

Cykelstrategi för Tranås kommun

2020-2025

Cykelstrategin är en del av en satsning på infrastrukturen i Tranås kommun där gång- och cykeltrafik utgör en förutsättning för en hållbar utveckling. Syftet med cykelstrategin är att ta ett samlat grepp om cykelplaneringen i hela kommunen för att öka cyklandet.



Cykelstrategi för Tranås kommun

2020-2025

Innehållsförteckning

- 1. Mål och förutsättningar**
 - a. Inledning**
 - b. Vision och mål**
 - c. Nuläge**

- 2. Åtgärdsområden**
 - a. Infrastruktur**
 - b. Drift och underhåll**
 - c. Kommunikation och påverkansåtgärder**

- 3. Genomförande**
 - a. Kunskap och samverkan**
 - b. Kvalitetssäkring och uppföljning**
 - c. Kostnadsbedömning**



1. Mål och förutsättningar

1a) Inledning

Cykelstrategin är en del av en satsning på infrastrukturen i Tranås kommun där gång- och cykeltrafik utgör en förutsättning för en hållbar utveckling. Syftet med cykelstrategin är att ta ett samlat grepp om cykelplaneringen i hela kommunen för att öka cyklandet.

Cykelstrategin berör i första hand åtgärder för cykeltrafiken. Dessa åtgärder ger även fördelar för gående och mopeder klass 2. I översikts- och detaljplaneringen ska cykelstrategin fungera som ett styrande dokument.

Cykelstrategin kopplar till de globala hållbarhetsmålen i agenda 2030.



Varför öka cyklingen?

Ökad cykling är bra för staden och stadslivet. Cyklister skapar liv och rörelse i stadsrummet och bidrar till en attraktiv stadsmiljö. Både individen och samhället har mycket att vinna på att fler cyklar. Cykeln är ett snabbt, hälsosamt, enkelt, tyst och billigt transportmedel som innebär frihet och ökad mobilitet för många människor. Att satsa på ökad och säker cykling i Tranås kommun är en lönsam investering ur många aspekter: ökad jämlikhet och jämställdhet i transportsystemet, attraktivare miljöer, friskare befolkning vilket ger stora ekonomiska och sociala vinster till samhället.

Ökad jämlikhet – cykeln som transportmedel har stor potential att vara tillgänglig för alla oavsett bakgrund, kön, inkomst eller ålder, vilket gör cykeln till ett jämlikt transportfordon. Kostnaden är låg i jämförelse med bilen, vilket gör att cykeln är tillgänglig för fler. Investeringar i infrastruktur och andra åtgärder inom cykling är till nytta för alla kommuninvånare.

Attraktiva miljöer – cykeln som transportmedel tar lite yta i anspråk. Cykeln orsakar inget buller eller utsläpp och väsentligt mindre vägslitage än bilar och motorfordon.

Friskare befolkning – Ökad cykling kan ha både negativa och positiva effekter på folkhälsan. Vinsten av fysisk aktivitet genom ökad cykling ger förbättrad fysisk och psykisk hälsa. Även det rekreativa och hälsofrämjande värdet som i sig finns i att vistas i och röra sig genom park- och grönområden är positivt för hälsan. Ökad cykling ger i längden en friskare befolkning och därmed en ökad samhällsvinst. Genom att transportera sig med sin kropp i sin vardag uppnår vi flera positiva hälsoeffekter så som minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes typ 2 samt högt blodtryck och olika cancerformer. De negativa effekterna är ökad risk för olyckor samt för exponering av luftföroreningar. Dessa effekter kan minskas väsentligt genom cykelnätet och bra cykelinfrastruktur.



