



Cykelstrategi och cykelplan för Båstads kommun 2035

Antagandehandling 2023-11-07



BÅSTADS
KOMMUN



Cykelstrategi och cykelplan för Båstads kommun 2035

Antagen av kommunfullmäktige: 2023-11-13

Version: 2

Diarienummer: KS 000323/2020-350; B 2020-000596

Senast reviderad: 2023-11-07

Dokumentet har tagits fram av planarkitekt Tim Ödfalk
vid planavdelningen, samhällsbyggnad, Båstads kommun

Foton och illustrationer: Båstads kommun om inget annat anges

Innehållsförteckning

Inledning	4	DEL 3 Cykelplan	48
DEL 1 Underlag	7	Inventering av behov	49
Varför planera för mer cyklande?	8	Kommunövergripande behov	52
Tidigare ställningstaganden	11	Boarp	57
Cykla i Båstads kommun	15	Båstad	61
		Förslöv	69
		Glimminge plantering	77
		Grevie	81
		Hemmeslöv	87
		Hov	94
DEL 2 Cykelstrategi	24	Norrviken och Kattvik	98
Målbild 2035	25	Rammsjö	102
Strukturbild	26	Segelstorpsstrand	106
Prioriteringar	32	Slättaröd	110
Komplett cykelinfrastruktur	33	Storahult	114
Säkra och trygga trafikmiljöer	36	Torekov	118
God framkomlighet och bekvämlighet	39	Västra Karup	125
Informera, uppmuntra och övertyga	43	Östra Karup	131
		Uppföljning	136
		Referenser	138

Inledning

Sammanfattning

I detta dokument anges hur kommunens mål och strategier för hur cykelnätet i kommunen ska utvecklas. Cykling har många fördelar för bland annat folkhälsa, miljö, trafikflöde och för en mer attraktiv kommun. I nuläget görs få resor med cykel jämfört med andra kommuner i regionen.

Cykelstrategin utgår ifrån en målbild för 2035 som anger att cykeln ska bli ett effektivt och konkurrenskraftigt färdmedel i kommunen. Cykelstrategins strukturbild definierar det framtida cykelnätet baserat på olika stråks egenskaper och funktionella behov. Strukturbilden ligger till grund för hur olika insatser bör prioriteras och på vilka platser. För att främja cyklande i Båstads kommun har fyra prioriteringar för kommunens arbete med cykling tagits fram:

- » *Komplett cykelinfrastruktur* - anger generella principer för cykelnätets standard och utbyggnad.
- » *Säkra och trygga trafikmiljöer* - anger generella principer för hur trafiksäkerhet och trygghet bör stärkas samt vägas mot andra intressen.
- » *God framkomlighet och bekvämlighet* - anger hur cykelnätet kan bli mer framkomligt genom bättre skyltning, detaljutformning och underhåll.
- » *Informera, uppmuntra och övertyga* - anger hur kommunen kan arbeta med mobility management samt samverka med olika aktörer för att främja mer cyklande.

En behovsinventering har gjorts som pekar ut stråk och korsningar som har behov av förbättringar i kommunen. De tre högst prioriterade objekten är:

- » *Skrockahögsvägen* (länsväg 105) mellan Västra Karup och Grevie
- » *Bjäredalsvägen* (länsväg 105) mellan Grevie kyrkby och Förslövs station
- » *Glimmingevägen, Lillarydsvägen, Mäsingevägen och Rammsjövägen* mellan Västra Karup och Rammsjö

Syfte

Cykelstrategin ämnar utgöra ett underlag för kommunens löpande och långsiktiga arbete med att förbättra cyklisters vardag och uppmuntra till mer cyklande. Cykelstrategin vänder sig dels till kommuninvånare och besökare till kommunen, dels till politiker och tjänstemän som arbetar med planering och trafikfrågor. Cykelstrategin vänder sig också till aktörer utanför kommunen, såsom angränsande kommuner, Region Skåne och Trafikverket. Cykelstrategin är ett underlag för mellankommunal samverkan och dialog mellan andra väghållare och myndigheter.

Disposition

Del 1 redogör dels för cykelns fördelar som färdmedel, samt för hur tidigare ställningstaganden från kommunalt, regionalt och nationellt håll förhåller sig till cyklande. Detta ämnar motivera cykelstrategin genom att visa på varför en planering för mer cyklande är angeläget. Här görs också en övergripande nulägesbeskrivning av cykling och cykelnätet i kommunen.

Del 2 redogör för kommunens strategi för utvecklingen av cykelnätet. Strategin utgår ifrån en vision och ett antal effektmål, och operationaliseras som fyra prioriterade arbetsområden. Visionen konkretiseras också som en övergripande strukturbild för cykelnätet som är vägledande för hur cykelnätet bör vidareutvecklas.

Del 3 utgörs av en behovsinventering som sammanställer cykelnätets brister samt ger förslag på hur dessa brister kan lösas med hänsyn till kommunens övergripande strategi och prioriteringar. Behovsinventeringen ligger till grund för kommunens efterföljande åtgärdsplanering. Behovsinventeringen bör ses som ett levande dokument som bör uppdateras löpande i takt med att åtgärder genomförs och nya brister identifieras.



Kattegatt-
leden



DEL 1

Underlag

Varför planera för mer cyklande?	8
Tidigare ställningstaganden	11
Cykla i Båstads kommun	15

Varför planera för mer cyklande?

Att få fler att välja cykeln när de ska resa är inte ett mål i sig. Målet utgör de positiva effekter som ökad cyklism har på samhället. Samhällets ökande transportarbete innebär allt större påfrestningar på miljö, samhällsekonomi och folkhälsa. Utöver påverkan på miljön ger transporter också upphov till störningar i vår närmiljö i form av försämrad luftkvalitet, partikelutsläpp och buller. I denna problembild har cykeln en viktig roll. Att cykla är ett miljövänligt, hälsosamt och billigt färdssätt.

Cykelns samhällsnytta

Att planera för cykeln är ett verktyg för att stärka en rad viktiga kvaliteter i samhället. De effekter som mer cyklande ger upphov till är mångfacetterade och kan delas in i ett antal, delvis överlappande, kategorier.



Bättre folkhälsa

Vardagsmotion är viktigt för folkhälsan då det medför en rad positiva hälsoeffekter såsom minskad risk för skador, sjukdomar och psykisk ohälsa (Folkhälsomyndigheten 2021). Att ta cykeln innebär att resenärer kan kombinera sin dagliga pendling med vardagsmotion. Den tid som spenderas på att cykla till sitt jobb eller till butiker blir ett träningspass med värdefull vardagsmotion. För människor med en stressig vardag innebär detta tidsbesparingar och mer fritid som kan ägnas åt andra aktiviteter. Att cykla motverkar social isolering och skapar fler tillfällen för sociala möten, vilket också är en viktig aspekt av psykiskt välmående. Att planera för cykelpendling är därmed ett sätt att planera för ett friskare samhälle (Hagströmer, Leijon, Eriksson & Dohrn 2021, s. 20).

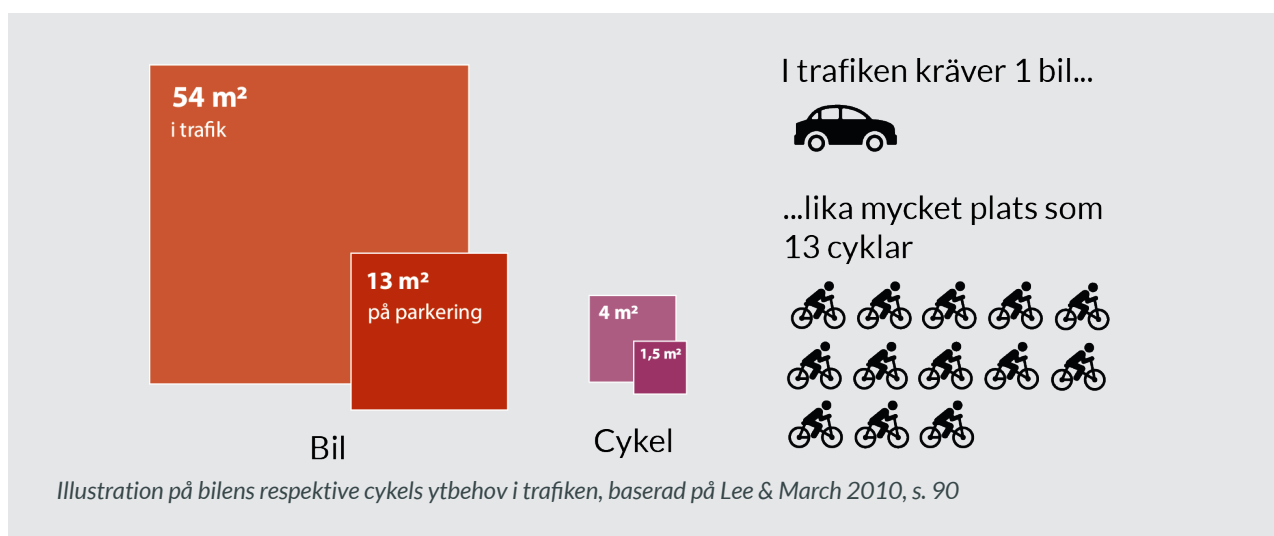
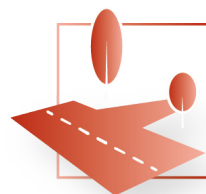
Mer ekonomiskt hållbart för individen och samhället

Att cykla är ekonomiskt effektivt för såväl individer som för samhället i sin helhet. En cost-benefit-analys i Köpenhamn har visat på att bilkörning är uppemot 6 gånger dyrare än att cykla, mätt i samhällets och individens kostnader per körd kilometer (Gössling & Choi 2015, s. 112). Därmed finns det potentiellt stora ekonomiska vinningar att erhålla genom att investera i cykling. Cykelinfrastruktur kostar avsevärt mindre att bygga och underhålla än bilinfrastruktur, och cyklar ger inte upphov till samma slitage som fordonstrafik. De positiva effekter på folkhälsa och miljö som cykling har innebär stora ekonomiska besparingar för samhället (Svenskt Friluftsliv 2012; Sweco 2021). För individen är inköp och underhåll av en cykel mycket billigare än en bil.



Mer utrymme och mindre trängsel i trafiken

Trafik och trängsel är ett särskilt problem i Båstads kommun under sommaren, vilket ställer till stora problem för pendlare och kan avskräcka turister från att besöka kommunen. Mer cykling innebär ett minskat markanspråk för trafiken. En bil i rörelse kräver i genomsnitt 13 gånger mer yta än en cykel i rörelse, och 8 gånger mer parkeringsyta än en cykel (Lee & March 2010, s. 90). Med fler som väljer cykeln istället för bilen blir det mindre trafik på gatorna och ökad framkomlighet för kollektivtrafik, utryckningsfordon och samhällsgrupper såsom barn och personer med funktionsvariation. Ytkrävande bilparkeringar frigörs och kan användas för att göra kommunen mer attraktiv och levande.





Friskare miljö

Cykeln genererar inga utsläpp och kräver mycket få resurser att tillverka, underhålla och återvinna jämfört med andra färdmedel (Svensk Cykling 2011, s. 11; Naturvårdsverket 2021). Mer cykling bidrar därmed till renare luft, högre energieffektivitet och ett friskare djur- och växtliv. Fler cyklister gör också biltrafiken mer hållbar - genom att resenärer överförs från bilvägar till cykelvägar blir det mindre trängsel på gatorna, vilket i sin tur innebär ett mer energisnålt trafikflöde.



Ett mer jämlikt och jämställt samhälle

Samhällsplaneringen måste ta hänsyn till olika samhällsgruppers preferenser av och möjlighet till att nyttja olika färdmedel. Barn och unga har inte körkort och kan därför inte ta sig fram med bil alls. Studerande, låginkomsttagare och äldre har inte alltid råd till andra färdmedel. I Båstad kommun har nästan en tredjedel inte en garanterad tillgång till bil, och män har i större utsträckning tillgång till bil än kvinnor (Region Skåne 2018a, s. 14). För dessa samhällsgrupper erbjuder cykeln en rörelsefrihet som kollektivtrafiken inte har, till en bråkdel av den kostnad som bilinnehav innebär. Att planera för cyklister ger dessa grupper, och resten av samhället, fler valmöjligheter till att färdas vart de vill och på sina egna villkor. Därmed är trafikplanering även en fråga om jämlikhet och jämställdhet.



En mer attraktiv kommun för såväl invånare som besökare

Cykeln är väl anpassad till den kompakta och småskaliga karaktären i kommunens byar, och cykelns låga ytbehov möjliggör för en mer hållbar markanvändning. Cyklar är lukt- och bullerfria, vilket förbättrar närmiljön. Attraktiva byar och goda förutsättningar för cyklande har potential att locka fler till kommunen, särskilt barnfamiljer och yngre som i högre utsträckning cyklar. Ett välplanerat cykelnät som knyter samman målpunkter gynnar cykelturismen och stärker därmed besöksnäringen.

Goda förutsättningar för cyklande gynnar näringslivet. Cykelparkeringar ger utrymme till många gånger fler besökare per kvadratmeter än bilparkeringar, vilket kan öka verksamhetens kundunderlag och lönsamhet i centrala lägen (Lee & March 2010, s. 92).

Tidigare ställningstaganden

Agenda 2030 (2015)

Agenda 2030 är FN:s handlingsplan och mål för hållbar utveckling som samtliga medlemsstater har åtagit sig att sträva mot (Regeringskansliet 2015). Mer cyklande kan bidra till att uppfylla flera globala mål, varav de mest relevanta för cykling är:

- » 3. God hälsa och välbefinnande
- » 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- » 11. Hållbara städer och samhällen



Urval av symboler för mål i Agenda 2030 (UNDP 2023).

Nationella mål och riktlinjer

Sveriges miljömål (2018)

[Sveriges miljömål](#) beskriver den önskade riktningen på Sveriges miljöpolitik. Ett av Sveriges etappmål anger att andelen transporter gjorda med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka till minst 25 % år 2025 (Sveriges miljömål 2018). Detta syftar till att stärka en hållbar stadsutveckling och en god bebyggd miljö.



Logotyp från Sveriges miljömål (2020).

Transportpolitiska målen (2008)

De [transportpolitiska målen \(Prop. 2008/09:93\)](#) syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen anger tydligt att förutsättningarna för att välja cykel ska förbättras med hänsyn till cykelns bekvämlighet, framkomlighet och säkerhet (Prop. 2008/09:93, s. 28).



Omslagsbild från Prop. 2008/09:93.

Nationella cykelstrategin (2017)

[Nationella cykelstrategin](#) uppmanar till en samhällsplanering som lyfter cykelns status och främjar ökad cykelpendling och rekreativ cykling. Cykelinfrastrukturen behöver bli säkrare, mer funktionell och mer användarvänlig. Kommunerna pekas ut som centrala aktörer för att uppnå en högre standard i svensk cykelinfrastruktur (Regeringskansliet 2017, ss. 16-22).



Omslagsbild från Nationella cykelstrategin (Regeringskansliet 2017).

Regionala mål och riktlinjer



Omslagsbild från Regionplan för Skåne 2022-2040 (Region Skåne 2022a).

Regionplan för Skåne (2022)

[Regionplan för Skåne 2022-2040](#) visar Skånes samlade utveckling av dess fysiska strukturer på en regional nivå. Enligt Region Skånes strategier ska hållbart resande i regionen stärkas genom att bygga ut och förbättra cykelinfrastrukturen. Cykeln pekas ut som ett viktigt trafikslag för transporter inom och mellan orter. I regionplanen pekas Båstad, Förslöv och Torekov ut som regionala noder för vandring och cykling (Region Skåne 2022a).



Omslagsbild från Regional transportinfrastructure plan for Skåne 2022-2033 (Region Skåne 2022b).

Regional transportinfrastructure plan for Skåne 2022-2033 (2022)

[Den regionala transportinfrastructuren \(RTI\) för Skåne](#) pekar ut satsningar på regionens trafiksystem. I den [tidigare regionala Cykelvägsplanen](#) fanns tre cykelobjekt från Båstad kommun med: Grevie - Västra Karup, Glimminge - Västra Karup och Förslöv - Vejbystrand (Region Skåne 2018, ss. 93-96). Dessa har uteslutits i den gällande regionala transportinfrastructuren (Region Skåne 2022b) vilket har försämrat kommunens möjligheter att genomföra dessa satsningar.



Omslagsbild från Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik (Familjen Helsingborg 2021).

Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik (2021)

[Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik](#) redovisar prioriterade satsningar på transportinfrastructure i på en delregional nivå i nordvästra Skåne. Enligt Familjen Helsingborg behöver regionen satsa på ett nät av säkra och gena cykelförbindelser. Cykel pekas ut som viktig för både pendling och rekreation. Cykelobjekt som pekas ut som viktiga för regional och nationell utveckling ska integreras i den kommunala planeringen. Nya cykelförbindelser pekas ut mellan Förslöv och Vejbystrand (Familjen Helsingborg 2021).

Kommunala mål och riktlinjer

Vision 2030 (2016)

[Vision 2030](#) beskriver Båstads kommun som en attraktiv förebild för ett friskt liv och hållbart entreprenörskap. Visionen lägger också vikt vid människors lika värde och tillvaratagandet av resurser. Cykelplanen kan bidra till att nå denna vision genom att placera cyklande i relation till hållbarhet, ekonomi och jämlikhet.

Översiktsplan ÖP2030 (2020)

Båstads kommuns [Översiktsplan ÖP2030](#) redogör för den övergripande utvecklingen och markanvändningen i kommunen. Av översiktsplanen framgår det att kommunens cykelstrategi ska hållas aktuell och ligga till grund för kommunens prioritering av utbyggnad av cykelnätet samt dialog med andra aktörer. Båstads kommun ska arbeta mot ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle. Det ska vara enkelt att välja och färdas med hållbara transportmedel. Kommunens flerkärniga struktur och förtätning av tätorter skapar goda förutsättningar för mer cyklande i kommunen. Kommunen ska ha ett väl utbyggt cykelnät som kopplar samman viktiga målpunkter med gena, trygga och säkra cykelvägar. Cykelnätet ska ha god framkomlighet och tillgänglighet för olika typer av cyklar. Landsbygd och naturområden ska tillgängliggöras genom satsningar på cykelvägar och leder inom och utanför tätorter.



Omslagsbild från Översiktsplan ÖP2030.

Fritids- och idrottspolitiskt program (2021)

Båstads kommuns [Fritids- och idrottspolitiska program](#) är ett vägledande program för hur kommunen ska arbeta för att utveckla fritids- och idrottsområdet. Programmet pekar ut cykling som en viktig fritidsaktivitet, och lägger vikt vid att ge cyklister avskilda stråk längs stigar och grusvägar.



Omslagsbild från Fritids- och idrottspolitiskt program.

Program för folkhälsa, trygghet och säkerhet (2013)

Båstads kommuns [Program för folkhälsa, trygghet och säkerhet](#) syftar till att skapa ett gemensamt engagemang för trygghet, säkerhet och en god folkhälsa i kommunen. Programmet lägger vikt vid att cykling ska vara enkelt, säker och tryggt, och att olyckor i trafiken måste minska.



Omslagsbild från Program för folkhälsa, trygghet och säkerhet.

Tidigare cykelplanering



Omslagsbild från Cykelstrategi för Båstads kommun.

Cykelstrategi för Båstads kommun (2015)

Kommunens tidigare cykelstrategi från 2015, [*Cykelstrategi för Båstads kommun*](#), redogör för hur kommunens ska arbeta med cykelfrågor i planeringen av den fysiska miljön. Cykelstrategin lägger vikt vid kommunikation och service för att ge upphov till beteendeförändringar och främja cyklande, utformningen av stadsmiljön för att skapa trygga trafikmiljöer för cyklande, samt utbyggnaden av strategiska cykelförbindelser. Cykelstrategin föreslår ett antal nya cykelstråk i kommunen. En del av dem är idag genomförda.



Omslagsbild från Cykelplan Båstads kommun - med fokus på barn och ungdomars rörelsebehov.

Cykelplan Båstads kommun - med fokus på barn och ungdomars rörelsebehov (2013)

Kommunens tidigare cykelplan från 2013, *Cykelplan Båstads kommun - med fokus på barn och ungdomars rörelsebehov*, redogör för hur kommunens cykelinfrastruktur ska vara uppbyggd. Cykelplanen har ett tydligt fokus på barnens förhållanden och behov i cykeltrafiken. Cykelplanen föreslår ett antal nya cykelstråk i kommunen. En del av dem är idag genomförda.

Cykla i Båstads kommun

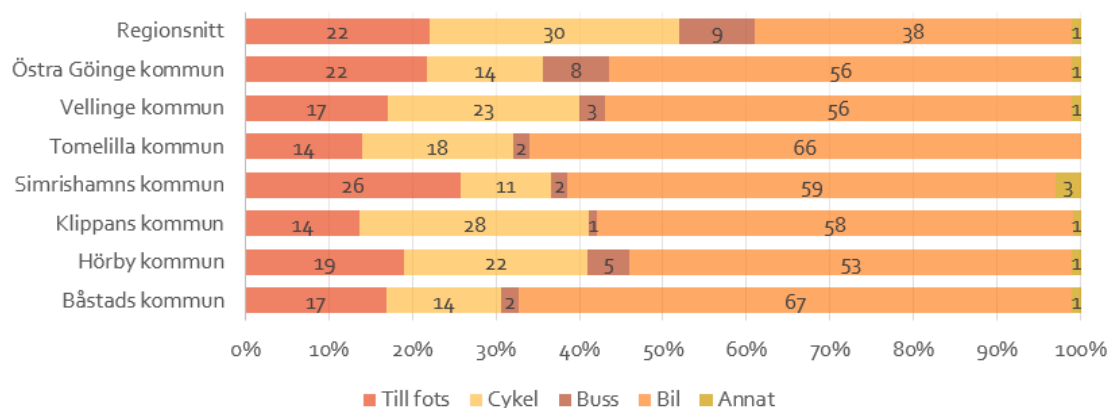
En bra cykelstrategi utgår ifrån nuläget förhållanden för att kunna veta vilka problem som är mest angelägna att lösa, samt hur olika insatser ska prioriteras. Dels krävs medvetenhet om kommuninvånarnas resvanor, hur de reser och varför de reser. Dels krävs en bild av den trafikmiljö som cyklisterna har idag, var cykelvägar finns och vilken standard de har.

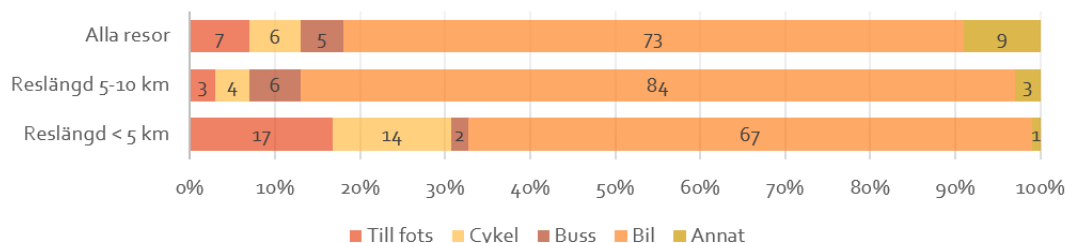
Resvanor

Region Skånes senaste resvaneundersökning från 2018 - en statistisk undersökning där ett urval på 837 kommuninvånare deltagit - indikerar att Båstads kommun är en bilkommun. 67 procent av alla resor under 5 km görs med bil, jämfört med det regionala genomsnittet på 38 procent. En jämförelse av ett urval av liknande kommuner i regionen visar att Båstads kommun tillhör de mer bilkörande kommunerna i Skåne. Det finns många möjliga förklaringar till detta, såsom bilinnehav, vilka ärenden som behöver uträttas under resan, samt färdmedlens relativa attraktivitet. Andelen resor som görs med cykel i Båstads kommun har under perioden 2007-2018 ökat med enbart 2 %, och den senare perioden 2013-2018 visar på att cykelanvändandet i kommunen håller på att minska igen (Region Skåne 2018a, s. 20)

Mer detaljerad statistik om resvanor såväl i Båstads kommun som andra kommuner i regionen finns på [Region Skånes hemsida](#).

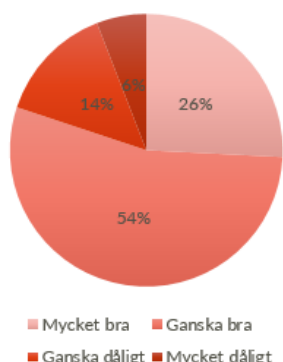
Andel resor kortare än 5 km per färdmedel (Region Skåne 2018a-f)



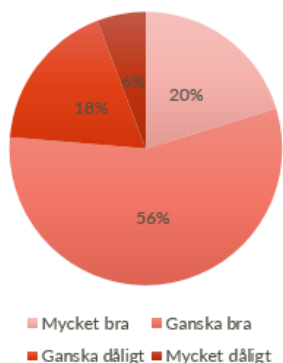


Andel resor per färdmedel i Båstads kommun för resor upp till 5 km, mellan 5-10 km samt alla resor (Region Skåne 2018b)

Vad tycker du om utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen?



Vad tycker du om trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen?



Kommuninvånarnas attityder till gång- och cykelinfrastruktur. Från SCB:s medborgarundersökning (SCB 2022)

Resvaneundersökningen visar att över en tredjedel av alla resor i kommunen är under 5 kilometer långa (Region Skåne 2018a, s. 18); avstånd som med cykel kan avverkas på cirka 15-20 minuter. Samtidigt görs enbart 14 % av dessa korta resor med cykel, och 67 % görs med bil. Cykelnätets utsträckning och kommunens topografi begränsar cykelns räckvidd relativt andra färdmedel. Det är också en indikator på möjliga attityder gentemot cyklande, såsom att det är jobbigt eller ansträngande.

