

Förstudie

BANVALLSLEDEN SOM NATIONELL CYKELLED



Utredningen har genomförts med stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden genom Leader Linné Småland.

UPPDRAG 306869, Förstudie Banvallsleden

Titel på rapport: Banvallsleden som nationell cykelled

Status: Slutversion

Datum: 2021-06-23

MEDVERKANDE

Beställare: Ljungby kommun

Kontaktperson: Maria Jamieson

Konsult: Jonas Hedlund, Tyréns (utredning), Jakob Fahlstedt, Tyréns (inventering)

Uppdragsansvarig: Jonas Hedlund

Kvalitetsgranskare: Jakob Fahlstedt

SAMMANFATTNING

Banvallsleden är en ungefär 230 km lång cykelled från Halmstad till Karlshamn. Denna utredning syftar till att beskriva ledens nuvarande skick och dess potential samt föreslå lämpliga åtgärder med kostnadsuppskattningar. Därutöver även ge förslag på organisation och kostnadsfördelning. Efter förstudien är förhoppningen att få en grund att stå på för det vidare arbetet för att ansöka om att bli nationell cykelled.

Leden har utretts med utgångspunkt från handledningen Cykelleder för rekreation och turism - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning där ett antal kvalitetskrav ska uppfyllas för att leden ska godkännas som nationell cykelled.

Leden är en underutnyttjad resurs med god potential att bli en nationell cykelled med höga småländska naturvärden som skiljer sig från de idag befintliga nationella cykellederna. Underlaget är varierat varför besökaren redan innan måste upplysas om att det endast undantagsfall är asfalterat.

Det finns en besöksnäring utmed leden som redan idag kan erbjuda mat och boende i jämna intervaller men fler aktörer vore att föredra för att kunna erbjuda kortare etapper för ovana cyklister eller barnfamiljer. Utmed leden finns utöver naturen med skogarna och sjöarna även lokala hotspots med egna profiler som Simlångsdalen, Sagobygden och Åsnen. Hela banvallen har i sig också en industrihistoria som bör tydliggöras utmed leden i en samlad berättelse mot besökarna.

På ett övergripande plan håller leden hög trafiksäkerhetsnivå och den främsta infrastrukturella utmaningen är bristande kvalitet på underlaget där det på ungefär 30 km är på gränsen till acceptabelt och ett nytt slitlager hade varit att föredra. Dessa mindre allvarliga brister skulle kosta ungefär 3,9 miljoner kr att åtgärda. Dessa brister är inte nödvändiga att åtgärda för att öppna leden som nationell cykelled men det skulle göra att leden i högre grad kan marknadsföras tillsammans med de tre redan befintliga nationella cykellederna.

Det finns också sju mer allvarliga brister som måste åtgärdas innan det blir aktuellt att öppna som nationell cykelled. Kostnaden för att åtgärda dessa är ungefär 1,4 miljoner kr. Utöver investeringskostnader tillkommer även kostnader för underhåll, men hur stora dessa är beror på ambitionsnivån.

Organisationsupplägget som föreslås är att spegla de redan befintliga cykellederna med en stark ledhuvudmannaorganisation och tematiska undergrupper för infrastruktur, besöksnäring och marknadsföring. Till det bör en styrgrupp bildas för att hantera strategiska frågor. Grupperna kan i vissa fall vara redan befintliga som lägger Banvallsleden till agendan.

Även kostnadsfördelningen föreslås vara likadant upplagd som för de tre befintliga nationella cykellederna där alla bidrar efter befolkningsstorlek och ledlängd till ledhuvudmannaorganisationen. Alla infrastrukturkostnader föreslås finansieras av respektive kommun i gängse ordning för det.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND	6
1.1	SYFTE.....	6
1.2	NULÄGE.....	6
1.3	KRAV PÅ EN NATIONELL CYKELLED	7
1.3.1	BESLUTSGRUNDANDE KRITERIER.....	7
1.3.2	ICKE BESLUTSGRUNDANDE KRITERIER.....	8
2	POTENTIAL	10
2.1	CYKELTURISM.....	10
2.2	LEDENS MARKNAD	10
2.2.1	MÅLGRUPP	12
2.3	INTÄKTER.....	12
3	BRISTER OCH ÅTGÄRDER SOM INTE RÖR INFRASTRUKTUREN.....	14
3.1	FÖRANKRING	14
3.2	ATTRAKTIVITET	14
3.3	INFORMATION OCH KOMMUNIKATION	15
3.4	KVALITETSSÄKRING.....	15
4	BRISTER OCH ÅTGÄRDER PÅ INFRASTRUKTUREN	16
4.1	ÖVERGRIPANDE ANMÄRKNINGAR.....	16
4.2	BESLUTSGRUNDANDE INFRASTRUKTURBRISTER	17
4.2.1	GENERELLA NOTERINGAR	17
4.2.2	GRÄNSEN MELLAN HALLAND OCH KRONOBERG	18
4.2.3	PASSAGE VÄG 545 NORR OM BYHOLMA	19
4.2.4	PASSAGE SJÖVÄGEN VID STAVSJÖ.....	21
4.2.5	UTMANINGEN VID TREHÖRNINGSSJÖARNA.....	23
4.2.6	VÄSTER OM BJÖRKEMON	25
4.2.7	UTMANINGEN ÖSTER OM VISLANDA	26
4.2.8	VÄG 677 UTMED ÅSNEN	29
4.3	ICKE BESLUTSGRUNDANDE INFRASTRUKTURBRISTER.....	30
4.3.1	BOMMAR OCH GRINDAR.....	30
4.3.2	UNDERLAGET	30
4.4	SAMMANSTÄLLNING AV INFRASTRUKTURKOSTNADER	30
4.4.1	INVESTERINGAR.....	30
4.4.2	UNDERHÅLL	32
5	ORGANISATION	33
5.1	FÖRSLAG PÅ ORGANISATION.....	33

5.1.1 UPPFÖLJNING	34
5.2 FÖRDELNING AV KOSTNADER	34
5.2.1 KOSTNADSUPPSKATTNINGAR	34
5.2.2 KOSTNADSFÖRDELNING	35
5.3 FINANSIERING.....	36
6 SLUTSATSER.....	37

1 BAKGRUND

Banvallsleden är en cykelled som sträcker sig från Halmstad till Karlshamn, ungefär 250 km. Den går genom ett omväxlande landskap, i huvudsak genom skog och passerar många sjöar. Huvuddelen går på nedlagd banvall, därav namnet.

Det har hittills varit Svenska cykelsällskapet som har organiserat och förvaltat arbetet med Banvallsleden under många år.

Sedan 2014 är det möjligt att ansöka om att bli kvalitetssäkrad som nationell cykelled för rekreation och turism och hittills finns tre nationella cykelleder, vilka sitter ihop: Kattegattleden, Sydostleden och Sydkustleden. Banvallsleden knyter samman dessa och bidrar på så vis till en helhet. I Sverige pågår arbete på flera håll för att skapa fler nationella cykelleder. Sedan 2019 är det heller inte möjligt att få ekonomiskt stöd från Trafikverket för vägvisningen av en led som inte är kvalitetssäkrad enligt framtagna krav.

Denna förstudie är beställd av Ljungby kommun tillsammans med Alvesta kommun och Tingsryds kommun med ekonomiskt stöd från Leader Linné Småland.

Under framtagandet av denna rapport har intervjuer med representanter från besöksnäringen utmed leden gjorts. Därutöver även med representanter från destinationsutveckling och turism samt med representanter från Region Skånes och Region Hallands ledhuvudmannaskap för de tre redan befintliga nationella cykellederna. Hela leden har cyklats och en stor mängd bilder från inventeringen finns på Mapillary.com.

1.1 SYFTE

Syftet med denna förstudie är att:

- Beskriva Banvallsledens nuvarande skick
- Föreslå åtgärder där betydande brister finns
- Beskriva Banvallsledens potential och sammanhang
- Ge rekommendationer kring organisering och finansiering

Efter förstudien är förhoppningen att få en grund att stå på för det vidare arbetet för att ansöka om att bli nationell cykelled.

1.2 NULÄGE

Idag marknadsförs Banvallsleden genom Svenska cykelsällskapet och berörda kommuner. Leden finns även i Google maps och på Open street map. Hela leden är uppskyltad och cyklingsbar även om det bitvis saknas vägvisning och att skicket kan vara bristfälligt samt bitvis inte trafiksäkert i önskad omfattning.

1.3 KRAV PÅ EN NATIONELL CYKELLED

I rapporten *Cykelleder för rekreation och turism* (Trafikverket, 2017)¹ som Referensgruppen för cykelturism ligger bakom finns ett antal krav som ska uppfyllas för att få klassas som nationell cykelled. Beroende av längd kan lederna vara lokala, regionala eller nationella där Banvallsledens längd gör att den bör klassas som nationell cykelled.

1.3.1 BESLUTSGRUNDANDE KRITERIER

De beslutsgrundande kraven är följande:

Förankring

Leden ska ha en utpekad huvudman med uppgift att förvalta leden, säkra dess kvalitet och företräda leden i kontakter utåt. Ledens sträckning är förankrad med berörda kommuner, regionförbund och Trafikverkets region. En ledhuvudman kan vara ett regionförbund eller regionalt samverkansorgan, en kommun eller annan organisation som är en juridisk person.

Tillgänglighet (förutom tillgänglighet med kollektivtrafik)

Leden ska gå att använda på ett komfortabelt sätt under cykelturistsäsongen (april till oktober) och är tillgänglig för cyklar med släp. Cykelfällor, som är ganska vanliga i Sverige, är stora hinder för en cyklist med tungt bagage eller med släp. Ofta måste man lyfta en del av cykeln för att kunna gå igenom.

