

Bilaga 3 – Enkät svar från kommunerna

Region Jönköpings län

Underlag till cykelplan Region Jönköping

Jönköping/Malmö 2017-03-31

ENKÄTSVAR

De berörda kommunerna har via en webenkät givits möjlighet att lämna synpunkter på de objekt och möjliga åtgärder som har tagits fram. De frågor som ställdes var:

- Finns det några kommunala planer som berör denna sträcka? Exempelvis nyexploatering, ledningsarbeten, underhållsåtgärder, etc.
- Finns det några faktorer som påverkar potentialen för detta objekt? Exempelvis viktigt skolväg, del i stråk för turismcykling, etc.
- Ser ni några fördyrande hinder eller risker?
- Finns det samordningsvinster att göra? Exempelvis planerade ledningsarbeten eller underhållsåtgärder.
- Vilken prioritet ger ni detta objekt? 1 (hög)-5 (låg)
- Andra synpunkter som berör objektet.

I tabellerna på de följande sidorna återfinns svaren på frågorna i de **gröna rutorna**, sorterade efter kommun. Några kommuner lämnade även synpunkter som inte direkt berörde de identifierade objekten. Dessa synpunkter är markerade med **orange**.

Observera att vissa av sträckorna återfinns på flera ställen eftersom de passerar genom flera kommuner.

