

Regional Cykelplan för Jönköpings län

Komma igång

Remissversion

Den regionala cykelplanen är uppbyggd i fem övergripande kapitel. De två första avsnitten ger en grund för de ställningstaganden kring cykelnät och brister för åtgärder som redovisas i avsnitt tre och fyra. Det femte avsnittet syftar till att underlätta genomförandet av de åtgärder som lyfts i det fjärde avsnittet.

Den regionala cykelplanen är upplagd som en så kallad Storymap där vi har kombinerat texter och bilder med interaktiva kartor. I dokumentet navigerar du som läsare ungefär som på en hemsida, genom att klicka på länkar och flikar kan du ta dig fram och tillbaka i planen. I de interaktiva kartorna är det möjligt att slå på och av lager samt få information om specifika kartsegment genom att klicka i kartorna.

Dokumentet går att skriva ut och läsa som pdf. För att du som läsare ska kunna dra full nytta av planens layout och kartmaterial rekommenderar vi dock att läsa planen som Storymap via denna länk på webben: [Regional cykelplan \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Det kan vara bra att känna till att kartorna i Storymapen kan ta en liten stund att ladda - ha tålamod!



1 Bakgrund



2 Förutsättningar för planering



3 Regionalt cykelnät



4 Prioriterade brister att åtgärda



5 Genomförande

1. Bakgrund

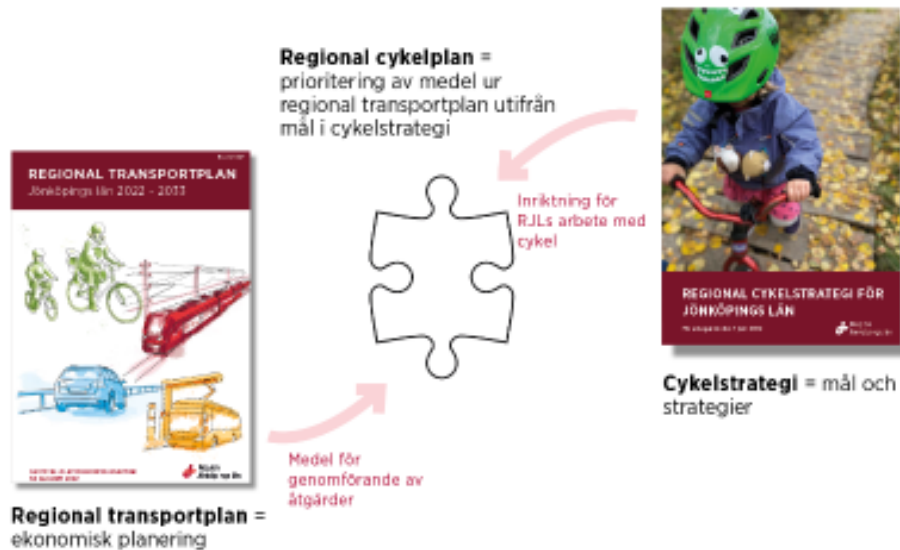
I detta kapitel beskriver vi:

- Vilka syften planen utgår ifrån
- Planens avgränsning
- Vilken koppling planen har till regional cykelstrategi och regional transportplan
- Hur processen med att genomföra cykelåtgärder ser ut

Syfte

Den regionala cykelplanen är en konkretisering av delar av den regionala cykelstrategin samt en specificering av delar av den regionala transportplanen. Utifrån detta har planen två huvudsakliga syften:

1. **Att peka ut ett regionalt cykelnät för länet** och på så vis tydliggöra mellan vilka målpunkter i länet som det är särskilt viktigt att säkerställa en sammanhängande cykelbarhet samt i vilka starka stråk som det är särskilt viktigt att satsa på åtgärder i transportinfrastrukturen för att öka vardagscyklingen.
2. **Att prioritera gång- och cykelinvesteringar längs med regional statlig väg** genom att peka ut länets största brister i statlig cykelinfrastruktur och ange vilka av dessa brister som ska lyftas för åtgärder. Med brist menar vi i cykelplanen ett avsnitt mellan målpunkter där någon skulle ha möjlighet att vardagscykla sett till avståndet, men inte kan göra det på grund av bristande trafiksäkerhet.



Den regionala cykelplanen kan ses som en pusselbit mellan de mål som är satta i den regionala cykelstrategin och de medel som är prioriterade i den regionala transportplanen för Jönköpings län.

Avgränsning

Ingående ställningstaganden i den regionala cykelplanen

- Det regionala cykelnätet som pekats ut i cykelplanen kan utgöras av såväl statliga som kommunala och enskilda väganläggningar.
- Prioriteringen av vilka brister i cykelinfrastruktur som ska lyftas för åtgärd görs endast för **sträckor mellan tätorter utmed regional statlig väg**.

Ställningstaganden som inte görs i den regionala cykelplanen

- Brister utmed regional statlig väg i tätortsmiljöer eller i punkter utmed vägnätet prioriteras av Trafikverket regionalt genom kriterier för potter i regional transportplan.
- Åtgärder av brister utmed nationell stamväg prioriteras av Trafikverket inom ramen för nationell transportplan. I vårt län är E4, Rv 40 och Rv 26 nationella stamvägar.
- Brister inom kommunalt vägnät prioriteras och åtgärdas av länets kommuner (som kan ansöka om statlig medfinansiering ur regional transportplan hos Trafikverket).

Att ta fram en plan för regional statlig cykelinfrastruktur är ett utpekat insatsområde i cykelstrategin och är också en aktivitet i projektet "Regional cykelsatsning för Jönköpings län" som drivs av Region Jönköpings län.

[Cykelfrämjande arbete i länet-Utveckling i Jönköpings län \(rjl.se\)](#)

Regional transportplan

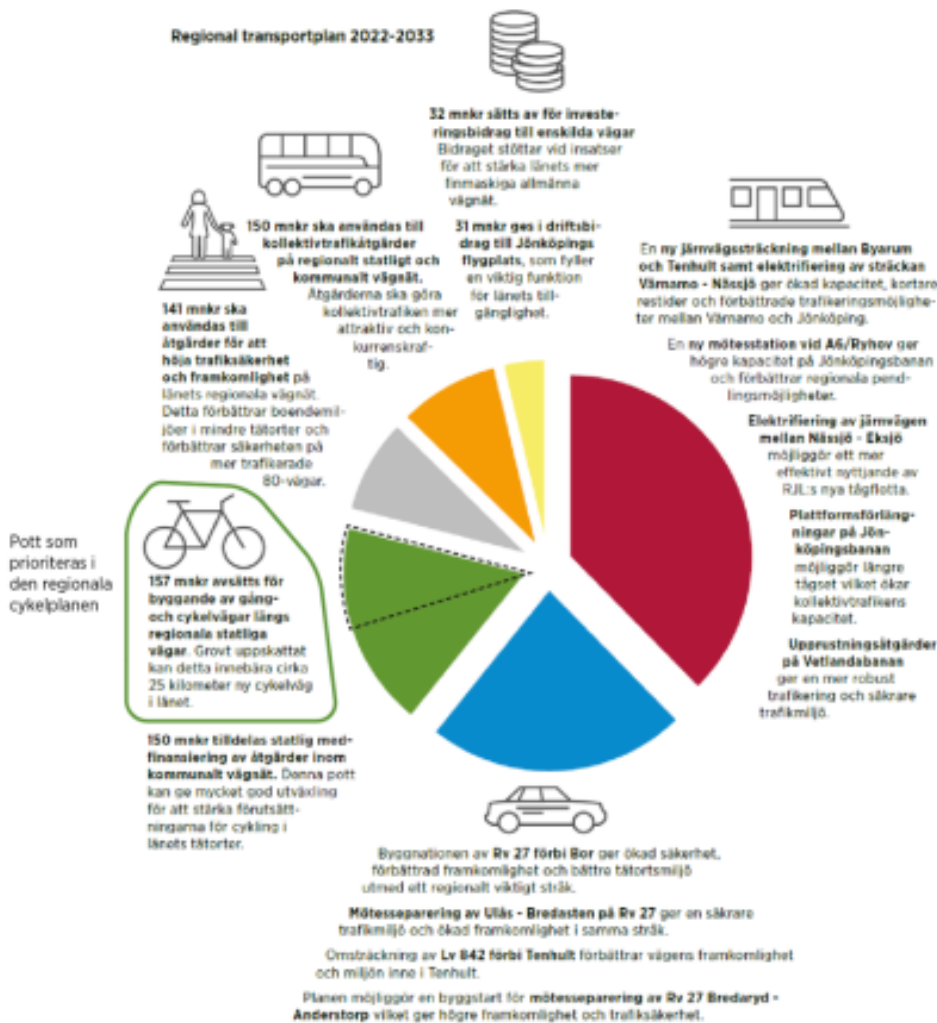
Region Jönköpings län ansvarar för prioriteringen av åtgärder på det regionala statliga vägnätet i länet genom prioriteringar av statliga medel i den regionala transportplanen. Det betyder att det är Region Jönköpings län som beslutar om var nya cykelvägar ska byggas på landsbygden.

