

Byresan

Uppföljning bygdeväg i Tingsryds kommun

2026-02-04

AFRY

Dokumenttitel: Byresan del 3 - Uppföljning bygdeväg i Tingsryds kommun

Dokumentdatum: 2026-02-04

Beställare: Region Kronoberg

Konsult: AFRY

Maria Sundell Isling, Uppdragsledare

Matilda Sandqvist, Trafikplanerare

Filip Arnehed, Samhällsplanerare

Beställare Region Kronoberg:

Åsa Forss, Regional utvecklingssamordnare

Övriga deltagare: Camilla Ottosson - Region Kronoberg; Emelie Gunnarsson - Trafikverket; Johan Söderlund - Tingsryds kommun och Lena Levin - VTI.

Sammanfattning

Rapporten är en del av det Vinnovafinansierade projektet Byresan, som mellan 2023 och 2026 arbetar för att stärka hållbar mobilitet i landsbygdsområden och mindre tätorter. Uppföljningen handlar om den bygdeväg som Trafikverket införde 2023 på Storgatan i Ryd. Syftet med denna delstudie har varit att undersöka hur vägsträckan upplevs av dem som använder den, med särskilt fokus på trygghet, tydlighet och framkomlighet. En enkät med 18 frågor spreds till boende och verksamheter i området, och totalt kom 161 svar in.

Resultaten visar att bygdevägen används av många och på olika sätt. De flesta färdas där som bilister, men över hälften anger att de även går eller cyklar längs sträckan, och en mindre andel (14%) uppger att de har börjat gå och cykla oftare efter införandet av bygdevägen. Samtidigt framkommer det tydligt att sträckan upplevs otrygg. Många beskriver att hastigheterna inte hålls och att samspelet mellan trafikantgrupper brister. Vägen upplevs ofta trång för både bilister och framför allt för oskyddade trafikanter, särskilt utsatt beskrivs situationen vara på bron. Även i fritextsvaren framgår att ett felaktigt beteende – framför allt att bilister inte går ut i vägrenen vid möte – skapar osäkra situationer. Detta gör att både cyklister och gående beskriver att de undviker att använda vägen i mörker, dimma eller överhuvudtaget att låta barn färdas där på egen hand.

Många upplever att skyltningen är svår att se eller otillräcklig för att förklara hur möten och omkörningar ska gå till på en bygdeväg. Detta anses särskilt problematiskt för trafikanter som inte bor i området och därför inte känner till konceptet sedan tidigare.

En stor del av kritiken handlar också om bristen på information innan bygdevägen infördes. Många minns inte att de fått någon information alls, eller upplevde den som otillräcklig och otydlig. I efterhand upplever flera att införandet skedde utan att man som boende förstod vad förändringen innebar, vilket i sin tur bidragit till osäkerhet och missförstånd kring hur vägen ska användas.

I analysen konstateras att bygdevägskonceptet i sig bygger på att trafikanterna förstår hur systemet fungerar, vilket tar tid att etablera. På en plats med trånga sektioner som bron i Ryd, och med lokala önskemål om en separat cykelväg sedan lång tid tillbaka, är förutsättningarna dessutom extra utmanande. Kombinationen av förutsättningarna på sträckan och bristande

informationsinsatser kan förklara den tydligt negativa responsen. Samtidigt framhålls att det inte finns trafik- och hastighetsmätningar som visar hur beteendet faktiskt ser ut, vilket gör det svårt att avgöra hur väl upplevelserna stämmer överens med kvantitativa data.

Sammanfattningsvis visar uppföljningen att bygdevägen i Ryd i sin nuvarande form upplevs som otrygg och svår att förstå för många trafikanter. Det finns ett behov av tydligare och bredare information, förbättrad skyltning och åtgärder som stärker tryggheten – särskilt för oskyddade trafikanter. Rapporten rekommenderar därför att framtida bygdevägar föregås av tydligare kommunikationsinsatser, mer omfattande mätningar och en noggrann analys av platsens fysiska förutsättningar.

Innehåll

1. Introduktion	5
1.1 Bakgrund och syfte.....	5
1.2 Målgrupp och metod.....	6
2. Bygdeväg.....	10
2.1 Vad är en bygdeväg?.....	10
2.2 Tidigare utredning	11
2.3 Bygdevägen i Tingsryds kommun	12
3. Enkätens resultat	17
3.1 Hur många svarade och vilka är de?	17
3.2 Användning	18
3.3 Trafiksäkerhet och trygghet.....	21
3.4 Tydlighet och skyltning.....	25
3.5 Kommunikation och information.....	27
4. Sammanfattande analys och medskick.....	31

1. Introduktion

Denna rapport är en del av det Vinnovafinansierade projektet ”Byresan – *det finmaskiga vägnätet som resurs för hållbar omställning utanför staden*”. Projektet som region Kronoberg driver har pågått sedan september 2023 och kommer avslutas juni 2026. Projektet Byresans syfte och mål är att skapa hållbar mobilitet på landsbygden och i mindre tätorter samt möjliggöra för en rättvis mobilitet för alla. I ett tidigare arbete som gjorts inom ramen för Projekt Byresan, ”Byresan Arbetspaket 2: Bygdevägar 2024-04-16”, konstaterades det att bygdevägar är en del av lösningen för att öka det hållbara resandet på landsbygden.

I Kronobergs län har det ännu så länge bara anlagts en bygdeväg, den ligger sydost om tätorten Ryd i Tingsryds kommun. Inom ramen för projekt Byresan såg region Kronoberg ett intresse att fånga upp hur de som nyttjar denna vägsträcka upplever den. För att undersöka detta togs en enkät fram med sammanlagt 18 frågor som spreds genom olika kanaler bland de som bor och verkar invid vägen. Region Kronoberg har anlitat teknikkonsultföretaget AFRY för framtagning och analys av enkäten, detta ligger som grund för denna rapport. Slutsatser och arbetsmetoder i rapporten har kommit fram i nära dialog mellan Region Kronoberg, VTI, Tingsryds kommun, Trafikverket och AFRY.

1.1 Bakgrund och syfte

Region Kronoberg vill skapa förutsättningar för fler aktiva transporter och en rättvis tillgänglighet på landsbygden och i mindre tätorter. Idag utgör bilen norm på landsbygden och är ofta en förutsättning för att kunna ta sig mellan olika platser. En bristande infrastruktur för oskyddade trafikanter gör att många grupper, som till exempel barn, kvinnor och äldre kan känna sig begränsade i hur man rör sig tryggt mellan olika platser och målpunkter.

Resultaten från tidigare utredningar landade i att en möjlig lösning för att få fler att gå och cykla utmed vägnätet kan vara att omvandla de vägar som uppfyller vissa grundläggande kriterier till så kallade bygdevägar. Syftet med denna rapport är följa upp resultatet gällande den bygdeväg som Trafikverket färdigställde 2023 sydost om tätorten Ryd i Tingsryds kommun. Resultatet från undersökningen är tänkt fungera som ett stöd i arbetet framåt när nya bygdevägar planeras i länet. Rapporten i sin helhet kommer att spridas via

regionens hemsida för att på så sätt återkoppla till de som deltagit i enkätundersökningen.

1.2 Målgrupp och metod

I samråd med uppdragets beställargrupp har enkätens innehåll, avgränsning, målgrupp, spridning och metod för insamling av data tagits fram.

Innehåll och avgränsning

För att ta reda på hur människor nyttjar bygdevägen togs frågor fram med följande delar:

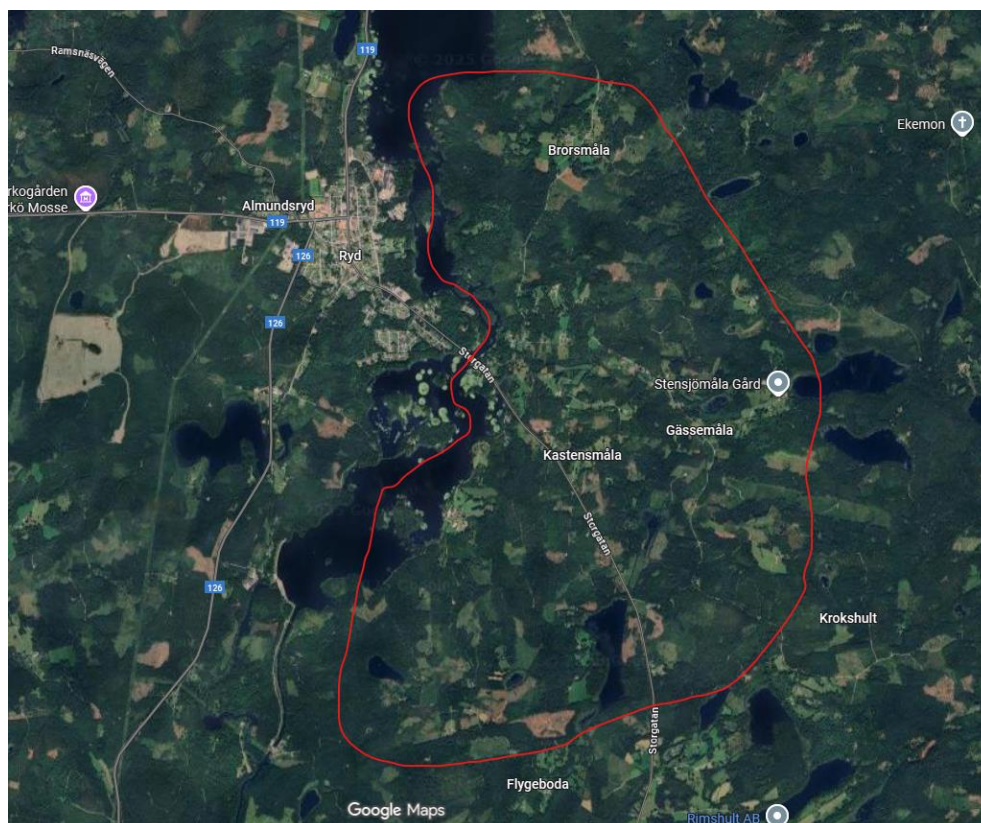
1. **Användning** med frågor som fokuserar på vilka som använder vägen idag och vilket syfte som resan har. Här finns också frågor kring om trafikanterna tycker att vägens nya utformning är tydlig och om de upplever att det finns tillräcklig plats för de olika trafikantgrupperna. Slutligen ställs frågor kring trafiksäkerhet och trygghet. Kopplat till frågorna om tydlighet och trafiksäkerhet fanns det också möjlighet att motivera sina svar i fritext.
2. **Kommunikation och information** med frågor kring hur de som svarat på enkäten menar att de fått information om bygdevägen inför införandet, om de tycker att den varit tydlig och om de anser att informationen borde varit mer omfattande. Även här hade svarande möjlighet att utveckla sina svar i fritext
3. **Vem har svarat på enkäten** där frågor om ålder, kön och var man bor ställdes.

En tydlig avgränsning har gjorts kopplat till enkäten. Sedan länge har det funnits önskemål om en separat cykelväg. Därför var det av stor vikt att tydliggöra att enkätens fokus var att fånga upp synpunkter på den färdigställda bygdevägen. Men samtidigt hade respondenterna möjlighet att i fritextsvar lämna övriga synpunkter. Trafikverket har inför färdigställandet av bygdevägen undersökt möjligheterna att bredda vägbron, detta visade sig vara en för stor kostnad i förhållande till den nytta som detta skulle utgöra relativt andra investeringar i länet.

Målgrupp och spridning

För att få spridning på enkäten har kommunens representant i beställargruppen varit ett stöd. De som direktkontaktades brevledes var de som bor i direkt anslutning till vägen och som med all sannolikhet nyttjar vägen så gott som

dagligen. Den viktigaste målgruppen för enkäten var att fånga synpunkter från gående och cyklande. Därför gjordes avgränsningen utifrån det mått på 5 km till målpunkter i vardagen, vilket är ett mått som Tingsryds kommun använt i sin Cykelplan, se Figur 1.



Figur 1. Karta över område där boende blev direktkontaktade med möjlighet att svara på enkäten.

Förutom att brev skickades direkt till de som bor invid vägen skickades enkäten även via mejl till föreningar som verkar i Ryd såsom bygdeföreningen RydKampen, Ryds Motorklubb, Ryds SK, SPF Ryds Pensionärsförening samt till Ryds Basketklubb. Dessutom skickades mejl till Trojaskolan, en F-6-skola som ligger inne i Ryds samhälle, för att sprida den till skolans elever och till skolans föräldraförening. Även företag som är verksamma i och runt Ryd blev kontaktade via mejl för att sprida enkäten till sina anställda.

RydKampen hjälpte också till att sprida information om enkäten via föreningens Facebooksida och kommunens representant satte även upp ett antal affischer runt om i tätorten för att göra enkäten känd. Affischerna sattes upp vid ICA, biblioteket, vårdcentraler samt vid ett antal anslagstavlor runt om i samhället, se Figur 2.



Figur 2. En affisch med information om enkäten sattes upp runt om i tätorten.

Verkt yg för insamling och bearbetning

Det verktyg som användes var Google Forms där frågorna lades in. Google Forms fungerar väl att använda både via dator och telefon vilket gör det enkelt f r respondenterna att svara samt att svaren från enkäten är enkelt att exportera för analys. Analysen och bearbetning av svaren gjordes med hjälp av Excel och pivotdiagram. Respondenterna var helt anonymiserade.

De som blev direktkontaktade såsom närboende, företag, skola etcetera fick en länk/QR-kod till enkäten. På de affischer som sattes upp i samhället fanns en QR-kod dit enkäten var kopplad. Uppfattningen är att detta har fungerat utan problem. Ingen har återkommit om att länken eller QR-koden inte fungerat.

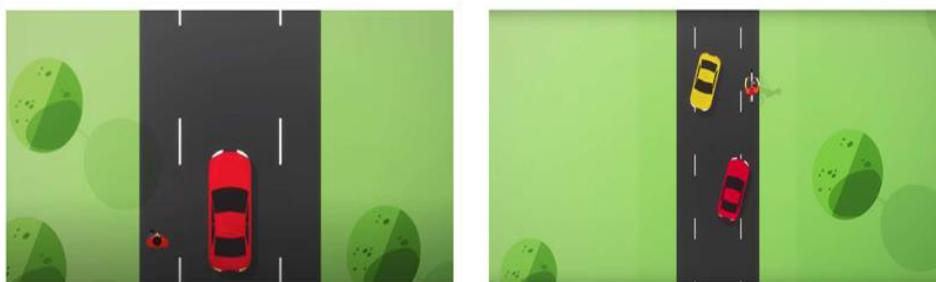
Målet var att få så många som möjligt att svara på enkäten. Därför hölls antalet frågor nere och det går att se att det tagit respondenterna cirka 10 minuter att svara, vilket har bedömts vara en rimlig tid. Se vidare under kapitel 4 hur många som svarade och vilka de är.

När tiden för att svara på enkäten hade gått ut gick det att se att få barn mellan 0-12 år hade svarat på enkäten. Då denna målgrupp sågs som betydelsefull att få synpunkter från skickades en ny förfrågan till skolan om hjälp med att sprida informationen om enkäten. Det gav resultat och antalet barn som svarat på enkäten ökade till 20 vilket motsvarar 12%.

2. Bygdeväg

2.1 Vad är en bygdeväg?

Ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att förbättra förutsättningarna för oskyddade trafikanter är att omvandla en asfalterad väg till bygdeväg. När en bygdeväg anordnas omdisponeras vägens ytor. I stället för smala vägrenar så inrättas bredare vägrenar genom att minska till ett körfält för motorfordon. Vägrenarna är extra breda för att skapa en tydligare plats för oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och ryttare. Eftersom körbanan är så smal att det inte är möjligt för två bilar att mötas ska bilarna vid möte använda vägrenen om det kan ske utan fara. Målet med utformningen är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Konceptet kallas ibland även för bymiljöväg eller 2–1-väg.



Figur 3. Bygdeväg så funkar det, www.trafikverket.se.

Platsen avgör om det är lämpligt att bygga en bygdeväg eller ej. Trafikverket har fört in konceptet bygdeväg i VGU – *Vägar och gators utformning*, där råd kring förutsättningar och utformning för en bygdeväg beskrivs.

- För att anlägga en bygdeväg krävs att vägen är asfalterad.
- Bygdeväg bör främst användas på vägsträckor där ÅDT (Årsmedelsdygnstrafik) ≤ 2000 och där vägbanebredden är mellan 5–7 meter.
- Körfältet bör vara minst 3 meter brett.
- Vägrenens bredd bör vara minst 1,0 meter. Vid hastighetsgräns 60 och där vägbanan är tillräckligt bred bör ett mått på 1,5 meter eftersträvas.

- Vid hastighetsgräns 30/40 bör i stället en bredd på 1,75 meter eftersträvas.