Nr	Namn	Nuläge	Kommunala planer som berör sträckan	Potential	Faktorer som påverkar potentialen	Exempel på åtgärd 1	Exempel på åtgärd 2	Hinder eller risker	Samordningsvinster	Prioritet - 1 (hög)-5 (låg)	Övriga synpunkter
Eksjö kommun											
28	Nässjö-Eksjö	Ordnad cykelförbindelse eller alternativ längs lågtrafikerade vägar mellan orterna saknas.	Eksjö kommun arbetar aktivt för att förbättra förutsättningarna för friluftslivet kring Skedhult. Cykling, vandring, naturupplevelser, golf och ridning är några av aktiviteterna. GC-väg längs denna sträcka har hittills varit Trafikverkets förslag i samband med byggnation av 2+1 väg Nässjö-Eksjö.	Sträckan har identifierats genom Kågesonmodellen.	Fritid och turism i huvudsak. Elcykeln kan skapa viss potential för arbetspendling.	Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 40 planeras i samband med mötesseparering. På sträckor där väg 40 får ny sträckning kan den gamla vägen användas för cykling i blandtrafik, eventuellt i kombination med enklare åtgärder.		Upp till Trafikverket.	En potential är Eksjö kommuns framtida behov av att erbjuda kommunal VA-anslutning kring SÖdra Vixen från Eksjö hållet.	2	
33	Vetlanda-Eksjö	Separerad cykelväg finns parallellt med väg 47 mellan Vetlanda och Ekenässjön. Det finns delvis alternativ längs lågt trafikerade vägar.	I Nifsarpsindustriområdet i södra delen av Eksjö etableras fler företag och området kommer att husera över 100 arbetstillfällen sammantaget. Mellan Ingarp och Eksjö planeras just nu en VA-ledning.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.	Fritid och turism i huvudsak. Elcykeln kan skapa viss potential för arbetspendling.	Nybyggnad av separerad cykelväg mellan Eksjö och Ekenässjön (16,8 km). Bedömd kostnad 58,8 Mkr.	Hänvisning till cykling i blandtrafik längs väg 894 (28 km). Det behövs dock åtgärder mellan Eksjö och Höreda (4,4 km) för att uppnå god trafiksäkerhetsstandard. Cykelfält eller en sänkning till 60 km/h här ger gul standard. Bedömd kostnad 0,5 Mkr	Kommenar till åtgärd 1; EJ analyserat. Kommentar till åtgärd 2; Cykelfält genom breddningar av befintlig väg upplevs rimligt. Ytterligare sänkningar av hastigheter är inte en framkomlig väg.	Sträckan Eksjö-Ingarp ska förses med VA-ledning.	4	
Habo kommun											
18	Mullsjö-Bankeryd	Cykling kan ske längs det enskilda vägnätet mellan orterna vilket dock kräver mycket god lokalkännedom. Separerad cykelbana saknas längs de statliga vägarna mellan orterna.		Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.		Nybyggnad av cykelbana längs väg 26/47 från Mullsjö mot Jönköping (14,3 km). På de delar där väg 26 byggs om i ny sträckning kan den befintliga vägen användas för cykeltrafik, eventuellt med kompletterande enklare åtgärder. Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs väg 679 (ca 3 km).	Nybyggnad av cykelväg längs väg 1819 från Mullsjö mot Habo (2,3 km). Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade vägar (16,1 km)				
17	Mullsjö-Jönköping	Cykling kan ske längs det enskilda vägnätet mellan orterna vilket dock kräver mycket god lokalkännedom. Separerad cykelbana saknas längs de statliga vägarna mellan orterna.		Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen. Även Mullsjö-Bankeryd har identifierats som en sträcka med potential för cykling.		Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 26/47 (21 km). På de delar där väg 26 byggs om i ny sträckning kan den befintliga vägen användas för cykeltrafik, eventuellt med kompletterande enklare åtgärder.	Nybyggnad av cykelväg längs väg 1819 från Mullsjö mot Habo (2,3 km). Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade vägar (19,1 km). En kortare sträcka separerad cykelväg längs väg 40 krävs (2,1 km). Bedömd kostnad 18 Mkr.				
15	Mullsjö-Habo	Det saknas gena cykelförbindelser mellan Mullsjö och Habo. Väg 1819 har lila trafiksäkerhetsstandard.		Sträckan är identifierad genom Kågesonmodellen. Dessutom kan en utbyggnad bidra till förbättrade cykelmöjligheter för de boende i Furusjö (350 invånare).		Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 1819 (10,5 km) som kan ansluta till befintlig cykelväg längs Järnvägsgränd i Mullsjö och till cykling i blandtrafik längs Kvillevägen i Habo. Bedömd kostnad 36 Mkr.					
Gnosjö kommun											
11	High Chaparrall/Kulltorp-Hillerstorp	Ordnad cykelförbindelse eller alternativ längs lågt trafikerade vägar saknas.	Utbyggnad av GC-väg på sträckan Törestorp-Tyngel planeras att utföras under 2018.	Sträckan har identifierats som en sträcka med potential för arbetspendling (mindre än 5 km från tätort med mer än 500 invånare).	Arbetspendling, säker skolväg och turismcykling	Separerad cykelväg längs väg 619 och 152 mellan High Chaparrall och Törestorp (3,0 km). Därefter anslutning till befintligt cykelnät. Bedömd kostnad 11 Mkr.	Separerad cykelväg vidare mot Kulltorp (1,0 km) så att Kulltorp, Törestorp och Hillerstorp knyts ihop med ett sammanhängande cykelnät. Bedömd kostnad 4 Mkr.			1	Dålig vägstandard på v 152 den aktuella sträckan. Omfattande tung trafik till Troax AB i Tyngel
9	Gnosjö-Hillerstorp	Ordnad cykelförbindelse eller alternativ längs lågt trafikerade vägar saknas.	Cykelled Värnamo-Hillerstorp invigs våren 2018.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.	Arbetspendling och turismcykling			Svår topografi mellan Gnosjö o Hillerstorp.		3	

