

CYKELPLAN

Svalövs kommun 2022

Antagen i kommunfullmäktige 2022-06-20

Medverkande

Reviderad 2022 av

Matilda Sandqvist, trafikplanerare

Framtagen 2012 av

Jacob Levallius, GIS & planeringsingenjör
Charlotte Lundberg, klimat & energirådgivare

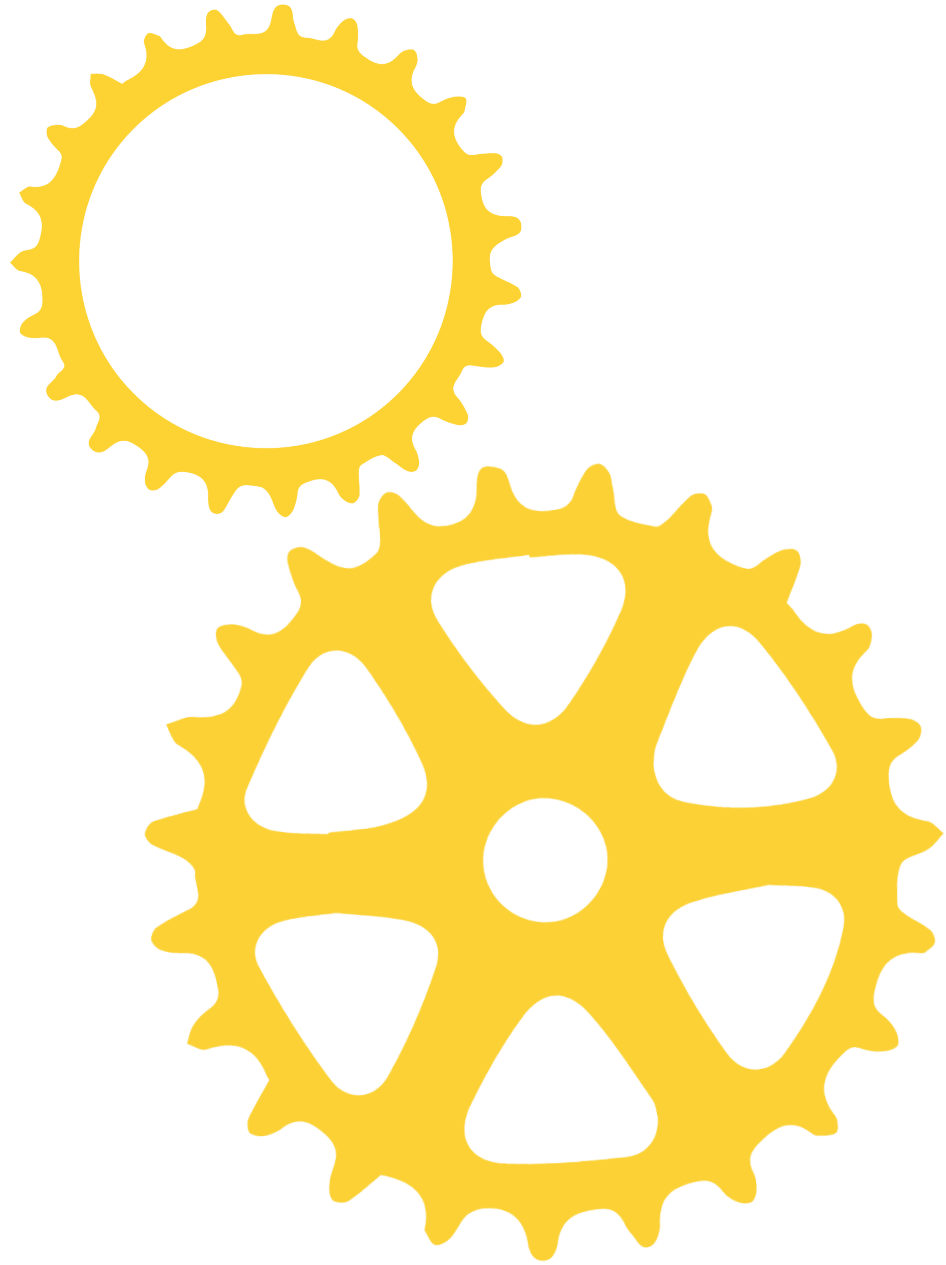
Illustrationer

Svalövs kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2022-06-20
Diarienummer: SBN 015-2022

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	1
DEL 1	3
FRAMTIDA & BEFINTLIGA STRÅK FÖR KOMMUNIKATIONER	4
BETYDANDE STYRDOKUMENT	5
NULÄGE	7
FÖRDELAR MED ATT CYKLA	8
VIKTIGA FAKTORER	9
DEL 2	11
BETEENDE- OCH ATTITYDSÅTGÄRDER	12
FYSISKA ÅTGÄRDER	13
PRIORITERING OCH ANSVAR	23
KÄLLOR	25



INLEDNING

Intresset för cykling och cykel som transportsätt har, av flera olika anledningar, ökat de senaste åren. Inte minst har kunskapen stärkts om att cykling har en viktig roll att spela i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Cykeln är dessutom hälsofrämjande och kan användas av de flesta.

Bra cykelinfrastruktur ökar tillgängligheten för alla kommuninvånare. Detta är särskilt viktigt för barn och deras möjligheter att på egen hand röra sig fritt i trafiken, exempelvis till och från skolan.

Mer än en tredjedel av alla resor i Svalövs kommun är under en mil och många av resorna görs inom tätorten. För resor kortare än en mil fungerar cykel utmärkt som transportsätt så länge cyklisten har god framkomlighet och resan har tillräckligt hög säkerhet, vilket planen ska säkerställa.

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

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2021-11-29 att uppdra åt samhällsbyggnadsnämnden att revidera gällande cykelplan för Svalövs kommun. Den gällande cykelplanen antogs i kommunfullmäktige 2014-04-28.

Gällande plan innehåller fyra större delar om cykling och dess påverkande faktorer, förutsättningar regionalt, lokalt och på tätortsnivå, åtgärder i tätorterna och på landsbygden samt genomförande. Planen har inte följts upp eller uppdaterats och när kommunen antagit en ny översiktsplan och ny trafikstrategi behöver cykelplanen revideras och uppdateras efter dessa mål och strategier.

Detta är en reviderad version av Cykelplan för Svalövs kommun antagen i kommunfullmäktige 2014-04-28.

Syfte

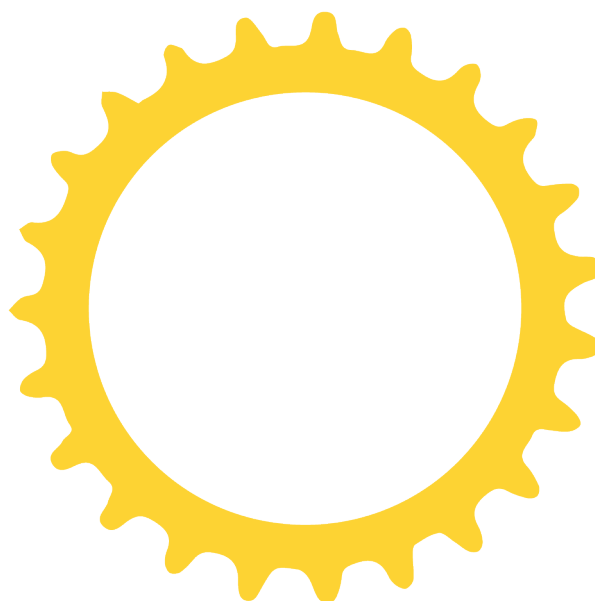
Cykelplanens syfte är att redovisa arbetssätt och åtgärder som bidrar till att uppnå trafikstrategins mål och strategier.

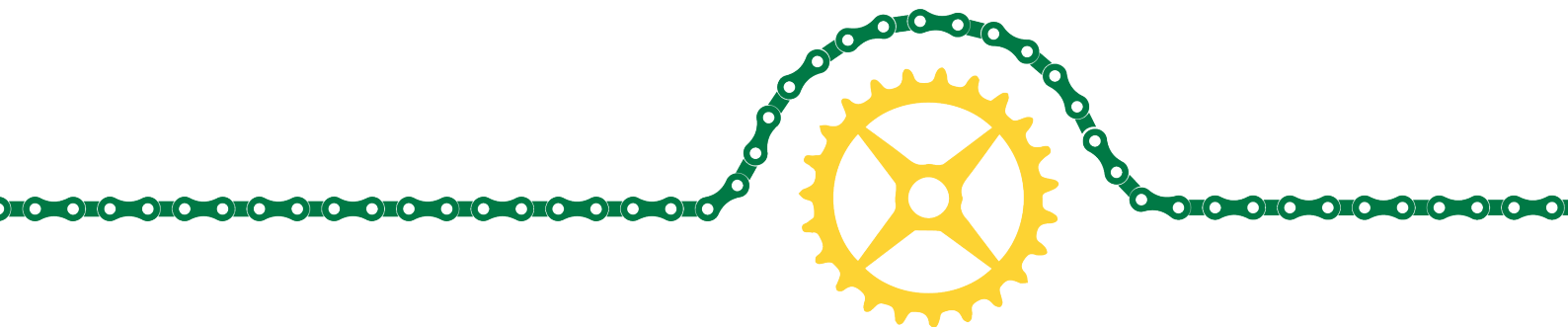
Effekt mål

- Förbättra tillgänglighet
- Förbättra säkerhet för cykling
- Förbättra folkhälsan
- Främja fritidscyklning och cykelturism
- Minska utsläpp av föroreningar och buller

Revidering

Cykelplanen ska revideras av kommunstyrelsen vart fjärde år och uppdatering av åtgärder, prioritering av åtgärder samt genomförande bör göras varje år av samhällsbyggnadsnämnden.

