

- Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Övriga nämnder
Förvaltning

Cykelprogram för Jönköpings kommun

Fastställt av kommunfullmäktige 2017-04-27 § 95

CYKELPROGRAM FÖR JÖNKÖPINGS KOMMUN

Antaget av Kommunfullmäktige 27 april 2017





Beställare

Jönköpings kommun

Projektgrupp Jönköpings kommun

Lotta Olsson, Emma Svärd,
Mattias Bodin & Olle Gustafsson

Redaktion & layout

Katarina Evanth, Jonna Milton, Karin
Neergaard, Christian Dymén, & Joakim
Slotte, Trivector Traffic

Foto

Framsida, denna sida, s.9, s.14, s. 21,
s.25, s. 29, s. 40: smalandsbilder.se.

s. 31, s. 33: Lotta Olsson

s. 7: Per Johansson

Version 1.3 april 2017

Förord

Jönköpings kommun har tagit fram ett cykelprogram för kommunen för att skapa ett ramverk för kommande utvecklingsarbete gällande cykelfrågor. Beställare på Jönköpings kommun är stadsbyggnadskontoret via Emma Svärd och Lotta Olsson.

Jönköpings kommun är med i Sveriges Kommuner och Landstings pilotprojekt ”Modellkommuner för jämställdhet”. Cykelprogrammet är utpekat som ett projekt inom ”Modellkommuner för jämställdhet” och jämställdhet genomsyrar resultat och process.

Programmet beskriver nuläge, målsättning och åtgärder som behövs för att öka cyklingen i Jönköpings kommun. Cykelprogrammet ska vara vägledande för hela den kommunala verksamheten och hjälpa till att skapa en samsyn om cykelfrågor inom kommunen. Cykelprogrammet tar ett samlat grepp för hur Jönköpings kommun ska arbeta med cykelfrågor från 2017 med riktning mot 2022.

Cykelprogrammet vänder sig till tjänstemän på Jönköpings kommun liksom till konsulter och byggherrar samt till medborgare och allmänhet i Jönköpings kommun.

Ekonomiska resurser för genomförande av åtgärderna i Cykelprogrammet hanteras i kommunens årliga budgetprocess (VIP-processen).

En ökad cykling bidrar till att uppnå kommunens miljömål och förbättrar folkhälsan. Cykeln är även ett jämställt och lättillgängligt transportmedel.



Innehåll

Begreppsförklaring	6
Ett cykelprogram för ökad cykling	8
En ökad cykling i Jönköpings kommun ger många fördelar..	8
Målsättning för ökad cykling i Jönköpings kommun	10
Insatsområden	14
Ett tryggt och säkert cykelvägnät för alla	14
Ett sammanhängande och gent cykelvägnät	18
Hög standard på cykelvägarna året runt	24
En stark cykelkultur	28
God service för cyklisternas olika behov under resan	32
Ökad samverkan och samsyn	36
Hur går vi vidare?	40

Begreppsförklaring

Cykelpassage: Del av väg som är avsedd för cyklande för att korsa en körbana eller cykelbana som kan anges med vägmarkering. Cyklande har väjningsplikt mot förare. Förare som närmar sig en obebakad cykelpassage ska anpassa hastigheten för att undvika fara för cyklister. Förare som passerar cykelpassage efter att ha svängt eller kört ur cirkulationsplats ska ge cyklande tillfälle att passera.

Cykelöverfart: Del av väg som är avsedd för cyklande för att korsa en körbana eller cykelbana som anges med vägmarkering och vägmärke. Trafikmiljön ska vara utformad så att fordon ej överskrider 30 km/h. Förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cyklande som kommer in på cykelöverfart från cykelbana ska ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos fordonen som närmar sig överfarten.

Genhetskvote: Genhetskvote är förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetskvote och bättre för cyklisten.

Gent: Den närmsta vägen mellan start- och målpunkt.

Intermodalitet: Användandet av flera trafikslag under en och samma resa. T. ex. att cykla till tågstationen och sedan åka tåg till målpunkten.

Restidskvote: Beskriver förhållandet av restiden mellan två färdmedel, i detta fall cykel och bil (Restid med cykel/Restid med bil).

JLT: Jönköpings länstrafik

KFF: Kultur- och fritidsförvaltningen

SBK U&T: Stadsbyggnadskontoret Utvecklings- och trafikavdelningen

SBK Plan: Stadsbyggnadskontoret Planavdelningen

SBK ÖP: Stadsbyggnadskontoret Översiktlig planering

STK: Stadskontoret

TK Gata: Tekniska kontoret Gata/parkavdelningen

TK Park: Tekniska kontoret Förvaltning Park

TK Max: Tekniska kontoret Mark- och exploateringsavdelningen

UBF: Utbildningsförvaltningen



Ett cykelprogram för ökad cykling

Cykelprogram för Jönköpings kommun har tagits fram som en del i arbetet att öka cyklingen i kommunen. Programmet ersätter den tidigare Cykelplanen som antogs 2008. I samband med framtagandet har samråd skett på flera olika sätt. För att få in synpunkter har det skrivits pressmeddelande samt gjorts riktade utskick till förvaltningar och avdelningar, politiker och organisationer på traditionellt sätt. Det har också varit viktigt med det personliga mötet. Därför har samrådsmöten genomförts genom att möta människor där de finns i sin vardag. På bibliotek, i skolan och på idrottsklubben. En ökad cykling är en viktig del i ett långsiktigt hållbart transportsystem och därför ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i Jönköping kommuns stads- och bebyggelseutveckling¹. Cykelprogrammet tar avstamp i övergripande strategier för Jönköpings kommun som *Översiktsplan 2016, Kommunikationsstrategi – åtgärder för ett hållbart transportsystem, Program för hållbar utveckling – Miljö 2016-2025* och *Jämställdhetsplan för Jönköpings kommun 2015-2020*.

Cykeln ska vara ett naturligt val av transportmedel i Jönköpings kommun. Cyklister ska ha en god framkomlighet i hela kommunen och huvudcykelvägnätet ska ha minst samma täthet som huvudvägnätet för bil. Det ska vara tryggt och säkert att cykla i Jönköpings kommun och cykeln ska vara ett möjligt transportmedel för alla oberoende av ålder, kön och bakgrund. Cykelprogrammet för Jönköpings kommun beskriver mål och insatser för att öka cyklingen i Jönköpings kommun. För ett effektivt arbete mot en ökad cykling krävs samsyn i cykelfrågan på Jönköpings kommun och cykelprogrammet avser fungera som en gemensam grund för hela kommunens verksamhet i arbetet med att främja cykling.

En ökad cykling i Jönköpings kommun ger många fördelar

Att satsa på ökad och säker cykling i Jönköpings kommun är en lönsam investering ur många aspekter: ökad jämlikhet, attraktivare miljöer, jämställdhet i transportsystemet och friskare befolkning ger stora ekonomiska, ekologiska och sociala vinster till samhället.

Ökad jämlikhet i transportsystemet

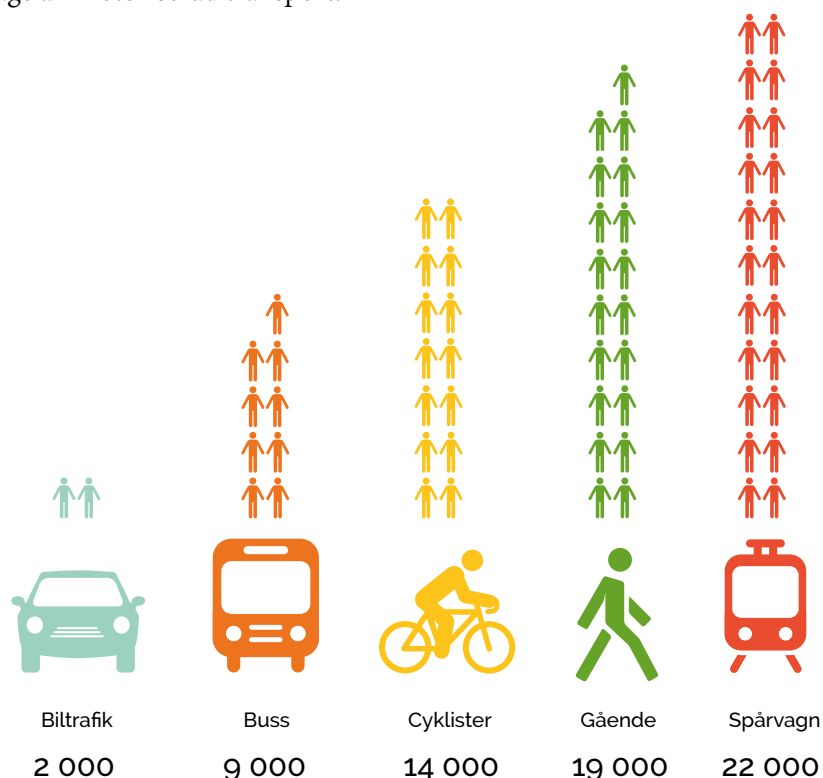
Cykeln är ett transportmedel som har stor potential att vara tillgängligt för de allra flesta oavsett bakgrund, kön, inkomst eller ålder, vilket gör cykeln till ett jämlikt och jämställt transportmedel. Kostnaden för individen att cykla är låg i jämförelse

¹ Översiktsplan 2016

med bil, vilket gör cykeln till ett tillgängligt transportmedel för fler. Investeringar i cykelinfrastruktur och trygghet i cykelvägnätet är därför en investering för alla kommunens invånare.