Nr	Namn	Nuläge	Kommunala planer som berör sträckan	Potential	Faktorer som påverkar potentialen	Exempel på åtgärd 1	Exempel på åtgärd 2	Hinder eller risker	Samordningsvinster	Prioritet - 1 (hög)-5 (låg)	Övriga synpunkter
Ö	Gnosjö-Nissafors		Cykelled Gnosjö-Nissafors planeras under 2019.								
Ö	Nissafors-Hestra		Bör kompletteras med sträckan Nissafors-Hestra/Isaberg					På delen Nissafors-Hestra: Bro över Nissan och passage över Rv 26.			
Gislaveds kommun											
1	Smålandsstenar-Reftele	Ordnad cykelförbindelse saknas mellan orterna. Det finns alternativ via det enskilda vägnätet som dock innebär långa omvägar.	I enlighet med kommunens cykelvägsplan byggs delen Fällinge till Smålandsstenar ut 2017.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen och ingår i det sammanhängande stråket Smålandsstenar-Värnamo-Bor.		Nybyggnad av cykelbana längs väg 153 (8,9 km). Bedömd kostnad 39 Mkr.	Nybyggnad av separerad cykelväg från Reftele längs väg 598 (1,5 km), därefter hänvisning till cykling i blandtrafik (11,9 km). Bedömd kostnad 5 Mkr.			4	
2	Reftele-Bredaryd	Separerad cykelväg saknas längs väg 153. Alternativ längs enskilda vägar finns men innebär ett flertal korsningar av väg 153 och järnvägen.		Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen och ingår i det sammanhängande stråket Smålandsstenar-Värnamo-Bor.	Potentialen pendlingsstråk.	Utbyggnad av separerad cykelbana längs väg 153 (8,7 km). Bedömd kostnad 30 Mkr.				4	
10	Smålandsstenar-Gislaved	Ordnad cykelförbindelse mellan orterna saknas. Det finns delvis alternativ längs det enskilda vägnätet.	Stråket är utpekade i flera kommunala planer.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen. Sträckan är även viktig tack vare Gislaveds roll som kommunhuvudort och det utbud av bland annat service och skolor som det innebär.	Viktiga objekt att ta sig till är Villstad friidrottsanläggning (fritid) och Villstad kyrkby (turism). Hela sträckningen är även viktig för turismcykling. Stråket är utpekade i flera kommunala planer.	Nybyggnad av separerad cykelbana längs väg 26 mellan Smålandsstenar och Villstad (4,6 km), därefter hänvisning till enskild väg (Källängsvägen, 11,6 km). Åtgärden har utretts i samband med ÅVS för väg 26 Smålandsstenar-Gislaved. Bedömd kostnad 16 Mkr.		Det är en fördel om cykelvägen läggs på den västra sidan om rv 26 på grund av Villstad friidrottsanläggning. Risker finns annars att barnen och ungdomarna behöver korsa vägen.	Finns med i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie väg 26.	1	
12	Reftele-Anderstorp	Ordnad cykelförbindelse eller alternativ längs lågt trafikerade vägar saknas.	Stråket är utpekade i flera kommunala planer. I enlighet med kommunens cykelvägsplan ska den byggas inom fem år. Ses som ett viktigt	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.	Planerad sträckning på banvallen. Objekt är Reftele golfbana och Scandinavian Raceway.	Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 598/597 (11,8 km). Bedömd kostnad 41 Mkr.			Finns en befintlig banvall som kan gå att utnyttjas och som förbinder orterna.	1	
Ö	Smålandsstenar-Buseryd		Överföringsledning för VA diskuteras		Arbetspendlig, turismväg och motionsväg						
Ö	Gislaved-Hestra	Cykelvägs finns			Viktigt att nå hela Isabergs området från centralorten Gislaved. Fungera som arbetspendlingsväg och motionsväg.						
Ö	Hestra-Nissafors	Ordnad cykelförbindelse saknas mellan orterna.	Beslut finns i Fördjupning av översiktplan för Isabergområdet. Framtagen av Gislaveds och Gnöjö kommuner		Koppling mellan Nissafors och Hestraviken med en hängbro under järnvägen och en anslutning mellan vägen till Vik och gc-vägen som går till Gislaved.		En förstudie tas fram för gc-stråket				
Ö	Smålandsstenar	Gång- och cykelvägarna längs med v. 26 i Smålandsstenar saknar säkra passager för oskyddade trafikanter över infartsvägarna. Det finns inga övergångsställen.									

