

REGIONAL CYKELPLAN

Jönköpings län

Fastställd av Regionstyrelsen i Jönköpings län 2024-01-30



Innehåll

Ordlista	3	5. Genomförande	21
Läsanvisning	4	Tillgängliga medel i regional transportplan	
1. Bakgrund	5	Kommunal medfinansiering	
Syfte		Brist- och åtgärdsbeskrivningar	
Avgränsning		Bilaga: Metodbeskrivningar	23
Regional cykelstrategi		Bilaga: Brist- och åtgärdsbeskrivningar	30
Regional transportplan			
Genomförande av åtgärder			
Framtida revideringar av regional cykelplan			
2. Förutsättningar för planering	10		
Struktur planeringsunderlag			
Cykelbarhet			
Möjliga cyklistflöden			
Brister i cykelinfrastruktur			
3. Regionalt cykelnät	14		
Ändamål			
Struktur cykelnät			
Kopplingar till besöksnäring och lokala målpunkter			
Utpekat regionalt cykelnät			
4. Prioriterade brister att åtgärda	19		
Grunder för prioritering			
Utpekade brister			

Ordlista

För att öka planens läsbarhet förklarar vi nedan några av de ord och förkortningar som förekommer i rapporten.

Cykelbarhet Hur cykelvänliga gator och vägar är med hänsyn till upplevd och faktisk trafiksäkerhet.

Driftsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna bedriva drift och underhåll på en anläggning.

GC-bana Gång- och cykelbana - en speciellt avsedd väg för gående och cyklister.

GIS Ett geografiskt informationssystem (GIS) är ett datorbaserat system som hanterar insamling, lagring, bearbetning, analys och presentation av geografisk information.

Huvudmannaskap Den part som äger och ansvarar för en väg.

Index Index i anläggningsbranschen mäter kostnadsutveckling för konsult- eller entreprenadarbeten över tid.

MKB Miljökonsekvensbeskrivning - redovisning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.

Mötesseparerade vägar Vägar där en barriär (oftast mitträcke) finns mellan mötande körfält.

Nationell stamvägar Av riksdagen utpekade vägar som planeras i nationell transportplan.

Nationell transportplan Ekonomisk plan som beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Innehåller bl a pengar för utveckling av nationella stamvägar och järnväg.

NVDB Nationella vägdatabasen, som innehåller data kopplad till bil- cykel och gångvägnätet i Sverige. NVDB drivs av Trafikverket i samverkan med bland annat Sveriges kommuner och regioner.

Regional transportplan Ekonomisk plan som beskriver hur den regionala statliga infrastrukturen ska utvecklas.

Restidsfaktor Förhållande i restid mellan olika transportslag eller vägval.

SCB-data Data som är hämtad från statistikmyndigheten SCB

TIM-nämnden Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö i Region Jönköpings län

Transportinfrastruktur Infrastruktur som syftar till att möjliggöra transporter av människor och gods

Vardagscykling I cykelplanen räknas cykling till och från skolor och arbetsställen som vardagscykling.

Väghållare Den som är ansvarig för drift och underhåll av en väg.

ÅDT Årsmedelsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

ÅVS Åtgärdsvalsstudie - metodik där en utredning av möjliga lösningar för att lösa ett transportbehov tas fram.

Läsanvisning

1

Bakgrund Kapitlet beskriver vilka syften planen utgår ifrån, planens avgränsning, kopplingen till regional cykelstrategi och regional transportplan samt hur processen med att genomföra cykelåtgärder går till.

2

Förutsättningar för planering Kapitlet beskriver länets cykelbarhet, potentiella cyklistflöden samt hur vägnätets största brister i cykelinfrastruktur ser ut.

3

Regionalt cykelnät Kapitlet redogör för ändamål, struktur och utformning av det regionala cykelnätet.

4

Prioriterade brister att åtgärda Kapitlet beskriver grunderna för prioritering av brister längs regional statlig väg samt vilka brister längs regional statlig väg som lyfts för vidare utredning för åtgärd.

5

Genomförande Kapitlet redogör för de ekonomiska förutsättningarna för att genomföra åtgärder av länets brister i cykelinfrastruktur utmed regionala statliga vägar samt beskriver länets högst prioriterade brister med möjliga åtgärder för att avhjälpa respektive brist.

6

Bilagor Som bilagor ligger metodbeskrivningar som redogör för hur beräkningarna till analyskartorna i kapitel 2 är gjorda samt brist- och åtgärdsbeskrivningar för länets högst prioriterade brister i cykelinfrastruktur.

1. Bakgrund

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:

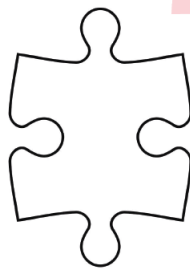
1. Att **peka ut ett regionalt cykelnät för länet** och på så vis tydliggöra mellan vilka målpunkter i länet som det är mest intressant att hitta en sammanhängande cykelbarhet, samt i vilka stråk som det är särskilt viktigt att satsa på åtgärder i transportinfrastrukturen för att öka vardagscyklingen.
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.



Regional transportplan =
ekonomisk planering

Regional cykelplan =
prioritering av medel ur
regional transportplan utifrån
mål i cykelstrategi



Inriktning för
RJLs arbete med
cykel

Medel för
genomförande av
åtgärder



Cykelstrategi = mål och
strategier

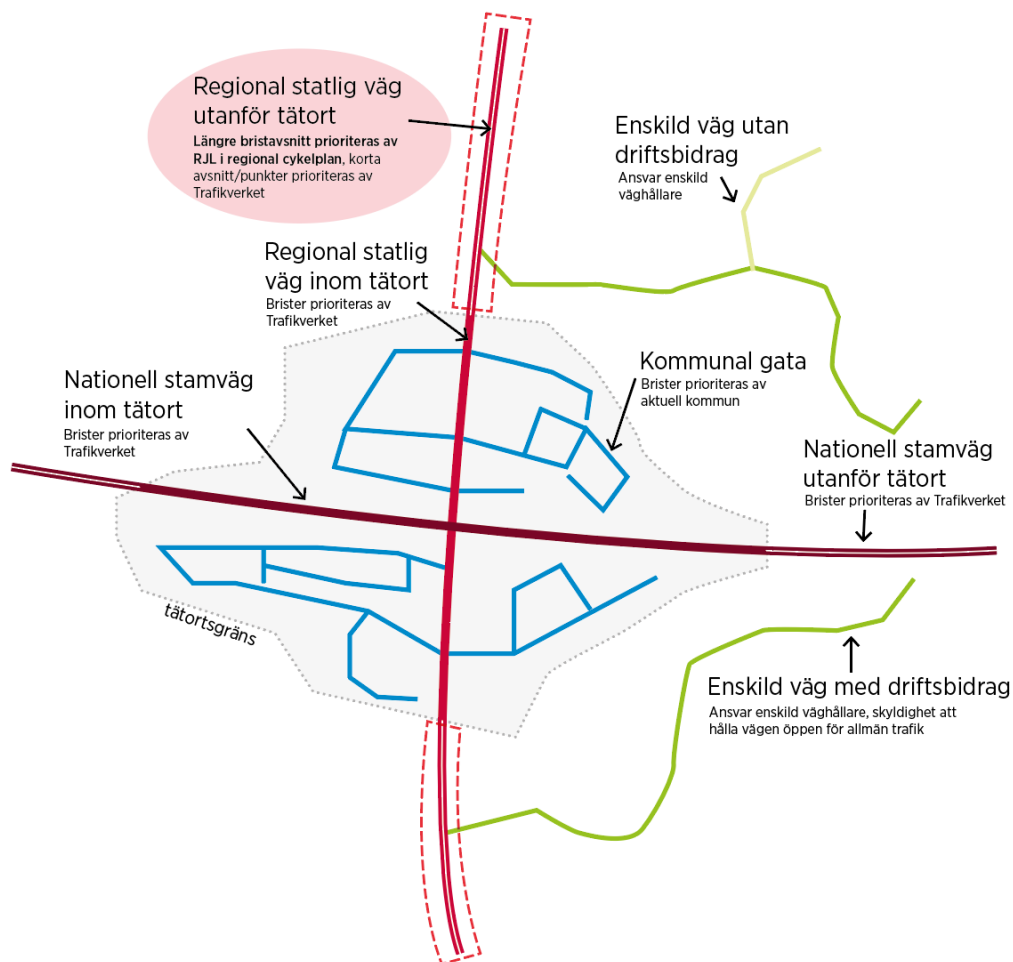
AVGRÄNSNING

Ingående ställningstaganden i den regionala cykelplanen:

- Det regionala cykelnätet som pekas 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).



