



Regional Cykelplan

Underlag till Östergötlands länstransportplan

Verksamhet: Regional Planering

Datum: 2024-10-24

Diarienummer: RÖ 2024-2831

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Bakgrund och syfte	4
2.1 Syfte	4
3 Genomförande och avgränsning	5
3.1 Genomförande av åtgärder	5
3.1.1 Finansiering	6
3.1.2 Utformning	6
4 Analys	8
4.1 Potential och resvanor	8
4.1.1 Tillgänglighetsanalys	9
4.2 Cykelbarhet	9
4.3 Cykelleder	10
4.4 Behov från kommuner	11
4.5 Tidigare prioriterade sträckor	11
4.6 Cykelanalys	11
5 Cykelplan	13
5.1 Prioriteringsgrunder	13
5.2 Länkar och Målbild	13
5.3 Prioriterade stråk	16
5.4 Övriga åtgärdsbehov	17
6 Bilaga	19

1 Sammanfattning

Region Östergötland är planupprättare vilket innebär att en transportövergripande plan för den regionala transportinfrastrukturen i Östergötland tas fram. Länsplanen visar hur statliga medel för utveckling av regional statlig infrastruktur ska fördelas över 12 år. I det statliga vägnätet kan medel allokteras till gång och cykel i särskilda pottor eller i särskilda projekt. Som stöd i arbetet har denna cykelplan tagits fram. Den visar översiktligt på behov och potential av ny cykelinfrastruktur.

Den Regionala Cykelplanen är en tematisk fördjupning till den regionala transportinfrastrukturplanen (länsplanen). Cykelplanen pekar ut potentiella cykelstråk samt visar hur prioriteringar av åtgärder för regional statlig cykelinfrastruktur sker mellan dessa. Cykelplanen avser primärt planeringsperioden 2026-2037

Planen syftar till att:

- Ange prioriteringsprinciper och
- Kartlägga potentiella cykelstråk för en tydligare precisering av åtgärder

Cykelplanen ersätter den tidigare cykelstrategin och anger prioriteringsprinciper och planeringsinriktning för nya investeringar till cykelinfrastruktur längs statligt vägnät i Östergötland.

Resultatet av cykelplanen är identifiering av potentiella cykelsträckor samt prioriteringsprinciper. Prioriteringsprinciperna bygger på att potential vardagscyklande (främst till arbete och utbildning) samt ökad trafiksäkerhet och cykelbarhet längs längre cykelstråk och cykelleder. Särskilda aspekter är koppling till kollektivtrafiknoder, möjlighet till säkra skolresor med cykel, om en ny cykelväg kommer att skapa en helhet och binda samman ett längre stråk alternativt om den sammanfaller med en cykelled.

En cykelanalys har genomförts och utifrån den har sträckor i tre kategorier tagits fram. En prioritering av sträckor i kategori 1 har gjorts. De högst prioriterade bör utredas vidare som potentiella kandidater till objekt i länsplanen. Övriga kategorier finansieras främst inom ramen för pottor i länsplanen eller genom statlig medfinansiering. Planen pekar på att separerade gång och cykelväg inte är målet i alla identifiera relationer och vad som kan vara aktuellt beror på lokala förutsättningar. Det kommunala intresset och engagemanget för en gång- och cykelväg längs statligt vägnät är också viktigt och kan innebära att justerar i prioriteringar genomförs.

Slutligen presenterar cykelplanen av målbild för ett cykelvägnät i Östergötland.

Cykelplanen finns även att läsa som StoryMap på följande [länk](#)

2 Bakgrund och syfte

Region Östergötland är planupprättare av transportövergripande länsplan för den regionala transportinfrastrukturen i Östergötland, hädanefter länsplan. Länsplanen omfattar investeringar inom följande områden:

- Statligt vägnät som inte är nationella statliga stamvägar
- Cykelvägar längs det statliga vägnätet
- Medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder
- Medfinansiering av miljö-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs det kommunala vägnätet

Länsplanen visar hur statliga medel för utveckling av regional statlig infrastruktur ska fördelas över 12 år. Medel fördelas mellan åtgärder på statligt vägnät samt medfinansiering av kommunalt vägnät. I det statliga vägnätet kan medel allokeras till gång och cykel i särskilda pottor eller i särskilda projekt. Länsplanen anger även villkor för ev. medfinansiering av cykelåtgärder. Som stöd i arbetet har denna cykelplan tagits fram. Den visar översiktligt på behov och potential av ny cykelinfrastruktur.

Region Östergötland antog år 2017 Regional Cykelstrategi för Östergötland. Den innehåller en kartläggning av cykelnätet, en sammanfattning av regionala cykelstråk samt en prioritering av nya cykelvägar. Strategin togs fram i ett projekt och övergripande syftet med projektet var att kartlägga cykelvägnätet, skapa kunskapsunderlag, förankra metoder, anta en cykelstrategi med prioriteringsprinciper för satsning på cykelvägsinfrastruktur samt samordning och kunskapsutbyte mellan kommunerna. I länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötlands län 2022–2033 står det att:

Den regionala cykelstrategin uppdateras och fördjupas vad gäller prioriteringsprinciper och kartläggning av gång- och cykelstråk för en tydligare precisering av åtgärder och utbyggnadsordning.

2.1 Syfte

Den Regionala Cykelplanen är en tematisk fördjupning till länsplanen. Denna plan pekar ut potentiella cykelstråk samt visar hur prioriteringar av åtgärder för regional statlig cykelinfrastruktur sker mellan dessa. Cykelplanen avser primärt planeringsperioden 2026-2037

Planen syftar därmed till att:

- Ange prioriteringsprinciper och
- Kartlägga potentiella cykelstråk för en tydligare precisering av åtgärder

3 Genomförande och avgränsning

Den regionala cykelplanen avser åtgärder på det statligt regionala vägnätet. Det betyder att åtgärder på kommunalt vägnät samt åtgärder på enskilt vägnät inte ingår i analysen. Åtgärder längs statlig stamväg kan ingå men blir primärt föremål för nationell finansiering. Den geografiska avgränsningen för kartläggning av cykelinfrastrukturen är utmed statligt vägnät i Östergötland. I tabellen nedan visas ansvarsfördelning gällande finansiering på det vägnät som inte är kommunalt. Region Östergötlands finansieringsansvar hanteras via länsplanen.

Ansvarsområde	Trafikverket	Region Östergötland	Kommuner
E4, E22, väg 50 och 56	Huvudansvar	Samverkar	Samverkar
Övriga statliga vägar	Samverkar	Huvudansvar	Samverkar
Enskilda vägar	Samverkar	Samverkar	Samverkar

Figur 1 - Ansvarsfördelning finansiering av cykelåtgärder

Det regionala cykelplanen fastslår inte om kommunal medfinansiering krävs och eventuell nivå på denna. Det är något som behandlas inom framskrivningen av länsplanen för transportinfrastruktur. Slutlig prioritering av nya investeringar är också något som hanteras inom ramen för framtagande av ny länsplan.

Med aktuell organisation och medel har Region Östergötland framför allt handlingsutrymme kring investeringsmedel för infrastruktur, samt framtagande av kunskapsunderlag för effektiv regional samhällsplanering. Andra viktiga delar som arbete med att utveckla t ex steg 1 och 2-åtgärder är begränsat på nationell och regional nivå. Steg 1 och 2-åtgärder utvecklas för närvarande framför allt på lokal nivå

Inför uppdateringen av cykelplanen fick kommunernas möjlighet att inkomma med synpunkter på gällande prioriteringsprinciper. I det stora hela är kommunerna nöjda med de principer som finns men att inbördes ordning på de underordnade principerna bör bli tydligare. Det önskas även mer tydlig koppling till rekreation/turism och att det skulle kunna hanteras som egna potter.