Nr	Namn	Nuläge	Kommunala planer som berör sträckan	Potential	Faktorer som påverkar potentialen	Exempel på åtgärd 1	Exempel på åtgärd 2	Hinder eller risker	Samordningsvinster	Prioritet - 1 (hög)-5 (låg)	Övriga synpunkter
Jönköpings kommun											
20	Jönköpings flygplats-Jönköping	Cykelväg finns mellan Jönköping och Hedenstorps industriområde. Dock saknas ordnad cykelväg längs väg 658 mellan Hedenstorp och flygplatsen.	Pågående planarbete närmast väg 40. Ca 500 meter av sträckan.	Sträckan har identifierats som en potentiell sträcka för arbetspendling.		Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 658 och 609 (3,8 km). Bedömd kostnad 13,3 Mkr.	Anläggning av cykelfält enligt modellen för bygdevägar längs väg 658 och 609. Med denna åtgärd uppnås gul trafiksäkerhetsstandard. Bedömd kostnad 0,38 Mkr. Kan ansluta till cykling i blandtrafik norr om väg 40.			3	
24	Barnarp-Tenhult	Cykelvägar finns längs det kommunala vägnätet på sträckan Taberg-Torsvik-Barnarp. Dock saknas cykelväg eller andra trygga och säkra alternativ på sträckan Barnarp-Tenhult.		Sträckorna Barnarp (Odensjö)-Tenhult och Torsvik-Tenhult har identifierats genom Kågesonmodellen. Dessutom har sträckan Taberg-Tenhult identifierats genom modifierade Kågesonmodellen.	Viktig möjlighet för både pendling och turism.	Ny separerad cykelväg längs väg 842 (7,8 km). Bedömd kostnad 27 Mkr.				2	
26	Tenhult-Forsorum	Det saknas gena och säkra cykelförbindelser mellan Tenhult och Forsorum. Väg 931 har lila trafiksäkerhetsstandard längs större delen av sträckan.	Potentiellt intresse för VA-arbete kan finnas OM Nässjö kommun bestämmer sig för att köpa vatten av Jönköping	Sträckan är identifierad genom Kågesonmodellen. Dessutom är relationen Forsorum-Jönköping identifierad genom den modifierade modellen. Längs sträckan finns även tätorten Öggestorp med 340 invånare.		Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 931 (9,1 km). Bedömd kostnad 32 Mkr.	Anläggning av cykelfält enligt principen för bygdevägar. Hastighetsgränsen bör dock sänkas till 60 km/h för att nå grön trafiksäkerhetsklass alternativt 70 km/h för gul. Bedömd kostnad 1,5 Mkr.			5	
25	Jönköping-Tenhult	Det finns idag cykelväg längs väg 40 mellan Jönköping och Bäckamarken. Mellan Bäckamarken och trafikplats Rogeberga finns alternativt lågtrafikerad väg.		Sträckan har identifierats genom Kågesonmodellen. Bäckamarkens industriområde kan bidra med ytterligare potential. Sträckan är även viktig på grund av Jönköpings roll som kommunens och regionens huvudort.		Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 931 mellan Tenhult och trafikplats Rogeberga (3,9 km). Bedömd kostnad 14 Mkr.	Anläggning av cykelfält längs väg 931. Hastighetsgränsen bör då sänkas till 60 km/h för att uppnå grön trafiksäkerhetsstandard. Bedömd kostnad 0,6 Mkr.			1	
18	Mullsjö-Bankeryd	Cykling kan ske längs det enskilda vägnätet mellan orterna vilket dock kräver mycket god lokalkännedom. Separerad cykelbana saknas längs de statliga vägarna mellan orterna.		Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.		Nybyggnad av cykelbana längs väg 26/47 från Mullsjö mot Jönköping (14,3 km). På de delar där väg 26 byggs om i ny sträckning kan den befintliga vägen användas för cykeltrafik, eventuellt med kompletterande enklare åtgärder. Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs väg 679 (ca 3 km).	Nybyggnad av cykelväg längs väg 1819 från Mullsjö mot Habo (2,3 km). Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade vägar (16,1 km)		Vägen ska byggas om och cykelväg antas vara med i det projektet!		
17	Mullsjö-Jönköping	Cykling kan ske längs det enskilda vägnätet mellan orterna vilket dock kräver mycket god lokalkännedom. Separerad cykelbana saknas längs de statliga vägarna mellan orterna.		Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen. Även Mullsjö-Bankeryd har identifierats som en sträcka med potential för cykling.		Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 26/47 (21 km). På de delar där väg 26 byggs om i ny sträckning kan den befintliga vägen användas för cykeltrafik, eventuellt med kompletterande enklare åtgärder.	Nybyggnad av cykelväg längs väg 1819 från Mullsjö mot Habo (2,3 km). Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade vägar (19,1 km). En kortare sträcka separerad cykelväg längs väg 40 krävs (2,1 km). Bedömd kostnad 18 Mkr.				
22	Huskvarna-Lekeryd	Ordnad cykelförbindelse saknas. Cykelbana längs väg 132 planeras byggas under 2017.	Pågående!	Sträckan har identifierats som en sträcka med potential för arbetspendling.							

