

HÖÖRS KOMMUN

CYKELPLAN

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2013-06-17 § 60



Beställare: Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

Teknikansvarig cykelplanen: Ann Jankelius

Handläggare: Emily Evenäs, Emma Holgersson och Per Johansson.

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Kristina Johannesson, Leif Henriksson, Clas Paulsson, Anna-Karin Nilsgart, Bo Johansson, Susanne Löfström, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Erik Mårtensson, Camilla Källström och Marianne Ragntoft samtliga från Höörs kommun, Mikael Nykänen och Johan Bernehäll från Polisen, Sten Björk från Räddningstjänsten i Höör samt Ann Jankelius, Emily Evenäs, Emma Holgersson och Per Johansson från Tyréns AB.

Illustratör Pamela Sjöstrand, Tyréns. Illustrationer framtagna till GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010).

Arbetet har utförts under hösten 2012

Höörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM CYKELPLANEN.....	12
2. UTGÅNGSPUNKTER.....	14
3. MÅL.....	16
4. VIKTIGA KVALITETER FÖR ATT FÅ FLER ATT CYKLA.....	17
5. HÖÖR.....	18
6. BOKESLUND.....	28
7. HALLARÖD.....	30
8. MUNKARP.....	32
9. NORRA RÖRUM.....	34
10. SNOGERÖD, GUDMUNDTORP OCH ROLSBERGA.....	36
11. STANSTORP.....	38
12. SÄTOFTA.....	40
13. TJÖRNARP.....	42
14. ÄNGSBYN OCH GAMLA BO.....	44
15. CYKELFÖRBINDELSER UTMED DET STATLIGA VÄGNÄTET.....	46
16. FÖRSLAG TILL KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER.....	54
17. ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING.....	56
18. UPPFÖLJNING.....	60

Cykelplanen utgör en av flera delplaner i Trafikplan Höörs kommun. Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Höörs kommun som helhet.

1. OM CYKELPLANEN

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Cykelplanen är en av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter i dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

VARFÖR EN CYKELPLAN?

Under de senaste åren har stora förbättringar för cyklisterna gjorts i Höörs kommun. Kommunens målsättningen att skapa ett hållbart trafiksystem är också tydlig i den trafikstrategi som nyligen tagits fram. Som en viktig del i trafikstrategin ingår förbättringar för de som går, cyklar och åker kollektivt. För att lyfta cykel-frågorna och skapa en bild av vilka åtgärder som behöver göras framöver har denna cykelplan tagits fram.

Förhoppningen är att genomförandet av de åtgärder som föreslås leder till att fler kommuninvånare och besökare cyklar mer. Vidare är förhoppningen med cykelplanen som sådan att cykelns status ökar och att större vikt läggs vid cyklisternas behov, vad gäller såväl planering och investeringar som när det gäller drift och underhåll.

Slutligen är målet att genom att tidigt peka ut kopplingar till nya utbyggnadsområden ge dessa områden bra förhållanden för cyklister. De övergripande cykelstråken kan bli strukturerande för den nya bebyggelsen.





OMFATTNING

Cykelplanen omfattar hela Höörs kommun. Tyngdpunkten i cykelplanen ligger i att definiera ett huvudcykelnät och att föreslå fysiska ombyggnadsåtgärder i detta.

Utifrån ett identifierat huvudcykelnät och bristerna i detta har de punkter och sträckor där ombyggnader behöver genomföras pekats ut. Förslag till kompletterande, s.k. mjuka åtgärder har också tagits fram. Den exakta utformningen av en ombyggnad, t. ex. hur en ny korsning bör se ut, eller hur en kampanj bör genomföras, har inte belysts.

En bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet görs också inom ramen för denna cykelplan.

Principer för cykelvägvisning beskrivs i vägvisningsplanen, en av de åtta planer som ingår i denna trafikplan.

Cykelplanen omfattar inte trafikslaget moped.

TIDSPERSPEKTIVET

Cykelplanens tidsperspektiv är detsamma som för Höörs vision, dvs. 2025.

HUR SKA PLANEN ANVÄNDAS?

Cykelplanen vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor. Planen blir ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet med att förbättra cyklisternas förhållanden, men kommer också att underlätta för att kunna göra så kallade "passa-på-åtgärder".

Denna plan visar en tydlig ambitionsnivå och en prioritering av åtgärder för att få fler att cykla mer i Höörs kommun.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En **Trafikstrategi** för Höörs kommun arbetades fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar som ska behandlas och utvecklas i det fortsatta arbetet med en trafikplan. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

I augusti 2009 beslutade Kommunstyrelsen att en aktualisering av gällande översiktsplan från 2002 ska arbetas fram. Tidplanen är för närvarande att aktualiseringen är klar sommaren 2013. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska ge uttryck för kommunens visioner och redovisa pågående och framtida markanvändning i hela kommunen.

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.





UTGÅNGSPUNKTER FÖR CYKELPLANEN

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i Trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för att nå "måluppfyllelse". Följande frågor i Trafikstrategin har identifierats som har kopplingar till arbetet med cykel:

- Stärk kopplingar till lokala och regionala målpunkter som Skånes djurpark m fl
- Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer)
- Underlätta orienterbarheten för gående och cyklande generellt i kommunen
- Minska olycksrisken för gående och cyklister
- Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter
- Förstärk möjligheterna att gå och cykla till stationen/hållplatsen

Som framgår av trafikstrategin så är vissa inriktningar gemensamma för olika planer/program. Exempelvis berör inriktningen "Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter" både Trafiksäkerhetsprogrammet, Cykelplanen och Gång- och tillgänglighetsplanen.

Utöver ovan utgör övriga planer inom huvudpaketet (gång- och tillgänglighetsplanen, trafiksäkerhetsprogrammet och hastighetsplanen) grundläggande utgångspunkter.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

3. MÅL

NATIONELLA MÅL

Det är inte valfritt att planera för cykel. De **transportpolitiska målen** (Prop. 2008/09:93) slår tydligt fast att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Fysisk aktivitet är också det av de 11 övergripande **nationella målområdena för folkhälsa** som har direkt koppling till gång och aktiv transport. De övriga tio målområdena är: Delaktighet och inflytande i samhället, Ekonomiska och sociala förutsättningar, Barn och ungas uppväxtvillkor, Hälsa i arbetslivet, Miljöer och produkter, Hälsöfrämjande hälso- och sjukvård, Skydd mot smittspridning, Sexualitet och reproduktiv hälsa, Matvanor och livsmedel samt Tobak, alkohol, narkotika, dopning och spel.

KOMMUNALA MÅL

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem **effekt mål** formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv

- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effekt målen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks. Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande **åtgärds mål** satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år sätts i samband med budgetarbetet.

De åtgärds mål som närmast berör cykelplanen är: utbyggnad av felande gång- och cykellänkar, skyltning av cykelstråk samt genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid gång- och cykelpassager. Viktigt för att förbättra cyklisternas situation är också att gestaltungsprogrammet tillämpas vid ombyggnader samt att medel för drift- och underhållsåtgärder följer investeringar av nya gång- och cykelvägar.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns



4. VIKTIGA KVALITETER FÖR ATT FÅ FLER ATT CYKLA

Cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, funktionellt, kontinuerligt, gent och ha en god ytstandard. Hastighetssäkrade passager i plan och attraktiva planskildheter ger hög trafiksäkerhet. Genom bra belysning, beskärning av växtlighet och att cykelvägar läggs nära bebyggelse skapas trygga förhållanden.

Byten mellan cykel och kollektivtrafik ska ske smidigt. Vägvisning skapar tydlighet och orienterbarhet. Cykelparkeringar i rätt lägen med tillräckligt antal platser och gärna med låsmöjligheter och väderskydd ger bra komfort för cyklisterna.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

5. HÖÖR

I kapitel 5-15 beskrivs dagens förhållanden, det framtida cykelnätet och förslag till åtgärder för att skapa attraktiva cyklistförhållanden i Höörs kommun. Kapitel 5 rör Höör (inkl. väg 13 och väg 23 genom Höör), kapitel 6-14 de mindre tätorterna och kapitel 15 det statliga vägnätet.

Vissa delar vad gäller nuläget är emellertid gemensamma för hela kommunen. Dessa beskrivs i detta kapitel.

NULÄGESBESKRIVNING

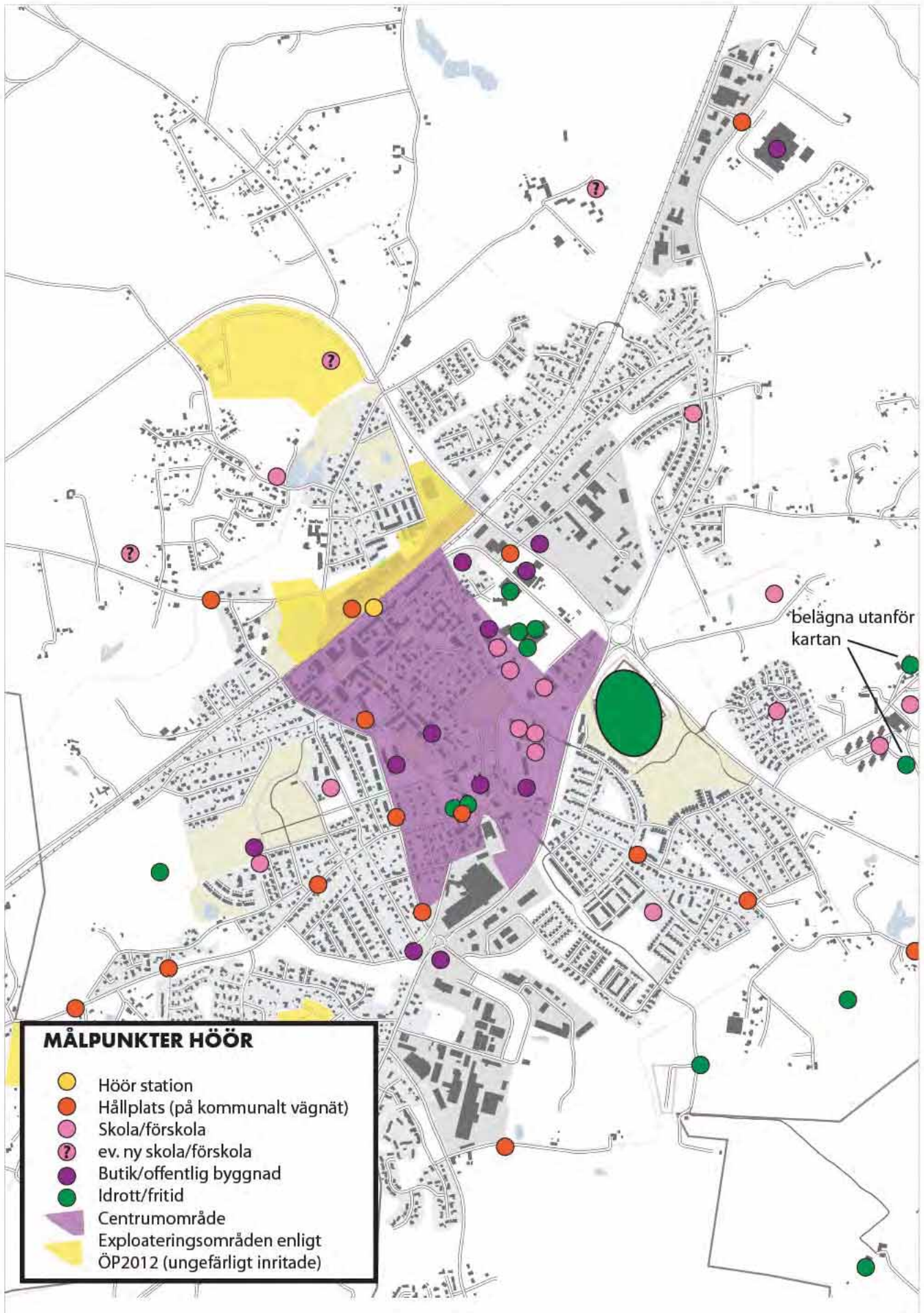
Höörcyklisten

I Höör görs 9 % av resorna med cykel, vilket är en relativt hög andel i jämförelse med grannkommunerna (Hässleholm 12%, Eslöv 9 %, Hörby 5 %, Kävlinge 7%, Klippan 7 %). Statistiken har hämtats från resvaneundersökningen som genomfördes 2007.

Målpunkter

Dagens målpunkter i form av skolor, förskolor, butiker, fritidsverksamheter m m visas i kartan på nästa sida. Många målpunkter är samlade i de centrala delarna av orten.

I kartan visas också framtida utbyggnadsområden för bostäder som pekats ut i översiktplan 2012 och potentiella lägen för nya skolor och förskolor. I ett framtida nät är det angeläget att koppla till de målpunkter som är viktiga för cyklisterna och att knyta ihop det befintliga samhället med de nya områdena.



Huvudcykelnätet

Inne i Höör är huvudcykelnätet väl utbyggt, främst i form av dubbelriktade cykelvägar. Nätet täcker i stort sett hela tätorten och de flesta målpunkter är väl kopplade till nätet. Stora delar av nätet är separerat från biltrafiken och går mestadels utmed bilgator vilket ger trygghet under dygnets mörka timmar. Andra delar av nätet går på separata cykelvägar inne i bostadsbyggelsen, vilket ger kvaliteter i form av bilfria miljöer.

Stora förbättringar har gjorts i cykelnätet i Höör under de senaste åren. Nya cykelvägar har tillkommit, fler cykelparkeringar har byggts och branta anslutande ramper till gång- och cykeltunnlar har planats ut. Det sistnämnda är förmodligen unikt i landet.

Kartan på nästa sida visar dagens cykelnät. Det separerade cykelnätet visas som gröna, heldragna linjer. Streckade linjer visar gator där man cyklar i blandtrafik. De gator där tempot är lugnt (30 km/h eller lägre, reell hastighet) och trafikmängderna låga (< 500 fordon/dygn), s.k. lågtrafikgator, är markerade med gult. Gator med högre trafikintensitet där cykling sker i blandtrafik är rödmarkerade.

Skadesituationen

I trafiksäkerhetsprogrammet ges en heltäckande bild av olycksbilden i Höørs kommun. Nedan görs en kort beskrivning av cyklisternas situation.

Under den senaste tioårsperioden har 155 cyklister skadats, varav 148 lindrigt skadade, 6 svårt skadade och 1 dödad.

Cyklisternas andel av det totala antalet olyckor utgör ca 18 % medan andelen resor som görs med cykel uppgår till 9 %. Cyklisterna är alltså en olycksdrabbad trafikantgrupp.

Över 70 % av de cyklister som skadas i Höørs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller grop i asfalten. Satsningar på drift och underhåll är därför av största vikt för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för Höørs invånare.

Singelolyckor med cyklister utgör 13 % av det totala antalet skadade. Flest singelolyckor inträffar i åldern 7-15 år.

På kartorna intill redovisas de punkter i Höör där cyklister skadats.

Fyra korsningar är särskilt olycksdrabbade för cyklister:

- väg 13/23
- Mejerigatan/Södra Torggatan
- väg 23/Södergatan
- väg 23/Södra Rörumsvägen

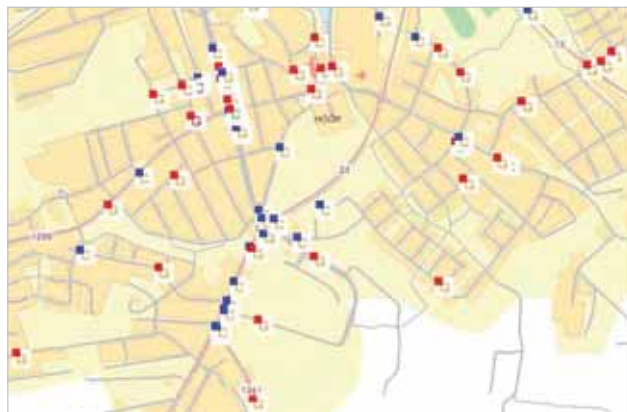
Se vidare kartan i trafiksäkerhetsprogrammet.

Närmare 40 % av olyckor när fotgängare eller cyklister skadas inträffar på GC-bana. Av dessa är drygt 80 % singelolyckor.

