

CYKELPLAN 2022–2026

Antagen av Kommunstyrelsen 2022-11-28 § 314



Innehåll

1. Inledning	4
1.1 Syfte	4
1.2 Bakgrund	4
1.3 Avgränsning	4
1.4 Huvudintressenter	4
1.5 Barnrättsperspektiv	5
1.6 Referenser	5
2. Nuläge	5
2.1 Befintligt cykelvägnät	5
2.2 Målpunkter	5
2.3 Befintliga cykelmöjligheter för rekreation och turism	6
2.4 Kommunala cykelpumpar och cykelställ	6
2.5 Befintligt skötsel- och underhållsarbete med budget	6
2.6 Befintlig information kring cykling i Tingsryds kommun	7
2.7 Cyklisternas uppfattning	7
3. Målbild	8
3.1 Mål	8
3.2 Cykelplaneringens fem huvudkrav	8
3.2.1 Kontinuitet	8
3.2.2 Direkthet	8
3.2.3 Komfort	8
3.2.4 Säkerhet	9
3.2.5 Attraktivitet	9
4. Utveckling	9
4.1 Prioriteringsmodell	9
4.1.1 Huvudparameter	10
4.1.2 Motiverande parametrar	10
4.1.3 Särskilda målgruppsparametrar	10
4.1.4 Övriga kommentarer gällande parametrar	11
4.1.5 Totalpoäng för bedömningsparametrar	11
4.1.6 Uppskattad kostnad	11
4.1.7 Poängsammanställning och prioriteringslistor	11
4.2 Förslag till cykelåtgärder	12
4.2.1 Från referensobjekt	12
4.2.2 Från dialog med huvudintressenter	13

4.3 Prioriteringslistor	16
4.3.1 Prioriteringslista 1	16
4.3.2 Prioriteringslista 2	17
4.4 Skötsel- och underhållsplan	17
4.5 Kommunikation kring cykling i Tingsryds kommun	18
5. Cykelplanens genomförande	18
6. Bilagor	19
Bilaga 1: Översiktlig projektering av GC-vägar inom Tingsryds kommun	19
Bilaga 2: Bedömningsunderlag för åtgärdsförslag i Tingsryds kommuns Cykelplan	19
Bilaga 3: Kritik på teknik	19

Dokumenttyp Plan	Dokumentnamn Cykelplan 2022 - 2026	Antagen 2022-11-28	Antagen av Kommunstyrelsen	
Dokumentägare Kommunledningsförvaltningen	Dokumentansvarig Utvecklingschef	Reviderad	Giltighet 2022–2026	
Dokumentinformation Nuläge, målbild och utvecklingsinriktning med prioriteringslistor för cykelinfrastruktur.		Diarienummer KS/2019:330		
Ämnesområde Cykel			Intranät <input checked="" type="checkbox"/>	Hemsida <input checked="" type="checkbox"/>
Andra regelverk som omnämns Tingsryds kommuns cykelstrategi 2020-04-20 § 145				

1. Inledning

1.1 Syfte

Cykelplanen syftar till att vara cykelfrämjande genom att verka för en förbättrad och utvecklad cykelinfrastruktur i kommunen. Genom cykelplanen ska kommunen komma närmre den gemensamma målbilden om att fler kommuninvånare ska cykla till arbete, skola och fritidsaktiviteter samt göra kommunen mer attraktiv för cykelturism.

Som ett första steg i att uppnå målbilden om ökad cykling i kommunen ska cykelplanen bidra med en prioriteringsordning för genomförandet av cykelåtgärder, något som sker genom framtagnandet och användandet av en prioriteringsmodell. Cykelplanens prioriteringslista ska vara ett levande dokument som följs upp och utvärderas samt uppdateras regelbundet. Användningen av prioriteringsmodellen säkerställer dessutom en jämlik behandling av förslag till cykelåtgärder som kommer in via Tingsrydsförslaget.

1.2 Bakgrund

Cykelfrämjande arbete har på många håll blivit en viktig del i hållbarhetsarbetet. Att använda cykel som transportmedel minskar utsläppen och bidrar dessutom till sänkta bullernivåer. En lika stor del är dock dess bidrag till folkhälsan. Ökad cykling ger ökad livslängd och en bättre hälsa hos befolkningen. Det ger också barn och unga möjlighet till ett självständigt sätt att transportera sig.

Cykeln som transportmedel förordas ofta i större städer med hög befolkning, men har stora fördelar även i mindre tätorter och på landsbygden. Många resor som görs i vardagen är korta och cykeln kan därför vara ett bra alternativt färdmedel. För en del av befolkningen fungerar cykeln även som färdmedel på längre sträckor.

Med detta i beaktande fastställdes i Tingsryds kommun en cykelstrategi våren 2020, för att kunna göra en systematisk, långsiktig satsning på cykling och cykelinfrastruktur. Cykelstrategin har legat till grund för denna cykelplan.

1.3 Avgränsning

Arbetet med cykelplanen har beaktat åtgärdsförslag av större omfattning än endast enstaka korsningar/överfarter inom tätbebyggt område. Sådana trafikavsnitt som innefattar rena säkerhetsåtgärder bör behandlas separat och omgående när behov uppstår. Därför hänvisar denna cykelplan sådana åtgärder till det löpande arbetet inom Tekniska förvaltningen/ Gatukontoret.

1.4 Huvudintressenter

I arbetet med cykelplanen har kontakt skapats med de aktörer som ansetts vara huvudintressenter. Dessa aktörer är allmänhet, företag och föreningar via **Lokala utvecklingsgrupper**, barn och unga via **Bildningsförvaltningen** samt funktionshindrade via **Kommunala funktions- och anhörigrådet**.

Kontakten med lokala utvecklingsgrupper har gällt insamlande av ett prioriterat önskemål av cykelåtgärd för var och en av kommunens sju tätorter. De önskemål som framkommit har beaktats genom att de satts in i cykelplanens prioriteringsmodell.

Kontakten med Bildningsförvaltningen har skett genom ett möte med bildningschef och samtliga rektorer. Genom detta möte har rektorerna givits möjlighet att framföra ett önskemål om cykelåtgärd i anslutning till respektive skola. Önskemål har behandlats på samma sätt som de från de lokala utvecklingsgrupperna.

Även Kommunala funktions- och anhörigrådet har hörts genom ett möte där de givits möjlighet att framföra synpunkter på cykelinfrastrukturen utifrån deras, ibland specifika, förutsättningar.

1.5 Barnrättsperspektiv

I denna cykelplan beaktas barns intresse genom att vara en egen parameter i den prioriteringsmodell som ligger till grund för de framtagna prioriteringslistorna med åtgärdsförslag. På så sätt bedöms varje enskilt åtgärdsförslag delvis utifrån hur det påverkar barns situation kopplat till förslaget. Dialog har även förts med Bildningsförvaltningen, som i arbetet med cykelplanen representerat barns intresse i frågan. Dialogen har främst handlat om trafiksituationen för cykel i anslutning till kommunens skolor, och rektorerna för respektive skola har givits möjlighet att framföra önskemål kring förbättringar i trafikmiljön kring sina skolor.

