

Cykelplan



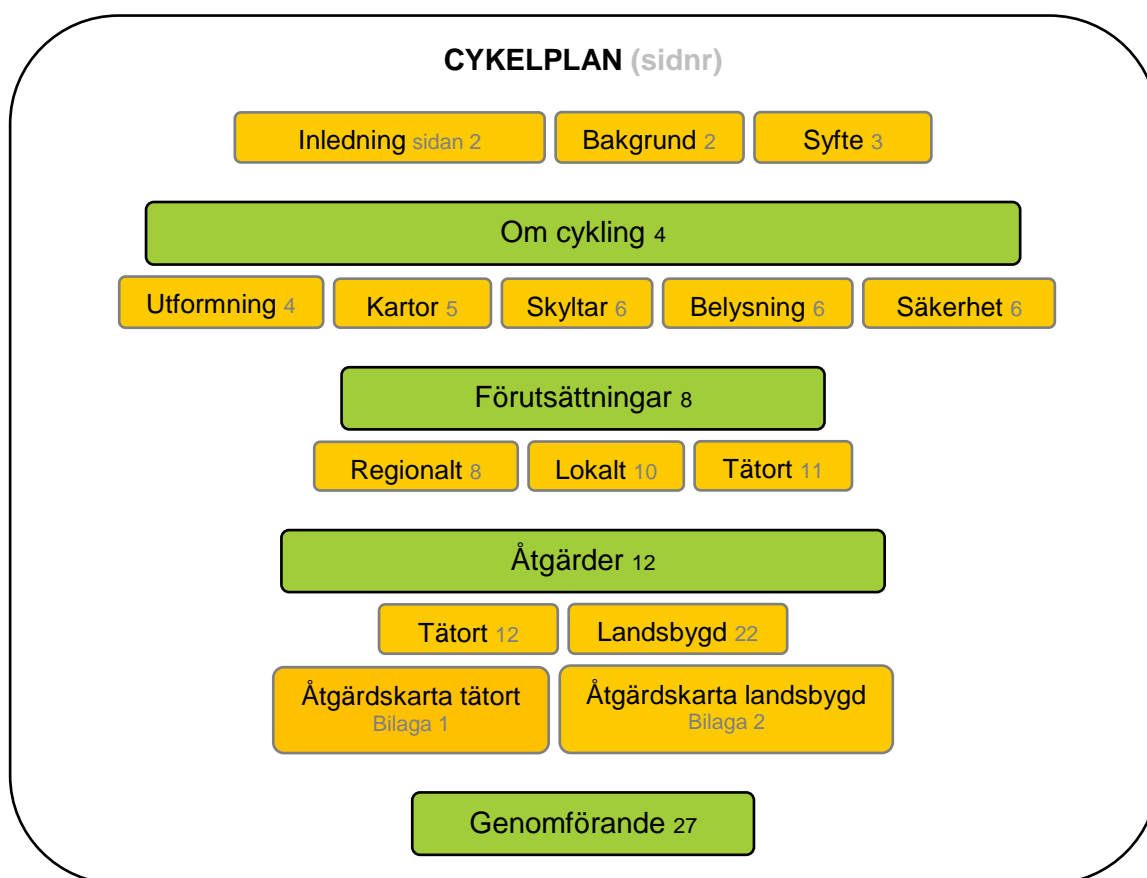
Antagen av kommunfullmäktige
2014-04-28 § 52



Cykelplan för Svalövs kommun

Sammanfattning

Svalövs kommun vill främja cykling och föreslår i denna cykelplan åtgärder som kan tas för att förbättra cykelnätet i Svalöv och stimulera cykling bland kommuninvånare. Planen lyfter fram ett antal förbättringar i tätorter och på landsbygd samt anger vilken prioritering de bör ha.



Författare

Jacob Levallius, GIS & Planeringsingenjör
Charlotte Lundberg, Klimat & Energirådgivare
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ansvarigt utskott

Samhällsbyggnadsutskottet (SBU)

Inledning

Cykeln är oöverträffad som lokalt färdmedel. Den är snabb och smidig, kräver liten plats och är väldigt bra sett ur ett miljöperspektiv. Dessutom är cykeln hälsofrämjande och den kan användas av de flesta. Hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer och allt fler upptäcker hur överlägsen cykeln är på dessa korta sträckor. Cykeln har blivit synonymt med bra boendemiljö och hög livskvalitet.

Svalövs kommun har i flera planer satt upp mål som relaterar till miljö eller direkt till cykling. Därför har det beslutats om att ta fram en cykelplan. I planen föreslås också åtgärder för gångtrafik eftersom dessa båda ofta går hand i hand.

Svalövs kommun är ytmässigt en stor landsbygdskommun, men har än dock möjlighet att utvecklas till en cykelkommun. Avståndet mellan tätorterna är inte för långt för cykling men vissa sträckor är smala och hårt belastade med tung trafik. Det krävs därför vissa åtgärder för att utveckla sammanhängande stråk för säker cykling.

Bakgrund

1995 gjordes en utredning om var det finns behov av cykelvägar/cykelfält i Svalövs kommun. Resultatet blev ett dokument med prissatta investeringar och en prioriteringslista. Några av dessa är genomförda, t ex Svalöv – Teckomatorp samt Svalöv – Torrlösa.

2010 genomfördes en medborgardialog i kommunens samtliga 6 tätorter. Invånarnas synpunkter har använts som underlag för arbetet med denna cykelplan.

I Svalövs Miljömål 2009 anges att en ny cykelplan tas fram och antas senast år 2013.

I kommunens Strategi och handlingsplan för energieffektivisering 2012 ska kommunen främja cykling som ett led för att uppnå de europeiska energimålen 20-20-20. Dessa innebär 20% mindre koldioxidutsläpp, 20% andel förnyelsebar energi samt 20% energieffektivisering till år 2020.

I betänkandet (SOU.2012:70) till cykelutredningen är syftet att "åstadkomma ökad tillgänglighet och framkomlighet samt ökad säkerhet och trygghet för cyklister för att öka cyklingen. Cyklingen måste, för att uppnå detta, ses som ett eget likvärdigt transportsätt inom trafikslaget väg, men liksom övriga transportsätt hanteras utifrån sina egna förutsättningar".

I regeringens proposition Moderna transporter (2012) anges att andelen resor med cykel ska öka.

Syfte

Förbättra tillgänglighet

En person som ska ta sig från A till B kan stå inför många val som beror på avstånd, väder, snö, beläggning och inte minst hur cykelnätet ser ut. För att cykeln ska bli ett naturligt val kan tillgängligheten förbättras med nya cykelvägar och tydligt skyltade cykelstråk.

Sammanhängande cykelvägar är viktiga.

Förbättra säkerhet för cykling

Cykelvägar korsar oftast vägar, där säkerheten kan variera. Cykelfält längs med vägar kan förbättras och belysning på farliga korsningar kan minska risken för olyckor. Cykeln ska inte väljas bort av säkerhetsskäl.

Förbättra folkhälsa

En studie i Danmark visar att risken för förtida dödsfall minskar med 28 % om man cyklar 18 minuter per dag. Cykling till jobbet och i jobbet är ett sätt att få bättre kondition.

Främja fritidscyklning och cykelturism

Landskapet i Svalövs kommun är omväxlande med slättbygd, risbygd och skogsbygd. Det finns många småvägar som inbjuder till cykling för både natur- och kulturupplevelser.

Informera om cyklingens alla fördelar så att fler människor börjar cykla

Minska utsläpp av föroreningar och buller genom minskad bilism

Cykling har en minimal miljöpåverkan. Om bilresor byts mot cykling minskar utsläppen av koldioxid, andra luftföroreningar och buller. För att klara kraven på ett miljöanpassat transportsystem måste infrastrukturen för gång och cykelvägar göras säkrare både i tätorter och mellan tätorter.

Främja proportionerlig fördelning av resurser

Cykeln är ett kostnadseffektivt transportmedel. Cykling står för 10 % av våra transporter men får i dagsläget bara 1 % av den nationella budgeten för infrastruktur. Cykelvägar kostar mindre än bilvägar per km och varje resa som kan flyttas från bil till cykel är både en miljövinst och en ren ekonomisk besparing. Kostanden för cykling är ca 5 kr / 5 km och för bil är 20 kr / 5 km. Läs mer på sidan 7.

Om cykling

Varför vi cyklar

Behovet av transport kan delas in i tre kategorier: pendling, ärenden samt rekreation. Kategorierna har olika behov och krav. Samtliga kan på ett eller annat sätt lösas med cykling i kombination med kollektivtrafik. Under senare år har antalet elcyklar ökat. Den assisterar med ett el-laddat batteri där det finns behov.

Pendling

Ärenden

Rekreation

Pendling ställer krav på cykelmöjligheter mellan tätorter samt till och från skolor, tågstationer, busshållplatser och arbetsplatser.

Ärenden ställer krav på möjligheter till cykling till och från centrum med service. Detta omfattar även cykling till och från närmsta tätort.

Rekreation ställer krav på möjligheter till bra cykelturer nära tätorten, cykling till och från naturområden samt i viss mån cykling till tågstationer för upplevelser längre bort. Hit hör även tillgängligheten till Söderåsen från omkringliggande kommuner. Till rekreation räknas även cykelsport – en stor och växande hobby – samt cykling som medel för god hälsa.

Utförning

Gång- och cykelvägar kan finnas i ett antal olika utföranden. De beskrivs nedan och mer information kan hittas i GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting, 2010).

Gångbana

Till gruppen hör samtliga smala trottoarer. I tätorten bör trottoar finnas på båda sidor gatan. Bostadskvarter utan genomfartstrafik har ingen gångbana.

Gågata

Ovanligt i Svalövs kommun, men inkluderar torg och andra platser där biltrafik och även ibland cykel inte är tillåtet.

Gångfartsområde

Syftet med ett gångfartsområde är att vägar i bostadsområden ska kunna användas för vistelse och lek. Fordon har väjningsplikt mot fotgängare och får inte köra snabbare än gångfart.

Gång- och cykelbana

Dessa är antingen gemensamma eller uppdelade mellan fotgängare och cyklister. Bredden är också beroende av om de är enkelriktade cykelvägar och om det finns på båda sidor av gatan. Normalt ingår fristående cykelvägar inom detta begrepp, men vi väljer att använda det som en egen klass eftersom ordet bana lätt associeras med att ligga längs med en väg.

Cykelväg

Anger fristående cykelväg som går parallellt med väg eller är helt avskild, t ex inne i ett bostadsområde. Exempel är cykelvägen Svalöv-Teckomatorp.

Cykelfält

Breda vägar kan ha ett separat fält för cykel som är avskilt med olika linjetyper eller med kantsten eller andra avskiljare. Exempel är vägen Svalöv-Torrlösa.

Cykelfartsgata

Form som är förekommer i Europa och är på försök i Sverige. Biltrafik underordnas cykeltrafik i max 20 km/h. Lämpar sig när det finns stor cykeltrafik. Denna form väntas framförallt dyka upp i städer.

Cykling i blandtrafik eller cykelfält

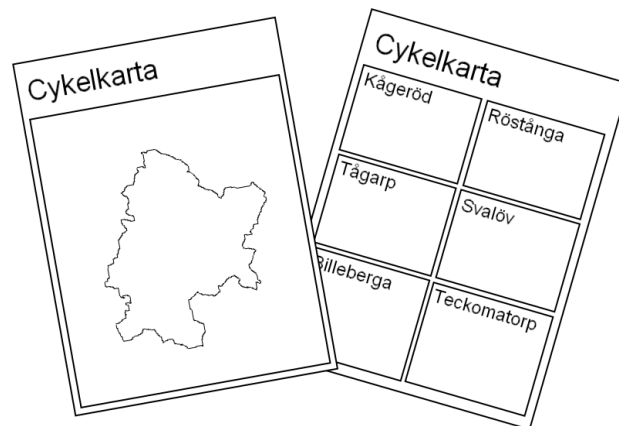
På många vägar är det vanligt med cykling vid sidan om biltrafik, vilket innebär en säkerhetsrisk. Vägkanten är den del av vägbanan som tidigast visar tecken på slitage med asfalt som lossnar eller spricker. Vägkanten ligger lägre, vilket innebär att regnvatten samlas där. Grus – speciellt i samband med vinterväghållning – samlas i vägkanten och påverkar cyklingen. Dessa problem är oftast störst när det finns en kant som samlar upp vatten och grus. Brunnar med galler är ofta placerade i vägkant, vilket bidrar till det ojämna underlaget. Under snöperioder plogas vägar så att vägkanten inte blir farbar och cyklister tvingas längre ut i vägen. Om det finns parkeringsfickor vid sidan om vägen riskerar cyklisten att en bildörr öppnas framför dem. Alla dessa faktorer påverkar tillgänglighet och säkerhet. En uppväggande faktor är att cykelfält visat sig vara säkrare än cykelbanor i korsningar. Med genomtänkta lösningar kan säkerheten för dessa vid korsningar ökas. Val mellan cykelfält eller cykelbana bör övervägas noga.

Kartor

Information om lämpliga cykelvägar ska finnas på en karta, både inom tätorterna och på en kommunöversikt. Kommunen kommer att producera en tryckt cykelkarta som ska delas ut gratis. Kartan ska även finnas tillgänglig på kommunens hemsida som nerladdningsbar fil och om möjligt även på en interaktiv kommunkarta öppen för allmänheten. På cykelkartan ska avstånd och viktiga målpunkter finnas med. Dessutom kan tätorternas höjd över havet vara angiven.

