



# REGIONAL CYKELSTRATEGI FÖR JÖNKÖPINGS LÄN

För antagande den 7 juni 2022

# INNEHÅLL

<b>Ordlista</b>	<b>3</b>
<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>6</b>
<b>Vision</b>	<b>9</b>
<b>Målområde vardagsresor</b>	<b>10</b>
<b>Målområde cykelbarhet</b>	<b>12</b>
<b>Målområde samverkan</b>	<b>14</b>
<b>Ansvar för genomförande och uppföljning</b>	<b>16</b>
<b>Nulägesbeskrivning och prioriteringar</b>	<b>18</b>

Fotografier och illustrationer: sid 1 och 8 Ida Hedberg, sid 2 Energikontoret Norra Småland, sid 4 och sid 18 Johnér och sid 25 Smålands turism



## ORDLISTA

**Allmän väg** En väg där staten (Trafikverket) eller en kommun är väghållare.

**Beteendepåverkan** I den regionala cykelstrategin avses insatser som syftar till att påverka beteenden och attityder bland resenärer.

**Blandtrafik** Där biltrafik och cykeltrafik använder samma yta längs en väg/gata.

**Cykelbana** Del av gata/väg, avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Cykelbana är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd.

**Cykelbarhet** Beskriver hur inbjudande gator och vägar är att cykla på.

**Cykelbokslut** En sammanställning över de cykelfrämjande insatser kopplade till cykelstrategin som har genomförts under året.

**Cykelfält:** Särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande eller förare av moped klass II.

**Cykelled** En cykelled definieras av Trafikverket som ett sammanhängande cykelstråk för rekreation eller turism. Leden kan bestå av olika typ av infrastruktur; lågtrafikerade vägar, cykelbanor med mera. Cykelledsnätet för rekreations- och turiständamål delas in i långa (nationella), medellånga (regionala) och korta (lokala) cykelleder utifrån kvalitetskriterier som upprättats av Trafikverket. Cykelleder kan också omfatta till exempel byggda leder för mountainbike inom ramen för destinations- eller föreningsverksamhet.

**Cykelväg** Väg för cykeltrafik eller moped klass II, med egen terrassering och linjeföring, skild från gata/väg, det vill säga friliggande. Huvudman är antingen staten eller kommunen. I lagstiftning kallas den cykelbana.

**Enskild väg** Väg som inte är allmän väg eller gata (till exempel väg där vägförening/samfällighet är väghållare). Kan också vara väg som hör till och hålles av enskild fastighet (privat väg). Enskild väg kan också vara väg som är en gemensamhetsanläggning (en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem).

**Framkomlighet:** Restid på specifik sträcka (Trafikverkets definition i förhållande till det vidare begreppet tillgänglighet).

**Funktionellt samband** För att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg krävs ett funktionellt samband med en allmän väg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel uppfyllt (vilket en allmän väg ska vara till för).

**Kombinationsresor** Resor där cykel kompletterar andra transportslag för att skapa hög tillgänglighet till målpunkter på lite längre avstånd.

**Ledhuvudman** Ledhuvudmannen är den part som ansöker om utmärkning av en cykelled och som ansvarar för att redovisa för bedömningsgruppen att kvalitetskriterierna uppfylls. Ledhuvudmannen håller ihop allt arbete som krävs kring en led: förankring med alla berörda, kvalitetssäkring, marknadsföring, utveckling med mera.

**Mobilitetsstrategi** Trafikstrategiskt dokument som fokuserar på att påverka resmönster i önskad riktning.

**Mobilitet** Rörlighet av personer, varor och tjänster.

**Potentialstudie** GIS-baserad analys som visar var potentialen för cykelresor är som störst i länet.

**Regional statlig cykelinfrastruktur** Cykelvägar där staten är väghållare (i allmänhet utanför tätort) och som inte löper utmed statliga stamvägar (E4, Rv 26 och Rv 40).

**Regional transportplan** Omfattar investeringar i det regionala vägnätet, samfinansiering av järnvägsåtgärder samt medfinansiering till kommuner.

**Saknad länk** Avsnitt i cykelstråk där cykelsäker väg saknas.

**Statlig medfinansiering** Innebär att staten bidrar till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar via avsatta medel i regional transportplan.

**Tillgänglighet** Möjligheten att från ett område kunna nå olika målpunkter med hänsyn till variabler som möjliga färdmedel, restid, reskostnad och tillförlitlighet (Trafikverkets definition).

**TIM-nämnd** Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

**VGU** Trafikverkets regler för vägar och gators utformning.

**Väghållare** Den part som ansvarar för drift och underhåll av en väg. Staten (Trafikverket) är väghållare för statliga allmänna vägar, kommuner är väghållare för kommunala allmänna vägar och gator och vägföreningar/samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för enskilda vägar.



# FLER LÄNSINVÅNARE SKA SE CYKELN SOM ETT ATTRAKTIVT TRANSPORTMEDEL

Om fler människor i Jönköpings län väljer att transportera sig genom att cykla skapas betydande individ- och samhällsnyttor kopplade till miljö, folkhälsa och näringslivsutveckling på såväl regional som lokal nivå.

För att vi i vårt län ska kunna realisera dessa inneboende potentialer behöver vi både stärka länets cykelkultur – det vill säga hur vi samlat ser på cyklingens status och möjligheter – och förbättra den fysiska transportinfrastrukturen, så att det blir tillgängligare och mer trafiksäkert att cykla.

