

STRATEGI

GÅNG- OCH CYKELPLAN

EKSJÖ KOMMUN



Diarienummer: 2016-000511

Antagen KF§ 157 2018-09-20



EKSJÖ
KOMMUN



Gång- och cykelplan
Samhällbyggnadssektorn, Eksjö Energi
Eksjö Kommun

SAMMANFATTNING

Eksjö kommuns gång- och cykelplan har som syfte att förbättra förutsättningarna för gång och cykel i kommunen. Gång och cykel är positivt ur ett hälso-, miljö- och ekonomiskt perspektiv. Till planen hör en strategi med vision och målformuleringar och en handlingsplan med åtgärder.

Eksjös gång- och cykelplan arbeta för att öka resorna som görs till fots och med cykel för att minska bilberoendet. Gång- och cykelnätet ska upplevas tillgängligt, framkomligt säkert och tryggt. Eksjöbor ska både vilja och kunna gå och cykla. Målsättningen är att fler resor görs till fots och med cykel, att gång- och cykeltrafiken är säker och upplevs trygg, samt att gång- och cykelnätet är framkomligt och tillgängligt för alla kommunens invånare. Fysisk planering skapar goda förutsättningar för gång och cykel, men det är också viktigt att aktivt arbeta med attityd- och beteendepåverkande åtgärder. Kommunens invånare måste själva välja att gå och cykla.

Eksjö har goda förutsättningar att öka antal gående och cyklister och minska bilberoendet. Eksjö en liten kommun med korta avstånd och ambition att förtäta. Många resor är kortare än 5 km och kan ersättas med gång- och cykelresor. Skolelever och vägen till skolan har varit ett fokus för att identifiera konfliktpunkter, detta har gjorts genom undersökning tillsammans med elever på skolor i Eksjö tätort, Ingatorp och Mariannelund. Handlingsplanen har tagit fram genom inventering av gång- och cykelnätet.

Planen gäller hela kommunen, med handlingsplaner för Eksjö tätort, Hult, Bruzaholm, Hjärtevad, Ingatorp och Mariannelund. Eksjö kommun har generellt ett sammanhängande gång- och cykelnät men med punkter för förbättring. Nya gång- och cykelvägar för investeringar föreslås tillsammans med övriga åtgärder i handlingsplanen. För att skapa goda förutsättningar för att åtgärder på gång- och cykelvägar ska kunna samordnas listas både driftåtgärder och investeringsåtgärder tillsammans. Handlingsplanen ska komplettera Eksjö kommuns gång- och cykelnät och samtidigt förbättra befintliga vägar.

INLEDNING	1
SYFTE	1
OMFATTNING	1
STRATEGI	1
HANDLINGSPLAN	1
SAMMANFATTNING AV MÅL, PLANER OCH STRATEGIER KOPPLADE TILL GÅNG- OCH CYKELPLAN	2
NATIONELLA MÅL OCH PLANER	2
REGIONALA MÅL OCH PLANER, JÖNKÖPINGS LÄN	2
EKSJÖ KOMMUN	2
ÖVERSIKTSPLAN	2
TRE KILOMETERSSTADEN - DEN TÄTA STADEN!	2
 BAKGRUND	 3
VARFÖR GÅNG OCH CYKLING?	3
SOCIALT PERSPEKTIV	3
ELCYKEL	4
HELA RESAN	4
PARKERING FÖR CYKEL VS. BIL	5
OLYCKSSSTATISTIK	6
HJÄLMANVÄNDNING	7
GÅNG OCH CYKEL TAR ALLTID SNABBASTE VÄGEN	8
GENHET	8
 NULÄGE	 9
SÄKERHET OCH TRYGGHET	9
GÅNG OCH CYKEL TILL MÅLPUNKTER	9
VÄGVISNING OCH TYDLIGHET	10
DRIFT OCH UNDERHÅLL	12
VINTERVÄGHÅLLNING	12
DRIFT OCH UNDERHÅLL RESTERANDE DEL AV ÅRET	12
 VÄGEN TILL SKOLAN	 13
EKSJÖ	15
MARIANNELUND: FURULUNDSSKOLAN	16
INGATORP: INGATORPSKOLAN	17
 VISION OCH MÅL	 18
VISION	18
MÅL	18
 VAD INNEBÄR MÅLEN?	 20
SÄKERT OCH TRYGGT GÅNG- OCH CYKELNÄT	20
FRAMKOMLIGT, SAMMANBUNDET OCH TILLGÄNGLIGT	20
GÅNG- OCH CYKELNÄT	20
KVALITET OCH SERVICE	21
MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION	21
ANVÄNDNINGEN AV PLANEN	22
 GÅNG OCH CYKEL - I VILKET SYFTE?	 23
GC I REKREATIONSSYFTE	23
EFFEKTIV GC I TRANSPORTSYFTE	24
FOTGÄNGARE	25
GÅNG OCH CYKEL MELLAN KOMMUNENS ORTER OCH REGIONALT	26
KÄLLOR OCH INSPIRATION	27

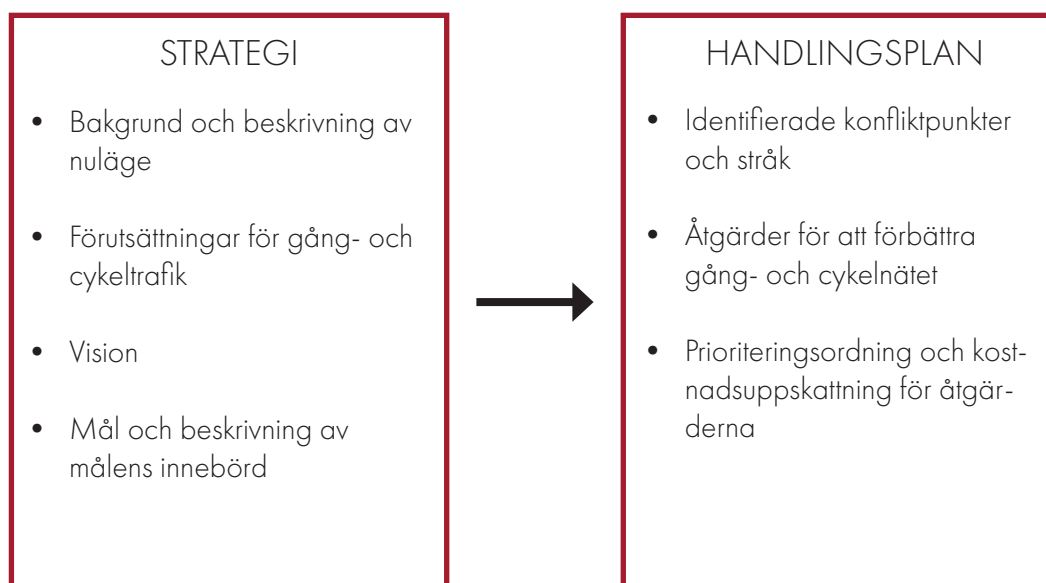
SYFTE

Eksjö kommun arbetar med att skapa ett framkomligt och effektivt gång- och cykelnät. Säkra och trygga transportleder värdesätts högt och det ger vinster för kommunen på många plan. Det är det miljövänligaste transportslaget, det ger en friskare befolkning och naturliga sociala mötesplatser.

Syftet med GC-planen är därför att formulera mätbara mål för gång och cykel i kommunen, samt skapa en aktuell handlingsplan med prioriteringsordning. Gång- och cykelplanen tas fram för att öka antal resor som görs till fots och med cykel. Goda förutsättningar för att gå och cykla minskar behovet av bilen. Ambitionen är att skapa ett attraktivt, tryggt och säkert GC-nät för att stärka folkhälsan och förbättra miljön. Planering ska skapa goda förutsättningar för att fler ska välja att gå och cykla i Eksjö kommun.

OMFATTNING

Gång- och cykelplanen består av två delar – en strategi och en handlingsplan. Strategin beskriver förutsättningarna idag och möjligheterna till förbättring. Den innehåller också en vision för gång och cykel i Eksjö kommun, samt målformuleringar. Handlingsplanen listar åtgärder med kostnadsuppskattning och prioriteringsordning.



Planen vänder sig till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik-, och driftsfrågor. Planen blir ett underlag i arbetet med att förbättra för gående och cyklister.

Handlingsplanen vänder sig främst till samhällbyggnadssektorn och Eksjö Energi. Den är utformad för att enkla samordna åtgärder och lista de åtgärder som rör gång- och cykelvägar. Prioriteringsordningen är kopplad till budget.

Strategidokumentet vänder sig även till allmänheten för att visa kommunens arbete och målsättning för gång- och cykelvägar.

SAMMANFATTNING AV MÅL, PLANER OCH STRATEGIER KOPPLADE TILL GÅNG- OCH CYKELPLAN

NATIONELLA MÅL OCH PLANER

TRANSPORTMÅL	”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och
MILJÖKVALITETSMÅL	Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö
NATIONELL CYKELSTRATEGI	”Lyft cykelns roll i samhällsplaneringen, Öka fokus på grupper av cyklister, Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, Främja en säker cykeltrafik, Utveckla statistik och forskning”
NOLLVISIONEN	”Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken”

REGIONALA MÅL OCH PLANER, JÖNKÖPINGS LÄN

REGIONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029	
CYKELPLAN REGION JÖNKÖPING	Regionala förbindelser med GC-väg mellan orter i Jönköpings län.
REGIONALA MILJÖMÅL	Jönköping läns vision om att vara ett Plusenergi län 2050, med målet: Det är lätt att leva, bo och resa energieffektivt och fossilfritt i Jönköpings län. Målet: År 2020 finns attraktiva cykelvägar till och från skolor, arbetsplatser, fritidsanläggningar och butiker i länets alla tätorter.

EKSJÖ KOMMUN

ÖVERSIKTSPLAN

De delar i Översiktsplanen som har en koppling till gång och cykel. Målsättningen är en hög driftambition för det kommunala GC-vägnätet, information om fördelar med aktiv transport ur ett folkhälsoperspektiv samt motorburna trafikanters attitydförändringar vid kortare resor skapar bonuseffekter i form av klimatförbättringar. Ett annat uttalat mål i översiktsplanen är: Förbättringar av gång- och cykelvägnätet i syfte att prioritera gående och cykling samt förbättra trafiksäkerheten.

Översiktsplanen pekar även ut framtida utvecklingsområden som också tagit med i gång- och cykelplanen för att koppla samman nya områden med befintligt gång- och cykelnät.

För ett aktivt liv ska kommunen arbeta med att trygga och säkra vägar till skolan, trafikseparerade GC-vägar och stödsäkra, väderskyddade cykelparkeringar i anslutning till skolor, arbetsplatser och kollektivtrafik, samt göra det enkelt att byta trafikslag. Planering ska underlätta för människor att vara fysiskt aktiva.

Ur ett miljöperspektiv finns även målsättningar om att fasa ut fossila bränslen och minska koldioxidutsläppen. För näringslivet i Eksjö är kommunikationer och infrastruktur som möjliggör pendling viktigt.

TRE KILOMETERSSTADEN - DEN TÄTA STADEN!