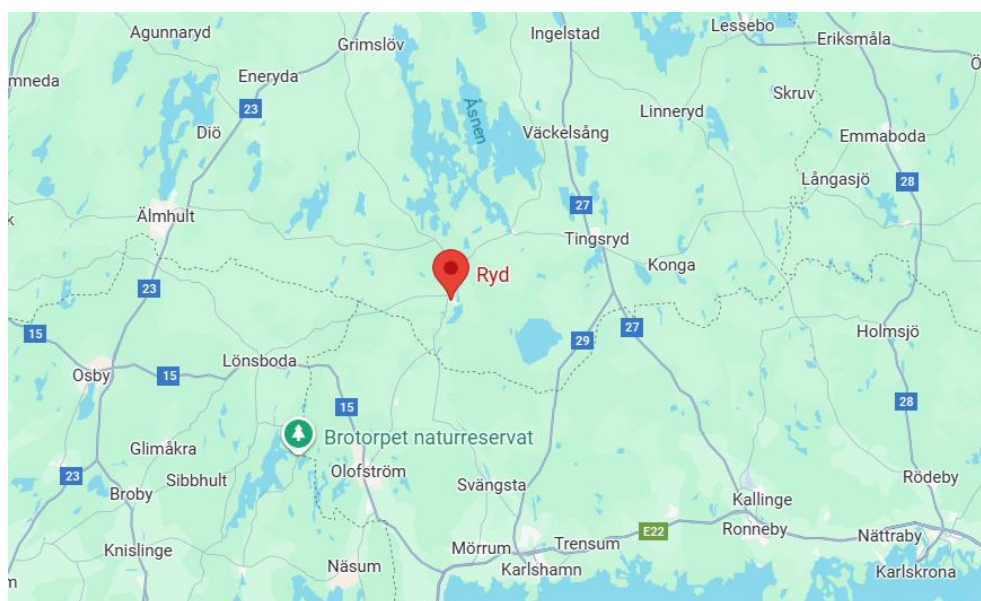
2.2 Tidigare utredning

I den utredning som tidigare togs fram inom ramen för Projekt Byresan, *Byresan Arbetspaket 2: Bygdevägar 2024-04-16*, konstaterades att bygdevägar är en del av lösningen för att öka det hållbara resandet på landsbygden. Detta då en bygdeväg är ett förhållandevis enkelt sätt att arbeta med den befintliga infrastrukturen och anpassa vägen för att skapa mer utrymme för de oskyddade trafikanterna.

I nuläget saknas tillräckligt med resurser för att kunna bygga separerade cykelvägar i den omfattning som det skulle behövas. Bygdevägar kan vara ett bra alternativ då de är både billigare och enklare att genomföra. Den blir också en möjlig lösning där utrymmet inte räcker till för både en körbana och en separerad gång- och cykelbana. Även ur ett hållbarhetsperspektiv är bygdevägar att föredra då befintliga resurser tas till vara på ett smartare sätt då ingen ny mark tas i anspråk för att bredda vägen och därmed inte heller nytt material. Fler och fler kommuner och även Trafikverket ser bygdeväg som en lösning för att förbättra trafikmiljön för oskyddade trafikanter.

2.3 Bygdevägen i Tingsryds kommun

I Kronobergs län har en bygdeväg anordnats. Den ligger i Tingsryds kommun i tätorten Ryd som ligger drygt två mil väster om Tingsryd, se Figur 4.



Figur 4. Tätorten Ryd ligger drygt 2 mil väster om Tingsryd i Kronobergs län.

Bygdevägen som färdigställdes av Trafikverket hösten 2023 är en del av Storgatan i Ryd som går från centrum av tätorten mot sydost. Den del av Storgatan som omvandlats till bygdeväg är ca 650 metret och löper till viss del på Idekullabron som går över Hönshyltefjorden.

Vägen upplevs som smal och trång, speciellt i partiet med vägbro eftersom den här begränsas av vägräcken på båda sidor. Önskemål har framförts från närboende under lång tid om att bredda vägen för att på så sätt skapa mer plats för oskyddade trafikanter med en separerad gång- och cykelväg. Trafikverket har å sin sida inte haft möjlighet att prioritera en sådan åtgärd i detta läge, utan landade istället i att omvandla vägen till en bygdeväg där mer plats för gående och cyklande skapas genom breddade vägrenar.



Figur 5. Bygdevägens sträckning utmed Storgatan sydost om tätorten Ryd. Foto: Tingsryds kommun.



Figur 6. Bygdevägen går över Idekullabron som till största del är en bro på en vägbank. Foto: Tingsryds kommun.

Hastighetsgränsen längs med bygdevägen är idag 60 km/h och trafikmängden är enligt de senaste mätningarna mellan 560–1735 fordon/dygn på sträckan och andelen tung trafik varierade mellan 3–13 procent beroende på mätning, se Tabell 1. Mätningarna som är gjorda är gjorda på två olika sträckor där sträckan som blivit bygdeväg inkluderas delvis i båda sträckorna, se i Figur 7. Däremot

har Trafikverket inte genomfört någon mätning sedan 2021 innan eller efter införandet av bygdevägen, vilket gör det svårt att säga något om den faktiska trafikmängden som rör sig längs med bygdevägen.

Tabell 1. Trafikmätningar för delar av Storgatan. Källa: Trafikverkets trafikflödeskarta.

Sträcka i fig. 7	Mätår	ÅDT samtliga fordon	ÅDT tunga fordon	Andel tung trafik
Grön	2011	1735	100	5,8 %
Grön	2021	1532	49	3,2 %
Röd	2016	560	75	13,4 %



Figur 7. Sträckorna som trafikmätningarna representerar samt bygdevägens sträckning (markerat i orange). Källa: Trafikverkets trafikflödeskarta. Trianglarna markerar mätpunkterna. Källa: Trafikverkets trafikflödeskarta.

Kopplat till den aktuella vägsträckan har Trafikverket också ett pågående nationellt arbete med att förstärka vägar och broar för att kunna öka högsta tillåtna vikt på lastbilar. Det är vägar som i dag har bärighetsklass BK 1 där högsta tillåtna vikt är 64 ton. Förstärkningarna görs för att vägar och broar ska klara bärighetsklass BK 4, vilket innebär en högsta vikt på 74 ton. Tanken med

den nya bärighetsklassen är att minska påverkan på klimatet genom att varje bil ska kunna lasta mer och på så sätt minska antalet transporter.

Vägbroarna som löper över Hönshyltefjorden är broar som har identifierats som angelägna att åtgärda och Trafikverket arbetar just nu med förberedelserna inför ett arbete med att förstärka broarna. Arbetet planeras att börja genomföras hösten 2026.



Figur 8. Bygdevägen mot sydväst, foto Tingsryds kommun.

3. Enkätens resultat

3.1 Hur många svarade och vilka är de?

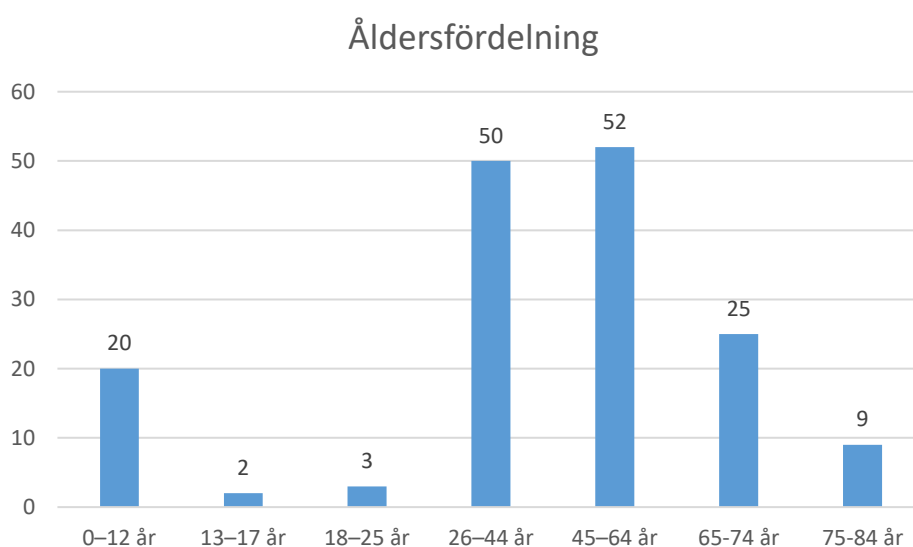
Totalt har 161 personer besvarat enkäten. Enkäten öppnades 15 november 2025 och avslutades 9 december 2025. Som genomgången nedan visar är det främst personer som bor i eller i närheten av Ryd som har besvarat enkäten. Bland de svarande använder merparten bygdevägen som mest som bilister men enkäten har även besvarats av personer som nyttjar bygdevägen som gående eller cyklister.

Kön

Hälften av de svarande är män och hälften är kvinnor och det finns alltså ingen snedvriden könsfördelning bland de svarande.

