



Nöjdhetsundersökning bland vardagscyklister 2019

Enkätundersökning bland cyklister i Jönköpings kommun

”Jättebra att ni är öppna och efterfrågar vad vi cyklister tycker! Ibland känner man sig nedprioriterad i trafiken och det är skönt att känna att någon lyssnar på vilka problem som finns.”

Sammanfattning

Det här är den andra nöjdhetsundersökningen bland vardagscyklister i Jönköpings kommun. Här ges en nulägesbild av hur cyklisterna ser på cykelmöjligheterna i Jönköpings kommun och deras poängsättning visar om de upplever någon förändring sedan den förra undersökningen 2014.

Enkätens 1569 svarande fick på de flesta frågorna ge svar mellan 1 (mycket dåligt) och 6 (mycket bra). Resultaten redovisas genom diagram och medelvärden.

Högst snittpoäng i undersökningen med 4,8 får vinterväghållningen längs den sopsaltade sträckan Bankeryd-Piren-Huskvarna. 4,5 poäng får området gällande cykelmöjligheter mellan cyklisternas vanligaste målpunkter och 4,4 poäng för andelen cykelväg mellan hemmet och vanligaste målpunkten. Belysningen längs vanligaste cykelvägen får 4,0 poäng.

Lägst snittpoäng i undersökningen är 2,7 och handlar om nöjdhet med snabba åtgärder efter kontakt med kommunen. Trygghet vid cykling på gator utan cykelbana får 2,8 i snittpoäng. Frågorna kring trygghet där cykelbana korsar väg/gata och bilisters hänsyn mot cyklister får 2,9 i snitt.

Störst förbättring i snittpoäng sedan 2014 ses på cykelmöjligheterna i centrala Jönköping (+0,6), tillgången till stöldsäkra cykelparkeringar (+0,5) och hur snabbt kommunen återkommer med svar på vid kontakt gällande cykling (+0,5). Elva frågor har fått en ökning med +0,4, bl.a. cykelmöjligheter mellan vanliga målpunkter, tydlighet om var det ska cyklas, vinterväghållning, vårens sandupptagning och hur omledningar görs vid vägarbete. Fyra frågor följer med +0,3 och sex med +0,1 till +0,2 poäng. Tre områden får oförändrade poäng jämfört med 2014: nöjdhet med kommunens bemötande, tillgång till cykelparkeringar vid busshållplatser/tågstationer samt belysningen längs vanligaste cykelvägen. Endast ett område backar: cykelmöjligheterna på landsbygden som tappar 0,3 poäng jämfört med 2014.

Det hinder för cyklisterna som framträder som det största i undersökningen är cykelvägar som tar slut eller felande länkar vilket 43 % av de svarande anger. De därefter vanligaste hindren är att cykelbana saknas (38 %), cykelvägars korsning av väg/gata (37 %) och gående (34 %). Sedan följer bilister (25 %), brister i drift (24 %), brister i utformning (21 %) och brister i underhåll (19 %). De svarande kunde ange mellan 1 och fyra alternativ.

328 cyklister i undersökningen (21 %), har råkat ut för sammanlagt 386 cykelolyckor under det senaste året. Ett antal av dessa olyckor har blivit så pass allvarliga att de orsakat vård på akuten eller rapport av Polisen (STRADA-rapport). 28 cyklister (2 % av samtliga svarande) uppger STRADA-rapportering vid sammanlagt 33 olyckor. Med dessa siffror som grund för en grov uppskattning innebär det att 9 % av cykelolyckorna rapporterats till STRADA. Det skulle betyda att 91 % av de cykelrelaterade olyckor som sker aldrig rapporteras. En uppskattning med dessa ingångsvärden skulle innebära att det totala antalet olyckor som inträffat under det senaste året var 608 st. Det finns dock anledning att tro att mörkertalet kan vara ännu större.

Översiktlig redovisning av bedömningsområden

Nedanstående tabell ger en snabb överblick över hur de olika frågorna utvecklats sedan 2014 samt hur medelvärdet av poängen ser ut 2019. För kolumnen utveckling gäller att de områden som har fått en ökning av sin medelpoäng på +0,3 eller mer grupperas i grönt, gult ligger inom området +/- 0,2 och från -0,3 och neråt ger rött. Gällande medelpoäng 2019 så sätts gränserna på följande vis: 3,8 eller mer ger grönt, 3,3 till 3,7 ger gult och 3,2 eller mindre ger omdömet rött. Gruppering i grönt innebär inte att området inte är i behov av förbättringsinsatser.

Bedömningsområde	Utveckling	Poäng 2019
Cykling i centrala Jönköping	+0,6	3,5
Cykling i övriga staden (inkl. Huskvarna)	+0,2	3,7
Cykling i övriga staden (exkl. Huskvarna)	Ny	3,8
Cykling i Huskvarna	Ny	3,4
Cykling i tätort utanför staden	+0,1	3,6
Cykling på landsbygden	-0,3	3,4
Goda cykelmöjligheter mellan vanligaste målpunkter	+0,4	4,5
Cykelväg mellan hemmet och vanligaste målpunkten	+0,4	4,4
Tydlig skyltning längs cykelvägarna	+0,3	3,4
Lätt att hitta på cykelvägarna	+0,4	3,7
Tydligt var jag som cyklist förväntas cykla	+0,4	3,2
Tillräckligt med cykelparkeringar vid vanligaste målpunkter	+0,1	3,9
Tillräckligt med cykelparkeringar vid busshållplatser/tågstationer	+/-0	3,2
Tillräckligt med stödsäkra cykelparkeringar	+0,5	3,3
Välskötta cykelparkeringar	+0,4	3,9
Tillfredsställande vinterväghållning av cykelvägarna	+0,4	3,1
Tillfredsställande vinterväghållning sopsaltad sträcka	Ny	4,8
Tillfredsställande sandupptagning	+0,4	3,5
Tillfredsställande sopning sommartid	+0,3	3,8
Tillfredsställande trimning av buskar och träd	+0,4	3,9
Lagning av cykelbanorna görs i tillräcklig omfattning	+0,4	3,3
Asfalten/underlaget är tillfredsställande	+0,3	3,7
Vägarbeten kommuniceras på tillfredsställande sätt	+0,4	3,4
Omledning av cykelväg görs på acceptabelt sätt	+0,4	3,3
Nöjdhet med kommunens bemötande	+/-0	3,8
Nöjdhet med snabbt svar	+0,5	3,8
Nöjdhet med snabb åtgärd	+0,2	2,7
Nöjdhet med svar/samtal/förklaring	+0,1	3,1
Belysning längs vanligaste cykelvägen är tillfredsställande	+/-0	4,0
Trygghet vid cykling på gata utan cykelbana	+0,2	2,8
Trygghet där cykelbana korsar väg/gata	Ny	2,9
Bilister visar hänsyn mot cyklister	Ny	2,9

Innehåll

Nöjdhetsundersökning bland vardagscyklister 2019	1
Sammanfattning	2
Översiktlig redovisning av bedömningsområden	3
Innehåll	4
Bakgrund och syfte	5
Metod och genomförande	5
Bakgrundsfrågor	5
Kön	5
Ålder	5
Bostadsort	6
Användande av cykelhjälm	6
Cykelsäsong	7
Resultat	7
Cykelmöjligheter	7
Cykling till vanliga målpunkter	13
Cykelvägnätets orienterbarhet och tydlighet	15
Cykelparkering	18
Drift och underhåll	21
Omledning vid vägarbete	27
Kommunens bemötande och agerande	29
Trygghet	32
Hinder	36
Cykelmöjligheter från bostad	39
Cykelmöjligheter beroende på bostadens läge	39
Cykelmöjligheter mellan vanligaste målpunkter jmf bostadens läge	40
Olyckor	41
Olyckor bland kvinnor och män	43
Ordmoln från öppna kommentarer	44

Bakgrund och syfte

Det här är den andra nöjdhetsundersökningen som genomförts bland Jönköpings kommuns vardagscyklister. Syftet med undersökningen är både att få en nulägesbild av cykelmöjligheterna i Jönköpings kommun, för att undersöka om cyklisterna upplever någon förändring sedan förra undersökningen men också för att identifiera utvecklingsområden. Den förra undersökningen genomfördes 2014 och är referenspunkt för jämförelser i denna undersökning.

Metod och genomförande

Under tre veckor, med start måndag 13 maj, genomfördes en webbaserad enkätundersökning bland cyklister i Jönköpings kommun. Enkäten var öppen, dvs. kunde besvaras av alla som ville.

Spridning av enkäten gjordes via annonsering på Facebook, publicering på kommunens hemsida, kommunens Intranät samt Facebooksida, delning i några lokala Facebookgrupper (bl.a. Cykelstaden Jönköping), samt utskick direkt till kommunens referensgrupp för cyklister och kommunanställda med avtal om förmåncykel. Länk till enkäten skickades även till kontaktpersoner på några större, icke kommunala, arbetsplatser i kommunen för att kunna spridas via mail eller intranät. Länken till enkäten var fri att sprida och inlägget på Facebook delades 36 gånger.

På de flesta frågorna kunde svar anges mellan 1 (mycket dåligt) och 6 (mycket bra). Resultaten redovisas genom diagram och medelvärden. 3,5 är medelvärdet mellan 1 och 6 och det är den nivå jämförelsen utgår ifrån för att visa om bedömningen är övervägande positiv, neutral eller negativ. I diagrammen presenteras medelvärdet/snittpoängen av svaren inom parentes.

Bakgrundsfrågor

Totalt inkom svar från 1569 personer. Det ska jämföras med resultatet 2014 då 558 personer svarade.

Kön

934 (60 %) av svaren kommer från kvinnor och 606 (39 %) från män. 17 personer (1 %) anger inte kön.

Ålder

De flesta svaren har inkommit från åldersgrupperna 31-40 år, 41-50 år och 51-60 år som vardera står för 24-25 % av samtliga svar. Något mindre representerade är åldersgrupperna 21-30 år och 61-70 år som vardera står för 11 % av svaren. Minst representerade är gruppen 71 år eller äldre (3 % av svaren) och de svarande som är under 21 år (1 %).

Bostadsort

Flest svar har inkommit från stadsborna i Jönköping och Huskvarna som tillsammans summerar 75 % av svaren. För dessa orter samt Bankeryd (99 svar), Hovslätt (72) samt Landsbygd i Jönköpings kommun (64) presenteras resultat för bostadsorten på några frågor. Detta gäller även Norrahammar (36), Taberg/Månsarp (29) samt Barnarp/Odensjö (30) även om de förhållandevis få svar gör resultatet mera osäkert. I presentationer av vissa resultat samlas svar från Gränna, Tenhult och Annan tätort i Jönköpings kommun in under samlingsnamnet Annan tätort med sammanlagt 44 svar.

Bostadsort	Antal svar	Procent av totalt antal svar
Jönköping	951	61 %
Huskvarna	212	14 %
Bankeryd	99	6 %
Barnarp/Odensjö	30	2 %
Gränna	13	1 %
Hovslätt	72	5 %
Norrahammar	36	2 %
Taberg/Månsarp	29	2 %
Tenhult	13	1 %
Annan tätort i Jönköpings kommun	18	1 %
Landsbygd i Jönköpings kommun	64	4 %
Annan kommun	28	2 %

Användande av cykelhjälm

Bland samtliga svarande använder 77 % alltid eller oftast hjälm vid cykling. 14 % gör det sällan eller aldrig.

Resultatet skiljer sig en del mellan könen där 81 % av kvinnorna alltid/oftast använder cykelhjälm och 72 % av männen gör det. Andelen kvinnor som sällan/aldrig använder hjälm utgör 13 % och gällande männen är andelen 16 %.

Sett till de olika åldersgrupperna ligger cykelhjälmansvändningen på runt 80 % i alla tioårsgrupper mellan 31 och 60 samtidigt som de som sällan eller aldrig använder hjälm ligger på ca. 10 % i samma åldersgrupper. Bland 21-30-åringar ser det annorlunda ut då 46 % säger sig alltid/oftast bära hjälm vid cykling och 39 % sällan eller aldrig göra det. Inga siffror presenteras för övriga åldersgrupper då antalet svar från dem är mycket lågt.

Cykelsäsong

97 % av de svarande uppger att de cyklar under våren och 99 % under sommaren. Andelen sjunker till 91 % under hösten och blir ännu lägre under vintern med 41 %.

Siffrorna för kvinnor och män är i stort sett de samma under vår och sommar för att sedan uppvisa en liten skillnad på hösten och betydligt större under vintern. Under hösten cyklar 90 % av kvinnorna och 94 % av männen. Under vintern, där skillnaden är som störst, cyklar 53 % av männen och 33 % av kvinnorna.

Studeras olika åldersgrupper ser tioårsintervallen mellan 21 och 50 år så vintercyklar 44-49 % för att sedan sjunka till 36 % i grupperna 51-60-åringar och ner till 32 % för 61-70-åringar. Siffrorna för övriga årstider visar bara små skillnader mellan åldersgrupperna.

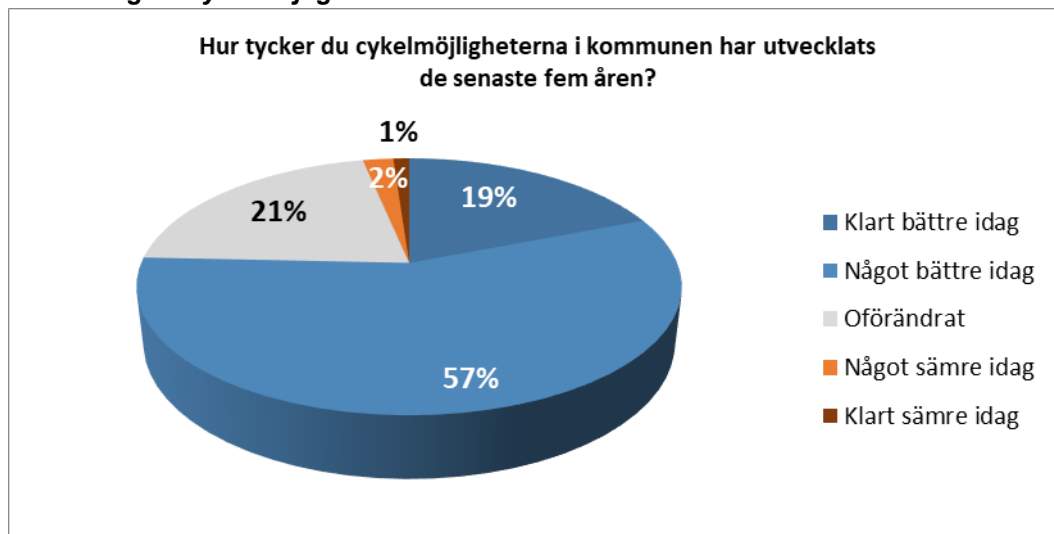
Cykling under cykelsäsong

95 % av de svarande cyklar minst en gång i veckan under sin cykelsäsong. 83 % cyklar minst tre dagar per vecka och 28 % 6-7 dagar i veckan. 5 % cyklar några gånger i månaden eller mera sällan. Siffrorna för kvinnliga och manliga cyklister är mycket lika. Vid en jämförelse mellan åldersgrupper är det bara 21-30-åringarna som sticker ut från mängden. 39 % av dem cyklar 6-7 dagar i veckan och 89 % 3-7 dagar/vecka.

