

Cykla i gröna Kronoberg!

Del 1: Inriktningar för ökad cykling i Kronoberg

Version 2018-11-14

Antagen av Regionala utvecklingsnämnden 2018-12-05

Innehåll

Förord	2
Inledning.....	3
Syfte.....	3
Metod.....	4
Förankring.....	4
Avgränsning.....	5
Intressenter.....	5
Förutsättningar i Kronoberg.....	5
Cykelleder för rekreation och turism.....	8
Cykel och planering i regionens åtta kommuner	11
Region Kronobergs styrdokument	14
Regional utvecklingsstrategi ”Gröna Kronoberg 2025”	14
Trafikförsörjningsprogrammet.....	16
Länstransportplanen 2014-2025.....	17
Nyttan med cykling.....	17
Faktorer som gör att vi cyklar	18
Målbild	21
Strategiska områden	22
Strategiska principer.....	25
Prioriteringsprincip	25
Finansieringsprincip.....	26
Utbyggnadsprincip	27
Åtgärdsvalsstudier och rekommendationer trafiksäkerhet.....	28
Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)	28
Rekommendationer trafiksäkerhet.....	29
Kronobergs vägnät.....	30
Källförteckning	32
Bilaga	32

Förord

”Cykla i gröna Kronoberg” är Region Kronobergs första strategiska dokument som handlar om cykel och är ett sätt att påverka framtiden. Hälsan förbättras om vi cyklar, antingen hela vägen eller fram till en bytespunkt där buss eller tåg tar över. Miljön mår också bra om människor cyklar oftare och lämnar bilen när det är ett möjligt alternativ.

Genom dokumentet läggs en grund för inriktningen när det gäller att utveckla cykelvägarna inom regionen. För första gången ges en överblick av behov och önskemål och kan skapa en samsyn kring prioritering. Dokumentet utgör också ett bättre underlag för att diskutera behoven av insatser för cykel gentemot andra transportslag. Förhoppningen är att, tillsammans med kommunerna och Trafikverket, på sikt uppnå ett funktionellt nät av cykelvägar, både inom tätorterna och mellan samhällen i regionen.

Intresset för att cykla har de senaste åren ökat både i Sverige och globalt, vilket också ökar trycket på cykelvägar för rekreation och turism. Besöksnäringen bedömer att det finns en stor potential för att en bra cykelupplevelse kommer att stärka både den inhemska turismen och turismexporten.

Cyklister är ofta oskyddade i trafiken och cykelvägsplanen/strategin är ett viktigt redskap för att höja säkerheten genom att bygga fler bilfria cykelvägar, säkra korsningspunkter mm, men också att finna och kunna rekommendera säkraste sträckningarna i blandtrafik.

För att Kronoberg ska bli framgångsrik som ”Cykelregion Kronoberg” behöver flera aktörer samverka. Processen med att ta fram detta dokument har därför skett i nära samverkan med Trafikverket och regionens kommuner.

”Cykla i gröna Kronoberg” kan medverka till att skapa medvetenhet om ambitionen att bli en ledande hållbar region med hög attraktionskraft. Satsning på cykel är också en viktig del för att nå målen i regionens trafikförsörjningsprogram.

CYKLA MER FÖR HÅLLBAR MILJÖ OCH HÄLSA!

Växjö November 2018

Joakim Pohlman (S)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Inledning

Cykel är ett energisnålt och miljövänligt transportmedel som samtidigt bidrar till förbättrad folkhälsa. För sträckor upp till 5 km är cykeln ett bra transportmedel och med elcykel kan sträckor upp till 12 – 15 km vara ett attraktivt alternativ för vardagscyklandet. Region Kronoberg är i egenskap av Länsplaneupprättare ansvarig för att peka ut prioriteringar för utveckling av transportinfrastrukturen i länet.

”Cykla i gröna Kronoberg” är Region Kronobergs första strategiska dokument som handlar om cykel. Genom dokumentet läggs grunden för inriktningen när det gäller att utveckla cykelvägarna i regionen. Förutom att ge grunden för prioriteringar i Länstransportplanen finns en tydlig koppling till Regionens trafikförsörjningsprogram och den regionala utvecklingsstrategin ”Gröna Kronoberg 2025”

”Cykla i gröna Kronoberg” är uppdelat i två delar:

- **Del 1 Inriktningar.** (strategi) I delen beskrivs bakgrund, syfte och underlagsmaterial. Del 1 ger en förklaring till vilka förutsättningar som finns för cykelvägsutbyggnad i länet, nyttan med cykling samt betydelsefulla inriktningar för prioriteringar, finansiering och utbyggnad.
- **Del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt.** (plan) En kartläggning av kommunernas önskemål och prioriteringar, genomfördes hösten 2016. Kartläggningen visade cirka 135 möjliga cykelvägar. Utifrån inriktningarna som ges i del 1, har 34 cykelvägsobjekt analyserats. De analyserade cykelvägsobjekten är presenterade i bilaga 1.

Utöver de båda delarna finns som ett arbetsmaterial ”**Önskade cykelvägsobjekt i Kronoberg**”. Arbetsmaterialet är en sammanställning av de uppgifter kommunerna lämnade vid kartläggningen som genomfördes hösten 2016. Ambitionen vid kartläggningen var att göra en sammanställning av både regionala och kommunala cykelvägar. Det fanns dock ett fokus på de regionala cykelvägarna, där staten är väghållare, i respektive kommun. Detta innebär att kartläggningen inte är fullständig vad gäller kommunala cykelvägar.

Syfte

”Cykla i gröna Kronoberg” görs enligt uppdrag i nuvarande Länstransportplan. När Regionfullmäktige beslutade angående Länstransportplanen gavs också uppdraget.

Det övergripande syftet med dokumentet, som både innehåller strategiska åtgärder och konkret prioritering av cykelvägsobjekt, är att bidra till den regionala utvecklingsstrategin genom att vara en gemensam plattform för utveckling av transportslaget cykel. Genom satsning på cykel sker utvecklingen också i enlighet med de nationellt transportpolitiska målen. Utöver detta kan syftet mer konkret sammanfattas enligt följande:

- tydliggöra och stärka cykel som transportslag i Kronoberg,
- skapa samsyn och samhandling mellan de olika intressenterna (i första hand kommunerna, Region Kronoberg och Trafikverket),
- grundlägga strategisk inriktning och prioriteringsprinciper,
- vara underlag för arbetet med länstransportplanen 2018-2029,
- skapa beredskap för ökad nationell vilja/resurser
- grundlägga mer systematisk uppföljning och ökad kunskap om cykel i regionen

Metod

”Cykla i gröna Kronoberg” har formats av en projektledare som samlat in underlagsmaterial och skrivit dokumentet. Projektledaren har besökt samtliga kommuner för att få en helhetsbild av det lokala arbetet för utveckling av cykel. Övrigt underlag utgörs av cykelstrategier/cykelvägsplaner i övriga regioner, rapporter som Trafikverket tagit fram de senaste åren samt mer fristående rapporter som producerats utifrån ökat intresse för cykling, se källförteckning.

Parallellt med arbetet att skriva detta dokument har en konsult, Ramböll, haft uppdrag att genom enkät samla in respektive kommuns målpunkter och önskemål om cykelvägar. Konsulten har också gjort en beskrivning med nyttoanalys av respektive cykelvägsobjekt. Genom kommunernas önskemål har brister identifierats. Denna del finns presenterad som en egen del av ”Cykla i gröna Kronoberg”. En praktikant på Trafikverket i Växjö har medverkat i projektet och bl.a. ställt samman underlagsmaterial för prioritering av cykelvägar samt kartunderlag för beskrivning av turismcykelleder.

Per Hansson (Region Kronoberg), Daniel Malmqvist (Region Kronoberg), Bo Svensson (Trafikverket Växjö), Sandra Arvidsson (Trafikverket Växjö) och Tommy Gustavsson (Region Kronoberg) har fungerat som arbetsgrupp för att forma inriktning och innehåll.

Förankring

Förutom möten med kommunerna enligt ovan har den så kallade IKA-gruppen (infrastruktur- och kollektivtrafikarbetsgruppen) med representanter av tjänstemän från kommunerna, Trafikverket, Länsstyrelsen och Region Kronoberg haft ”Cykla i gröna Kronoberg” på agendan vid flera tillfällen:

- 29 april 2016, introduktion till det kommande arbetet och presentation av upplägg
- 28 augusti 2016, start med information och diskussion,
- 30 september 2016, avstämning
- 18 november 2016, förslag ”Cykla i gröna Kronoberg” presenteras
- 31 mars 2017, avstämning
- 24 maj – 1 september 2017 remissperiod för ”Cykla i gröna Kronoberg”
- 29 september 2017, redovisning av remissvar
- 31 maj 2018, avstämning
- 12 september 2018, avstämning

Inför arbetet med Länstransportplanen 2018-2029 genomför representanter för Regionala Utvecklingsnämnden möten med länets kommunledningar under hösten 2016. Vid besöken beskrevs arbetet med ”Cykla i gröna Kronoberg”. På mötena ingick både politiker och tjänstemän. Den 15 september 2018 arrangerades ett remisseminarium om **Länstransportplan 2018-2029** och **Cykla i gröna Kronoberg**. Huvud syftet med mötet var ge kommunerna möjlighet att förutom de skriftliga remissvaren på Länstransportplanen och Cykla i Gröna Kronoberg även muntligt få framföra synpunkter. Inbjudan till remissmötet var kommunernas arbetsutskott och ansvariga tjänster personer.

Avgränsning

”Cykla i gröna Kronoberg” har avgränsats enligt följande:

- Cykelvägsplaneringens prioriterade objektslista: I första hand till regionalt fysiska åtgärder längs det statliga vägnätet i tätorter och i anslutning till tätorter,
- Ej drift och underhåll eftersom statliga cykelvägar sköts av Trafikverket och kommunerna har ansvaret för drift och underhåll av de kommunala cykelvägarna i respektive kommun.

Intressenter

Arbetet med att ta fram dokumentet är en process som sker i samråd med olika intressenter. De viktigaste är enligt följande:

- **Kommunerna** har en viktig roll gentemot allmänhet och andra intressenter för att bl.a. kanalisera önskemål och behov av cykelvägar. De är också en av finansiärerna för utbyggnad av cykelvägar. Under hela processen de informerats och fortlöpande samråd har skett både när det gäller dokumentet ”Cykla i gröna Kronoberg” och vid bearbetningen/ prioriteringen av önskemål om cykelvägar.
- **Trafikverket** är ansvarig väghållare för det statliga vägnätet vilket inkluderar de regionala cykelvägarna. De är också ansvariga för genomförandet av länstransportplanen. Trafikverket har varit aktivt involverade i arbetet under hela processen.
- **Länsstyrelsens** uppdrag är att främja länets utveckling, föra ut den nationella politiken och bedriva en effektiv förvaltning. Länsstyrelsen har varit involverad i arbetet via IKA-gruppen.
 - **IKA-gruppen**, Infrastruktur- och kollektivtrafikarbetsgruppen, består av tjänstemän från samtliga kommuner i regionen, Trafikverket, Länsstyrelsen samt Region Kronoberg. Arbetsgruppen är väl etablerad och har regelbundna möten för att förankra, samordna och ge synpunkter. Gruppen har vid tillfällen kompletterats med kommunernas cykelansvariga.
- **Destination Småland**. Det har även varit informationsutbyte i den del som berör cykelvägar för rekreation och turism, dels med Destination Småland men också i samband med att handlingsplanen för besöksnäringen i regionen reviderats hösten 2016.
- **Regionsamverkan Sydsverige**. Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige samarbetar de sex sydsvenska regionerna bland annat inom infrastrukturuområdet. I det gemensamma positionspapperet ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige” har betydelsen för satsning på cykel lyfts fram. De cykelvägar/leder som är gränsöverskridande mellan de sydsvenska regionerna har diskuterats i denna grupp.

Förutsättningar i Kronoberg

Kronoberg är, likt Sverige i övrigt, glesbefolkat. Befolkningstätheten i regionen uppgick under 2016 till 23,1 invånare per kvadratkilometer, vilket är i nivå med riksgenomsnittet, men betydligt lägre än i flera andra regioner i södra Sverige. I de mindre kommunerna i Kronoberg är befolkningstätheten, ur ett nationellt perspektiv, låg. Särskilt låg är den i Uppvidinge kommun, där det under 2016 bodde 8,1 invånare per kvadratkilometer. Även Tingsryds kommun sticker i sammanhanget ut, där motsvarande nivå under samma år var 11,9 invånare per kvadratkilometer. Befolkningstätheten är förvisso högre i de övriga kommunerna – mellan 16-21 invånare – men ändå under riksgenomsnittet och betydligt under snittet för de södra delarna av Sverige. Undantaget är Växjö kommun där befolkningstätheten uppgick till 53,7 invånare per kvadratkilometer under 2016.

I regionen är bilberoendet starkt vilket har sitt ursprung i befolknings- och boendestruktur enligt ovan. Cykelvägsstrukturen utanför tätorterna är relativt svag och förutsättningarna för cykling har

Enligt resvaneundersökning, RVU 2012, kan konstateras att nästan 60 % av alla resor som görs med bil, är 20 minuter eller kortare och drygt 7 % av alla resor under 1 km görs med bil. Förutsättningarna för att ersätta kortare bilresor med cykel kan ses vara goda. Störst potential finns inne i tätorterna, men även sammanbindning av ett antal cykelstråk mellan tätorter bedöms vara värdefullt för exempelvis arbetspendling.