3.1 Genomförande av åtgärder

I samband med revidering av länsplan föreslås ett antal nya cykelobjekt. Åtgärder kan även läggas i potter för t.ex. gång och cykel eller ökad trafiksäkerhet på regionalt vägnät. De åtgärder som läggs in är sådana som identifieras i denna cykelplan. Vissa kan även föreslås för vidare utredning. När väl länsplanen är antagen kan Trafikverket börja projektet. I de fall kommunal medfinansiering krävs så ska ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen skrivas. När väl detta är på plats kan åtgärden beställas till investering. I de flesta fall behöver en vägplan tas fram innan produktion av själva cykelvägen kan påbörjas. Vissa åtgärder kan även genomföras genom att använda medel från potter i planen som är avsedda för gång- och cykelinfrastruktur samt trafiksäkerhet på regionala vägnätet.

Vilka åtgärder som kan genomföras bestäms av fördelningen av medel för cykelinfrastruktur samt inriktningen för dessa i länsplanen. Investeringar i objekt över 50 miljoner kr behöver namnsättas i planen men Region Östergötland kan, för ökad tydlighet i länsplanen, välja att skriva ut även projekt under 50 miljoner kr.



Figur 2 - process för beslutande av ny cykelväg

3.1.1 Finansiering

Gällande eventuell kommunal medfinansiering så hanteras detta i samband med revidering av länsplanen. Inriktningen är att länsplanen finansierar merparten av investeringarna men att kommunal medfinansiering kan bli aktuellt. Om en kommun planerar ett verksamhets- eller bostadsområde och önskar bättre cykelmöjligheter dit innan exploateringen har gett full effekt så skulle detta kunna motivera en viss andel kommunal medfinansiering.

En kommun kan alltid välja att fullt ut finansiera en statlig cykelväg likaså kan en kommun i vissa fall själva anlägga cykelvägen och sedan söka statlig medfinansiering (50 procent) för investeringen. Ett krav är här att kommunen är väghållare för cykelvägen. Om ansökan om statlig medfinansiering avser objekt som uppgår till 50 miljoner är det att betrakta som en namngiven åtgärd och bör således finnas med i länsplanen eller i cykelplanen. Det går även att hantera utbyggnaden som ett så kallat bevakningsärende dvs att kommunen anlägger det statliga cykelvägen åt Trafikverket. Detta kan enbart ske på det mindre trafikerade vägnätet.¹ Kommunen kan även bidra i processen genom att t.ex. skapa sig rådighet över marken.

3.1.2 Utformning

Cykelnätet kan bestå av olika separeringsformer, som i sin tur kan ha varierande standard på bredd, linjeföring, ytskikt, belysning med mera. De olika lösningar som kan bli aktuella att på landsbygden är²:

- cykelbana/cykelväg
- cykelfält
- bred vägren/bygdeväg
- smal vägren (=blandtrafik)
- sommarcykelväg
- snabbcykelväg.
- bygdeväg

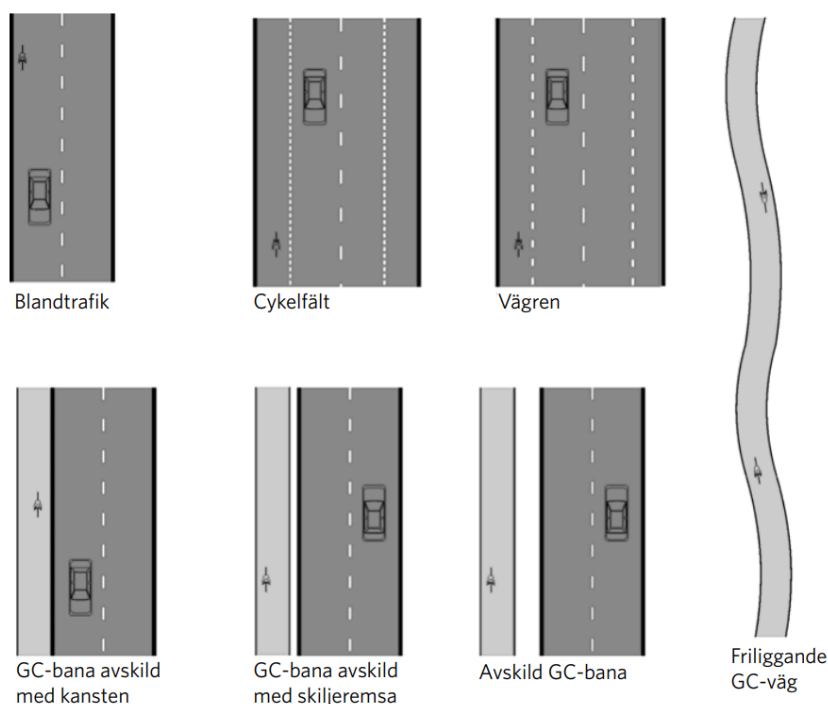
Trafikverket svarar för vilken utformning som kan bli aktuell vart. Två utgångspunkter är att det ska genomföras kostnadseffektivt och med hänsyn till förväntad användning.

Det är den separerade cykelinfrastrukturen som är utgångspunkten för regional cykelplanering. Den vägen är separerad från biltrafiken men blandar mopeder, gående och cyklister. Enligt Vägars och gators utformning (VGU) ska GCM-bana/GCM-väg ha en bredd på minst 2,5 m. Undantag kan medges för en kortare sträcka efter motivering och beställarens godkännande.

En annan variant på cykelinfrastruktur är cykelfält eller GC-banor avskilda med kantsten eller räcke. Vad som passar i vilken miljö avgörs av faktorer som t.ex. trafikmängd, skyltad hastighet och vägens utformning i övrigt.

¹ Generellt under 2000 ådt

² Trafikverket VGU-guiden 2022:006



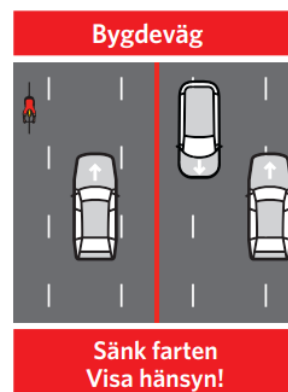
Figur 3 - Olika typer av lösningar för gång och cykel- Vägars och gators utformning I VGU-guiden I Stödjande kunskap TRV 2022:006

Sommarcykelväg och bygdeväg är relativt nya företeelser. Sommarcykelväg är en friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll. I Östergötland är stora delar av den nationella cykelleden Göta kanal en sådan. Bygdevägen är en befintlig, lågtrafikerad väg som målas och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet.

Enligt VGU kan en bygdeväg "tillämpas på befintliga vägar med ÅDT under 2000. Åtgärden kan vara lämplig mellan eller genom mindre småorter, bebyggelsegrupper eller längs randbebyggelse".

Trafikverkets grundkrav för att översiktligt se vilka vägar som skulle kunna bli föremål för utformning enligt konceptet bygdeväg är:

- Hastigheten bör vara max 60 km/h
- ÅDT (Årscykeltrafik) understiger 2000
- Vägbanebredd är $\geq 5,0$ m och $\leq 7,0$ m



Det som grundkraven inte tar hänsyn till är lokala förhållanden som t.ex. att siktsträckan är tillräckligt lång för att bilförare från motsatt riktning ska hinna stanna. Det ska alltså ses som en grov indikation kring var det kan vara möjligt att utreda vidare konceptet bygdeväg.

Regionala snabbcykelvägar är ännu inte ett etablerat begrepp, men kan handla om att skapa en gemensam standard, inkl. skyltning, för vissa cykellänkar med högt cykelflöde eller hög potential. Linköpings kommun har idag ett koncept med supercykelvägar inom staden och som regionalt exempel finns Region Skånes arbete. Snabbcykelvägar eller supercykelvägar kan i vissa relationer vara aktuellt även i regionalt perspektiv men behöver först utredas vidare.

