

Cykelboks slut 2023

Regionalt cykelbokslut
Jönköpings län 2023

1:a
utgåvan



» Tack vare arbetet med vår regionala cykelstrategi, och nu med cykelbokslutet, har vi tagit stora steg för att lyfta cyklingens roll som ett hållbart och effektivt transportmedel i Jönköpings län. Cykeln är inte bara ett miljövänligt alternativ, utan bidrar också till bättre folkhälsa och minskad trängsel i vårt transportsystem. Vårt mål är att göra cykeln till ett attraktivt val i vardagen för fler invånare, och tillsammans skapa förutsättningar för ökad cykelanvändning i hela länet. «

– Karin Hermansson, Regional utvecklingsdirektör



Sammanfattning

Det görs mycket på kommunal och regional nivå i Jönköpings län för att främja cykling. Färska siffror från det Nationella cykelbokslutet, som har tagits fram av det Nationella cykelrådet, visar dock att cyklingen ser ut att minska i Sverige. Mer kraftfulla strukturella förändringar på en övergripande nationell nivå är nödvändigt och önskvärt.

Detta cykelbokslut är det första samlade bokslutet i länet. Den visar på både likheter och olikheter mellan hur långt kommunerna har kommit i sitt cykelarbete. Olika budgetunderlag, politisk styrning, organisation och det faktum att länet har en stor andel landsbygd med stora variationer i höjdskillnader ger vid handen en del utmaningar.

På flera sätt arbetar kommunerna strategiskt och metodiskt för att öka cyklingen. Flera kommuner har strategiska dokument för ökad cykling och gör kontinuerliga mätningar av cyklistflöden för att inhämta kunskap kring cyklingens utveckling.

Stora variationer i kommunernas cykelarbete är ofrånkomligt och förhoppningen med detta regionala cykelbokslut är att höja lägsta nivån och att kommunerna inspirerar varandra att bli bättre.

Ordlista

Här förklarar vi några av de ord och förkortningar som förekommer i cykelbokslutet.



Bygdeväg

En bygdeväg är en befintlig väg som målas med bredare vägren och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och ta hänsyn till varandra.

Bytespunkt

En bytespunkt är en naturlig mötesplats för byte av färd sätt sett ur ett hela-resan-perspektiv. Bytespunkten ska ge människor goda förutsättningar för att kunna göra hållbara resor som är flexibla samt tids- och kostnadseffektiva.

Cykel

Bokslutet riktar sig mot trampcyklar samt trampcyklar med elassistans. Andra typer av cykelfordon (elfordon utan trampor) eller mopeder omfattas inte.

Cykelbarhet

Med cykelbarhet avses hur cykelvänliga gator och vägar är med hänsyn till upplevd och faktisk trafiksäkerhet. Cykelbarheten avgörs av en vägs hastighet och årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Cykelbokslut

En sammanställning över de cykelfrämjande insatser kopplade till regionala cykelstrategin som har genomförts under året samt indikatorer kopplat till cykel.

Drift

Driftåtgärder är åtgärder som saknar restvärde, till exempel sopning, snöröjning, halkbekämpning, sandupptagning och röjning av växtlighet. Dessa åtgärder är vitala för gång- och cykelvägnätets framkomlighet och tillgänglighet, samt för att minska gåendes och cyklisters singelolyckor.

GCM-passage

Definieras som en ordnad passage för gång och/eller cykel och/eller moped på huvudvägnät för bil inom tätbebyggt område.

NVDB

Nationell vägdatabas sköts av Trafikverket och innehåller alla Sveriges bilvägar, gator, cykelvägar samt en delmängd av gångvägarna.

Regionala cykelplanen

En konkretisering av delar av den regionala cykelstrategin samt en specificering av delar av den regionala transportplanen med syfte att dels peka ut ett regionalt cykelnät för länet, dels prioritera gång- och cykelinvesteringar längs med regional statlig väg.

Regionala cykelstrategin

En grund för ett systematiskt läns-gemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel. Den synliggör också vilka strategiska satsningar och åtgärder som bör prioriteras för att stärka cyklingen i länet på ett effektivt sätt.

Regionala planeringsunderlag för cykling

I samband med arbetet med den regionala cykelplanen har planeringsunderlag kring förutsättningarna för cykling i Jönköpings län tagits fram. Underlaget går att nyttja vid fortsatt planering på regional och kommunal nivå. Kartorna är också användbara för att till exempel planera säkra cykelrutter.

Strada

Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet.

Underhåll

Tekniska åtgärder, som till exempel lagning av potthål och sprickor, avsedda att behålla en gång- och cykelväg i ett sådant tillstånd att den är framkomlig och tillgänglig.

Läshänvisning

Bakgrund	7	Goda exempel	26
Kapitlet beskriver syftet med bokslutet.		Kapitlet beskriver några insatser som har haft god effekt på ökad cykling och som kan agera inspirerande exempel att ta efter.	
Metodbeskrivning	8	Prioriteringar för kommande år	28
Kapitlet beskriver de metoder som använts för att samla in den data som ligger till grund för bokslutet.		Kapitlet presenterar vilka insatser som ska prioriteras kommande år.	
Nulägesbeskrivning av cyklingen i länet	9	Status för cykelbokslutets indikatorer	31
Kapitlet redogör för utfallet av de indikatorer som har kunnat mätas.		Beskrivning av status för var och en av bokslutets indikatorer.	
Region Jönköping läns insatser under 2023	25	Referenser	32
Kapitlet beskriver de insatser som regionen har genomfört under föregående år med bäring på cykel i länet.		Beskrivning av de källor som har använts i cykelbokslutet.	

Bakgrund

Den regionala cykelstrategin för Jönköpings län antogs den 7 juni 2022 och siktar mot år 2035, vilket också är målar för Jönköpings läns regionala utvecklingsstrategi. Den regionala cykelstrategin inbegriper såväl vardagscykling som cykling kopplad till rekreation eller besöksnäring.

Utifrån visionen om att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Jönköpings län så har tre målområden pekats ut:

- Fler korta vardagsresor ska göras med cykel.
- Sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet.
- Stärkt samverkan kring cykling på länsnivå.

Uppföljning av cykelstrategins mål

Region Jönköpings län ansvarar för att årligen göra en uppföljning av den regionala cykelstrategin. Det här är första året som ett regionalt cykelbokslut tas fram och är en redogörelse för utvecklingen av cykling i länet och motsvarar en uppföljning och uppdatering av strategins mål och genomförandedel.

Genom att jämföra och analysera länets utveckling kopplat till cykling kan vi se trender i förhållande till cykelstrategins mål, sätta fokus på viktiga insatsområden och få länets aktörer att utvecklas genom benchmarking.



Foto: Johan Werner Avby.



Foto: Johan Werner Avby.

Metodbeskrivning

Det regionala cykelbokslutet har sammanställts med hjälp av olika källor. I flera fall har vi hämtat statistik från officiella källor, öppna för alla i de fall som det har gått att redovisa resultat på regional nivå. I vissa fall har vi dock fått nöja oss med nationell statistik där regional och kommunal statistik saknas.

Länets tretton kommuner har fått svara på en enkät för att kartlägga hur de arbetar med drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Andra källor som ger svar på våra indikatorer har varit STRADA, Brå, Trafikverket, Trafikanalys, regionala planeringsunderlag för cykling, SCB, NVDB, regional RVU samt samtal med länets kommuner.

Nulägesbeskrivning av cyklingen i länet

De indikatorer som presenteras i detta bokslut ska på ett samlat sätt beskriva nuläget i länet vad gäller cykelarbete hos framför allt kommunerna. Både enskilt och samlat ska de vara viktiga indikationer på om utvecklingen i hela länet är positiv eller om det krävs insatser för att accelerera arbetet. Inom varje indikator finns flera uppföljningsmått.

Följande indikatorer presenteras i detta bokslut:

- Resor med cykel
- Hälsa och säkerhet
- Individuella förutsättningar
- Investeringar och styrmedel
- Funktionell cykelinfrastruktur
- Drift och underhåll
- Samverkan/näringsliv



Foto: Mari Widetoft.

Resor med cykel

Under 2022 låg cykelandelen på samma nivå som 2023, alltså sju procent för samtliga ärendetyper. Däremot har marknadsandelen för hållbart resande ökat något från 25 till 27 procent till 2023.

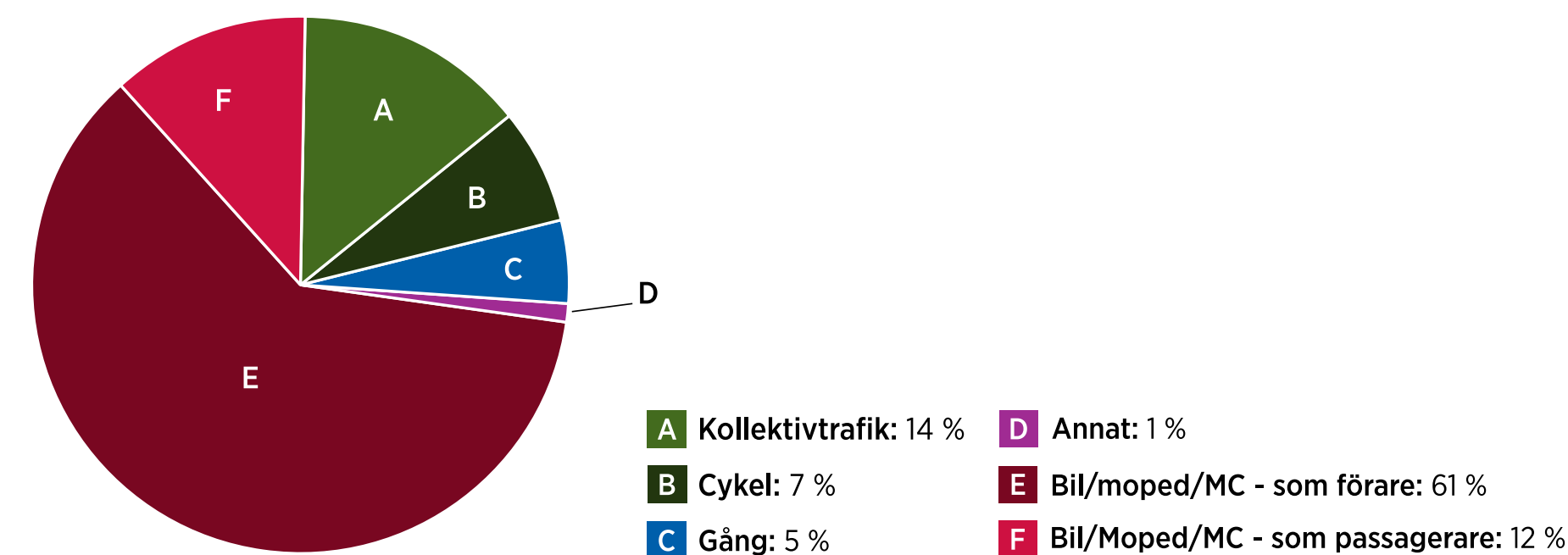
Tittar vi på utvecklingen sedan 2014 så har det inte skett några större förflyttningar av något trafikslag i Jönköpings län.