Attraktivare miljöer

Att planera för cykeln innebär att planera för trivsamma, jämlika, jämställda och tillgängliga platser för alla. Cykeln som transportmedel tar relativt lite yta i anspråk och lämnar istället plats till andra verksamheter och folkliv. Bilden nedan visar kapaciteten för olika transportslag i förhållande till utrymmeskrav. 7 gånger fler cyklister kan passera på ett 3,5 meter brett cykelfält än bilister på ett 3,5 meter brett körfält. Cykeln orsakar inget buller eller utsläpp och orsakar betydligt mindre vägslitage än motoriserad transport.



Kapacitet personer per timme för körfält 3,5m

Friskare befolkning

Regelbunden fysisk aktivitet som t. ex. en halvtimmes cykling dagligen minskar risken för välfärdssjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2 samt för högt blodtryck och olika cancerformer². Aktiv transport bidrar till att uppnå världshälsorganisationens rekommendation om 30-60 minuters fysisk aktivitet varje dag³. En ökad cykling ger alltså positiva effekter tack vare den ökade fysiska aktiviteten. En ökad cykling leder samtidigt till en större exponering för luftföroreningar samt en ökad olycksrisk. Dessa effekter kan dock minskas genom en bra lokalisering av cykelnätet och bra cykelinfrastruktur. Hälsovinster med cykling tack vare den ökade fysiska aktiviteten hos cyklister⁴ är sex gånger större än kostnaden för olyckor.

2 FYSS (2008) Fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling, yrkesförening för fysisk aktivitet

3 Improving the health of Londoners, Transport action plan 2014.

4 Stefan Gössling m fl, Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles

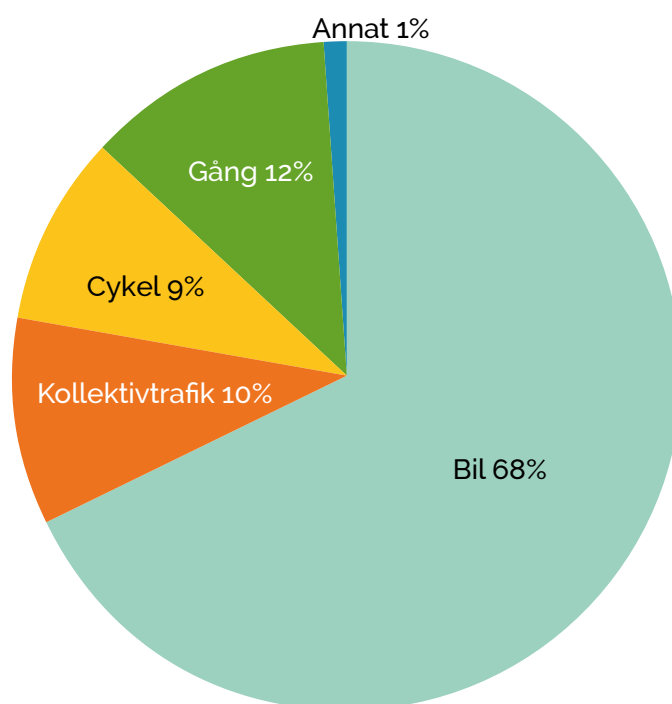
Målsättning för ökad cykling i Jönköpings kommun

Cykelprogram för Jönköpings kommun är en del i arbetet mot de två mål om ökad cykling som tagits fram i *Program för hållbar utveckling – Miljö 2016-2025*. Målen omfattar andelen av alla resor i kommunen som utförs med cykel respektive antalet cykelresor inom centrala Jönköping. Orsaken till att andelen cyklister behöver öka är att Jönköpings kommun har ett mål om att inte öka antalet bilresor⁵.

Mål 1

Andelen cykling av det totala resandet i kommunen ska öka med 25% 2014-2019

Ungefär 9% av alla resor inom Jönköpings kommun gjordes på cykel år 2014⁶. Målet för 2019 är att andelen cykling av det totala resandet i kommunen ska öka med drygt 25 % mellan 2014 och 2019. Målet kommer att följas upp i kommande resvaneundersökningar och siffrorna kommer att aktualiseras efterhand för att cykelprogrammet ska förbli ett levande dokument. Jämfört med andra kommuner med liknande storlek är cykelandelen i Jönköpings kommun relativt låg. Cykelandelen i Helsingborgs kommun var 11% 2013⁷ och i Västerås kommun låg motsvarande siffra på 15% 2013⁸.



Färdmedelsandelar i hela Jönköpings kommun 2014.

Källa: RVU Jönköping 2014

-
- 5 Kommunikationsstrategi, åtgärder för ett hållbart trafiksystem, 2012
 - 6 Resvanor i Jönköpings kommun 2014
 - 7 Resvaneundersökning för Skåne 2013
 - 8 Trafikplan 2026 Strategidel, Västerås stad

**Andelen cykling av det totala
resandet i kommunen ska öka med
25% 2014-2019**



**Senast 2020 ska cyklandet till och
från centrum öka med 25% jämfört
med 2015**

Mål 2

Senast 2020 ska cyklandet till och från centrum öka med 25% jämfört med 2015

Cykelprogram för Jönköpings kommun ska arbeta utifrån målet att cykeln blir det naturliga färdmedlet för korta resor. Av alla resor som görs i Jönköpings kommun är nästan var tredje resa kortare än 3 km och nästan hälften av resorna är kortare än 5 km. Senast 2020 ska antalet cykelresor inom centrala Jönköping ha ökat med 25 % jämfört med 2015.

Statistiken baseras på 8 mätpunkter i centrala Jönköping. Idag cyklar ca. 6000 personer per dygn förbi mätpunkterna i genomsnitt i april-oktober. Ökningen med 25% innebär att den siffran istället ska bli 7500 cyklister per dygn.

Insatsområden

Cykelprogrammet består av 6 olika insatsområden med åtgärder som arbetar mot att nå målen för ökad cykling i Jönköpings kommun:

- 1) Ett tryggt och säkert cykelvägnät för alla
- 2) Ett sammanhängande och gent cykelvägnät
- 3) Hög standard på cykelvägarna året runt
- 4) En stark cykelkultur
- 5) God service för cyklisternas olika behov under resan
- 6) Ökad samverkan och samsyn



Insatsområde 1:

Ett tryggt och säkert cykelvägnät för alla

Mål

- God belysning i cykelvägnätet
- Trafksäker och trygg utformning av korsningar med biltrafiken
- Tydlig separering mellan gående och cyklister
- Män och kvinnor ska ha samma möjligt att resa med cykel

God belysning i cykelvägnätet

En vanlig åtgärd för att öka trafiksäkerheten för cyklister är att se över belysningen⁹. Idag saknas god fungerande belysning på delar av cykelvägnätet i Jönköpings kommun. När belysningsanläggningen utformas ska en god nivå – och inte endast ett generellt minimikrav – uppfyllas för varje enskild sträcka eller plats. Det är särskilt viktigt med god belysning i korsningspunkter. Sidoområdets belysning ska beaktas och att lysa upp t. ex. träd och buskar vid sidan om cykelvägen ökar trygghetskänslan. Att enbart ljussätta själva cykelvägen kan leda till en känsla av att vara exponerad. Det är t. ex. inte ovanligt att tunnlar är väl upplysta medan omgivningen är mörk. Detta skapar snarare otrygghet då personen i tunneln blir väl upplyst men tappar mörkerseendet¹⁰. Belysningen för en cykelväg behöver oftast kompletteras, även om den är belägen intill en belyst bilväg. Kommunen bör testa olika belysningsalternativ och utvärdera effekterna genom att fråga kvinnor, män och barn som cyklar längs de aktuella cykelvägarna hur de upplever de olika typerna av belysning. Kvinnor upplever generellt ett starkare obehag när mörkret faller in¹¹.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera cykelvägnätet och klassificera belysningskvaliteten enligt tillfredställande, ej tillfredställande resp. saknas helt	SBK U&T	2017-2018
Åtgärda efterhand efter prioritetnivå, där huvudcykelvägarna åtgärdas först, därefter cykelbanor till särskilda målpunkter.	SBK U&T	2018-2020
Säkerställ god belysning vid cykelparkeringar	SBK U&T	Kontinuerligt
Säkerställ god belysning i tunnlar och på broar, både befintliga och nya	SBK U&T	Kontinuerligt