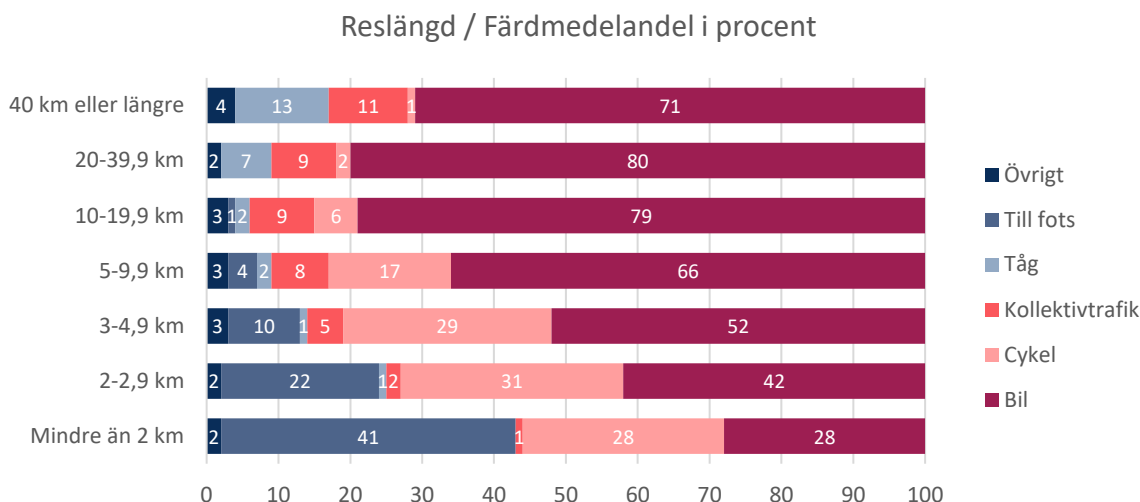
4 Analys

Till grund för cykelplanen finns ett antal underlag. Det är Östergötlands resvaneundersökning, en tillgänglighetsanalys, cykelbarhetskartor, prioriteringsgrunder, kommunernas inspel samt en cykelpotentialanalys.

4.1 Potential och resvanor

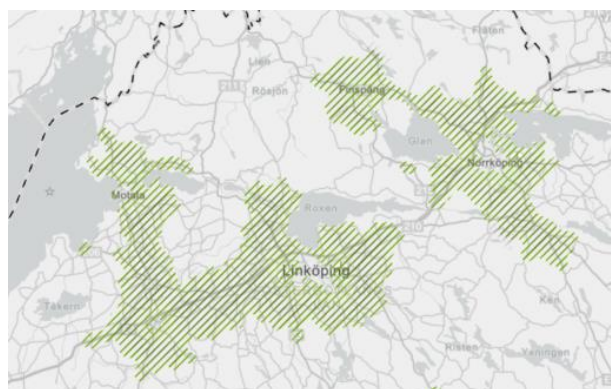
I Östergötland bor cirka 85 procent av länets invånare i tätorter vilka är lokaliserade längs de större kommunikationsspråken. Detta i sin tur skapar förutsättningar för en effektiv och snabb kollektivtrafik som är tillgänglig för en stor del av länets invånare. Nästan 80 procent av länets invånare bor i en tätort som har fler än 1000 invånare samtidigt som drygt 90 procent av länets arbetstillfällen är lokaliserade till dessa orter.

Det finns en stor potential till ett ökat cyklande i Östergötland. Region Östergötland har under 2023 genomfört en resvaneundersökning som skickades till 30 000 invånare i åldern 16-84 år. Av de ca 9500 svar som inkom så framkommer det att 52 procent av alla resor under 5 km görs med bil. Det är ett avstånd som har stor potential att ersättas med gång eller cykel. Resvaneundersökningen visar också att en cykelresa är i genomsnitt 3 km lång och en resa till fots i genomsnitt 1 km lång.



Figur 4 - Reslängd och färdmedelsandelar

Resvaneundersökningen visar att det är en stor majoritet av hushållen som har en eller flera cyklar, samtidigt som 13 procent anger att de inte har tillgång till en cykel. Gällande el-cyklar så anger 18 procent att hushållen har tillgång till en eller flera el-cyklar. De hushåll som återfinns inom yttre stadsområden eller stadsnära områden svarar i högre utsträckning att de har tillgång till el-cykel. I dessa områden är det 30 procent av hushållen som har tillgång till el-cykel. Det är även i dessa områden där respondenterna anger att de har högst förändringsbenägenhet gällande att minska sin bilanvändning. Dessa områden visas i figur 6.

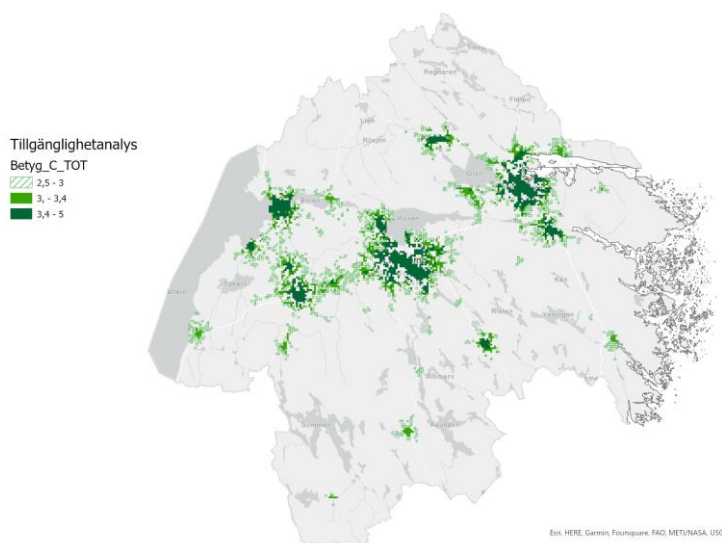


Figur7 - Stadsnära områden och yttre stadsområden

Potentialen i ökad cykel för kortare sträckor motiverar en fortsatt satsning på att stödja åtgärder även på kommunalt vägnätet genom att i länsplanen avsätta medel till statlig medfinansiering.

4.1.1 Tillgänglighetsanalys

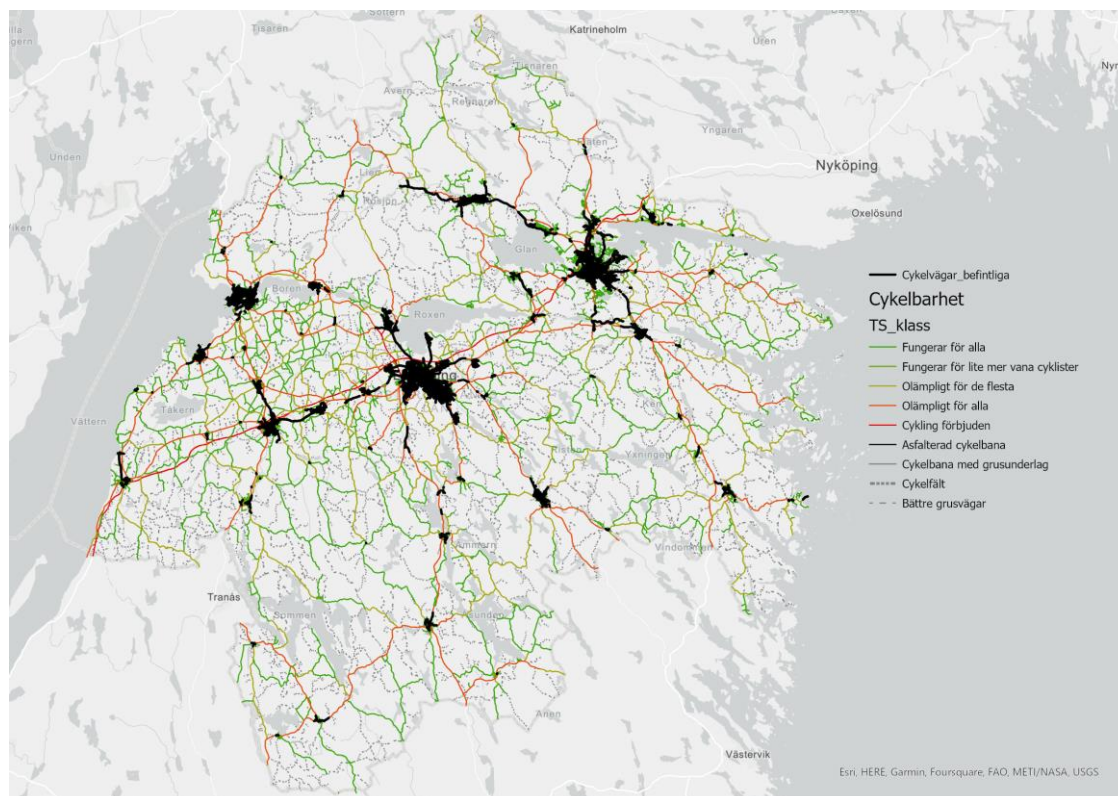
Tillgänglighetsanalysen visar tillgängligheten till olika målpunkter i regionen och i kringliggande regioner. Den utgår från hur lång tid det tar att med olika färdmedel nå målpunkter. Tillgängligheten är beräknad både utifrån avstånd men också utbud, dvs hur många målpunkter som nås. För cykel fungerar denna analys som en slags potentialstudie där kartan visar områden där det finns en potential att inom vissa tidsintervall nå en mängd olika målpunkter med cykel. Detta utifrån befintlig infrastruktur (oftast bilväg). Kartan sammanfaller relativt väl med platstypologins områden enligt figur 6 samt med befolkningskoncentrationen och beräknad cykelpotential.