6

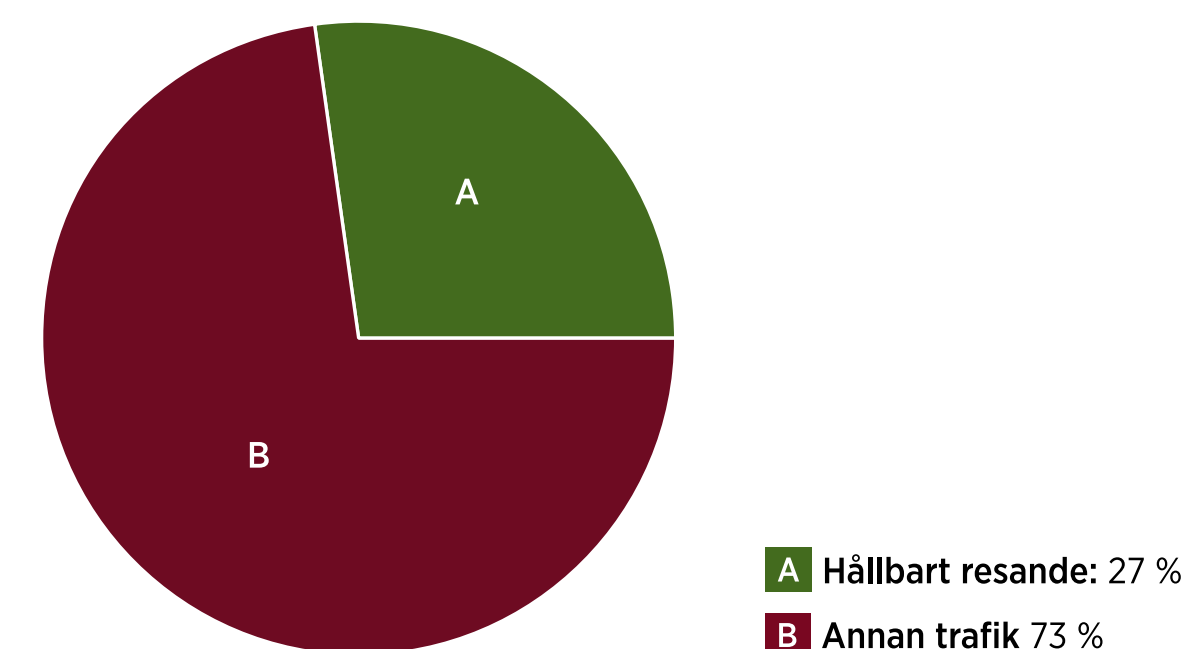
av länets 13 kommuner gör kontinuerliga mätningar av cykelflöden, antingen via fasta eller mobila mätare.

Höglandskommunerna (Aneby, Eksjö, Sävsjö, Vetlanda och Nässjö) deltar gemensamt i en förstudie inom cykelmätning för att möta utmaningarna i bristen på trafikdata för cykel. Målsättningen är att det ska leda till nya tekniska lösningar som ska ligga till grund för bättre beslutsunderlag och möjligheter att följa upp fastställda mål om ökad andel cykelresor.

Färdmedelsfördelning alla ärendetyper Jönköpings län 2023



Marknadsandelar



Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Resor med cykel

Om vi endast tittar på arbetspendling så har marknadsandelen för hållbart resande ökat med två procentenheter även där. Här har dock andelen cykel ökat med en procentenhet till 2023. För arbetspendling så sker fler resor med cykel – nästan dubbelt så hög andel som för alla ärendetyper.

41 procent av de svarande i Kollektivtrafikbarometern har fem km eller kortare till sitt arbete från hemmet.

Analys

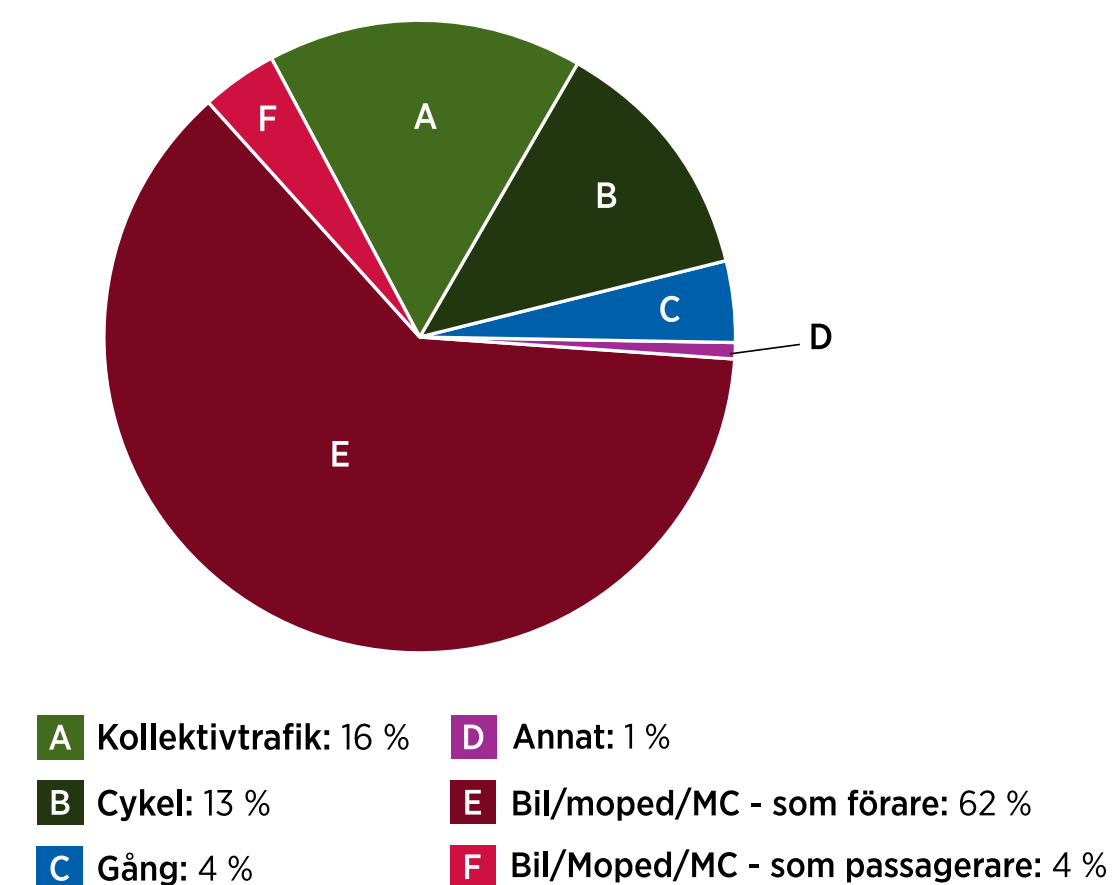
Även om kunskapen ökar bland flera kommuner kring cyklingens utveckling genom bland annat cyklistmätningar så ökar inte cyklingen i den utsträckning som det behöver. Denna utmaning delas också nationellt då det ser ut som att cyklingen inte ökar i Sverige.

Vi ser dock i Kollektivtrafikbarometern, och i många resvaneundersökningar, att potentialen är väldigt god för just cykel då många invånare bor nära sina arbeten. En kombination av bra cykelinfrastruktur och beteendepåverkan är nödvändigt för att nyttja denna potential.

41 %

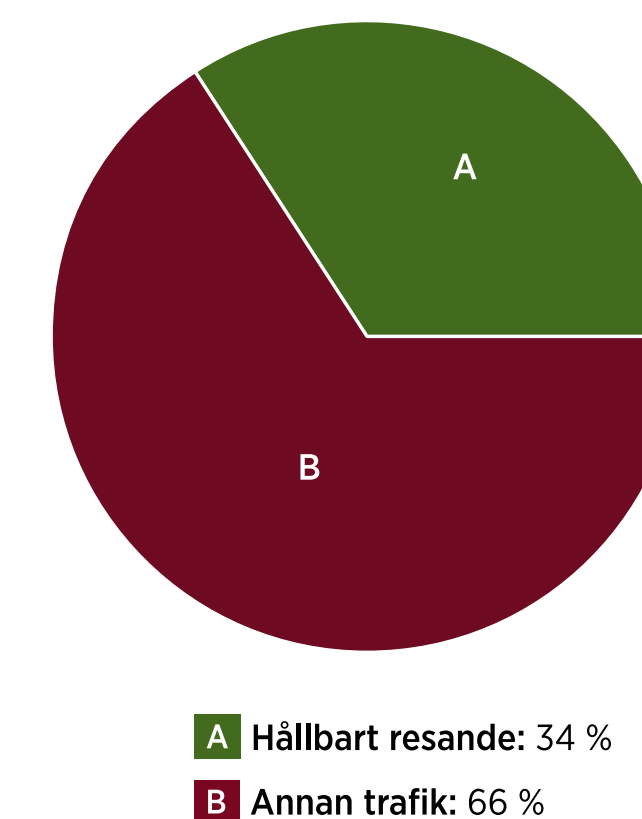
av respondenterna i Kollektivtrafikbarometern har fem km eller kortare till sitt arbete från hemmet.