9 Trafiksäkerhetsprogram 2015

10 Boverket (2010) Plats för Trygghet – Inspiration för stadsutveckling. Karlskrona

11 Andersson, B (2005). Risk: Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering. Norrköping: Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings Universitet



Trafiksäker och trygg utformning av korsningar med biltrafiken

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för cyklister i Jönköpings kommun. 2010-2014 rapporterades 289 singelolyckor av totalt 476 olyckor med cyklister (61 %) i STRADA¹². Den näst vanligaste olyckstypen är kollisioner mellan cyklister och motorfordon. 2010-2014 skedde 119 sådana olyckor (25 %). De flesta av dessa kollisionsolyckor sker i korsningspunkter med biltrafiken och merparten sker i stadens centrala delar. Det är av yttersta vikt att hastighetssäkra korsningarna så att bilisterna inte kan köra mer än 30 km/h. Detta minskar både risken för kollisionsolyckor och allvarlighetsgraden för de olyckor som ändå sker.

I Jönköpings kommun är det vanligt med indragningar av cykelbanor där de korsar en mindre gata. Denna lösning innebär sämre framkomlighet för cyklisterna och ska på huvudcykelstråken och där det är huvudled för bil ersättas med en rak cykelöverfart¹³. Cykelöverfarter ska alltid vara upphöjda då bilister har väjningsplikt mot cyklisterna. I andra hand ska de göras om till en rak cykelpassage¹⁴ med väjningsplikt för bilister mot cyklister och farthinder före passagen. I samtliga fall när bilister har väjningsplikt mot cyklister ska korsningar färgas. Cykelöverfarter och hastighetssäkrade cykelpassager ökar trafiksäkerheten för cyklister eftersom bilister inte kan köra mer än 30 km/h. Forskning visar att samspel och hänsyn ökar mellan bilister och cyklister, vilket också ökar säkerheten. Övriga passager för cyklister bör markeras som cykelpassager och hastighetssäkras.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera korsningspunkterna med biltrafiken för att klassificera dem enligt kategorierna godkänd eller behöver åtgärdas	SBK U&T	2017-2018
Anlägg cykelöverfarter på huvudcykelstråken och utefter gator med huvudled.	SBK U&T	2017 och framåt
Markera cykelpassager på övriga cykelvägnätet	SBK U&T	2017 och framåt
Inventera särskilt olycksdrabbade korsningar	SBK U&T	2018 och sedan vart 5:e år

12 Swedish Traffic Accident Data Acquisition (STRADA) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet

13 Cykelöverfart: Del av väg som är avsedd för cyklande för att korsa en körbana eller cykelbana som anges med vägmarkering och vägmärke. Trafikmiljön ska vara utformad så att fordon ej överskrider 30 km/h. Förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

14 Cykelpassage: Del av väg som är avsedd för cyklande för att korsa en körbana eller cykelbana som kan anges med vägmarkering. Cyklande har väjningsplikt mot förare. Förare som närmar sig en oöverblickad cykelpassage ska anpassa hastigheten för att undvika fara för cyklister.

Tydlig separering mellan gående och cyklister

Separering av gående och cyklister är ett av de viktigaste områdena för trygghet och säkerhet. Generellt sett bör dessa två trafikantgrupper separeras i så stor utsträckning som möjligt och särskilt där cyklistflödena och hastigheterna är höga samt där barn, äldre och personer med fysiska funktionsnedsättningar vistas, t. ex. vid skolor och sjukhus. Idag är separeringen mellan gående och cyklister bristfällig på flera ställen i cykelvägnätet i Jönköpings kommun. Separering samt målning av symboler för de olika fälten behöver ske med tätare mellanrum. Det är viktigt med ett nära samarbete inom kommunen i frågor om separering, eftersom det t. ex. påverkar drift- och underhåll av cykel- och gångvägarna.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera separering av cyklister och fotgängare för att se var det saknas	SBK U&T	2017-2018
Dela upp ytor för gång och cykel med målad linje på befintligt cykelvägnät	SBK U&T	2017 och framåt
Dela upp ytor för gång och cykel med olika material vid ny- och ombyggnation i stadsmiljö	SBK U&T, TK Max	Vid ny- och ombyggnation
Måla symboler för gång och cykel var 100:e meter samt efter varje korsningspunkt	SBK U&T	Pågående



Exempel på väl separerad tunnel i Jönköping

Män och kvinnor ska ha samma möjlighet att resa med cykel

Cyklister har länge behandlats som en homogen grupp, men i verkligheten utgörs de av människor med varierande behov och önskemål. Hur ofta man cyklar, typ av målpunkter och i vilket tempo man cyklar skiljer sig åt mellan olika typer av cyklister. Dessutom är flera människor olika sorters cyklister vid olika tillfällen, t.ex. föräldrar som först cyklar med sina barn till förskolan och sedan fortsätter i snabbare takt vidare till arbetet.

Resvaneundersökningen visar att män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket i Jönköpings kommun sett till totalt antal resor¹⁵. Samtidigt är syftet för resan olika; män genomför tjänsteärenden i större utsträckning medan kvinnor hämtar och lämnar på förskola eller skola i större utsträckning samt genomför fler inköpsresor. Åtgärder inom cykelplanering som tar hänsyn till flera olika typer av målpunkter är därför viktiga för att främja att vardagsbestyren kan utföras med cykel.

Även fritidscykling ska beaktas inom cykelplanering. Det ska vara möjligt för barn, ungdomar och vuxna att ta sig till fritidsaktiviteter med cykel, oavsett om det är till ridskolan några kilometer utanför centrum, till musiklektionen i centrala staden eller till fotbollsplanen i något av kommunens bostadsområden.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Definiera viktiga målpunkter för olika typer av cyklister och inventera cykelvägnätet dit	SBK U&T	2017 och sedan var tredje år
Genomför resvaneundersökning för flickor och pojkar mellan 12-16 år och kartlägg deras fritidsresor	SBK U&T	2018
Definiera viktiga målpunkter för alla – inte bara arbetsplatser utan till exempel skolor, matbutiker, platser för fritidsaktiviteter, parker och andra samlingsplatser. Inventera cykelvägarna dit.	SBK U&T	2018 och sedan var femte år
Genomför undersökningar i något område där cykelandelen ligger under genomsnittet och fråga vad som skulle få de boende att cykla mer. Genomför därefter särskilda åtgärder utifrån resultaten.	SBK U&T	2020 och sedan en gång var femte år



Insatsområde 2:

Ett sammanhängande och gent cykelnät

Mål

- Sammanhängande cykelvägar utan felande länkar och avbrott
- Ett tätt cykelvägnät
- Bind samman landsbygd, områdena i stadens utkanter och centrum
- Antal omvägar och stopp för cyklister ska minimeras

Sammanhängande cykelvägar utan felande länkar och avbrott

Ett sammanhängande cykelvägnät utan felande länkar och avbrott är A och O för cyklister. Cykelvägnätet ska också vara gent, dvs. cyklister ska ha en kort och direkt väg till sina målpunkter. Det är även viktigt med en god orienterbarhet, dvs. att man lätt kan följa hur cykelvägar går och inte behöver undra om man fortfarande är på rätt väg.

De främsta problemen som cyklister i Jönköpings kommun upplever är cykelvägar som tar slut och felande länkar¹⁶. Cykelvägnätet är väl utbyggt inom många bostadsområden som t.ex. Gamla Råslätt, Råslätt och Öxnehaga, men det finns inte tillräckligt bra cykelkopplingar mellan områdena. I centrala lägen är cykelvägnätet inte lika utbyggt. Det finns idag två genomgående öst-västliga cykelstråk i centrala Jönköping. Vätternstranden är något isolerad från resten av staden. Nord-sydliga stråk är få och glesa. Korsningspunkter i cykelvägnätet är också avbrott i kontinuiteten. De ska därför vara utformade för att minimera stopp för cyklister, särskilt i huvudcykelvägnätet. Cykelväg längs huvudled ska inte ha avbrott för korsningar utan vara utformad som cykelöverfart eller hastighetssäkrad cykelpassage med väjningsplikt för bilar mot cyklister.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera med cykel var det finns felande länkar	SBK U&T	2017-2019
Fortsätta åtgärda felande länkar inom ramen för cykelbudget	SBK U&T	2017 och framåt
Inventera och föreslå vilka enkelriktade vägar som cykeltrafik kan tillåtas på.	SBK U&T	2017 och framåt

16 Nöjdhetsundersökning 2014

Ett tätt cykelvägnät

Om det finns fler alternativa vägar, kan varje cyklist välja den väg som känns tryggast. Fler cykelvägar ger ett tätare cykelvägnät och tillgänglighet till olika målpunkter. Ett cykelvägnät som upplevs som tryggare och genare kan innebära att fler väljer cykeln.