1b) Vision och Mål

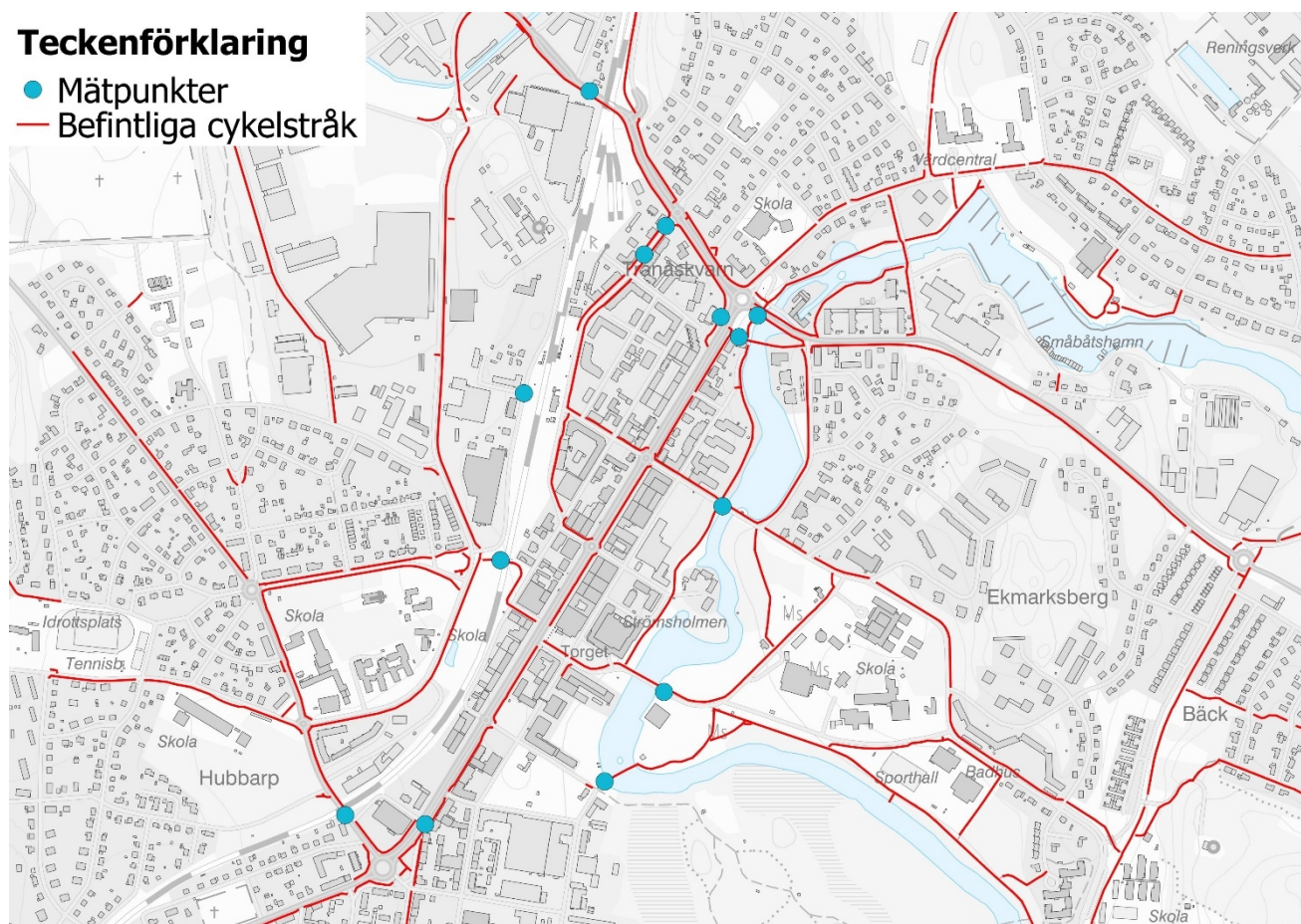
Cykelprogrammet för Tranås kommun ska främja cyklandet och att cykeln ska bli det naturliga färdmedlet för kortare resor. För att uppnå målet har 6 insatsområden tagits fram.

Mätningar har utförts på 13 mätpunkter i Tranås tätort och gav följande veckomedels-dygnstrafik

2017 – 6 172 cyklister

2018 – 7342 cyklister

2019 - 6955 cyklister



Mätpunkter för cykling som gjordes 2017 av Sweco.

Cykelstrategin för Tranås kommun ska främja cyklandet och att cykeln ska bli det naturliga färdmedlet för kortare resor. För att uppnå målet har 6 insatsområden tagits fram.



Insatsområden för Tranås kommun:

1. Andelen resor med cykel ska öka med förbättrings- och påverkansåtgärder
2. Trafiksäkerheten för cyklande ska förbättras på sträckor och i korsningar
3. Cykelstråken bör ha god framkomlighet för alla typer av cyklande året runt
4. Cykelvägnätet bör vara sammanhängande inom och mellan kommunens tätorter
5. Säkra cykelparkeringar bör finnas tillgängliga vid alla större målpunkter
6. Cykelvägnätet ska upplevas tryggt

Insatsområdena knyter an till andra kommunala mål och till de nationella transportpolitiska målen.