Komforten avgörs av beläggning, bredd, höjdskillnader och eventuella hinder. Hårdgjord yta rekommenderas, men i naturområden kan grus vara ett alternativ på korta sträckor, om det är jämnt, välbundet och dammfritt. En cyklist på en cykel med två hjul är maximalt 0,75 meter bred och en trehjulig cykel är maximalt 1,50 meter bred. För en cyklist på en vanlig cykel krävs en markyta på 1 meter (på bredden). Komforten höjs om två cyklister kan cykla bredvid varandra. Om en led har en lutning över 7 procent (6 grader) på längre sträckor måste det finnas tydlig information om detta i marknadsföringsmaterial.

Tillstånd

Det ska från berörda väghållare finnas tillstånd för utmärkning. I avtal med enskilda väghållare (med och utan statsbidrag) regleras rättigheter och skyldigheter.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul, röd och lila standard där grön nivå är den önskvärda. Röda sträckor får inte överstiga mer än 10 procent av den totala sträckan och lila partier får inte förekomma alls. I handledningen finns ett antal tabeller för detta varav den mest betydelsefulla finns i figuren nedan.

¹ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/31921/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_145_cykelleder_for_rekreation_och_turism.pdf

Trafiksäkerhet utanför tätbebyggt område (tabell 4)

Hastighet i km/tim för aktuell sträcka	SDT (antal motorfordon/dygn på sommaren) för aktuell sträcka	Förutsättningar och bedömning av trafiksäkerhet
60	< 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
		Cykelbana, cykelfält
	> 2 000	Blandtrafik
		Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
70	< 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
		Cykelbana
	> 500–2 000	Cykelfält
		Blandtrafik
	> 2 000	Cykelbana
		Cykelfält
Blandtrafik		
Blandtrafik		
80	< 250	Cykelbana
		Cykelfält, blandtrafik
	250–1 000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
	> 1 000	Cykelbana
Cykelfält, blandtrafik		
Blandtrafik		
≥ 90	-	Cykelbana
		Cykelfält, blandtrafik

Tabell 4. Tabell för bedömning av trafiksäkerhet utanför tätbebyggt område.

Det finns även krav på korsningsutformningar, men de kan istället läsas i handledningen. Vidare i rapporten kommer Banvallsledens avvikelser från kraven att beskrivas.

1.3.2 ICKE BESLUTSGRUNDANDE KRITERIER

Utöver dessa krav finns även kriterier som bör uppfyllas men är inte beslutsgrundande vid ansökningstillfället. Dessa är:

Attraktivitet

Attraktiviteten påverkas av många olika faktorer, till exempel trafikbuller, störande trafik som gör att man inte kan cykla bredvid varandra, natur och landskap (urskog, artrikedom, kulturhistoriska kvaliteter, sevärdheter, med mera), gestaltningen av cykelvägen och levande bygd. Med vissa mellanrum vill en cyklist gärna cykla genom levande bygd. Byar och orter längs med leden höjer attraktiviteten.

Övernattningsmöjligheter och matställen bör ligga på rimligt avstånd från varandra, vilket kan vara med 30 kilometers avstånd. För matställen är 10 kilometer ett rimligt avstånd. Cyklisterna ska inte tvingas till alltför stora omvägar för att nå ett mål. En enkel riktlinje är att omvägen är maximalt 25 procent längre än den snabbaste vägen. En omväg som är mer än 25 procent längre är acceptabel om det finns särskilda skäl utifrån turistisk attraktivitet.

Tillgänglighet med kollektivtrafik

Det är inte ett krav att det ska gå att ta med cykel på kollektivtrafiken, åtminstone till ledens start- och målorter.

Kommunikation

Ledens lämplighet för olika målgrupper ska anges tydligt i informationsmaterial som kommuniceras om leden. Om leden eller delar av leden inte är lämpliga för vissa målgrupper (till exempel barn eller äldre) måste detta framgå av informationsmaterialet. I informationsmaterialet måste man även redovisa under vilken period på året cykelleden och tillhörande service är tillgänglig. Målgruppen måste också kunna hitta information om tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten att ta med cykel på tåg eller hyra en cykel på plats. Ledens sträckning ska finnas redovisad på en karta och på internet.

Kvalitetssäkring

Ledhuvudmannen ska ha en långsiktig plan och budget för förvaltning, kvalitetssäkring av service, utveckling och marknadsföring, kvalitetssäkring av infrastrukturen och kvalitetssäkring av utmärkningen längs cykelleden. Detta garanterar att engagemanget och ansvaret fortsätter efter det att en led har fått utmärkning.

Vid ansökan är kvalitetssäkring inte beslutsgrundande, men efter utmärkningen är detta mycket viktigt för att bibehålla ledens status.

Rapporten *Cykelleder för rekreation och turism* är under revision och en del förändringar är att vänta, inte minst tabellen som visas ovan som i remissversionen föreslås ersättas med en ny tabell. Förekomsten av vägren föreslås få större betydelse likaså subjektiva bedömningar.

2 POTENTIAL

2.1 CYKELTURISM

Banvallsleden ligger i skärningen mellan cykelturism och naturturism. Det finns flera marknader för cykelturism, vilket Tillväxtverkets rapport *Nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling* (Tillväxtverket, 2018)² ger exempel på. Det kan vara den traditionella cykelturistleden där de tre redan befintliga nationella cykellederna finns: Asfalterat, mycket att uppleva och ett brett utbud av boenden och restauranger.

En annan stor marknad är mountainbike, eller stigcykling som det ibland kallas och downhillcykling som under flera dagar kan utgå från samma plats, exempelvis en vintersportanläggning som kan förlänga sin säsong. Ytterligare en marknad är landsvägcykelturisterna där exempelvis Bjärehalvön och Mallorca är exempel på resmål. För dessa två marknader behöver besökaren inte ta med packning på cykeln eftersom den sover på samma boende under flera dagar.

Naturen är ett av Sveriges främsta varumärken internationellt visar *Hållbar naturturism och ekoturism på landsbygden* (visit Sweden 2016)³. De viktigaste trenderna som de lockar naturturister till Sverige är främst:

- Semestern som en tid för personlig utveckling.
- "Soft-adventure" - ökad efterfrågan på bekväma och tillrättalagda naturupplevelser. Soft adventure är en naturturism som inte kräver så mycket erfarenhet och som inte innebär något risktagande
- Längtan till naturen och äkta upplevelser i en alltmer stressad värld.
- Ökad insikt om vikten av en hälsosam livsstil.

Under 2016 utgjorde de "naturfokuserade resenärerna" 22 procent av samtliga globala resenärer på Visit Swedens 11 prioriterade marknader. Det motsvarade drygt 25 miljoner personer som potentiell målgrupp. Den absolut största andelen i målgruppen Natur återfinns i Tyskland, följt av USA.

2.2 LEDENS MARKNAD

Tillväxtverkets rapport trycker på att cykelleder ska utgå från de lokala förutsättningarna. Banvallsleden lockar dem som tycker om grusvägar men som inte är så förtjust i backar. Den som liksom vandrarna uppskattar skogens lugn och skönhet. Banvallsleden är ovanlig i att den under så stor del av sträckan i lätt upphöjd majestät skär genom landskapet på cykelväg och inte på skogsvägar tillsammans med enstaka bilar.

En rimlig inriktning kan vara att Banvallsleden ska bli Sveriges bästa och första nationellt klassade grusvägsled, eller Gravel bike-led. Efter elcykeln är Gravel bike en av de mest växande cykeltrenderna. Cyklarna är blandningar mellan mountain bike och racercykel och har snabbt blivit populärt bland dem som vill motionscykla såväl som för dem som har lite längre till arbetet och ändå vill cykla på en cykel som inte får punktering så lätt och som även fungerar fint under vinterhalvårets underlag med

²

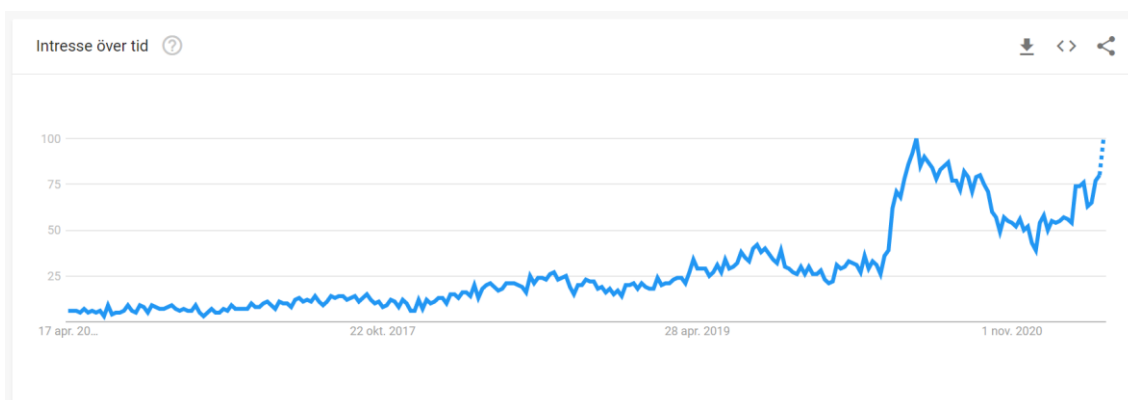
<https://tillvaxtverket.se/download/18.2424c0e91699a2ca6a994841/1553873568993/Tillv%C3%A4xtverkets%20slutrapport%20nationell%20kartl%C3%A4ggning%20cykelturism.pdf>

³ https://www.visitvarmland.org/sites/default/files/Filer/forstudie_naturturismprogrammet.pdf

grus, snö och lövhalka om vartannat⁴. Det finns elassisterade Gravel bikes också. Cykelleden går också utmärkt att cykla på den typ av touringcykel som är vanlig hos cykelturister och som också är den mest efterfrågade hos cykeluthyrare. Däremot funderar inte landsvägsracerdäck. Ska Banvallsleden vara en gruscykelled kan det snarare vara "för mycket" asfalt på leden som helhet, men bedömning är att så inte är fallet, det viktigaste är att vägarna är lågtrafikerade. Men det finns för Banvallsleden inga skäl att vid flera lokaliseringalternativ undvika grusvägar till förmån för asfalt, vilket kan vara fallet för andra nationella cykelleder som planeras.