TRAST, *Trafik för en Attraktiv Stad* ger kommuner vägledning och stöd i den fysiska planeringen så att trafikfrågorna kan integreras i planeringen¹⁷. Enligt TRAST innebär god nivå att det är högst 250 meter mellan cykelvägar inom 3 km från stadens mitt och 500 meter inom 3-5 km. I dagsläget uppfylls inte denna nivå varken för centrala delar av Jönköpings tätort eller längre från centrum.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera cykelvägnätet för att komplettera objektslistan med nya cykelvägar där det finns behov och är möjligt. Inventera särskilt olycksdrabbade korsningar.	SBK U&T	Kontinuerligt
¹⁸ Genhetskvoten för cykel ska vara god när nya områden planeras (1-1,25=mycket bra, 1,25-1,5=OK)	SBK Plan	2017 och framåt
¹⁹ Restidskvoten mellan cykel och bil ska vara god (max 1,3) när nya områden planeras.	SBK Plan	2017 och framåt

Bind samman landsbygd, områdena i stadens utkanter och centrum Jönköpings kommun är flerkärnig, men många av orterna ligger på cykelavstånd från Jönköpings stadskärna. Utmaningen ligger i att befolkningen är relativt utspridd. För att få fler att välja cykeln för resor mellan orterna på landsbygden och Jönköpings stad behövs ett väl utbyggt nät. Dessa cykelvägar ska anläggas där det är bäst för cyklisterna – vad gäller såväl genhet som säkerhet och komfort – och inte per automatik utgå från bilvägarna. Trafikverket är ofta väghållare för denna typ av sträckor mellan orter och ansvarar för att bygga och drifta nya cykelvägar.

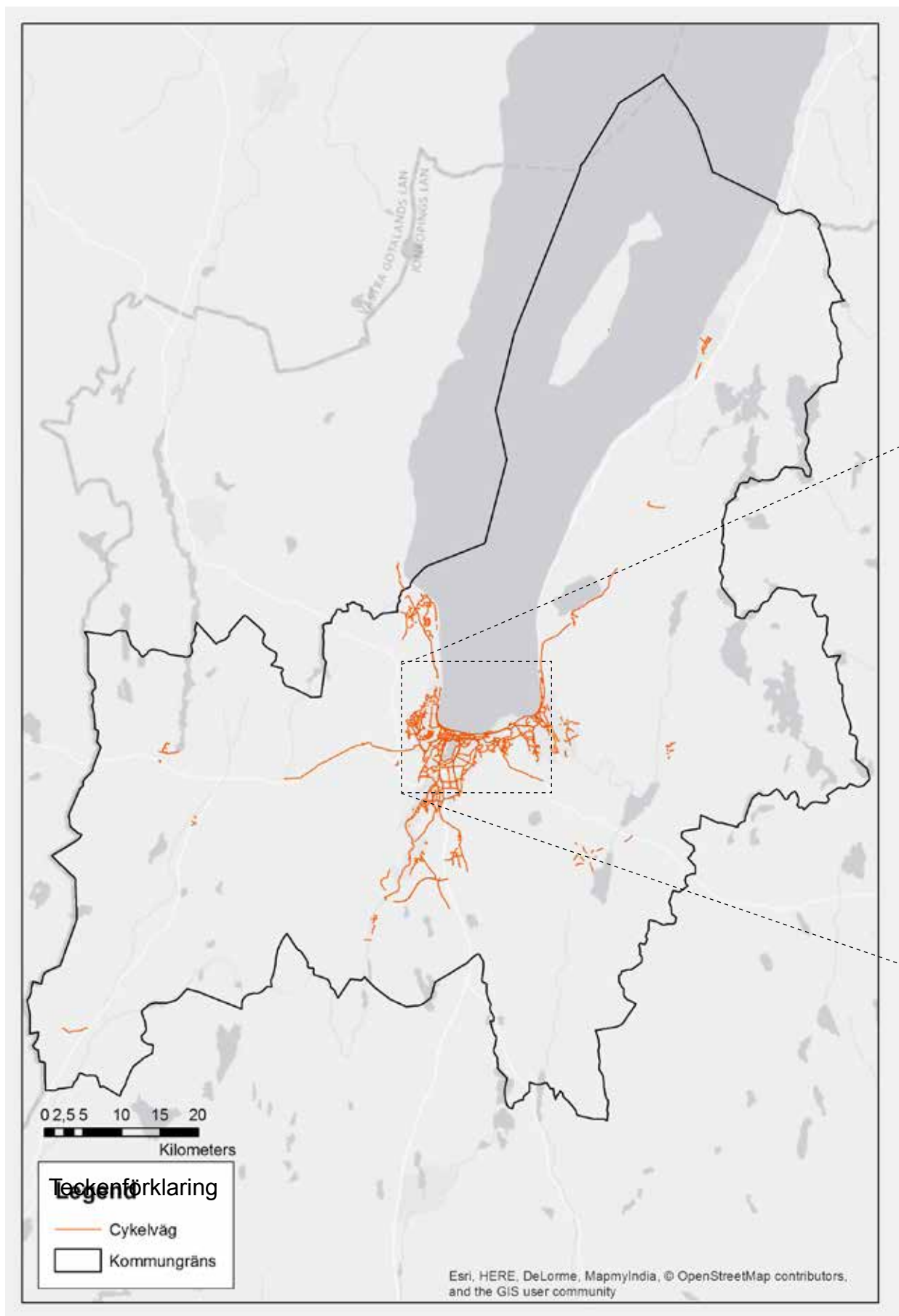
Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Definiera potentiella stråk som kan knyta ihop orterna på landsbygden och Jönköpings stad	SBK U&T	Pågående
Bearbeta Trafikverket och Regionen att anlägga nya cykelvägar utifrån åtgärden ovan och bygg först ut de som bedöms ha störst potential	SBK U&T, Trafikverket	2017 och framåt

17 TRAST – Trafik i en Attraktiv Stad, Underlag Utgåva 1, 2004

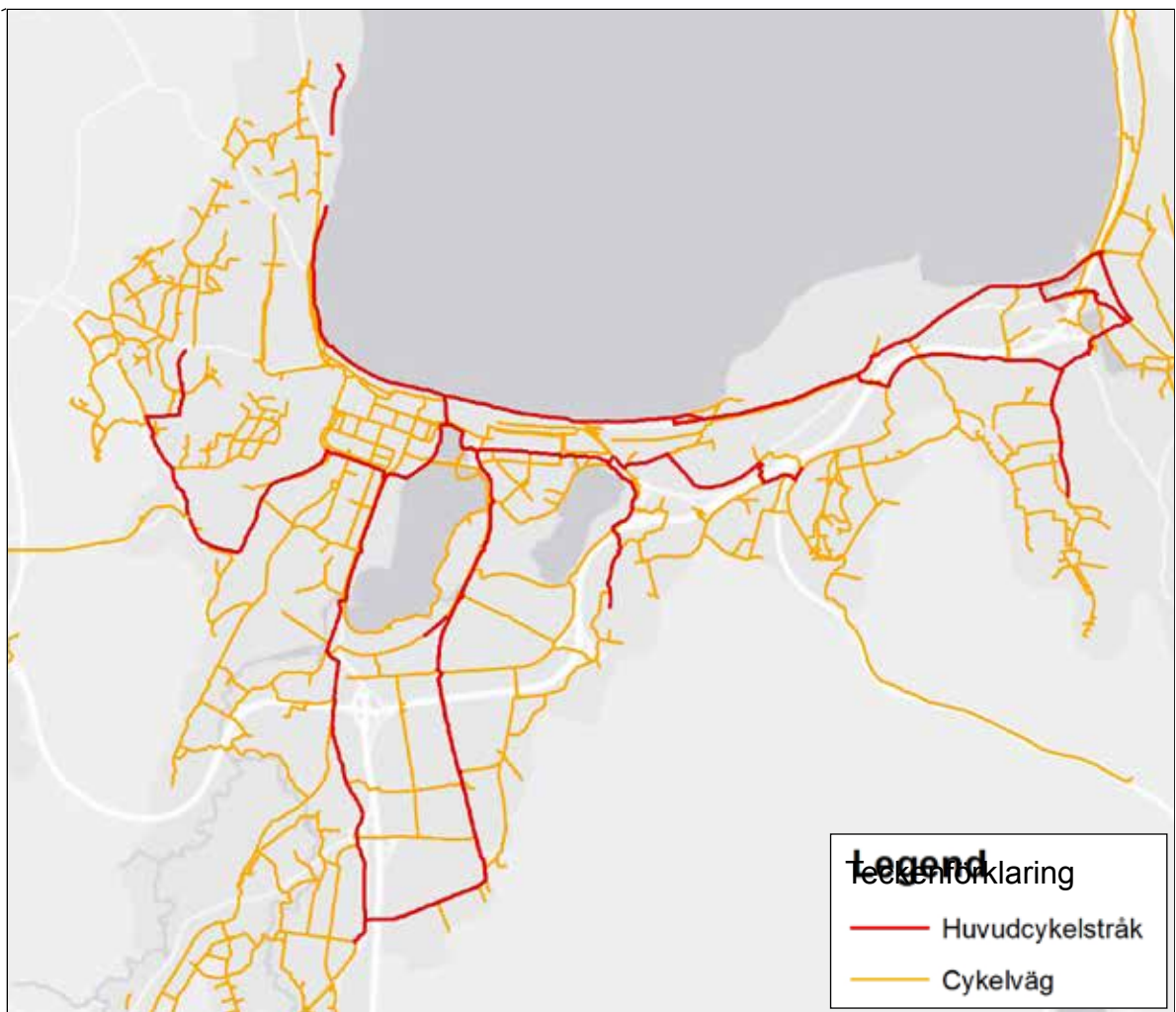
18 Genhetskvot är förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetskvot och bättre för cyklisten.