Ålder

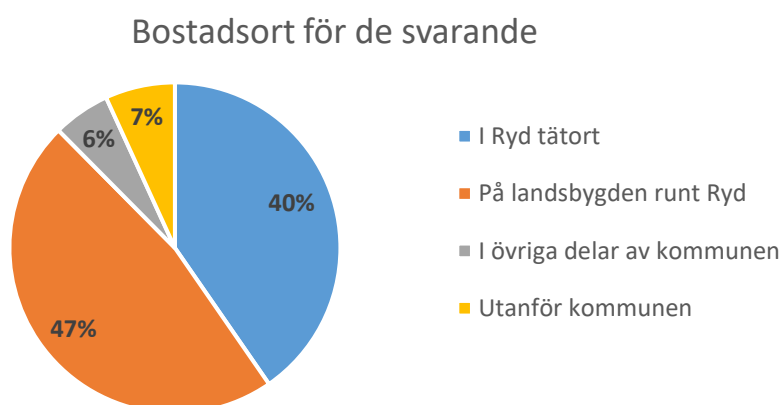
Enkäten har i första hand besvarats av vuxna i åldrarna 26 till 64 år, se Figur 9. Äldre är också representerade genom att drygt 20 procent av svaren kommer från personer som är 65 eller äldre. Gruppen ungdomar (13–17 år) och unga vuxna (18–25 år) är underrepresenterade bland de svarande vilket är relativt vanligt i den här typen av allmänt riktade enkäter. Svaren från gruppen 0–12 år tillkom efter spridning av enkäten genom skolan.



Figur 9. Åldersfördelning bland de svarande. Ingen av de svarande har uppgett sig vara över 84 år.

Bostadsort

De som svarat på enkäten är till allra största personer som bor i Ryd tätort eller på landsbygden runt Ryd (totalt 87 procent av de svarande), se Figur 10. Målgruppen för enkäten var också i första hand de som bor i närområdet eller som av andra anledningar nyttjar bygdevägen.



Figur 10. Bostadsort för de svarande.

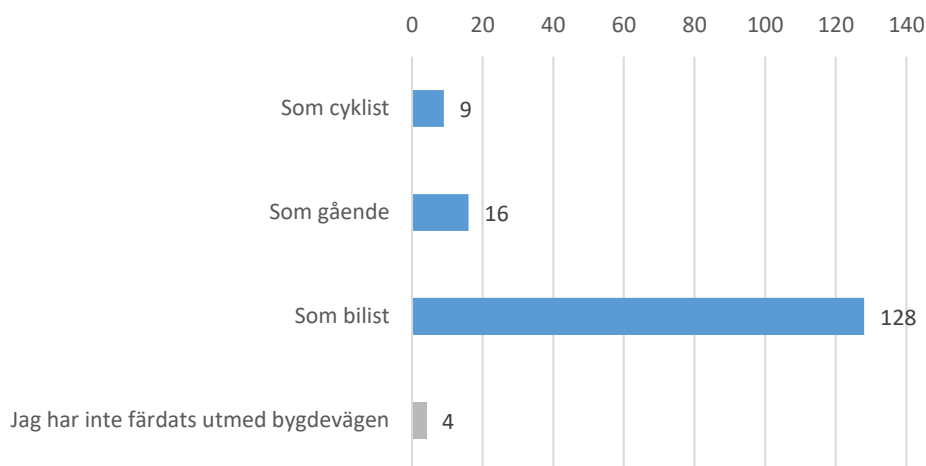
3.2 Användning

Enkäten visar att bygdevägen används på olika sätt: som bilist, gående, cyklist och i vissa fall mopedist/A-traktor. Syftet med resorna varierar mellan ärenden till/från Ryd tätort, transporter till/från arbete och skola och rekreation. Många använder vägen dagligen.

Hur rör man sig utmed bygdevägen?

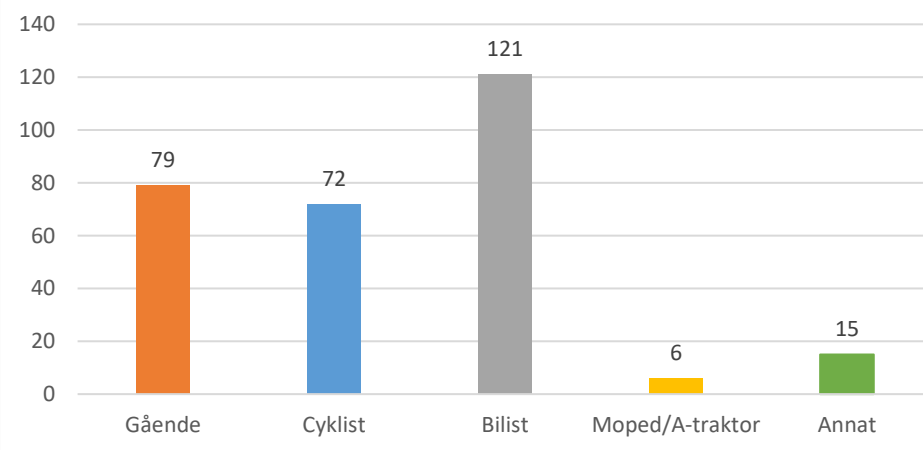
De svarande nyttjar i första hand bygdevägen som bilister, 80% uppger detta som vanligaste färdmedlet på sträckan (se Figur 11). Dock visar sammanställningen i Figur 12 att många även reser på andra sätt än med bil längs vägen. En dryg fjärdedel (27%) har cyklat längs vägen och en fjärdedel (25%) har gått utmed vägen vilket indikerar att även oskyddade trafikanter nyttjar bygdevägen. 5% har även åkt utmed vägen med moped eller A-traktor.

På vilket sätt rör du dig oftast längs bygdevägen?



Figur 11. På vilket sätt rör du dig oftast längs bygdevägen? (endast ett svar är möjligt) Ingen av de svarande har uppgett moped/A-traktor som vanligaste färdmedlet.

Hur har du använt bygdevägen? (flera svar är möjliga)

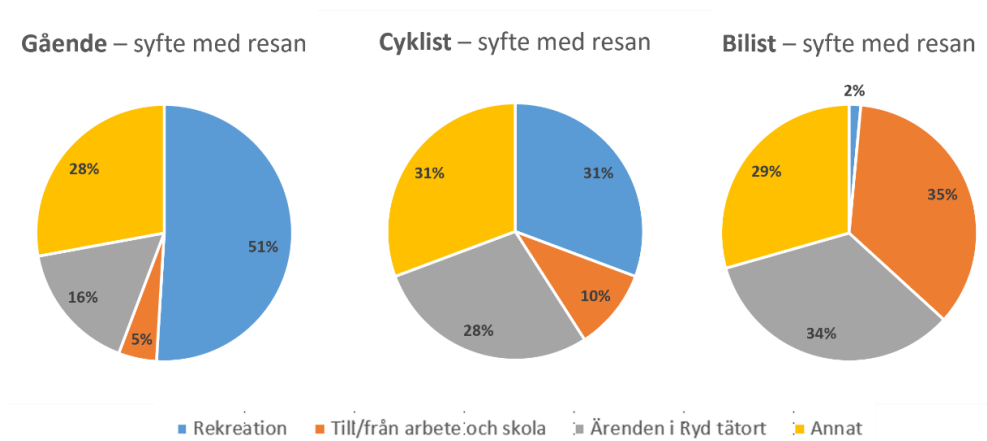


Figur 12. Olika färdssätt som de svarande har nyttjat längs med bygdevägen. I kategorin annat nämns exempelvis buss och som chaufför av tunga fordon.

Vilket syfte har resan?

En av frågorna som ställdes i enkäten var i vilket syfte som resorna görs längs bygdevägen, uppdelat utifrån färdmedel. När svaren som helhet studeras är det en stor andel av resorna som uppges vara till och från arbete/skola eller ärende

i Ryds tätort. Detta gäller särskilt för de som svarat som bilister. I Figur 13 framgår det dock att det finns vissa skillnader gällande resans syfte när färdmedlen jämförs. Bland gående, och till viss del även bland cyklister, är det en stor andel som uppgett ”rekreation” som syftet med resan. Sammantaget finns det alltså en blandning i både vilka färdmedel som används längs bygdevägen och vad syftet med resorna är.

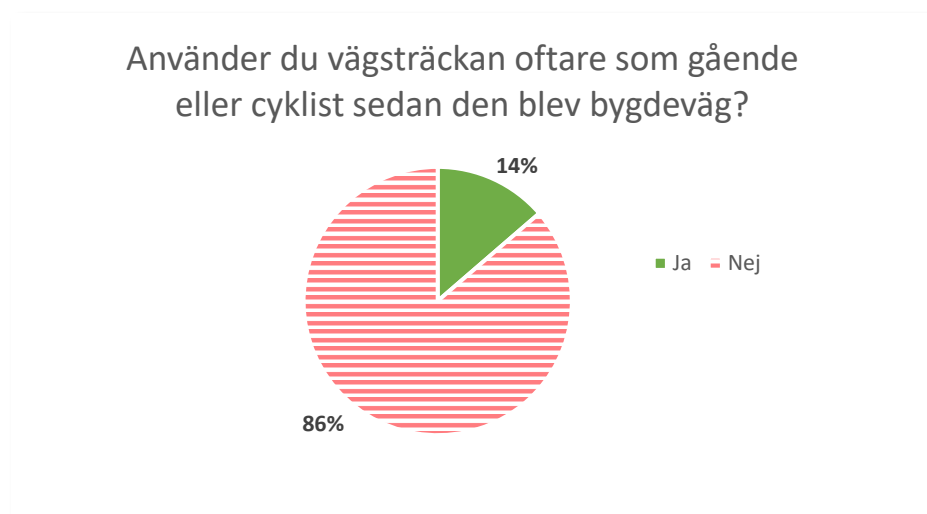


Figur 13. Syftet med resan längs med bygdevägen. Antalet svar för moped/A-traktor har bedömts vara för få för att analysera.