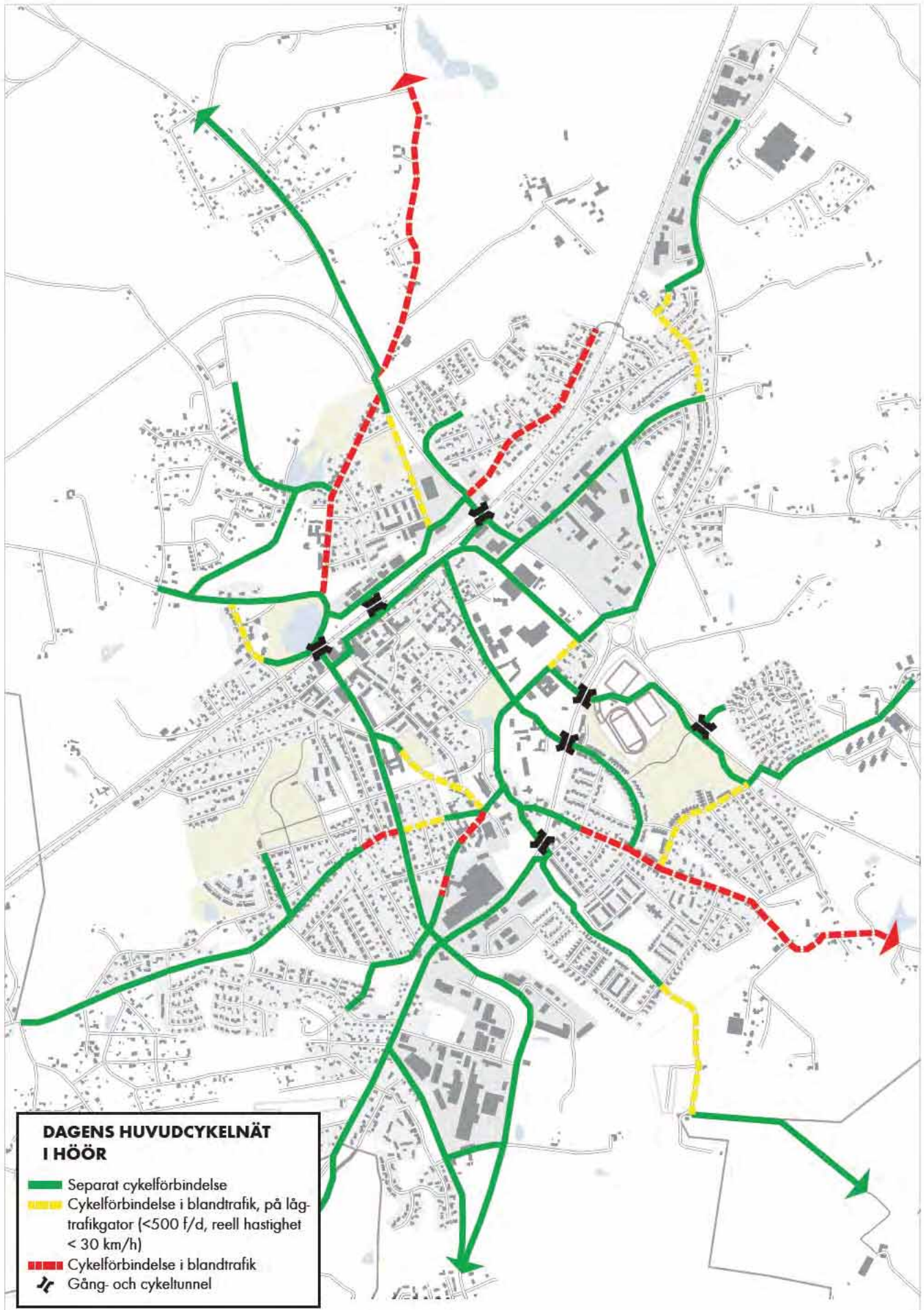
Flest singelolyckor inträffar under sommaren. Det beror sannolikt på att fler cyklar under sommarhalvåret.



Norra Höör-platser där cyklister skadats under den senaste tioårsperioden. G=singelolycka, C=kollisionsolycka med motorfordon. Röd punkt=sjukhusrapporterad olycka, blå punkt=polisrapporterad olycka



Södra Höör-platser där cyklister skadats under den senaste tioårsperioden. G=singelolycka, C=kollisionsolycka med motorfordon. Röd punkt=sjukhusrapporterad olycka, blå punkt=polisrapporterad olycka



Brister i huvudcykelnätet

Kontinuitet och hög trafiksäkerhet är viktiga faktorer för att skapa bra cykelförhållanden. I dagsläget saknas cykellänkar på en del ställen och det finns punkter där trafiksäkerheten behöver förbättras. Det finns också platser där exempelvis trygghet och orientering behöver utvecklas. Kartan på nästa sida visar brister i dagens cykelnät. Det handlar om felande/saknade länkar, bristande trafiksäkerhet, komplexa trafiksituationer, otrygghet och platser där cykelstråkets sträckning är otydlig.

Drift och underhåll

Bättre drift och underhåll är viktig för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för Höörs invånare. Över 70 % av de cyklister som skadas i Höörs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller grop i asfalten.

Studier av drifts- och underhållsaspekter som beläggning, belysning, snöröjning och sopning har inte ingått i denna cykelplan. De inventeringar som genomförts visar dock att förbättringar behövs inom följande områden:

- **Jämnare och bekvämare beläggning**
- **Förbättrad belysning**
- **Förbättrad sopning**
- **Röjning av vegetation för att förbättra siktförhållanden**

Någon överblick av problemen och behoven finns inte heller på Höörs kommun. Som en jämförelse kan nämnas att en beläggningsutredning genomfördes för ett par år sedan. Denna omfattade dock enbart bilvägar och gångbanor i anslutning till dessa. Detta visar att cykeln ännu inte är jämställd med bilen.

Ett politiskt inriktningsbeslut har nyligen fattats kring att prioritera cykelvägar framför bilvägar vad gäller snöröjning. Detta innebär en stor kvalitetshöjning för cyklisterna.

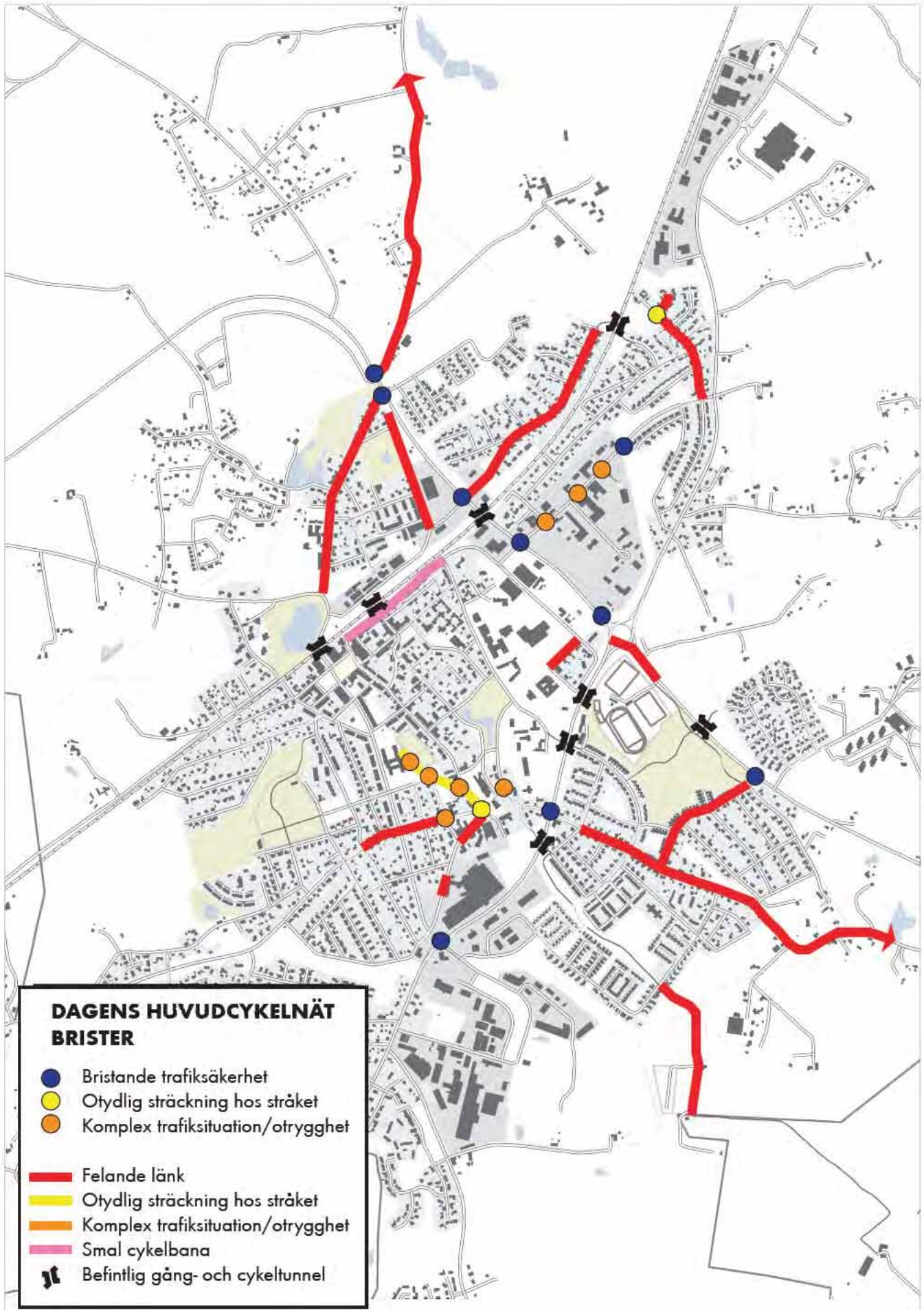
Cykeln i stadsbyggnadsprocessen

Arbetet med cykel fungerar tillfredsställande inom kommunen idag, mycket beroende på det samförstånd, det nära samarbete och den täta kommunikation som finns mellan de olika parterna inom processen.

Övriga aspekter

En del aspekter har inte ingått i den inventering som genomförts i arbetet med cykelplanen. En kortfattad beskrivning görs dock här för att ge en bättre helhetsbild av cykelsituationen:

- **Vägvisning** förekommer endast sporadiskt.
- Det finns ett underskott på **cykelparkering** både vid vissa busshållplatser och det finns problem med felparkerade cyklar runt stationen.
- Tydlighet är en viktig faktor för cyklisterna. En översyn av **skyltning** och **målning** på cykelbanorna bör genomföras. Exempelvis kan cykelsymboler användas för att förtydliga cyklisternas yta.



FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Varför är det så viktigt att definiera ett cykelnät?

Ett huvudnät för biltrafik är definierat i stort sett i alla orter. Alla orter har också cyklister och cykelvägar, men ett nät motsvarande det man har pekat ut för biltrafiken finns inte överallt. Så är fallet i Höör, trots att man har ett stort cykelvägnät och många cyklister.

Genom att definiera ett cykelnät uppnås flera fördelar. Det blir enklare att prioritera var åtgärder bör genomföras och att identifiera var länkar saknas. Dessutom kan så kallade "passa-på"-åtgärder genomföras mer effektivt. Nätet kan kommuniceras såväl internt inom kommunen som med externa parter som medborgare, Trafikverk etc. och därmed bidra till att marknadsföra cykeln och höja dess status.

Genom att ha ett utpekat cykelnät blir det också enklare i planarbetet att knyta ihop nya områden med den befintliga orten.

Principer för hur cykelnätet bör vara uppbyggt och förslag till cykelnät

Cykelnätet bör vara tätare än bilnätet med en maskvidd på ca 250 m. Nätet behöver vara tätare runt järnvägen, då denna utgör en barriär genom samhället samtidigt som stationen är en mycket viktig målpunkt för cyklisterna.

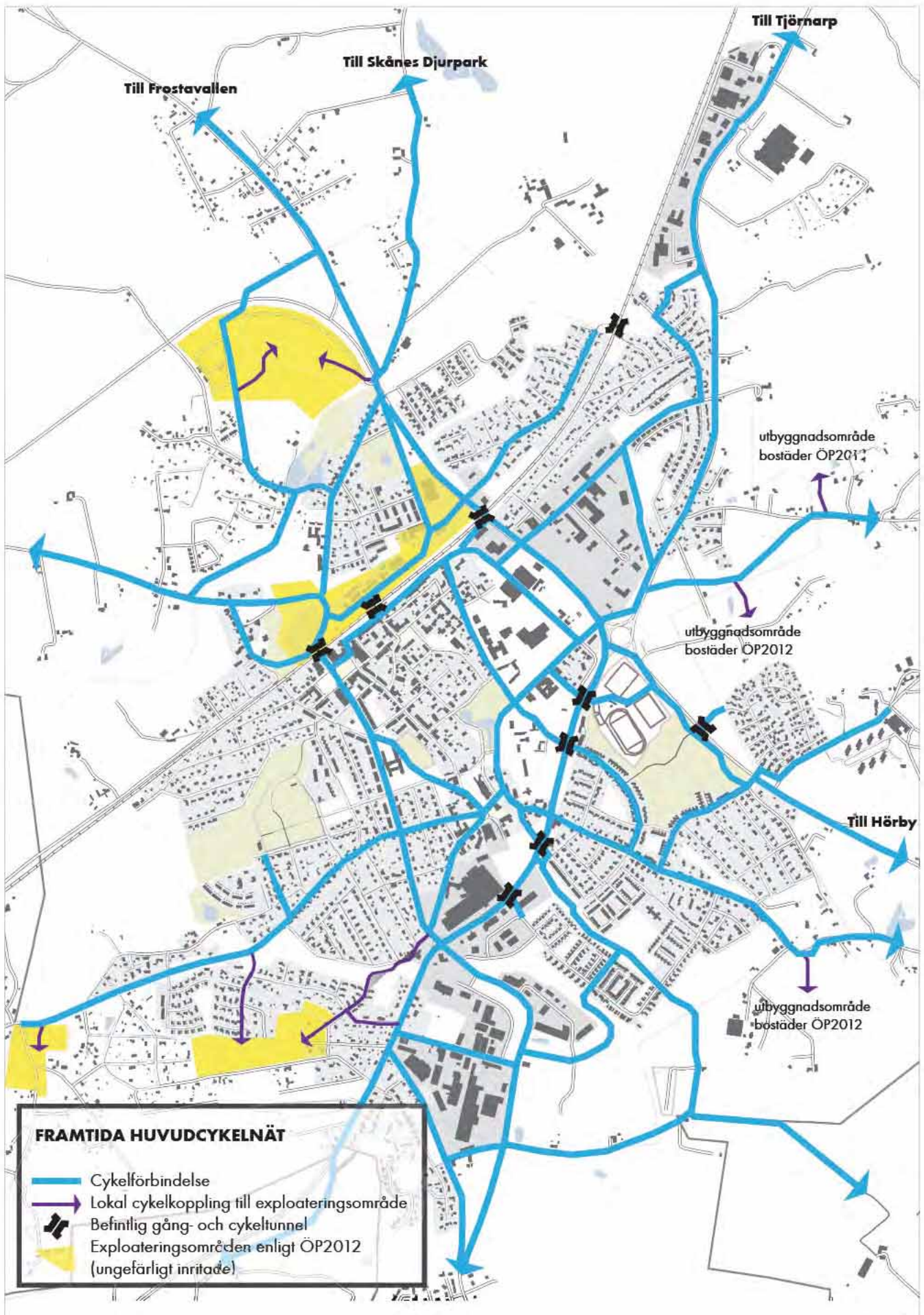
Nätet byggs upp av ett **huvudnät** som förbinder de olika delarna i orten. Huvudnätet utgörs till största delen av separata cykelbanor och cykelvägar. Målsättningen är att huvudnätet ska hålla högsta möjliga kvalitet och prioriteras vad gäller åtgärder. Huvudnätet har hög framkomlighet, säkerhet och bekvämlighet med jämn beläggning och bra belysning.

Huvudnätet kompletteras av ett **lokálnät** som ger tillgänglighet till målpunkter och bostadsområden. Det lokala nätet kompletterar huvudnätet på nästa sida. Det lokala nätet visas dock inte på kartan.

Förslag till framtida nät

Kartan på nästa sida illustrerar det framtida huvudcykelnätet. Det bygger till stora delar på dagens nät, men har kompletterats med kopplingar till nya utbyggnadsområden för bostäder. Nya gång- och cykelvä-

gar föreslås för att binda samman viktiga målområden inom tätorten i Höör men även inom övriga delar i kommunen.



FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

En viktig del i att utveckla cyklisternas förutsättningar i Höör handlar om att göra fysiska förbättringar i cykelnätet – att skapa ett mer komplett, trafiksäkert och bekvämt nät.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen samt utifrån olycksstatistiken för den senaste tioårsperioden. Prioriteringen har gjorts enligt följande principer:

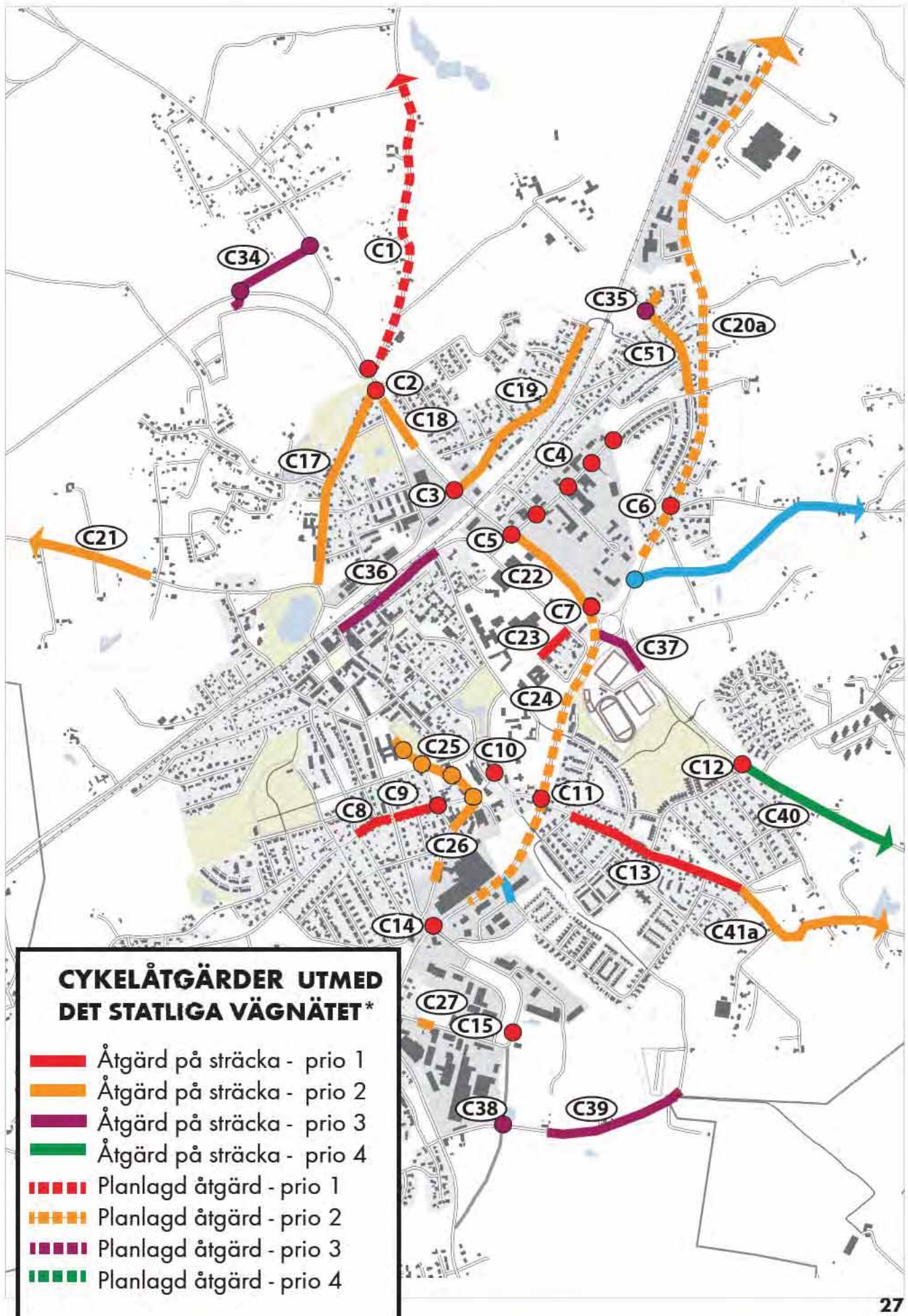
Prioritet 1: åtgärder där den verkliga hastigheten > 40 km/h och många personer berörs. Alternativt åtgärder där många har skadats.

Prioritet 2: åtgärder där den verkliga hastigheten > 40 km/h och få personer berörs. Alternativt felande länkar som har stor betydelse för helheten i nätet.

Prioritet 3: åtgärder där den verkliga hastigheten < 40 km/h och många personer berörs.

Prioritet 4: åtgärder där den verkliga hastigheten < 40 km/h och få personer berörs. Alternativt där antalet personer som berörs är mycket få.

Förslaget till åtgärder beskrivs på kartan på nästa sida. Utöver förbättringarna i cykelnätet föreslås kompletterande åtgärder, se kapitel 16.



6. BOKESLUND

NULÄGESBESKRIVNING

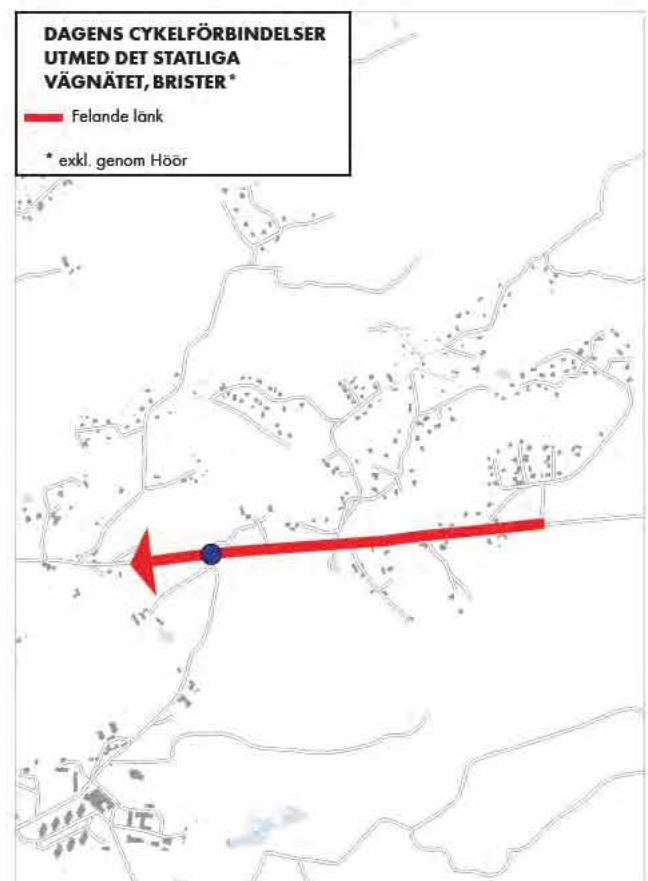
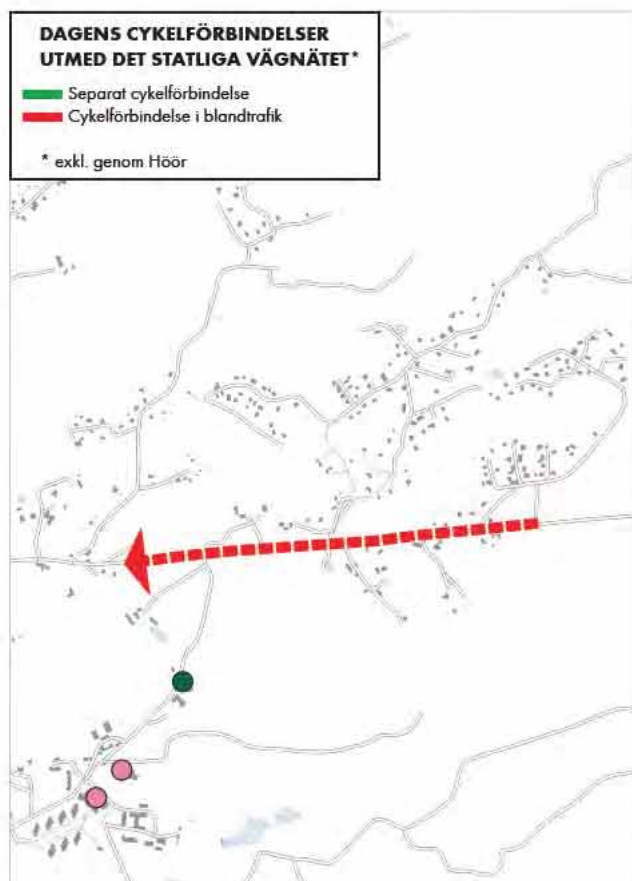
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Inom Bokeslund/Bokeshall är cyklisterna helt hänvisade till att cykla i blandtrafik, även utmed Södra Rörumsvägen.

Brister

Förbindelsen utmed Södra Rörumsvägen utgör en felande/saknad länk i det regionala cykelsystemet. Likaså brister trafiksäkerheten i kopplingen med Norra Fogdarördsvägen, belägen söder om Södra Rörumsvägen.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

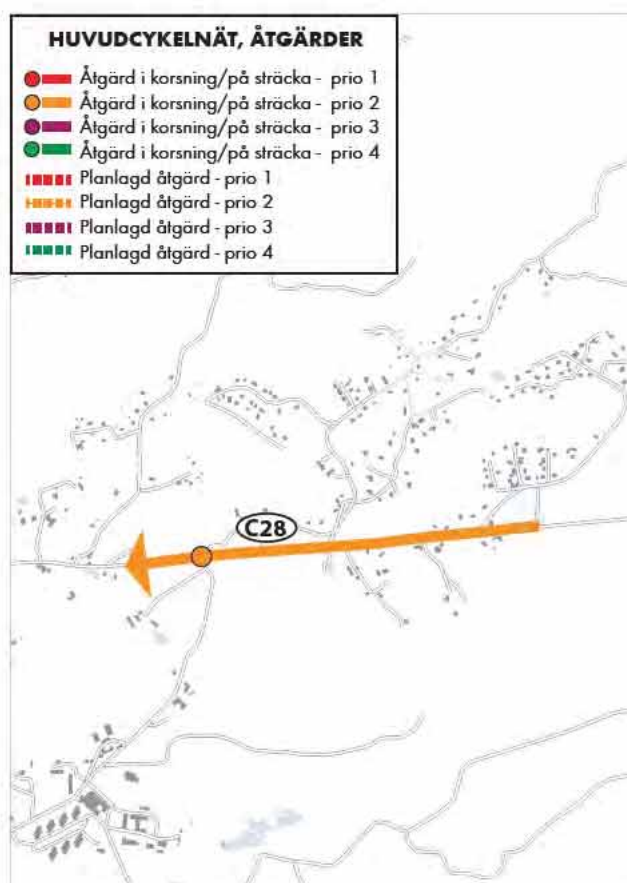
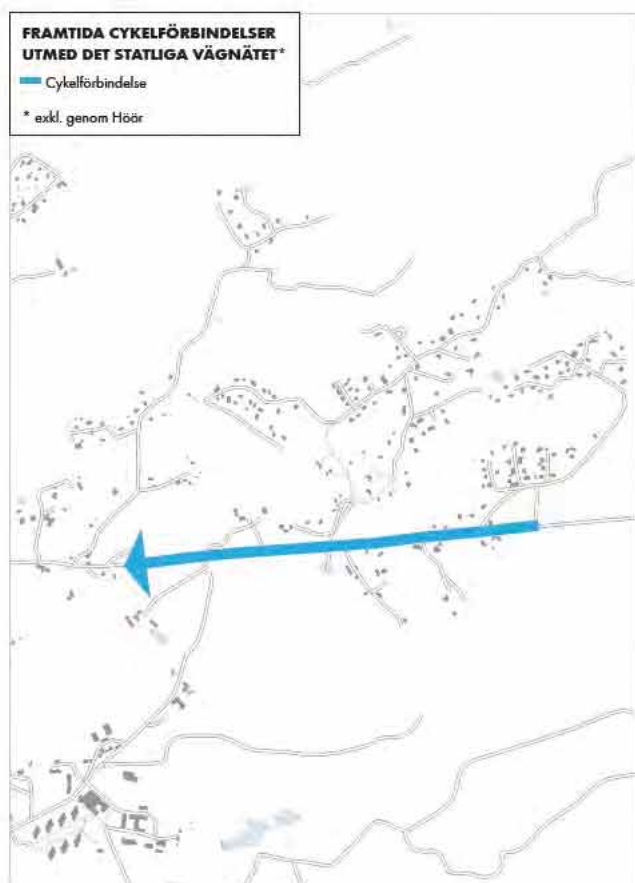
Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens utmed Södra Rörumsvägen in mot Höör.

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

En ny separat gång- och cykelväg utmed Södra Rörumsvägen in mot Höör samt en trafiksäkerhetsåtgärd i korsningen med Norra Fogdarödsvägen föreslås.

Förbindelsen är framför allt viktigt för pendlare, barn och ungdomar.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



7. HALLARÖD

NULÄGESBESKRIVNING

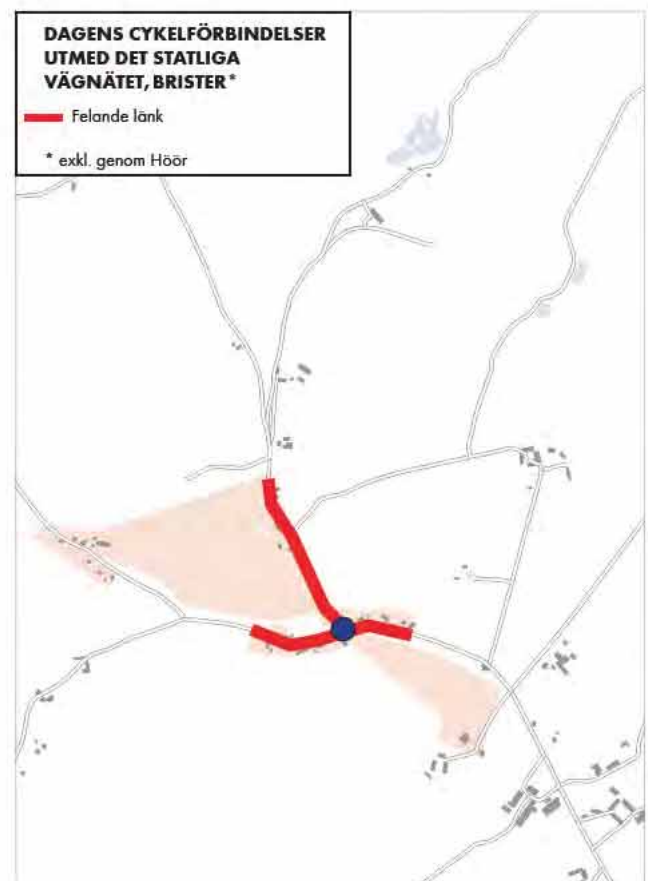
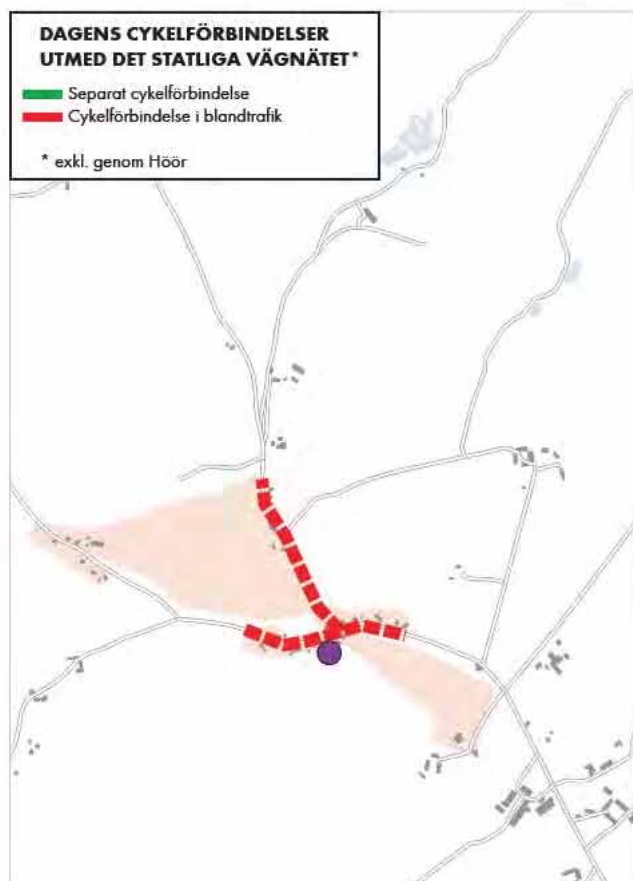
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Inom Hallaröd är cyklisterna helt hänvisade till att cykla i blandtrafik.

Brister

Förbindelsen utmed de båda genomfartsvägarna utgör felande/saknade länkar. Likaså brister trafiksäkerheten i korsningen mellan de två vägarna.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens utmed de båda genomfartsvägarna.