Utveckling av cykelinfrastrukturen leder i sig också till en förbättrad tillgänglighet för barn och unga genom att deras möjlighet till att självständigt transportera sig ökar.

1.6 Referenser

I framtagandet av cykelplanen har följande dokument, tillsammans med medborgardialog via cykelplanens utpekade huvudintressenter, använts som referenser gällande exempelvis framtagande av förslag på cykelåtgärder:

- Tingsryds kommuns cykelstrategi (2020)
- Region Kronobergs cykelstrategi ”Cykla i Gröna Kronoberg” (2018)
- Fördjupad översiktsplan Ryd (2013)
- Fördjupad översiktsplan Tingsryd (2013)
- Trafikutredning för centrala Tingsryd (2021)
- Planprogram Mårslycke (2021)
- Tidigare medborgarförslag (nuvarande Tingsrydsförslaget) och motioner gällande cykelåtgärder
- Kommunens kartor över målpunkter för arbete, skola, fritidsaktiviteter osv.
- Tematiskt tillägg landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) (2011)

2. Nuläge

2.1 Befintligt cykelvägnät

Det kommunala cykelvägnätet finns främst i tätorterna. Kommunen är väghållare och därmed ansvarig för drift och underhåll av dessa cykelvägar. De kommunala cykelvägarnas viktigaste funktion är att binda samman kommuninvånare (bostadsområden) med målpunkter som skola, arbetsplatser och service.

Utöver det kommunala cykelvägnätet finns också cykelvägar med Trafikverket som väghållare. Trafikverket är därför den myndighet som beslutar om åtgärder på dessa cykelvägar.

Cykelvägnätet i kommunen är väl utbyggt vad gäller mängd cykelvägsmeter. Just ett högt antal cykelvägsmeter är ofta något som krävs i landsbygdskommuner för att kommuninvånarna ska känna sig nöjda med cykelvägnätet. Trots att det är väl utbyggt idag finns fortfarande fler sträckor att arbeta med vad gäller ny utbyggnad. Bortsett från den kvantitativa aspekten av cykelvägnätet krävs också att cykelvägnätet är kvalitativt. Ur denna aspekt behöver kopplingarna i cykelvägnätet, främst i tätorterna, bli bättre för att det ska bli tydligt för cyklisterna. Var och en av tätorterna rymmer alla inom en radie av fem kilometer från respektive centrum, det avstånd som anses vara ett bekvämt cykelavstånd. Detta gör att cykeln lämpar sig bra som färdmedel och att det finns stor potential att öka cykelanvändandet.

2.2 Målpunkter

En av de viktigaste funktionerna hos cykelvägnätet är att sammankoppla människor med viktiga målpunkter. I Tingsryds kommun finns målpunkterna främst i och omkring tätorterna, med några

undantag. De målpunkter som här beaktas är av karaktärerna skolor, förskolor, arbetsplatser med fler än tio anställda, fritids- och idrottsområden, lekplatser, matvarubutiker samt campingplatser.

2.3 Befintliga cykelmöjligheter för rekreation och turism

I Tingsryds kommun finns bra cykelmöjligheter för rekreation och turism. Kommunen har tio egna cykelrundor som kommuniceras i en cykelbroschyr varav fyra idag är skyltade i terrängen. De är spridda över kommunens geografi med Hönshyltefjorden runt längst i väster och Rävemålarundan i öster. För vissa av dessa sträckor och passager finns utvecklingspotential gällande trafiksäkerheten och flera av de förbättringsförslag som hanteras i denna cykelplan berör någon av dessa cykelrundor.

Därutöver finns i kommunen åtta andra längre cykelleder med olika status och ledhuvudmän som exempelvis Sydostleden, Banvallsleden, Sverigeleden och Åsnen runt. Tingsryds kommun är en aktiv part och väghållare för just Sydostleden som av sina totalt 27 mil spenderar fem av dessa genom Tingsryds kommun och våra orter Väckelsång, Tingsryd, Urshult, Ryd och Fridafors. Arbetet samordnas av ledhuvudman Region Skåne och här får Tingsryds kommun mycket tillbaka för sin medfinansiering. Sydostleden, som har status som nationell cykelled, kan bitvis fortfarande ses som en opolerad pärla och ekonomisk möjlighet för den lokala besöksnäringen att affärsutveckla omkring.

2.4 Kommunala cykelpumpar och cykelställ

I kommunen finns idag tre cykelpumpar utplacerade. En är placerad i Tingsryd vid campingen Tingsryd Resort, en andra i Urshult vid Kajen och en tredje på torget i Ryd. En fjärde cykelpump är införskaffad och ska framöver placeras i Väckelsång.

Gällande cykelställ upplevs mängden som tillfredsställande. Vid dialog med gatukontoret framkommer att inga kända klagomål över cykelställ finns. I samband med ombyggnationen av stationsområdet kommer dessutom upplysta och väderskyddade cykelställ att placeras ut, med syfte att öka cykling, resor med kollektivtrafik och trygghet.

2.5 Befintligt skötsel- och underhållsarbete med budget

I nuläget ingår kostnader för löpande skötsel av cykelvägnätet i den allmänna budgeten för skötsel av gator. Det finns en form av årshjul för detta skötselarbete som sammanfattas enligt nedan:

	Högröjning	Slaghackning	Kantklippning	Sladdning	Sopning	Snöröjning + sand
Banvallar	Vart 4:e år	1-2 ggr / år	Varje år	-	-	-
Stenmjölsled tätort	Vart 4:e år	-	Varje år	Varje år	-	Vid behov
Asfalterade leder	Vart 4:e år	-	Varje år	-	2 ggr / år	Vid behov
Cykelbanor i tätort	-	-	Varje år	-	Vid behov	Vid behov

Kostnader för ovan skötselarbete finns separat bokförda från 2020 och 2021. 2020 var det 438 800 kr och 2021 443 400 kr. I dessa bokförda kostnader finns även mindre åtgärder som exempelvis kompletterande skyltning, snickerier, trädfällning, kompletterande grusning med mera som gjorts vid kommunens cykelvägnät.

Vad gäller underhållsarbetet, alltså större åtgärder som behöver göras vid enstaka tillfällen för att bibehålla nuvarande standard, finns ingen uttalad plan i nuläget. Dock har sådana åtgärder gjorts då och då inom samma budget som ovan skötselåtgärder, när behov har uppstått. Exempelvis gjordes 2021 ett större arbete med vältning och grusning på stenmjölsleden längs med Bräkneån i Tingsryds tätort för 158 800 kr.