En resa kan bestå av flera förflyttningar, exempelvis att en pendlare cyklar från sitt hem till en busshållplats, för att sedan ta bussen till en annan hållplats, där pendlaren sedan går av bussen och tar sig till fots till sitt slutmål. Undersökningen redovisar enbart färdmedlet för den huvudsakliga förflyttningen i en resa (Region Skåne 2018a). Därmed är det möjligt att befolkningen går och cyklar mer än vad statistiken visar på, något som gäller för alla kommuner.

Attityder och åsikter

Samtidigt som få väljer att cykla verkar många vara nöjda med den cykelinfrastruktur som finns i kommunen. SCB:s senaste medborgarundersökning från 2021 visar att av de som deltagit i undersökningen var 26 % av deltagarna mycket nöjda med utbudet av gång- och cykelvägar i kommunen, och 54 % var ganska nöjda (SCB 2022). Sammanlagt var ungefär 80 % av deltagarna positivt ställda till kommunens gång- och cykelnät. Svaren var snarlika vad gäller trafiksäkerheten på kommunens gång- och cykelvägar, där 76 % var positivt ställda, varav 20 % av de tillfrågade var mycket nöjda. Detta är ett positivt resultat, men med hänsyn till hur få som faktiskt cyklar indikerar resultatet att fler åtgärder behövs.

Notera att undersökningen avser både gång- och cykelvägar. Fotgängare och cyklister använder sig ofta av samma infrastruktur, men har olika krav på utformningen av färdvägarna. Det är lämpligt att tolka resultatet som en indikator på cyklisters attityder och inte en absolut bild av vad cyklister tycker.

Cykelolyckor

Trafiksäkerheten för cyklister är en betydande faktor som avgör huruvida resenärer är villiga att cykla (Kågeson 2007, s. 10). På nationell nivå är cyklister den mest utsatta gruppen av trafikanter, sett till hur många som skadas i trafiken (Trafikverket 2022a). Cyklister är oskyddade trafikanter som inte har tillgång till de omfattande säkerhetsfunktioner som bilar har. Utöver detta kan cyklister under goda körförhållanden nå höga hastigheter, vilket gör dem särskilt utsatta jämfört med fotgängare. Resultat från kommunens tidigare olycksanalys för cyklister från 2003-2012 tyder på att singelolyckor är den vanligaste typen av trafikolycka som involverar cyklister (Båstads kommun 2013). Detta visar på behovet att öka trafiksäkerheten för cyklister.

Cykelnätet i kommunen

Båstads kommun är en landsbygdskommun med en flerkärnig struktur; befolkningen är utspridd bland kommunens byar. Avstånden mellan byarna är i genomsnitt omkring 7 km, vilket är möjliga avstånd för cykling mellan vardagsmålpunkter. Kommunen har två tågstationer där lokaltåg och regionaltåg stannar. Det finns cykelparkeringar vid stationerna vilket möjliggör för att kombinera resor med cykel och tåg.

Kommunens kuperade terräng utgör en övergripande utmaning för att få fler att cykla. Branta backar och snäva svängar kan framstå som jobbiga att cykla på för många. Topografin är mindre utmanande för elcyklar, men cykelnätet behöver också vara anpassat för konventionella cyklar. Den dramatiska topografin utgör samtidigt en resurs för fritid och rekreation. Båstads kommuns natur och landskap är en fantastisk miljö för rekreationscykling, med vackra utblickar över det kuperade och kustnära landskapet.



Utsikt över Båstad. Topografin är både en utmaning och en resurs för cykling i kommunen.

Cykelnätet i kommunen är inte lika överallt, utan dess standard och utformning varierar avsevärt. Vanligast längst större vägar inom tätorter är gång- och cykelbanor där gående och cyklister samsas om samma yta. I äldre bostadsområden och på landsbygden färdas cyklister i blandtrafik tillsammans med andra fordon. I synnerhet mellan Båstad, Västra Karup och Torekov saknas cykelvägar helt och hållet.

Vissa av kommunens större tätorter har ett nätverk av lokala gång- och cykelvägar inom orten. Det finns även ett fåtal sammanhängande stråk som knyter samman tätorter och byar. Här finns både skyltade cykelleder med en fastslagen sträckning, och stråk som saknar exakt sträckning men är av strategisk betydelse för cykelpendling i kommunen. Det kommunala cykelnätet är som mest välutvecklat i kommunens mellersta del, omkring Båstad och Förslöv. Dock saknas en hel del viktiga länkar. Många av kommunens större cykelvägar saknar bra kopplingar mellan varandra, vilket begränsar vilka målpunkter som kan nås via cykelnätet.

I de västra delarna av Bjärehalvön samt i de glesbebyggda skogsbygderna i öst saknas cykelförbindelser nästan helt. Västra Karup saknar ett cykelnät, trots att orten är hem till en grundskola. Orterna längs med kommunens sydvästkust, såsom Storahult, Glimminge plantering och Segelstorpsstrand har inga cykelförbindelser till varandra eller sin omgivning.

Kartläggningen av målpunkter i kommunen visar på att många målpunkter kan nås direkt eller i nära anslutning till det nuvarande cykelnätet. Det befintliga cykelnätet har därmed potential att tillgodose många transportbehov, men detta kräver att felande länkar byggs bort.



NÅGRA CYKELBEGREPP

Cykelnät

Utpekat vägnät för cykling som kan bestå av separerade cykelbanor, cykelfält, lågtrafikerade vägar, med mera.

Cykelförbindelse

Begreppet har ingen formell definition, men används i detta dokument som term för enskilda delar av cykelnätet.

Cykelväg

Väg som är avsedd för cykeltrafik, som är helt fristående från andra vägar.

Cykelbana

Del av väg som är avsedd för cykeltrafik, fysiskt separerad från andra trafikslag med kantsten, skiljeremsa eller liknande.

Gång- och cykelväg/-bana

Väg eller del av väg som är avsedd för både fotgängare och cykeltrafik. Väg är helt fristående från andra vägar, bana är fysiskt separerad från andra trafikslag med kantsten, skiljeremsa eller liknande.

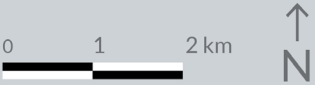
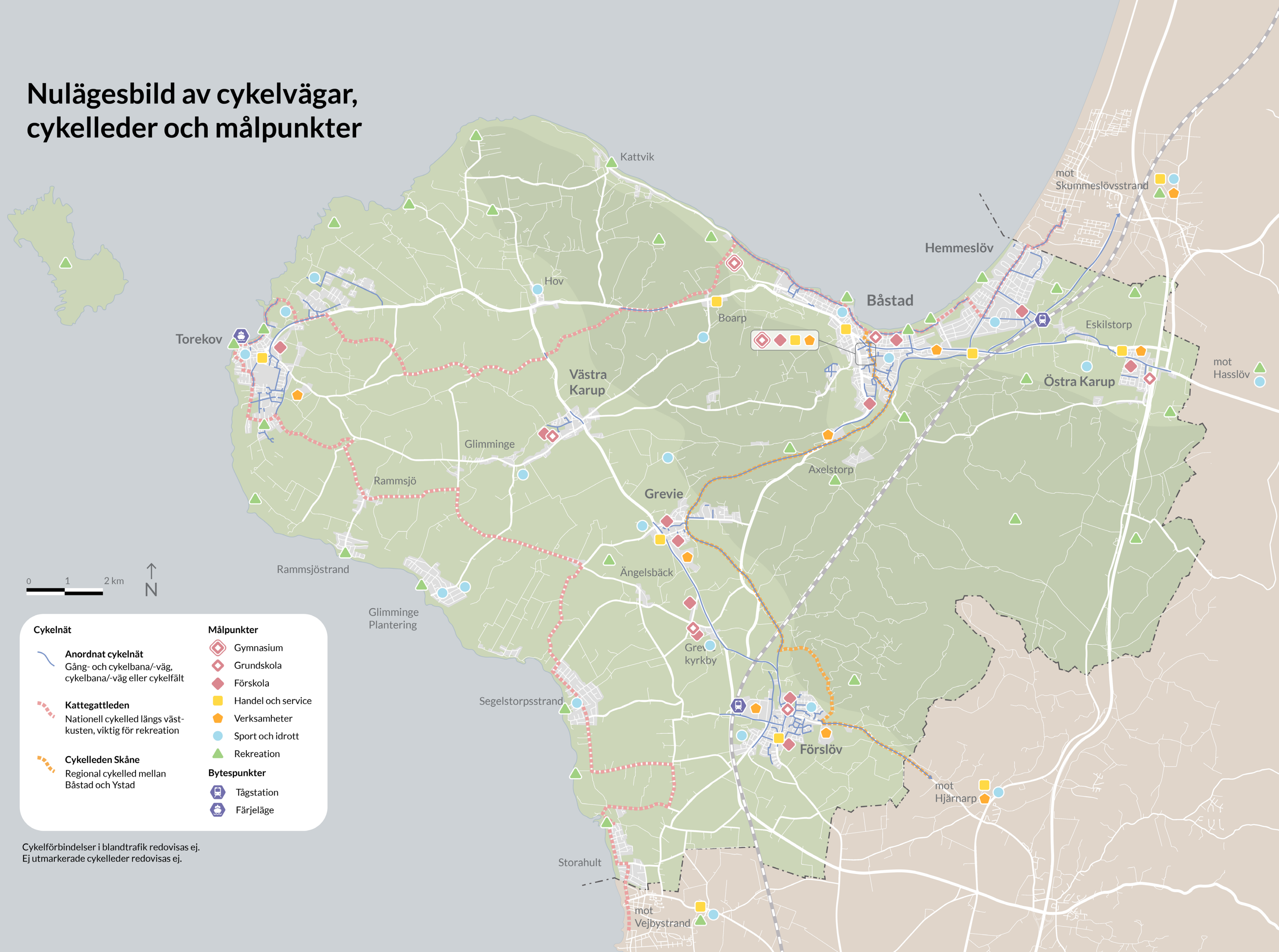
Cykelfält

Körfält avsedd för cykeltrafik, som separeras från fordonstrafiken med vägmarkeringar.

Blandtrafik

Syftar i denna kontext på situationer där cyklister och motorfordon använder samma körbana.

Nulägesbild av cykelvägar, cykelleder och målpunkter



Cykelnät

- Anordnat cykelnät**
Gång- och cykelbana/-väg, cykelbana/-väg eller cykelfält
- Kattegattleden**
Nationell cykelled längs västkusten, viktig för rekreation
- Cykelleden Skåne**
Regional cykelled mellan Båstad och Ystad

Målpunkter

- Gymnasium
- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Tågstation
- Färjeläge

Cykelförbindelser i blandtrafik redovisas ej.
Ej utmarkerade cykelleder redovisas ej.

Nulägesanalys av cykelnätets standard



Med cykelförbindelse menas de huvudsakliga resvägarna för cyklister, oavsett om förbindelsen är en cykelväg eller ej. Därför redovisas även förbindelser i blandtrafik eller på stigar ej anlagda för cyklar, för att kunna identifiera brister längs stråk där cyklister väntas eller önskar färdas.

Cykelnätets standard

Vägnätets lämplighet för cyklande har kartlagts, för att ge en överblick på vilka länkar i kommunens cykelnät som saknas samt befintliga förbindelser som har behov av förbättringar. Kartläggningen har genomförts genom att inventera bil- och cykelvägar som cyklister kan färdas längs. Inventeringen inkluderar gång- och cykelbanor/-vägar, stigar och bilvägar där cykling sker. Inventerade cykelförbindelser har sedan tilldelats en standard baserad på dess separation från övrig trafik, bredd och markbeläggning. I de fall cykelförbindelsen är ett cykelfält eller är i blandtrafik så har även bilvägens hastighetsbegränsning tagits i beaktande. Då heltäckande data för ÅDT inte finns tillgängligt på de flesta vägar har trafikmängder inte kunnat tas i beaktande.



Bjäre banvall är en av de cykelvägar i kommunen som håller hög standard.

Standarder i cykelnätet

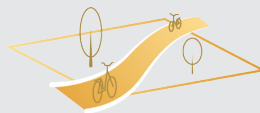
Kategoriseringen av kommunens cykelnät utgår ifrån den analysmetod som tagits fram av Region Skåne i [Planera för cykeln i småstaden](#). Båstads kommun deltog som exempelkommun vid framtagandet av rapporten. Region Skånes standarder för cykelvägar har dels anpassats utifrån Båstads kommuns förutsättningar som landsbygdskommun. Dels har standardernas definitioner konkretiserats för att bedömningar av en cykelvägs standard ska vara mindre godtyckliga och mer konsekventa. Exempelvis har "tillräcklig bredd" (Region Skåne 2015, s. 29) operationaliserats som att gång- och cykelvägen uppfyller VGU:s krav på bredd.



Hög standard

Gång- och cykelbana/-väg separerad från bilväg, $\geq 2,5$ meter bred med hård markbeläggning, exempelvis asfalt.

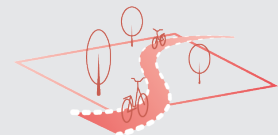
Gång- och cykelfält, $\geq 2,5$ meter brett, längs gata där hastighetsgränsen ≤ 50 km/h.



Måttlig standard

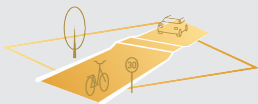
Gång- och cykelbana/-väg separerad från bilväg, 2,0 - 2,5 meter bred med mjuk markbeläggning, exempelvis grus.

Gång- och cykelfält, 2,0 - 2,5 meter brett, längs gata där hastighetsgränsen > 50 km/h.



Låg standard

Gång- och cykelbana/-väg, cykelfält eller andra stigar som inte uppfyller övriga standarders krav.



Måttlig standard i blandtrafik

Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen inte överstiger 30 km/h.



Låg standard i blandtrafik

Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h.

CYKLA I BLANDTRAFIK

Även om den kartläggning som gjorts inte tar trafikmängder i beaktande, så bör efterföljande åtgärdsplanering göra det. Som generell riktlinje är cykling i blandtrafik godtagbart vid $\text{ÅDT} \leq 500$ (Kågesson 2007, s. 13), men andra gränsvärden kan vara aktuella beroende på trafikens hastighet (SKR & Trafikverket 2022, s. 68). Vägens dimensionering kan främja ett snabbare eller långsammare trafikflöde.

I kartläggningen av vägnätet framgår det att många av kommunens lokala vägar har en måttlig standard för cykling. 30 km/h är en lämplig hastighet på vägar där blandtrafik förekommer, vilket gör trafikmiljön säkrare för cyklister samt upplevs tryggare att cykla på (SKR & Trafikverket 2022 s. 113; Trafikverket 2022b). Lokalgator utgör därför i många fall ett lämpligt komplement till det byggda cykelnätet. Det finns också många blandtrafikgator där hastighetsbegränsningen överstiger 30 km/h. I denna kategori återfinns huvudgator som är gena och kopplar samman viktiga målpunkter inom tätorten. Dessa gator har ofta potential som gena cykelförbindelser men kan samtidigt upplevas som osäkra och otrygga att cykla på.

De sämsta förhållandena för cyklande återfinns på landsbygden, där hastigheterna är höga, samt i de mindre orterna där få cykelvägar med bra standard finns. I tätorter med utbyggda cykelnät, främst Båstad och Förslöv, finns en del länkar med bristande standard. Små variationer i standard kan verka obetydliga, men de har en stor påverkan på hur hela resan längs med ett stråk upplevs – en resa är inte bättre än sin svagaste länk.



En av Bjärehalvöns många småvägar. På landsbygden är det ofta vägar som denna som utgör cykelstråk mellan målpunkter.



DEL 2

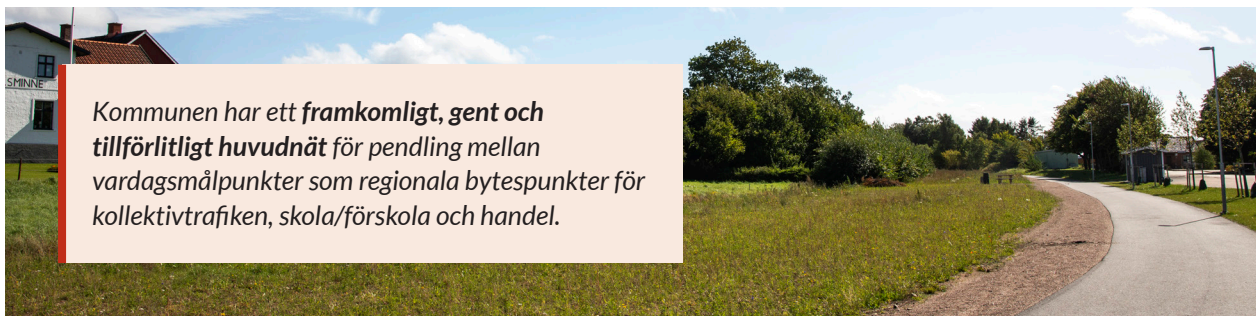
Cykelstrategi

Målbild 2035	25
Strukturbild	26
Prioriteringar	32
Komplett cykelinfrastruktur	33
Säkra och trygga trafikmiljöer	36
God framkomlighet och bekvämlighet	39
Informera, uppmuntra och övertyga	43

Målbild 2035

För att ge cykelstrategin en riktning och ett mål att arbeta mot, har en målbild för kommunens cykelnät tagits fram. Målbilden beskriver de kvaliteter som kommunen strävar efter att uppnå år 2035. Målbilden formuleras med en kortfattad övergripande vision, och ett antal konkreta mål för cykelnätets egenskaper och funktion.

I Båstads kommun är cykeln ett **effektivt och konkurrenskraftigt färdmedel**. Kommunens cykelnät är funktionellt och anpassat utifrån olika cyklisters behov.



Strukturbild

För att kunna göra en prioritering av var i kommunens cykelnät åtgärder bör genomföras, har en strukturbild för kommunens prioriterade cykelnät tagits fram. Strukturbilden illustrerar cykelnätets önskvärda hierarki och struktur, genom att definiera ett antal prioriterade stråk. Strukturbilden ger en generell vägledning kring vilka cykelförbindelser som ska prioriteras vid utbyggnader av cykelnätet. Stråken är också vägledande för hur olika cykelrutter bör skyltas.

Vilka förbindelser och rutter som inkluderats eller ej i strukturbilden har avgjorts genom en avvägning mellan flera faktorer. Stråkens strukturbildande förmåga - att fånga upp många målpunkter och tillgodose en mångfald av resbehov - är en viktig faktor. Optimalt sett bör så många målpunkter och cykelrutter som möjligt kunna nås med ett så litet cykelnät som möjligt. Stråkens genhet och trafiksäkerhet har också tagits i beaktande. Den resulterande strukturbilden utgör en avvägning mellan dessa faktorer, samt de kostnader och ingrepp i den fysiska miljön som skulle kunna krävas för att förbättra stråken.

Stråken i strukturbilden har kategoriserats baserat på deras funktionella betydelse i cykelnätet:



Huvudnätet har en strukturbildande funktion för kommunens tätorter. Huvudnätet kopplar samman större tätorter och viktiga målpunkter över längre avstånd.



Lokalnätet binder samman målpunkter inom eller nära orter över kortare avstånd. Lokalnätet bidrar med högre konnektivitet till huvudnätet.



Huvudlänkar kompletterar huvudnätet genom att dels bilda huvudnät inom tätorterna, och dels binda samman mindre orter och målpunkter med huvudnätet.



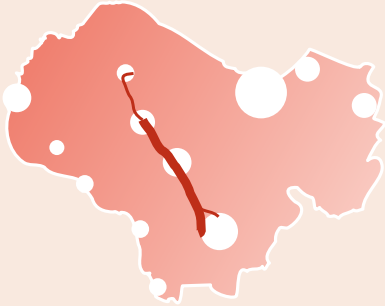
Rekreationsnätet utgörs av mer sevärda cykelförbindelser i kommunen som binder samman olika målpunkter av betydelse för fritid och besöksnäringen.



Noder är platser där flera viktiga förbindelser möts. Många cyklister antas färdas via dessa noder, och därför utgör noderna strategiska platser för stadsutveckling, lokalisering av målpunkter samt cykelservice.

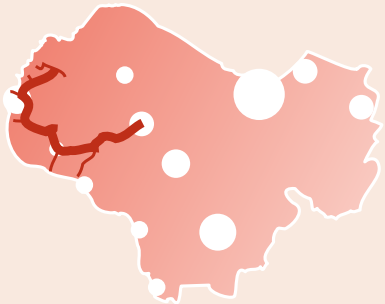
Utvecklingen av följande huvudstråk bör prioriteras av kommunen:

Länsväg 105



Det föreslagna huvudstråket längs länsväg 105 är av mycket stor betydelse dels som skolväg för cyklande till Västra Bjäre skola i Västra Karup och skolorna i Grevie kyrkby, dels för pendlare som ska till Förslövs station och de stora arbetsgivare som finns längs stråket. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts på sträckan Västra Karup - Grevie som tryckte på behovet av en säker cykelväg längs sträckan (Trafikverket 2015, s. 20). Sträckorna Västra Karup - Grevie och Grevie kyrkby - Förslövs station via Bjäredalsvägen utgör två av de högst prioriterade sträckorna att åtgärda.

En huvudlänk föreslås fortsätta norrut mellan Västra Karup och Hov, för att skapa en säkrare cykelväg till Västra Bjäre skola för elever från Hov. Stråket bidrar också till att länka samman Kattegattleden med Västra Karup och Grevie.



Sydvästra Bjärehalvön

Detta föreslagna huvudstråk följer till stor del Kattegattledens sträckning och har mycket hög prioritet. Stråket är av stor betydelse för ungas möjlighet att cykla till Västra Bjäre skola i Västra Karup, vilket gör trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs stråket angelägna. Stråket knyter också samman kommunens inre delar med Bjärehalvöns sydkust, samt skapar förutsättningar för mer långväga cykling över hela kommunen.

Huvudlänkar till Rammsjöstrand och Glimminge plantering ansluter till detta huvudstråk. Dessa stråk är av stor betydelse för säsongsbunden cykling, och knyter samman bostadsområdena i kustorterna med serviceorterna Västra Karup och Torekov.

Stråkets västra del bildar ett huvudstråk genom Torekov av betydelse för cykling inom tätorten. Det knyter samman målpunkterna i centrum med bostadsområdena i norr och söder.

Laholmsbuktens kust

I Båstad föreslås flera huvudstråk som binder samman Båstads centrum, Båstads station, Hemmeslöv och Östra Karup med varandra. Båstads station är en mycket betydelsefull målpunkt för cyklister och satsningar bör fokusera på att göra stationen mer tillgänglig. Genom synergier med tågtrafiken har dessa stråk potential för arbetspendling över kommungränsen. Huvudstråken bör vara bilfria i så stor utsträckning som möjligt, och korsningar över bilvägar bör vara hastighetssäkrade.

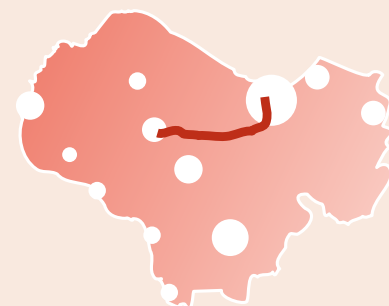
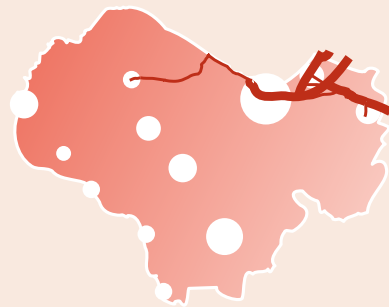
Från Båstads station fortsätter ett huvudstråk norrut mot Skottorp i Laholms kommun. I Skottorp ansluter stråket till en tidigare banvall som gjorts om till gång- och cykelbana, vilket möjliggör för bekvämt och säkert cyklande till Laholm.

Från Östra Karup fortsätter ett huvudstråk österut mot Hasslöv i Laholms kommun, vilket förbinder Båstad med viktiga målpunkter för friluftsliv, såsom Hasslövs idrottsplan och Osbecks bokskogar. Sträckan Östra Karup - Hasslöv är utpekad i Laholms kommuns (2015, s. 48) cykelplan och Region Hallands (2020, s. 32) cykelplan.

Kattegattleden utgör en del av detta stråk, och knyter samman Båstad med Mellbystrand och Skummeslövsstrand i norr samt Boarp i väst. Kattegattleden är strukturbildande för den sammanhängande tätortsbebyggelsen längs Laholmsbukten, och har stor betydelse för rekreativ cykling mellan Båstad och Mellbystrand. En huvudlänk mot Kattvik och Hov viker av från Kattegattleden.

Sinarpsdalen

Det föreslagna huvudstråket genom Sinarpsdalen är av stor betydelse för cykling över längre avstånd mellan kommunens västra respektive östra delar. Stråket skapar förutsättningar för cykling mellan Båstad och Västra Karup samt vidare västerut mot Bjärehalvöns sydvästra del. Stråket går främst via enskilda vägar som kan förbättras genom tydligare skyltning och striktare hastighetssäkring.





Förlöv med omnejd

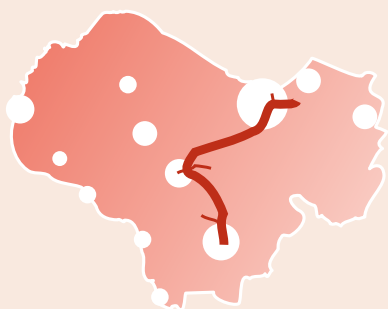
Från Förlöv utgår flera viktiga huvudstråk, dels då Förlöv är kommunens näst största ort, och dels då Förlöv har en tågstation. Dessa stråk syftar till att tillgängliggöra Förlöv för omgivande orter och för att skapa förutsättningar för kommunöverskridande cykling till Ängelholms kommun.