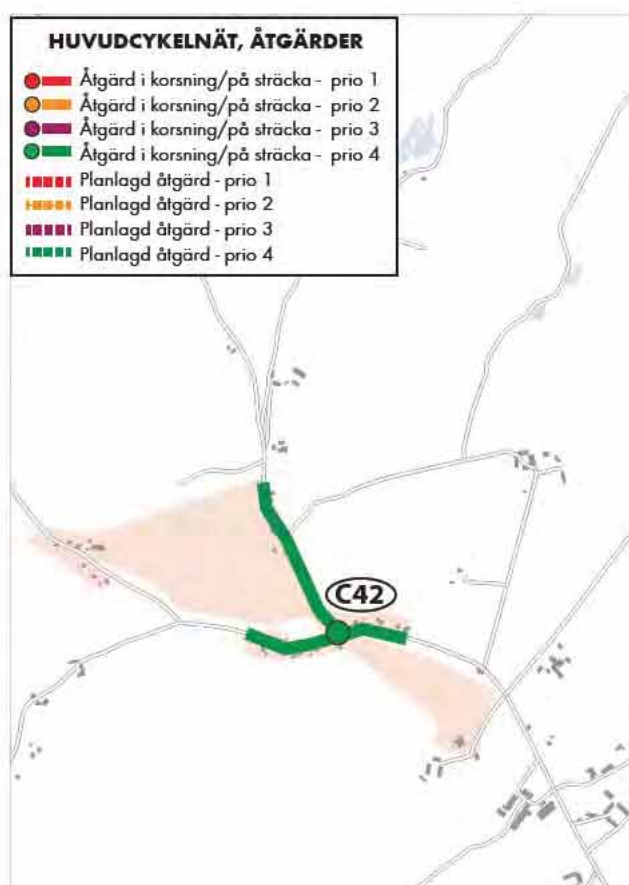
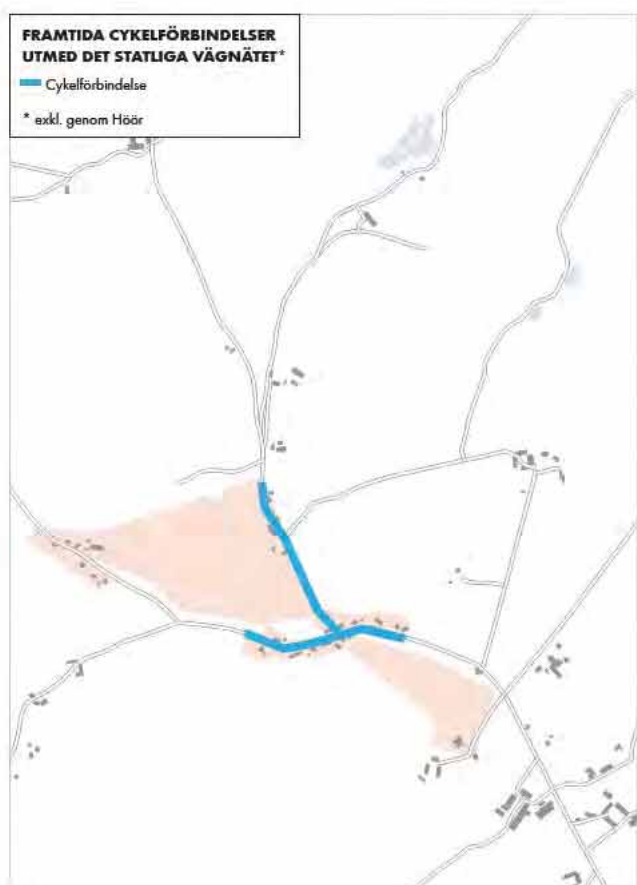
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Målsättningen på sikt bör vara att skapa möjligheter att röra sig på en separat gång- och cykelförbindelse inom hela orten samt att skapa säkra korsningspunkter.

Nya separata gång- och cykelförbindelser samt trafiksäkerhetsåtgärder enligt kartan nedan förelås.

Förbindelsen är framför allt viktigt för barn och ungdomar.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



8. MUNKARP

NULÄGESBESKRIVNING

Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Inom Munkarp är cyklisterna helt hänvisade till att cykla i blandtrafik. Detsamma gäller mot Höör i öster och mot Stockamöllan i väster.

Brister

Förbindelsen utmed väg 13 utgör en felande/saknad länk. Likaså brister trafiksäkerheten i korsningarna där väg 13 möter vägen genom Munkarp.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens ut med vägen genom Munkarp samt vidare mot Höör och Stockamöllan.

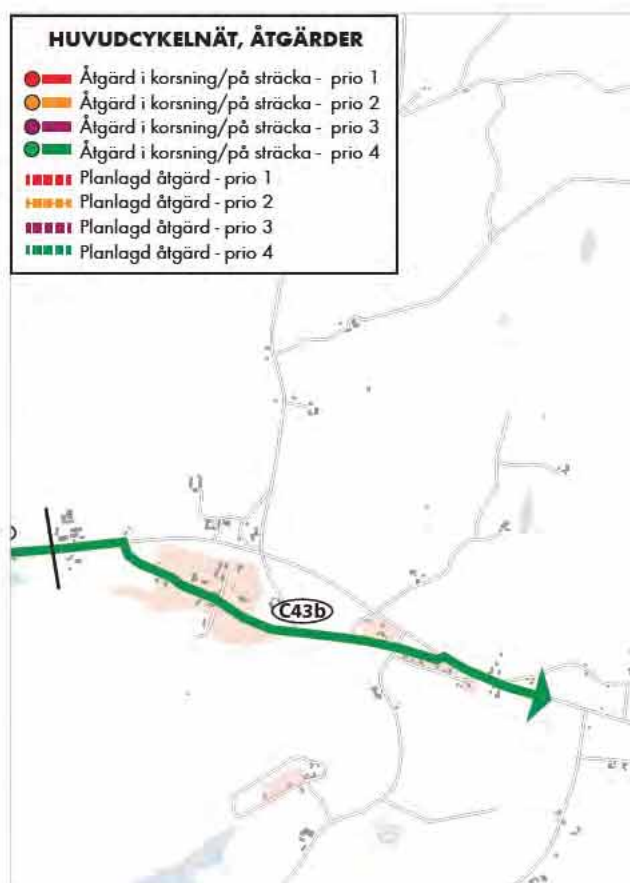
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Målsättningen på sikt bör vara att skapa möjligheter att röra sig på en separat gång- och cykelförbindelse inom hela orten, vidare mot Höör och Stockamöllan samt att skapa säkra korsningspunkter.

Förbindelsen är framför allt viktig för barn och ungdomar samt för att stärka rekreationscyklingen.

Nya separata gång- och cykelförbindelser enligt kartan nedan förelås. Huruvida trafiksäkerhetsåtgärder behövs i korsningarna med väg 13 beror på vilken sida cykelförbindelsen förlägs.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



9. NORRA RÖRUM

NULÄGESBESKRIVNING

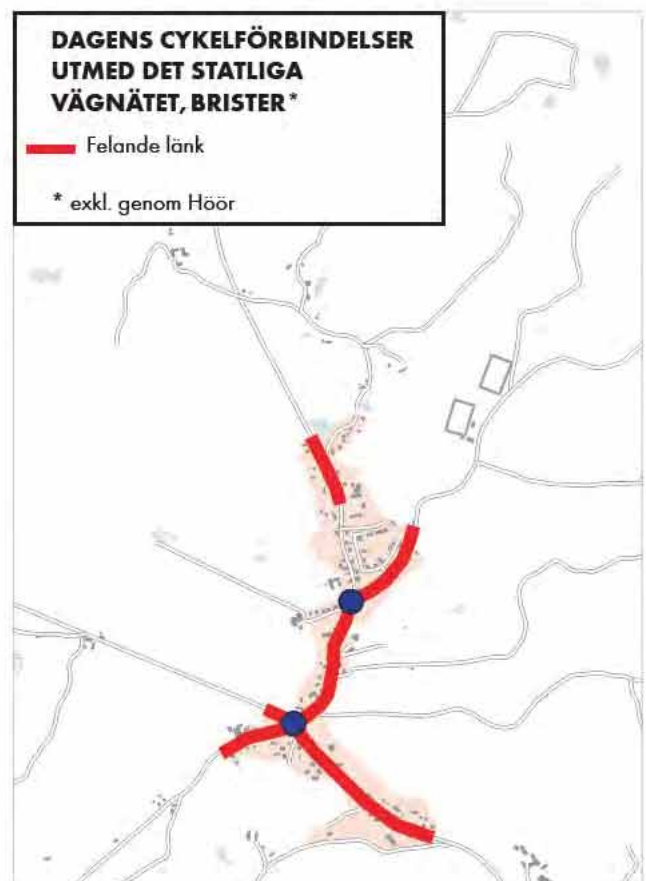
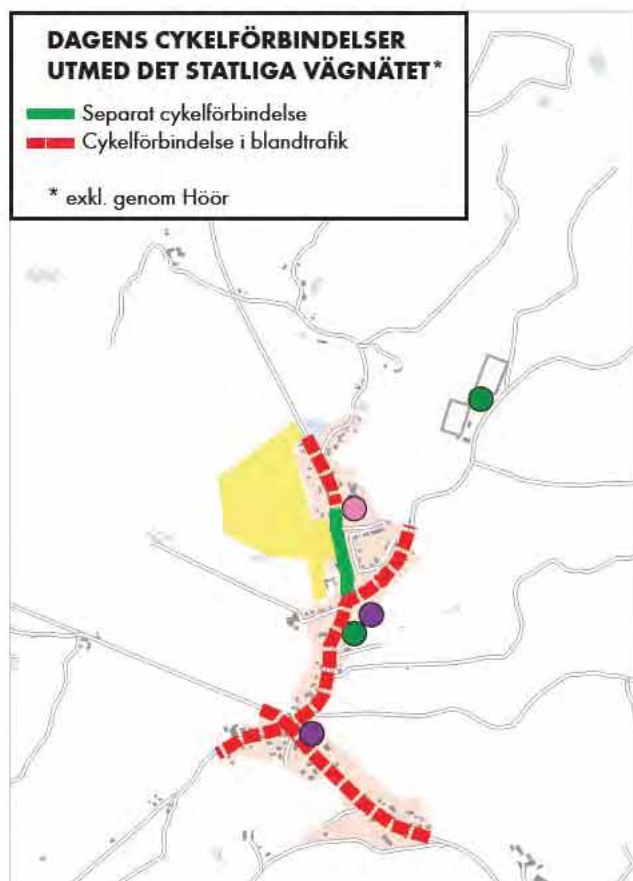
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Inom Norra Rörum är cyklisterna hänvisade till att cykla i blandtrafik, förutom på en sträcka förbi förskola och fritids.

Brister

Förbindelserna utmed genomfartsvägarna utgör felande/saknade länkar. Likaså brister trafiksäkerheten i korsningarna Tyringevägen/Höörsvägen och Tyringevägen/Hjällarödsvägen.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens utmed de båda genomfartsvägarna. De nya exploateringsområden som föreslås i ÖP2012 kan på ett naturligt sätt kopplas till huvudcykelnätet

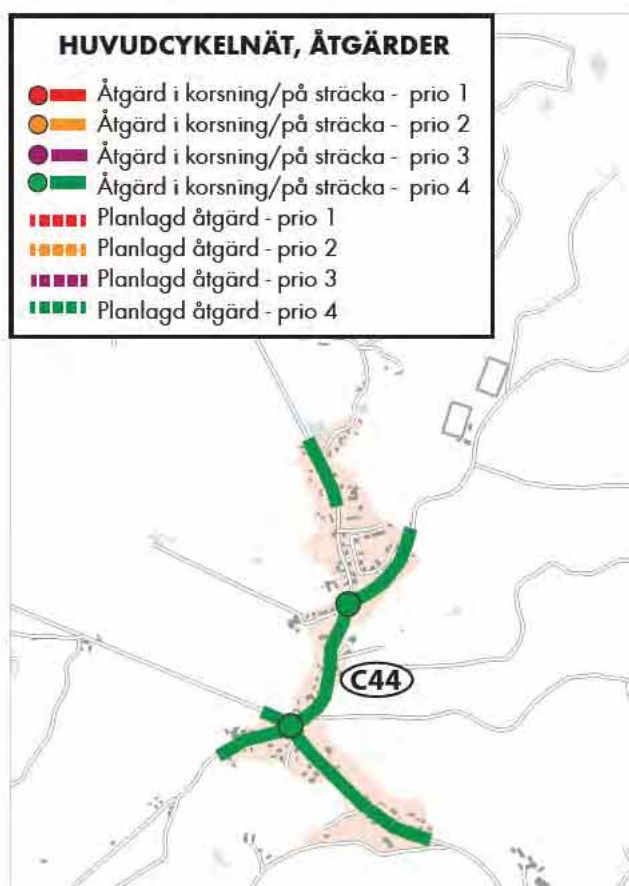
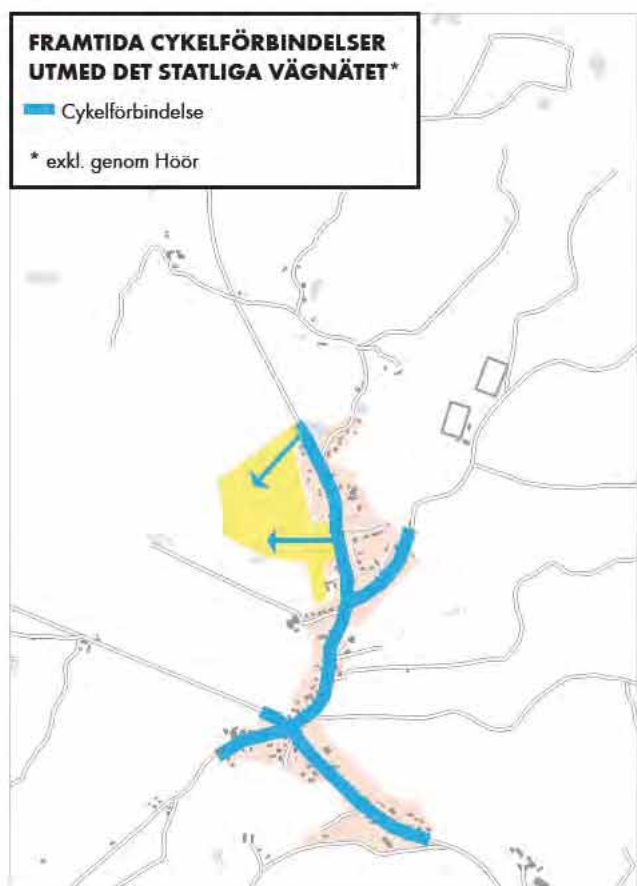
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Målsättningen på sikt bör vara att skapa möjligheter att röra sig på en separat gång- och cykelförbindelse inom hela orten samt att skapa säkra korsningspunkter.

Förbindelsen är framför allt viktigt för barn och ungdomar.