Figur 5 - Tillgänglighetsanalys för cykel

4.2 Cykelbarhet

Med *cykelbarhet* avses hur cykelvänliga gator och vägar är med hänsyn till upplevd och faktisk trafiksäkerhet. Krav på cykelbarhet kan se annorlunda ut beroende på vilken primär funktion cykellänken har. En cykelled kan tillåtas gå i blandtrafik i högre utsträckning än en cykellänk som primärt är till för vardagligt cyklande. Tyréns har tagit fram en cykelbarhetsklassning som ska ses som en grov översiktlig bedömning av cykelbarheten.



4.3 Cykelleder

Med cykelled avses en utpekad rutt för rekreations- och turismcykling. En led kan bestå av lågtrafikerade vägar såväl som separerade cykelvägar, enskilda vägar och lokala gator. Det finns nationella, regionala och lokala leder⁴.

En nationell led bör

- vara minst 200 km lång.
- passera minst två tätorter som är lämpliga som start- eller slutpunkt (städer, hamnar) och som kan nås med kollektivtrafik

En regional led bör

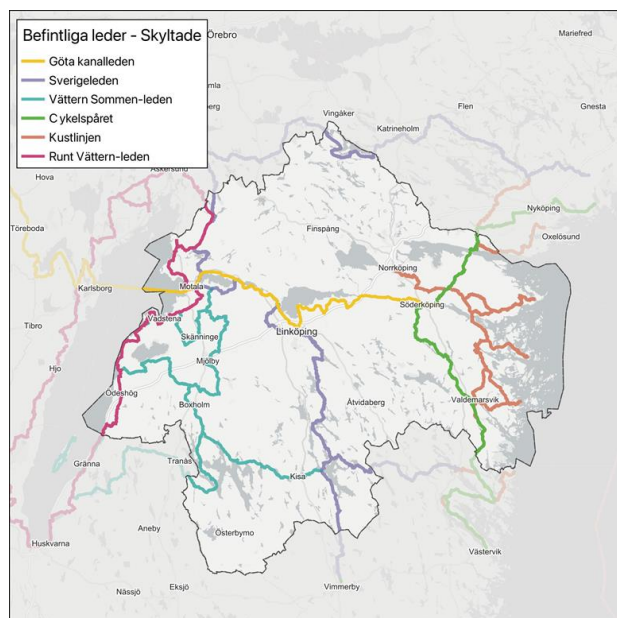
- vara mellan 65–200 km lång.
- ha lämpliga start- och slutpunkter kan nås med kollektivtrafik.

Olika sträckor som kan tänkas fungera som cykelleder kan utifrån den faktiska trafikmiljön få en kvalitetsbedömning i tre kategorier.

- **Grön standard:** Cyklister upplever att det är en mycket trygg trafikmiljö och att det går bra att cykla med barn under 12 år. Hit räknas separata cykelbanor, sommarcykelvägar och vägar med lite trafik.
- **Gul standard:** Cyklister upplever att det är en ganska trygg trafikmiljö och att det går bra att som vuxen cykla längs med sträckan. Hit räknas cykling i blandtrafik med lite trafik och bred vägren, eller på cykelfält.
- **Röd standard:** Trafikmiljön upplevs som osäker och otrygg. Hit räknas cykling på vägar i blandtrafik med större trafikmängder och högre hastigheter

För att en led ska godkännas för utmärkning bör den vid ansökningstillfället till övervägande delen uppfylla kraven för grön standard.

I Östergötland finns sex större turistcykelleder; Cykelspåret, Kustlinjen, längs Göta Kanal, Runt Vättern, Sverigeleden och Vättern-Sommernleden. Leden längs Göta Kanal har klassningen som nationell cykelled.

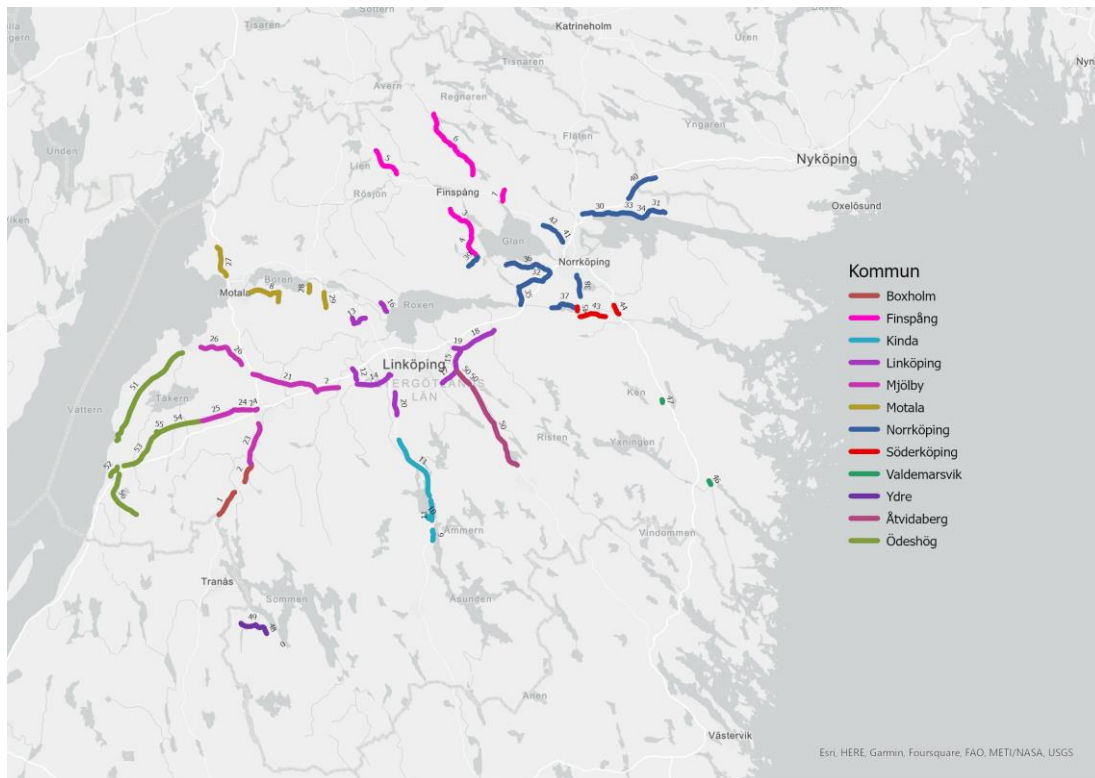


³ www.tyrens.se/projekt/samhaellsplanering/cykelbarhet-ett-underlag-foer-kartor-och-analyser/

⁴ Trafikverket: Cykelleder för rekreation och turism Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning Version 3.0, 2021

4.4 Behov från kommuner

Östergötlands kommuner har vid flera tillfällen spelat in deras syn på vilka behov av cykelvägar som finns längs det statliga vägnätet. Detta har dels gjorts i samband med framtagandet av cykelstrategin 2017 och dels i samband med revidering av länsplan. Inför arbetet med denna cykelplan har kommunerna givits möjlighet att aktualisera sina önskade cykelvägar. Resultatet är att det finns runt 50 sträckor i Östergötland. Kartan nedan visar dessa cykelsträckor.