**Den regionala cykelstrategin är en grund för ett systematiskt läns gemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel.** Genom att beskriva en struktur för kommande insatser skapar vi förutsättningar för att flytta fram cykelns position i såväl strategisk planering som genomförande.

# BAKGRUND

Tidigt i processen med att ta fram en regional cykelstrategi har politiska avstämningar gjorts kring strategins grundläggande förutsättningar och uppdrag genom att formulera syfte, omfattning, process och struktur.

## SYFTE

Den regionala cykelstrategin är en utpekad åtgärd i Åtgärdsprogrammet för minskad klimatpåverkan 2021-2025 för Jönköpings län.

Den regionala cykelstrategin ska definiera den önskvärda utvecklingen av cykling i länet. Cykelstrategin ska också synliggöra vilka strategiska satsningar och åtgärder som bör prioriteras för att stärka cyklingen i länet på ett effektivt sätt. Ytterligare en viktig ingång i arbetet med en regional cykelstrategi är att stärka samarbetet kring cykelfrågor i länet.

En fortsättning på den regionala cykelstrategin är att ta fram en plan för regional statlig cykelinfrastruktur i länet. Denna plan är i sin tur en viktig förutsättning för att möjliggöra välgrundade prioriteringar och ett effektivt genomförande av länets regionala transportplan i de delar som berör cykling.

## OMFATTNING

**Strategi - inte plan för genomförande** Strategin är ett ramverk som ska ge riktning åt kommande cykelsatsningar ur ett samlat regionalt perspektiv och pekar ut vilken typ av konkreta insatser som bör prioriteras för genomförande. Dessa aktiviteter kan ske på många olika nivåer och genomföras av såväl regionala och kommunala aktörer som förenings- eller näringslivet. Strategin har dock inte mandat att kravställa specifika insatser från andra aktörer än Region Jönköpings län.

**Strategin är inget heltäckande trafikstrategiskt dokument** Strategin är därför inte inriktad på att reglera andra transportslag. Strategin riktar sig mot trampcyklar samt trampcyklar med elassistans. Andra typer av cykelfordon (elfordon utan trampor) eller mopeder omfattas inte.

**Den regionala cykelstrategin omfattar hela länets geografi<sup>1</sup> och alla typer av cykling.** Detta betyder att strategin inbegriper såväl vardagscykling som cykling kopplad till rekreation eller besöksnäring.

**Cykelstrategin siktar mot år 2035**, vilket också är målar för Jönköpings läns regionala utvecklingsstrategi. Det är betydelsefullt att den regionala cykelstrategins inriktning är uppdaterad i förhållande till samhällsutveckling och politik. Utvärdering av och beslut om strategins aktualitet bör därför fattas varje mandatperiod.

---

<sup>1</sup> De fysiska åtgärder som Region Jönköpings län har möjlighet att prioritera via den regionala transportplanen omfattar endast regionalt statligt vägnät, bytespunkter för kollektivtrafik samt de delar av de kommunala vägnäten som är aktuella för åtgärder som medfinansieras med statliga medel via pott i regional transportplan.

## MÅLGRUPPER

Cykelstrategin vänder sig främst till länets kommuner, Region Jönköpings läns politiker, Trafikverket samt cykelrelaterade organisationer i länet. Sekundära målgrupper för strategin är näringsidkare som på något vis har eller kan komma att ha beröring med cykling. Den breda allmänheten kan vara målgrupp för vissa specifika aktiviteter eller kampanjer. Som region verkar vi i projektet framförallt genom våra primära målgrupper.

## PROCESS

Förslaget till regional cykelstrategi har arbetats fram av en projektgrupp från Regional Utveckling tillsammans med en utsedd arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från fyra av länets kommuner (Gislaveds, Jönköpings, Nässjö och Värnamo kommuner). Under framtagandet av förslaget till regional cykelstrategi har projektgruppen även haft dialogmöten med Trafikverket Region Syd, Jönköpings Länstrafik, Energikontoret Norra Småland, Smålands Turism, NTF, Cykelfrämjandet och Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Den regionala cykelstrategin har stämts av löpande med länets politiska referensgrupp för transportinfrastruktur, Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö samt regionalt infrastrukturnätverk. Information har även gått ut till kommunchefsnätverk samt kommunalt forum. Den regionala cykelstrategin ska enligt gällande tidplan fastställas av regionfullmäktige i Region Jönköpings län den 14 juni 2022.

## Region Jönköpings läns övergripande roll och ansvar kopplat till cykling

**Regionalt utvecklingsansvar** Region Jönköping har möjlighet att ta fram övergripande regionala strategier<sup>1</sup> i utvecklingsfrågor för att peka ut en gemensam riktning för länet. Dessa strategier behöver oftast konkretiseras i handlingsplaner eller genomförandeplaner för att få effekt. Ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska vara en integrerad del det regionala tillväxtarbetet.