Tillgänglighet med cykel till centralorter (i minuter)

Antal invånare i tusental
0-15: 16
15-30: 17,6
30-45: 21,6
45-60: 24,5

0-15: 5,1
15-30: 6
30-45: 8,1
45-60: 9,8

0-15: 16
15-30: 17,6
30-45: 21,6
45-60: 24,5

0-15: 9
15-30: 12,1
30-45: 17,7
45-60: 69

0-15: 51,8
15-30: 66,6
30-45: 70,8
45-60: 85,9

0-15: 2,7
15-30: 3,1
30-45: 4
45-60: 4,9

0-15: 3
15-30: 3,4
30-45: 8,6
45-60: 9,7

0-15: 3,3
15-30: 4,6
30-45: 7,6
45-60: 9,4

0-15: 9,7
15-30: 10,7
30-45: 12,8
45-60: 14,6

Sources: Esri, HERE, DeLorme, USGS, Intermap, increment P Corp., NRCAN, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri (Thailand), MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Det finns åtta kommuner i regionen och samtliga gränsar till en annan region. I tre av kommunerna (Lessebo, Markaryd och Uppvidinge) bor det färre än 10 000 invånare och tillsammans med Tingsryds kommun, med ungefär 12 000 invånare, kan dessa klassificeras som mindre kommuner. I kommunerna Alvesta, Ljungby och Älmhult bor det mellan 15 000 – 30 000 invånare och de kan i detta sammanhang benämnas som mellanstora kommuner. Växjö kommun är den största i Kronoberg invånarantalet till cirka 90 000.

6

tillgänglighetsanalys där hastigheten för transportmedlet sätts till 20 km/h når ett stort antal invånare centrum inom ett 30 minuter.

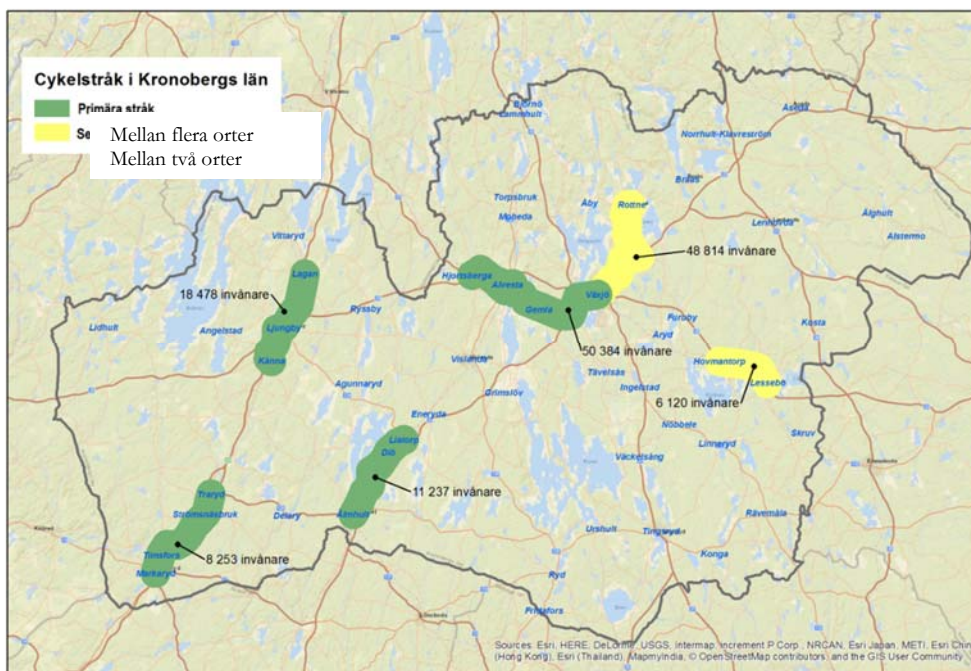
Antal invånare som når centralortens centrum inom 30 minuters cykling är:

Alvesta	12 100
Lessebo	3 400
Ljungby	17 600
Markaryd	6 000
Tingsryd	4 600
Uppvidinge	3 100
Växjö	66 000
Älmhult	10 700

Behovet av cykelvägar och potentialen för cykling är inte enbart kopplat till och från centralorterna. Det finns ett antal mindre orter med hög självförsörjningskvot vilket innebär bland annat att många invånare både bor och arbetar i dessa orter och dels ett antal mindre orter som ligger på rimligt cykelavstånd.

För att bedöma utvecklingspotentialen för cykelvägar tog Per Kågeson på uppdrag av Vägverket 2007 fram en modell för regional inventering och planering av cykelvägar. Modellen bygger på en bedömning av invånarantalet i tätorter och avståndet mellan orterna. Med inspiration från den så kallade Kågesonmodellen har en bedömning gjorts där minst tre orter knyts samman finns en potential för ett cykelstråk. I Kronoberg finns det fyra sådana stråk.

- Hjortsberga – Alvesta – Gemla – Växjö 50 384 inv.
- Älmhult – Diö – Liatorp – Eneryda 11 237 inv.
- Markaryd – Timsfors – Strömsnäsbruk – Traryd 8 253 inv.
- Lagan – Ljungby – Kånga 18 478 inv.



Figur: Karta över cykelstråk i Kronoberg

Även mellan två orter kan det finnas en potential och behov av cykelvägar. I Kronoberg finns det två tydliga stråk mellan två orter.

- | | |
|------------------------|-------------|
| • Växjö – Rottne | 48 814 inv. |
| • Hovmantorp – Lessebo | 6 120 inv. |

Vad gäller stråken mellan två orter bor majoriteten av invånarna i respektive tätort som knyts samman av stråket.

För att summera förutsättningarna för cykling i Kronoberg kan man karaktärisera cykelvägarna i tre typer av cykelvägar. De tre typerna är:

1. Cykelvägar i tätorter
2. Cykelvägar till/från tätorter
3. Cykelvägar mellan tätorter.

Utöver de tre typerna finns också turistcykelleder vilka också kan delas in i olika typer utifrån sin karaktär, från Sydostleden som är nationellt godkänd cykelled till lokala cykelleder runt ett samhälle. I arbetet med ”Cykla i Gröna Kronoberg” har fokus legat på nationella och regionala cykelvägar.

Ett optimum för cykelvägsplanering är när en cykelled kan planeras och byggas så att leden blir en del i att binda samman tätorter och kan fortsätta för att transportera vardagscyklister in till tätortens olika målpunkter så som skola, affär och arbetsplatser.

Cykelleder för rekreation och turism

Möjligheter i Sverige...

Sverige har hittills haft en liten omfattning när det gäller cykelturism. Infrastrukturen har inte funnits på plats och cykelturism i Sverige har haft låg status. Nu vill dock fler och fler rekreations- och turismcykla i Sverige. Detta förutsätter dock en utbyggnad av infrastruktur för trafiksäker och bekväm cykling. Om det sker så finns det i södra Sverige och Kronoberg stora möjligheter för ökad turismcykling. En marknad för besökare finns såväl i Sverige (ökad vardagscykling medför att fler vill rekreationscykla) som i övriga Europa och med den stora omfattning cykelturismen har i många länder så kan cykelturismen innebära stor skillnad för ökad turismexport. Möjliga utländska marknader stämmer också väl överens med den miljö och produkt som Region Kronoberg kan erbjuda. En prognos för cykelturismen är att den kommer att öka mer än annan turism eftersom den är miljöriktig, har positiva hälsoeffekter och ger stor möjlighet att på ett aktivt sätt uppleva natur och lokal kultur.

....och i Kronoberg

Kronoberg har en mycket hög andel övernattande gäster från utlandet. 2015 var andelen 42 procent. Utveckling av cykelturism bedöms vara en viktig ingrediens för att ytterligare stärka denna andel och öka turismexporten, vilket också är ett viktigt mål i den nationella turismstrategin.

Det händer mycket i södra Sverige just nu

Cykel har de senaste åren haft medvind, inte minst när det gäller planering för och byggande av infrastruktur för turismcykling. Initiativ tas på olika håll för rekreations- och turismcykelleder. Trafikverket beslutade 2014 angående kriterier för att godkänna lokala, regionala och nationella turismcykelleder. Kriterier som lederna måste uppfylla, när det gäller trafiksäkerhet och bekvämlighet, för att bli vägvisade enligt en nationell standard.

Hittills har två leder blivit godkända med nationell status:

- Kattegattleden, 37 mil mellan Göteborg och Helsingborg, 2015
- Sydostleden, 27 mil mellan Växjö och Simrishamn, 2016. Projekt med Regionförbundet Södra Småland/Region Kronoberg som projektägare i samarbete med regionerna Skåne och Blekinge, 9 kommuner samt Trafikverket region syd. Region Kronoberg har därmed lagt en stark grund för möjligheter till fortsatt utveckling.

Därutöver har Sjuhäradsrundan vägvisats med regional status. För närvarande byggs bilfri cykelled på Öland, där man räknar med att kunna öppna första etappen med bilfri cykling från norr till söder 2018. Region Skåne planerar att knyta ihop Kattegattleden och Sydostleden längs den Skånska kusten från Helsingborg till Simrishamn 2019. "Bolmen Runt" har presenterats för den arbetsgrupp som bedömer och rekommenderar de olika cykelledsprojekten. Region Blekinge gjorde 2014 en förstudie för en kustnära cykelled genom Blekinge. Med alla de idéer och initiativ som nu finns kommer ett turismcykelledssystem att växa fram i södra Sverige.

Förhoppningen är att ökat intresse för cykel och nödvändig väg mot ett hållbart samhälle skall få genomslag för finansiering såväl lokalt, regionalt som nationellt. Att bygga infrastruktur för utveckling av besöksnäringen innebär möjligheter för näringslivet att utvecklas.

Kronoberg strategiskt i ett gränsöverskridande system av turismcykelleder i södra Sverige

Vilka möjligheter kan ge bäst effekt under de närmaste åren i Region Kronoberg? I arbetet med "Cykla i gröna Kronoberg" har följande cykelleder och turistiska målpunkter definierats:

- **Sydostleden** håller på att etableras med sträckning Växjö-Tingsryd-Urshult-Ryd-Fridafors och sedan vidare i Blekinge/Skåne. Region Skåne är ledhuvudman och samordnar det vidare arbetet,
- **"Bolmen Runt"** siktar på att bli godkänd som regional turismcykelled och projektet har en dialog med Trafikverkets referensgrupp för att kunna uppfylla kriterierna. Leden sträcker sig i regionerna Kronoberg, Halland och Jönköping. I Region Kronoberg berörs Ljungby kommun.
- **Banvallsleden** har en sträckning från Karlshamn till Halmstad. Gemensam sträckning från söder med Sydostleden till Ryd, där den viker av längs Åsnen upp mot Huseby. Från Ryd och vidare uppfyller den inte trafiksäkerhetskraven i alla delar för att vara en godkänd turismcykelled. Cykelsällskapet har skyltat och marknadsför Banvallsleden, men har inte uttryckt en ambition som leder till en utveckling för att uppfylla Trafikverkets kriterier. En godkänd banvallsled mellan Ryd och Halmstad skulle knyta ihop Sydostleden och Kattegattleden och skapa ett nav för nationella cykelleder i **Destination Åsnen**. Den skulle också ge möjligheten att cykla till besökscenter i **Nationalparken** i sjön Åsnen. Vidare nås också **Huseby** och därmed knyts flera av de större satsningarna inom besöksnäringen i Kronoberg ihop. En annan bouseffekt är att Banvallsleden i Ljungby kommun till del "dockar" gemensamt med Bolmen Runt. Tingsryd, Alvesta, Växjö och Ljungby berörs av banvallsleden i Kronoberg. Det är nödvändigt att i detta fall samarbeta över regiongränsen med Region Halland och de berörda kommunerna där.
- **Cykel, IKEA-museet och Linné.** Knyta ihop IKEA-museet med Linnébygden, vilka är målpunkter med internationell lyskraft som med bra cykelmöjlighet kan få besökare att stanna längre och upptäcka mer av Möckelnområdet, Linnés ursprung m m. Nytt hotell i Älmhult ger också kapacitet för boende.
- **Smalspåret Växjö, Braås, Rottne, Åseda och vidare mot Västerut.** Det har framförts idéer och önskemål om att utveckla banvallen norrut från Växjö till cykelled. Mer och mer har tanken anammats och f n tittar Växjö på nyttan av en sådan cykelväg. I Uppvidinge kommun finns uttalat önskemål om satsning på denna banvall.