Eksjö tätorts utveckling sker inom en radie på tre kilometer från stadskärnan. Detta gör att förutsättningarna för minskat bilanvändande är goda då avstånden är korta. Det finns därför goda förutsättningar att minska bilanvändandet och öka antalet resor som görs till fots och med cykel.

Även övriga orter inom kommunen har korta avstånd vilket gör att förutsättningarna är goda för att förflytta sig inom orterna med gång- och cykel.

VARFÖR GÅNG OCH CYKLING?

Det finns många fördelar med att gå och cykla. Genom att minska bilanvändandet minskar utsläppen och den negativa klimatpåverkan. Ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar skulle därför kunna bidra till ett långsiktigt hållbar samhälle och förbättra stadsmiljön avsevärt genom minskade utsläpp och buller från biltrafik.

Cykeln är pålitlig och startar i alla väder. Det tar nästa alltid lika lång tid att transportera sig med cykeln inom tätorten som det gör att åka bil. Ekonomisk vinning i att använda cykeln som transportmedel är också stor, Cykeln är billigare i inköp och underhåll samt så finns det inga bränslekostnader mer än din egen energi.

Folkhälsan inom kommunen blir även bättre om fler går och cyklar.

Cykling är en bra och skonsam vardagsmotion. Genom att få fler att gå och cykla samt att uppmuntra befintliga cyklister att cykla oftare och längre uppnås en friskare och mer välmående befolkning. På samma sätt är gång positivt ur ett hälsoperspektiv. Med förbättrad folkhälsa minskar även vårdkostnaderna inom kommunen och positivt ur ett långsiktigt samhällsekonomiskt perspektiv. Genom att öka antalet gång- och cykeltrafikanter upplevs staden som mer levande och uppfattas tryggare kvällstid genom att det är fler personer i rörelse.



SOCIALT PERSPEKTIV

Att skapa goda förutsättningar i transportsystemet där alla har möjlighet att förflytta sig utan krav på tillgång till bil, bidrar starkt till ett inkluderande samhälle. Gång- och cykeltrafikförbättringar (och kollektivtrafik) har stor betydelse för att alla, oavsett ålder, kön, ålder eller ekonomi, ska kunna bruka transportsystemet. Åtgärder som ökar trygghet är positivt ur ett socialt perspektiv. Trafikmiljöerna kan utformas för att upplevas tryggare genom till exempel ljussättning och genom förbättringar som gör att personer inte känner oro för att använda trafiksystemet. Platser som kan uppfattas som otrygga är tunnlar, grönområden och platser med liten övervakning och insyn.

Kvinnor står för en lägre andel av miljöutsläppen än män vilket kan förklaras av att män kör mer bil än kvinnor. Skillnaden mellan könen skapar ett ojämnt transportsystem där en stor utmaning är att hitta attraktiva alternativ till bilen. Utveckling av gång och cykel har som syfte att minska bilanvändningen, vilket skulle kunna få fler män att gå och cykla, vilket i sin tur även gynnar kvinnor. I regeringens handlingsplan för jämställd regional tillväxt (2012-2014) lyfts betydelsen av gång, cykel och kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv. Ett jämställt transportsystem svarar likvärdigt mot både mäns och kvinnors resebehov.

I den nationella cykelstrategin är ett av målen att öka fokus på grupper av cyklister. Barn och unga lyfts fram som en grupp där man vill öka förutsättningarna för fysisk aktivitet. I strategin framkommer även att trafikundervisning i skolan ska användas som ett verktyg för att uppmuntra och stötta barns och ungas cyklande. Även nya grupper av cyklister lyfts fram i strategin där man vill få medborgare som inte redan cyklar att börja cykla. Det finns även en målsättning om att skapa bättre förutsättningar för asylsökande, nyanlända och utrikesfödda att cykla. Goda förutsättningar att cykla gör att arbetsplatser, studier och andra målpunkter blir tillgängliga och att medborgares rörlighet förbättras.

ELCYKEL

Användningen av elcykel har ökat och förväntas öka mer i framtiden. Elcykeln gör det lättare att färdas längre sträckor jämfört med "vanlig" cykel och är därför lämplig för pendlingsresor. Ökad användning av elcykel innebär högre hastigheter på GC-vägar och nya utmaningar som ställer nya krav på utformning och trafiksäkerhet.

Elcykeln är ett snabbare alternativ som kräver mindre muskelkraft och är därmed mer fördelaktigt i kuperad terräng och motvind. Elcykeln är ett bra alternativ för personer med lägre fysisk kapacitet och äldre utgör den främsta målgruppen för elcykling. Personer som bor i förorter och pendlingsorter är också en stor målgrupp för användande av elcykel.

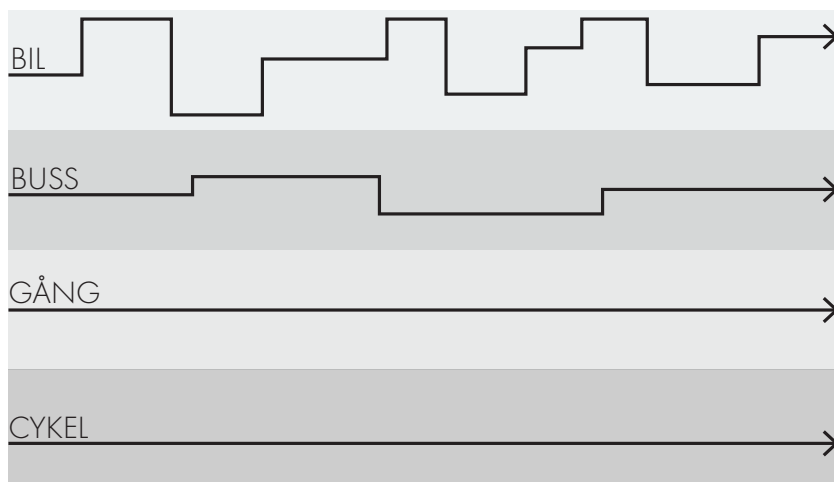
De största riskerna med elcykel är högre hastigheter och felaktiga förväntningar av övriga trafikanter (då elcykeln ser ut som en vanlig cykel förväntas inte de höga hastigheterna). Ett ökat antal olyckor förväntas under invägningsfasen. Även elcykelns egenskaper (bromssträcka, acceleration, vikt, framhjulsdraft, sladdrisk vid våt vägbanan) är faktorer som påverkar trafiksäkerheten.

Elcykeln ska inkluderas i den kommunala trafikplaneringen genom att ges tillräckligt utrymme för att minska kollisionsrisk. Kampanjer, marknadsföring och andra beteendepåverkande insatser ska inkludera elcykel, där bland annat trafiksäkerhet kan uppmärksammas.

Prioritera gång- och cykeltrafik - en förutsättning för att fler ska välja bort bilen

Utformningen av våra stadsmiljöer har sedan 60-talet styrts utefter bilismens behov.

I ett samhälle där vi vill att fler går och cyklar krävs en omprioritering. Idag ges generellt biltrafik större utrymme i trafiken, vilket gör att gående och cyklister inte får samma förutsättningar för att ta sig fram i trafiken. Detta leder till att gående och cyklister ställs inför fler komplexa trafiksituationer och Prioritering av gång- och cykeltrafik i befintliga miljöer kan ske på övrig trafiks bekostnad. I nya områden och vid planering av nya vägar finns möjlighet att ge gående och cyklister större utrymme från början.



Att prioritera gång- och cykel innebär att fotgängare och cyklister får bättre förutsättningar, mer utrymme och enklare väg. Detta kan innebära att andra trafikslag får det svårare eftersom gatans bredd måste fördelas på flera trafikslag. Att prioritera GC-trafik innebär inte att fotgängare och cyklister alltid får företräde, utan alla måste förhålla sig till de trafikregler och föreskrifter som finns.

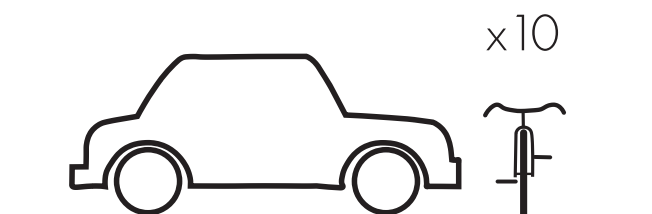
HELA RESAN

Konceptet hela resan innebär att förenkla byten mellan kollektivtrafik och gång- och cykel. Vid längre resor är det inte ett realistiskt alternativ att gå eller cykla. För att ändå minska bilberoendet ska det vara lätt att gå eller cykla till hållplatser för byte till kollektivtrafik. Eksjö resecentrum en viktig sådan plats, men även andra busshållplatser. Det måste vara lätt att ta sig med gång eller cykel till bytespunkterna, men också finnas goda möjligheter att parkera cykeln.

Abborravik är en strategiskt bra plats för att skapa pendlarmöjligheter. Området ligger i anslutning till både riksväg 32 och 40 med goda pendlingsmöjligheter regionalt. *Park-and-ride-projektet* är ett separat projekt där gång och cykel är en viktig del. *Park-and-ride-projektet* innebär att skapa samåkningsmöjligheter för pendling in och ut ur Eksjö, en plats där det ska vara enkelt att byta trafikslag för längre resor.

PARKERING FÖR CYKEL VS. BIL

Det får plats ungefär 10 cyklar på samma yta som en bil. I tätbebyggda miljöer är gatans och stadsrummets utrymme begränsat. Cyklar tar mindre plats än bilar, både i trafiken och på parkeringar.



Parkeringsnorm för cykel i Eksjö kommun är en per boende. Kommunen rekommenderar att utforma cykelparkeringar för att möta framtidens utveckling med exempelvis elcyklar och lådcyklar. Parkering ska finnas vid både bostäder och andra målpunkter.



Cykelparkering under tak, utanför Furulundskolan Mariannelund



Cykelparkering utanför Prästängsskolan

Parkeringsmöjligheter nära målpunkt och entré kan göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ än bilen. Det kan därför vara lämpligt att maximera parkeringsmöjligheterna nära entréer, jämfört med att sprida ut parkeringsplatser på ett större område. I vissa fall är det tydligt var man väljer att parkera- och en omfördelning av cykelparkeringar kan vara lämpligt efter de behov som finns. (Se bild från Prästängsskolan)

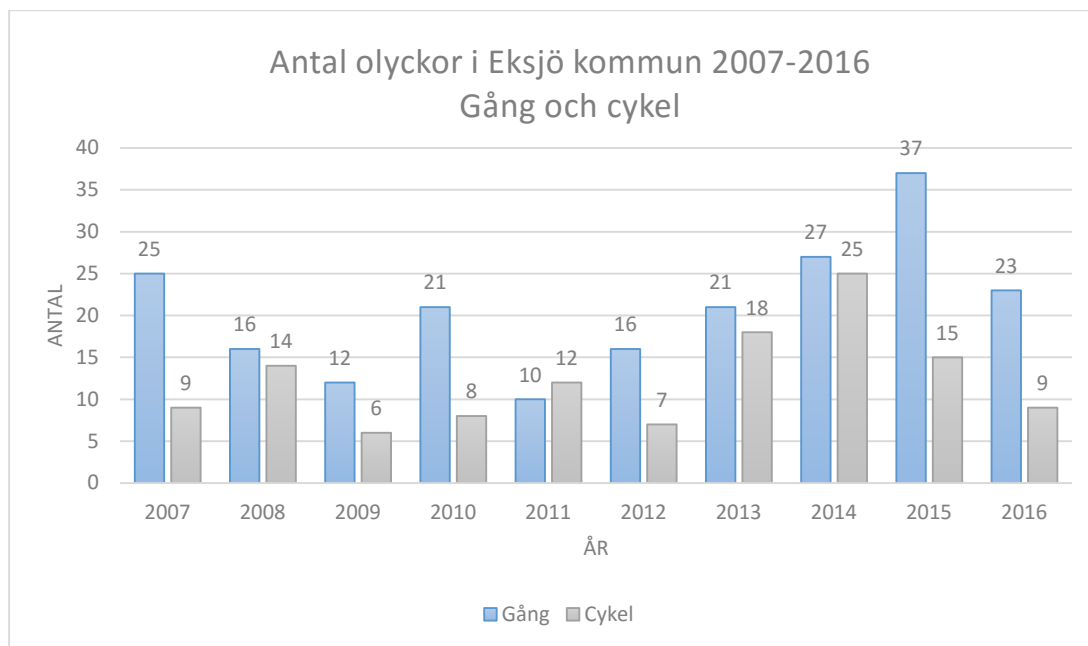
OLYCKSSTATISTIK

Det finns ett stort mörkertal för olyckor med gång och cykel. De olyckor som redovisas här kommer från STRADA, och består av polis- eller sjukvårdsrapporterade olyckor. Olyckorna som är redovisas i tabeller är på statlig, kommunal och enskild väg.