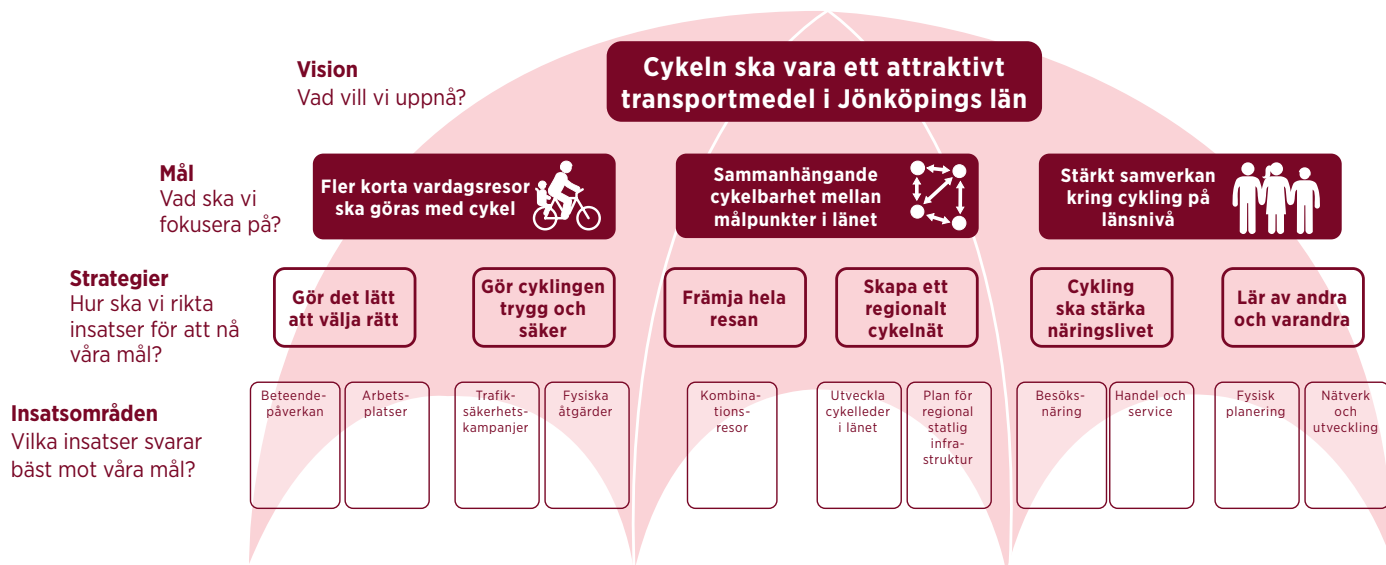
**Länsplaneupprättare** Region Jönköpings län ansvarar för att i regional transportplan prioritera medel till investeringar i regional statlig cykelinfrastruktur och statlig medfinansiering till cykelåtgärder inom kommunalt vägnät. I vår roll som länsplaneupprättare är det viktigt att säkerställa att det finns en tydlig och välförankrad prioritering av åtgärder för genomförande<sup>2</sup>. Detta ökar möjligheterna att åtgärda länets största brister i cykelinfrastruktur och därmed förbättra tillgängligheten med cykel i länet.

**Kollektivtrafikmyndighet** Inom ramen för Region Jönköpings läns uppdrag som kollektivtrafikmyndighet tar vi strategiska och operativa beslut som påverkar cykelns attraktivitet kopplat till kombinationsresor kollektivtrafik/cykel. Detta kan till exempel gälla taxor, investeringar i anläggningar och fordon samt planer och för trafikering och bytespunkter.

**Ansvar för jämlik och tillgänglig hälsa** Region Jönköpings län ansvarar för att utveckla och samordna folkhälsoarbetet i länet, vilket bland annat görs genom hälsofrämjande insatser kopplade till livsstil och vardagsmotion. Eftersom aktiva transporter i vardagen har en så tydlig hälsofrämjande effekt bör Region Jönköpings läns långsiktiga arbete med cykelfrågor samordnas med det strategiska folkhälsoarbetet.

<sup>1</sup> Alla regioner ska ta fram en regional utvecklingsstrategi (RUS) för det övergripande utvecklingsarbetet i länet, RUSen kan förtydligas i tematiska strategier.

<sup>2</sup> Trafikverket och länets kommuner genomför åtgärderna



## STRUKTUR

Den regionala cykelstrategin kan betraktas som ett samlande paraply som systematiserar pågående och kommande insatser kopplade till cykling i Jönköpings län. Genom att definiera en tydlig struktur skapar vi en gemensam riktning åt arbetet med att stärka cyklingen i länet.

Den regionala cykelstrategin grundar sig på en **vision** som är en övergripande målbild av vad vi vill uppnå med cykling i länet.

Visionen är nedbruten i **tre målområden**, målen definierar vad vi ska fokusera på för att nå vår vision och ger struktur åt efterföljande strategier och insatsområden. Målen är tydligt definierade och måttsatta för att det ska vara möjligt att följa utvecklingen inom respektive område.

Respektive målområde har kopplade **strategier**. Strategierna utgår från identifierade utmaningar och anger hur vi ska rikta de insatser som tas fram för att nå cykelstrategins mål.

**Insatsområdena** beskriver inom vilken typ av områden som åtgärder bör göras. Inom respektive insatsområde lyfts exempel på insatser — det är dock möjligt att även andra aktiviteter än de som nämns kan vara relevanta kopplat till den regionala cykelstrategins mål och strategier. Specifika insatser kan göras av olika aktörer och drivas som ordinarie verksamheter eller i form av projekt.



## Cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Jönköpings län

Till år 2035 vill vi att cykeln har en hög status som transportmedel och är ett förstahandsval för kortare resor i vårt län. Genom vår vision vill vi trycka på möjliggörande faktorer kopplat till cykling – vi ska genom strategiskt arbete få fler människor att vilja och kunna cykla. Detta har tydlig bäring på Region Jönköpings läns övergripande vision om att bli Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region.

Cykelstrategins vision förtydligas utifrån de tre perspektiven på hållbarhet:



**Ekologisk  
hållbarhet**

### **Vi väljer cykeln för att aktivt bidra till ett resurssnålt och ekologiskt hållbart samhälle.**

Cykling är ett resurssnålt transportslag som ger liten omgivningspåverkan och inte ger några koldioxidutsläpp vilket gör att cyklingen har en tydlig koppling till hållbarhetsmål som relaterar till ekologisk hållbarhet.