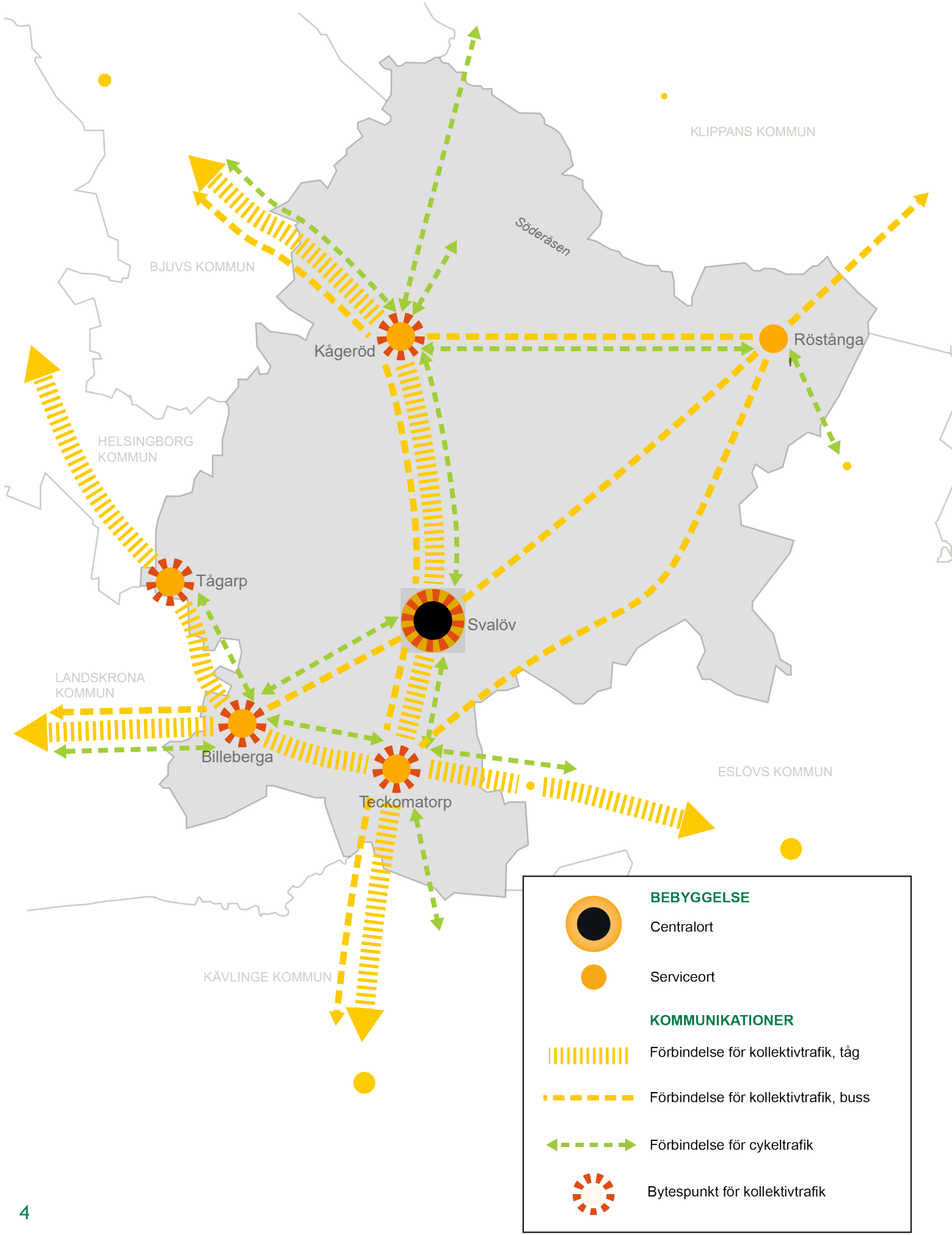











DEL 1 FÖRUTSÄTTNINGAR



FRAMTIDA & BEFINTLIGA STRÅK FÖR KOMMUNIKATIONER



	BEBYGGELSE
	Centralort
	Serviceort
KOMMUNIKATIONER	
	Förbindelse för kollektivtrafik, tåg
	Förbindelse för kollektivtrafik, buss
	Förbindelse för cykeltrafik
	Bytespunkt för kollektivtrafik

BETYDANDE STYRDOKUMENT

Staten eller Region Skåne ansvarar för utvecklingen av cykelinfrastrukturen längs med statlig infrastruktur i Skåne. Beslutade åtgärder för cykel längs med statlig infrastruktur ingår i nationell plan för transport-infrastruktur eller i regional transportinfrastrukturplan. Dessa åtgärder ska bidra till regional eller nationell utveckling. Även bidrag till kommunala projekt för cykel finns inom den ekonomiska ramar för planerna.

Kommunen ansvarar för utveckling av nya stråk inom och mellan tätorterna samt att ge möjlighet för invånare på landsbygden att ta sig till tätorterna. Kommunen kan även vara med att finansera åtgärder längsmed statlig infrastruktur i samverkan med Trafikverket.

Sveriges transportpolitiska mål

Cykelplanen utgår från det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar trafikförsörjning för medborgarna och näringslivet. Den funktion som önskas uppnås är god tillgänglighet, vilket ska ske med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och hälsa. En viktig utgångspunkt är att transportsystemet ska vara jämställt och att äldre barn själva ska kunna vistas i trafiken.

Cykelstrategi för Skåne

Cykelstrategin för Skåne är en fördjupad del av Region Skånes styrdokument som ska bidra till att uppnå regionens vision om det öppna Skåne 2030. Strategin ska synliggöra hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin beskriver övergripande utbyggnaden av cykelinfrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

Strategin har ett mål gällande färdmedelsfördelningen. Målet är att år 2030 ska 19 procent av Skånes resor ske med cykel. Fördelat på avstånd riktar sig målet främst till de kortare resorna där cykeln är ett mer naturligt val om rätt förutsättningar ges. En viktig punkt är att ge barn möjligheten att själva kunna vistas i trafikmiljön på ett säkert sätt.

Ett ökat cyklande kan innebära en rad sideeffekter och förbättringar. Dessa effekter är bland annat minskad trängsel, ökad frihet, förbättrad folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, ett ökat kollektivtrafikresande och starkare näringsliv. För att nå dessa mål och sideeffekter har Region Skåne pekat ut sex samverkansområden som är viktiga att arbeta med.

Samverkansområdena är:

- Stärka den skånska cykelkulturen
- Lyfta cykeln i samhällsplaneringen
- Investera i regionalt viktiga stråk och leder
- Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik
- Öka säkerheten för cyklister
- Låt näringslivet medverka i cykelsatsningar

Till varje samverkansområde finns kopplade målsättningar och insatser, för regionen och kommunerna att arbeta med, för att uppnå dessa.

Regional transportinfrastrukturplan

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till ett sammankopplat Skåne och ge förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet i hela regionen. Planen innehåller namngivna objekt och ekonomiskt stöd som ska bidra till de regionala målen för infrastrukturen. När det kommer till cykel är Cykelstrategins prioriteringar en av utgångspunkterna.

En del av den ekonomiska ramen avsätts för finansiering av cykelvägar och uppgradering av befintlig cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala supercykelvägar samt standardhöjningar på befintliga cykelvägar på statligt vägnät.

Var fjärde år får regionen i uppdrag av regeringen att ta fram en ny regional transportinfrastrukturplan med en tolvårig planperiod. I och med det ges regionen en ny ekonomisk ram som kan innehålla nya objekt och åtgärder.

Svalövs kommuns översiktsplan

Översiktsplanen för Svalövs kommun sträcker sig till år 2040 och innehåller kommunens utvecklingsstrategier för att uppnå Svalövs fulla potential. Utvecklingsstrategierna är sju stycken och inriktar sig på olika delar, bland annat för att stärka kommunens unika läge i regionen, främja möjligheterna att bo och verka på landsbygden, utveckla tätorterna i centrala och stationsnära lägen och säkerställa barnperspektivet i vår planering. Ökad andel cyklande och utveckling av cykelinfrastrukturen kan bidra till samtliga av översiktsplanens strategier.

Framtida stråk för cykel pekas ut i översiktsplanen både ur ett regionalt, kommunalt och tätorts perspektiv, se föregående sida. För varje tätort samt landsbygden beskrivs även utvecklingen av hållbart resande och förslag på åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för cykel. Dessa utgår till stor del från kommunens cykelplan från år 2014. Dessa förslag kommer vara utgångspunkt för denna reviderade cykelplan.

Trafikstrategi för Svalövs kommun

Trafikstrategin kopplar an till översiktsplanen och har som syfte att samla kommunens ställningstagande gällande trafiksystemet. Trafikstrategin har sju övergripande mål som beskriver hur trafiksystemet ska bidra till översiktsplanens utvecklingsstrategier.

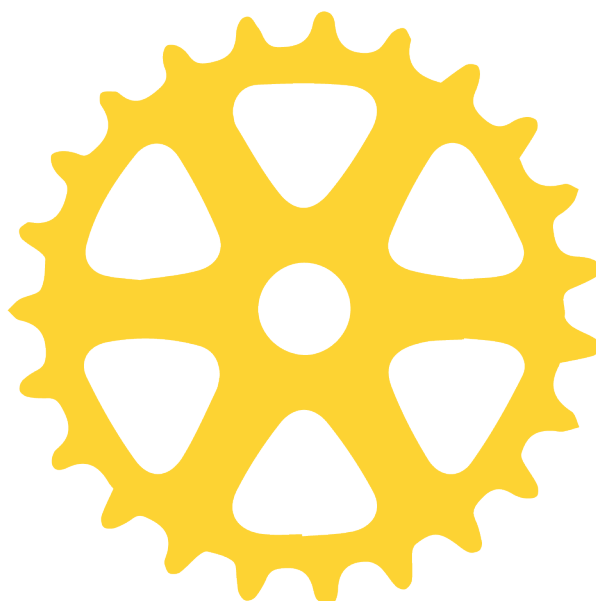
För cykel pekas följande utmaningar ut i trafikstrategin:

- Av trafikolyckorna som sker i kommunen är det främst singelolyckor med cyklister om inträffar, vilket oftast orsakas av halt eller ojämnt underlag.
- Det är osäkert och svårframkomligt att cykla på landsbygden samt på de större vägarna i tätorterna.
- Cykelnätet är osammanhängande och bristfälligt i samtliga tätorter.
- Idag finns det en konkurrens om utrymmet mellan gående, cyklister och andra fordon på kommunens gång- och cykelbanor samt mellan cyklister, bilister och tyngre fordon på de större vägarna.
- Andelen som väljer att ta cykeln för kortare resor är idag mycket låg i kommunen.

Utifrån nuläge och utmaningarna togs strategierna för cykel fram och det är dessa strategier som cykelplanen ska bidra till. Samtliga åtgärder ska koppla till någon av trafikstrategins mål och strategier.