2.6 Befintlig information kring cykling i Tingsryds kommun

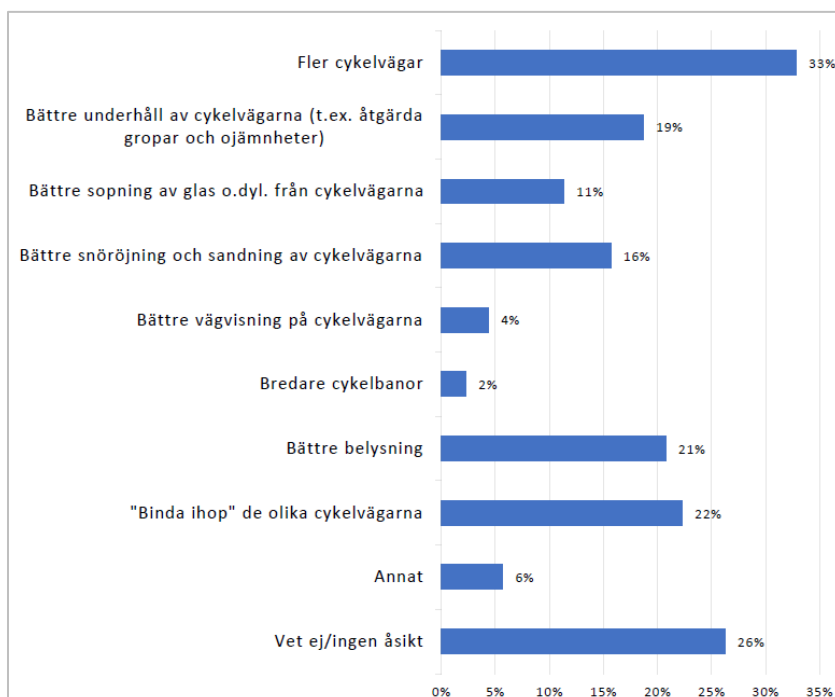
Information kring cykling i Tingsryds kommun inkluderar idag främst de olika rekreationella lederna och slingorna. Dessa finns beskrivna och utritade i cykelbroschyrer samt i kommunkartan på Tingsryds kommuns hemsida. Utöver detta finns skyltning av lederna ute i gaturummet och av kommunens egna cykelslingor är fyra av tio skyltade.

Parallellt med arbetet med denna cykelplan har en satsning på information kring möjligheterna till cykling i kommunen gjorts. Denna satsning handlar om skapandet av Tingsryds guide i Naturkartan, en digital friluftsguide. Förhoppningen är att tillgängligheten till informationen på detta sätt ska öka då informationen lätt nås via Naturkartans hemsida eller via den mobilapp som finns att ladda ner. Informationen kring cykling finns här också i en relevant helhet med ytterligare utbud av friluftaktiviteter i Tingsryds kommun som uppmuntrar till rörelse.

2.7 Cyklisternas uppfattning

Under månaderna februari till maj 2022 genomfördes en undersökning, *Kritik på teknik*, av kommunens tekniska avdelning. Syftet med denna undersökning, vilken görs vart tredje år, är att bilda sig en uppfattning om medborgarnas upplevelser, önskemål och prioriteringar kring den kommunala tekniken, däribland cykelinfrastruktur. I avsnitt *Gator och vägar*, se *Bilaga 3*, av undersökningen går att utläsa att cyklisters inställning till standarden på gång- och cykelvägar till 47% är positiv under sommarhalvåret jämfört med 41% under vinterhalvåret. De med negativ inställning till detsamma är 26% under sommaren respektive 28% under vintern. Övriga är neutrala i frågan.

På frågan vilka åtgärder som bör prioriteras vid förbättring av cykelinfrastrukturen placerar sig alternativet *Fler cykelvägar* i topp där en tredjedel av de tillfrågade angett denna förbättringsåtgärd. Därefter kommer alternativet om att bygga bort felande länkar, dvs. ”binda ihop” de olika cykelvägarna med varandra, något som en femtedel angett som en prioriterad åtgärd. En femtedel svarar också att belysningen längs med cykelvägnätet bör förbättras.



Åtgärder att prioritera vid förbättring av cykelinfrastruktur (Bilaga 3)

3. Målbild

3.1 Mål

Tingsryds kommun gör en långsiktig satsning på cykling och cykeltrafik. För att klara kommunens uppsatta klimat- och miljömål krävs arbete för ett hållbart resande och i detta är arbetet med cykelfrågor en viktig del. Det ska vara enkelt att använda cykeln som transportmedel, särskilt i tätorterna där avstånden till samhällsservice är korta och förutsättningarna till ökat cykelanvändande därför är goda. Målsättningen är att fler kommuninvånare ska cykla till arbete, skola och fritidsaktiviteter samt att kommunen ska bli än mer attraktiv för cykelturism. För att åstadkomma detta behöver cykelvägnätet vara bra med goda kopplingar och hög framkomlighet, något som också förbättrar förutsättningarna för att människor med funktionsnedsättning ska kunna ta sig fram på ett tryggt och tillfredsställande sätt i trafiken.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt ska oskyddade trafikanter, däribland cyklister, vara en prioriterad trafikantgrupp. Detta ska bland annat ske genom utbyggnad av cykelvägar, ombyggnad av korsningar samt anpassning av hastigheter.

Genom ökad cykelanvändning säkerställs också en bättre luftkvalité och minskade bullernivåer orsakade av trafiken. Det innebär ett miljövänligare samhälle och ett samhälle med möjlighet till god folkhälsa.

För att även fortsatt kunna erbjuda ett bra utbud av cykelmöjligheter ur rekreations- och turismsynpunkt krävs att det pågående arbetet fortsätter, där infrastrukturen underhålls och ibland utvecklas, men även där informations- och inspirationsinsatser görs. Att fortsätta höja kvaliteten på befintligt utbud bör vara huvudfokus. När en satsning som går utöver de befintliga kommunala åtagandena i den fysiska infrastrukturen föreslås, måste det även finnas en tydlig plan för den långsiktiga driften.

3.2 Cykelplaneringens fem huvudkrav

För planeringen av cykelinfrastruktur finns huvudkrav som bör följas enligt SKR och Trafikverkets gemensamma GCM-handbok. Dessa krav kan sammanfattas i fem delar och användas för att skapa en målbild vid utbyggnad av ny cykelinfrastruktur, men också för att se över standarden på befintlig cykelinfrastruktur.

3.2.1 Kontinuitet

Ett cykelvägnät med god kvalitet är sammanhängande och detta bedöms utifrån hur väl nätet sammankopplar de olika länkarna, dvs. hur bra kopplingarna är. Dessa kopplingar bör ses över för att säkerställa att det finns en självklarhet gällande hur resan ska fortsätta i olika riktningar. Tätheten i nätet och vilka anslutningar till start- och målpunkter som möjliggörs räknas också in i denna aspekt.

3.2.2 Direkthet

Ett sätt att öka cykelanvändningen är genom att se till att cykelvägnätet erbjuder så direkta vägar som möjligt, så cyklister slipper ta allt för långa omvägar vilket också påverkar tidsaspekten. Det handlar också om att cykelinfrastrukturen bör vara så rak som möjligt genom raka anslutningar till korsningar och undviker exempelvis onödiga sidbyten.

3.2.3 Komfort

Cykelvägnätet ska säkerställa att cyklisten får en bekväm resa i fråga om vibrationer, höjdskillnader och kontakt med motoriserad trafik. Beläggningen ska vara jämn och beläggningstypen bestäms utifrån omgivande miljö. På de ställen den omgivande miljön är hårdgjord bör även cykelinfrastruktur vara hårdgjord, detta gäller främst inom tätbebyggda områden. Utanför tätbebyggda områden kan cykelinfrastruktur beläggas med stenmjöl även där omgivande miljö är hårdgjord.