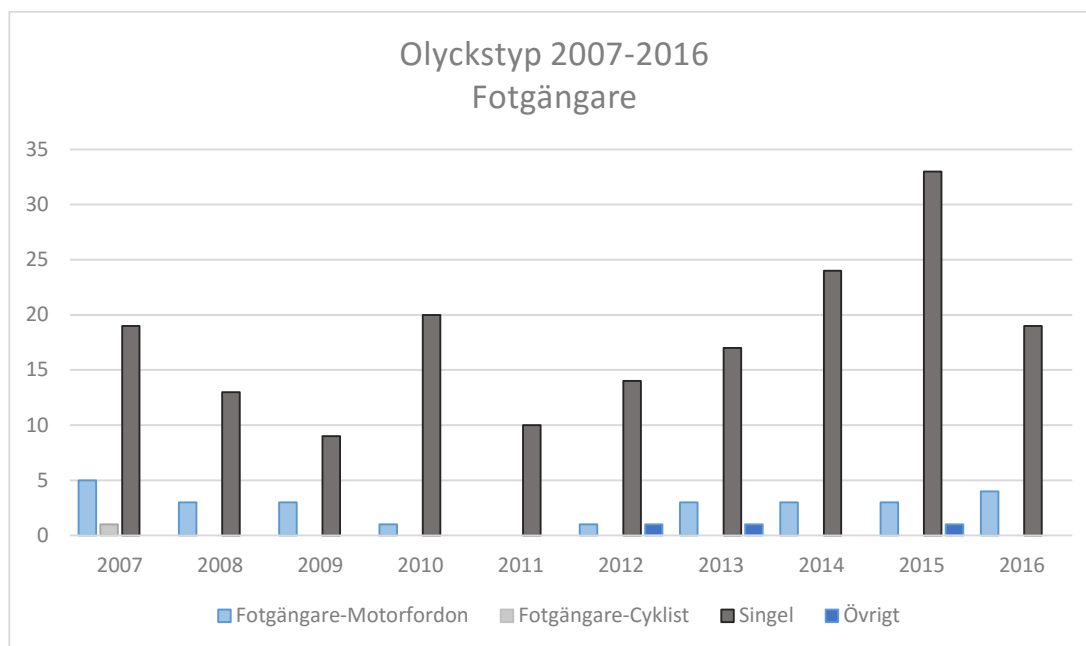
De årtal med högt antal olyckor med fotgängare, har också generellt fler cykelolyckor. Gång- och cykelolyckor är till viss del väderberoende och beror på vägunderlag, vilket kan förklara skillnaderna mellan åren.

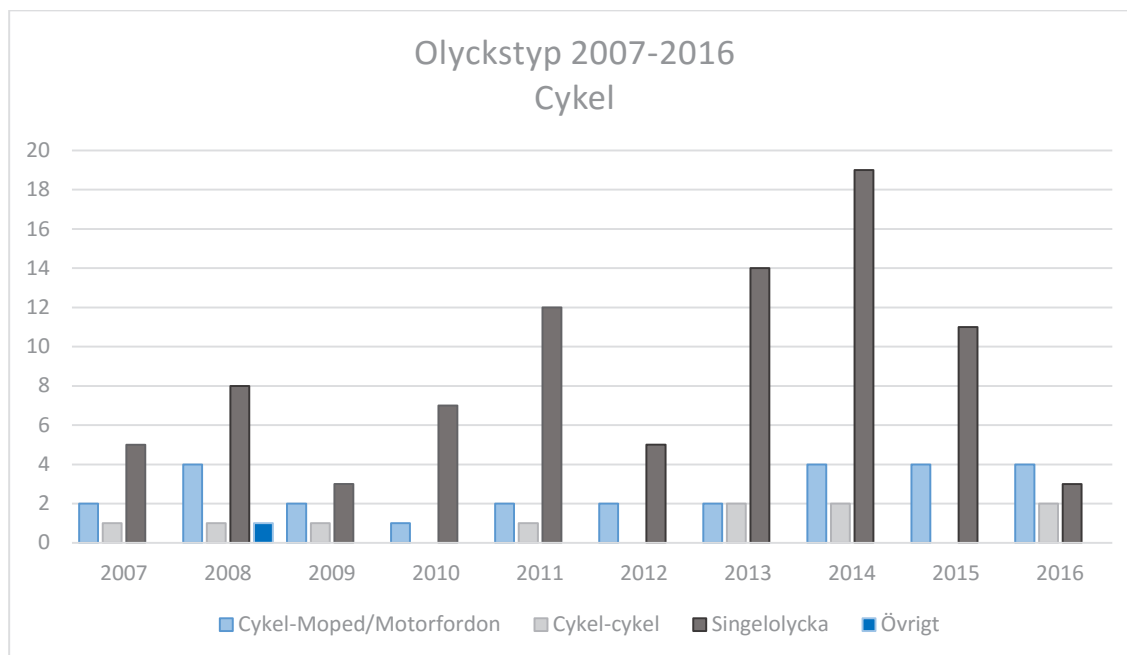
Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor för båda trafikslagen. Endast en rapporterad olycka har skett mellan fotgängare och cyklister under den givna tidsperioden. De iblandade i allra flesta gång- och cykelolyckor är lindrigt eller måttligt skadade.

TOTALT ANTAL OLYCKOR FÖR FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER MELLAN 2007-2016:



TOTALT ANTAL OLYCKOR UPPDELAT I OLYCKSTYP FÖR FOTGÄNGARE RESPEKTIVE CYKLISTER:





HJÄLMANVÄNDNING

60% av personer under 15 år (som omfattas av cykelhjämlagen) använder cykelhjälm

29% av vuxna använder cykelhjälm

Källa: NFT.se (Jönköpings län)

Statistiken ovan kan jämföras med större städer som Stockholm där sju av tio använder cykelhjälm och Göteborg där ungefär varannan vuxen använder hjälm. Hjälmanvändningen varierar kraftigt för olika städer. Mer än hälften av alla cyklister som omkommer i trafikolyckor skulle överlevt om de använt hjälm.

Användningen av cykelhjälm måste öka om antal olyckor med allvarliga konsekvenser ska minska. Information och marknadsföring av hjälmanvändning inkluderas i de beteende- och attitydförändrande åtgärderna.

GÅNG OCH CYKEL TAR ALLTID SNABBASTE VÄGEN

Människan är av naturen lat. När vi går eller cyklar föredrar och/eller väljer vi att ta den snabbaste vägen. Hänsyn måste tas till detta vid gång- och cykelanpassning. Fotgängare och cyklister riskerar att välja en mindre trafiksäker väg om gång- och cykelnätet inte är gent. För att prioritera gång- och cykel ska utformningen ske på fotgängarnas och cyklisternas villkor. All gång- och cykelplanering bör följa principen *det ska vara enkelt att välja rätt*.

DET SKA VARA
ENKELT ATT
VÄLJA RÄTT!

GENHET

Genhet kan mätas i genhetsknot. Genhetsknoten mellan två punkter bör inte vara större än 1,5, men ju lägre den är, desto bättre för cyklisten. Genhetsknot för gående bör vara lägre då det är mer accepterat att färdas längre sträcka med cykel än till fots.

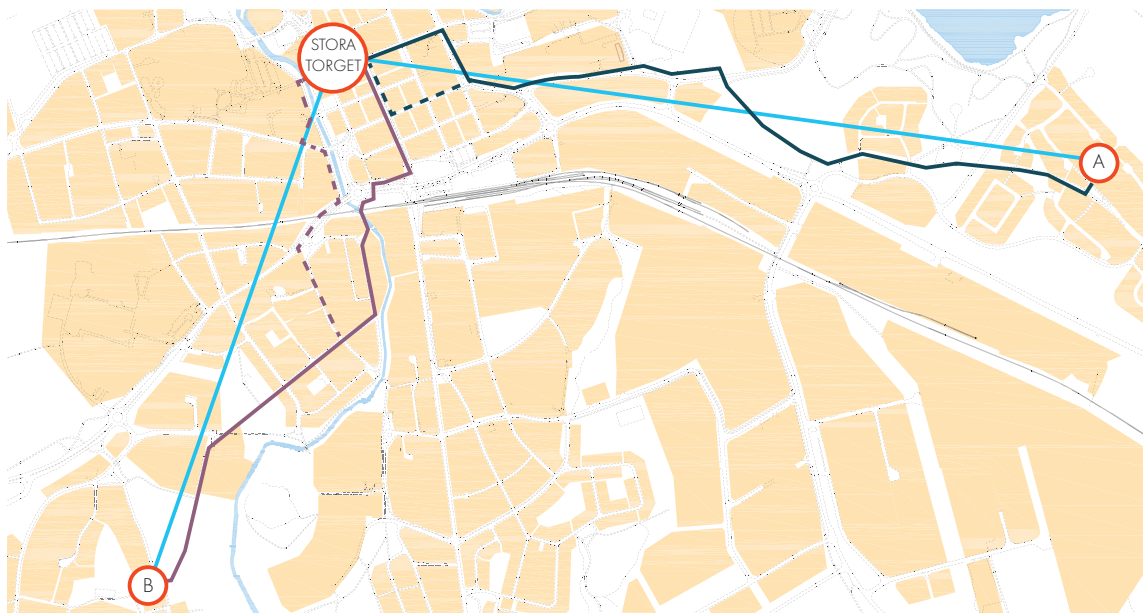
Genhetsknot kan även användas för att beskriva konsekvenserna av till exempel ett vägarbete då GC-trafik måste ledas om. Knoten beskriver då omledningsvägens sträcka jämfört med den ordinarie sträckan.