Det ska också finnas separata kartor över cykelrutter där sevärdheter beskrivs.

Förslag till platser där cykelkartan i tryckt format ska vara tillgänglig: kommunhuset, samtliga bibliotek, turistbyrå i Röstånga samt vandrarhem. Den ska kunna beställas via hemsidan.



Till denna cykelplan finns särskilda åtgärdskartor som bilagor. De används inte som cykelkartor.

Skyltning

Skyltar behövs för att underlätta för cyklister. Cykelskyltar finns i ett antal olika utföranden beroende på målpunkt och skyltens lokalisering, samt om det är cykling inne i tätorten eller en rekreativ rutt. I Svalövs tätorter är avstånden generellt korta. Skyltar som anger avlägsnare målpunkter bör ange avstånd. Ett sätt att underlätta för cyklisten är att ange ungefärlig tid det tar att cykla till en målpunkt. Denna information kan även bidra till att främja cykling. Svalövs kommun har idag sparsam skyltning av cykelvägar. Detta är tänkt att förbättras med åtgärder som föreslås i denna plan.

Säkerhet, trygghet

För att en cykelväg ska upplevas som trygg och säker finns en del krav. Korsningar med vägar ska utformas så att cyklister och fotgängare känner sig trygga. Det handlar bland annat om sikt, belysning, placering av övergångsställen och skyltad hastighet. För gång- och cykelbanor påverkar också dolda och mörka platser upplevelsen av trygghet. Detta är inte minst viktigt vid upplysta tunnlar där omgivande miljö är mörk.

Belysning

Belysning på cykelvägar skiljer sig från bilvägars belysning. Stolparna står tätare och ljuskällan ligger närmare markytan. Det är vanligt att ljusbilderna på marken inte överlappar varandra. På bilvägar är det viktigare med bra täckning så att fotgängare och cyklister upptäcks i tid. Cykelvägar som ligger längs med bilvägar har ofta delad belysning. Cykelvägar som är separerade är i regel belysta inom tätorterna. Utanför tätorterna finns inte samma behov. Det är inte heller alltid en strävan att det ska finnas belysning på alla cykelvägar – precis som det inte finns på alla bilvägar. Eftersom belysning på cykelvägar drar mindre energi än den på bilvägar kan man i vissa fall sätta upp belysning som är närvarostyrd och drivs av egna solceller. Fördelen är att kabling i marken inte behöver göras och nackdelen är att det kräver batterier som kan behöva bytas ut med tiden. Belysning kan behöva förstärkas på platser där konflikt finns med bilvägar, t ex vid övergångsställen. Det kan också behövas vid cykelparkeringar och busshållplatser. Belysning på cykelvägar bör dimras (sänkt effektstyrka) eller släckas helt nattetid när säkerhet och trygghet inte är avgörande faktorer.

Parkering

Cykelparkering ska finnas på busshållplatser, tågstationer och andra viktiga målpunkter. Det är tyvärr vanligt att cykelparkeringar underdimensioneras. Med tanke på att det ytmässigt går

många cyklar på en bil kan man lätt få ut fler cykelplatser genom att offra en bilplats. Cykelparkeringar får inte placeras för långt ifrån målet. Till skillnad från bilar kan en cykel ställas nästan var som helst, varför det är viktigt att planera parkeringen rätt så att den används fullt ut. Det kan behövas på flera platser runt en målpunkt beroende på var cyklisten kommer ifrån. På en del av platserna ska det gå att låsa fast cykeln i ramen.

Cykeln i jämförelse

Motivering till cykel görs ofta med att jämförelser med att köra bil. Det är många faktorer som spelar in vid valet av färdmedel. På kortare sträckor vinner man både tid, miljö och ekonomi genom att välja cykeln. Lunds kommun har en resejämförare som är framtagen tillsammans med några samarbetspartners, däribland Skånetrafiken. Den jämför tid, kostnad och miljöpåverkan mellan resa till fots, cykel, bil eller kollektivtrafik. Så här ser t ex resultatet ut för Svalöv – Kågeröd, med viss kompletterad information:

	Gång	Cykel	Bil	Buss	
Tid	02:02	00:30	00:13	00:13	h:m
Längd	10,2	10,2	10,2	10,1	km
Kostnad/resa	0	9,9	40,8	14,5	kr
Kostnad/år	0	4356	17952	6380	kr
Utsläpp	0	0	2,1	0,5	kg CO ₂
Utsläpp/år	0	0	924	220	kg CO ₂
Energi/resa	714	340	6744	1686	kcal
Energi/resa	0,8	0,4	7,8	2,0	kWh

Förutsättningar

Förutsättningarna för cykling studeras i olika perspektiv. Det som studeras är:

- *Regionalt perspektiv – långa avstånd; rekreation och turism*
- *Lokalt perspektiv – landsbygd och mellan tätorter; arbetspendling, skola, fritid och service*
- *Tätortsperspektiv – inom tätorten; arbetspendling, skola, fritid och service*

Regionalt perspektiv

Det regionala perspektivet tittar på stora avstånd på upp till 5 mil och fokus blir på rekreation och turism. Detta är starkt knutet till naturområden och gröna stråk där upplevelsen är det viktiga. Söderåsen, inte minst Nationalparken, utgör ett populärt resmål.

Strukturplan för Skåne nordväst

De elva kommunerna i Skåne nordväst har tillsammans arbetat fram en strukturplan som fokuserar på fyra områden: infrastruktur, boende, grönstruktur samt arbete och verksamheter. Planens syfte är bättre översiktlig planering. Det behövs då kommunal planering ligger på lokal nivå och resor och rörelsemönster ofta sträcker sig längre. Cykling lyfts framförallt inom grönstruktur som viktig för tillgängligheten till regionala naturområden. Söderåsen är ett viktigt grönområde för nordvästra Skåne.

Skånes grönstrukturprogram

Vägar och trafik utgör ett hot mot biologisk mångfald och därför blir cykling ett viktigt alternativ för att skapa tillgänglighet med minimal påverkan. Skånes grönstrukturprogram (Region Skåne, 2012) har identifierat befintliga stråk och stråk som har utvecklingsmöjligheter. Programmet beskriver funktioner såsom rekreation och friluftsliv men även produktion av livsmedel, skogsprodukter, energi och vattenrening samt inte minst biologisk mångfald. Precis som tätorter behöver grönområden infrastruktur för att kunna upprätthålla sina funktioner, vilka är av stor samhällsekonomisk betydelse. Grönstrukturen kommer att studeras vidare i kommunens kommande naturvårdsprogram.

I programmet visas hur viktig Söderåsen är i nordvästra Skåne. Det framgår också att Söderåsen saknar tydliga stråk mot kusten och att nya strategiska stråk kan skapas i Svalövs kommun till Råådalen, Saxån-Braån vid Svalöv-Teckomatorp via Duveke samt mot Trolleholm och Ringsjöarna. En koppling görs även i Rååns förlängning till Braån vid Teckomatorp. Saxån, Braån, Vege å och Rønne å pekas ut som befintliga stråk.

Cykelplan för Skåne

2013 tog Region Skåne fram både en cykelvägsplan. Som underlag till cykelplanen har Svalöv – Kågeröd, Röstånga – Billinge, Teckomatorp – Norrvidinge och Teckomatorp – Marieholm föreslagits men i planen prioriteras endast den senare till Marieholm. Cykelplanen ingår även som en del i den regionala transportinfrastrukturplanen 2014 – 2025.

Söderåsen

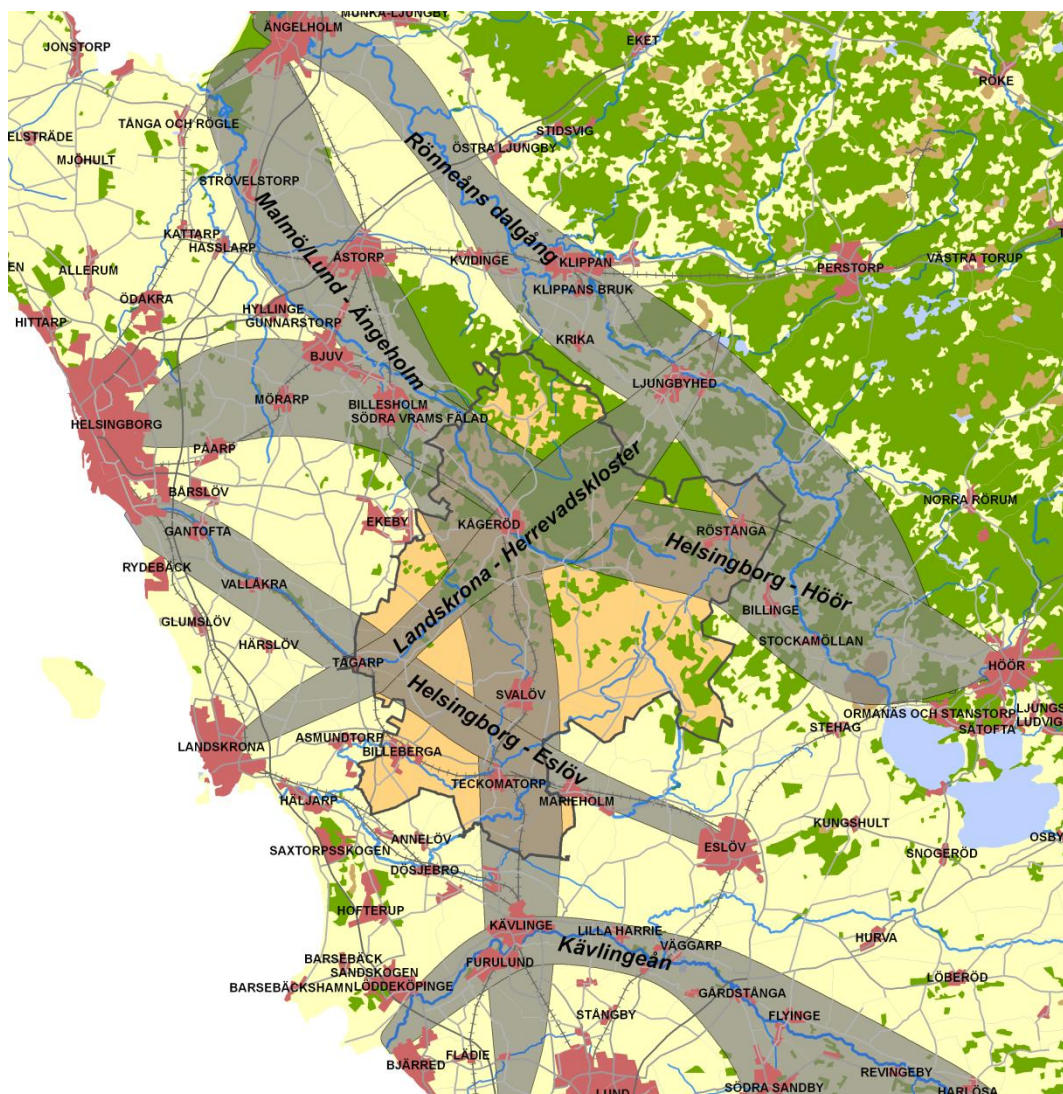
I ett regionalt perspektiv hamnar Söderåsen och dess tillgänglighet med cykel från storstäderna också i fokus. Närmast ligger Helsingborg och Landskrona men även för Ängelholm, Lund, Malmö och Köpenhamn är Söderåsen inom räckhåll. Idag kan man ta med cykeln på tåg och buss till foten av Söderåsen. Detta kommer att förbättras när persontrafik går på Söderåsbanan.

Cykelleder

Två större cykelleder går genom Svalövs kommun. Sverigeleden går i öst-västlig riktning och Tycho-Braheleden går från Herrevadskloster till Ven via bland annat Knutstorp och Sireköpinge. Ingen av dessa leder har i dagsläget någon större cykeltrafik. Region Skåne och Trafikverket arbetar tillsammans under 2012 och 2013 med en regional cykelplan. I denna kommer det bl.a. att lyftas fram sträckor där det finns behov av cykelvägar utmed befintliga leder.

Regionala stråk

Med de underlag och kunskap som finns kan större regionala stråk identifieras. I dessa kan förutsättningarna för cykling förbättras på många sätt. Identifiering av stråk syftar till att visa hur enskilda orter, grönområden och kommunikationsstråk är sammankopplade i ett större perspektiv och därmed vilken roll en plats eller länk spelar i ett större sammanhang.



Stråk i ett regionalt perspektiv. Järnvägar och vattendrag visas. Fem stråk kan identifieras: 1) Ängelholm & Bjärehalvön till Lund & Malmö, 2) Landskrona till Herrevadskloster, 3) Helsingborg till Höör, 4) Helsingborg till Eslöv samt 5) Rönneåns dalgång.

Stråket Ängelholm – Lund följer i stort järnvägen, vilken inom snar framtid väntas få persontrafik igen. Från Kågeröd till Ängelholm sammanfaller stråket med Vege å. Cykelväg finns på några sträckor, bland annat från Lund – Kävlinge, Kävlinge – Södervidinge och

Teckomatorp – Svalöv. Sträckan Svalöv – Kågeröd blir viktig för att fullfölja en nästan dedikerad cykelväg från Lund till Söderåsen.