Den regionala transportplanen revideras ungefär vart fjärde år. I den gällande regionala transportplanen för åren 2022-2033 redovisas 157 miljoner kronor för byggande av cykelvägar utmed regionala statliga vägar. Transportplanen anger inte hur dessa medel ska fördelas mellan olika åtgärder utan pekar på behovet av att ta fram en plan för regional statlig cykelinfrastruktur för att specificera utpekade brister för åtgärder.

[Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län \(rjl.se\)](#)

Utöver potten för byggande av cykelvägar utmed regionala statliga vägar har Region Jönköpings län i den regionala transportplanen även fördelat 150 miljoner kronor i en pott för statlig medfinansiering. Denna pott kan kommuner nyttja vid åtgärder i cykelinfrastruktur inom det kommunala vägnätet.

För tätortsåtgärder och punktåtgärder utmed regional statligt vägnät kan potten för trafiksäkerhet och framkomlighet nyttjas.



Cirkeldiagrammet visar hur medel i den regionala transportplanen är fördelade mellan olika åtgärdsområden.

Genomförande av åtgärder

Processen med att planera och genomföra cykelåtgärder längs regional statlig väg bygger på samarbete mellan framförallt region, kommun och Trafikverket. Respektive part har olika roller beroende på var i planerings- och genomförandeprocessen en åtgärd befinner sig.

1. **Prioritering och utredning av brister** Den regionala cykelplanen är det första steget i den formella planeringsprocessen för att genomföra en GC-åtgärd. I cykelplanen definieras, prioriteras och utreds brister inför Trafikverkets genomförande av åtgärd. Cykelplanens prioriteringar görs av Region Jönköpings län. Kommuner och Trafikverk informeras under framtagandet av prioriteringar och de remitteras innan fastställande av cykelplanen.

2. **Avtal om finansiering** Region Jönköpings län ställer krav på 10% kommunal medfinansiering med indexuppräknung utifrån Trafikverkets initiala kostnadskalkyl. För att Region Jönköpings län ska kunna beställa en åtgärd hos Trafikverket måste avtal kring kommunal medfinansiering finnas på plats. Avtalet tecknas mellan berörd kommun och Trafikverket.
3. **Vägplan och projektering** Tiden och kostnaderna för genomförandet av en åtgärd beror till stor del på åtgärdens komplexitet. Vid byggnation av separat GC-bana utmed statlig väg krävs oftast en vägplan, vilken tar 1-2 år att ta fram. Inför byggskedet krävs även en bygghandling som är ett tekniskt underlag för byggarbetet. En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg kan i vissa fall utföras utan planläggning. Detta kan till exempel gälla åtgärder där vägytorna disponeras om för att tillskapa ett nytt cykelfält. Vägplan och projektering tas fram av konsulter på uppdrag från Trafikverket. Regionen och kommuner involveras i samråd samt i mer behovsstyrda planeringsfrågor.
4. **Byggnation** Själva genomförandet av GC-åtgärder brukar i allmänhet kunna göras under ett kalenderår, större byggprojekt kan behöva fördelas över flera år. Trafikverket genomför byggnationen genom upphandling av entreprenör. Efter att projektet är färdigställt är i allmänhet Trafikverket ansvarig väghållare och sköter drift och underhåll av väganläggningen.

Parantes på slutet kan tas bort. Det framgår tydligt av första meningens i stycket.



Flödesbilden visar hur processen med planering och genomförande av cykelåtgärder utmed regionala statliga vägar ser ut.

2. Förutsättningar för planering

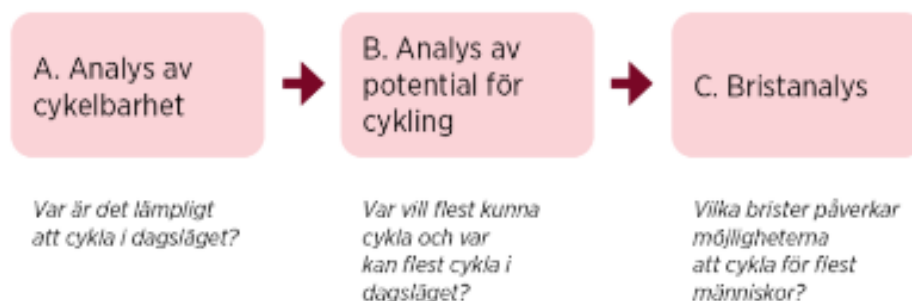
I detta kapitel beskriver vi:

- Cykelbarheten hos länets väg- och gatunät
- Potentiella cyklistflöden utmed länets vägar och gator
- Länets brister i cykelinfrastruktur