Figur 7 - Av kommuner önskade cykelsträckor

4.5 Tidigare prioriterade sträckor

I Östergötland länsplan finns idag tre stycken namngivna cykelvägar som ännu inte är färdigställda eller påbörjade. Det är en cykelväg mellan Motala och Vadstena, en utmed väg 215 i Skärblacka samt en cykelväg från Ljunga till Djurön i Norrköpings kommun. Utöver detta har Region Östergötland tagit ett inriktningsbeslut kring ev nya cykelsträckor att åtgärda ifall medel erhålls från nationella samfinansieringspottar. Denna inriktning bygger på material från 2020 och avser en cykelsträcka i Ydre kommun som ska utredas i samband med utveckling av bytespunkt i Ramfall samt en cykelsträcka i Linköpings kommun mellan Vikingstad och Rappestad. Inga beslut om faktiskt genomförande för dessa finns än.

4.6 Cykelanalys

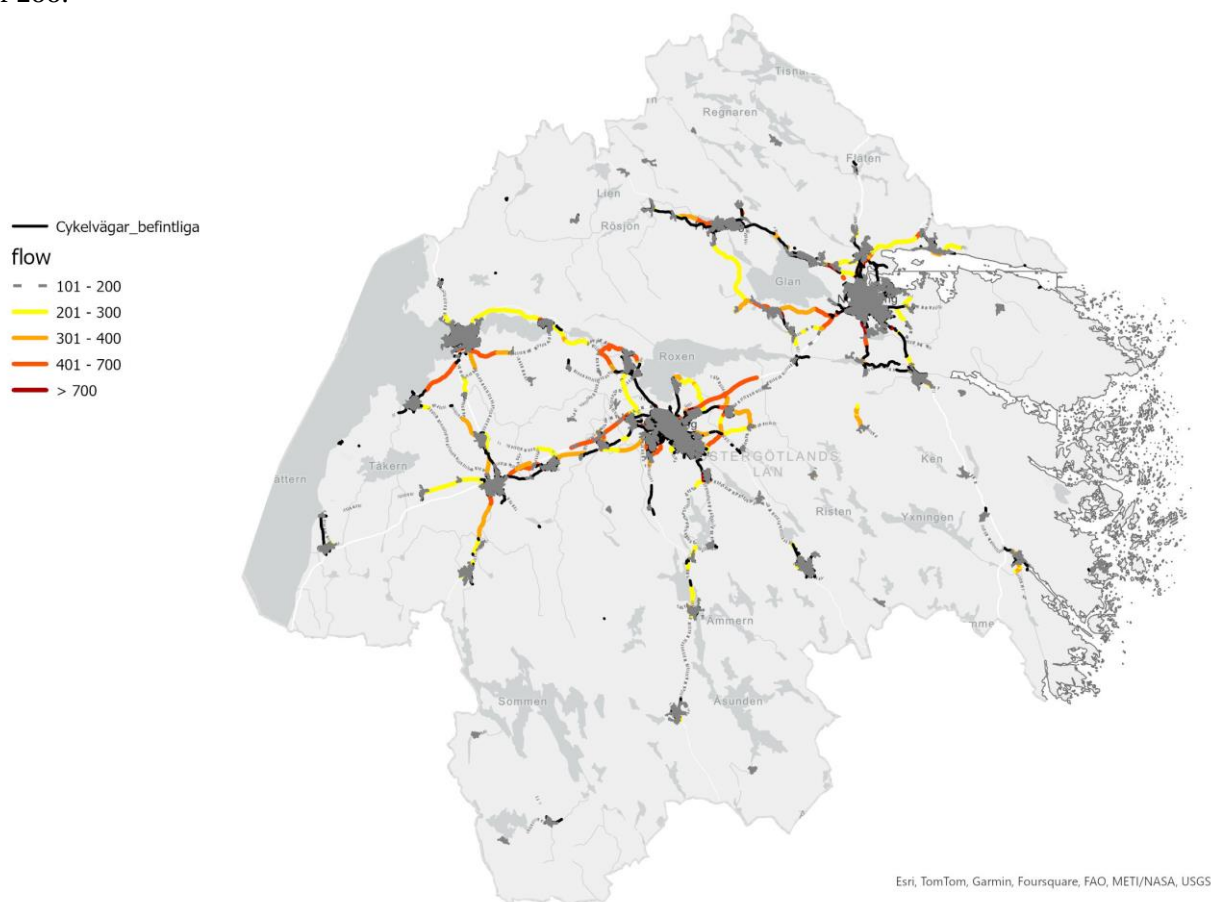
Region Östergötland har gjort en övergripande cykelpotentialanalys. Kartlagren visualiserar körningar från "Regional cykelmodell 2.0" och modellen är framtagen av Trivector⁵.

Kartan visar potentiella cykelflöden och utgår från resvaneundersökningar från Sverige och Nederländerna ihop med information om trafikmängd på vägar. Flödet finns uppdelat för olika typer av ärenden såsom arbetspendling, skolresor, service- och inköpsresor, fritidsresor och turismresor, för både cykel och elcykel.

⁵ <https://github.com/trivectortraffic/qgis-bicycle-planner-plugin>

Kartan nedan visar aggregerat flöde där det idag saknas GC-väg

Analysen ligger till grund för en grov sortering av potential i länkar mellan orter i Östergötland. De länkar som primärt pekats ut som potential för ny cykelväg har i stort en beräknat flöde på över 300, i vissa fall över 200.



Figur 8 - Cykelpotential, flödesanalys

5 Cykelplan

5.1 Prioriteringsgrunder

Att bygga cykelväg längs alla sträckor där någon form av brist eller behov finns är inte möjligt utifrån de ekonomiska begränsningar som finns i länsplanen. Av den anledningen måste prioriteringar göras för att befintliga resurser ska användas så effektivt som möjligt.

De prioriteringsprinciper som finns baseras på Region Östergötlands cykelstrategi från 2017. Den gemensamma bilden är att förutsättningar och potentialen för ökad cykling är där många bor, arbetar eller där flera andra målpunkter finns. Flest resor görs för att nå arbete, skola, inköp, men även resor till fritidsaktiviteter utgör en betydande andel. Satsningar som främjar en ökad och säker cykling för vardagsresor i anslutning till tätorter, i eller mellan närliggande tätorter för att nå arbete, skola eller allmän service prioriteras. I kombination med kollektivtrafiken kan cyklingen bli en del av en längre vardagsresa och förbättrad tillgänglighet för cykel till busshållplatser och kollektivtrafiknoder prioriteras.

Insatser som rör rekreation eller turism hanteras främst genom arbetet med ledutveckling och besöksnäring. Turistcykellederna skapar förutsättningar för cykelturism och infrastrukturen för cykel är en del i det arbetet. Insatser rörande dessa bör fokuseras på att i delar öka cykelbarheten och säkerheten. I vissa fall sammanfaller cykelleder med prioriterade stråk vilket då kan innebära att möjligheterna till såväl vardagscykling som rekreation/besöksnäring stärks.

De potentialstudier som genomförts visar ett uppskattat totalflöde men försök finns även att uppskatta flödet för olika ändamål. Då detta är hårt styrt av indata och målpunkter så blir en alltför detaljerad analys svår och osäker. Prioritering kommer därför främst rikta in sig på sträckor där ett högt totalflöde kan väntas. Därefter kommer sträckor som har en tydlig koppling till kollektivtrafiken och där skolresor med cykel kan tänkas finnas. Vidare kommer sträckor som binder ihop en större relation kunna prioriteras.

Stöd till cykelåtgärder för rekreation och turism hanteras inte som behov av separata GC vägar utan hanteras i relation till en allmän utveckling av cykelleder och där trafiksäkerhetsåtgärder kan prioriteras till dessa i syfte att öka cykelbarheten.