Viljan att bidra till hållbarhet och ställa om från fossila transportsätt är en viktig drivkraft för att människor ska välja att cykla.



**Social  
hållbarhet**

### **I vårt län cyklar vi för att det är smidigt, ekonomiskt och gör oss friskare. Genom att främja cykling skapar vi tillgängliga, trygga miljöer och vi lär våra barn viktiga resvanor för livet.**

Cykling har stora möjligheter att bidra till en stärkt social hållbarhet i samhället. Eftersom cykling är ett billigt transportslag bidrar satsningar på cykling till ekonomisk jämlikhet. Cykling är också ett transportmedel som är tillgängligt för samhällsgrupper utan körkort – till exempel barn och unga.

När vi väljer cykeln som transportmedel rör vi oss mer vilket skapar stora nyttor för vår hälsa och vårt välmående.

Fysisk planering som främjar ökad cykling bidrar till skapandet av mer tillgängliga och trygga miljöer – något som gynnar alla i samhället.



**Ekonomisk  
hållbarhet**

### **Jönköpings län är en attraktiv cykelregion där olika näringar samverkar och utvecklas kring cykling som produkt och kultur.**

Det finns en stor potential i att utveckla länets besöks- och servicenäring kring cykling – inte minst i samarbetet mellan olika typer av intressenter.

När vi cyklar rör vi oss i en hastighet och skala som möjliggör interaktion med omgivningen. Detta ger i sin tur möjligheter till utveckling av det småskaliga lokala näringslivet i våra tätorter.

Satsningar på cykelinfrastruktur har stora samhällsekonomiska vinster där varje satsad krona ger nyttor som överstiger investeringen.

# MÅL

## Fler korta vardagsresor ska göras med cykel



**Vårt mål är att fler människor ska välja cykeln som transportmedel för den typ av kortare persontransporter som görs ofta. Detta ger nytta för såväl folkhälsa som luftkvalitet, buller, utrymme och trafiksäkerhet inne i våra tätorter.**

Merparten av länets befolkning bor inom fem kilometers radie från tätortscentrum, vilket betyder att det finns en stor grundläggande potential för cykling.

Många människor ser också behoven av att ställa om till ett mer hållbart liv - såväl för miljöns som för den egna hälsans och ekonomins skull. Detta är viktiga drivkrafter som vi bör nyttja för att nå målet om vardagscykling.

### DEFINITION VARDAGSRESA

Återkommande, standardiserad resa (t.ex. transport till fritidsaktivitet, arbete, skola livsmedelsbutik).

### MÅTT

Antal och andel cyklister i stråk med hög potential för cykling.

Andel barn som cyklar till skolan.

# STRATEGIER

## → Gör det lätt att välja rätt

Genom att aktivt planera och arbeta för att underlätta vardagscykling kan vi få fler människor att välja cykel för kortare resor.

Strategin bygger på att skapa både incitament och yttre förutsättningar för cyklister. Vi ska få fler att se nyttorna med cykling samtidigt som rätt åtgärder görs för att underlätta cyklande.

## → Gör cyklingen trygg och säker

Att resor med cykel upplevs som trygga och säkra är en viktig förutsättning för att få fler att cykla. Åtgärder som görs för att höja trafiksäkerheten för cyklister gagnar särskilt barn och ungas mobilitet eftersom det ökar deras möjligheter att cykla till och från skola och fritidsaktiviteter.

## Beteendepåverkan

Information och kunskapsspridning kring cykelns fördelar är viktiga insatser för att nå målet om ökad vardagscykling.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Lyfta och sprida goda exempel på beteendepåverkande aktiviteter
- Resvaneundersökningar
- Kampanjer kopplat till satsningar i transportinfrastruktur

## Förbättra förutsättningarna på arbetsplatser

Inställningen till och agerandet kring cykling hos länets arbetsgivare är en viktig faktor för att få fler att se fördelarna med att cykelpendla till och från sitt arbete.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Fysiska åtgärder på arbetsplatser (t.ex. cykelförvarning och ombytesmöjligheter)
- Erbjudanden som lockar till arbetspendling med cykel (t.ex. förmånscyklar och gemensamma aktiviteter)

## Trafiksäkerhetskampanjer

För att fler ska våga välja cykeln som transportmedel är det betydelsefullt att bedriva informerande insatser kopplade till beteenden i trafiken och attityder kring till trafiksäkerhet och cykling.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Utbildning och information kring trafiksäkerhet
- Kampanjer kopplade till skolor och arbetsplatser

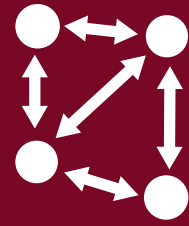
## Fysiska åtgärder

För att skapa säkra cykelstrukturer behöver vi veta var det finns brister i befintlig transportinfrastruktur och även säkerställa funktionen i våra befintliga anläggningar.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Inventeringar och åtgärder av saknade länkar av stor betydelse inom regionalt och kommunala cykelvägnät
- Kartlägga förutsättningar för drift och underhåll av cykelvägar i länet (t.ex. budget, ansvarsfördelning, strategier och samordning).

## Sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet



**Genom att arbeta för att skapa en sammanhängande cykelbarhet i länet stärker vi både länsinvånarnas mobilitet och förutsättningarna för rekreation och besöksnäring.**

Länet har en ojämn geografi med långa avstånd och många små tätorter att binda samman samtidigt som det är kostsamt att bygga nya statliga cykelvägar. För att skapa en förbättrad tillgänglighet med cykel behöver lösningar identifieras både inom befintligt vägnät och i kopplingarna mot länets kollektivtrafik.

### DEFINITION CYKELBARHET

Sträckor mellan definierade målpunkter ska upplevas tillräckligt säkra för cykling.

Regionala cykelstråk ska upplevas som attraktiva.

### MÅTT

Utbyggnad av cykelvägar i länet.

Antal kilometer utmärkta statliga cykelleder.

Antal noder för kombinationsresor som är anpassade för cyklister.

### → Främja hela resan

Genom att ge förutsättningar för fler och attraktivare möjligheter till resor där olika trafikslag kombineras förbättrar vi mobiliteten med cykel över längre avstånd, ökar tillgängligheten till hela länets kollektivtrafikstråk och stärker förutsättningarna för besöksnäringen.

### → Skapa ett regionalt cykelnät

Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla till målpunkter som ligger utanför länets tätorter skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil och förbättrar förutsättningarna för rekreation och utvecklingen av länets besöksnäring.

Genom att peka ut ett regionalt cykelnät på olika nivåer tydliggörs både inriktning för framtida investeringar och potentiella leder och stråk inom befintligt vägnät.

## Strategisk planering för kombinationsresor

Insatsområdet ska förbättra förutsättningarna att kombinera cykling med andra transportslag och på så vis stärka tillgängligheten till länets starkaste stråk för resande.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Förbättrade möjligheter att ta med cyklar på kollektivtrafikens fordon
- Framtagande av strategisk plan för bytespunkter
- Bristanalyser av befintliga bytespunkter i länet
- Sammanställa dataunderlag kring resandevolymer
- Utveckla pendlarparkeringar för att möjliggöra kombinationsresor cykel/bil

Främja hela resan

## Utveckla cykelleder i länet

Genom att utveckla cykelleder i länet kan vi stärka förutsättningarna för cykling kopplad till rekreation och besöksnäring.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Enas kring läns gemensam strategi för att arbeta med cykelleder på olika nivåer i länet
- Utredning av potential för cykling i blandtrafik inom befintligt vägnät
- Driva frågan kring utveckling och vidmakthållande av leder över tid

Skapa ett regionalt cykelnät

## Plan för regional statlig cykelinfrastruktur

Insatsområdet är en viktig del i genomförandet av Regional transportplan. I planen kan vi tydliggöra prioriteringar kopplade till medel i regional transportplan och skapa en gemensam bild av det framtida cykelnätet i länet.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

- Definiera de viktigaste målpunkterna för cykling i länet och kartlägga befintlig cykelbarhet till dem
- Ta fram potentialstudie som grund för prioriteringar
- Ta fram tydliga grunder för prioriteringar av åtgärder utmed regional statligt vägnät
- Peka ut kommande objekt för utredning och genomförande
- Peka ut ett regionalt cykelnät

## Stärkt samverkan kring cykling på länsnivå



**För att få bättre utväxling av de insatser som görs för att öka cyklingen i länet behöver vi hjälpa och inspirera varandra.**

Att stärka länets övergripande cykelkultur är en förutsättning för att vi ska nå vår vision om cykling som ett attraktivt transportmedel i länet.

Samverkan kan ses som ett kraftfullt verktyg för att få bättre tryck i cykelfrågan. Största möjliga framgång i detta arbete åstadkoms när vi driver utvecklingen på bred front genom många aktiva intressenter och organisationer.

Att samarbeta blir också ett sätt att jämna ut förutsättningarna i länet; kommuner och aktörer som har välutvecklade processer och strategier kopplade till cykling kan stötta och inspirera dem som inte har kommit lika långt.

### DEFINITION SAMVERKAN

Samverkan på länsnivå kring cykelfrågor med fler än två inblandade parter.

Regional stöttning för att lyfta cykel i länet och möjliggöra att frågan drivs över tid.

### MÅTT

Antalet anställda i länet som arbetar inom näringar med koppling mot cykel.

Antal aktiviteter inom regionalt cykelnätverk.

Mängd projektmedel som går till cykelinsatser där flera parter samarbetar.

### → Cykling ska stärka näringslivet

Att aktivt skapa samarbeten mellan olika parter och intressenter bidrar till utveckling av näringar som redan växer eller har möjligheter att växa genom att fokusera på cykling. Vi ska tillsammans arbeta för att näringsidkare ska se nyttan och potentialen i cykling.

### → Lär av andra och varandra

Länets aktörer har varierande resurser och förutsättningar att arbeta med planering och utveckling kopplat till cykling. Mellankommunal samverkan och samarbete mellan olika aktörer inom cykling kan ge kraft och inspiration åt det arbete och de förändringar som behöver drivas igenom för att flytta fram cyklingens positioner i hela länet.