Gravel bike eller grusvägscykel. För övrigt den cykel som användes under inventeringen.



Sökningar på Google efter "Gravel bike" enligt Google trends.

⁴ <https://cyclingindustry.news/gravel-bike-market-analysis/>

Banvallsleden kan med tanke på underlaget idag tyvärr inte ses som ett sätt att knyta ihop Kattegattleden och Sydostleden om man i kommunikationen inte är tydlig med att det krävs en annan typ av cykel och att naturen och stillheten snarare än fiskeläger, städer utmed kusten och "händelerikt", lockar. Även om underlaget skulle förbättras är rapportens rekommendation att grusunderlag ska vara det huvudsakliga underlaget, inte asfalt.

2.2.1 MÅLGRUPP

Konkurrensen på denna marknad är begränsad i Sverige. Det finns inga nationellt klassade cykelleder i grussegmentet, däremot finns det i det närmaste oändligt med möjligheter för grusvägscyklister att hitta leder i Sverige eftersom det enligt allemansrätten är tillåtet att cykla på alla grusvägar (även dem bakom bom). Det mycket lågtrafikerade grusvägnätet är i Sverige ett betydligt större vägnät än det asfalterade.

Genom att Banvallsleden blir Sveriges bästa cykelled som inte går på asfalt är det möjligt att locka just den målgruppen som är ute efter det. Att direkt konkurrera med de tre nationella cykellederna eller de leder som redan finns kring populära besöksmål som exempelvis Göta kanal kommer att bli svårt. Leden passerar helt inte lika mycket att se, äta eller bo på och inte heller har samma komfortabla underlag.

Hur bred målgrupp leden ska ha påverkar ambitionsgraden för själva leden. Ska leden gå att cykla på med en vanlig elcykel breddas målgruppen avsevärt, men innebär även högre kostnader för att göra i ordning underlaget. Ska leden vara barntillvänd bör det vara möjligt att ta leden i kortare etapper. Boenden, exempelvis som vindskydd, bör därför finnas mer frekvent.

Men målgruppen påverkas inte bara av den fysiska infrastrukturen, utan även av kringtjänster som exempelvis möjligheten att hyra cykel på ett ställe och lämna på ett annat, att få packningen skjutsad mellan boendena exempelvis.

Som utländska besökare uppskattas att danskar, tyskar och holländare är vanligast och också de grupper som i första hand ska adresseras i marknadsföringen och paketförsäljningen utomlands.

2.3 INTÄKTER

Att satsa på Banvallsleden är en satsning på den lokala besöksnäringen. Besöksnäringen är en arbetsintensiv bransch som skapar arbetstillfällen, inte minst lågkvalificerade. Omfattningen av dessa effekter är svåra att sätta om. VTI konstaterar i *Cykelturism – en litteratursammanställning och omvärldsanalys* (VTI, 2019)⁵ att det finns svårigheter att mäta och beräkna effekterna samt att skilja cykelturism från turism generellt. Dels på grund av icke tillgänglig statistik, dels på grund av vilka metoder och variabler som bör ingå och vad man ska jämföra med. Även *Turismens samhällsekonomiska effekter – Förstudie om utvecklingsbehovet av bättre metoder och modeller i den nationella transportinfrastrukturplaneringen* (Trafikverket, 2017)⁶ har fokus på den traditionella cykelturismen med utgångspunkt i återbetalning av investering i nya cykelvägar. För Banvallsleden är investeringsbehovet relativt begränsat då Banvallsleden infrastrukturmässigt i det närmaste är klar (inte helt, vilket rapporten återkommer till).

⁵ <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1332728/FULLTEXT04.pdf>

⁶ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18814/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_035_turismens_samhallsekonomiska_effekter.pdf

Turisten efterfrågar enligt VTI god service och aktiviteter med god standard. Området som Banvallsleden går igenom har idag ett relativt begränsat utbud av boenden och restauranger jämfört med andra delar av landet där cykelleder förläggs. Det kan därför vara en utmaning att få lokala näringsidkare att tro på leden samtidigt som det är svårt att skapa en attraktiv led utan att besöksnäringen redan finns på plats.

Enklast att generera intäkter är om Banvallsleden fyller en outnyttjad resurs, vilket exempelvis banvallen i sig är eller om det redan finns boenden som kan öka beläggningen utan att en betydande kostnad uppstår. Men för att skapa en mer attraktiv produkt krävs visst mod att öka öppettider, skapa fler sängplatser, öppna nya boenden och restauranger, samt inte minst uppgradera banvallen.

Banvallsleden kommer generellt ha lägre turismekonomisk omsättning per gästnatt än många andra delar av turistbranschen då det helt enkelt finns mindre möjligheter för turister att omsätta pengar. Uppskattningsvis kan dygnsutläggen per person vara 300 - 1000 kr. Med cirka 40-50 km cykling per dag ger Banvallsleden ungefär fyra gästnätter per besökare. Efter intervjuer med näringsidkare utmed leden uppskattas att leden idag cyklas av ungefär 10 cyklister per dag ("Det kommer några då och då", "cirka 20-25 per dag", "en och annan", "någon om dagen", "det händer"). Uppskattningsvis är antalet också varierat med fler cykelturister i västra delen av leden än i mittersta. Det bekräftas i miss mån av intervjuerna och av Strava Heatmap.

Tabell 1. Turismekonomiskt räkneexempel samt potential till ökning som utgår från 50 dagliga cykelturister.

Antal	Enhet	Möjlighet till ökade intäkter
50	Besökare varje dygn	Mer marknadsföring, fler paket
500	Dygnsspending per besökare	Fler restauranger, boenden, kanotuthyrningar mm
4	Dygn per besökare	Möjliggöra kortare etapper, göra det attraktivt att stanna två nätter på samma ställe.
50	Dygn per säsong	Förlänga säsongen
5 000 000	Kr intäkt per år	

Ett sätt att öka flera av intäkterna är att höja nivån på leden, i huvudsak trafiksäkerhetsnivån och rastplatser, så att även barnfamiljer blir en målgrupp. De cyklar kortare etapper per dag och spenderar antagligen mer per dygn.

3 BRISTER OCH ÅTGÄRDER SOM INTE RÖR INFRASTRUKTUREN

3.1 FÖRANKRING

Banvallsledens nuvarande ledhuvudman kan ses vara Svenska Cykelsällskapet. Vid flera intervjuer har framgått, vilket också är denna utrednings ståndpunkt, att huvudmannskapet ska lämnas över till en mer lämplig lokal aktör. Förslag presenteras under kapitlet "Organisation".

3.2 ATTRAKTIVITET

I handledningen för nationella cykelleder är attraktivitet ett icke beslutsgrundande kriterium. Och här är banvallsleden attraktiv på sitt vis. Leden erbjuder något annat än de befintliga nationella cykellederna, den verkar på en annan marknad.

Enligt handledningen ska det gärna vara högst 30 km mellan övernattningsmöjligheter. I glesbygden (där vi är) kan avstånden mellan matställen också vara liknande. Enligt Tripadvisor finns det boende Halmstad, Simlångsdalen, Lidhult, Ljungby (dit det är mer än 30 km), Alvesta (om väg pekas ut dit), Grimslöv, Torne, Ålshult, Ryd. Vidare går leden tillsammans med Sydostleden, som redan är godkänd som nationell led. För restauranger är det liknande, men matställen finns på fler ställen. Eftersom Banvallsleden vänder sig till en målgrupp som liknar vandrare hade det möjligtvis varit en styrka om det finns vindskydd utplacerade med jämna mellanrum som på vandringsleder. Det ger inte samma turismekonomiska värde som boenden (där besökare betalar för sig) men skulle göra leden till ett tryggare val.

Det finns även ganska begränsat med restauranger som inte är pizzerior utmed leden.

För övrigt finns även mycket begränsat med cykelhandlare eller cykelreparatörer utmed leden. Eftersom underlaget är av lägre kvalitet än på asfalterade leder är det viktigt att rekommendera alla besökare att ta med extraslangar, men det bör även finnas lagningskit eller liknande utplacerat, så kallade servicestationer. Vid servicestationerna bör det även vara möjligt att ladda telefonen och elcykeln.

Då leden går så enskilt är det inte heller möjligt att låsa fast cykeln vid ett träd och fortsätta med buss vid nödläge. Det finns i många fall helt enkelt inga bussar.

För att öka ledens attraktivitet kan det vara värt att undersöka intressanta platser och besöksmål som ligger i närheten av leden men som leden idag inte passerar. Går det att flytta leden eller bara göra avstickare? Även om Banvallen i sig är en tillgång så bör utgångspunkten för hur leden ska dras vara besöksmålen i första hand. Idag finns en rad besöksmål som inte ligger direkt utmed leden. Det är viktigt att skylta till dessa. Det kan göras med samma skyltutformning som för leden i stort, men kommer till skillnad från dessa inte finansieras av Trafikverket.

Det finns idag etablerade hotspots för besöksnäring utmed leden, Simlångsdalen exempelvis, som kan vara förebild för andra platser eller byar.

Banvallsleden i sig bär på en kulturhistoria som bör lyftas. Samtidigt som hotspots lyfts bör även historien om varför järnvägen kom till och utvecklades lyftas. "Att skapa ett 20 mil långt järnvägshistoriskt friluftsmuseum", som det beskrivs på Banvallsledens hemsida. Viss industrihistoria som hör järnvägen till ligger avsides leden, Huseby bruk exempelvis. En sammanhållen historia saknar de tre nuvarande nationella cykellederna, vilket skulle vara en fördel för Banvallsleden.

