

Genhetskvot

Genhetskvot definieras enligt Jönköpings kommuns cykelprogram som förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetskvot och bättre för cyklisten.

Genhetskvoten för cykel ska vara god när nya områden planeras (1-1,25=mycket bra, 1,25-1,5=OK)

För beräkningen har efter samråd med SBK trafikavdelningen antagits startpunkt på Åsensvägen vid cykelbron över Klockarpsvägen. Därefter cykelvägen genom Mariebo, vänster på Sanderydsvägen och vidare in i nya området till en punkt centralt inom området som är gemensam för både bil och cykel.

Avståndet för cykel blir då 2,0 km.

Avståndet fågelvägen är 1,6 km

Genhetskvoten blir alltså 1,2 vilket enligt cykelprogrammet är mycket bra. Särskilt med hänsyn till att fågelvägen innebär en linje genom Vattenledningsområdet, med delvis starkt kuperad våglös terräng.

Restidskvot

Beskriver enligt cykelprogrammet förhållandet mellan restiden mellan två färdmedel, i detta fall cykel och bil (Restid med cykel/Restid med bil)

Restidskvoten mellan cykel och bil ska vara god (max 1,3) när nya områden planeras.

För beräkningen har efter samråd med SBK trafikavdelningen antagits samma start och målpunkt som i beräkningen av genhetskvot. Genomsnittshastigheten för cykel har bedömts till 15 km/h.

Hastigheten för bil har bedömts till skyltad hastighet för befintliga och planerade gatusträckningar.

Avståndet för cykel är 2,0 km. Hastigheten 15 km/h ger en restid på 480 sekunder.

Avståndet för bil är 2,2 km enligt samrådsförslaget.

Hastigheten 40 km/h kommer gälla 1,6 km, vilket ger en restid på 144 sekunder.

Hastigheten 60 km/h kommer gälla 0,6 km, vilket ger en restid på 36 sekunder.

Total restid för bil blir då 180 sekunder.

Restidskvoten blir 2,7, vilket är sämre än målsättningen. För att uppnå god nivå krävs att körsträckan för bil ökas genom att exempelvis all biltrafik hänvisas till västra infarten.

Diskussion

Det finns dock andra faktorer som påverkar valet av färdmedel till aktuellt planområde. Dels kan de topografiska förhållandena avskräcka en del från att cykla, dels innebär den närmaste cykelvägen att man tvingas cykla genom ett naturparti längs Sanderydsvägen som kan upplevas som otryggt under den mörka delen av året. Belysningen längs

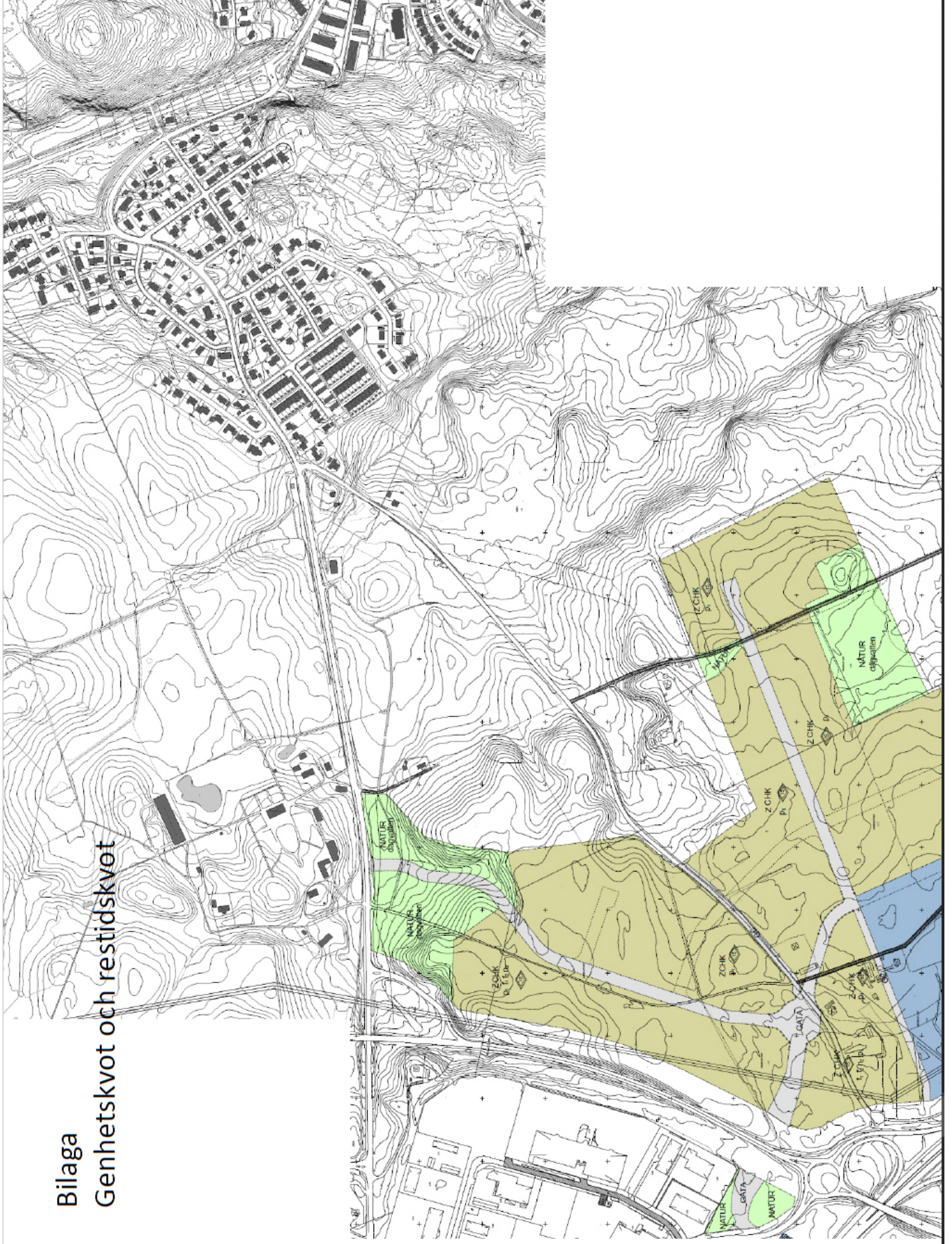
sträckan och hur området närmast cykelvägen utformas är frågor som måste behandlas ur ett trygghetsperspektiv för att inte cyklister som känner sig otrygga ändå väljer den längre bilvägen, eller inte cyklar alls.