Struktur planeringsunderlag

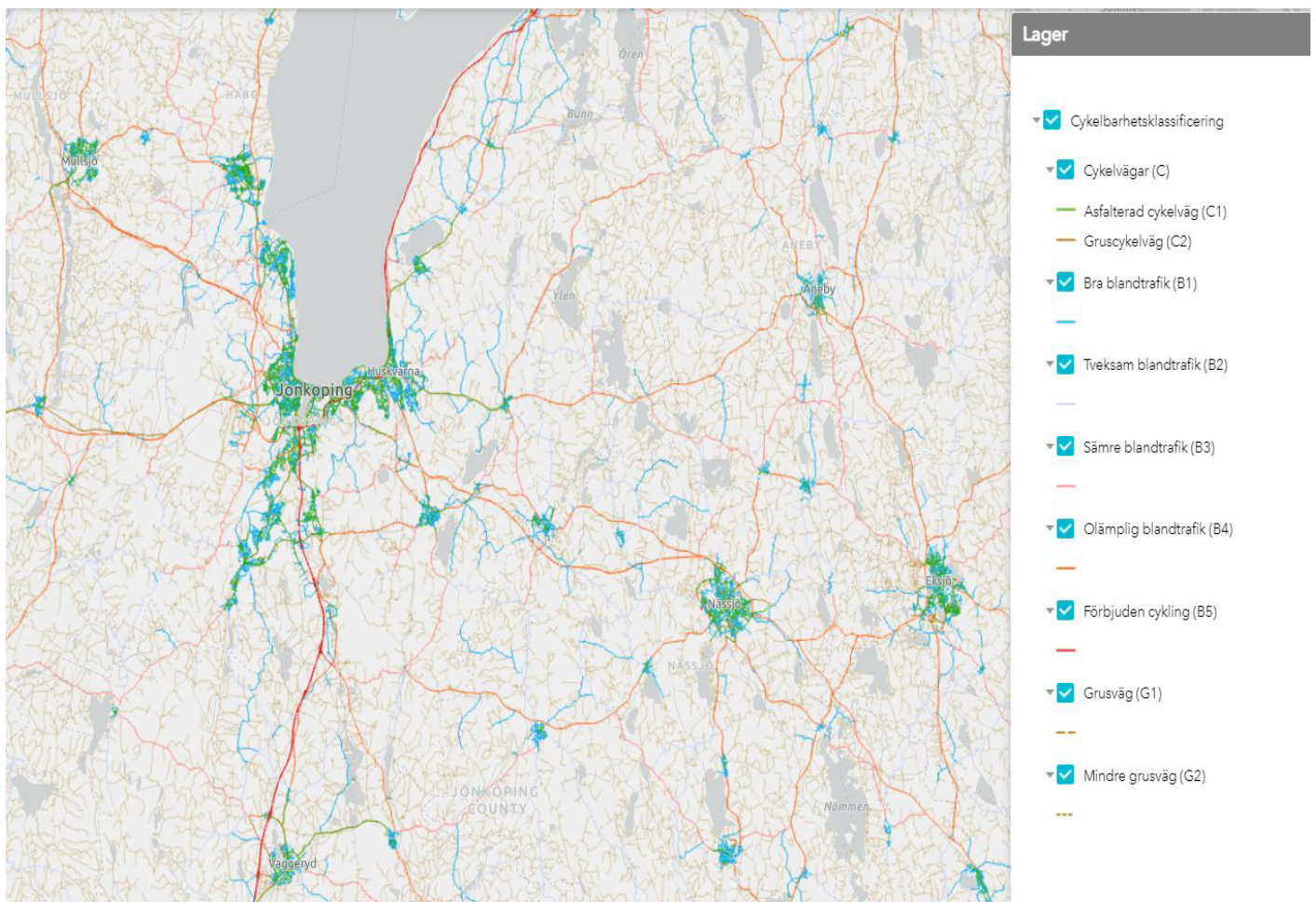
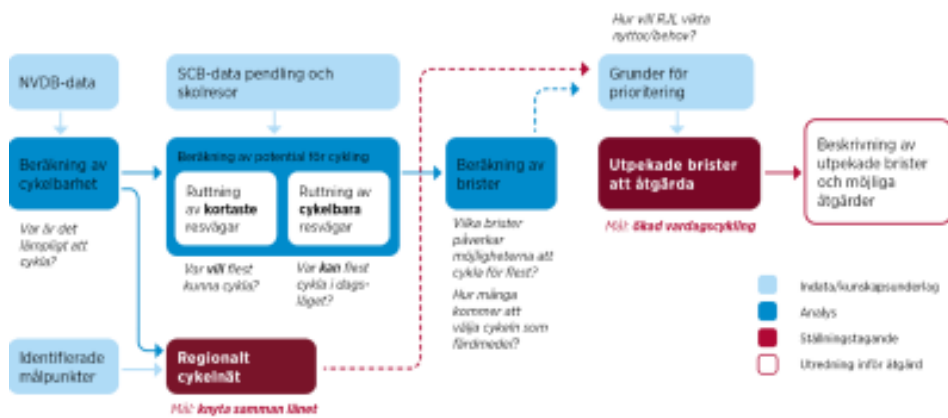
Som en grund för de prioriteringar som görs i den regionala cykelplanen har Region Jönköpings län låtit ta fram planeringsunderlag kring cykelbarhet, cykelpotential och brister i länets cykelinfrastruktur.

Underlagen kan ses som en kedja där studien av cykelbarheten hos länets vägnät är en förutsättning för att kunna analysera gapet mellan var invånarna i länet skulle vilja kunna cykla och till vilka resvägar de i själva verket är hänvisade till som cyklister.



Cykelplanens planeringsunderlag är framtagna som en kedja och bygger på beräkningar kring vägars standard och data över var människor bor och arbetar/går i skola.

För respektive beräkningstyp har vi gjort en övergripande analys av länet som följs av en beskrivning av metoden för beräkning. Det kan vara bra att läsa metodbeskrivningarna för att förstå bakgrunden till våra prioriteringar i följande kapitel.



Cykelbarhet

Nuläge i länet

I de flesta av länets större tätorter finns väl utbyggda kommunala gång- och cykelnät. Det finns också över tio stycken kommunala GC-banor *mellan* tätorter, vilket är anmärkningsvärt sett till att endast finns statliga GC-banor i tre relationer i länet. Detta betyder att flera av länets kommuner har tagit ett stort ansvar för att skapa goda cykelförhållanden även utanför tätorter.

Sträckor där det är olämpligt eller förbjudet att cykla är ofta den genaste eller enda vägen mellan länets tätorter. Eftersom det finns många vägar med hög trafik i länet bildar dessa vägar barriärer för cyklister i de fall det inte finns ett parallellt lågtrafikerat vägnät att ta sig fram på.

Länet har ett omfattande nät av grusvägar och lågtrafikerade asfaltsvägar, dock har många av dessa vägar enskilt huvudmannaskap utan driftsbidrag vilket kan begränsa allmänhetens tillgång till vägen.

Länets större mosspartier och sjöar gör att vissa geografier har ett mer begränsat vägnät med hög cykelbarhet.

Befintliga GC-banor mellan tätorter i länet

PDF

<https://RJL.maps.arcgis.com/sharing/rest/content/items/239facb97141ea80d03713a37aa653/data>

Metod för beräkning

Med *cykelbarhet* avses hur cykelvänliga gator och vägar är med hänsyn till upplevd och faktisk trafiksäkerhet.