Nya separata gång- och cykelförbindelser samt trafiksäkerhetsåtgärder enligt kartan nedan förelås.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



10. SNOGERÖD, GUDMUNDTORP OCH ROLSBERGA

NULÄGESBESKRIVNING

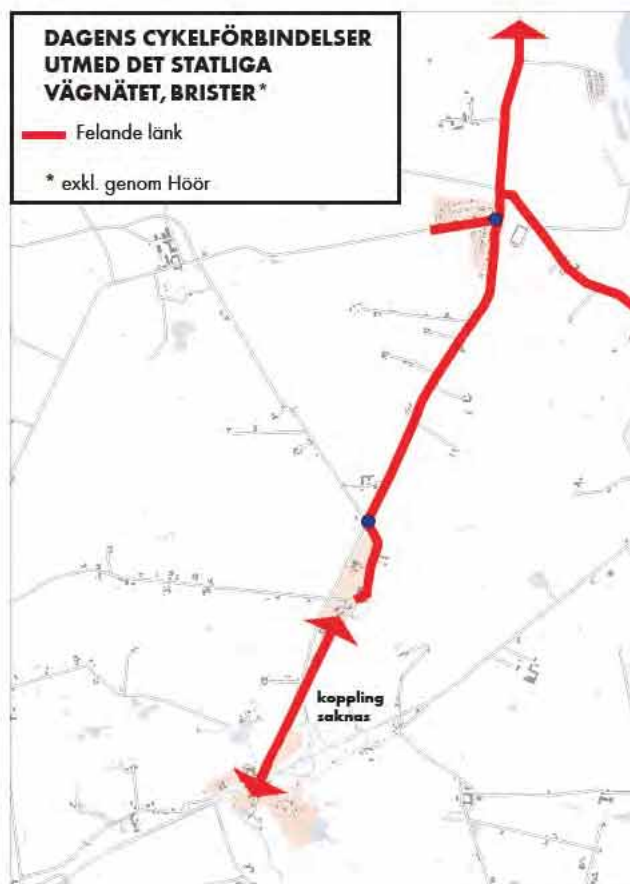
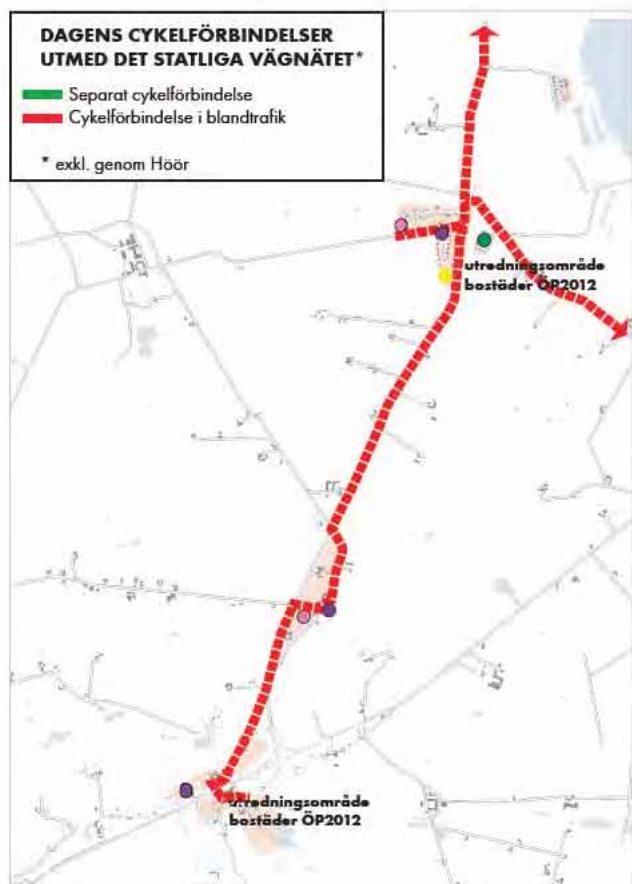
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Cyklister såväl inom Snogeröd, Gudmundtorp och Rolsberga som mellan orterna är hänvisade till att cykla i blandtrafik, utmed riksväg 23. Förbindelsen mot Fogdarp går också i blandtrafik.

Brister

Det innebär stora trafiksäkerhetsrisker och stor otrygghet att cykla utmed väg 23 idag. Biltrafikflödet är stort och hastigheterna är höga. Kopplingen mellan Gudmundtorp och Rolsberga saknas helt i dagsläget. Dessutom brister trafiksäkerheten i de punkter där man behöver korsa väg 23. En separat cykelförbindelse saknas också utmed väg 17 mot Fogdarp.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens huvudsakligen utmed väg 23. En ny koppling för att knyta Rolsberga till det regionala cykelnätet, skolan i Gudmuntorp etc. ingår också i nätet, liksom en separat förbindelse österut på den gamla banvallen.

Utbyggnads- och exploateringsområden enligt ÖP2012 kan på ett naturligt sätt kopplas till huvudcykelnätet

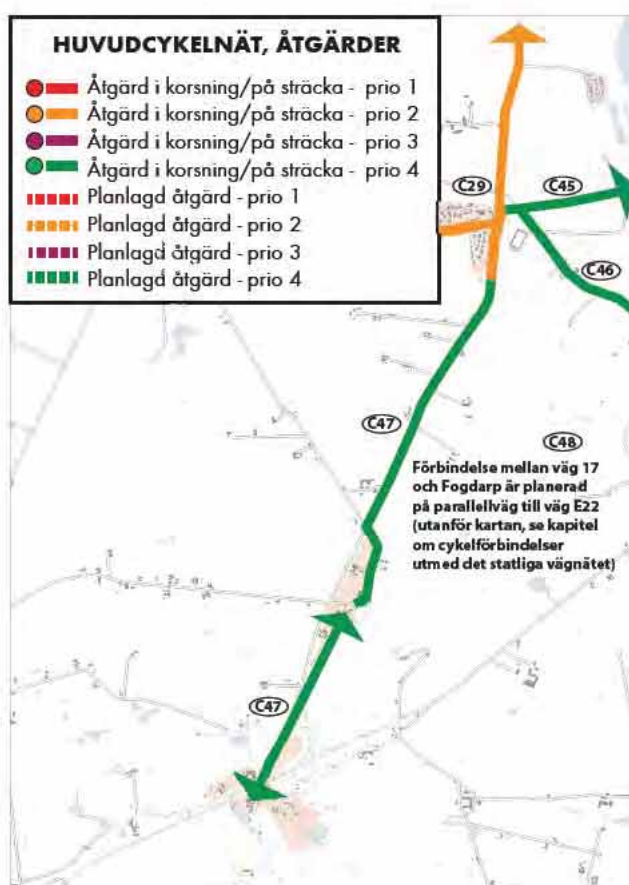
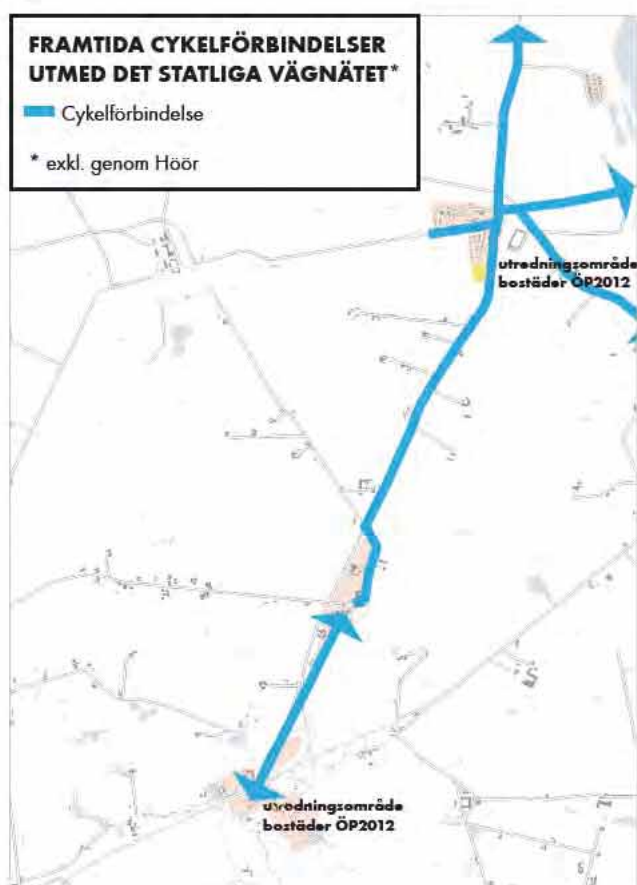
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Målsättningen på sikt bör vara att skapa möjligheter att röra sig på en separat gång- och cykelförbindelse inom såväl de tre orterna som mellan dem. Kopplingen vidare mot Höör är också angelägen.

Förbindelsen utmed väg 23 är viktig för såväl pendlare, barn och ungdomar som för att stärka rekreativcyklingen och cykelturismen. Förbindelsen österut gynnar cykling ur rekreativ- och turismsynpunkt.

Nya separata gång- och cykelförbindelser samt trafiksäkerhetsåtgärder enligt kartan nedan förelås. Val av sida för den nya cykelförbindelsen och eventuella sidbyten av förbindelsen avgör var trafiksäkra korsningar behöver skapas.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



11. STANSTORP

NULÄGESBESKRIVNING

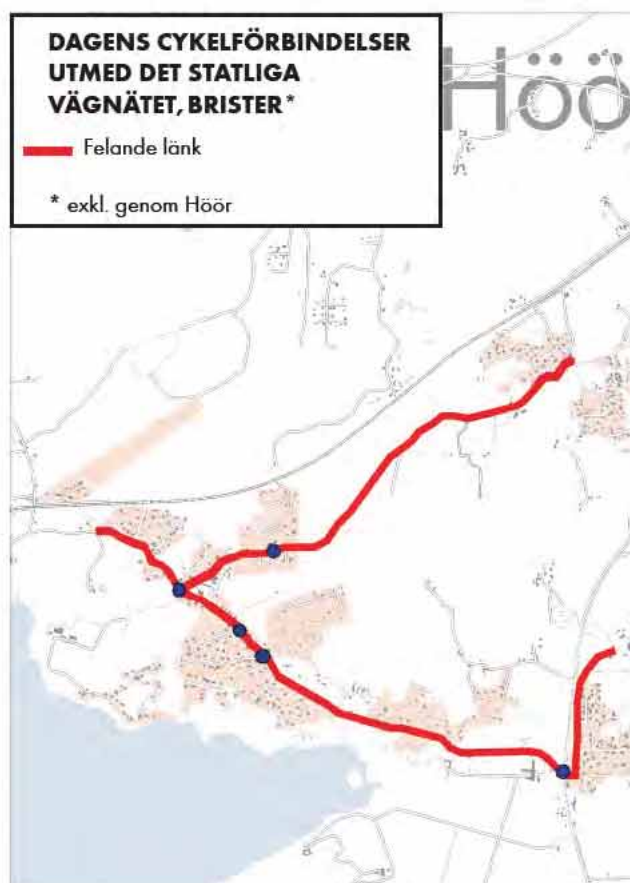
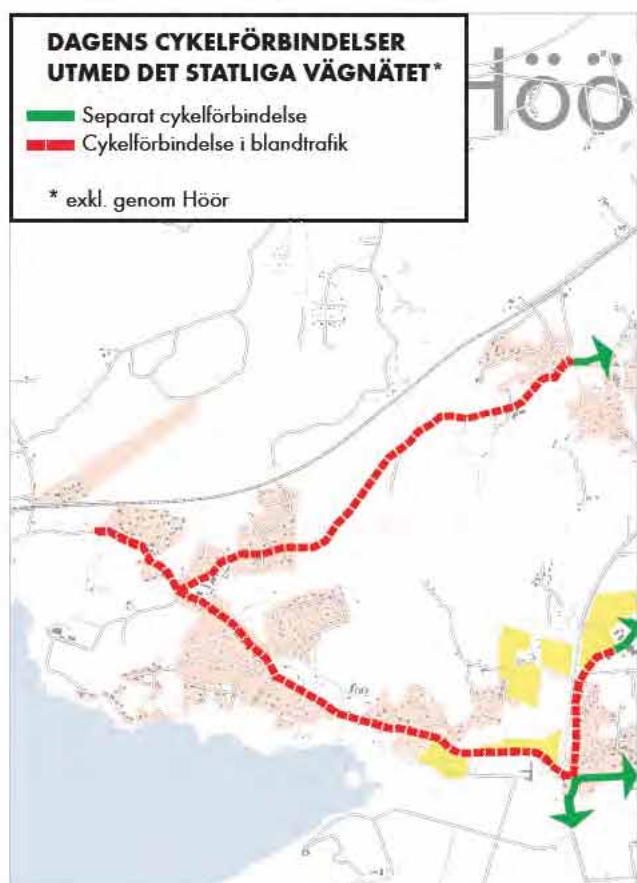
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Genom hela Stanstorp är cyklisterna i dagsläget hänvisade till att cykla i blandtrafik.

Brister

Att cykla genom Stanstorp innebär att man cyklar på en trång och kurvig väg där biltrafikens hastighet ofta är hög. Det finns behov av att passera genomfartsvägen på ett antal platser, se kartan nedan. Samtliga passager brister vad gäller trafiksäkerheten, liksom korsningen med väg 23 vidare mot Sätöfta och sydöstra Höör.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

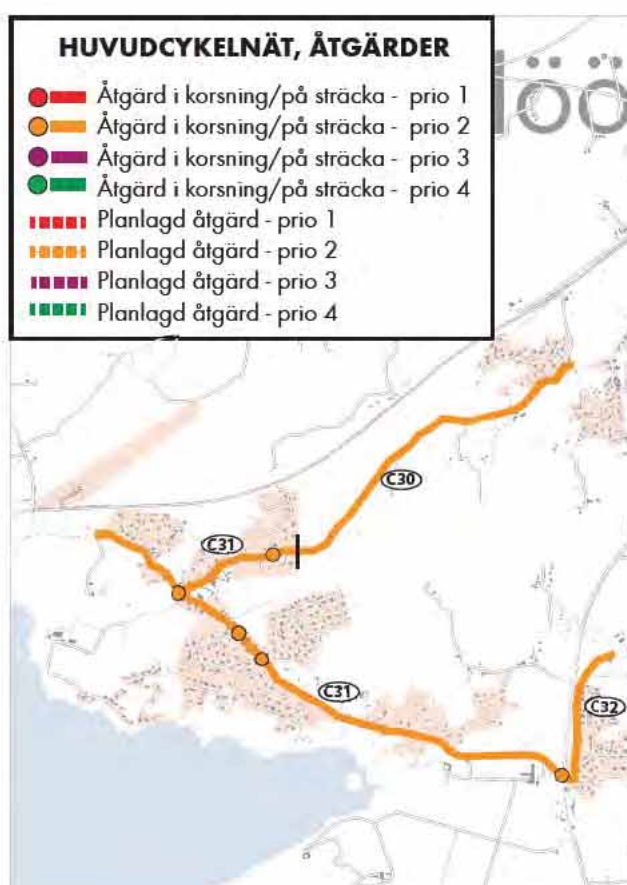
Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens utmed Stenskogsvägen och Nybyvägen. De nya exploateringsområdena som föreslås i ÖP2012 kopplas direkt till huvudcykelnätet

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Nya separata gång- och cykelförbindelser samt trafiksäkerhetsåtgärder enligt kartan nedan förelås. Val av sida för den nya cykelförbindelsen och eventuella sidbyten av förbindelsen avgör var trafiksäkra korsningar behöver skapas.

Förbindelsen genom Stanstorp är framför allt viktigt för pendlare, barn och ungdomar. Förbindelsen in mot Höör är även viktig ur turism- och rekreationssynpunkt.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



12. SÄTOFTA

NULÄGESBESKRIVNING

Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

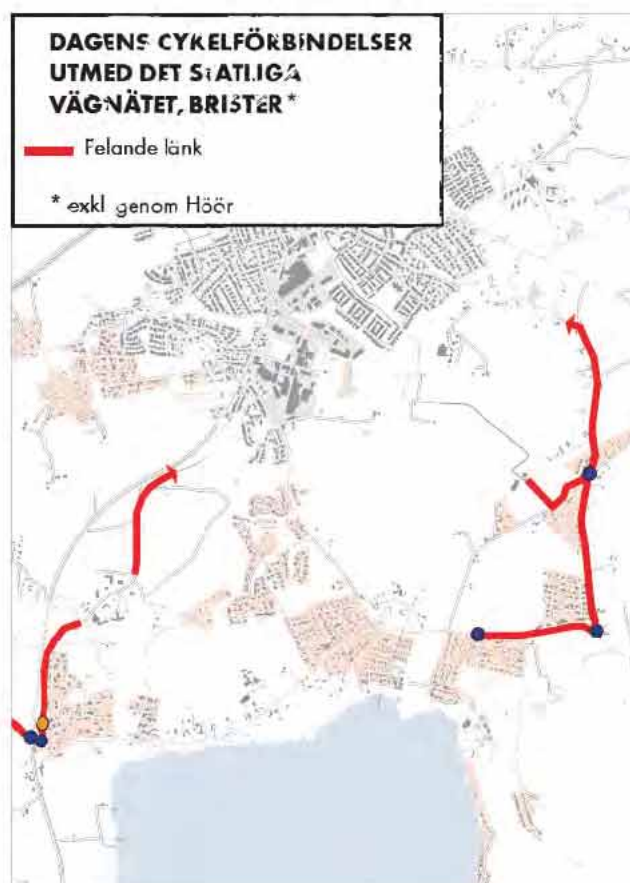
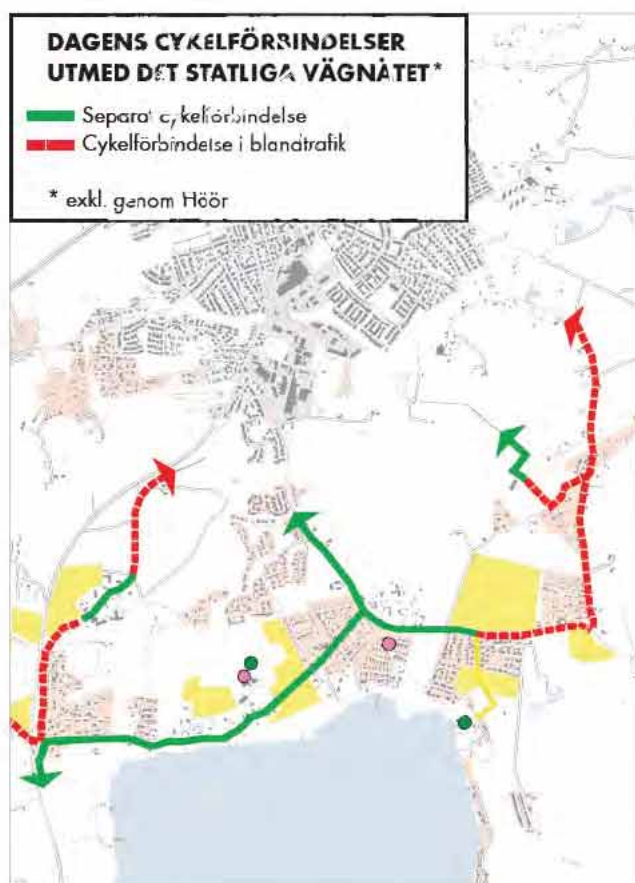
Huvudcykelnät

Genom stora delar av Sätöfta finns en separat cykelbana, liksom på delar av förbindelserna in mot Höör. I Ljungstorp och utmed delar av Sanatorievägen är cyklisterna hänvisade till att cykla i blandtrafik. Utmed Sätöftavägen planeras en gång- och cykelväg 2013.