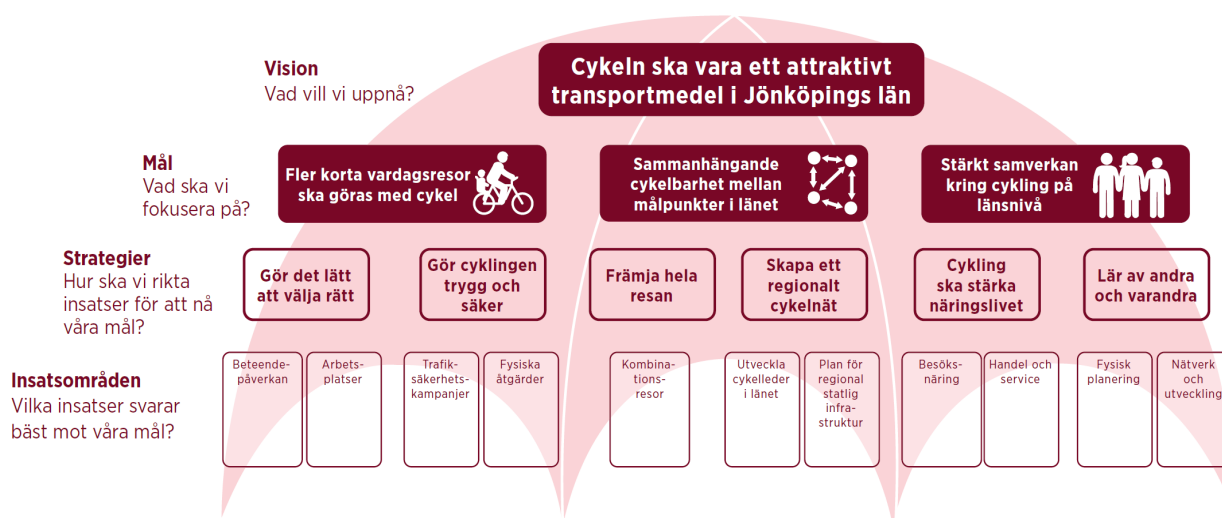
Schematisk illustration av ansvar för prioriteringar av cykelåtgärder

REGIONAL CYKELSTRATEGI

Cykelstrategin bygger på en övergripande vision om att fler länsinvånare ska se cykeln som ett attraktivt transportmedel. Denna vision är i sin tur kopplad till Region Jönköpings läns övergripande framtidsbild om att bli Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region.

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.

[Läs mer: Regional Cykelstrategi för Jönköpings län](#)



Struktur för Regional cykelstrategi

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 längs regional statlig väg.

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.

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.

Såväl potten för kommunal medfinansiering som potten för trafiksäkerhet och framkomlighet prioriteras av Trafikverket utifrån de kriterier som anges i Regional transportplan.

[Läs mer: Regional transportplan för Jönköpings län](#)

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 gång- och cykelåtgärd. I cykelplanen definieras, prioriteras och utreds brister inför Trafikverkets genomförande av åtgärd. Cykelplanens prioriteringar görs av Region Jönköpings län. Kommuner och Trafikverket informeras under framtagandet av prioriteringar och de remitteras innan fastställande av cykelplanen.

2. Avtal om finansiering

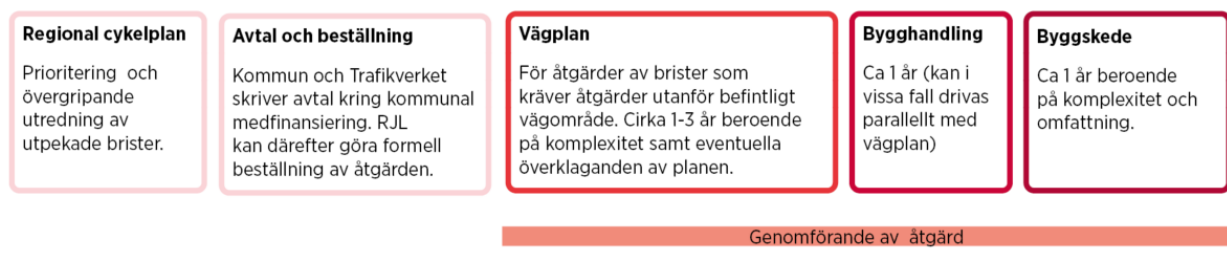
Utgångspunkten är att aktuell kommun ska medfinansiera med 10% av den uppskattade projektkostnaden utifrån en schablon på 10 000 kr per löpmeter ny gång- och cykelbana. Detta betyder en kommunal medfinansiering med 1 miljon kronor per kilometer planerad statlig cykelbana enligt Region Jönköpings läns ursprungliga förslag till åtgärd. 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 bygghandling

Tiden och kostnaderna för genomförandet av en åtgärd beror till stor del på åtgärdens komplexitet. Vid byggnation av separat gång- och cykelbana 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. Region Jönköpings län 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.



Process för planering och byggande av statliga cykelvägar

FRAMTIDA REVIDERINGAR AV REGIONAL CYKELPLAN

Den regionala cykelplanen för Jönköpings län ska revideras när förutsättningarna har ändrats så mycket att nu gällande plan inte längre fyller sitt syfte. Ett bra sätt att kontinuerligt pröva cykelplanens aktualitet är att utvärdera cykelplanen i samband med fastställande av ny regionl transportplan, vilket vanligtvis görs vart fjärde år.

Det kunskapsunderlag som ligger till grund för cykelplanen kan med fördel ajourhållas löpande i takt med att ändringar görs i t ex NVDB och SCB-data. På samma sätt kan nya brist- och åtgärdsbeskrivningar tas fram för prioriterade brister på tjänstepersonnivå utan att de politiska ställningstagandena i själva cykelplanen ändras.

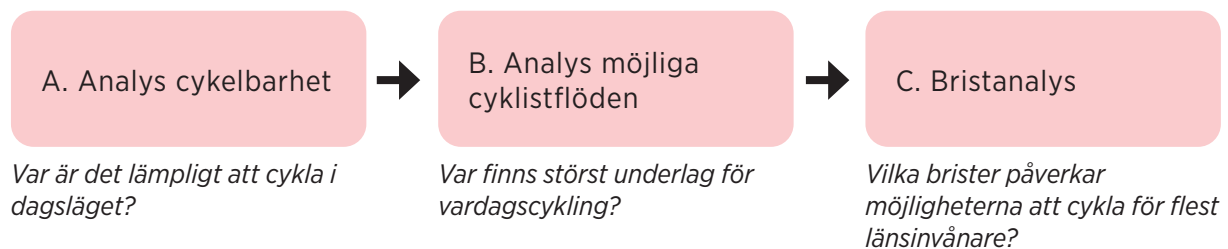


2. Förutsättningar för planering

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 på länets vägnät är en förutsättning för att kunna analysera gapet mellan närmaste och lämpligast resväg med cykel. I bristanalysen identifieras var i länet dessa gap är störst och påverkar flest potentiella vardagscyklister.



För respektive beräkningstyp har en övergripande analys av länets förutsättningar gjorts, vilken följs av en beskrivning av metoden för beräkning. För att förstå bakgrunden till våra prioriteringar i följande kapitel rekommenderar vi att man läser metodbeskrivningarna i cykelplanens bilaga samt undersöker de interaktiva kartor för cykel som finns på Region Jönköpings läns hemsida.

→ [Länk till interaktiv karta och metodbeskrivning](#)

CYKELBARHET

Definition

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

Nuläge i länet

I de flesta av länets större tätorter finns väl utbyggda kommunala gång- och cykelnät. Det finns också mer än tio kommunala gång- och cykelbanor mellan tätorter. Det finns endast statliga gång- och cykelbanor 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 (väghållaren har möjlighet att bomma denna typ av vägar).

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

→ [Länk till interaktiv karta och metodbeskrivning](#)

Sträcka med gc-bana mellan tätorter	Längd (cirka)	Huvudman
Smålandsstenar - Skeppshult	2,5 km	Gislaveds kommun
Gislaved - Hestra	13,5 km	Gislaveds kommun
Anderstorp - Gnosjö	8 km	Statlig - avvikande UH-ansvar
Gislaved - Anderstorp	2,5 km	Gislaveds kommun
Vaggeryd - Byarum	3 km	Vaggeryds kommun
Skillingaryd - Vaggeryd - Hok	6,5 + 8 km	Vaggeryds kommun
Vetlanda - Myresjö - Landsbro	11 km	Vetlanda kommun
Vetlanda - Ekenässjön	4,5 km	Vetlanda kommun
Huskvarna - Kaxholmen - Skärstad	10 km	Statlig
Huskvarna - Lekeryd	6,5 km	Statlig
Jönköping - Åkarp	3,5 km	Statlig
Jönköping - Norrahammar - Taberg - Månsarp	2,5 + 1 + 0,5 km	Jönköpings kommun
Jönköping - Barnarp	2 km	Jönköpings kommun
Jönköping - Bottnaryd	18,5 km	Jönköpings kommun
Habo - Bankeryd - Jönköping	7,5 km	Jönköpings kommun (Habo kn kort sträcka)

MÖJLIGA CYKLISTFLÖDEN

Definition

Med **möjliga cyklistflöden** avses en teoretisk beräkning av var flest människor i länet har förutsättningar att cykla från bostad till arbete eller skola.

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 för möjligheterna att pendla med cykel mellan målpunkter. Utbytet mellan olika tätorter varierar dock också med 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.

→ [Länk till interaktiv karta och metodbeskrivning](#)



BRISTER I CYKELINFRASTRUKTUR

Definition

I den regionala cykelplanen definieras 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.

Nuläge i länet

Brister utmed statliga vägar utanför tätorter

Den geografiska spridningen på länets största brister mellan målpunkter är relativt stor.

Beräkningen visar att det är möjligt att cykla mellan flera av länets större 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 (läs mer om viktning i bilagan ”Metodbeskrivningar”).

→ [Länk till interaktiv karta och metodbeskrivning](#)

Brister utmed statliga vägar inom tätorter

Beräkningen visar på relativt många brister för cykling utmed statlig väg inne i länets tätorter. En bakgrund till detta kan vara att en hög andel av länets tätorter ligger på ömse sidor av vägar som under årens lopp blivit allt mer trafikerade av personbils- och godstrafik. Detta gör att det kan finnas en konflikt mellan den lokala funktionen av gata 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.