Mellan Förlöv och kommungränsen vid Storahult föreslås ett huvudstråk med potential för cykelpendling mellan Förlövs station och Vejbystrand. För Storahult finns också ett behov att erbjuda en säker cykelväg för elever på Förlövs skola. Ny infrastruktur och trafiksäkerhetshöjande åtgärder behövs för att göra stråket lämpligt för cykling.

Mellan Förlöv och kommungränsen vid Fogdarp föreslås ett huvudstråk mot Hjärnarp via Margretetorp. Stråket är idag utbyggt som friliggande gång- och cykelbana, men har vissa luckor som försvårar genomfart genom Förlöv och fram till tågstationen. Ängelholms kommuns (2015, s. 26) cykelplan föreslår cykelväg mellan Ängelholm och Margretetorp, vilket på längre sikt skulle möjliggöra för bilfri cykling mellan Båstad och Ängelholm via Margretetorp.

Från Förlöv och söderut till kommungränsen via Vantingevägen föreslås en huvudlänk mot målpunkterna i Barkåkra och Valhall Park. På längre sikt kan detta stråk skapa en gen, bilfri koppling mellan Båstad, Förlöv och Ängelholm.

Bjäre banvall



Bjäre banvall är idag en cykelväg med mycket hög standard som kopplar samman Båstad, Greve och Förlöv. Huvudstråket möjliggör för säker och bekväm pendling mellan kommunens mest befolkade delar. Åtgärder bör fokusera på att koppla samman Bjäre banvall med resten av cykelnätet för att förenkla för cyklister att ansluta till cykelvägen. Därför föreslås ett antal tvärförbindelser mellan Bjäre banvall och omgivande cykelstråk.

Strukturbild 2035



Strukturbildens samspel med det regionala cykelnätet

Båstads kommuns strukturbild

- Huvudnät
- Huvudlänkar

**Objekt från Familjen Helsingborgs
prioriteringar för cykelinfrastruktur
(2021)**

- Befintligt huvudcykelnät
- Planerat huvudcykelnät
- Brist huvudcykelnät

**Objekt från Region Hallands cykelplan
(2020) och Laholms kommuns cykelplan
(2015)**

- Regionala cykelvägar
- Prioriterade objekt

Nationella och regionala cykelleder

- Nationella cykelleder
- Regionala cykelleder

Kommungräns

Länsgräns



Prioriteringar

En bra cykelstrategi kräver genomtänkta och helhetstänkande prioriteringar av åtgärder. Cykelstrategin innehåller fyra prioriteringar, som syftar till att vägleda efterföljande planering, projektering och genomförande. Prioriteringarna beskriver vilka åtgärder som är av stort betydelse att genomföra i kommunen.

Ett utbyggt cykelnät är bara en del av pusslet – det måste också finnas en möjlighet och vilja bland invånare att använda cykelnätet. Hårda åtgärder, det vill säga nybyggnation och förbättringar av cykelinfrastrukturen bör kombineras med mjuka åtgärder, det vill säga information och kommunikation riktad åt kommuninvånare, besökare, andra kommunala verksamheter, näringsliv och myndigheter. Fyra prioriterade arbetsområden har tagits fram.



Komplett cykelinfrastruktur

- » Skapa ett sammanhängande cykelnät
- » Fler och bättre cykelparkeringar
- » Laddplatser, pumpar och service
- » Cykling i natur och terräng



Säkra och trygga trafikmiljöer

- » Trafiksäkert cykelnät
- » Trafiksäkra korsningar och cykelpassager
- » Gör bilvägarna mer cykelvänliga
- » Trygga och trevliga miljöer



God framkomlighet och bekvämlighet

- » Tydligare vägvisning i cykelnätet
- » Undvik och bygg bort hinder i cykelnätet
- » Välskött cykelnät
- » Heltäckande underlag om cykelnätet



Informera, uppmuntra och övertyga

- » Mobility management hos arbetsgivare
- » Mobility management vid bostaden
- » Cykeln och kollektivtrafiken
- » Bilparkeringar och avgifter
- » Information och aktiviteter



Komplett cykelinfrastruktur

Ett cykelnät är inte bättre än sin svagaste länk. Många målpunkter kan idag nås via cykelnätet i kommunen, men oftast finns det länkar som är av dålig standard eller saknas helt. Om inget cykelnät finns tillgängligt så kommer få att cykla, oavsett vilka typer av incitament eller styrmedel som införs. Att åtgärda felande länkar och skapa ett mer sammanhängande cykelnät utan några hinder är därmed av stor betydelse för att få fler att cykla för pendling och fritid. Genom att skapa bra cykelförbindelser till fler orter och målpunkter får cykelnätet ett större upptagningsområde och cykel blir mer attraktivt som färdmedel. Cykelnätet måste också kompletteras av olika faciliteter av hög kvalitet, såsom cykelparkeringar, laddstationer för elcyklar samt cykelpumpar.

Skapa ett sammanhängande cykelnät

Att göra cykelnätet sammanhängande är en omfattande men viktig åtgärd. Vid utbyggnad av cykelnätet ska hänsyn tas till förväntat flöde av cyklister samt cykelförbindelsens funktion, och standarden på cykelvägen anpassas därefter. Nya cykelvägar ska i så stor utsträckning som möjligt uppfylla kriterierna för minst hög standard. Bredd är en särskilt viktig faktor att beakta idag för att möjliggöra för större cyklar på cykelnätet och därigenom fler ärenden. Ökad bredd skapar omkörningsmöjligheter för snabba cyklister och elcyklar. Därmed är det nödvändigt att överväga bredare cykelvägar, mellan 3 till 4 meter, i huvudnätet (Trivector 2022, s. 20). Längs stråk med många fotgängare behöver cyklister och gående separeras.

SOMMARCYKELVÄG

Sommarcykelvägar har lägre anläggnings- och underhållskostnad än konventionella cykelvägar. De har inte krav på vinterunderhåll och behöver därför inte heller vara konstruerade för att bära tunga underhållsfordon.

Läs mer om Sommarcykelvägar i Trafikverkets publikation [Sommarcykelväg, utformning och råd](#).

UTFORMNINGSPRINCIPER

	Huvudnät och huvudlänkar	Lokalnät	Rekreativsnät
Kvaliteter att prioritera	Framkomlighet och smidighet	Trafiksäkerhet och trygghet	Upplevelsevärden och navigerbarhet
Önskad standard	Breda cykelvägar där det är rimligt. Blandtrafikvägar där ÅDT < 500.	Cykelvägar där trafiksäkerheten kräver det. Hastighetssäkrade 30-gator.	Cykelvägar där trafiksäkerheten kräver det. Blandtrafikgator där ÅDT < 500. Sommarcykelvägar och cykelstigar.

Det kan finnas fall där avvikelser från dessa riktlinjer är nödvändiga. Akuta brister eller lokala förhållanden kan göra andra åtgärder lämpliga än vad som förordas här. Vid åtgärdsplanering krävs alltid flexibilitet och hänsyn till lokala förhållanden.

Fler och bättre cykelparkeringar

Idag finns cykelparkeringar vid många större målpunkter, såsom vid kommunens två tågstationer och vid skolor. Kommunen bör utöka sitt arbete med cykelparkeringar, vilket kan göras genom att upprätta en cykelparkeringsnorm som anger hur många cykelparkeringsplatser som ska anordnas vid nybyggnationer i kommunens olika delar.

Cykelparkeringar bör prioriteras vid målpunkter i anslutning till det prioriterade cykelnätet. Fler cykelparkeringar vid strategiska lägen bör anordnas, såsom vid busshållplatser och ortsentra. Fler cykelparkeringar vid busshållplatser möjliggör för enklare byten mellan cykel och buss, vilket ökar båda transportmedlens bekvämlighet och upptagningsområde.

Kommunen bör också höja standarden på cykelparkeringarna. Skydd från väder och vind, belysning och möjlighet till ramlåsning är viktiga förbättringar. Ramlåsbara platser behöver minst 0,8 meters bredd. Cykelparkeringar bör också ha ett antal platser för större lådcyklar och cykelkärror. 1,2 x 2,5 meter är lämpliga dimensioner för större cykelparkeringsplatser (SKR & Trafikverket 2022, s. 161).

Laddplatser, pumpar och service

För att cyklande ska vara attraktivt över längre avstånd och genom kommunens mer kuperade landskap krävs det att fler har möjlighet att ladda sina elcyklar. Därför bör det finnas laddstationer för elcyklar vid strategiska platser, såsom vid tågstationerna och i orternas centrum. Cykelpumpar och offentliga servicepunkter med verktyg bör vara tillgängliga vid viktiga målpunkter, där cyklister själva kan utföra enklare underhåll.

Bikepoints utrustade med cykelparkeringar, pumpar, verktyg och informationstavlor bör anläggas på strategiska platser nära målpunkter av betydelse för rekreationscykling och turism. Bikepoints kan med fördel anläggas i anslutning till sittplatser och toaletter för att fungera som rastplats för cyklister.



Välanvänd cykelparkering vid Båstads stations norra entré.



Cykelparkering vid Båstads stations södra entré. Bristande standard, underhåll och vägvisning avskräcker cyklister från att använda parkeringar som denna.

Läs mer om cykelparkeringar i [Göteborgs kommuns cykelparkeringsguide](#) och [Skånetrafikens varumärkesmanual](#).

Cykling i natur och terräng

Kommunen bör bättre nyttja sin potential för rekreationscykling genom naturområden. Fler cykelleder genom naturmark bör upprättas, exempelvis mountainbikeleder som gynnas av kommunens kuperade terräng. Vid utpekandet av områden lämpliga för cykling genom naturmark krävs hänsyn till en rad olika intressen, såsom platsens skyddsvärden vad gäller djur- och växtliv, kulturvärden och landskapsbild. Nya mountainbike-leder bör anläggas på platser som är tillgängliga för cyklister, antingen i tätortsnära lägen eller i anslutning till lämpliga cykelförbindelser.

Vad vill vi uppnå?

- » Kommunens cykelnät ska vara sammanhängande och ha lämplig standard med hänsyn till trafikflöden och resmönster.

Hur gör vi det?

- » Alla nya cykelvägar ska anläggas med minst hög standard.
- » Höj standarden på bristfälliga cykelförbindelser och bygg nya cykelvägar där förbindelser saknas i huvudnätet.
- » Upprätta en parkeringsnorm för cyklar, för att underlätta beslut om cykelparkeringar i efterföljande planering och projektering.
- » Anlägg fler cykelparkeringar i strategiska lägen, såsom vid busshållplatser och i centrum. Anordna parkeringsplatser för större cyklar.
- » Anordna laddstationer för elcyklar, cykelpumpar och cykelverktyg på strategiska lägen, såsom vid tågstationerna, i centrum eller vid viktiga målpunkter för rekreation.

Säkra och trygga trafikmiljöer

Cyklister är särskilt utsatta i trafiken. Kommunen har idag flera cykelförbindelser som är trånga eller inte tillräckligt separerade från andra trafikanter. På många av kommunens vägar måste cyklister samsas om gaturummet med trafik som kör i uppemot 70 km/h.

Utöver risken för att hamna i en olycka är det också av stor betydelse att cyklisternas trafikmiljöer upplevs trygga att vistas i. Att separera cyklister från andra trafikslag är bra för trafiksäkerheten, men får inte ske på bekostad av den upplevda tryggheten. Mörka och ensliga cykelvägar genom öde grönområden är otrevliga och rent av skrämmande miljöer att cykla genom. Platser där cyklister angör, vare sig det handlar om ett cykelställ vid arbetsplatsen eller en pendelparkering vid tågstationerna, måste också upplevas trygga och vara säkra från skadegörelse och stöld.



Trafiksäkert cykelnät

Tillräcklig bredd, bra markbeläggning och separation från biltrafik är viktiga faktorer som påverkar den faktiska trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten på cykelvägen. Utöver att ha en övergripande hög standard i huvudnätet behövs även mer lokala trafiksäkerhetsåtgärder, såsom räcken där cykelvägen går nära farliga hinder, eller en ombyggnad av sträckor där stark lutning eller snäva svängar gör cykelvägen utmanande att cykla på.

Trafiksäkra korsningar och cykelpassager

Korsningar mellan cyklister, fotgängare och biltrafik utgör kritiska konfliktpunkter i cykelnätet, och har stor betydelse för hur säkert det är att cykla. I de flesta fall korsar cyklister vägar i oöverskådade cykelpassager där de måste väja för biltrafiken. Korsningar kan göras säkrare genom sin utformning, exempelvis med mittrefuger så att cyklister kan passera en körfil i taget, eller hastighetssäkrade *cykelöverfarter*. Platser där huvudnätet korsar vägar bör ha någon typ av säkerhetsåtgärd för att göra korsningen trygg. Cykelöverfarter bör prioriteras längs viktiga huvudstråk och skolvägar.

CYKELPASSAGE

Vid en cykelpassage har cyklister väjningsplikt mot fordon. Fordonsförare ska anpassa sin fart för att underlätta för cyklister att passera.

CYKELÖVERFART

En cykelöverfart är alltid hastighetssäkrad till 30 km/h. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklister.

BYGDEVÄG

Bygdevägar är en relativt enkel åtgärd för att göra landsvägar mer framkomliga för cyklister (MOVEA 2021, s. 28). Med vägmarkeringar omorganiserar vägrummet med vägrenar på minst 1 m och en dubbelriktad körbana på minst 3 m. Vägrenen är ämnad åt cyklister - fordon får enbart använda vägrenen vid möten.

Läs mer om bygdevägar på Trafikverkets hemsida [Bygdevägars möjligheter](#).

Gör bilvägarna mer cykelvänliga

Det är inte alltid rimligt att anlägga ny cykelinfrastruktur längs alla vägar. I vissa fall är cyklande i blandtrafik den lämpligaste lösningen, såsom längs sträckor med låg eller säsongsvarierande cykeltrafik. I dessa fall är det viktigt att se till att vägen är säker för cyklister. Sänkt hastighet till 30 km/h och smalare körbanor är sätt att höja standarden och säkerheten. Väl utformade farthinder som inte stör cyklister, väghållningsfordon eller utryckningsfordon behövs för att säkra ett bra samspel mellan trafikslagen på blandtrafikgatorna. På gator med mycket gång- och cykeltrafik kan gångfartsområden vara ett alternativ.

Bygdevägar kan vara lämpliga på landsbygden där varken separering av cykeltrafik eller 30-väg är genomförbart. På landsbygden utgör dessa åtgärder dock en utmaning att implementera, då kommunen sällan har rådighet över landsvägarna. Samsyn och samverkan behövs mellan kommunen, Trafikverket, och enskilda väghållare.



Gång- och cykeltunnel under Västkustbanan. Även med belysning kan tunnlar upplevas otrygga.

Trygga och trevliga miljöer

Likväl som de flesta av kommunens gator har belysning, bör även kommunens cykelvägar ha det. Särskilt utsatta är cykelvägar genom parker och grönområden där cykelvägarnas mer ensliga lokalisering och bristfälliga belysning kan bidra till att skapa otrygga platser att vistas på när det är mörkt. Längs huvudnätet och lokalnätet bör alltid belysning övervägas.

Samtidigt behöver cykelvägarna också ta hänsyn till naturvärden för att vara tilltalande och inte göra onödiga ingrepp på naturen. Genom natur och landsbygd kan belysning och omfattande underhåll störa djur- och växtliv samt landskapsbild. Det krävs en avvägning mellan behovet av trygghet och bevarandet av naturvärden med hänsyn till cykelvägens funktion. Exempelvis kan låga belysningsarmaturer, nedåtriktad och rörelseaktiverad belysning vara sätt att minska belysningens omgivningspåverkan. Huvud- och lokalstråk bör prioritera cyklisters trygghet, rekreationsstråk bör prioritera natur- och upplevelsevärden längs stråket.



Strandpromenaden i Båstad, som utgör en del av Kattegattledens sträckning. Längs stråk som dessa krävs en avvägning mellan cykelns funktionella behov och stråkets upplevelsevärden.

Cykelparkeringar behöver vara väl belysta och placerade nära målpunkter på ett sätt som gör dem överskådliga och lätta att hitta. Nya cykelställ bör möjliggöra för fastlåsning av ram.

Vad vill vi uppnå?

- » Trafikmiljön ska vara säker för cyklister.
- » Det ska vara tryggt och upplevelserikt att cykla i kommunen.

Hur gör vi det?

- » Genomför säkerhetshöjande åtgärder på problematiska platser i cykelnätet, såsom vid obebakade cykelpassager eller längs smala cykelvägar.
- » Huvudnätet bör separeras från biltrafik i den utsträckning det är rimligt.
- » Ta fram riktlinjer för belysning som beskriver var belysning bör finnas och hur den kan anpassas till exempelvis naturvärden. Anpassad belysning kan bidra till ökad trygghet för cyklister samtidigt som påverkan på omgivningen begränsas.
- » Sänk hastigheten till 30 km/h på fler gator. Hastighetssäkra gator som utgör viktiga cykelstråk i blandtrafik, särskilt längs cykelstråk för skolor.
- » Informera cyklister om hur de själva kan agera för att cykla tryggt och säkert.



God framkomlighet och bekvämlighet

Cykelnätet i kommunen har olika typer av hinder som kan göra det förvirrande och komplext att cykla. Till skillnad från bilen där en motor sköter en stor del av arbetet, måste cyklisten använda sin egen energi för att ta sig framåt. Därmed är cyklister särskilt känsliga för stopp och omvägar. Små detaljer i utformningen av trafikmiljöer och stadsrum, såsom markbeläggningar och linjeföringar, har stor påverkan på hur väl cykeltrafiken flyter på. Ett lättnavigerat och framkomligt cykelnät är av särskild vikt för besöksnäringen, då turister inte besitter samma kunskaper om kommunens cykelnät som kommuninvånarna gör. Cyklisternas behov av utrymme och framkomlighet i trafiken måste beaktas i alla skeden.

Tydligare vägvisning i cykelnätet

Tydlig vägvisning är av stor betydelse för rekreationscykling och cykelturismen i kommunen. Skyltningen av cykelnätet är dock inkonsekvent och sällan tydligt urskiljbar i trafikrummet. Lokala cykelrundor utpekade av turistorganisationer är inte skyltade alls vilket kräver att cyklisterna själva åtar sig att ha kartmaterial med sig.

Dels behöver cykelförbindelser markeras ut för att cyklister ska kunna veta vilka vägar som är snabbast och tryggast att använda. Dels behöver kommunen tydligt ange lokala och regionala destinationer som kan nås via cykelförbindelserna. Vägvisningen bör inkludera olika målpunkter såsom ortsnamn, sevärdheter, skolor och handelsområden. Dels bör rekreationsleder tydligt markeras ut. Detta görs med fördel i samverkan med kommunala och regionala turistorganisationer. Skyltningen av cykelnätet kan hanteras på ett samlat och konsekvent sätt med en *cykelvägvisningsplan*.

Skyltning kan också handla om att förenkla komplexa trafiksituationer och uppmärksamma faror längs vägen. Särskilt vid korsningar är det viktigt att cyklister har tydlig information om hur de passerar. Linjeföring och markeringar gör det enklare för cyklister att uppfatta cykelstråkens sträckningar vid komplexa trafiksituationer.

CYKELVÄGISNINGSPLAN

En cykelvägvisningsplan beskriver hur cykelnätet skyltas, längs vilka delar av cykelnätet som skyltning behövs, samt vilka destinationer som skyltningen bör inkludera. En cykelvägvisningsplan innehåller ofta en grenplan som på ett grafiskt sätt förklarar vilka stråk som erhåller skyltning om vilka destinationer.

Goda exempel på cykelvägvisningsplaner inkluderar [Huddinge kommun](#), [Trollhättans stad](#) och [Södertälje kommun](#). Region Skåne har en [regional cykelvägvisningsplan](#), som kan vara en bra inspiration för kommunens arbete.

LOKALA CYKELRUNDOR

[Båstad Turism & Näringsliv](#) och [Destination Hallandsåsen](#) pekar ut cykelrundor som passerar genom kommunen. Sådana cykelrundor är exempel på rutter som skulle kunna skyltas som cykelleder.

Undvik och bygg bort hinder i cykelnätet

Det finns en rad olika hinder för cyklister som stör trafikflödet och hindrar större cyklar från att passera. Ett vanligt förekommande exempel är infartshinder som placeras där cykelvägar möter bilvägar, i syfte att sakta ner cyklister och hindra bilar från att använda cykelvägen. Cykelvägar som leds via torg och gågator är exempel på situationer där både cyklisters och fotgängares framkomlighet påverkas. Busshållplatser på gång- och cykelvägar utgör hinder i form av stolpar, busskurer och resenärer som står och väntar.

Här behövs ett nytt perspektiv där cykelns behov får ta större utrymme i utformningen av sådana trafiksituationer. Hinder som syftar till att göra korsningar säkrare bör i möjligaste mån inte störa cykeltrafikens flöde. Infartshinder utformade för ökad framkomlighet gynnar såväl större cyklar som rollatorer, permobiler och fotgängare med barnvagnar. Längs cykelstråk med höga flöden bör cyklister separeras från andra trafikslag. Nivåskillnader på cykelvägar såsom kantstenar ska fasas av. Vägmarken, gatlampor och andra möbleringselement bör inte placeras på cykelvägar.

Välskött cykelnät

Alla fysiska åtgärder i kommunens cykelinfrastruktur, vare sig det gäller cykelvägar, parkeringar eller skyltar, behöver rätt underhåll för att de ska bibehålla sin funktion och kvalitet. Infrastrukturen kan även komma att skadas till följd av exempelvis väder eller skadegörelse. Sprickor och gropar kan uppstå längs cykelvägar, cykelställ kan vandaliseras och skyltar kan skymmas av snö eller vegetation. Utan tillräckligt underhåll är invånarna inte lika benägna att cykla, och de som väljer att cykla utsätter sig för onödiga olycksrisker. Huvudnätet behöver hållas fritt från grenar, löv, vattenpölar, jord och snö. Vägvisning längs cykelleder och andra rekreativstråk kräver regelbundet underhåll. Snöröjning och halkbekämpning krävs längs de större huvudstråken och inom tätorterna för att cykling ska vara attraktivt även på vintern.



Infartshinder av typen pollare vid Båstads station. Pollare hindrar obehörig biltrafik från att passera utan att försämra cyklisters framkomlighet.

Heltäckande underlag om cykelnätet

För att rätt prioriteringar och beslut ska kunna tas kring planering, underhåll och skötsel av cykelnätet behövs också fullständiga underlag om cykelnätet. Information som underlättar planering och underhåll inkluderar:

- » Cykelvägars bredd, markbeläggning, belysning, lutning samt form av separation från andra trafikslag (friliggande gång- och cykelväg, separerad gång- och cykelbana, cykelfält etc.)
- » Korsningspunkter, såsom cykelöverfarter och cykelpassager. Egenskaper såsom bredd och hastighet hos korsande trafik.
- » Hinder, såsom bommar, pollare eller chikaner, samt fri bredd genom hindren.
- » Lokaliseringen av cykelparkeringar, cykelpumpar och laddplatser. Faciliteternas egenskaper såsom väderskydd, belysning, markbeläggning, med mera.
- » Skador på de olika objekten i dataunderlaget.
- » Modellerade eller uppmätta trafikflöden i cykelnätet.

Ett sådant kunskapsunderlag är användbart vid vidare planering, projektering och underhåll av cykelnätet. Det bör också vara tydligt för allmänheten hur de felanmäler skador och problem i cykelnätet, så att fel kan upptäckas och åtgärdas snabbt.

Vad vill vi uppnå?

- » Kommunens cykelnät ska vara enkelt och smidigt att färdas på.
- » Cykelns behov och cyklisternas perspektiv ska ingå som en naturlig del i genomförandet av projekt i kommunen.

Hur gör vi det?

- » Prioritera cyklisters framkomlighet framför biltrafiken vid utformning av trafikmiljöer och stadsrum
- » Hastighetssänkande åtgärder i trafiksäkerhetssyfte bör främst anordnas för biltrafiken istället för cykeltrafiken.
- » Skapa säkra korsningsmöjligheter för cyklister där huvudnätet korsar bilvägar.
- » Ta fram en cykelvägvisningsplan för tydlig och konsekvent skyltning av cykelnätet och rekreationscykelleder.
- » Upprätthåll ett dataunderlag för åtgärdsplanering genom att kontinuerligt inventera den kommunala cykelinfrastrukturens standard, såsom bredd, skador och belysningens kvalitet.



Informera, uppmuntra och övertyga

Cykelns relativa attraktivitet gentemot bil måste höjas, vilket kan göras genom *mobility management* riktat mot mer cyklande och mindre bilkörning. Kommunen har här en viktig roll i att informera allmänheten om cykelns fördelar samt bilens nackdelar, att ta initiativ till incitament som gör cykeln mer attraktiv, samt att förtydliga vilka möjligheter till cyklande som finns i kommunen.

Här är det viktigt att dels samarbeta mellan olika kommunala verksamheter för att få in cykelfrämjande åtgärder på exempelvis skolor och kommunala arbetsplatser. Dels är det viktigt att samarbeta med regionala aktörer samt den privata sektorn, såsom byggherrar, arbetsgivare, och föreningar, för att integrera cykelperspektivet i hela samhället.

MOBILITY MANAGEMENT

Att förändra resenärers attityder och beteenden genom information och policy brukar kallas för mobility management. Genom att hela samhället tillsammans arbetar för mer cyklande kan beteendeförändringar uppnås, och de investeringar i cykelinfrastruktur som genomförts blir mer lönsamma för samhället.

Det kan vara lämpligt för kommunen att ta fram en strategi för mobility management för att främja alla former av hållbart resande, såsom gång, cykel, buss och tåg. Cykeln är här en del av en bred och långsiktig strategi för hållbar mobilitet. Resurser bör öronmärkas för mobility management-åtgärder för att få en långsiktighet i arbetet.

Läs mer om mobility management i Borlänge kommuns [En verktygs-låda för Mobility Management](#) och Trafikverkets [MaxLupoSE](#).