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





Cykelvägnätet i Jönköpings kommun



Cykelvägnätet i Jönköping och Huskvarna med omnejd. Dagens cykelvägnät är inte optimalt med många barriärer som behöver passeras. Dessutom är det gles utbyggt på sina ställen.

Antalet omvägar och stopp för cyklisterna ska minimeras

För att öka cyklisternas framkomlighet bör antalet stopp minimeras. Detta kan göras genom att införa raka cykelöverfarter eller cykelpassager och att se över användningen av pollare, grindar och andra hinder. Diagonala korsningar och cirkulationer kan övervägas i vissa fall då det kan ge cyklister en genare väg. Antalet stopp kan också minskas genom att cyklister upptäcks av systemet innan de når fram till trafiksignaler och det slår om till grönt, så slipper de stanna och trycka på knappen.

Åtgärderna innebär även en ökad trafiksäkerhet för cyklister och hänger samman med de som föreslagits under insatsområdet *Ett tryggt och säkert cykelvägnät för alla*.

Hinder som stör cyklisternas framkomlighet ska inte placeras mitt i eller på cykelvägarna. De hinder som ändå finns i form av t. ex. pollare eller grindar syftar till att förhindra biltrafik att köra in på cykelvägarna och dessa ska placeras så att de inte innebär att cyklisterna måste stanna eller sakta ner i onödan. Även hinder nära cykelbanan som exempelvis lyktstolpar och skyltar ska undvikas att placeras så att de är i vägen för cyklisterna. Där det finns två bommar kan den ena tas bort för att underlätta för cyklister, speciellt de med lådcyklar. Trafiksignaler har av tradition anpassats till biltrafiken, vilket ofta leder till att cyklister behöver stanna vid flera korsningar. I dessa korsningar kan räcken användas för att skapa en lättare start- och stoppsträcka för cyklisten.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Arbeta utifrån målet att cykelöverfarter och cykelpassager ska vara upphöjda i centrum	SBK U&T i befintligt, SBK Plan och TK Max vid nyexploatering	2017 och framåt
Arbeta utifrån målet att cykelbanor ska gå på samma sida av gatan för att minimera överfarter för cyklister. Om det inte är möjligt kan korsningspunkterna för cyklister vara diagonala för att minimera antalet korsningar för cyklister.	SBK U&T i befintligt, SBK Plan och TK Max vid nyexploatering	Kontinuerligt
Upptäck cyklister i alla signalstyrda korsningar innan de når fram till korsningen så att det slår om till grönt automatiskt	SBK U&T	2018-
Inventera var räcken vid signalreglerade korsningar kan användas för att underlätta när stopp måste ske	SBK U&T	2018-
Färdigställa inventering av hinder som kan tas bort eller flyttas/ändras	SBK U&T, TK Gata	Pågående





Insatsområde 3:

Hög standard på cykelvägarna året runt

Mål

- Prioritera drift och underhåll av cykelvägar
- Hög standard på beläggning av cykelvägar och cykelparkeringar
- Skyltning, målning och vägvisning ska vara aktuell och underhållas
- Vid vägarbete ska cykelvägar ledas om på ett gent och framkomligt sätt
- Inga cyklister ska skadas på grund av bristande drift och underhåll

Prioritera drift och underhåll av cykelvägar

Idag finns inget enskilt dokument med riktlinjer för hur drift och underhåll bör skötas för cykelvägnätet, men det finns väl inarbetade rutiner för såväl snöröjning som sandupptagning.

Gällande snöröjning har idag de prioriterade cykel- och gångbanorna högst prioritet tillsammans med bussgator, genomfartsleder och branta backar. Övriga gång- och cykelbanor snöröjs innan bostadsgator och vägsamfälligheter. Bland cykelvägarna prioriteras huvudcykelvägarna vid snöröjning²⁰. Positivt i Jönköpings kommun är att försök med sopsaltning vintern 2015/2016 på GC-vägen från hamnpiren till Bankeryd slagit väl ut. Detta försök fortsätter och förlängs till Huskvarna under säsongen 2016-17.

God vinterväghållning leder till ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Om fler väljer att cykla vintertid p.g.a. att cykelvägens standard ökar, resulterar det i positiva effekter på miljö och hälsa. En kommun som prioriterar vinterväghållning för cyklister är en kommun som visar att cykeln är viktig.

Prioriteringen av sandupptagningen i Jönköpings kommun bör ändras så att *alla* gång- och cykelvägar ska vara klara den 15 april under förutsättning att ingen snö ligger kvar i april.

20 <http://www.jonkoping.se/trafikinfrastruktur/renhallningochsnorojning/vintervaghallnings-noochsand.4.74fef9ab15548f0b800aa6.html>

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera cykelvägnätet på cykel och kartlägg underhållsbehov	TK Gata	Löpande vart tredje år
Prioritera vinterväghållning för cykelvägarna där huvudcykelstråken har högsta prioritet och övrigt cykelvägnät har minst samma nivå som intilliggande gator	TK Gata	2016 och framåt
Sandupptagning på samtliga GC-vägar ska vara klar den 15 april under förutsättning att snö inte ligger kvar	TK Gata	Fr.o.m. 2018
Utvärdering av sopsaltning ska genomföras	TK Gata	2017
Fortsätta testa och utvärdera vinterväghållningsmetoder likt sopsaltning	TK Gata	2017 och framåt

Hög standard på beläggning av cykelvägar och cykelparkeringar
Många cykelvägar i kommunen fick ny asfaltsbeläggning 2015²¹. Detta är mycket bra; beläggningens standard är viktig för cyklisters komfort. I övrigt bör åtgärdande av potthål, sprickor, glassplitter m.m. prioriteras för samtliga cykelvägar. Cyklar – och cyklister – är känsligare för hål och ojämnheter i körbanan jämfört med bilar och bilister.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Fortsätta ta fram beläggningsprogram och åtgärdsplan för beläggningsunderhåll	TK Gata	Årligen

Skytning, målning och vägvisning ska vara konsekvent och underhållas

Skyltar och målning (av både linjer och cykelsymboler) används många gånger på ett inkonsekvent sätt, vilket försvårar för cyklister. Vägvisning, skyltar och målning ska kontinuerligt ses över och hållas aktuella, konsekventa och i gott skick.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera och komplettera skyltar, vägvisning, linje- och symbolmålning i cykelvägnätet så att det blir konsekvent och enhetligt	SBK U&T	2017-2022
Underhåll befintliga skyltar, vägvisning, linjemålning och målade symboler så att de är i gott skick	TK Gata	Kontinuerligt



Vid vägarbete ska cykelvägar ledas om på ett gent och framkomligt sätt

En stor andel av cyklisterna i kommunen tycker att information om avgrävning och vägarbete kommuniceras bristfälligt. Omledningar som görs anses generellt inte utföras på ett acceptabelt sätt²².