Resultat

Cykelmöjligheter

Utveckling av cykelmöjligheterna i kommunen de senaste fem åren



Enkätens första fråga handlar om cyklisternas upplevelse av om cykelmöjligheterna ev. har ändrats under de senaste fem åren.

19 % anser att cykelmöjligheterna är klart bättre idag och ytterligare 57 % att det ser något bättre ut idag. Sammantaget ser 76 % att cykelmöjligheterna förbättrats i varierande grad. 21 % tycker inte att någon förändring skett och 3 % anser att cykelmöjligheterna istället har försämrats.

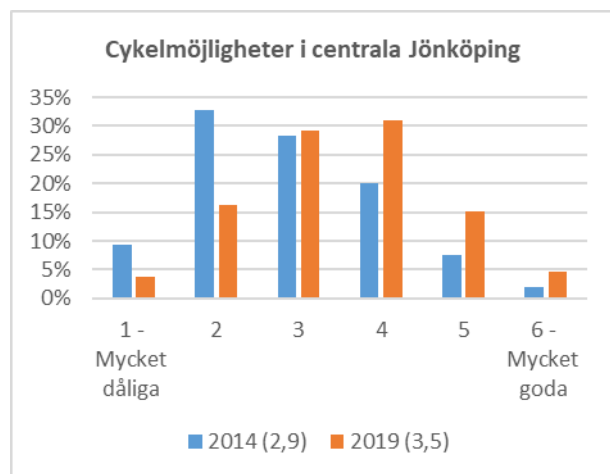
Vid en jämförelse mellan kvinnor och män så tycker majoriteten av båda grupperna att det har blivit bättre. Bland kvinnorna anser 22 % att det blivit klart bättre och bland männen 15 %.

Andelarna som är övervägande positiva är 77 % bland kvinnor och 73 % bland män. När det gäller åsikter om att det blivit sämre cykelmöjligheter så är andelarna 2 % bland kvinnor och 5 % bland män.

Vid en jämförelse mellan cyklister boende i olika områden så har boende i Jönköping, Huskvarna, Bankeryd och Hovslätt ganska lika uppfattning där 75-79 % är övervägande positiva. Det är dock ca 20 % som anser det klart bättre i Jönköping, Huskvarna och Bankeryd, och bara ca. 2 % som anser det sämre att jämföra med 11 % mycket positiva och 6 % negativa i Hovslätt. Fortfarande klart övervägande positiva, om än inte i samma omfattning, är de boende i annan tätort (68 %) och på landsbygden (57 %) men här anser 4 % respektive 12 % att det blivit sämre. I särklass mest positiva är cyklisterna i Tabergsdalen (förutom Hovslätt) där 0 % är negativa och 96 % är positiva (varav 44 % ser stora förbättringar).

Möjligheterna att cykla i centrala Jönköping

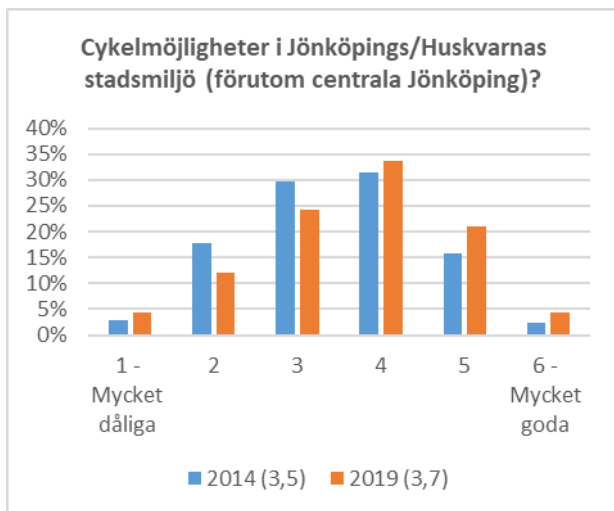
Svar på frågan: "Hur bedömer du möjligheterna att cykla i centrala Jönköping?"



Bedömningssnittet i undersökningen ligger på 3,5 jämfört med 2,9 2014. Det har skett en tydlig förskjutning i mer positiv riktning men snittet ligger på medelvärdet. Höjningen av snittet med 0,6 poäng är den största förändringen i undersökningen. Kvinnor (snitt 3,6) har en något mera positiv syn på cykelmöjligheterna i centrala Jönköping jämfört med män (3,4).

Möjligheterna att cykla i Jönköpings/Huskvarnas stadsmiljö (förutom centrala Jönköping)

De svarandes sammanvägda bedömning om möjligheten att cykla i Jönköpings/Huskvarnas stadsmiljö (utanför centrala Jönköping).

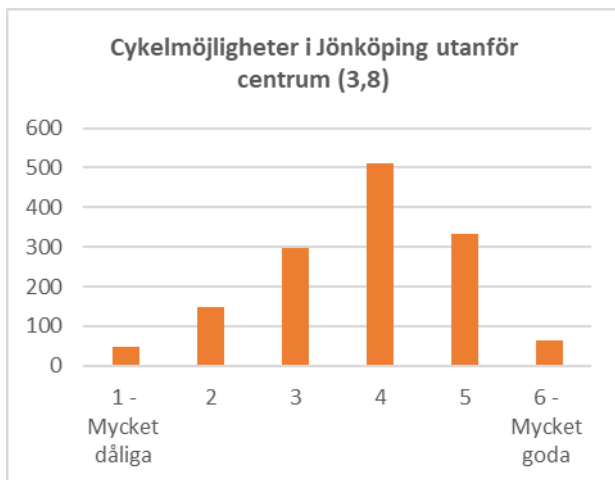


Resultaten här kan inte exakt jämföras då frågeställningarna sett lite olika ut. 2014 handlade frågan om både Jönköping och Huskvarna utom centrala Jönköping och 2019 var det istället två frågor där den ena handlade om Jönköping utanför de centrala delarna och den andra om cykelmöjligheterna i Huskvarna. I diagrammet summeras resultaten från båda frågorna 2019 ihop för att försöka fånga svar på ungefär samma fråga som 2014.

Bedömningen för 2019 blir 3,7 i genomsnitt, vilket innebär en ökning från 3,5 för fem år sedan. Både kvinnor och män ligger på ett medelvärde på medel eller över där kvinnorna (3,8) är något mer positiva än männen (3,5).

Möjligheterna att cykla i Jönköpings stadsmiljö förutom centrala staden (exkl. Huskvarna).

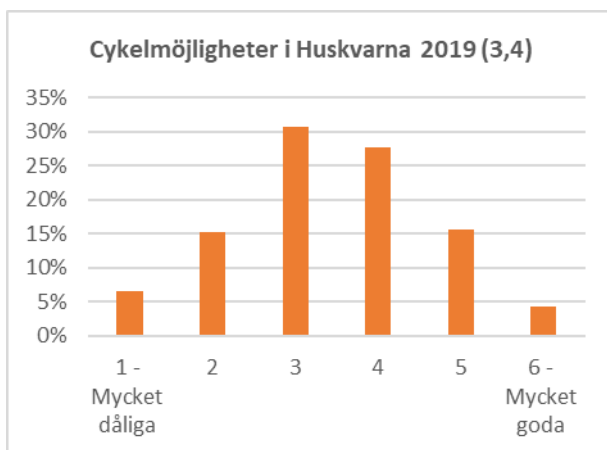
Svar på frågan: "Hur bedömer du möjligheterna att cykla i Jönköping (utanför de centrala delarna)?"



Snittet är något över medelnivån med ett resultat på 3,8. Kvinnorna (snitt 3,9) bedömer cykelmöjligheterna i staden utanför centrum något bättre än männen (3,7). Svaren fördelar sig så att 67 % av kvinnorna är övervägande positiva jämfört med 61 % för männen.

Möjligheterna att cykla i Huskvarna

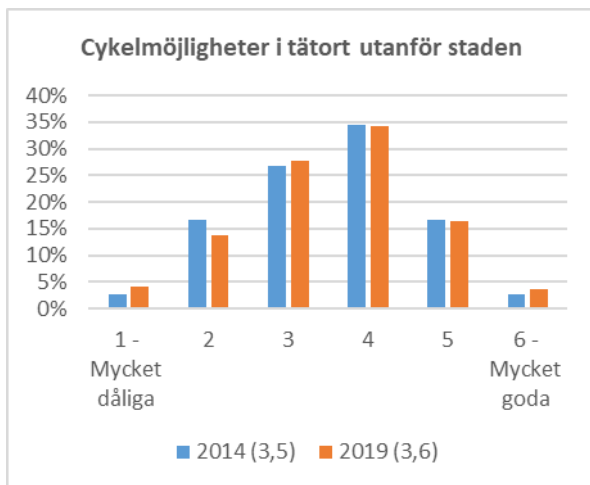
Svar på frågan: "Hur bedömer du möjligheterna att cykla i Huskvarna?"



Snittet ligger just under medelnivån med ett resultat på 3,4. Kvinnorna (snitt 3,6) bedömer cykelmöjligheterna i Huskvarna något bättre än männen (3,3). Svaren fördelar sig dock så att 54 % av kvinnorna är övervägande positiva jämfört med 39 % för männen.

Möjligheterna att cykla i annan tätort än Jönköping/Huskvarna

Svar på frågan: "Hur bedömer du möjligheterna att cykla i tätort i Jönköpings kommun (utanför Jönköping/Huskvarna stad)?"

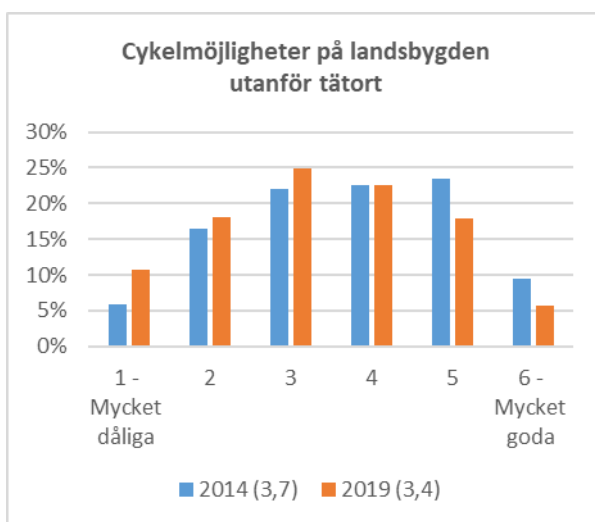


Sett både till staplarnas form och medelvärdet av poängen (3,6 2019 och 3,5 2014) så verkar utvecklingen ha stått ganska stilla sedan 2014.

Det skiljer inte heller särskilt mycket mellan kvinnor (3,6) och män (3,5).

Möjligheterna att cykla på landsbygden i Jönköpings kommun

Svar på frågan: "Hur bedömer du möjligheterna att cykla på landsbygden i Jönköpings kommun (utanför tätort)?" Resultatet baseras på samtliga svar 2014 samt 2019.



Här verkar utvecklingen ha gått åt fel håll sedan 2014. Då var snittet 3,7 och det har nu sjunkit till 3,4.

Kvinnorna (3,2) anser det sämre att cykla här jämfört med männen (3,4).

Kommentarer från cyklister:

"Ni har gjort ett fantastiskt arbete med att göra staden åtkomlig för oss cyklister, nu går det snabbare för mig att cykla till högskolan från österängen än att ta bussen. För mig personligen har det varit en väldigt hälsofrämjande förändring och hoppas att ni fortsätter ha cykel i åtanke när ni bygger nytt i Jönköping!"

"Om kommunen menar allvar med att få fler att cykla framför bilen så gäller smidighet för cyklisterna. Jag tror på tidsvinsten, varför fler cykelövergångar där cyklisten har företräde framför bilisten så cykeln slipper stanna o kliva av, då vinner cyklisten mycket tid och det kommer öka cyklandet."

"Otroligt smala cykelbanor som delas med gående samt mötande cyklister. Flyttat hit från en kommun där många cyklar och där förutsättningar för att cykla fanns! Är mycket besviken på hur krångligt det är att cykla i denna staden!"

"Alldeles för trångt för gående och cyklister i centrala Jönköping, ständig risk för olyckor."

"Blev flitig cyklist för två år sedan och upplever Jönköping som en bra cykelstad."

"Det största problemet vid cykling är att cykelvägar tar slut. Svårt att hitta bra vägar att cykla. Det är stökigt med cykelvägar som delas med gående."

Kommentar från Jönköpings kommun

Cykelbudgeten har ökat kraftigt sedan 2014. Flera stora insatser gjorts sedan dess för att underlätta cyklingen i centrala Jönköping (i den förra nöjdhetsundersökningen ett problemområde). Några exempel på detta är bron i Munksjön vid Bruuns Magasin (en viktig felande länk som nu är åtgärdad), cykelbanan förbi residenset på Skolgatan som förbinder viktiga cykelstråk, cykelbanorna på Kanalgatan, tillåtandet av cykling i gågatorna i Östra centrum.

Många punktvisa insatser har medfört ökad kvalitet och smidighet för Jönköpings cyklister. Det handlar om cykelöverfarter som bl.a. byggts där bilväg/gata korsar huvudcykelstråk t.ex. genom Vättersnäs och längs Herkulesvägen. Dessutom har parkvägar på många håll fått en standardhöjning bl.a. med ny asfalt. Sopsaltningen från Bankeryd till Huskvarna via Piren har förbättrat cykelmöjligheterna i dess sträckning under vinterhalvåret. Exempel på insatser för att förbättra cykelmöjligheterna utanför staden är Hällstorpsvägen (Norrahammar-Råslätt), cykelvägen till Axamo badplats, gång och cykelväg mellan Barnarp och Torsvik. Lekerydsvägens gång- och cykelbana stod klar efter genomförandet av denna enkät.

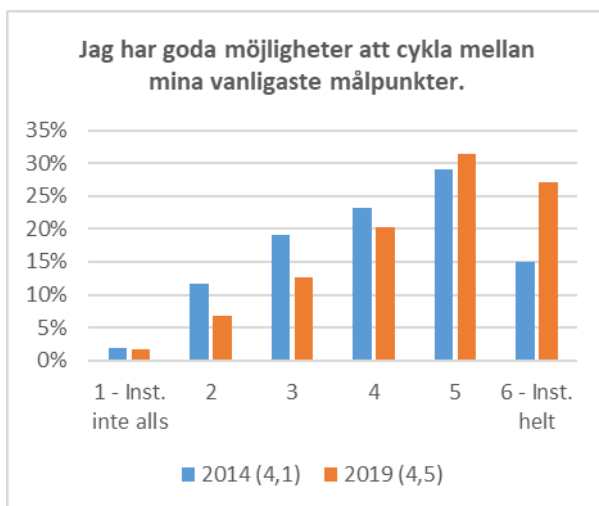
2017 antogs Cykelprogrammet för Jönköpings kommun. I programmet anges riktningen för arbetet med cykel och kopplat till det finns även riktlinjer för utformning. Cykelprogrammet har tydliggjort hur kommunen strategiskt ska arbeta med cykling och utforma cykelvägnätet.