Cykeluthyrning vid start och mål, men även däremellan, hade varit ett mervärde. I samtal med en uthyrningsaktör, som till viss del redan finns i området, framförs önskemål att involvera både dem och boenden i processen så man redan innan leden öppnar kan ordna med utökad cykeluthyrning vid hotspots med tillhörande bokningssystem och möjlighet att köra packning och hyrcyklar mellan boendena.

3.3 INFORMATION OCH KOMMUNIKATION

Marknadsföring av leden är en självklarhet. Idag står svenska cykelsällskapet för domän och ett visst tryckt material, men tilltalet känns lite till åren. Materialet och kännedomen om leden sprids dessutom av exempelvis Destination Småland och Åsnen samt turistbyråerna och besöksmålen.

Som åtgärd föreslås att huvudansvaret för att ta fram den externa kommunikationen, i synnerhet internationell marknadsföring, bör samlas till en ansvarig aktör. Läs mer om det i kapitlet "Organisation".

3.4 KVALITETSSÄKRING

Att under lång tid upprätthålla en cykelled av hög kvalitet kräver en lämplig organisation. Hur detta ska ske presenteras även det nedan under "Organisation".

4 BRISTER OCH ÅTGÄRDER PÅ INFRASTUKTUREN

4.1 ÖVERGRIPANDE ANMÄRKNINGAR

Inledningsvis uppfyller leden inte de krav som ställs på tillgänglighet. I handledningen står "grus vara ett alternativ på korta sträckor, om det är jämnt, välbundet och dammfritt". Det lever inte Banvallsleden upp till. I remissförslaget för kommande krav har formuleringen kring kortare sträckor strukits, vilket gör att leden av det skälet skulle accepteras. Däremot är underlaget inte alltid välbundet och dammfritt.

Bedömningen är också att leden inte är tillgänglig för cyklar med släp då leden under stora delar går i hjulspår. Det går utmärkt för tvåhjuliga cyklar och det fungerar även väl om man cyklar två och två i bredd. Däremot är det inte bra om man cyklar tre i bredd, har cykelvagn eller har en trehjulig cykel. Här föreslås inga kravförändringar i remissversionen av handledningen. Förslag på lösning beskrivs nedan under rekommenderade åtgärder.



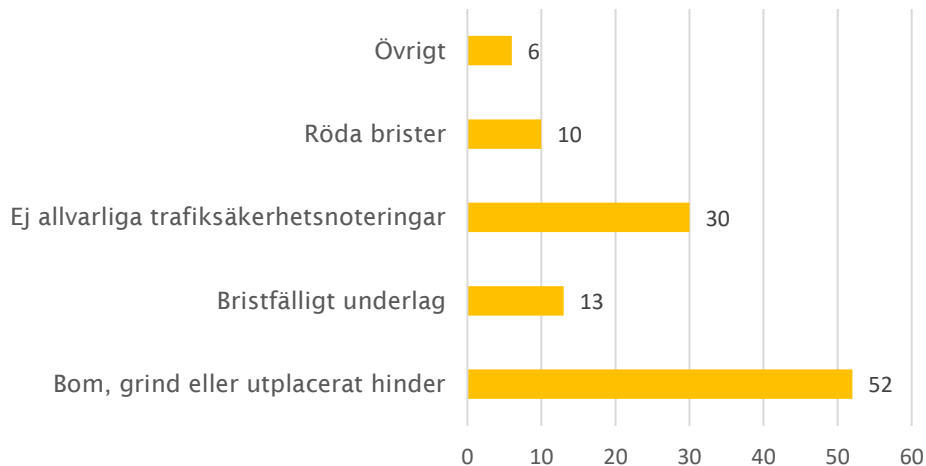
Underlag som gör det svårt att cykla med annat än tvåhjuliga cyklar, eller fler än två i bredd.

Under inventeringen av leden har 110 noteringar om brister gjorts, varav 10 är så allvarliga att de bör åtgärdas innan leden öppnas. Vidare i rapporten har vissa brister samlats till vissa platser för att utredas i klump. I summa är det 7 sådana platser.

Som diagrammet nedan visar består de 110 bristerna i huvudsak av bommar eller liknande på leden, av trafiksäkerhetsutmaningar eller av bristande underlag.

Antal brister per typ där kolumnen Röda brister även innehåller vad som i handledningen för nationella leder kallas Lila brister, vilka då inte alls får förekomma på leden. Alla dessa bör åtgärdas innan leden öppnar. Övriga brister är inte lika akuta men bidrar negativt till upplevelsen av leden.

Antal noteringar per typ



Av de så kallat lila bristerna, de som måste åtgärdas innan leden får öppna, är sex relaterade till trafiksäkerhet och två till andra allvarligare brister, där den ena är en så bristfällig bom att den måste åtgärdas och den andra är en förfallen bro.

4.2 BESLUTSGRUNDANDE INFRASTRUKTURBRISTER

4.2.1 GENERELLA NOTERINGAR

I kriterierna för nationella cykelleder framgår, utöver att grusunderlag bara får finnas undantagsfall, att det ska gå att cykla med cykelkärra. Inventeringen visar att Banvallen på ett mycket omfattande vis avviker från detta krav. Banvallsleden är helt enkelt en Gravel bike-led, en gruscykelled.

Utöver underlaget och nedan noterade punktvisa brister har inga andra beslutsgrundande anmärkningar gjorts:

- Leden kommer att förankras lokalt och med Trafikverket/Rådet för rekreativa leder
- Leden är tillgänglig med kollektivtrafik som tillåter besökare att ta med cykeln i Halmstad, Vislanda och Karlshamn. Det bör även finnas en vägvisad avstickare till Alvesta där järnvägsstation finns.
- Leden har idag inte alla tillstånd som krävs med berörda väghållare, men kommer så att ordna innan eller i samband med ansökan.

Nedan följer de allvarliga bristerna vid vissa platser utmed leden jämte förslag på åtgärder och kostnadsuppskattningar. Bristnumren är de som sedan återkommer i den samlade tabellen på sidan 31.

4.2.2 GRÄNSEN MELLAN HALLAND OCH KRONOBERG (BRIST 4)

Under en passage kring gränsen mellan Halland och Kronoberg är underlaget förskaffat så att det är stor risk för punktering.



Stor risk för punktering. Men trevligt med en rastplats.

Förslag på åtgärd

Förbättra beläggningen genom hyvling, bortforsling och nytt slitlager.

Kostnad

Kostnaden uppskattas till drygt 150 000 kr där kostnaderna bör fördelas mellan de två aktuella kommunerna.

4.2.3 PASSAGE VÄG 545 NORR OM BYHOLMA (BRIST 6)

Norr om Byholma ska väg 545 passeras i plan. Vägen har en beräknad sommar dygnstrafik på drygt 1000 fordon per dygn och hastigheten är 90 km/h. En dryg kilometer söderöver ska vägen passeras igen, men då är hastighetsgränsen sänkt till 70 km/h.



Passage förbi en 90-väg

Förslag på åtgärd

Förslagsvis undersöks att leden går en annan sträcka och på så vis inte behöver passera vägen alls. Det finns flera alternativ på grusväg varav ett av alternativen går på enskild väg med statligt driftsbidrag (vilket kan underlätta vidare hanteringen) utmed Sjön Bolmen. Även kortare alternativ finns.

Det finns heller inga uppenbara betydande lokala skäl att göra den aktuella passagen mer trafiksäker för oskyddade trafikanter.



Kartutsnitt med den aktuella passagen i rött, den mindre allvarliga bristen söderöver i gult. Det finns flera alternativ att undersöka öster om vägen, exempelvis via den blå punkten. Streckade bruna linjer är grusvägar utan statligt driftsbidrag och heldragna bruna linjer har det.

Kostnad

Om omledning görs som inte omfattar investeringar uppstår inga kostnader, annars krävs ansökan om hastighetssänkning till Länsstyrelsen samt refug om cirka 500 000 kr.

4.2.4 PASSAGE SJÖVÄGEN VID STAVSJÖ (BRIST 10)

Vid Stavsjö ska Sjövägen passeras. Vägen har drygt 1000 fordon per dygn men hastighetsgränsen lokalt är 80 km/h. Passagen är förskjuten, vilket gör att cyklister måste cykla i blandtrafik under drygt 100 meter.

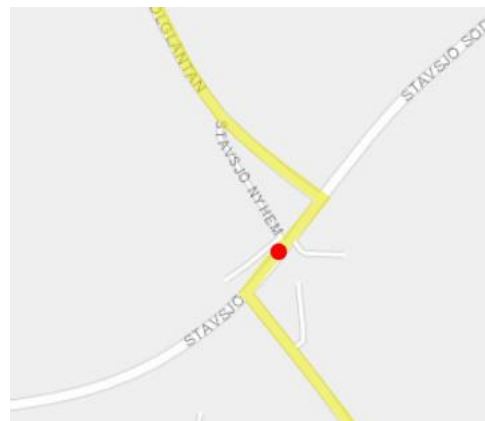


I vägreken på 80-väg med 1000 fordon per dygn. Leden går in till vänster längre fram i bild. Till höger i bild, vid brevlådorna, kommer vägen Stavsjö Nyhem fram.

Förslag på åtgärd

Eftersom det är viss bebyggelse vid platsen är det inte orimligt att ansöka om lokal hastighetssänkning till 70 km/h hos Länsstyrelsen.

Som märks på bilden och på kartan här till höger skulle det även, tillsammans med väghållare undersöka möjligheten att använda genvägen Stavsjö Nyhem tillsammans med den korta väg som går utmed Sjövägen för att på så vis skapa en rak passage. Det skulle även vara möjligt att använda busshållplatsfickan men i dess nuvarande utformning är det inte lämpligt för motsols (norrgående) trafik.