Grundläggande för prioriteringsprinciper är att det också bör stämma överens med de kommunala prioriteringarna för cykelvägsutbyggnad. De bör även prioritera relationer som idag anses ha en låg cykelbarhet.

Prioriteringsprinciper

1. Övergripande principen är förväntat totalflöde på den aktuella sträckan, dvs potential för ökat vardagscyklande (främst till arbete och utbildning). Särskilda aspekter är:
 - Koppling till kollektivtrafiknoder (bytespunkter och järnvägsstationer) som möjliggör kombinerade resor med kollektivtrafik och cykel.
 - Möjlighet till säkra skolresor med cykel. Öka möjligheten för barn och unga att kunna vistas säkert i transportsystemet vilket innebär att cykelväg längs skolväg prioriteras.
 - Om en ny cykelväg kommer att skapa en helhet och binda samman ett längre stråk alternativt om den sammanfaller med en cykelled
2. Ökad cykelbarhet och trafiksäkerhet längs cykelleder och längre cykelstråk
 - Kopplar både till sträckor med potential för turism samt för längre cykelstråk som även kan tänkas användas för viss vardagscykling.

Dessa prioriteringsprinciper används för att ta fram potentiella sträckor eller stråk där investering i cykelinfrastruktur kan genomföras. De används även för prioritering av medel mellan dessa sträckor. Detta sker i regel i samband med revidering av länsplan

5.2 Länkar och Målbild

Utifrån cykelpotentialstudien och beaktat övriga underlag i kapitel 3 har ett antal länkar tagits fram. Dessa har även tagits fram med hänsyn till prioriteringsprinciperna som anger förväntat totalflöde i kombination

med målpunkter som tex kollektivtrafiknoder samt om länken bidrar till ett längre sammanhållet stråk. En realisering av cykelplanen stödjer även en målbild som visar ett regionalt cykelvägnät, primärt för vardagscykling, som förbinder ett antal tätorter med varandra. De olika länkarna har delats in i följande kategorier med olika inriktningar.

1. Nya cykelvägar
2. Kompletterande åtgärder
3. Ökad cykelbarhet

Länkarnas exakta dragning är något som utreds i senare skede. Utöver dessa finns även cykelleder som en kategori att arbeta med ökad cykelbarhet inom.

Inriktningen inom första kategorin är att potentialen främst realiseras genom en avskild cykelbana eller en friliggande cykelväg. Men om en ändamålsenlig vardagscykling kan uppnås genom cykelfält eller liknande så ska det beaktas. I flera av dessa relationer finns det i delar redan en cykelbana men där en komplettering behövs för att binda ihop orterna med varandra. Primära finansieringen för denna kategori är namngivna cykelobjekt i länsplanen men vissa kan även realiseras genom cykelpotter i plan. En övervägande del av finansieringen tas från länsplan. Denna kategori bidrar till målbilden kring ett regionalt cykelvägnät för vardagscykling enligt figur 11 nedan. Det kan, förutom dessa sträckor även finnas mindre åtgärder som behövs för att realisera målbilden. Det kan handla om t.ex. mindre saknade länkar etc vilka får bedömas i takt med att de identifieras,

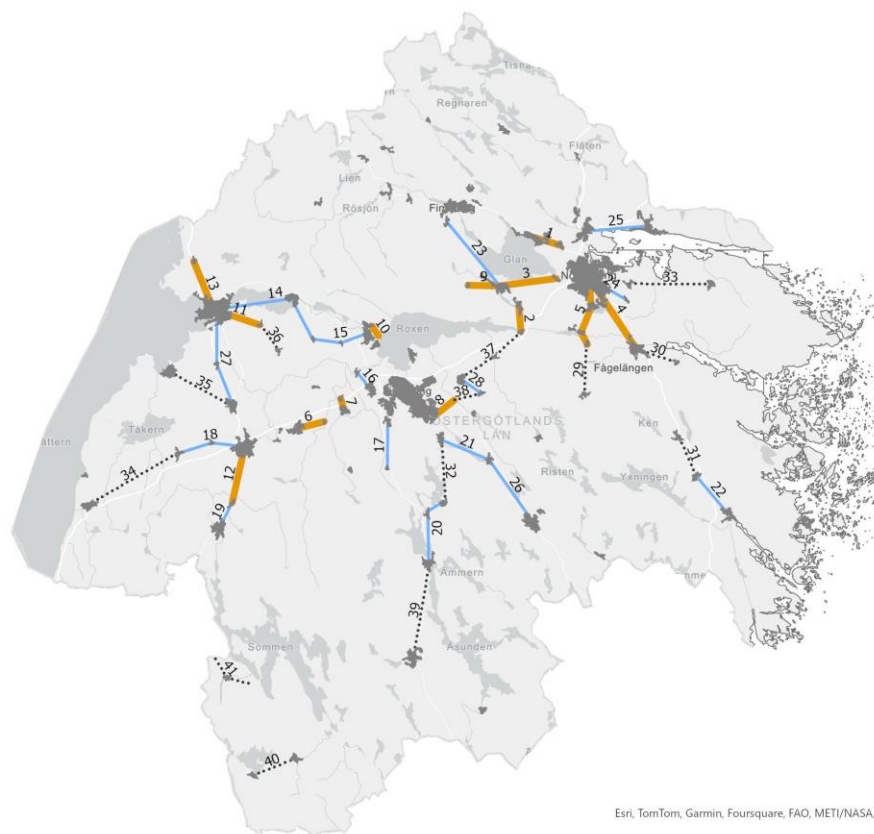
Inriktning två, kompletterande åtgärder, är länkar där potentialen till vardagscykling bedöms något lägre. Inriktningen för investeringar i denna kategori är främst insatser inom ramen för potter och en avskild cykelbana är inte den primära inriktningen men kan inte heller uteslutas. Andra åtgärder som t.ex. cykelfält eller avskild GC-bana med kantsten bör primärt utredas.

Inriktning tre, ökad cykelbarhet, är sträckor där ökad cykelbarhet främst ska uppnås genom trafiksäkerhetshöjande insatser eller åtgärder som innebär att cykling kan göras mer säkert i befintlig vägbana.

De olika kategoriernas inriktning kan variera beroende på lokala förutsättningar. Det är inte uteslutet att kompletterande åtgärder kan hanteras som separata GC-vägar och inte heller att ökad cykelbarhet enbart behöver bestå i enklare trafiksäkerhetshöjande insatser.

Inriktning

- Ny cykelväg
- Kompletterande åtgärder
- Ökad cykelbarhet

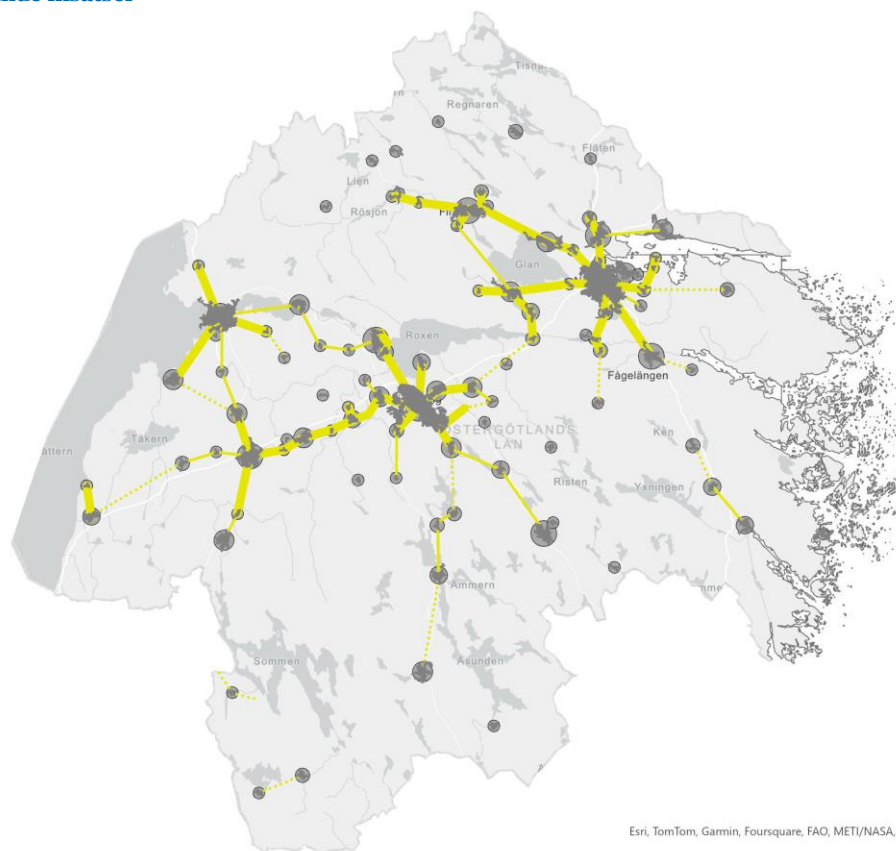


Esri, TomTom, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

Figur 9 – Cykelstråk kategoriserat i tre inriktningar. Dessa prioriteras för utredning av nya cykelvägar, potter eller för trafiksäkerhetshöjande insatser