Nr	Namn	Nuläge	Kommunala planer som berör sträckan	Potential	Faktorer som påverkar potentialen	Exempel på åtgärd 1	Exempel på åtgärd 2	Hinder eller risker	Samordningsvinster	Prioritet - 1 (hög)-5 (låg)	Övriga synpunkter
Ö	Jönköping-Gränna		Delar av vägen används som omledning för E4. I de situationer finns ingen plats över huvud taget att ta sig fram annat än med bil.								
Ö	Jönköping-Skärstad		Det finns felande länkar i den cykelväg som finns mellan Jönköping och Skärstad, t.ex. genom Kaxholmen för att få ihop ett								
Ö	Tenhult		Behov av trafiksäkra korsningar								
Ö	Tenhult-Huskvarna										
Ö	Jönköping-Ulricehamn				Turism						
Ö	Gränna-Uppgränna				Turism						
Ö	Cykelvägar på Visingsö				Turism						
Nässjö kommun											
28	Nässjö-Eksjö	Ordnad cykelförbindelse eller alternativ längs lågtrafikerade vägar mellan orterna saknas.	Separerad cykelbana är föreslagen i projekteringsarbetet av trafikverket.	Sträckan har identifierats genom Kågesonmodellen.	Möjligheten att cykelpendala mellan Nässjö - Eksjö samt mellanliggande orter ökar markant. att cykla på väg med mötesseparering är klart olämpligt	Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 40 planeras i samband med mötesseparering. På sträckor där väg 40 får ny sträckning kan den gamla vägen användas för cykling i blandtrafik, eventuellt i kombination med enklare				1	
26	Tenhult-Forsorum	Det saknas gena och säkra cykelförbindelser mellan Tenhult och Forsorum. Väg 931 har lila trafiksäkerhetsstandard längs större delen av sträckan.	Blandtrafik är möjlig på grund av att vägen är lågtrafikerad	Sträckan är identifierad genom Kågesonmodellen. Dessutom är relationen Forsorum-Jönköping identifierad genom den modifierade modellen. Längs sträckan finns även tätorten Öggestorp med 340 invånare.	Bygdeväg ej lämpligt	Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 931 (9,1 km). Bedömd kostnad 32 Mkr.	Anläggning av cykelfält enligt principen för bygdevägar. Hastighetsgränsen bör dock sänkas till 60 km/h för att nå grön trafiksäkerhetsklass alternativt 70 km/h för gul. Bedömd kostnad 1,5 Mkr.			5	
27	Forsorum-Nässjö	Trygga och säkra cykelförbindelser mellan orterna saknas.	Blandtrafik är möjlig på grund av att vägen är lågtrafikerad	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen. Längs sträckan finns även tätorten Ång som ökar potentialen ytterligare.	Bygdeväg ej lämpligt	Utbyggnad av separerad cykelbana längs väg 931 (14,3 km). Bedömd kostnad 50 Mkr.	Anläggning av cykelfält enligt principen för bygdevägar. Hastighetsgränsen bör dock sänkas till 60 km/h för att nå grön trafiksäkerhetsklass alternativt 70 km/h för gul. Bedömd kostnad 2 Mkr.			5	
Mullsjö kommun											
18	Mullsjö-Bankeryd	Cykling kan ske längs det enskilda vägnätet mellan orterna vilket dock kräver mycket god lokalkännedom. Separerad cykelbana saknas längs de statliga vägarna mellan orterna.		Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.		Nybyggnad av cykelbana längs väg 26/47 från Mullsjö mot Jönköping (14,3 km). På de delar där väg 26 byggs om i ny sträckning kan den befintliga vägen användas för cykeltrafik, eventuellt med kompletterande enklare åtgärder. Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs väg 679 (ca 3 km).	Nybyggnad av cykelväg längs väg 1819 från Mullsjö mot Habo (2,3 km). Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade vägar (16,1 km)				