## Besöksnäring

För att stärka länets besöksnäring behöver vi hitta nya och utveckla befintliga samarbeten kring såväl specifika produkter och destinationer som mer övergripande frågor.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

Främja samverkan mellan aktörer inom besöksnäring, övrigt näringsliv och föreningslivet

Arbete med destinationsutveckling

## Handel och service

Insatsområdet strävar efter att öka förståelsen för cyklister som viktig målgrupp bland näringsidkare.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

Synliggöra cyklisters bidrag till handel och service

Åtgärder för att öka attraktiviteten för cyklister kopplat till kommersiella lokaler

Stöd för produktutveckling av tjänster kopplade till cykling

## Fysisk planering

Att stärka cykelns plats i samhällsplaneringen är grundläggande för att nå vår vision och våra mål. Genom att stötta varandra i det strategiska arbetet kring cykling når vi längre än om alla arbetar var för sig.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

Utveckla läns gemensam checklista för cykelfrämjande planering

Stötta för att samtliga kommuner ska ha strategiska dokument för cykel

Ta fram gemensamma underlag för cykelplanering

## Nätverk och utveckling

Genom att hitta sätt att dra nytta av varandras kunskaper och erfarenheter kan vi jämna ut olika aktörers resursmässiga förutsättningar och aktivt hjälpas åt att stärka cykelkulturen i länet.

### EXEMPEL PÅ INSATSER

Verka för utvecklingsprojekt och finansiering inom cykling

Skapa regionalt nätverk på tjänstepersonsnivå som aktivt syftar till kunskapsutbyte

Skapa evenemang kring cykling och cykelplanering

Tillskapa ökad kompetens och kontakter genom att gå med i nationella och internationella nätverk kopplade till cykling

Bevaka frågor som gäller regelverk och processer

# ANSVAR FÖR GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

**Om målen som är satta i den regionala cykelstrategin ska nås behöver arbetet med att stärka cyklingen i länet bedrivas på flera nivåer. Den regionala cykelstrategin anger en struktur för länets samlade arbete, men själva genomförandet ligger i de insatser som olika aktörer i länet tar ansvar för.**

## Länets aktörers ansvar för att arbeta med cykelfrämjande åtgärder

Arbetet med de olika insatsområden som pekas ut i den regionala cykelstrategin bygger på aktiva insatser från många olika aktörer i länet och respektive organisation beslutar om verkställandet av egna specifika aktiviteter. Strategins genomförande är därför mycket beroende av att respektive aktör vill och kan driva utvecklingsfrågor kring cykel på ett sätt som stämmer överens med den regionala cykelstrategin.

## Region Jönköpings läns ansvar

Region Jönköpings län åtar sig i och med fastställandet av den regionala cykelstrategin att arbeta med cykel i såväl projekt som löpande över tid. För att kunna göra detta behöver det kommande arbetet få klara politiska mandat och bli en specifik del i Region Jönköpings läns verksamhetsplanering.

Följande delar ska ingå som Region Jönköpings läns grundläggande ansvar kopplat till den regionala cykelstrategin:

### a. Uppföljning genom årligt cykelbokslut

Syftet med ett cykelbokslut är framförallt att se trender i förhållande till strategins mål, att sätta fokus på arbetet med cykling samt att genom uppföljning av utpekade insatsområden hitta goda exempel och höja lägstanivån i länet.

Bokslutet tas fram årligen som en del av Regional Utvecklings ordinarie arbete. Bokslutet ska kunna utvecklas över tid men bör innehålla återkommande delar kopplat till uppföljning för att kunna mäta utvecklingen över tid.

För att tydliggöra Region Jönköpings läns ambitioner gällande arbetet med cykling ska ett årligt politiskt beslut för cykelbokslutet tas av nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden). TIM-nämndens beslut bör kopplas till Region Jönköpings läns verksamhetsplanering så att rätt resurser för att arbeta med cykelfrågor säkerställs.

### b. Sammanhållande roll i regionalt cykelnätverk

Ett regionalt cykelnätverk ska instiftas som ett led i att vidmakthålla det löpande arbetet kopplat till cykelstrategin. Cykelnätverket ska fungera som en plattform för löpande dialog och ge kontinuitet och driv inom de insatsområden som har pekats ut i den regionala cykelstrategin.

Arbetet med att samordna ett regionalt cykelnätverk läggs som ordinarie verksamhet inom Regional Utveckling på Region Jönköpings län och arbetet inleds med att tydligt definiera syfte, målgrupp och struktur för nätverket. Det är viktigt att nätverket samordnas med befintliga nätverk och strukturer kopplade till cykel i länet.



### c. Plan för regional statlig cykelinfrastruktur

Att ta fram en plan för regional statlig cykelinfrastruktur har tydlig bäring på Region Jönköpings läns ansvar som planupprättare av regional transportplan. Arbetet drivs i projektform under en begränsad tid.

### Regional cykelsatsning

För att säkerställa att Region Jönköpings län fullgör sitt ansvar för genomförandet av den regionala cykelstrategin har beslut fattats om att driva regionala cykelfrågor i projektform under tre år. Projektet möjliggör att Region Jönköpings län kan växla upp sitt arbete med cykelfrågor och har möjlighet att genomföra en tydlig satsning på att stärka cyklingen i länet under de kommande åren.

I samband med projektets avslutande ska en utvärdering göras för att bedöma om satsningen ska bli en del av den löpande verksamheten inom Region Jönköpings län. Detta säkerställs i sin tur genom Regions Jönköpings läns verksamhetsplanering och politiska beslut kring budget.

## Innehåll regionalt cykelbokslut

Region Jönköpings län ansvarar för att årligen göra en uppföljning av den regionala cykelstrategin. Cykelbokslutet ska vara en skriftlig redogörelse för utvecklingen av cykling i länet och motsvarar en uppföljning och uppdatering av strategins mål och genomförandedel. Cykelbokslutet ska grunda sig på följande delar:

1. **Beskrivning av nuläge målområden** Bokslutet ska visa resultat för de mått som tagits fram för respektive målområde, vilka insatser som har genomförts samt aktuell status inom respektive insatsområde.
2. **Analys av resultat** Utifrån beskrivningen av nuläge tas analys av utförda insatser fram: gör vi rätt insatser kopplat till målen? Vilka faktorer påverkar utfallet och vilka av dessa faktorer har vi möjlighet att påverka?
3. **Prioritering av insatser för kommande år** Bokslutet ska innehålla ett framåtsyftande avsnitt som med grund i nuläge och analys tydliggör vilka insatser som kommer att prioriteras under kommande år.