Genhetsknoten bör inte vara större än 1,25 vid vägarbeten. Men om en längre omledningsväg till exempel är bättre ur trafiksäkerhetsperspektiv kan en högre genhetsknot godtas.

$$\text{GENHETSKNOT} = \frac{\text{FAKTISKT AVSTÅND MELLAN TVÅ PUNKTER}}{\text{FÅGELVÄGENS AVSTÅND}}$$

$$\text{GENHETSKNOT} = \frac{\text{OMLEDNING MELLAN TVÅ PUNKTER}}{\text{VÄGENS ORDINARIE AVSTÅND MELLAN DESSA PUNKTER}}$$

EXEMPEL GENHETSKNOT



A

Kaffekullen - Stora torget

Fågelvägen = ~1830 m

Faktiskt avstånd = ~2070 m
(trafikseparerad GC-väg/lämpligt stråk i blandtrafik)

Alternativ väg, Faktiskt avstånd = ~2100 m
(trafikseparerad GC-väg/lämpligt stråk i blandtrafik)

genhetsknot = 1,13

genhetsknot (alternativ väg) = 1,14

B

Västra Brudbadet - Stora torget

Fågelvägen = ~1410 m

Faktiskt avstånd = ~1740 m
(trafikseparerad GC-väg/lämpligt stråk i blandtrafik)

Alternativ väg, Faktiskt avstånd = ~1760 m
(trafikseparerad GC-väg/lämpligt stråk i blandtrafik)

genhetsknot = 1,23

genhetsknot (alternativ väg) = 1,25

Eksjö har goda gång- och cykelförutsättningar. Det är en liten kommun med korta avstånd och en ambition om en tät stadsstruktur. I orterna runt Eksjö finns GC-nät att utgå från. Vissa orter har ett mer sammanhängande GC-nät medan det saknas vägar på andra platser. Det finns förbättrings-möjligheter på samtliga orter.

I handlingsplanen föreslås både mindre och större åtgärder för att förbättra gång- och cykel i kommunen.

Det finns även utmaningar med att få kommunens invånare att välja att gå och cykla framför bi-len. Attityd- och beteendepåverkande åtgärder föreslås i handlingsplanen och några exempel beskrivs närmare under senare stycken i strategin.

SÄKERHET OCH TRYGGHET

Säkerheten är högprioriterad och kan förbättras för gång- och cykeltrafik. Det är viktigt att lyfta gång och cykeltrafikens status i hela kommunen, vilket på vissa platser kan bli på bilarnas bekostnad. Att gång- och cykeltrafik är prioriterad innebär inte att de har företräde överallt, utan de måste förhålla sig de regler som finns. GC i blandtrafik är möjligt så länge det inte uppstår farliga konflikter mellan trafikslag.

Riksvägen som löper genom alla orter är en stor barriär och medför säkerhetsrisker för oskyddade trafikanter. Tung trafik rör sig genom både Eksjö tätort och resterande orter i kommunen. Det är viktigt att skapa goda förutsättningar för att säkert kunna korsa vägen. I Eksjö finns flera planskilda korsningar för att korsa väg 40.

Kravet på trygghet i stadsmiljö är stort. Alla i samhället ska kunna vistas i trafiken och stadsmiljön utan att känna oro. I Eksjö finns miljöer som kan förbättras för att höja tryggheten. Belysning är ett sätt att öka trygghetskänslan.



Upphöjd Gång-cykelpassage



Tunnel där trygghet kan förbättras, under järnväg

GÅNG OCH CYKEL TILL MÅLPUNKTER

Eksjö har generellt ett väl utbyggt GC-nät som möjliggör gång- och cykeltrafik hela vägen fram till målet. Det är viktigt att nya områden kopplas till befintligt GC-nät och att kopplingar förstärks och förbättras där behov finns. I Eksjö tätort saknas kopplingar i öst-västlig riktning genom centrum.

Viktiga målpunkter är bostadsområden, hållplatser, skola, arbetsplatser, handel sjukhus med mera.

Hållplatser är möjliga att nå via GC-väg men ofta saknas parkeringsmöjligheter, vilket gör att cyklar läggs i diken eller där de får plats. I Abborravik finns GC-väg hela vägen fram till hållplats och där finns även möjlighet att parkera cykel. Det gör att intrycket ser mer städat ut och möjligheten att låsa fast cykeln gör att risken för stöld minskar.

VÄGVISNING OCH TYDLIGHET

Det finns även åtgärder som kan göras för att förbättra tydligheten. Tydlighet kan förbättras genom skyltning men också genom utformning av GC-vägar. Vägar ska tydligt inbjuda till gång- och cykel, så att det inte förekommer konflikter mellan trafikslag. Komplexa trafiksituationer kräver större tydlighet för att inte trafikfarliga situationer ska skapas. Det ska inte finnas osäkerhet kring hur man tar sig till målpunkter via gång- och cykelväg. Bättre vägvisning gäller generellt i hela kommunen och är även utpekad för specifika platser i handlingsplanen.



Otydligt GC-stråk där vegetationen växt över grusvägen. Asfalterade GC-vägar har bättre framkomlighet och är tydligare. Ingatorp.



Väg från asfalterad GC-väg till busshållplats i Hult.



Vegetation försvårar sikt och tydlighet.



Exempel på tydlig skyltning för cykel.

Eksjö kommun ska vara tydlig med skyltning av GC-vägar. Restriktiv skyltning gör att de vägar som är tänkta att vara GC-vägar också sköts därefter. Skyltning till målpunkter bör visa den snabbaste och säkraste vägen att nå destinationen. Vägvisning kan vara lätt att vrida eller flytta, dessa skyltar bör därför ses över kontinuerligt, alternativt monteras på ett sätt som gör att de inte går att flytta.

KVALITET OCH KOMFORT

Det är viktigt med kontinuerlig inventering av GC-vägar för att kvaliteten förändras med tid. Slitage, sprickor, potthål och vegetation som växer över GC-vägen är några exempel på saker som bör ses över kontinuerligt. Eksjö's driftambition av gång- och cykelnätet är hög. Under vintern plogas och grusas vägarna. Kvaliteten på detta måste säkerställas så att den förblir hög under hela vintern och olyckor till följd av halka därmed kan undvikas.



Sprickor och ojämnheter i GC-vägar som försämrar framkomligheten och komforten.



GC-väg i Hult. Sprickor och Pothål, sneda pollare.



GC-väg i dåligt skick utanför Prästängsskolan.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Kontinuerligt underhåll av GC-vägar gör att god kvalitet upprätthålls vilket gynnar fotgängare och cyklister.

VINTERVÄGHÅLLNING

Snöröjning och halkbekämpning sker för att skapa god framkomlighet och säkerhet på GC-vägar vintertid. Det ska vara möjligt att gå och cykla året runt.

Drift och underhåll av vägar i Eksjö sköts av Eksjö Energi och entreprenör. Vinterdriften av GC-vägar prioriteras högt enligt vinterhållningskartor. Huvudstråken prioriteras högst med målsättningen att vara klart innan klockan 07:00 eller på 4 timmar efter avslutat snöfall. Eksjös vägar snöröjs och sandas med saltfri sand för att undvika halka. Prioritering 2 innebär att stråken ska vara färdigställda inom 8 timmar efter avslutat snöfall.

DRIFT OCH UNDERHÅLL RESTERANDE DEL AV ÅRET

Inom driften ingår, efter vinterhalvåret, sopning och upptagning av sand. Rullgrus är en vanlig orsakar till halkolyckor. Det är vanligt att temperaturen växlar mellan plus och minus på vintern, vilket gör att grus måste läggas ut och tas upp flera gånger per år.

I driften ingår också kantbeskärning och röjning av vegetation för att sikten på GC-vägar ska vara god och så vägens bredd upprätthålls. Rena, jämna GC-vägar håller bättre kvalitet för fotgängare och cyklister och är enklare att sköta. Blöta löv kan också vara en riskfaktor för halkolyckor, de bör därför också sopas upp.

Fastighetsägaren ansvarar för snöröjning och halkbekämpning på gångbana utmed fastighet.

För att underhåll av gång och cykelvägar ska fungera får inte vegetation växa in över vägen. fastighetsägare ansvarar för vegetation som växer över tomtgräns

Smala passager och fasta hinder försvårar för snöröjningen. Detta bör tas hänsyn till vid utformning av GC-vägar.

Jämna GC-vägar är enklare att sköta. Resultatet av sopning och snöröjning blir bäst på vägar med jämn beläggning.

GC-vägar med bra beläggning är enklare att sköta. GC-vägar ska projekteras för att hålla länge och för de maskiner som ska sköta vägarna.

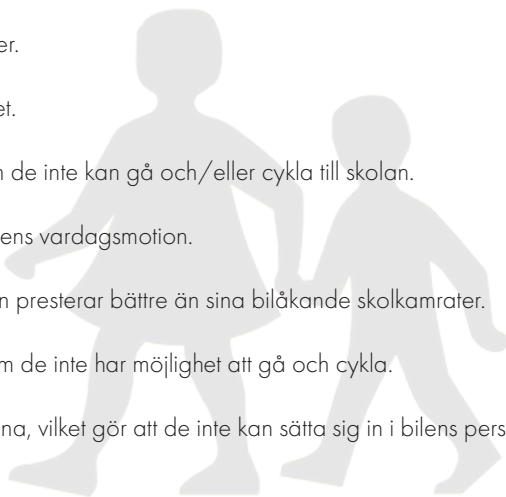


VÄGEN TILL SKOLAN

En viktig fokusgrupp för arbetet med gång- och cykel är barn. Skolan är en målpunkt där barn och ungdomar är nästan varje dag, vilket gör att vägen till och från skolan måste vara säker och trygg. I undersökningen *Min skolväg* har barn i skolor i kommunen fått rita ut den väg de tar till skolan och markerat de platser där de upplever otrygghet. Det insamlade materialet har kompletterat den inventering som gjorts av gång- och cykelvägarna. De som använder vägarna är de som bäst vet var det uppstår konflikter och var de känner sig otrygga. Eleverna som deltog går i klass 4-9.

Genom att få barn att cykla till skolan skapas i tidig ålder goda förutsättningar för ett fortsatt cyklande. Det skapas också synergieffekter om föräldrar cyklar med sina barn och sedan fortsätter med cykel till sin arbetsplats.

- Föräldrars skjuvsande påverkar barns inställning till gång och cykel negativt, då bilen verkar vara det enda och bästa sättet att ta sig fram på.
- Resvanor skapas redan i tidig ålder.
- Bilism begränsar barns rörelsefrihet.
- Kostnader för barns resor ökar om de inte kan gå och/eller cykla till skolan.
- Gång och cykel är viktigt för barnens vardagsmotion.
- Barn som går eller cyklar till skolan presterar bättre än sina bilåkande skolkamrater.
- Barnens självständighet minskar om de inte har möjlighet att gå och cykla.
- Barn under 12 år är inte trafikmogna, vilket gör att de inte kan sätta sig in i bilens perspektiv och har svårt att vara uppmärksamma på mer än en sak i taget.



I handlingsplanen för skydd mot olyckor är trafik en viktig del. De vanligaste olycksorsakerna är fall- och transportolyckor och högst skadetotal finns hos ungdomar mellan 10 och 17 år.