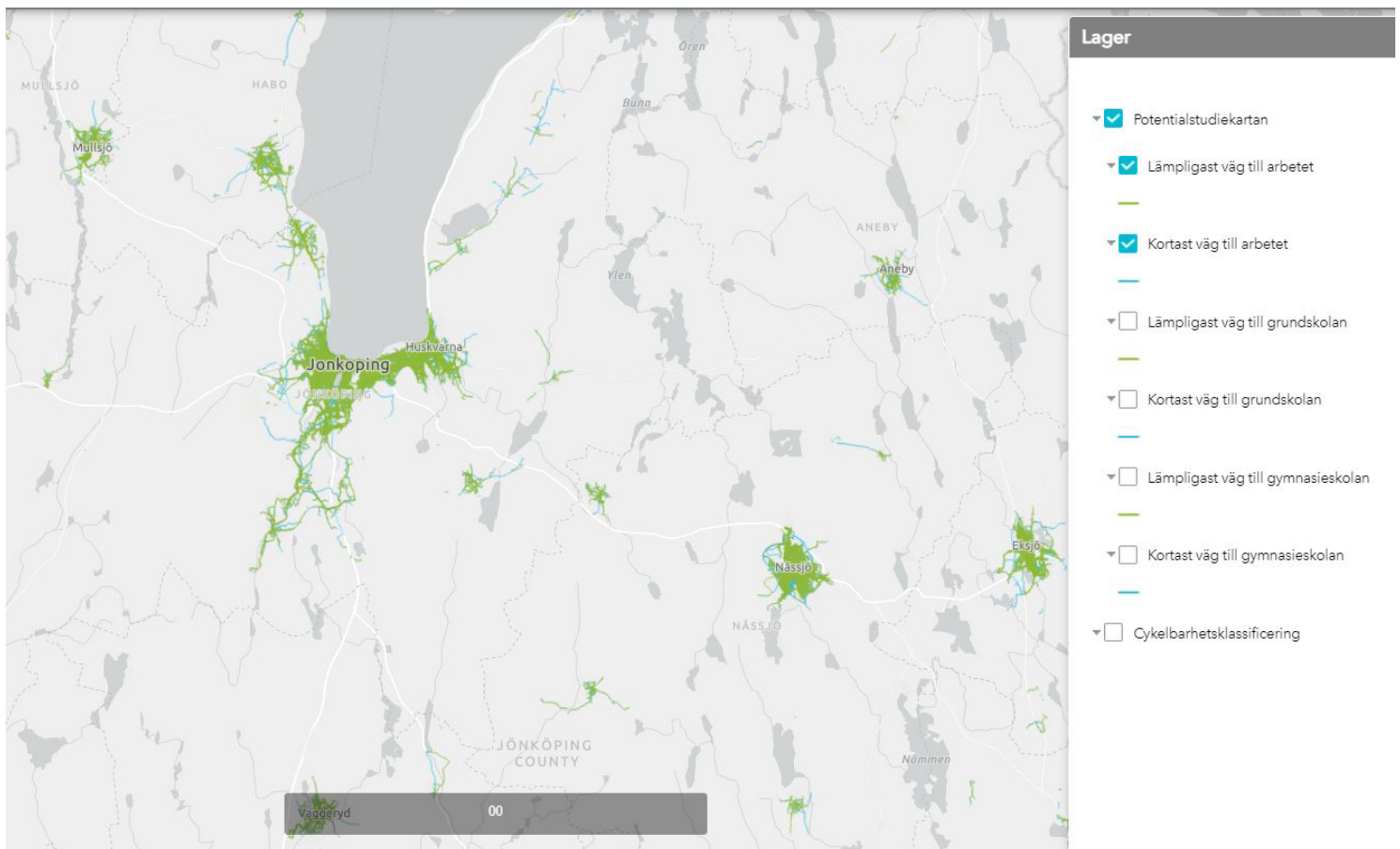
För att kunna beskriva cyklisters önskade eller möjliga vägval mellan start och målpunkt har en klassificering av cykelbarhet gjorts av länets gator och vägar. Klassningen av cykelbarheten på länets vägnät är en viktig grund för att kunna göra fortsatta analyser av cykelpotentialer och brister i cykelinfrastruktur.

Eftersom beräkningen gör det möjligt att hitta cykelbara relationer över längre sträckor är den också ett viktigt underlag för att kunna peka ut ett regionalt cykelnät och ett framtida arbete med cykelleder.

Klassificeringen av cykelbarhet har gjorts med underlag från nationella vägdatan, NVDB. Följande klassificeringar har använts för att beskriva vägnätets cykelbarhet:

- *Det asfalterade bilvägnätet* omfattar fem klasser: B1 (mycket bra, nästan som cykelbana), B2 (ok), B3 (tveksam), B4 (olämplig) och B5 (förbjuden cykling) beroende på hastighetsgräns och ÅDT på det aktuella vägavsnittet. Där ÅDT saknas utgår klassningen från hastighetsgräns och vägtyp.
- *Grusvägar* är klassade i två klasser: G1 (bra grusväg där väghållarskapet är statligt, kommunalt eller enskilt med statligt driftsbidrag) och G2 (sämre grusväg med enskilt väghållarskap utan statligt driftsbidrag).
- *Cykelvägar* är uppdelade i fyra klasser: C1 (asfalterad cykelväg), C2 (cykelväg grusunderlag), C3 (cykelfält) och C4 (separerad gång- och cykelbana).

ÅDT	Hastighetsgräns							
	30	40	50	60	70	80	90	
0-250	B1					B3	B4	
251-1000	B2							
1001-2000	B2							
2001-4000	B2							
4001+	B2							



Cyklistflöden

Nuläge i länet

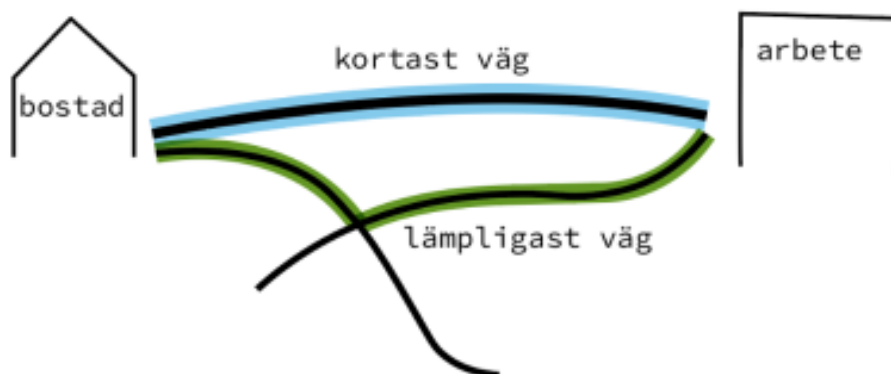
Vid beräkningar av möjliga cykelflöden vid 45 minuters cykling visas länets starkaste relationer för cykling tydligt. Det är tydligt att avståndet mellan tätorter är avgörande. Man kan också se att utbytet mellan olika tätorter varierar beroende på mängden arbetsställen och bostäder i respektive ort.

Cyklistflödena kopplade till länets grundskolor är mycket lokala och sker till största del inom kommunalt vägnät. Merparten av barnen som bor utanför tätort är berättigade till skolskjuts vilket begränsar såväl underlag som behov.

Länets cyklistflöden till och från gymnasieskolor är ännu mer begränsade. I och med att antalet gymnasieskolor är färre än antalet grundskolor tar sig merparten av länets gymnasieelever till skolan med buss på grund av stora upptagningsområden.

Metod för beräkning

Genom att beräkna pendlingsdata från SCB har vi tagit fram kartlager som visar var flest länsinvånare har förutsättningar att vardagscykla mellan arbete och bostad respektive skola och bostad. I analysen har beräkningar gjorts av resvägar för alla individuella relationer mellan bostad och arbetsställe/skola i länet. Denna typ av beräkning av resväg kallas **ruttning**.



Möjliga cyklistflöden utmed länets vägar räknas ut genom att lägga samman antalet möjliga rutter för respektive vägsegment.

Beräkningarna bygger på resor inom 15, 30, 45 och 60 minuters cykling med elcykel. De rutter som överstiger 60 minuters cykling med elcykel ingår inte i beräkningen.

I ruttningen har vi utgått från att man cyklar 19 km/h inom tätort och 23 km/h utanför tätort.

De segment där många resor kan förväntas ske per cykel visar höga cyklistflöden, segment med få aggregerade ruttningar för arbets- respektive skolresor visar låga cyklistflöden. För att åskådliggöra vilka relationer i länet som har störst potential och/eller utgör störst brister kopplat till cykling har två olika typer av ruttningar gjorts:

- Den första typen av ruttning visar cyklistflöden för den **kortaste resvägen utmed befintliga vägar** - dvs hur cyklister skulle vilja cykla om det vore möjligt att cykla utmed alla vägar. Den

kortaste resvägen är alltså även ruttad oberoende av om vägar är olämpliga eller förbjudna att cykla på.

- Den andra ruttningstypen visar cyklistflöden om alla resor görs utmed **cykelbart vägnät**. I många fall är denna sträcka betydligt längre än den kortaste cykelvägen på grund av barriärverkan från större bilvägar - cyklister tvingas i realiteten ta omvägar jämfört med den genaste bilvägen.