Mobility management hos arbetsgivare

En betydande del av alla resor som görs är från och till arbetsplatser, och arbetsgivare har stora möjligheter att influera sina anställdas resvanor. Kommunen och dess verksamheter utgör en stor arbetsgivare, och det finns större möjlighet att påverka resvanorna hos sina egna anställda än hos andra arbetsgivare. De kommunala verksamheterna ska därför föregå med gott exempel för resten av samhället, för att visa hur mobility management kan implementeras och vilka fördelar det ger.

Arbetsgivare kan erbjuda olika typer av förmåner för de som väljer att cykla till sin arbetsplats, såsom att erbjuda cykelutrustning till ett lägre pris, cykelservice som kan serva anställdas cyklar medan de arbetar, eller olika typer av kampanjer där anställda under en period cykelpendlar i utbyte mot att få låna en gratis elcykel av arbetsgivaren. Då det är vanligt att många avskräcks från att cykla på grund av tidsåtgång eller ansträngning kan de som cyklar till jobbet erbjudas tjänster för att göra cyklande mindre omständligt, såsom möjligheten att byta om eller duscha på sin arbetsplats.

Mobility management vid bostaden

Kommunen bör ställa krav på olika mobility management-åtgärder vid markanvisning. Genom dialog med byggherrar, hyresvärdar och bostadsrättsföreningar kan lämpliga mobility management-åtgärder anordnas vid både befintliga och nya bostäder, vilket kan minska behovet av bilparkeringar och därigenom frigöra mark till andra ändamål.

Att anlägga väderskyddade cykelparkeringar och tillgång till laddplatser för elcyklar vid bostadsområden är ett sätt att främja cyklande. Boende kan erbjudas medlemskap i en cykelpool med olika typer av cyklar. Kommunen kan också arbeta med uppmuntrande åtgärder riktade mot såväl nyinflyttade som långtidsbesökande i form av välkomstpaket som ger tydlig information om cykelinfrastrukturen i kommunen och om de förmåner som cyklister kan erhålla i kommunen.

Cykeln och kollektivtrafiken

Samspelet mellan cykel och kollektivtrafiken har en betydelsefull roll i främjandet av ökat hållbart resande. Enkla byten mellan cykel och kollektivtrafik utökar båda trafikslagens upptagningsområden och höjer deras attraktivitet. Ett hela-resan-perspektiv kräver att flera trafikslags behov beaktas vid planering. Bytespunkter utformade med cyklisters behov i åtanke samt möjligheten att ta med sig cykeln ombord på kollektivtrafiken är av stor vikt. Mobility management som hanterar alla hållbara trafikslag kräver strategisk och långsiktig samverkan mellan kommunen och flera aktörer, såsom Skånetrafiken och Region Skåne.



Regionaltåg på Båstads station.

Bilparkeringar och avgifter

Utöver åtgärder som främjar användningen av cyklar är det också nödvändigt att arbeta restriktivt mot bilkörning för att minska utsläpp och trängsel på gator och parkeringar. Åtgärder såsom hastighetssäkrade vägar bidrar till att öka cykelns relativa attraktivitet gentemot bil. En annan betydelsefull åtgärd är en restriktivare parkeringspolicy för bilar. Idag finns parkeringsavgifter på ett fåtal platser i kommunen. Genom att avgiftsbelägga fler parkeringar i strategiska lägen, såsom vid större bytespunkter, skapas ett starkt ekonomiskt incitament att använda cykel och kollektivtrafik istället.

Utöver avgifter kan det vara lämpligt att ta fram en kommunal parkeringspolicy som inkluderar differentierade parkeringsnormer som är bättre anpassade till lokala behov och förhållanden. Eftersom parkeringsbehoven ofta är säsongsberoende kan parkeringspolicyn undersöka möjligheten till multifunktionella parkeringsytor med andra användningsområden under lågsäsong. Där det är lämpligt kan bilparkeringar minskas i storlek och parkeringsplatser ersättas med cykelställ.

Information och aktiviteter

Kommunen bör arbeta med olika typer av informationskampanjer för att förmedla cykelns fördelar och möjligheter till allmänheten. Det behövs verktyg och tjänster för att kontinuerligt informera invånare om cykelvägar, cykelleder, cykelparkeringar och annan service som är relevant för cyklister. En digital cykelkarta på en hemsida eller i en app kan redogöra för kommunens cykelleder, cykelparkeringar, laddstationer och cykelverkstäder. Informationen bör vara så heltäckande som möjligt och ta hänsyn till olika typer av cyklisters behov, exempelvis arbetspendlare eller turister. För landsvägscyckling är en kommuntäckande klassning av vägars lämplighet för cyckling ett hjälpsamt underlag för att allmänheten ska kunna planera egna cykelrundor. Cykelkartan bör också visa vilka målpunkter som kan nås via cykelnätet, vilket är särskilt viktigt för besökare till kommunen.

En annan metod för informationsspridning är olika typer av aktiviteter och arrangemang som involverar cyckling. Aktiviteter kan riktas mot en viss målgrupp, såsom barn eller rekreationscyklister. Riktad information bör hålla fokus på bilister för att undvika överflyttning mellan hållbara färdmedel. Exempel på aktiviteter är att få prova på att använda elcyklar, lådcyklar och cykelkärror, eller olika typer av tävlingar som involverar cyckling.

Vad vill vi uppnå?

- » Fler invånare ska vara positivt ställda gentemot att cykla.
- » Fler aktörer från både den offentliga och privata sektorn ska arbeta aktivt med att främja användningen av cykel.

Hur gör vi det?

- » Ta fram en kommunal strategi för mobility management, med fokus på inte bara cykel men också andra hållbara transportmedel.
- » För dialog med regionen och Skånetrafiken för att underlätta för cykeln i kollektivtrafiken.
- » Genomför kampanjer och aktiviteter för att uppmuntra fler till att cykla.
- » Fortsätt arbeta med incitament för att främja cykelanvändning bland kommunens anställda.
- » För dialog med företag om cykelns fördelar och hur cykling kan främjas på arbetsplatser.
- » Ta fram en kommunal parkeringspolicy.
- » Håll kommuninvånare och besökare informerade om cykelnätet i kommunen genom hemsidor, appar och sociala medier.



DEL 3

Cykelplan

Inventering av behov	49
Kommunövergripande behov	52
Boarp	57
Båstad	61
Förlöv	69
Glimminge plantering	77
Grevie	81
Hemmeslöv	87
Hov	94
Norrviken och Kattvik	98
Rammsjö	102
Segelstorpsstrand	106
Slättaröd	110
Storahult	114
Torekov	118
Västra Karup	125
Östra Karup	131
Uppföljning	136

Inventering av behov

Läsanvisningar

För varje ort i kommunen har en behovsinventering i tre steg genomförts. Ortens nuläge analyseras, det framtida cykelnätet redovisas, och cykelnätets behov av åtgärder sammanställs.

Ett antal behov identifieras på kommunövergripande nivå. Då det redan genomförts en övergripande analys och prioritering av det kommunövergripande cykelnätet kommer enbart behoven att redogöras för här. För enskilda orter i kommunen gäller följande struktur:

Nuläge

Här beskrivs ortens nuvarande lämplighet för cyklande, vilken standard som finns på platsens gator och cykelvägar. Korsningar kategoriseras också här, vilket tillför en ytterligare dimension till nulägesbilden.

Framtid

Här beskrivs det cykelnät som eftersträvas på platsen, med utgångspunkt i den kommunövergripande strukturbilden. Här redovisas också hur det framtida cykelnätet samspelar med platsens nuvarande målpunkter och framtida områden för utbyggnad.

Behov

Här beskrivs vilka brister som behöver åtgärdas för att kunna skapa det framtida cykelnätet. Detta görs genom att identifiera behov av förbättringar i det befintliga cykelnätet, samt möjliga lösningar som kan tillgodose dessa behov. Varje behov har en siffra som hänvisar till en efterföljande tabell där behovet beskrivs. Varje behov ges en uppskattning av förväntad arbetsinsats samt en prioritet baserat på deras angelägenhet.

Förklaring till kartorna

Nulägeskarta

Nulägeskartan använder samma standarder för cykelnätet som den kommunövergripande analysen, och inkluderar även en klassning av korsningar i cykelnätet.

Sträckor

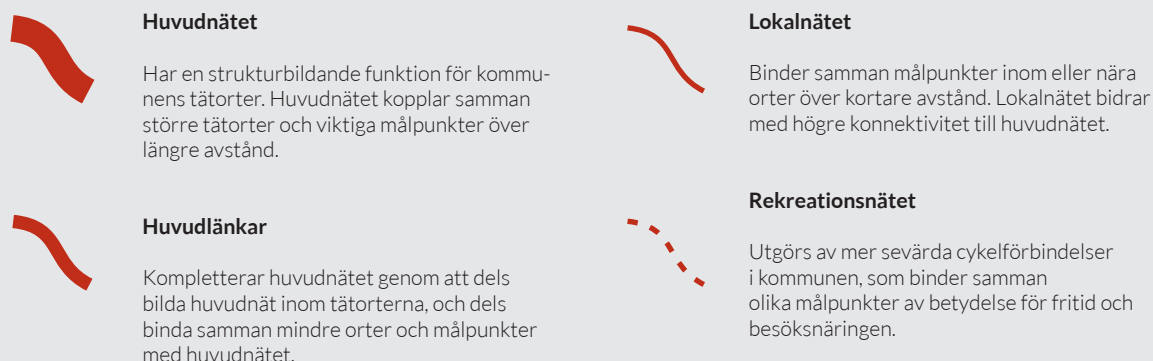


Korsningar



Framtidskarta

Framtidskartan använder samma objektstyper som den kommunövergripande kartan på det prioriterade cykelnätet.



Behovskarta

Behov är kategoriserade utifrån dess art. Ett behov kan tillhöra flera kategorier, men i regel används enbart den viktigaste kategorin i den behovsinventering som har gjorts.

Sträckor



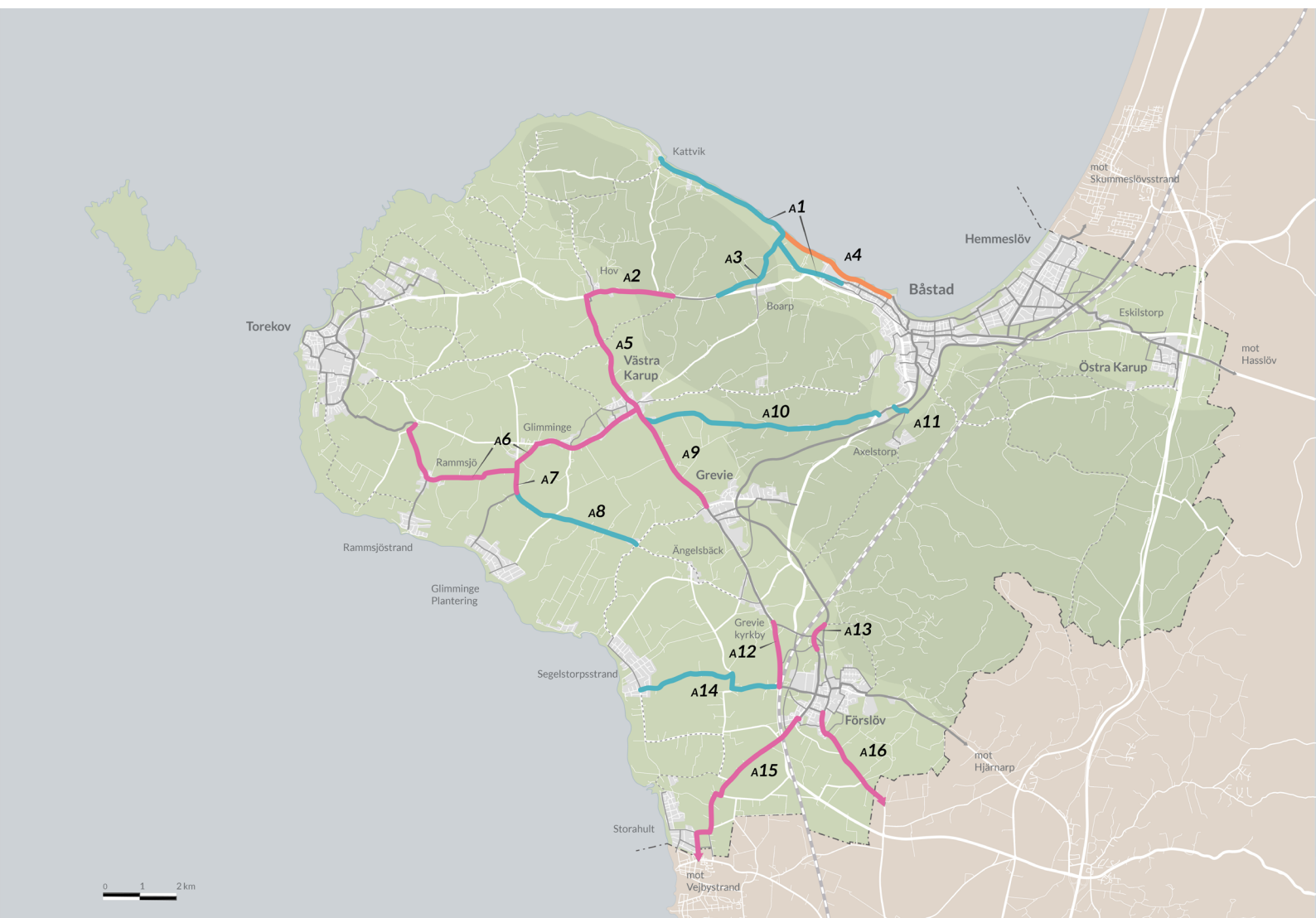
Korsningar



Kommunövergripande behov

Behov

De kommunövergripande behoven är av olika art, men gemensamt bidrar ett åtgärdande av dem till att bygga bort fragmenteringen av det befintliga cykelnätet. Västra Karups läge mitt på halvön gör orten till ett nav för cykelnätet och därför behövs ökad tillgänglighet till eller igenom Västra Karup. Förslöv och ortens tågstation behöver bli mer tillgängligt för sin omgivning, och därför föreslås flera åtgärder omkring Förslöv. Längs Bjärehalvöns norra kust finns ett behov av förbättringar av flera stråk för att möjliggöra för mer rekreativ cykling samt bättre integrera norra delen av halvön med Båstad.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas
- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet

— Övriga förbindelser

Varje siffra hänvisar till ett identifierat åtgärdsbehov längs en sträcka. Se tabell med åtgärdsförslag för en vidare beskrivning av varje sträcka eller korsning.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A1	Kattviksvägen mellan Kattvik och Lindallén	Rekreativstråk och lokalstråk i blandtrafik, upp till 70 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen, och/eller sänkta hastigheter under högsäsong.	Tillgängliggör flera sevärda målpunkter längs kusten (såsom Norrviken och Kattvik) med Båstad tätort, vilket uppmuntrar till mer rekreativcykling. Säkrare cykling till Apelrydsskolan uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Statlig
A2	Svenstadsvägen (Lv115) mellan Bjäragårdsvägen och Sönnertorpsvägen (Lv105)	Huvudlänk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 2 000 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Skapar tillsammans med Kattegattleden via A3 och A4 ett säkrare cykelstråk mellan Hov, Boarp och Båstad, vilket uppmuntrar till mer cyklande mellan orterna. Med A5 skapas i förlängningen ett säkert cykelstråk även till Västra Karup och Västra Bjäre skola.	Stor	Låg	Statlig
A3	Boarpsvägen och Mantalsbacken	Kattegattleden och huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. Farthinder för 30 km/h finns på en del av sträckan idag. Mycket brant väg.	Sänkt hastighet längs hela vägen.	Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekreativcykling genom kommunen mer attraktivt. Ökad tillgänglighet med cykel till/mellan målpunkter och besöksmål längs norra kusten. Möjliggör för säkrare cykling mellan Båstad och Boarp, vilket uppmuntrar till inköpsresor med cykel.	Liten	Medel	Enskild
A4	Strandpromenaden mellan Båstads hamn och Norrviken	Inkonsekvent standard längs stråket, särskilt väster om Forsbergs väg. Markbeläggningen blir lerig vid regn. Belysning saknas väster om Paulins väg.	Bredda smala sektioner. Åtgärda sektioner som blir leriga vid regn. Utred möjligheten till anpassad belysning längs hela stråket.	Höjer bekvämligheten och tryggheten för cyklister mellan Båstad, Norrviken och Apelrydsskolan. Uppmuntrar till mer cykelpendling inom Båstad, och rekreativpendling längs Kattegattleden mot Norrviken och Kattvik. Färre konflikter mellan gående och cyklister.	Mellan	Medel	Kommunal
A5	Sönnertorpsvägen (Lv105) mellan Västra Karup och Hov	Huvudlänk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 1 500 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Möjliggör för säker cykling mellan Västra Karup och Hov, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland boende och arbetande i orterna. Skapar en koppling mellan Kattegattleden och Västra Karup vilket främjar rekreativcykling. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A6	Katte-gattleden, Lillaryds-vägen och Glimminge-vägen mellan Slättaröd och Västra Karup	Huvudstråk och Kattegattleden i blandtrafik på större landsvägar, upp till 70 km/h. ÅDT > 1 000 fordon. Otrygg skolväg med höga trafikflöden mellan Västra Karup och Mälinge. Mycket stort behov av säker cykelväg längs denna sträcka.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlings-rutter på cykel. Rammsjös och Glimminge planterings möjlighet till cykling till resten av kommunen stärks. Säkrare rekreationscykling längs Kattegattleden, samt till kust och strand. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig / Enskild
A7	Möllhults-vägen mellan Möllhult och Ringastens-vägen	Huvudlänk och Kattegattleden i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 900 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekreationscykling genom kommunen mer attraktivt. Bidrar till säkrare cykling mellan Västra Karup och Glimminge plantering.	Stor	Medel	Statlig
A8	Killebäcks-torpsvägen och Möllhults-vägen mellan Killebäckstorp och Ringastens-vägen	Kattegattleden i blandtrafik på huvudled, 70 km/h. ÅDT > 1 000 fordon.	Kan utgöra möjlig sträcka för bygdeväg. Andra åtgärder för trafiksäkerhet behöver utredas.	Säkrare rekreationscykling längs Kattegattleden.	Mellan	Låg	Statlig
A9	Skrocka-högsvägen (Lv105) mellan Grevie och Västra Karup	Huvudstråk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 3 000 fordon. Sträckan var utpekad i den tidigare regionala cykelvägsplanen. Genomförd ÅVS bedömer ny gång- och cykelbana längs vägen som lämplig lösning.	Åtgärdande av sträckan i enlighet med utförd ÅVS. Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlings-rutter på cykel. Stor potential för arbetspendling mellan Grevie och Västra Karup, kort avstånd (3 km). Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig

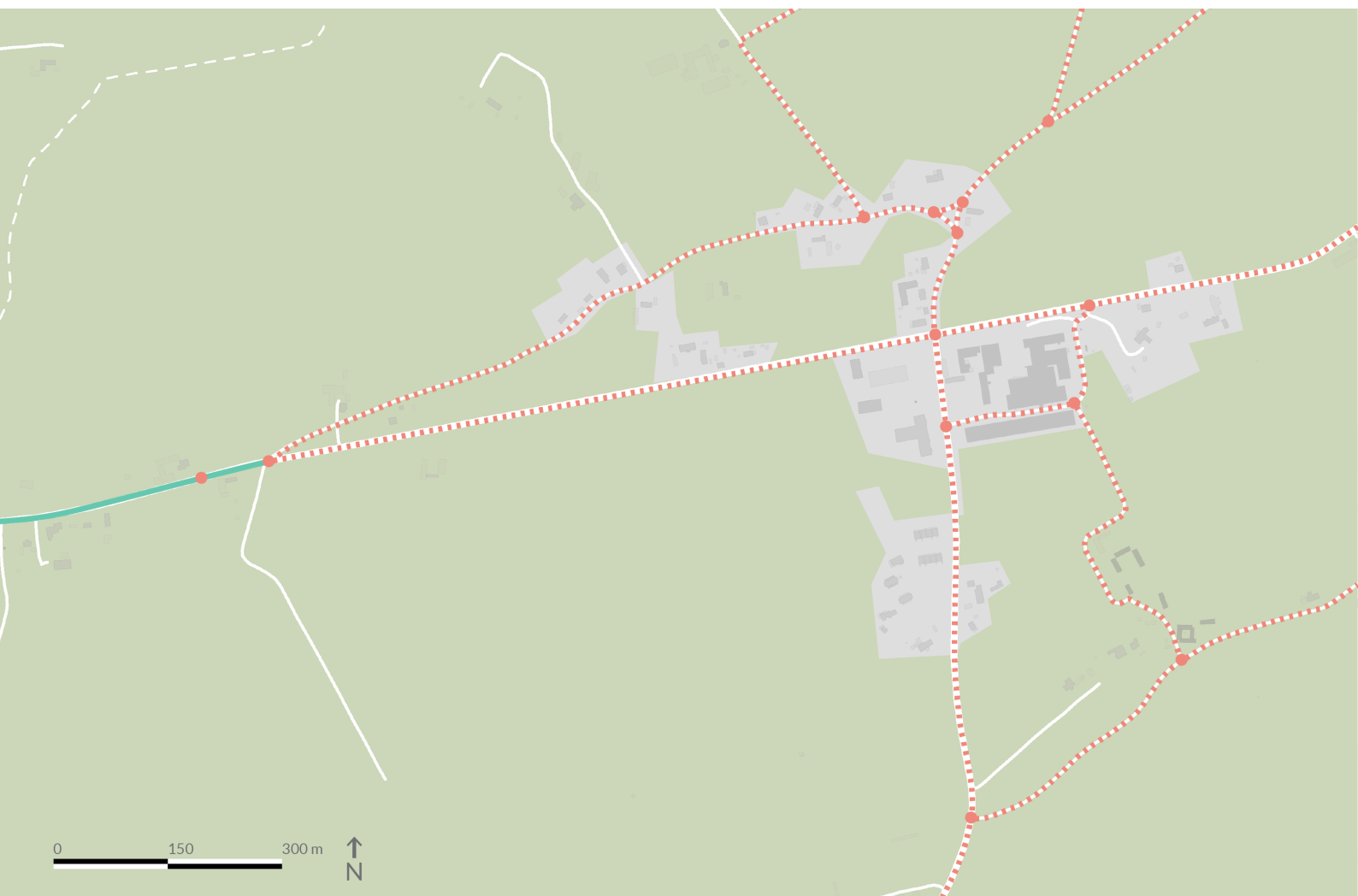
Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A10	Sinarpsvägen och Salomonhögsvägen mellan Västra Karup och Båstad Företagsby	Huvudstråk i blandtrafik, 70 km/h men ett fåtal farthinder finns. Vägens dimensioner och trafikmängd gör den lämplig för cykel i blandtrafik, men hastigheten är för hög.	Utred om lämpligt att tillföra fler farthinder. Annan utformning kan behövas med hänsyn till uttryckningsfordon och cyklisters framkomlighet. Tydligare vägvisning som huvudstråk mellan Båstad och Västra Karup samt i förlängningen Torekov. Cykelpassage där Sinarpsvägen möter Ängelholmsvägen.	Integrerar Bjärehalvöns centrala delar i kommunens cykelnät, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. Cykelpendling mellan Båstad och Västra Karup blir tryggare och uppmuntras.	Liten	Hög	Enskild
A11	Axelstorpsvägen mellan Ängelholmsvägen och Bjäre banvall	Tvärförbindelse mellan huvudstråk i blandtrafik, 70 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h. Tydliggör tvärförbindelsen med skyltning.	Underlättar för cykeltrafik mellan huvudstråken längs Ängelholmsvägen och Bjäre banvall, vilket utökar vilka destinationer som kan nås via de två huvudstråken.	Liten	Låg	Enskild
A12	Bjäredalsvägen (Lv105) mellan Bokesliden och Vistorpsvägen (Förslövs station)	Huvudstråk i landsväg, 80 km/h. Mycket osäker väg att cykla på. ÅDT > 4 500 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Utred åtgärder för en säkrare och tryggare cykelväg på bron över Väst kustbanan och väg 105. Osäkert hur A12 bäst ansluter till Förslövs station. Alternativa dragningar redovisas på behovskartan.	En direkt förbindelse mellan Västra Karup, Greve och Förslövs station ger god synergi mellan cykel och kollektivtrafik, och utökar därmed samtliga transportmedels upptagningsområden. Detta ökar attraktiviteten för båda transportmedlen.	Stor	Mycket hög	Statlig
A13	Gamla banvallen över Bokesliden	Föreslagen sträckning av huvudstråk mellan Båstad och Förslöv. Outnyttjad del av banvallen som kan bli cykelväg. Korsningen över Bokesliden är problematisk.	Ny gång- och cykelbana på banvallen, samt gång- och cykelbana som knyter samman banvallen med cykelstråket längs Bokesliden. Undersök möjligheten att nyttja gamla brofästen till bro över Bokesliden.	Skapar ett genare och bekvämare stråk mellan Förslöv, Greve och Båstad som är helt bilfritt. Uppmuntrar till såväl mer cykelpendling som rekreationscykling mellan orterna längs Bjäre banvall.	Stor	Hög	Kommunal / Statlig
A14	Vistorpsvägen, Ranarpsvägen och Tockesuddevägen mellan Förslövs station och Segelstorpstrand.	Huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 800 fordon.	Kan utgöra möjlig sträcka för bygdeväg.	Ökad säkerhet för cyklister mellan Förslöv och Segelstorpstrand, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreationscykling mellan orterna. Bättre tillgänglighet till Förslövs station innebär större upptagningsområde för både kollektivtrafik och cykel.	Mellan - Stor	Låg	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A15	Ljungbyholmsvägen, Storahultsvägen och Hultavägen mellan Förslöv och Vejbystrand	Huvudstråk mellan Förslöv och Vejbystrand i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT = 1 000-1 500 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Samråda med Ängelholms kommun om hur stråket kan bäst kopplas samman med Vejbystrands cykelnät.	Högre tillgänglighet och säkerhet för boende i Storahult att nå målpunkter och service i Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykling. Säkrare cykelväg för elever på Förslövs skola från Storahult, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga. Potential för arbetspendling mellan Förslöv och Vejbystrand, möjligt pendlingsavstånd (5 km).	Stor	Hög	Statlig
A16	Vantingevägen	Huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 2000 fordon. Potential för gent cykelstråk mellan Båstad och Barkåkra för att ansluta till Ängelholms cykelnät.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Samråda med Ängelholms kommun om hur stråket kan fortsätta mot Barkåkra, Valhall Park och Skälderviken.	Säkrare och genare cykling mellan Förslöv och Ängelholm uppmuntrar till rekreationscykling mellan orterna. Viss potential för pendling mellan Förslöv och norra Ängelholm finns.	Stor	Låg	Statlig

Boarp

Nuläge

Boarp är välbesökt på grund av dess handel och verksamheter. Lämpliga cykelvägar saknas helt inom och omkring Boarp. Länsväg 115 passerar genom orten och bildar en stark barriär för såväl cyklister som fotgängare som vill korsa vägen. Kattegattleden passerar förbi Boarp men är av ovanstående anledning inte sammanknuten med målpunkterna i Boarp. Mantalsbacken och Boarpsvägen har en lämplig dimensionering och trafikflöde för cykling, men hastigheterna på vägarna avskräcker cyklister.