3.2.4 Säkerhet

Viktigt är att cykelinfrastrukturen minimerar konflikter med motoriserad trafik. Detta görs exempelvis genom att undvika hårt trafikerade stråk eller stråk som innebär många korsningar för cykelinfrastrukturen.

Cykling i blandtrafik i tätortsmiljö anses generellt vara trafiksäkert av god kvalitet vid hastigheter på 30 km/h och 40 km/h vid fordonsflöden på högst 3000 fordon/dygn. Vid samma flöden men med hastigheter mellan 50–60 km/h uppnås en mindre god trafiksäkerhet. Cykling i blandtrafik med hastighetsbegränsning på 70 km/h accepteras på lågtrafikerade vägar.

3.2.5 Attraktivitet

Cykelvägnätet ska integreras med sin omgivning och till så stor del som möjligt ha kontakt med en attraktiv omgivning. Beläggningen ska vara jämn och trygghetsaspekter som belysning hör också till detta huvudkrav. Generellt ska cykelvägar i Tingsryds kommun vara belysta inom tätbebyggt område. Utanför tätbebyggt område belyses cykelvägar vid särskilda skäl.

4. Utveckling

4.1 Prioriteringsmodell

Den modell för prioritering av förslag till cykelåtgärder som tagits fram är uppbyggd på sex parametrar uppdelade i tre undergrupper; huvudparameter, motiverande parametrar och särskilda målgruppsparametrar. Var och en av dessa tre undergrupper syftar till att visa vilken funktion varje parameter har i utvärderingen av ett förslag till cykelåtgärd.

Huvudparametern kan tilldelas en poäng från ett till fem och detta är grundpoängen. Därutöver kan resterande parametrar, dvs. motiverande parametrar och särskilda målgruppsparametrar, tilldelas en poäng från ett till tre och dessa poäng ses som bonuspoäng för hur väl ett förslag gynnar de områden som omfattas av dessa parametrar. För att påverka relationen mellan, och betydelsen av, de motiverande samt särskilda målgruppsparametrarna används en viktning för dessa. Viktningen ger också utrymme för det politiska styret att påverka betydelsen av en parameter framför en annan. Ett förslag till cykelåtgärd kan få mellan två och åtta poäng beroende på utdelning för de olika parametrarna.

Även om modellen är objektiv så krävs en viss subjektiv bedömning av varje förslag för att kunna sätta poäng inom respektive parameter. Modellen i sin helhet kan därför aldrig betraktas som helt objektiv trots att det varit målet. Utfallet av prioriteringsmodellen bör ändå ses som en tydlig rekommendation vid beslut om investering. Om beslut gällande investering avviker från antingen Prioriteringslista 1 (mest kostnadseffektivt) eller 2 (störst samhällsnytta), beroende på vald inriktning för investering, bör detta tydligt kunna motiveras.

Valet av parametrar har gjorts delvis med inspiration från en omvärldsbevakning i ämnet, delvis utifrån vad som i gällande cykelstrategi är utpekade som fokusgrupper i utvecklandet av kommunens cykelnät.

Poängsättning för varje parameter motiveras i en sammanfattad kommentar om förslaget till cykelåtgärd som helhet. Denna kommentar ska finnas i bedömningsunderlaget tillsammans med kartsnitt över förslaget samt det geografiska område som varit underlag för bedömningsparametern *potentiellt antal användare*, se *Bilaga 2*.

4.1.1 Huvudparameter

Potentiellt antal användare

Den parameter som anses vara av extra vikt för utvärderingen av ett förslag på cykelåtgärd är *potentiellt antal användare* av densamma. En grundtanke kring utvecklandet av cykelnätet i kommunen är att utvecklandet ska ske där det förväntas få störst effekt och där flest potentiella användare till åtgärden finns.

Varje förslag till cykelåtgärd kräver en enskild bedömning av vilka potentiella användare förslaget kopplar ihop med vilken/vilka målpunkter. I vardagen anses, i enlighet med Cykla i gröna Kronoberg, fem kilometer enkel väg vara en rimlig sträcka att cykla till exempelvis arbetet. Utifrån denna bedömning skapas ett geografiskt område i GIS, varifrån folkbokförda utgör det potentiellt antal användare som sätts i relation till de poängintervaller som finns för parametern. Folkbokförda hämtas här från Statistiska centralbyråns (SCB) färdiga tabellpaket GISPAK, vilket innehåller befolkning per koordinat.

4.1.2 Motiverande parametrar

Säkerhet

Den första av tre motiverande parametrar är *säkerhet*. Att säkerheten höjs för en befintlig sträcka eller att en ny säkrare sträcka skapas kan höja motivationen till att välja cykeln hos användaren, exempelvis en familj med barn. *Säkerhet* baseras här på hur väl ett förslag till cykelåtgärd separerar cyklister från biltrafik och bedömningen av poäng görs därefter. Parametern *säkerhet* anses vara en viktig parameter att ta hänsyn till och viktas därför med 25%.

Felände länk

Nästa motiverande parameter är *felände länk*. Den syftar till att beskriva hur väl ett förslag till cykelåtgärd fyller önskad glapp i cykelnätet. En åtgärd som till exempel möjliggör en ny kortare resväg eller till och med genom relativt små medel möjliggör cykling där det innan varit ett glapp i cykelnätet verkar motiverande för användaren. Poängbedömningen för *felände länk* görs baserat på hur väl ett förslag till cykelåtgärd fyller ett glapp i cykelnätet. Parametern *felände länk* viktas med 20%.

Annan motiverande parameter

Den tredje och sista motiverande parametern är *annan motiverande parameter*. Här innefattas faktorer som exempelvis trygghet i form av belysning och beläggning på cykelväg. Parametern poängbedöms utefter hur många andra motiverande parametrar som uppfylls genom förslaget på cykelåtgärd. Parametern *annan motiverande parameter* viktas med 20%.

4.1.3 Särskilda målgruppsparametrar

Barn

En av de två särskilda målgruppsparametrarna är *barn*. Barn som målgrupp att fokusera på nämns i den gällande cykelstrategin samt har ett tydligt fokus i kommunens vision. Relevansen för ett förslag till cykelåtgärd kopplat till parametern *barn*, och därmed även poängen, bedöms utifrån målpunkter anpassade för barn i aktuellt område. Parametern *barn* viktas med 20%.

Turism

Den andra av de två särskilda målgruppsparametrarna är *turism*. Även denna målgrupp nämns i den gällande cykelstrategin och relevansen för ett förslag till cykelåtgärd kopplat till parametern *turism* bedöms, precis som för Barn, utifrån målpunkter anpassade för turism i aktuellt område. Poäng för parametern ges därefter. Parametern *turism* viktas med 15%, detta på grund av att utbudet för turism- och rekreationscykling redan idag bedöms vara relativt bra sett till kommunens storlek.