Stråket *Landskrona/Ven – Herrevadskloster* följer Tycho-Braheleden på bilvägar. Stråket kan utvecklas vidare mot Hässleholm.

Stråket *Helsingborg/Helsingör – Höör* går i öst-västlig riktning och passerar Söderåsen. Befintlig cykelväg finns bland annat på sträckan Billinge – Stockamöllan. Viktiga sträckor som saknas är Billinge – Röstånga och Stehag – Stockamöllan i Eslövs kommun.

Stråket *Helsingborg – Eslöv* följer Rååns dalgång och fortsätter i Saxån. Båda dessa vattendrag utgör viktiga grönstråk med bra förutsättningar för rekreation.

Stråket *Rönneåns dalgång* sträcker sig från Höör till Ängelholm och passerar på norra sidan om Söderåsen. Stråket ligger i strax utanför kommunen och kallas Skånes nordvästpassage.

Lokalt perspektiv

Det lokala perspektivet avser avstånd upp till 1 mil. Utöver rekreation tillkommer arbetspendling. Fokus ligger på resor mellan tätorter eller till tätorter från landsbygden för framförallt transport, skola, fritid och service. Avstånden mellan tätorter i kommunen varierar från 5 till 15 km. Kommunen har anlagt en cykelväg mellan Svalöv och Teckomatorp som är viktig för bl.a. arbetspendlare som kommer med tåg till Teckomatorp. Sträckan Torrlösa – Svalöv är en annan cykelväg som i det lokala perspektivet fyller en viktig funktion. Sträckor som saknar cykelväg är t ex Källstorp – Svalöv och Ask- Röstånga. I Röstånga finns en cykelväg mot Skärålid och den har stor betydelse för rekreation.

Rekreativa rutter

Runt kommunens tätorter finns ett antal vägar som används för att komma till natur- och kulturmiljöer.

I Svalöv når man via grusvägar naturreservatet Bolshus-Svenstorp. Det går också att cykla till Knutstorp och Söderåsen på en mindre trafikerad väg över Rävatofta. Till Trolleholm cyklar man över Östraby och mot Sireköpinge cyklar man över Tarstad.

I Tågarp finns fina cykelstråk mot Råån, Gluggstorp, Sireköpinge och Rönneberga backar. Runt Billeberga kan du cykla på cykelväg till Asmundtorp och Häljarp. Där går kustleden mellan Landskorna och Helsingborg.

I Teckomatorp går det att cykla på kyrkstigen till Norra Skrävlinge kyrka. Det finns också mindre trafikerade vägar mot Norrvidinge och Billeberga samt en cykelväg till Svalöv.

Runt Kågeröd finns många cykelrutter. Söderåsen kan upplevas från småvägar som både går längs med horsten och upp till Finnstorpdamarna och Stenestad. Till Knutstorp, Axelvold och Duveke finns vägar med lite trafik.

I Röstånga finns cykelrundor till Jällabjär, Rönneåns dalgång (Skånes nordvästpassage), Skärålid och mot Ask och Konga.

På Turistbyrån i Röstånga kan besökare hyra naturcykeln med tillhörande kartor över närliggande cykelstråk. Här finns också material kring var du kan vandra och cykla på Söderåsen.

Tätortsperspektiv

Inom tätorten finns ett annat perspektiv på cykling. Här finns stora konflikter med övrig infrastruktur och trafik och det ställer stora krav på hur cykelvägar planeras. Tågarp genomkorsas av den hårt trafikerade väg 110 mellan Hyllinge och Saxtorp och Röstånga av väg 13. Hälften av de sex större tätorterna har tågstationer med kollektivtrafik. I framtiden väntas även Svalöv och Kågeröd vara anslutna till regionens spårbundna kollektivtrafik. I det centrala perspektivet handlar cykling om resor från bostaden till skolan, tåget, bussen, arbetsplatsen eller till service. Det är svårt att styra hur den enskilde cyklisten väljer sin väg. En stor del av cyklingen sker på gator där trafiken är så liten att cykelvägar inte behövs. På en del platser – framförallt i bostadsområden – saknas trottoarer och där delas vägen av fotgängare, cyklister och bilister. Till skillnad från regionala eller lokala resor sker de inom tätorten även i mörker.

Avståndstabell

Avstånd mellan tätorter i km (kortast bilväg till och från centrumkorsning / kortast säker cykelväg). Där osäker cykelväg saknas anges endast ett mått. Osäker väg är 17, 106, 108, 109, 110. I några enstaka fall (t ex Svalöv – Teckomatorp, Billeberga – Landskrona) är cykelvägen kortare än bilvägen. Det sker i stort sett bara med dedikerad GC-väg. Fetstil markerar orter i Svalövs kommun.

	Svalöv	Teckomatorp	Billeberga	Tågarp	Kågeröd	Röstånga
Teckomatorp	6,1 / 5,6	-	-	-	-	-
Billeberga	8,1 / 12,3	7,1 / 7,1	-	-	-	-
Tågarp	11,1 / 13,3	12,7 / 15,2	7,1 / 8,2	-	-	-
Kågeröd	10,6 / -	16,7 / -	16,7 / 16,5	14,4 / 14,4	-	-
Röstånga	16,8 / -	22,2 / -	24,9 / -	27,9 / 29,0	16,1 / 16,0	-
Stenestad	17,5 / -	23,7 / -	23,7 / 24,5	21,0 / 21,8	7,0 / 7,8	19,3 / -
Ask	11,6 / -	16,8 / -	19,7 / -	22,6 / -	12,1 / -	5,3 / -
Gryttinge	7,8 / -	13,5 / -	15,9 / -	18,9 / -	13,8 / 14,2	9,5 / -
Axelvold	7,2 / -	13,4 / -	15,3 / 15,2	13,0 / 13,0	3,3 / 6,5	15,4 / 16,0
Källstorp	3,8 / -	10,0 / -	11,9 / -	13,2 / -	6,7 / -	18,9 / 18,0
Norrvidinge	10,5 / -	3,5 / 5,0	8,4 / 8,4	16,2 / 16,4	21,1 / -	22,3 / -
<i>Skäralid</i>	21,6 / 25,5	26,9 / 31,2	29,6 / -	34,2 / 33,8	20,0 / 20,8	4,8 / 5,2
<i>Marieholm</i>	8,9 / 8,1	5,6 / -	10,9 / -	16,5 / -	19,5 / -	18,1 / -
<i>Eslöv</i>	23,2 / -	16,9 / -	22,1 / -	-	30,9 / -	23,0 / -
<i>Asmundtorp</i>	12,2 / -	10,9 / 11,1	3,9 / 3,9	6,0 / -	-	-
<i>Landskrona</i>	18,6 / -	17,5 / 18,4	11,9 / 11,3	13,1 / 12,4	25,8 / -	38,4
<i>Ekeby</i>	17,5 / 18,5	20,1 / -	17,0 / 17,8	10,0 / 15,5	9,1 / 10,6	25,6 / -
<i>Billesholm</i>	20,8 / -	27,0 / -	23,8 / -	16,5 / -	10,2 / -	26,4 / -
<i>Helsingborg</i>	36,8 / -	39,3 / -	33,7 / -	25,7 / 24,4	28,1 / -	44,0 / -
<i>Klippan</i>	30,8 / -	37,0 / -	37,1 / -	34,5 / -	20,4 / 22	20,3 / 23,0
<i>Ljungbyhed</i>	24,8 / -	31,0 / -	33,0 / -	30,2 / -	16,7 / 16,7	9,4 / 9,5
<i>Billinge</i>	17,4 / -	21,7 / -	25,5 / -	28,4 / -	20,1 / -	5,6 / -

Åtgärdsbehov i tätort

Vid inventering av behov identifieras först målpunkter och hur människor tar sig från sina hem till dessa målpunkter. Här används tätortsperspektivet. Tidigare medborgardialoger och även äldre material har gett information om hur människor rör sig. De stora stråken har identifierats och besökts för att studera: upplevelse, säkerhet, tydlighet, belysning, sikt och skyltning. Cykelplanen är långsiktig och ska även anpassas efter framtida behov som t ex pågatågsstationer eller nya bostadsområden. Planen pekar ut huvudstråk vilka utgör de stråk där flest människor rör sig. Här bör kommunen lägga sina resurser. Några av dessa stråk är beroende av framtida investeringar för att fungera som en säker gång- eller cykelväg. För många av de behov som identifierats ges konkreta förslag på hur de kan tillgodoseas. Synpunkter som förs fram blir hörda men inte alltid bemötta eftersom fokus ligger på att försöka styra rörelsemönster mot de större huvudstråken där åtgärder kan gynna så många som möjligt. Eftersom rörelsemönster är svåra att styra måste sådana åtgärder ofta bestå av helt nya eller tydligare markerade cykelvägar för att locka cyklisten.

Framtida pågatåg

Om Söderåsbanan byggs ut och trafikeras av persontåg ändras förutsättningarna i Kågeröd och Svalöv. Mönster för gång- och cykeltrafik flyttas. Enligt en rapport om stationsnära lägen (Länsstyrelsen, m fl., 2010) är 600 – 1000 m gränsen för ett bekvämt gångavstånd till stationer. Rapporten hänvisar bland annat till en dansk studie där 600 m anges som en tydlig gräns. För de som cyklar är större avstånd inga problem. Både Kågeröd och Svalöv har obebyggd mark nära de planerade tågstationerna. Om denna mark bebyggs är det viktigt att planera för gång- och cykeltrafik.

Samtliga åtgärdsförslag visas i kartbilaga 1; Åtgärds-karta cykelvägar, tätort. Nedan ges en beskrivning av åtgärderna i respektive tätort, inklusive pågatågsanalyser för Kågeröd och Svalöv.

Befintlig struktur	Åtgärder	Cykelstråk	Övergångsställen	Konflikt, järnväg
- - Blandtrafik	— Ny cykelväg	■ Huvudstråk	● Cykel tillförs	✗ Obevakad
— Cykelbana	— Nytt cykelfält	■ Mindre stråk	● Nytt, gång + cykel	✗ Okänd risk
— Cykelfält	— Breddning till GC-väg		● Nytt, gång	✗ Låg risk
••••• Gångstig	••••• Upprustning		● Ny bro	Konflikt, väg
	==== Framtida möjlighet		● Ny tunnel	○ Hög risk
	==== Framtida alternativ		Hastighetsbegränsning	○ Okänd risk
	— Trafikåtgärd		◆ Befintlig	○ Låg risk
	•• Ny belysning		◆ Ny	
	■ Möjlig länk		— Grindar	

Billeberga

Prästvägen. Det fanns tidigare en obebakad övergång mellan prästgården och kyrkan.

Åtgärder: Den obebakade övergången togs bort 2013. Belysning uppförs på sträckan mellan Prästvägen och perrongen vid tågstationen. Sträckan är ett huvudstråk.



Järnvägs korsningen. Det finns begränsat med utrymme för fotgängare och cyklister som ska passera järnvägen.

Trafiken är måttlig och utgör ingen viktig trafikled.

Åtgärder: Hitta ett sätt att förbättra framkomlighet för GC från korsning till norra sidan kyrkogården. Detta blir ett huvudstråk för att komma till och från Blomområdet. Placera grindar vid korsningen med Årupsvägen så att cyklister från Blomområdet stannar upp innan passagen över vägen.



Blomområdet till stationen. Idag finns en upptrampad stig som delvis följer Braån fram till vägen mot Ågård. Denna används flitigt av de som ska till tågstationen eftersom det är kortare än den anlagda GC-vägen. Årupsvägen är osäker att gå på.

Åtgärder: Förbättra befintlig stig med grus och förläng den hela vägen fram till Stationsplan. Anlägg en bro över Braån till kommunens fastighet Billeberga 9:47. Här är det lämpligt att korsa Årupsvägen och fortsätta med en förbättrad cykelväg till stationen. Det behövs bättre skyltning mot station och mot Asmundtorp/Landskrona. Framtida lösning: Om OP maskiner kan släppa mark för en GC-väg kan den anläggas parallellt med Stationsplan rakt mot stationsparkeringen och ansluta vid befintlig GC-väg som leder till Asmundtorp. Bron över Braån bör då ligga mer västerut. Det finns lägen där inga större träd behöver tas ner.

Södervägen. Idag används vägen av fotgängare som ska ner mot busshållplatsen och skolan. Fotgängare, likväl som cyklister, bör i stället använda huvudstråket som går genom området.

Åtgärder: Förtydliga huvudstråket genom eventuell skyltning och andra åtgärder. Ta eventuellt bort belysning på Södervägen för att inte locka dit fotgängare.

Billeberga "3" och Södra Möinge. Fotgängare och cyklister får gå på stora vägen för att komma till centrum.