Cykelstrategin är tänkt att fungera som kommunens underlag för cykelfrågor under åren 2020–2025. Cykelstrategin är en enklare version av den stora cykelplanen som togs fram 2017. Planen togs fram av Sweco och innehåller workshops med kommunens politiker och tjänstemän samt en inventering av alla kommunala cykelstråk

Avgränsning

Cykelstrategin omfattar hela kommunen med störst fokus på Tranås tätort samt de mindre tätorterna Sommen och Gripenberg. Kommunen tar dock bara beslut om kommunens cykelvägar. När det gäller Trafikverkets cykelvägar kan kommunen enbart arbeta för att påverka Trafikverket.

1c) Nuläge

Cykelfrämjandets cykelanalys

Tranås kommun har under 2019 varit med i cykelfrämjandets cykelanalys, kommunvelometern . Totalt har Tranås kommun 52 km cykelväg där väghållning ska skötas, det innebär 2,74 m cykelväg per person i kommunen. Kommunen ligger väl till gäntemot andra kommuner då det gäller cykelinfrastruktur. Däremot saknas politiskt uppsatta mål och information/påverkansåtgärder för ökad cykling. Tranås kommun får sammanlagt 30 poäng av 90 möjliga, det ger kommunen en plats 40 utav 45 medverkande kommuner. Kommunen kan klättra i ranking genom följande åtgärder: politiskt antaget cykelprogram, förbättra cykelvägnätet genom säkerhetshöjande åtgärder, fler cykelparkeringar, vägvisning och cykelservicestationer, arbeta med information, beteendåtgärder och marknadsföring för ökad cykling. Tranås rekommenderas också att jobba internt för att skapa en starkare cykelkultur. Kompetenshöjande insatser för politiker och tjänstemän kan vara en väg att gå för att sprida kunskap om beprövade och effektiva arbetssätt och metoder för ökad säker och attraktiv cykling.

Kan cykeltrafiken öka?

Enligt resvaneanalysen som gjordes december 2018 för Tranås kommuns medarbetare, visade på att 42 % gick eller cyklade till jobbet. Det finns potential till att öka cyklandet då 39 % av de som åkte bil till jobbet 5 dagar/vecka hade mindre än 5 km till arbetsplatsen. Arbetet med att skapa fler cykelresor förutsätter att det finns potential till ökad cykling att ta vara på. Människor som inte cyklar idag ska ha möjlighet att börja, och det ska finnas en vilja att cykla. Utifrån vad resvaneanalysen visade om cyklisterna och resvanor bedömer vi att denna potential finns.

Hälsa och miljö

Miljöfaktorer påverkar förutsättningarna för att uppnå en god och jämlik hälsa. Luftföroreningar och buller kan ha direkt skadliga effekter och leda till sjukdom och förtida dödsfall, men även påverka



vårt mentala välbefinnande. En god livsmiljö skapar förutsättningar för en god och jämlik hälsa för alla. Forskning visar att en stor andel vuxna, ungdomar och barn får för lite rörelse och motion. Cykling ger positiva effekter i form av förbättrad hälsa och ökat välbefinnande.

Trafiksäkerhet för cyklister

Ökad cykling medför risker. Dessa måste motverkas genom fortsatt målinriktat arbete med att höja säkerheten för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhet är en viktig parameter när åtgärder genomförs och prioriteras. Cykelpåverkansåtgärder för ökat användande av hjälm är också viktigt i trafiksäkerhetsarbetet. Idag ligger hjälmanvändandet på 26 % vilket kan jämföras med riksgenomsnittet på 46 %.

Befintliga förhållanden och utvecklingsområden

1 Rapport för Tranås kommun – Fördjupning av cykelfrämjandets kommunvelometer 2019

2 Strategisk analys av pendlings- och tjänsteresor avseende klimat, ekonomi och hälsa vid Tranås kommun 2019.

3 NTFs bälte och hjälmresultat 2018.

Majoriteten av all cykelinfrastruktur i Tranås kommun finns i Tranås tätort. Cykelnätet i Tranås tätort täcker in större delen av tätorten och binder samman de flesta större målpunkterna. I Sommens tätort finns några cykelstråk. I Gripenberg saknas cykelinfrastruktur, förutom en friliggande gång- och cykelväg till Ådala. Planen är att trafikverket ska bygga cykelbana i Gripenberg under 2020. Varken Sommen eller Gripenberg har separerad cykelinfrastruktur till Tranås tätort.