Referensgruppen för cyklister i Jönköpings kommun skapades 2014 med syftet att förbättra dialogen med kommunens cyklister och för att få in synpunkter. Referensgruppen frågas emellanåt om specifika problem, deltar i enkäter och får cykelrelaterad information från kommunen. Gruppen består nu av ca. 600 personer. Förutom referensgruppen har även ett Cykelråd inrättats för ökad dialog. Det är ett forum där tjänstemän och politiker från kommunen träffar organiserade cyklister för samtal och diskussion om vad vi tillsammans kan göra för att förbättra förutsättningarna för cykling i kommunen. Cykelrådet träffas ca. fyra gånger per år och tar upp alla frågor som berör vardagscykling.

Cykling till vanliga målpunkter

Möjligheter att cykla mellan vanligaste målpunkterna.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet "Jag har goda möjligheter att cykla mellan mina vanligaste målpunkter."

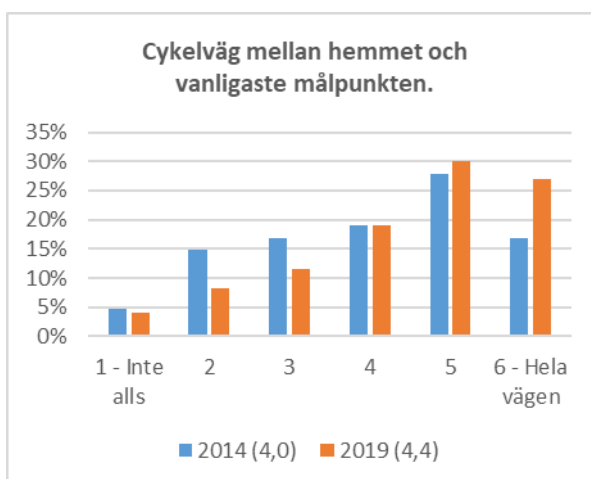


Sedan 2014 verkar en ganska stor ökning ha skett gällande möjligheterna bland de svarande att cykla mellan deras vanligaste målpunkter. Genomsnittet låg 2014 på 4,1, en siffra som nu ökat till 4,5.

74 % av männen och 82 % av kvinnorna ger poäng mellan 4 och 6, dvs övervägande goda möjligheter. Det visar sig även i snittpoängen som är 4,1 för männen och 4,5 för kvinnorna.

Cykelväg mellan hemmet och vanligaste målpunkten.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet "Jag har cykelväg (inkl. blandad gång- och cykelväg och/eller cykelfält i väg/gata) mellan hemmet och min vanligaste målpunkt."



De svarande 2019 verkar ha högre tillgång till cykelväg mellan hemmet och vanligaste målpunkten jämfört med 2014. Poängsnittet har ökat från 4,0 till 4,4 samtidigt som andelen med över 50 % cykelväg ökat från 64 % till 76 %. Männens snitt är 4,3 och kvinnornas 4,5.

Kommentarer från cyklister:

"Cyklar dagligen mellan Huskvarna å Jönköping (Jordbruksverket) och jag tycker det är väldigt bra cykelväg jag vill inte cykla på vägar där bilar finns och det slipper jag nästan helt. Mycket bra att ordna så att det är smidigt att cykla."

"Ytterområdena bör prioriteras. Bor i Tenhult och den vägen är otäck att cykla från Tenhult och till JB bilskrot. Även första sträckan mellan Tenhult och Torsvik är katastrofal. Otroligt trångt på vägbanan och ingen cykelväg."

"Fler cykelvägar. Cykelpendlar Sträckan Gränna - Skärstad ca 4 ggr/v. Känner mig inte trygg att cykla på vägen med mkt bilar o tung trafik."

"Emellanåt lång väntan vid järnvägsbommarna (vid Piren). Har hänt flera gånger att vi blivit stående i 15 minuter i väntan på tåg. Har sett cyklister släpa sina cyklar under nerfällda bommar. Smidigare lösning önskvärd!"

"Det har blivit bättre i kommunen överlag, men cykling utmed Esplanaden i Huskvarna är under all kritik! Där skulle det behövas en riktig cykelbana."

"Cyklar en del från Liljeholmen där jag bor till Väster, t. ex. torget och där i mellan är det ganska besvärligt att ta sig fram. Det går bra till PB gymnasiet men där får jag börja gå. Vägen förbi Norra Munksjön på båda sidor om gatan är svårt att ta sig fram pga gående."

"Cykelbana genom Kaxholmen saknas från Ica ner genom Kärrliden bort till Vistavallen. Många barn/vuxna cyklar där dagligen och barnen använder den väldigt smala trottoaren som cykelbana som nu är demolerad, troligen av att fiber grävts ner och trottoaren "lagats" så illa att det är gropigt."

"Gång- och cykelbana mellan ITAB och Schenker är riktigt dålig på sina ställen, tjälsprickor. Det är även ett farligt håll i tunneln närmast Schenker, som man typ inte ser Svårt när man kommer utifrån dagsljus och kör in i en mörk tunnel."

Kommentar från Jönköpings kommun

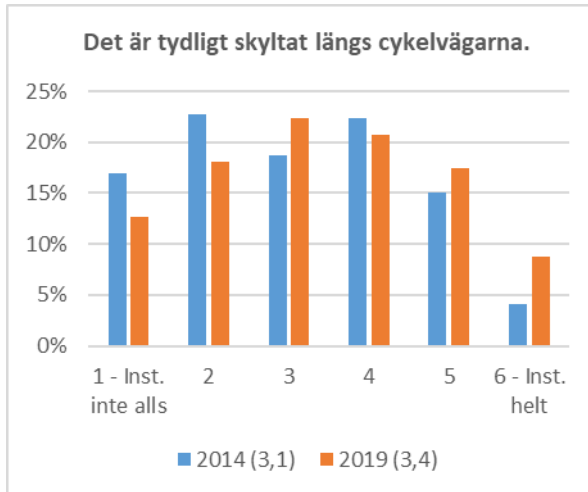
Cykelmöjligheterna mellan de, för cyklisterna, vanligaste målpunkterna har förbättrats sedan 2014. Som redan kommenterats har förbättringar gjorts på flera områden och ett fokus har funnits särskilt på Jönköpings centrala delar. Då de flesta cyklisterna befinner sig i de centrala delarna av staden så avspeglar det antagligen deras upplevelse. Men även om det har blivit bättre finns fortfarande mycket kvar att göra.

De tidigare nämnda åtgärderna (bron vid Bruuns magasin, cykelvägen längs Skolgatan som kopplar samman Öster och Väster samt det borttagna cykelförbudet i Östra Centrum) är exempel på insatser som gjort det mera tillgängligt att cykla för väldigt många cyklister. Det påverkar säkert cyklingen mellan många olika målpunkter. Några exempel som förbättrat cykelmöjligheterna för boende i tätorter utanför staden är de redan nämnda cykelvägarna längs Hällstorpsvägen och kopplingen Barnarp-Torsvik.

Cykelvägnätets orienterbarhet och tydlighet

Det är tydligt skyltat längs cykelvägarna.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet "Det är tydligt skyltat längs cykelvägarna."

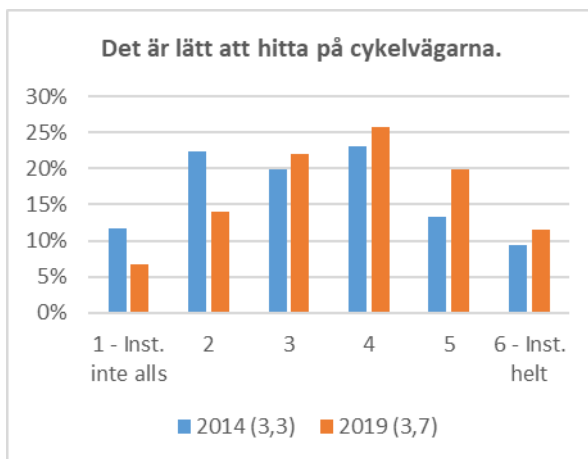


Skyltningen bedöms ha förbättrats sedan 2014. Snittet har ökat från 3,1 till 3,4.

Åsikterna skiljer sig en del mellan kvinnor och män där kvinnornas snittpoäng är 3,4 och 51 % ger de övervägande positiva poängen 4-6 medan männens resultat är 3,1 och 41 %.

Det är lätt att hitta på cykelvägarna.

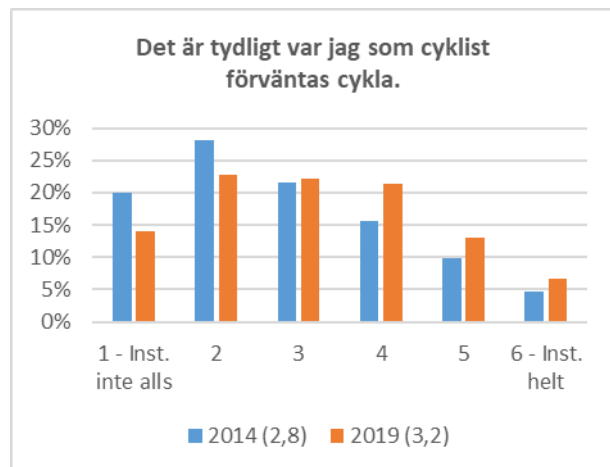
Hur väl instämmer de svarande med påståendet "Det är lätt att hitta på cykelvägarna."



Det ser ut att numera vara något lättare att hitta på cykelvägarna jämfört med 2014. Snittpoängen har ökat från 3,3 till 3,7 samtidigt som andelen med mer positiva svar (4-6) har ökat från 46 % till 57 %.

Det är tydligt var jag som cyklist förväntas cykla.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet "Det är tydligt var jag som cyklist förväntas cykla."



Tydligheten ser ut att ha ökat gällande var cyklisterna förväntas cykla. Men poängsnittet 2019 är låga 3,2 trots en ökning från 2,8 för fem år sedan. Endast 30 % gav positiva svar (4-6) 2014 vilket nu har ökat till 41 %. Kvinnor (3,3) anser tydligheten något större än män (3,0).

Kommentarer från cyklister:

"Vore bra att färgmarkera cykelbanor (som de gjort i t ex Halmstad) där cykelbanor är gulmålade. Då ser alla att det är en cykelbana och det kanske blir mindre risk för småbarn som irrar omkring, vuxna som går med mobil och hörsnäckor på cykelbanorna."

"Markera tätare med cykel och gående på cykel/gångbanor. Folk går och cyklar på fel sida."

"Tydligare märkning av vad som är cykelbana resp. gångbana, gärna färgmärkning. Separerade gång och cykelvägar är också att föredra."

"Jag upplever att det behövs större tydlighet på vissa sträckor i centrala Jönköping (t.ex. längs med Knektaparken) vad som är gång- respektive cykelbana. Samt att man ser över de sträckor där cykelbanan tvärt slutar och vart man som cyklist ska ta vägen därefter."

"Har tidigare bott i Linköping där staden tydligt är utformad efter cyklisters behov och detta kan jag sakna i Jönköping även om det blivit bättre på senare år. Fortfarande kan man i Jönköping komma cyklande och cykelbanan upphör plötsligt i tomma intet. Att dela på cykel- och gångbana nere mellan Piren och Rosenlund upplever jag som ganska otryggt då många cyklar fort där och man alltid är rädd att någon ska gå/cykla på fel sida strecket."

"Cykelbanan i Hovslätt förbi Missionskyrkan och norrut leds över vägen mot Barrsättragatan i höjd med Coop. Där är skyltningen väldigt dålig. Många fortsätter rakt fram längs Norrahammarsvägen på trottoaren. Trottoaren är dessutom utformad så det ser ut som cykelvägen fortsätter. Längre fram passerar man då bilutfarter från fastigheter. Lurigt och farligt då många cyklister passerar i hög fart. Flera incidenter har inträffat."

Kommentar från Jönköpings kommun

Det har sedan 2014 gjorts ganska stora insatser för att förbättra vägvisningen i kommunen. Ungefärligt beräknat har andelen skyltad cykelväg gått från ca. 15 % till drygt 40 % under perioden. Detta borde påverka både upplevelsen av förbättrad skyltning (ett antagande görs här att både vägmärken och vägvisning ingår i det cyklisterna uppfattar som skyltning) och att det är lättare att hitta på cykelvägarna idag.

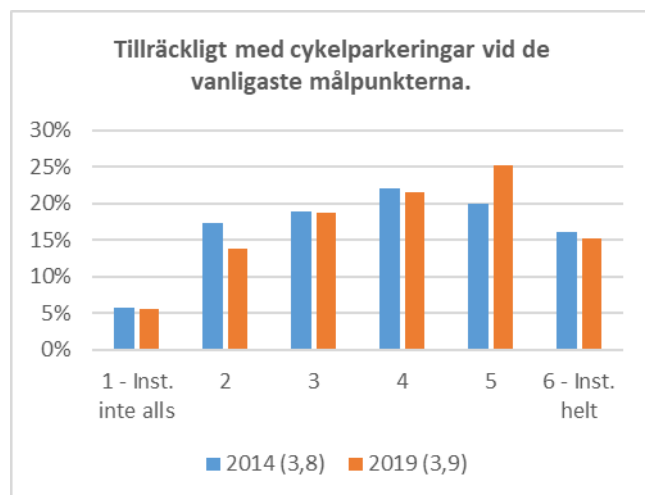
Även uppdelningen av ytan på gång- och cykelvägar har ökat sedan 2014. Inriktningen i Cykelprogrammet går fortsatt åt samma håll med en ökad uppdelning och mer plats åt gående och cyklister genom breddning. Men även om det skett en förbättring så handlar det om en utveckling till en nivå som fortfarande inte är tillräcklig.

Cykelkartan uppdateras och trycks vartannat år och brukar få en god spridning. Den finns även på kommunens hemsida.

Cykelparkering

Cykelparkeringar vid de vanligaste målpunkterna.

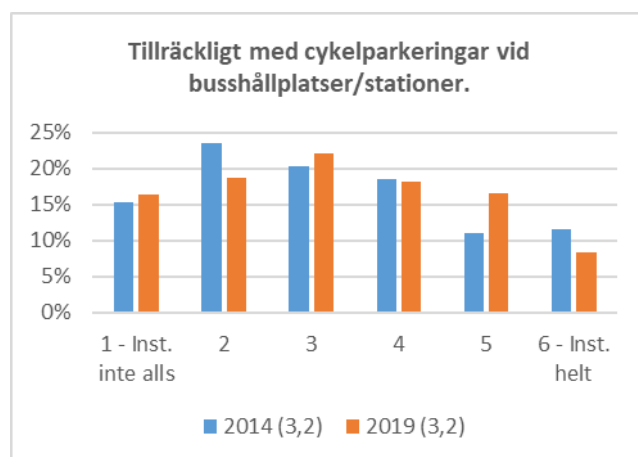
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid mina vanligaste målpunkter."



En liten ökning av cykelparkeringar vid de vanligaste målpunkterna verkar ha skett men skillnaden är inte påtaglig (3,9 jämfört med 3,8 för fem år sedan).

Cykelparkeringar vid busshållplatser/stationer.