Som framgår av Figur 13 är det omkring 30 procent av respektive grupp som uppgett ”annat syfte” med resan. Eftersom inga fritextsvar har samlats in för just den här frågan är det svårt att bedöma vad detta handlar om, men för åtminstone bilister skulle det kunna handla om exempelvis ärenden med målpunkt i andra tätorter än Ryd. Ett annat syfte på resa som inte kunnat urskiljas är exempelvis besök hos familj och vänner.

Förändringar i resvanor längs bygdevägen

För merparten av de svarande tycks bygdevägen i sig inte ha påverkat hur man reser. Dock är det 14 % (22 personer) som uppger att de oftare använder vägsträckan som gående eller cyklist efter det att vägen omvandlades till bygdeväg vilket är en positiv förändring.



Figur 14. Förändringar i resvanor sedan bygdevägen infördes.

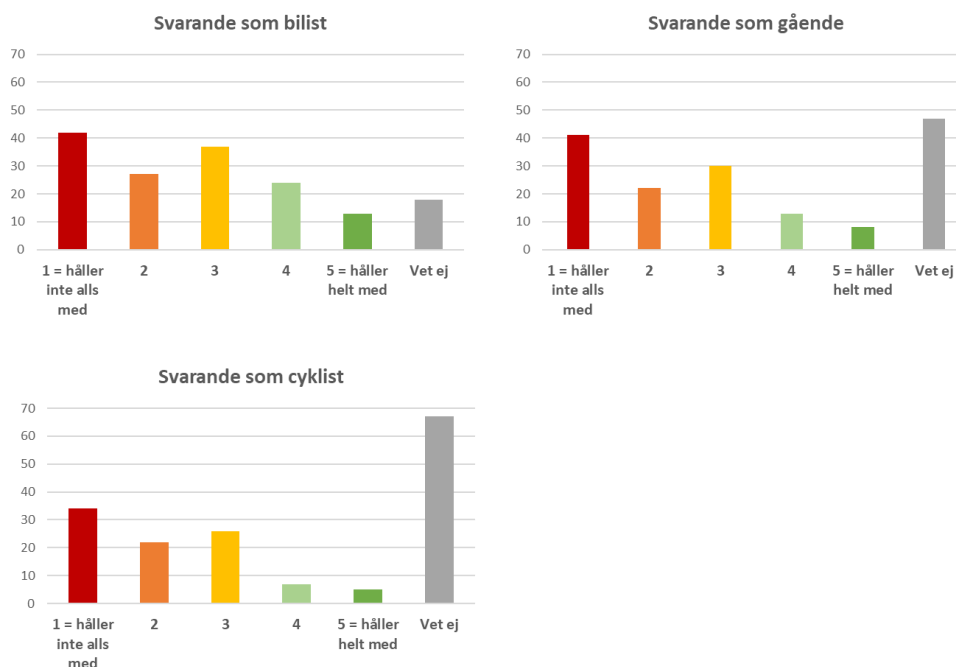
3.3 Trafiksäkerhet och trygghet

Majoriteten av svaren uttrycker att bygdevägen upplevs som otydlig och att detta leder till osäkerhet och ibland farliga trafiksituationer. Tryggheten upplevs som låg, särskilt för oskyddade trafikanter.

Håller bilister hastigheten på vägen?

De svarande tillfrågades om deras upplevelser av hastigheten längs bygdevägen genom frågan ”Upplever du att bilister håller hastighetsgränsen 60 km/h?”. De svarande hade möjlighet att fylla i som gående, cyklist, bilist och mopedist/A-traktor och ombads svara ”vet ej” om de inte nyttjar trafikslaget. Resultatet visas i Figur 15.

Upplever du att bilister håller hastighetsgränsen 60 km/h?



Figur 15. Upplever du att bilister håller hastighetsgränsen 60 km/h? Antalet svar från mopedister/A-traktor är så pass få att de inte har tagits med i sammanställningen här.

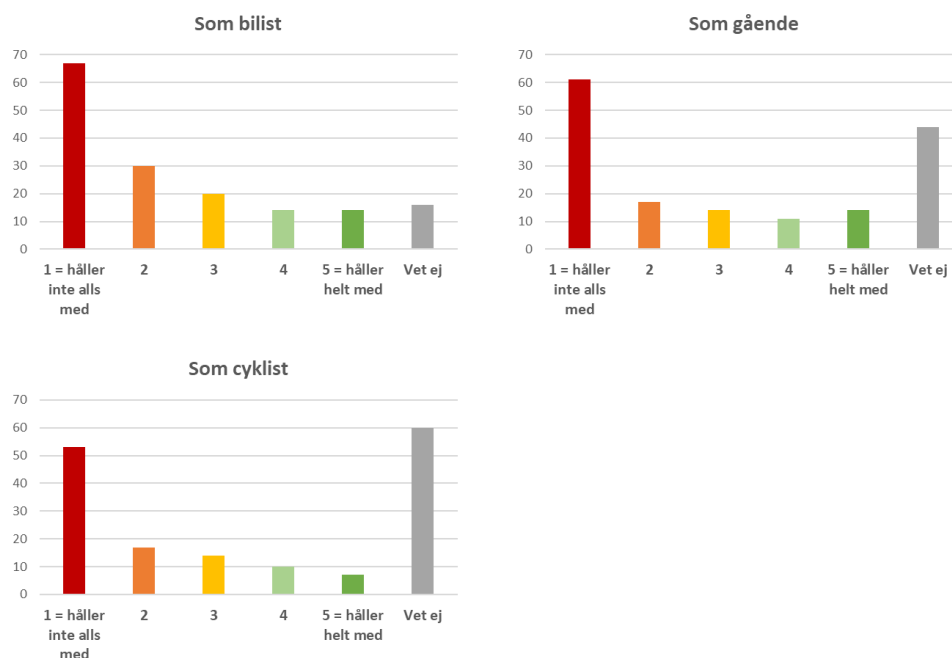
Mönstret är liknande oavsett om respondenten svarat som gående, cyklist eller bilist – en stor andel håller inte med om att hastighetsgränsen på 60 km/h hålls av bilister. Medelvärdet när alla svar slås samman är 2,4 (där 1=håller inte alls med om att hastigheterna hålls och 5=håller med om att hastigheterna hålls). Någon aktuell trafikmätning som visar på faktiska hastigheter finns inte att tillgå. Men utifrån enkäten kan det konstateras att det åtminstone finns utmaningar i hur hastigheten upplevs längs sträckan vilket bör betraktas som ett trygghetsproblem. Flera tar också upp problemet med att bygdevägens början från söder görs vid ett krön i en kurva, vilket gör att många missar skylten och att hastigheten sänks från 70 km/h till 60 km/h. I fritextsvaren tas även önskemålet om belysning upp på från flera håll, något man ser som ett minimum om inte vägen går att bredda.

Upplevs det finnas tillräcklig plats för trafikanterna?

På frågan ”Upplever du att du har tillräckligt med plats när du färdas utmed bygdevägen?” ges ett negativt resultat utifrån enkäten. De svarande hade möjlighet att fylla i som gående, cyklist, bilist och mopedist/A-traktor och ombads svara ”vet ej” om de inte nyttjar trafikslaget. Figur 16 visar att det är en

stor andel som uppgett att de inte alls håller med om påståendet. Mönstret är liknande oavsett om respondenten svarat som gående, cyklist eller bilist men särskilt låga värden ges från de oskyddade trafikanterna. Utifrån fritextsvaren kopplat till trafiksäkerhet och tryggheten kan anledningen till att många upplever det som trångt vara att bygdevägen inte används på det sätt som är tänkt. Flertalet respondenter svarar att bilister inte går ut i vägrenen vid möte eller saktar ner och avvaktar omkörning av oskyddade trafikanter samtidigt som de får möte med bilist.

Upplever du att du har tillräckligt med plats när du färdas utmed bygdevägen?