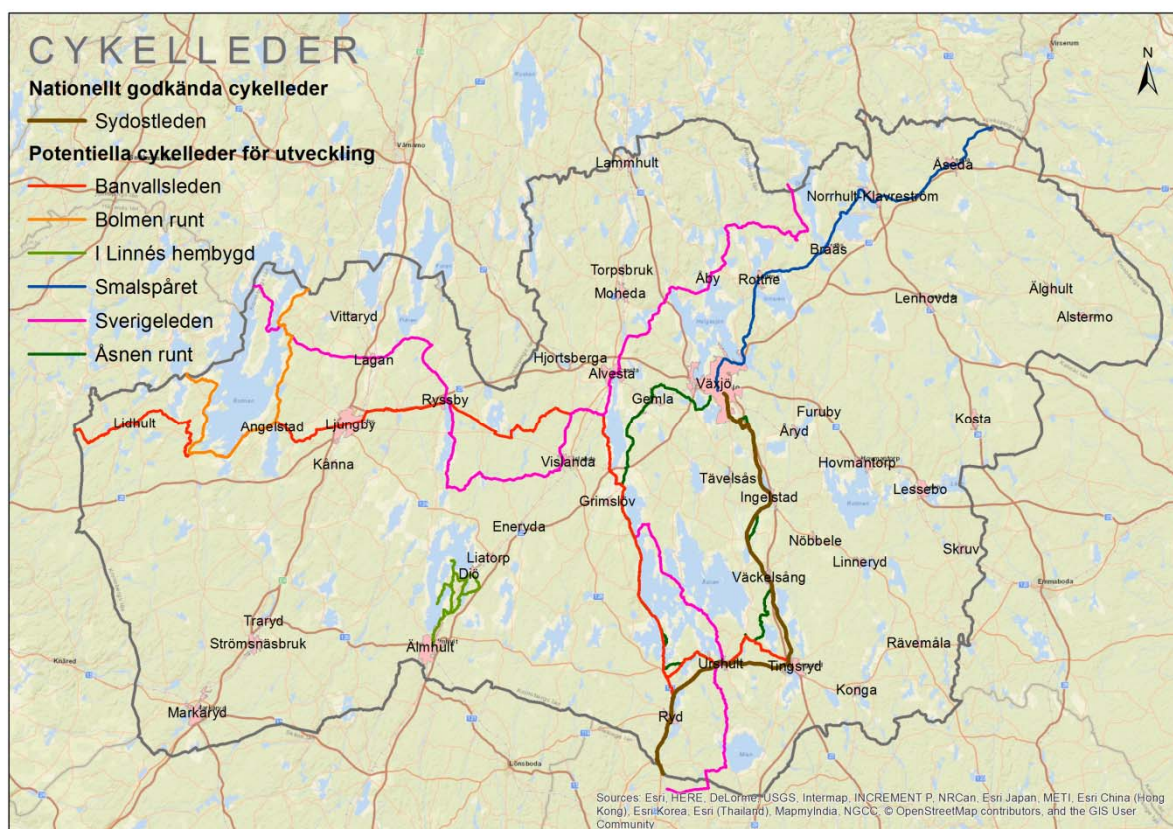
Handlingsplanen för besöksnäringen i Destination Småland revideras under hösten 2016.

I arbetsmaterialet finns följande skrivning:

"Parallellt med arbetet med Länstransportplanen utarbetas en regional cykelstrategi som redovisar förutsättningar och strategiska val för att öka intresset för arbetspendling, rekreation och besöksnäring. Viktiga delar i denna utveckling är befintliga och utvecklingsbara större cykelleder i regionen, t ex Sydostleden och Banvallsleden, och kommande initiativ till nya cykelleder. Dessa har sammantaget en stor potential för att bidra till en stärkt utveckling av besöksnäringen".

Koppling till den regionala utvecklingsstrategin "Gröna Kronoberg 2025" och förslag

En stor utmaning för besöksnäringen är att skapa mer miljöriktigt resande. Cykelturism möter också människors behov av aktiv upplevelse och hälsofrämjande för att må väl. Föreslås i strategiska områden/åtgärder att Region Kronoberg initierar och genomför en förstudie för att närmare inventera möjligheter och behov av resurser för att kunna förverkliga tillgänglighet med cykel enligt punkterna ovan. Viktigt är en ambition som tar höjd för att cykellederna skall kunna bli godkända som regional eller nationell turismcykelled. Destination Småland har i samråd betonat vikten av att cykellederna har en sträckning med hög attraktivitet och att förutsättningarna även för andra typer av turismcykling, mountainbike m fl, bör inkluderas.



*Figur: Karta som visar befintliga/ möjliga cykelleder för rekreation och turism i Kronoberg
Cykelleden Åsnen runt följer i stort Sydostleden och Banvallsleden*

Cykel och planering i regionens åtta kommuner

Projektledaren för ”Cykla i gröna Kronoberg” har besökt samtliga kommuner för att få en samlad bild av arbetet med cykelfrågor, samt att få in synpunkter och idéer för det fortsatta arbetet. Samtliga möten har skett med tjänstemän i respektive kommun.

Sammanfattning av kommunernas synpunkter gällande cykel och planering:

- Vikten av dokument som stärker status för utvecklingen av cykel.
- Öka ambitionen för cykel i kommunernas planering. De kommuner som reviderar sina översiktsplaner bedömer att cykel kommer att få en tydligare och starkare skrivning. Några kommuner (se nedan) har speciella planeringsdokument för cykel.
- För att få fler att cykla måste det bli mera attraktivt och bekvämt.
- Beteendepåverkan är en viktig aktivitet som komplement till förbättrad infrastruktur.
- Svårt att kalkylera nyttan av en cykelväg och att förutse potential av en önskad och prioriterad sträckning.
- Det är viktigt att följa upp och mäta användandet av nya cykelvägar.
- Generellt har kommunerna liten kontakt/samarbete med ideella krafter för cykel.
- Kommunerna har kommunkartor som visar cykelvägar på tätortskartorna.



Alvesta kommun

Alvesta

Alvesta kommun har en antagen trafikstrategi från 2015 som även innefattar ett uppdrag att ta fram en cykelplan utifrån angivna direktiv.

Arbetet med denna har påbörjats. Kommun- övergripande översiktsplanen är från 2008 och till den finns bland annat en fördjupad översiktsplan för Moheda. En fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort är under framtagning och förväntas antas vintern 2017-2018. På översiktsplanenivå finns ansats till huvudcykelstråk, vilket kommer att förtydligas i den påbörjade kommunala cykelplanen. Genom kommunens arbete med inspel till Regional Cykelplan finns ordentlig analys om brister i huvudcykelstråken i kommunens tätorter.

Tjänstemännen på kommunen uttrycker att cyklister idag är mer medvetna och ställer högre krav på säkerhet och framkomlighet med cykel. Kommunen har märkt ett engagemang kring felande länkar i skolvägar. För arbetspendling finns det ett behov av att knyta samman näraliggande tätorter samt öka framkomligheten och genheten i cykelvägars sträcka och profil. Budget för cykel finns inbakad i större budgetpost.

Turismcykling informeras om på kommunens hemsida och en kommunkarta med cykelvägar markerade finns för de större tätorterna såsom Alvesta, Moheda och Vislanda.



Lessebo kommun

Lessebo

I Lessebo pågår arbete med ny översiktsplan, som förväntas beslutas under 2018. I denna kommer cykel att få mera fokus.

Nuvarande översiktsplan är från 2010, då kommunen var i ett läge med tillbakagång. Idag är läget det motsatta med positiv befolkningsutveckling. Det pratas också mer cykel och framförs fler önskemål. Tydlig prioritering för cykelvägar är att kunna ta sig till kollektivtrafik, stationer och skolor. Cykel ingår i övergripande pott när det gäller finansiering av drift och underhåll.

Kommunkartan visar cykelvägar i tätorter samt ”Rotten runt” på kommunöversikt. På nätet beskrivs också ”På tur i glasrikt”. Som turistkommun har man nu ambitionen att förbättra information/kartor/webb.



LJUNGBY KOMMUN

Ljungby

Ljungby översiktsplan är från 2006 och kommunen är precis i startgroparna med att påbörja arbetet med en ny. I Ljungby kommun finns en förvaltningsövergripande cykel grupp (barn och utbildning, kommunlednings kontor, kultur och fritid, miljö-, bygg- och teknikförvaltning). Gruppen har tagit fram en kommunal handlingsplan, som bygger på en inventering från 2013, med prioriterade objekt. Önskvärt är en kommunal cykelstrategi. Kommunen planerar inköp av cykelräknare för att kunna mäta antal cyklister. Att det finns en budget för cykel är positivt för utvecklingen av cykelfrågor och genom cykel gruppens förvaltningsövergripande arbete finns en bred förankring av cykelfrågor i kommunen.

Kommunen har också en aktuell verksamhetsplan för besöksnäringen, som bl.a. lyfter potentialen i cykellederna "Bolmen runt" och "Banvallsleden". Visit Ljungbys karta "Cykla och vandra" visar på ett tydligt sätt de cykelleder som finns i kommunen (Banvallsleden, Bolmen runt, Sunnerboturen, Sverigeleden, Unnen runt och Vidöstern runt). Just nu bedrivs projekt för att få "Bolmen runt" godkänd som regional cykelled enligt Trafikverkets kriterier. Ljungbys kommunkarta visar cykelvägar i tätorterna.



Markaryd

Markaryds översiktsplan är från 2010. Det finns också en tätortsplan från 2011, som endast i begränsad omfattning lyfter cykel. Skolvägar har hög prioritet och det finns också "tryck" på cykelväg mellan Markaryd och Strömsnäsbruk.

Kommunen har en stark prioritering för sträckningen Markaryd-Timsfors-Strömsnäsbruk-Traryd längs den gamla Riksettan (R1). Lyfter också möjligheten att cykla i Lagandalen för rekreation och turism. Kommunkarta visar cykelvägar i tätorterna. Olika leder (dock ingen cykelled) på översiktskartan.



Tingsryd

Tingsryds kommun är i processen att ta fram en ny översiktsplan. I den beskrivs att kommunen vill satsa på cykelvägar och uppmuntra samåkning som ett komplement till kollektivtrafiken. Därutöver omnämns cykel i de fördjupade översiktsplanerna för Tingsryds och Ryds tätorter. Arbetet med fördjupade översiktsplaner för orterna Urshult och Rävemåla är under uppstart.

Kommunen har ingen tjänsteman som är ansvarig för cykelfrågor och/eller budget för detta. De saknar också en övergripande cykelplanering. Arbetet med framtagning av detta dokument "Cykla i gröna Kronoberg" har dock aktualiserat cykel och ett antal objekt lyfts fram i arbetet med den regionala planen.

De senaste åren har dock en medveten satsning skett på Sydostleden. En turismcykelled som binder ihop Väckelsång, Tingsryd, Urshult och Ryd genom Tingsryds kommun. I övrigt har kommunen lyft nio lokala rekreationsleder för cyklister. De finns beskrivna i en speciell broschyr. En satsning har också gjorts över regiongränsen till Blekinge med den anvisade cykelleden Älmeboda-Nättraby.

Aktuellt är Åsnens nationalpark och hur den på ett säkert och bekvämt sätt skall kunna nås av cyklister. Det kan ske genom Banvallsleden, som behöver rustas upp för att bli tillräckligt trafiksäker och bekväm.



Uppvidinge

Uppvidinge kommun är i uppstarten att revidera sin översiktsplan. Enligt arbetsmaterial är det tydligt att cykel då kommer att få ökat fokus. Prioritering är tätorterna och möjligheten på banvallarna. Banvallarna kan ha syfte för rekreation och turism, men också binda ihop tätorter. I tätorterna finns behov av att säkra cykelvägar till skolan och i centrum.

Resvaneundersökningen 2012 visar att invånarna cyklar "våldigt lite" i Uppvidinge. Resultaten förklaras ofta med att Uppvidinge är en landsbygdskommun med långa avstånd, men det bör finnas stor potential i tätorterna eftersom det är många som både arbetar och bor på samma ort. Intresset ökar dock och det kommer allt fler önskemål om cykelvägar. För att få fler att cykla framhålls behovet av aktiviteter för beteendeförändring.



Växjö

Växjö kommun arbetar strategiskt och metodiskt med en cykelvägplan baserad på översiktsplan, miljöprogram och transportplan (cykel är ett av fem strategiområden i transportplanen). Cykelvägplanen revideras under 2016 med sikte på beslut i början av 2017. Planen innehåller investeringslista, underhållsplan och huvudcykelvägnät. Inventering av underhållsbehov har gjorts 2015. Prioritering är cykelvägar för arbetspendling.

7 miljoner/år har de senaste åren budgeterats för cykelinfrastruktur. Investering i nya objekt sker där det finns potential att flest kommer att nyttja cykelvägen. För att stimulera fler att cykla drivs olika aktiviteter med devisen "Växjö cyklar" som har utvecklats i samarbete med cykelhandlare och cykelorganisationer.

Växjö har gjort bokslut för cykelåret 2015. Resvaneundersökningen 2012 visar att 19 procent av alla personresor då skedde med cykel i Växjö kommun. Målet är att till 2020 öka till 24 procent. Mätning av cyklandet sker i 7 mätpunkter sedan 2013.

Framgångsfaktorer är att förbättra infrastrukturen och att informera/driva kampanjer, men också att göra cyklande mer attraktivt än att köra bil. Genom sök på "cykla i Växjö" visas en attraktiv och innehållsrik hemsida med tips och vägledning för att cykla i Växjö.



Älmhult

I Älmhults kommun har en ny översiktsplan beslutats under 2016. Den ger tydlig utvecklings principer både för pendlings- och rekreationscykling och stärker cykel i planeringen.