Säkerhetsmål:

- Antalet fallolyckor bland barn- och ungdomar ska minska årligen inom Eksjö kommun.
- Antal cykelolyckor bland barn- och ungdomar ska årligen minska.
- Barns cykelhjälmsanvändning ska årligen öka jämfört med föregående år

(Handlingsprogram enligt lagen skydd mot olyckor, 2015-2018)



Furulundsskolan, Mariannelund

RESULTAT: MIN SKOLVÄG

SKOLORNA SOM MEDVERKAT I UNDERSÖKNINGEN:

NORRTULLSKOLAN, EKSJÖ

GREVHAGSSKOLAN, EKSJÖ

LINNÉSKOLAN, EKSJÖ

PRÄSTÄNGSSKOLAN, EKSJÖ

FURULUNDSSKOLAN, MARIANNELUND

INGATORPSKOLAN, INGATORP

Undersökningen har gjorts med årskurs 4-9, med 1-3 klasser per skola. Kartorna har tolkats av eleverna vilket kan innebära viss felaktighet i punkternas placeringar. I sammanställningen av resultatet togs alla kryss och alla punkter där eleverna korsar en väg med. Inventeringen av GC-vägar har kompletterat resultatet från undersökningen innan det läggs till i handlingsplanen. Otrygghet är individuellt och varierar mellan eleverna - en plats som upplevs trygg av en elev kan upplevas otrygg av en annan. De otrygga platserna varierar också beroende vilken riktning personen går eller cyklar, då detta påverkar åt vilket håll vägen korsas. I Eksjö tätort finns strömmar av skolelever i olika riktningar, vilket ger ett bredare resultat av hela gång- och cykelnätet. I Mariannelund och Ingatorp finns endast en skola vilket gör att alla elever rör sig mot samma målpunkt och undersökningen täcker färre färdriktningar.

Undersökningen visar också problematiken kring att fotgängare och cyklister väljer den snabbaste vägen, och att den inte alltid är den säkraste. Dessa konflikter visas i kartan där elever till exempel valt att korsa vägen där det inte finns ett övergångsställe, fast det finns säkrare övergångar inom ca 50 meter. Och där elever på en väg som saknar trafikseparerad gång- och cykelväg markerat att man upplever otrygghet, fast det finns ett säkrare alternativ inom ett kort avstånd. På dessa platser kan det vara lämpligt att förbättra tydligheten eller anpassa övergångarna bättre efter målpunkten.

De elever som åker buss till skolan har antingen ritat sin väg från busshållplatsen eller till en annan målpunkt. Vissa elever åker buss hela vägen fram till skolan och har ingen annan målpunkt än skolan och har därför inte deltagit i undersökningen.

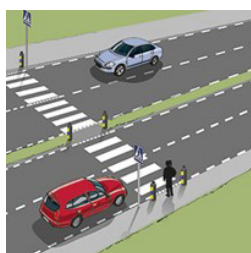
I Eksjö har fyra skolor deltagit där ca 200 elever svarat på undersökningen.

På Furulundsskolan i Mariannelund har ca 35 elever deltagit i undersökningen.

På Ingatorpskolan har 26 elever deltagit i undersökningen.