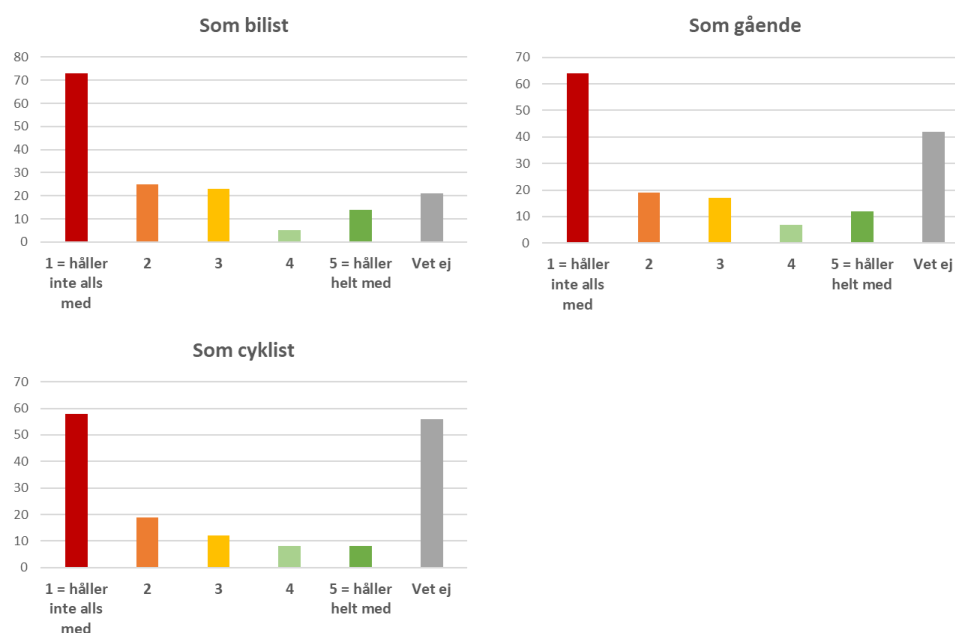
Figur 16. Upplever du att du har tillräckligt med plats när du färdas utmed bygdevägen? Antalet svar från mopedister/A-traktor är så pass få att de inte har tagits med i sammanställningen här.

Upplevs vägen mer trafiksäker och trygg nu?

Respondenterna tillfrågades om huruvida de upplever att vägsträckan blivit mer trafiksäker och trygg sedan vägen omvandlades till en bygdeväg. De svarande hade möjlighet att fylla i som gående, cyklist, bilist och mopedist/A-traktor och ombads svara "vet ej" om de inte nyttjar trafikslaget. Som framgår av Figur 17 är det endast en liten andel som håller med helt. Merparten av de som svarat tycks tvärt om ha en negativ bild, en stor andel har svarat att de inte alls håller med om att vägen blivit tryggare och mer trafiksäker efter införandet av bygdeväg. Otydligheten leder till osäkerhet vid möten, särskilt på bron, där många bilister och också tyngre fordon inte håller ut till kanten utan tror att de

måste köra i mitten hela vägen. Detta skapar förvirring och ibland panik bland gående och cyklister. Flertalet uttrycker även att vägsträckan speciellt över bron inte passar som bygdeväg då oskyddade trafikanter inte har någonstans att ta vägen om en osäker situation skulle inträffa.

Upplever du att vägsträckan blivit mer trafiksäker och trygg sedan vägen omvandlades till en bygdeväg?



Figur 17. Upplever du att vägsträckan blivit mer trafiksäker och trygg sedan vägen omvandlades till en bygdeväg? Antalet svar från mopedister/A-traktor är så pass få att de inte har tagits med i sammanställningen här.

Mörker och dålig sikt (till exempel dimma) förvärrar situationen, och flera nämner att det är "livsfarligt" att gå eller cykla över bron under dessa förhållanden. Problemet med dimma är relativt vanligt här då vägbroarna går invid och över Hönshyltefjorden. Många uttrycker också att de undviker att låta barn gå eller cykla över bron och att de själva känner sig otrygga som oskyddade trafikanter. Mönstret är liknande både för bilister, gående och cyklister.

Bland fritextsvaren finns många exempel på svar som handlar om att vägen upplevs mindre trafiksäker efter det att bygdevägen infördes. Här är några citat:

"Händer allt som oftast att man möter en bil mitt på vägen som inte förstår att man ska hålla åt sidan vid möte. Varit med om flera farliga situationer där man varit nära att krocka."

”En del bilförare vet ej hur bygdevägen ska användas. De fattar inte hur de ska göra om de får möte på bron. Det känns läskigt när jag cyklar till skolan om bilar/lastbilar kör snabbt. Jag går på mellanstadiet och brukar cykla till skolan.”

”Så länge bilarna förstår och respekterar vägmarkeringarna så är det i alla fall bättre att gå/cykla över bron nu än förut. Dock är det många som inte förstår eller ignorerar hur man ska köra. Särskilt lastbilar verkar ignorera vägmarkeringarna. Så det känns delvis som en falsk trygghet med bygdeväg. När jag kör bil, särskilt i mörker, känns det väldigt osäkert vid möte. Det är väldigt svårt att se hurvida någon uppehåller sig i sidofältet.”

3.4 Tydlighet och skyltning

Många upplever bygdevägen som otydlig och att trafikanter som inte är vana vid bygdevägen inte förstår hur den är tänkt att användas. Skyltningen anses ofta vara svår att se, att den smälter in i omgivningen eller att den är placerad så att man inte hinner läsa och förstå den i tid.

Förstår man hur vägen ska användas?

På frågan ”Upplever du att det är tydligt hur bygdevägen ska användas?” är svaren spridda. På en skala 1–5 där 1= mycket otydligt och 5= mycket tydligt är medelvärdet 2,95 vilket indikerar att det inte upplevs helt tydligt för alla trafikanter hur bygdevägen är tänkt att användas. En fjärdedel av de svarande har angett att de upplever att det är ”mycket otydligt” hur bygdevägen ska användas. Något som kan ses som en brist ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv.



Figur 18. Upplever du att det är tydligt hur bygdevägen ska användas?

Även i fritextsvaren framkommer detta. De som svarat menar att många upplever konceptet bygdeväg som otydligt, särskilt bland de som inte bor i området. Otydligheten leder till osäkerhet vid möten, särskilt på bron, där många fordonsförare inte håller ut till kanten utan tror att de måste köra i mitten även vid möte. Samtidigt upplever några av de som bor invid vägen att vägen är tydlig och bra, men menar att det enbart gäller för dem som är vana vid vägen. De ser att många andra trafikanter inte förstår systemet, vilket skapar risker även för dem själva.

Hur uppfattas skyltningen av vägen?

I fritextsvaren framkommer det att skyltningen uppfattas som svår att se, att skyltarna smälter in i omgivningen och att de är placerade så att man inte hinner läsa och förstå innebörden. Någon för också fram att utländska förare och turister som använder vägen måste ha svårt att förstå skyltningen då den bara finns text på svenska. Här menar många att det finns en förbättringspotential med tydligare skyltning och information på fler språk. De informationsskyltar som sitter uppe vid bygdevägen visar inte hur vägen är tänkt att användas vid möte vilket verkar vara det beteende som inte efterföljs så som det är tänkt. Befintlig skyltning visas i Figur 19.



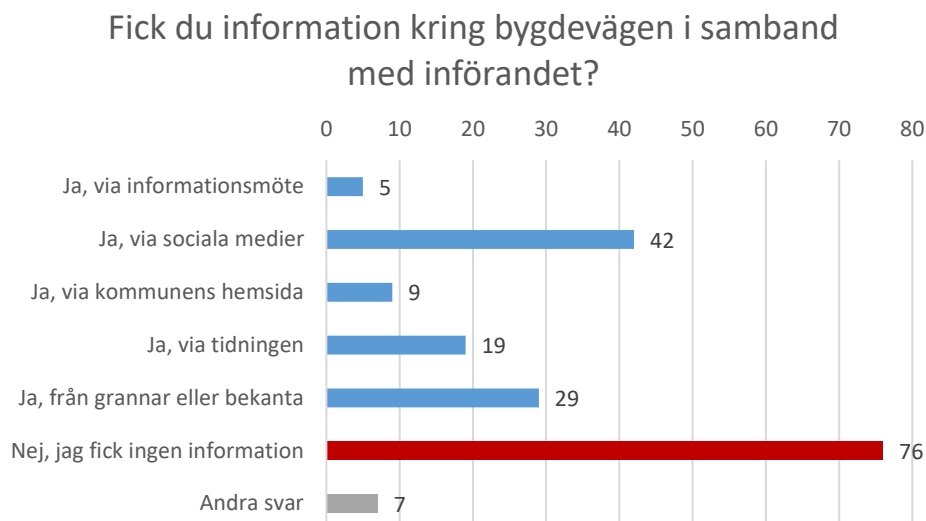
Figur 19. Befintlig skyltning längs med bygdevägen. Foto: Tingsryds kommun.