Standarder för cykelförbindelser

- **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

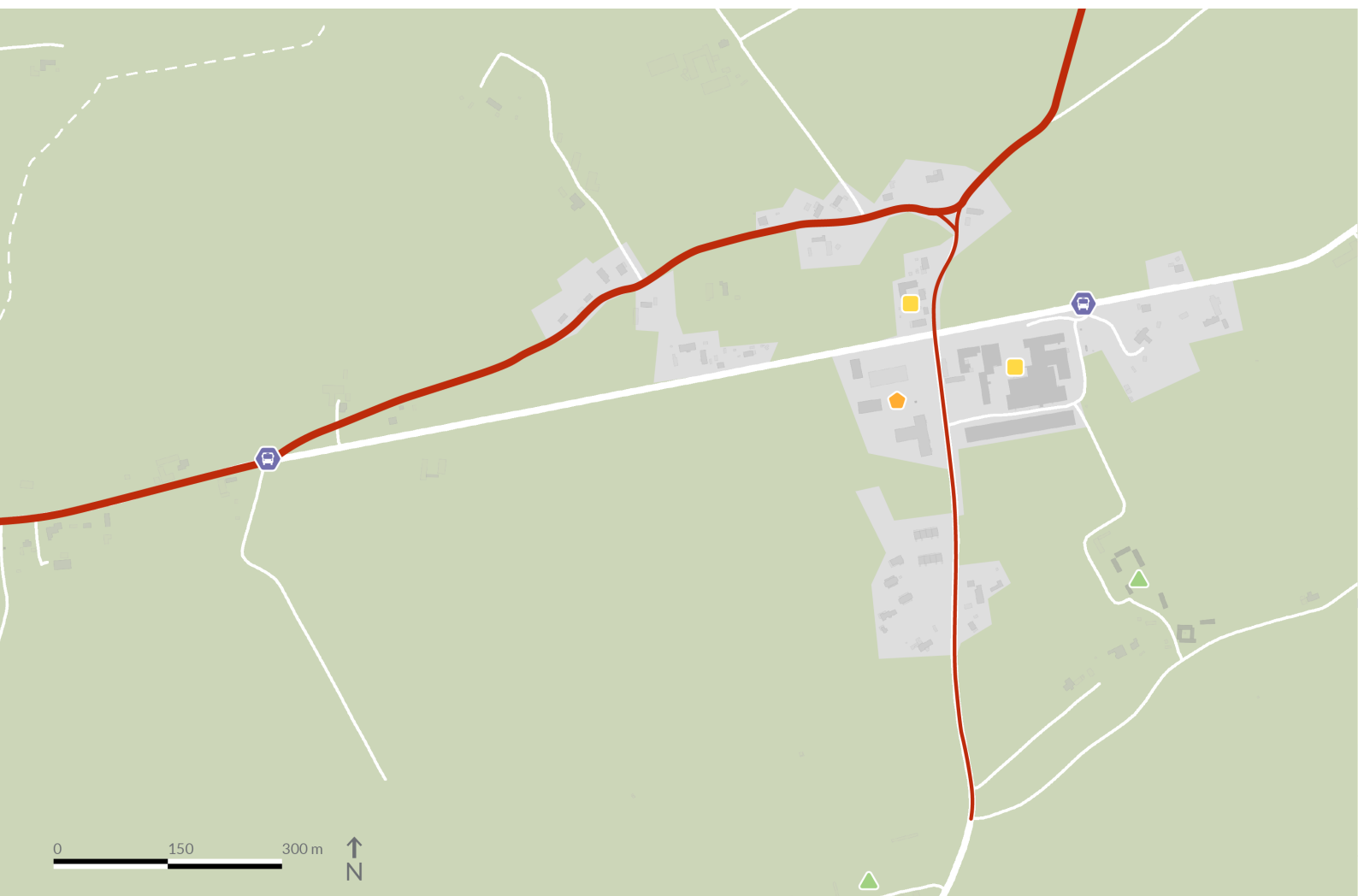
- - - **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- - - **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Kattegattleden genom Boarp bildar en huvudlänk som kopplar samman orten med Båstad och Hov, vilket skapar förutsättningar för pendling och rekreationscykling mellan orterna. Boarpsvägen söderut föreslås utgöra ett lokalstråk som tillgängliggör ortens målpunkter för cyklister.



Kategori

-  **Primärnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
-  **Sekundärnät**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar primärnätet

Lokalnät

Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken

Rekreativnät

Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

-  Grundskola
-  Förskola
-  Handel och service
-  Verksamheter
-  Sport och idrott
-  Rekreation

Bytespunkter

-  Busshållplats

Utvecklingsområden

-  Ny stadsbygd
-  Nya verksamheter

Behov

Småvägarna norr om länsvägen har låga trafikflöden och bör få lägre hastighet för att bli mer lämpliga som lokalstråk i blandtrafik. Längs södra delen av Boarpsvägen behövs åtgärder för att tillgängliggöra målpunkterna i orten. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder behövs vid två punkter för att cyklister ska kunna passera över länsvägen säkert och smidigt.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

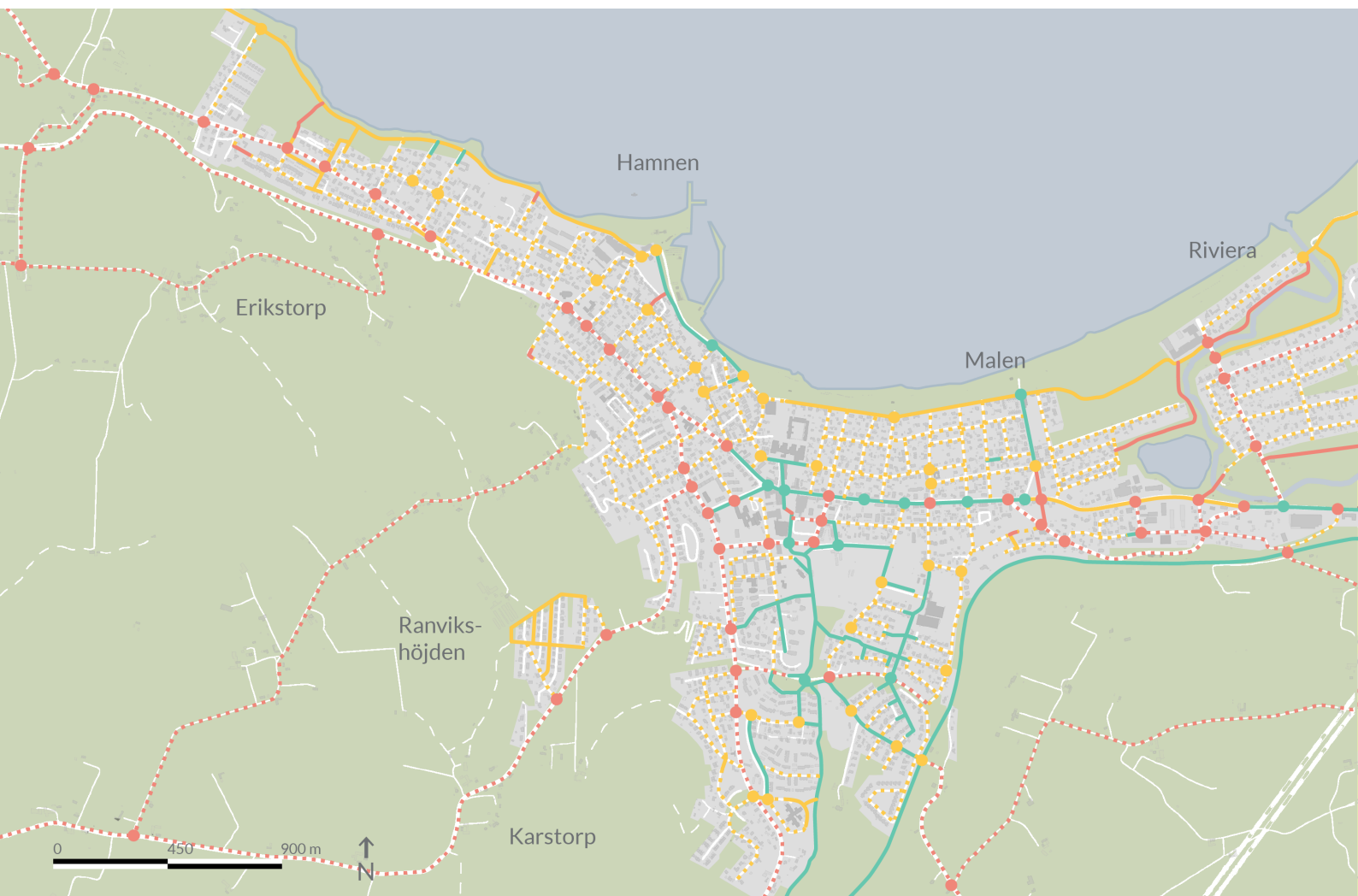
Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Bo1	Korsning mellan Kattegattleden och Svenstadsvägen (Lv115)	Gång- och cykelbanan som Kattegattleden går på byter sida av vägen. Korsningen kan vara svår för bilförare att upptäcka.	Förvarna biltrafiken om korsningen genom skyltning och vägmarkeringar. Utred om lämpligt med sänkt hastighet vid korsningen. Använd någon typ av barriär så inte cyklister genar över korsningen.	Säkrare och tryggare cykling längs stråket gör Kattegattleden mer attraktiv, vilket uppmuntrar till mer cykling.	Liten	Medel	Statlig
Bo2	Boarpsvägen mellan Mantalsbacken och Svenstadsvägen / Italienska vägen (Lv115)	Lokalstråk i blandtrafik, 70 km/h.	Sänk hastighet till 30 km/h.	Tillgängliggör tillsammans med Bo2 målpunkterna söder om länsvägen, vilket skapar förutsättningar för fler inköpsärenden på cykel. Boende i Boarp får fler möjligheter att cykla till Båstad (och på längre sikt Hov). Stärker Kattegattledens funktion som rekreatjonsled genom att tillgängliggöra närliggande målpunkter.	Liten	Låg	Enskild
Bo3	Korsningen mellan Boarpsvägen, Svenstadsvägen och Italienska vägen (Lv115)	Trafikerad och farlig korsning. Det finns inget säkert sätt att korsa den hårt trafikerade länsvägen. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Ombyggnad av korsningen i enlighet med paket B i utförd ÅVS. Ny cykelpassage med mittrefug över länsvägen och sänkt hastighet. Gångbanor till busshållplatsernas nya läge.	Högre säkerhet vid korsningen tillgängliggör målpunkterna söder om länsvägen, vilket skapar förutsättningar för fler inköpsärenden på cykel. Stärker Kattegattledens funktion som rekreatjonsled genom att tillgängliggöra närliggande målpunkter. Förbättrad tillgänglighet till busshållplatserna skapar bättre potential för synergi mellan buss- och cykeltrafiken.	Stor	Mycket hög	Statlig
Bo4	Boarpsvägen mellan Svenstadsvägen / Italienska vägen (Lv115) och Erikstorpsvägen.	Lokalstråk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 1 000 fordon.	Trafiksäkerhets-höjande åtgärder, alternativt ny gång- och cykelbana längs vägen.	Tillgängliggör målpunkterna söder om länsvägen, såsom bostadsområdet och golfbanan, vilket uppmuntrar till mer rekreatjonscykling. Stärker Kattegattledens funktion som rekreatjonsled genom att tillgängliggöra närliggande målpunkter.	Mellan - Stor	Låg	Statlig
A3	Boarpsvägen och Mantalsbacken	Kattegattleden och huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. Farthinder för 30 km/h finns på en del av sträckan idag. Mycket brant väg.	Sänkt hastighet längs hela vägen.	Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekreatjonscykling genom kommunen mer attraktivt. Ökad tillgänglighet med cykel till/mellan målpunkter och besöksmål längs norra kusten. Möjliggör för säkrare cykling mellan Båstad och Boarp, vilket uppmuntrar till inköpsresor med cykel.	Liten	Medel	Enskild

Båstad

Nuläge

Båstads sommartrafik och topografi utgör betydande utmaningar för cyklande i orten. Båstads cykelnät är tydligt uppdelat mellan det väl utbyggda nätet i tätortens södra delar, och blandtrafikgatorna i norr. Det utbyggda cykelnätet har vissa felande länkar, såsom farliga korsningar och smala sektioner. Delar av Köpmansgatan utgör en betydande barriär för cyklister på grund av dess höga trafikflöden, och gatans västra sektion saknar utrymme för cykelinfrastruktur. Vissa målpunkter kan inte nås via cykelnätet - Båstads västra delar saknar helt cykelinfrastruktur. Bjäre banvall har hög standard men är svår att nå från resten av cykelnätet.



Standarder för cykelförbindelser

- **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

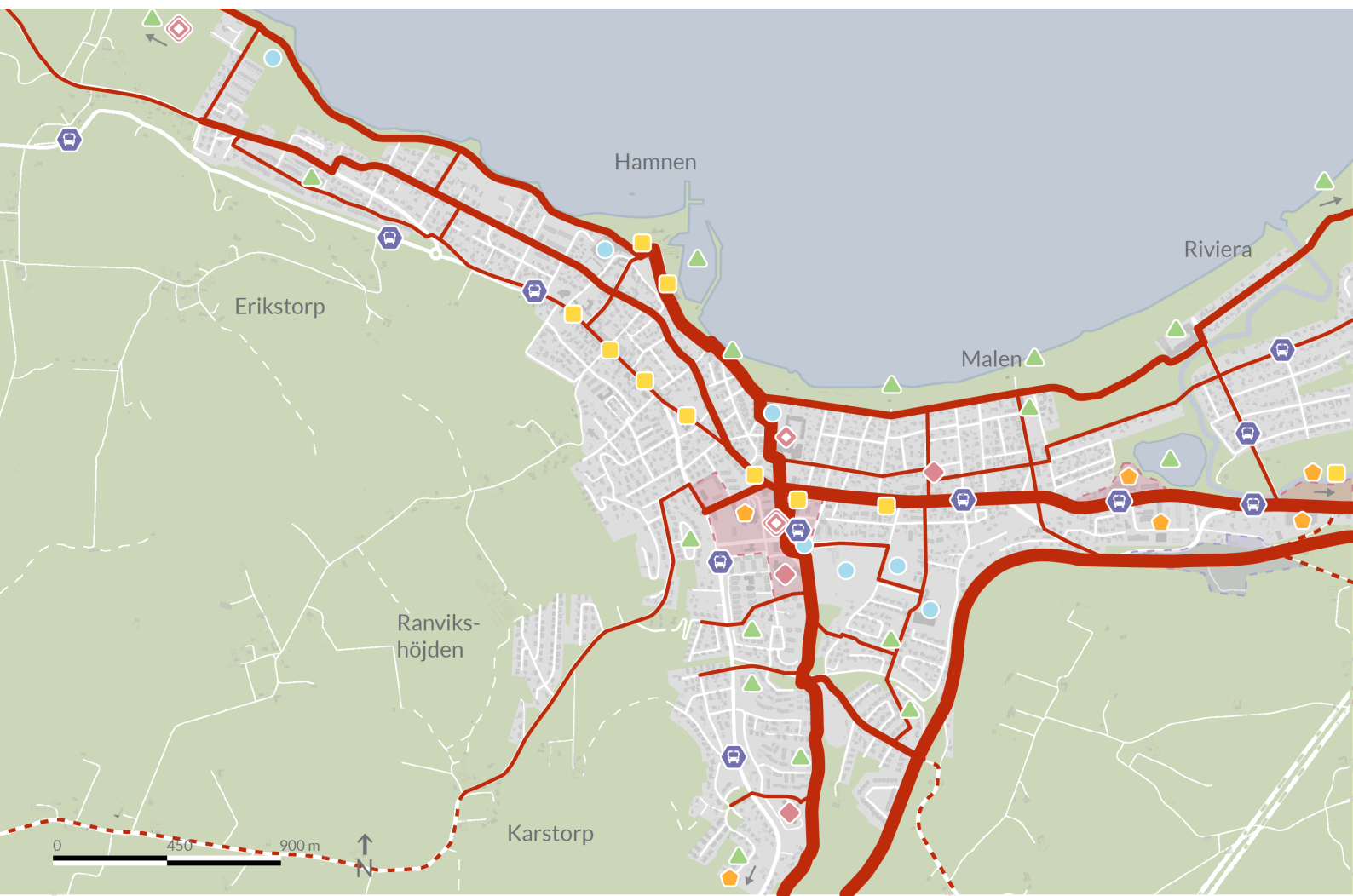
- - - **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- - - **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Som kommunens centralort har Båstad ett omfattande cykelnät i strukturbilden. Köpmansgatan/Hallandsvägen bildar ett huvudstråk mellan Båstads busstation och Östra Karup, medan cykelvägen genom södra Båstad tillsammans med Strandpromenaden bildar huvudstråket mellan Båstads hamn och Västra Karup. Kattegattleden har en sekundär funktion som pendelstråk genom att koppla samman målpunkter längs kusten, såsom stränderna, hamnen, Malenbadet och Norrviken. Lokalstråk över Ängelholmsvägen föreslås för att göra sydvästra Båstad mer tillgängligt för cyklister. Köpmansgatan väster om Lyckan utgör ett viktigt lokalstråk för att tillgängliggöra handeln längs vägen, men det råder stor osäkerhet kring hur stråket kan utvecklas.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreationsnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Gymnasium
- Grundskola
- Förskola
- Handel och service

Bytespunkter

- Busshållplats

- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Trots ett redan väl utbyggt cykelnät är behoven i Båstad omfattande. Båstads stora trafikmängder och mångfald av målpunkter motiverar stora satsningar på cykelnätet. Många nya förbindelser behövs i tätortens västra del då cykelnätet där är fragmenterat. Cykelstråken i öster behöver högre standard för att kunna tillgodose cyklisters behov. Torget Lyckan utgör en knutpunkt för flera trafikslag och behöver därför trygghetshöjande åtgärder för att se till att inga konflikter uppstår mellan trafikslagen. Många av Båstads blandtrafikgator är lämpliga för cyklister, men de är i många fall svåra att navigera genom. Vägvisning är ett viktigt verktyg för att blandtrafikgatornas potential ska kunna nyttjas fullt ut.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- - - Förbindelse saknas, sträckning ej fastställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Bå1	Utskiftesvägen, Förvaltarevägen, Köpmansgatan m.fl.	De kommunala gatorna bildar tillsammans med kortare cykelvägar ett potentiellt lokalstråk för västra Båstad. Cykelvägarna håller måttlig eller låg standard. Infartshinder och barriärer som försämrar trafikflödet.	Räta ut och bredda befintliga gång- och cykelvägar. Tydliggör stråkets funktion och sträckning med skyltning. Ersätt befintliga infartshinder med pollare.	Bildar ett sammanhängande cykelstråk genom västra Båstad. Integrerar bostadsområdena längs Utskiftesvägen och Förvaltarevägen i cykelnätet, vilket möjliggör för mer cykling mellan Båstads olika delar. Skapar ett alternativt rekreationsstråk mot Norrviken tillsammans med A1. Möjliggör för större cyklar att passera.	Hög	Låg	Kommunal / Statlig
Bå2	Korsning mellan cykelväg och Kattviksvägen.	Cykelpassage över Kattviksvägen där cyklister måste väja för fordon.	Utred om lämpligt med cykelöverfart.	Säkrare och smidigare passage för cyklister, vilket gör det enklare att cykla mellan västra Båstad och centrum.	Mellan	Låg	Statlig
Bå3	Lindallén	Lämpligt lokalstråk i blandtrafik, men dess funktion framgår inte tydligt på plats. Delar av Lindallén är enkelriktad, med dubbelriktad cykeltrafik påbjuden. Det är inte tydligt för fordon att de kan få möten med cyklister.	Skyltning i riktning mot Båstads hamn, Lyckan och Norrviken på strategiska platser. Enkelriktat cykelfält i motsatt riktning som fordonstrafiken.	Enklare att navigera cykelnätet i östra Båstad, vilket ökar cykelns smidighet och bekvämlighet. Förtydligar trafiksituationen för cyklister och fordon, vilket ökar trafiksäkerheten. Mer utrymme för cyklister innebär bättre framkomlighet mellan västra Båstad och hamnen.	Liten	Hög	Kommunal
Bå4	Hamngatan	Möjligt lokalstråk i blandtrafik. Hamngatan är enkelriktad, och dubbelriktad cykeltrafik är förbjuden. Cykelstråket kan därmed inte användas i södergående riktning.	Utred förutsättningar för dubbelriktad cykeltrafik genom enkelriktat cykelfält i motsatt riktning som fordonstrafiken.	Gatan blir brukbar som lokalstråk mellan Båstads hamn och Köpmansgatan, vilket uppmuntrar till lokal cykling i Båstads centrala delar.	Mellan	Låg	Kommunal
Bå5	Köpmansgatan (Lv115) och Ängelholmsvägen.	Lokalstråk i blandtrafik på trafikerad väg, 50 km/h. ÅDT > 4900 fordon på Köpmansgatan. Många viktiga målpunkter längs gatorna, men utrymme för cykelinfrastruktur saknas. Många gående längs vägen.	Möjliggör för cyklister att angöra till Köpmansgatan från andra gator omkring. Strategiskt placerade cykelparkeringar vid sträckornas ändrar kan vara en lösning. Utred om lämpligt med upphöjda övergångsställen och cykelpassager på strategiska platser där gång- och cykelstråk korsar vägen.	De många målpunkterna längs Köpmansgatan tillgängliggörs i cykelnätet. Fler inköp kan göras säkert via cykel, vilket ökar cykelns attraktivitet. Försvagar Köpmansgatans barriäreffekt för såväl cyklister som fotgängare, vilket tillgängliggör Köpmansgatan som handelsgata i Båstad.	Mellan - Stor	Hög	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Bå6	Nytt stråk genom Strandängsskolan	Viktigt cykelstråk för elever att nå Strandängsskolan. Förbindelse genom skolan föreslås för att nå Kattegattleden och Båstads hamn från huvudstråket Båstad - Västra Karup.	Ny gång- och cykelväg förbi området. Åtgärden är under genomförande.	Ansluter Kattegattleden och Cykelleden Skåne på ett gent och trafiksäkert sätt. Många målpunkter nås via dessa stråk. Därmed möjliggör åtgärden för en mångfald av smidiga och säkra resvägar via cykel. Möjliggör för elever att cykla till Strandängsskolan på ett säkert sätt.	Stor	Hög	Kommunal
Bå7	Befintlig gångväg genom Strandängsskolan.	Gångvägen utgör en direkt koppling mellan huvudstråken på Köpmansgatan respektive tunneln under. Det framgår ej om cykeltrafik kan använda gångvägen. Grinden mot Köpmansgatan hindrar cyklister från att använda förbindelsen.	Utred om lämpligt att nyttja gångvägen som cykelstråk. Om ja, ta bort grindar som hindrar cykeltrafiken och tydliggör stråkets funktion som anslutning mellan två huvudstråk.	Möjliggör för planfri anslutning mellan Båstads två viktigaste huvudstråk. Många målpunkter nås via dessa stråk. Därmed möjliggör åtgärden för en mångfald av smidiga och säkra resvägar via cykel. En gen förbindelse från Köpmansgatan till tunneln ser till att cyklister inte korsar Köpmansgatan i plan och cyklar mitt på torget Lyckan.	Liten	Hög	Kommunal
Bå8	Musterivägen	Möjlig tillfart till Lyckan för cyklister. Komplex trafiksituation med infarter för parkering, varuleveranser och busstation.	Utred om utrymme finns för cykelbana. Minska antalet infarter längs vägen, så att delar av trafiken leds på andra vägar.	Enklare och säkrare cykling till Lyckan uppmuntrar till fler att använda cykeln för handel och till gymnasiet.	Mellan - Stor	Medel	Kommunal
Bå9	Cykelstråk över Lyckan	Cykeltrafik och torgområde blandas, vilket riskerar att skapa konflikter mellan trafikslagen. Otydligt hur cyklister på huvudstråket ska korsa torget.	Använd vägmarkeringar och markbelygning för att förtydliga ett stråk genom torget för cyklister, och därmed separera trafikslagen. Tydligare skyltning av cykelvägen.	Mer förutsägbara cyklister, vilket gör miljön tryggare för fotgängare. Bättre framkomlighet för cyklister i huvudstråket som passerar genom torget.	Liten	Medel	Kommunal
Bå10	Korsningen mellan Friluftsvägen, Musterivägen och Åhusvägen	Det finns inget sätt för cyklister att korsa Friluftsvägen för att ta sig mellan cykelvägen och målpunkterna omkring Lyckan.	Cykelöverfart över Friluftsvägen	Enklare och säkrare cykling till Lyckan uppmuntrar till fler att använda cykeln för handel och till gymnasiet.	Mellan	Medel	Statlig
Bå11	Grönyta mellan Karstorpsvägen och Tors väg	Ranvikshöjden har ett eget cykelnät, men det är helt isolerat från resten av Båstad.	Ny gång- och cykelbana mellan Tors väg och Karstorpsvägen.	Möjliggör tillsammans med Bå12 för boende i Ranvikshöjden att på ett säkert sätt cykelpendla till resten av Båstad, vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Mellan	Låg	Kommunal