I vissa fall kan den genaste vägen inom en tätort många gånger vara längs med en större statlig väg, samtidigt som det finns rimliga alternativa cykelbara vägar längs det parallella kommunala vägnätet. I dessa 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.

3. Regionalt cykelnät

ÄNDAMÅL

Det regionala cykelnätet visar på en strategisk nivå mellan vilka målpunkter i länet som det är mest intressant att hitta en sammanhängande cykelbarhet, samt i vilka stråk som det är särskilt viktigt att satsa på åtgärder i transportinfrastrukturen för att möjliggöra ökad vardagscykling.

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

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

Det regionala nätet är 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 primära och sekundära starka stråken binder samman större tätorter som målpunkter och har en i huvudsak hög potential för vardagscykling. Delar av länkar som saknas i starka stråk bör på sikt 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.

Definition av primära starka stråk

- Sträckan har mycket hög potential för vardagscykling (del av stråket har mer än 200 potentiella vardagscyklister vid 45 minuters cykling).
- Sträckan binder samman tätorter med över 1000 invånare.

Hantering av brister och utförande inom primära starka stråk

- Brister inom primära starka stråk har högsta prioritet för åtgärd
- I primära starka stråk är det viktigt att hitta gena kopplingar för cyklister vid åtgärd av brister i cykelbarhet, åtgärderna ska bidra till att skapa en hög attraktivitet för vardagscykling.

Definition av sekundära starka stråk

- Sträckan har en hög potential för vardagscykling
- Sträckan har en hög funktion för att binda samman länet i stråk

Hantering av brister och utförande inom sekundära starka stråk

- Vid åtgärder av brister kan det vara möjligt att nyttja parallellt vägnät för att åstadkomma cykelbarhet utmed sträckan, förutsatt att acceptabel genhet för cyklister uppnås (sträckan ska upplevas som ett rimligt alternativ för vardagscykling).

Regionala länkar

De regionala länkarna visar på relationer där det bör finnas cykelbara kopplingar mellan målpunkter. Dessa sträckor kan ha lägre standard vad gäller genhet och cykelbarhet jämfört med de starka stråken. 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.

Definition av regionala länkar

- Regionalt viktig koppling mellan större tätorter/målpunkter inom och i anslutning till länet.

Hantering av brister och utförande inom regionala länkar

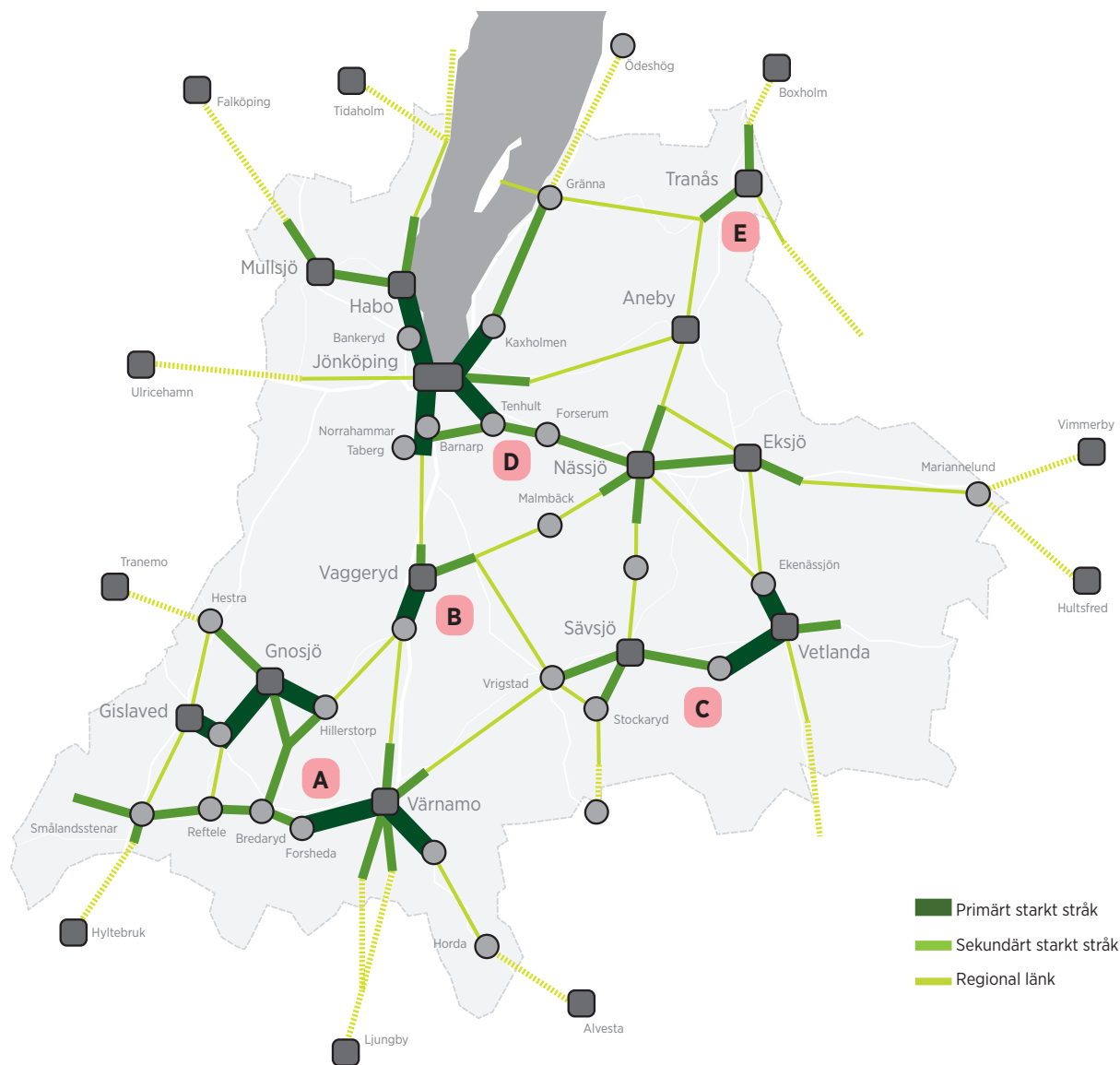
- Vid åtgärder av brister bör fokus ligga på cykelbarhet och attraktivitet – inte primärt genhet
- De regionala länkarna nyttjar primärt befintligt lågtrafikerat vägnät, görs åtgärder för att öka cykelbarheten bör det främst handla om punktvisa åtgärder
- Hantering av brister bör lyftas in i kommande 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 besöksmålen 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 .

UTPEKAT REGIONALT CYKELNÄT



Övergripande beskrivning av utpekade starka stråk i regionalt cykelnät

A. Nätverksstråk i Gislaved, Gnosjö och Värnamo

Beskrivning

Länets sydvästra del har en stark nätverkskaraktär med flera relativt jämnstora tätorter utmed de strakt trafikerade vägarna rv 27, väg 151 och väg 153. Störst potential för vardagscykling finns i relationerna Gislaved - Anderstorp - Gnosjö - Hillerstorp samt mellan Forsheda och Bor via Värnamo.

Nuvarande status

I dagsläget finns kommunala cykelvägar mellan Gislaved och Hestra samt mellan Gislaved och Gnosjö via Anderstorp.

Störst brister sett till potentialen för vardagscykling finns mellan Gnosjö och Hillerstorp, mellan Forsheda och Värnamo samt mellan Smålandsstenar och Burseryd. Sträckan Värnamo - Bor är i dagsläget en stor brist men kommer att åtgärdas inom pågående vätgård för rv 27.

Brister i cykelbarhet finns även i relationerna Smålandsstenar - Reftele - Bredaryd och Värnamo - Hörle. Sträckorna Bredaryd - Gnosjö/Hillerstorp har i dagsläget tveksam cykelbarhet.

B. Skillingaryd - Vaggeryd - Hok/Byarum

Beskrivning

Sträckorna mellan Vaggeryds kommuns större tätorter Skillingaryd, Vaggeryd och Hok/Byarum är förhållandevis korta och har en stor potential för vardagscykling. Störst är potentialen mellan Vaggeryd och Skillingaryd.

Nuvarande status

Kommunal gång- och cykelbana finns utbyggd utmed hela stråket.

C. Vrigstad/Stockaryd - Sävsjö - Landsbro - Vetlanda - Ekenässjön/Holsbybrunn

Beskrivning

Stråket löper från Vrigstad/Stockaryd i väster till Holsbybrunn/Ekenässjön i öster via Sävsjö och Landsbro. Allra störst potential för vardagscykling finns i relationen Landsbro - Vetlanda och Vetlanda - Ekenässjön.

Nuvarande status

Kommunala cykelbanor finns i relationen Landsbro - Myresjö - Vetlanda samt mellan Vetlanda och Ekenässjön. Störst brister sett till potentiella vardagscyklister finns utmed väg 127 mellan Sävsjö och Vrigstad.

D. Södra Vätterbygden - Tenhult - Forserum - Nässjö - Eksjö - Hult

Beskrivning

Det samlade starka stråket löper från Sandhem/Gränna via de tätbefolkade områdena i södra Vätterbygden till Eksjö via Barnarp/Tenhult och Nässjö. Till stråket hör även utlöpande sträckor med hög potential (Jönköping - Lekeryd, Nässjö - Solberga, Nässjö - Fredriksdal och Eksjö - Hult.