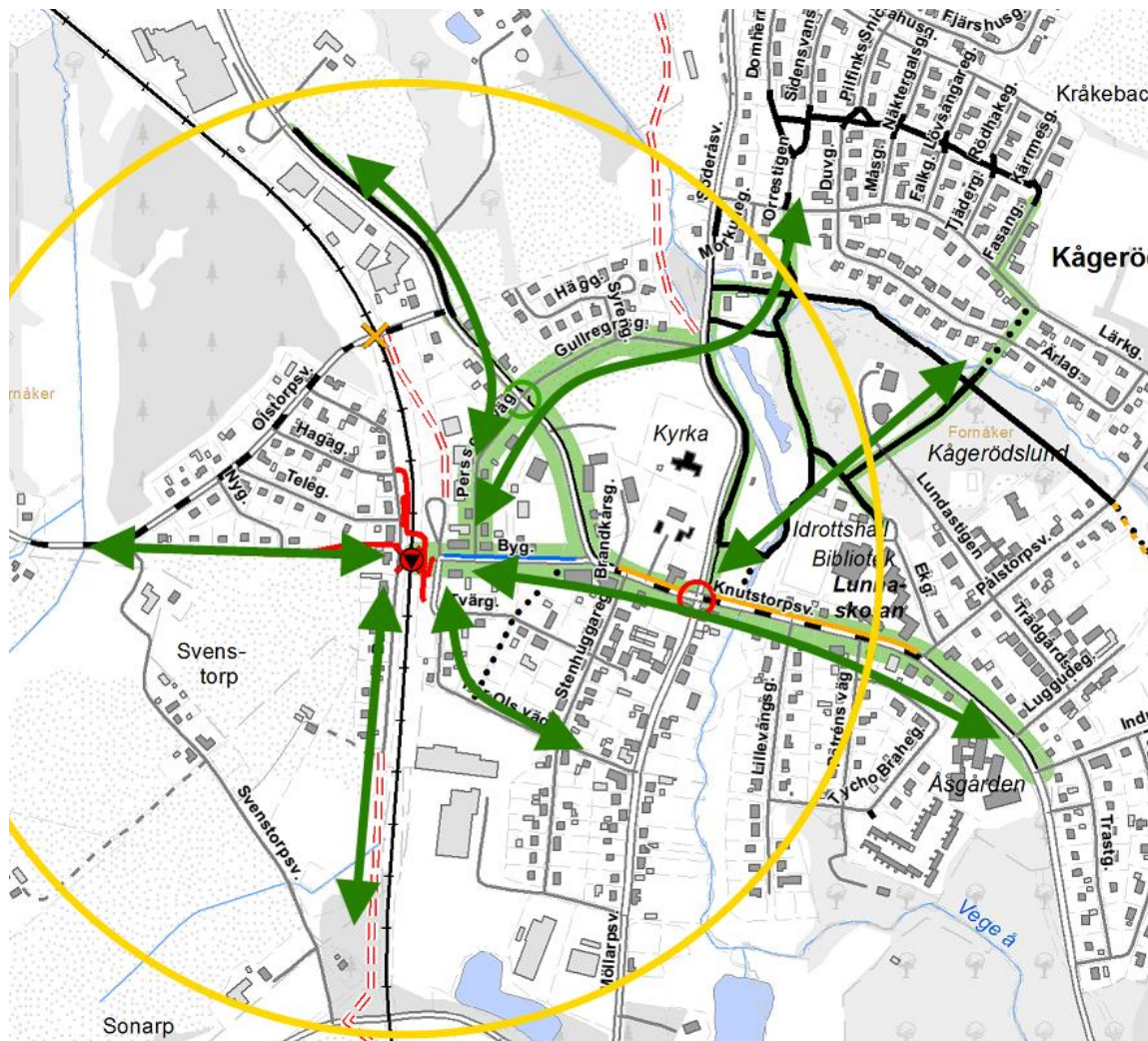
Åtgärder: Skapa GC-väg längs med Södervägens västra sida som ansluter till cykelvägen i Blomområdets södra del.

Billeshög. Vid Billeshögsskolan slutar cykelvägen som går från centrum. Det planeras för en bensinstation och servicebutik norr om detta.

Åtgärder: Förläng cykelvägen 20 m fram till Billeshögsvägen. Grindar för att bromsa cyklister från att korsa vägen för snabbt i nerförsbacken.

Kågeröd

Ny pågatågsstation har varit en utgångspunkt för Kågeröd. En analys visar cykelstråk till och från tågstation med föreslagna cykelåtgärder i färgade linjer. Planerad tunnel under järnvägen och cykelväg längs med Knutstorpsvägen är särskilt viktiga för stationen.



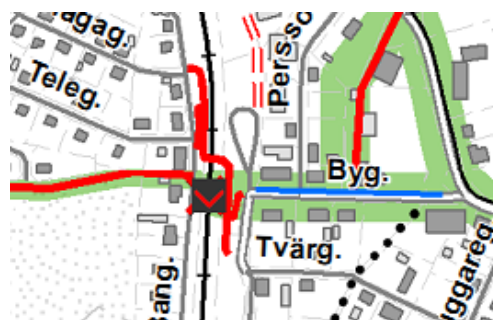
Kågeröd med föreslagna åtgärder (färgade linjer), befintliga cykelvägar (svart) och stråk till och från stationen (gröna pilar). Stor cirkel markerar område inom 600 m från planerad tågstation. Färgade cirklar markerar konflikter med väg och färgade kryss visar konflikter med järnväg. Risk anges med rött (hög), orange (okänd) och låg (grön).



Knutstorpsvägen. Cykelväg saknas på en del av det centrala stråket från centrum vid gamla tågstationen till skolan i öster. Trafikflödet är stort och består av en hel del tung trafik.
Åtgärder: Dubbelriktad GC-väg längs norra sidan av vägen från skolan i öster till Konsum i väster, ca 400 m. Cykelfält är mindre lämpligt. Det ger inte samma trygghet som en upphöjd GC-väg när tung trafik passerar. Förbättrad säkerhet vid korsningen.

Stationen. Vid järnvägen finns en obebakad övergång till bostadsområdet och idrottsplatsen i väster. Godstrafik kommer att öka från dagens 3 tåg / dygn till ca 15 tåg / dygn. Eventuellt tillkommer en ännu större del pågatågstrafik.

Åtgärder: I en ny detaljplan för stationen planeras en GC-tunnel under järnvägen. Cykelvägen kan fortsätta nästan rakt västerut söder om befintliga bostäder. GC-fält kan skapas på resterande sträcka till idrottsplatsen. Järnvägsövergången bör stängas eller förses med varningssignaler innan godstrafiken ökar.



Röstånga

Stationen. Det finns endast ett övergångsställe på den starkt trafikerade väg 13 vid vägen till Kolema och denna övergång förordas av Trafikverket. Behov av ett övergångsställe finns även där Marieholmsvägen möter väg 13 då det ligger livsmedelsaffär, bensinmack, bageri, restaurang och nationalparkens ingång. Cykelvägen till Skärålid börjar på norra sidan väg 13.

Åtgärder: Skylta för cyklister så att de följer befintligt huvudstråk. Nytt övergångsställe som ansluter till stationsbyggnaden och eventuell hastighetsbegränsningsåtgärd. På sikt skulle en tunnel vara möjlig och även lämplig, med tanke på den tunga trafiken. Tunnel kan placeras under väg 13 till höger om korsningen. I dagsläget är underlaget för litet för denna typ av åtgärd.

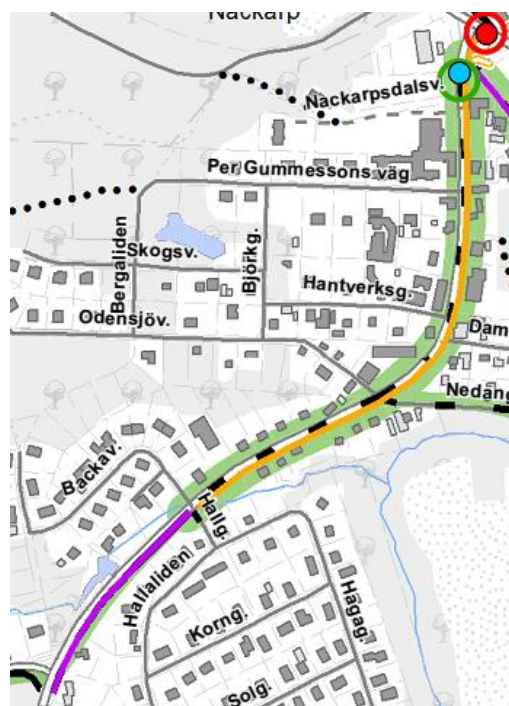


Marieholmsvägen. GC-väg finns på en del av Marieholmsvägen från söder men saknas närmare centrum. Vägen är måttligt trafikerad och ganska bred.

Åtgärder: Befintlig cykelväg separeras tydligt med skiljelinje för cykel och fotgängare. Cykelvägen tillåts fortsätta på östra sidan Marieholmsvägen ända fram till korsningen med väg 13, ca 700 m. Eventuellt måste grindar sättas vid väg 13 för att bromsa farten så att det blir en säker passage över väg 13.

Kolemavägen. Från väg 13 saknas GC-väg längs Kolemavägen. Vid backen är det väldigt smalt. Trafiken på vägen är relativt låg.

Åtgärder: Bredda befintlig trottoar till GC-väg 60+100 m. Förläng på andra sidan backen ytterligare 550 m till Kolema med cykelfält. Det bör sträcka sig fram till vägen mot Jällabjär.



Billingevägen. Gamla centrumgatan har förlorat många av sina verksamheter. Gatan förbinder livsmedelsaffären med bland annat nya konsthallen, skolan och kyrkan och har väldigt lite trafik.

Åtgärder: Ett sätt att lyfta miljön är att göra om 180 m av sträckan mellan Marieholmsvägen och Kolemavägen till gångfartsområde. Trottoarer kan tas bort och ersättas med gatsten i gatunivå. På sikt kan åtgärden förlängas hela vägen till skolan och skapa ett stråk för säkrare cykling och inbjudande miljö med marknadsmöjligheter.

Svalöv

Ny pågatågsstation har varit en utgångspunkt för de åtgärder som föreslagits. Här visas en analys av stråk till och från stationen med föreslagna åtgärder inritade. Åtgärderna längs Rönnebergsvägen/Onsjövägen är särskilt viktiga för stationen. I planerna ingår även en tunnel under spåren.

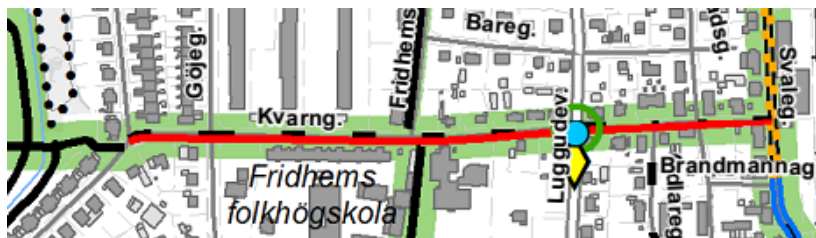


Svalöv med föreslagna åtgärder (färgade linjer), befintliga cykelvägar (svart) och stråk till och från stationen (gröna pilar). Stor cirkel markerar område inom 600 m från planerad tågstation. Färgade cirklar markerar konflikter med väg och färgade kryss visar konflikter med järnväg. Risk anges med rött (hög), orange (okänd) och låg (grön).

Svalegatan. Längs Svalegatan finns idag asfalterade fält med större gatsten ut mot gatans mindre gatsten. Fälten används av cyklister. Parkeringsplatser ligger innanför fälten, men bilar står ofta ute i gatan. Ny station och eventuellt ny busshållplats kan skapa stora trafikproblem. Åtgärder: Se över hela Svalegatan med stationsplanering i åtanke som håller borta genomfartstrafik. Gör fält till cykelfält i särskild kulör, tätt med symboler för cykelväg. Förläng cykelfält söderut med målad linje till Onsjövägen.

Kvarngatan. En 10-11 m bred gata i öst-västlig riktning från Kvarnhuset och framtida pågatågsstation. Längs delar av sträckan finns grusade trottoarer på båda sidor, vilka sköts av

fastighetsägare. Vägen är idag överdimensionerad vad gäller trafik och parkeringsmöjligheter. Vid framtida tågstation blir detta huvudstråket till Fridhem, gymnasiet och ett 100-tal bostäder. *Åtgärder: Anlägg dubbelriktad, minst 3 m bred GC-väg längs södra sidan i samma nivå som gata som ersätter trottoar. Befintlig asfalt räcker på stor del av sträckan. Avskiljning med kant bör undvikas. Förslagsvis görs det med rännal av kantsten eller infiltrationsyta av gräsbevuxen*



armeringsplatta. Befintligt övergångsställe vid Luggudevägen görs om till att inkludera cykelöverfart. Strax söder om denna finns någon slags hastighetsbegränsande åtgärd. Hastighet bör vara lägre än 50 km/h.

Trekanten. Längs Skolgatan går en dubbelriktad GC-väg som delas upp vid "trekanten". Vid trekanten är det otydligt hur man ska cykla.

Åtgärder: Skapa cykelfält parallellt på väster sida vägen från Centralskolan hela vägen ner till befintligt cykelfält på Svalegatan.

Månsabovägen. Vid korsningen med Månsabovägen finns inget övergångsställe. Sikten är god, men cyklister kan komma snabbt ifrån söder i nerförsbacken.

Åtgärder: Ett övergångsställe kan ge falsk trygghet. Uppmärksamma korsning på annat sätt och anlägg belysning vid korsning och vidare längs Svalövssjöns östra sida.

Brandstationen. Vid Brandstationen finns en kort GC-väg som leder norrut till Odlaregatan. Vid rondellen svänger GC-vägen söderut mot Teckomatorp. Med tanke på framtida pågatågsstation behövs en bättre cykelväg till stationen och huvudstråket på Svalegatan.