Majoriteten av alla cykelstråk är belagda med asfalt. På en del platser används olika typer av markplattor, och i parkmiljöer används ofta grus. På de flesta gång- och cykelbanor finns ingen form av separering mellan gående och cyklande. Cykelpassager finns i många korsningar i Tranås, däremot finns inga cykelöverfarter. Utformning och reglering varierar, även inom samma stråk. Inom kommunen finns även tio planskilda passager för cykeltrafik.

Cykelpassager = *den ska cyklisten väja innan de kör ut.*

Cykelöverfart = *den ska vara upphöjd som ett farthinder eller liknande. Det ska märkas ut med ett nytt vägmärke liknande övergångsställesskylden. Och samma regler som för övergångsställe gäller. Bilisten har väjningsplikt mot en cyklist som är på väg ut på en cykelöverfart precis på samma sätt som du har mot en fotgängare vid ett övergångsställe.*

På befintliga cykelstråk finns en mängd olika hinder, som ofta påverkar framkomligheten negativt. Exempel på hinder är grindar, busshållplatser, kantstöd i passager, stolpar eller vegetation. I samband med arbetet med cykelplanen har 12 mätpunkter för cykelflöden tagits fram i ett snitt runt centrum. Mätningar under maj månad visar på flöden på cirka 110–950 cykelpassager per plats och dag. Totalt med alla mätpunkter uppmättes cirka 6200 cykelpassager per dygn. Se tidigare karta. Vid torget i centrum passerade ca 13 700 stycken bilar per dygn vid samma tidpunkt. Nästan lika många som antalet invånare inne i Tranås. Cykeltrafiken under samma period på Storgatan uppmättes till ca 1 200 stycken cykelpassager per dygn. Dessa siffror visar på att cyklingen kan öka.

Kartläggningen av cykelvägnätet i kommunen som gjordes 2017 av Sweco och visar att det i anslutning till inventerade cykelvägar finns cirka 1200 cykelställ på ett femtiotal platser (utöver järnvägsstationen). Endast 10 % av dessa möjliggör säker fastlåsning av cykelns ram. Cykelvägvisning saknas utmed de kommunala cykelstråken.



Vanliga problem och brister i städer har identifierats även i Tranås. Exempel på brister som kan förekomma och allmänna brister som kommit fram under workshops:

- Cykelbanor och vägar är inte sammanhängande, avbrott och saknade länkar förekommer
- Väjningsplikt ser olika ut vid korsningar
- Överfarter är otydliga och ej enhetliga samt upplevs som osäkra
- Cykelbanor och vägar innebär svängar för cyklande vid korsningar
- Ojämnheter finns på flera ställen
- Cykelparkering sticker ut i cykelbanan
- Cykelparkering ej anpassad för alla cykeltyper, används som snöförvaring
- Grus ligger kvar
- Cykelgrindar är problematiska att komma igenom, framförallt med cykelkärra
- Dålig regel-efterlevnad hos både bilförare och cyklande.
- Kommentar: Detta kan vara en följd av otydlig utformning.
- Bristande belysning på ett flertal platser.
- Osäker trafiksituation finns vid skolor.

Kommentar: I princip finns det bra länkar med cykelbanor och -vägar i Tranås. Vad som upplevs som problem är att cykelstråken gör stopp och avbrott vid korsningar, grindar och saknade länkar, att standarden inte är enhetlig utmed cykelbanan.

Framkomlighet för cyklande är lågprioriterad i korsningar och vägvisning för cyklande och gående saknas. Tydlig avgränsning mot gående saknas också. Cykelvägarna i Tranås är också generellt sett utformade för låga hastigheter och inte för olika sorters cyklar.