Regionalt_Cykelnät

- Målbild Cykelväg
- Regional länk
- Ökad cykelbarhet



Esri, TomTom, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

Figur 10 - Målbild Cykelnät utifrån stråk i figur 11 samt redan befintlig cykelinfrastruktur

5.3 Prioriterade stråk

Först i detta kapitel beskrivs åtgärder i kategori 1, dvs kandidater för nya avskilda cykelbanor. Själva prioriteringen i detta skede avser prioritering för utredning och framtagande av ytterligare underlag inför revidering av länsplan. Trafikverket är ansvariga för detta men det ska ske i samverkan med Region Östergötland och berörd kommun. Numreringen relaterar till numret i kartan och avser ej prioritering. När objekt finns framme ska de prioriteras utifrån prioriteringsgrunderna i cykelplanen. Ambitionen är att ett antal projekt ska ha en planeringsmognad så att en kontinuitet kan hållas i investeringarna.

1. Cykelväg mellan Svärtinge och Kartlandet och Ringstadmo i Norrköpings kommun. Saknad länk på ca 1,5 km för att möjliggöra säker cykling mellan Svärtinge och Norrköping.
2. Cykelväg mellan Norsholm och Kimstad i Norrköpings kommun. Ca 3,5 km cykelväg som knyter ihop Norsholm med Kimstad och pendeltågstationen där.
3. Cykelväg mellan Skärblacka, Eksund och Norrköping. En ca 9 km sträcka som binder ihop Skärblacka, och utifrån målbilden även Kimstad, Vånga och Norsholm med Eksund och i förlängningen Norrköping.
4. Cykelväg mellan Söderköping och Norrköping. Genom mindre kompletteringar, ca 2 km i Söderköpings kommun, möjliggörs säker cykling mellan orterna. Bör invänta byggnation av slussportens vägenslutning kopplat till nya förbifart Söderköping
5. Cykelväg mellan Västra Husby och Norrköping. Totalt ca 5 km cykelväg som förbinder Västra husby med Norrköping (Vrinnevi) genom att komplettera med cykelbana via Snöveltorp och längs Gamla Ö-vägen.
6. Cykelväg mellan Mantorp och Sjögestad. Saknad länk på ca 4 km för att möjliggöra cykel mellan Mjölby och Linköping
7. Cykelväg mellan Vikingstad och Rappestad i Linköpings kommun. En ca 1,8 km lång cykelväg som binder ihop orterna Rappestad och Vikingstad och pendeltågsstationen i Vikingstad.
8. Cykelväg mellan Vårdsberg via Hjulsbro i Linköpings kommun. Förbindelse på ca 3,4 km längs Vårdsbergsvägen mellan Hjulsbro och Vårdsbergsrondellen.
9. Cykelväg mellan Vånga och Skärblacka. Sträcka på ca 2,5 km som förbinder orten Vånga med Skärblacka. Ansluter till den cykelväg som ska byggas genom Skärblacka.
10. Cykelväg mellan Kungsbro och Ljungsbro i Linköpings kommun. En ca 2 km nordlig förbindelse mellan Bergs Slussar och Ljungsbro. Planeras i etapper av Linköpings kommun
11. Cykelväg mellan Motala och Österstad. En ca 6 km lång sträcka förbinder orten Österstad med Motala. Går att ta sig mellan Motala och Österstad på vägar med bra cykelbarhet idag men det är inte den snabbaste sträckningen.
12. Cykelväg mellan Strålsnäs och Mjölby. Ca 8 km cykelväg som förbinder orten Strålsnäs med Mjölby.
13. Cykelväg mellan Motala och Nykyrka. En ca 4 km lång GC väg utmed rv 50. Behöver samordnas med åtgärder på kommunalt vägnät för att hela sträckan ska realiseras.

Utifrån de prioriteringsprinciper som återges i kapitel 3 dvs, förväntat totalflöde, koppling till kollektivtrafiknoder, möjlighet till säkra skolresor med cykel som om en ny cykelväg binder samman ett längre stråk eller cykelled så kan sträckorna prioriteras.

De andra inriktningarna, kompletterande åtgärder samt ökad cykelbarhet bör definieras ihop med berörd kommun och Trafikverket. Detta gäller även för åtgärder som pekar på ökad cykelbarhet och trafiksäkerhet längs cykelleder och längre cykelstråk. Här finns en koppling både till sträckor med potential för turism samt för längre cykelstråk som även kan tänkas användas för viss vardagscykling. Prioritering av kategori 2 och 3 dvs kompletterande åtgärder och ökade cykelbarhet gör av Trafikverket ihop med Region Östergötland och berörd kommun.

Om en kommun vill anlägga GC-vägen i egen regi och som en kommunal cykelväg så kan kommunen ansöka om statlig medfinansiering. Om kostnaderna för GC-vägen innebär att det blir ett namnsatt objekt så bör det finnas med i denna cykelplan för att godkännas.

5.4 Övriga åtgärdsbehov

Det kan också finnas behov av att prioritera utanför stråken. Det kan handla om åtgärder som är svåra att fånga upp i en övergripande cykelplan som t.ex.

- Kortare länkar till hållplatser eller andra målpunkter
- Korta länkar för säkra skolvägar.
- Åtgärder i befintliga cykelleder

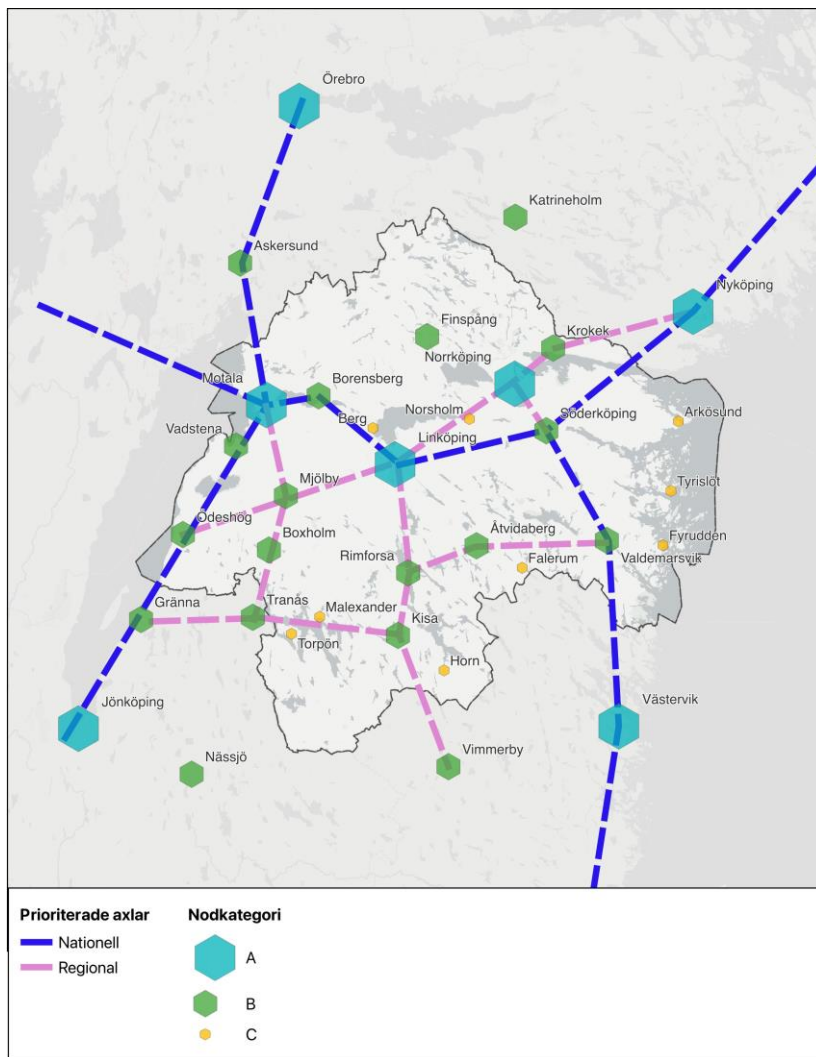
När sådana identifieras, av kommunerna, regionen eller Trafikverket kan en bedömning kring investering göras och då relaterat till den pott som finns för cykelåtgärder i länsplanen. I vissa fall kan investeringar läggas in i planerade objekt som t.ex. inom Regionala Bytespunkter.