Åtgärder: Där GC-vägen korsar

Onsjövägen borde den samtidigt på södra sidan fortsätta fram till Svalegatan och även förbi järnvägen där GC-vägen ut till Torrlösa ansluter på norra sidan. Väster om rondellen borde GC-vägen fortsätta längs med Rönnebergsvägen till anslutningen av GC-vägen på andra sidan Svalövs Gymnasium ner mot Södervång.

Luggudevägen/Centrum. Farligt övergångsställe på den plats som kanske har flest fotgängare i Svalöv – busshållplatsen i centrum. Lösningen ger en falsk trygghet. Bilister håller sällan skyltade 30 km/h och vägskiljaren som ska hindra att folk springer över vägen är en stor fara för övergångsstället eftersom den skymmer sikten.

Åtgärder: I första hand ta bort eller modifiera gallret så att det går att se kommande fotgängare. I andra hand införa ändringar som får bilister att sänka hastigheten till det som gäller.



Luggudevägen/Svalövsbäcken. Detta är ett vanligt ställe att korsa Luggudevägen eftersom det finns en ny cykelväg genom parken på östra sidan. Detta är en osäker övergång på grund av dålig sikt. Busshållplatsen ligger olämpligt i backen. Grönstråk längs bäcken får ett avbrott vid vägen. *Åtgärder: Anlägg en förbindelse strax norr om vattnets korsning med Luggudevägen. Övergången gynnar både fotgängare och cyklister. Anlägg en broms för trafiken norr om detta. Flytta eventuellt bushållplatsen så den hamnar närmare det nya övergångsstället.*

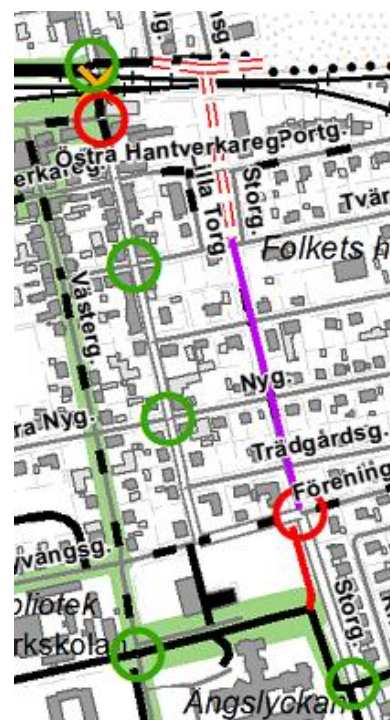


Teckomatorp

Föreningsgatan/Storgatan. Korsningen saknar säker överfart från Storgatan till skolan. Väg västerut över Karlsgatan får i stället användas. Från bostadsområde i öster finns en säker gång- och cykelväg som leder till centrum.

Åtgärder: Utred möjlighet till ny lösning vid korsning så att GC kan passera. Förläng då befintlig GC-bana längs Storgatan norrut till korsningen med Föreningsgatan, ca 80 m. Bredda befintlig GC-väg till skolan, kanske med grus i stället för asfalt.

Storgatan. Området runt Storgatan präglas av många vägar och lite trafik. Det finns många sätt att ta sig ut från området med bil. *Åtgärder: Stäng av gatan för biltrafik och skapa cykelstråk längs allén ner till korsningen med Föreningsgatan. Vid Lilla Torg leds Portgatan ner till Tvärgatan och på västra sidan sker samma lösning. Fördelar med detta förslag är 1) kostnadseffektiv lösning eftersom inget behöver byggas 2) säkert att ta sig över järnvägen och även till och från Folkets hus 3) minimalt med störningar för trafiken 4) gynnar boendemiljön för majoriteten av de boende 5) mindre trafik på utfarter till den trafikerade Karlsgatan.* *Framtida möjlighet: Cykelbro över järnvägen med anslutning till framtida bostäder norr om järnväg.*



Bantorget. Det är idag otydligt om hur cyklister från norr tar sig vidare. Ombyggnad av Bantorget är gjort.

Åtgärder: Skapa tydlighet från korsningen vid Skolgatan och hela vägen ner förbi tågstationen österut. Flytta biljettautomaterna så att vägen vidare inte blir dold. Bättre skyltning.

Stråket Nyvångsgatan-Raspgatan. *Åtgärder: Skylta mot Billeberga och Kävlings samt åt andra hållet mot Teckomatorp centrum. Förstärk cykelstråket med små åtgärder.*

Tågarp

Stationen/Härslövsvägen. Härslövsvägen har ibland trafik med hög hastighet och saknar GC-väg. Korsningen vid stationen saknar övergångsställe. Detta är den korsning som nyttjas av majoriteten av fotgängare och cyklister till stationen.

Åtgärder: Bredda sydlig trottoar till GC-väg från Riksvägen till Ploggatan. Anlägg gång- och cykelövergångsställe i korsningen vid stationen. Måla cykelfält på båda sidor vägen halvvägs till stationen. Hastighetsbegränsning för trafik från Härslöv.



Riksvägen/Annerogatan.

Bostadsområdet saknar lämplig gång- och cykelväg till östra sidan av väg 110 som är starkt trafikerad av tung trafik.

Åtgärder: Anlägg nytt övergångsställe vid Annerogatan. Skapa GC-väg på östra sidan ner till Kläsingevägen. Övergångsställe direkt norr om Kläsingevägen kan tas bort eller flyttas norrut. I förlängning söderut kan ny GC-väg ansluta till Asmundtorp (se åtgärder för landsbygd).

Råån. Rekreativstråket Råån lyfts ofta fram som en styrka för Tågarp och är det enda grönområdet i närheten. Önskemål framförs ofta om cykelmöjligheter längs Råån hela vägen till Helsingborg. Underlaget från Tågarp är litet men stort från Helsingborg sett.

Åtgärder: Anlägg cykelväg längs södra sidan av Råån (söder om järnvägen) till Tostarp, därefter antingen norr eller söder om till Vallåkra och vidare till Helsingborg. Skapa gång och cykelstråk längs norra sidan av Råån till Sireköpinge.

Sammanfattning åtgärder i tätorter

Typ: GC = ny cykel/gångväg, F = cykelfält, K = korsning/övergång, T = trafikåtgärd, U = tunnel

T: Åtgärd berör väg eller järnväg som tillhör Trafikverket

Syfte: S = säkerhet, L = saknad/viktig länk i cykelstråk, N = cykelnätsförstärkning, R = upprustning, F = förbättring

Svalöv

	Typ	Beskrivning	Åtgärder	T	Syfte	Samband	Prioritet
Svalegatan	F	Centrumgata med trottoarer och cykelfält	Utred förutsättningar med ny station		R		
Kvarngatan	GC	Bred gata till och från framtida station	Gör om södra del av vägen till 600 m gång- och cykelväg. Ersätt grusad trottoar där sådan finns.		N, L	Pågatåg	Mellan
Månsabovägen	K	Obevakad korsning vid stort GC-stråk	Belysning vid korsning och längs Svalövssjön		S		Hög
Skolgatan	F	Väg med låg trafik och cykel på en sida	Cykelfält på väster sida, alternativt rondell vid triangeln		N		Mellan
Brandstationen	GC	GC-väg saknas från sydväst till tågstation	Komplettera GC-väg 220 + 120 m	x	N, L	Pågatåg	Mellan
Luggudev. / centrum	K	Väldigt farligt övergångsställe mitt i centrum	Ta bort galler eller modifiera. Bromsa bilister.	x	S		Mkt Hög
Luggudev. / bäcken	K, GC	Korsande till fots utan övergång. Grönstråk inte sammankopplat.	Ny bro och övergång norr om Svalövsbäckens korsning med vägen. Ev. flytta busshållplats.	x	S, L		Hög

Teckomatorp

Föreningsg. / Storg.	K, GC	Saknas säker väg från nordost till skola/service	Komplettera GC-väg 80 m, ny lösning i korsning	x	S, N, L		Mellan
Bantorget	T	Otydligt runt torget och vidare mot Svalöv	Torg byggs om, tydlig GC-väg, skyltning		R		Låg
Nyvängsg. / Raspgatan	T	Stråk som förbinder västra delarna, Billeberga	Förstärk stråket, skyltning		F		Låg
Järnvägen	K	Endast en korsning över järnväg med många konflikter	Ny bro över järnväg som binder befintlig bebyggelse till pendling och ny bebyggelse till skola	x	S, N	Nya bostäder	Låg
Storgatan	T	Allé med liten trafik. Cykelväg i bostadsområde saknas.	Stäng väg för biltrafik och ha dedikerat GC-stråk		N, L		Mellan

Billeberga

Järnvägs korsningen	GC	Trångt vid korsningen, smal trottoar	Grindar vid korsning med Årupsvägen. Hitta lösning förbi kyrkans norrsida.	x	S, L		Mellan
---------------------	----	--------------------------------------	--	---	------	--	--------

Blomomr. till stationen	GC	Bekväm och säker väg till stationen saknas. Upptrampad stig söder om Braån.	Förbättra gångstig till bredare GC-väg och förläng. Ny GC-bro över Braån vid stationen.		S, N, L		Mellan
Blomomr. / Billeberga 3	GC	Från Billeberga tre ingen GC-väg till Billeberga	Ny GC-väg på västra sidan Södervägen som ansluter dels till GC-väg Blom södra, dels fortsätter till Blomvägen.	x	S, N		Låg

Kågeröd

	Typ	Beskrivning	Åtgärder	T	Syfte	Samband	Prioritet
Knutstorpsvägen	GC	GC-väg saknas förbi skola och korsning	Dubbelriktad GC-väg helst, annars cykelfält	x	S, L		Hög
Stationen	K, U	Farlig korsning med järnväg. Lämplig plats att passera.	Tunnel i ny stationsplan och förlängning av cykelväg västerut	x	S, L	Pågatåg	Hög

Röstånga

Stationen	K	Inget övergångsställe till station och cykelväg mot Skärålid.	Övergångsställe, åtgärder för att trafik ska hålla hastighet (50 km/h). Hastighetskameror.	x	S		Mellan
Marieholmsvägen	GC	Cykelväg saknas på lång sträcka. Hög hastighet på cyklister söderifrån.	Bredda trottoar till dubbelriktad GC-väg 700 m. Separera befintlig GC-väg till cykel och gång.	x	S, L		Hög
Stationen	GC, U	Ingen säker cykelkorsning väg 13.	Tunnel under väg 13 för både säker gång- och cykelväg. Kommunal mark.	x	S		Låg
Billingevägen	T	Gata som upplevs tråkig	Gör om del av befintlig 30-väg till gångfartsområde för nya möjligheter		F		Låg
Kolemavägen	GC	Ingen GC-väg till Kolema	Bredda trottoar till GC-väg 60 + 100 m. Problem i backen.	x	S, L		Mellan
Jällabjär	GC	Ingen trottoar eller cykelväg mot Jällabjär	Breddning 270 m från trottoar till cykelväg + 280 m ny cykelväg.	x	N		Låg
Centrum	T	Svårt hitta cykelväg mot Skärålid	Skyltning via säker övergång vid väg 13		S, L		

Tågarp

Stationen / Härslövsv.	K, GC	Inget övergångsställe mot station, GC-väg längs Härslövsvägen saknas.	Nytt övergångsställe, bredda trottoar till GC-väg från station till väg 110.	x	S, L	Nya bostäder	Mellan
Riksvägen / Annerog.	K, GC	Inget övergångsställe söder om Kläsingevägen.	Nytt övergångsställe, ny GC-väg	x	S, N		Mellan

Åtgärdsbehov på landsbygd

Sett ur rent transportperspektiv kan cykelvägar mellan tät bebyggelse ligga utmed större vägar. En fördel som uppnås är att cykelvägarna automatiskt kan ta del av belysning och att de fångar upp bebyggelse utmed större vägar. En annan fördel är att trafikverkets vägservitut kan användas för att anlägga cykelvägar. En nackdel är att inga nya cykelmöjligheter skapas, som t ex ansluter ny bebyggelse eller ger bättre och behagligare cykling. Upplevelsen av att cykla är betydligt större på en fristående cykelväg än om den ligger längs med en större väg. Det är också tystare och säkrare. På turist- och rekreationsstråk bör fria cykelbanor prioriteras. Svalövs kommun har ett antal friliggande cykelbanor mellan Svalöv – Teckomatorp, Röstånga – Allarp samt Billeberga – Asmundtorp.

Investering i cykelväg mellan tätorter kräver ett gott underlag för att kunna genomföras. På sikt eftersträvas naturligtvis att samtliga större orter ska ha cykelvägar till sin omgivning. I framtida revidering av cykelplanen kan nya förslag lyftas fram, men här ligger fokus på två viktiga sträckor. Samtliga åtgärdsförslag visas i kartbilaga 2; Åtgärds-karta cykelvägar, landsbygd.