Lärdomar från framgångsrika cykelstäder

Det finns gott om positiva erfarenheter att hämta från framgångsrika cykelstäder. Det är lätt att tro att cykeltrender varit densamma under 1900-talet, men det typiska mönstret är att andelen cykelresor började minska från 1950-talet och hade sin lägsta nivå under 1970-talet. Då påbörjades en omställning för att reducera biltrafiken och istället skapa ett trafiksystem som främjar cykling. Detta ledde till att cyklingen ökade – en utveckling som i hög grad varit medveten.

Följande gemensamma faktorer återfinns i framgångsrika cykelstäder:

- Väl utbyggt cykelvägnät
- Kommunikation med användarna
- Hög integration med kollektivtrafiken
- Säkra, trygga och attraktiva cykelparkeringar både inomhus och utomhus
- Ökad integrering av bil- och cykeltrafik där cykeltrafiken prioriteras och att man fysiskt separerar gång – och cykeltrafik
- Restriktioner hos biltrafiken – många av städerna har genomfört olika restriktioner för biltrafiken. Biltrafiken har begränsats i stadskärnan samtidigt som man gett större förutsättningar för att cykla genom staden.



2. Åtgärdsområden

Cykelstrategin ringar in åtgärdsområdena infrastruktur, drift- och underhåll, kommunikation och påverkansåtgärder.

2a) Infrastruktur

En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för snabb, enkel och säker cykling i staden. Cykelvägarna får inte ha obegripliga avbrott, det ska gå att cykla till alla målpunkter och utformningen av infrastrukturen ska motsvara cyklistens behov av framkomlighet, komfort, trygghet och säkerhet. Cykelinfrastrukturen är inte bara cykelvägnätet utan också möjligheten att parkera cykeln.

Cykelvägnätet delar upp cykelvägar i huvud- och lokalstråk

Vid nybyggnation ska förtätning och breddning (för huvudstråk) prioriteras. Fokus läggs också på att utveckla lokalstråken.

Huvudstråken – är gång och cykelvägarnas ”motorväg”. Här ska vara högsta standard, bekvämt att cykla och lätt att hitta. Gång- och cykelvägarna ska vara belagda och ha god belysning.

Lokalstråken – är grenar till huvudstråken och grenar ut sig till olika bostadsområden.

Förslag till åtgärder inom infrastruktur:

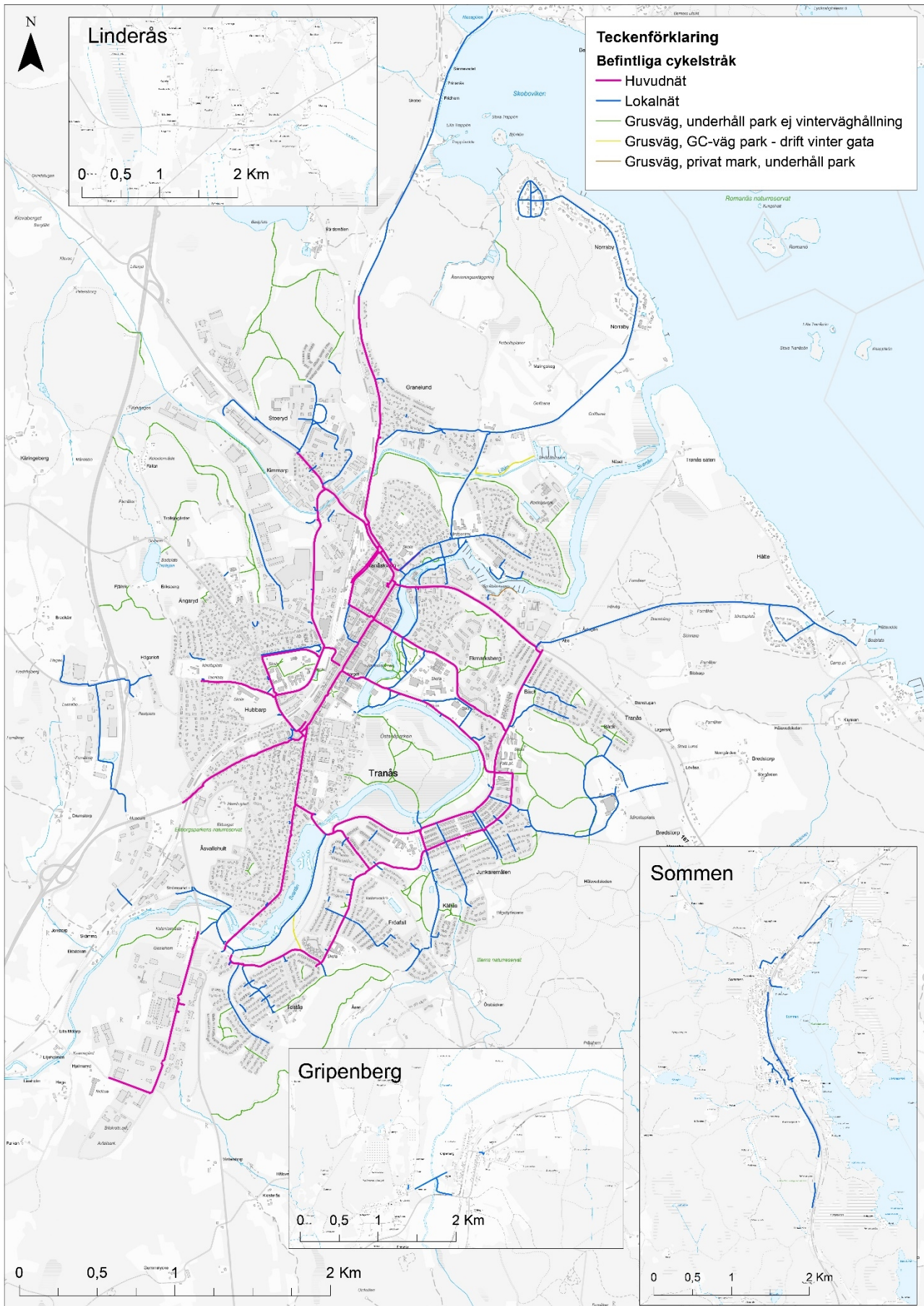
- Ökad framkomlighet genom systematiskt arbete med övriga punkter
- Kartläggning av hinder som finns och vilka hinder som ska finnas
- Minimera antalet stopp och omvägar för cyklister
- Se över cykelöverfarter/cykelpassager
- Prioritera cyklister vid korsande trafik på vissa huvudstråk