Det är av yttersta vikt att cyklister informeras i god tid vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar; både vad det gäller tidplan och omledning. Omledningsvägarna måste vara korrekta och skyltade samt så gena och hålla så hög standard som möjligt. I värsta fall kan cyklister annars försöka komma igenom avstängningen. Om förseningar sker, bör detta kommuniceras ut till cyklisterna så fort som möjligt. Återställning bör eftersträvas att göras direkt när vägarbetet är klart.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Gör stickprov för att följa upp att rutiner vid omledning följs enligt "Handbok för arbete på vägar, Jönköpings kommun"	TK Gata	Årligen
Informera tydligt om störningar i cykeltrafiken till cyklister	TK Gata & SBK U&T	Kontinuerligt

Inga cyklister ska skadas på grund av bristande drift och underhåll
Singelolyckor med cykel är ett prioriterat åtgärdsområde i Jönköpings kommun; de utgjorde 61 % av alla olyckor med cyklister 2010-2014 (289 olyckor) enligt rapportering i STRADA. Den största olycksorsaken för är ishalka och rullgrus för cykelolyckorna i Jönköpings kommun, vilket understryker behovet av bra drift- och underhåll för att minska olyckor²³. Ett sätt att minska cykelolyckor är också att prioritera snöröjning av cykelvägar framför bilvägar då det är svårare att gå och cykla i snö jämfört med att åka bil²⁴.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Ta fram en plan för hur drift och underhåll för cykel ska genomföras i syfte att öka trafiksäkerheten	TK Gata	2017-2018
Beskär och klipp buskage och träd för att undvika siktbarriärer i korsningspunkter och sidoområden	TK Gata & TK Park	Kontinuerligt

22 Nöjdhetsundersökning 2014

23 Nöjdhetsundersökning 2014

24 <http://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/filmjamstalldsnorojning.4222.html>





Insatsområde 4:

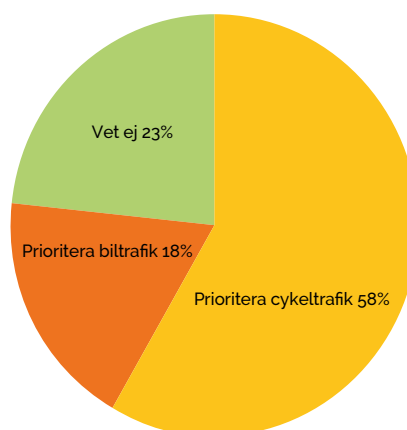
En stark cykelkultur

Mål

- Prioritera cykeln i samhällsplaneringen
- Använd målgruppsanpassad kommunikation och kampanjer för att öka cyklingen
- Främja cykelturism
- Ökat samarbete med kommunens ideella cykelaktörer
- Bind samman grönområden och skapa nya gröna cykelvägar

Prioritera cykeln i samhällsplaneringen

Ett viktigt led i att nå målen om ökad cykling i Jönköpings kommun är att prioritera cykeln i samhällsplaneringen. Översiktsplanen är ett mycket viktigt verktyg för en strategisk gång- och cykelplanering. Den har på lång sikt stor betydelse för hur gång- och cykelvänlig en kommun är genom att den styr hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och verksamheter och service är lokaliserade med korta cykelvänliga avstånd till vanliga målpunkter²⁵. Även detaljplaneringen påverkar cyklingen genom att utformning av cykelvägar och cykelparkering görs i detta skede.



Trots att bilandelen var något större 2014 än 2009 anser de flesta kommuninvånare att andra färdstätt ska prioriteras. Detta innebär att det finns ett stort stöd för att prioritera cykeln.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Säkerställ att restidskvoten ²⁶ mellan cykel och bil är god (max = 1,3) och bedöm cykelns attraktivitet när nya områden planeras	SBK Plan och U&T, TK Max	Kontinuerligt
Vid ny- och ombyggnationer ska cyklisterna och gående prioriteras högst i trafiken. Undantaget är där stombusslinjer går, dessa prioriteras högre än cykeltrafiken.	SBK Plan och U&T, TK Max	Kontinuerligt

²⁵ Hög prioritet för gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen – hinder och framgångsfaktorer, Trivector, 2011

²⁶ Beskriver förhållandet av restiden mellan två färdmedel, i detta fall cykel och bil (Restid med cykel/Restid med bil)



Använd målgruppsanpassad kommunikation och kampanjer för att öka cyklingen på ett tryggt och säkert sätt

Flera kommunikationsprojekt finns idag i Jönköpings kommun som riktar sig till de som vill få reda på olika saker gällande cykling i kommunen. Det finns även en referensgrupp och cykelintressentgrupp som är värdefulla när det gäller att få in synpunkter från engagerade cyklister. Jönköpings kommun är även bra på att genomföra flera olika typer av kampanjer som arbetsplatskampanjer och elcykelkampanjer till såväl kommunanställda som invånare. Det senare har också gett mycket bra resultat, vilket är särskilt viktigt i en kommun med stora nivåskillnader. Positivt är också att det i kommunen också finns en Grön resplan som möjliggör reduktion av antalet parkeringsplatser vid nyexploatering för byggherrar. Även arbetet med företag och verksamheter för att få anställda att tänka på färdmedelsval vid arbets- och tjänsteresor går framåt. Kommunen har utrett införandet av ett hyrcykelsystem och i nuläget är det inte ekonomiskt möjligt eller lönsamt att investera och driva ett sådant system. Det kan vara aktuellt att se över möjligheterna igen.

Samspelet mellan olika trafikslag är viktigt för att få en tryggare och säkrare trafikmiljö. Jönköpings kommun behöver därför satsa på kampanjer om beteende i trafiken som riktar sig till många olika målgrupper. Kommunen kan bli bättre på att arbeta med barn och unga genom skolor och föräldrar. Goda vanor grundas tidigt, såsom användande av cykelhjälm, och barn och unga som cyklar tar ofta med sig vanan upp i vuxen ålder. Dessutom möjliggör cykling självständighet. Jönköpings kommun kan också bli bättre på utbildningsinsatser till olika grupper som inte cyklar i så stor utsträckning i dagsläget.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Genomför kampanjer om samspelet i trafiken, riktade till alla trafikanter.	SBK U&T	Fr.o.m. 2018 och vartannat år
Information på webb enligt kommunikationsrutinen och i berört område i samband med att förändringar i den byggda miljön genomförs	SBK U&T	Vid ny- och ombyggnation
Genomför kampanjer på skolor och förskolor för att uppmärksamma föräldrar och elever på fördelarna med att cykla.	UBF med stöd av SBK U&T	Minst tre skolor per år fr.o.m. 2018
Anordna en specifik trafiktemadag för skolelever	UBF med stöd av SBK U&T	Fr.o.m. 2018 och årligen
Fortsätt arbetet med företag/verksamheter gällande deras anställdas resor för att uppmuntra resor med cykel till och från arbetet samt i tjänsten	SBK U&T	Kontinuerligt
Fortsätt utvärdera alla typer av insatser och kampanjer	SBK U&T	Kontinuerligt
Kampanj riktad mot externa fastighetsägare	SBK U&T	2019

Aktivt främja cykelturism

Framtagande av en cykelreseplanerare (en digital karta där användaren kan skriva in start- och målpunkt och få bästa cykelvägen ur avstånd eller tidssynpunkt) inklusive karta med rekreationsstråk gör kartan användbar för både invånare och turister. Verktöget är intimt förbundet med skyltning och vägvisning av cykelvägarna för att upplevelsen för cyklisten ska bli optimal²⁷.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Ta fram en plan för cykelturism	KFF & Destination Jönköping	2017-2020
Ta fram kartor för rekreationscykling	KFF & SBK U&T	2017-2018
Genomför kampanjer för rekreationscykling och turism	KFF	Årligen från 2017

Ökat samarbete med kommunens ideella cykelaktörer

I Jönköpings kommun finns flera aktörer som bidrar till en stark cykelkultur.