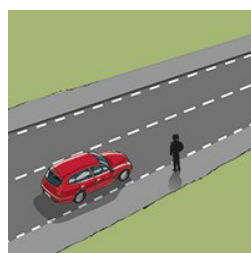
1. BRO



2. ÖVERGÅNGSSTÄLLE/
GÅNGPASSAGE



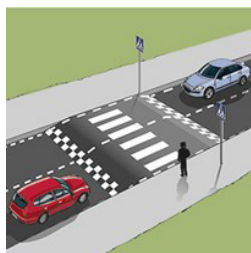
3. INGET ÖVERGÅNGSSTÄLLE
VILLAGATA



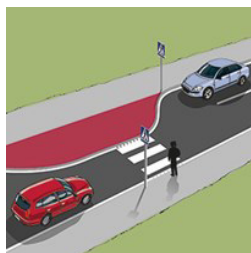
4. INGET ÖVERGÅNGSSTÄLLE



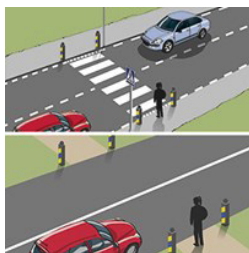
5. TUNNEL



6. UPPHÖJT
ÖVERGÅNGSSTÄLLE



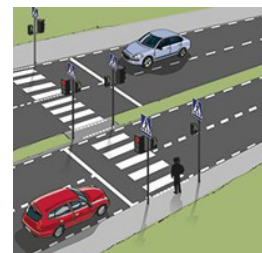
7. ÖVERGÅNGSSTÄLLE
AVSMALNING



8. ÖVERGÅNGSSTÄLLE
GÅNGPASSAGE



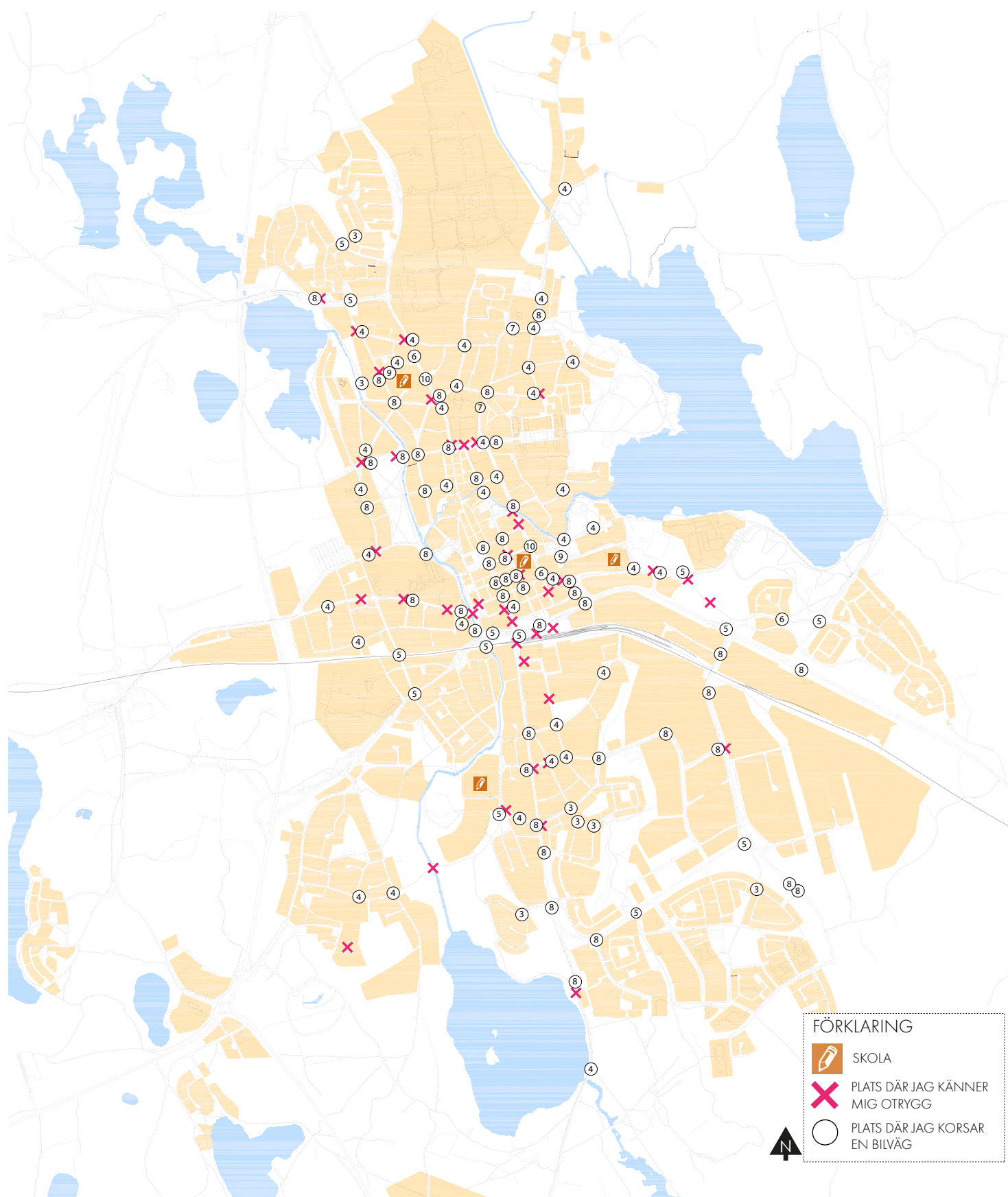
9. ÖVERGÅNGSSTÄLLE
MED GUPP

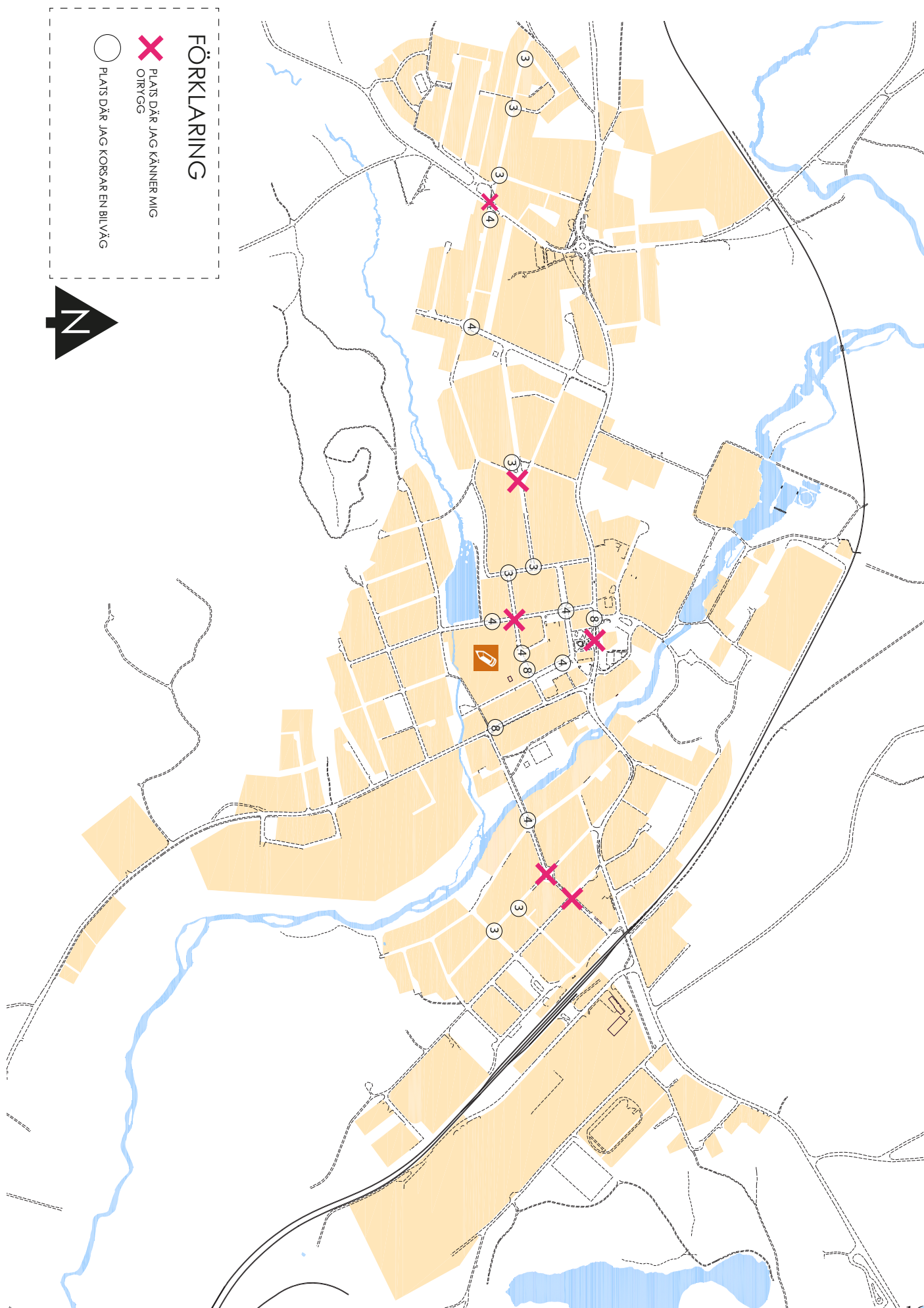


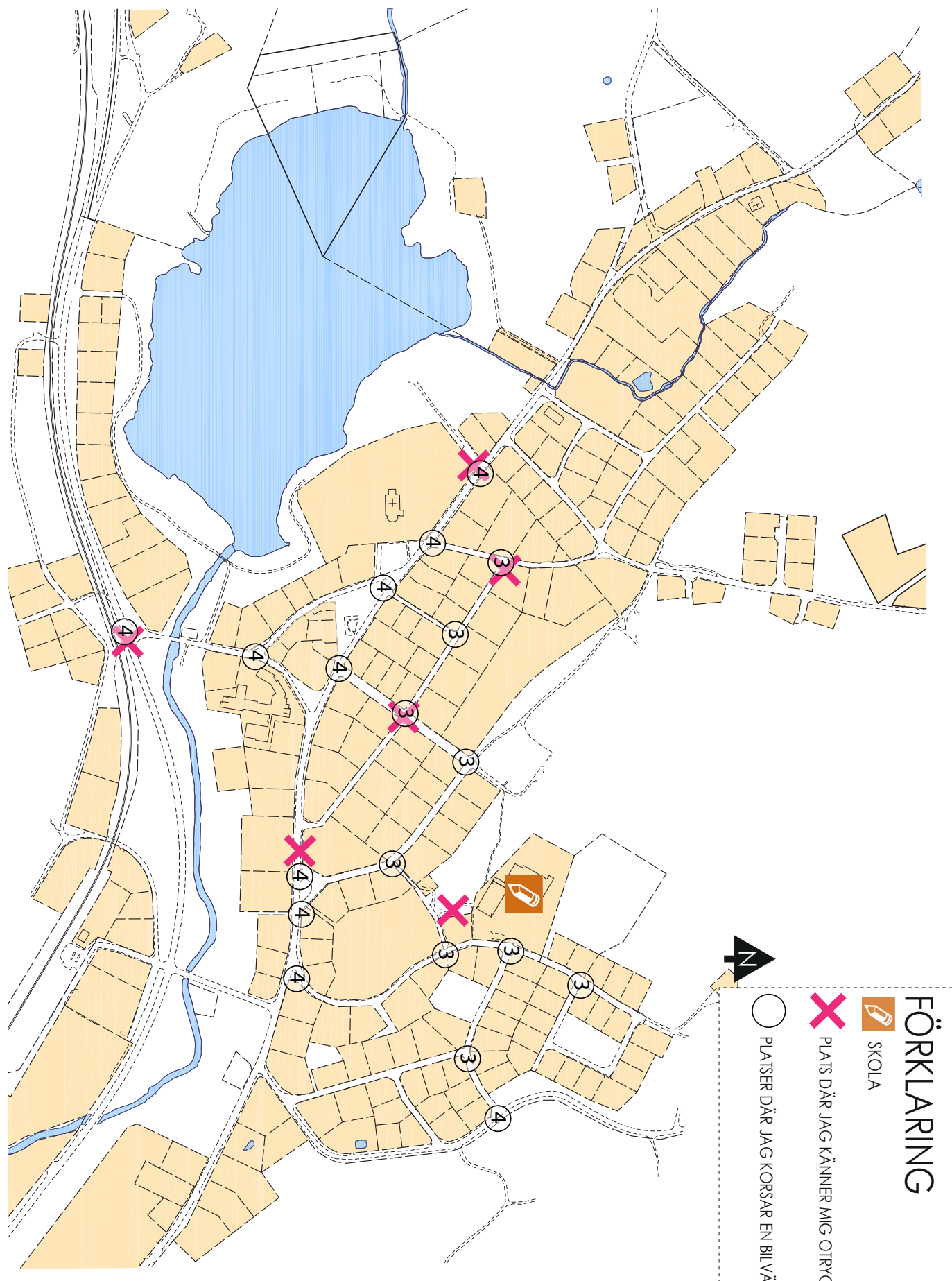
10. ÖVERGÅNGSSTÄLLE
MED TRAFIKLIJUS

EKSJÖ

NORRTULLSKOLAN, GREVHAGSSKOLAN, LINNÉSKOLAN, PRÄSTÄNGSSKOLAN







VISION OCH MÅL

VISION

Eksjös gång- och cykelplan ska öka resorna som görs till fots och med cykel för att minska bilberoendet, förbättra miljön och stärka folkhälsan. Gång- och cykelnätet ska upplevas tillgängligt, framkomligt säkert och tryggt. Eksjöbor ska både *vilja* och *kunna* gå och cykla.



MÅL

ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR EKSJÖ KOMMUNS ARBETE MED GÅNG OCH CYKEL

- Fler resor görs till fots och med cykel.
- Kommunens invånare ska vara säkra i trafiken. Otrygghet ska inte hindra kommunens invånare från att gå och cykla.
- GC-nätet ska vara sammanhängande och framkomligt till målpunkter och tillgängligt för alla kommunens invånare.



Fler resor görs till fots och med cykel.

- ① Gång- och cykelnätet har hög standard
- ② Öka kommunala tjänsteresor som görs med cykel
- ③ Eksjö kommun jobbar för att fler ska *välja* gång och cykel.

Kommunens invånare ska vara säkra i trafiken.

Otrygghet ska inte hindra kommunens invånare från att gå och cykla.

- ④ Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken (nollvisionen).
- ⑤ Vägen till skolan ska vara säker och trygg.
- ⑥ Planering av nya vägar tar hänsyn till utrymme och behov för elcykel.
- ⑦ Kommunen ska vara tydliga och informera och utbilda om trafiksäkerhet, trafikregler och cykelhjälm.

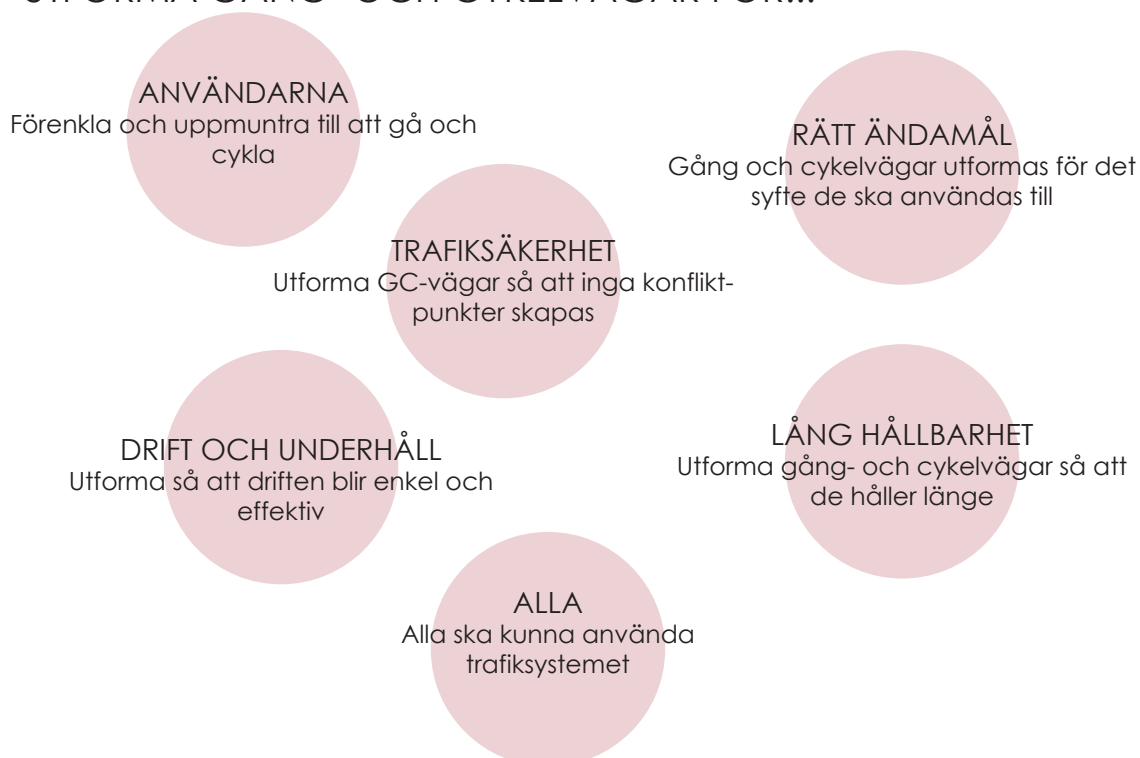
GC-nätet ska vara sammanhängande och framkomligt till målpunkter och tillgängligt för alla kommunens invånare.

- ⑧ Det ska vara enkelt att ta sig till målpunkter till fots och med cykel, samt vara enkelt att byta trafikslag för längre resor.
- ⑨ Gång- och cykelvägarna ska kunna användas av alla.
- ⑩ Gång- och cykelvägarna hålls i gott skick året runt.

Hur mäts resultatet:

- Kvalitet, framkomlighet och säkerhet: Inventering av cykelvägarna - uppföljning av handlingsplan
- Säkra och trygga skolvägar: Uppföljning av undersökningen - Min skolväg (säkra skolvägar)
- Resevaneundersökning och cykelräkningar (kommunala tjänsteresor och kommuninvånares resvanor)
- Olycksstatistik

UTFORMA GÅNG- OCH CYKELVÄGAR FÖR...





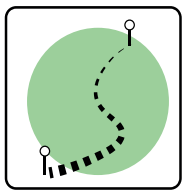
SÄKERT OCH TRYGGT GÅNG- OCH CYKELNÄT

DELMÅL: ④⑤⑥⑦⑨

Enligt nollvisionen ska ingen skadas allvarligt eller dödas i trafiken och allt trafiksäkerhetsarbete ska utgå från detta. Alla ska vara säkra - planeringen behöver ta hänsyn till känsliga grupper såsom: äldre, funktionshindrade och barn. Planering som utgår från grupper med särskilda behov ger högre standard för alla.