Fördjupning kring metod och dataunderlag

Underliggande data

I studien har vi utgått från SCB-data från 2020 över var människor bor, arbetar och går i skolan. Avgränsningen för uttag av data har varit resor som slutar i regionen och som har börjar i regionen eller i angränsande kommuner.

Ärende	Antal	Inkluderade OD-par
Arbetspendling	3 411 772	325 599
Grundskola	390 959	85 506
Gymnasieskola	43 027	8 395
Summa	3 845 758	419 500

Antal personer som ursprungsdatan från SCB omfattar och de start-mål-par som har inkluderats. Den stora differensen består i att urvalet begränsats till grannkommuner och att alla par inte är kompletta.

Restidsfaktor

I beräkningen av cykelflöden används karteringen av cykelbarhet för att svara på vilka vägval cyklister gör. Detta har gjorts genom att de olika klasserna tilldelats olika restidsfaktorer per längdenhet.

Enligt vår modell skulle till exempel en van cyklist vara beredd att cykla tre gånger så långt på en cykelbana än på en ok blandtrafikväg, så kallad B2. En ovan cyklist skulle cykla 10 gånger

längre. Uppskattningarna kan upplevas överdrivna, men är satta för att modellutfallet ska vara användbart.

Cyklisgrupp	C1 Cykelbana	C2 Gruscykelväg	C3 Cykelväg	C4 Separerad gång- och cykelbana	B1 Mycket bra, nästan som cykelbana	B2 OK	B3 Tveksam	B4 Olämplig	B5 Förbjuden cykling	G1 Bra grusväg	G2 Sämrre grusväg
Vana cyklister	1	1,1	1	1	1,5	3	10	100	100	3	10
Ovana cyklister	1	1,1	5	1	1,5	10	30	100	100	1,5	5

Tabellen visar den relativa kostnaden för cykelresor beroende av cykelbarhet. I studien har raden för vana cyklister använts, även för barn väg till skolan.

Restidsfaktor kan användas även för noder som korsningar och passager. Det har dock inte gjorts i denna studie, eftersom bedömningen är att denna beräkning inte ger något större mervärde i förhållande till cykelplanens syfte. Beräkningen tar heller inte hänsyn till parametrar som höjdskillnader, väder eller upplevelsefaktorer.

Fel i modellen

Den modell vi har använt oss av har några "inbyggda" felaktigheter som kan vara bra att känna till:

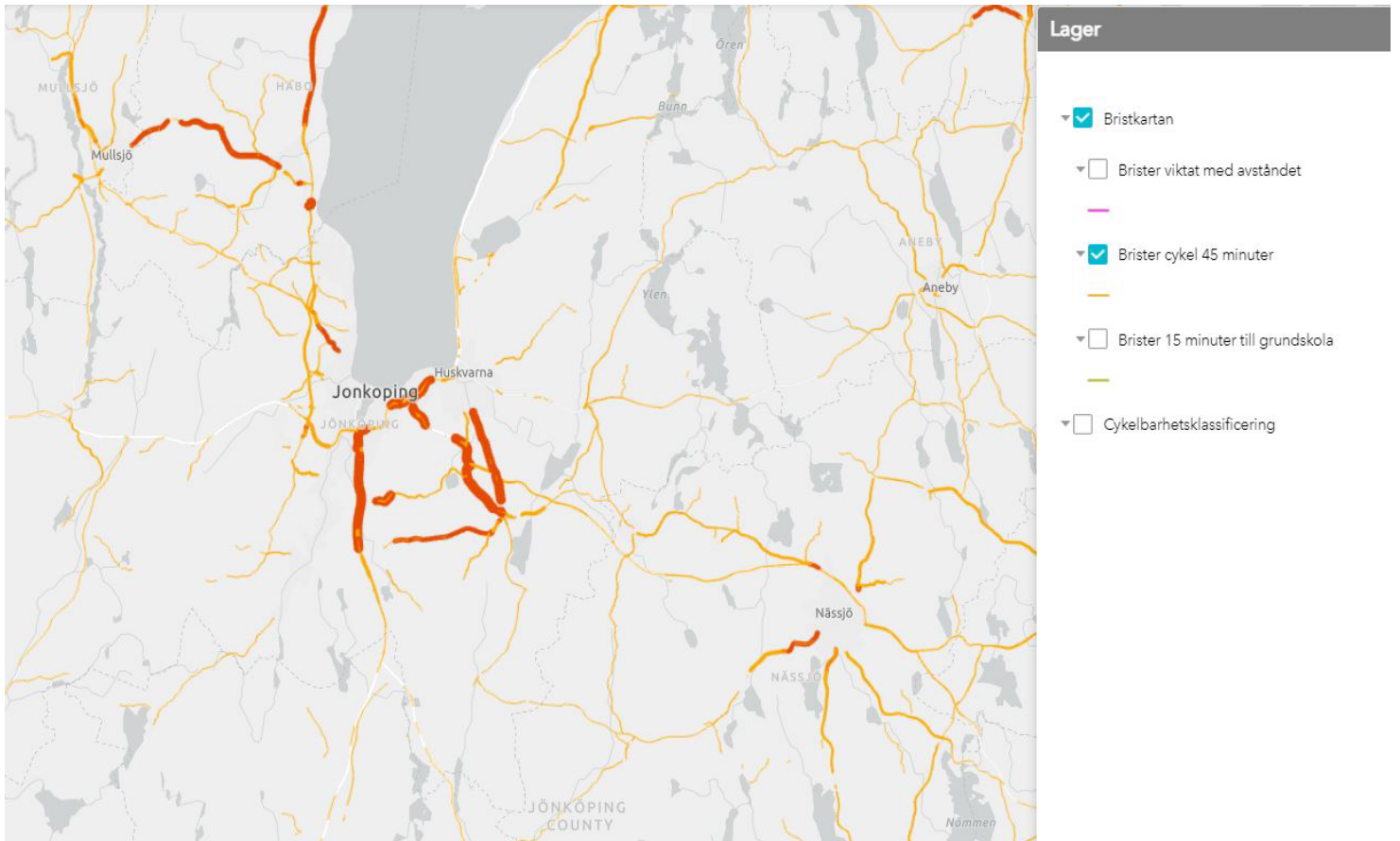
- Fel i NVDB ger felaktigt modellutfall. Felaktigheterna består i huvudsak av att cykelvägar saknas i NVDB, men också att gator är felklassificerade där trafikuppgifter saknas. Detta gäller oftast så kallade huvudgator vilka i vissa samhällen kan vara trevliga att cykla på men i andra tätorter är högtrafikerade infartsgator. Inför föreliggande studie jämfördes NVDB:s cykelvägar med cykelvägar från Openstreetmap och saknade cykelvägar kompletterades. Uppenbart felklassade huvudgator justerades också manuellt.
- Om det saknas en kort snutt cykelväg utmed en väg som är olämplig att cykla på har modellen i många fall hittat en lämplig

omväg för att undvika den korta saknade snutten. Det gör att det uppstår en differens mellan hela den närmaste rutten och den lämpligaste rutten - det vill säga att det är inte bara den saknade snutten som faller ut som brist.

- Modellen kan inte identifiera var det bör byggas gång- och cykelbroar - över exempelvis en å eller bangård. Modellen lägger endast cykelrutter där det i dagsläget finns en blandtrafikväg.

Modellen kan heller inte föreslå genvägar genom parker. Däremot använder den befintliga genvägar genom parker.