Befintlig struktur	Åtgärder		Konflikt, järnväg
Cykelbana	Breddning till GC-väg	Ny belysning	Järnväg låg risk
Cykelfält	Ny cykelväg	Ny gångstig	Järnväg okänd risk
Blandtrafik	Upprustning	Trafikåtgärd	Järnväg, obevakad
Tätortslänk	Nytt cykelfält	Framtida möjlighet	
Cykelled		Framtida alternativ	
Gångbana		Möjlig länk	

Särskilda behov

Röstånga - Billinge

Detta utgör en sista länk mellan Stockamöllan och Skärålid och i det större perspektivet blir det en del av det större stråket mellan Helsingborg och Höör. Från Röstånga finns endast ett bra alternativ, och det är längs väg 13. Den södra sidan är lämpligast. I Svalövs kommun är sträckan 2,0 km och resterande del i Eslövs kommun till Billinge är ca 2,5 km. Bortsett från det regionala perspektivet får också fler bostäder utmed vägen bättre möjlighet att på ett säkrare sätt cykla till närmsta tätort. Nyligen är skolan i Billinge nerlagd och det gör cykelväg på denna sträcka desto viktigare för säker skolväg för de barn som väljer skola i Röstånga.



Svalöv - Källstorp - Axelvold - Kågeröd

Sträckan Svalöv – Kågeröd framförs i dialoger som en viktig sträcka. I den regionala analysen framförs denna sträcka som en av de sista delarna i en cykelled från Lund till Söderåsen. När pågatågstrafik öppnas på Söderåsbanan försvinner troligtvis busslinjen, vilket innebär sämre möjligheter för boende i Källstorp och Axelvold att ta sig vidare utan bil. Cykelväg blir därmed en viktig ersättning.

Sträckan kan delas in i olika etapper. **Svalöv – Källstorp.** För cykling från Svalöv till Källstorp kan idag endast väg 106 användas. Vid Svalövssjön finns en cykelväg längs väg 106, men på östra sidan planeras en cykelväg under järnvägen mot Svenstorps fälad. Småvägar fortsätter mot Källstorp och kan kompletteras med ny cykelväg längs järnvägen för att nå Källstorp. En alternativ och kortare, men dyrare, lösning är att anlägga cykelväg längs väg 106. **Källstorp – Axelvold.** Från Källstorp går järnvägen genom 1,4 km skog med marginal på vänster sida spåren. Där är lämpligt att lägga en cykelväg. På resterande 1,5 km finns befintlig markväg på en stor del av sträckan, även den på vänster sida spåren. **Axelvold – Kågeröd.** Från Axelvold finns till en början två alternativ. Antingen läggs cykelvägen från fotbollsplanen bakom bostadsfastigheter fram till järnvägen och fortsätter norrut längs spåren hela vägen fram till Bangatan vid Kågeröds station. Avståndet är 3,2 km och enkel markväg, som behöver förbättras, finns på del av sträckan. Alternativ två är att från Axelvold lägga cykelvägen på östra sidan järnvägen de första 800 m för att därefter korsa järnvägen på befintlig övergång. Mellan järnvägen och skogen finns marginal för en cykelväg. Om pågatågsstation med ny tunnel för cykel dröjer får korsning med järnvägen eventuellt ske på befintlig bro på väg 1210 i södra Kågeröd.



Cykelvägen utgör en viktig länk både med och utan pågatåg på Söderåsbanan. Föreslagen sträckning utnyttjar till viss del befintlig markväg och för att maskiner fortfarande ska kunna använda dessa utformas cykelvägen lämpligen som grusväg. Asfalt ger dock bekvämare cykling.

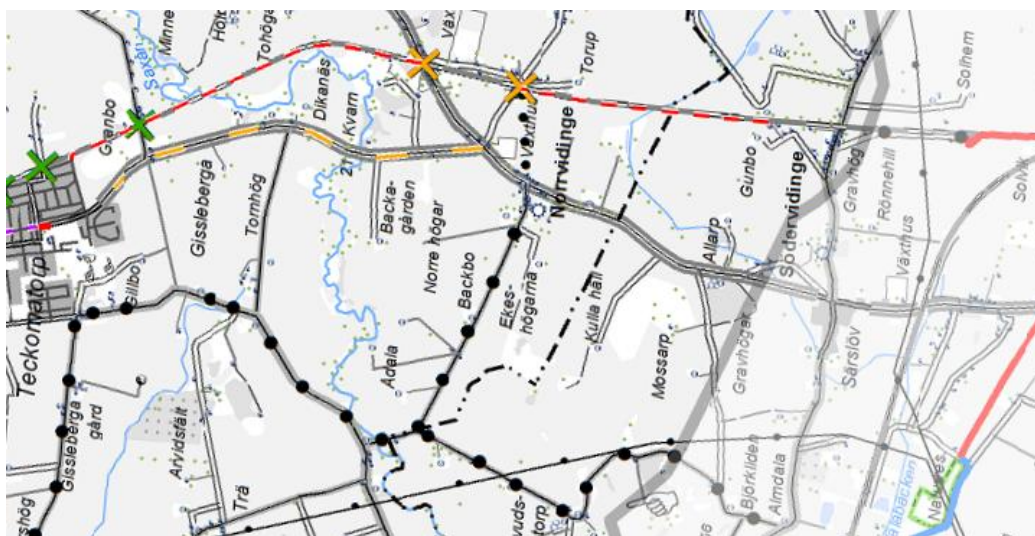
Tågarp - Asmundtorp/Billeberga

I Tågarp finns väldigt begränsat utbud av service och ingen skola. Barn måste pendla till Billeberga och närmaste service finns här eller i Asmundtorp. Det är möjligt att cykla på mindre vägar till Billeberga men inte till Asmundtorp. I båda fall måste väg 17 passeras. Den bästa åtgärden är att skapa en cykelväg till centrala Asmundtorp. För detta krävs ca 900 – 1200 m cykelväg längs väg 110 samt en korsning med väg 17 som nås från vägen förbi Åkersberga. Detta blir kortaste avståndet till service och för skolbarn blir detta precis lika långt till Billeberga som att använda befintliga vägar över Hedagården. En majoritet av dessa åtgärder ligger inom Landskrona stadsområde. Endast 200 – 400 m cykelväg ligger i kommunen vid Tågarp.



Teckomatorp - Norrvidinge - Kävlinge

Norrvidinge har en bakväg till Teckomatorp via småvägar väster om stora vägen. Detta ligger ganska nära till hands för bostäder vid kyrkan, men inte för bostäder uppe vid korsningen järnvägen/väg 108 där det blir en omväg på ett par km. En kortare väg till Teckomatorp är väg 1190, som dock är betydligt mer trafikerad. En cykelväg kan anläggas parallellt med denna, men den bästa lösningen för snabb och behaglig cykling – framförallt i ett större perspektiv – är cykelväg parallellt med järnvägen. Söderut kan en sådan sträckning ansluta till befintlig cykelväg från Södervidinge till Kävlinge.



Sammanfattning av landsbygdsanalys

T: Åtgärd berör väg eller järnväg som tillhör Trafikverket

Svalöv

	Längd (km)	Beskrivning	Eventuella åtgärder	T	Syfte	Prioritet
– Teckomatorp	6,1	Befintlig GC-väg med övervägande asfalt. Ej belyst.	Skylda från centrum.		Skola + Rekreation	
– Torrlösa	2,0	Befintligt cykelfält längs väg 1208, avgränsat med pollare.	Ta bort pollare. Ersätt med annan lösning.	x	Skola + Ärenden	Mellan
– Röstånga	16,8	Cykelfält till Torrlösa. Väg 1208 + 108 ej säkra cykelvägar.			Rekreation	
– Billeberga	8,1	Väg 1208 ej säker cykelväg. Säker väg via Nyhem-Värmö 9,6 km eller via Teckomatorp, 12 km.	Cykelbana längs väg 106 drygt 100 m. Skyltar. Säkrare korsning med väg 17.	x	Rekreation	Mellan
– Kågeröd	10,6	Väg 106 ej säker cykelväg. Inga alternativ. När Söderåsbanans persontrafik startar försvinner troligtvis bussmöjlighet på sträckan.	Cykelväg från Svalövssjön till Källstorp. Från Källstorp ny cykelväg längs västra sidan järnvägen, ca 7 km. (Se tätortsbeskrivningar).	x	Skola + Rekreation + Ärenden	Hög
– Tågarp	11,1	Cykling på väg 1217 och 1216, dock smala vägar.			Rekreation	
– Källstorp	3,8	Väg 106 ej säker cykelväg. Inga alternativ.	Ny cykelväg längs väg 106.	x	Skola	Hög
– Munkagårda		Cykling på småvägar med relativt lite trafik.			Skola	
– Källs Nöbbelöv		Befintlig GC-väg och grusväg fram till korsning med 106.	Cykelbana längs väg 106 drygt 100 m. Skyltar.	x	Skola	Mellan

Teckomatorp

– Billeberga	7,1	Väg 1187 med relativt lite trafik.	Skyldning från båda håll.		Rekreation	
– Norrvidinge	3,5	Väg 1190 högtrafikerad. Väg 1184 säkrare.	Cykelbana längs väg 1190 ca 3 km.	x	Skola + Ärenden	Mellan
– Kävlinge	8,0	Länk från Teckomatorp till Kävlinge.	Cykelbana längs järnvägväg, 2,4 km. Söderut ytterligare 1,6 km till Södervidinge.	x	Skola + Rekreation	Mellan
– Marieholm	5,6	Väg 17 ej säker cykelväg. Inga alternativ. Kyrkstig 1,5 km.	Gör kyrkstig längs järnväg till cykelväg. Därefter 1,5 km ny cykelväg till.	x	Kyrka + Rekreation	Låg

Billeberga

	Längd (km)	Beskrivning	Eventuella åtgärder	T	Syfte	Prioritet
– Sireköping./Tåg.	7,1	Väg 110 ej säker cykelväg. Väg 1210 och 1216 säkrare.			Rekreation	

Kågeröd

– Röstånga	16,1	Väg 1228+1230 via Konga lite trafik. Parallell väg finns.			Rekreation	
– Knutstorp	3,6	Borgen, motorbana, nationalpark, planerad våtmark	Ta fram avtal med markägare för skogsvägen norr om motorbanan.	x	Rekreation Motorsport	Låg
– Stenestad	7,0	Väg 1212 olämplig. Parallella grusvägar säkrare.	Skylda parallella grusvägar		Rekreation	
– Finnstorp	4,0	Väg 1212 olämplig. Parallella grusvägar kan användas.			Rekreation	
– Axelvold	3,3	Väg 106 osäker. Väg 1210 och 1225 mindre trafik.	Cykelväg längs järnväg, 3 km.	x	Skola	Hög
– Billesholm	10,2	Väg 109 osäker. Alternativ väster vid hästbyn mot Åvarp.	Skytning		Rekreation	
– Ekeby	9,1	Väster hästbyn och därefter väg 1173 lämplig.	Skytning		Rekreation	

Röstånga

– Ask	5,3	Väg 108 osäker. Ingen lämplig cykelväg.	Cykelväg Ask – Lilla Tibbaröd 2 km. Alternativt hela vägen, 5 km.	x	Skola + Rekreation	Mellan
– Billinge	5,6	Väg 13 osäker. Inget säkert alternativ.	GC-väg längs väg 13, 2,0 km i Svalövs kommun, ca 2,5 km i Eslövs kommun.	x	Skola + Rekreation	Hög
– Ljungbyhed	9,4	Cykelväg till Allarp och därefter väg 1860 lämplig.	Bättre skytning		Rekreation	

Tågarp

– Sireköpinge	4,2	Väg 1217 lämplig.	Skytning från båda håll. Ny cykelväg längs Råån.		Rekreation	Låg
– Vallåkra	10,1	Länk till Helsingborg. Ingen säker cykelväg.	Cykelväg längs järnväg/Råån. Beroende av hela sträckan till Helsingborg.	x	Rekreation	Låg
– Billeberga	7,1	Väg 110 ej säker cykelväg. Väg 1210 och 1216 säkrare. Även möjligt skapa väg via Asmundtorp enl. nedan.		x	Skola	Mellan
– Asmundtorp	4,5	Länk via Åkersberga till handel i Asmundtorp samt banvallsled mot Landskrona och Billeberga.	1,2 km cykelväg längs väg 110 (varav 200-400 m i Svalövs kommun) + korsning med väg 17.	x	Skola + Årenden	Mellan

Söderåsen	-		Karta med attraktiva cykelrundor		Rekreation	Mellan
------------------	---	--	----------------------------------	--	------------	--------

Genomförande

De infrastrukturåtgärder som föreslås ges en prioriteringsordning på skalan Låg < Mellan < Hög < Mycket hög. Några av åtgärderna är avhängiga andra åtgärder, t ex ny pågatågsstation eller genomförande av plan för nytt bostadsområde. Åtgärder kan utformas på olika sätt. För nya förbindelser används ett intervall på 1000 – 2000 kr/m där 1000 kr avser grusväg på bra underlag och 2000 kr avser asfalt. Trafikverket erbjuder normalt medfinansiering med 50 %. Underhållskostnader tillkommer för nya cykelvägar och väghållare är normalt ansvarig för dessa.

Sammanfattning av högprioriterade åtgärder

Åtgärd	Kostnad för Svalövs kommun
Svalöv: belysning vid Månsabovägen	100 t kr
Svalöv: centrum, övergångsställe	-
Kågeröd: Knutstorpsvägen	100 – 200 t kr
Kågeröd: Stationen	Finansieras via detaljplan
Röstånga: Marieholmsvägen	150 – 300 t kr
Svalöv – Kågeröd	5,3 – 10,6 M kr
Röstånga – Billinge	2,8 – 5,6 M kr

Skytning av cykelvägar ligger utanför prioriteringsordningen. Denna åtgärd har låg kostnad och anses vara högt prioriterad. Samtliga skyltningsbehov bör genomföras inom kort. De anses uppmuntra cykling och därmed ha hög kostnadseffektivitet.