Brister

På Sanatorievägen är trafiksäkerheten låg då cyklisterna tvingas ut på vägen där bilarna kör fort. Det finns också ett antal korsningspunkter, däribland den med väg 23 som innebär både trafiksäkerhetsrisker och otrygghet.

Även vid Ljungstorp och på Sövrödsvägen innebär blandtrafik en trafiksäkerhetsrisk.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Det framtida huvudcykelnätet påminner om dagens, men sträcker sig vidare in mot Höör även på Sövrödsvägen.

De nya exploateringsområdena som föreslås i ÖP2012 kopplas direkt till huvudcykelnätet

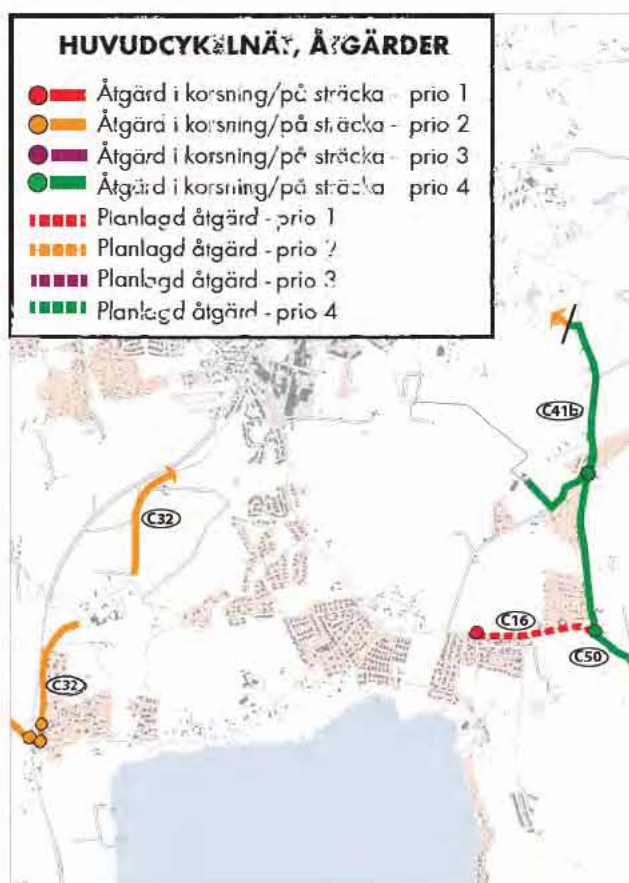
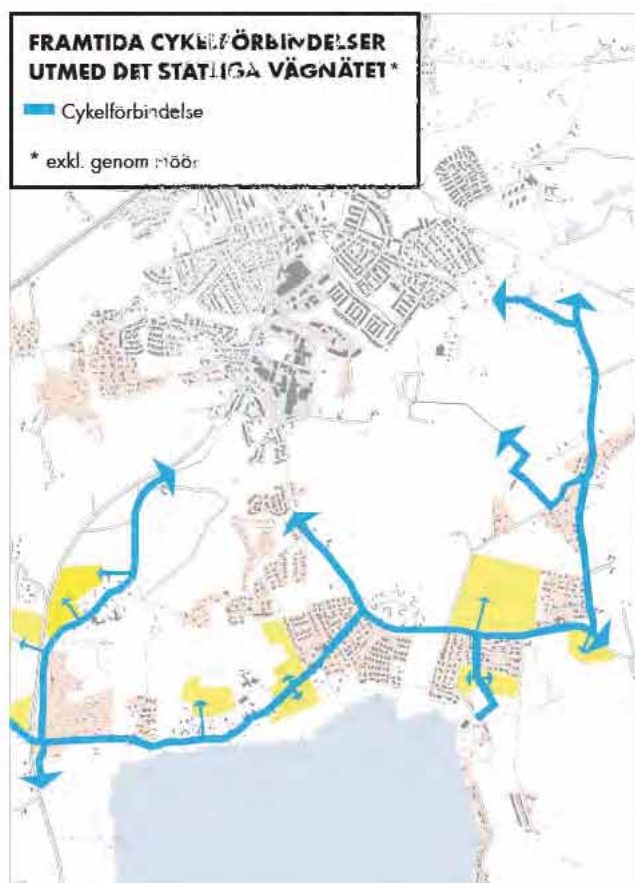
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Nya separata gång- och cykelförbindelser samt trafiksäkerhetsåtgärder enligt kartan nedan förelås. Val av sida för den nya cykelförbindelsen och eventuella sidbyten av förbindelsen avgör var trafiksäkra korsningar behöver skapas.

Förbindelsen utmed Sövrödsvägen och mot Ludvigsborg är viktig för pendlare, barn och ungdomar samt ur turism- och rekreationssynpunkt. Förbindelserna utmed Sanatorievägen och mot Stanstorp är viktiga för främst pendlare, barn och ungdomar.

Utmed Sättoftavägen planeras en gång- och cykelväg 2013.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



13. TJÖRNARP

NULÄGESBESKRIVNING

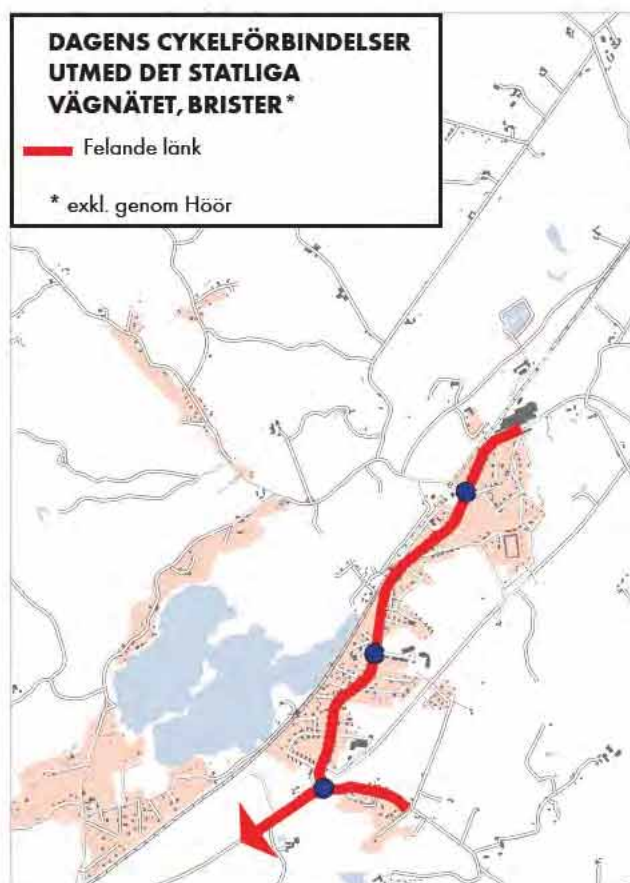
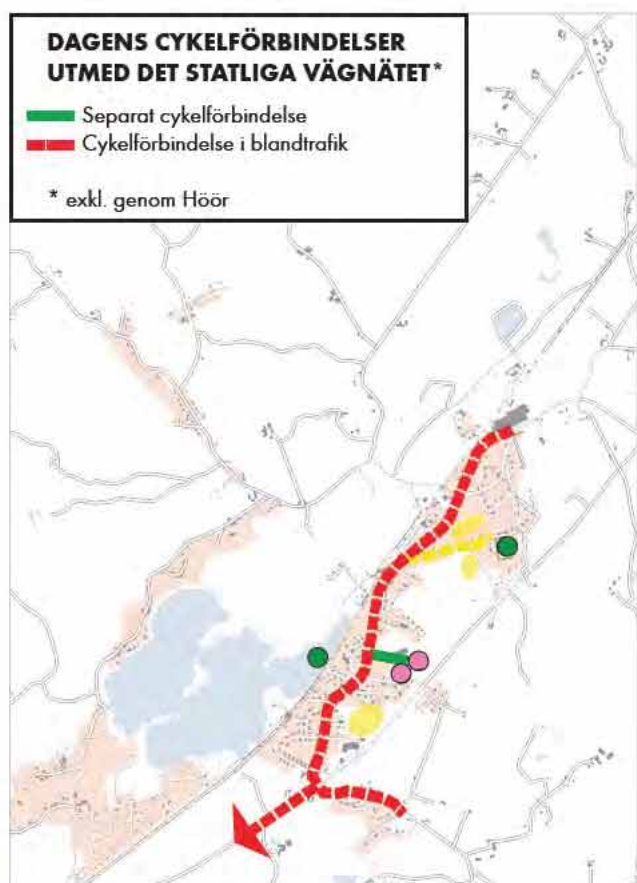
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Idag cyklar man på smala cykelfält på Landsvägen genom Tjörnarp. På väg 23 är cyklisterna hänvisade till blandtrafik.

Brister

Förbindelsen utmed Landsvägen utgör en felande/saknad länk, liksom kopplingen mot Spångahus och utmed väg 23. Trafiksäkerheten brister på några platser på Landsvägen, liksom i korsningen med väg 23.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens utmed Landsvägen, utmed väg 23 samt mot Spångahus. Nya exploateringsområden kopplas till huvudnätet.

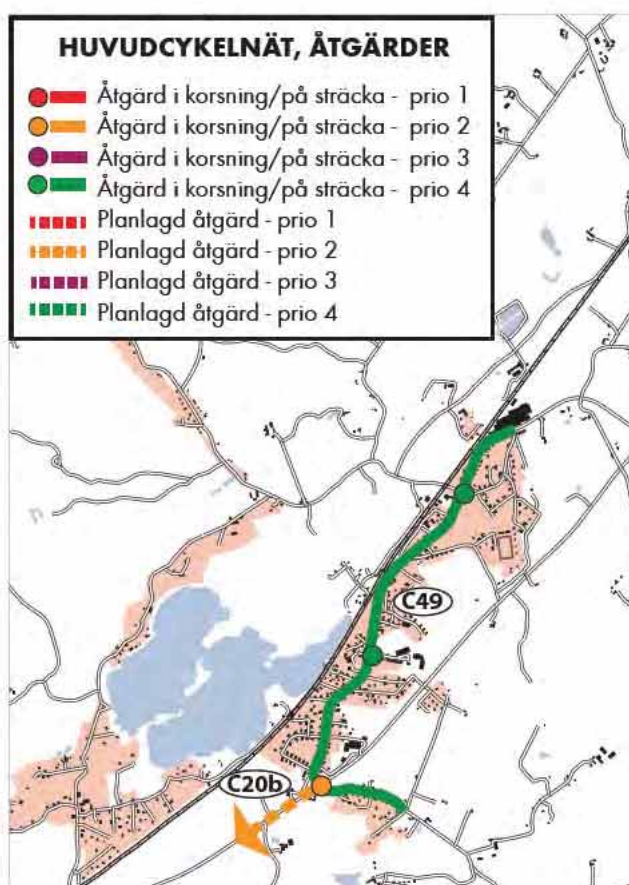
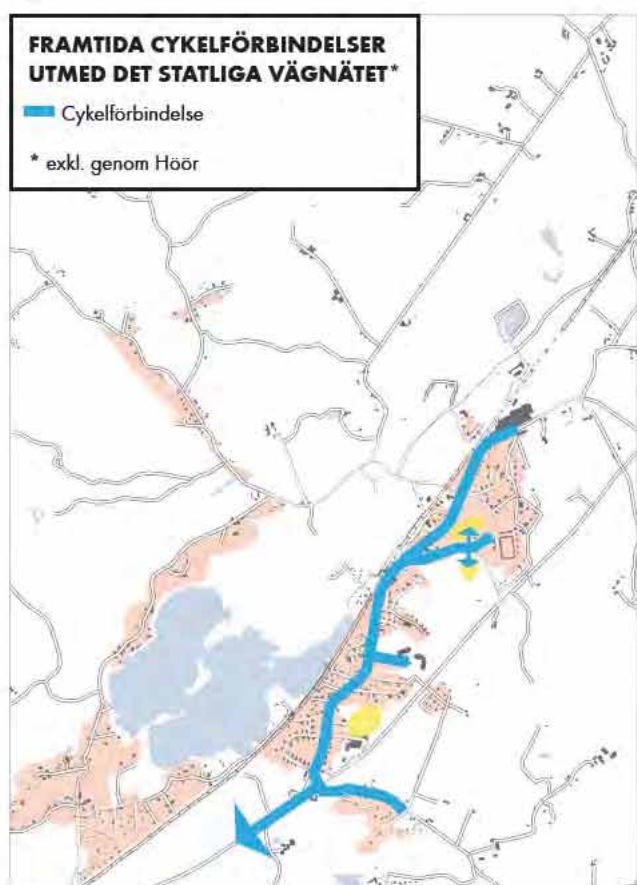
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Målsättningen på sikt bör vara att skapa möjligheter att röra sig på en separat gång- och cykelförbindelse inom hela orten, vidare mot Höör och Spångahus samt att skapa säkra korsningspunkter.

Förbindelserna är viktiga för främst pendlare, barn och ungdomar.

Nya separata gång- och cykelförbindelser enligt kartan nedan förelås.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



14. ÄNGSBYRN OCH GAMLA BO

NULÄGESBESKRIVNING

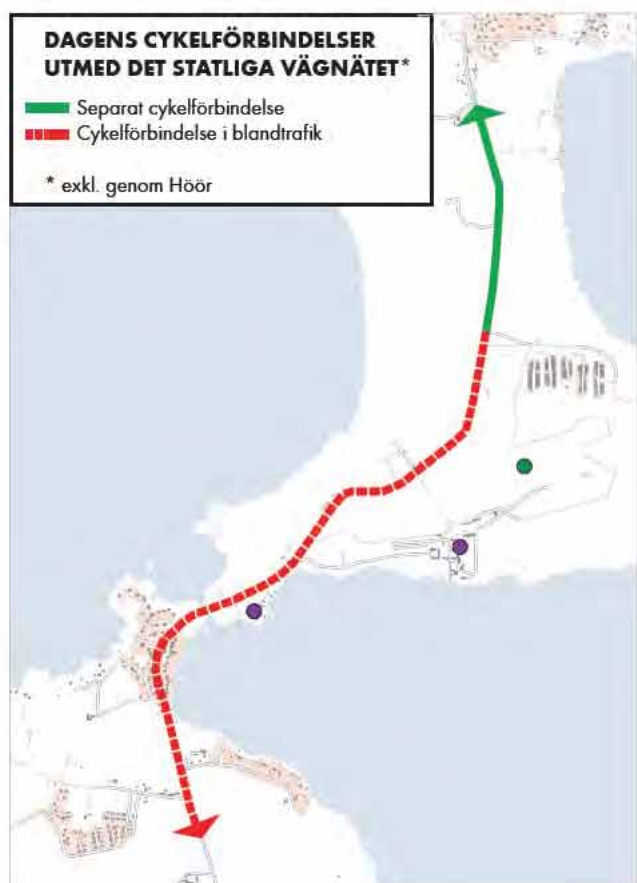
Gemensamma delar för nuläget i Höörs kommun beskrivs i kapitel 5.

Huvudcykelnät

Utmed riksväg 23 söder om Ängsbyn cyklar man idag i blandtrafik. Norr om Ängsbyn finns en separat cykelväg in mot Höör.

Brister

Det innebär stora trafiksäkerhetsrisker att cykla utmed väg 23 idag. Flödet är stort och hastigheterna är höga. Dessutom brister trafiksäkerheten i de punkter där man behöver korsa väg 23.