Nr	Namn	Nuläge	Kommunala planer som berör sträckan	Potential	Faktorer som påverkar potentialen	Exempel på åtgärd 1	Exempel på åtgärd 2	Hinder eller risker	Samordningsvinster	Prioritet - 1 (hög)-5 (låg)	Övriga synpunkter
17	Mullsjö-Jönköping	Cykling kan ske längs det enskilda vägnätet mellan orterna vilket dock kräver mycket god lokalkännedom. Separerad cykelbana saknas längs de statliga vägarna mellan orterna.	Nej. Den största delen av 26/47 är inte i Mullsjö kommun.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen. Även Mullsjö-Bankeryd har identifierats som en sträcka med potential för cykling.	Turismcykling kan bli viktigt på sikt när den nya vägen är klar. Det planeras en pilgrimsled mellan Mullsjö och Jönköping, planerad sträckning tangerar och passerar det enskilda vägnätet.	Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 26/47 (21 km). På de delar där väg 26 byggs om i ny sträckning kan den befintliga vägen användas för cykeltrafik, eventuellt med kompletterande enklare åtgärder.	Nybyggnad av cykelväg längs väg 1819 från Mullsjö mot Habo (2,3 km). Därefter hänvisning till cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade vägar (19,1 km). En kortare sträcka separerad cykelväg längs väg 40 krävs (2,1 km). Bedömd kostnad 18 Mkr.	Samordning krävs av berörda parter.	Inga kända behov i dagsläget i Mullsjö kommun.	3	
16	Mullsjö-Sandhem	Ordnad cykelförbindelse saknas, det finns delvis alternativ längs lågtrafikerade vägar.	Översiktsplanen anger en gång- och cykelväg mellan Mullsjö och Sandhem via Broholm.	Det planeras mötesseparering av väg 26 och därmed finns möjlighet till samordningsvinster om cykelåtgärder görs samtidigt.	Viss arbetspendling möjlig samt turismcykling sommardag.	Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 26 (6,6 km). På den nordligaste delen av sträckan kan cykling ske i blandtrafik längs lågtrafikerade vägar (4,2 km). Detta har utretts inom ramen för ÅVS Mullsjö-Slättäng.		-	Om områden med bostäder eller för idrott/friidrott byggs, så kan en anlagd cykelväg samlokaliseras med vattenledning och tryckavloppsledning.	1	
15	Mullsjö-Habo	Det saknas gena cykelförbindelser mellan Mullsjö och Habo. Väg 1819 har lila trafiksäkerhetsstandard.	Inga detaljplaner och inget direkt stöd i översiktsplanen, MEN frågan har varit uppe vid ett flertal tillfällen om önskemål om gång- och cykelväg mellan Mullsjö och Habo. I den löpande översiktsplaneringen kommer cykelfrågan att behandlas som tematiskt tillägg.	Sträckan är identifierad genom Kågesonmodellen. Dessutom kan en utbyggnad bidra till förbättrade cykelmöjligheter för de boende i Furusjö (350 invånare).	Arbetspendling. Idag farligt att cykla på väg 1819, skulle vara behov för en säker cykelväg. Finns dock alternativa grusvägar mellan Mullsjö och Habo med potential. Furusjöbadet mellan Mullsjö och Habo är en viktig målpunkt sommardag.	Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 1819 (10,5 km) som kan ansluta till befintlig cykelväg längs Järnvägsgatan i Mullsjö och till cykling i blandtrafik längs Kvillevägen i Habo. Bedömd kostnad 36 Mkr.		Samordning krävs av både Mullsjö och Habo kommuner i och med att vägen går igenom båda kommunerna.	Inga kända behov i dagsläget i Mullsjö kommun.	2	