Strategierna för cykel är:

- Arbeta för att stärka möjligheterna för cykelresor i och mellan tätorterna.
- Skapa sammanhängande cykelvägar till viktiga målpunkter, kollektivtrafik och grönblå stråk.
- Skapa en säker och trygg miljö för cyklister i tätorterna, särskilt i anslutning till genomfartslederna.
- Skapa säkra skolvägar för barn och ungdomar i kommunen.
- Samverka för säkra och gena cykelförbindelser genom kommunen och regionen såväl som för cykelleder för rekreation och turism.
- Verka för att stärka och effektivisera parkeringsmöjligheterna för cykel.

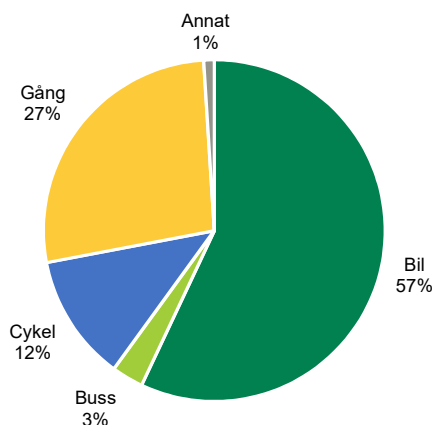


NULÄGE

Cykelresandet idag

Invånare i Svalövs kommun väljer oftast bilen för sina resor och endast fyra procent av resorna görs med cykel enligt resvaneundersökningen från 2018. Undersökningen visade även att i kommunen har 74 procent av invånarna tillgång till en cykel. Däremot är det endast 12 procent av resorna kortare än fem kilometer som görs med cykel i kommunen.

Färdmedelsfördelning
Resor kortare än fem kilometer



(Region Skåne, 2018)

Syftet/ärendet med resan påverkar val av transportsätt. I Svalövs kommun används cykeln mycket sällan när invånare gör ärenden som att ta sig till skolan/utbildning, lämna/hämta barnen eller till träning/friluftsliv och endast 1 procent använder cykeln för att ta sig till nöje/fritidsaktivitet, enligt Resvaneundersökningen 2018. Trots att många av de resorna är inom cykelvänligt avstånd. Däremot är det fem procent som väljer cykeln till arbetet eller för att göra sina inköp. Av de invånare som har kortare än fem kilometer till arbetet väljer 37 procent att ta cykeln (Region Skåne, 2018).

Olycksstatistik

Enligt STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) inträffade cirka 240 olyckor i Svalövs kommun mellan åren 2016-2020. Olyckorna rapporteras in av polisen och sjukvården, vilket medför att olyckor som inte krävt sjukvård eller hjälp av polis inte dokumenteras. Av olyckorna var 24 procent olyckor med cykel och av cykelolyckorna var 75 procent singelolyckor. Nästan hälften av olyckorna orsakades av halt eller ojämnt underlag. Statistiken visar även att cirka 60 procent av cykelolyckorna skedde inom tätbebyggt område.

Befintliga cykelinfrastruktur

I kommunen finns cykelbanor främst inom tätorterna och cyklister delar till viss del banan med gående. Nätet av cykelbanor i tätorterna är inte sammanhängande och på många vägar är cyklister hänvisade ut i blandtrafik. Detta gäller både på villagator, större vägar och genomfartslederna. Längs med grönstruktur i tätorterna finns grusade banor som även är tillåtna att cykla på.

De enda cykelbanorna utanför tätorterna är mellan tätorterna Svalöv och Teckomatorp, Billeberga och Asmundtorp samt mellan Svalöv tätort och Torrlösa. Det finns idag ingen skyltning för rekommenderad väg för cyklister i tätorterna eller längs med cykelväg på landsbygden. Däremot är det vid Teckomatorp station skyltat för cykel mot Svalöv.

Cykelparkering finns vid tågstationerna och större hållplatser i tätorterna samt vid centrumverksamhet och kommunala verksamheter. Precis som för gående upplevs genomfartslederna och järnvägen i tätorterna som barriärer för cyklister på grund av att de är svåra att korsa.

Drift och underhåll

Drift och underhåll av vägar och gång- och cykelbanor i kommunen sker kontinuerligt och varje år ses villagator, cykelvägar och gång- och cykelbanor över efter brister och hinder. Identifierade brister eller hinder åtgärdas under våren och samtliga dagvattenbrunnar sugs under försommaren för att förebygga översvämning på banan. Även på de platser det förekommer belysning underhålls dessa kontinuerligt under året och anmälda fel åtgärdas så fort som möjligt.

Vinterväghållning

Kommunen ansvarar för vinterväghållningen och anlitar under vinterhalvåret entreprenörer att halkbekämpa kommunens vägar och allmänna platser. Kommunen har upprättat en prioriteringslista där gång- och cykelbanor ingår tillsammans med busshållplatser, parkeringar och industriområden i andra prioriteringen för snöröjningen. Detta innebär att innan snöröjning för cykelbanor påbörjas ska huvudvägnätet samt matargator först röjas. Detta kan innebära problem för invånare som cyklar på morgonen till exempelvis arbetet, skola eller för att lämna barnen.

Sopning

Under våren utförs sopning av samtliga asfaltsbelagda kommunala gator och gång- och cykelbanor för att befria dessa från grus, löv och annat skräp som ansamlats.

Felanmälning

På kommunens hemsida kan invånare enkelt skicka in felanmälan gällande kommunens utemiljö. För att underlätta och förenkla hanteringen använder sig kommunen även av en felanmälan-app. I felanmälan kan invånaren ange specifik plats på en karta, beskriva ärendet och bifoga bild samt välja att få återkoppling på sitt ärende. Kommun kontrollerar samtliga vardagar om nya felanmälningar kommit in.

Väghållansvar

Vägarna i kommunen har olika väghållare som ansvarar för utveckling och underhåll. Väghållare kan vara kommunen, staten eller enskilda ägare/vägföreningar. Kommunen äger främst vägar i tätorterna och detta medför att kommunen inte har rådighet över större delen av vägarna på landsbygden. Detta medför att utbyggnad av cykelväg på icke kommunala gator eller mark måste ske i samarbete berörd väghållare/markägare.

FÖRDELAR MED ATT CYKLA

Cykling har många fördelar. Att cykla är ett billigt, miljövänligt, hälsosamt och effektivt transportsätt. Ett ökat cyklande som är yteffektivt och kan ersätta bilresor på korta sträckor skapar mer attraktiva och hållbara tätorter, vilket också är viktigt för att nå de globala mål om god hälsa och hållbara städer.

Hållbart resande

För att minska våran klimatpåverkan och bidra till den hållbara samhällsutvecklingen krävs en förändring av hur vi reser och vi måste välja mer effektiva och resurssnåla transporter. Hållbart resande kan definieras som transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som för hälsa och miljö, vilket cykeln är. Som en del av Sveriges miljömål ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer. På sikt är målet att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik fördubblas.

Cykel är en del av lösningen för ett långsiktigt hållbart trafiksystem och ett utmärkt transportsätt för resor kortare än en mil både för klimatet och närmiljön. Ett ökat cyklande och minskat bilresande skapar mer attraktiva och långsiktigt hållbara tätorter genom att minska den negativa miljöpåverkan som biltrafiken för med sig i form av trängsel, buller, partiklar och avgasutsläpp. Men det har även positiv påverkan på den sociala och ekonomiska hållbarheten.

Med ökad andel cykling och minskad andel bilanvändande behövs mindre yta för transportinfrastruktur på grund av att cykeln är mer yteffektiv jämfört med bilen. I och med det ges det mer plats för andra användningsområden så som fler mötesplatser och grönområden. Platser som i sin tur även kan bidra till en hållbar samhällsutveckling utifrån andra faktorer. Det ger även invånarna en attraktivare livsmiljö att leva i som har mindre negativ påverkan på människors hälsa.

För att möjliggöra ett hållbart resande handlar det mycket om att påverka människors attityder och beteende i riktning mot ett mer hållbart resande samt en hållbar planering som ger förutsättningar för ett effektivare resande. Därför är det viktigt att kombinera fysiska aktiviteter med beteende och attitydsåtgärder.

Förbättrad folkhälsa

I den nationella cykelstrategin beskrivs det att cykling har särskild betydelse för fysisk aktivitet som förbättrar hälsan. En för låg grad av fysisk aktivitet är en riskfaktor som kan föra med sig ett flertal sjukdomar. Vid bibehållen fysisk aktivitet genom livet bidrar det till att människor kan leva ett oberoende liv långt upp i åldern. Cykling har stora förutsättningar att ge regelbunden fysisk aktivitet.

I Svalövs kommun är det en stor andel av befolkningen som rör sig för lite för att uppnå god hälsa. År 2019 hade 39 procent av männen och 43 procent av kvinnorna otillräcklig fysisk aktivitet, enligt Region Skånes folkhälsoenkät.

Rekommendationer för fysisk aktivitet enligt folkhälsomyndigheten är att vuxna ska:

- Ha regelbunden fysisk aktivitet
- Minska stillasittande
- Ha pulshöjande fysisk aktivitet i minst 150 - 300 minuter per veckan
- Ha muskelstärkande fysisk aktivitet minst två gånger per vecka
- Mer fysisk aktivitet

För barn i skolålder gäller likanande rekommendationer. Skillnaderna är att barn bör ha pulshöjande fysisk aktivitet 60 min dagligen samt ha fysisk aktivitet som är högintensiv och muskel- och skelettstärkande minst tre gånger i veckan. Det som är viktigt att poängtera är att all aktivitet räknas och där kan val av transportmedel medföra att man får in fysisk aktivitet i sin vardag. Genom att gå eller cykla till affären, skolan eller arbetet i stället för att köra bil förbättrar man sin hälsa.

I rapporten *"Cycling and Health - What's the evidence?"* samlas flera studier som visar på att cykling kan reducera många hälsorisker såsom hjärtproblem och cancer. Cykling har även en positiv effekt på den psykiska hälsan och ökar individens stresstålighet. Genom att cykelpendla till arbetet 30 minuter om dagen uppfylls minimum rekommendationen för fysisk aktivitet och individen och samhället får del av de positiva effekterna.

VIKTIGA FAKTORER

Om de individuella förutsättningarna tillåter cykling så beror valet istället på upplevelsen av den byggda och sociala miljön. Om upplevelsen är att den byggda miljön är cykelvänlig ökar incitamentet för att cykla. För att främja ökad andel resande med cykel är viktiga faktorer att infrastrukturen är säker, gen, har hög standard, är väl underhållen alla årstider och att den upplevs trygg.