Färdmedelsfördelning Jönköpings län 2023
Arbetspendling



Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Marknadsandelar arbetspendling



Hälsa och säkerhet

Antal skadade cyklister i trafiken kan indikera brister i infrastrukturen. Det är därför ett intressant mått att undersöka. Det finns dock ett stort mörkertal i skador som aldrig rapporteras i de fall sjukvården inte uppsöks.

Av de inrapporterade skadorna per kommun har Tranås störst andel (nio procent) allvarligt skadade av sin totalsumma. Vetlanda har en andel på sex procent och övriga kommuner fem procent eller därunder. Länets kommuner är inte överrepresenterade vid en nationell jämförelse vad gäller olycksstatistik.

6

av länets 13 kommuner har tillgång till olycksstatistik, som bland annat används för att definiera var det finns ett behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder och i strategisk planering.

Antal rapporterade skadade cyklister i Strada för Jönköpings län 2023

Kommun	Totalsumma
Jönköping	124
Värnamo	70
Vetlanda	49
Tranås	44
Eksjö	39
Nässjö	38
Gislaved	23
Sävsjö	19
Vaggeryd	16
Habo	9
Aneby	6
Gnosjö	2
Mullsjö	1
Okänt*	32
TOTALSUMMA	472

* Den okända posten utgör inrapporterade skador där det saknas information om var inom länet det har skett.

Källa: Strada.

Analys

Mindre än hälften av länets kommuner har tillgång till olycksstatistik. För att få bättre kunskaper kring var trafiksäkerhetshöjande åtgärder bäst prioriteras bör fler kommuner använda sig av olycksdata.



Individuella förutsättningar

Den sammanlagda försäljningen av cyklar och elcyklar i Sverige har haft en fallande trend sedan år 2015 (Miljöbarometern). Cykelförsäljningen går dock i vågor som delvis kan förklaras av pandemi, elcykelpremie eller komponentbrist. Den sammanlagda cykelförsäljningen är nu betydligt lägre än någon gång tidigare under mätperioden. Under denna period har samtidigt Sveriges befolkning ökat med 15 procent, vilket innebär att minskningen per capita är större.

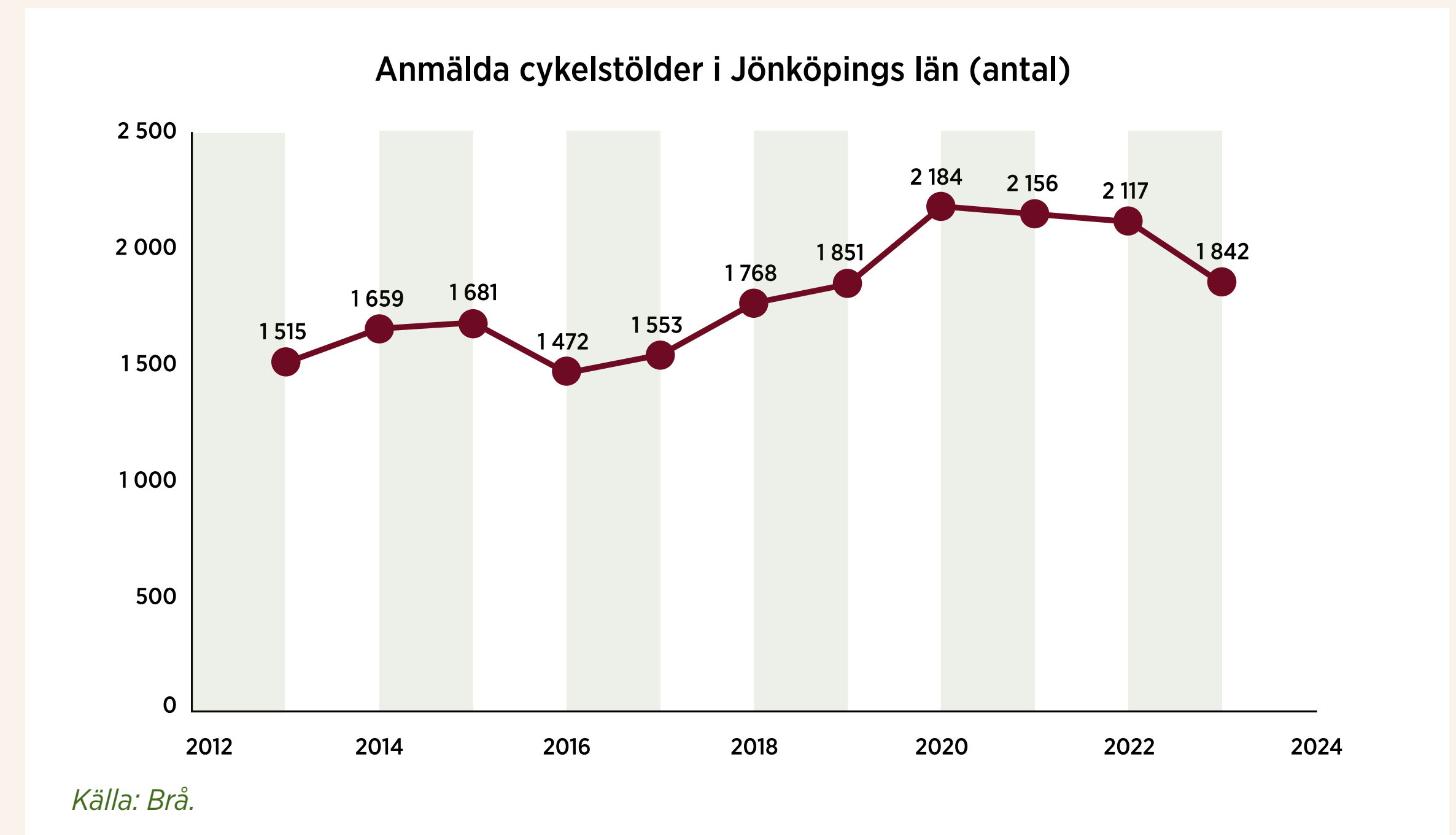
Självrapporterad utsatthet för cykelstöld

Nationella trygghetsundersökningen visar att 10,4 procent av respondenter för Jönköpings län anger att de blivit utsatta för cykelstöld. Det kan jämföras med rikssnittet som ligger på 10,0 procent.

Det har varit en uppåtgående trend i anmälda cykelstölder från 2016 till 2020. Från 2020 har antalet stölder visat en nedåtgående trend. Andelen elcykelinnehav har ökat sedan 2020, trots det ser vi en vikande trend i länet på antal cykelstölder.

10,4 %

av respondenter för Jönköpings län anger att de blivit utsatta för cykelstöld.





Individuella förutsättningar

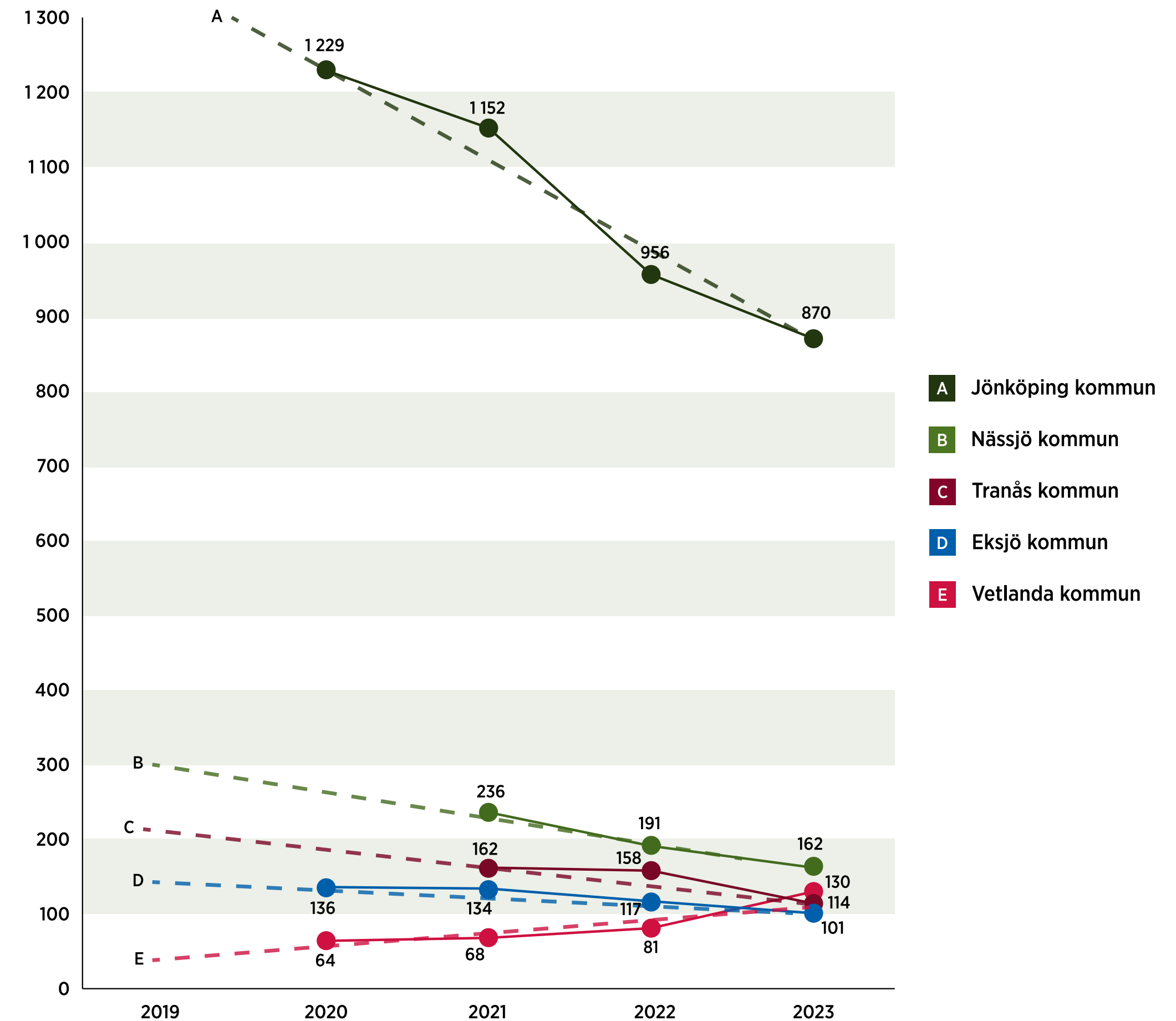
Jönköping uppvisar en tydlig nedåtgående trend i antal cykelstölder. Eksjö, Nässjö samt Tranås har svagare nedåtgående trender. Vetlanda har dock en uppåtgående trend i antal cykelstölder sedan 2020.