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Bå12	Cykelstråk mellan Karstorp, Ranvikshöjden och Båstad.	Lokalstråk i blandtrafik på huvudled, upp till 70 km/h. Mycket brant väg.	Plats för gång- och cykelbana delvis utpekad i detaljplan, men hela förbindelsens sträckning och utformning behöver utredas. Karstorpsvägen, Ribstonvägen eller en ny förbindelse via kommunala fastighet vid Tistladal är möjliga alternativ.	Höjer bekvämligheten för cyklister mellan Båstad och Ranvikshöjden/Karstorp. Ranvikshöjden är nära Båstad och har därför stor potential för mer cykling ner till centrum och till kusten.	Stor	Medel	Statlig / Kommunal
Bå13	Korsningen mellan Ängelholmsvägen och Ribstonvägen.	Lokalstråk ansluter vid korsningen, men det finns inget sätt att korsa Ängelholmsvägen.	Cykelpassage över Ängelholmsvägen.	Möjliggör för boende väster om Ängelholmsvägen att ansluta till Båstads cykelnät, vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Liten	Låg	Statlig
Bå14	Lyavägen	Huvudlänk i blandtrafik, 40 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Kopplar samman Bå12 med Båstads cykelnät, vilket stärker Bå12:s funktion. Möjliggör för boende väster om Ängelholmsvägen att ansluta till Båstads cykelnät, vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Stor	Medel	Statlig
Bå15	Korsningen mellan Ängelholmsvägen, Lyavägen och Tistladalsvägen	Korsningen har hastighetssäkring, men endast övergångsställe finns för att korsa Ängelholmsvägen.	Cykelpassage över Ängelholmsvägen.	Kopplar samman Bå12 och Bå15 med bostadsområdet väster om Ängelholmsvägen, vilket gör det säkrare och bekvämare för boende där att cykla till resten av Båstad.	Liten	Medel	Statlig
Bå16	Korsningen mellan Lyavägen och Bjäre banvall	Det är inte tydligt för cyklister på Bjäre banvall att de bör använda Lyavägen för att nå Båstad centrum.	Tydligare skyltning om vilka destinationer som kan nås vid korsningen.	Mer lättnavigerat cykelnät, vilket gör rekreationscykling mer attraktivt. Säkrar att cyklister använder den mest lämpliga vägen mellan Båstad och Grevie/Förslöv.	Liten	Låg	Kommunal
Bå17	Höjdvägen, Örebäcksvägen och cykelvägarna mellan.	Cykelvägen, Höjdvägen och Örebäcksvägen bildar ett lokalstråk mellan Lyavägen och Malen via Båstad Sportcenter, men detta framgår inte för cyklister.	Skyltning som förtydligar Höjdvägens funktion och stråkets destinationer. Stråket bör ansluta till cykelbanan längs Örebäcksvägen.	Mer lättnavigerat cykelnät, vilket gör rekreationscykling mer attraktivt. Gör det enklare att hitta till Båstad Sportcenter och Örebäcksvallen med cykel, vilket uppmuntrar till mer cyklande till sportaktiviteter och evenemang.	Liten	Låg	Kommunal

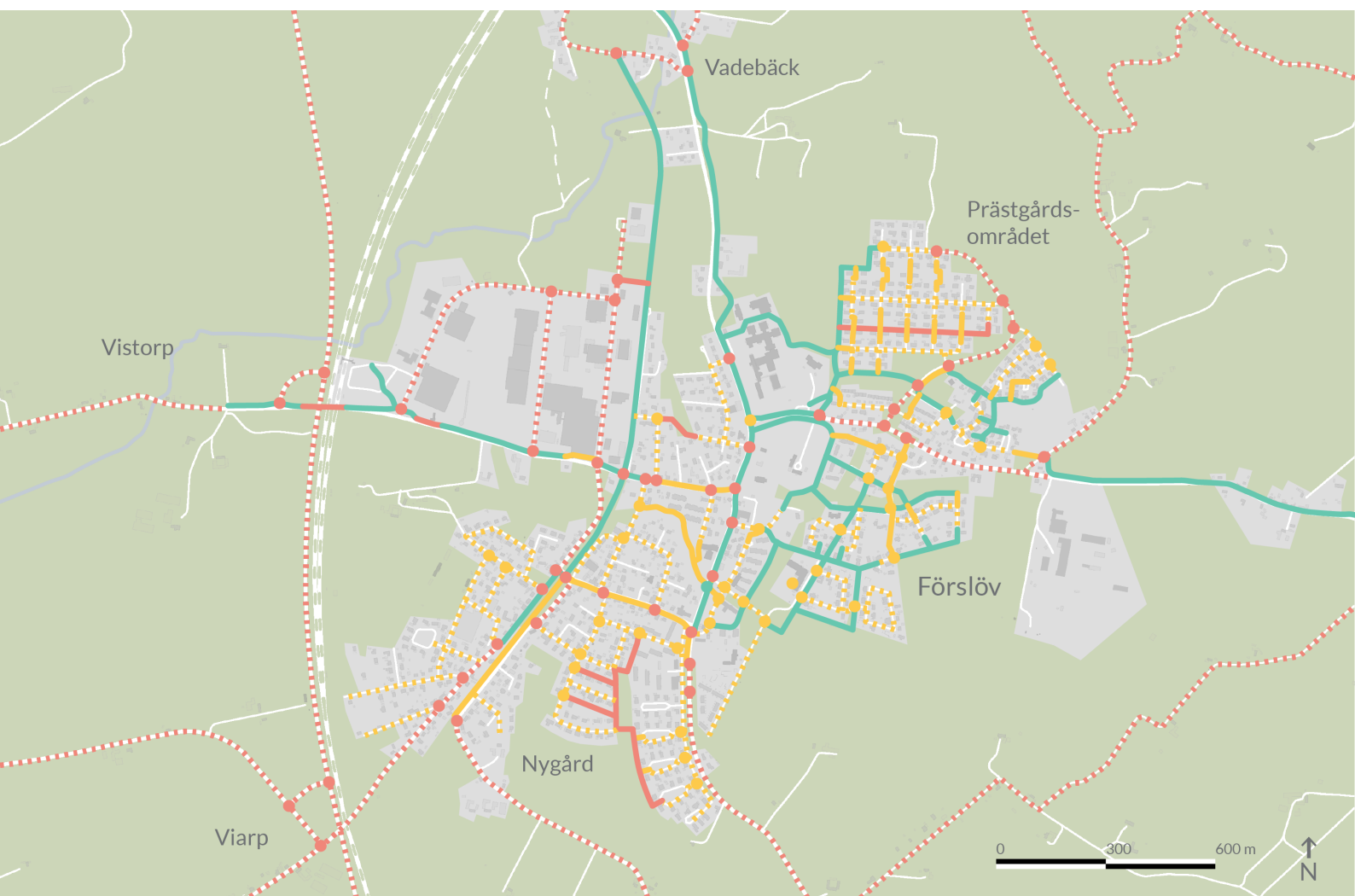
Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Bå18	Korsningen mellan Köpmansgatan (Lv115), Örebäcksvägen och Floravägen	Korsning mellan huvudstråk och huvudlänk. Finns ingen möjlighet att korsa Köpmansgatan här, ÅDT > 8500 fordon.	Utred om lämpligt med cykelöverfart över Köpmansgatan.	Gör det säkrare att ta sig till Båstad Sportcenter och Örebäcksvallen med cykel, vilket uppmuntrar till mer cyklande till sportaktiviteter och evenemang.	Mellan	Medel	Statlig
Bå19	Cykelstig mellan Havsbadsvägen och Stationsterrassen	Möjligt lokalstråk mellan Malen och Bjäre banvall. Olämplig standard för cykling. Stigen ansluter inte till den hastighetssäkrade cykelpassagen över Köpmansgatan/Hallandsvägen.	Uppgradera stigen till cykelbana av hög standard. Utred hur cykelstråket kan korsa Hallandsvägen på ett säkert sätt.	Skapar tillsammans med Bå20 ett sammanhängande stråk mellan Bjäre banvall och Malenbadet, vilket är av stor betydelse för rekreationscykling.	Mellan	Medel	Kommunal
Bå20	Stationsterrassen	Lokalstråk i blandtrafik, 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Skapar tillsammans med Bå19 ett sammanhängande stråk mellan Bjäre banvall och Malenbadet, vilket är av stor betydelse för rekreationscykling.	Liten	Medel	Kommunal
Bå21	Hallandsvägen (Lv115) mellan Havsbadsvägen och Rivieravägen	Denna sektion av Hallandsvägen har två enkelriktade cykelbanor, medan resten av Hallandsvägen har en dubbelriktad cykelbana. Detta ger upphov till att cyklister måste korsa den hårt trafikerade Hallandsvägen flera gånger för att cykla på rätt sida. Dålig framkomlighet för större cyklar.	Ny dubbelriktad cykelbana längs vägens norra sida som ersätter de befintliga enkelriktade cykelbanorna.	Eliminerar onödiga korsningar av Hallandsvägen, vilket gör cykling längs vägen tryggare. Då vägen utgör ett viktigt huvudstråk har detta betydande effekt på cykling i hela Båstad. Bättre framkomlighet för större cyklar och enklare omkörningar gör cyklande längs vägen mer bekvämt och smidigt. Detta höjer cykelns attraktivitet.	Stor	Hög	Statlig
Bå22	Kattegattleden genom Malenskogen	Huvudlänk med måttlig standard. Infartshinder vid Rivieravägen.	Säkerställ tillräcklig bredd längs sträckan. Välj annan utformning av infartshinder.	Säkerställer att konflikter inte uppstår mellan cyklister och fotgängare längs stråket, och högre framkomlighet för båda trafikslagen. Möjliggör för större cyklar att passera.	Liten	Låg	Kommunal
Bå23	Över Stensån mellan Skogsvägen och Spångvägen	Sträckan har potential att bilda ett gent lokalstråk mellan Båstad och Hemmeslöv som ansluter till Malens förskola och Strandängsskolan. En bro över Stensån krävs.	Utred möjligheten till bro över Stensån för gång- och cykeltrafik.	Genare och säkrare cykling för elever på Strandängsskolan som bor i Hemmeslöv. Stråket undviker trafikerade vägar. Uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Låg	Kommunal

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A1	Kattviks- vägen mellan Kattvik och Lindallén	Rekreationsstråk och lokalstråk i blandtrafik, upp till 70 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen, och/eller sänkta hastigheter under högsäsong.	Tillgängliggör flera sevärda målpunkter längs kusten (såsom Norrviken och Kattvik) med Båstad tätort, vilket uppmuntrar till mer rekreationscykling. Säkrare cykling till Apelryds- skolan uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Statlig
A4	Strandpro- menaden mellan Båstads hamn och Norrviken	Inkonsekvent stan- dard längs stråket, särskilt väster om Forsbergs väg. Markbeläggningen blir lerig vid regn. Belysning saknas väster om Paulins väg.	Bredda smala sektioner. Åtgärda sektioner som blir leriga vid regn. Utred möjligheten till anpassad belysning längs hela stråket.	Höjer bekvämligheten och tryggheten för cyklister mellan Båstad, Norrviken och Apelrydsskolan. Uppmuntrar till mer cykelpendling inom Båstad, och rekreationspend- ling längs Kattegattleden mot Norrviken och Kattvik. Färre konflikter mellan gående och cyklister.	Mellan	Medel	Kommunal

Förslöv

Nuläge

Förslövs cykelnät hör till de mer utbyggda i kommunen, men det finns en tydlig skillnad mellan de nyare delarna där återvändsgränder knyts samman av cykelvägar och stigar, och de äldre delarna av orten där cykling måste ske på blandtrafikgator. Förslöv har stor potential för mer cykling tack vare sin plattare topografi, befintligt cykelnät, närhet till tågstation samt tomma ytor som kan nyttjas till nya cykelförbindelser. En utmaning är de utifrånmatade bostadskvarteren som saknar bra cykelförbindelser mellan varandra. De många statliga vägarna genom orten utgör barriärer och trafikfaror för cyklister som ska korsa dem.



Standarder för cykelförbindelser

- Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

- Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

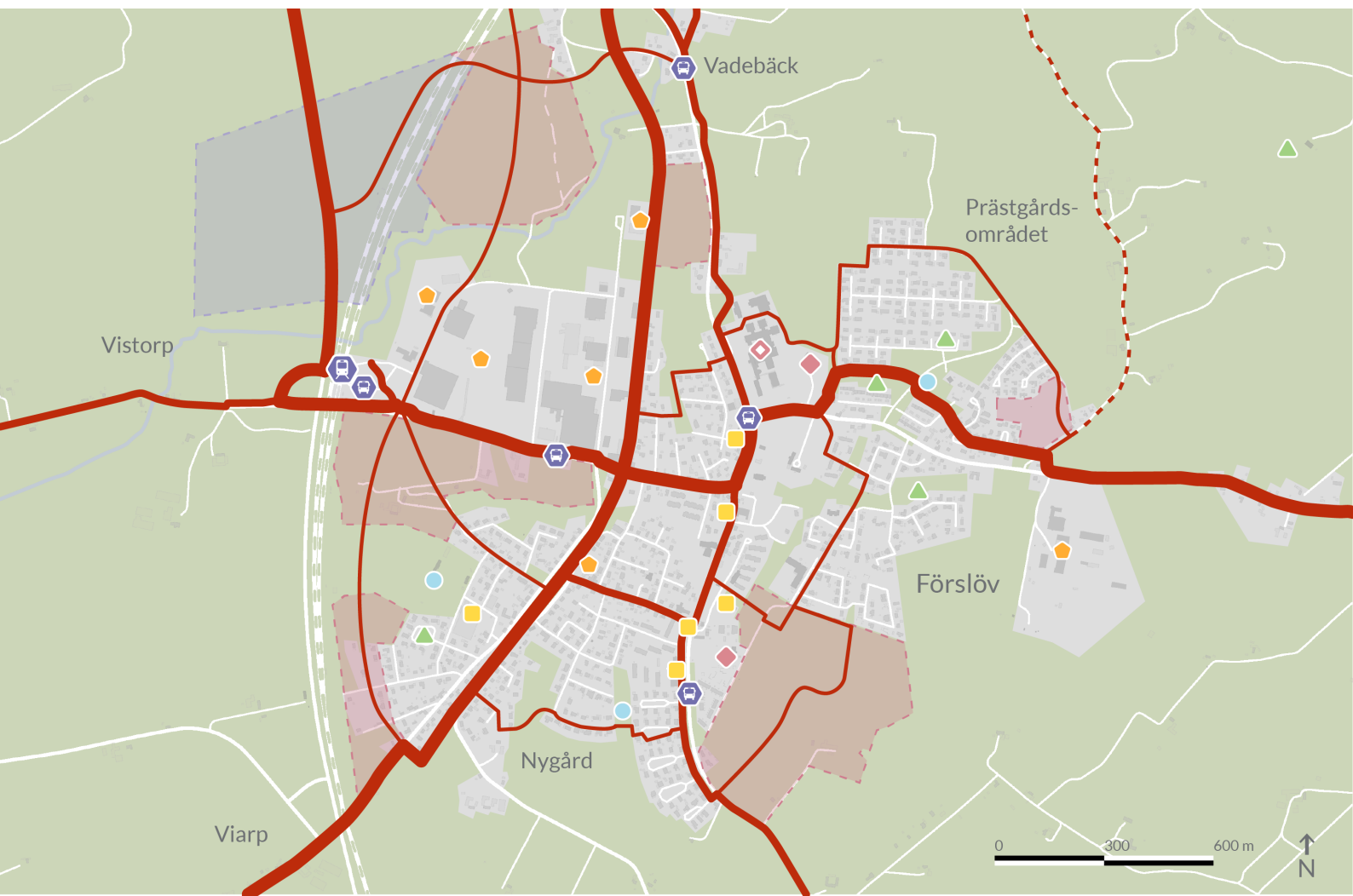
Standarder för korsningar

- Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Flera huvudstråk möts i Förslöv, såsom Bjäre banvall till Grevie och Båstad samt Ljungbyholmsvägen mot Vejbystrand. Förslövs station utgör en nod för denna del av kommunen som utökar cykelns upptagningsområde avsevärt.

En omfattande utveckling av Förslöv planeras enligt översiktsplanen, och därför föreslås även ett omfattande lokalt cykelnät som knyter samman utvecklingsområden med viktiga målpunkter, såsom Förslövs station och skola. Lokalnätet matar in i huvudnätet och tillgängliggör målpunkter utanför Förslöv för ortens invånare.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreationsnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats
- Tågstation

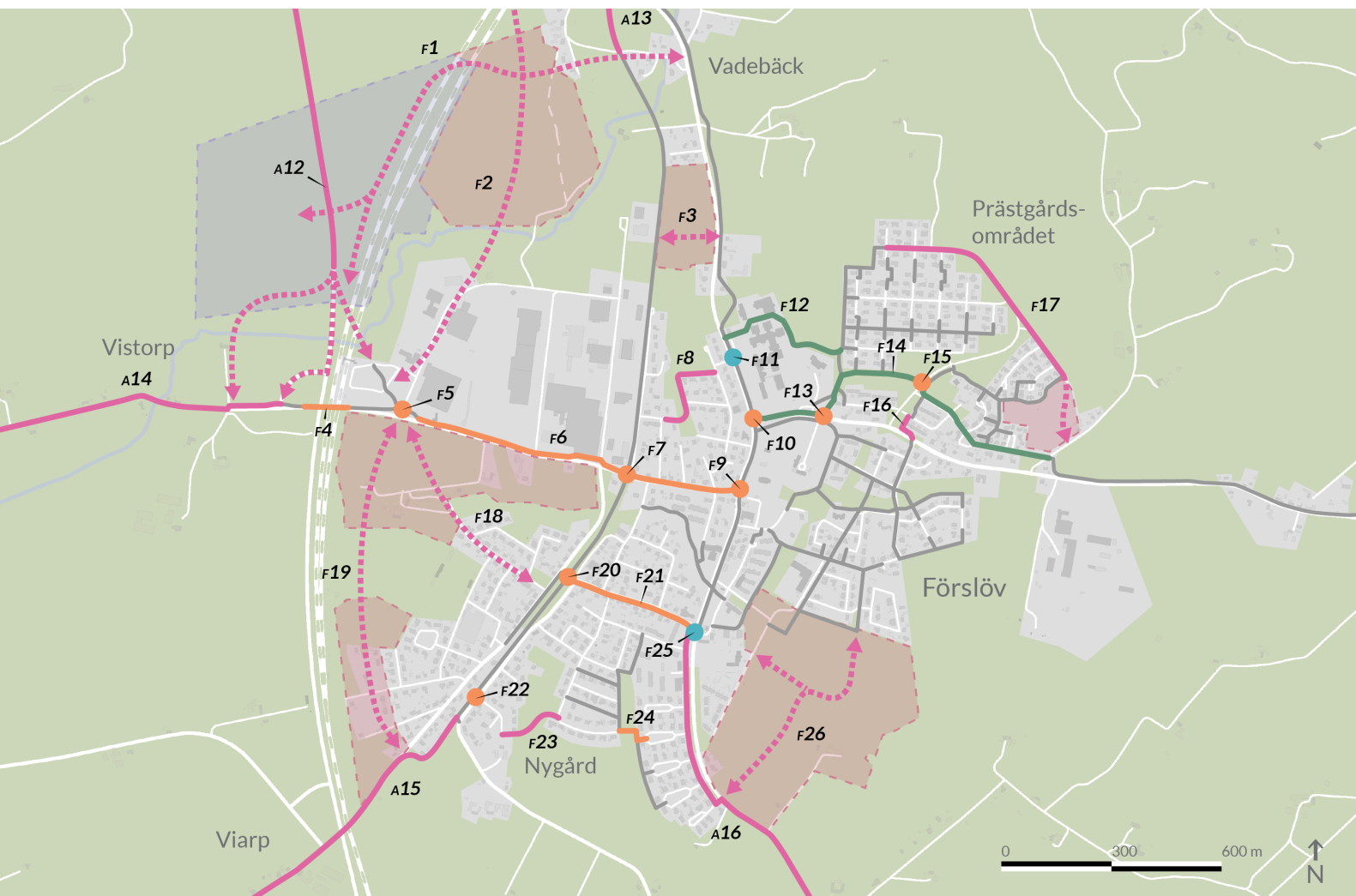
Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

En stor del av behoven utgörs av nya cykelförbindelser som utökar lokalnätet i Förslöv. Ett fåtal kritiska sektioner av de befintliga gång- och cykelbanorna kräver en standardhöjning, såsom längs Vistorpsvägen.

Cykeln är tydligt bortprioriterad vid korsningar mellan cyklister och fordon, och därför behövs en hel del uppgraderingar av korsningar i form av nya cykelöverfarter och cykelpassager. Detta är av särskild betydelse längs Vantingevägen, där handeln längs vägen bör tillgängliggöras för cyklister, samt omkring Förslövs skola där säkra passager över vägarna är av stor vikt.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej fastställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
F1	Stråk mellan Utvecklingsområde Del av Vistorp 7:19 (verksamheter) och Bokesliden	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelväg mellan Bjäredalsvägen och Bokesliden. Exakt sträckning behöver fastställas. Stråket bör ansluta till Bjäre banvall.	Säkerställer att nya verksamheter inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar besökare till verksamheterna att cykla mer. Områdets närhet till Förslövs station innebär potential för resekedjor med tåg och cykel.	Stor	Medel	Kommunal / Enskild
F2	Stråk mellan Bokesliden och Förslövs station via Del av Vistorp 7:19 (bostäder)	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelväg mellan Bokesliden och Förslövs station. Exakt sträckning behöver fastställas. Profilvägen är en möjlig sträckning, men industritrafik gör gatan särskilt otrygg för cyklister.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer. Områdets närhet till Förslövs station innebär stor potential för resekedjor med tåg och cykel.	Stor	Medel	Kommunal / Enskild
F3	Utvecklingsområdet Olstorp 1:1	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelväg mellan Bjäre banvall och Bokesliden.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
F4	Vistorpsvägen, bro över Väst kustbanan.	Huvudstråk med låg standard, smalt cykelfält.	Då bron är smal är möjliga lösningar begränsade. Ett bredare cykelfält riskerar göra körbanan för smal. En påhängsbro för gång- och cykeltrafik är en möjlig lösning.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling mellan Segelstorpsstrand och Förslöv, vilket främjar cykelpendling och rekreationscykling. Förslövs station blir mer tillgänglig för boende väster om Bjäredalsvägen, vilket uppmuntrar till fler resekedjor med cykel och tåg.	Stor	Mycket hög	Statlig
F5	Korsningen mellan Vistorpsvägen och Profilvägen	Huvudstråk korsar Profilvägen, varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Utred om lämpligt med cykelöverfart över Profilvägen. Anordna cykelöverfart/cykelpassage och övergångsställe över Vistorpsvägen när F18 och/eller F19 byggs.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling till Förslövs station, vilket uppmuntrar till fler resekedjor med cykel och tåg.	Mellan	Hög	Statlig
F6	Vistorpsvägen	Huvudstråk med inkonsekvent standard, måttlig och låg standard på vissa platser. Smal gång- och cykelbana.	Bredda gång- och cykelbanorna.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling till Förslövs station, vilket uppmuntrar till fler resekedjor med cykel och tåg.	Stor	Hög	Statlig
F7	Korsningen mellan Vistorpsvägen och Bjäre banvall	Korsning mellan huvudstråk. Huvudstråk korsar Vistorpsvägen, varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Anordna cykelöverfart och övergångsställe över Vistorpsvägen.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling såväl inom Förslöv som ut ur Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Mellan	Hög	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
F8	Grönområde mellan Kärrvägen och Lilleskogs-vägen.	Möjligt lokalstråk mellan Bjäre ban-vall och Förslövs skola. Befintlig cykelbana ansluter till Ekvägen.	Ny gång- och cykelbana mellan Kärrvägen och Lilleskogsvägen.	Skapar ett genare cykelstråk till Förslövs skola, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Kommunal / Enskild
F9	Korsningen mellan Vistorpsvägen och Vantingevägen.	Korsning mellan huvudstråk. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Anordna cykelöverfart och övergångsställe över både Vistorpsvägen och Vantingevägen. Hastighetssäkra korsningen.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling inom Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling. Högre trafiksäkerhet och bättre framkomlighet längs Vantingevägen uppmuntrar till fler inköpsärenden med cykel.	Mellan	Hög	Statlig
F10	Korsningen mellan Bokesliden, Vantingevägen och Margrete-torpsvägen	Korsningen är hastighetssäkrad, men cykelpassage saknas. Viktig korsning för cyklande till Förslövs skola. Gång- och cykel-banorna på hörnen vid korsningen har dålig bredd.	Anordna cykelpas-sager vid befintliga övergångsställen. Bredda smala sektioner av gång- och cykelbanan omkring korsningen.	Ökad framkomlighet på flera huvudstråk gör såväl pendling som rekreati-onscykling mer attraktivt. Möjliggör för elever att cykla till Förslövs skola på ett säkert sätt.	Mellan	Medel	Statlig
F11	Korsningen mellan Ättehögs-vägen och Bokesliden	Möjlig rutt för att angöra till Förslövs skola. Det finns inget säkert sätt för cyklister att korsa Bokesliden.	Anordna övergångsställe och cykelpassage över Bokesliden. Utred om lämpligt att hastighetssäkra korsningen.	Möjliggör för elever att cykla till Förslövs skola på ett säkert sätt.	Mellan	Medel	Statlig
F12	Cykelväg förbi Förslövs skola	Förbindelsen utgör en lämplig cykelväg mellan huvudstråket längs Bokesliden och Prästgårdsom-rådet, men detta framgår ej på plats.	Förtydliga stråkets sträckning med markbeläggning och skyltning.	Tydligare vägvisning är av stor betydelse för cyklister som inte har lokalkännedom i området, och ökar navigerbarheten i cykelnätet.	Liten	Låg	Kommunal
F13	Korsning utanför församlings-hemmet på Margrete-torpsvägen.	Korsning mellan huvudstråk och lokalstråk. Varken övergångsställe eller cykelpassage finns.	Anordna cykelpassage och övergångsställe över Margretetorps-vägen.	Möjliggör för elever att cykla till Förslövs skola på ett säkert sätt. Enklare att ansluta till huvudstråket för boende i östra Förslöv vilket uppmuntrar till mer cykling inom orten.	Mellan	Hög	Statlig
F14	Gång- och cykelvägar genom Förslövs östra delar	Gång- och cykelvägar som pekats ut som möjligt huvudstråk då Margrete-torpsvägen inte är bred nog för en ny cykelbana. Sträckningen är dock förvirrande.	Tydliggör stråkets sträckning och destinationer med skyltning och vägmarkeringar. Bygg om sektioner av gång- och cykelvägarna för mer gen linjeföring längs huvudstråket.	Skapar ett gent och trafiksäkert stråk genom östra Förslöv och vidare mot Margretetorp, vilket uppmuntrar till mer cyklande inom och utanför Förslöv. Enklare navigering av cykelnätet uppmuntrar till mer rekreati-onscykling, särskilt bland turister.	Mellan	Hög	Enskild