Förskjuten passage

Kostnad

Ingen kostnad om hastighetssänkning beviljas, annars bör en investering göras med frivillig markåtkomst med en investering på omkring 100 000 kr. En omledning är

också utan kostnad, men kan uppfattas som en omväg. Eftersom det är en statlig väg kan åtgärden också hanteras i en formell vägplaneprocess. Det kan komma att ta många år och kommunen kommer att förväntas ta halva kostnaden på omkring 2 miljoner kr.

4.2.5 UTMANINGEN VID TREHÖRNINGSSJÖARNA (BRIST 12)

Utmaningen vid Trehörningssjöarna hänvisar till flera separata utmaningar men som bör åtgärdas tillsammans. Banvallen får här sämre underlag, det är mer överväxt. Två träd är avsiktligt fällda över leden och lite senare kommer sedan den fallfärdiga bron som syns på fotot nedan. Efter bron måste leden sedan ut på en 70-väg innan den återigen kan komma in på grusväg.

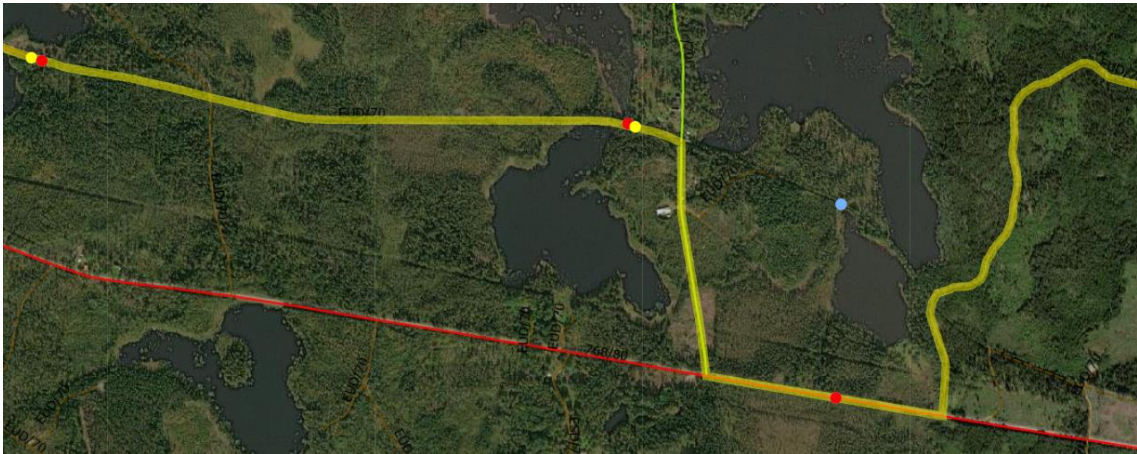


Fallfärdig bro där passage avrådes. Notera även underlaget för den vidare färden.

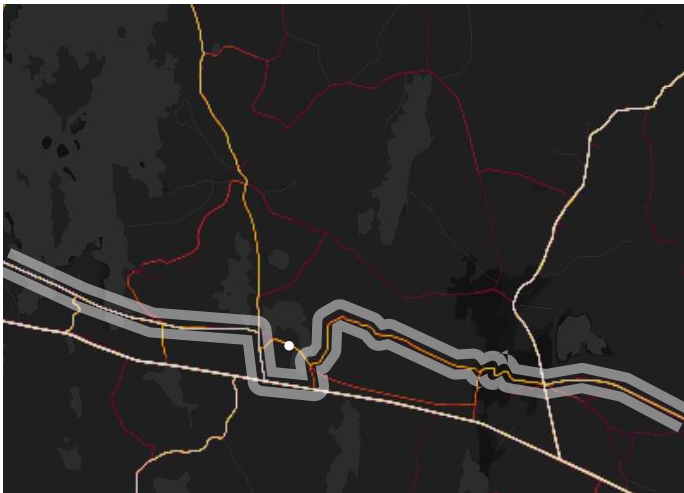
Förslag på åtgärd

Det finns inga uppenbara alternativ till sträckan. På ortofotot syns tre röda prickarna. De avser träden som hindrar färden, den fallfärdiga bron och sedan 70-vägen som inte lever upp till kriterierna för nationell cykelled. Det finns även gula som hänvisar till det bristande underlaget.

Tillsammans med berörd markägare bör banvallen upprustas: Beläggningen såväl som broarna. Det inkludera även det glapp där leden avviker från banvallen (blå prick i ortofotot nedan).



De tre röda bristerna vid platsen. Den blå punkten visar var banvallen går. Skicket är inte undersökt men bedöms vara mycket bristfälligt.



De vägval som cyklister oftast gör enligt Strava Heatmap. Vanligast förefaller vara att följa skyltad sträcka, markerad med linjer på varsin sida. Många väljer också att cykla på banvallen för att slippa den mer trafikerade vägen. (vit prick). Kartan kan också ses som ett uppslag för ett framtida utredningsarbete om var det är möjligt att komma fram.

Kostnad

Skicket på banvallen är inte undersökt då leden inte längre går där. Att upprusta befintlig banvall samt bron uppskattas kosta omkring en miljon kr. Att bara bygga en enklare cykelväg med frivillig markåtkomst på norra sidan av den statliga vägen (där leden går idag) uppskattas till omkring 150 000 kr. Om den istället byggs som statlig cykelväg med vägplan uppskattas kostnaden till 2 miljoner kr, varav kommunen förväntas betala hälften. Då det finns stora osäkerheter och markägaren inte är iveritad bör bristen undersökas mer i detalj i en särskild utredning.

4.2.6 VÄSTER OM BJÖRKEMON (BRIST 13 OCH 14)

Under en passage på drygt 100 meter är leden i så dåligt skick att den bör upprustas.



Mycket bristande beläggning.

Förslag på åtgärd

Förslaget på åtgärd är att förbättra underlaget tillsammans med berörd markägare. Den aktuella passagen är inte med i nationella vägdaten.

Notera även att det finns ett alternativ norröver där den blå pricken är. Det alternativet har inte inventerats. Alternativet saknar statligt driftsbidrag, men förefaller vara acceptabelt. Det bör dock undersökas.



Ytterligare ett alternativ skulle vara att dra leden vid Piggeboda en bit norrut. Det blir en omväg men innefattar mervärden i form av exempelvis Piggeboda kvarn.

Kostnader

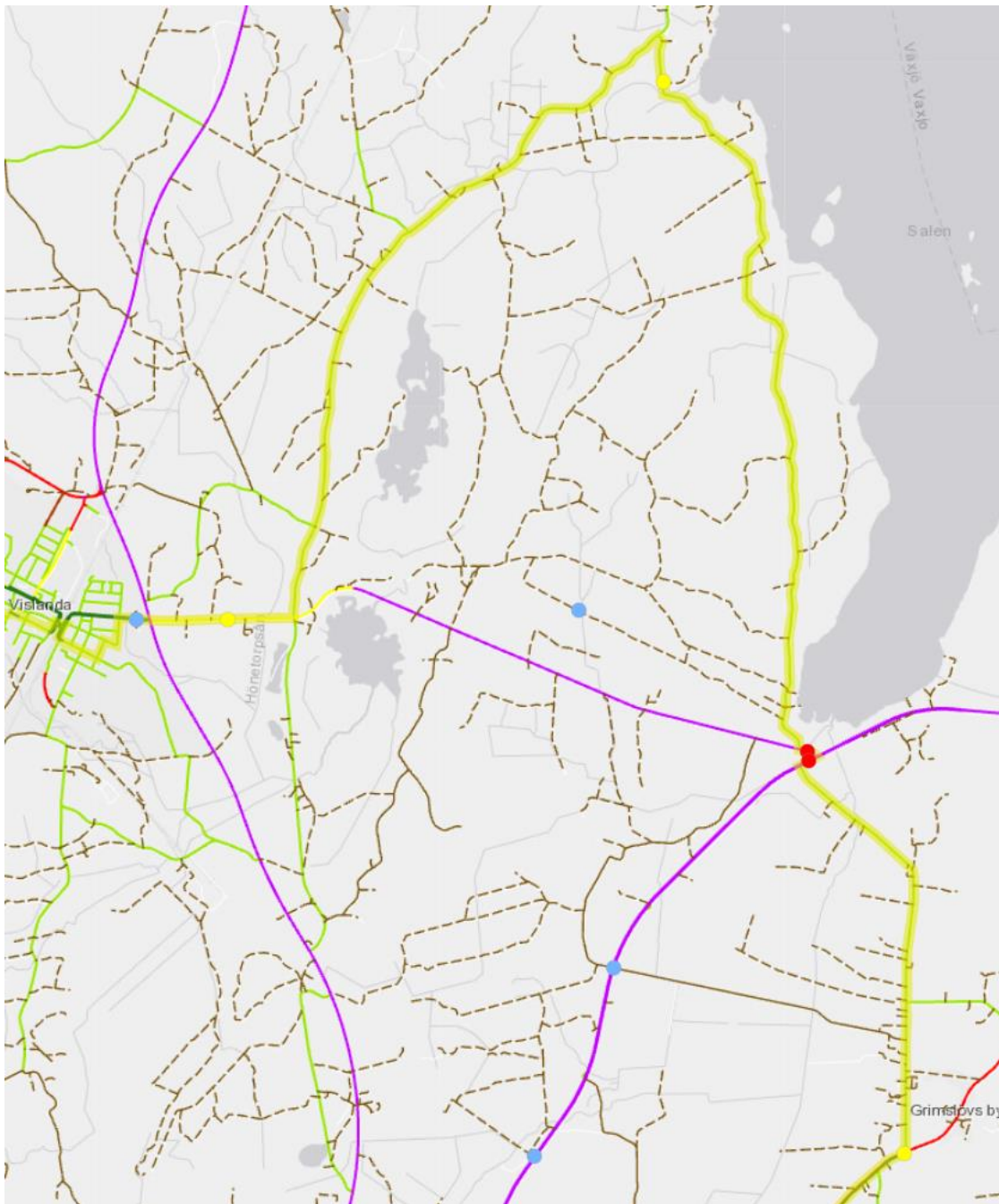
Att rusta upp befintlig sträckning uppskattas till omkring 70 000 kr. Om alternativet norröver är acceptabelt och väghållaren tillåter att leden kan gå där uppstår ingen kostnad.