Tidplan och process

Cykelplanen är ett levande dokument. Prioriteringen får ses över allteftersom åtgärder genomförs eller förutsättningarna ändras. Planen lyfter fram prioriterade åtgärder och förvaltningen använder denna som underlag till projekt som senare beslutas av samhällsbyggnadsutskottet. Uppföljning av plan bör genomföras med ca 5 års intervall och som enklast åtgärd räcker det att ändra listan med prioriteringsordning. Cykelkartan bör uppdateras allt eftersom större förändringar sker.

2014	Samtliga skyltningsbehov Åtgärder med mycket hög prioritet Åtgärder för att främja cykling (löpande)
2015 – 2017	Cykelkartor + Åtgärder i med hög prioritet
2018	Reviderad cykelplan med ny prioritetsordning
2019 – 2021	Åtgärder med hög prioritet enligt ny prioritetsordning

Åtgärder för att främja cykling

- Genomföra en årlig cykeldag då information ges om cyklingens alla fördelar
- Producera en cykelkarta som delas ut gratis
- Göra separata cykelrutter på karta med information om natur – och kultur
- Projekt "Gå och cykla till skolan" samt säker skolväg

Källor

Medborgardialog - dialogmöten om gång och cykelvägar i kommunens tätorter. 2010.

Cykelturer, Röstånga med omnejd. 2011.

Vandringsslingor och cykelleder på Söderåsen. Söderåskommunerna.

Länsstyrelsen, m fl. *Stationsnära läge*. Länsstyrelsen, Trafikverket, Region Skåne, Skånetrafiken. 2010.

Region Skåne. *Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur*. 2012.

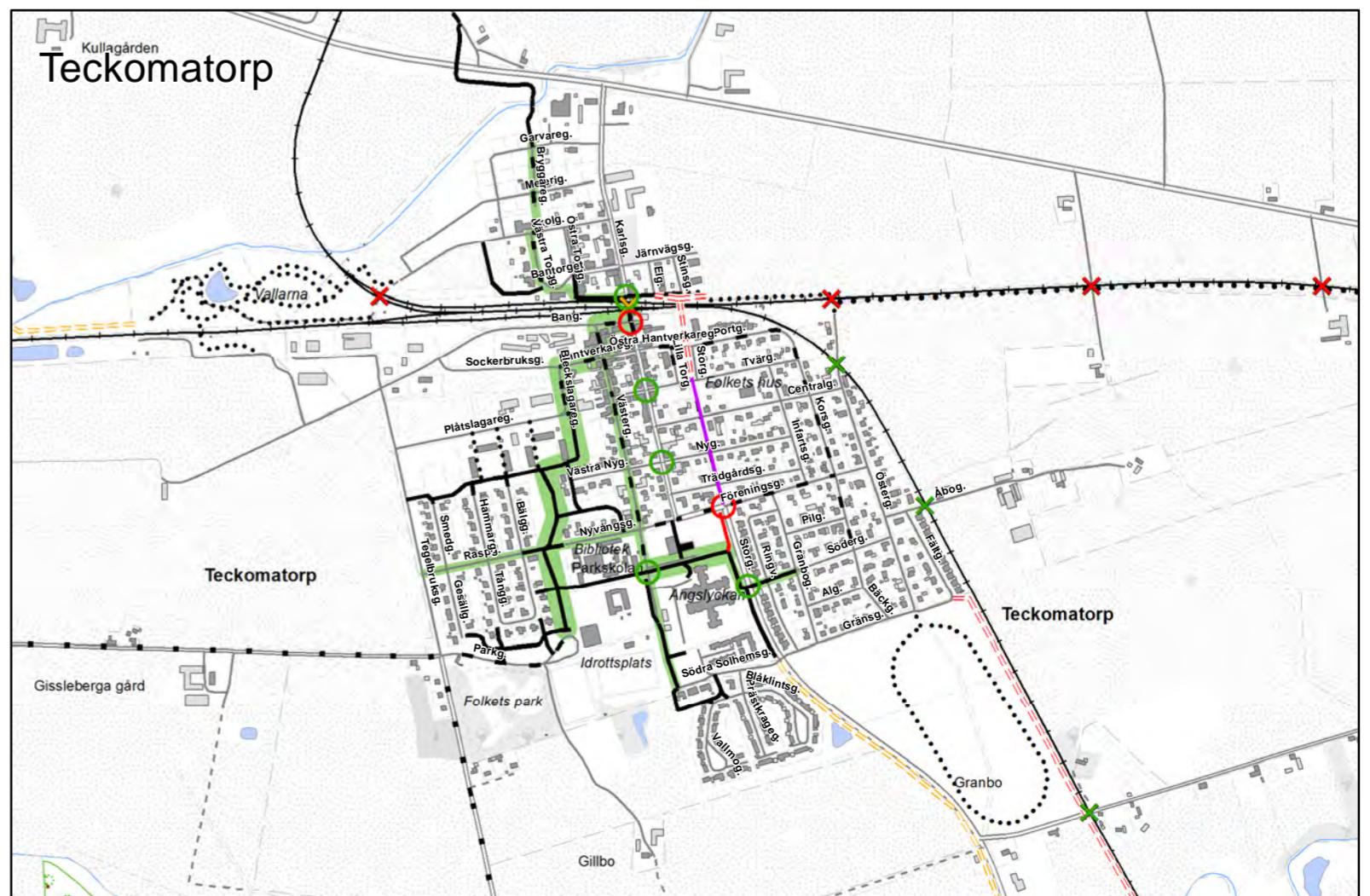
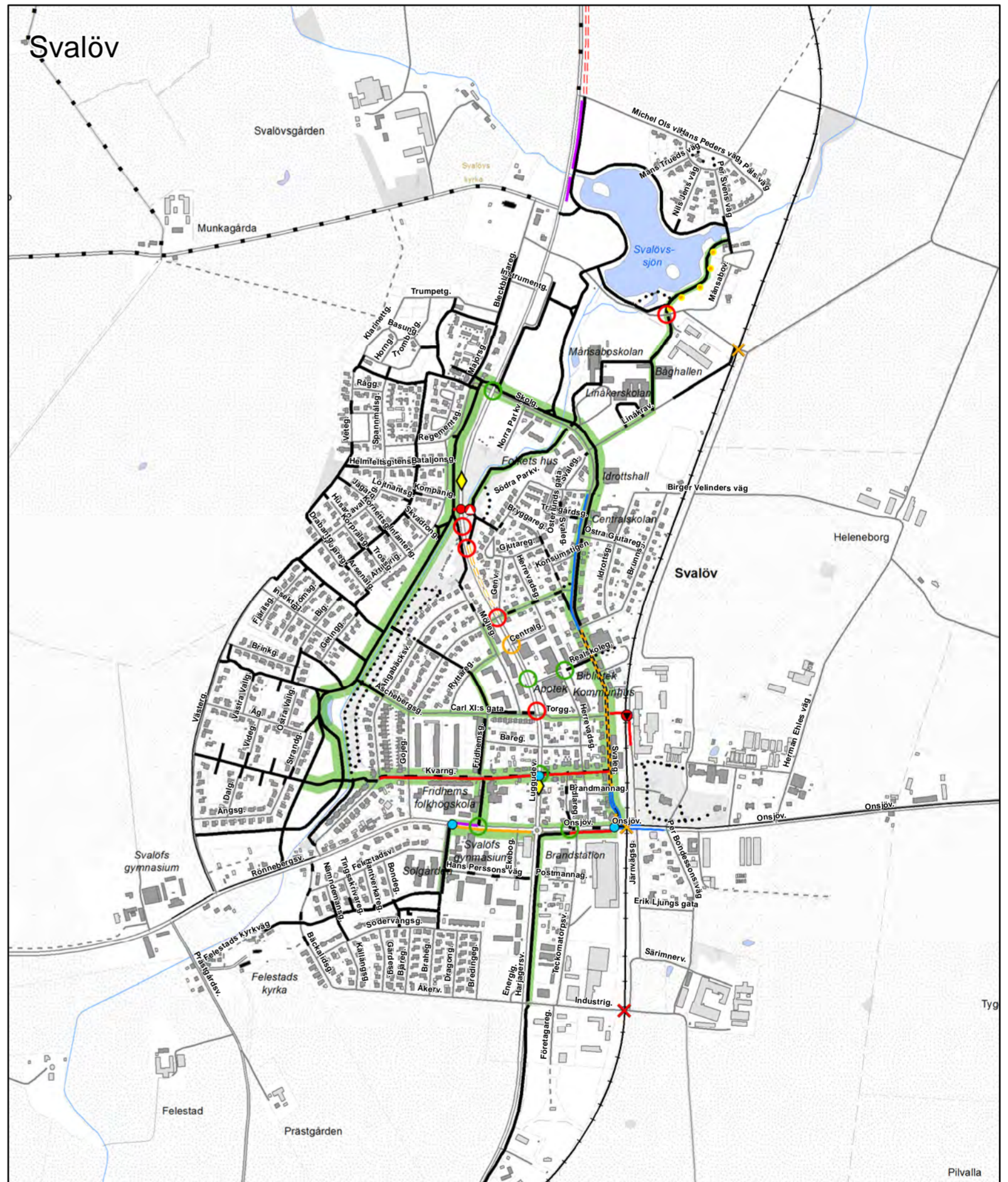
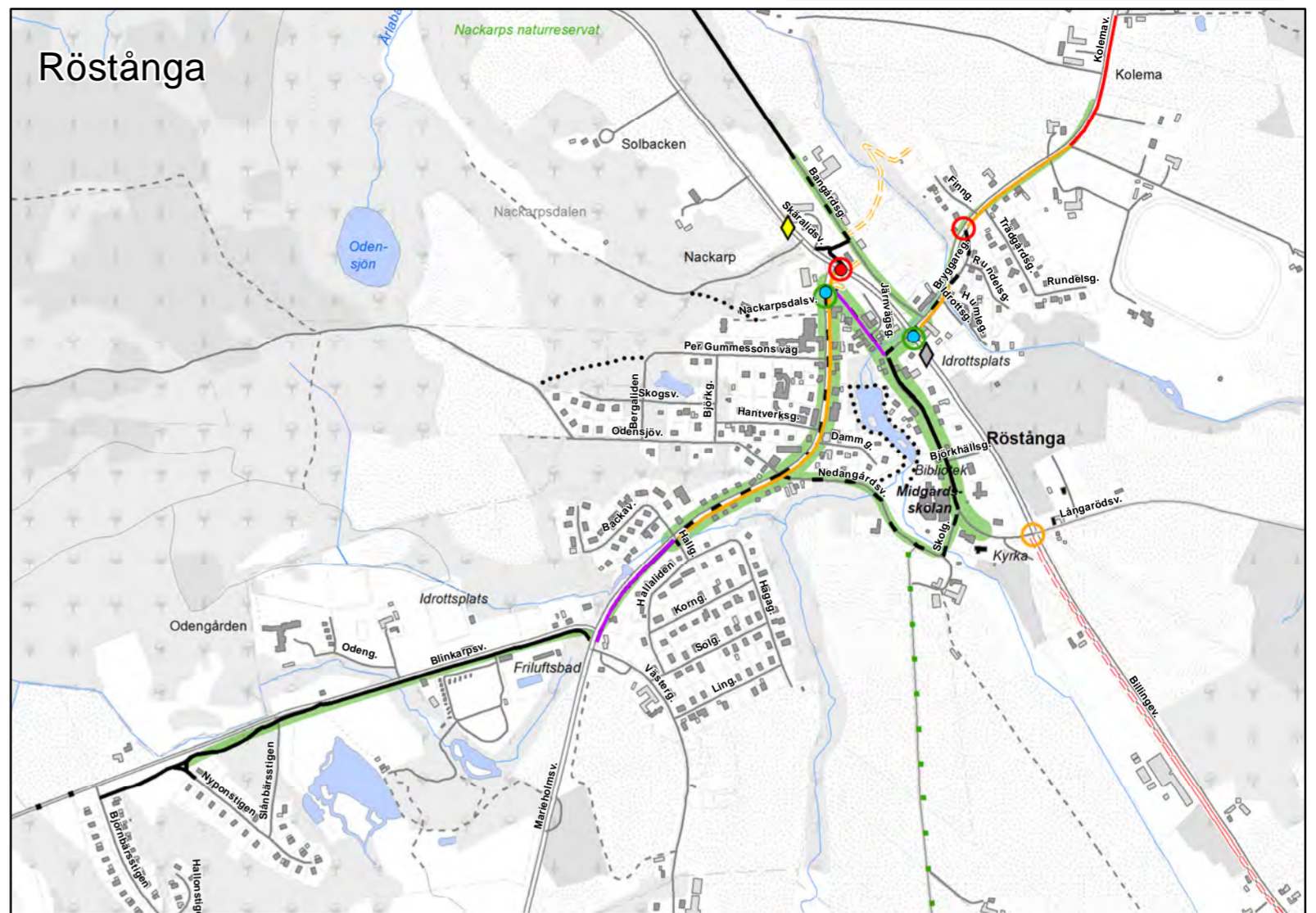
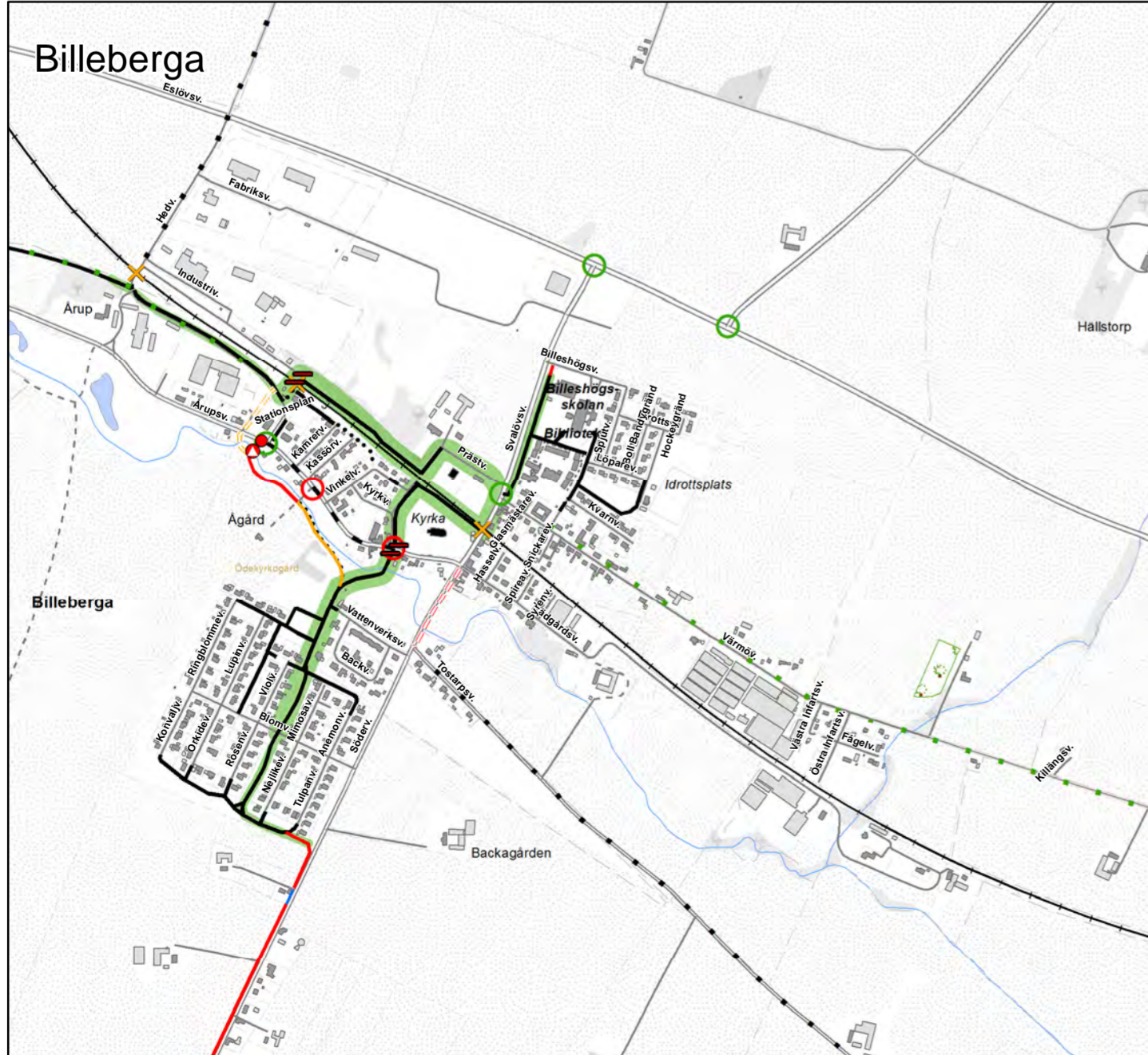
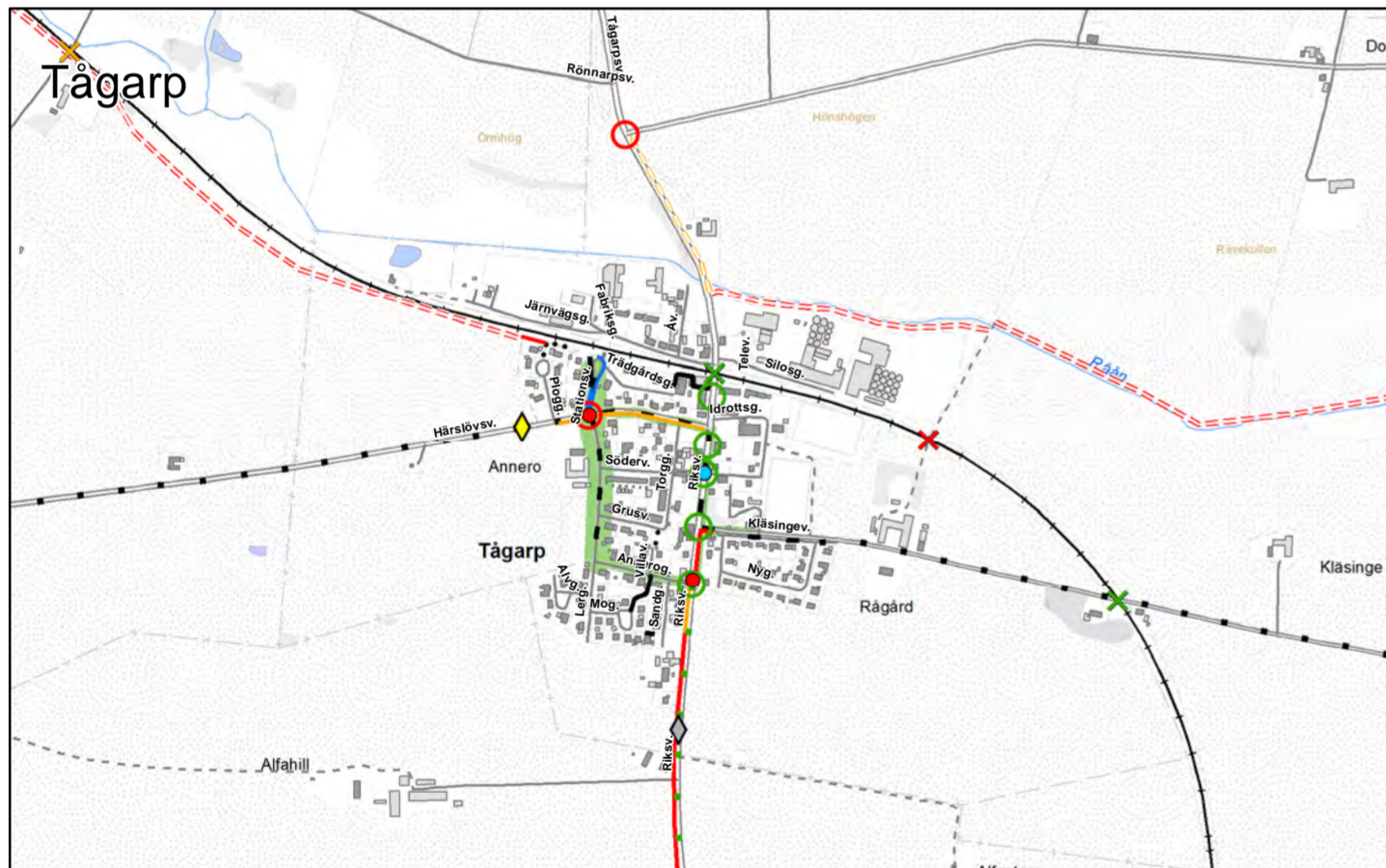
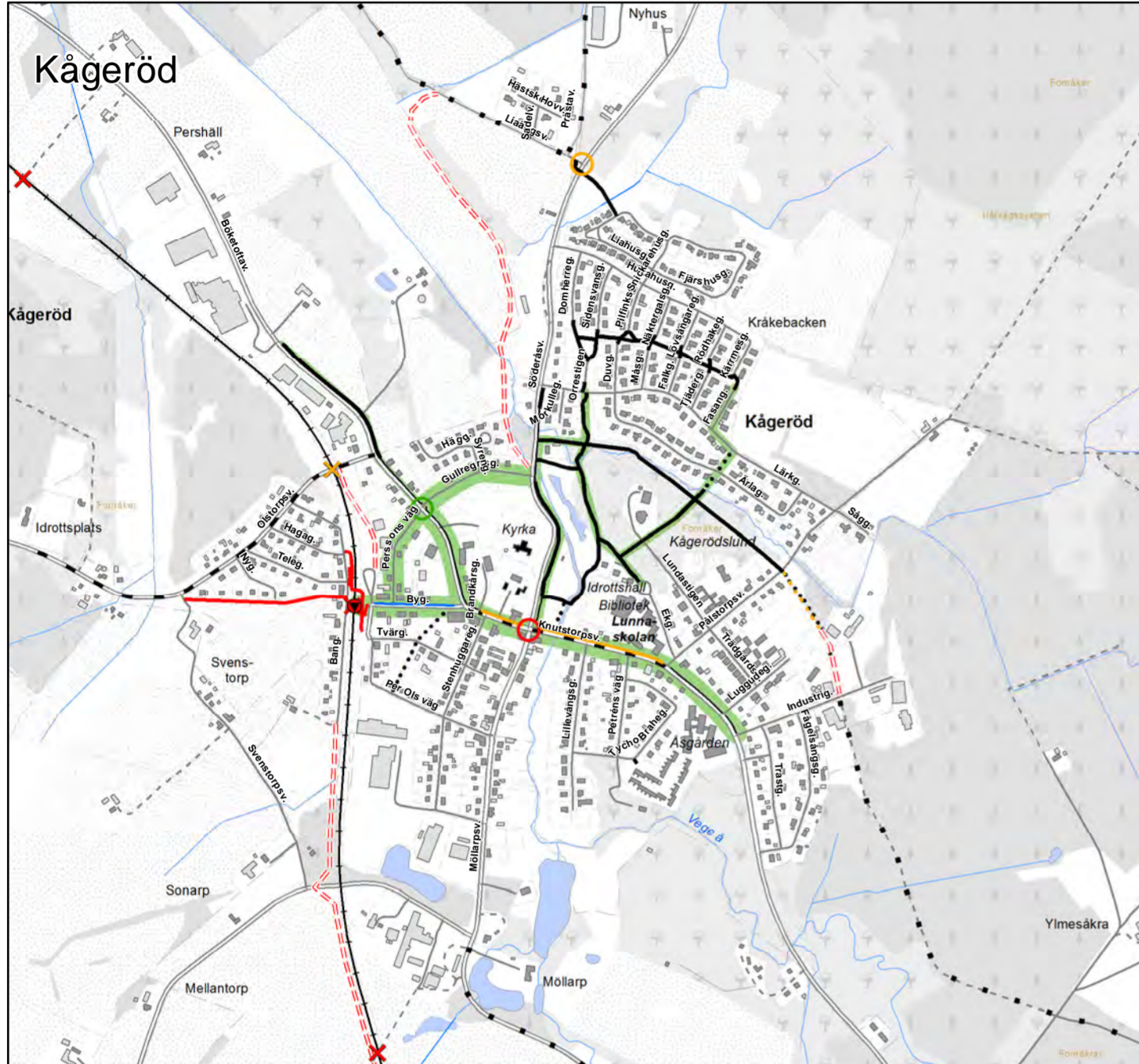
Sveriges Kommuner och Landsting. *GCM-handbok: Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Stockholm: SKL Kommentus AB. 2010.