FRAMTIDA HUVUDCYKELNÄT

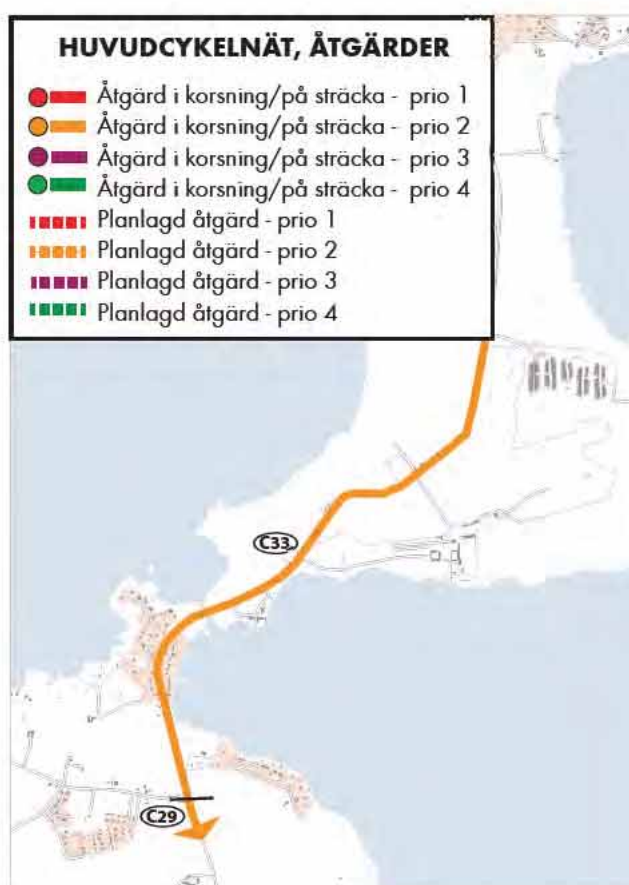
Det framtida huvudcykelnätet går liksom dagens huvudsakligen utmed väg 23.

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

En separat gång- och cykelförbindelse mellan Ängsbyn och Gamla Bo, samt vidare söderut mot Snogeröd föreslås. Stråket är viktigt såväl för pendlare, barn och ungdomar som för rekreation och turism.

Trafiksäkra passager över väg 23 behöver också skapas. Val av sida för den nya cykelförbindelsen och eventuella sidbyten av förbindelsen avgör var dessa passager behöver skapas.

Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



15. CYKELFÖRBINDELSER UTMED DET STATLIGA VÄGNÄTET

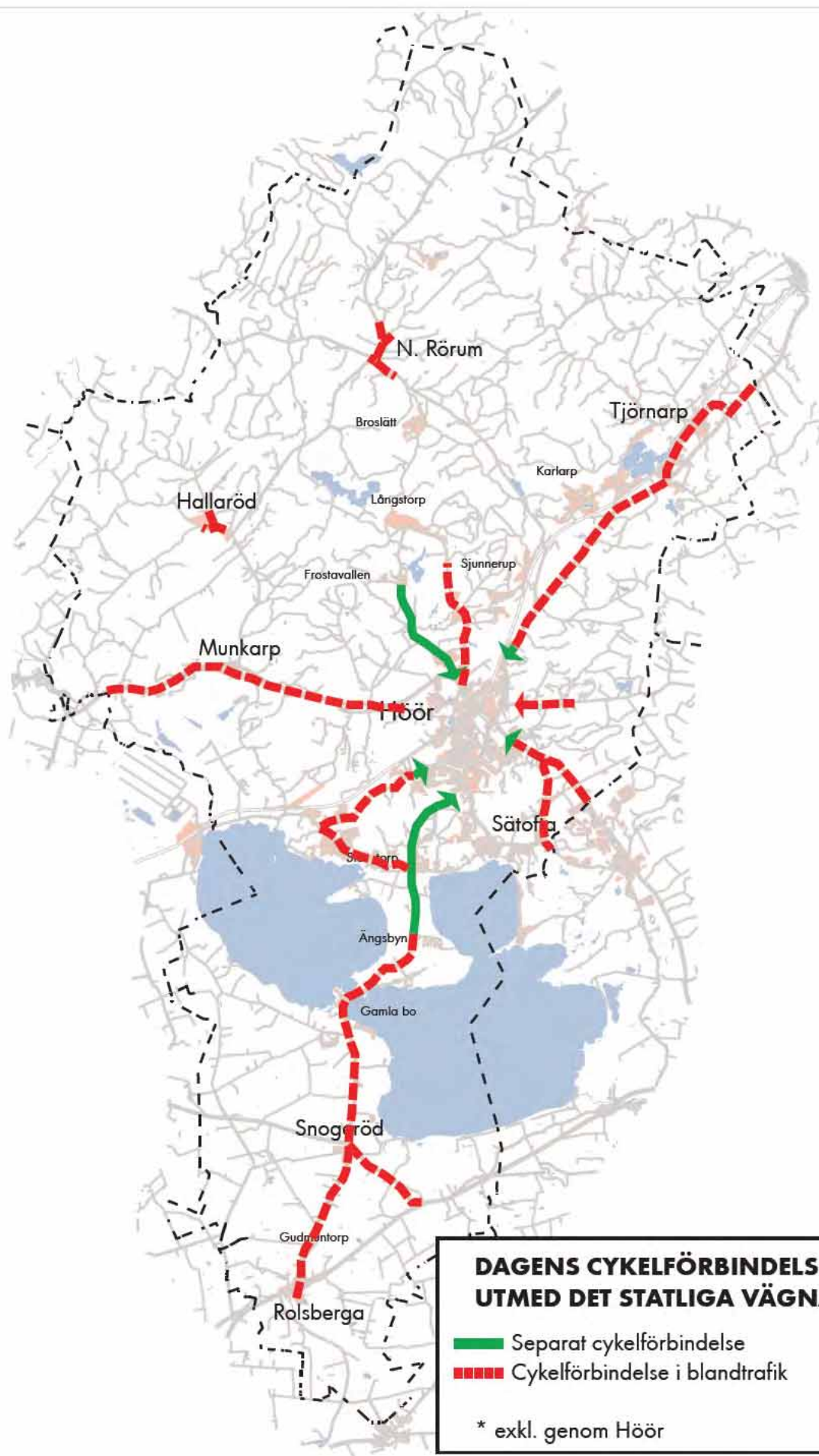
I detta kapitel beskrivs cyklisternas förhållanden utmed det statliga vägnätet utöver de delar som går inom Höör (dessa beskrivs i kapitel 5). I kapitel 6-14 har de mindre tätorterna beskrivits mer ingående.

NULÄGESBESKRIVNING

Dagens cykelförbindelser

Utmed stora delar av det statliga vägnätet saknas separata cykelförbindelser, se kartan på nästa sida. Det är enbart Frostavallen och Ängsbyn som är sammankopplade med Höör med separata cykelförbindelser. I övrigt cyklar man på landsvägarna.

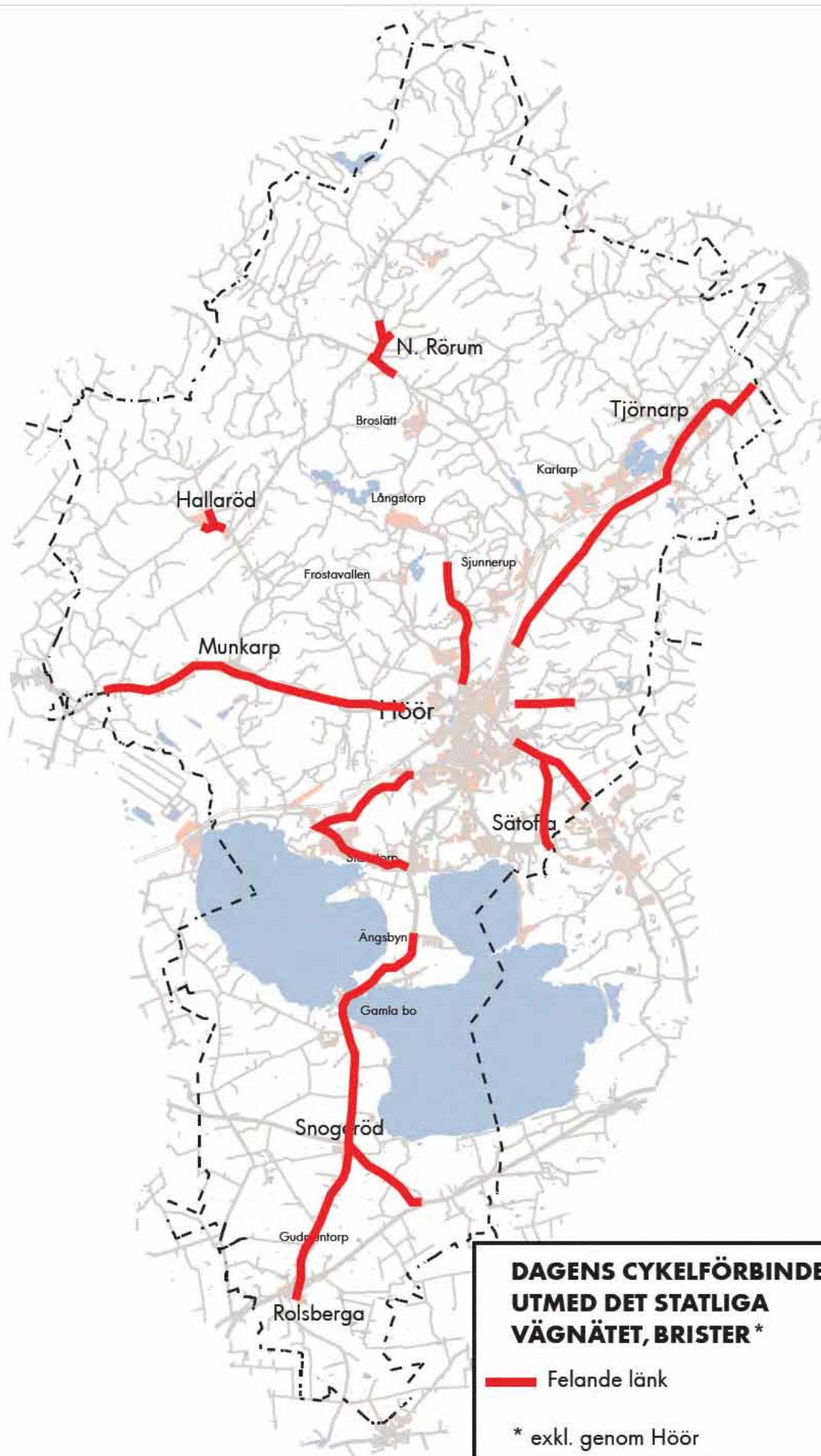
En separat gång- och cykelförbindelse mellan Höör och Skånes Djurpark planeras 2013.



Brister

Som cyklist är man i stort sett helt hänvisad till landsvägarna såväl inom de mindre tätorterna som mellan tätorterna. Trafiktrycket är ofta hårt, med både höga hastigheter och ett stort flöde. På många ställen är dessutom körbanan smal, sikten dålig och belysningen undermålig. Sammantaget innebär denna situation att det i dagsläget är både riskfyllt och otryggt att cykla utmed det statliga vägnätet.

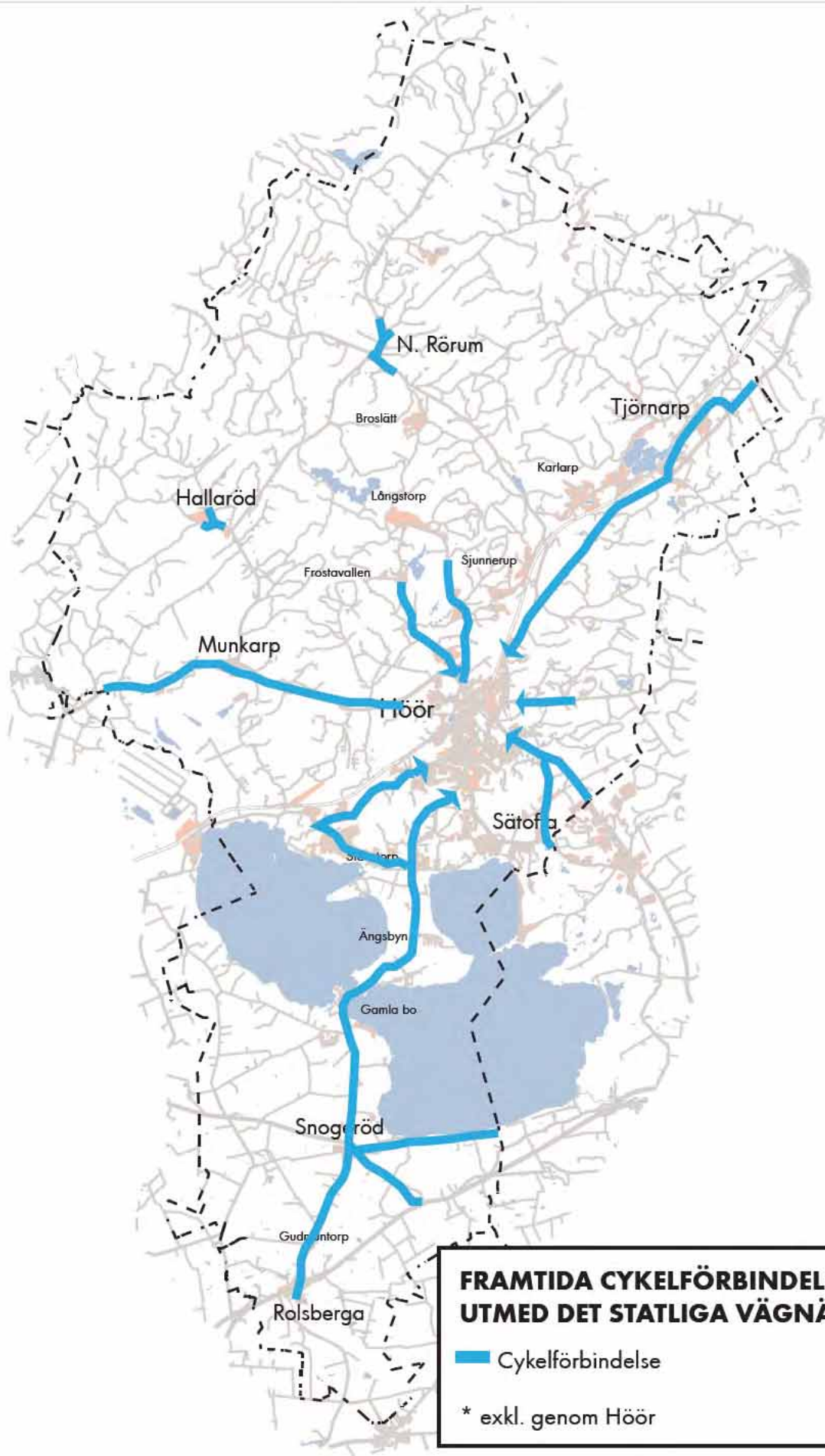
På kartan till höger visas de länkar som saknas i cykelnätet idag. I kapitel 6-14 beskrivs förhållandena inom de mindre tätorterna mer ingående.