4.1.4 Övriga kommentarer gällande parametrar

Två målgrupper som nämns i gällande cykelstrategi men som inte inkluderats i de särskilda målgruppsparametrarna för denna prioriteringsmodell är funktionshindrade och personer utan körkort. Anledningen till detta i fallet med funktionshindrade, är att det inte går att bedöma vilka målpunkter som är relevanta för målgruppen på ett lika specifikt sätt som för *barn* och *turism*. Det kan potentiellt vara alla målpunkter precis som för gemene man. En faktor som beaktas under parametern *annan motiverande parameter* är dock beläggning av cykelväg, vilket delvis är tänkt som en faktor som eventuellt kan underlätta framfart för målgruppen funktionshindrade. Vad gäller målgruppen personer utan körkort bedöms all utveckling av cykelnätet gynna denna målgrupp, varför den inte har blivit tilldelad en egen parameter.

4.1.5 Totalpoäng för bedömningsparametrar

Den slutgiltiga poängen för de motiverande och särskilda målgruppsparametrarna ges genom att multiplicera uppnådd poäng med dess viktning, exempelvis $3 \cdot 0,2 = 0,6$. För att sedan räkna ut totalpoängen för ett förslag till cykelåtgärd, där maximala möjliga poängen är åtta poäng, adderas poängen för varje bedömningsparameter.

4.1.6 Uppskattad kostnad

För att även väga in kostnaden för ett förslag till cykelåtgärd i bedömningen görs en grovt uppskattad kostnadsberäkning med hjälp av kommunens projektingenjör.

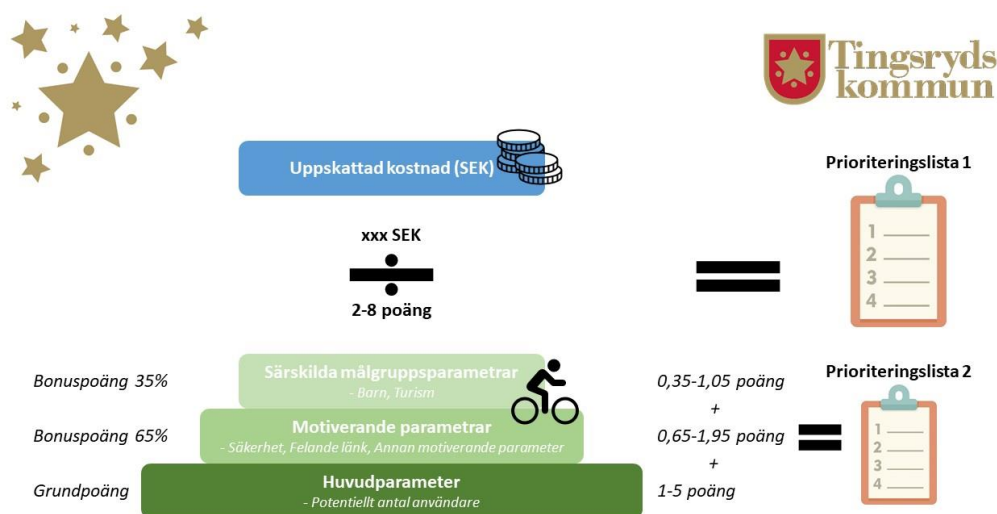
Kostnad/poäng

Uppskattad kostnad för varje förslag till cykelåtgärd divideras därefter med dess totalpoäng för bedömningsparametrarna, för att på så sätt ge en bild av vilket förslag som är mest kostnadseffektivt.

4.1.7 Poängsammanställning och prioriteringslistor

Poängsammanställning för bedömda förslag till cykelåtgärder möjliggör två prioriteringslistor. Prioriteringslista 1 baseras på kostnad/poäng där lägst kostnad/poäng ger en förstaplats på prioriteringslistan. En sådan prioriteringslista beskriver vilket förslag till cykelåtgärd som ger mest kostnadseffektivitet. Prioriteringslista 2 baseras på störst samhällsnytta där högst totalpoäng prioriteras högst.

Prioriteringslista 1 tenderar att favorisera små åtgärder i tätort då dessa ofta blir billigast, och Prioriteringslista 2 är därför ett bra komplement för att se vilka förslag som får högst samhällsnytta utan att inkludera kostnadsaspekten. Större cykelåtgärder kan vara föremål för extern medfinansiering och bör därför inte glömmas bort när en möjlig cykelinvestering jämförs med en annan.



4.2 Förslag till cykelåtgärder

4.2.1 Från referensobjekt

Region Kronobergs cykelstrategi "Cykla i Gröna Kronoberg" (2018)

Förslaget som tas upp i Region Kronobergs "Cykla i Gröna Kronoberg" och som ännu inte är påbörjat i någon mening är ett om att asfaltera befintlig cykelväg mellan Tingsryd och Konga. Sträckan är cirka 8400 meter.

Fördjupad översiktsplan Ryd (2013)

Fyra förslag har plockats från den fördjupade översiktsplanen för Ryd.

Ett förslag, som redan är ett pågående ärende för att kunna hitta en lösning, handlar om att ordna en cykelförbindelse över Idekullabron, cirka 250 meter. Bron är smal och trafikeras bland annat av tunga lastbilar.

Ett andra förslag gäller att koppla ihop två delar av ett bostadsområde vid Stamvägen i de södra delarna av Ryds tätort. Sträckan uppgår till cirka 370 meter.

Det tredje förslaget som tagits med från den fördjupade översiktsplanen för Ryd är en gång- och cykelväg längs med Brunnsgratan och Smedjegatan, som separeras från motoriserad trafik med en grön refug. Sträckan är omkring 1320 meter och består idag av delvis cykelfält och delvis blandtrafik.

Det fjärde förslaget är att säkra cykelmöjligheten i någon form från Ryds centrum längs med Storgatan ner till Idekullabron, en sträcka på cirka 1400 meter.

Fördjupad översiktsplan Tingsryd (2013)

Fyra förslag, varav två har slagits ihop till ett, har tagits från den fördjupade översiktsplanen för Tingsryd.

Ett förslag från Tingsryds fördjupade översiktsplan handlar om en gång- och cykelväg längs med Mårslyckevägen från väg 120 och cirka 1800 meter söderut.

Två förslag som satts ihop till ett är någon form av cykellösning (cykelfält/gång- och cykelbana) längs med Södra Smedjegatan och Västra Parkgatan. Den totala sträckan är cirka 500 meter och förslaget binder ihop Dackeskolan med befintlig cykelbana längs med Lokgatan. Förslaget skulle dessutom förbättra säkerheten vid två korsningar, Dackegatan/Södra Smedjegatan och Storgatan/Södra Smedjegatan. Vid den förstnämnda korsningen finns dokumenterade olyckor med cyklister inblandade.

Det sista förslaget som är taget från den fördjupade översiktsplanen för Tingsryd är belysning av en befintlig gång- och cykelbana vilken förbinder Korpalycke med Lokgatan via Bultvägen. Sträckan som föreslås belysas är cirka 300 meter.

Trafikutredning för centrala Tingsryd (2021)

I den trafikutredning som gjorts för Tingsryds centrum 2021 föreslogs fyra åtgärder, vilka tagits vidare som förslag i prioriteringsmodellen.

Det första förslaget är en sträcka på cirka 130 meter längs med Hantverksgatan, där befintlig trottoar föreslås breddas till en gång- och cykelbana.