4.2.7 UTMANINGEN ÖSTER OM VISLANDA (BRIST 15)

Mellan Vislanda och Grimslövs by finns två större utmaningar. Det ena är passagen förbi väg 23 som inte är acceptabel ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Den andra utmaningen är den omfattande omvägen, vilken är tveksam då den kan göra att många kan känna sig lockade att istället välja den allt för trafikerade vägen, väg 611, mellan Vislanda och väg 23. Då omvägen är på asfalt, om än lågtrafikerat och med genomväxlande landskap, ligger den inte heller i linje med ledens Gravel Bike-identitet.



I vägreken på väg 23. Leden går in i vänstersvängfältet längre fram. På platsen är det 100 km/h som hastighetsgräns.



Omvägen mellan Vislanda och Grimslövs by. De två röda punkterna är trafiksäkerhetsbristerna i anslutning till väg 611 och väg 23. De blå punkterna utmed den lilamarkerade väg 23 är förslag till alternativa passager. Den blå punkter längre upp i bild är ett alternativ att undersöka för att undvika den omfattande omvägen. De färgade linjerna är den trafiksäkerhetsnivå vägarna har enligt handledningen för nationella cykelleder.

Förslag på åtgärd

Det finns två huvudsakliga spår för att lösa utmaningen. Det ena är att tänka om helt för att låta leden gå en helt annan sträckning, exempelvis passera Alvesta vilket kan vara en målpunkt värd en omväg. Exakta sträckningen för detta är inte utrett. Det skulle också vara värt att undersöka om den enskilda vägen norr om vägen mellan

Vislanda och väg 23 kan användas (blå prick på kartan ovan), vilket skulle korta omvägen avsevärt. Även söderöver finns alternativ.

Det andra alternativet är att ordna passagen förbi väg 23 lokalt. Egentligen består den lokala utmaningen både av både väg 611, som är en 80-väg med 1500 i SDT och väg 23 som är en 100-väg med SDT på närmare 5000. Dessa visas som lila i ortofotot till höger. Ortofotot visar även att det möjligtvis skulle gå att gena mellan åkern och skogsdungen och passera båda vägarna i raka passager. Men enligt kriterierna för nationell led krävs planskild passage för 100-vägar. Lokal hastighetssänkning och möjlighet till passage i två steg skulle vara ett annat alternativ. I den regionala transportinfrastrukturen⁷ ligger en



cykelväg utmed väg 23 med namnet AI 35: Rv 23 Passage väg 23-Huseby. I det objektet finns tunnel inte med, inte heller att man måste cykla utmed väg 611. Däremot är den långsgående bristen utmed väg 23 hanterad. I delrapport 2 nämns att en "cykelstig" finns i vägrenen söder om väg 23 men dess utformning är undermålig. Den är smal och släppet i vägräcket är felplacerat och underdimensionerat. Byggs föreslagen cykelväg blir det möjligt att dra leden till Huseby bruk, vilket är ett besöksmål.

Punkten söderut i den första kartan för bristen är den gamla järnvägspassagen som sker i tunnel. Den är inte inventerad, men det förefaller vara möjligt att ta sig till den på östra sidan av väg 23. Däremot är det mer bristfälligt på östra sidan varför en cykelväg antagligen behöver anläggas tillsammans med berörd markägare.

Kostnader

Enligt regionens transportinfrastrukturplans dokument *Cykla i gröna Kronoberg! Del 2: Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt Åtgärdsvalsstudier, ÅVS, för prioriterade cykelvägsobjekt* ligger en möjlig lösning med i planen där kommunen förväntas finansiera hälften av budgeterat 5,5 miljoner kr. Vad som inte framgår där är om och hur själva vägen ska passeras, varför objektets framdrift bör bevakas av ledhuvudmannen. Det bör var ett delsyfte för vägplanen att passagen över väg 23 uppfyller kraven för nationell cykelled.

Förutsatt att vägarna väster om väg 23 fram till den gamla järnvägspassagen är acceptabla kommer det att krävas en cykelväg av sommarcykelvägsstandard på ungefär 500 meter. Kostnaden för det uppskattas till drygt 40 000 kr

⁷ https://www.regionkronoberg.se/contentassets/a5dd5a4093eb4262a655797503029d91/del-2-prioriteringar-analys-2018-11-14-med-bilaga-1-antagen-av-run.pdf?utm_source=externwebb&utm_medium=pdfank&utm_content=toska&utm_campaign=cykelstatistik190114

4.2.8 VÄG 677 UTMED ÅSNEN (BRIST 16)

Efter att leden har passerat Grimslövs by kommer den snart ut på väg 677 som går utmed sjön Åsnen. Under 400 meter måste cyklister ligga i vägrenen. Vägen har en hastighetsgräns på 80 km/h och en trafikmängd på drygt 1000 fordon per dygn. Efter denna passage har en ny cykelväg precis byggts. Då cykelvägen har byggts på västra sidan måste den som ska cykla leden norrut passera väg 677 två gånger.



Cykla i vägrenen i väntan på cykelvägen som man snart kommer fram till.

Förslag på åtgärder

Det huvudsakliga förslaget är att använda förlängningen av Banvallsleden som kommer från Grimsby men som idag går genom instängslat område. På så vis passeras de 400 meter där cykelväg saknas utmed väg 677.

Kostnad

Om det går att upprusta banvallen eller en enklare cykelväg vid sidan av det inhägnade området uppskattas kostnaden till ungefär 85 000 kr. Att bygga en statlig cykelväg utmed väg 677 på 400 meter kostar ungefär 2 miljoner kronor, varav kommunen förväntas betala hälften. Det kan också ta många år innan den blir klar.

4.3 ICKE BESLUTSGRUNDANDE INFRASTRUKTURBRISTER

Utöver ovan beskrivna avgörande brister finns även hundra mindre allvarliga brister, så kallade gula brister. Många av dem är anmärkningar på underlaget och på bommar. Dessa är efter inventeringen markerade med gula prickar i kartunderlaget och förslagsvis bör ledhuvudmannagruppen enas om en nivå som ligger i linje med vilken sorts led man vill vara och från de berörda kommunerna bör fotona från inventeringen granskas och åtgärder föreslås. Det handlar i huvudsak om bommar och underlag.

4.3.1 BOMMAR OCH GRINDAR

Utmed leden finns över 50 bommar eller grindar. De förefaller vara uppsatta av trafiksäkerhetsskäl eller för att obehörig motortrafik inte ska in på leden. Av trafiksäkerhetsskäl kan de ibland vara motiverade men oftast inte, i synnerhet i tätort där de bör ersättas med hastighetssäkrade passager där korsande trafik har väjningsplikt. Om de används för att hindra motortrafik bör det utvärderas om problemet med motorfordon på banvallen är ett problem som faktiskt motiverar en bom eller om det hade räckt med tydlig skyltning att det är en cykelväg och möjligtvis ett förtydligande om att motortrafik är förbjuden. Pollare är generellt sätt bättre för att hålla obehörig trafik borta men eftersom cykeltrafikmängderna utmed stora delar av leden är så små är enkelbommar inget framkomlighetsproblem. För nationella cykelleder är dubbla bommar i fällor inget som rekommenderas med hänvisning till att många kan ha cykelvagn. I Banvallsledens fall rekommenderas dock ändå cyklisterna att inte ha vagn med anledning av underlaget.

4.3.2 UNDERLAGET

I Handledningen för nationella cykelleder står de beskrivet att grusunderlag får förekomma men att det då ska vara välbundet, jämt och dammfritt. Det står även att leden ska vara öppen för en målgrupp som använder cykelvagn. Förslaget på åtgärder är:

- Att i samtal med Trafikverkets regionala kontaktperson för cykelleder diskutera möjligheterna att lansera Banvallsleden som en Gravel bike-led
- Att i remissvaret för den kommande handledningen framföra att det ska vara möjligt att frånga kravet om att kunna använda cykelvagn, vilket också bör framgå i marknadsföringen (på samma vis som kuperade leder tydligt ska ange det).
- Att tillsammans med den lokala hästnäringen, om så krävs, föra ett samtal om hur banvallscyklister och ryttare kan hållas åtskilda. Dels för att cyklister skrämmar hästar, men också för att hovarna river upp underlaget.

4.4 SAMMANSTÄLLNING AV INFRASTRUKTURKOSTNADER

4.4.1 INVESTERINGAR

Investeringskostnaderna är grova uppskattningar för att visa på storleksordningar. Kostnaderna för de "röda" bristerna är redovisade under deras respektive rubrik i kapitel 4. Vad gäller bristerna som avser beläggningsarbete ingår att hyvla bort det översta överväxta slitlagret med kantskärskopa, á 30 000 kr/km, bortforsling och tippavgift á 56000 kr/km och sedan lägga dit ett nytt och välta detta á 56000 kr/km. I summa blir det 142 000 kr/km. Om mer än 5 cm bör tas bort och läggas på blir kostnaderna högre per km, vilket till viss del har inkluderats i tabellen nedan. Som vägbredd har tre meter ansetts vara rimligt. Som schablonkostnad för bron som saknas har 300 000 kr använts som kostnadsuppskattning. För Olofström och

Karlshamn har inga brister eller kostnader framkommit. De är därför inte med i tabell 3 och 4. Kommunerna är dessutom redan med i den överlappande och redan godkända nationella cykelleden Sydostleden inom vilken brister hanteras.