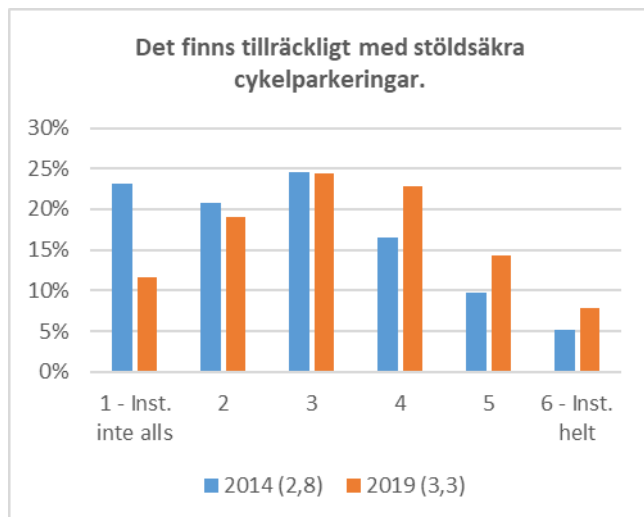
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid de busshållplatser/stationer jag vanligen använder."



Denna fråga har ett stort bortfall av svar då långt ifrån alla cyklister åker kollektivt eller ser ett behov av cykel i det sammanhanget. 2019 baseras resultatet på 401 svar. Det verkar inte ha skett någon större förändring sedan 2014. Snittpoängen är 3,2 för båda undersökningarna och mycket lite skiljer i andelen mer positiva poäng (4-6).

Stöldsäkra cykelparkeringar

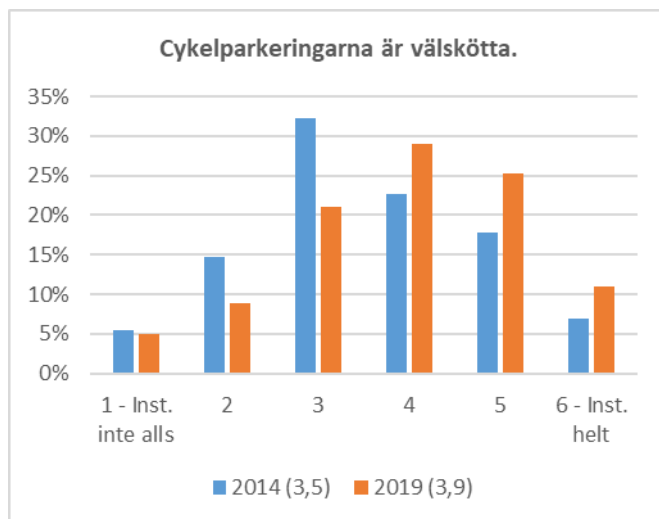
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Det finns tillräckligt med stöldsäkra cykelparkeringar (dvs åtminstone cykelställ där det går att låsa fast cykeln)."



Gällande tillgång till stöldsäkra cykelparkeringar har en stor ökning av poängen har skett, om än från en låg nivå. Ökningen med 0,5 poäng från 2,8 till 3,3 är den näst största i undersökningen. Snittpoängen ligger trots detta fortfarande under medel.

Cykelparkeringarna är välskötta.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Cykelparkeringarna är välskötta."



Cykelparkeringarna bedöms mer välskötta nu jämfört med 2014 med en ökning från 3,5 till 3,9 poäng i snitt. Andelen övervägande positiva svar (4-6) har ökat från 47 % till 65 %.

Kommentarer från cyklister:

"Saknar cykelparkering vid Rogberga kyrka. En knutpunkt från många håll."

"Jönköping börjar bli en cykelvänlig stad. Önskar dock fler cykelparkeringar under tak och tydligare märkning på vissa sträckor."

"Cyklar blir ofta stulna/vandaliserade när man parkerar dem. Önskar fler trygga cykelförvaringar så man vågar ta sin dyra, fina cykel mer."

"Det behövs fler cykelparkeringar för lastcyklar. Om man vill öka cyklandet bland barnfamiljer måste det underlättas för fler lastcyklar."

"Det är önskvärt att fler, bättre cykelparkeringar fanns. Inte bara ett klassiskt cykelställ. Att man som anställd ska kunna ställa sin cykel säkert och gärna under tak, bidrar till att man oftare tar cykeln istället för bil eller buss."

"Saknar verkligen cykelställ. Vart är de tex vid Kinnarps Arena? Helt galet att det är så få cykelställ omkring en arena som tar flera tusen personer. Cykelparkeringen skall vara på första plats precis utanför entrén. Då kommer folk välja cykel istället för bil."

"Jag skulle uppskatta om man ställde lite krav på bostadsbolagen att de erbjöd säker och åtkomlig cykelförvaring/parkering. T.ex. i ett åtkomligt förråd/källare där man kan ha sin cykel tryggt och skyddat från regn och risk för rost. Det kan man se som en insats för en hållbarare stad."

Kommentar från Jönköpings kommun

Både antalet cykelparkeringar och antalet stöldsäkra parkeringar har ökat på många håll i kommunen, särskilt i centrala lägen men även vid flera större målpunkter. Vid nyanläggning är det stöldsäkra ställ som ska användas och vid uppgradering av existerande ställ ska möjlighet till ramlås införas. Cykelgaraget vid Resecentrum och cykelboxarna vid infartsparkeringarna vid Jordbron och Rosenlund samt vid Huskvarna station är andra insatser som genomförts.

Insatser för att anlägga cykelställ vid vissa busshållplatser och stationslägen har gjorts och det är ett arbete som fortgår. Vi behöver från kommunens sida verka för att förbättra möjligheterna att kombinera färdmedel under resan, t.ex. genom att informera om och uppmuntra till installation av cykelställ även då kommunen inte är väghållare eller markägare.

Vid Jönköpings kommuns egna arbetsplatser pågår ett förbättringsarbete för att förbättra cykelparkeringarna för de anställda. Ett exempel på hur det kan finansieras är genom interna klimatväxlingspengar baserat på utsläpp från kommunens egna verksamheter.

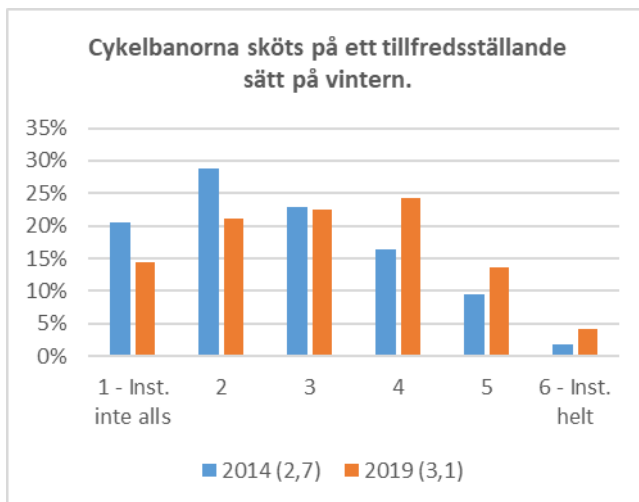
När det byggs nya bostäder och arbetsplatser finns sedan 2016 parkeringstal för cykel som måste följas. Där ställs även vissa krav på cykelparkeringens placering. Därtill finns kriterier inom Grön resplan (infördes 2017) där tydligare krav ställs på cykelparkeringens utformning i samband med nybyggnation.

När det gäller existerande verksamheter och bostäder kan inga nya krav på dem ställas, åtagandet blir i så fall frivilligt. Kommunen kan inte kräva att t.ex. existerande externa köpcenter eller icke kommunala idrottsanläggningar ska installera cykelparkeringar. Det är något verksamheterna själva måste stå för.

Drift och underhåll

Vinterväghållning av cykelbanor.

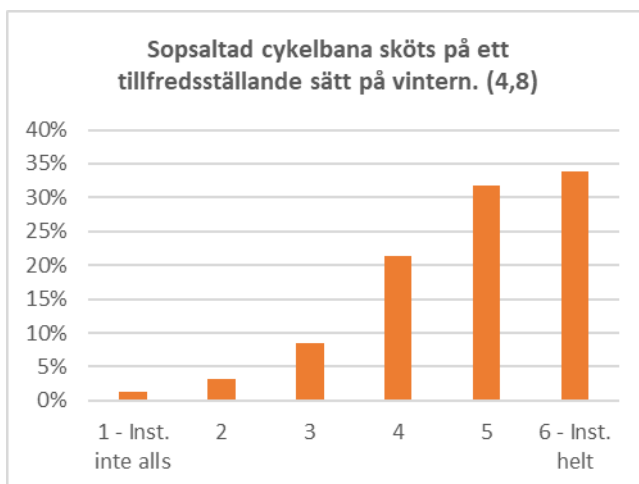
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Cykelbanorna sköts på ett tillfredsställande sätt på vintern."



Vinterväghållningens standard bedöms ha ökat från låga 2,7 till det fortfarande låga värdet 3,1. Andelen med övervägande positiva svar har ökat från 28 % till 42 %. Snittet bland dem som säger sig cykla vintertid är bedömningen dock lite lägre: 3,0 i snitt och 39 % övervägande positiva svar. Männens snittpoäng är 3,0 och kvinnornas 3,2

Vinterväghållning genom sopsaltning.

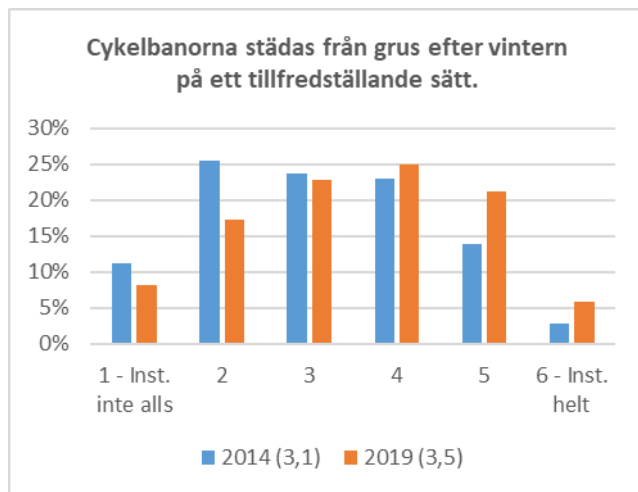
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Cykelbanan längs den sopsaltade sträckan (Bankeryd - Piren - Huskvarna) sköts på ett tillfredsställande sätt på vintern."



Frågan om sopsaltning är ny. Detta sätt att sköta vinterväghållningen av berörd cykelväg får undersökningens högsta snittpoäng med 4,8 och andelen övervägande positiva svar är 87 %. Mycket lite skiljer svaren från kvinnor och män som båda har ett snitt på 4,8 och knappt någon skillnad i andelen övervägande positiva svar. Bland vintercyklister är bedömningen 4,9 i snitt.

Cykelbanorna städas från grus efter vintern på ett tillfredställande sätt.

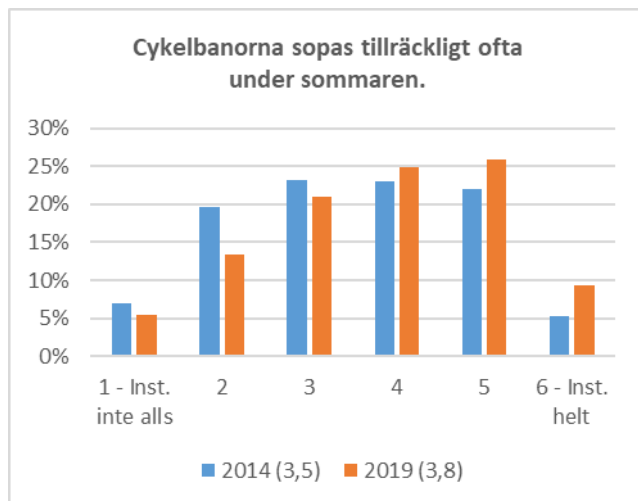
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Cykelbanorna städas från grus efter vintern på ett tillfredställande sätt."



Enligt svaren 2019 upplevs sandupptagningen vara bättre nu jämfört med 2014. Poängsnittet har ökat från 3,1 till 3,5. Kvinnorna (3,6) är något mer positiva än männen (3,4)

Cykelbanorna sopas tillräckligt ofta under sommaren.

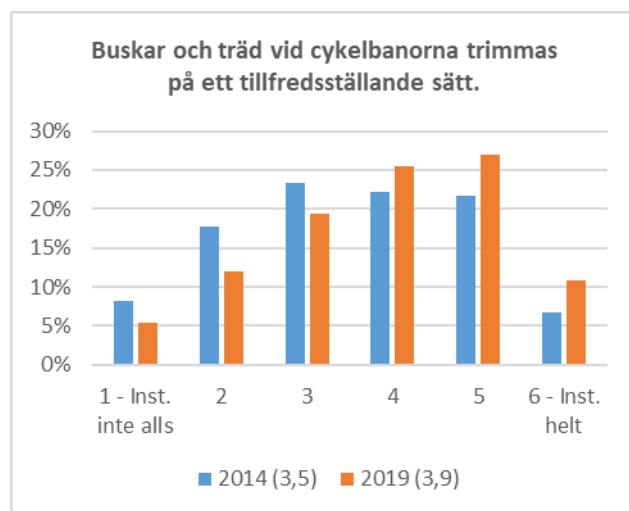
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Cykelbanorna sopas tillräckligt ofta under sommaren."



En viss förbättring indikeras av svaren som i snitt låg på 3,5 poäng 2014 och nu hamnar på 3,8. Kvinnorna (3,9) är något mer positiva än männen (3,7).

Buskar och träd vid cykelbanorna trimmas på ett tillfredsställande sätt.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Buskar och träd vid cykelbanorna trimmas på ett tillfredsställande sätt".

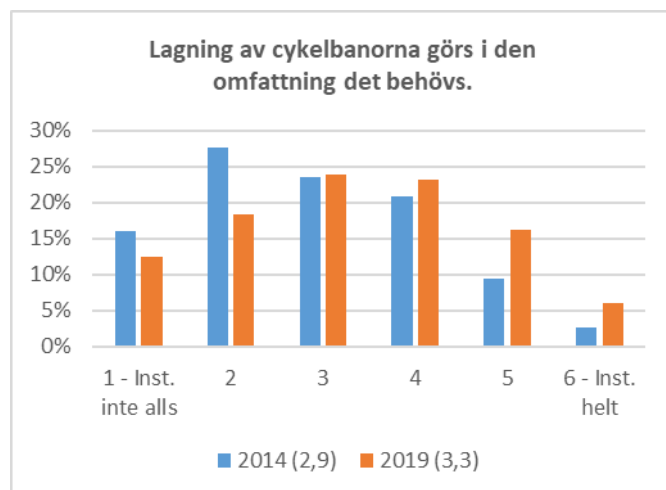


En förbättring upplevs jämfört med 2014 och poängsnittet ligger nu på 3,9. 63 % är ger övervägande positiva svar (4-6).

Bland kvinnorna är snittet 4,0 och 66 % är övervägande positiva. Bland männen är snittet 3,8 poäng och 59 % positiva.

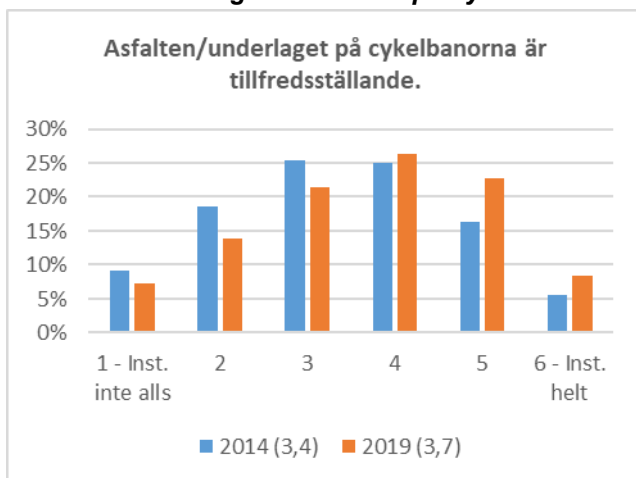
Lagning av cykelbanorna.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Lagning av cykelbanorna görs i den omfattning det behövs".