Att GC-vägar utformas på ett trafiksäkert sätt innebär att extra fokus läggs vid korsningar och möten mellan trafikslag. Det är viktigt att gång- och cykeltrafik får tillräckligt utrymme i trafikrummet och att olika trafikslag kan separeras vid behov. Det är till exempel inte lämpligt att placera cykeltrafik på högtrafikerade vägar med höga hastigheter. Ökningen av elcyklar ställer också krav på utformningen, för att undvika olyckor ska elcyklar ges utrymme i trafikplaneringen. Belysning och god sikt är också viktigt för både trygghet och säkerhet.

Den upplevda trafiksäkerheten är viktig för att människor ska välja att gå eller cykla. Oro för olyckor eller att inte kunna ta sig till målpunkten utan hinder skapar också otrygghet. God belysning och översikt på GC-nätet bidrar till ökad trygghet. Trygghet är subjektivt, vilket gör att den upplevda känslan inte kan mätas i till exempel olycksstatistik.



FRAMKOMLIGT, SAMMANBUNDET OCH TILLGÄNGLIGT

GÅNG- OCH CYKELNÄT

DELMÅL: ①⑥⑧⑨⑩

Att ett GC-nät är framkomligt och sammanbundet innebär att det ger användarna stor rörelsefrihet i staden. Viktiga målpunkter är hållplatser för att enkelt kunna byta trafikslag vid längre resor, skola, arbetsplats, bostad, handel, sjukhus med mera. Det ska vara möjligt att använda gång- och cykelnätet året runt, vilket innebär att framkomligheten och säkerheten måste säkerställas genom att prioritera gång- och cykeltrafiken i vinterdriften.

Gång- och cykel ska vara tillgängligt för alla. Det finns fördelar med ett sammanbundet GC-nät för ökad integration då det möjliggör möjligheter att ta sig till arbetsplats och skola utan att använda bil. Det är även viktigt för jämställdhet då alla i samhället ska ha lika förutsättningar att resa.

Cyklister är känsliga för nivåskillnader, gropigheter och ojämnheter i underlaget. Attraktiva cykelvägar ska därför vara jämna och ha ett bra underlag som gör framkomligheten god. Få avbrott och direkta vägar är positivt för både gående och cyklister. Ett gent GC-nät innebär att vägen går rakt mot målpunkten utan onödiga omvägar.

Att göra det enklare och säkrare för gång- och cykel kan innebära att biltrafiken får det svårare; ett sätt att få fler att välja att gå och cykla och på så vis minska bilberoendet.

Planen som tagits fram för region Jönköping innebär att möjliggöra cykelkopplingar mellan orter i regionen. För Eksjö innebär detta möjligheter för arbetspendling med cykel och ökad framkomlighet mellan orter. I gång och cykelplanen finns därför målet att skapa möjligheter för regionala kopplingar.



KVALITET OCH SERVICE

DELMÅL: ①②⑩

Gång- och cykelvägar i kommunen ska hålla god kvalitet och cyklister ska erbjudas säkra cykel-parkeringar nära målpunkten. Invånare ska kunna lämna cykeln utan att oroa sig för att cykeln är stulen när man kommer tillbaka. Cykelparkeringar under tak skyddar mot väder och ökar standarden för cyklister. Arbetsplatser bör erbjuda sina anställda bra parkeringsmöjligheter för cykel.

God service för cyklister kan även innebära pumpstationer, möjligheter att låna enkla verktyg, cykelpooler och möjligheter att ladda elcykel. Pumpstationer/servicestationer bör placeras på välbesökta platser. Förslag på placering finns i handlingsplanen i Eksjö tätort och Mariannelund.

Kommunen kan själva också bidra till att öka antalet resor som görs med cykel genom att upp-rusta och utveckla en kommunal cykelpool. Många tjänsteresor idag är korta och kan ersättas med cykel. Elcykel skulle också göra det lättare att cykla i kuperad terräng och längre sträckor, samt snabbare nå målet. I översiktsplanen finns en målsättning om att *kommunens verksamhet ska fungera som inspirationskälla och föregångare inom energiarbetet*.

God kvalitet innebär att GC-vägar i framtiden kommer behöva kontinuerlig drift och underhåll. Vegetation runt GC-vägar behöver röjas, belysning ses över så att den fungerar, vägvisning ska vara tydlig och underlaget jämnt och bekvämt.



MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION

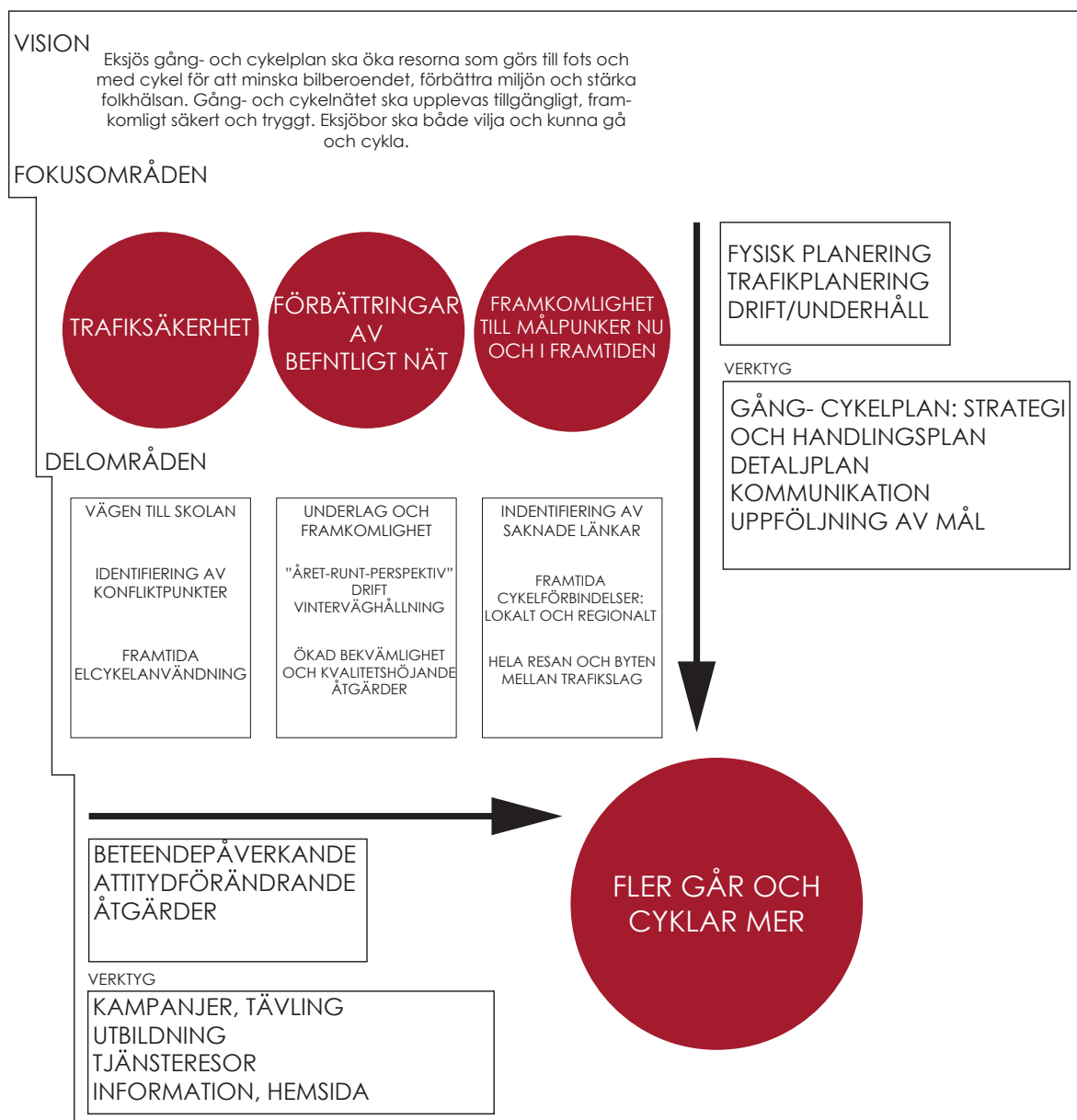
DELMÅL: ③⑦

Fysisk planering kan skapa goda förutsättningar för gång och cykel men bilanvändning är en vana hos många invånare. Att bryta vanor och förändra attityd kring gång och cykel kräver aktiv marknadsföring. Ett sätt att kommunicera gång och cykel är att alltid ha uppdaterade cykelkartor för invånare och besökare i Eksjö kommun. Dessa kan finnas lättillgängliga på kommunens hemsida.

Kommunal cykelpool är ett sätt att föregå med gott exempel och på så vis kunna marknadsföra tjänsteresor med cykel. Erbjudanden om förmåncykel, cykelkampanjer, tävlingar och rabatter är andra sätt att marknadsföra gång och cykel. Dessa initiativ kan komma från kommunen med även från näringslivet. Kommunikation utåt är viktig! ”Mjuka” åtgärder är listade i handlingsplanen.

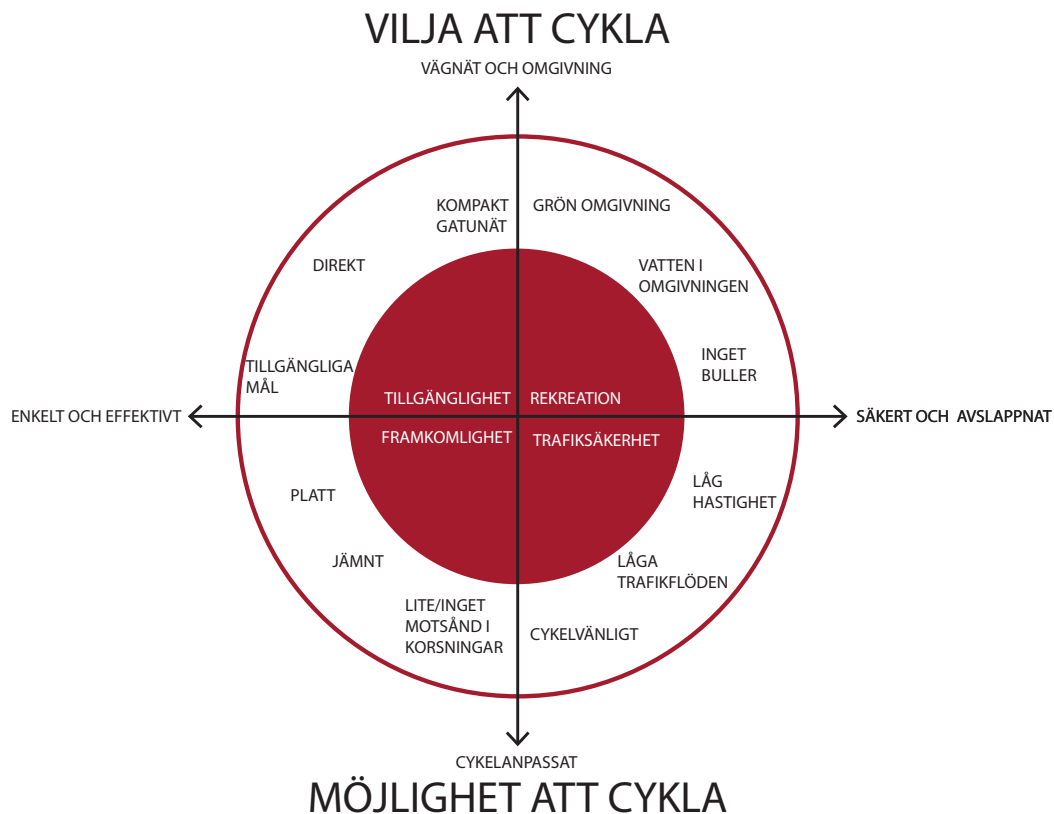
ANVÄNDNINGEN AV PLANEN

Gång- och cykelplanen ska användas som ett stöd i planeringen. Planen är inte enbart ett trafikplaneringsdokument utan ingår i all fysisk planering i kommunen, för att lyfta fotgängares och cyklisters roll.