När Storgatan i Älmhult byggs om kommer den att anpassas för cykel. Det som framhålls från kommunen är behov av beteendepåverkande åtgärder eftersom man tycker att alltför få cyklar i Älmhult kommun. Möjligheter till ökad rekreations- och turismcykling framhålls också. Potential finns kring sjön Möckeln och i området kring Helge å. En idé som väcktes under mötet med kommunen är att utveckla cykel med utgångspunkt i IKEAmuseet, Linnés kulturbygd, naturen och ny möjlighet till hotellboende, vilket skulle kunna bli attraktivt för inte minst utländska besökare. Kommunkarta visar cykelvägar i tätorterna.

Region Kronobergs styrdokument

Inom Region Kronoberg är de tre viktigaste styrdokumenten som påverkar och påverkas av "Cykla i gröna Kronoberg" den regionala utvecklingsstrategin "Gröna Kronoberg 2025", Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet. Nedan ges en kort sammanfattning av styrdokumenten och deras koppling till cykel och cykelinfrastruktur.

Regional utvecklingsstrategi "Gröna Kronoberg 2025"

Gröna Kronoberg 2025 är Kronobergs regionala utvecklingsstrategi vilken är vägledande för arbetet med hållbar regional utveckling. Strategin är övergripande och beskriver hur det ska vara att leva i Kronoberg 2025. Målbilden är *Gröna Kronoberg - Öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga*. Strategin antogs av regionfullmäktige 11 juni 2015. För att driva arbetet med att förverkliga målbilden Gröna Kronoberg, som beskriver hur det är att leva, bo och verka i Kronoberg 2025, har två målområden brutits ut som beskriver utmaningar, mål och prioriteringar.



De två målområdena är:

Målområde 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer

Målområdet handlar om platsen Kronoberg. Kronobergs attraktivitet är central för att människor ska välja att bosätta sig här, stanna kvar eller återvända. Vi behöver aktivt arbeta med samhällsbyggnad- och planering och arbeta med att utveckla livsmiljöer där alla invånare kan hitta sin plats och känner välbefinnande, känner sig välkomna och delaktiga.

Mål 2025

- **Befolkningen ska öka.** Mellan 2014-2025 ska befolkningstillväxten i länet överstiga medianen för riket.
- **En god socioekonomisk utveckling.** År 2025 ska medianinkomsten i Kronobergs län överstiga riksgenomsnittet.
- **En god hälsa hos befolkningen.** År 2025 ska den självskattade hälsan hos flickor och pojkar, kvinnor och män i Kronobergs län vara högre än riksgenomsnittet.
- **Klimatpåverkan ska minska.** Mellan 1990-2025 ska minskningen av klimatpåverkande utsläpp i länet vara den största i riket.

Målområde 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga

Målområdet handlar om vad invånarna i Kronobergs län ska leva och växa av. Konkurrensen är hård idag och förändringstakten blir allt högre. Förändringarna innebär stora omställningar och det finns risk att arbetslöshet och sociala klyftor uppstår samt att hälsan blir allt mer ojämlik. Därför är det viktigt att vi hittar hållbara sätt för regionen och människorna här att utvecklas och förnyas. Vi vill växa av en cirkulär ekonomi. Det handlar om att avfall inte ska existera utan ses som en råvara och att människor ses som regionens främsta resurser, som får chans att utvecklas, må bra och bidra till sin egen och regionens utveckling genom hela livet.

Mål 2025

- **Produktiviteten ska öka.** Mellan 2014–2025 ska BRP/Sysselsatt i Kronobergs län öka mer än i riket.
- **Balanserad tillväxt – fler arbeten.** Mellan 2014-2025 ska den sysselsatta dagbefolkningen i länet öka mer än medianen för riket.
- **Förbättrad matchning – fler i arbete.** År 2025 ska sysselsättningsgraden för kvinnor och män i länet uppgå till minst 80 procent.
- **Ökad förnyelseförmåga.** År 2025 ska länet ligga över medianen sett till antal arbetsställen med minst 1 sysselsatt per 1000 invånare.

- **Ett ökat humankapital.** Andelen kvinnor och män med minst en gymnasial utbildning ska överstiga riksgenomsnittet. Ohälsotalet hos kvinnor och män i Kronobergs län ska understiga riksgenomsnittet.
- **På väg mot ett plusenergilän.** 80 procent av den totala energianvändningen i Kronobergs län kommer 2025 från förnybara källor

För att nå de uppsatta målen har övergripande prioriteringar pekats ut, som beskriver vad som behöver göras för att bemöta utmaningar inom området. De fyra prioriteringarna är:

1. Utveckla platser, orter, städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra
2. Utveckla miljöer där människor känner sig välkomna och delaktiga
3. Utveckla diversifiering och innovationsförmåga
4. Utveckla livslångt lärande och jämlik hälsa

Cykla i gröna Kronoberg, med inriktningar och prioriteringar av cykelvägsobjekt, kommer på olika plan kunna bidra till att nå utvecklingsstrategins målen och för att stödja arbetet i strategins prioriteringar. För vissa områden finns en stark koppling, medan det för vissa är något svagare. De starkaste kopplingarna återfinns framförallt till målen som berör folkhälsa och minskning av växthusgaser samt energibesparing. Men även områden som berör näringslivs utveckling och då framförallt det näringsliv som kan kopplas till besöksnäringen och cykelturism.

Nedan har en kortfattad analys gjorts över hur cykel, cykling och cykel infrastruktur, kopplas till utvecklingsstrategin uppsatta mål för de två målområdena. Den är schematisk men ger en belysande bild över kopplingarna.

Cykel

Målområde 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer	
Befolkningen ska öka	
God socioekonomisk utveckling	
God hälsa hos befolkningen	
Klimatpåverkan ska minska	
Målområde 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga	
Produktiviteten skall öka	
Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen	
Förbättrad matchning – fler i arbete	
Ökad förnyelseförmåga	
Ett ökat humankapital	
På väg mot plusenergiregion	
Bidrar	Neutralt
Bidrar inte	

Trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver den kollektivtrafik som ska erbjudas. Programmet innehåller utbudet av trafik, beskrivning av bytespunkter, arbetet med miljö, tillgänglighet, säkerhet och ekonomi. Programmet fastställdes av Regionfullmäktige den 25 nov 2015.



Trafikförsörjningsprogrammets målbild är HÅLLBAR
KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ALLA
EXEMPEL PÅ INSATSER (med anknytning till cykel)

- Utforma säkra och trygga cykelvägar till centrala bytespunkter i länets tätorter och till bytespunkter med många resenärer.
- Upprätta en länsgemensam plan för utbyggnad av pendlarparkeringar med god cykelparkeringsmöjlighet i regionen
- Genomföra åtgärder enligt Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan
- Genomföra säkerhetshöjande åtgärder vid hållplatser och bytespunkter där resenärerna består av en hög andel barn och ungdomar

MÅLOMRÅDE MILJÖ OCH HÄLSA

Detta målområde handlar om hur kollektivtrafiken ska utvecklas till att bli mer långsiktigt hållbar men också hur kollektivtrafiken i ett större perspektiv bidrar till ett mer hållbart samhälle. En överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik leder till mindre utsläpp och bidrar därmed till minskad klimatpåverkan.

Resandet påverkar människors hälsa. Utvecklingen mot ett bilburet samhälle gör det allt svårare att få sin vardagsmotion tillgodosedd genom de dagliga transporterna till/från skola, arbete och service. Det finns en potential till ökad hälsa genom kollektivtrafiksatsningar, inte minst genom den ökade vardagsmotionen som uppkommer av att gå och cykla i samband med kollektivtrafikresan.

CYKEL SOM TRANSPORTMEDEL

Regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM, Kronoberg har valt att redovisa cykel som transportmedel och som ett viktigt komplement till kollektivtrafiken och dess utveckling. En resa med kollektivtrafiken inleds alltid med en annan kortare eller längre resa för att nå hållplats eller resecentrum. Vanligtvis sker den inledande resan till fots eller med cykel. För att planera för hela resan är det därför viktigt att underlätta för kombinerade resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Cykel är också ett viktigt komplement till kollektivtrafiken i tätorterna.

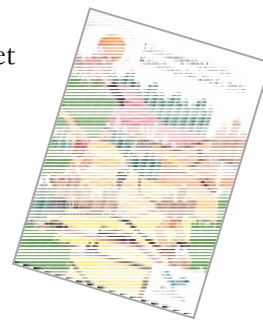
Cykelresenären är dessutom en flitig så kallad växlare, som skiftar transportalternativ ganska ofta och då både till buss och bil. Att erbjuda resenären en attraktiv helhetslösning med cykling och kollektivtrafik kan vara en nyckel till framgång för att få fler att ställa bilen.

HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER

En bytespunkt i kollektivtrafiken betecknar en plats där man byter färd sätt eller färdmedel. För resenären upplevs som regel ett byte som en svag länk i den kollektiva resan. Det är viktigt att platsen där man väntar upplevs som säker och trygg för alla resenärer, vana eller ovana, med eller utan funktionsnedsättning. God tillgänglighet innebär också att man som resenär ska kunna nå bytespunkten på ett säkert och bra sätt.

Länstransportplanen 2014-2025

Region Kronoberg är upprättare av länstransportplan för Kronobergs län. Det innebär att Regionen har möjlighet att fördela och prioritera medel inom den tilldelade ramen för infrastrukturinvesteringar i länet. Ramens storlek anges av regeringen utifrån vad som har antagits i infrastrukturproportionen och direktiv. Uppdraget att ta fram/revidera länstransportplanen kommer från regeringen och sker vart fjärde år. Planeringshorisonten för planen är tolv år. Nu gällande länstransportplan är för 2014 – 2025. Under 2017 kommer direktiv för att ta fram en ny länstransportplan för 2018 – 2029.



Vad som prioriteras i länstransportplanen är direkt avgörande med vilken takt cykelvägsutbyggnaden och övrig infrastruktur så som kollektivtrafikanläggningar och regionala vägar kan byggas ut i länet. Utbyggnaden av infrastrukturen är inte enbart kopplad till länstransportplanen. Trafikverket har ansvar för den nationella planen. Den planen ansvarar för drift och underhåll av samtliga vägar och järnvägar samt utveckling/utbyggnad av järnvägen och de nationella vägarna, vilka i Kronoberg är E4 och väg 25.

I den nuvarande Länstransportplanen 2014-2025 är intentionen, enligt nedanstående utdrag från planen, att initiera inriktning och planering för cykel. *"I Regeringens transportpolitiska mål tydliggörs sambandet mellan en ökad användning av cykel och förflyttning till fots, med en positiv utveckling för individer, näringsliv och samhället i stort. Det är därför viktigt att planera för attraktiva cykelvägnät och att underlätta för kombinerade resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Vid resor kortare än 5 km ska förflyttningar till fots eller med cykel vara första valet. Vidare står det klart i regeringens transportpolitiska mål att cykelturismen i Sverige har stor potential och bör utvecklas.*

Efter bilens kraftiga genomslag i början av 1960-talet fick cykeln en mer undanskymd roll i relation till motordrivna fordon. Cykelandelen av alla resor har sedan dess successivt minskat liksom cykelingens andel av den totala färdsträckan. För att åstadkomma att cykeln åter betraktas som ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan, krävs insatser inom en rad områden. Dessa områden innefattar infrastruktur, planering och uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppgbyggnad och kommunikation. Den största potentialen för att snabbt öka andelen cykelresor bedöms i första hand finnas inom tätorter och för resor kortare än fem kilometer. I vissa tätorter finns sannolikt en överflyttningspotential även för lite längre resor.

Det finns ett stort behov av att bygga cykelvägar i regionen, vilket också innebär att det finns möjlighet att flytta över ett antal resor från andra färdmedel till cykel. Störst potential finns inne i tätorterna, men även sammanbindning av ett antal cykelstråk mellan tätorter bedöms vara värdefullt för exempelvis arbetspendling. Regionförbundet södra Småland planerar att under 2014 inleda ett arbete med en cykelstrategi för länet. Detta innebär bl.a. en kartläggning av cykelnätet. Målet är att integrera cykelnätet i planeringen av infrastruktur och kommunikationen för regionen och på så vis främja miljön och arbetet för en hållbar utveckling. En cykelstrategi underlättar vid en utbyggnad av cykelvägar, för cykelpendling, turistleder med mera. Arbetet med att planera för en cykelstrategi ska tas fram i samarbete med Trafikverket samt i samråd med närliggande regioner".

Nyttan med cykling

Det råder stor samsyn om att cykelresandet är viktigt för samhället och medborgarna, bl.a. för att ersätta kortare bilresor, för bättre hälsa, energieffektivitet och bidra till ett hållbart transportsystem. Ökad säker cykling är också en del för jämställdhet och integration av nya svenskar.

Alltmer framhålls transportslaget cykel som en utmärkt möjlighet för att ersätta i första hand bilresor upptill 5 km, vilket innebär mindre kostnader både för individen och samhället samt vinster för såväl miljö som hälsa. Cykeln är det mest energisnåla och miljövänliga transportmedel

som existerar. Det är också oomtvistat att ökat cyklande bidrar till en förbättrad folkhälsa och att cykelpendla till arbetet är ett bra sätt att få den vardagsmotion som är nödvändig för välbefinnandet.

Trenden är tydlig! Medvetenhet om miljö och hälsa innebär att vardagscyklingen kommer att öka i rask takt. Till detta bidrar satsningar på infrastruktur för cykel, som nu allt fler efterfrågar i ökad utsträckning. Utveckling av cyklar för olika intressen och ändamål, bl.a. elcyklar, intresserar nya målgrupper. Elcykeln förlänger den sträcka som är realistisk att pendla, upp till 12-15 km är möjlig för daglig pendling.