- När kortaste väg ska väljas vid ruttning gör modellen ett antagande om att en cykelbana som inte ger en omväg med mer än 10 procent ska användas istället för bilvägen. Detta är viktigt eftersom cyklister annars kommer att välja vägbanan även när cykelväg finns, och då blir det inte möjligt att söka ut en differens i tvåruttsmodellen (modellen som nyttjas för bristberäkning, se metodbeskrivning för "brister i statlig cykelinfrastruktur"). I vissa fall förefaller det som att en större omvägskvot hade varit nödvändig eftersom vissa brister nu har hamnat på vägar som har en parallell cykelbana, men lite för snirklig eller för långt från blandtrafikvägen.



Brister

Nuläge i länet

Definition av brist

I den regionala cykelplanen definierar vi en brist som ett avsnitt mellan målpunkter där någon skulle ha möjlighet att vardagscykla sett till avståndet, men inte kan göra det på grund av bristande trafiksäkerhet.

Relationer mellan målpunkter som har en stor differens i resväg mellan kortast och lämpligast rutt och samtidigt har en hög potential sett till mängden möjliga cyklister rankas som stora brister.

Brister utmed statliga vägar utanför tätorter

Den geografiska spridningen på länets största brister mellan målpunkter är relativt stor. Detta visar på goda potentialer för cykling inte bara i närheten av Jönköping, utan också mellan tätorter i resten av länet.

Beräkningen visar att det är möjligt att cykla mellan flera av länets tätorter inom 45 minuter med elcykel, förutsatt att eventuella brister längs befintlig väg avhjälpas.

Det är naturligt att de viktade bristerna är störst i närheten av tätorter, i de flesta fall ligger de utmed sträckor som också har längre oviktade brister.

Brister utmed statliga vägar inom tätorter

Vi kan se relativt många brister inne i länets tätorter. En hög andel av länets tätorter ligger på ömse sidor av vägar som under årens lopp blivit högt trafikerade av personbils- och godstrafik. Detta gör att det kan finnas en konflikt mellan den lokala funktionen av bygata för blandtrafik och den regionala eller nationella transitfunktionen. Att avhjälpa denna målkonflikt genom åtgärder prioriteras inte inom ramen för den regionala cykelplanen.

De brister inom tätort som identifierats via GIS-beräkningen bör utredas vidare av Trafikverket inför eventuella åtgärder kopplat till potten för trafiksäkerhet och framkomlighet i den regionala transportplanen alternativt nationell transportplan. För att kunna prioritera rätt insatser inom tätorter är det viktigt med en tät dialog mellan Trafikverket, berörd kommun och Region Jönköpings län.

Det kan vara värt att lyfta att den genaste vägen inom en tätort många gånger kan vara längs med en större statlig väg, samtidigt som det finns rimliga alternativa cykelbara vägar längs det parallella kommunala vägnätet. I dylika fall är den beräknade bristen inte alltid att betrakta som en reell brist vilken bör avhjälpas utmed det statliga vägnätet, utan åtgärder kan istället vara mer angelägna inom det kommunala vägnätet.

Brister utmed statliga vägar inom tätorter

PDF

<https://RJL.maps.arcgis.com/sharing/rest/content/items/4ecfaae0c74d429fbc248aed0fa30edf/data>

Tabellen nedan visar dels vilka sträckor utmed statlig väg mellan tätorter som har störst brister, dels vilka sträckor utmed statlig väg inom tätorter som *kan* ha stora brister i cykelbarhet.

Brister kopplade till barns skolvägar

Bristerna kopplade till barns skolvägar är begränsade utmed det statliga vägnätet utanför tätort i länet. Det är däremot mycket relevant att lyfta barnperspektivet i förhållande till de brister i cykelbarhet som finns utmed statlig väg inom länets tätorter.

Metod för beräkning

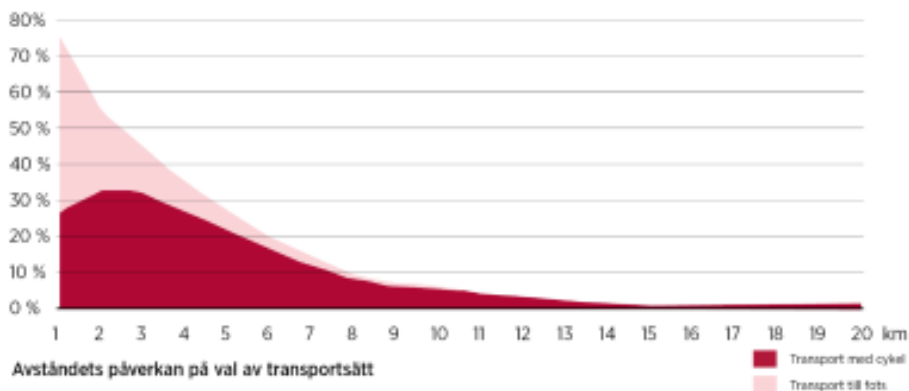
Vi har använt oss av ett databaserat sätt att identifiera var det finns stora brister i länets cykelinfrastruktur. Beräkningarna visar skillnaden mellan var cyklister skulle vilja cykla (kortast ruttning) och var de i dagsläget behöver cykla (lämpligast ruttning) för att inte tvingas färdas utmed trafikfarliga vägar. Denna typ av beräkning kallas tvåruttsmodell.

Relationer som har en stor differens i resväg mellan kortast och lämpligast rutt och samtidigt har en hög potential sett till mängden möjliga cyklister rankas som stora brister.

Brister för alla typer av vardagscykling

Den första typen av aggregering visar **alla typer av resor** - det vill säga alla ruttningar mellan länsinvånarnas bostad och arbete/skola. För denna kategori har brister beräknats för alla potentiella resor under 45 minuters restid med elcykel och har gjorts som *viktade* och *oviktade* beräkningar:

- Den *viktade* beräkningen syftar till att fånga hur människors vilja att cykla - det vill säga antalet potentiella cyklister - avtar med avståndet. Detta betyder att de brister där allra flest i länet förväntas vilja cykla lyfts, samtidigt som cykelsträckor över längre avstånd får relativt små samlade cyklistflöden. Gränsen för stora brister - det vill säga att linjen är röd på kartan - ligger på 26 cyklister.
- Vid ett *oviktat* resultat görs beräkningen utifrån alla potentiella cyklister utan att hantera frågan kring beteenden kopplat till avstånd. Här åskådliggörs brister i längre stråk med potential för arbetspendling. Gränsen för stora brister - lila streck på kartan - är 240 cyklister.



I studien har hänsyn tagits till att elcyklister gör längre resor eftersom de kommer längre på en given tid.

Hänsyn har inte tagits till att de som har en elcykel också har en högre benägenhet att välja cykeln och att de cyklar under längre tid per cykelresa. Det är faktorer som indikerar att cykellinjen i figuren ovan skulle ha sin puckel mer åt höger och dessutom ligger något högre generellt sett.

För studiens huvudsyfte, att hitta saknade länkar, spelar detta ingen större roll eftersom den fallande tendensen är densamma för alla resor. I studien har vi heller inte vägs in att benägenheten att cykla sjunker beroende av hur infrastrukturen ser ut.

Brister för barns cykling till och från grundskola

Den andra aggregeringstypen visar var det finns brister kopplat till barns skolvägar genom att skilja ut rutter för elever **mellan bostad och grundskola**. Brister i cykelbarhet för resor till och från grundskolor utgår från 15 minuters restid mellan bostad och grundskola. De potentiella cykelresor som är över 15 minuter räknas alltså inte in i bristanalysen.