Det andra förslaget går längs med del av Lokgatan och Dackegatan. Längs med den del av Lokgatan som är med i förslaget sker cykling idag i blandtrafik och på Dackegatans del finns ett cykelfält. Sträckan är cirka 400 meter och föreslås göras om till en 3 meter bred gång- och cykelbana.

Nästa förslag fortsätter norrut längs med Dackegatan och handlar om att bredda ett befintligt cykelfält/trottoar till en 2,5 meter bred gång- och cykelbana på en sträcka om cirka 120 meter.

Det fjärde förslaget fortsätter längs med Dackegatan i cirka 100 meter och ska bredda den befintliga gång- och cykelbanan till en bredd på 3,5 meter.

Planprogram Mårslycke (2021)

I Planprogram Mårslycke finns i nuläget två aktuella förslag. Det ena handlar om en gång- och cykelbanetunnel under väg 120 i höjd med Tingsryd Resort. Vid en eventuell framtida byggnation av arena norr om väg 120 är detta ett viktigt förslag. I övrigt förbinder det hushåll norr om väg 120 med målpunkter söder om vägen, samt hushåll söder om väg 120 med arbetstillfällen norr om vägen på ett trafiksäkert sätt.

Det andra förslaget är belysning av befintlig gång- och cykelväg längs med sjön Tiken. Befintlig belysning slutar strax väster om badplatsen och ny belysning föreslås från denna punkt bort till Badvägen, en sträcka på cirka 800 meter.

Tidigare medborgarförslag (nuvarande Tingsrydsförslaget) och motioner gällande cykelåtgärder

Sedan tidigare har ett antal medborgarförslag samt en motion kommit in som ska tas upp i detta arbete.

Ett medborgarförslag handlar om att göra i ordning den gamla järnvägsbanken mellan Älmeboda och Rävemåla till en gång- och cykelbana, en sträcka på omkring 3000 meter.

Ett andra medborgarförslag vill ha en cykelväg från den så kallade Växthustippen precis sydväst om sjön Ygden och cirka 400 meter utmed Nya Linnerydsvägen fram till Rastplats Ygden. En sådan åtgärd bör inkludera ett lättare iordningställande av den sista biten på omkring 140 meter fram till Växthustippen från Linnerydsvägen.

Ett annat medborgarförslag handlar om att skapa cykelmöjligheter söderut från Tingsryd längs med väg 27 fram till Elsemåla, där vägen går in mot Tiken. Viss del av sträckan finns befintlig enskild grusväg att nyttja. Den första delen av sträckan krävs ny cykelväg och denna delsträcka är cirka 635 meter.

Ett liknande medborgarförslag handlar också om cykelmöjligheter från Tingsryd och söderut längs med väg 27, men fram till Djuramåla. Även här finns delvis befintliga enskilda grusvägar att nyttja. Den totala sträckan för vilken det krävs ny cykelväg är cirka 3300 meter.

Ett medborgarförslag gäller en säker korsning av väg 27 i Kvarnamåla. Med en sådan skapas en säker koppling mellan byarna Hyllesbol, Uvanäs och Botahult väster om väg 27 och cykelvägen i nord-sydlig riktning med Sydostleden på öster sida om väg 27.

Det sista medborgarförslaget som tas upp handlar om asfaltering och belysning av en befintlig, grusad gång- och cykelväg i Ryd på strax under 100 meter. Sträckningen går från norra delen av Idekullavägen genom en skogsdunge till området för Solängen äldreboende.

Det finns också en motion som handlar om att förbinda Linneryd med Korrö. Sedan motionen inkom har en ny cykelväg byggts av annan väghållare från Linneryd ut till Nabben. De sträckor som kvarstår enligt motionen är därmed från Nabben längs med väg 122 till marknadsplatsen samt från den grusväg som kommer från Petterborg längs med väg 122 fram till Korrös nordligaste utfart. Dessa två sträckor uppgår tillsammans till omkring 1630 meter. Mellan dessa två sträckor sker cykling på grusvägar via Bastanäs och Fryggestorp, en sträcka som bör skyltas upp för tydlighet om åtgärden utförs.

4.2.2 Från dialog med huvudintressenter

Bildningsförvaltningen

Som representant för barn och unga i arbetet med cykelplanen finns Bildningsförvaltningen. Dialog har skett med skolornas rektorer och möjlighet till att påpeka brister i cykelinfrastrukturen i närheten av skolorna i kommunen har givits.

Det konkreta förbättringsförslag som framkommit i denna dialog är trafiksituationen på Gamla vägen i Väckelsång förbi skolan. Motordrivna fordon uppges köra i allt för höga hastigheter på denna sträcka. Detta innebär en trafikfara utanför skolan där många barn rör sig, både till fots och på cykel. Vägbredden är här väl tilltagen, något som kan upplevas uppmuntrande till högre hastigheter än de 30 km/h som gäller under skoltid. Förslaget här blir därför att bygga ett antal farthinder längs med Gamla vägen, med förhoppningen om en bättre efterlevnad av gällande hastighetsbegränsning.

Under arbetet med cykelplanen har dialog även hållits med NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande), för att undersöka vad de kan erbjuda. Ett eventuellt framtida samarbete med dem skulle öppna för möjligheten till trafikutredningar som exempelvis analyser av trafikflödet runt skolor. Detta är ett samarbete som cykelplanen förespråkar i de fall diskussioner uppstår gällande trafiksäkerheten i anslutning till skolor.

Lokala utvecklingsgrupper

I arbetet med cykelplanen har lokala utvecklingsgrupper runt om i kommunen fungerat som representanter för kommuninvånarna, företag och föreningar i och kring de olika tätorterna. I samtal med dessa lokala utvecklingsgrupper har möjlighet givits till att framföra ett prioriterat önskemål för cykelåtgärd i den tätort respektive lokal utvecklingsgrupp representerar. Dessa förslag till cykelåtgärder presenteras nedan.

Vid dialog med representanter för Väckelsång framkom önskemålet om att på ett säkert sätt kunna korsa väg 27 vid Kvarnamåla, något som även kommit in tidigare i form av ett medborgarförslag. Detta åtgärdsförslag menar Väckelsångs representanter skulle möjliggöra en bättre koppling till byarna väster om väg 27 samt möjligheter till längre rekreationella cykelturer mot sjön Hyllen.

I Linneryd har ett önskemål om cykelförbindelse mellan Linneryd och Bredebäckshult framförts. Detta skulle ge en säkrare koppling till byarna sydost om Bredebäckshult då cyklister separeras från den motorburna trafiken på väg 797 med en hastighetsbegränsning på 80 km/h. Det skulle också innebära att cyklister på ett säkrare sätt kan ta sig runt Linnerydssjön.

Likt i Väckelsång överensstämmer representanterna för Rävemålas önskemål med tidigare medborgarförslag, nämligen att den gamla järnvägsbanken mellan Älmeboda och Rävemåla ska fixas till och göras till cykelväg. Detta skulle innebära en säkrare resa för cyklister när de inte längre behöver färdas längs med väg 122. Hastighetsbegränsningen på denna väg är 80 km/h och trafikeras av tunga fordon.