Tillgänglighet och framkomlighet

Vid en satsning på cykeltrafik och utveckling av nät och korsningspunkter är det lätt att endast fokusera på trafiksäkerhet och trygghet. Faktorerna tillgänglighet och framkomlighet är dock minst lika viktiga faktorer att beakta för att få fler att cykla. Tillgängligheten handlar främst om möjligheten att kunna nå målpunkter medan framkomligheten syftar till hur lätt det är att ta sig fram i nätet.

Genom att ha ett sammanhängande cykelnät i tätorterna som är enkelt att navigera sig, i ökar tillgängligheten att med cykel ta sig till tätortens olika målpunkter. På landsbygden handlar det om att ge fler tillgänglighet till säkra cykelvägar till tätorterna. När det kommer till skola som målpunkt är det viktigt att titta på tillgänglighet utifrån barnens perspektiv.

Cykel konkurrerar hela tiden med bilen och det är viktigt att planera cykelinfrastrukturen på ett sådant sätt att förutsättningarna för cykel är minst lika goda som för bil. Ett riktmått är att det verkliga avståndet inte bör vara mer än ca 25 procent längre än fågelvägen. Om sträckan upplevs som en stor omväg väljs inte cykeln som transportsätt.

Detta medför att när kommunen planerar för resor inom tätorten prioriteras cyklisters framkomlighet då det är enkelt och korta sträckor att ta sig med cykel. Inom tätorterna går det lika fort att ta cykeln som bilen och detta ska premieras.

Säkerhet och trygghet

Det är viktigt att se helheten när det gäller trafiksäkerhet, att se till hela resan. Upplevs en situation under resan som osäker eller farlig kan detta påverka resan och leda till att man avstår från resan eller använder ett annat transportsätt.

Det är ett fåtal komponenter som avgör säkerhetsnivån och med hjälp av en säker utformning och hastighet på vägen, bilens utformning med autobroms och vänlig front samt att cyklisten bär cykelhjälm kan antalet mycket allvarligt skadade cyklister minska med upp till 95 procent. Enligt GCM-handboken (gång, cykel och moped) är det viktigt för trafiksäkerheten att skilja cykeltrafik från snabb och tung motorfordonstrafik. Detta gäller framförallt för barn och ungdomar och är en viktig punkt att fokusera på längs utpekade skolvägar.

Cykeln är en viktig komponent för ett hållbart trafiksystem men för att få en långsiktig hållbar cykeltrafik måste det vara säkert att cykla. Att höja säkerhetsnivån för cyklister är därför en av de största utmaningarna för att ökad cykling ska bidra till hög livskvalitet och en hållbar samhällsutveckling.

Kommunens roll blir att utforma och planera för säker infrastruktur och ett regelverk för att skapa en säker miljö att cykla i. Det är även viktigt att ge invånarna information och kunskap om hur man cyklar säkert i trafikmiljön.

En annan viktig faktor är att cykelinfrastrukturen är utformad så den upplevs trygg att vistas i. Vad som gör att en plats upplevs trygg varierar mellan individer. Många upplever sig otrygga vid dålig belysning, större buskage, skymd sikt eller trånga passager. Utformas trafikrummet så att det upplevs som tryggt av de mest utsatta eller mest otrygga trafikanterna gynnas sannolikt alla trafikanter.

Ur ett trygghetsperspektiv är det viktigt att i planeringen titta ur ett hela resan-perspektiv. Det finns många delar som kan avgöra om upplevelsen känns otrygg. Därför är det viktigt att tänka från dörr till dörr och inkludera alla resans moment, till exempel att cykelnätet, fordon, stationer, hållplatser, parkeringar, belysning och service ska upplevas som trygga för alla trafikanter. Ett exempel kan vara osissheten om cykeln står kvar på cykelparkeringen när man kommer tillbaka. Stöldrisken och risk för vandalisering kan skapa en känsla av otrygghet.

Trygga cykelresor handlar om att:

- Cykelnätet är sammanhängande och lättöverskådligt
- Skyltning och information är lätt att förstå
- Förbindelserna är gena och att det finns valmöjligheter
- Cykelvägen inte är ödslig och övergiven
- Cykelvägen har en bra beläggning
- Ljussättningen fungerar och håller en hög kvalitet
- Cykelvägen används under stora delar av dygnet
- Det finns alternativa vägar när det är mörkt.

Utformning

Sträckning, utformning och karaktär har stor betydelse för cyklistens upplevelse av sin resa samt hur väl cyklistens behov av tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och trygghet tillgodoses. Bra cykelnät kännetecknas av en stor enighet mellan de olika delarna i nätet samt att utformningen är kopplad till delens funktion i nätet och igenkännlig för cyklisten.

Faktorer som påverkar val av utformningslösning beror bland annat på hur trafikerad sträckan är av cyklister och bilister, hastighetsbegränsning och typ av gata. Typ av gata påverkar val av separering mellan cyklister, bilar och gående. När det gäller separering av cyklister från bilar rekommenderar Trafikverket enligt tabellen nedan.

Skyltad hastighet	Lämplig separering av cyklister från bil
70 eller mer	Avskild cykelbana med räcke eller bred skiljeremsa. Cykelbana kan användas men ger mindre god standard.
60	Cykelbana
50	Cykelbana eller cykelfält. Cykelbana i lokalnätet samt vid bilflöden över 600 bilar/dimensionerande timme (dH). Cykelfält i huvudnätet där främst vuxna cyklar vid bilflöden under 600 bilar/dH
40	Cykelbana eller cykelfält. Cykelbana vid bilflöden över 900 bilar/dH samt i lokalnätet. Cykelfält vid bilflöden under 900 bilar/dH i huvudnätet, där främst vuxna cyklar. Blandtrafik kan användas vid bilflöden under 300 bilar/dH men ger mindre god standard.
30	Blandtrafik.

(SKL och Trafikverket, 2010)

I korsningar är det viktigt att utformningen medgör att det är enkelt för cyklisten att förstå vad som förväntas av dem och vart de ska i korsningen. Det ska vara tydligt vart cykelnätet fortsätter efter korsningen för att cykelnätet ska upplevas som sammanhängande och lättorienterat.

Vid ombyggnad eller nybyggnad av cykelnätet bör val av utformning utgå från GCM-handboken.

Drift och underhåll

På grund av nya typer av cyklar, högre hastigheter och större användning vintertid av cykelvägar ställs det högre krav på drift och underhåll av dessa. Med god standard och skötsel av cykelvägarna kan många singelolyckor med cykel på grund av halt/dåligt underlag förhindras. Valfungerande och pålitlig drift och underhåll medför därför att fler väljer att cykla då detta garanterar god säkerhet och framkomlighet.

En aspekt som är viktig att tänka på vid drift och underhåll är att hålla jämn och hög standard under lång tid och framförallt under hela året oavsett säsong. Det är viktigt att resenären kan känna sig trygg och säker under sin resa för att veta att man kommer fram i tid och utan skador.

Parkering

Det är viktigt att cykelparkering finns invid kommunens målpunkter samt busshållplatser och tågstationer. Möjlighet att låsa fast sin cykel säkert är en faktor som påverkar valet av att ta cykeln. I kommunens parkeringsriktlinjer för cykel och bil beskrivs utformningen för cykelparkering vid ny- och ombyggnation.

Satsningar på bättre anslutningar från cykel till kollektivtrafik är ett av de mest kostnadseffektiva sätten för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Där en satsning för bättre anslutningar kan vara att skapa bra och säkra cykelparkeringar.

Belysning

Fotgängare och cyklister behöver vägbelysning för att kunna förflytta sig under dygnets mörka timmar. Belysningen ska göra det möjligt för trafikanterna att se vägytan och eventuella ojämnheter, kanter och hål. Den ska synliggöra andra trafikanter, skyltar och vägens sträckning. Vägbelysning i gång- och cykelmiljöer är dessutom viktig för att skapa en känsla av trygghet.

Inom tätorterna bör gång- och cykelbanor ha vägbelysning. För cykelbanor utanför tätorterna får man göra en bedömning från fall till fall, utifrån nyttan för trafikanterna i förhållande till kostnaderna. Skäl som talar för att ha belysning på cykelbanor utanför tätorter kan till exempel vara att vägen används för cykelpendling till och från arbetet, att den används av barn på väg till och från skolan, eller att den ligger i anslutning till någon serviceinrättning eller fritidsverksamhet som besöks av cyklister under den mörka delen av dygnet.

Av miljöhänsyn kan det ibland finnas skäl till att avstå från att använda belysning på cykelbanor. Dels kan det handla om känsliga miljöer där djur och natur riskerar att störas. Dels kan det handla om vägar där nyttan är tveksam i förhållande till energiåtgången och kostnaden.

En säkerhetsåtgärd i konfliktpunkter, som exempelvis cykelöverfarter eller korsningar med mer trafik, är att belysa platsen så bilisten har större möjlighet att se cyklisten. Belysning är även extra viktigt som en säkerhetsåtgärd vid hinder längs med cykelbanan.

Vägvisning

Vägvisning 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. Vägvisare som anger mer avlägsna 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 vägvisning av cykelvägar.

DEL 2 ÅTGÄRDER



BETEENDE- OCH ATTITYDSÅTGÄRDER

För att skapa en förändring mot hållbara transporter och en överflyttning från bil till cykel och kollektivtrafik måste olika åtgärder kombineras. Genom att kombinera styrmedel och förbättringar av utbud och infrastruktur med beteende- och attitydsförändring förstärks effekten jämfört med om de hade stått var för sig. Det betyder även att beteende- och attitydsåtgärder kräver en viss standard på de fysiska förutsättningarna för att möjliggöra hållbara transportval.

Nedan ges ett antal förslag på arbete kring beteende- och attitydsåtgärder som kan främja hållbart resande. Det krävs dock en arbetsplan för det kontinuerliga arbetet för att uppnå förändring och överföringen till hållbara transporter. Det är viktigt att kommunen hittar en kontinuitet i arbetet och/eller att åtgärderna återkommer regelbundet för att ge effekt.

I allt arbete med beteende- och attitydsförändring kopplat till cykel och hållbart resande är trafikplanerare eller miljöstrateg med i uppstartsfasen och sedan ett stöd för ansvariga enheter att ta hjälp av.