Tabell 3. Uppskattningar av investeringskostnaderna.

Nr	Kommun	All-varlighets-grad	Typ	Objekt	Km	Kostnad	Kommentar
1	Halmstad	Gul	Beläggning	Öster om simlångsdalen	4,4	624 800	
2	Halmstad	Gul	Beläggning	Fröböke	4,6	653 200	
3	Halmstad	Gul	Beläggning	Öster om Bygget	1,6	227 200	
4	Halmstad/ Ljungby	Röd	Beläggning	Gränsen mellan Halland och Kronoberg	1,1	156 200	
5	Ljungby	Röd	Trafiksäkerhet	Passage väg 545 norr om Byholma	3,4	0	Omledning
6	Ljungby	Gul	Beläggning	Öster om Byholma	1,7	241 400	
7	Ljungby	Gul	Beläggning	Öster om Piksborg	1	142 000	
8	Ljungby	Gul	Beläggning	Öster om Öljarp	1,5	213 000	
9	Ljungby	Gul	Beläggning	Väster om Angelstad	3,5	497 000	
10	Ljungby	Röd	Trafiksäkerhet	Passage Sjövägen vid Stavsjö	0,1	100 000	
11	Ljungby	Gul	Beläggning	Väster om Ljungby	1,9	269 800	
12	Ljungby/ Alvesta	Röd	Bristfälligt	Utmaningen vid Trehörnings-sjöarna	3	939 000	Förutsätter frivillig markåtkomst genom avtal.
13	Alvesta	Gul	Beläggning	Väster om Björkemon	1,4	198 800	
14	Alvesta	Röd	Beläggning	Väster om Björkemon	0,5	71 000	
15	Alvesta	Röd	Trafiksäkerhet	Utmaningen öster om Vislanda	0,3	42 600	Förutsätter att tunneln under väg 23 går att använda.
16	Alvesta	Röd	Trafiksäkerhet	Väg 677 utmed Åsnen	0,4	85 200	Förutsätter att banvallen går att använda, alt enklare grusväg strax bredvid inhägnaden.
17	Alvesta	Gul	Beläggning	Norr om Toftåsa	4,5	639 000	
18	Tingsryd	Gul	Beläggning	Norr om Trestenshult	1,2	170 400	
				Summa		5 270 600	

För att åtgärda samtliga brister beräknas summan till drygt fem miljoner kr. Däremot, om bara de röda bristerna, vilka måste åtgärdas eller utredningen starkt rekommenderar att de åtgärdas, blir summan bara omkring 1,4 miljoner kr, varav en stor del ligger på brist 12.

Tabell 4. Ungefärlig kostnadsfördelning per kommun. De röda bristerna är de som i bör eller måste åtgärdas för att leden ska få öppna. Gula brister är sådana som bör åtgärdas för att skapa en mer attraktiv led. Där kostnaderna är fördelade på två kommuner (Brist 4 och 12) bör samtal föras mellan parterna om fördelningen då olika lösningar kan ge olika kostnader för de inblandade parterna. Summan speglar ändå kostnaden så väl det går.

	Gula	Röda	Summa
Halmstad	1 505 200	78 100	1 583 300
Ljungby	1 363 200	647 600	2 010 800
Alvesta	837 800	668 300	1 506 100
Tingsryd	170 400	0	170 400
	3 876 600	1 394 000	5 270 600

Till tabellerna kommer dessutom kostnaderna för att åtgärda de bommar utmed Banvallsleden som upplevs som hinder. De flesta bedöms vara acceptabla, men kanske inte passande i en högkvalitativ cykelled.

4.4.2 UNDERHÅLL

Kostnaderna för underhåll av de grusetapper som inte går på enskilda bilvägar där det kan anses vara väghållarens normala ansvar har sammanställts i tabell 5 nedan. Uppgifterna är bara uppskattningar, både avseende längder och kilometerkostnader. Vad gäller längderna är det något oklart varför vissa enskilda väghållare utan statligt bidrag ska få stöd inom Banvallsleden då deras vägar är undermåliga, medan andra inte får det eftersom de redan idag håller en högre nivå. Gångse förfarande är att varje väghållare underhåller sin väg i det skick som den önskar för eget bruk. Undantag från det är de som får statligt driftsbidrag som måste vara öppna för allmän trafik men också hålla en viss kvalitetsnivå. Det bör i sammanhanget också klargöras under vilka former kommunen får sköta eller finansiera underhåll av privata vägar.

Också kilometerkostnaderna är något svåra att uppskatta då dessa avviker så från det gängse grusvägsunderhåll som normalt kalkyleras. I framtagandet av beräkningsunderlag har Tyréns vägavdelning och sajten Skogskunskap⁸ varit behjälplig för att ta fram rimliga uppskattningar. I beräkningen har det antagits att vägen behöver sladdas eller hyvlas en gång per år, sly röjas samt utkörning av grus för komplettering. Därutöver några övriga kostnader. I summa 2500 kr per kilometer.

Tabell 5. Uppskattning av årlig kostnad för underhåll av gruspartierna. Kostnaderna är bara grova uppskattningar och beror i hög grad på vilken ambitionsnivå leden ska hålla.

Kommun	Sträcka (Km)	Kostnad
Halmstad kommun	9,5	23750 kr
Ljungby kommun	36,8	92000 kr
Alvesta kommun	31	77500 kr
Tingsryds kommun	5	12500 kr

I detta redovisas inte de överlappande delarna med Sydostleden. Inte heller ingår den årliga inspektionsturen som kommunens infrastrukturansvariga förutsätts göra inför säsongen eller uppsättning av saknad vägvisning då den förutsätts kunna göra samtidigt som sly röjs.

⁸ <https://www.skogskunskap.se/rakna-med-verktyg/skogsbilvagar/kostnad-for-vagunderhall/>

5 ORGANISATION

5.1 FÖRSLAG PÅ ORGANISATION

För att kunna klassas som en nationell cykelled krävs en så kallad ledhuvudman. Ledhuvudmannen är den part som ansöker om utmärkning och som ansvarar för att redovisa för referensgruppen att kvalitetskriterierna uppfylls. Ledhuvudmannen håller ihop allt arbete som krävs kring en led: förankring med alla berörda, kvalitetssäkring, marknadsföring, utveckling med mera. Det som ledhuvudmannen inte kan ta ansvar för, men som ändå är viktigt för leden, ska säkerställas på annat sätt, till exempel genom avtal.

I dag är det föreningen Svenska cykelsällskapet som ansvarar för leden i betydelsen att de sammankallar och informerar tjänstepersoner i kommunerna. De bjuder även in företagare som har intresse i cykelleden till träffar. Föreningen inventerar cykelleden årligen, skyltar cykelleden och har hand om skyltunderhållet, vilket faktureras till kommunerna. Föreningen driver även en webbplats för cykelleden, www.banvallsleden.se.

För de befintliga nationella cykellederna är det Region Halland och Region Skåne som är ledhuvudmän (trots att lederna delvis går utanför respektive organisationers geografiska ansvar). En sammanställning över kommande leder⁹ visar att det i de flesta fall är regioner eller regionförbund som föreslås som huvudmän för kommande leder. För vissa leder är det kommuner som föreslås som Ledhuvudmän och för ytterligare några är det offentligägda turismbolag.

Förslagsvis organiseras Banvallsleden på följande vis:

- **Ledhuvudmannaorganisation** som har en sammanhållande funktion internt och mot referensgruppen för cykelturism. Gruppen ansvarar även för mätning och uppföljning. Här bör en resurs tillsättas, åtminstone på halvtid.
- **Marknadsföringsgruppen**, som ansvarar för den externa kommunikationen av leden. Det kan exempelvis ligga hos Destination Småland. Det är även denna grupp som kommer att ansvara för att destinationspaket blir till och säljs av tredjepartsleverantörer. I dag hanteras marknadsföringen av de tre nationella cykellederna mot den internationella marknaden i ett gemensamt samarbete. Det kan finnas både för- och nackdelar om Banvallsleden skulle ingå i det samarbetet. Ett samtal bör dock föras.
- **Destinationsutvecklingsgruppen**, ansvarar för destinationsutveckling, det vill säga utveckla näringslivet utmed leden. Det uppdraget kan exempelvis ligga hos besöksnäringsansvariga, näringslivssamordnare eller motsvarande i kommunerna samt regionalt hos Destination Småland.
- **Infrastrukturgruppen**, som ansvarar för att infrastrukturen som leden går på lever upp till kriterierna för nationell led såväl till den lägstanivå som man gemensamt har beslutat att leden ska hålla. I gruppen bör trafikplanerare från de berörda kommunerna tillsammans med Region Kronoberg som regional planupprättare ingå. Denna grupp ansvarar även för felrapportering, vägvisning och att årligen, omkring mars, inspektera leden inför säsongen.
- **En styrgrupp** som på hög chefsnivå borgar för att leden är väl förankrad internt och för att driva strategiska frågor framåt. Möjligtvis kan det redan finnas en befintlig lämplig styrgrupp inom besöks- eller naturturismnärings-

9

<https://tillvaxtverket.se/download/18.2424c0e91699a2ca6a994843/1553873569135/Underlag%20kartl%C3%A4ggning%20cykelturismleder%2020180118%20del1.pdf>

som kan användas. I Region Skåne är det exempelvis samma styrgrupp och samma möten för de nationella cykellederna som för vandringsleden Skåneleden.

Vem som ska vara ledhuvudman måste diskuteras av inblandade parter, förslagsvis av en interim styrgrupp. Själva ledhuvudmannaskapet kan vara en omfattande uppgift, även om också mycket av arbetet sker i själva grupperna.