Status

Stråkets största brister finns mellan Tenhult och Jönköping/Huskvarna, mellan Habo och Fagerhult, mellan Nässjö och Fredriksdal samt mellan Mullsjö och Furusjö. Sträckorna Nässjö - Eksjö, Habo - Furusjö och Mullsjö - Broholm åtgärdas inom ramen för pågående investeringsprojekt.

Brister i cykelbarhet finns även i relationen Barnarp - Tenhult, Tenhult - Nässjö, Nässjö - Solberga, Nässjö - Grimstorp samt Eksjö - Hult.

E. Gripenberg - Tranås - Sommen

Beskrivning

Stråket löper från Gripenberg i sydväst till Sommen i nordost via Tranås stad.

Status

Cykelbarheten mellan Gripenberg och Tranås är låg på grund av högt trafikerade vägar (väg 133 respektive rv 32). Sträckan Tranås - Sommen har god cykelbarhet.

Regionala länkar

Beskrivning och status

De utpekade regionala länkarna binder samman länets tätorter i de avsnitt där det inte finns starka stråk. I de flesta relationer 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

GRUNDER FÖR PRIORITERING

Definition av brist

I den regionala cykelplanen definieras 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 åtgärder av brister prioriteras

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 utpekat 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 nio största brister pekats ut. De utpekade bristerna har rangordnats i tre olika kategorier utifrån respektive brists sammanlagda potential (viktat + oviktat resultat) för vardagscykling.

Brister prioritet 1

- a) Tenhult - Huskvarna/Jönköping
- b) Gnosjö - Hillerstorp

Brister prioritet 2

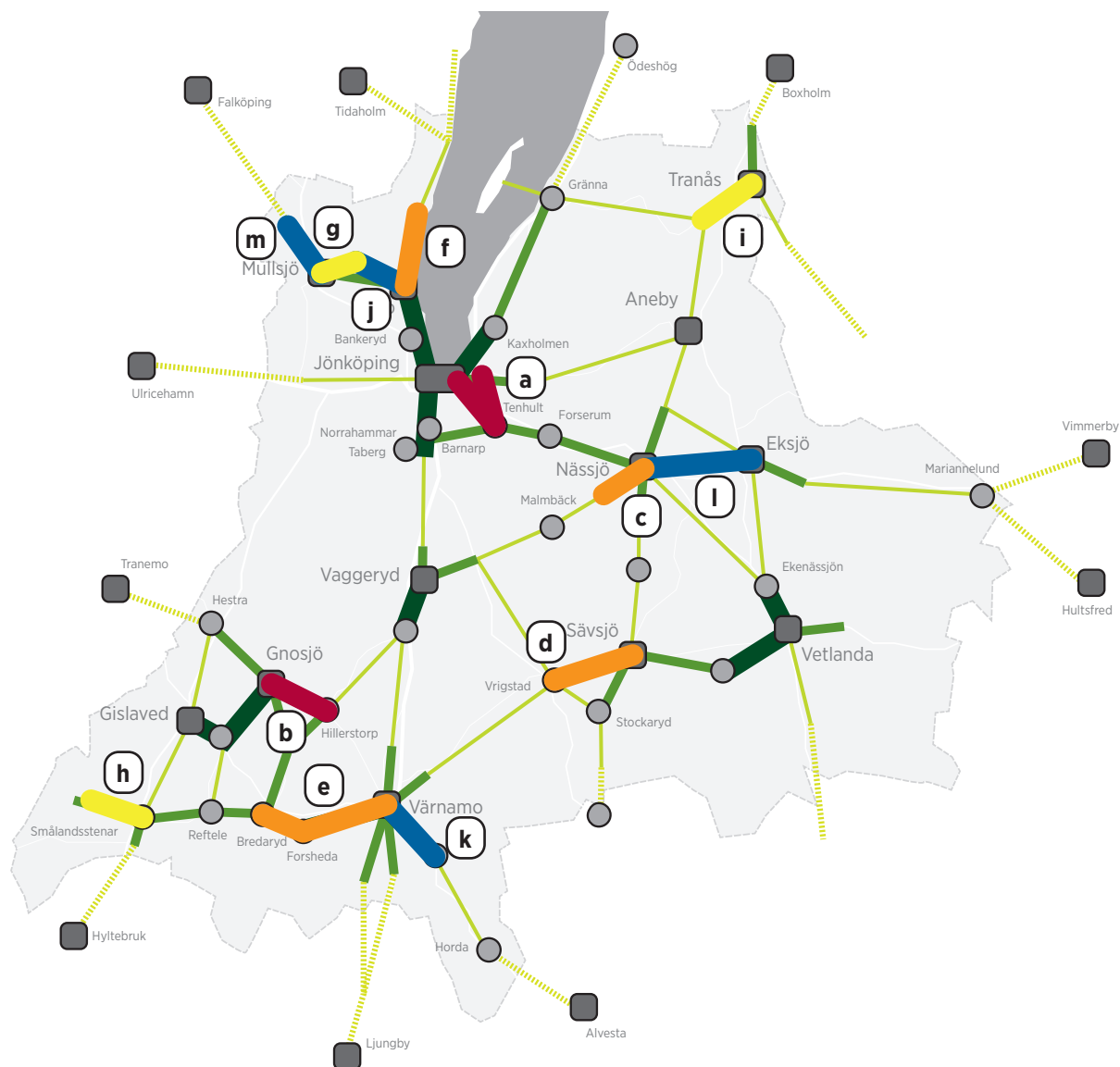
- c) Nässjö - Fredriksdal
- d) Sävsjö - Vrigstad
- e) Värnamo - Bredaryd
- f) Habo - Fagerhult

Brister prioritet 3

- g) Fursjö - Mullsjö
- h) Smålandsstenar - Burseryd
- i) Tranås - Gripenberg

Brister som kommer att åtgärdas inom pågående projekt

- j) Habo - Fursjö
- k) Värnamo - Bor
- l) Nässjö - Eksjö
- m) Mullsjö - Broholm



Prioriterade brister för åtgärd i Jönköpings län

5. Genomförande

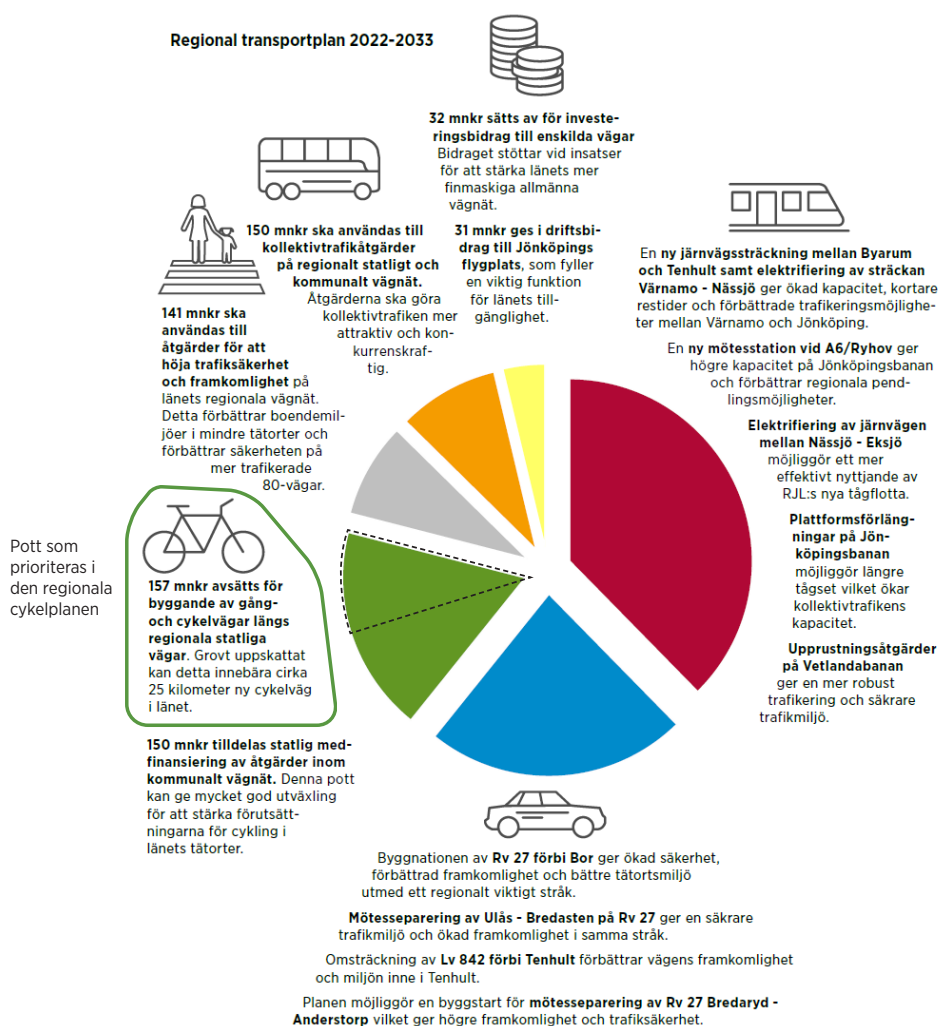
TILLGÄNGLIGA MEDEL I REGIONAL TRANSPORTPLAN

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 cirka 10% medfinansiering av de kommuner som berörs av åtgärderna. Grovt räknat finns det alltså totalt cirka 170 miljoner kronor att bygga regionala statliga gång- och cykelbanor för i länet fram till 2033.