Region Skåne. *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 – 2025*, 2013.

Region Skåne. *Cykelvägsplan för Skåne*. 2013.

Skåne Nordväst. *Strukturplan för Skåne Nordväst*. 2013.

- | | | | | |
|---------------------------|-------------------------|-------------------|------------------------------|--------------------------|
| Befintlig struktur | Åtgärder | Cykelstråk | Övergångsställen | Konflikt, järnväg |
| — Blandtrafik | — Ny cykelväg | — Huvudstråk | ● Cykel tillförs | ✗ Obevakad |
| — Cykelbana | — Nytt cykelfält | — Mindre stråk | ● Nytt, gång + cykel | ✗ Okänd risk |
| — Cykelfält | — Breddning till GC-väg | | ● Nytt, gång | ✗ Låg risk |
| ⋯ Gångstig | — Upprustning | | ● Ny bro | Konflikt, väg |
| | — Framtida möjlighet | | ● Ny tunnel | ○ Hög risk |
| | — Framtida alternativ | | Hastighetsbegränsning | ○ Okänd risk |
| | — Trafikåtgärd | | ◆ Befintlig | ○ Låg risk |
| | ● Ny belysning | | ◆ Ny | |
| | ● Möjlig länk | | ◆ Grindar | |



Befintlig struktur

- Cykelbana
- Cykelfält
- Blandtrafik
- • • Tåtorstlänk
- Cykelled
- • • • Gångbana

Åtgärder

- Breddning till GC-väg
- - - Ny cykelväg
- = = = Upprustning
- - - Nytt cykelfält

Ny belysning

- • • • Ny belysning
- • • • Ny gångstig
- - - Trafikåtgärd
- - - Framtida möjlighet
- - - Framtida alternativ
- • • • Möjlig länk

Konflikt, järnväg

- X Järnväg låg risk
- X Järnväg okänd risk
- X Järnväg, obehavkad