Även om en förbättring upplevs gällande lagning av cykelbanorna så ligger snittpoängen (3,3) fortfarande under medel. Kvinnornas snittpoäng är 3,4 och 48 % ger poängen 4-6 jämfört med männens siffror på 3,1 och 41 %.

Asfaltens/underlagets standard på cykelbanorna.



Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Asfaltens/underlaget på cykelbanorna är tillfredsställande".

Snittpoängen gällande asfaltens/underlagets kvalitet 2019 är 3,7 vilket innebär ett bättre resultat än 2014 (3,4). Andelen övervägande positiva har ökat från 47 % till 57 %.

Kommentarer från cyklister:

"Tycker kommunen gör ett bra jobb, och att det långsiktiga arbetet börjar göra skillnad. Något som borde stå på tur nu är att få igång skötsel av häckar och annat som skymmer utfarter. Tänker mycket på cykelbanan över Rosenlund där många häckar går långt ut i GC-vägen och i många fall skymmer sikten för bilister och/eller cyklister."

"Ofta glaskross och sopor på cykelbanan längs Vättern. Behöver städas oftare på sommaren. Större sopkärl mellan piren och stationen längs cykelvägen där det oftast är skräpigast."

"Sopsaltningen mellan Bankeryd och Jönköping är helt fantastisk! Utan den kunde jag inte cykla på vintern. En stor eloge till de som underhåller cykelvägarna!"

"Tack för sopsaltningen bankeryd- jönköping. Den är toppen!"

"Underhållet brister främst där det verkar vara gräns mellan olika ansvarsområden. T.ex. plogare 1 ska ploga till punkt A och plogare 2 till punkt B. Mellan punkt A och B blir det brister så som vallar, miss kring en undergång eller miss kring kortare vägsnutt (som varken plogare 1 eller 2 verkar anse sig ha ansvar för). Det samma gäller när grus ska tas bort. I övrigt blir det fortfarande tydligt hur kommunen behöver fortsätta jobba med prioordningen vid Skottning. Det har blivit bättre men känns fortfarande som att bilvägar prioriteras före cykelvägar. Ett exempel är Kortebovägen där cykelbanan på östra sidan av vägen plogas först trots att cykelbanan på västra sidan är större och mer trafikerad. Mer sopsaltning vore kanon. Detta arbete är överlag komplicerat men tycker det blir bättre och bättre."

"Svårt med cyklingen vid hamnen i Huskvarna. Dålig asfalt och smalt. Finns en punkt på cykelbanan i sträckan Kaxholmen Huskvarna som inte snöröjs vintertid. Vore uppskattat om det går att ploga där med något smalare fordon eller liknande. Tycker annars kommunen gjort mycket för cyklingen i Jönköping med omnejd. Överlag toppen!"

"Jag cyklar med lådcykel och då blir gupp, håligheter och andra ojämnheter i cykelbanan mycket mer påtagliga än när jag cyklar med vanlig cykel. Min högsta cykelönskan vore att alla lagningar som görs i cykelbanor, alla nerfarter osv planas ut och lagas i samma höjd som befintlig väg så man slipper alla gupp. Tex i backen ner från Rosenlund mot stan finns flera såna lagningar till gupp där cykeln bara hoppar till när man åker nerför."

"Det är väldigt stora skillnader på olika sträckor även om det är centrala sträckningar vi pratar om. Grus/halkbekämpningen från Mariebo/vattenledningsområdet ner vis Hemstigen är undermålig och har varit under flera år."

"Tidigare städning av grus vore bra i Jönköpings kommun. Det är många som väntar att börja cykla efter gruset är borta. Annars är det bra arbete ni gör för att stötta cyklandet i kommunen."

"Fixa ställen där cykelbanor gått sönder pga rötter, små slukhål och dyl. Finns flera ställen som har vart trasiga i år som snabbt fixa med att lägga över lite nytt som gör det ännu värre. Många cykelbanor i jkpg är vågiga och helt olidliga att cykla på!"

Kommentar från Jönköpings kommun

På frågan om vinterväghållningen av cykelbanorna bedöms samtliga cykelbanor, även de sopsaltade. Den höga poäng som gäller den sopsaltade sträckan påverkar antagligen cyklisternas poängsättning även på denna fråga. Men det är antagligen flera faktorer som spelar in då riktlinjerna för när snöröjning och halkbekämpning ska ske har skärpts under perioden sedan 2014.

Nya riktlinjer för när sandupptagningen ska göras har också införts. Flera av de senaste vårarna har varit ganska nederbördsfattiga och tidigt blivit förhållandevis varma vilket gynnat tidig sandupptagning.

Sopning sker med olika frekvens beroende på vilken cykelbana det är. De mest trafikintensiva är 1 – 2 ggr/mån. Skötseln av cykelbanorna är ett ständigt pågående förbättringsarbete. Det arbetet pågår sommar som vinter. Under perioden har maskiner bytts ut mot nya som levererar ett effektivare resultat.

Rutinerna identifiering av problem med buskar och grenar eller trimning av dem har inte skärpts sedan 2014. På kommunal mark görs det kontinuerligt men så är det inte med växtlighet där kommunen inte är markägare. När växtlighet på privat mark felanmäls meddelas markägaren om grenar och buskage måste klippas. Ett förbättringsförslag är att tjänstemän med ansvar för cykelvägarna cyklar genom huvudecykelstråken en gång per år för att förekomma felanmälningarna.

När det gäller påståendet *Lagning av cykelbanorna görs i den omfattning det behövs* så kan både återställning efter utfört arbete samt insatser med ny beläggning istället för skadad och sliten asfalt räknas in vid tolkning av påståendet. När det gäller beläggning med ny asfalt har det skett i mycket stor omfattning sedan 2014 då mängder av parkvägar i kommunen fått standardhöjning bl.a. med ny asfalt. Detsamma gäller flera vanliga cykelvägar vilket innefattar delar av några huvudecykelstråk som i flera fall även breddats.

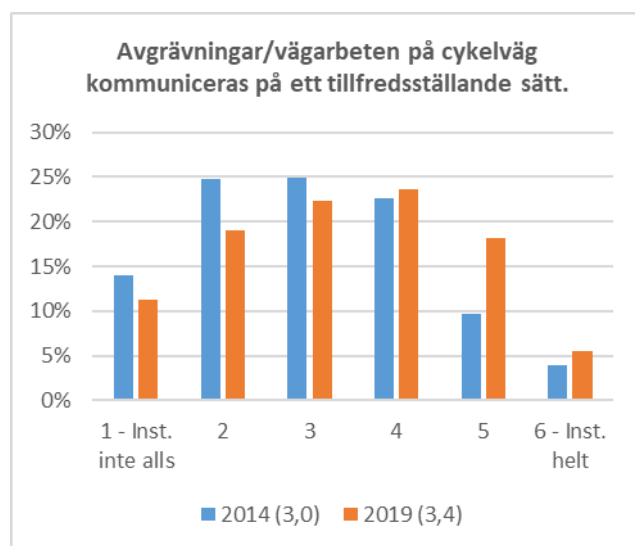
Det förs hela tiden diskussioner med alla som gräver i kommunal mark att anmäla när deras grävarbete är färdigt. Detta för att en beställning om återställelse ska kunna göras. Den senaste förändringen är att minska ner områdena som söks för grävtillstånd för att därigenom få en bättre överblick över vilka arbeten som är igång.

I kommunen används numera ett bättre ärendehanteringssystem än tidigare. Det är nu lättare att skicka ärenden mellan tjänstemän så att de hamnar rätt och inte blir hängande i systemet och det har gjort det lättare att upptäcka missförstånd i felanmälningar och ärendehantering. För utförarna har det också, via mobil på plats i fält, blivit en mera direkt rapportering vid åtgärdande av felanmälningar och utförda insatser.

Omledning vid vägarbete

Kommunikation av avgrävningar/vägarbeten på cykelväg.

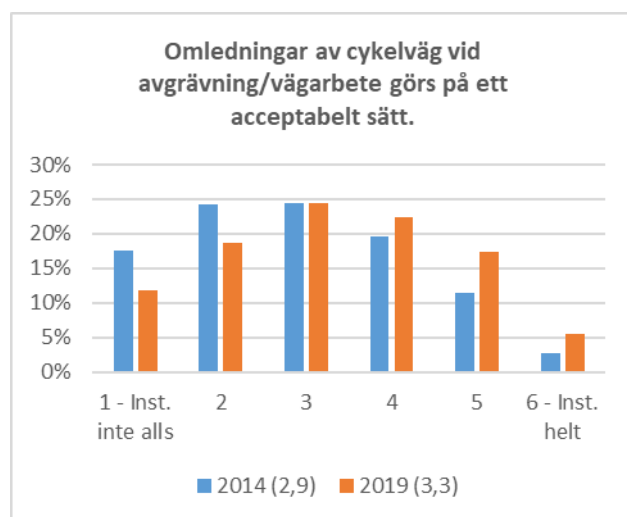
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Avgrävningar/ vägarbeten på cykelväg kommuniceras på ett tillfredsställande sätt".



En förbättring jämfört med 2014 verkar upplevas. Snittpoängen har ökat till 3,4 jämfört med den tidigare poängen 3,0. Andelen positiva svar ökar från 36 % till 47 %. Kvinnorna (3,5 poäng i snitt och 53 % som satt poängen 4-6) är mera positiva än männen (3,1 och 47 %).

Acceptabel omledning av cykelväg vid avgrävning/vägarbete

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Omledningar av cykelväg vid avgrävning/vägarbete görs på ett acceptabelt sätt."



Upplevelsen verkar vara att även sättet som omledningarna görs har blivit bättre. Snittpoängen har ökat från 2,9 till 3,3 och andelen positiva svar från 34 % till 45 %. Det skiljer mycket mellan kvinnornas upplevelse jämfört med männens där snittpoängen är 3,5 och 50 % är övervägande positiva för kvinnor och motsvarande siffror för män är 3,0 och 38 %.

Kommentar från cyklist:

"Fram tills nyligen brukade jag cykla förbi knektarparken/Odengatan på väg till jobbet och upplevde att informationen ang ombyggnationen var bristfällig. Den cykelbanan (och vidare fram till hasse på sjökanten) har i omgångar rivits upp i olika uträckning, ibland helt utan information och ibland har hål med vassa kanter lämnats i flera månader utan åtgärd. Jag önskar tydligare information in för stora ombyggnationer och tydligare information om var man kan vända sig med frågor/klagomål. Tack!"

Kommentar från Jönköpings kommun

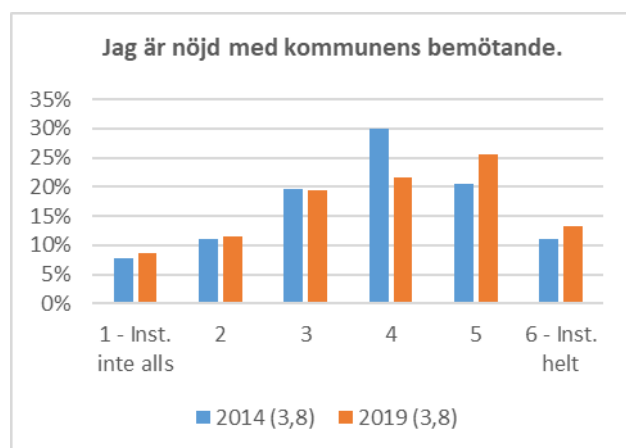
Sedan 2014 har nya Trafikanordningsplaner (TA-planer) tagits fram. De beskriver tydligt kraven på hur omledningar ska utföras och märkas ut vid arbete bl.a. på cykelväg. Samtidigt har kraven på entreprenörerna och uppföljning av utförandet ökat och TA-planerna besiktigas på plats.

Kommunens bemötande och agerande

19 % av de svarande (jämfört med 24 % 2014) har under de senaste två åren haft kontakt med Jönköpings kommun via felanmälan, mail eller samtal gällande ärenden rörande cykling eller cykelvägar. Bland männen är andelen 22 % och bland kvinnorna 17 %.

Nöjdhet med kommunens bemötande

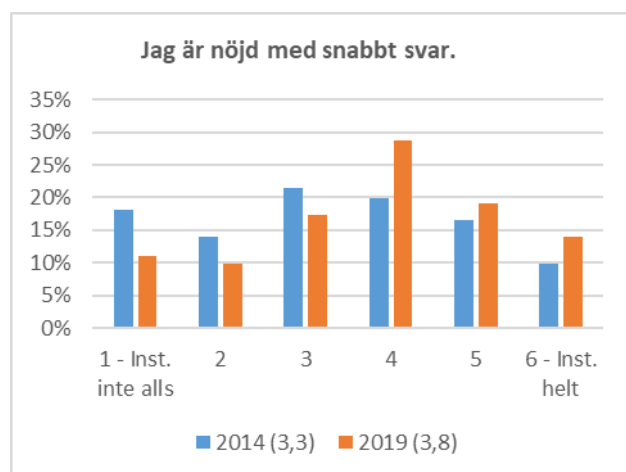
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Jag är nöjd med kommunens bemötande."



På denna punkt har utvecklingen inte varit stor. Snittpoängen ligger fortsatt på 3,8 och andelen övervägande positiva ungefär 60 %. Sett till staplarnas utseende verkar de upplevda dåliga bemötandena ligga på ungefär samma nivå medan de bemötanden som upplevs positiva har gått från ganska positiva (4) till betydligt mer positiva (5-6). Männen (3,9 i snitt och 65 % övervägande positiva) upplever bemötandet något mera positivt än kvinnorna (3,8 och 57 %).

Nöjdhet med snabbt svar.

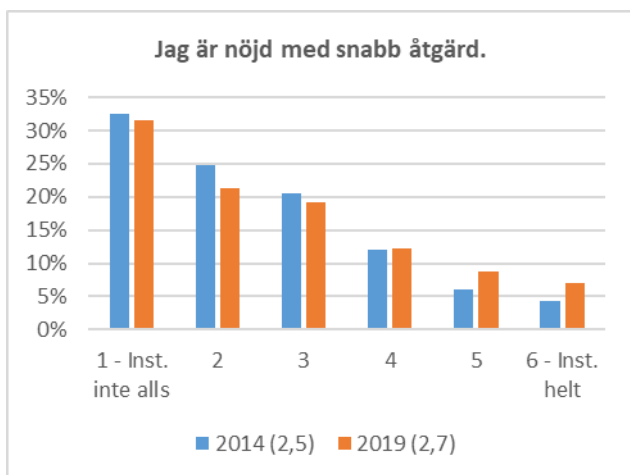
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Jag är nöjd med snabbt svar."



Snabbheten i kommunens svar upplevs ha ökat. Ökningen med 0,5 poäng är den näst högsta i undersökningen och snittpoängen är nu 3,8. Andelen övervägande positiva ökar från 46 % till 62 %. Mycket lite skiljer svaren från kvinnor (3,7) och män (3,8).