Nationellt är det en procent av elcykelstölderna som blir uppklarade (vanliga cyklar och annan cykel än elcykel noll procent). Det finns ett stort mörkertal i cykelstölder som aldrig rapporteras till polis.

Analys

Tillgång till cykel, risk för stöld samt upplevd risk för stöld har stor påverkan på den enskilde cyklistens möjlighet till cykling. Säkra publika cykelparkeringar samt goda möjligheter att parkera cykeln säkert vid hemmet och vid arbetsplatsen är viktiga faktorer för att öka cyklingen.

Kommunala trender för cykelstölder (antal)



Källa: Brå.



Investeringar och styrmedel

Totalt har 3,7 miljoner kronor beviljats i regionala projektmedel för pågående cykelinsatser där flera parter samarbetar i regionen under 2023. Däribland projekt kring trafiksäker trafikmiljö utanför skolor samt en förstudie kring cykelmätning på höglandet.

Omkring 110 miljoner kronor i cykelfrämjande åtgärder har gjorts i form av statliga investeringar i det pågående byggprojektet med en ny gång- och cykelväg i samband med vägbygge mellan Nässjö och Eksjö, som förväntas stå klar 2025.

Upparbetningen av den statliga medfinansieringen är god. Kommunerna har fått i gång processerna bra kring att söka medel ur potten.

6

av länets 13 kommunala arbetsgivare samt regionen erbjuder förmånscyklar till sina anställda.

Kommuner som byggt gång- och cykelvägar (GC) inom kommunalt väghållarskap kopplat till Statlig medfinansiering 2023

Kommun	Byggda gång- och cykelvägar
Eksjö kommun	- GC utmed Grevgatan
Gislaved	- GC utmed Baldersvägen - GC utmed Ågatan Anderstorp - GC utmed Baldersvägen Gislaved
Habo	- GC utmed Skolgatan
Nässjö	Fortsatt utbyggnad av GC utmed: - Järnvägsgatan - Tuvegatan - Isåsagatan - Sjöbergsvägen - Kyrkogatan (Forserum)
Värnamo	- GC i anslutning till ny skola - Västra skolan

För att kommunerna ska investera och bygga mer gång- och cykelvägar så finns det pengar avsatta i den Regional transportplanen som kommunerna kan söka och dessa ger ett bidrag på 50 % av investeringskostnaden - det är det som kallas "Statlig medfinansiering".

Investeringar och styrmedel

Majoriteten av kommunerna har strategier för drift och underhåll av gång- och cykelvägar samt cykelplaner/cykelstrategier.

På frågan ”Hur anser ni att GC-vägar prioriteras i jämförelse med bilvägar i kommunen?” blev medelvärdet 3,8 för samtliga kommuner där 1 motsvarade *Inte alls* och 5 motsvarade *Hög omfattning* (Tranås saknas).

Kommun	Framtagen cykelplan/cykelstrategi	Utpekad strategi kring drift och underhåll av GC-vägar
Aneby	JA	JA
Eksjö	JA	JA
Gislaved	JA	JA
Gnosjö	NEJ	JA
Habo	JA	JA
Jönköping	JA	NEJ
Mullsjö	NEJ	NEJ
Nässjö	JA	JA
Sävsjö	JA	NEJ
Tranås	JA	JA
Vaggeryd	JA	NEJ
Vetlanda	NEJ	NEJ
Värnamo	NEJ	NEJ



Analys

Kommunerna i länet anser att gång- och cykelvägar prioriteras framför bilvägar i sina kommuner. Men för att arbeta mer strategiskt med cykelfrågor behöver fler kommuner ta fram cykelstrategier och/eller cykelplaner.

Foto: Johan Werner Avby.

Investeringar och styrmedel

Förmåncyklar får fler att välja cykeln

Att erbjuda förmåncyklar har visat sig vara ett effektivt sätt för att få fler anställda att börja cykelpendla.

Jönköpings kommun gjorde efter deras första runda med förmåncyklar 2018 en resvaneundersökning som visade hur de anställdas arbetspendling förändrats efter introduktionen av förmåncyklar. Det visade sig att efter införandet av förmåncyklar så ökade andelen cykelpendling från 18 procent till 47 procent, där framförallt elcykeln tycks ha tagit andelar från främst bilpendlingen men i viss mån även kollektivtrafiken.

Flera kommunala arbetsgivare i länet fick genom projektet ATTRACT stöd i införande av förmåncyklar i sina organisationer och erbjuder nu detta vilket kan inspirera fler kommuner att ta efter.

Projektet tog även fram en handledning för arbetsgivare för att ge råg i ryggen inför beslut om införande.

[Läs handboken om förmåncyklar för arbetsgivare](#)



Analys

Att erbjuda förmåncyklar har visat sig vara ett effektivt sätt för att få fler anställda att börja cykelpendla. Flera kommunala arbetsgivare i länet erbjuder detta och kan inspirera fler kommuner att ta efter.

Foto: Johan Werner Avby.



Funktionell cykelinfrastruktur

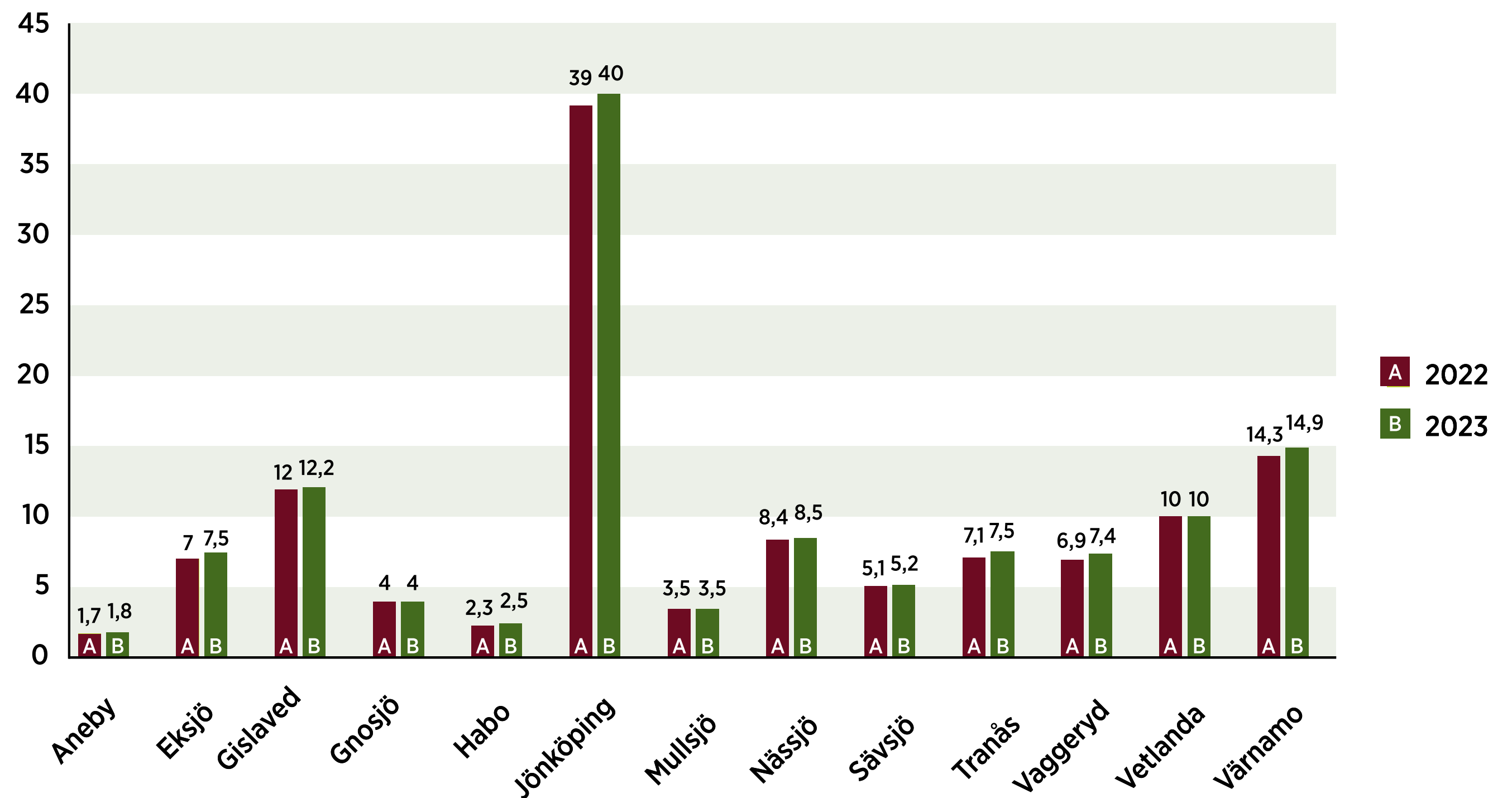
Andelen cykelvägar

Andelen cykelvägar är låg i länet som helhet, knappt 12 procent av den asfalterade väginfrastrukturen, vilket beror på att länet är ytmässigt stort med hög andel landsbygd.