Service och information

God service för cyklister kan delas upp på vad kommunen kan göra samt vad arbetsgivaren kan göra. Exempel på vad kommunen kan göra är att ge möjlighet att pumpa sin cykel, låsa fast den säkert eller väderskyddat samt tillhandahålla enklare servicestationer för cykeln. Som arbetsgivare kan kommunen eller andra företag erbjuda

cykelgarage, möjligheten att använda arbetstid eller friskvårdstid för att pendla med cykel, möjlighet att byta om och duscha på arbetsplatsen eller lånecyklar att använda för tjänsteresor.

Kommunen kan erbjuda invånare information om hållbart resande och hur de själva kan ändra sina vanor för att förändra sitt resmönster till mer hållbara val. Detta kan göras genom att ge invånare tillgång till cykelkartor både digitalt och tryckta, informera på kommunens hemsida om fördelarna med hållbart resande både i stort och individuellt samt ge personlig rådgivning gällande invånarens resvanor. Kommunen informerar även vid event hur besökare kan resa dit hållbart.

Kampanjer och utbildning

Kommunen ordnar kampanjer för ökad andel cykelresor samt för att öka säkerheten för cyklister. Kampanjerna kan vara informationsspridning av cykelns fördelar, trafiksäkerhet kopplat till cykel, prova-på-kampanjer där möjlighet finns att testa el-cyklar osv.

Kommunen bör utbilda barn och ungdomar om trafiksäkerhet samt fördelarna med att resa med cykel för att öka andelen som cyklar till skolan. Att utbilda barn i trafik är en del av läroplanen och det blir en viktig aspekt för att i framtiden få fler att göra hållbara resval och agera trafiksäkert.

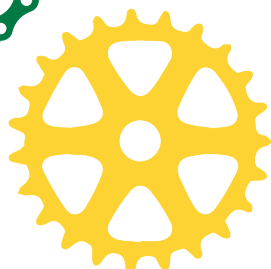
Åtgärder

Projekt	Beskrivning	Tidsintervall	Ansvarig enhet
Uppdatera cykelkartorna	De befintliga cykelkartorna ses över och görs mer användarvänliga samt en interaktivt karta för cykelvägar och leder i kommunen som läggs på hemsidan.	Klart tom 2022	Plan och exploatering
Cykla till/i naturen och målpunkter	Kommunen uppmärksammar och informerar om hur och var man kan cykla till/i naturen och till kommunens målpunkter med exempelvis informationsskylt, vägvisning och informationmaterial.	Kontinuerligt	Plan och exploatering, Näringsliv och turism och Fritid
Säkra skolvägar	Kommunalt projekt för att säkerställa bra skolvägar till kommunens skolor, där fokus ligger på gående och cyklister samt resan till och från kollektivtrafik.	Klart tom 2024	Plan och exploatering
Informationsinsatser till kundtjänst	Skapa material och utbilda personalen i receptionen och turistbyrån om hållbara resor och möjligheten att cykla i kommunen både till vardags och för rekreation.	Kontinuerligt	Beredskap- och säkerhetssamordning, Näringsliv och turism och Fritid
Kampanjer	Kommunen uppmärksammar cykeln, cykelns fördelar och hållbara resvanor genom olika kampanjer för medborgarna, personal och företag i kommunen. Gärna genom samarbete med andra organisationer och sammankoppling till olika dagar, exempelvis Europeiska trafikantveckan eller Cykeldagen.	Var sjätte månad	Plan och exploatering och Kommunikation

FYSISKA ÅTGÄRDER

Övergripande åtgärder

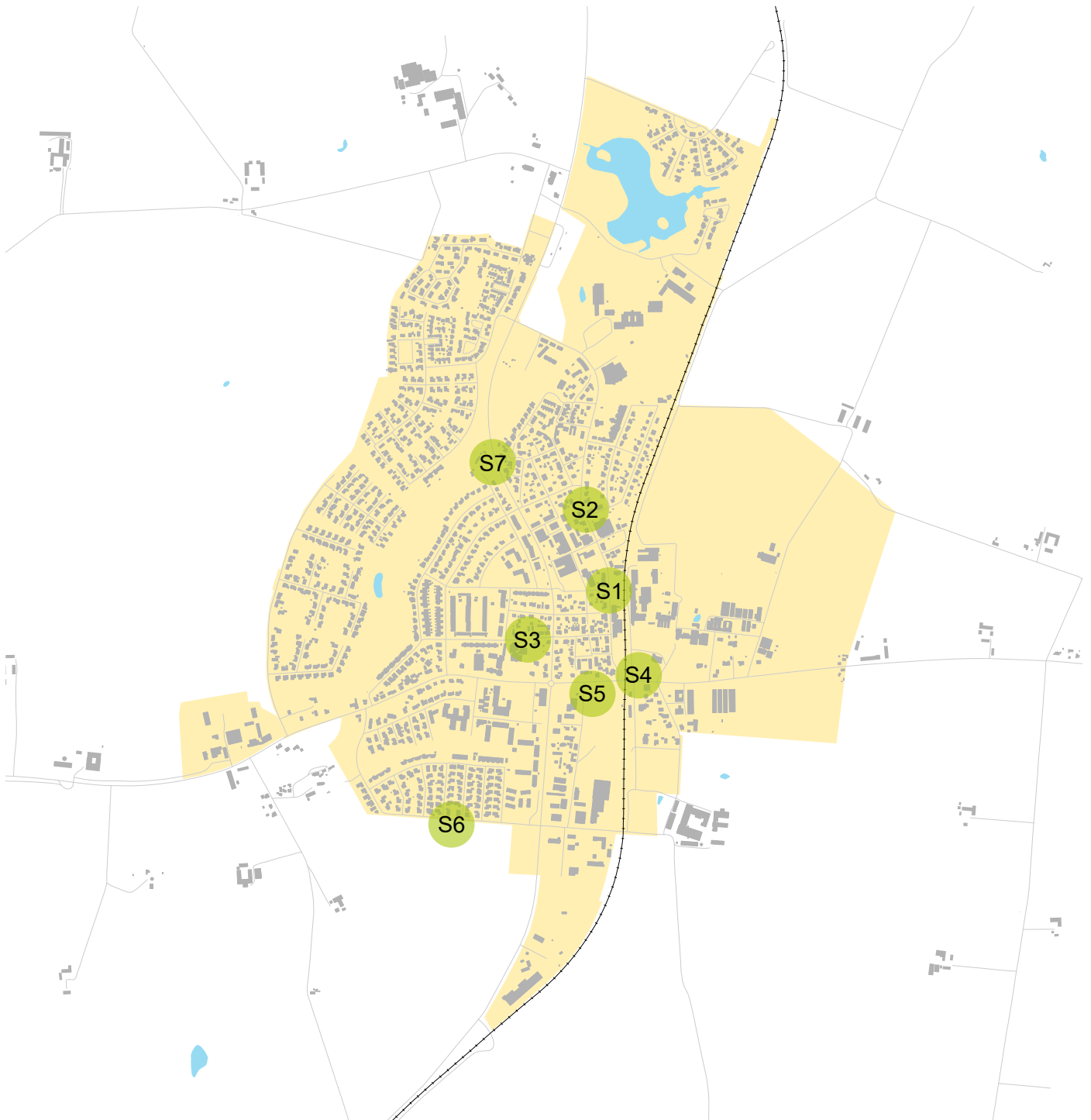
Rubrik	Beskrivning	Åtgärd
Vägvisning	<p>Kommunen sätter upp skyltar för att guida cyklisten, den säkraste vägen, till målpunkt. Skyltningen bör ske mellan tätorterna samt i tätorterna för att kunna ta sig igenom eller ut från tätorten mot målet. På skyltarna bör det stå Ortsnamn samt distans till tätorten. Skyltning kan både ske längs med cykelbana eller längs med mindre väg som är tillräckligt säker för att cykla i blandtrafik.</p> <p>Till målpunkter och event/arrangemang kan kommunen synliggöra för besökare hur man kan cykla dit genom skyltning och information.</p> <p>För rekreation bör även kommunen skylta upp cykelleder längs med vägarna för att underlätta för cyklisterna. Detta medför även att cykelleden uppmärksammas mer, speciellt vid skyltning i tätorterna eller mindre samhällen.</p>	<p><i>Inventera och kartlägg vägar som behöver skyltas och därefter skylta för att guida cyklister.</i></p> <p><i>Kommunen ska utgå från Region Skånes rapport "Cykelleder för rekreation och turism" vid skyltning samt vid utmärkning av nya rekreativleder.</i></p> <p><i>Där ligger ett gemensamt ansvar inom kommunen att se till att skyltning och informations-spridning görs vid målpunkter och event/arrangemang.</i></p>
Planering- och exploateringskedet	<p>Vid planering för nya utbyggnadsområden (detaljplaner) ska området planeras så att invånare kan cykla säkert inom, genom och vidare till närliggande målpunkter. Det är viktigt att nya områden kopplas ihop med befintligt cykelnät.</p> <p>I takt med utbyggnaden är det viktigt att se över cykelförbindelserna i närheten och till närliggande målpunkter för att synliggöra åtgärder som behövs åtgärdas för säkrare och bättre cykling.</p>	<p><i>I detaljplanearbete ska cykelplanen kontrolleras och specifika åtgärder kopplat till cykel tydliggöras i detaljplanen. Plankartans utförande ska bidra till möjligheten för goda cykelförbindelser.</i></p>
Trafiksäkerhet kopplat till genomfartslederna	<p>Kommunen ska arbeta för att sänka hastighetsbegränsning på genomfartsleder i tätorterna samt större orter på landsbygden till rekommenderade hastighetsgränser. Samt arbeta för större hastighetsefterlevnad i kommunens orter för att öka säkerhet för oskyddade trafikanter. Kommunen ska även arbeta för säkra och trygga överfarter för att minska barriäreffekten som genomfartslederna skapar.</p>	<p><i>Aktivt arbeta och samverka med Trafikverket för att öka trafiksäkerheten längs med genomfartslederna för oskyddade trafikanter.</i></p>



Åtgärdsbehov i tätorterna

Vid behovsinventering gjord år 2012 identifierades först målpunkter och hur människor tar sig från sina hem till dessa målpunkter. Här användes tätortsperspektivet. Inför föregående plan användes även tidigare medborgardialoger samt äldre material som har gett information om hur människor rör sig. De stora stråken identifierades och besöktes för att studera: upplevelse, säkerhet, tydlighet, belysning, sikt och skyltning.