Faktorer som gör att vi cyklar

Nära till jobbet eller skolan, är det då mer sannolikt att ta cykeln? Spelar det någon roll att det finns en cykelväg att cykla på? Att bo i en liten stad, i en stor stad, på landet eller om det finns många i närheten som cyklar?

Det finns en mängd faktorer som påverkar om människor cyklar. Utvecklingen och redovisningen kring olika faktorer kommer att bli tydligare över tid, desto mer data och kunskap/forskning det finns att tillgå. I ”Nationellt cykelbokslut 2014” (TRV 215:60) finns exempel på faktorer indelade i fyra kategorier:

- **Individuella och sociokulturella faktorer.** Individuella faktorer som uppväxtförhållanden och inkomst påverkar hur mycket vi cyklar. Också det sammanhang vi lever i och det umgänge vi har. Vilken image cykling har och hur accepterat det är att cykla för olika typer av resor påverkar oss. I vissa länder cyklar människor i stort sett endast för rekreation medan cykling i andra länder också är färdmedel för olika typer av resor. Antalet och andelen cyklister kan utifrån dessa resonemang påverka bilden av cykel som färdmedel.
- **Kostnader för att cykla.** Restid är en avgörande faktor. Som i sin tur bl.a. beror på avstånd och cykelinfrastrukturens utbyggnad. Kostnaden påverkas också av våra fysiska behov, typ komfort, som bl.a. är beroende av infrastrukturen, topografi, luftkvalité och klimat. Även trafiksäkerheten, stöldrisk, och den personliga säkerheten påverkar om och hur mycket vi cyklar, liksom de faktiska kostnaderna för att införskaffa och äga en cykel. En viktig faktor är om cyklingen upplevs som trygg och säker!

Restidskvot är ett mått på ett trafikslags konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Restidskvoten innebär tiden att cykla mellan A och B dividerat med tiden att köra bil mellan A och B. Med en restidskvot under 1,5 kan cykeln konkurrera med bilen i tätort.

- **Kostnader för att använda andra färdmedel.** Kostnader för andra färdmedel kan motverka eller främja cyklandet och har stor betydelse för cyklandets omfattning. Kollektivtrafikresenärer cyklar i högre grad än de som reser med bil, och de som har tillgång till kollektivtrafik nära hemmet cyklar mer än de som inte har det. Cykelresan som en del av multimodalt resande (byter mellan olika färdmedel under en och samma resa) är av betydelse, liksom att detta är möjligt. Säkra cykelparkeringar vid målpunkter, lånecykelsystem vid kollektivtrafikknutpunkter och möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafikfordon kan leda till ökat resande både med cykel och kollektivtrafik.
- **Den fysiska miljöns utformning samt vilka styrmedel som används.** Myndigheter kan arbeta aktivt med att förändra de faktiska förutsättningarna för cyklandet inom samhällsplaneringen genom att erbjuda en cykelinfrastruktur med hög kvalitet och god kapacitet. Genom ett systematiskt och aktivt arbete kan staten, regioner och kommuner

även påverka kostnaderna för cyklandet i förhållande till andra färdmedel. Det kan exempelvis röra sig om förändrade parkeringsavgifter, skatter, vägavgifter, upprättande av stadsmiljöavtal, införande av bilpooler m m. Studier visar att andelen cyklister ökar med längden cykelväg i en stad. Cyklandet påverkas också av närheten till en cykelväg och kvalitén på cykelinfrastrukturen. En del **trender** kan urskiljas:

Scandinavian Traveler ser med inriktning på resor och transport följande trender:

- Snabbare och bättre cyklar med hög kvalitet,
 - Varmare klimat i Skandinavien och därmed längre cykelsäsong,
 - Ökat intresse för såväl miljö, hälsa som personligt välbefinnande,
 - Urbanisering, trängsel ökar, inte minst i storstäderna och alltfler upptäcker fördelarna med att tillbringa morgonen i friska luften sittande på en cykel, istället för att bli sittande i en bilkö,
 - Branschorgan gör sitt för att få fler att upptäcka cyklingen, inte minst som motions- och träningsform.
- Kairos Future** har gjort en kartläggning och analys av cykelturism och cykelturisten på uppdrag av Turism i Skåne. Ur densamma kan man se följande mer generella trender för utvecklingen av cykel:
- **Cyklandet en del av att maximera livet.** Hjälper oss att bli mer hälsosamma, miljövänliga, få social cred m m,
 - **Mer hållbara beteenden och livsstilar.** Ökning av cykling i storstäder har drivits på av de mer hållbara livsstilarna hos konsumenter. Miljövänligt agerande som leder till kostnads- och/eller tidsbesparing och förbättrad hälsa är möjligheten för att trenden skall fortsätta utvecklas från ”snack till verkstad”,
 - **Ökat fokus på hälsa och välbefinnande.** Fokus från sjukvård till friskvård,
 - **Skonsam form av motion** som kan erbjuda frihetskänsla långt upp i åldrarna (hos en åldrande och en mer aktiv befolkning),
 - **Unga söker sig till grupper som speglar livsstil och tankar.** Att cykla definierar vem man är som person,
 - **Delningsekonomi.** Hvara cykel från person till person.

Jämställdhet, variation i cyklandet med ålder, barn och ungdom samt integration är också av betydelse för hur mycket människor cyklar. Nedanstående är ett utdrag från Trivectors rapport 2015: Cykeln och cyklisten – omvärld och framtid som belyser detta. De bedömningar som finns i texten är Trivectors slutsatser.

Jämställdhet. Fortsatt små skillnader i cykelvanor mellan män och kvinnor i Sverige. Enligt den nationella resestatistiken gör män aningen fler cykelresor än kvinnor. Skillnaden mellan män och kvinnors reslängd är nominellt sett också liten när det gäller den genomsnittliga reslängden med cykel. Män cyklar fyra km i genomsnitt medan kvinnor cyklar tre kilometer.

Förklaringen till de skillnader som finns mellan män och kvinnor handlar oftast om att kvinnor inte är benägna att ta lika stora risker i trafiken som män och att de känner sig mer osäkra i ett trafiksystem som inte är anpassat för cykling. Kvinnor och män har också olika resmönster. Män gör längre resor och kvinnor som gör mer komplexa kedjeresor med flera ärenden mellan hem och slutmål t.ex. lämna barn och handla.

Trenden i världen är att de könsskillnader som finns jämnar ut sig i takt med att förhållandena för cykling blir bättre. Omvänt, om cykelförhållandena försämras förstärks könsskillnaderna. När förhållandena för cykling blir bättre och cykling framstår som ett normalt sätt att förflytta sig minskar övervikten av män bland cyklisterna och kan även som i Nederländerna övergå i att kvinnorna utgör flertalet bland cyklisterna.

Cyklandet varierar med åldern. Cykelreseandelen är som störst i åldrarna 6-24 år för att sedan avta med ökande ålder. Den högsta andelen cykelresor förekommer inom åldersgruppen 13-17 år.

Det finns flera orsaker till att barn cyklar mer än vuxna. Barn och ungdomar under 18 år har ingen möjlighet att använda egen bil för att transportera sig. För unga vuxna är en bristande ekonomi ofta en anledning till att cykeln väljs före andra färdmedel.

Bland de äldre torde en försämrad fysik tillsammans med ett mindre transportbehov vara de främsta anledningarna till det minskade cyklandet. Det finns erfarenheter som visar att äldre cyklar mer i städer som är mindre till storlek och där trafiken är mindre komplicerad.

Trenden för barns cykling är att cykelns färdmedelsandel har minskat sedan den nationella resvaneundersökningen 1999-2001. För övriga åldersgrupper går det inte att utläsa en tydlig trend.

Trenden i samhället är att äldre blir friskare och att medellivslängden stadigt ökar. Denna trend avspeglar sig dock inte i en ökad andel av cyklandet bland de äldre eller i att de gör längre cykelresor. Andelar och reslängder är stabila över perioden med undantag för en minskning av barnens cyklande. I och med att den elassisterade cykeln blir mer populär kan äldre personer med lite lägre fysisk förmåga förväntas öka sin cykling. Den elassisterade cykeln kapar ansträngningstopparna för cykling i motlut, motvind eller på långa sträckor vilket underlättar för bl.a. äldre. Bedömningen är därför att något fler äldre kan komma att cykla i framtiden.

Barn och ungdomar. Trafikverket följer regelbundet upp hur barn tar sig till skolan genom en enkät till föräldrar vart tredje år. Sedan den förra undersökningen 2009 har andelen barn som cyklar till skolan vintertid minskat från 15 procent till 12 procent år 2012. Motsvarande förändring sommartid var en minskning från 32 procent till 29 procent för år 2012. Sett över en längre tidsperiod är förändringen mer drastisk, 2012 gick eller cyklade 48 procent av barnen i grundskolan (F-9) på vintern och 58 procent på sommaren. I mitten av 80-talet gick eller cyklade 97 procent av skolbarnen 7-9 år själva till skolan.

Att barn går och cyklar i mindre utsträckning och oftare blir skjutsade med bil har lett till aktiviteter i många kommuner för att bryta trenden och även föranlett utredningar på nationell nivå. Någon sammanhållen strategi, liknande det regelverk som finns för kommunal skolskjuts, finns inte för ökat cyklande bland skolbarn. För hela landet är det 59 procent av skolbarnen som bor inom 2 km från sin skola, en siffra som legat ganska still det senaste decenniet.

Cykelförsäljning fortsätter öka – elcyklar och motionscyklar rekord ökar! (Artikel publicerad 5 Okt 2015 av Svensk Cykling)

Cykelförsäljningen fortsätter att öka från en redan hög nivå, och de senaste fyra åren har antalet sålda cyklar ökat med cirka 20 procent. El-assisterade cyklar rekord ökar med nära 70 procent bara senaste året, men motionscykelns allt starkare utbredning gör även att såväl MTB som racercyklar ökar kraftigt.

Ökningen från föregående år är 2.5 procent, från 584 000 till 598 000 den senaste säsongen. Går man tillbaka till säsongen 2010/2011, då det enligt Cykelbranschens marknadsuppskattning såldes 501 000 cyklar, och jämför med senaste säsongens 598 000 sålda cyklar, rör det sig om en uppgång på över 20 procent. Ser man endast till de tre senaste säsongerna rör det sig om cirka 10 procents uppgång.

– Men då ska man komma ihåg att ökningen sker från en redan hög nivå. Säsongen 2013/2014 var ett mycket bra cykelår med tidig säsongstart och bra väder hela säsongen. Säsongen 2014/2015 påverkades negativt av dollarkursen och branschen tvingades till prishöjningar, och dessutom kom våren sent, säger Joakim Stenberg, VD Cykelbranschen.

Vilka modeller är det då som ökar mest? Ja, el-assisterade cyklar lyfter rejält och ökar försäljningen med nära 70 procent, det innebär cirka 30 000 elassisterade cyklar sålda.

Racer gör ett rejält ryck och ökar med över 31 procent, och MTB ökar med hela 18 procent.

– Motionscykelns utbredning har exploderat i landet, det märks i de stora cykelloppen och det avspeglas definitivt i cykelförsäljningen. Att skaffa en andracykel är idag en självklarhet för många svenskar, säger Klas Elm, VD för Svensk Cykling.

Trenden med en minskning av cyklandet till skolan bedöms stanna upp till följd av åtgärderna i kommunerna. En återgång till 1980-talets höga nivåer bedöms däremot som mindre troligt på grund av att viktiga orsaker till det ökande bilskjutsandet är norm- och attitydförändringar hos föräldrarna som är svåra för enskilda skolor att rå på.

Barnens minskade transportcykling till skolan kan påverka även framtida cyklande eftersom vanan och känslan av att cykling är naturligt och något man behärskar är något man tar med sig upp i vuxen ålder. Har man cyklat som barn så minskar hindren för att ta upp cykling igen.

Trenden för barns skolresande bedöms vara att minskningen av antalet barn som cyklar till skolan stannar upp på nationell nivå men att skillnader mellan olika skolor och kommuner växer utifrån om de arbetar med frågan eller ej.

Integration. Antalet utrikes födda och personer vars föräldrar är födda utomlands ökar i Sverige, 2012 var 15 procent av befolkningen födda utomlands. Om det finns skillnader mellan denna grupp och resten av befolkningen i cykelvanor finns det ingen lätt tillgänglig statistik om. SCB:s regelbundna rapporter om integration tar t.ex. inte upp transport vanor i sina genomgångar av hur integrationen fungerar i Sverige. Utrikes födda är dessutom en mycket heterogen grupp med stora kulturella och andra variationer utifrån vilket land eller världsdel man är född. Det kan också finnas stora skillnader mellan män och kvinnor i vissa grupper av utrikes födda.

I många kommuner i Sverige har man projekt där vuxna får möjlighet att lära sig cykla. Intresset för att delta i dessa kurser har ofta varit stor från framförallt utrikesfödda kvinnor vilket kanske kan vara en indikation på att den gruppen cyklar i mindre utsträckning än utrikesfödda män.