Cykelparkeringar

Behovet av väl utbyggda cykelparkeringar med god kapacitet ökar i takt med antal cyklister ökar.

Inventeringen 2016 visar att det i anslutning till inventerade cykelvägar finns cirka 1200 cykelställ på ett femtiotal platser. Ungefär en tredjedel av de inventerade cykelparkeringarna har tak och cirka 40 % har belysning. Cykelstolpar som möjliggör säker fastlåsning av cykelns ram behöver ses över, då många cyklar idag är dyra. Det är viktigt att man planerar för ytterligare cykelparkeringar vid målpunkter och entréer.

Cykelstrategi för Tranås kommun



Kartan visar hur cykelstråken ser ut i Tranås kommun 2019.



Förslag till åtgärder för cykelparkeringar:

- Kartläggning för att peka ut behovet av nybyggnation och förbättring av parkeringsplatser för cyklar
- Planering för ytterligare cykelparkeringar
- Se över olika typer av cykelställ, med säkrare fastlåsning och ev. elladdning

Gemensamma planeringsprinciper t.ex. Belysning, vägvisning och vägmarkeringar.

Förslag till åtgärder för belysning och vägvisning:

- Se över belysningsbehovet
- Förstärkt belysning vid korsningar. Vid nybyggnation samt komplettering där belysning saknas. Investering sker via Tranås Energi sedan betalar gatuavdelningen per/år och ljuspunkt.
- Utveckla vägvisningstavlor
- Handlingsplan för skyltning och markeringar

2b) Drift och underhåll

Cyklennätet måste hålla god standard året om så att cyklisten kan cykla på ett säkert och bekvämt sätt. Det förutsätter en hög drift-och underhållsstandard på cykelvägnätet, till exempel god vinterväghållning, sopning, fungerande belysning och jämn beläggning.

Utveckla komfortmätning på huvud- och lokalstråken. En jämn beläggning utan sprickor, dåliga lagningar, gropar och andra ojämnheter ökar bekvämligheten för cyklisten och minskar singelolyckorna. För att få en acceptabel jämnhet på en större del av cykelvägnätet måste det årliga belägningsunderhållet öka.