# NULÄGESBESKRIVNING OCH PRIORITERINGAR

För att hitta rätt fokus under kommande år är det betydelsefullt att veta var i utvecklingen vi befinner oss just nu.

I nulägesbeskrivningen har vi gjort enkla utvärderingar av nuläget inom respektive målområde. Vi visar hur måtten som är kopplade till cykelstrategins mål kan följas upp och anger också vilka insatser som har högst prioritet under kommande år samt vilka aktörer som har särskilt stor påverkansmöjlighet inom insatsområdet.

Nulägesbeskrivningen är ingen fullständig inventering av alla cykelfrämjande aktiviteter som bedrivs i länet, utan är en bedömning på samlad regional nivå där exempel inom respektive insatsområde redovisas översiktligt.

Nulägesbilden kan ses som en brygga mellan den övergripande strategin och de konkreta insatser som årligen kommer att prioriteras och följas upp via Region Jönköpings läns cykelbokslut.



## Mål FLER KORTA VARDAGSRESOR SKA GÖRAS MED CYKEL

Mått	Möjligt sätt att mäta
<b>Antal cyklister i stråk med hög potential för cykling</b>	Mätning av cyklister respektive bilar i relevanta avsnitt
<b>Andel barn som cyklar till skolan</b>	Enkäter till urval av skolor, alternativt information från skolhälsovården



## Strategi GÖR DET LÄTT ATT VÄLJA RÄTT

### Insatsområde **Beteendepåverkan**

Status insatsområde <input checked="" type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	
Prioriterat att komma igång med	Inventering och utvärdering av insatser i länet Arbete med fysiskt aktiva skoltransporter
Viktiga aktörer	Regional Utveckling, Energikontoret Norra Småland, länets kommuner, NTF

### Insatsområde **Arbetsplatser**

Status insatsområde <input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	Projektet ATTRACT drivs av Energikontoret och pågår aktivt i 9 av 13 kommuner. Projektets övergripande fokus ligger på insatser som gör arbetsgivare mer hållbara och attraktiva. Insatsen som är kopplad mot cykling fokuserar på beteendepåverkande aktiviteter kring arbetspendling med cykel. Projektet pågår till år 2023.
Prioriterat att komma igång med	
Viktiga aktörer	Regional Utveckling, Energikontoret Norra Småland, länets kommuner, företag i länet, NTF

## Strategi **GÖR CYKLINGEN TRYGG OCH SÄKER**

### Insatsområde **Trafiksäkerhetskampanjer**

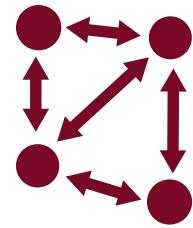
Status insatsområde <input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	NTF bedriver nationella kampanjer kring trafiksäkerhet kopplat till cykel, informationskampanjer arbetsplatser samt trafiksäkerhetsutbildningar för elever åk 4
Prioriterat att komma igång med	Kampanj kopplat till skolor - stöd Svenska cykelstäder
Viktiga aktörer	NTF, länets kommuner, Trafikverket

### Insatsområde **Fysiska åtgärder**

Status insatsområde <input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	Kampanjen "Min skolväg" - inventering av elevers skolvägar (drivs av NTF). Trafiksäkerhetsprogram framtagna för samtliga kommuner (NTF/Jönköpings kommun) Punktvisa inventeringar av brister i cykelvägnät (NTF/kommuner)
Prioriterat att komma igång med	Kartläggning av drift och underhåll länets cykelvägar Kartläggning av brister vägnät och cykelvägar (via analys i potentialstudie)
Viktiga aktörer	Regional Utveckling, länets kommuner, Trafikverket, NTF, Energikontoret Norra Småland

## Mål SAMMANHÄNGANDE CYKELBARHET MELLAN MÅLPUNKTER I LÄNET

Mått	Möjligt sätt att mäta
<b>Antal kilometer nya cykelvägar i länet</b>	Uttag ur befintliga system (t ex NVDB)
<b>Antal kilometer utmärkta statliga cykelleder</b>	Utdrag ur Trafikverkets förteckning över beslutade leder
<b>Antal bytespunkter för kombinationsresor som är anpassade för cyklister</b>	Förutsätter beslutade definitioner av bytespunkter respektive standard samt inventeringar utifrån dessa kriterier.