3.5 Kommunikation och information

Vid införandet av bygdevägen 2023 var det Trafikverket som ansvarade för att sprida information. Många av respondenterna svarade att de inte fått information om bygdevägen eller att informationen inte varit tillräckligt tydlig.

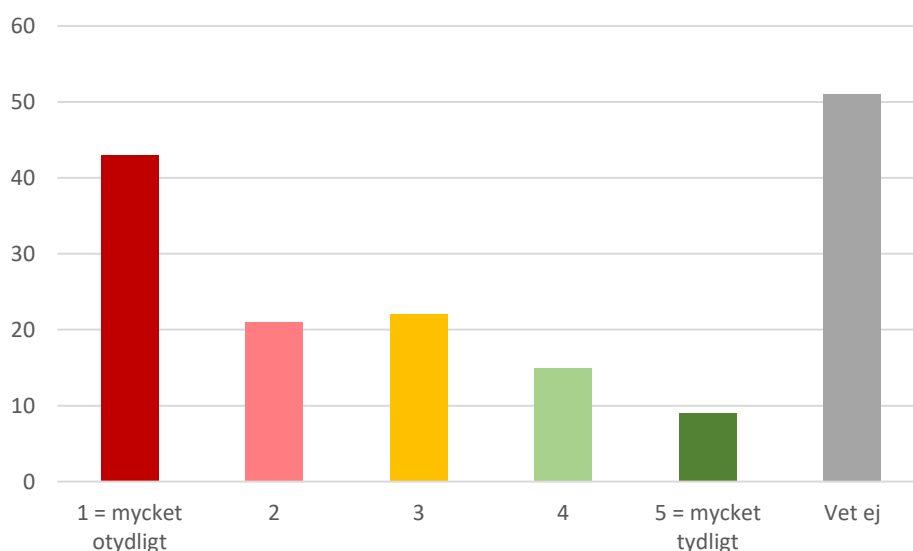
Gick information ut inför införandet?

Utifrån enkäten framkommer det att en betydande andel av de svarande uttrycker att de inte fick information inför införandet av bygdevägen eller att informationen var otydlig. De som nåtts av information inför införandet verkar i första hand ha fått det via sociala medier eller via grannar och bekanta. Då informationen delades för flera år sedan vid införandet av bygdevägen, är det troligt att många som får frågan inte minns och svarar därför att de inte nåddes av informationen. Många kan även ha fått information om att ett informationsmöte ska hållas men inte valt att delta på grund av olika anledningar vilket då medfört att man missat informationen.



Figur 20. Information i samband med införandet av bygdeväg.

Utöver frågan om huruvida respondenterna tagit del av någon information vid införandet, ställdes även frågan om den information som de (eventuellt) tagit del av varit tydlig. I Figur 21 redovisas resultatet som indikerar att informationen, enligt många av de svarande, inte har upplevts som tillräckligt tydlig. En stor andel har också svarat ”vet ej”.



Figur 21. Informationen som gavs inför införandet av bygdeväg – ”Ansåg du att informationen var tydlig?”.

Borde mer information spridits inför införandet?

En betydande andel av de 56 frisvaren som lämnats kring kommunikation uttrycker att de inte fick tillräcklig information inför införandet av bygdevägen eller att informationen var otydlig. Flera anger också att de inte visste vad en bygdeväg är eller hur den ska användas, vilket skapade osäkerhet och förvirring bland trafikanterna. Vissa önskar också att de hade fått möjlighet att lämna synpunkter innan beslutet togs, till exempel genom samrådsmöten eller enkäter.

Exempel på kommentarer som lämnats:

"Jag fick ingen information; det var bara linjer där en dag."

"Det borde ha skickats ut informationsblad till alla hushåll."

"Jag hade önskat att vi fått vara med och tycka till innan beslutet togs."

Många anger även att de önskade mer information i form av utskick till samtliga hushåll som berör men även att information skulle ha spridits breddare då det är många trafikanter som använder sträckan som inte bor eller verkar i direkt anslutning till bygdevägen.

Övriga synpunkter

Det fanns också möjlighet att lämna övriga synpunkter på förslag till förbättringar och eller förändringar. Här var det 96 personer som skrev svar där svaren hade stor spridning men som ger en tydlig bild av att respondenterna hade önskat en säkrare lösning med separering av gång- och cykeltrafikanter. Även bland de övriga synpunkterna framgår det tydligt att bygdevägen inte verkar användas som det är tänkt av bilisterna utan att det uppstår situationer där oskyddade trafikanter blir trängda då två bilister möts samtidigt som de kör om gående eller cyklist.

- 22 personer framför önskemålet om en separat gång- och cykelväg/bro.
- 18 personer vill att bron ska breddas.
- 11 personer vill se en sänkt hastighet alternativt hastighetsdämpning.
- 11 personer kritiserar placeringen av skyltarna.
- 10 personer föreslår bättre belysning.
- 6 personer vill begränsa eller förbjuda tung trafik, alternativt leda om den.

- 6 personer anser att bygdevägen bör tas bort och att den ursprungliga utformningen med två körfält ska återställas.
- 5 personer vill ha tydligare skyltning och bättre information kring hur bygdevägen är tänkt fungera.
- 2 personer önskar att bron regleras med trafikljus.

4. Sammanfattande analys och medskick

Här sammanfattas det som uppmärksammas kopplat till enkätens resultat som kan vara bra att ha med sig i fortsatt arbete med bygdevägen utanför Ryd samt vid införande och utvärdering av andra bygdevägar.

Enkätens representativitet

161 enkätsvar har varit utgångspunkten för denna utvärdering. Det får anses vara ett tillräckligt antal för att kunna göra en trovärdig analys som representerar användarna. Men samtidigt är det svårt att uttala sig om enkätens representativitet. Det är viktigt att ha med sig att de som har en tydlig åsikt i en fråga tar sig tiden att svara på den här typen av enkät, de som tycker att lösningen är helt okej eller bra kan vara mindre benägna att svara.

Det som sticker ut kopplat till representativitet var att gruppen ungdomar (13–17 år) och unga vuxna (18–25 år) var tydligt underrepresenterade bland de svarande, något som visserligen är relativt vanligt i den här typen av allmänt riktade enkäter, men som ändå får ses som en brist. Om en utvärdering ska göras med liknande syfte behöver en särskild satsning göras för att fånga upp denna grupp bättre.

Användning av bygdevägen

Det är en klar majoritet (80%) som anger att de **oftast** färdas i bil utmed vägen som bilister, något som kan ses som en väldigt hög andel. Samtidigt är det också en stor andel, 52%, som anger att de även går och cyklar utmed vägen.

För gående och cyklister är syftet med resan oftast rekreation, andelen är 51% för gående och 31% för cyklister. Dessutom anger både gående (28%) och cyklister (31%) ”Annat syfte”. En trolig tolkning av detta kan bland annat vara att de gående och cyklande har besökt vänner och bekanta, något som skulle funnits med som alternativ i enkäten.

En relativt stor andel, 14%, har angett att de använder vägen oftare som gående och cyklist sedan det blev bygdeväg. Ett förhållandevis positivt besked, inte minst då många framför tydlig kritik kring den upplevda tryggheten och trafiksäkerheten längs sträckan.

Trafiksäkerhet och trygghet

En klar majoritet bland alla trafikantgrupper upplever att hastighetsgränsen inte hålls. Både bilister och oskyddade trafikanter upplever att bilister kör för fort. Ingen hastighetsmätning har gjort längs denna sträcka vilket medför att det inte finns någon kvantitativa data att jämföra deras upplevelse med. Då hastigheten upplevs hög kan en åtgärd vara att sänka hastighetsgränsen för att förbättra trafiksäkerheten och upplevelsen för gående och cyklister på sträckan. Speciellt för sträckan som är vägbro då den upplevs extra osäker och trång av skyddade trafikanter.

Majoriteten i alla trafikantgrupper upplever också att de har för lite plats när de färdas utmed vägen. Det framgår i fritextsvaren att många inte förstår hur bygdevägen ska användas, något som troligtvis bidrar till att trafikanter upplever det trångt och osäkert. Ett exempel på detta är att många bilister/lastbilsförare inte använder vägrenen vid möte eller att de inte väntar/väjer vid möte varken med bil eller gående och cyklister. På de sträckor där vägen är en vägbro med räcke på båda sidor upplevs detta särskilt besvärligt för oskyddade trafikanter, då de här inte har någon möjlighet att ta sig från vägbanan. Sammantaget innebär detta att endast några upplever att det är tryggare och säkrare med bygdevägen jämfört med hur den var utformad innan. Det bero sannolikt delvis på att bygdevägen inte används som det är tänkt av bilister.