I dagsläget befinner sig åtgärden Habo - Fursjö 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.



KOMMUNAL MEDFINANSIERING

För att en brist ska åtgärdas krävs såväl prioritering i cykelplanen som avtal om kommunal medfinansiering. Utgångspunkten är att aktuell kommun ska medfinansiera åtgärder med 10% av den uppskattade projektkostnaden utifrån en schablon på 10 000 kr per löpmeter tillkommande statlig cykelbana. Beräkningen görs utifrån Region Jönköpings läns ursprungliga förslag till åtgärd i respektive bristbeskrivning.

Är den aktuella kommunen/kommunerna inte beredda att avtala om att medfinansiera föreslagna åtgärder kommer brister som har lägre prioritet i cykelplanen att prioriteras för åtgärd.

Vid stora förändringar av index för anläggningsbranschen bör den redovisade schablonkostnaden per löpmeter revideras.

BRIST- OCH ÅTGÄRDSBESKRIVNINGAR

Som bilaga till den regionala cykelplanen ligger brist- och åtgärdsbeskrivningar av länets högst prioriterade brister. Beskrivningarna syftar till att utreda de grundläggande förutsättningarna för åtgärder av respektive brist. Beskrivningarna ligger till grund för Region Jönköpings läns beställning av åtgärder hos Trafikverket.

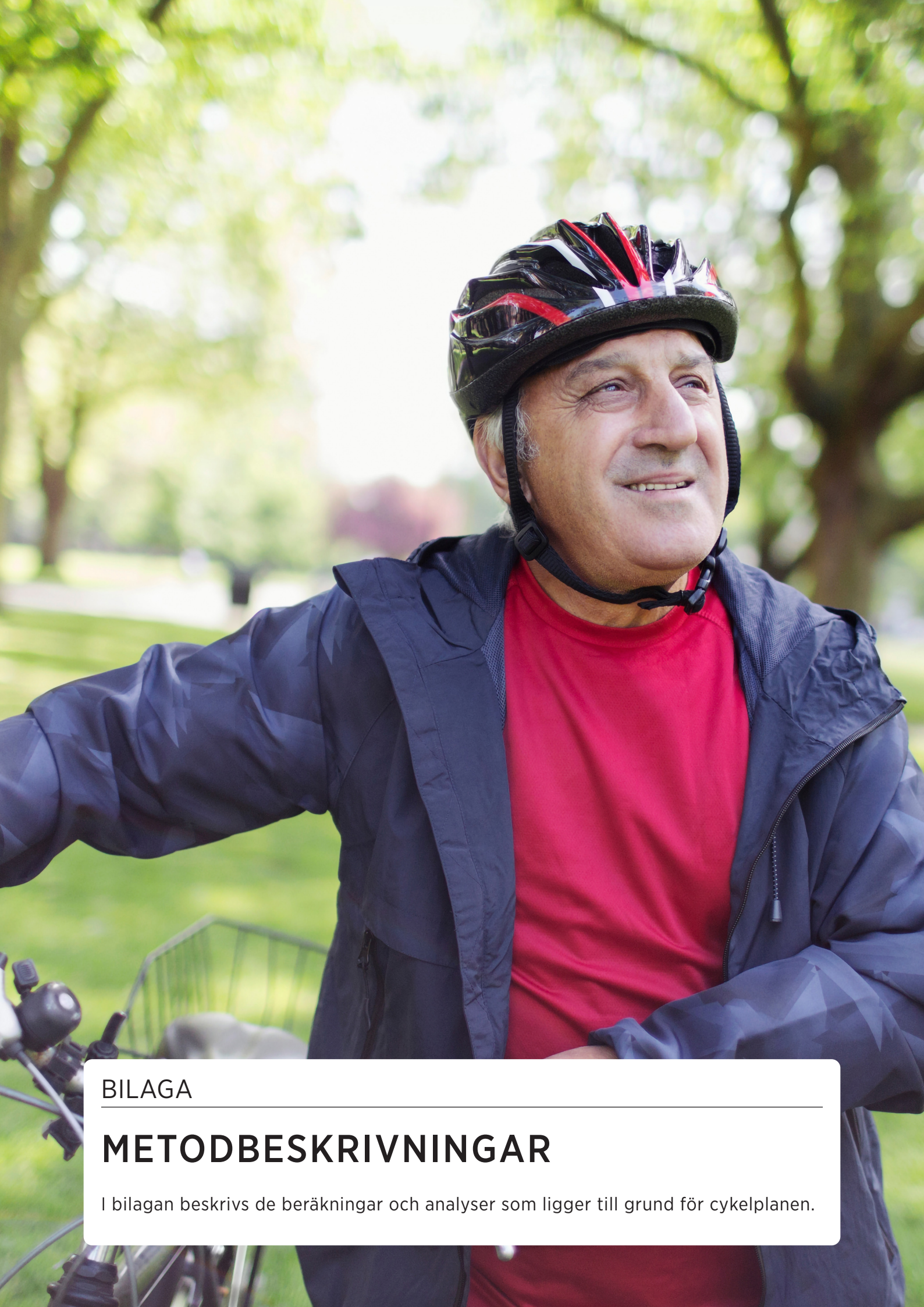
Den regionala cykelplanen kan kompletteras med nya brist- och åtgärdsbeskrivningar utan att nya politiska beslut gällande prioriteringar krävs.

I bristbeskrivningarna förordar Region Jönköpings län en lokalisering av cykelbana utifrån högsta möjliga uppfyllelse av målen gällande ökad vardagscykling och sammanhängande cykelbarhet i länet.

Det slutliga valet av lösning inom respektive åtgärd görs av Trafikverket i dialog med Region Jönköpings län och berörda kommuner och samråds med berörda intressenter inom ramen för vägplaneprocessen.

Innan genomförandet av åtgärder kan ytterligare utredningar av respektive brist krävas.





BILAGA

METODBESKRIVNINGAR

I bilagan beskrivs de beräkningar och analyser som ligger till grund för cykelplanen.

Metodbeskrivningar

METODBESKRIVNING BERÄKNING AV CYKELBARHET

Definition av cykelbarhet

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

Metod för beräkning

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 användbart underlag för fortsatt arbete med cykelplanering i olika skalor.

Klassificeringen av cykelbarhet har gjorts med underlag från nationella vägdatabasen, NVDB. NVDB saknar i vissa fall inrapporteringar från kommuner och Trafikverket, vilket betyder att verkliga förhållanden inte alltid stämmer med kartan. Region Jönköpings län bedömer att dessa fel är relativt små och inte påverkar slutgiltiga prioriteringar av brister i länets statliga cykelinfrastruktur.

Följande klassificeringar har använts för att beskriva vägnätets cykelbarhet:

Det asfalterade bilvägnätet omfattar fem klasser: B1 (mycket bra, nästan som cykelbana), B2 (tveksam blandtrafik), B3 (sämre blandtrafik), B4 (olämplig blandtrafik) 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).

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

METODBESKRIVNING BERÄKNING AV MÖJLIGA CYKLISTFLÖDEN

Definition

Med **möjliga cyklistflöden** avses en teoretisk beräkning av var flest människor i länet har förutsättningar att cykla från bostad till arbete eller skola.

Metod för beräkning

Genom att beräkna pendlingsdata från SCB har [kartlager](#) tagits fram 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.

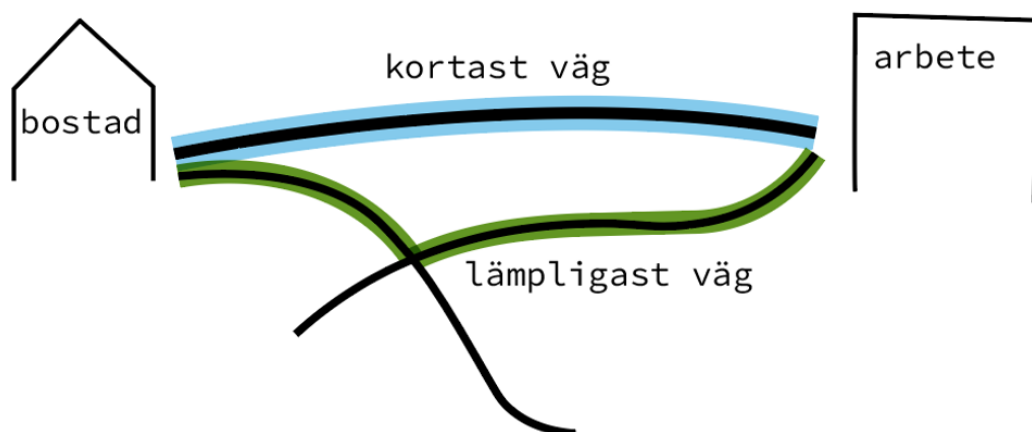
Möjliga cyklistflöden utmed länets vägar räknas ut genom att lägga samman antalet möjliga rutter för respektive vägsegment. Beräkningarna bygger på resor inom 15, 30, 45 och 60 minuters cykling med elcykel. De rutter som överstiger 60 minuters cykling med elcykel ingår inte i beräkningen.

Beräkningen utgår från en cyklisthastighet på 19 km/h inom tätort och 23 km/h utanför tätort.