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
F15	Korsningen mellan Bäckvägen och Prästgårdsvägen	Huvudstråk korsar Prästgårdsvägen, endast övergångsställe finns.	Utred om lämpligt med cykelöverfart vid befintligt övergångsställe.	Högre framkomlighet längs stället mellan Förslöv och Margretetorp uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna.	Mellan	Hög	Enskild
		Infartshinder blockerar cyklister från att passera på ett smidigt sätt.	Ersätt bommar med andra infartshinder som inte blockerar cykeltrafiken.	Möjliggör för större cyklar att passera.			
F16	Grönyta mellan Bäckvägen och Förslövs byaväg	Finns idag inget gent stråk mellan Prästgårdsområdet och sydöstra Förslöv. Gång- och cykelbanor leder fram till Margretetorp svägen men korsar aldrig den.	Ny gång- och cykelbana mellan Bäckvägen och Förslövs byaväg. Cykelpassage och övergångsställe över Margretetorpsvägen.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling inom Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling.	Stor	Låg	Kommunal
F17	Prästgårds- vägen och Utvecklingsområde Förslöv 1:11	Cykelförbindelser genom området behövs när utvecklingsområdet utvecklas. Förbindelsen bör knyta samman med existerande cykelnät omkring Prästgårdsområdet.	Ny gång- och cykelbana mellan Prästgårdsvägen och Hålevägen.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Mellan	Medel	Kommunal
F18	Utvecklingsområde Vistorp 8:90 m.fl.	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelväg mellan Vistorpsvägen och Dammvägen. Exakt sträckning behöver fastställas.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer. Skapar ett genare stråk mellan Förslövs station, idrottsplatsen och Ljungbyholmsvägen.	Stor	Medel	Kommunal
F19	Utvecklingsområde Viarp 5:70 m.fl.	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelväg mellan Vistorpsvägen och Ljungbyholmsvägen.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer. Skapar ett genare stråk mellan Förslövs station, idrottsplatsen och Ljungbyholmsvägen.	Stor	Medel	Kommunal
F20	Korsningen mellan Bjäre banvall och Mercurivägen.	Huvudstråk korsar Mercurivägen, varken cykelpassage eller övergångsställe finns. Infartshinder blockerar cyklister från att passera smidigt.	Anordna cykelöverfart och övergångsställe över Mercurivägen. Ersätt bommar med andra infartshinder som inte blockerar cykeltrafiken.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling såväl inom Förslöv som ut ur Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Mellan	Medel	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
F21	Mercuri- vägen	Huvudstråk med måttlig standard, smal gång- och cykelbana.	Bredda gång- och cykelbanan till minst 2,5 meter.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling inom Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling.	Mellan	Medel	Statlig
F22	Korsningen mellan Stations- vägen och Nygårds- vägen.	Bjäre banvall som går parallellt med Stationsvägen har ingen förbindelse med Nygårds- vägen, vilket hindrar framkomlighet på lokalstråket.	Ny gång- och cykelbana mellan Bjäre banvall och Nygårdsvägen. Ny cykelpassage med övergångsställe över Stationsvägen.	Möjliggör för säkrare och smidigare cykling inom Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling.	Mellan	Låg	Statlig / kommunal
F23	Grönområde mellan Nygårds- vägen och Bryggare- vägen	Förslövs södra kvarter är isolerade från varandra. Ny tvärförbindelse behövs för att möjliggöra för cyklande mellan dem.	Ny gång- och cykelbana mellan Nygårdsvägen och Bryggarevägen.	Möjliggör tillsammans med F24 för genare cykelvägar i öst-västlig riktning i södra Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cyklande för att nå idrottsplatsen eller handeln längs Vantingevägen.	Stor	Medel	Kommunal
F24	Grönområde mellan Bryggare- vägen och Sandbäcks- vägen	Lokalstråk med mycket låg standard, gräs	Ny gång- och cykelbana mellan Bryggarevägen och Sandbäcksvägen.	Möjliggör tillsammans med F23 för genare cykelvägar i öst-västlig riktning i södra Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cyklande för att nå idrottsplatsen eller handeln längs Vantingevägen.	Mellan	Medel	Kommunal
F25	Korsningen mellan Vantinge- vägen och Mercuri- vägen	Korsning mellan huvudlänk och lokalstråk. Cykelstråket byter sida av vägen. Infartshinder hindrar cyklister från att passera smidigt.	Anordna cykelöverfart och övergångsställe över Vantingevägen. Ersätt räcken med andra infartshinder som inte hindrar cykeltrafiken.	Säkrare och smidigare passage över vägen gör hela cykelstråket längs Vantingevägen mer attraktivt, vilket uppmuntrar till fler inköpsärenden med cykel. Möjliggör för större cyklar att passera.	Mellan	Medel	Statlig
F26	Utvecklings- område Förslöv 2:4	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Nya gång- och cykelbanor mellan Vantingevägen, Langetoftsvägen och cykelbanan norr om området. Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
A12	Bjäredals- vägen (Lv105) mellan Bokesliden och Vistorps- vägen (Förslövs station)	Huvudstråk i blandtrafik på länsväg, 80 km/h. Mycket osäker väg att cykla på. ÅDT > 4 500 fordon.	Utred åtgärder för en säkrare och tryggare cykelväg på bron över Västkustbanan och väg 105. Osäkert hur A12 bäst ansluter till Förslövs station. Alternativa dragningar redovisas på behovskartan.	En direkt förbindelse mellan Västra Karup, Grevie och Förslövs station ger god synergier mellan cykel och kollektivtrafik, och utökar därmed samtliga transportmedels upptagningsområden. Detta ökar attraktiviteten för båda transportmedlen.	Stor	Mycket hög	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A13	Gamla banvallen över Bokesliden	Föreslagen sträckning av huvudstråk mellan Båstad och Förslöv. Outnyttjad del av banvallen som kan bli cykelväg. Korsningen över Bokesliden är problematisk.	Ny gång- och cykelbana på banvallen, samt gång- och cykelbana som knyter samman banvallen med cykelstråket längs Bokesliden. Undersök möjligheten att nyttja gamla brofästen till bro över Bokesliden.	Skapar ett genare och bekvämare stråk mellan Förslöv, Grevie och Båstad som är helt bilfritt. Uppmuntrar till såväl mer cykelpendling som rekreativ cykling mellan orterna längs Bjäre banvall.	Stor	Hög	Kommunal / Statlig
A14	Vistorpsvägen, Ranarpsvägen och Tockesuddevägen mellan Förslövs station och Segelstorsstrand.	Huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 800 fordon.	Kan utgöra möjlig sträcka för bygdeväg.	Ökad säkerhet för cyklister mellan Förslöv och Segelstorsstrand, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreativ cykling mellan orterna. Bättre tillgänglighet till Förslövs station innebär större upptagningsområde för både kollektivtrafik och cykel.	Mellan - Stor	Låg	Statlig
A15	Ljungbyholmsvägen, Storahultsvägen och Hultavägen mellan Förslöv och Vejbystrand	Huvudstråk mellan Förslöv och Vejbystrand i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT = 1 000-1 500 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Samråda med Ängelholms kommun om hur stråket kan bäst kopplas samman med Vejbystrands cykelnät.	Högre tillgänglighet och säkerhet för boende i Storahult att nå målpunkter och service i Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykling. Säkrare cykelväg för elever på Förslövs skola från Storahult, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga. Potential för arbetspendling mellan Förslöv och Vejbystrand, möjligt pendlingsavstånd (5 km).	Stor	Hög	Statlig
A16	Vantingevägen	Huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 2000 fordon. Potential för gent cykelstråk mellan Båstad och Barkåkra för att ansluta till Ängelholms cykelnät.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Samråda med Ängelholms kommun om hur stråket kan fortsätta mot Barkåkra, Valhall Park och Skälderviken.	Säkrare och genare cykling mellan Förslöv och Ängelholm uppmuntrar till rekreativ cykling mellan orterna. Viss potential för pendling mellan Förslöv och norra Ängelholm finns.	Stor	Låg	Statlig

Glimminge plantering

Nuläge

Glimminge plantering har inget egentligt cykelnät, men nästan alla gator i orten utgör lämpliga blandtrafikgator för cyklisterna. Orten kopplas samman med resten av kommunen via landsvägar mot Västra Karup och Greve.



Standarder för cykelförbindelser

-  **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
-  **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
-  **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

-  **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

-  **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
-  **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Glimminge plantering föreslås knytas samman med resten av kommunens cykelnät via en huvudlänk på Ringastensvägen, då denna väg har lämplig dimensionering och biltrafikflöde för cyklande. Lokalstråket genom orten binder samman ovanstående yttre kopplingar och tillgängliggör cykelnätet för boende i Glimminge plantering.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänk**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreativnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Glimminge plantering har ett par behov. Någon typ av vägvisning som leder cyklister genom Glimminge planterings lokalgator behövs. Korsningen vid idrottsplatsen bör ses över för att säkra att trafik från Knaggarpssvägen håller hastigheten, vilket är en förutsättning för att de lokala gatorna ska vara lämpliga för cykling i blandtrafik.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej fastställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

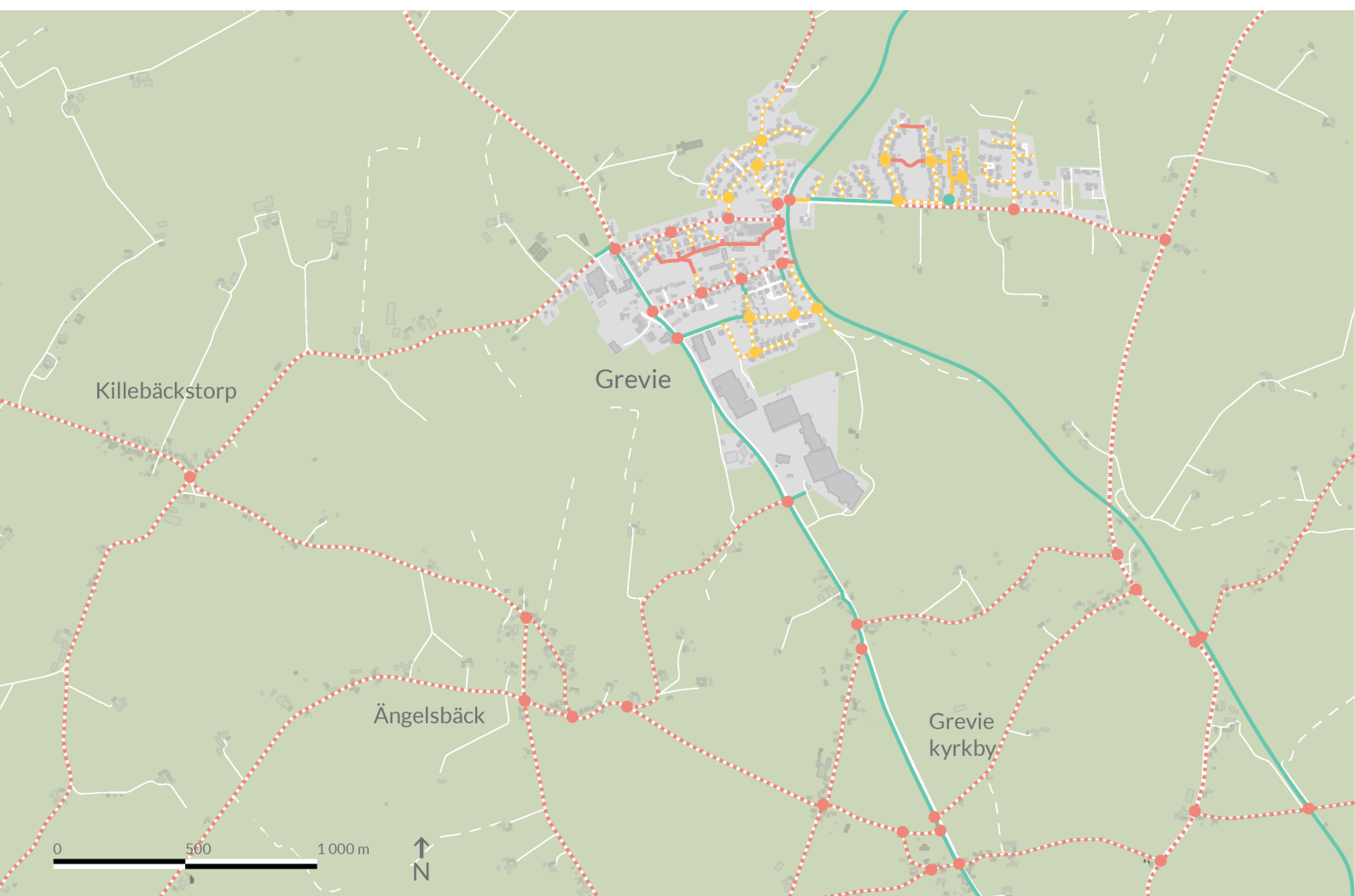
Varje siffra hänvisar till ett identifierat åtgärdsbehov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell med åtgärdsförslag för en vidare beskrivning av varje sträcka eller korsning.

Nr	Plats	Brist	Möjlig lösning	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
GI1	Ringastensvägen, Midsommarvägen och Knaggarpssvägen	Det framgår inte på plats vilken roll vägarna har i cykelnätet. Lokalstråk genom Glimminge plantering för att nå stränderna och naturreservatet. Cyklister som färdas ut från orten bör nyttja Ringastensvägen istället för Knaggarpssvägen av trafiksäkerhetsskäl.	Tydligare vägvisning för att förtydliga stråkets riktning och destinationer.	Enklare navigering av cykelstråket uppmuntrar till mer cyklande för besökande, och undviker att cyklister använder olämpliga cykelrutter.	Liten	Låg	Enskild / Statlig
GI2	Korsningen mellan Knaggarpssvägen och Nils Peters väg	Lokalstråket mot idrottsplatsen svänger precis vid övergången mellan 50-väg och 30-väg. Risk för fortkörning.	Anordna någon form av hastighetssäkring där 30-väg börjar.	Säkrare cykling till och från idrottsplatsen, vilket uppmuntrar till att fler resor dit görs med cykel.	Mellan	Medel	Statlig

Grevie

Nuläge

Grevie har ett begränsat nät av lokala cykelvägar, men ligger längs med två viktiga cykelvägar av god standard. Därmed är orten lättillgänglig från både Båstad och Förslöv med cykel. Det finns ett cykelstråk som löper genom ett centralt beläget grönområde, men som annars inte sammankopplar några viktiga målpunkter med varandra. De flesta av målpunkterna finns i ortens västra del längs väg 105, en väg som utgör en farlig barriär för korsande cyklister. Grevie kyrkby är tillgänglig via cykelväg, men skolverksamheterna i ortens nordöstra del nås enbart via cykelförbindelser i blandtrafik.



Standarder för cykelförbindelser

- Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

- Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Grevie föreslås få en huvudlänk genom utvecklingsområdena i ortens östra del och längs Järnväggsgatan. Den exakta sträckningen för dessa stråk fastställs vid efterföljande planering, men bör knytas samman med övriga cykelstråk. I Grevie kyrkby föreslås ett cykelstråk längs Grimmes väg och Marknadsvägen, för att tillgängliggöra skolorna i området.



Kategori

-  **Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
-  **Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

Lokalnät

Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken

Rekreationsnät

Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

-  Grundskola
-  Förskola
-  Handel och service
-  Verksamheter
-  Sport och idrott
-  Rekreation

Bytespunkter

-  Busshållplats

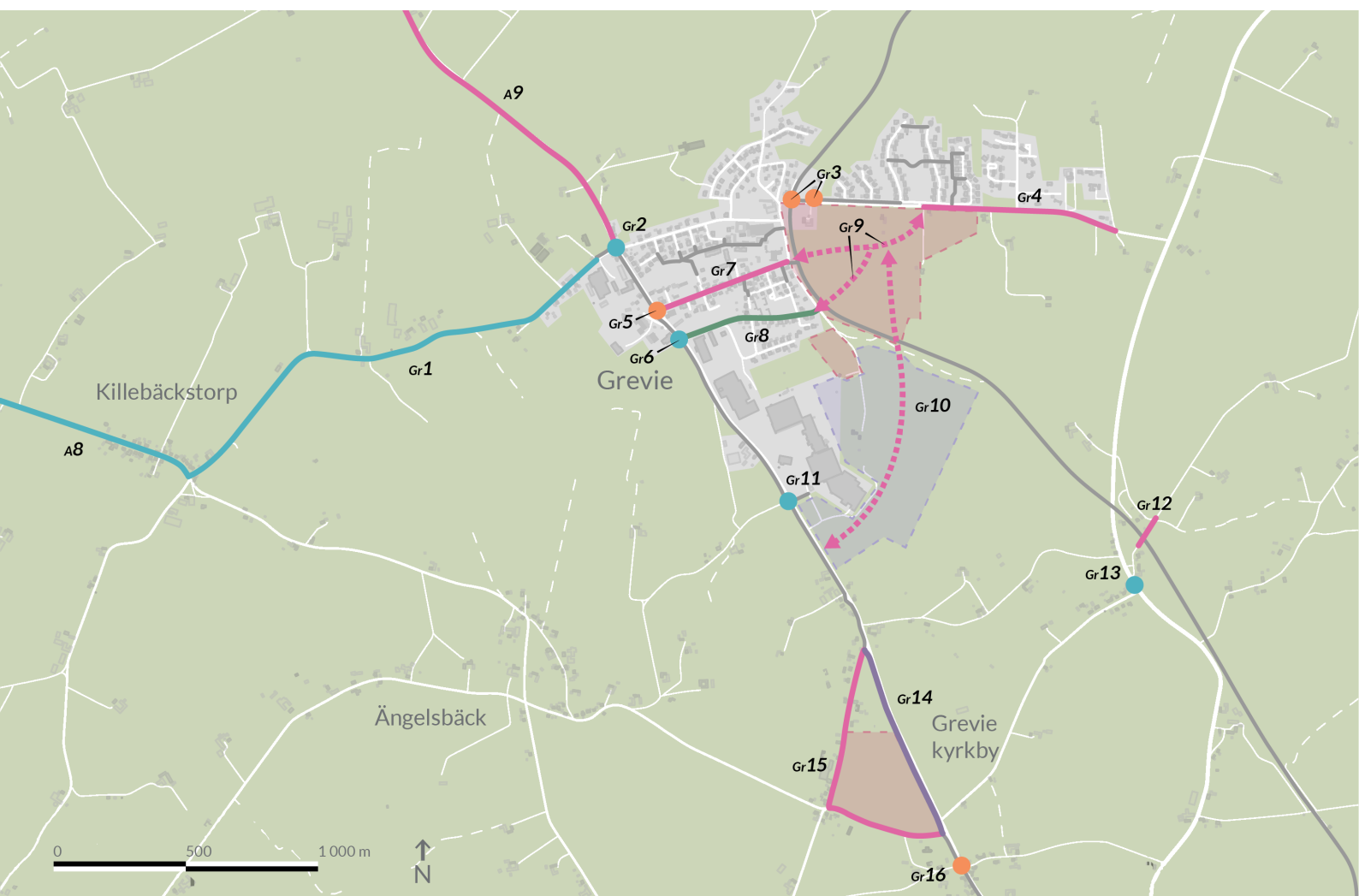
Utvecklingsområden

-  Ny stadsbygd
-  Nya verksamheter

Behov

Genom Grevies utvecklingsområden finns behov av nya cykelförbindelser för att skapa strukturbildande stråk genom orten. I synnerhet behövs förbindelser som ansluter till cykelbanan längs länsväg 105 då många av ortens målpunkter återfinns här. En utmaning att beakta vid utformning av nya cykelvägar är höjdskillnaderna inom orten. Trafiksäkerheten och framkomligheten behöver förbättras vid de punkter där cykelstråk korsar länsväg 105.

I Grevie kyrkby behövs nya förbindelser för skolorna och för utvecklingsområdet där. Det finns också ett behov av att tillgängliggöra Bjäre banvall vid Skeadal genom anslutningar till Krogstorpsvägen.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- - - Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Gr1	Hålarpsvägen	Lokalstråk i blandtrafik, upp till 70 km/h. ÅDT = 600 fordon.	Sänkt hastighet längs hela sträckan.	Bidrar till säkrare cykling mellan Grevie och Segelstorpsstrand, vilket uppmuntrar till mer rekreationscykling mellan orterna. Säkrare cykling för rekreationscykling runt Grevie backar.	Liten	Medel	Statlig
Gr2	Korsningen mellan Hålarpsvägen, Timmervägen och Stålhögavägen (Lv105)	Cykelpassage saknas, endast övergångsställe finns. Gång- och cykelbanorna runt korsningen är smala.	Nya cykelpassager. Breddning av gång- och cykelbanor runt korsningen.	Säkrare för cyklister från Grevie att ansluta till huvudstråket längs länsvägen. Säkrare och bekvämare cykling till Grevieparken.	Mellan	Medel	Statlig
Gr3	Gimlevägen och Bjäre banvall	Infartshinder hindrar cyklister från att passera smidigt.	Infartshindren bör utformas på ett sätt som inte hindrar cyklisternas framkomlighet, exempelvis pollare.	Högre framkomlighet uppmuntrar till mer cyklande. Möjliggör för större cyklar att passera.	Liten	Låg	Statlig / Kommunal
Gr4	Gimlevägen	Huvudlänk i blandtrafik, 60 km/h. ÅDT > 900 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare och bekvämare cykling mellan Grevies bostadskvarter och handelsområdet längs Grusåsvägen. Skapar bättre förutsättningar för cykelpendling till verksamheterna i söder, tillsammans med Gr9.	Stor	Medel	Statlig
Gr5	Korsningen mellan Järnväggsgatan, Grusåsvägen och Stålhögavägen (Lv105)	Svårt för cyklister att passera över den trafikerade Stålhögavägen. Cykelpassage saknas, endast gångpassage och övergångsställe finns.	Utred möjligheten till cykelöverfart över Stålhögavägen. Anordna övergångsställe och cykelpassage över Grusåsvägen.	Säkrare och bekvämare cykling mellan Grevies bostadskvarter och handelsområdet längs Grusåsvägen.	Mellan	Hög	Statlig
Gr6	Korsningen mellan Stålhögavägen (Lv105) och Industrivägen.	Korsning mellan huvudstråk och lokalstråk till förskola. Det finns inget säkert sätt att korsa Stålhögavägen.	Anordna övergångsställe och cykelpassage över Stålhögavägen.	Säkrare och bekvämare cykling mellan Grevies bostadskvarter och handelsområdet längs Grusåsvägen. Säkrare cykling till förskolan uppmuntrar till mer cyklande bland unga. Tillgängliggör Grevie backar för cyklister öster om Stålhögavägen.	Mellan	Medel	Statlig
Gr7	Järnväggsgatan	Huvudlänk i blandtrafik, 40 km/h. ÅDT = 900 fordon.	Bygg om befintlig trottoar till gång- och cykelbana.	Säkrare och bekvämare cykling mellan Grevies bostadskvarter och handelsområdet längs Grusåsvägen.	Stor	Hög	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Gr8	Märgelvägen	Lokalstråk i blandtrafik förbi förskola. Stråket ansluter inte till Bjäre banvall.	Tydliggör stråkets funktion och sträckning med skyltning. Stråket bör anslutas till Bjäre banvall och Gr9.	Säkrare cykling till förskolan uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Liten - Mellan	Medel	Enskild
Gr9	Utvecklingsområde Del av Böske 37:1	Infrastruktur för cykel måste anläggas när området byggs ut.	Nya gång- och cykelbanor genom området som ansluter till Gr4, Gr7 och Gr8. Exakt sträckning avgörs vid planläggning av området.	Potential som strukturbildande stråk genom Grevie, tillsammans med Gr4 och Gr7. Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
Gr10	Utvecklingsområde Grevie 43:1 m.fl.	Infrastruktur för cykel måste anläggas när området byggs ut.	Ny gång- och cykelbana genom området. Exakt sträckning avgörs vid planläggning av området.	Skapar förutsättningar för arbetspendling mellan Grevie och verksamheterna i söder. Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal / Enskild
Gr11	Korsningen mellan Vysteborgsvägen och Stålhögavägen (Lv105)	Finns inget säkert sätt att passera över Stålhögavägen för att ta sig till Lindabsområdet, då cykelbanan är på motsatt sida av vägen. Stålhögavägen är hårt trafikerad.	Ny cykelpassage med mittrefug över Stålhögavägen.	Möjliggör för säker cykelpendling till Lindabsområdet.	Mellan	Låg	Statlig
Gr12	Krogstorpsvägen	Ingen anslutning mellan Bjäre banvall och landsvägarna kring Skeadal.	Ny gång- och cykelbana som ansluter Krogstorpsvägens två delar med Bjäre banvall.	Gör Bjäre banvall mer integrerad i cykelnätet, vilket möjliggör för Krogstorp och Skeadal att nås med cykel. Bjäre banvall blir mer attraktiv för rekreationscykling.	Mellan	Låg	Enskild
Gr13	Korsningen mellan Krogstorpsvägen, Skeadalsvägen och Killerödsvägen	Finns inget säkert sätt att passera över Killerödsvägen för att ta sig mellan Bjäre banvall och Skeadal.	Utred om lämpligt med cykelpassage över Killerödsvägen. Ny gång- och cykelbana längs den korta sektionen av Killerödsvägen mellan Skeadalsvägen och Krogstorpsvägen.	Möjliggör för boende i Skeadal att på ett säkert sätt använda Bjäre banvall för cykelpendling. Möjliggör för en direkt cykelförbindelse mellan Grevie kyrkby och Bjäre banvall.	Mellan	Låg	Statlig
Gr14	Grevie byaväg	Gång- och cykelvägen saknar belysning.	Anlägg belysning längs gång- och cykelbanan.	Tryggare cykelmiljö under sena kvällar och nätter, på vintern och vid dålig sikt.	Mellan	Låg	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Gr15	Grimmes väg och Marknadsvägen	Lokalstråk och skolväg i blandtrafik, 40 km/h. ÅDT = 900 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs befintlig väg.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer. Möjliggör för elever att cykla till förskolan och skolan i Greve på ett säkert sätt.	Stor	Hög	Statlig
Gr16	Korsningen mellan Tingsvägen, Kyrkbyvägen och Greve byaväg (Lv105)	Cykelpassage saknas för att korsa väg 105 och ta sig mellan Greve kyrkbys östra respektive västra del. Greve byaväg är hårt trafikerad.	Ny cykelpassage med mittrefug över Greve byaväg.	Motverkar Greve byavägs barriäreffekt och knyter samman ortens östra och västra halva. Ökad trafiksäkerhet för lokal gång- och cykeltrafik.	Mellan	Medel	Statlig
A9	Skrocka-högsvägen (Lv105) mellan Greve och Västra Karup	Huvudstråk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 3 000 fordon. Sträckan var utpekad i den tidigare regionala cykelvägsplanen. Genomförd ÅVS bedömer ny gång- och cykelbana längs vägen som lämplig lösning.	Åtgärdande av sträckan i enlighet med utförd ÅVS. Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. Stor potential för arbetspendling mellan Greve och Västra Karup, kort avstånd (3 km). Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig

Hemmeslöv

Nuläge

Hemmeslövs cykelnät präglas av ett relativt utbyggt nätverk i de östra delarna som ansluter till Båstads station och Entré Båstad, vilka är de två viktigaste målpunkterna i området. Närmare kusten utgörs cykelnätet främst av blandtrafikgator, med ett nätverk av mindre stigar som knyter samman bostadsområdena. Få av dessa stigar håller god standard för cykling, men antas vara tillräckliga med hänsyn till avsaknaden av målpunkter i dessa delar av Hemmeslöv.