Det som även påverkar trafiksäkerheten och tryggheten är möjlighet att se andra trafikanter och synas själv. Många upplever att mörker och dimma gör att bygdevägen upplevs osäker och otrygg speciellt för oskyddade trafikanter som rör sig i vägrenen. Problemet med dimma är relativt vanligt här på grund av närheten till Hönshyltefjorden. Belysning skulle kunna underlätta möjligheten att se oskyddade trafikanter i mörker.

Många upplever att skyltningen på plats inte är tillräcklig kring hur vägen ska användas. Detta är särskilt problematiskt då många som färdas utmed sträckan inte är lokalbor vilket medför en ovana vid denna typ av lösning. Det kan även behövas ytterligare skyltning eller förtydligande när infrastrukturen skiljer sig från det normala, likt i detta fall med vägbron som har vägräcken vilket gör inte för det möjligt för oskyddade trafikanter att ta sig någonstans om det uppstår en fara. Viktigt att ha med sig är att lösningen med bygdeväg fortfarande är ovanlig i Sverige vilket medför att större insatser för att informera om hur bygdevägen ska användas bör göras och skyltning som tydligt förklarar hur trafikanten ska bete sig är avgörande. Här ett exempel från Uppsala kommun.

Tydliga figurer gör det även enklare för utländska förare som inte förstår svenska att förstå hur man ska bete sig.

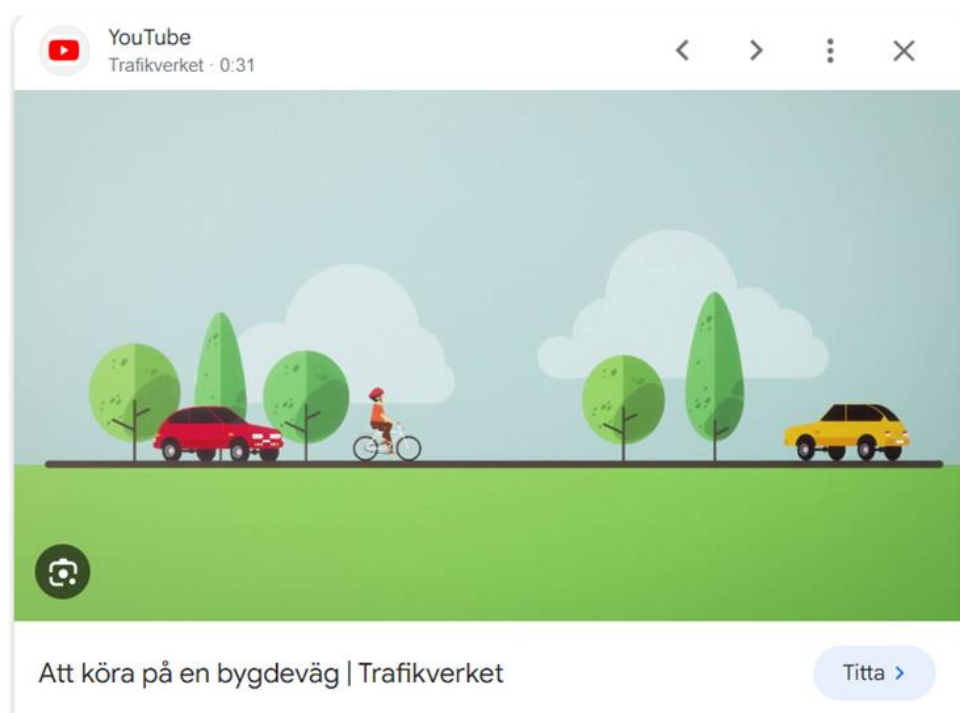


Figur 22. Ett exempel på en skylt vid en bygdeväg i Uppsala kommun.

Kommunikation och information

En majoritet anger att de inte fått någon information inför införandet av bygdevägen. Den information som skett har varit vid ett informationsmöte. Samtidigt är det viktigt att ha med sig att det har gått några år sedan de fick informationen. Troligtvis minns inte alla information som delgavs och resultatet kan därför till viss del vara missvisande. Men klart är att den information som gick ut har inte varit tillräckligt utan borde kompletterats med information genom olika kanaler och vid flera tillfällen. Direkt utskick till samtliga hushåll hade varit ett sätt att se till att alla fått informationen samt att denna kompletterats med information i digitala kanaler samt förslagsvis även information på platser där trafikanterna ofta befinner sig.

Ett bra tillfälle att informera mer om hur bygdevägen ska användas är i samband med arbetet för ökad bärighetsklass på broarna, något som Trafikverket planerar genomföra under 2027. Lösningen med bygdevägar är än så länge inte så vanligt förekommande, behövs tydlig information för att främst bilister ska veta hur de ska bete sig utmed en bygdeväg. Trafikverket har tagit fram en film som har använts framgångsrikt på andra platser i landet där bygdevägar har införts. Här en länk till filmen: <https://youtu.be/4smg1uDY-OQ>



Figur 23. Trafikverkets film om bygdevägar på YouTube.

Det finns även ett bra exempel på information som gick ut till boende i samband med att Trafikverket införde en bygdeväg i Västerbotten utanför Umeå. Här satsades på informationsmaterial som spreds via Facebook till de som var närboende, på Trafikverkets hemsida och genom informationsbroschyrer som delades ut. Även om bygdevägen i Ryd har funnits i några år kan en satsning på något liknande sätt göras nu i efterhand.



Figur 24. Trafikverkets broschyr för Brännlandsvägen i Umeå som gjordes om till bygdeväg 2023.

Medskick

Slutligen kan det konstateras att ett nytt koncept som en bygdeväg tar tid att etablera bland landets trafikanter. Av den anledningen är spridning av information av yttersta vikt, inte minst inför införandet men även direkt efter införandet när trafikanterna tydligare förstår vad bygdevägen innebär i praktiken. Detta genomfördes inte i tillräcklig omfattning därför bör fortsatt arbete med informationsspridning göras. Detta bör även kompletteras med tydligare skyltning utmed sträckan som förtydligar hur möte mellan motorfordon ska gå till då det verkar som att bygdevägen idag inte används på rätt sätt. En ny uppföljning av bygdevägen bör genomföras om något år när kompletterande åtgärder genomförts samt för att se om bygdevägen blivit mer accepterad och används på rätt sätt. Speciellt fokus hade kunnat vara barn och unga då denna studie inte hade möjlighet att gå djupare inom den målgruppen.

Något som också kan konstateras är det har saknats kvantitativa data att jämföra enkätens resultatet med då Trafikverket inte genomfört några hastighetsmätningar och flödesmätningar vare sig innan eller efter införandet av bygdevägen. Detta gör det svårt att dra slutsatser om upplevelsen av höga hastigheter stämmer överens med de faktiska hastigheterna. Det har inte heller gått att avgöra betydelsen av förhållandet mellan olika fordonstyper, då denna typ av mätningar inte heller har genomförts. Många tunga fordon kan

exempelvis medföra att tryggheten och upplevelsen av säkerhet minskar. Samtidigt förändras troligtvis bilisternas beteenden om antalet oskyddade trafikanter ökar. Att genomföra en mätning nu hade varit positivt för att kunna komplettera dessa resultat och vid införandet av nya bygdevägar bör det göras trafikmätningar både innan och efter införandet.

Att resultatet i denna utvärdering har fått en så tydlig negativ respons från de som använder bygdevägen hör med stor sannolikhet ihop med det starka önskemålet som länge funnits om en separat cykelväg på sträckan. En annan förklaring är att bygdevägen omfattas av sträckor med vägbroar, något som i sin tur påverkar känslan av trygghet och trafiksäkerhet, inte minst för de oskyddade trafikanterna. Frågan måste därför ställas om det var lämpligt att på denna plats med dessa förutsättningar införa en bygdeväg?

Sammanfattningsvis är det följande delar som är viktiga att ha med sig vid införandet av bygdevägar:

- Utredning om de tekniska förutsättningarna för bygdeväg kring lämplighet och hastighetsgräns.
- Tydlig och omfattande information inför och direkt efter införandet samt fortsatt informationsspridning så bygdevägens syfte och hur den är tänkt att användas är tydlig.
- För- och eftermätning av hastigheter och flöden för olika fordonstyper för att kunna utvärdera åtgärdens effekt och kunna jämföra med exempelvis enkätutvärdering.
- Tydlig skyltning på vägsträckan som sitter synligt är av stor vikt för att bygdevägen ska användas som den ska.

Mer information om bygdevägar har tagits fram inom ramen för Region Kronobergs projekt Byresan. Läs gärna här:

<https://www.regionkronoberg.se/contentassets/339bfb444080465da028272219c72467/rapport-om-bygdevagar.pdf>