10

av länets 13 kommuner byggde ut sitt nät av cykelvägar mellan år 2022 och 2023.

Antal mil cykelväg per kommun



Källa: NVDB.



Funktionell cykelinfrastruktur

Cykelturism

Jönköpings län har idag flera befintliga cykelleder. De består av både korta och långa leder med varierande skyltning, komfort och underhåll. Men i nuläget finns inga kvalitetssäkrade cykelleder för turism i länet. För att en led ska bli kvalitetssäkrad enligt Trafikverkets kriterier behöver man ansöka och visa att leden uppfyller kriterierna för kvalitetssäkring, attraktivitet och kommunikation. Trafikverket i den aktuella regionen gör en bedömning av ansökan och därefter görs en helhetsbedömning av en nationell referensgrupp för cykelturism. När bedömningen är klar kan leden godkännas och märkas ut.

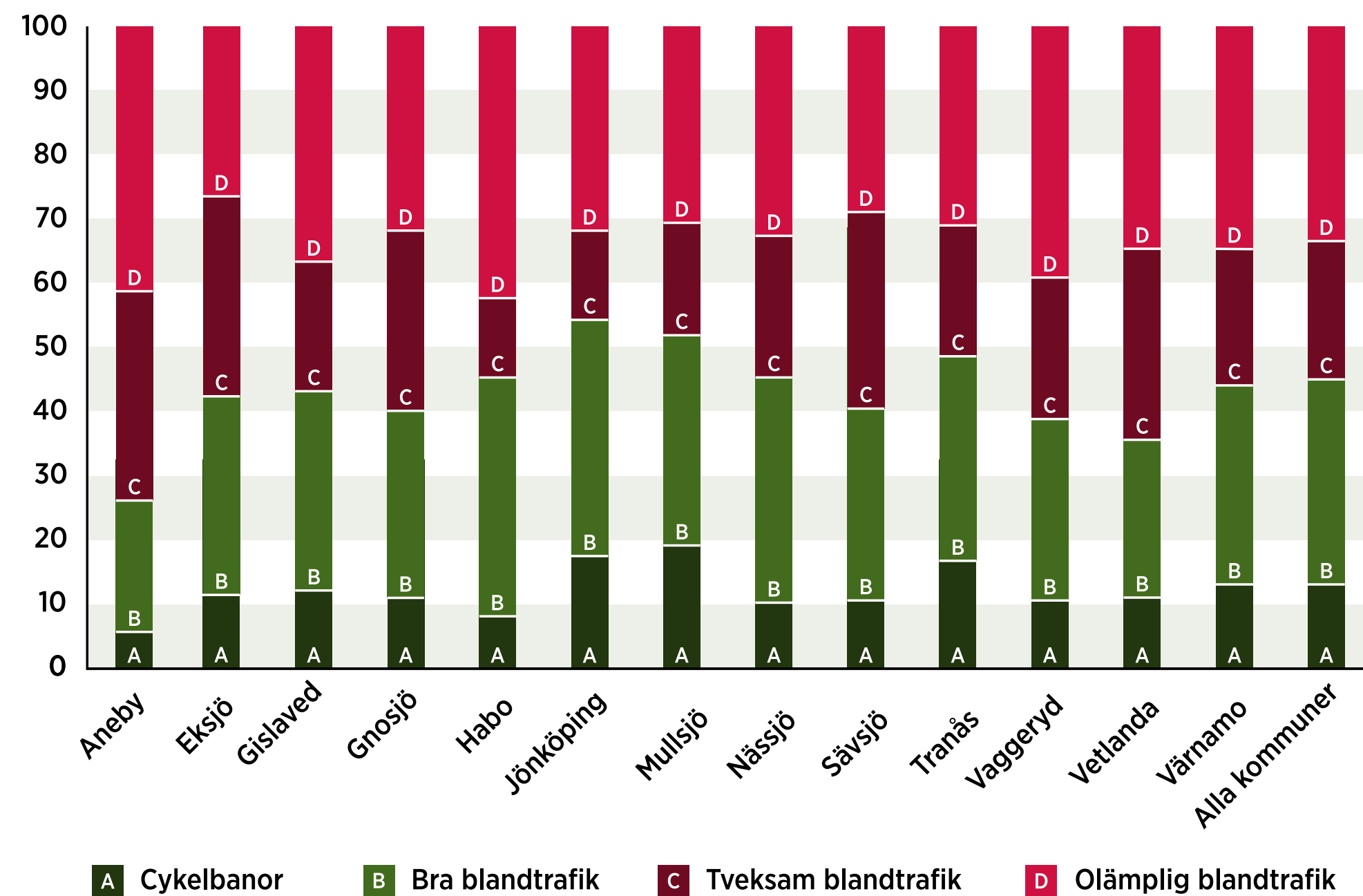


Foto: Peter Appelin / Mediabank Destination Jönköping.



Funktionell cykelinfrastruktur

Cykelbarhetskategori per kommun



Källa: Regionalt planeringsunderlag för cykling.

Cykelbarhet

Cykelbarheten på det asfalterade vägnätet är betydligt högre i tätbebyggda områden än på landsbygden, eftersom länet har en hög andel grusvägar.

Cykelbarheten varierar relativt mycket mellan länets kommuner. En standard med bra blandtrafik växlar från drygt 25 procent i Aneby kommun till knappt 55 procent i Jönköpings kommun. De kommuner som har en hög andel landsbygd har i allmänhet en lägre andel cykelbara vägar. Detta beror sannolikt främst på att vägarna på landsbygden har en hög tillåten hastighet, men i viss mån även på vägarnas trafikering. Det asfalterade vägnätet i tätorterna består i hög utsträckning av bostadsgator med goda förutsättningar för blandtrafik.

I länets kommunhuvudorter är andelen cykelbara vägar hög. Andelen cykelväg varierar mellan 20 och 30 procent, de vägar som har så pass låg hastighet och trafikering att de klassas som bra blandtrafik utgör mellan 35 och 55 procent av vägnätet.



Funktionell cykelinfrastruktur

Säkra GCM-passager

En GCM-passage (gång, cykel och mopedtrafik) kan vara både bevakad, i form av signalreglering och obevakad och klassificeras vara av god kvalitet om den är planskild eller om 85 % av bilisterna passerar i maximalt 30 km/h. En GCM-passage anses vara av mindre god kvalitet om 85 % av bilisterna passerar i maximalt 40 km/h. Om inget av det är uppfyllt, så är passagen av låg kvalitet.

I Jönköpings län finns 3 254 registrerade passager, enligt Trafikverkets klassning. Den största andelen av dem, 66 procent, är röda och har låg kvalitet.