Komfortmätning till 2025	Huvudstråk	Lokalstråk
Grön Acceptabel komfort	80 %	70 %
Gul Bristfällig komfort	20 %	30 %
Röd Oacceptabel komfort	0 %	0 %

⁴ Swecos cykelplan för Tranås kommun 2017

Vissa sträckor på kommunens cykelvägar ses över 1 gång per år av cykelplaneringsgruppen och bedöms utifrån jämnhet, vibrationer och stötar, beläggning, träd- och buskintrång, trasiga skyltar.

Vid val av sträckor att åtgärda måste man även ta produktionsteknisk hänsyn, beakta cyklisternas säkerhet, prioritera utifrån vilka sträckor som är viktiga länkar och har höga cykelflöden samt ta hänsyn till skadans art och eventuella budgetrestriktioner.

Förslag till åtgärder:

- Ta fram kriterier för komfortmätning, cykelplaneringsgruppen
- Komfortundersökning 1 gång/år som utförs av cykelplaneringsgruppen innan budgetarbetet
- Kartläggning och åtgärder av komfortmätningen
- Prioritera drift och underhåll

2c) Kommunikation och påverkansåtgärder

I syfte att öka cyklingen i Tranås krävs mjuka åtgärder som satsningar på information och marknadsföring. Kommunikation med cyklister är ett verktyg som bidrar till ökad cykling.

Kampanjer och marknadsföringsinsatser:

Kampanjer och marknadsföringsinsatser är viktiga delar för att få fler att cykla. För att få ett större genomslag är det viktigt att synas och att ständigt påminnas om cykling.



Förslag till åtgärder:

- Tydlig information om vart man vänder sig för felanmälan, synpunkter och idéer
- Tydligare information om service till cyklister i form av parkeringar, luftpumpar mm
- Information om säker cykling och regler som gäller i trafiken
- Genomföra olika marknadsföringsinsatser såsom tävlingar och uppmuntranskampanjer
- Engagera arbetsplatser genom utmaningar som den mest cykelvänliga arbetsplatsen

Kommunikation

Att få någon att ändra sitt beteende kräver ett brett angreppssätt med många insatser av olika karaktär. Det är dock viktigt att kommunen inte kommer med ”pekpinningar” utan istället visar på vilka möjligheter som finns. För att lyckas med detta är det viktigt att skapa en genomtänkt och långsiktig strategi för hur cykelfrågor ska kommuniceras så att rätt budskap når rätt mottagare.

Förslag till åtgärder:

- En övergripande kommunikationsplan med målgrupper bör tas fram
- En positiv mediabild bör skapas med hjälp av pressmeddelanden, sociala medier och kommunens hemsida
- Åtgärder för att öka samspel mellan gående, cyklister och bilister
- Åtgärder riktade mot barn och ungdomar
- Ökad dialog med cyklister för att förstå behov

Förebild som arbetsgivare

I egenskap av en av Tranås största arbetsgivare har kommunen stor möjlighet att föregå med gott exempel som arbetsgivare och på så sätt stimulera till cykling, dels för resor i tjänsten och dels för resor till och från arbetet.

Förslag till åtgärder:

- Öka antalet tjänstecyklar så att det i tjänsten alltid finns möjlighet att välja cykel.
- Skapa en cykelpool med tjänstecyklar likt bilpoolen.
- Erbjud kommunens personal förmånscyklar



3. Genomförande

Om visionen är att Tranås ska bli en cykelvänlig stad behöver Tranås kommun arbeta aktivt för att följa cykelstrategin. Att öka cyklingen handlar inte enbart om cykelinfrastruktur utan också om att se till cykelns roll som trafikslag i hela trafiksystemet. För att cykeln ska bli ett lika naturligt färdmedel som andra fordon måste den rådande uppfattningen vara att cykel är en självklar del av gaturummet. Synen måste vara att staden ska vara tillgänglig och framkomlig för cyklister via i princip hela gatunätet.

Alla cykelåtgärder kan inte göras på en gång och allt kan inte göras överallt. Prioriteringen ska ske dels utifrån var cyklisternas behov av snabb, enkel och säker cykling är som störst dels utifrån var i staden insatserna ger störst effekt utifrån målet med ökad cykling.