Inventeringen har kompletterats år 2022 med kontroll av samtliga åtgärder från planen, 2014 samt information från inkomna synpunkter från en webbenkät på kommunens hemsida som gjordes år 2022 i samband med revideringen. Cirka 120 synpunkter kom in under webbenkäten och synpunkterna fokuserade främst på sträckor på landsbygden samt mellan tätorterna men även på platser i tätorterna kopplat till skolvägar för barn och unga.



Svalöv

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd	Samverkan
S1	Svalövs stationen	Att cykla till stationen i Svalöv är idag svårt och cyklisten måste cykla i blandtrafik med bussar. Det är även otydligt var cyklisten bör cykla. Det ska vara enkelt och säkert att cykla till stationen från samtliga tätortens bostadsområden.	<i>Utred möjligheten att anlägga goda anslutningar till stationen från norr, söder och väster. Anlägg cykelbana till stationen från befintligt cykelnät.</i>	
S2	Skolgatan & Svalegatan	Längsmed Skolgatan finns det delar med gång- och cykelbana på gatans östra sidan men banan är bristfällig och smal på vissa delar och fortsätter inte hela vägen till stationen. Viktig för att skapa en säker skolväg.	<i>Bredda och förläng cykelbanan på östra sidan om Skolgatan/Svalegatan så den går söderut genom centrum till stationen.</i>	
S3	Kvarngatan	Kvarngatan har potential att bli ett västöstligt stråk för cyklande från bostadsområdena, Fridhem och gymnasiet i sydväst till centrum, skola och stationen i öst.	<i>Anlägg en cykelbana längs med hela Kvarngatan samt en säkert cykelöverfart över Luggudevägen.</i>	Trafikverket Skånetrafiken
S4	Montessori	Många barn går och cyklar dagligen längs med Svalgegatan och över spåret på Onsjövägens norra sida för att ta sig till och från skolan. Idag finns ingen bra gång- och cykelbana för barnen att ta sig till skolan.	<i>Anlägg cykelbana längsmed eller nära Svalegatan samt längs med Onsjövägens norra sidan från Svalegatan över plankorsningen samt Järnvägsgatan till skolan.</i>	Trafikverket
S5	Onsjövägen	Idag finns det ingen cykelbana längsmed Onsjövägen från cykelbanan längsmed Harjagersvägen. Detta kan även binda ihop stråk från Teckomatorp norrut.	<i>Fortsätt cykelbanan längsmed Onsjövägens södra sida och ett övergångsställe över Teckomatorpsvägen. Samt knyta ihop med cykelbana till stationen.</i>	Trafikverket
S6	Åkervägen	Det saknas idag ett ihopkopplat cykelstråk från nordvästra delarna av Svalöv mot Teckomatorp. Att cykla längs med Åkervägen idag är osäkert pga stort antal bilister som kör fort. Både Bäckalidsgatan och Åkervägen är breda och utrymme finns för att anlägga en cykelbana. Åkervägen är relativt högtrafikerad och hastighetsefterlevnanden är bristfällig.	<i>Genom att anlägga en cykelbana längs med Bäckalidsgatan och Åkervägen kan stråket längs Svalövsbäcken fortsätta söderut. Säkra passager/övergångsställen anläggs över Harjagervägen och Rönnebergsvägen för att koppla ihop stråket helt.</i>	Trafikverket
S7	Luggudevägen & Svalövsbäcken	På båda sidor om Luggudevägen vid Svalövsbäcken finns det gång- och cykelbanor som ansluter till busshållplats eller fortsätter längsmed Luggudevägen. Gång- och cykelbanan längs med Svalövsbäcken är ett tydligt stråk och idag finns en problematik med att oskyddade trafikanter genar över Luggudevägen mellan de olika gång- och cykelbanorna.	<i>Utred lösning för en säker överfart över Luggudevägen för gående och cyklister. I utredningen bör en planskild lösning undersökas.</i>	Trafikverket



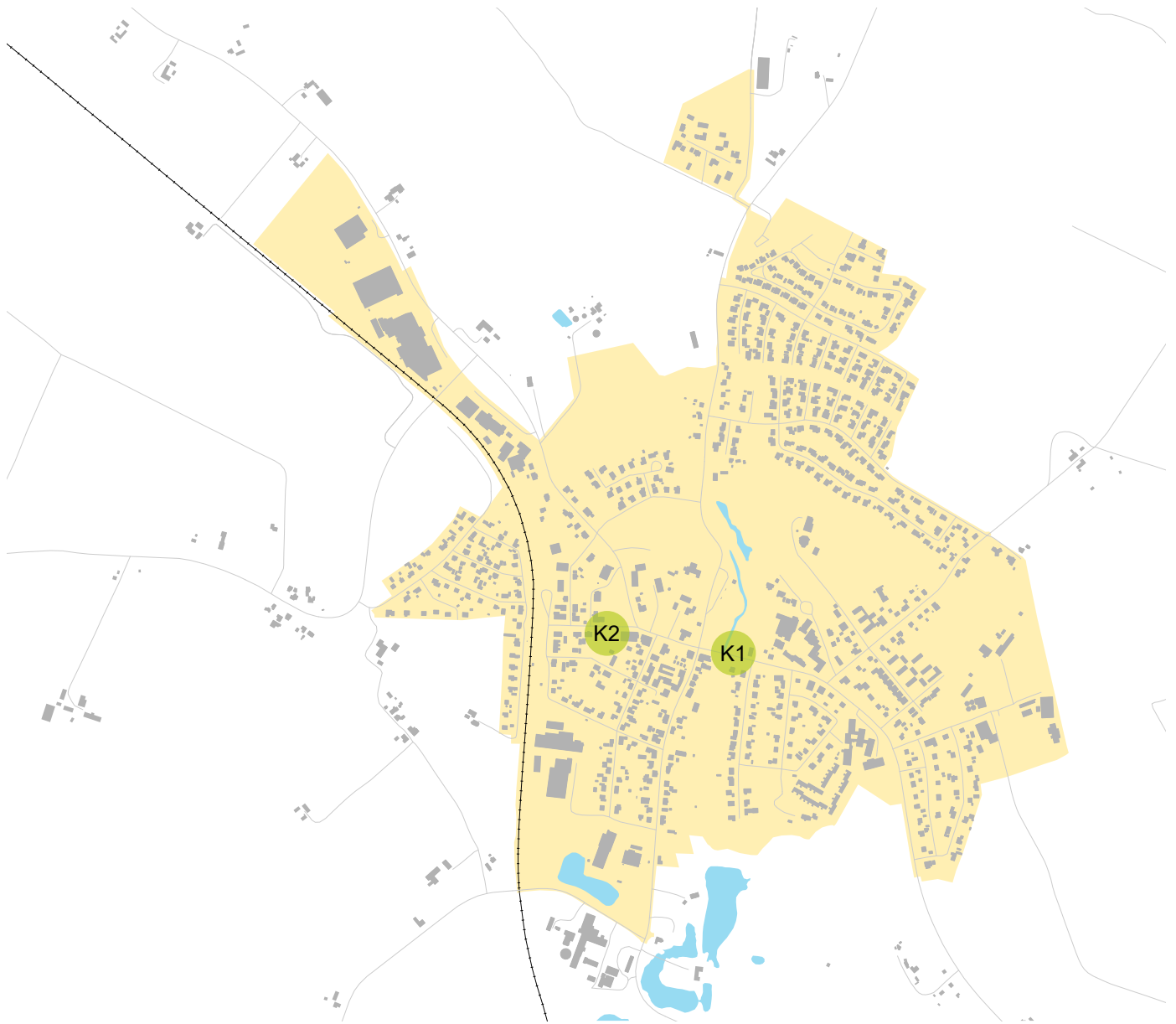
Teckomatorp

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd	Samverkan
Te1	Bantorget	På Bantorget idag är det otydligt hur cyklister från norr ska ta sig vidare i tätorten och komma till plankorsning för att fortsätta söder ut.	<i>Skapa tydlighet från korsningen vid Skolgatan och hela vägen ner förbi tågstationen österut och över järnvägen. Flytta biljettautomaterna så att vägen vidare inte blir dold. Bättre skyltning.</i>	Skånetrafiken
Te2	Västergatan	Idag saknas cykelbana i nordsydlig riktning. Det är inte tydligt hur cyklister ska ta sig från norra delarna av tätorten till centrum och skolan. Detta är även viktigt för att få till säkra skolvägar för barn som bor i norra Teckomatorp.	<i>Genom att anlägga en cykelbana längsmed Västergatan som kopplar an till stationen och cykelnätet på norra sidan om järnvägen kan cyklister på ett säkert sätt ta sig mellan norra och södra delarna av tätorten.</i>	
Te3	Föreningsgatan & Storgatan	Korsningen saknar säker överfart från Storgatan i norr till skolan och centrum. Söder om korsningen saknas även cykelbana en kort bit på västra sidan.	<i>Utred möjlighet till ny lösning vid korsning så att gång och cykel kan passera. Förläng befintlig gång- och cykelbana längs Storgatan norrut till korsningen med Föreningsgatan.</i>	Trafikverket
Te4	Storgatan	Storgatan är en uppsamlingsgata från många mindre villagator för vidare färd söderut och med cykelbana längs med Storgatan söderut har cyklisten god koppling till skola, idrottsplats och centrum.	<i>Längs med Storgatan norrut från korsningen med Föreningsgatan anlägga en cykelbana samt en säker överfart över Föreningsgatan.</i>	
Te5	Planskild gång- och cykelöverfart	Idag finns ingen säker och smidig överfart för gående och cyklister över spåren mellan de norra och södra delarna i Teckomatorp. Med förhoppning om halvtimmestrafik på tågbanan och utbyggnad av bostäder i tätorten finns behov av en planskild överfart för gående och cyklister.	<i>Utred placering av och anlägg en planskild överfart för gående och cyklister.</i>	Trafikverket