Totalt antal passager i länet



Låg kvalitet

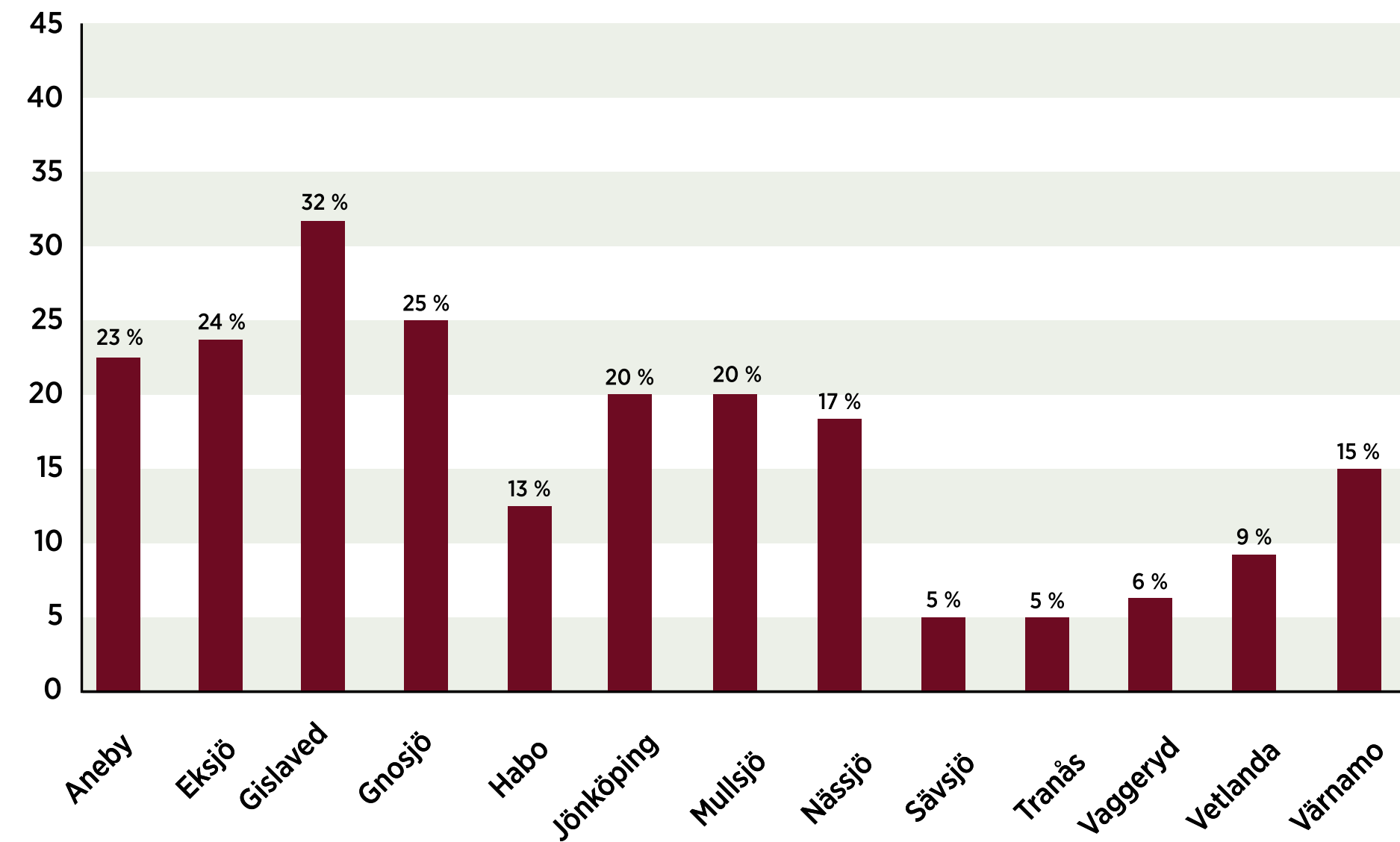


Mindre god kvalitet



God kvalitet

Andel passager av god kvalitet i förhållande till totalt antal passager per kommun



Källa: Trafikverket.

Analys

Jönköpings län är ett glest län med hög andel landsbygd. Det skapar utmaningar för god kvalitet och trafiksäker cykelinfrastruktur då stora delar av vägnätet är antingen grusvägar eller vägar med hög tillåten hastighet och/eller hög trafikering. Ett alternativ på asfalterade vägar med lägre trafikering är så kallade bygdevägar. De kan skapas snabbt, är kostnadseffektivt och förbättrar trafikmiljön för cyklisten.



Drift och underhåll

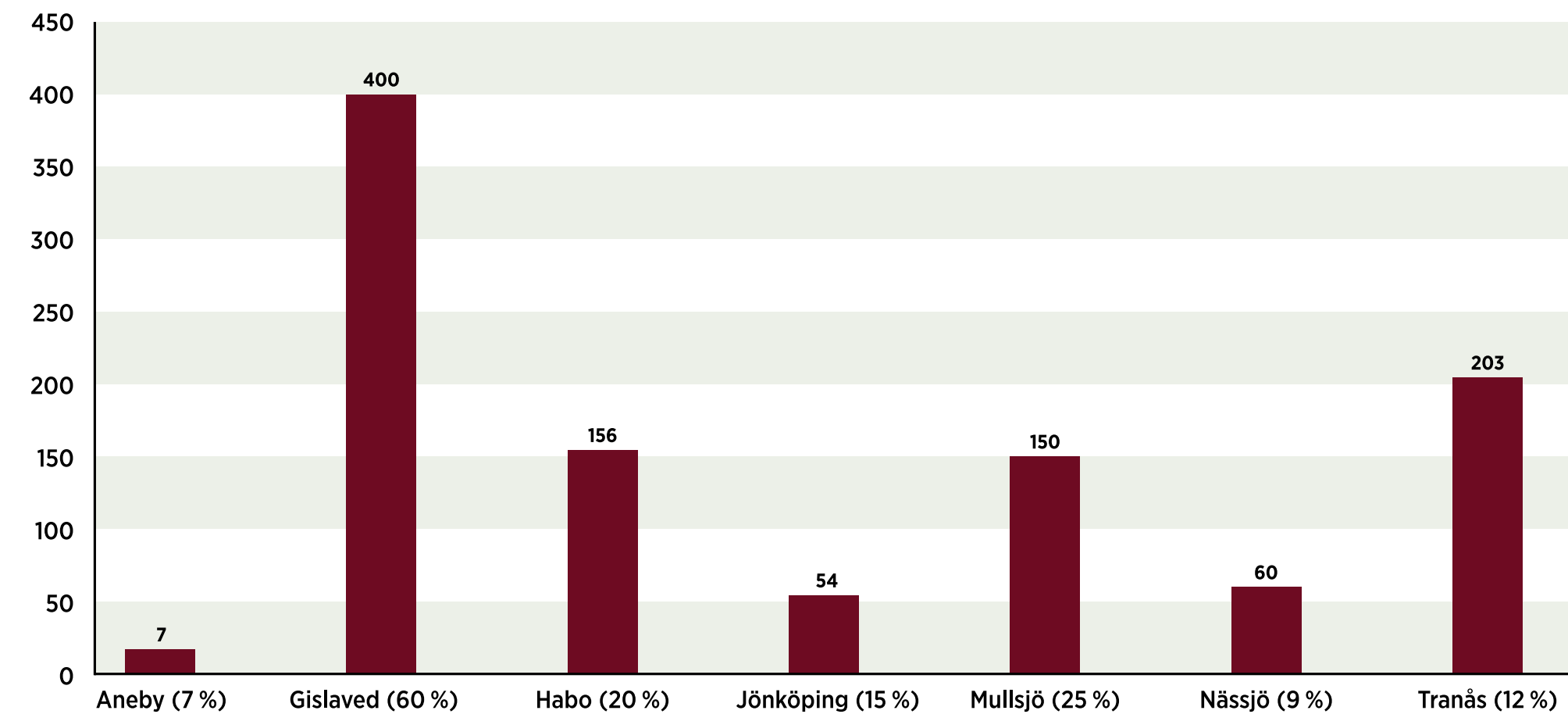
I snitt budgeteras det 147 kr/invånare för drift och underhåll av gång- och cykelvägar i länets kommuner (baserat på svar från sju kommuner). Dock förekommer det stora variationer mellan kommunerna, där Aneby är lägst med 7 kr/invånare till Gislaved som ligger högst med 400 kr/invånare.

31 procent av kommunerna i länet anser att de prioriterar gång- och cykelvägar i hög omfattning i jämförelse med bilvägar i sin kommun.

Samtliga kommuner i länet genomför kontinuerliga inventeringar av eventuella brister på sina gång- och cykelvägar (svar saknas från Värnamo).

De flesta kommuner har antingen bibehållit eller förbättrat medborgarnas uppfattning om säkerheten på gång- och cykelvägar från 2022 till 2023, där endast några kommuner saknar uppdaterade siffror.

Budgeterat för drift och underhåll i kronor per invånare/kommun



Andel av total budget för drift och underhåll som går till gång- och cykelvägar (kr/invånare). Inom parentes den procentuella fördelningen av total budget.

Analys

Det är stora skillnader i budget för drift av gång- och cykelvägar mellan kommunerna. Kommuner med låg driftbudget bör inspireras av kommuner som både anser sig prioritera gång- och cykelvägar och som även har en tillåtande budget.



Samverkan/näringsliv

Samverkan mellan olika aktörer med bäring på cykling i länet är avgörande för att cyklingen ska öka.

Regional cykelplan

Regionen ska fortsatt vara en regional motor som kartlägger och ger förutsättningar för mer samverkan inom cykling – för ökad och säker cykling i hela länet.

Regionalt cykelnätverk för bästa praxis

En viktig arena för samverkan inom cykling är det regionala cykelnätverket som Regional utveckling samordnar. Med fyra träffar per år med olika teman samtalar och utbyter länets kommuner, Länsstyrelsen i Jönköping län, Trafikverket samt Länstrafiken idéer och kunskap. Syftet med nätverket är kunskapsöverföring av bästa praxis och skapa samverkar som kan öka statusen på cykel i hela länet genom olika aktörer.

Olika perspektiv ger större förståelse

Involvering av intressenter som lokala cykel-föreningar och klubbar för att få insikter och feedback från cyklister kan komplettera den statistik som redan inhämtas från exempelvis kommunala resevaneundersökningar. Att inhämta åsikter och önskemål från olika typer av cyklister är viktigt för att förstå var i cykelinfrastrukturen det kan finnas stora vinster genom förbättringar.

Att påverka arbetspendlingen för mer cykling handlar till stor del om att engagera lokala företag och arbetsgivare i att främja cykling genom att erbjuda exempelvis cykelparkeringar, duschmöjligheter, cykel som förmån och andra incitament.

Jönköpings län bjuder på många guldkorn för cykelturisten och potentialen för ökad omsättning är god för näringsliv som ser denna möjlighet tillsammans med länets turistnäring.



Foto: Chris Lanaway.



Samverkan/näringsliv

Näringslivet har en viktig roll

En bra samverkan mellan näringsliv och ökad cykling i Jönköpings län kan uppnås genom en kombination av strategiska åtgärder och samarbeten mellan lokala intressenter. Här är några förslag på hur detta kan ske.