Många utrikes födda bor i områden som har lägre cykelandelar delvis på grund av bättre kollektivtrafik men kanske också för att där bor fler utrikesfödda. Orsakssambanden är inte klarlagda. Det kan mycket väl vara så att vissa subgrupper av de utrikesfödda, t.ex. de som nyligen invandrat, cyklar i lägre utsträckning men dessa eventuella skillnader finns inte belagda i offentlig statistik. Sammantaget bedöms den ökade andelen utrikes födda i Sverige inte bidra till en ökad cykelandel främst på grund av att många i gruppen är bosatta i miljöer med svag cykelkultur och dessutom kommer från länder med svaga cykelkulturer.

Målbild

Syftet med ”Cykla i gröna Kronoberg” kan sammanfattas i att det ska ge Region Kronoberg, kommunerna och Trafikverket en plattform för överblick och samsyn för att utveckla transportslaget cykel.

Målbilden för ”Cykla i gröna Kronoberg” tar tag i den gröna tråden i den regionala utvecklingsstrategin. Det är tydligt att effekterna av ökad cykling kan bidra till målen i regionala utvecklingsstrategin, Gröna Kronoberg 2025. En hållbar transportsektor är en viktig del av utvecklingsarbetet i Kronoberg, där hållbarhet skall gå som en grön tråd genom alla led i arbetet.

Målbild

Cykling medverkar till att uppnå målet om hållbar utveckling genom att vara en miljöriktig transport som också ger bättre hälsa, ökad besöksnäring och attraktivitet för att bo såväl i tätort som på landsbygd.

Initialt för arbetet med ”Cykla i gröna Kronoberg” fanns ambitionen att så kallade smarta-mål skulle upprättas (SMART: Specifikt, Mätbart, Accepterat, realistiskt och Tidsbundet). Tyvärr finns det brister och kontinuerlig sammanställning av statistiska underlag som berör cykel. Bland annat kan nämnas befintliga cykelvägar att den nationella vägdata-basen NVDB inte är uppdaterad mot verkligheten samt att det genomförs mycket få cykelräkningar.

Kunskapen om transportslaget cykel i region Kronoberg behöver utvecklas. Viss uppfattning kan dock fås i den resvaneundersökning som gjordes för Småland, Öland och Blekinge 2012. En ny resvaneundersökning, bör tas fram för att kunna få en uppfattning om trenden med ökat intresse för cykel får genomslag i vår region. Resvaneundersökningen kan i första hand ge svar på antalet **personkilometer, cykelns färdmedelsandel och antalet cykelresor**.

Andra indikatorer att arbeta vidare med för ökad kunskap och uppföljning kan vara:

- Antal kilometer cykelvägnät,
- Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager på kommunalt huvudnät för bilar,
- Antal allvarligt skadade och dödade cyklister,
- Anmällda cykelstölder,
- Nyförsäljning av cyklar och elcyklar
- Andelen cyklister med hjälm

Växjö kommun har gjort ett så kallat cykelbokslut för 2015. Nationellt har ett bokslut gjorts 2014. I samband med en ny resvaneundersökning kan en uppföljning med ett cykelbokslut på regional nivå ske.

Mobil mätutrustning för att kunna mäta frekvensen cyklister på olika sträckor inom regionen bör prioriteras. Skall bli användas för att mäta innan åtgärd och efter åtgärd, vilket skulle ge viktig kunskap och erfarenhet för bedömningar av nyttor för olika objekt framöver.

Ur resvaneundersökningen 2012:

- 12% av alla resor sker med cykel (varierar mellan kommunerna från 19% till 8%). Mer i större tätort.
- 17% cyklar dagligen och ytterligare 24% någon/några gånger per vecka.
- Cykel används för korta resor upp till 8-10 km.
- 2/3 av alla resor är under 10 km. 2/3 av alla resor görs med bil. 10% har provat eller tänkt använda bilen mindre. Ytterligare 17% uttrycker ambition.
- Kombinationsresor med bil + tåg/buss eller cykel + tåg/buss utgör 30% av den i sig låga andelen kollektivtrafikresor (6%).
- Mer än 90% av hushållen har tillgång till cykel. 2012 var det en liten andel, 1,3%, som hade tillgång till el-cykel. En andel som säkert ökat sedan dess (i Växjö såldes 30 st elcyklar 2012 resp 370 st 2015)

Strategiska områden

Med utgångspunkt från syftet och målbilden har fyra strategiska områden tagits fram för att utveckla och driva arbetet med ”Cykla i gröna Kronoberg”.



Bild: Fyra strategiska områden för arbetet med ”Cykla i Gröna Kronoberg

Planering och samverkan för hållbar utveckling. Fokusera cykel i planering på olika nivåer för att bli uppnå den hållbara utveckling som är ett huvudmål i den regionala utvecklingsstrategin. Cykel skall vara en naturlig del i all samhällsplanering och åtgärder för ökad

och säker cykeltrafik skall integreras i lokal och regional planering. Inriktningen skall vara att åstadkomma förbättrad tillgänglighet för cyklister genom att skapa gena, attraktiva och säkra cykelstråk. Viktigt underlag för att kunna prioritera vid utbyggnad av cykelvägnätet är att göra cykelmätningar för att få aktuella flödesdata.

Ökad vardagscykling. Den största potentialen för ökad cykling finns inom tätorter och mellan tätorter som ligger närmare varandra än 5–7 kilometer. Därför bör åtgärder för att underlätta cykling som arbetspendling, till och från skola och för inköp vara i fokus. Viktigt är att arbeta med påverkansåtgärder för att öka användandet av gjorda investeringar i cykelinfrastruktur. Genom att få fler att vardagscykla förbättras individens hälsa och därmed folkhälsan. Eftersom vardagscyklingen sker på ganska korta avstånd och främst i tätorter bidrar cyklingen till bättre miljö.

Säkerhet och hela-resan perspektiv. Attraktiv cykling kräver såväl säkerhet som bekvämlighet. Att finna alternativ för felande länkar och skapa säkra möjligheter att nå strategiska bytespunkter/målpunkter är nödvändigt för ökad cykling. Hela resan-perspektivet innebär en helhetssyn på resan från ”dörr till dörr”. Åtgärder måste göras på hela sträckan för att resekedjan skall fungera. För att öka cyklingen behöver trafikslagen samordnas. Åtgärder som behöver vara i fokus är förbättrade möjligheter till byte mellan trafikslag. Samordna cykel och kollektivtrafik genom att utveckla bra cykelparkeringar, säker förvaring av cykeln i bytespunkter samt exempelvis lånecyklar vid resecentra. Insatser för ökad hjälmanvändning bidrar till säker cykling. Tydlig skyltning, cykelkartor och IT-lösningar för information är också väsentligt.

Cykling för rekreation och turism. Inom besöksnäringen bedömes cykelturism, baserad på tillräckligt bekväma och säkra cykelleder, ha stor potential både för att öka inhemsk turism och ökad export, dvs. utländska besökare till Sverige/Kronoberg. Turismcykelleder ger också möjligheter till motions- och rekreationscykling och ökar områdets attraktivitet för boende. Prioriteringen bör främst bestå i att höja standard och förbättra trafiksäkerhet där det finns brister samt att bygga ut felande länkar i turismcykelstråken.

De strategiska områdena konkretiseras i strategiska inriktningar, planerings-, prioriterings- och finansieringsprinciper.

Strategiska inriktningar

”Cykla i gröna Kronoberg” skall ha stark anknytning till RUS Kronoberg och trafik-försörjningsprogrammet samt ligga till grund för arbetet med länstransportplanen. IKA gruppen (Infrastruktur- och kollektivtrafikarbetsgruppen) är viktigt forum för samarbetet i cykelfrågor. Det gemensamma arbetet mellan Region Kronoberg, kommunerna och Trafikverket skall ske på ett innovativt sätt och uppmärksamhet på nya lösningar med alternativa vägar, teknikutveckling m.m. ska beaktas.

Samarbete över regiongränserna i södra Sverige skall, liksom för övriga trafikslag, vara en naturlig del av utvecklingen. Speciellt gäller det längre stråk för cykel typ rekreations- och turismcykelleder, för vilka strävan skall vara att de i större utsträckning kan bli klassade som godkända regionala eller nationella leder enligt Trafikverkets kriterier så att Kronoberg kan utvecklas till en strategisk del av framtida system av rekreations- och turismcykelleder i södra Sverige.

I prioriteringen av cykelvägsobjekt skall Åtgärdsvalsstudie vara en naturlig del av processen. I den mån cykelväg i blandtrafik är aktuell skall trafiksäkerhets- bedömning ske enligt de kriterier som tagits fram av Trafikverket för rekreations- och turismcykelleder.

Ansvarsfördelning av viktiga strategiska inriktningar

- Stimulera cykelutveckling i hela regionen. Förutsätter aktiv kommunal planering för cykelåtgärder.
 - Ansvar: Region Kronoberg, kommunerna, Trafikverket
 - Tid: Fortlöpande
- Aktualitetsprövning av ”Cykla i gröna Kronoberg” sker vart 4:e år, året innan arbetet med att ta fram ny länstransportplan.
 - Ansvar: Region Kronoberg
- Fördjupa nuläge för befintliga cykelvägar i Kronoberg genom att tillsammans med kommunerna komplettera/uppdatera NVDB (Nationella Vägdatabasen).
 - Ansvar: Trafikverket
 - Tid: Start 2017
- Förbättra cykelinfrastrukturen kring viktiga bytespunkter. Sker i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammets hållplatshandbok.
 - Ansvar: Region Kronoberg, kommunerna, Trafikverket
 - Tid: Fortlöpande
- Vägvisning skall ske när cykelväg anvisas i blandtrafik. Fyrstegsprincipen (se nedan ang ÅVS) kan innebära att tillräckligt trafiksäker väg i blandtrafik kan vara en bra, kostnadseffektiv lösning.
 - Ansvar: Trafikverket
 - Tid: Aktuellt objekt
- Vid ombyggnad till 2+1-vägar bör möjlighet för cykeltrafik vara normen. Planupprättaren, Trafikverket och kommunen bör tidigt utreda om samordningsvinster kan uppnås genom att samtidigt bygga separerad cykelväg, breddning av vägren eller på annat sätt beaktacyklisternas behov av trafiksäkerhet.
 - Ansvar: Trafikverket
 - Tid: Aktuellt objekt
- Belysning längs cykelväg skall eftersträvas i tätort, vid korsningspunkter samt bytespunkter.
 - Ansvar: Trafikverket och respektive kommun
 - Tid: Aktuellt objekt
- Verka för att framtida regional tåg/bussupphandling möjliggör att cyklar på ett smidigt sätt kan tas med på resan.
 - Ansvar: Region Kronoberg
 - Tid: I planering för upphandling
- Säkerställa bättre planeringsunderlag. Verka för att mätstationer placeras ut längs större stråk.
 - Ansvar: Trafikverket, kommunerna
 - Tid: med start 2017
- Stödja riktade attityd- och beteendepåverkansinsatser för att få fler att cykla.
 - Ansvar: Region Kronoberg, Trafikverket, kommunerna
 - Tid: Nya objekt
- Stimulera framtagande av information/kartor och IT-lösningar, bl a för ökad säkerhet.
 - Ansvar: Kommunerna, Region Kronoberg
 - Tid: Fortlöpande
- Initiera en förstudie för att identifiera och lyfta de mest intressanta sträckningarna av regionalt och/eller nationellt intresse för rekreations- och turismcykling.
 - Ansvar: Region Kronoberg
 - Tid: 2019-2021

Strategiska principer

För att bidra till ökat samarbete mellan Kommuner, Trafikverket och Region Kronoberg och för att skapa tydlighet och transparens i arbetet för att utveckla cykelvägnätet i Kronoberg har tre grundläggande principer tagits fram. Principerna är:

- **Prioriteringsprincip**
- **Finansieringsprincip**
- **Utbyggnadsprincip**

Prioriteringsprincip

Önskemålen och behoven av nya cykelvägar är stora. Därför är prioriteringar nödvändiga. Prioritering av cykelvägar kan dock inte följa samma logik som sker för prioritering av väginfrastruktur. Framförallt är det en brist att grundläggande statistik över trafikflödet av cyklister saknas. Även om trafikflödet för cyklister funnits måste en mängd olika uppgifter ställas samman och bedömas så som avstånd till målpunkter, trafiksäkerhetsbedömning av alternativa vägar, kommunala utbyggnadsplaner och önskemål med mera. Cyklandet varierar också över året, en variation som inte sker på samma sätt för andra trafikslag. Vidare är Kronobergs län ett relativt glesbefolkat län, dock med stora variationer, därför kan inte enbart befolkningstäthettjäna som grund för prioriteringar av cykelvägsutbyggnad.

Grundläggande för prioriteringsprincipen är att det också måste stämma överens med de kommunala prioriteringarna för cykelvägsutbyggnad. Detta eftersom kommunerna kommer att medfinansiera stora delar av utbyggnaden samt i stor utsträckning kommer att ansvara för drift och underhåll av cykelvägarna. Hänsyn skal också tas till om möjlighet ges via samprojekt som till exempel VA-utbyggnad, samverkan med beläggningsåtgärder etc.

Som inriktning i ”Cykla i gröna Kronoberg” för prioritering av cykelvägsutbyggnaden finns fyra grundläggande faktorer, utöver ovan nämnda resonemang.