Billeberga

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd	Samverkan
B1	Blomområdet till stationen	Idag finns en grusad gång- och cykelbana längs Braåns södra sida som inte löper hela vägen till stationen. Denna används flitigt av de som ska till tågstationen då det är en kortare väg än den anlagda trottoaren längs Årupsvägen. Årupsvägen är osäker att gå och cykla längs med.	<i>Förläng befintlig gång- och cykelbana 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.</i>	Trafikverket
B2	Blomområdet / Södervägen	Idag används vägen av fotgängare som ska ner mot busshållplatsen och skolan. Fotgängare, likväl som cyklister, bör i stället använda stråket som går genom blomområdet.	<i>Förtydliga ett huvudstråk genom blomområdet med skyltning, belysning och breddning av stråket så två cyklar kan mötas. Viktigt att även koppla ihop cykelbanan med cykelnätet mot skolan med säker överfart över Årupsvägen.</i>	Trafikverket
B3	Plankorsningen & Svalövsvägen	Det finns begränsat utrymme för fotgängare och cyklister som ska passera över plankorsningen. Det är även idag otydligt var cyklister ska ta sig vidare i sydlig riktning samt en säker övergång över Svalövsvägen.	<i>Hitta ett sätt att förbättra framkomlighet för gång och cykel i plankorsningen. Samt se till att det är tydligt var cyklister ska fortsätta på säker cykelbana. Detta är en viktig punkt i nordsydligt stråk.</i>	Trafikverket
B4	Billeberga "3" till Billeberga	Fotgängare och cyklister får idag ta sig längs Södervägen för att komma till centrum. Vägen saknar vägren samt trafikeras av tung trafik.	<i>Utred för att sedan anlägga gång- och cykelväg längs med Södervägens västra sida som ansluter till cykelvägen i Blomområdets södra del.</i>	Trafikverket Enskild ägare



Kågeröd

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd	Samverkan
K1	Knutstorpsvägen	Cykelväg saknas längs en del av Knutstorpsvägen. Från centrum vid gamla tågstationen till skolan i öster finns det idag ingen cykelväg. Trafikflödet på Knutstorpsvägen är stort och består av en hel del tung trafik. Detta är en viktig komplettering för stråk i västöstlig riktning.	<i>Dubbelriktad cykelbana längs norra sidan av vägen från skolan i öster till Bygatan i väster, ca 400 m. Förbättrad säkerhet vid korsningen Byavägen/Böketoftavägen och anlägg en säker överfart.</i>	Trafikverket
K2	Bygatan	Idag saknas tydlig gång- och cykelbana längsmed Bygatan mot stationen. Efter övergångsställe över Böketoftavägen får man som cyklist fortsätta i blandtrafik. På grund av stationen kommer trafiken att öka på Bygatan och säker cykelbana behövs för att komplettera västöstligt stråk.	<i>Som en förlängning av cykelbana längs med Knutstorpsvägen anläggs en cykelbana på Bygatans norra sida som sedan ansluter till stationen och kan fortsätta i tunneln under järnvägen.</i>	



Röstänga

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd	Samverkan
R1	Billingevägen	Idag saknas det en tydlig cykelförbindelse mellan tätortens centrum och skola samt koppling mellan cykelbana till Skärålid och framtida cykel till Billinge.	Anlägga en cykelbana längs med Bilingevägens norra sida samt koppla cykelbanan i öster till cykelbanan från Billinge. Viktigt att skylta för målpunkter så cyklister enkelt kan navigera sig igenom tätorten.	
R2	Marieholmsvägen	Cykelbana finns på en del av Marieholmsvägen från söder men saknas närmare centrum där cyklister hänvisas till en bredare vägren. Vägen är måttligt trafikerad och ganska bred.	Befintlig cykelväg separeras tydligt med skiljelinje mellan cykel och fotgängare. Cykelvägen anläggs vidare på östra sidan av Marieholmsvägen ända fram till korsningen med Bilingevägen, ca 700 m. Säkerställ säker överfart över Marieholmsvägen mot idrottsplats och badet.	Trafikverket
R3	Väg 13	Det finns endast passager, alltså inga övergångsställen, för gående och cyklister på den starkt trafikerade väg 13. Behov av övergångsställe finns där Marieholmsvägen möter väg 13 då det ligger livsmedelsaffär, bensinmack, bageri, restaurang och nationalparkens ingång samt vid Kolemavägen där invånare tar sig till skolan, kollektivtrafik och centrum. Cykelvägen till Skärålid börjar på norra sidan väg 13 vilket gör det viktigt att knyta ihop den med cykelnätet i tätorten.	Anlägga övergångsställen där oskyddade trafikanter har företräde vid passage vid Kolemavägen och Marieholmsvägen. Övergångsställe vid Kolemavägen är första prioritet då detta är en länk för säker skolväg för barn i Kolema.	Trafikverket
R4	Kolemavägen	Från väg 13 saknas cykelbana längs Kolemavägen i det tätbebyggda området. Vid backen är det väldigt smalt. Trafiken på vägen är relativt låg.	Anlägg gång- och cykelbana på vägens östra sida så länge det finns bostäder på båda sidor.	Trafikverket



Tågarp

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd	Samverkan
Tå1	Härslösvägen till stationen	Härslösvägen är genomfartsled med delvis fort körande bilister och tung trafik som saknar ordentlig gång- och cykelbana. Korsningen vid stationen saknar övergångsställe. Detta är den korsning som nyttjas av majoriteten av fotgängare och cyklister till stationen.	<i>Bredda sydlig trottoar till gång- och cykelbana från Riksvägen till Plogkatan. Anlägg övergångsställe i korsningen vid stationen över Härslösavägen. Hastighetssäkrande åtgärd för trafik från Härslöv in till tätorten.</i>	Trafikverket
Tå2	Annerogatan & Riksvägen	Bostadsområdet på östra sidan om Riksvägen saknar lämplig gång- och cykelväg till västra sidan av Riksvägen och till stationen. Riksvägen är starkt trafikerad av tung trafik.	<i>Knyt ihop ett stråk från östra delen av Tågarp till stationen med en säker överfart över Riksvägen. Annerogatan kopplas ihop med Kläsingevägen genom cykelbana på östra sidan av Riksvägen mellan överfart samt Kläsingevägen.</i>	Trafikverket

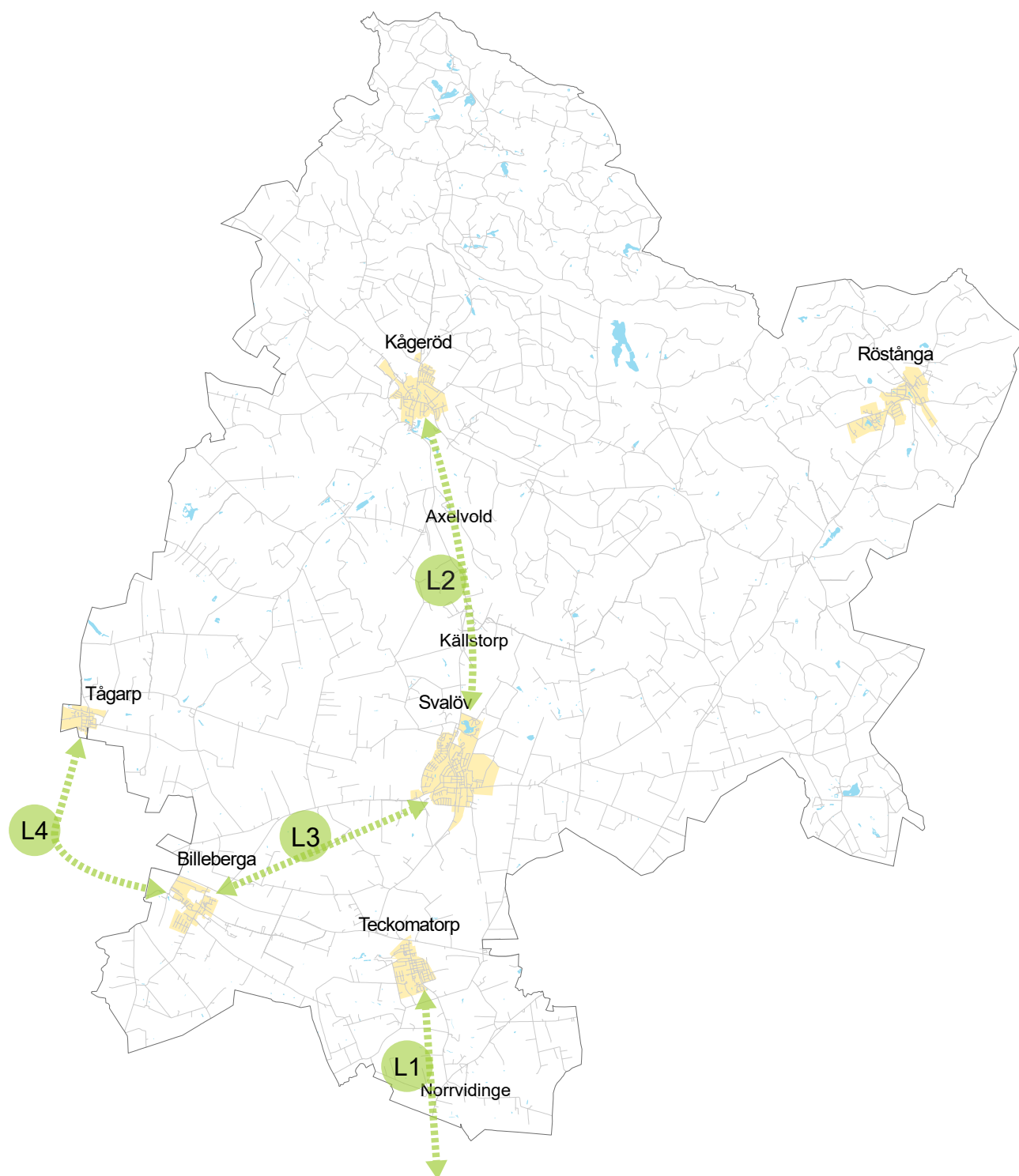
Åtgärdsbehov på landsbygd

Sett ur ett rent transportperspektiv kan cykelvägar mellan tät bebyggelse gärna 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 vägrätt kan användas för att anlägga cykelvägar. En nackdel är att inga nya cykelmöjligheter skapas, som till exempel 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. För turist- och rekreationsstråk bör lågtrafikerade vägar samt fria

cykelbanor prioriteras. Investering i cykelväg mellan tätorter kräver ett bra underlag för att kunna genomföras. På sikt eftersträvas naturligtvis att samtliga större orter ska ha cykelvägar till sin omgivning.

