 2020. De kostnader som anges för 2020 uppgår till 4 800 kr/lm för en 2,5 meter bred GC-väg inkluderande nyanläggning, belysning, skyltning, målning och byggherrekostnader. Enligt Region Kalmar län ligger Trafikverkets byggkostnader för GC-vägar i länet på närmre 10 000 kr/lm i dagens penningvärde.

Kostnaden för ett cykelfält varierar beroende på förutsättningarna. Är vägen tillräckligt bred och det handlar om en enklare markering (limmade kantstöd och stolpar) antas kostnaden till cirka 1/3 av kostnaden för en GC-väg, dvs cirka 3 000 kr/lm.

Motsvarande kostnad för att hastighetssäkra passager beräknades 2020 till 230 000 kr per passage, inkluderande rivning, nyanläggning, skyltning och ytmarkering. Om vi antar att dessa kostnader ökat i motsvarande grad som GC-vägarna är kostnaden i dagens penningvärde cirka 480 000 kr.

För turistcykelleder bedöms en enklare sommarcykelväg vara tillräckligt. Jämn, grusbelagd och med en bredd på cirka 2,5 meter uppskattas kostnaderna till cirka 2 000 kr/lm.

Nedanstående tabell redovisar dessa antagna byggkostnader för de föreslagna åtgärderna.

Mellan orter

Under genomförande

Torsås – Söderåkra

Bekostas genom regional transportplan.

Hög prioritet

Söderåkra – Halltorp

En särskild utredning i samverkan med Kalmar kommun, Region Kalmar län och Trafikverket får klarlägga lämplig sträckning och standard på cykelvägen.

Torsås – Bergkvara

I den regionala cykelinfrastrukturplanen anges att sam- eller medfinansiering bör diskuteras i arbetet med planering/avtalsskrivning av Förbifart Bergkvara.

Den sammanlagda sträckan är 4 250 meter och kostnaden för en separat GC-väg uppskattas till 42 500 000 kr.

Söderåkra – Bergkvara

Befintliga vägar kan nyttjas när förbifart Bergkvara är klar. En trafiksäker passage av E22 samt cykelfält höjer standarden på sträckan.

I den regionala cykelinfrastrukturplanen anges att sam- eller medfinansiering bör diskuteras i arbetet med planering/avtalsskrivning av Förbifart Bergkvara.

Ej aktuell

Torsås – Gullabo

För en sträcka på 13 km uppskattas kostnaden för en separat GC-väg till 130 000 000 kr.

Bergkvara – Brömsebro

Befintliga vägar kan nyttjas när förbifart Bergkvara är klar. Cykelfält på befintliga vägar höjer standarden på sträckan. En sträcka på sammanlagt cirka 1 450 meter behöver kompletteras med separat GC-väg längs E22. Kostnaden uppskattas till 14 500 000 kr.

Inom orter

Torsås

Prioritet	Förslag	Å pris (st eller lm)	Antal (st eller m)	Summa (kr)
Hög	GC-väg över Applerumsån	Särskild utredning tillsammans med Trafikverket.		
Hög	GC-väg längs Kalmarvägen från	10 000 kr/lm	Cirka 1 120 meter	11 120 000

	Gunnilkrokavägen till Norre-gatan/Lunnagatan I samråd med Trafikverket			
Medel	Korsningar med biltrafikens huvudnät I samråd med Trafikverket	480 000 kr	5 st	2 400 000
Medel	GC-väg från Allfargatan till Torskolan respektive Hälsocentralen I samråd med Trafikverket	10 000 kr/lm	2 st med en sammanlagd längd på cirka 270 meter	2 700 000
Medel	GC-väg från Kalmarvägen till Mjölnerskolan	10 000 kr/lm	Cirka 240 meter	2 400 000
Medel	GC-väg söder om bensinmacken mellan Applerumsgatan och Kalmarvägen	10 000 kr/lm	Cirka 70 meter	700 000
Låg	Cykelparkering vid målpunkter	Oklart. Beroende av ambitionsgrad på cykelparkering (tak, ramlås, pump etc)	Beroende på ambitionsgrad och fastighetsägarnas intresse	

Söderåkra

Prioritet	Förslag	Å pris (st eller lm)	Antal (st eller m)	Summa (kr)
Hög	Kopplingen mellan GC-trafikens huvudnät och GC-vägen till Torsås	10 000 kr/lm	Cirka 500 meter längs Gamla Prästgårdsvägen	5 000 000
Medel	Kompletterande GC-väg och korsningspunkter längs Idrottsvägen	10 000 kr/lm 480 000 kr	Cirka 340 meter 4 st	3 400 000 1 920 000

Bergkvara

Prioritet	Förslag	Å pris (st eller lm)	Antal (st eller m)	Summa (kr)
Hög	Kopplingen mellan GC-trafikens huvudnät och föreslagen GC-väg till Torsås längs väg 504	10 000 kr/lm	Cirka 100 m	1 000 000
Medel	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter med biltrafiken	480 000 kr	3 st	1 440 000

Gullabo

Prioritet	Förslag	Å pris (st eller lm)	Antal (st eller m)	Summa (kr)
Medel	Cykelfält längs väg 504	3 000 kr/lm	Cirka 600 m	1 800 000

Brömsebro

Prioritet	Förslag	Å pris (st eller lm)	Antal (st eller m)	Summa (kr)
Medel	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för passage av E22	Oklart. E22 kräver särskilda åtgärder. Bör utredas tillsammans med Trafikverket.	1 st	

Turistcykelled

Alternativ Blå nyttjar befintliga vägar och har i princip samma kostnad som delsträckorna Söderåkra – Bergkvara och Bergkvara – Brömsebro.

Alternativ Röd nyttjar befintliga mindre vägar men en komplettering bedöms som nödvändig på sammanlagt ca 3 km. Kostnaden för detta uppskattas till cirka 6 000 000 kr.

Ett turiststråk genom kommunen är en inriktning som får ses i ett längre perspektiv och tillsammans med angränsande kommuner.



Torsås kommun, Allfargatan 26, Box 503, 385 25 Torsås

Hemsida: www.torsas.se, e-post: info@torsas.se, telefon: 010-35 33 100