## Strategi SKAPA ETT REGIONALT CYKELNÄT

### Insatsområde Utveckla cykelleder i länet

<p>Status insatsområde</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="radio"/> Omoget/ej påbörjat</li> <li><input type="radio"/> Uppstartsskede/pågår</li> <li><input type="radio"/> Hög mognadsgrad</li> </ul>	I dagsläget finns det inga av Trafikverket beslutade cykelleder för rekreation och cykelturism i länet.
Prioriterat att komma igång med	<p>Ta fram strategi kring hur arbetet med cykelleder i länet bör bedrivas (organisation, syfte och mål)</p> <p>Potentialstudie som inbegriper analys av förutsättningar i befintligt vägnät (förslagsvis samordnas studien med framtagandet av planeringsunderlag kopplat till plan för regional statlig cykelinfrastruktur).</p>
Viktiga aktörer	Smålands turism, Regional utveckling, Trafikverket, länets kommuner, ledhuvudmän, Energikontoret Norra Småland

### Insatsområde Plan för regional statlig cykelinfrastruktur

<p>Status insatsområde</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat</li> <li><input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår</li> <li><input type="radio"/> Hög mognadsgrad</li> </ul>	Påbörjas vinter/vår 2022
Prioriterat att komma igång med	<p>Framtagande av planeringsunderlag</p> <p>Ev upphandling/projektansökan</p> <p>Löpande avstämningar nätverk och politik</p>
Viktiga aktörer	Regional Utveckling, Trafikverket, länets kommuner

## Strategi **FRÄMJA HELA RESAN**

### Insatsområde **Strategisk planering för kombinationsresor**

<p>Status insatsområde</p> <p><input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat</p> <p><input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår</p> <p><input type="radio"/> Hög mognadsgrad</p>	<p>Möjlighet finns att mot betalning ta med cykel på länets kollektivtrafik (under 2022 kommer beslut att tas om att ta bort avgiften för cyklar på tåg enligt JLT:s verksamhetsplan för 2022).</p> <p>Arbetet med att ta fram en strategi för bytespunkter har påbörjats</p>
<p>Prioriterat att komma igång med</p>	<p>Ta fram specifikation av cykelspecifik standard för olika typer av bytespunkter och hållplatser i länet</p> <p>Inventering av befintliga bytespunkter</p> <p>Inventering av pendlarparkeringar</p> <p>Undersöka möjligheter att ytterligare underlätta cykel på kollektivtrafik</p>
<p>Viktiga aktörer</p>	<p>Länstrafiken, Regional Utveckling, länets kommuner, Energikontoret Norra Småland</p>

## Mål STÄRKT SAMVERKAN KRING CYKLING PÅ LÄNSNIVÅ

Mått	Möjligt sätt att mäta
Antalet anställda i länet som arbetar inom näringar med koppling mot cykel	Hämta statistik utifrån SNI-koder
Antal aktiviteter inom regionalt cykelnätverk	RJL sammanställer information
Mängd projektmedel till cykelinsatser där flera parter samarbetar.	RJL sammanställer data



## Strategi CYKLING SKA STÄRKA NÄRINGSLIVET

### Insatsområde Besöksnäring

Status insatsområde <input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	Destinationsutveckling pågår på olika platser runt om i länet Digitaliseringsprojekt Smålands Turism Ledbyggnationer inom/kopplade till mountainbike-områden.
Prioriterat att komma igång med	
Viktiga aktörer	Smålands Turism, länets kommuner, Regional Utveckling, lokala cykelklubbar

### Insatsområde Handel och service

Status insatsområde <input checked="" type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	Inom ramen för ATTRACT arbetar Energikontoret Norra Småland med att hitta kopplingar mellan lokala cykelhandlare och projektdeltagande aktörer.
Prioriterat att komma igång med	Föra dialog med det lokala näringslivet kring hur cyklister ökar omsättning för centrumhandel och hur näringsidkare kan planera för detta.
Viktiga aktörer	Länets kommuner, Regional Utveckling, Energikontoret Norra Småland, lokala cykelklubbar

## Strategi **LÄR AV ANDRA OCH VARANDRA**

### Insatsområde **Fysisk planering**

Status insatsområde <input checked="" type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	Merparten av kommunerna har strategiska dokument Inga länsgemensamma planeringsunderlag
Prioriterat att komma igång med	Ta fram fullständig potentialstudie för cykling som även täcker kommunalt vägnät (se plan för regional statlig cykelinfrastruktur) Checklista som stöd för planarbete och plangranskning
Viktiga aktörer	Länets kommuner, Regional Utveckling, Länsstyrelsen, NTF

### Insatsområde **Nätverk och utveckling**

Status insatsområde <input type="radio"/> Omoget/ej påbörjat <input checked="" type="radio"/> Uppstartsskede/pågår <input type="radio"/> Hög mognadsgrad	Befintlig samverkan kring cykel och mobilitet för aktörer i ATTRACT-projektet (Energikontoret Norra Småland samordnande). Samverkan kring trafiksäkerhet och åtgärdsbehov i kommungrupper (NTF samordnande). Regioner för cykling - nätverk genom Svenska Cykelstäder Cykelnätverk kopplat till besöksnäring som drivs av Smålands Turism (ca 90 intressenter) Smålands Turism medlemmar IMBO Internationeal Mountainbike Association och ATTA Adventure Travel Trade Association Nätverk för länets cykelklubbar på gång (syfte få fler tävlingar och event till regionen)
Prioriterat att komma igång med	Instifta regionalt cykelnätverk med fokus på samverkan mellan kommuner Ansökan om medlemskap i Svenska cykelstäder (Region Jönköpings län tillsammans med Energikontoret) Inventering och vid behov samordning av befintliga nätverk Stöd för ansökningar av bidrag och projektmedel (t ex Stadsmiljöavtal)
Viktiga aktörer	Alla aktörer i länet, Regional Utveckling/Länsstyrelsen samordnande i frågor som rör länsövergripande kommunala samarbeten





## VISION

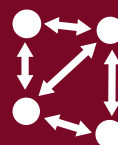
# Cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Jönköpings län

## MÅL

**Fler korta vardagsresor ska göras med cykel**



**Sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet**



**Stärkt samverkan kring cykling på länsnivå**