Det önskemål som framkommit i Konga är en cykelbana genom samhället från Konga allhus fram till där cykelvägen går mot Tingsryd på den gamla järnvägsbanken. Detta önskemål är något som redan finns med i planeringen hos Trafikverket, som är väghållare på sträckan, och utförandet är planerat till någon gång mellan 2024 och 2026.

I Tingsryd har ingen lokal utvecklingsgrupp funnits, därför har inget ytterligare önskemål hämtats in från Tingsryd. Däremot representeras Tingsryd, till skillnad från övriga tätorter där sådan inte gjorts, av den trafikutredning som gjorts för Tingsryds centrum. Från denna trafikutredning har fyra förslag hämtats, enligt tidigare beskrivning.

I Urshult önskas en tydligare skyltning av Sydostleden utanför Matöppet. Representanter för Urshult beskriver hur många idag cyklar fel vid denna plats, då skylten som visar en högersväng upplevs otydlig för cyklister som kommer in i Urshult från Tingsryd. Region Skåne är huvudman för Sydostleden och de som sköter åtgärder likt denna tillsammans med Trafikverket, på platser som denna där Trafikverket är väghållare. Detta åtgärdsförslag har därför skickats till Region Skåne samt Trafikverket för vidare behandling.

Även i Ryd önskas åtgärder kopplat till Sydostleden med Trafikverket som väghållare. Åtgärdsförslaget har därför skickats vidare till Region Skåne för behandling tillsammans med

Trafikverket. Här handlar det om en upplevd otrygg passage av bilväg där Sydostleden korsar väg 126 i höjd med Norraryd.

Kommunala funktions- och anhörigrådet

Cykelplanens representant för funktionshindrade är Kommunala funktions- och anhörigrådet. I dialog med dem har en del allmänna synpunkter på cykelinfrastrukturen framkommit. Dessa synpunkter bör i största möjliga mån finnas med i planeringen av ny cykelinfrastruktur samt vid underhållsarbete av befintlig cykelinfrastruktur för att öka tillgängligheten för alla kommunens invånare.

En synpunkt som framkommit gäller en önskan om arbete för att öka cyklisters efterlevnad av placering vid cykling på separerade (med linje) gång- och cykelbanor. Att cyklister här placerar sig på den del som är avsedd för gångtrafikanter kan innebära svårigheter för en person med synskada som befinner sig på delen och inte ser cykeln komma och inte heller förväntar sig det på grund av separeringen. Ett sätt att påminna cyklister om rätt placering är genom mer frekvent återkommande målningar i gatan som visar vilken del av den separerade gång- och cykelbanan som är avsedd för cyklister respektive gångtrafikanter. Ett annat sätt är att använda olika material eller strukturer i beläggningsen för att tydliggöra separeringen av de två delarna.

Vidare bör bredd och längd på olika typer av transportmedel som kategoriseras under cykel, finnas i åtanke vid utveckling och underhåll av cykelinfrastrukturen. Ett sådant transportmedel är parcyklar, som används av bland annat kommunens LSS-boenden. Den typ av parcykel som just nu finns inom kommunens verksamhet har mått på strax under 1,20 meter i bredd och 2 meter i längd. En annan synpunkt som framkommit i dialog med Kommunala funktions- och anhörigrådet gäller just att det på vissa ställen kan vara trångt att komma fram, exempelvis vid bommar där det blir trångt att svänga runt. Detta avhjälpas genom att ha övan mått i åtanke vid fortsatt utveckling av vårt kommunala cykelnät.

4.3 Prioriteringslistor

4.3.1 Prioriteringslista 1

Prioriteringslista 1 baseras på lägst kostnad/poäng och beskriver vilket förslag som är mest kostnadseffektivt. Mindre åtgärder i tätort hamnar som synes i toppen då de är relativt billiga och samtidigt har flest potentiella användare.

Prio	Åtgärd	Längd (m)	Väghållare	Kostnad (tkr)*	Poäng	Kronor/poäng
1	Tingsryd objekt nr 4 - Dackeg.	90	Kommunal	180	6 p	30 000 kr/p
2	Tingsryd objekt nr 3 - Dackeg.	120	Kommunal	250	6 p	41 667 kr/p
3	Tingsryd objekt nr 1 - Hantverksg.	138	Kommunal	280	6,25 p	44 800 kr/p
4	Idekullav. – Solängen, Ryd	100	Kommunal	279	5,6 p	49 821 kr/p
5	Tingsryd objekt nr 9 - Korpalycke	300	Kommunal	340	5,2 p	65 385 kr/p
6	Tingsryd objekt nr 5 - S. Smedjeg. /V. Parkg.	-	Kommunal	800	6,65 p	120 301 kr/p
7	Gamla vägen, Väckelsång	-	Statlig	750	5,6 p	133 929 kr/p
8	Tingsryd objekt nr 2 - Lokg. /Dackeg.	410	Statlig/Kommunal	850	6,25 p	136 000 kr/p
9	Ryd objekt nr 3 - Brunnsg. /Smedjeg.	1 310	Kommunal	1 100	5,45 p	201 835 kr/p
10	Ryd objekt nr 4 - Storg.	1 400	Statlig	1 200	5,9 p	203 390 kr/p
11	Ygden - Växthustippen	510	Enskild/Statlig	1 500	7,2 p	208 333 kr/p
12	Rävemåla - Älmeboda	2 970	-	900	4,25 p	211 765 kr/p
13	Mårslycke belysning bef. GC-väg	900	Kommunal/Enskild	1 360	6,4 p	212 500 kr/p
14	Tingsryd - Elsemåla	720	Statlig	2 160	7,4 p	291 892 kr/p
15	Överfart väg 27, Kvarnamåla	220	Statlig	1 000	3,35 p	298 507 kr/p
16	Ryd objekt nr 2 - Stamv.	370	Kommunal	1 100	2 p	550 000 kr/p
17	Linneryd - Korrö	1 630	Statlig	4 900	6,2 p	790 323 kr/p
18	Linneryd - Bredebäckshult	1 850	Statlig	5 550	6,05 p	917 355 kr/p
19	Tingsryd - Elsemåla - Djuramåla	3 365	Statlig	10 010	4,25 p	2 355 294 kr/p
20	Tingsryd - Konga	8 400	Kommunal	7 560	3,2 p	2 362 500 kr/p
21	Mårslycke GC-tunnel	-	Statlig	16 600	6,8 p	2 441 176 kr/p
22	Mårslycke GC-väg	1 800	Statlig	10 636	4,1 p	2 594 146 kr/p
23	Ryd objekt nr 1 - Idekullabron	225	Statlig	20 000	6,2 p	3 225 806 kr/p

*Kostnad baseras på grov kostnadskalkyl, se Bilaga 1

4.3.2 Prioriteringslista 2

Prioriteringslista 2 baseras på högst antal poäng utan att ta hänsyn till kostnaden för att utföra åtgärden. Syftet med denna lista är att lyfta fram de åtgärder som innebär störst samhällsnytta men som eventuellt är större åtgärder och därför får en högre kostnad/poäng. Möjligheten till extern (med)finansiering i flera av åtgärdsförslagen ska dock vägas in, och därför bidrar denna prioriteringslista 2 till att beslutsfattare får ännu ett perspektiv på hur man kan prioritera.