3. Regionalt cykelnät

I detta kapitel beskriver vi

- Vilka ändamål och vilken struktur det regionala cykelnätet ska ha
- Hur det föreslagna cykelnätet är utformat

Ändamål

Det regionala cykelnätet visar var vi vill skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

På en strategisk nivå visar det regionala cykelnätet mellan vilka målpunkter i länet som det är särskilt viktigt att säkerställa en sammanhängande cykelbarhet samt i vilka starka stråk som det är särskilt viktigt att satsa på åtgärder i transportinfrastrukturen för att öka vardagscyklingen.

Länets viktigaste målpunkter har vi definierat som samtliga kommunhuvudorter samt de tätorter som har över 1 000 invånare. Totalt betyder det att 37 stycken tätorter pekats ut som målpunkter i länet.

Cykelnätet har pekats ut på en övergripande nivå. Fokus ligger på att visa relationer mellan målpunkter och tanken är inte att nätet ska vara ett exakt utpekande av vilka vägar som ingår i dessa relationer.

Det regionala cykelnätet ska kopplas mot strategisk planering

Det regionala nätet är främst att se som ett planeringsunderlag som ska ha koppling till strategisk planering i länet på såväl regional som lokal nivå.

Vid framtida planering av bytespunkter för kollektivtrafik och andra regionala och lokala mobilitetslösningar bör hänsyn tas till det regionala cykelnätet.

Struktur cykelnät

Det regionala cykelnätet består av *starka stråk* och *regionala länkar*.

Starka stråk

De starka stråken binder samman större tätorter som målpunkter och **ska ha en hög potential för vardagscykling**. Delar av länkar som saknas i starka stråk bör lyftas in vid prioritering av brister att åtgärda. De starka stråken ingår därför som ett kriterium vid prioritering av brister (se kapitel 4). Fokus vid åtgärder inom starka stråk är att ingående sträckor ska vara cykelvänliga och gena för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för vardagscykling.

Regionala länkar

De regionala länkarna ska ha cykelbara kopplingar mellan målpunkter, men dessa sträckor kan ha lägre standard vad gäller genhet och cykelbarhet. De regionala länkarna kan därför sägas ha ett mer fritidsorienterat perspektiv på cykelbarhet än vad de utpekade starka stråken har.

Det finns i dagsläget brister i cykelbarhet i flera av de utpekade regionala länkarna. Hantering av dessa brister bör lyftas in i kommande prioriteringar av åtgärder kopplat till potten för trafiksäkerhet och framkomlighet i den regionala transportplanen.

Kopplingar till besöksnäring och lokala målpunkter

Det utpekade regionala cykelnätet har inte pekats ut med direkt koppling till målpunkter för besöksnäring. Däremot är det möjligt att se det regionala cykelnätet som en stomme att koppla viktiga besöksmål mot i samband med framtida utveckling av lokala,

regionala eller nationella turismcykelleder. Detta kan höja såväl besöksmålens som ledernas attraktivitet.

Utveckling, prövning och skyltning av turismcykelleder sker i en separat process som är skild från den regionala cykelplanen. Mer information om denna process går att läsa på [Trafikverkets hemsida](#).



SDFE, Esri, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

10 mi Powered by Esri

Utpekat regionalt cykelnät

Starka stråk

Region Jönköpings län föreslår att följande relationer i länet pekas ut som starka stråk:

Mullsjö/Fagerhult - Habo - Jönköping - Taberg

För att uppnå en god cykelbarhet behöver stråket kompletteras i sträckorna Habo - Mullsjö och Habo - Fagerhult. Sträckan Habo - Fagerhult kan på sikt ingå i nationell cykelled runt Vättern. Sträckan mellan Habo och Jönköping är en av länets starkaste längre pendlingssträckor för cykel.

Skärstad - Jönköping/Huskvarna - Tenhult

Det finns en mycket stor potential till cykelpendling mellan Tenhult och Jönköping/Huskvarna, i dagsläget är sträckan inte tillräckligt säker för cykling. Cykelväg finns från Huskvarna till Skärstad via Kaxholmen.

Tranås - Gripenberg

Cykelbar enskild grusväg finns parallellt med Rv 32, däremot behöver sträckan mot Gripenberg utmed väg 133 kompletteras med ny GC-bana för att uppnå tillräcklig cykelbarhet.

Skillingaryd - Hok

Kommunala GC-banor finns längs hela sträckan

Fredriksdal - Nässjö - Eksjö

I samband med byggnation av mötesseparering av Rv 40 mellan Eksjö och Nässjö kommer ny GC-möjligheter att skapas mellan orterna. Från Nässjö till Fredriksdal finns i dagsläget ingen tillräckligt god cykelbar väg.

Landsbro - Vetlanda - Ekenässjön

Kommunala GC-banor finns utmed hela sträckan.

Sävsjö - Vrigstad

Cykelmöjligheterna behöver åtgärdas utmed hela sträckan.

Hillerstorp - Gnosjö - Anderstorp - Gislaved - Hestra

Befintliga GC-banor finns i relationerna Hestra - Gislaved - Anderstorp - Gnosjö. Sträckan mellan Gnosjö och Hillerstorp behöver åtgärdas.

Bor - Värnamo - Kärda

Sträckan mellan Bor och Värnamo kommer att åtgärdas i samband med mötteseparering av Rv 27. Sträckan mellan Värnamo och Kärda behöver åtgärdas för cyklister. Befintligt lågtrafikerat vägnät går att utnyttja utmed delar av sträckan.

Smålandsstenar - Burseryd

Cykelmöjligheterna behöver åtgärdas utmed hela sträckan

Regionala länkar

De utpekade regionala länkarna binder samman länets tätorter i de relationer där det inte finns starka stråk. I de flesta fall är det möjligt att hitta cykelbara (men inte helt gena) vägar utmed länkarna.

Kopplingar mot andra län

För att visa på potentialen i att utveckla cykelbara kopplingar mot målpunkter i våra grannlän har även möjliga regionala länkar pekats ut mot närmaste större tätort i grannkommuner till Jönköpings län.

4. Prioriterade brister att åtgärda

I detta kapitel beskriver vi:

- grunderna för prioritering av brister längs regional statlig väg
- vilka brister längs regional statlig väg som lyfts för vidare utredning för åtgärd

Grunder för prioritering

Definition av brist:

I den regionala cykelplanen definierar vi en brist som ett avsnitt mellan målpunkter där någon skulle ha möjlighet att vardagscykla sett till avståndet, men inte kan göra det på grund av bristande trafiksäkerhet.

Hur vi prioriterar åtgärder av brister

Utgångspunkten vid prioritering av brister för åtgärd är de mål kring ökad vardagscykling och sammanhängande cykelbarhet i länet som har beslutats i den regionala cykelstrategin.

Prioriteringen av brister att åtgärda utgår därför från respektive brists **potential för att öka vardagscykling och skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet** enligt följande kriterier:

1. För att en brist utmed regional statlig väg ska bli prioriterad bör den ligga **utmed ett utpekad starkt stråk** i det regionala cykelnätet.