Deras verksamheter arbetar mot att uppnå kommunens cykelmål. Till exempel Cykelfrämjandet och Cykelköket. Vätternrundan tillsammans med andra tävlingar bidrar till en levande cykelkultur och att sätta kommunen på cykelkartan.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Fortsatt samarbete mellan kommunen och de ideella cykelaktörerna i kommunen	SBK U&T	Kontinuerligt
Fortsatt att underlätta möjligheterna att genomföra cykeltävlingar som går i eller genom Jönköpings kommun	SBK U&T	Kontinuerligt

Bind samman grönområden och skapa nya gröna cykelvägar

Som komplement till cykelvägnätet är det viktigt att det finns cykelvägar i och mellan grönområden. De möjliggör för invånarna att välja cykeln när de vill ta sig till naturområden. De erbjuder dessutom ett rekreativt element i stadsmiljön och utgör även attraktiva alternativa vägar. Det är viktigt att beakta lokalisering och utformning av gröna cykelvägar så att alla invånare i Jönköpings kommun känner sig trygga att cykla på dessa. Samtidigt ska det alltid finnas möjlighet att cykla på övrigt cykelvägnät – gröna cykelvägar ersätter inte ordinarie sträckningar utan ska ses som ett komplement.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Inventera befintliga cykelvägar i och mellan grönområden	SBK U&T	2017-2018
Definiera var cykelvägar kan gå i och mellan grönområden	SBK U&T & KFF	2017-2018
Prioritera nya cykelvägar i och mellan grönområden med hänsyn till behov hos kvinnor och män, flickor och pojkar	SBKU&T	2019 och framåt

27 <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/43178>





Insatsområde 5:

God service för cyklisternas olika behov under resan

Mål

- Cykelkartan ska vara aktuell och även visa rekommenderade cykelvägar
- God cykelvägvisning längs hela cykelvägnätet
- Cykelparkeringar ska ligga nära målpunkter och vara trygga, attraktiva och säkra

Cykelkartan ska vara aktuell och även visa rekommenderade cykelvägar

Många cyklister använder sig av cykelkartor för att få en överblick över cykelvägnätet. Cykelkartan i Jönköpings kommun visar idag förutom huvudcykelvägar och andra cykelvägar även cykelpumpar, motionsanläggningar, badplatser, naturreservat, utsiktsplatser samt turistbyrå och sjukhus. Dock visas inte rekommenderade cykelvägar som går i blandtrafik och som är acceptabla. Detta innebär att det på sina platser ser ut som det finns avbrott i cykelvägnätet. Även rekommenderade cykelvägar i blandtrafik bör därför märkas ut i cykelkartan.

Kommunen har åtta luftpumpstationer för cykel utplacerade i Jönköpings kommun. En av stationerna är kombinerad pump- och service station och på två ställen finns pump och servicestation i samarbete med Vätterhem.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Uppdatera cykelkartan vartannat år	SBK U&T	2017 och vartannat år
Lägg in rekommenderade cykelvägar i blandtrafik som är acceptabla/lämpliga i cykelkartan samt lägg in cykelleder	SBK U&T	2017 och framåt
Lägg in på cykelkartan var följande finns: cykelpumpar, bussstation, cykelparkering och intermodala respunkter ²⁸	SBK U&T	2017 och framåt

²⁸ Intermodal respunkt: Knutpunkt dit möjlighet finns att resa till och från med flera olika trafikslag. T. ex. ett resecentrum med cykelparkering, busshållplatser samt tågförbindelse.

God cykelvägvisning längs hela cykelvägnätet

Idag används vägvisning för 15% av cykelvägarna i Jönköpings kommun²⁹. Skyltarna är inte tillräckligt många och de har inte alltid logiska målpunkter eller är tydliga.

Skyltningen idag används inte konsekvent. Gammal vägvisning sitter kvar och behöver bytas ut.

Cykelkartan informerar precis som cykelvägvisningen, om befintliga möjligheter att cykla. Cykelkartan vägleder och gör staden mer orienterbar och är dessutom ett sätt att marknadsföra särskilda målpunkter i området och cykling i allmänhet³⁰. Dessa målpunkterna tas fram för olika målgrupper utifrån genus, ålder och funktion.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Ta fram en vägvisningsplan	SBK U&T	2017-2018
Skylta upp i enlighet med framtagen plan	SBK U&T	2018 och framåt
Se över behovet av tätortskartor för cykelvägar	SBK U&T	2017-2018



Exempel på cykelvägvisning från Jönköpings tätort

29 Cykelbokslut 2015

30 <https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/43178>



Cykelparkeringar ska ligga nära målpunkter och vara trygga, attraktiva och säkra.

Det finns ett behov av fler cykelställ på befintliga cykelparkeringar och fler platser behöver förses med ställ i centrala Jönköping³¹.

Nya cykelställ som uppförs i Jönköpings kommun ska enbart vara av sådan typ att det går att låsa fast ramen. Detta i kombination med att det på sikt ska vara möjligt med ramlås i existerande cykelställ ökar tryggheten när man parkerar sin cykel. Ungefär hälften av cyklisterna i kommunen upplever att inte finns tillräckligt med stödsäkra cykelparkeringar³². Då behovet av cykelparkering är större på sommarhalvåret ska platser för tillfällig cykelparkering utses.

Lokalisering av cykelparkeringar och belysning ska beaktas vid anläggandet av nya cykelställ för att skapa trygga platser för alla. Mörka platser upplevs ofta som otrygga kvälls- och nattetid i städerna, särskilt av kvinnor och flickor³³. Det är viktigt hur och var belysningsanläggningen placeras eftersom ljus också kan, när det används på fel sätt, orsaka en otrygg känsla. Rätt utformat bidrar belysning till att stärka tryggheten i stadsmiljön, framförallt ur ett jämställdhetsperspektiv³⁴.

Platsen där cykelparkeringar anläggs bör vara på publika platser där mycket folk är i rörelse och nära målpunkten för att öka tryggheten och attraktiviteten. Det är också viktigt att ta hänsyn till nya typer av cyklar såsom lastcyklar när cykelparkering planeras.

Trygga, tillgängliga cykelparkeringar som ligger nära målpunkten kan ge fler cykelresor som annars hade skett med bil. Enbart anläggande av cykelparkeringar vid en arbetsplats kan öka cyklandet till och från arbetet med 8-13%, högsta siffran om cykelparkeringen utgörs av stödsäkra cykelgarage. En undersökning från Holland visar att trygga och bekväma cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknoder kan öka resandet med kollektiva färdmedel med 10%³⁵.

31 Cykelstråk och cykelparkering i stadskärnan

32 Nöjdhetsundersökning 2014

33 An international perspective of the gender dimension in planning for urban safety, C.Dymén & V. Ceccato 2012. I V. Ceccato (ed.) The urban fabric of crime and fear. Springer Science & Risk: om kvinnors erfarenhet och fysisk planering, B. Andersson 2005

34 Jämställdhet på dagordningen, Boverket 2010

35 Bike 'n ride rapporten, 2012 & TRAST, 2007



Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Uppdatera inventeringen som finns av befintliga cykelparkeringar	SBK U&T	2016-
Upprätta en cykelparkeringsplan	SBK U&T	2017-2018
Arbeta utifrån målet att handeln, arbetsplatser och skolor har attraktivt placerade och säkra cykelparkeringar	SBK U&T, SBK Plan & SBK Bygglov	Kontinuerligt från 2017
Bygg långtids-P	SBK U&T och Plan samt entreprenörer	2018-2022
Bygg cykelparkeringar i P-garage	SBK U&T och Plan samt byggherre eller fastighetsägare	2018-2022
Bygg cykelgarage vid resecentrum	SBK U&T och Plan	2017
Fortsätt att två gånger om året rensa cykelparkeringar från cyklar som ingen äger.	TK Parkering	Kontinuerligt
Föregå med gott exempel: förbättra cykelparkeringen vid alla kommunala arbetsplatser	TK fastighet	2018 och framåt



Cykelparkering med tak vid stationen i Månsarp

Insatsområde 6:

Ökad samverkan och samsyn

Mål

- Politiker och tjänstemän ska vara välinformerade om mål och beslut vad gäller cykling
- Upprätta rutiner för samarbete i tidiga skeden i projekt som rör cykelfrågan
- Få fler av tjänstemännen att använda cykel i tjänsten – föregå med gott exempel
- Goda möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik
- Samverkan med Trafikverket och regionala planupprättare

Politiker och tjänstemän ska vara välinformerade om mål och beslut vad gäller cykling

Rutiner för samarbete i tidiga skeden i projekt som rör cykelfrågan ska upprättas av Jönköpings kommun. Olika åtgärder för hållbart resande ska föras in i detaljplaneskedet i samhällsplanering. Ju tidigare gång- och cykelvägnätet planeras, desto mer integrerat blir det i det befintliga nätet. En förutsättning för ökat resande är att gång- och cykelvägnätet är tryggt, gent och knyter an till befintliga målpunkter.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Genomgång av cykelprogrammet för alla förvaltningar	SBK U&T	2017
Genomför en cykelstudieresa med tjänstemän och politiker	SBK U&T	2019
Regelbunden information om cykel med info-fika	SBK U&T	Kontinuerligt när något ska ske/har skett
Genomför cykelseminarium minst vart 4:e år för tjänstemän och politiker i samband med ny mandatperiod	SBK U&T	2019 och vart fjärde år
Verka för att upprätta kommunala cykelpooler som är tillgängliga för alla kommunanställda. Tjänstecyklar ska vara placerade på lättillgängliga och attraktiva platser	SBK U&T	2017 och framåt

Upprätta rutiner för samarbete i tidiga skeden i projekt som rör cykelfrågan

Kontinuerlig planeringsdialog inom kommunen är en viktig förutsättning för att åstadkomma en planering som gynnar gång- och cykeltrafiken. Gång- och cykelfrågorna måste lyftas tidigt och finnas med i hela planeringsprocessen – från översiktsplanering till detaljplanering och bygglovshantering. Ju tidigare i processen en fråga hanteras, desto öppnare är dialogen och därmed blir påverkansgraden större³⁶.