- 1 Infrastrukturstyrningar**
Kommuner och företag kan samarbeta för att investera i cykelvänlig infrastruktur, såsom säkra cykelbanor, cykelparkeringar och cykelstationer. Exempelvis kan företagen bidra ekonomiskt eller med mark till cykelvägar som förbättrar anslutning mellan bostadsområden och arbetsplats.
- 2 Arbetsplatsinitiativ**
Företag kan införa förmåner och incitament för anställda som väljer att cykla till jobbet. Detta kan inkludera cykelbidrag, tillgång till omklädningsrum och duschar, och belöningssystem för de som cyklar regelbundet.
- 3 Samarbete med lokala organisationer**
Näringslivet kan samarbeta med lokala cykelorganisationer och idella föreningar för att arrangera cykelevenemang, kampanjer och utbildningsprogram som främjar cykling.
- 4 Kommunikation och marknadsföring**
Genom att marknadsföra fördelarna med cykling, både för hälsa och miljö, kan företag och kommuner tillsammans skapa en positiv attityd till cykling. Informationskampanjer kan också rikta sig mot att öka medvetenheten om de nya cykelvänliga infrastrukturerna och tjänsterna.
- 5 Offentliga och privata partnerskap**
Det offentliga kan samarbeta med privata företag för att finansiera och driva cykelprojekt. Detta kan inkludera allt från cykeldelningssystem till cykelvägar som förbättrar anslutningen mellan viktiga kommersiella områden.
- 6 Teknologiska lösningar**
Implementering av smarta lösningar som cykelräknare, appar för cykelpendlare och realtidsinformation om cykelvägnätet kan förbättra cykelupplevelsen och göra det enklare för människor att välja cykeln.
- 7 Utveckling av cykelturism**
Näringslivet kan dra nytta av och stödja cykelturism genom att erbjuda tjänster och produkter som rikta sig till cykeltursister såsom cykeluthyrning, guide turer och cykelvänliga boenden.
- 8 Engagera lokala företag**
Lokala företag kan bidra genom att bli "cykelvänliga företag", vilket innebär att de erbjuder rabatter eller andra förmåner till cyklister, eller genom att sponsra cykelrelaterade projekt och evenemang.

Analys

Genom att implementera dessa strategier kan det skapas en stark och hållbar samverkan mellan näringslivet och ökad cykling i Jönköpings län, vilken kan leda till att förbättra folkhälsa, minskad trafikbelastning och en mer hållbar livsmiljö.

Region Jönköping läns insatser under 2023



I juni 2023 invigdes en ny 4,7 kilometer gång- och cykelväg mellan Skillingaryd och Linnerydsbadet.
Foto: Vaggeryds kommun, Christin Henryd.

För att vi som region ska kunna växla upp vårt arbete kring cykling har projektet "Regional cykelsatsning för Jönköpings län" beviljats 3,25 miljoner kronor till och med år 2024. Den regionala cykelsatsningen genomförs som en rad olika insatser vilka är samlade under tre olika delprojekt – regional cykelplan, kartläggning och mätning samt nätverk och aktiviteter. På det här sättet har regionen haft möjlighet att växla upp sitt arbete med cykelfrågor och genomföra en tydlig satsning på att stärka cyklingen i länet under de kommande åren.

Regional cykelplan

Under 2023 togs det fram en regional cykelplan för Jönköpings län med syfte att konkretisera delar av den regionala cykelstrategin och delar av den regionala transportplanen. I den regionala cykelplanen pekar Region Jönköpings län ut ett regionalt cykelnät för länet och anger vilka brister i gång- och cykelinfrastruktur utmed regionala statliga vägar mellan tätorter som bör prioriteras för åtgärder.

Regionala planeringsunderlag för cykling

I samband med arbetet med den regionala cykelplanen har planeringsunderlag kring förutsättningarna för cykling i Jönköpings län tagits fram. Underlaget går att nyttja vid fortsatt planering på regional och kommunal nivå. Kartorna är också användbara för att till exempel planera säkra cykelrutter.

Regionalt cykelnätverk

För att stärka samverkan kring cykling på länsnivå skapades ett regionalt cykelnätverk där länets samtliga kommuner, Trafikverket och Länstrafiken har en gemensam arena för att dela kunskap med varandra och diskutera viktiga frågor för att höja statusen för cykling. Nätverket har träffats fem gånger under året. Tema för dessa träffar har varit barns cykling till och från skola, kombinationsresor, cykling och besöksnäring samt bytestpunkter för mobilitet.

[Besök
kartbaserat
planeringsunderlag
här](#)

Goda exempel

Förmånscyklar får fler att resa hållbart till arbetsplatsen

Sävsjö kommun har under 2023 valt att göra insatser för att uppmuntra och underlätta arbetspendling med cykel, vilket resulterade i att de nu erbjuder förmånscyklar till sina anställda.



”Det viktigaste är att skapa förutsättningarna för att medarbetarna ska välja cykel och som arbetsgivare går det att göra med relativt små medel.”

– Linda Ståhlgren,
Hållbarhetsansvarig
Sävsjö kommun.

Foto: Sävsjö kommun.

Det började med att kommunen deltog i projektet ATTRACT där de anställda fick möjlighet till att bland annat låna elcyklar. I utvärderingen uppmärksammades det att flera medarbetare som i vanliga fall tog sig till arbetet med bil, nu valde att cykla.

Många återgick dock till bil igen efter projektets slut, då förutsättningarna inte fanns för att exempelvis investera i en egen elcykel. Det resulterade i ett förslag till politiken att erbjuda förmånscyklar för alla kommunens anställda.

Totalt har 106 medarbetare valt att leasa en förmånscykel och det är en uppskattad förmån. Linda Ståhlgren, hållbarhetsansvarig på Sävsjö kommun anser att insatserna för arbetsgivaren är små i relation till utdelningen.

– Som arbetsgivare kräver det inte direkt så stora insatser, viss löpande administration så som löneadministration samt vissa administrativa punktinsatser i anslutning till beställningstillfället. Men det finns bra leverantörer på marknaden och det ger otroligt mycket tillbaka. Det skapar förutsättningarna för många att välja cykeln som pendlingsfordon, förklarar Linda.

Förutom erbjudandet med förmånscyklar har kommunen även fokuserat på att inventera cykelparkeringarna vid arbetsplatserna för att säkerställa att de är trygga, vilket också är en förutsättning för att fler ska välja cykeln. Under 2023 deltog även Sävsjös grundskolor i Trafikkalenderns tävling gå, cykla eller åk kollektivt till skolan. Det resulterade i att barnen blev ambassadörer för att cykla och påverkade även sina föräldrar att välja cykeln.

Beteendeförändring efter lyckat pilotprojekt

I Helsingborgs stad har man i ett pilotprojekt testat att uppmuntra mer aktiva färdmedelsval för skolresor.

Genom den digitala plattformen resvana har man med beteendevetenskapliga tekniker uppmuntrat föräldrar och skolpersonal att välja exempelvis cykeln i stället för bilen. Initiativet ingick i en större satsning för att stärka hälsosamma och miljövänliga resvanor, för att främja skolresultaten samt för att skapa en tryggare och hållbarare skolmiljö.

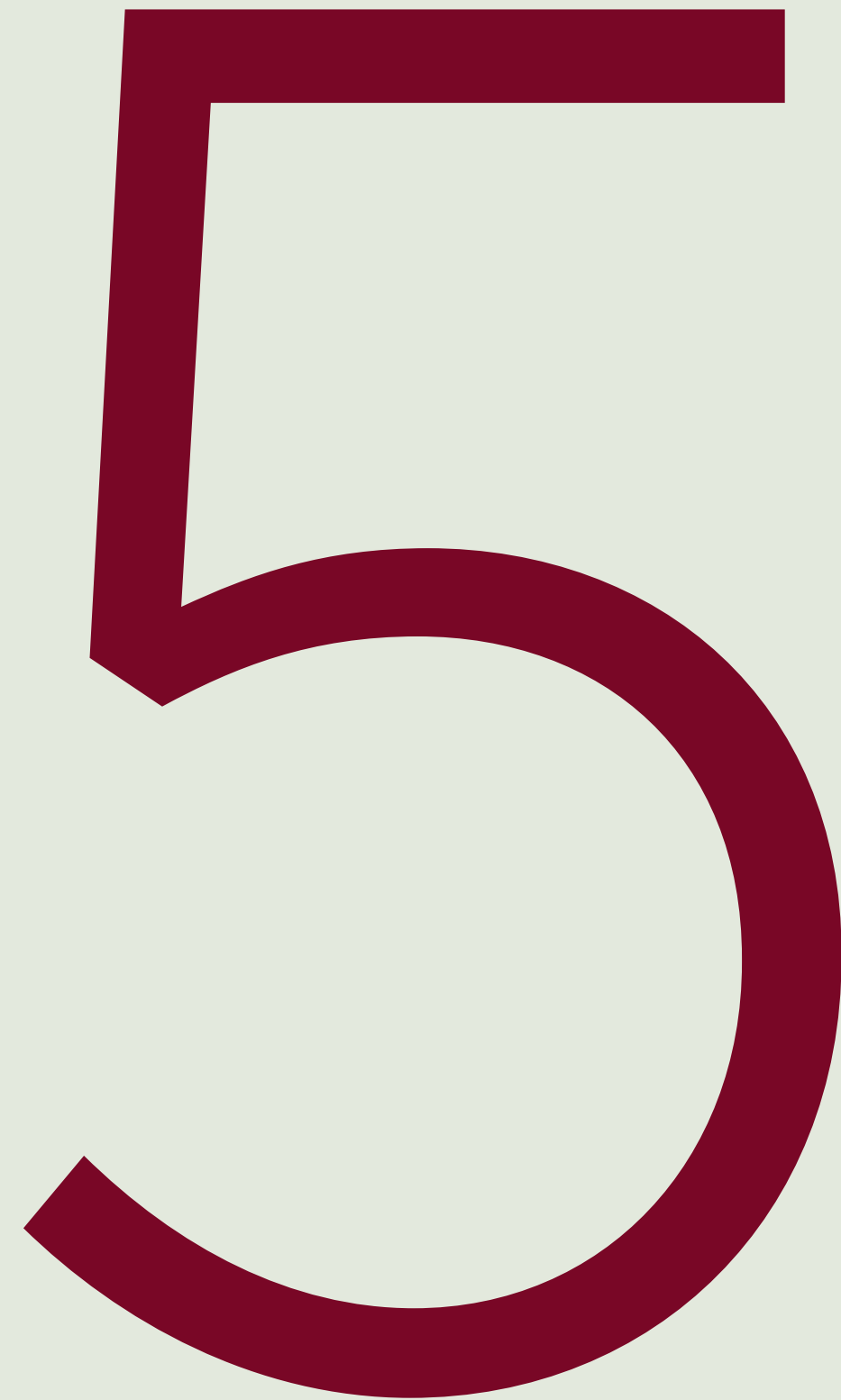
Projektet resulterade i en betydande förändring i resvanor och val av transportmedel för skolresorna. Totalt engagerades **2 400 vårdnadshavare** och skolpersonal från **25 skolor** (inklusive sju privata skolor). **39 procent av deltagarna** ändrade eller planerade att ändra till ett mer aktivt färdmedel och deltagarna i projektet visade en dubbel sannolikhet för att byta från bil till aktivt transportmedel jämfört med de som inte hade använt plattformen.