SBK planavdelningen

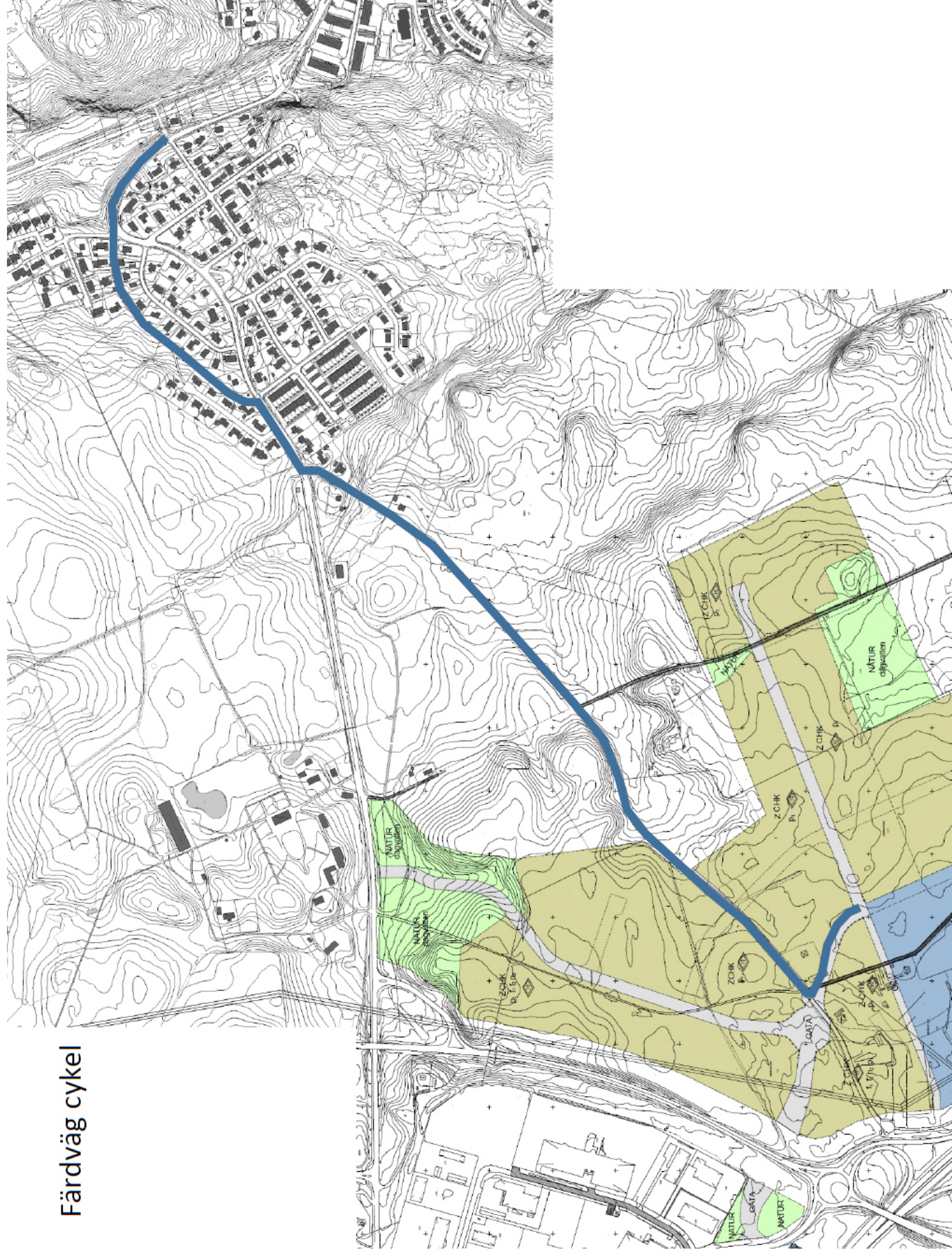
Mats Davidsson

Bilaga: Kartor

Bilaga Genhetskvt och restidskvt



Färdväg cykel



Färdväg bil