Nedan redovisas stråk som kommunen anser bör förses med trafiksäker cykelbana. Exakt sträckning för cykelbanan ska beslutas i genomförandet av åtgärd. Det är då viktigt att utgå från syftet med cykelbanan och vilka aspekter som då blir viktigast. Exempelvis om syftet med resan är pendling till arbete/skola eller för rekreation och turism.



Landsbygden

Nr	Plats	Beskrivning	Åtgärd och samverkan
L1	Teckomatorp - Norrvinge - Kävlinge	Från Norrvinge till Teckomatorp finns det idag ingen anlagd cykelbana och cyklister får antingen cykla via småvägar eller längs med väg 1190 som är mycket trafikerad. En cykelbana mellan Teckomatorp och Norrvinge hade både gynnat arbetspendling till och från Norrvingen, skolpendling och rekreationsresor med cykel. Vidare utbyggnad av cykelbana till Södervinge kan göras för att bilda ett längre cykelstråk.	<i>Kommunen ska börja samverka med Kävlinge kommun för att påbörja en förundersökning/utredning. Därefter samverka med i första hand Region Skåne därefter Trafikverket för genomförande.</i>
L2	Svalöv - Källstorp - Axelvold - Kågeröd	<p>Sträckan Svalöv – Kågeröd framförs i dialoger som en viktig sträcka. I ett regionalt perspektiv är denna sträcka en av de sista delarna i en cykelled från Lund till Söderåsen. Med en ny cykelbana ges även möjlighet för barn och ungdomar att cykla till skolan och fritidsaktiviteter.</p> <p>Sträckan kan delas in i olika etapper: Axelvold - Kågeröd, Källstorp - Svalöv och Källstorp - Axelvold. De olika etapperna har olika syften där hela sträckningen är främst för rekreation och turism medan de kortare sträckorna till tätorterna ger möjlighet för invånare att cykla till kollektivtrafik, skola, service och fritidsaktiviteter. Detta medför att de viktigaste sträckorna är de från Axelvold och Källstorp till tätorterna och de är etapperna som bör byggas först.</p>	<i>Kommunen får först utreda lämplig sträckning för cykelbanan och därefter se över vilka som är berörda parter. Beroende på lösning kommer samverkan med antingen enskilda ägare eller Region Skåne och Trafikverket behövas.</i>
L3	Svalöv - Billeberga	<p>Idag finns ingen säker väg att cykla mellan Svalöv och Billeberga med cykel. Cyklister måste både korsa riksväg 17 samt cykla längs väg 1208 som trafikeras av tung trafik och saknar tillräckligt bred vägren för att cykla på.</p> <p>Med cykelväg mellan Svalöv och Billeberga knyter man ihop Svalöv med cykelväg till Landskrona. I Landskrona kan man fortsätta resan på Sydkustleden både norr- och söderut. Alltså skulle en utbyggnad av cykelväg mellan Billeberga och Svalöv ge en bättre tillgänglighet för cykel både lokalt och regionalt.</p>	<p><i>Kommunen behöver tillsammans med Region Skåne samt Trafikverket planera och undersöka lämplig sträckning för cykelbanan.</i></p> <p><i>Eventuellt kan samverkan med enskilda ägare bli aktuell.</i></p>
L4	Tågarp - Asmundtorp - Billeberga	I Tågarp finns väldigt begränsat utbud av service och ingen skola. Barn måste pendla till Billeberga och närmaste service finns i Billeberga 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. Detta blir kortaste avståndet till service och för skolbarn blir det precis lika långt till Billeberga som att använda befintliga vägar över Hedagården. En majoritet av dessa åtgärder ligger inom Landskrona kommun. Endast 200 - 400 m cykelväg ligger i Svalövs kommun vid Tågarp.	<i>Kommunen får utreda lämpligast sträckning för cykelbanan. Då en cykelbana till Asmundtorp skulle gå till större del i Landskrona kommun krävs det samverkan med dem samt berörda enskilda ägare inom kommunen.</i>

PRIORITERING OCH ANSVAR

Prioritering

Prioriteringen utgår från platser som har störst behov att genomföras för att öka trafiksäkerheten på platsen. Där de i första hand ger säkrare skolvägar för barn och unga, öka tillgängligheten för cyklister till kommunens stationer och andra målpunkter samt kopplar an till kommunens utvecklingsområden. Nedan listas högprioriterade åtgärder efter bestämd prioriteringsordning som åtgärderna bör genomföras i.

Resterande åtgärder kommer att tillkomma i prioriteringslistan efterhand högprioriterade åtgärder genomförs eller att prioriteringen görs om vid uppdatering och revidering i planen. Vid revidering är det viktigt att prioritera åtgärder utifrån behov för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt åtgärdernas relation med drift och underhåll samt kommunens utvecklingsarbete.

Tätorterna

Prio	Åtgärd	Nr	Område
1	Svalöv station	S1	Svalöv
2	Blomområdet till stationen	B1	Billeberga
3	Bantorget	Te1	Teckomatorp
4	Skolgatan & Svalegatan	S2	Svalöv
5	Billingevägen	R1	Röstånga
6	Västergatan	Te2	Teckomatorp
7	Knutstorpsvägen	K1	Kågeröd
8	Marieholmsvägen	R2	Röstånga
9	Blomområdet/Södervägen	B2	Billeberga
10	Kvarngatan	S3	Svalöv

Landsbygden

Prio	Åtgärd	Nr
1	Teckomatorp - Norrvidinge - Kävlinge	L1
2	Svalöv - Källstorp - Axelvold - Kågeröd	L2
3	Svalöv - Billeberga	L3
4	Tågarp - Asmundtorp - Billeberga	L4

Fortsatt arbete

Efter att planen är antagen ska en tidsplan tas fram utifrån planens prioritering samt en kostnadsuppskattning för samtliga åtgärder för att kunna avgöra i vilken takt åtgärderna kan genomföras. I och med tidsplanen blir det tydligt vilken budget som behövs årligen för att kunna genomföra planens åtgärder.

Det är även viktigt att genomförandet av planens åtgärder synkas med drift och underhåll av befintligt vägnät så åtgärder kan kombineras med andra arbeten för att minimera kostnaderna.

Implementering av planen i berörda verksamhet är nödvändigt för att få en hög genomförandegrad. Det viktiga är att styrdokument såsom cykelplanen tydligt blir en del av rutinarbetet vid drift och underhåll samt exploatering i kommunen.

Ansvar

Den här handlingsplanen innefattar fysiska åtgärder som ligger inom samhällsbyggnadsförvaltningens uppdrag. Det gäller åtgärder på det kommunala vägnätet samt samverkan med Region Skåne, Trafikverket och grannkommuner för åtgärder längs statlig eller enskild väg.

Planen innehåller även beteende- och attitydsåtgärder där ansvar ligger på andra förvaltningar i kommunen och samhällsbyggnadsförvaltningen är stöd och bistår ansvarig enhet.

Ansvarig	Beskrivning
Region Skåne	Samordnar regional transportinfrastrukturplan för Skåne som planerar och pekar ut nya cykelvägar längs statligt regionalt vägnät (där Trafikverket är väghållare). Regionen ansvarar även för påverkanskampanjer för att få fler att cykla på regional nivå.
Trafikverket	Ansvarar för genomförandet av cykelåtgärder på statligt vägnät.
Vägföreningar	Ansvarar för genomförandet av cykelåtgärder på enskilt vägnät.
Kommunstyrelsen	Samordnar kommunens övergripande cykelplanering utanför det kommunala vägnätet, tittar på förutsättningar för hållbart resande i översiktsplaneringen, trafikstrategi, bytespunkter/mobilitetshubbar, cykelåtgärder kopplat till kvartersmark, näringslivssamverkan och testbäddar med extern finansiering.
Samhällsbyggnadsnämnden	Ansvarar för cykelåtgärder på kommunalt vägnät och påverkanskampanjer för att få fler att cykla på de kommunala cykelvägarna. Ger olika typer av bidrag till enskilda väghållare.
Myndighetsnämnden	Ansvarar för och bevakar parkeringsnorm för cykel, förutsättningar för hållbart resande i detaljplaner och program, krav på cykelåtgärder kopplat till bygglov och exploateringar.
Bildningsnämnden	Ansvarar för att utbilda i kunskapsområdet trafik, lära elever att orientera sig i närmiljön och hur man betar sig i trafiken på ett säkert sätt. Samt lära eleverna hur människors olika val i vardagen kan bidra till en hållbar utveckling, enligt Läroplan för grundskolan, förskolan och fritidshemmet.
Samhällslokaler AB och Svalövs bostäder AB	Ansvarar för cykelåtgärder vid befintliga kommunala fastigheter och bostäder. Samt att utforma fastigheterna på ett trafiksäkert sätt.
Kommunservice AB	Ansvarar för drift och underhåll av de kommunala cykelvägarna och cykelinfrastruktur vid kommunala målpunkter eller på allmän plats.

KÄLLOR

Kommunala källor och underlag

Cykelplan för Svalövs kommun (2014)

Parkeringsriktlinjer för cykel och bil i Svalövs kommun (2021)

Trafikstrategi Svalövs kommun 2022 (2022)

Översiktsplan Svalövs kommun 2021 med utblick mot 2040 (2021)

Övriga källor och underlag

Borlänge kommun (2021). En verktygslåda i Mobility management.

Boverket (2010). Plats för trygghet - inspiration för stadsutveckling.

Cavill, Nick & Davis, Dr Adrian (2007). Cycling & Health - What's the evidence?.

Folkhälsomyndigheten rekommendation fysisk aktivitet

Regeringskansliet (2022). Mål för transportpolitiken. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>. Hämtad: 2022-01-26.

Region Skåne (2021). Cykelleder för rekreation och turism: Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning, version 3.0.

Region Skåne (2020). Förslag till regional transportinfrastrukturplan 2022-2033.

Region Skåne (2018). Så reser vi i Svalöv – Resvaneundersökningen 2018.

Region Skåne (2019). Skånes folkhälsoenkät 2019.

SKL och Trafikverket (2010). GCM-hanboken utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

Skolverket (2019). Läroplan för grundskolan, förskolan och fritidshemmet 2011, reviderad 2019.

Sveriges miljömåls webbsida. Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Swedish Traffic Accident Data Acquisition (2019). Utdrag för Svalövs kommun 2016-2019.

Trafikverket (2021). Hållbart resande i praktiken version 2.0.

Trafikverket (2020). Säkert och tryggt GCM-system.



Upprättad av Samhällsbyggnad
Svalövs kommun
2022