Sävsjö kommun											
30	Vrigstad-Stockaryd	Cykelväg eller andra trygga alternativ saknas helt mellan orterna. Väg 763 har röd trafiksäkerhetsklass.		Sträckan har identifierats genom Kågesonmodellen.	Några av kommunens besöksmål ligger längs sträckan. (Camping, Motorcrossbana och Älgpark) Annars arbetspendling.	Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 763 (8,0 km). Bedömd kostnad 28 Mkr.					
29	Sävsjö-Stockaryd	Det saknas cykelförbindelser mellan orterna och det finns inte heller några trygga och säkra alternativ för cykling i blandtrafik.	Det planeras inför en kommande ledningsdragning fågelvägen mellan Stockaryd och Sävsjö, vilket skulle kunna bli en bra grund för en gc-väg.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.	Pendling till arbete och studier	Nybyggnad av cykelbana längs väg 761 (11,6 km). Bedömd kostnad 40 Mkr.					
Vetlanda kommun											
33	Vetlanda-Eksjö	Separerad cykelväg finns parallellt med väg 47 mellan Vetlanda och Ekenässjön. Det finns delvis alternativ längs lågt trafikerade vägar.	Den FÖP som håller på att tas fram beskriver området Nydala i riktning mot Ekenässjön som ett expansivt område vad gäller industri	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen.	Viktigt pendlingsstråk	Nybyggnad av separerad cykelväg mellan Eksjö och Ekenässjön (16,8 km). Bedömd kostnad 58,8 Mkr.	Hänvisning till cykling i blandtrafik längs väg 894 (28 km). Det behövs dock åtgärder mellan Eksjö och Höreda (4,4 km) för att uppnå god trafiksäkerhetsstandard. Cykelfält eller en sänkning till 60 km/h här ger gul standard. Bedömd kostnad 0,5 Mkr	Nej	Asfaltering av sträckan prio 1	Asfaltering av sträckan prio 1	Pendlingsstråket Holsbybrunn - Vetlanda bör asfalteras samt göra cykelväg mellan Sjunnen och Skede. Det bör också utökas med cykelväg från Sjunnen till Holsbybrunn längs Bergshagavägen och Vetlandavägen
34	Vetlanda-Landsbro	Den gamla banvallen mellan Vetlanda och Landsbro är iordningställd som cykelväg. Den är dock inte asfalterad i nuläget. Det saknas cykelväg till avfallsanläggningen.		Vetlanda - Landsbro har identifierats genom den modifierade Kågesonmodellen. Stäcken Myresjö-Landsbro har dessutom identifierats genom Kågesonmodellen. Flishults avfallsanläggning bidrar med ökad potential för arbetspendling.		Asfaltering av cykelbanan på banvallen.	Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 877 mellan banvallen och avfallsanläggningen (0,7 km). Bedömd kostnad 2 Mkr.	En cykelpassage bör göras på väg 127 i riktning mot Näsby vid korsningen Flishult	Asfaltering av sträcka Landsbro - Vetlanda prio 1, cykelväg till avfallsanläggning prio 4		