Prioritera:

Mätningar utifrån bestämda mätpunkter/målpunkter

Samordna åtgärder

Utveckla information till cyklister

Arbeta för ökad trafiksäkerhet

Hålla en hög standard på drift och underhåll

3a) Kunskap och samverkan

Arbetssätt

Arbetet med att utveckla cyklingen i Tranås bygger på ett stort samarbete mellan olika parter. En cykelplaneringsgrupp med representanter ifrån kommunala bolag och olika förvaltningar träffas 3-4 gånger/ år för att uppnå målet och arbeta med insatsområdena i cykelstrategin.

Ansvar och roller

Tillväxtavdelningen och projektavdelningen, gatukontoret

Ansvarar för planerandet av utbyggnad av cykelnätet kopplat till kommunens vägnät samt trafiksäkerhetsfrågor. Projektavdelningen är ansvarig för den tekniska utformningen.

Gatukontoret

Ansvarar för drift och underhåll av befintligt cykelnät. Medverkar i förändringar och utformningen av nya sträckningar.

Miljöstrateg, Folkhälsosamordnare och Trafikingenjör

Marknadsföring av cykelnätet och påverkansåtgärder för ökad cykling.

Kultur och fritidsförvaltningen

Viktig part för att medverka i arbetet med tillgänglighet och kvalitet för våra fritidsstråk och fritidsanläggningar. Marknadsföring av cykelnätet och påverkansåtgärder för ökad cykling.

Parkavdelningen

Viktig part som medverkar i arbetet med gång och cykelvägar främst genom stadens parker och grönområden.

Skola och barnomsorgen

Viktig part för att medverka i arbetet med tillgänglighet och säkra skolvägar.



Tranås Energi

Viktig part då de utför belysningsåtgärder samt elladdstolpar.

Tranås bostäder

Viktig part då de har ansvar för många offentliga fastigheter och dess cykelparkeringar

Räddningstjänsten

Viktig part som medverkar med kunskap runt trafiksäkerhetsfrågor

Externa partners

Trafikverket

Ansvarar för utbyggnaden av cykelnätet kopplat till statliga vägnätet och trafiksäkerhetsfrågor på dessa vägar

Regionen och trafikverket

Ansvarar för en del av finansieringen av infrastruktur.

Polismyndigheten

Myndighetsansvar för att säkerställa att gällande trafikregler följs. Även viktig part i att höja trafiksäkerheten och i påverkansarbetet mot allmänheten i dessa frågor.

3b) Kvalitetssäkring och uppföljning

För att Tranås ska bli en cykelvänligare stad ska varje åtgärd bidra till att målet och insatsområdena i cykelstrategin uppfylls. För att säkerställa att funktionskraven uppfylls är det därför viktigt att följa upp enskilda åtgärder och även att följa upp vilken kvalitet cyklisterna upplever att olika lösningar har.

Mätningar kan göras genom att undersöka den faktiska kvaliteten, t.ex. medelhastighet på sträcka. Med hjälp av attitydundersökningar kan vi ta reda på hur cyklister och andra trafikanter uppfattar värdet av det vi levererar. Årligen när budget läggs för cykelåtgärder så ska även en uppföljning/cykelbokslut göras. På så sätt följs cykelstrategin upp årligen. Mätmetoder nedan såsom cykelpassager och skadestatistik undersöks vart annat år.

Förslag till mått på uppföljning:

Mått	Mätmetod
Antal cykelpassager, dygnsmedelvärde	Fasta mätstationer
Antal cykelresor	Fasta mätstationer, resvaneundersökning
Antal måttligt skadade	Statistik från olycksdatabasen STRADA
Antal allvarligt skadade	Statistik från olycksdatabasen STRADA
Andel som tycker Tranås är en cykelvänlig stad	Attitydundersökning

Cykelprogrammet ska brytas ner i en mer detaljerad handlingsplan. Kostnadsbedömning och budget finns i handlingsplanen som bygger på cykelprogrammet.

För att finansiera cykelprogrammets åtgärder behövs anslag inom:

- Infrastruktur
- Drift och underhåll
- Kommunikation och påverkansåtgärder Målpunktsredovisning



Målpunksredovisning

Målpunkter för cyklande har tagits fram i form av lägen för skolor, större arbetsplatser, kollektivtrafik och fritidsaktiviteter. Hur dessa binds samman av det befintliga cykelnätet i Tranås tätort syns i Figuren nedan.

Teckenförklaring

- Mätpunkter
- Befintliga cykelstråk