Planering för gång- och cykeltrafik i tidiga skeden skapar goda förutsättningar för att gående och cyklister prioriteras.

GÅNG OCH CYKEL - I VILKET SYFTE?



Modell som beskriver olika syften med cykling och vilka förutsättningar de har. Modellen kan till viss del även appliceras på gång, men gång är inte lika effektivt ur ett transport perspektiv.

GC I REKREATIONSSYFTE

Gröna och vattennära miljöer är attraktiva ur rekreationssyfte. För den som cyklar och går för motion, naturupplevelser eller fritidssyfte är dessa miljöer att föredra. Dessa miljöer är trafiksäkra och skyddade från bullrig trafik. Trygghetsperspektivet är viktigt på platser med få människor, lite översikt, lite trafik och mörker. Belysning är en åtgärd för att öka tryggheten.

Runt om Eksjö finns flera naturområden som kan upplevas till fots och med cykel (Skurugata och Skuruhatt, Kvånås bokskog, Fiskaretorpsåsen med flera). Gång- och cykelvägar kan göra dessa mer tillgängliga för att minska behovet av bil. Naturområden och rekreationsområden ligger ofta i lågtrafikerade områden vilket gör att det är möjligt att ta sig dit i blandtrafik. För cykel i rekreationssyfte bör de rekommenderade cykelstråken och destinationerna skyltas.

GC-stråk att utveckla i rekreationssyfte:

Runt Kvarnarpasjön

Runt Hunsnäsen

GC-väg till Långanäsbadet

Fortsatt GC-väg norrut kan även koppla samman staden med Brännemon

Skylta GC turistdestinationer/naturupplevelser



Grus GC-väg, Lugn naturmiljö, Eksjö Camping. Belysningen är viktig för att stråket ska upplevas som tryggt.

EFFEKTIV GC I TRANSPORTSYFTE

Viktiga målpunkter i Eksjö är skolor, sjukhuset, centrum/handel, arbetsplatser och resecent-rum/hållplatser. Bostäder är också viktiga målpunkter, då invånare måste kunna ta sig hemifrån till andra målpunkter med gång eller cykel. Om färre resor ska göras med bil är gång och cykel i transportsyfte viktigt då detta utgör ”vardagsresorna” för många. Ett effektivt GC-nät är snabbt, gent, bekvämt med få fasta hinder och stopp på vägen. Trafikseparerade GC-vägar är också positiva ur trafiksäkerhetsperspektiv. För att undvika olyckor mellan fotgängare och cyklister, eller cy-klistar och cyklister bör sikten vara fri så att det är enkelt att upptäcka cyklister i högre hastighet. Hastighetsreducerande åtgärder kan vara lämpligt innan korsningar eller i mer komplexa trafiksituationer. Elcykeln bör tas hänsyn till i transportsyfte då den kan kräva mer utrymme vid höga hastigheter för att det inte ska bli trafikfarligt.

För längre sträckor och pendlingsresor är effektiva GC-vägar viktiga. Det är framförallt cykeln som kan användas till arbetspendling på längre sträckor, och i framtiden även elcykel i högre utsträckning än idag.

Stråk mellan orterna i Eksjö kommun finns på lågtrafikerade vägar, men det innebär större omvägar jämfört med om cykelvägen mellan orterna tog en mer direkt sträckning. De mindre, lågtrafikerade vägarna bör i första hand skyltas tydligt, men kopplingar med trafikseparerad, effektiv GC-väg bör undersökas. Mellan Ingatorp och Hjältevad finns cykelväg, denna skulle exempelvis kunna förlängas till Bruzaholm.



GC-anpassad miljö: Jämnt underlag, belysning, ingen biltrafik.

FOTGÄNGARE

Nästan alla är fotgängare dagligdags – vi gå till och från bilen/bussen/cykeln, eller så är gång huvudfärdmedlet. I tätbebyggda områden är gång ett vanligare transportmedel än på landsbygd eftersom målet ligger närmare. Alla ska ha tillgång till trafiksystemet. Nivåskillnader och detaljer i miljön påverkar huruvida funktionsnedsatta (till exempel rörelsehindrade, synskadade mm.) kan röra sig som obehindrat i trafik och stadsmiljö. Utformning som uppfyller krav för barn, äldre och funktionsnedsatta gynnar också andra fotgängare också.

Fotgängaren gör generellt ätt kortare resor än cyklisten, viktiga målpunkter kan vara lokalt centrum, affär, skola eller fritidsaktivitet. Gång är också det transportmedel som ofta används för att ta sig till hållplats eller till bilen. Fotgängarnas förening (FOT) har formulerat följande principer för att främja en gångvänlig stad – BASUN.

- Bekvämlighet och framkomlighet för gående mellan olika målpunkter.
- Anpassning av miljön med hänsyn till barn, äldre och funktionshindrade.
- Säkerhet och trygghet i olika gångpassager och konfliktpunkter mellan fotgängare och fordon.
- Upplevelserik och vacker miljö som stimulerar ökat gående mellan olika stadsrum.
- Närhet till samhällets olika aktiviteter, liksom människor emellan.

Gående ska dessutom även betraktas som del av det offentliga rummet och livet i staden. I Eksjö är Norra Storgatan utformad för enbart gående.



Övergångsställe som höjts upp för att höja säkerheten, men där tillgängligheten och framkomligheten har försämrats eftersom detta även innebär att det blir en nivåskillnad från trottoaren.

I den här korsningen är lösningen gjord såhär för att dagvatten ska nå brunnen. För att förbättra framkomligheten måste dagvattenhanteringen lösas.



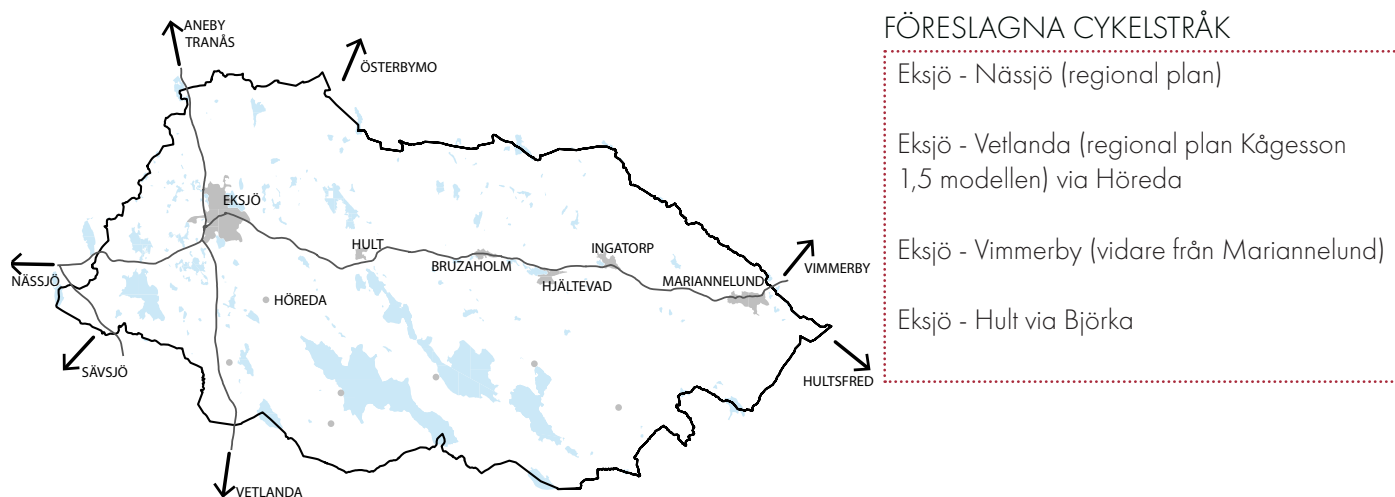
Gågata Norra Storgatan, Eksjö

GÅNG OCH CYKEL MELLAN KOMMUNENS ORTER OCH REGIONALT

Ett långsiktigt mål är att sammanbinda orterna inom Eksjö kommun med ett gemensamt cykelnät. Detta skulle möjliggöra att cykla längre sträckor och använda cykeln i pendlarsyfte. Sammanlänkningen av orter kan också vara positivt för motion och rekreation, och kan det även bli populärt för turister. Idag finns GC-väg mellan Hjärtevad-Ingatorp.

Orter kan i första hand länkas genom skyltning på mindre vägar som är lämpliga för blandtrafik. Dessa miljöer är generellt lugnare och säkrare jämfört med cykling längs med riksväg. I de fall alternativ i blandtrafik innebär stora omvägar och där det finns en tillräcklig intensitet av cykeltrafik eller stort antal målpunkter, kan det vara lämpligt att undersöka möjligheterna att skapa effektivare trafikseparerade stråk.

Stråk för arbetspendling mellan orterna och regionalt är med fördel raka och effektiva för att möjliggöra pendling.



GC-väg Hjärtevad - Ingatorp

KÄLLOR OCH INSPIRATION

- Atterbrand, A., Ghoreishi, M., Lund, P., & von Reetdz, P. (2010). *Cykelplan Gävle 2010*. Gävle: Gävle Kommun, Sweco.
- Boverket. (2013). *Planera för rörelse! -en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket, Trafikverket, SKL. (2015). *Trafik för en attraktiv stad: Underlag till handbok*. Trafikverket.
- Sveriges kommuner och landsting. (2012). *Vägen till ett cyklande samhälle, goda exempel på cykelplanering*. SKL.
- Sveriges Kommuner och landsting, Trafikverket. (2010). *GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Stockholm: SKL.
- Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket. (2013). *Gångbar stad, Att skapa nät för gående*. Stockholm: SKL.
- Trivector Traffic. (2014). *Trafiksäkerhetsaspekter av ökad användning av elcyklar i Sverige*. Trafikverket.
- Tyréns. (2016-03-15). *Cykelplan Laholms kommun År 2015-2020*. Laholm: Laholms Kommun.
- Kommun, J. (2017). *Cykelprogram för Jönköpings kommun*. Jönköpings Kommun.
- Eriksson, S., Glitterstam, K., Isaksson, k., & Lundqvist, K. (2009). *Cykeln i staden. Utformning av cykelstråk i Stockholm stad*. Stockholm: Trafikkontoret Stockholm stad.
- Cykelfrämjandet: <http://cykelframjandet.se/>

Nationella och regionala mål och planer

Eksjö Kommuns Översiktsplan

Handlingsprogram enligt lagen om skydd mot olyckor, 2015-2018