Faktorer:	Frågeställningar som ska beaktas:
Trafiksäkerhet	Hur är trafikmiljön på de vägar cyklisterna använder? Hastigheten på vägen, antal fordon, vägbredd etc.
Antalet boende i cykelvägens närhet	I avsaknad av cykelräkning är antalet boende i närheten av den nya cykelvägen ett mått som kan beaktas.
Del av ett stråk och ”felande länkar”	Kommer den nya cykelvägen att binda samman befintliga cykelvägar eller att stärka ett cykelstråk?
Potential till ökat cyklande	Finns det förutsättningar för att stimulera till att fler väljer cykeln som transportmedel eller stimuleras cykelturismen?

Vid bedömning av faktorerna skall också hänsyn tas till viktiga målpunkter som ska nås från bostäder och bostadsområden. Målpunkter som har pekats ut som viktiga i cykla i gröna Kronoberg är:

- Skola
- Centrum
- Arbetsplatser
- Fritidsverksamhet
- Bytespunkter/kollektivtrafik

Prioriteringsprinciper

Följande faktorer har vägts in när cykelvägar har valts ut:

Trafiksäkerhet

Antal boende i cykelvägens närhet

Del av stråk och "felande länkar"

Potential till ökat cyklande

Geografisk fördelning

Kommunernas prioritering

Koppling till viktiga målpunkter:

- Skola
- Centrum
- Arbetsplatser
- Fritidsverksamheter
- Bytespunkter/kollektivtrafik

Bild: Sammanfattning av prioriteringsprinciperna i Cykla i gröna Kronoberg

Finansieringsprincip

Finansiering av cykelvägsutbyggnaden kan ske på tre sätt, genom medel från Nationellplan, Länstransportplanen eller genom kommunerna. I Kronoberg finns två vägar som är nationella, vilka är E4 och väg 25. Det innebär att åtgärderna på vägarna eller utbyggnad av cykelvägar längs med dessa vägar bör finansieras av medel från Nationell transportplan. Övriga vägar i länet utanför det kommunala gatunätet ska åtgärder eller utbyggnad av cykelvägar utmed dessa vägar finansieras via medel från Länstransportplanen. Vägar i tätorter där Trafikverket är väghållare ingår också i Länstransportplanens område. På det kommunala vägnätet är respektive kommun väghållare. Kommunens infrastruktursatsningar på det kommunala vägnätet finansieras med kommunala medel. Kommunerna kan för cykelvägsutbyggnad söka statlig medfinansiering på upp till 50 procent av kostnaden. Utöver detta finns också möjlighet för kommuner och regionförbund att söka bidrag via stadsmiljöavtalet för cykelvägsutbyggnad.

Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen kan inte helt följa samma finansieringsprinciper som gäller för utbyggnaden av väginfrastrukturen. Utvecklingen av cykelvägar är på ett större sätt förknippad med och beroende av kommunernas utvecklingsplaner och program. En finansieringsprincip har utvecklats och som används av de flesta av landets län. Den innebär att för kostnaden för cykelvägsutbyggnaden tas 50 procent från länstransportplan och 50 procent finansieras av kommunerna. Detta föreslås också gälla i Kronoberg för cykelvägar i tätorter och i princip för cykelvägar till tätorter.

Särskilda finansieringslösningar kan bli aktuella för större objekt, pilotlösningar, eller objekt som har en uppenbart regional eller mellankommunal nytta samt cykelvägar mellan tätorter. Dock kan maximalt 75 procent av finansiering ske via Länstransportplanen. Trafikverket ansvarar för att ta fram avtal med kommunerna. Som en del i förhandlingen av finansieringen skall hänsyn tas till om kommunen planerar att genomföra aktiva åtgärder för stimulering till ökad cykling, så kallade mobility management-åtgärder, längs med eller i anslutning till den nya cykelvägen.

Huvuddelen av cyklandet sker på det kommunala vägnätet och det innebär också att huvuddelen av cykelinfrastrukturen finansieras med kommunala medel. Kommunerna kan söka statligt medfinansiering upp till 50 procent för vissa cykelinfrastrukturåtgärder på det kommunala vägnätet från länstransportplanens bidragspott för Trafiksäkerhet och miljö.

Utbyggnadsprincip

Genom länstransportplanen, som tas fram vart 4:e år, ger Region Kronoberg ett uppdrag till Trafikverket att genomföra standard förbättrande investeringar på det regionala vägnätet och kompletterande investeringar så som cykelvägsutbyggnad och kollektivtrafikanläggningar i länet.

Även om Trafikverket har uppdraget att hantera medel och genomföra åtgärder enligt länstransportplanen, sker det löpande en dialog mellan framförallt Trafikverket och Region Kronoberg, men Trafikverket för också dialog med länets kommuner, näringsliv m.fl. För att tydliggöra prioriteringarna av åtgärder presenteras en årlig verksamhetsplan för regionala utvecklingsnämnden. I verksamhetsplanen ges också en utblick på två år för kommande infrastruktur investeringar.

För att skapa tydlighet, transparens och framförhållning har en utbyggnadsprincip tagits fram för cykelvägsutbyggnaden i länet. Principen är också framtagen för att stödja genomförandet av de cykelvägar som har prioriterats i ”Cykla i gröna Kronoberg”. Principen består av fyramoment som beskrivs nedan.

Åtgärdsvalsstudie ÅVS	Som första steg för infrastruktur utbyggnad skall en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, genomföras. Initiativet till en ÅVS kan tas av berörda aktörer så som Trafikverket, kommuner eller regioner. För större infrastruktur projekt bör ÅVS genomföras 6 – 12 år före en eventuell byggstart. För mindre projekt så som cykelvägar kan tiden från genomförandet av ÅVS till eventuellt byggstart vara kortare. För det 30-tal cykelvägarna som prioriterats utifrån kartläggningen av Kronobergs potentiella cykelvägar är bedömningen att ÅVS är genomförd för dessa. För övriga ca 100 cykelvägar behövs ÅVS genomföras enskilt eller i grupp samt om ytterligare cykelvägar blir aktuell för byggnation.
Avsiktsförklaring	Som ett andra steg ska en avsiktsförklaring upprättas mellan berörd kommun och Trafikverket. Upprättandet av avsiktsförklaring blir starten för att kontrollera eller påbörja framtagandet av handlingar så som projektering, tillstånd, tidsplanering, avtal, finansierings fördelning med mera. Avsiktsförklaringen bör ha en framförhållning på 3 - 5 år till preliminär byggstart. Initiativet till avsiktsförklaring bör i första hand komma från kommunerna. Avsiktsförklaring kan upprättas för samtliga 30-tal prioriterade cykelvägar, dvs. oavsett prioritetsordning. Om flera cykelvägsobjekt lyfts fram för samma tidsperiod eller om ”nya cykelvägsobjekt” tas fram gäller upprättad prioritetsordning. Avsiktsförklaringen blir ett underlag för utblick till den årliga infrastruktur verksamhetsplanen vilken behandlas av regionala utvecklingsnämnden..
Avtal	Som tredje steg ska avtal upprättas mellan berörd kommunen och Trafikverket. Avtalet eller avtalen är beroende av projektets storlek, men de ska ta upp genomförande och finansiering. Avtalen bör ha en framförhållning på 1 – 3 år från byggstart. Avtalen blir ett underlag för utblick till den årliga infrastruktur verksamhetsplanen vilken behandlas av regionala utvecklingsnämnden.
Utbyggnad	Som fjärde steg kan cykelvägen byggas. Utbyggnaden fastslås i årlig infrastruktur verksamhetsplanen av Regionala utvecklingsnämnden och översänds till Trafikverket för slutligt beslut och genomförande.

Avsiktsförklaringar, avtal med mera gäller i första hand mellan kommuner och Trafikverket. Upprättade handlingar, med koppling till cykelvägsutbyggnad, skall dock biläggas region Kronoberg för kännedom.

Åtgärdsvalsstudier och rekommendationer trafiksäkerhet

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

I prioriteringen av genomförandeobjekt skall ÅVS-tänkande vara en naturlig del av processen. ÅVS står för åtgärdsvalsstudier och innebär en förberedande, förutsättningslös studie. Metoden är framtagen av Trafikverket, Boverket och Sveriges kommuner och landsting. Metoden används i tidigt planeringsskede och ska leda till att vi får transportlösningar som ger större effekt.



Bild. Flödesschema över ÅVS-metodens huvudsteg.

Under framförallt metodens tredje steg ”pröva tänkbara lösningar” ska val av åtgärder prövas enligt fyrstegsprincipen mot tänkbara och möjliga åtgärder för att finna kostnadseffektiva lösningar. Det är framförallt kommunerna, genom sin dialog med invånarna, som har kunskap om möjliga lösningar. Följande varianter kan vara aktuella pröva när nya sträckningar och felande länkar planeras:

- cykelväg byggd enligt de krav som ställs av kommuner och Trafikverket,
- enklare bilfri cykelväg, typ cykelstig eller så kallad sommarcykelväg, som då inte uppfyller kraven för vinterväghållning mm,
- smart målning vid ombyggnad av väg, som beaktar cyklisternas behov av säkerhet,
- Cykling på väg i blandtrafik. Säkerheten bedöms då enligt de kriterier som Trafikverket beslutat skall gälla när det gäller rekreations- och turismcykelleder.

I det vidare arbetet är det viktigt att bedöma möjlighet till olika typ av kvalitet och bekvämlighet beroende på vilket syfte cykelvägen skall fylla. Viktigt är att säkerheten kommer att upplevas som tillräcklig för att ge trygghetskänsla i cyklingen.

Fyrstegsprincipen (ÅVS)

Tänk om (steg 1)

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Exempel: Åtgärder för mer cykling på säkra vägar. Kampanjer för mer cykling för bättre hälsa och renare luft.

Optimera (steg 2)

Det andra steget innebär att genom föra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel: Kan tillräckligt trafiksäker och bekväm cykelväg rekommenderas i blandtrafik i den aktuella sträckningen?

Bygg om (steg 3)

Det tredje steget innebär begränsad ombyggnad. Exempel: Kan cykelvägen byggas som en cykelstig eller kan bilvägen förändras till förmån för cyklisterna? Markvägar förses med lämpligt slitlager och införlivas i cykelvägnätet.

Bygg nytt (steg 4)

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Ny cykelväg byggs i egen sträckning eller i anslutning till befintlig väg!

Rekommendationer trafiksäkerhet

Principer enligt tabellerna nedan föreslås som riktlinjer för en acceptabel trafiksäkerhetsstandard i det regionala cykelnätet när cykling sker i blandtrafik. Principerna för standard har tagits fram av Trafikverket som kriterier för bedömning av säkerheten för rekreations- och turismcykelleder.

Bedömningen bygger på trafikflödet och hastighetsgränsen. Grön färg visar på god trafiksäkerhetsstandard, **gul färg på acceptabel trafiksäkerhetsstandard och röd/lila färg på standard som inte är acceptabel**. Vid framtagning av nya cykelvägar är målet att uppnå grön standard.

I tabellerna uttrycks flöden i sommar dygnstrafik (SDT) och avser antal motorfordon i genomsnitt per dygn under sommaren. Trafikmätningar görs dock vid olika tider på året och uttrycks i årsdygnstrafik (ÅDT). Ofta har man alltså ingen siffra på sommar dygnstrafiken. På många vägar kan man utgå ifrån att sommar dygnstrafiken inte skiljer sig mycket från årsdygnstrafik, men i turistiskt attraktiva områden kan sommartrafiken vara mycket högre än under andra årstider. Då måste man ta hänsyn till detta i bedömningen av trafiksäkerheten.

Tabell 1: För bedömning av trafiksäkerhet i tätbebyggt område.