[Läs mer om projektet aktiva skolresor](#)



Prioriteringar för kommande år

Följande områden är utpekade i den regionala cykelstrategin som fokusområden för fortsatt arbete kommande år.



- 1 Beteendepåverkan
- 2 Trafiksäkerhetskampanjer
- 3 Utveckla cykelleder i länet
- 4 Strategisk planering för kombinationsresor
- 5 Handel och service

Prioriteringar för kommande år

Följande områden är utpekade i den regionala cykelstrategin som fokusområden för fortsatt arbete kommande år.

1 Beteendepåverkan

Arbete med fysiskt aktiva skoltransporter

NTF i Jönköpings län har med stöd av Region Jönköping påbörjat ett tvåårigt projekt i Jönköpings län som heter ”Hållbar och trafiksäker trafikmiljö utanför skolor”. Trafikmiljön ska dokumenteras och granskas utanför F-6 skolorna Vallsjöskolan i Sävsjö, Trälleborgskolan i Värnamo, Parkskolan i Aneby, Tomaslundskolan i Vetlanda, Norrtullskolan i Eksjö, Tenhultsskolan i Jönköping, Bäckaskolan i Gnosjö, Alléskolan i Habo, Norrskolan i Tranås, Runnerydsskolan i Nässjö samt Gunnarsboskolan i Mullsjö.

Regional utveckling fortsätter att stödja och bejaka liknande arbete av aktörer som bidrar till att öka andelen aktiv mobilitet hos barn.

2 Trafiksäkerhetskampanjer

Kampanj kopplat till skolor

Utifrån den kunskap som genereras i NTF:s projekt undersöka möjligheten att göra en gemensam kampanj hos länets kommuner.

3 Utveckla cykelleder i länet

Ta fram strategi kring hur arbetet med cykelleder i länet bör bedrivas (organisation, syfte och mål)

I Jönköpings läns Besöksnäringstrategi presenteras visionen om att Jönköpings län ska bli ett av norra Europas främsta cykelområden. För att nå dit behöver en tydlig länsövergripande målbild och utvecklingsplan tas fram. Den regionala organisationen ska vara drivande i arbetet att ta fram en strategisk plan för utveckling av mountainbike- och rekreationscykling i Jönköpings län samt bidra till att stärka näringslivet med koppling till cykling, ett område som pekas ut i den regionala cykelstrategin.

Regional utveckling och Smålands turism är med i arbetet med att utreda möjligheten att skapa en nationell cykelled runt Vättern. Det kommer i så fall bli den åttonde nationella cykelleden i Sverige tillsammans med till exempel Kattegattleden och Sydostleden.

Det finns goda förutsättningar för en attraktiv nationell led på cirka 400 km och det finns ett stort intresse bland regionerna och kommunerna runt sjön.

Prioriteringar för kommande år

Följande områden är utpekade i den regionala cykelstrategin som fokusområden för fortsatt arbete kommande år.

4 Strategisk planering för kombinationsresor

Inventering av befintliga bytespunkter

Inventering har påbörjats i hela länet och en tydlig definition av vad som menas med bytespunkt är framtagen där samtliga kommuner har varit med i processen. Fortsatt behov finns att arbeta strategiskt med frågan om bytespunkter och dess funktion inom hållbart resande. Vid tidpunkten för detta bokslut finns dock inget inriktningsbeslut kring vem som ska driva frågan.

Inventering av pendlarparkeringar

Inget arbete är planerat i dagsläget, men följer samma behov som för bytespunkter.

Undersöka möjligheter att ytterligare underlätta cykel på kollektivtrafik

Regional utveckling ska fortsätta att bygga kunskap genom goda exempel där cykel med framgång har kombinerats med kollektivtrafik.

5 Handel och service

Föra dialog med det lokala näringslivet kring hur cyklister ökar omsättning för centrumhandel och hur näringsidkare kan planera för detta

Undersöka vilka medel som finns till hands för att underlätta för cyklister att besöka centrumhandel. Näringsidkare och kommun har stor möjlighet att samverka för att dels skapa bättre cykelinfrastruktur, dels belysa hur cyklister kan öka omsättningen för centrumhandel.

Status för cykelbokslutets indikatorer

INDIKATOR 1: RESOR MED CYKEL

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
1.1 Personkilometer med cykel	Total cyklad sträcka per person och år	EJ BESVARAD
1.2 Färdmedelsandel cykel	Andel cykelresor - av antal resor - av antal km	BESVARAD
1.3 Ärenden cykel	Andel alt antal resor utifrån fasta kategorier	EJ BESVARAD
1.4 Antal kommuner med mätpunkter i länet	Antal kommuner	BESVARAD
1.5 Andel barn som cyklar till skolan	Transportsätt till/från skola mm efter kön, region och år. Andel (procent)	EJ BESVARAD

INDIKATOR 2: HÄLSA OCH SÄKERHET

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
2.1 Svårt skadade cyklist	Antal skadade cyklist	BESVARAD
2.2 Omkomna cyklist	Antal omkomna cyklist	BESVARAD
2.3 Tillgång till olycksstatistik, till exempel Strada	Antal kommuner med olycksstatistik	BESVARAD

INDIKATOR 3: INDIVIDUELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
3.1 Tillgång till cykel	Antal cyklar per capita	EJ BESVARAD
3.2 Nyförsäljning av cyklar	Antal sålda cyklar	BESVARAD NATIONELLT
3.3 Cykelstölder	Antal anmälda cykelstölder Antal uppklarade cykelstöldbrott	BESVARAD

INDIKATOR 4: INVESTERINGAR OCH STYRMEDEL

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
4.1 Strategiska dokument cykel	Antal kommuner med strategiska dokument	BESVARAD
4.2 Statliga investeringar i cykelinfrastruktur	Antal genomförda/påbörjade projekt	BESVARAD
4.3 Kommunala investeringar i cykelinfrastruktur	Antal genomförda/påbörjade projekt	DELVIS BESVARAD
4.4 Förmåncyklar	Antal kommuner samt region som erbjuder förmåncyklar	BESVARAD
4.5 Prioritering av GC-vägar i jämförelse med bilvägar	Medelvärde av hur kommunerna vikt prioritering av GC-vägar	BESVARAD
4.6 Projektmedel till cykelinsatser där flera parter samarbetar	Mängd projektmedel till genomförda/påbörjade projekt	BESVARAD

INDIKATOR 5: FUNKTIONELL CYKELINFRASTRUKTUR

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
5.1 GC-banor i länet	Antal mil GC-banor	BESVARAD
5.2 Regionala och nationella kvalitetssäkrade cykelleder för turism	Antal regionala och nationella kvalitetssäkrade cykelleder för turism	BESVARAD
5.3 Säkra GCM-passager	Andel säkra GCM-passager	BESVARAD
5.4 Vägar med god cykelbarhet	Andel vägnät med hög cykelbarhet	BESVARAD

INDIKATOR 6: DRIFT OCH UNDERHÅLL

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
6.1 Skötsel och snöröjning i kommunerna	-	BESVARAD EJ I BOKSLUT
6.2 Driftskostnader kommunala cykelvägar	Mängd budgeterat för drift av GC-vägar	BESVARAD
6.3 Beläggningsunderhåll kommunala cykelvägar	-	BESVARAD EJ I BOKSLUT
6.4 Uppfattning om kommunens cykelvägar	Cyklisters uppfattning om kommunens cykelvägar	BESVARAD

INDIKATOR 7: SAMVERKAN OCH NÄRINGS LIV

INDIKATOR	MÅTT (VAD SOM SKA REDOVISAS)	STATUS
7.1 Antalet anställda i länet som arbetar inom näringar med koppling mot cykel	-	EJ BESVARAD
7.2 Aktiviteter inom regionalt cykelnätverk	Antal aktiviteter inom regionalt cykelnätverk	BESVARAD

Referenser

Brå – Cykelstöld

<https://bra.se/statistik/statistik-om-brottstyper/cykelstold.html>

Brå – Nationella trygghetsundersökningen

<https://bra.se/statistik/statistiska-undersokningar/nationella-trygghetsundersokningen.html>

Brå – Statistik över anmälda brott

<https://statistik.bra.se/solwebb/action/index>

Kolada – Fri sökning

<https://kolada.se/verktyg/fri-sokning/>

Kollektivtrafikbarometern

<https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>

Miljöbarometern – Antal sålda cyklar och elcyklar

<https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/antal-salda-cyklar-och-elcyklar-b1l/>

Nudgd – Digital nudging för aktiva skolresor

<https://nudgd.se/cases/digital-nudging-for-aktiva-skolresor-2/>

NVDB på karta

<https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

Regionala planeringsunderlag för cykling – Statistik

<https://storymaps.arcgis.com/collections/0c779bfc371245b6a-7936ee5dbc72f4d?item=4>

Trafikverket – GIS-verktyg för trafiksäkerhetsklassade GCM-passager

<https://gis.trafikverket.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=37bfb99d81a140f6a77dd10d8beb8973>