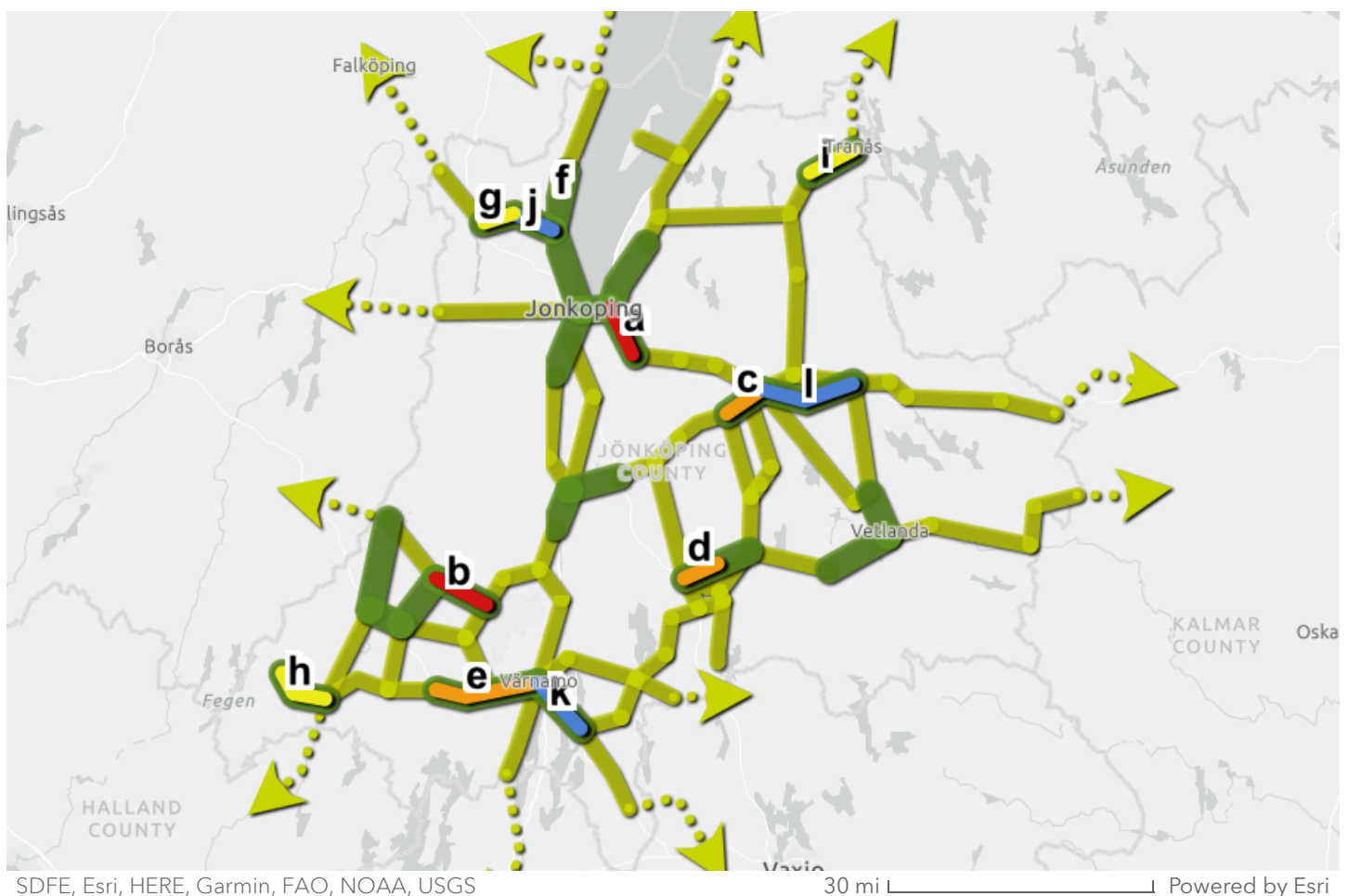
2. Bristen ska prioriteras utifrån dess **potential att möjliggöra vardagscykelresor**. De brister som rankas som stora i analysen av brister cykelinfrastruktur (kapitel 3) ska alltså prioriteras högre än brister med lägre potential.

3. I prioriteringen vägs **både viktad och oviktad potential** in.

Utpekade brister

I den regionala cykelplanen hanterar Region Jönköpings län endast prioriteringar av sträckor **mellan tätorter utmed regional statlig väg**.

Utifrån de kriterier för prioritering som Region Jönköpings län har formulerat har länets 12 största brister pekats ut. De utpekade bristerna har rangordnats i tre olika kategorier utifrån respektive brists sammanlagda potential (viktad + oviktad resultat) för vardagscykling.



Brister prioritet 1

a) Tenhult - Huskvarna/Jönköping

b) Gnosjö - Hillerstorp

Brister prioritet 2

c) Nässjö - Fredriksdal

d) Sävsjö - Vrigstad

e) Värnamo - Bredaryd

f) Habo - Fagerhult

Brister prioritet 3

g) Furusjö - Mullsjö

h) Smålandsstenar - Burseryd

i) Tranås - Gripenberg

Brister som kommer att åtgärdas inom pågående projekt

j) Habo - Furusjö

k) Värnamo - Bor

l) Nässjö - Eksjö

5. Genomförande

I detta kapitel beskriver vi:

- De ekonomiska förutsättningarna för att genomföra åtgärder av länets brister i cykelinfrastruktur utmed regionala statliga vägar.
- Länets högst prioriterade brister samt möjliga åtgärder för att avhjälpa respektive brist.

Ekonomiska förutsättningar

Tillgängliga medel i regional transportplan för åren 2022-2033

Under perioden 2022 - 2033 finns 157 miljoner kronor avsatta i Regional transportplan för att genomföra gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar. Medlen är fördelade över åren enligt följande:

2022 - 2024 62 mnkr

2025 - 2027 35 mnkr

2028 - 2033 60 mnkr

Dessa medel kompletteras med 10% medfinansiering av de kommuner som berörs av åtgärderna. Totalt finns det alltså drygt 170 miljoner kronor att bygga regionala statliga gång- och cykelbanor för i länet fram till 2033.

I dagsläget befinner sig åtgärden Habo - Furusjö i genomförandeskede. Åtgärden har en kalkyl på cirka 35 miljoner kronor. Detta betyder att det exklusive denna åtgärd finns drygt 120 miljoner kronor mnkr att nyttja för regionala statliga gång- och cykelåtgärder fram till år 2033 kopplat till de brister som pekas ut i den regionala cykelplanen.

Beroende på vilka brister som prioriteras för åtgärd kommer dessa medel att räcka olika långt. Region Jönköpings län bedömer att medlen kommer att räcka för att åtgärda de brister som är listade som prioritet 1.

Åtgärder av brister förutsätter kommunal medfinansiering

För att en brist ska åtgärdas krävs såväl prioritering i cykelplanen som avtal om kommunal medfinansiering på 10%. Är den aktuella kommunen/kommunerna inte beredda att medfinansiera åtgärden kommer brister som har lägre prioritet i cykelplanen att prioriteras för åtgärd.

Bristbeskrivningar

Beskrivningarna syftar till att utreda förutsättningarna för åtgärder av respektive brist. Beskrivningarna ligger till grund för Region Jönköpings läns beställning av åtgärder hos Trafikverket och är också en förutsättning för att Trafikverkets verksamhetsområde planering ska kunna göra en intern beställning av respektive åtgärd hos Trafikverkets genomförande verksamhetsområden.

Val av lösning inom respektive åtgärd (till exempel lokalisering av GC-bana) görs av Trafikverket i dialog med Region Jönköpings län och berörda kommuner och samråds med berörda intressenter inom ramen för vägplaneprocessen.

Bristbeskrivning av den utpekade bristen Tenhult – Huskvarna/Jönköping

Bristbeskrivning av den utpekade bristen Te...

PDF

<https://RJL.maps.arcgis.com/sharing/rest/content/items/1fe82a5ab65d452a825b05f8e3cea2cd/data>

Bristbeskrivning av den utpekade bristen Gnosjö – Hillerstorp

Bristbeskrivning av den utpekade bristen Gn...

PDF

<https://RJL.maps.arcgis.com/sharing/rest/content/items/325af6d65060406eabd4cc1b56247227/data>