Kommuner som har lyft sitt arbete med cykelfrågor har bl.a. den gemensamma nämnanen att de har en cykelsamordnare. Denna person har det yttersta ansvaret för cykling i kommunen och ser till att cykelfrågor samordnas mellan olika förvaltningar. Cykeln kan prioriteras i samhällsplaneringen och tas i beaktning i de tidiga skedena i planeringsprocessen. Cykelsamordnaren är även kontaktperson för kommuninvånarna, organisationer/aktörer inom cykling, Trafikverket och övriga intressenter. Cykelsamordnaren bör vara observant på att lära sig av, engagera och interagera med personer med olika könsidentitet, ålder och bakgrund som inte ser cykeln som ett naturligt färdssätt i vardagen.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Ta fram rutiner för dialog och möten vid tidiga skeden	SBK U&T och Plan m.fl.	2017 och uppdateras vid behov
Utse en cykelsamordnare	SBK U&T	2018

Få fler av tjänstemännen att använda cykel i tjänsten – föregå med gott exempel

Idag har 43% av kommunens anställda tillgång till tjänstecykel³⁷. För att uppmuntra andra att använda cykel i tjänsten kan Jönköpings kommun agera föregångare och arbeta mot målet att fler använder cykel till olika tjänsteärenden.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Uppföljning av färdmedelsandelarna (i kommunal verksamhet)	SBK U&T	Genomförs jämna år
Uppmuntra tjänsteresor med cykel; arbeta för att resepolicy följs	SBK U&T	Kontinuerligt

36 Hög prioritet för gång- och cykeltrafik i samhällsplaneringen – hinder och framgångsfaktorer, Trivector, 2011

37 Resvaneundersökning 2014



Goda möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik

Ökade möjligheter att kombinera cykel- och kollektivtrafik innebär att bilresor kan ersättas i många fall. Därför är det önskvärt att det ska vara lätt att ta cykeln till bussen eller tåget och att parkera cykeln på ett enkelt och säkert sätt. Större kollektivtrafiknoder i Jönköpings kommun behöver ses över vad gäller behovet av cykelparkering³⁸. Även service vid t.ex. hållplatser och resecentrum behöver ses över. Cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik behöver placeras i nära anslutning till den buss eller det tåg som resan kombineras med. Vid planering av nya bytespunkter och omgestaltning av de gamla är det viktigt att se till att cykelaspekterna finns med tidigt i processen då ägarförhållanden runt stationer och bytespunkter kan vara komplexa. Ett annat sätt att koppla cykel och kollektivtrafik är att öka möjligheten att ta med cykeln på bussen eller tåget, vilket inte kan göras i så stor utsträckning idag. I båda fallen handlar det om hela resan-perspektivet, dvs. att på ett smidigt sätt ta sig från dörr till dörr.

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Kartlägg var det finns behov av att skapa cykelparkeringar vid busshållplatser och resecentrum	SBK U&T	2016-2021
Inventera standard på service för cyklister vid hållplatser och resecentrum	SBK U&T	2017-2018
Åtgärda brister och arbeta utifrån målet att fler cykelparkeringar vid lämpliga hållplatser efter att inventering och kartläggningen är klar	SBK U&T	2017-2022
Verka för att Jönköpings länstrafik upphandlar bussar och tåg med plats för cyklar.	SBK Stab	2018-2022

Samverkan med Trafikverket och regionala planupprättare

Det är Trafikverket som har ansvar för utvecklingen av det statliga nationella vägnätet medan de regionala planupprättarna, Region Jönköping, har ansvar för planeringen av cykelvägar längs det övriga statliga vägnätet. Jönköpings kommun ska genom samarbete framföra de för oss viktiga länkar inom kommunen som ligger utefter statlig väg.





Hur går vi vidare?

Jönköpings kommun har tagit fram ett cykelprogram för att skapa ett ramverk för kommande utvecklingsarbete gällande cykelfrågor. Programmet är antaget i Kommunfullmäktige efter godkännande i Stadsbyggnadsnämnden och särskilt hörande av Tekniska nämnden.

Programmet beskriver nuläge, målsättning och åtgärder som behövs för att öka cyklingen i Jönköpings kommun. Åtgärderna i cykelprogrammet bedöms kunna utföras inom en tidsperiod på 6 år, 2017-2022. Åtgärdernas tyngdpunkt ligger på arbetet i de kommunala förvaltningarna men deras genomförbarhet beror på fortsatt politisk satsning. Cykelprogrammet ska vara vägledande för hela den kommunala verksamheten och hjälpa till att skapa en samsyn på cykelfrågor inom kommunen. Cykelprogrammet tar ett samlat grepp för hur Jönköpings kommun ska arbeta med cykelfrågor.

Målsättningen för att öka cyklingen i Jönköping är ambitiös och kräver satsningar på både cykelinfrastruktur, interna processer och kommunikationsåtgärder. Ekonomiska satsningar på att öka cyklingen betalar sig genom de ökade hälsovinster som uppstår.

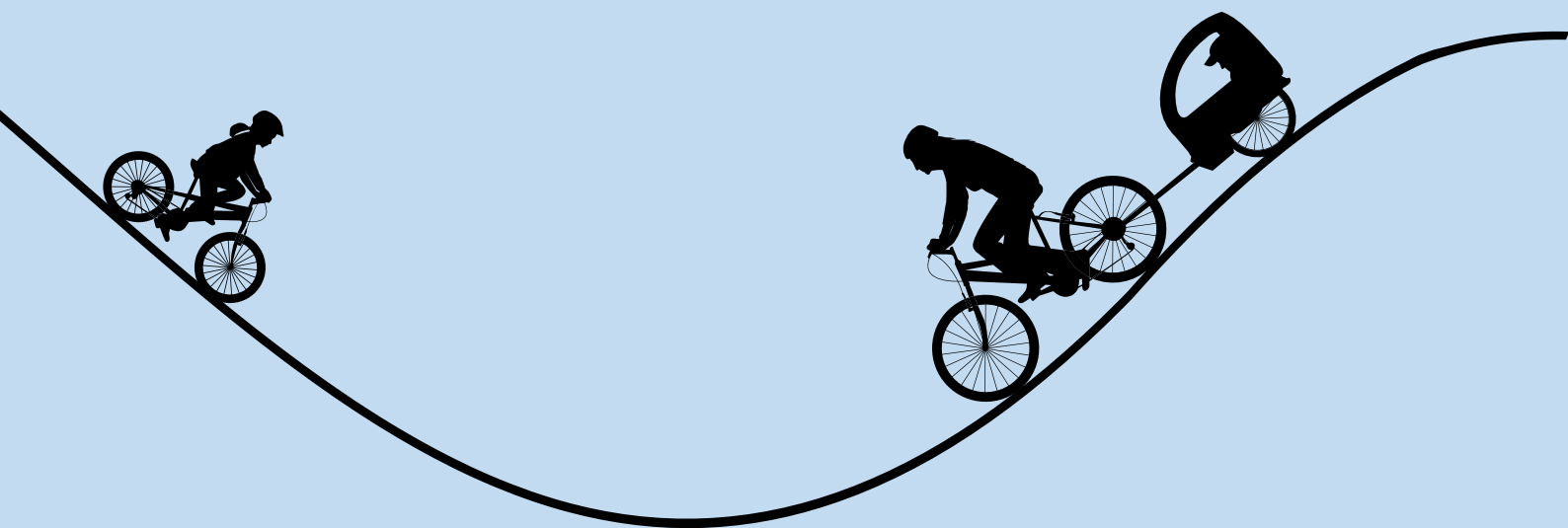
I nästa steg börjar arbetet med åtgärderna för att öka cyklingen i Jönköping. Arbetssätt och rutiner behöver upprättas för att säkerställa att inriktningar och insatsområden följs. Uppföljning av föreslagna åtgärder i detta cykelprogram kommer att göras i Jönköpings årliga cykelbokslut.



GARENS NAME

REMY REMONT

44-555



STADSBYGGNADSKONTORET
Juneporten, V Storgatan 16
Telefon: 036-105000
Hemsida: www.jonkoping.se