Prio	Åtgärd	Längd (m)	Väghållare	Kostnad (tkr)*	Poäng
1	Tingsryd - Elsemåla	720	Statlig	2 160	7,4 p
2	Ygden - Växthustippen	510	Enskild/Statlig	1 500	7,2 p
3	Mårslycke GC-tunnel	-	Statlig	16 600	6,8 p
4	Tingsryd objekt nr 5 - S. Smedjeg. /V. Parkg.	-	Kommunal	800	6,65 p
5	Mårslycke belysning bef. GC-väg	900	Kommunal/Enskild	1 360	6,4 p
6	Tingsryd objekt nr 1 - Hantverksg.	138	Kommunal	280	6,25 p
6	Tingsryd objekt nr 2 - Lokg. /Dackeg.	410	Statlig/Kommunal	850	6,25 p
8	Ryd objekt nr 1 - Idekullabron	225	Statlig	20 000	6,2 p
8	Linneryd - Korrö	1 630	Statlig	4 900	6,2 p
10	Linneryd - Bredebäckshult	1 850	Statlig	5 550	6,05 p
11	Tingsryd objekt nr 3 - Dackeg.	120	Kommunal	250	6 p
11	Tingsryd objekt nr 4 - Dackeg.	90	Kommunal	180	6 p
13	Ryd objekt nr 4 - Storg.	1 400	Statlig	1 200	5,9 p
14	Gamla vägen, Väckelsång	-	Statlig	750	5,6 p
14	Idekullav. – Solängen, Ryd	100	Kommunal	279	5,6 p
16	Ryd objekt nr 3 - Brunnsg. /Smedjeg.	1 310	Kommunal	1 100	5,45 p
17	Tingsryd objekt nr 9 - Korpalycke	300	Kommunal	340	5,2 p
18	Tingsryd - Elsemåla - Djuramåla	3 365	Statlig	10 010	4,25 p
18	Rävemåla - Älmeboda	2 970	-	900	4,25 p
19	Mårslycke GC-väg	1 800	Statlig	10 636	4,1 p
20	Överfart väg 27, Kvarnamåla	220	Statlig	1 000	3,35 p
21	Tingsryd - Konga	8 400	Kommunal	7 560	3,2 p
22	Ryd objekt nr 2 - Stamv.	370	Kommunal	1 100	2 p

*Kostnad baseras på grov kostnads kalkyl, se Bilaga 1

4.4 Skötsel- och underhållsplan

Vad gäller skötselnivån för våra åtaganden inom cykelvägnätet har arbetet med denna cykelplan inte stött på några större problem eller behov, som skulle kunna ligga till grund för större förändringar i hur detta arbete utförs. Det som har uppdragats är dock att målade linjer och symboler i gatan, t.ex. en cykel för cykelfält och en person för gångfält bör målas om där dessa finns eller har funnits. I vissa fall kan även komplettering med fler sådana symboler vara motiverad för att uppnå en större tydlighet. En liknande detalj som framkommit är vikten av skyltning längs med uttalade cykelvägar och att dessa löpande inventeras, kompletteras och byts ut när så behövs.

Vad gäller underhållsarbete, alltså större åtgärder som behöver göras vid enstaka tillfällen för att bibehålla nuvarande standard, finns det ett behov av budgeterade medel för att dessa ska bli gjorda. Det underhållsbehov som arbetet med denna cykelplan uppdragat gäller först och främst våra banvallar där det ännu är grus/stenmjöl som underlag.

Hyvling samt arbete att fördela stenmjöl med egen bil/maskiner ryms inom budget för skötsel av gator. Hyra av vält samt materialkostnad i form av stenmjöl ryms inte inom budget för skötsel och skulle tillkomma enligt nedan för en tydlig ambition att bibehålla en god standard på dessa cykelvägar. En uppskattning av dessa båda kostnader är hyra av vält som klarar ca 4 km/dag, 1000 kr/dag. Stenmjöl kostar ca. 15 kr/meter.

	Längd (m)	Kostnad (kr)	Uppskattat underhållsbehov (år)
Tingsryd - Konga	8 400	126 000	2024
Banvallsleden kommungräns Alvesta - Toftåsa	4 000	60 000	2025
Kvarnamåla - Urshult	9 400	141 000	2026

Vad gäller underhållsintervall för ovan sträckor är en uppskattning att detta arbete behöver göras någon gång vart 5e-10e år för att bibehålla god status för både rekreations- och pendlingscykling. En utvärdering av sträckornas status bör därför göras på nytt inför nästa aktualisering av denna cykelplan för att fastställa det efterföljande underhållsbehovet.

4.5 Kommunikation kring cykling i Tingsryds kommun

Med målet om ökade cyklingsvanor bland kommunens invånare, kommer ett cykelfrämjande informationsarbete att startas upp. Detta ska ske i form av exempelvis information kring varje cykelåtgärd när de utförts och inspirationsskapande genom goda lokala exempel gällande cyklingsvanor. Det cykelfrämjande informationsarbetet ska ske dynamiskt med cykelinfrastrukturens utveckling.

Nya cykelvägar skyltas med påbudsmärken och i de fall en cykelväg förbinder två tätorter med varandra ska avståndsskyltning finnas till respektive tätort. Sådan avståndsskyltning ska även finnas för alla befintliga cykelvägar mellan tätorter.

Av kommunens tio egna rekreationella cykelslingor är fyra skyltade idag. Någon ytterligare skyltning av cykelslingorna planeras inte ske. Tanken är istället att förfina Tingsryds guide i Naturkartan, som nyligen tagits fram. De tio cykelslingorna samt övriga turismcykelleder finns nu inlagda i Naturkartan och i denna digitala friluftsguide kan lederna och slingorna visas antingen via deras hemsida eller via en mobilapp. Genom att förfina den information som finns i guiden kopplat till cykling är förhoppningen att användarna ska få en mer lättillgänglig, kvalitativ information. En insats görs även för den befintliga cykelbroschyren ”Cykla och vandra i Tingsryds kommun” i form av genomgång av information och layout, och därefter nytryck inför 2023.

5. Cykelplanens genomförande

Denna cykelplan ska fungera som ett beslutsunderlag inför investering i förbättrande cykelåtgärder, samt styra på vilket sätt Tingsryds kommun arbetar med cykelfrämjande åtgärder från och med planens antagande.

Denna cykelplan bör aktualiseras inför varje ny mandatperiod. Det innebär främst fokus på att uppdatera prioriteringslistorna genom att ta bort åtgärder som har genomförts, samt analysera och tillföra nya förslag som inkommit via uppdatering av referensobjekten.

Vad gäller uppdatering av referensobjekten föreslår denna cykelplan att fokus bör ligga på trafikutredningar likt den som gjorts för Tingsryds centrum, och som använts som referens i framtagandet av denna plan. Förslaget är att trafikutredningar tas fram även för övriga tätorter i de fall Tingsrydsförslag eller skolorna antyder att ett behov av detta finns.

6. Bilagor

Bilaga 1: Översiktlig projektering av GC-vägar inom Tingsryds kommun

Bilaga 2: Bedömningsunderlag för åtgärdsförslag i Tingsryds kommuns Cykelplan

Bilaga 3: Kritik på teknik