De segment där många resor kan 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 potentiella cyklistflöden för den kortaste resvägen utmed befintliga vägar. Den kortaste resvägen är alltså uträknad 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 - cyklisterna tvingas i realiteten ta omvägar jämfört med den genaste bilvägen.



Fördjupning kring metod och dataunderlag

Underliggande data

Studien har 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.

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.

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

Restidsfaktor

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

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.

	C1 Cykelbana	C2 Gruscykelväg	C3 Cykelfält	C4 Separerad gång- och cykelbana	B1 Mycket bra, nästan som cykelbana	B2 Ok	B3 Tveksam	B4 Olämplig	B5 Förbjuden cykling	G1 Bra grusväg	G2 Sämre grusväg
Cyklistgrupp											
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

Fel i modellen

Den använda modellen 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 högt trafikerade infartsgator. Inför föreliggande studie jämfördes NVDB:s cykelvägar med cykelvägar från Openstreetmap och saknade cykelvägar kompletterades. Uppenbart felklassade huvudgator justerades också manuellt. Under remitteringen av planförslaget har flera kommuner lyft att det finns felaktigheter i klassningen av vägnätet.

Region Jönköpings län bedömer inte att felaktigheterna är så pass omfattande att de påverkar cykelplanens prioriteringar.

- Om det saknas en kort bit 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 biten cykelväg. 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 för att passera barriärer som till exempel vattendrag eller bangårdar. 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 de modellerade cyklisterna annars kommer att välja vägbanan även när cykelväg finns - vilket gör det omöjligt att söka ut en differens i tvåruttsmodellen (modellen som nyttjas för bristberäkning, se metodbeskrivning för ”brister i statlig cykelinfrastruktur”). I några fall förefaller det som att en större omvägskvot hade varit nödvändig, eftersom vissa brister i beräkningen har fallit ut på bilvägar som har en parallell cykelbana.

METODBESKRIVNING BERÄKNING AV BRISTER

Definition

I den regionala cykelplanen definieras 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.

Metod för beräkning

För att identifiera var det finns stora brister i länets cykelinfrastruktur har databaserade beräkningar gjorts. Beräkningarna visar skillnaden mellan individers kortaste respektive lämpligaste cykelrutt mellan hem och målpunkt. Denna typ av beräkning kallas tvåruttsmodell.

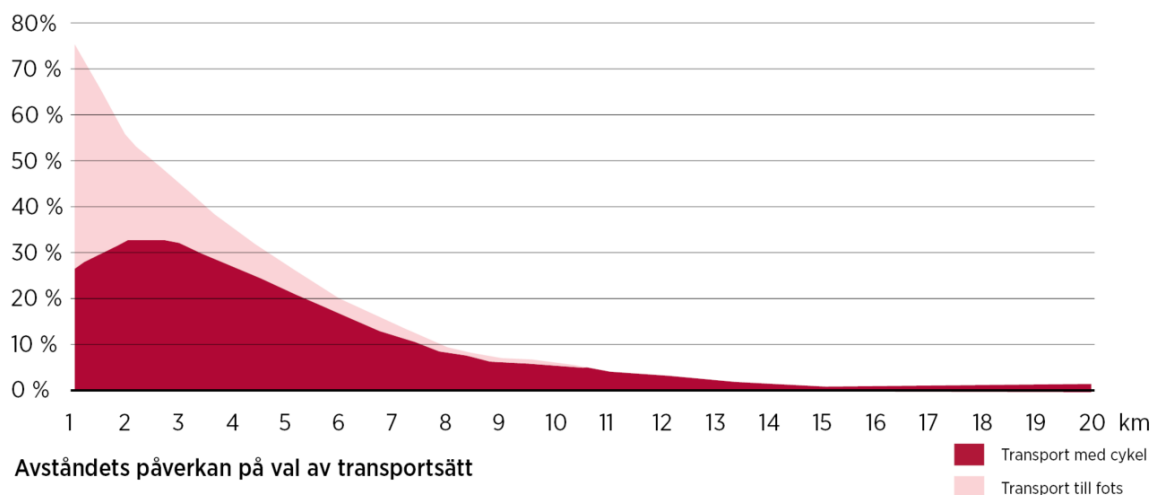
Relationer som har en stor differens i resväg mellan kortast och lämpligast rutt och samtidigt har en hög potential sett till mängden möjliga cyklister rankas som stora brister.

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 invånare i länet kan 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 lila på analyskartan - 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 - rött streck på [kartan som visar brister](#) - är 240 cyklister.



I studien har hänsyn tagits till att elcyklister gör längre resor eftersom de kommer en längre sträcka 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. Modellen har heller inte vägt in att benägenheten att cykla sjunker beroende av hur infrastrukturen eller topografi ser ut.

Brister för barns cykling till och från grundskola

Genom att skilja ut rutter för elever mellan bostad och grundskola visar den andra aggregeringstypen var det finns brister kopplade till barns skolvägar. 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.



BILAGA

BRIST- OCH ÅTGÄRDSBESKRIVNINGAR

Beskrivningarna syftar till att utreda de grundläggande förutsättningarna för åtgärder av länets två högst prioriterade brister.

Brist- och åtgärdsbeskrivning av sträckan Tenhult - Huskvarna/Jönköping

ÅTGÄRDENS MÅL

1. Skapa förutsättningar för ökad vardagscykling
2. Skapa sammanhängande cykelbarhet mellan Tenhult-Huskvarna och Tenhult-Jönköping

BRISTER I SYSTEMET

Mellan målpunkterna Tenhult-Huskvarna respektive Tenhult-Jönköping saknas i dag gena förbindelser för cykling med god trafiksäkerhetsstandard, trots att sträckorna bedöms ha mycket hög potential för vardagscykling.



REGION JÖNKÖPINGS FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD

Region Jönköpings län förordar alternativ A, det vill säga att:

- en ny gång- och cykelbana byggs längs hela väg 943 från Huskvarna Söder till infarten till Tenhult
- justeringar av väg 931 görs från trafikplats Rogberga till infarten till Tenhult så att ett cykelfält tillskapas - eventuellt i kombination med hastighetsdämpande åtgärder.

Region Jönköpings län bedömer att dessa åtgärder bäst svarar mot åtgärdens mål.

KRAV PÅ KOMMUNAL MEDFINANSIERING

7 miljoner kronor utifrån kilometerbaserad schablon för föreslagen åtgärd (alternativ A: 7 kilometer gång- och cykelbana samt underhållsåtgärder).

FÖRUTSÄTTNINGAR

Ingående sträckor

Sträckan Huskvarna Söder – Trafikplats Tenhult (väg 943)

Fakta vägsträcka

5,6 kilometer. Vägbredd 8 meter, smal vägren. ÅDT 2 007. Skyltad hastighet 80 km/h. Höjdskillnad 109 meter. Trafikverket väghållare.

Beräknad potential för cykling

500-510 cyklister oviktad beräkning och 28 cyklister viktad beräkning.

Landskapets förutsättningar

Vägsträckan ansluter i norr till GC-bana i södra Huskvarna samt trafikplats Tenhult i söder. Sträckans södra del omges av jordbruksmark på ömse sidor. Sträckans norra del omges till största del av blandskog. Delar av vägen ligger på lägre bank, det förekommer även passager där ena sidan av vägen går i skärning (ej bergskärning). Vissa partier har balk mot slänt i vägkant. Utmed vägen finns ett antal mindre enskilda anslutningsvägar.

Delar av området öster om vägen omfattas av Klevabergens naturreservat och vägsträckan närmast Huskvarna ligger inom/i anslutning till vattenskyddsområde (Vättern).

Sträckan Trafikplats Tenhult – Tenhult (väg 943)

Fakta vägsträcka

1,5 km Vägbredd 8 meter, smal vägren. ÅDT 2079. Skyltad hastighet 80 km/h. Höjdskillnad 11 meter. Trafikverket väghållare.

Beräknad potential för cykling

Beräknad potential för cykling: 600 cyklister oviktad beräkning och 35 cyklister viktad beräkning.

Landskapets förutsättningar

Vägsträckan ansluter i söder mot GC-bana i norra kanten på Tenhults samhälle och trafikplats Tenhult i norr. Västra sidan av vägen omges primärt av jordbruksmark och östra sidan om vägen kantas av bostadsfastigheter och jordbruksmark. Vägsträckan ligger varken på större bankar eller i större skärningar. Vägen passerar under kraftledning strax norr om Tenhults samhälle med ledningsstolpar på västra sidan om befintlig väg.

Sträckan Trafikplats Rogberga – Tenhult (väg 931)

Fakta vägsträcka

3,5 kilometer. Vägbredd 9 meter, smal vägren, mitträfflad väg. ÅDT 3095. Skyltad hastighet 80 respektive 60 km/h. Höjdskillnad 36 meter. Trafikverket väghållare.

Beräknad potential för cykling

Beräknad potential för cykling: 870-925 cyklister oviktad beräkning och 31-35 viktad beräkning.

Landskapets förutsättningar

Vägen omges i norra delen av jordbruksmark på ömse sidor. Vägen passerar Rogberga kyrka med lindallé (ligger öster om vägen) strax innan korsning med väg mot Bogla. Strax söderut finns även en korsning med väg mot Barnarp (västerut). 60-gräns vid passage av bostadsfastigheter på mitten av vägsträckan. Södra delen av vägen omges av blandskog och går delvis på lägre bank, delvis i skärning. Sista biten in mot Tenhult passerar bostadsfastigheter och jordbruksmark. Ett ställverk ligger på östra sidan om vägen strax innan Tenhult. Vägen ansluter mot gång- och cykelbana i höjd med KABEs verksamhetsområde i norra Tenhult.