Nöjdhet med snabb åtgärd

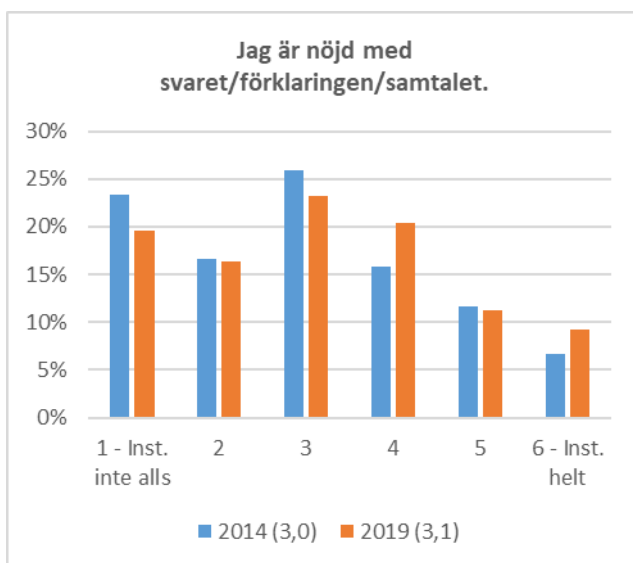
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Jag är nöjd med snabb åtgärd."



Även om en liten förbättring verkar upplevas är snabba åtgärder fortfarande ett klart utvecklingsområde för kommunen. Snittpoängen ökar från 2,5 till 2,7. Männen (2,6) är mer missnöjda än kvinnorna (2,8).

Nöjdhet med svar/förklaring/samtal

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Jag är nöjd med svaret/förklaringen/samtalet."



En blygsam förbättring från 3,0 till 3,1 verkar ha skett gällande hur nöjda cyklisterna är med svar, förklaringar och samtal gällande cykling. Resultatet är fortfarande lågt och ett utvecklingsområde. Kvinnorna (3,0) är mer missnöjda än männen (3,3).

Kommentarer från cyklister:

"Felanmäler emellanåt gatubelysning på GC-vägar. Fungerar oftast men inte alltid så bra. Exempel: Felanmälde tidig vår två lampor längs cykelvägen i Friaredalen. Tog minst två veckor innan de åtgärdades. Det är inte okej. Verkar inte som om kommunen själv kollar belysningen alls. Borde göras inför varje höst."

"Skickat in synpunkter/önskemål till kommunen om förändringar av cykelväg vi Huskvarna hamn. Den är alldeles för smal. Svårt att möta gående etc. skulle räcka att bredda den 30-50 cm för att gör askillnand. Motorväg och vatten gör det svårt att bredda den mer, men vore ändå en stor förbättring. Har inte fått någon återkoppling på mina synpunkter. Synd och tråkigt. Man borde vara värd ett svar åtminstone."

"När man felanmäler till Jkpg kommun får man ett svar = det skapas ett ärende på direkten. Sedan händer... INGENTING, trots ett flertal påminnelser. Att Jkpg kommun vill marknadsföra sig med att vara cykelfrämjande blir därför skrottretande!"

"Tydliggör var man kan ringa för att "felmeddelande" cykelbana med hål, söndriga lampor etc. Idag om man ringer till Jönköpings kommun för att få hjälp så känns det alltid som man bara är en jobbig/krävande person som har åsikter. Istället för att se det positivt att man vill bidra för att inte olyckor ska ske!"

"Förra veckan var det fullt med glas på en bit av cykelvägen på morgonen. På eftermiddagen var det borta. Fantastiskt bra jobbat. Tacksamhet!"

Kommentar från Jönköpings kommun

En förbättringsinsats från kommunen på detta område är det tidigare nämnda ärendehanteringssystemet som underlättar för att felanmälningar hamnar rätt och som minskar missförstånden i både felanmälningar och ärendehanteringsprocess.

Numera är möjligheterna bättre för flera parter i felanmälningskedjan att arbeta i olika kartlager vilket underlättar i processen. Samarbetet mellan kommunens Kontaktcenter och de förvaltningar som berörs har blivit bättre och det är nu tydligare var olika frågor hör hemma och vilka tjänstemän som ska kontaktas i olika frågor.

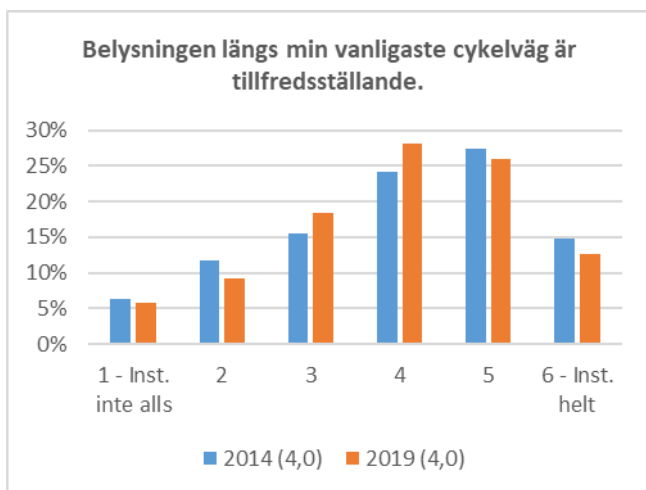
Några kommunala tjänstemän från olika förvaltningar är medlemmar i den lokala Facebookgruppen *Cykelstaden Jönköping*. Närvaron i gruppen gör att kommunen kan få signaler om problem, behov och rena fel och som ibland kan åtgärdas. Det har även visat sig vara en fördel att vara med i gruppen för att både dela information och i vissa sammanhang besvara frågor.

Appen *Trivs i JKPG* förenklar felanmälningarna ytterligare men lanserades först efter nöjdhetsundersökningens genomförande och har därför inte påverkat resultatet. Förutom appen så kan felanmälan göras via kontaktcenter@jonkoping.se, 036-10 50 00 eller via Facebook och Messenger.

Trygghet

Belysningen längs min vanligaste cykelväg är tillfredsställande.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Belysningen längs min vanligaste cykelväg är tillfredsställande."



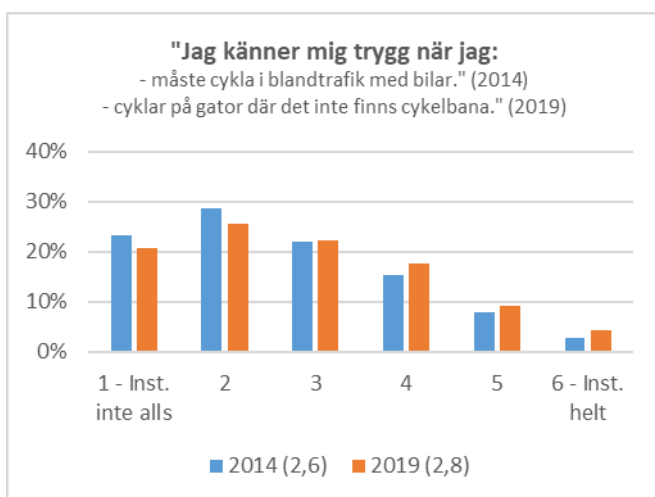
Någon större utveckling verkar inte upplevas sedan 2014. Om något verkar de två bästa (5-6) och sämsta (1-2) omdömena förskjutits mot mitten där poängen 3-4 visar en ökning. 67 % övervägande positiva och snittpoängen 4,0. Kvinnor (3,9) och män (4,0) visar liknande fördelning av poäng.

Jag känner mig trygg när jag cyklar på gator där det inte finns cykelbana.

Hur väl instämmer de svarande med följande påståenden:

2014: "Jag känner mig trygg när jag måste cykla i blandtrafik med bilar".

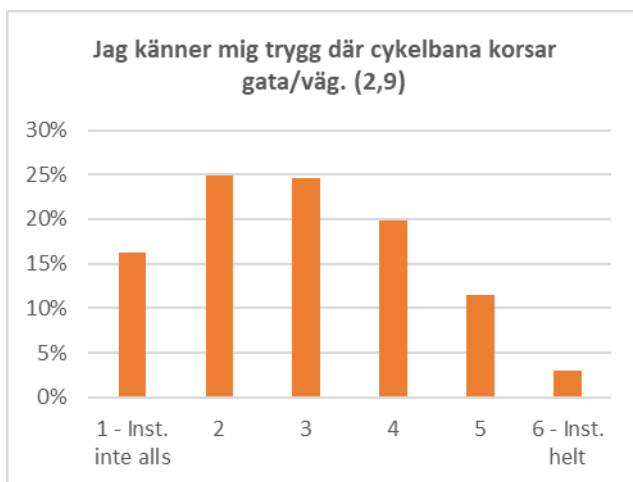
2019: "Jag känner mig trygg när jag cyklar på gator där det inte finns cykelbana."



Frågeställningen förändrades 2019 för att den förra frågeställningen handlade om både gator och vägar, vilket upplevdes för spretigt. Frågan 2019 fokuserar enbart på gator vilket gör att resultaten inte rakt av kan jämföras. Tryggheten i blandtrafik är fortsatt låg med ett snitt på 2,8. Männen (3,0) känner sig något tryggare än kvinnorna (2,7).

Jag känner mig trygg där cykelbana korsar gata/väg.

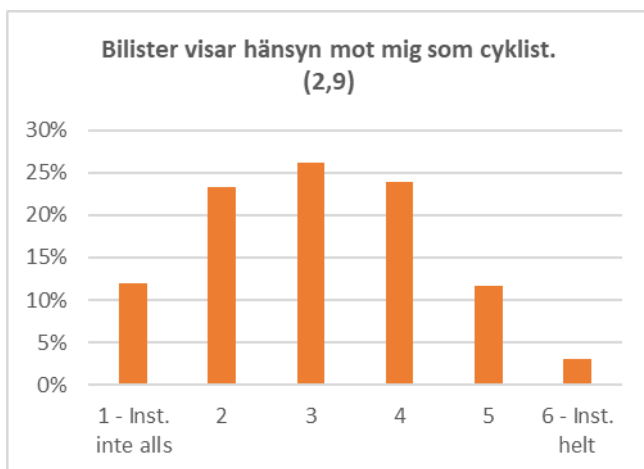
Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Jag är nöjd med snabb åtgärd."



Frågeställningen fanns inte med 2014. Tryggheten vid cykelbanas korsning av gata/väg upplevs generellt ganska dålig med en genomsnittspoäng på 2,9 och en andel övervägande negativa svar (1-3) på 66 %. Mycket lite skiljer mellan kvinnor (3,0) och män (2,9).

Bilister visar hänsyn mot mig som cyklist.

Hur väl instämmer de svarande med påståendet: "Bilister visar hänsyn mot mig som cyklist."



Frågeställningen fanns inte med 2014. Bilisternas hänsyn upplevs generellt som ganska dålig med ett genomsnitt på 2,9 poäng och 39 % övervägande positiva (4-6).

Kommentarer från cyklister:

"Fler cykelöverfarter önskas! Blir ofta så oklart om man ska cykla eller gå över övergångsstället. Vissa bilister blir sura för att man cyklar över, andra för att man går."

"Försöka ordna så att cykel banorna inte korsar bilvägar så ofta."

"Cykelbanor är dåligt uppmärkta när man cyklar. Det finns inga linjer och ingen tydlighet. Därför blir det konflikter mellan gående/cyklister och bilister. Tydlighet tar troligen bort många konfliktsituationer. Målade cykelbanor och tydliga linjer. Tydlighet (upphöjning) vid korsningar med biltrafik. Cykeln måste få vara ett eget trafikslag och inte någons lags undantag."

"Belysningen är otillräcklig genom friaredalen och upp på Humlevägen exempelvis men fungerar tillfredsställande vid Munksjön (påverkar framförallt vintertid)."

"Det behövs bättre respekt bland bilister till cyklister som korsar deras väg. Är det cykelöverfart har bilisten skyldighet att lämna företräde till cyklisten. Det behövs tydligare skyltning av cykelbanor och cykelöverfarten så både cyklister och bilister vet vad som gäller i den aktuella korsningen. Inte bra att det på vissa ställen är övergångsställe även där cyklister förväntas passera. Skapar en otydlighet för bilister hur de skall agera."

"Jag tycker att det gjorts en hel del bra saker från kommunen för att göra det bättre att cykla. Det som gör det jobbigt/krångligt är ofta andra trafikanter, gående eller bilister. Att det finns en ilska och motvilja mot varandra. Vi är inte intresserade av att visa hänsyn."

"I min hemstad Halmstad har jag tagit mig runt på cykel eftersom det var mer tidseffektivt än bil och därför klarade jag mig utan bil i [X] år. Här bodde jag i en månad innan jag insåg att jag var tvungen att köpa en bil igen om jag vill komma fram snabbt och utan att riskera livet på en cykel. Så om ni vill ha inspiration till hur man bygger en cykelvänlig stad så kan ni ju kolla på hur Halmstad har gjort. Där är det inte lönt att ta bilen in till centrum eftersom det är krångligare och tar längre tid än att cykla. Här i Jönköping är det precis tvärtom."

"Att korsa bilvägar för cyklister är den situation som är mest eftersatt i jkpg tätort enligt min erfarenhet."

"På cykelvägen mellan Bankeryd och Habo precis efter industriområdet i Bankeryd saknas belysning. Cykelvägen är i en ravin omgiven av skog. Det känns otryggt att cykla där när det är mörkt. Även belysningen genom industriområdet är bristfällig och där kör det även en hel del lastbilar."

"Mer bilfria vägar. Sätt upp tullar i stan med rimliga taxor."

"Öka cykelvägsbelysning vid bron ut till vägen på gräshagen kolmörkt!"

"Sänk hastigheten till 30 km/h och lär upp stadens trafikanter att visa hänsyn, oavsett gångare, cyklister eller trafikanter med motordrivna färdmedel."

Kommentar från Jönköpings kommun

Det har gjorts en hel del förbättringar gällande belysning längs flera viktiga cykelstråk, t.ex. Herkulesvägen och Vätterstranden. Belysningen i flera tunnlar har också förbättrats. Ett flertal andra punktinsatser där belysningen upplevts som bristfällig har också åtgärdats.

Antalet cyklister i stadens centrala delar har ökat vilket kan bidra till att bilisterna blir mer uppmärksamma på cyklisternas närvaro, ett fenomen som benämns *safety in numbers* och kortfattat innebär att mer cyklister ger säkrare cykling.