5.1.1 UPPFÖLJNING

Uppföljningsansvaret kommer att ligga på Ledhuvudmannagruppen och är lika viktigt som svårt. De ekonomiska nyttorna (syftet med leden) uppstår nämligen i noderna och inte på själva leden. Den viktigaste uppföljningsmetoden kan därför vara en årlig enkät till besöksnäringen om deras uppfattning om antalet cykelturister och vad de omsätter. Att göra dessa enkäter bör inledas redan nu 2021 efter säsongen för att få en uppfattning och ledsatsningens tillkommande värde av att kvalitetssäkras som nationell cykelled.

Att under någon dag göra intervjuer med cykelturister, exempelvis vid boenden, kan också vara en nyttig källa till information om hur mycket de har spenderat, hur läge de stannade och hur de fick reda på att leden finns.

Som komplement kan det vara viktigt att mäta antalet cyklister på leden och då på flera ställen. På vissa sträckor av leden är det mycket begränsat med annan cykeltrafik, varför dessa enskilda platser kan vara lämpliga. I manuella räkningar går det också ofta se på packning, kläder och cykel om en person cyklar Banvallsleden eller bara är ute och vardagscyklar. Fasta räknepunkter kan göras med exempelvis laser som bryts när någon passerar (vilket görs på vandringsleder), men värdet av dessa kan vara relativt begränsat då det även kan vara vardagscyklister, hästar, vildsvin eller vandrare som går förbi. Även sensorer med datorseende som kan skilja på olika skepnader som passerar kan användas, men de kan inte skilja mellan vardagscyklister och cykelturister. Som stöd har Tourism in Skåne gjort en handledning av hur cykelturism kan mätas¹⁰.

5.2 FÖRDELNING AV KOSTNADER

Kostnader för Banvallsleden uppstår inom alla ovan beskrivna gruppers ansvarsområden (undantaget styrgruppen).

5.2.1 KOSTNADSUPPSKATTNINGAR

Ledhuvudmannagruppen bör åtminstone ha en halvtidstjänst för att hålla samman leden och bistå grupperna. För de tre befintliga nationella cykellederna är det flera anställda i motsvarande grupp (som även har motsvarande funktion för Skåneleden). Den föreslagna kostnaden ska täcka en del av en heltid med omkostnader samt utvärdering och uppföljning.

Förslag på tillkommande gemensam kostnad: Cirka 500 000 kr/år

¹⁰ <https://tourisminskane.com/sites/tourisminskane/files/files/2020-08/20190118%20Metodguide%20f%C3%B6r%20unders%C3%B6kning%20av%20cykelturism.pdf>

Marknadsföringen kommer dels ligga inom det löpande arbete som redan förs inom respektive kommunala och regionala bolag, där det huvudsakliga ansvaret föreslås ligga på Destination Småland. Efter beslut från styrgruppen kan extrasatsningar mot vissa marknader göras. Föreslagen kostnad täcker exempelvis måttlig tillkommande marknadsföring och löpande kostnader för internetsida. Förslagsvis undersöks om marknadsföringen av leden, in synnerhet den internationella, kan ske tillsammans med den övriga ledbaserade turismmarknadsföringen i södra Sverige.

Förslag på tillkommande gemensam kostnad: 100 000 kr/år

Destinationsutveckling är förknippat med kostnader, men förslagsvis måste detta inledningsvis inte ordnas som en tillkommande kostnad som ska belasta Banvallsleden utan alla parter går in med resurser i befintliga organisationer. Här finns också möjlighet att söka medel, exempelvis kring vindskydd och de ovan beskrivna obemannade servicestationerna.

Förslag på tillkommande gemensam kostnad: 0 kr

Infrastrukturen för leden kan vara en omfattande kostnad. Det kostar ungefär 8 miljoner att bygga en kilometer vanlig asfalterad cykelväg. Förslagsvis byggs därför inga nya fullstandardscykelvägar med anledning av Banvallsleden. Om det däremot behövs byggas cykelvägar av vardagscyklingskäl som också de kan användas av Banvallsleden bör de planeras i gängse ordning av kommunerna och Region Kronoberg. De bör också finansieras i gängse ordning, det vill säga hälften var av kommunerna och Trafikverket/Regionala planen. Även åtgärder på det enskilda vägnätet bör finansieras av respektive kommuner. För Banvallsleden ligger idag, som ovan beskrivits, de mest betydande infrastrukturellerade kostnaderna i Alvesta kommun. Även löpande drift och underhåll bör hanteras av respektive kommun.

Förslag på tillkommande gemensam kostnad: 0 kr

5.2.2 KOSTNADSFÖRDELNING

Förslagsvis används samma fördelningsnyckel som de befintliga nationella cykellederna tillämpar: En avvägning av befolkningens mängd och andel av ledlängden. Vad det skulle innebära framgår i tabellen nedan.

Tabell 6. Förslag på fördelning av gemensamma kostnader

	Km	Befolkning	Andel av km	Andel av bef	Andel av kostnad	Exempel-kostnad per år i kr
Alvesta	52	20224	23%	10%	16%	98783
Halmstad	38	103754	17%	49%	33%	199016
Karlshamn	15	32402	7%	15%	11%	66367
Ljungby	82	28401	37%	13%	25%	150798
Olofström	14	13311	6%	6%	6%	37808
Tingsryd	22	12369	10%	6%	8%	47228
Summa	223	210461	100%	100%	100%	600000

För de befintliga nationella cykellederna behöver de kommuner som ha två leder idag inte betala för båda lederna utan alla tre leder betraktas kostnadsmässigt som en. Det skulle i detta fall innebära att Halmstad, Olofström, Karlshamn och Tingsryd inte skulle

behöva betala fullpris då de redan är med och finansierar nationella cykelleder. I synnerhet kan denna invändning vara relevant där Banvallsleden överlappar Sydostleden i kommunerna Olofström, Tingsryd och Karlshamn. Men om så ska ske bör kostnaden delas med Sydostleden i de kommunerna, vilket skulle reducera Sydostledens intäkter. I detta tar denna utredning inte ställning, utöver att det bör lösas innan leden öppnar eftersom det är svårt att justera i efterhand. Det bör förövrigt vara en uppgift för styrgruppen. Region Skåne kommer att ha en liknande utmaning när kommande regionala cykelleder ska öppna i Skåne som komplement till de nationella. Hur de ska lösa kostnadsfördelningen är inte fastslaget.

5.3 FINANSIERING

En stor del av finansiering sker i gängse kanaler med marknadsföring av området mot besökare och besöks- och näringslivsutveckling. Inom hållbar ledbaserad turism och jobbskapande näringslivsutveckling på landsbygden kan det finnas en hel del pengar att söka, exempelvis från Tillväxtverket som kan delfinansiera utvecklingsprojekt inom hållbar turism och naturturism och som handhar utvecklingscheckar för mindre företag inom natur- och ekoturism. Även inom Leader kan det finnas möjligheter till utvecklingsprojekt. Länsstyrelsen administrerar också stöd som Investeringstöd för nya jobb på landsbygden och samarbeten för nya jobb på landsbygden.

För infrastrukturen finns möjlighet att få viss statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur inom den Regionala transportinfrastrukturplanen. Det kräver dock att det är kommunen som är väghållare, vilket inte är fallet om kommunen bygger en sommarcykelväg på privat mark.

Är det statliga infrastrukturbrister som ska åtgärdas bör de hanteras i den regionala infrastrukturplanen. Då kommer den aktuella kommunen behöva vara beredd att betala halva kostnaden, även om undantag finns. Det finns också en möjlighet, då det rör sig om en potentiell nationell cykelled, att få finansiering i den nationella transportinfrastrukturplanen. Kattegattleden fick det under förra planomgången. Investeringen blir då i sådana fall en helt statlig finansiering utan kommunal medfinansiering. Det spåret bör skyndsamt utredas tillsammans med den regionala planupprättaren i Region Kronoberg.

Länsstyrelsen administrerar även stöden Investeringar i småskalig infrastruktur och investeringar i rekreation och turism, även om medlen i den potten i dagsläget är slut.

6 SLUTSATSER

Banvallsleden är en underutnyttjad resurs, ett stycke industrihistoria som skär genom skog och mellan sjöar med intressanta besöksmål utmed vägen. Leden är dock inte av den kvalitet som de tre befintliga nationella cykellederna är utan utvecklingen av leden måste ske utifrån sina egna förutsättningar.

Leden kan vända sig till en målgrupp som mer gillar naturen, skogen och en enklare och tystare upplevelse än vad de tre nationella cykellederna har. En typ av cykling som kan ha mer gemensamt med vandring att göra än med "traditionell" cykelturism.

Intäkterna för leden hänger ihop med kostnaderna för såväl investeringar som för underhåll. Om de mest allvarliga trafiksäkerhets- och underlagsbristerna åtgärdas, det som tidigare i rapporten kallas röda brister, kan leden öppna med relativt enkla insatser med en målgrupp som är lite mer vana grusvägscyklister.

Nästa steg skulle vara att underlaget generellt förbättras och underhålls (utan att asfalteras) och det blir enklare att ta kortare cykeletapper genom etablering av fler vindskydd eller att ytterligare boenden tillkommer. Då kan målgruppen breddas till även barnfamiljer och mer ovana cyklister, en målgrupp liknande de tre befintliga nationella cykellederna. Dessutom kan leden då också fylla funktionen som sammanbindande av Kattegattleden och Sydostleden och kan säljas i samma paket som en mycket ambitiös rundslinga. För detta måste även de gula bristerna åtgärdas och underhållet förbättras.

Ytterligare vidare investeringar i boenden, service och upplevelser, som exempelvis kring det järnvägshistoriska och nationalparken Åsnen, tillsammans med erforderlig nationell och internationell marknadsföring kan göra leden till en av de främsta i Europa i sin genre och locka än fler besökare.