Söder om vägsträckan, strax innan tätortsgränsen mot Tenhult, ligger Naturreservatet Ingaryd.

Planer och utredningar i området

Utredning rv 40

En utredning för rv 40 mellan Ekhagen och Rogberga/Tenhult ligger i Trafikverkets utredningsplan och förväntas genomföras under 2025. Utredningen kommer att ha fokus på trafiksäkerhet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för cyklister samt vilt- och faunafrågor.

Översiktsplan

Sträckorna Ekhagen - Tenhult (längs rv 40 respektive väg 931) samt Huskvarna - Tenhult (längs väg 943) är utpekade som "ändrad användning - cykelväg" i granskningsversionen av översiktsplan för mindre tätorter och landsbygd.

Eftersom bristen består av flera delvis parallella sträckor är det möjligt att hitta olika övergripande lösningar för att avhjälpa bristen. För att nå full måluppfyllelse krävs säkerhets- och trygghetshöjande åtgärder av befintliga GC-banor och medlöpande vägar längs Rv 40 från trafikplats Ekhagen till trafikplats Rogberga. Detta gäller samtliga alternativ nedan.

Beskrivning av ingående åtgärder

-

- Säkerställa god cykelmiljö längs med Rv 40 från Ekshagen till tpl Rogberga (nationell stamväg).
- Vägutformning och timing i förhållande till UH-åtgärd vid ommålning av väg 931.
- Passage korsningar rv 40.
- Markåtkomst och vägutformning längs väg 943.

- Hög framkomlighet för cyklister i relationerna Jönköping – Tenhult och Huskvarna – Tenhult.

- Planering och byggnation av cirka 7 km ny GC-bana längs väg 943 bedöms kosta 70 mnkr, baserat på schablonkostnad om 10 000 kr per meter ny GC-bana.
- Ommålning av väg 931 bedöms kosta under 1 mnkr. Eventuellt utförs underhållsåtgärder/tätortsåtgärder längs sträckan i samband med ommålningen, dessa åtgärder hanteras inte inom potten för GC-åtgärder längs regional statlig väg.

- Passager av rv 40

Hög Medel Låg

Alternativ B

Beskrivning av ingående åtgärder

- Justeringar av väg 931 görs från trafikplats Rogberga till infarten till Tenhult så att ett cykelfält tillskapas, eventuellt i kombination med hastighetsdämpande åtgärder.
- Cyklister från Huskvarna hänvisas till befintlig väg 942 som har en relativt god cykelbarhet.

Utmaningar i tidigt skede

- Säkerställa god cykelmiljö längs med Rv 40 från Ekshagen till tpl Rogberga (nationell stamväg).
- Vägutformning och timing i förhållande till UH-åtgärd vid ommålning av väg 931.
- Passage korsningar rv 40.

Effekter i förhållande till åtgärdens mål

- Hög framkomlighet för cyklister i relationen Tenhult - Jönköping men relativt låg standard för cyklister mellan Huskvarna och Tenhult.

Uppskattad kostnad

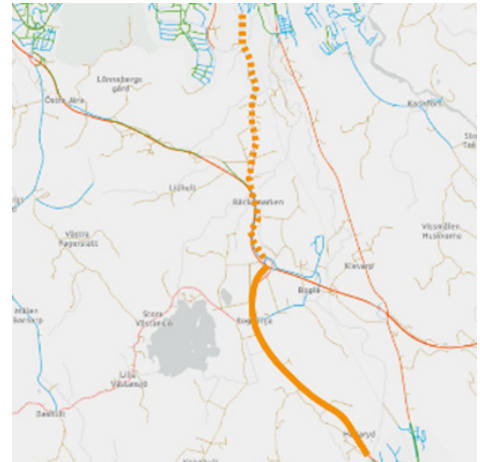
- Underhållsåtgärd

Kostnadspåverkande faktorer

- Få kostnadsdrivande faktorer på sträckan

Osäkerhet i kostnadsuppskattning

Hög Medel **Låg**



Alternativ C

Beskrivning av ingående åtgärder

- Ny GC-bana byggs längs hela väg 943 från Huskvarna Söder till enskild väg på södra sidan om väg 943 ca 700 m norr om trafikplats Tenhult. Cyklister leds via enskilda vägar till trafikplats Rogberga.
- Justeringar av väg 931 görs från trafikplats Rogberga till infarten till Tenhult så att ett cykelfält tillskapas, eventuellt i kombination med hastighetsdämpande åtgärder.

Utmaningar i tidigt skede

- Säkerställa god cykelmiljö längs med Rv 40 från Ekhamen till tpl Rogberga (nationell stamväg).
- Vägutformning och timing i förhållande till UH-åtgärd vid ommålning av väg 931.
- Markåtkomst och vägutformning längs väg 943.
- Passage korsningar rv 40.
- Nyttjande av enskilda vägar kräver långsiktiga avtalslösningar.

Effekter i förhållande till åtgärdens mål

- Hög framkomlighet för cyklister i relationen Tenhult - Jönköping men låg genhet för cyklister mellan Huskvarna och Tenhult.

Uppskattad kostnad

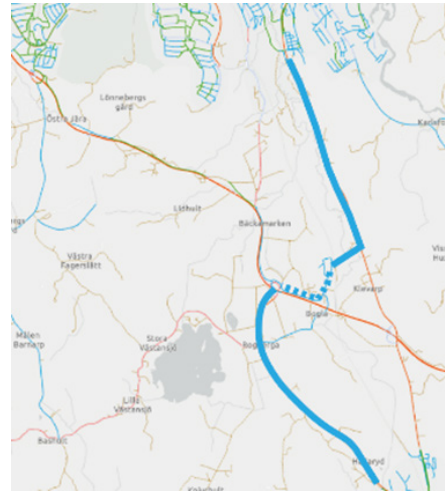
60 mnkr + underhållsåtgärd

Kostnadspåverkande faktorer

- Korsning av Jönköpingsbanan vid Bogla, passage rv 40

Osäkerhet i kostnadsuppskattning

Hög Medel Låg



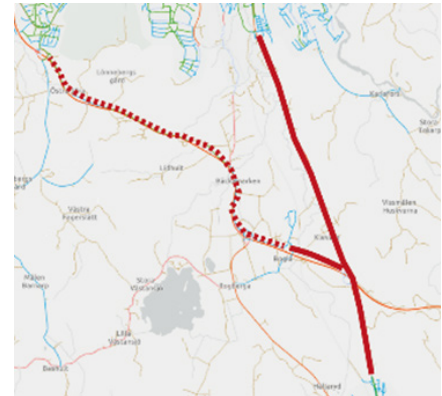
Alternativ D

Beskrivning av ingående åtgärder

- Ny GC-bana byggs längs hela väg 943 från Huskvarna Söder till infarten till Tenhult
- GC-bana byggs parallellt med Rv 40 från trafikplats Rogberga till trafikplats Tenhult alternativt nyttjas befintliga allmänna och enskilda vägar.

Utmaningar i tidigt skede

- Säkerställa god cykelmiljö längs med Rv 40 från Ekshagen till tpl Tenhult (nationell stamväg).
- Markåtkomst och vägutformning längs väg 943.
- Nyttjande av enskilda vägar kräver långsiktiga avtalslösningar.
- Ny GC-bana längs RV 40 - inklusive passage över Jönköpingsbanan - förutsätter finansiering ur nationell transportplan för GC-bana.



Effekter i förhållande till åtgärdens mål

- Hög framkomlighet i relationerna Jönköping – Tenhult och Huskvarna – Tenhult.
- Cykelbar anslutning från Rogbergaområdet in till Tenhult tillskapas inte, vilket påverkar måluppfyllelsen negativt.

Uppskattad kostnad

70 mnkr + 1-10 mnkr (beroende på lösning utmed Rv 40)

Kostnadspåverkande faktorer

- Passage rv 40

Osäkerhet i kostnadsuppskattning

Hög **Medel** Låg

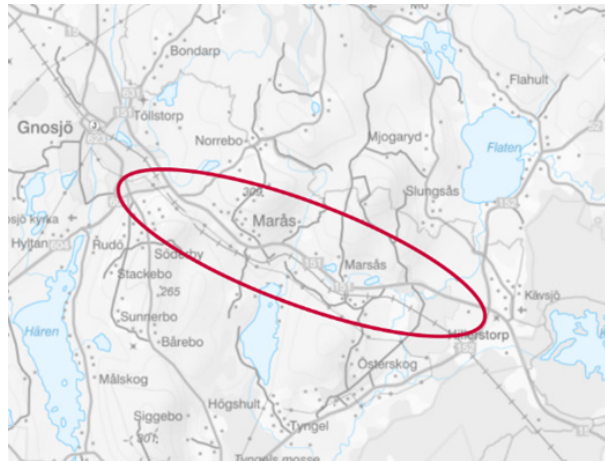
Brist- och åtgärdsbeskrivning av sträckan Gnosjö - Hillerstorp

ÅTGÄRDENS MÅL

1. Skapa förutsättningar för ökad vardagscykling
2. Skapa sammanhängande cykelbarhet mellan Gnosjö och Hillerstorp

BRISTER I SYSTEMET

Mellan målpunkterna Gnosjö och Hillerstorp saknas i dag gena förbindelser för cykling med god trafiksäkerhetsstandard. Detta gör att sträckan inte bedöms som attraktiv för cykelpendling, trots att det finns en hög potential för cykling mellan orterna, sett till avstånd och demografi.