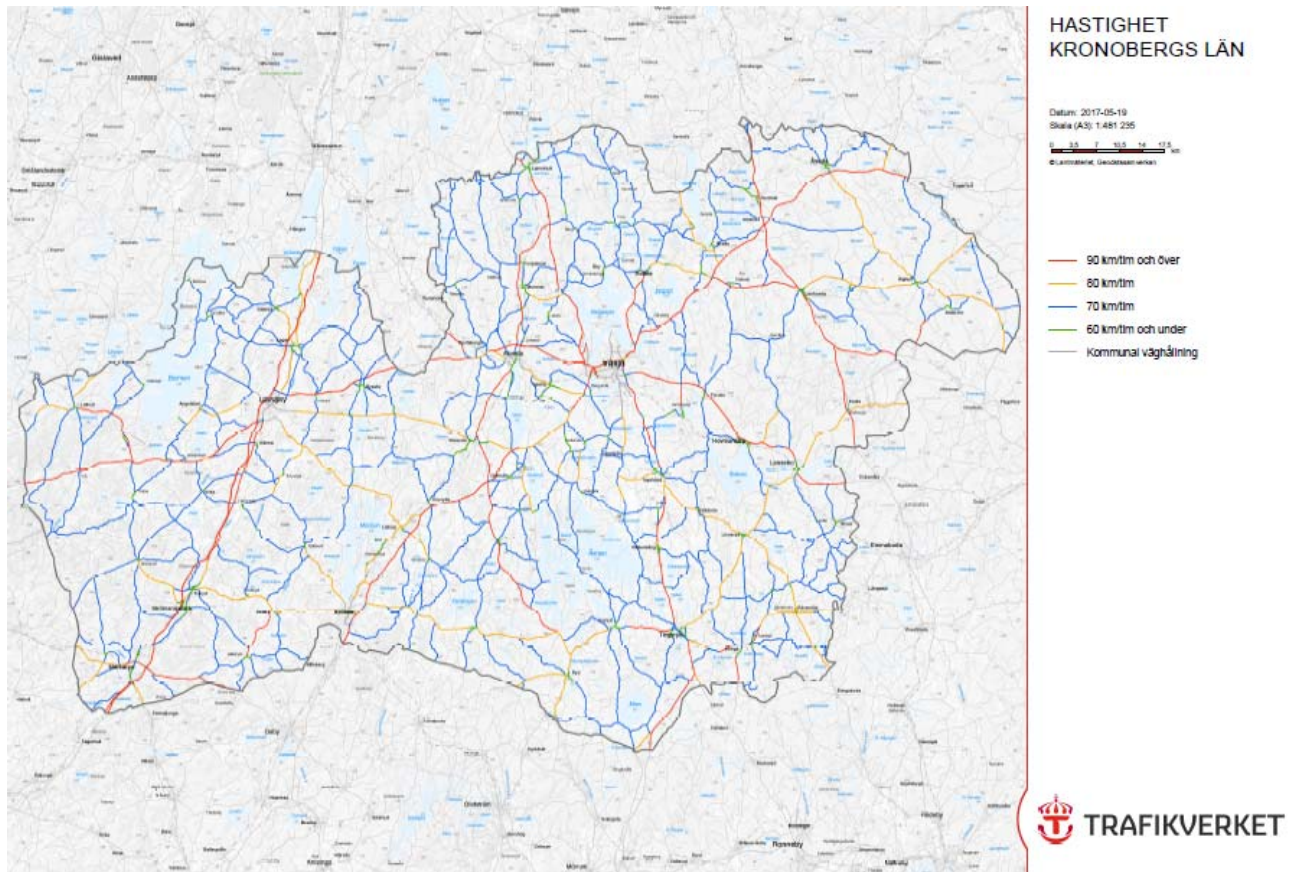
Hastighet i km/tim för aktuell sträcka	SDT (sommar dygns trafik) för aktuell sträcka		Förutsättningar och bedömning av trafiksäkerhet
30	-		Blandtrafik (+cykelbana, cykelfält)
40	mindre än 3 000		Cykelbana, cykelfält
			Blandtrafik
	mer än 3 000		Cykelbana
			Cykelfält
		Blandtrafik	
50/60	1+1 väg	mindre än 2 500	Cykelbana, cykelfält
			Blandtrafik
		2 500 – 5 000	Cykelbana
			Cykelfält
			Blandtrafik
		mer än 5 000	Cykelbana
	Cykelfält		
	2+2 väg	-	Blandtrafik
			Cykelbana
			Cykelfält
70 (stadsringvägar)	-		Cykelbana
			Cykelfält, blandtrafik

Tabell 2: För bedömning av trafiksäkerhet utanför tätbebyggt område

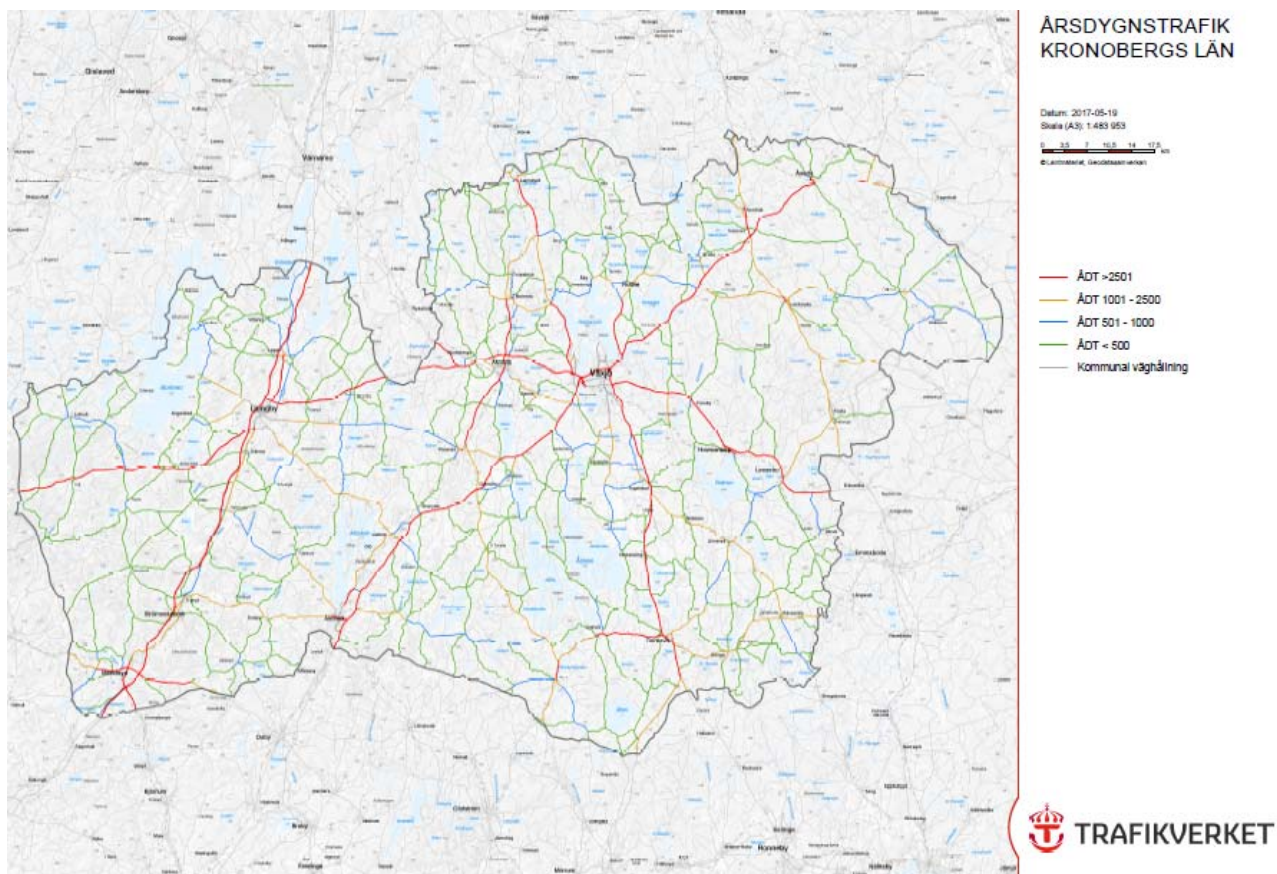
Hastighet i km/tim för aktuell sträcka	SDT (sommar dygns trafik) för aktuell sträcka	Förutsättningar och bedömning av trafiksäkerhet
60	mindre än 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500 – 2 000	Cykelbana, cykelfält
		Blandtrafik
	mer än 2 000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
70	mindre än 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500 – 2 000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
	mer än 2 000	Cykelbana
		Cykelfält
80	mindre än 250	Cykelbana
	250 – 1 000	Cykelfält, blandtrafik
		Cykelbana
	mer än 1 000	Cykelfält
		Blandtrafik
		Cykelbana
90 eller mer	-	Cykelfält, blandtrafik
		Cykelbana

Kronobergs vägnät

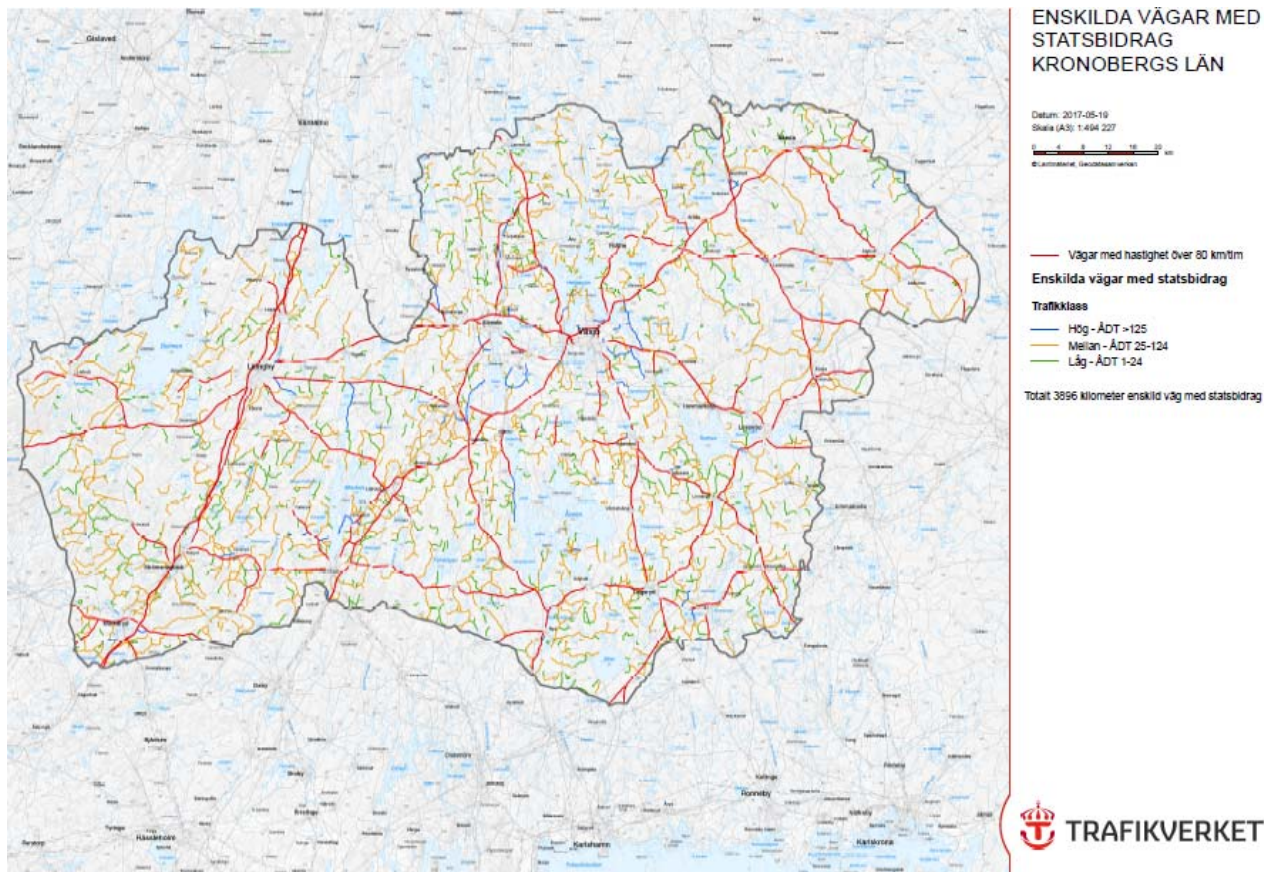
Kartbilderna på följande sida är ett försök till att illustrera bedömningen av trafiksäkerhetsnivåerna på vägnätet i Kronoberg. Den första kartbilden beskriver tillåten hastighet på vägarna och den andra kartbilden beskriver årsdygnstrafiken, ÅDT. Generellt gäller att vägar med låg hastighet och låga trafikflöden kan vara acceptabel för cyklister i blandtrafik medan vägar med höga hastigheter och mycket trafik rekommenderas att biltrafiken separeras från cyklisterna. Den tredje kartbilden visar enskilda vägar som erhåller statsbidrag. I Kronobergs län finns 390 mil enskilda vägar i länet som helt eller delvis kan nyttjas som cykelvägar.



Figur: Karta över vägnätet i Kronobergs län utifrån reglerad hastighet



Figur: Karta över vägnätet i Kronobergs län utifrån årsdygnstrafiken, ÅDT



Figur: Karta över enskilda vägar med statsbidrag i Kronobergs län.

Källförteckning

Inläsning av följande regionala cykelplaner som en grund och inspiration för arbetet med ”Cykla i gröna Kronoberg”:

- Cykelstrategi för Örebroregionen (2015)
- Regional cykelplan för Halland (2015)
- Regional cykelplan för Värmland (2014)
- Strategi för ökad cykling i Västra Götaland (2016)
- Regional cykelstrategi för Sörmland (2012)
- Cykelstrategi för Kalmar län (2015)
- Förslag Cykelstrategi Skåne (2016)

Trafikverket har de senaste åren tagit fram ett antal dokument för utveckling av cykel. Dessa har också varit en vägledning för arbetet:

- Vägledning för regionala cykelplaner (2013)
- Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande (2012)
- Ökad och säker cykling (2011)
- Vägledning för regional cykelvägvisning (2014)
- Åtgärdsvalsstudie cykel (2015)
- Cykelleder för rekreation och turism (2014)
- Nationellt cykelbokslut 2014 (2015)

Underlag med anknytning till Region Kronoberg:

- Länstransportplan för Kronobergs län 2014-2025
- Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025
- Gröna Kronoberg 2025
- Processplan för framtagande av Länstransportplan 2018-2029
- Resvaneundersökning 2012
- Positionspapper Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige (2016)
- Underlag från kommunerna (exempel Cykelbokslut Växjö 2015)

Övrigt:

- Trivector Traffic: Cykeln och cyklisten – omvärld och framtid (2015)
- Kairos Future: kartläggning och analys av cykelturism och cykelturisten (2015)

Bilaga

Del 2: Prioritering och analys av cykelvägsobjekt med bilaga 1