Tätortsnära målpunkter

Exempel på övriga åtgärdsbehov som inte identifieras inom ramen för cykelplanen är tätortsnära målpunkter. Dessa bör finnas inom en närhet om några kilometers avstånd. I vissa fall finns det målpunkter, av rekreativskaraktär som t.ex. badplats, ridanläggning etc. och i vissa fall arbetsplatser eller skolor som ligger i nära anslutning till tätorten. Det kan i dessa fall vara motiverat att, om cykelbarheten bedöms låg, undersöka möjligheten till investering i cykelinfrastruktur från dessa målpunkter. Beroende på målpunktens karaktär kan även standarden på cykelinfrastrukturen variera. Ett exempel är att en cykelväg till en badplats kan vara en lägre standard då denna inte behöver dimensioneras för vinterväghållning. Dessa behov kan även koppla till åtgärder för oskyddade trafikanter i stort.

Cykelleder

Det finns ett behov av att inventera och kvalitetssäkra de cykelleder som finns i Östergötland. Kopplat till detta finns även ett behov av att identifiera lämpliga relationer där potential finns för att arbeta med en utvecklad cykelledsstruktur. Region Östergötland har låtit Koucky & Partners identifiera noder som är relevanta för cykelturism samt utifrån det även ledstrukturer. Totalt har 34 noder identifierats varav 24 inom Region Östergötland. Noderna har viktats och kategoriserats enligt ett ABC schema där noder i kategori A *måste* passeras, kategori B *bör* passeras och kategori C *med fördel* passeras. 7 orter bedöms vara av kategori A, 18 orter kategori B och 9 orter kategori C. Utifrån detta har en teoretisk målbild tagits fram.



Figur 11 - Exempel målbild cykelleder

Regionala snabbcykelvägar

Likt cykelleder så är regionala snabbcykelvägar något som, ihop med berörda kommuner, behöver utredas vidare. Det skulle kunna stödja målbilden kring ett regionalt cykelvägnät enligt figur 12 och bidra till en enhetlighet i standard och skyltning. Detta kan samordnas med en vidare utredning kring de cykelleder som idag finns.

6 Bilaga

Tabell över prioriterade sträckor för vidare utredning

Etikett	Start	Slut	Kommun	Längd ca (m)	Beskrivning	Notering	Kollektivtrafiknod (pendeltåg), skolvägar, längre	Prio	Sammanlagt
1	Svärtinge	Kartlandet och Ringstadmo	Norrköping	1500	Saknad länk på ca 1,5 km för att möjliggöra säker cykling mellan Svärtinge och Norrköping. Anläggs längs gamla Finspångsvägen.	Delar av Finspångsvägen har idag målat GC fält.	Längre Stråk, Säkra skolvägar		1
2	Norsholm	Kimstad	Norrköping	3500	Cykelväg som knyter ihop Norsholm med Kimstad och pendeltågstationen där. Anläggs antingen utmed väg 215 eller längs Kimstadvägen. Den senare är en enskild väg vilket behöver hanteras.	Väghållaransvar kan behöva justeras i ena alternativet. Kan möjligen efter det hanteras via statlig medfinansiering. Målpunkt pendeltågstation i Kimstad	Pendeltågstation		1
3	Skärblacka	Eksund	Norrköping	9000	Binder ihop Skärblacka, och utifrån mål bilden även Kimstad, Vånga och Norsholm med Eksund och i förlängningen Norrköping	Full potential när övriga relationer (Skärblacka, Vånga och Norsholm) är klara	Längre Stråk i förlängningen		1
4	Söderköping	Norrköping	Norrköping	2000	Genom mindre kompletteringar, ca 2 km i Söderköpings kommun, möjliggöra säker cykling mellan orterna. Den mest lämpliga sträckan är idag enskild väg vilket först behöver hanteras. Projektet kan behövs invänta byggnation av Förbifart Söderköping	Väghållaransvar kan behöva justeras. Kan möjligen efter det hanteras via statlig medfinansiering. Binder ihop ett längre stråk	Längre Stråk		2
5	Västra Husby	Norrköping	Norrköping	5000	Förbinder Västra husby med Norrköping (Vrinnevi) genom att komplettera med cykelbana via Snöveltorp och längs gamla Ö-vägen. Sär idag att cykla via enskild vägnät i Öbonäs och närmre analys kring nytta av separat GC-väg bör göras	Målpunkt Vrinnevisjukhuset och planerad bytespunkt i Västra Husby	Kollektivtrafiknod och säkra skolvägar		2
6	Mantorp	Sjöggestad	Mjölby och Linköping	4000	Saknad länk på ca 4 km för att möjliggöra cykel mellan Mjölby och Linköping	Binder ihop ett längre stråk	Längre Stråk		2
7	Vikingstad	Rappestad	Linköping	1800	Binder ihop orterna Rappestad och Vikingstad och pendeltågstationen i Vikingstad. Bidrar till säkra skolvägar. Längd ca 1,8 km	Målpunkt pendeltågstation och skola	Pendeltågstation och säkra skolvägar		2
8	Vårdsberg	Hjulsbro	Linköping	3400	Förbindelse längs väg vårdsbergsvägen mellan Hjulsbro och Vårdsbergströmdellen. Främst förbindelse för personer längs med sträckan		Säkra skolvägar		2
9	Vånga	Skärblacka	Norrköping	2500	Förbinder orten Vånga med Skärblacka. Ansluter till den cykelväg som ska byggas genom Skärblacka.	Kan samordnas med kollektivtrafikåtgärder			3
10	Kungsbro	Ljungsbro	Linköping	2000	Nordlig förbindelse mellan Bergs Slussar och Ljungsbro. Skulle ev kunna kortas genom att elar av cykelbanan dras utmed enskild väg via Björkö friskola. Planeras att byggas av Linköpings kommun	Skapar ingen ny relation utan förstärker en redan befintlig	Säkra skolvägar		3
11	Motala	Österstad	Motala	6000	Förbinder orten Österstad med Motala. Beräkand sträcka är utmed 1050 och in mot motorstadium. Kan även hanteras via mindre vägnätet				3
12	Strålsnäs	Mjölby	Boxholm och Mjölby	8000	Förbinder orten Strålsnäs med Mjölby. Via Boxholmsvägen söderut kan även säker cykling åstadkommas mot Boxholm och därmed förbinda Mjölby-Boxholm	Del i ÄVS väg 32.	Längre Stråk		3
13	Motala	Nykyrka	Motala	4000	Förbinder Motala med Nykyrka. Behöver delvis gå utmed rv 50. Åtgärder behöver samordnas med Motala kommun	Även för intresse för Vätternrundan och cykelleder	Längre Stråk		3