Nr	Namn	Nuläge	Kommunala planer som berör sträckan	Potential	Faktorer som påverkar potentialen	Exempel på åtgärd 1	Exempel på åtgärd 2	Hinder eller risker	Samordningsvinster	Prioritet - 1 (hög)-5 (låg)	Övriga synpunkter	
Värnamo kommun												
6	Värnamo-Hörle	Det saknas ordnad cykelförbindelse mellan Värnamo och Hörle där ca 200 personer arbetar.	Nej	Sträckan är identifierad som en potentiell sträcka för arbetspendling.	Utöver nämnda arbetsplatser i Hörle finns även stora arbetsplatser i vid norra infarten till Värnamo. Exempelvis Ds Smith med xx anställda. Sträckan har potential som möjligt stråk genom södra Sverige mellan Jönköping och Helsingborg.	Nybyggnad av separerad cykelbana längs väg 846 (5,6 km). Bedömd kostnad 20 Mkr.	Om hastighetsgränsen sänks kan anläggning av cykelfält räcka för att uppnå god trafiksäkerhetsstandard. Bedömd kostnad 0,8 Mkr.	Nej. Rent tekniskt är det en enkel sträcka. Underlaget är mosand.	Nej		2 Sträckan har mycket tung trafik. Exempelvis använder både Schenker och DHL använder denna sträcka som utfart mot E4.	
3	Bredaryd-Forsheda	Separerad cykelväg saknas längs väg 27 som har lila trafiksäkerhetsklass. Alternativa vägar finns endast delvis.	JA. Här kommer att läggas ner kommunala VA-ledningar under 2018. I samband med detta anläggs byggväg som kommer att bibehållas. Dessa byggvägar utgör en utmärkt bas för en cykelväg.	Sträckan är identifierad genom Kägesonmodellen och ingår i stråket Smålandsstenar-Värnamo-Bor.	Ja. Detta stråk knyter ihop två av kommunens största orter som har ett stort utbyte av arbetskraft. Även ungdomar har behov att ta sig mellan orterna då högstadieskolan för båda orterna är belägen i Forsheda.	Utbyggnad av separerad cykelväg längs väg 27 (6 km). Cykelvägen kan antingen dras genom Forsheda med anslutning till befintlig cykelbana längs Storgatan öster om Forsheda station eller fortsätta längs väg 27 runt samhället. Kan eventuellt samordnas med nedläggning av överföringsledning längs vägen. Bedömd kostnad 27 Mkr.		Nej	Ja, definitivt. Kostnaden för att anlägga cykelväg på denna sträcka blir drastiskt mycket lägre då man kan nyttja redan anlagd byggväg, samt delar av den gamla landsvägen. Det finns redan idag en bro över Storån med rätt placering som kan nyttjas för cykelväg.	1		
5	Värnamo-Bor	Separerad cykelväg eller andra trygga och säkra alternativ saknas mellan orterna.	Ja. Utmed sträckan finns planer på att lägga ner kommunala VA-ledningar, planerat till 2018-2019. Man diskuterar även att bygga ut fjärrvärme till Bor från Värnamo. Värnamo stad växer åt detta håll, bland annat pågår kraftig exploatering av området Bredastan vid Sydsvenska krysset.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kägesonmodellen och ingår i det sammanhängande stråket Smålandsstenar-Värnamo-Bor. Sträckan är även viktig tack var Värnamos funktion som kommunens centralort.	Ja, det finns stora arbetsplatser, både vid Bredastan och vid industriområdet i Bors norra utkant. Utmed sträckan finns kopplingar till Naturresevatnen vid Rusarebo och Lundsbo bokskog. Bor har högstadieskola för ungdomar i Voxtorp, Tännö och Drömminge som kan nyttja denna cykelväg.	Nybyggnad av separerad cykelväg längs väg 27 (7,7 km). Kan eventuellt samordnas med nedläggning av en överföringsledning. Bedömd kostnad 27 Mkr.		Nej	Mycket stora samordningsvinster finns för detta projekt. Vägen är aktuell för utbyggnad till 2+1 väg. Man planerar även en förbifart Bor	1	Från Ulås in till östra Värnamo finns en befintlig landsväg som skulle kunna nyttjas. Nackdelen är att man då inte kopplar ihop Bor med Bredastan.	
4	Forsheda-Värnamo	Ordnad cykelförbindelse och alternativ längs lågt trafikerade vägar saknas.	JA. Här läggs ner kommunala VA-ledningar under 2017-2018. I samband med detta anläggs byggväg som kommer att bibehållas. Dessa byggvägar utgör en utmärkt bas för en cykelväg.	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kägesonmodellen. Sträckan är även viktig med tanke på Värnamos roll som kommunhuvudort. Kärda med 320 invånare kan bidra till ökad potential.	Ja. Detta stråk knyter ihop två av kommunens största orter som har ett stort utbyte av arbetskraft. Stråket kopplar ihop Forsheda, Kärda och Värnamo.	Nybyggnad av cykelväg längs väg 27 (10,8 km). Kan antingen dras igenom Forsheda eller längs väg 27 runt samhället (se Bredaryd-Forsheda). Bedömd kostnad 35 Mkr.	På den östligaste delen finns möjlighet att hänvisa till det enskilda vägnätet. Detta innebär en omväg på ca 1 km. Bedömd besparing jämfört med separerad cykelväg hela vägen är ca 11 Mkr.	Man kan nyttja befintlig byggväg från Forsheda fram till Stomsjö, men avståndet till järnvägen är snävt vid ett avsnitt av sträckan.	Ja, definitivt. Kostnaden för att anlägga cykelväg på denna sträcka blir drastiskt mycket lägre då man kan nyttja redan anlagd byggväg.	1	Sträckan är 2+1-väg, vilket idagsläget gör det förenat med livsfara att cykla på vägen. Behovet av cykelväg är stort.	
2	Reftele-Bredaryd	Separerad cykelväg saknas längs väg 153. Alternativ längs enskilda vägar finns men innebär ett flertal korsningar av väg 153 och järnvägen.	Nej	Sträckan har identifierats genom den modifierade Kägesonmodellen och ingår i det sammanhängande stråket Smålandsstenar-Värnamo-Bor.	Arbetspendling	Utbyggnad av separerad cykelbana längs väg 153 (8,7 km). Bedömd kostnad 30 Mkr.		Nej	Nej		3	