REGION JÖNKÖPINGS FÖRSLAG TILL ÅTGÄRD

Region Jönköpings län förordar alternativ A, det vill säga att:

- Cirka 4 km GC-bana byggs längs väg 151 från västra infarten till Hillerstorp till Maråsliden (inklusive anslutningar till Maråsliden).
- Befintlig väg (Maråsliden) nyttjas för cykling i blandtrafik fram till anslutning mot väg 151 i väster.
- Cirka 1,3 km GC-bana byggs fram till väg 604 och cirka 1,2 km ny GC-bana byggs utmed väg 604 fram till anslutning till GC-bana utmed Kulltorpsvägen.

Region Jönköpings län bedömer att dessa åtgärder bäst svarar mot åtgärdens mål.

KRAV PÅ KOMMUNAL MEDFINANSIERING

6,5 miljoner kronor utifrån kilometerbaserad schablon för föreslagen åtgärd (alternativ A: totalt 6,5 kilometer tillkommande gång- och cykelbana).

INGÅENDE STRÄCKORS FÖRUTSÄTTNINGAR

Sträckan västra Hillerstorp – Östra Maråsliden (längs väg 151)

Fakta vägsträcka

Cirka 3,9 km. Vägbredd 7 meter, smal vägren. ÅDT 4 150. Skyltad hastighet 90 km/h. Total höjdskillnad cirka 34 meter.

Beräknad potential för cykling

320-330 cyklister oviktad beräkning och 15-27 cyklister viktad beräkning.

Landskapets förutsättningar

Vägsträckan omges av vall/betesmark, skogspartier och i vissa avsnitt bostadsfastigheter. Vägen går i kortare partier i skärning, delvis i bergsskärning. Delar av sträckan parallell med Kust-till-kustbanan på södra sidan av vägen. Partier norr om vägen passerar vattendrag/vatten/våtmark. Vägen korsar ett antal mindre vägar, framför allt norra sidan.

Sträckan västra Hillerstorp – Maråsliden (enskilt vägnät)

Fakta vägsträcka

Enskilda vägar av varierande standard via Brännehylte och Hästhultasjön. De västra delarna av vägnätet är enskilda utan driftsbidrag. Passager över Kust-till-kustbanan strax väster om Hillerstorp samt nordväst om Hästhultasjön. Total höjdskillnad 115 meter.

Maråsliden

Fakta vägsträcka

Ca 1,8 km Enskild väg, 6 meter bred. Lågtrafikerad asfaltsbelagd enskild väg med driftsbidrag. Total höjdskillnad 16 meter.

Bommad utfart mot väg 151 i öster. Utfarten ligger i en kurva och har skymd sikt. Flertalet bostadsfastigheter utmed vägen. Stängda utfarter mot väg 151 i ömse riktningar, bommad i öster och vändplan i väster.

Sträckan Maråsliden – väg 604 (längs väg 151)

Fakta vägsträcka

Väg 151 ÅDT 4 150, hastighet 90, 7 meter bred Cirka 1,2 km. Höjdskillnad cirka 20 meter.

Beräknad potential för cykling

cirka 545 cyklister oviktad beräkning, cirka 39 cyklister viktad beräkning.

Landskapets förutsättningar

Väg 151 går på bank mot söder delen längst mot öster. Partier med bergsskärning norra sidan. Kraftledning och Kust till kustbanan parallellt söder om vägen. Korsningar mindre vägar.

Väg 604 mellan väg 151 och Kulltorpvägen

Fakta vägsträcka

ÅDT 2 442, 6,5 – 8,9 meter bred. Cirka 1,2 km. Höjdskillnad cirka 25 meter.

Beräknad potential för cykling

Cirka 460 cyklister oviktad beräkning, cirka 50 cyklister viktad beräkning.

Landskapets förutsättningar

Passage bro över kust-till kustbanan samt kraftledning strax väster om korsning med väg 151. Ängsmark i söder och industrifastigheter i norr. Vägen går på bank och sedan bro över Kulltorpsvägen. Stora höjdskillnader ner mot GC-bana utmed Kulltorpsvägen. Cirka 2,4 km.

Enskilt vägnät från väg 151 via Hult/Lid.

Grusvägnät genom öppet odlingslandskap i nordväst och skogspartier i sydost. Total höjdskillnad 93 meter.

Planer och utredningar i området**Översiktsplan**

Sträckan mellan Gnosjö och Hillerstorp är föreslagen som nytt gång- och cykelstråk i den kommuntäckande översiktsplanen från 2015.

BESKRIVNING AV MÖJLIGA ÅTGÄRDER

Eftersom bristen består av flera delsträckor där det kan vara möjligt att i olika grad nyttja befintligt vägnät är möjligt att hitta flera olika övergripande lösningar för att avhjälpa bristen.

Alternativ A

Beskrivning av ingående åtgärder

Ca 4 km GC-bana byggs längs väg 151 från västra infarten till Hillerstorp till Maråsliden (inklusive anslutningar till Maråsliden). Befintlig väg (Maråsliden) nyttjas för cykling i blandtrafik fram till anslutning mot väg 151 i väster. Cirka 1,3 km GC-bana byggs fram till väg 604 och cirka 1,2 km ny GC-bana byggs utmed väg 604 fram till anslutning till GC-bana utmed Kulltorpsvägen.



Utmaningar i tidigt skede

- 2 passager över väg 151 (avhängigt vilken sida om väg 151 GC-bana placeras på).
- Markåtkomst och vägutformning längs väg 151 och väg 604.
- Anslutningar till väg 151 från Maråsliden. I dagsläget avstängda enskilda vägar.
- Eventuella passager över och utmed vattendrag (beroende på val av sida om väg 155)
- Eventuella passager utmed Kust-till-kustbanan (Beroende på val av sida om väg 155)
- Passage över Kust-till-kustbanan längs väg 604.
- Anslutning till GC-bana utmed Kulltorpsvägen från väg 604 (stor höjdskillnad)

Effekter i förhållande till åtgärdens mål

Åtgärden bedöms nå full måluppfyllelse eftersom den bidrar till förbättrade förutsättningar för vardagscykling samt förbättrad cykelbarhet längs hela sträckan Gnosjö – Hillerstorp.

Uppskattad kostnad

Planering och byggnation av cirka 6,5 km ny GC-bana längs väg 151 och väg 604 bedöms kosta 70 mnkr, baserat på schablonkostnad om 10 000 kr per meter ny GC-bana + passage över Kust-till-kustbanan.

Kostnadspåverkande faktorer

- Korsningar över väg 151
- Bergsskärningar
- Passager över vattendrag
- Passage över Kust-till-kustbanan

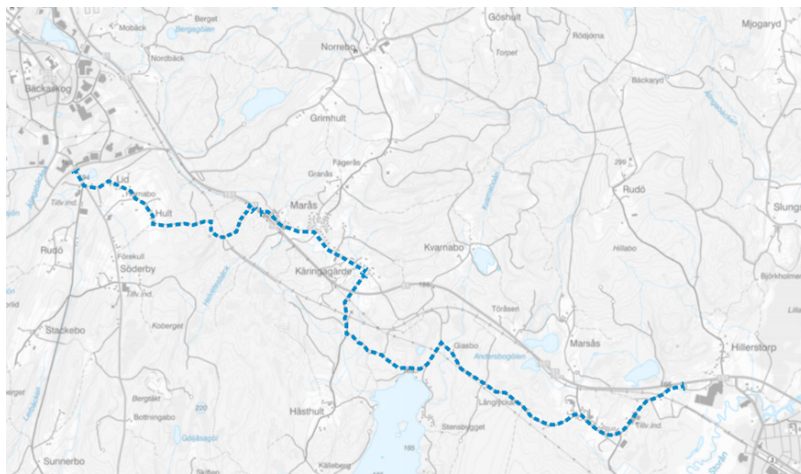
Osäkerhet i kostnadsuppskattning

Hög Medel Låg

Alternativ B

Beskrivning av ingående åtgärder

Befintligt enskilt vägnät nyttjas från västra Hillerstorp via Brännehylte till korsning med väg 151 strax sydost om Marås. Ny passage över väg 151. Befintlig enskild väg nyttjas fram till Maråsliden. Maråsliden nyttjas fram till korsning med väg 151. Ny passage över väg 151 från Maråsliden till befintlig enskild väg mot södra Gnosjö via Hult och Lid.



Utmaningar i tidigt skede

- Passager över/utmed väg 151
- Tillgänglighet till och drift/underhåll av enskilt vägnät
- Relativt stora höjdskillnader

Effekter i förhållande till åtgärdens mål

Åtgärden bedöms nå målet om förbättrad cykelbarhet längs hela sträckan Gnosjö – Hillerstorp men bedöms inte bidra nämnvärt till målet om ökad vardagscykling mellan orterna, eftersom den sammanlagda cykelsträckan blir för lång och kuperad för att locka potentiella cykelpendlare.

Uppskattad kostnad

Tillskapande av säkra korsningar av väg 151 samt tillgängliggörande av ändpunkter Maråsliden bedöms kosta 1-10 mnkr.

Kostnadspåverkande faktorer

- Korsningar över väg 151
- Lantmäteri/avtal

Osäkerhet i kostnadsuppskattning

Hög Medel Låg