FRAMTIDA CYKELFÖRBINDELSER

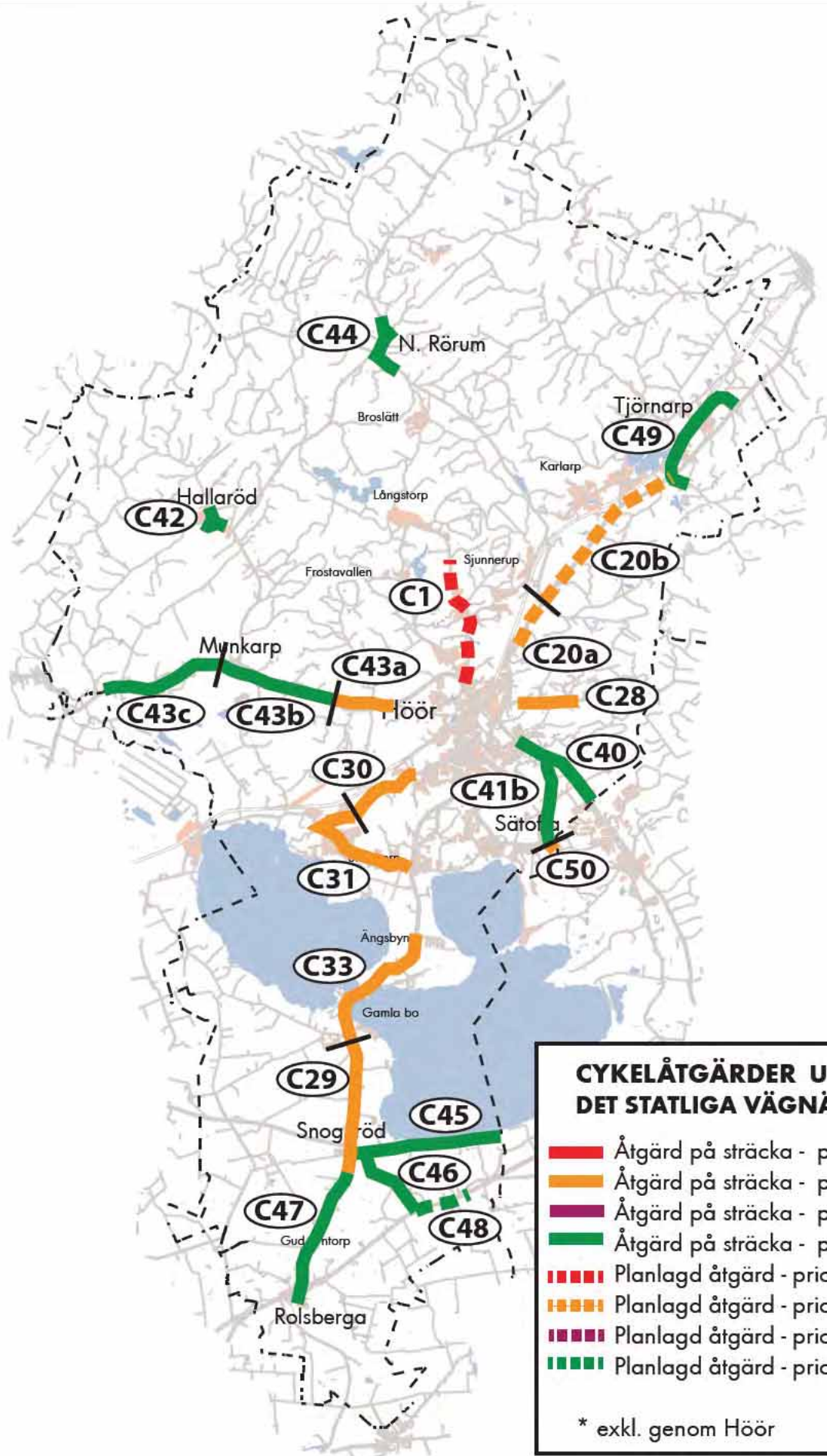
Kartan på nästa visar de framtida cykelförbindelserna. Utöver det nät som finns idag så ingår en länk från Snogeröd vidare mot kommungränsen i öster.

I kapitel 6-14 beskrivs förhållandena inom de mindre tätorterna mer ingående.



FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

På kartan intill visas de nya länkar som föreslås samt hur de prioriteras. Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 17.



16. FÖRSLAG TILL KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

En viktig del i arbetet med att utveckla cyklisternas förhållanden handlar om att göra fysiska förbättringar i cykelnätet – att skapa ett mer komplett, trafiksäkert och bekvämt nät. Dessa har beskrivits i tidigare kapitel.

I detta kapitel presenteras övergripande åtgärder som inte är platsspecifika. Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis C15, är ett id nr för respektive åtgärder som återkommer i kapitlet "Åtgärdssammanställning".

ÖVERGRIPANDE TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER (C100)

Inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet föreslås en rad övergripande åtgärder som ökar säkerheten för cyklisterna. Inom parentes anges åtgärdens id, hämtad från trafiksäkerhetsprogrammet:

- Håll sikten fri (TS4)
- Trafik i skolan (TS5)
- Kommunicera trafiksäkerhet (TS6)
- Säkrare skolvägar och miljöer kring skolorna (TS9)
- Checklista för trafiksäkerhet vid detaljplaner och bygglov (TS11)

Utöver dessa åtgärder finns en rad åtgärder inom trafiksäkerhetsprogrammet som förbättrar för cyklisterna, exempelvis ökad trafiknykterhet och bättre hastighets efterlevnad.

PÅVERKANSÅTGÄRDER (C101)

Olika insatser för att få fler att cykla mer, att lyfta fram cykeln som ett hållbart färdmedel och att göra cyklingen säkrare. Programmet för Mobility Management beskriver närmare vilka insatser som bör göras inom områdena "marknadsföring och kommunikation" samt "uppmuntrande åtgärder".

BÄTTRE DRIFT OCH UNDERHÅLL (C102)

Bättre drift och underhåll är viktig för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för Höörs invånare. Över 70 % av de cyklister som skadas i Höörs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller grop i asfalten.

Följande åtgärder bör genomföras:

- Jämnare och bekvämare beläggning
- Förbättrad belysning
- Förbättrad sopning

I ett första skede behöver en översyn av nuläget genomföras. En systematisk genomgång ger en helhetsbild av åtgärdsbehovet och ökar möjligheterna att erforderliga resurser avsätts. Översynen bör följas av en åtgärdsplan och därefter ett genomförande.

Medel för drift- och underhållsåtgärder behöver följa investeringar av nya cykelvägar.

ÖKAD TYDLIGHET (C103)

Tydighet är en viktig faktor för cyklister. En översyn av **skyltning** och **målning** på cykelbanorna bör genomföras. Exempelvis kan cykelsymboler användas för att förtydliga cyklisternas yta.

MER OCH BÄTTRE CYKELPARKERING VID BUSSHÅLLPLATSER (C104)

Arbetet med att förbättra och utöka antalet cykelparkeringar har hittills varit fokuserat på stationsområdet. Detta arbete bör nu utvidgas till att omfatta även **busshållplatser**.

FELPARKERADE CYKLAR (C105)

Under de senaste åren har kommunen förbättrat cykelparkeringsmöjligheterna vid stationen. Man har byggt fler platser, både friliggande och i s.k. Pendulagargage. Trots detta är problemen med felparkerade cyklar stort. Möjligheterna och acceptansen för att **forsla bort cyklar** behöver öka.

MER VÄGVISNING (C106)

Idag förekommer vägvisning endast sporadiskt. En **kompletterande vägvisning** som visar till vissa större målpunkter som centrum, idrottsanläggningar och rekreativsområden föreslås för att underlätta för mindre vana cyklister. Även stråkvis vägvisning bör genomföras, se vidare Vägvisningsplanen. Även cykelstråk som är mindre naturliga i bebyggelsestrukturer



turen kan förtydligas genom skyltning och målning. Vidare behöver skyltning finnas till naturområden och ut till de statliga vägarna.

ÖKAD SERVICE (C107)

En **cykelpump** ger cyklisterna god service. En sådan kan med fördel placeras vid stationen, som är en viktig målpunkt för många cyklisterna.

FÖRBÄTTRINGAR I STADSBYGGNADSPROCESSEN (C108)

Cyklisterna är känsliga för omvägar och tvära svängar. För att säkra gott cykelnät bör dock **behovet av cykelförbindelser och lämpliga sträckningar komma in tidigare** i planprocessen. Det underlag som presenteras i denna rapport i form av kopplingar till framtida bostadsområden ger ett bra stöd i detta arbete. Vikten av en **tidig dialog** mellan cykelansvarig och plansidan kan dock inte nog betonas.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (C109)

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och samtidigt lyfta cyklisternas situation genomförs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

SAMARBETE OCH SAMRÅD (C110)

Samråd med Trafikverket är angelägna för att cykelförbindelserna utmed det statliga vägnätet ska realiseras.

Slutligen bör man stoltsera med de förbättringar som görs för cyklisterna. Genom att visa upp det man gör i media och i andra sammanhang blir kommuninvånarna ständigt påmind om de satsningar som görs och hur prioriterade cyklisterna är.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

17. ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen på nästa sida redovisas en översikt över samtliga cykelåtgärder som föreslås.

ID nr för respektive åtgärd anges som C (Cykelplanen) med efterföljande nummer.

I tabellen anges också en bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet. Den exakta utformningen av en ombyggnad, t.ex. hur en ny korsning bör se ut, eller hur en kampanj bör genomföras, hanteras i nästa skede.

Att bedöma en åtgärds kostnad i detta skede medför stora osäkerheter, eftersom det inte är klarlagt vilken typ av åtgärd det är som ska genomföras. Frågor som t. ex. materialval och åtgärdens omfattning är heller inte klarlagda. Andra faktorer som påverkar den slutliga kostnaden är konjunkturläget, hur mycket man handlar upp etc.

Den kostnadsuppskattning som görs för de fysiska åtgärderna i tabellen på nästa sida avser byggkostnaden, alltså exkl. kostnader för projektering, marklösen etc. I den en kostnadsbedömning, med osäkerheter enligt ovan, som gjorts inom ramen för cykelplanen ligger gränserna för liten/mellan/stor åtgärd som följer: liten åtgärd < 100 tkr, mellanåtgärd 100-500 tkr och stor åtgärd > 500 tkr.

Målet är naturligtvis att göra så mycket som möjligt för att skapa attraktiva cykelförhållanden i Höör kommun. Det finns dock begränsningar, både personella och ekonomiska, som medför att en prioritering måste göras.

Prioriteringen har varit följande:

Prioritet 1: åtgärder där den verkliga hastigheten > 40 km/h och många personer berörs. Alternativt åtgärder där många har skadats.

Prioritet 2: åtgärder där den verkliga hastigheten > 40 km/h och få personer berörs. Alternativt felande länkar som har stor betydelse för helheten i nätet.

Prioritet 3: åtgärder där den verkliga hastigheten < 40 km/h och många personer berörs.

Prioritet 4: åtgärder där den verkliga hastigheten < 40 km/h och få personer berörs. Alternativt där antalet personer som berörs är mycket få.

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-4) finns ingen inbördes rangordning. Prioriteringen utgår från Nollvisionen och ambitionen att skapa ett sammanhängande cykelnät som är tillgängligt för alla.

Vid prioriteringen har hänsyn tagits till framtida hastighetsgränser.

Kommentar till tabellen på nästa sida: Åtgärden "Ny cykelväg" utmed det statliga vägnätet omfattar även trafiksäkra passager utmed den nya cykelvägen. Hur många de blir, var dessa ligger samt hur de utformas avgörs i nästa skede. Ett helhetsgrepp om cykelvägen utmed en väg behöver tas, utbyggnaden kan sedan delas upp i etapper.



Nr	Plats eller omfattning av arbetet	Kostnad eller arbetsinsats	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
C1	Cykelväg till Skånes Djurpark	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Planerad cykelbana
C2	Väg 13/Åkersbergsgatan	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C3	Väg 13/Bangårdsgatan	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C4	Industrigatan	Mellan-stor	Tekniska nämnden	Flera utfarter (alternativt anläggs separat cykelbana i sin helhet) samt korsningspunkt med gc-stråk mot väg 23
C5	Väg 13/Industrigatan	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C6	Väg 23/Södra Rörumsvägen	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C7	Väg 13/väg 23	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C8	Stenskogsvägen, västra	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C9	Stenskogsvägen, östra	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C10	Ågatan/Skolgatan	Mellan	Tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C11	Väg 23/Hörbyvägen	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C12	Väg 13/Fogdarödsvägen	Stor	Tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C13	Hörbyvägen	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C14	Väg 23/Nya Sättoftavägen	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C15	Nya Sättoftavägen/Bruksvägen	Mellan	Tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C16	Sättoftavägen (i Sättofta)	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Planerad cykelbana
C23	Thornbergsgatan	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C36	Järnvägsgatan	Stor	Tekniska nämnden	Bredare cykelbana
C41a	Hörbyvägen, Ängsgatan-Sövrödsvägen	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelväg
C100	Övergripande trafiksäkerhetsåtgärder	Liten	Tekniska nämnden	Sikt, kommunikation, skolor samt checklista
C102	Bättre drift och underhåll	Mellan	Tekniska nämnden/fastighetsägare	Beläggning, belysning, sopning. Gäller både kommunal och privat mark
C108	Förbättringar i stadsbyggnadsprocessen	Liten	Tekniska nämnden	Tidigare dialog
C109	Utvärdering och uppföljning	Liten	Tekniska nämnden	Genomförda åtgärder utvärderas och uppsatta mål följs upp
C110	Samarbete och samråd	Liten	Tekniska nämnden	Med Trafikverket

Prioritet 2				
C17	Åkersbergsgatan	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C18	Väg 13	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Ny cykelbana
C19	Norrevärnsgatan	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C20a	Väg 23	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Planerad cykelbana
C20b	Väg 23	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Planerad cykelbana
C21	Maglasätevägen	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C22	Väg 13	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Ny cykelbana
C24	Väg 23	Stor	Trafikverket/tekniska nämnden	Planerad cykelbana
C25	Hagagatan	Mellan	Tekniska nämnden	Korsningsåtgärder, förtydligande av stråket samt förbättring av cykelförbindelsen förbi kommunhuset
C26	Ringsjövägen	Liten	Tekniska nämnden	Komplettering av cykelbana
C27	Bruksvägen	Liten	Tekniska nämnden	Komplettering av cykelbana
C28	Bokeslund	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C29	Snogeröd-Gamla Bo	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C30	Stanstorp, Stenskovsvägen södra delen	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C31	Stanstorp	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C32	Sanatorievägen	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelväg
C33	Ängsbyn-Gamla Bo	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C43a	Väg 13-1304, Höör-Maglasäte IP	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C50	Väg 1341	Mellan	Trafikverket	Ny cykelväg
C51	Guldregngatan	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelbana
C101	Påverkansåtgärder	Liten	Tekniska nämnden	Kampanjer etc. Se Programmet för Mobility Management
C103	Ökad tydlighet	Liten	Tekniska nämnden	Målning, skyltning
C104	Mer och bättre cykelparkering vid busshållplatser	Liten	Tekniska nämnden	Hållplatser utmed kommunalgator
C105	Felparkerade cyklar	Liten	Tekniska nämnden	Bortforsling av felparkerade cyklar
Prioritet 3				
C34	Mellan Frostavallsvägen och Kvarnbäcksvägen	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelväg inkl. korsning med väg 13
C35	Slångränd/Guldregngatan	Liten	Tekniska nämnden	Vägvisning
C37	Väg 13	Mellan	Trafikverket/tekniska nämnden	Ny cykelväg



C38	Sångarevägen/Nya Sättoftavägen	Mellan	Tekniska nämnden	Korsningsåtgärd
C39	Sångarevägens förlängning	Stor	Tekniska nämnden	Ny cykelväg
C106	Mer vägvisning	Mellan	Tekniska nämnden	Komplettering till större målpunkter samt stråkvis
C107	Ökad service	Liten	Tekniska nämnden	Cykelpump
Prioritet 4				
C40	Väg 13	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C41b	Hörbyvägen, Ängsgatan-Sövrödsvägen	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C42	Hallaröd	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C43b	Väg 13, Maglasäte IP-Munkarp	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C43c	Väg 13, Munkarp-Hasslebro	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C44	N Rörum	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C45	Snogeröd-kommungränsen	Stor	Tekniska nämnden, Kultur och Fritidsnämnden samt Trafikverket	Ny cykelväg på gamla banvallen
C46	Utmed väg 17, Snogeröd-väg E22	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C47	Snogeröd-Gudmundtorp-Rolsberga	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C48	Utmed väg E22, väg 17-Fogdarp	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg
C49	Tjörnarp	Stor	Trafikverket	Ny cykelväg

18. UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med cykel. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet och att höja cykelns status. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts för cykelsatsningar.

EFFEKTMÅLEN

Av de fem effektmålen som formulerats för trafikplanen har fyra en direkt koppling till cykel. Målen följs upp genom olika mått:

Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära

Mått: Andelen nöjda eller mycket nöjda

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande undersökning som tar upp frågor kring tillgänglighet, tydlighet, trivsamhet, närhet och attraktivitet

Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv

Mått: Andelen nöjda eller mycket nöjda

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande undersökning som tar upp frågor kring tillgänglighet, tydlighet, trivsamhet, närhet och attraktivitet

Andelen hållbara resor ökar

Mått: Kvoten mellan resandet med cykel, kollektivtrafik och bil

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande mätning av cyklister i ett antal punkter, t. ex. genom slangmätningar, manuella cykelräkningar eller räkning av parkerade cyklar

Färre skadas och dödas i trafiken

Mått: Antalet skadade i trafikolyckor totalt, antalet svårt skadade och döda samt antalet skadade cyklister och fotgängare i singelolyckor respektive kollisionolyckor

Förslag till mätmetod:

- Regelbunden insamling av statistik för hela kommunen ur databasen STRADA

ÅTGÄRDSMÅLEN

Åtgärdsmålen som satts upp för cykel, t. ex. utbyggnad av felande gång- och cykellänkar, följs upp genom måttet ja eller nej.