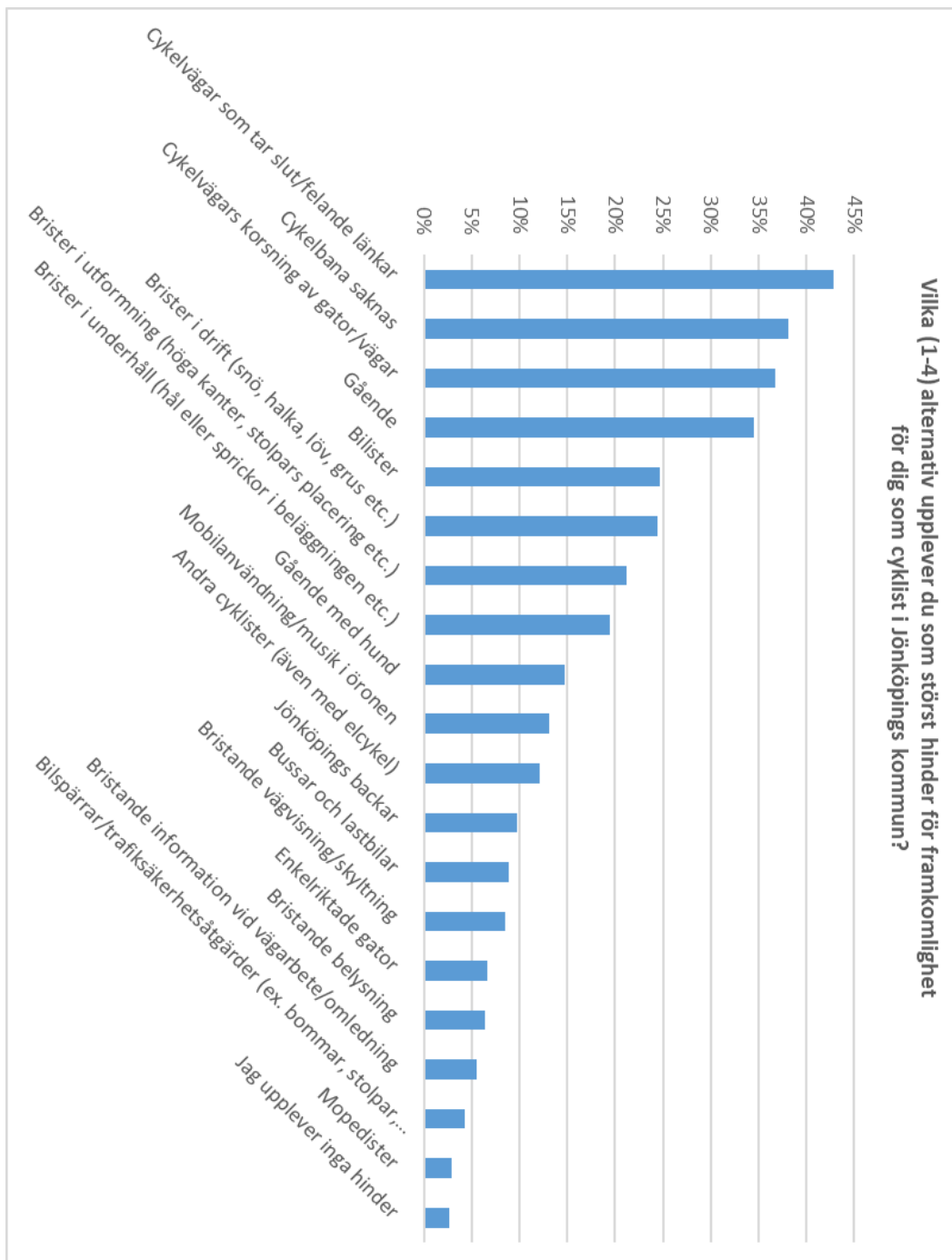
Längs flera huvudcykelstråk har det byggts hastighetssäkrade cykelöverfarter, där bilisterna har väjningsplikt mot cyklister som korsar deras väg. Exempel är huvudcykelstråken längs Herkulesvägen och genom Vättersnäs.

Sedan 2014 har hastighetsbegränsningen 40 km/h införts på de flesta gatorna i staden och kommunens tätorter. Hastighetsdämpande åtgärder kan också bidra till en för cyklister större trygghet (hastighetssäkrade passager och överfarter) men det finns också exempel när motsatsen kan upplevas (avsmalningar när cyklisten cyklar ibland bilar).

En informationsfilm om cykelöverfarter har producerats av kommunen och sedan spridits. Filmen tar upp vad som gäller vid cykelöverfarter och vilka fördelar de medför. Filmen är en av flera som tagits fram inom informationskampanjen *Varför? Därför!* inom vilken kommunen förklarar varför vi arbetar på det sätt vi gör inom stadsutveckling och trafik.

Hinder

Svar på frågan: " Vilka (1-4) alternativ upplever du som störst hinder för framkomlighet för dig som cyklist i Jönköpings kommun?"

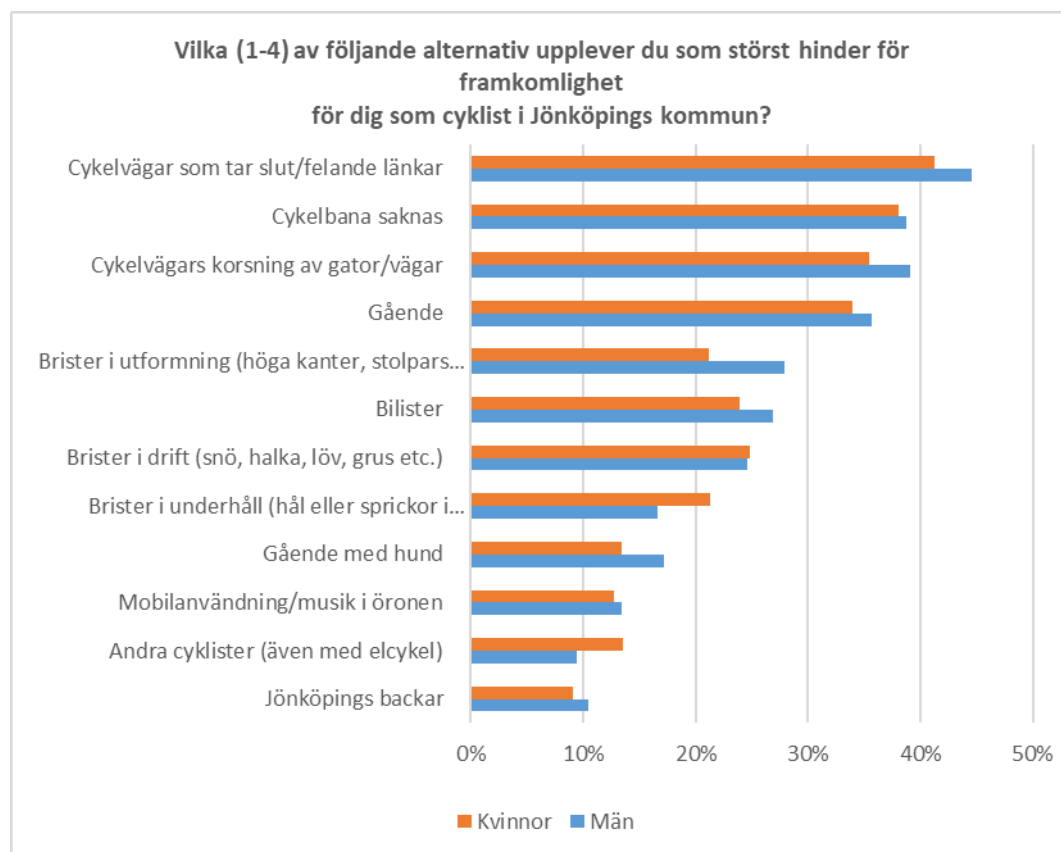


Det största hindret som upplevs av 43 % är cykelvägar som tar slut eller felande länkar. Detta hinder är nära kopplat till de två följande punkterna som också rör infrastrukturen: cykelbana saknas (38 %) och cykelvägars korsning av väg/gata (37 %). 34 % anger gående som ett av de största hindren men även detta är kopplat till infrastrukturen pga blandade gång/cykelvägar (GC) som dessutom ofta kan vara ganska smala. De punkter som sedan följer är bilister (25 %), brister i drift (24 %), brister i utformning (21 %) och brister i underhåll (19 %). 12-15 % uppger gående med hund, mobilanvändning och andra cyklister som stora hinder.

I samma fallande ordning som *hindren* i denna undersökning var de punkter som klassades som *problem* i undersökningen 2014. Detta samt att några svarsalternativ (t.ex. *cykelbana saknas*) har tillkommit 2019 gör att resultaten inte kan jämföras.

Sammanfattningsvis: brister i cykelinfrastrukturens utformning är det som utgör störst hinder för kommunens cyklister.

Svar från kvinnor och män på frågan: "Vilka (1-4) alternativ upplever du som störst hinder för framkomlighet för dig som cyklist i Jönköpings kommun?"



På det stora hela ser både kvinnor och män samma hinder vid cykling i kommunen. En större andel av männen har markerat fler hinder än kvinnorna. De få punkter där en större andel kvinnor än män ser hinder gäller brister i drift, brister i underhåll och andra cyklister. Den punkt som skiljer mest är brister i utformning där en betydligt högre andel av männen ser hinder jämfört med kvinnorna. Brister i underhåll, gående med hund, andra cyklister och cykelvägars korsning av vägar/gator är andra områden där det skiljer en del mellan könen.

Kommentar från Jönköpings kommun

Kommunen har ett pågående arbete med att åtgärda felande länkar i cykelvägnätet. Successivt byggs även cykelbanor där det tidigare saknats men det är en mycket långsam och kostsam process.

Gällande hinder i form av cykelvägars korsning av vägar och gator så har insatser pågått i några år och kommer att fortsätta framöver. Längs flera viktiga cykelstråk har cykelns position stärkts mot bilens genom att cyklisterna inte längre har väjningsplikt genom anlagda cykelöverfarter.

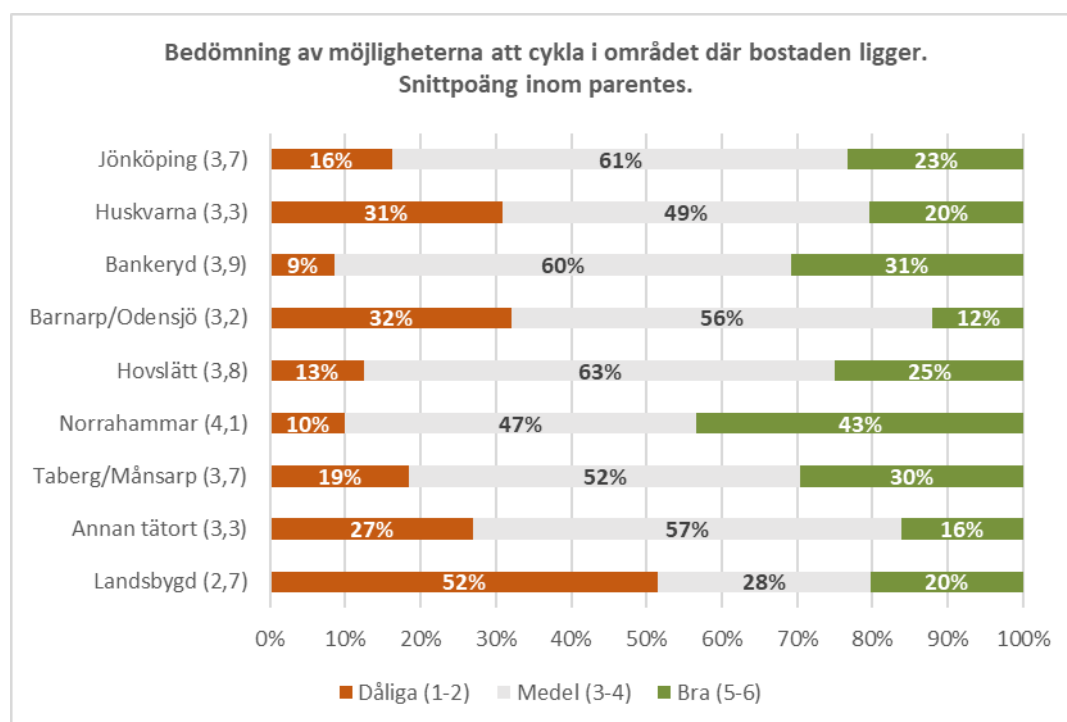
Blandningen av gående och cyklister håller långsamt på att byggas och linjeras bort. Ett problem som gör att gående upplevs som ett problem är att våra cykelbanor bedöms som väldigt smala på flera håll. Det märktes tydligt i Cykelfrämjandets enkät Cyklistvelometern 2018 där Jönköpings smala cykelbanor bedömdes som ett större problem än i andra städer. Några sådana exempel är huvudecykelstråken längs Barnarpsgatan från Shellmacken till Hälsö högskolan och Odengatan från Museirondellen till Tullportsrondellen.

Cykelmöjligheter från bostad

Cykelmöjligheter beroende på bostadens läge

I nedanstående jämförelse har svar sorterats efter var bostaden ligger. Svaren jämförs med poängen som satts för möjligheten att cykla i det område som närmast beskriver platsen för bostaden. Ett antagande görs att de boende i Bankeryd, Hovslätt eller annan tätort främst menar sin egen bostadsort när de poängsatt möjligheterna att cykla i tätort utanför staden.

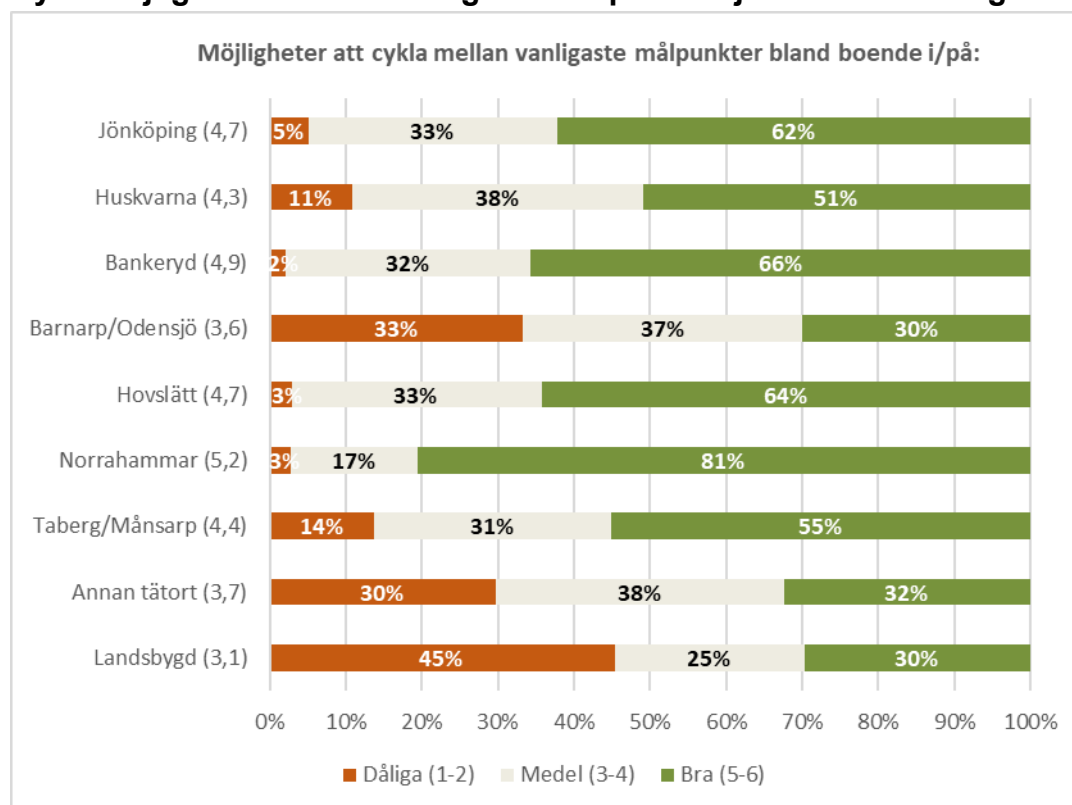
Bostadsort (antal svar inom parentes)	Jämförs med angivna cykelmöjligheter i:
Jönköping (879)	Centrala Jönköping samt övriga Jönköping
Huskvarna (210)	Huskvarna
Bankeryd (81), Barnarp/Odensjö (25), Hovslätt (48), Norrahammar (30), Taberg/Månsarp (27), Annan tätort (37)	Tätort utanför staden
Landsbygd (64)	Landsbygd



Bäst cykelmöjligheter verkar de svarande/boende anse att det är i Norrahammar med 43 % bra omdömen och 10 % dåliga), följt av Bankeryd (31 % bra och 9 % dåliga), Taberg och Månsarp. 30 % bra, 19 % dåliga). Sedan följer Hovslätt (25 % bra, 13 % dåliga) och Jönköping (med ett sammanslagen poäng för både de centrala delarna och övriga staden som ger 23 % bra och 16 % dåliga omdömen).

Sämre verkar cykelmöjligheterna vara i Barnarp, Huskvarna, i andra tätorter och på landsbygden. I Barnarp/Odensjö anger 32 % dåliga cykelmöjligheter och 12 % bra. 31 % av Huskvarnacyklisterna har satt låga poäng och 20 % bra. Gällande annan tätort (sammanslaget av ett lågt antal svarande från bl.a. Tenhult, Gränna mf.l.) ser det ungefär lika illa ut med 15 % bra omdömen och 29 % dåliga. Allra sämst upplever cyklister som bor på landsbygden sina cykelmöjligheter på hemmaplan där 20 % tycker att det är bra medan hela 52 % anser det dåligt.

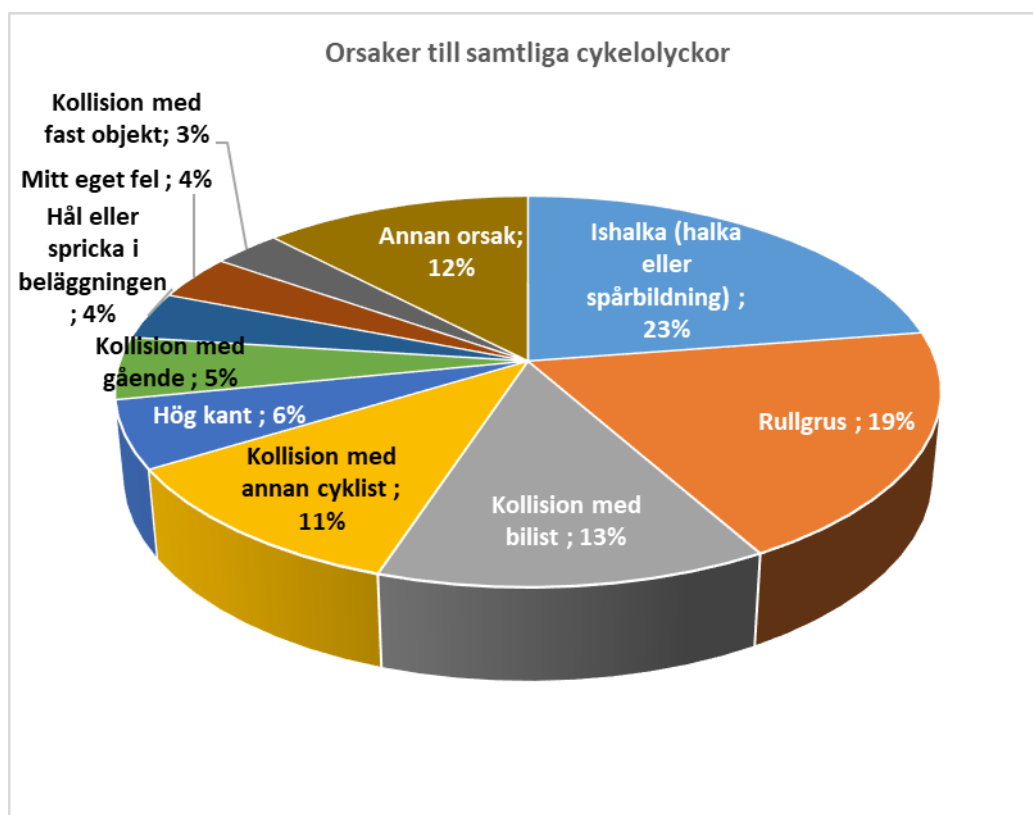
Cykelmöjligheter mellan vanligaste målpunkter jmf bostadens läge



Resultatet blir liknande när möjligheterna att cykla mellan de vanligaste målpunkterna poängsätts bland boende i olika områden. Ett liknande mönster framträder här. Bäst möjligheter att cykla mellan de vanligaste individuella målpunkterna anser de svarande boende i Norrahammar där 81 % av cyklister gett poängen 5-6 och 3 % poängen 1-2. Därefter följer Bankeryd, Hovslätt och Jönköping stad där 62-66 % av de boende angett de högsta poängen (5-6) och 2-5 % de lägsta poängen (1-2). Det ser lite sämre ut i Huskvarna och Taberg/Månsarp med 51-55 % med riktigt bra möjligheter jämfört med 11-14 % med dåliga.

Det ser sämre ut bland boende i Barnarp/Odensjö (30 % med goda möjligheter och 33 % med dåliga), i annan tätort (32 % med goda möjligheter och 32 % med dåliga) och värst bland boende på landsbygden där 30 % anger bra möjligheter att cykla mellan de vanligaste målpunkterna och 45 % anger dåliga möjligheter. Gemensamt för områdena med sämre cykelmöjligheter är att de inte har någon cykelbana till Jönköping och andra arbetsplatsområden eller som i fallet Barnarp: cykelfält som upplevs väldigt otrygga. När det inte finns ordentlig cykelbana upplevs cyklingen, bl.a. vid pendling till arbetet, från dessa områden som osäker pga stor mängd passerande bilar, tung trafik och mörker (under delar av året). Att det kan upplevas på det viset framgår av flera öppna kommentarer.

Olyckor



328 cyklister i undersökningen, eller 21 % av de svarande, har råkat ut för sammanlagt 386 cykelolyckor under det senaste året. Ett antal av dessa olyckor har blivit så pass allvarliga att de orsakat vård på akuten eller rapport av Polisen. De polisrapporterade olyckorna samt de där den olycksdrabbade fyllt i ett hemskickat formulär för olycksrapportering läggs in i STRADA, det system för rapportering av trafikolyckor som används i kommunen. 28 cyklister, eller 2 % av samtliga svarande i undersökningen, uppger STRADA-rapportering vid sammanlagt 33 olyckor. Dessa siffror tyder på att 8,5 % av cykelolyckorna rapporterats till STRADA. Mörkertalet gällande cykelolyckor skulle då vara 91,5 %.

Andelarna av olika olyckstyper för de 386 cykelolyckor som har uppgivits av de svarande.

I undersökningen 2014 hade 21,5 % av de svarande råkat ut för en olycka (eller flera) under de senaste tolv månaderna. Ingen större skillnad mot resultatet i år med 20,9 %. Det är även mycket liknande resultat när det gäller fördelningen av olyckorna där ishalka orsakade 23 % av olyckorna både 2014 och 2019, rullgrus 19 % (jämfört med 17 % 2014), kollision med bilist 13 % (14 % 2014) och kollision med annan cyklist 11 % (8 % 2014).

I undersökningen 2014 beräknades 15 % av cykelolyckorna rapporteras till STRADA. Sedan dess har rutinerna för rapportering ändrats vilket gjort att inrapporteringen sjunkit. Det är åtminstone en delförklaring till den lägre grad av inrapportering på 8,5 % i denna undersökning.

Under perioden från maj 2018 till 30 april 2019 (de tolv månaderna innan undersökningen) har 52 cykelrelaterade olyckor rapporterats till STRADA i Jönköpings kommun. 11 måttliga olyckor

finns registrerade och 40 lindriga, dvs totalt 52 olyckor. Inga olyckor som rapporterats till STRADA i kommunen var av de allvarligare klassningarna (allvarliga eller dödliga olyckor) under perioden. Med en rapporteringsgrad till STRADA på 8,5 % skulle det grovt uppskattat innebära att det skett totalt 608 olyckor under tolv månaders perioden närmast innan undersökningen.

Uppskattningen av antalet cykelolyckor bör tas med en nypa salt. Vi ställer oss från kommunens sida tveksamma till att denna öppna enkät skulle ha nått ut till personer som omfattar 33 av de 51 faktiskt rapporterade olyckorna. Det verkar osannolikt bra. Detta bidrar till vår syn på uppskattningen av de 608 cykelrelaterade olyckorna som en mycket osäker approximering som antagligen skulle kunna vara betydligt högre.

I STRADA beskrivs olycksförlopp i varierande grad. Med hjälp av dessa beskrivningar har vi försökt att placera dem i kategorier liknande de vi frågat om i denna undersökning. De undersökta olyckor som undersökts är de som rapporterats till STRADA under perioden maj 2018 – april 2019. Antalet måttliga olyckor inom parentes.

Antal STRADA olyckor	Orsak (antal måttliga olyckor inom parentes)
27	Bil: påkörning av endera part (3), öppnad bildörr, väjning eller inbromsning som orsakat olycka
6	Gående (1)
4	Hög kant (2)
3	Buss/lastbil
2	Halka (2)
5	En olycka av vardera: Rullgrus (1), Moped, Spricka, Självorsakat (1), Dikeskörning
5	Singelolycka av okänd anledning (2)

Sammanställning efter en undersökning av angivna olycksorsaker i STRADA. Samtliga olyckor i högra kolumnen och antalet måttliga olyckor inom parentes.

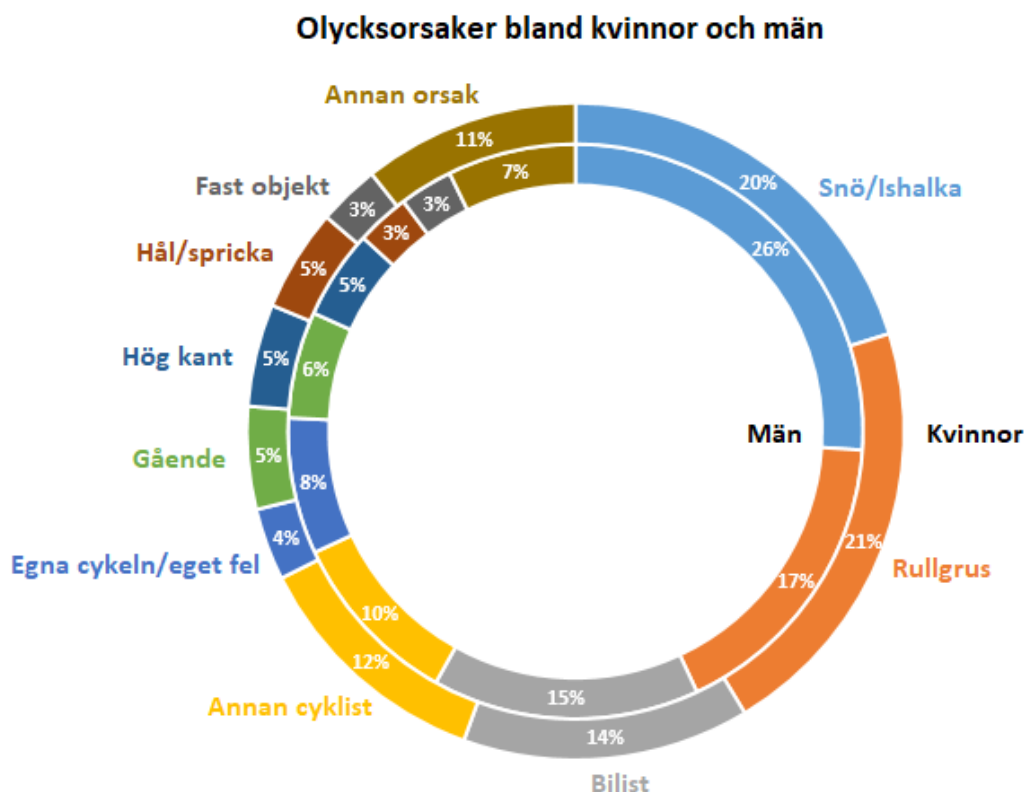
De flesta cykelrelaterade STRADA-olyckorna har bilister som gemensam faktor. Det kan handla om rena påkörningar från bilistens sida, att cyklisten cyklat in i sidan på bilen (bl.a. där bilisten haft väjningsplikt), att bildörr öppnats i cyklistens färdväg eller att bilistens agerande orsakat kraftig inbromsning eller väjning vilket orsakat cyklistens olycka. Hur mycket cyklisternas eget beteende bidragit till olyckorna är oklart. Två av olyckorna orsakades av uppsåtligt agerande motorfordonsförare (bil och buss). Räknas även cykelolyckor relaterade till buss och lastbil in uppgår de bilrelaterade olyckorna till 58 % av alla STRADA-rapporterade olyckor. 10 % (3 av 30) av olyckorna med inblandning av bil/lastbil/buss klassas som måttliga och övriga som lindriga.

Ungefär 10 % av cykelolyckorna orsakades enligt beskrivningen i STRADA av cyklisterna själva genom ex. brott mot väjningsplikt eller cykling på trottoar. I tre fall är det inte cyklisterna som skadats utan gående som blivit påkörda av cyklister medan skuldbördan i flera andra fall oklar.

Av det totala antalet olyckor utgjorde de måttliga olyckorna 22 % och de lindriga 78 %. Inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor STRADA-rapporterades under perioden. Lindrigt skadad är enligt STRADA en person som sjukvård bedömt efter ISS-skada (ISS-värde 1-3) alt. person som polis registrerat som lindrigt skadad (ISS står för Injury Security Score). En person klassas som måttlig skadad antingen via sjukvårdens ISS-värde 4-8 eller i de fall då skadan blivit registrerad som allvarlig av polis men inte kunnat bekräftas av sjukvården. Tre av 30 olyckor relaterade till bil, buss eller lastbil klassas som måttliga och övriga är lindriga. Av övriga olyckor är det nio av 22 som klassas som måttliga och resterande är lindriga.

Olyckor bland kvinnor och män

Det är en större andel av männen (23 %) som råkat ut för cykelolyckor jämfört med kvinnorna (20 %). 5,9 % av männen har råkat ut för mer än en olycka jämfört med 4,6 % av kvinnorna. Kvinnor och män cyklar ungefär lika mycket under vår, sommar och höst men under vintern cyklar männen betydligt oftare. När det kompenseras för det vid en grov uppskattning av hur många dagar kvinnor och män i genomsnitt har cyklat för att råka ut för en olycka blir resultatet mycket lika: 0,50 olyckor per år vid 365 dagars cykling och 0,48 olyckor på per år för kvinnor. Männens högre andel olyckor pga is och snö kan antagligen förklaras av deras högre andel vintercykling.



En del av de 618 öppna kommentarerna finns med i den här rapporten. Samtliga inkomna kommentarer kommer att användas för att om möjligt bidra till en utveckling av cykelmöjligheterna i Jönköpings kommun. Informationen hjälper oss att identifiera och lokalisera problem i cykelmiljön.