Standarder för cykelförbindelser

- **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- - - **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- - - **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

- - - **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- - - **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Hemmeslövs cykelnät har en viktig roll. Båstads station och Entré Båstad utgör viktiga noder av betydelse för hela kommunen, och därför möts flera huvudstråk vid dessa platser. Två huvudstråk föreslås fortsätta norrut mot Skummeslövsstrand för att koppla ihop den sammanhängande bebyggelsen längs Laholmsbukten. Från Båstads station fortsätter ett huvudstråk österut mot Östra Karup och Hasslöv. Stråket går via Eskilstorp där det också viker av mot Entré Båstad. Hemmeslövs mindre gator och stigar utgör lämpliga lokalstråk som matar in i de större stråken, och därmed tillgängliggör resten av Båstad för boende i Hemmeslöv. Nya lokalstråk behövs genom de stora arealer som markerats ut som utvecklingsområden i översiktsplanen.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

Lokalnät

Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken

Rekreationsnät

Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats
- Tågstation

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Behoven i Hemmeslöv utgörs till stor del av luckor i det befintliga cykelnätet. Lokalnätet behöver stärkas genom att uppgraderade stigar och sänkta hastigheter. Cyklisters framkomlighet behöver prioriteras vid korsningar, särskilt längs de större vägarna och vid Båstads station. Som externt handelsområde är det av stor vikt att Entré Båstad är tillgängligt för cyklister för att minimera handelns bilberoende.

Nya cykelvägar behövs genom de stora utvecklingsområdena längs Inre Kustvägen. En förutsättning för att kunna skapa goda cykelvanor bland framtida boende är att komplett cykelinfrastruktur finns på plats tidigt i uppbyggnaden av utvecklingsområdena.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- - - Förbindelse saknas, sträckning ej fastställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
He1	Rivieravägen	Lokalstråk i blandtrafik, 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Boende i Riviera kan ansluta till huvudstråket på Hallandsvägen på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande. Säkrare cykelväg till stranden i Riviera.	Liten	Låg	Statlig
He2	Korsningen mellan Hallandsvägen (Lv115) och Rivieraavägen	Otydligt ifall cyklister eller bilar måste lämna företräde för varandra.	Placera väjningslinjen där cykelbanan korsar Rivieraavägen.	Tydligare trafiksituation vid korsningen gör korsningen säkrare för både cyklister och fordon. Smidigare att cykla längs Hallandsvägen, vilket höjer hela stråkets attraktivitet mellan Båstads centrum och tågstationen.	Liten	Låg	Statlig
He3	Korsningen mellan Hallandsvägen (Lv115) och Mäshultsvägen	Det går inte att korsa Hallandsvägen på ett säkert sätt för att nå verksamheterna på vägens södra sida.	Ny cykelpassage över Hallandsvägen. Ny gång- och cykelväg som leder cykeltrafik vid sidan om korsningen.	Gör det säkrare och smidigare att cykla till verksamheterna vid Entré Båstad, vilket gör cyklande mer attraktivt i Båstad.	Mellan	Medel	Statlig
He4	Stig genom Riviera	Lokalstråk längs stig med låg standard för cyklande.	Uppgradera stigen till cykelbana av hög standard.	Skapar tillsammans med He5 ett genare cykelstråk från Riviera till Entré Båstad vilket uppmuntrar till fler inköpsärenden på cykel.	Mellan	Låg	Kommunal
He5	Mellan Ekorrvägen och Kustvägen	Stigen genom Riviera ansluter inte till cykelbanan längs Kustvägen, vilket skapar långa omvägar för cyklister som ska i sydlig eller östlig riktning.	Ny gång- och cykelbana.	Skapar tillsammans med He4 ett genare cykelstråk från Riviera till Entré Båstad vilket uppmuntrar till fler inköpsärenden på cykel.	Mellan	Hög	Kommunal / Enskild
He6	Kustvägen, bro över Stensån.	Körbanan har avsmalnats för att ge plats åt gång- och cykelbana på bron. Gång- och cykelvägen på bron är smalare och har ett par snäva svängar för att komma ut på bron.	Gällande detaljplan möjliggör för separat bro för gång- och cykeltrafik över Stensån.	Högre framkomlighet för cyklister, i synnerhet för större cykeltyper, mellan Båstad och Hemmeslöv uppmuntrar till mer cyklande.	Stor	Låg	Enskild
He7	Korsningarna mellan Hallandsvägen (Lv115) och Kustvägen respektive Stenhusvägen	Det går inte att från cykelvägen korsa Hallandsvägen på ett enkelt sätt för att nå Entré Båstad och Bjäre banvall.	Detaljplanen för del av Hemmeslöv 5:9 (f.d. 6:2) m.fl. möjliggör för cirkulationsplats vid korsningarna. Cirkulationsplatsen bör inkludera cykelpassager.	Möjliggör tillsammans med He8 för säkrare och smidigare tillgång till Entré Båstad vilket uppmuntrar till fler inköpsärenden på cykel.	Mellan	Medel	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
He8	Stenhusvägen	Huvudstråk och lokalstråk i blandtrafik, 50 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Möjliggör tillsammans med He7 för säkrare och smidigare tillgång till Entré Båstad vilket uppmuntrar till fler inköpsärenden på cykel. Vid utbyggnad av Entré Båstad är det av stor vikt att cykelinfrastruktur är på plats vid färdigställande för att uppmuntra till mer cyklande.	Stor	Medel	Kommunal
He9	Bjäre banvalls östra ände	Den gamla banvallen utgör lämplig sträckning för huvudstråket längs Bjäre banvall.	Ny gång- och cykelväg på banvallen fram till Stenhusvägen.	Gör att Bjäre banvall kan nås från östra Båstad på ett säkert och smidigt sätt, vilket är en förutsättning för Bjäre banvalls funktion som huvudstråk.	Stor	Medel	Kommunal
He10	Cirkulationsplats mellan Hallandsvägen (Lv 115), Stenhusvägen och Inre Kustvägen	Det går inte att, från cykelbanorna längs Hallandsvägen och Inre Kustvägen, nå Stenhusvägen.	Ny cykelpassage över Hallandsvägen.	Möjliggör för säkrare och smidigare tillgång till Entré Båstad vilket uppmuntrar till fler inköpsärenden på cykel.	Mellan	Medel	Statlig
He11	Utvecklingsområde del av Hemmeslöv 5:9 (f.d. 6:2) m.fl.	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelbana mellan Petersberg och Hallandsvägen. Exakt sträckning avgörs vid projektering av området.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet kring Stensån har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer. Detta är av särskild vikt då Entré Båstad kommer att utgöra ett lokalt centrum för omgivningen.	Stor	Medel	Kommunal
He12	Stig mellan Kustvägen och Inre Kustvägen	Lokalstråk längs stig med låg standard för cyklande.	Uppgradera stigen till cykelbana av hög standard.	Skapar ytterligare cykelstråk mellan Riviera och Båstads station, vilket uppmuntrar till fler kombinationsresor med cykel och tåg. Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet kring Stensån har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
He13	Kattegattleden mellan Strandgatan och Fasanvägen	Huvudlänk genom naturmark utan belysning. Kan upplevas enslig då det inte finns någon bebyggelse omkring cykelvägen.	Utred om lämpligt med belysning längs cykelvägen.	Ökad trygghetskänsla längs cykelleden uppmuntrar till mer cyklande vid mörker och dåligt väder.	Mellan	Medel	Enskild
He14	Måsvägen	Kattegattleden och huvudlänk i blandtrafik, 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Säkrare för cyklister längs Kattegattleden, vilket gör rekreationscykling mer attraktivt.	Liten	Låg	Enskild

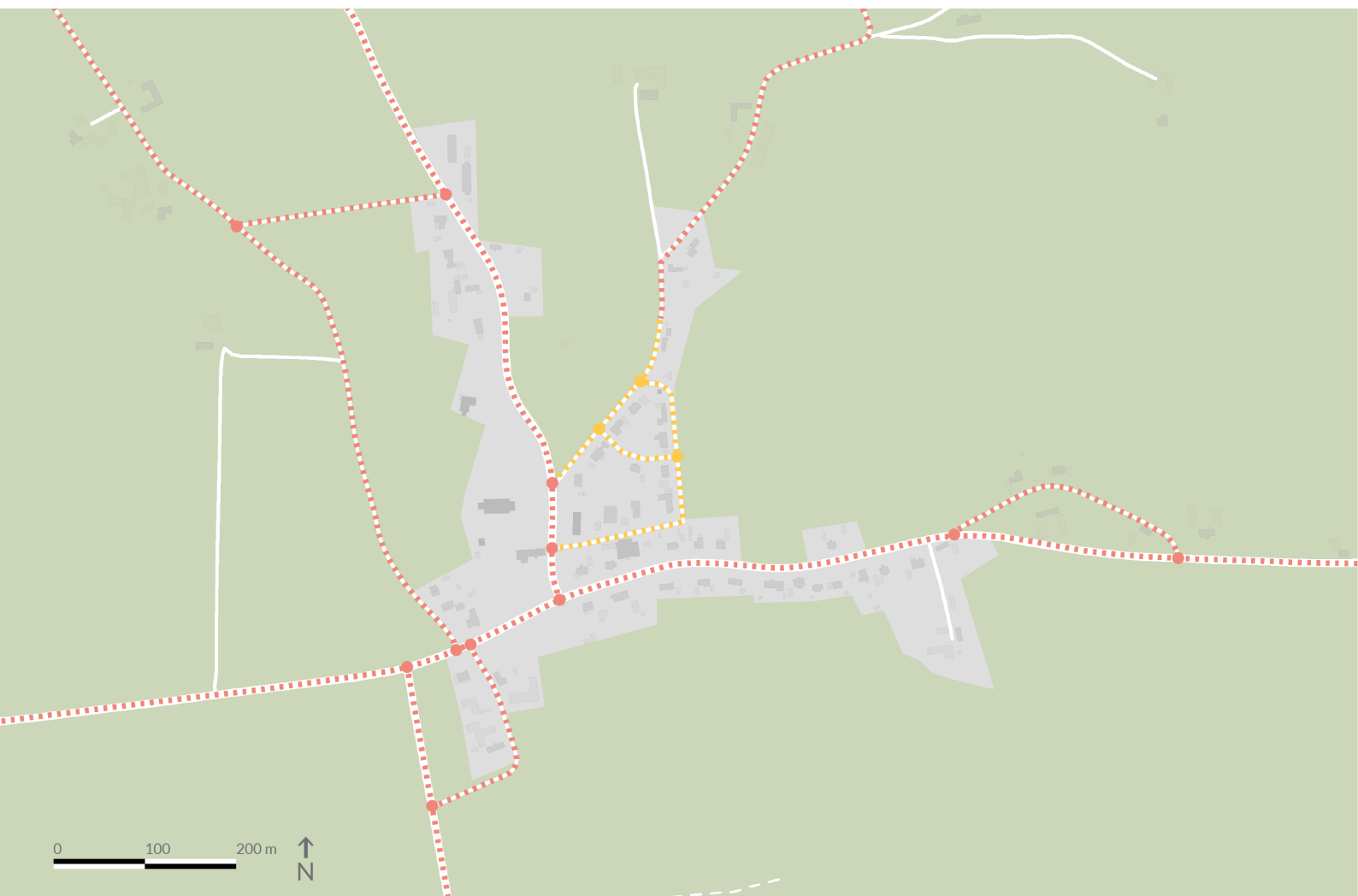
Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
He15	Korsningen mellan Måsvägen, Karupsvägen och Kustvägen	Huvudstråket byter sida av vägen. Cyklister på båda huvudstråken måste väja för fordonstrafik.	Anordna cykelöverfarter över Kustvägen respektive Karupsvägen.	Säkrare och smidigare cykling för cyklister mellan Hemmeslöv och Båstad, samt mellan Riviera och Båstads station.	Mellan	Medel	Enskild
He16	Petersberg	Ett lokalstråk genom Petersberg kan vara möjligt via stigarna i området. Cykling är dock förbjudet på många av stigarna.	Utred möjligheten till att använda stigar som cykelstråk i nord-sydlig riktning.	Skapar tillsammans med He11 ett gent stråk som knyter samman Petersberg och Entré Båstad. Idag finns ingen nord-sydlig koppling genom Petersberg för cyklister. Genomförandet av åtgärden uppmuntrar till cyklande mellan Petersberg och Entré Båstad. Möjliggör för gen cykling från Hemmeslöv till en eventuell skola inom utvecklingsområdet del av Hemmeslöv 5:9 (f.d. 6:2) m.fl.	Mellan	Låg	Enskild
He17	Korsningen mellan Kustvägen och Mellanvägen	Kattegattleden och huvudstråk måste väja för fordonstrafik.	Anordna cykelöverfarter över Kustvägen respektive Mellanvägen.	Säkrare och smidigare cykling för cyklister mellan Hemmeslöv och Båstad, samt mellan Eskilstorpsstrand och Båstads station.	Mellan	Låg	Enskild
He18	Korsningen mellan Inre Kustvägen, He12 och He19.	Det går inte att korsa Inre Kustvägen för att nå He19 och Båstads stations södra del.	Anordna cykelöverfart över Inre Kustvägen.	Tillgängliggör Båstads stations södra del för cyklister. Båstads station är en viktig målpunkt, och högre tillgänglighet till stationen gör cyklande mer attraktivt i hela kommunen.	Mellan	Hög	Statlig
He19	Namnlös väg mellan Inre Kustvägen och Båstads stations södra del.	Stråk i blandtrafik för att nå cykelparkeringen vid Båstads stations södra del. Det framgår inte på plats att vägen kan användas för att angöra till Båstads station.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Tydligare skyltning för cyklister till Båstads station och cykelparkeringen.	Tillgängliggör Båstads stations södra del för cyklister. Båstads station är en viktig målpunkt, och högre tillgänglighet till stationen gör cyklande mer attraktivt i hela kommunen. Enklare angöring till Båstads station gör resekedjor med cykel och tåg mer attraktiva.	Mellan	Hög	Enskild
He20	Korsningen mellan Mellanvägen (västgående) och Inre Kustvägen	Otrygg korsning över Mellanvägen där cyklister måste väja för fordon.	Anordna cykelöverfart över Mellanvägen.	Högre trafiksäkerhet och smidighet längs huvudstråket mellan Båstad och Skummeslövsstrand uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna.	Mellan	Medel	Statlig
He21	Korsningen mellan Mellanvägen (östgående) och Inre Kustvägen	Huvudstråket mellan Båstad och Östra Karup måste väja för den trafikerade Inre Kustvägen.	Ersätt befintlig cykelpassage med cykelöverfart.	Högre trafiksäkerhet och smidighet längs huvudstråket mellan Båstad, Båstads station och Östra Karup uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna. Enklare angöring till Båstads station gör resekedjor med cykel och tåg mer attraktiva.	Mellan	Hög	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
He22	Utvecklingsområde Tuvelyckan	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Nya gång- och cykelbanor mellan Mellanvägen, Norra vägen, PM Nilssons väg och Inre Kustvägen. Exakt sträckning avgörs vid planläggning av området.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Enskild
He23	Inre Kustvägen mellan Båstads station och kommungränsen	Gång- och cykelbana finns idag på vägens västra sida. Cykelförbindelser till utvecklingsområdet på östra sidan av Inre Kustvägen behövs.	Ny gång- och cykelbana längs vägens östra sida.	Säkerställer att nya verksamheter inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar till att cykla till verksamheterna.	Stor	Mellan	Kommunal
He24	Korsningen mellan Kustvägen, Norra vägen och Ingas väg	Fordon på Ingas väg måste väja för Kattegattleden, men korsningen framgår inte för cyklister. Korsningen är stor i relation till trafikmängder.	Markera ut cykelöverfarten över Ingas väg med vägmarkeringar.	Tydligare trafiksituation gör korsningen säkrare för cyklister och fordon, vilket ökar cykelns attraktivitet för boende i Hemmeslöv.	Liten	Låg	Enskild
He25	Norra vägen mellan Korpvägen och Inre Kustvägen	Lokalstråk i blandtrafik, 70 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Möjliggör för säkrare cykling mellan ridklubben, campingplatsen och stranden. Integrerar dessa målpunkter med Inre Kustvägen och Kattegattleden, vilket ökar hela cykelnätets attraktivitet för rekreationscykling.	Stor	Hög	Enskild
He26	Korsningen mellan Norra vägen och Inre Kustvägen	Huvudstråket mellan Båstad och Skummeslövsstrand måste väja för fordon på Norra vägen. Det finns inget säkert sätt att korsa Inre Kustvägen. Infartshinder hindrar cykeltrafiken.	Placera väjningslinjen där cykelbanan korsar Norra vägen. Anordna cykelpassage över Inre Kustvägen. Utred möjligheten till andra typer av infartshinder.	Integrerar ridklubben med Inre Kustvägen och Kattegattleden, vilket ökar cykelnätets attraktivitet för rekreationscykling. Högre trafiksäkerhet och smidighet längs huvudstråket mellan Båstad och Skummeslövsstrand uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna. Möjliggör för större cyklar att passera.	Mellan	Medel	Statlig
He27	Norra vägen mellan Inre Kustvägen och ridklubben	Angöring till ridklubben i blandtrafik, 70 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Möjliggör för säkrare cykling mellan ridklubben, campingplatsen och stranden.	Liten	Låg	Enskild
He28	Mellan Vildapelvägen och kommungränsen	Lokal förbindelse saknas mellan Hemmeslöv och Allarp.	Ny gång- och cykelbana. Samarbete med Laholms kommun krävs för genomförande.	Skapar en genare cykelväg mellan norra Hemmeslöv och Allarp, vilket tillgängliggör verksamheterna och servicen i Allarp för boende i Hemmeslöv.	Stor	Medel	Kommunal / Enskild

Hov

Nuläge

Hov är helt isolerat från resten av kommunens cykelnät då det varken finns cykelvägar eller lämpliga blandtrafikgator mellan Hov och dess omgivning. Flera större landsvägar korsar varandra i orten, vilket skapar otrygga miljöer för cyklister.



Standarder för cykelförbindelser

- **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

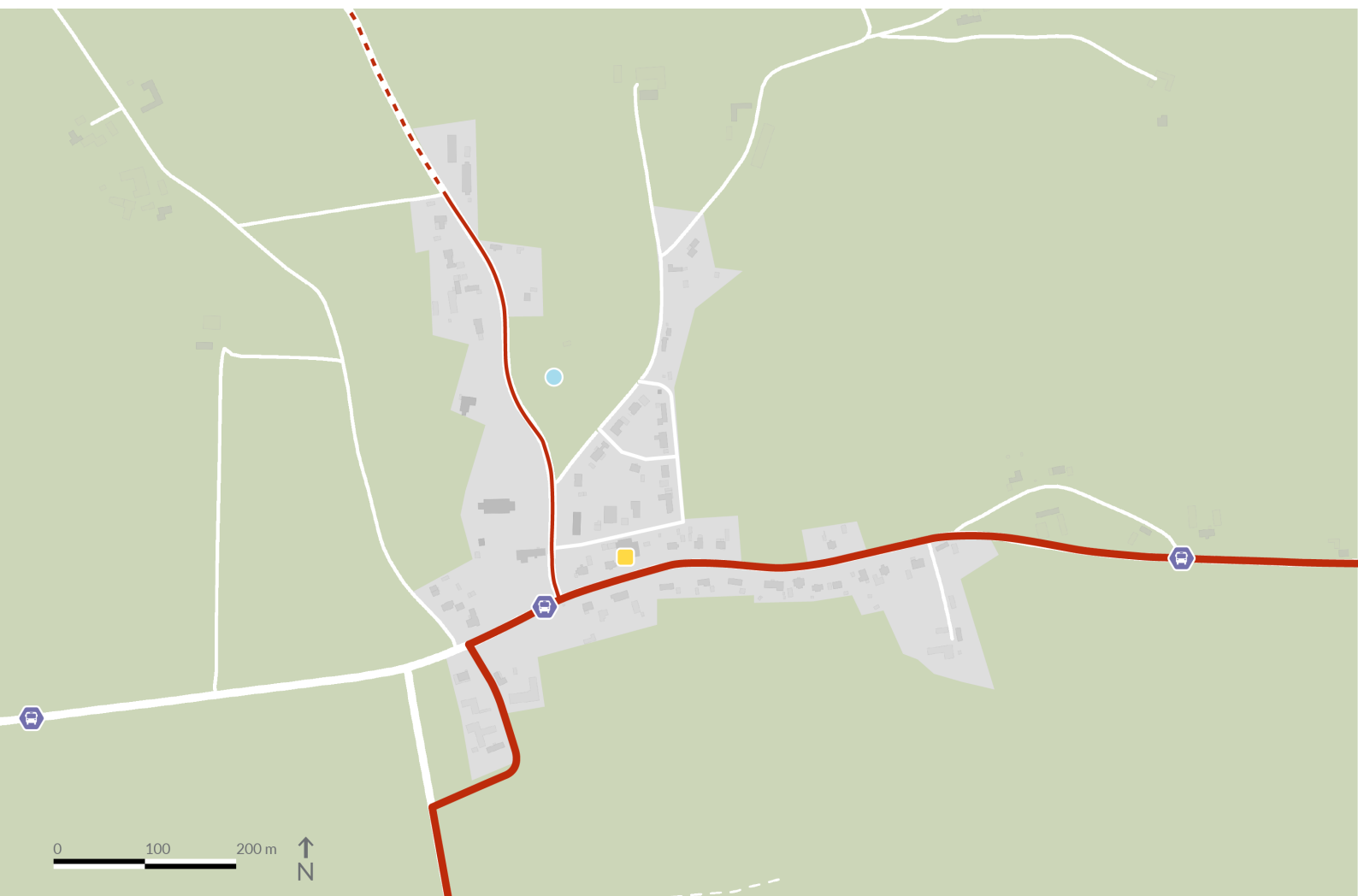
- **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Genom Hov föreslås en huvudlänk mellan Västra Karup och Båstad, som också ansluter till Kattegattleden. Detta stråk knyter samman Hov med omgivande orter och gör också orten lämplig som knutpunkt för rekreationscykling på Bjärehalvöns norra delar. Hallavaravägen pekas ut som lokalstråk för att samla upp och leda cykeltrafik in och ut ur orten.



Kategori

-  **Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
-  **Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

-  **Lokalstråk**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
-  **Rekreativnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

-  Grundskola
-  Förskola
-  Handel och service
-  Verksamheter
-  Sport och idrott
-  Rekreation

Bytespunkter

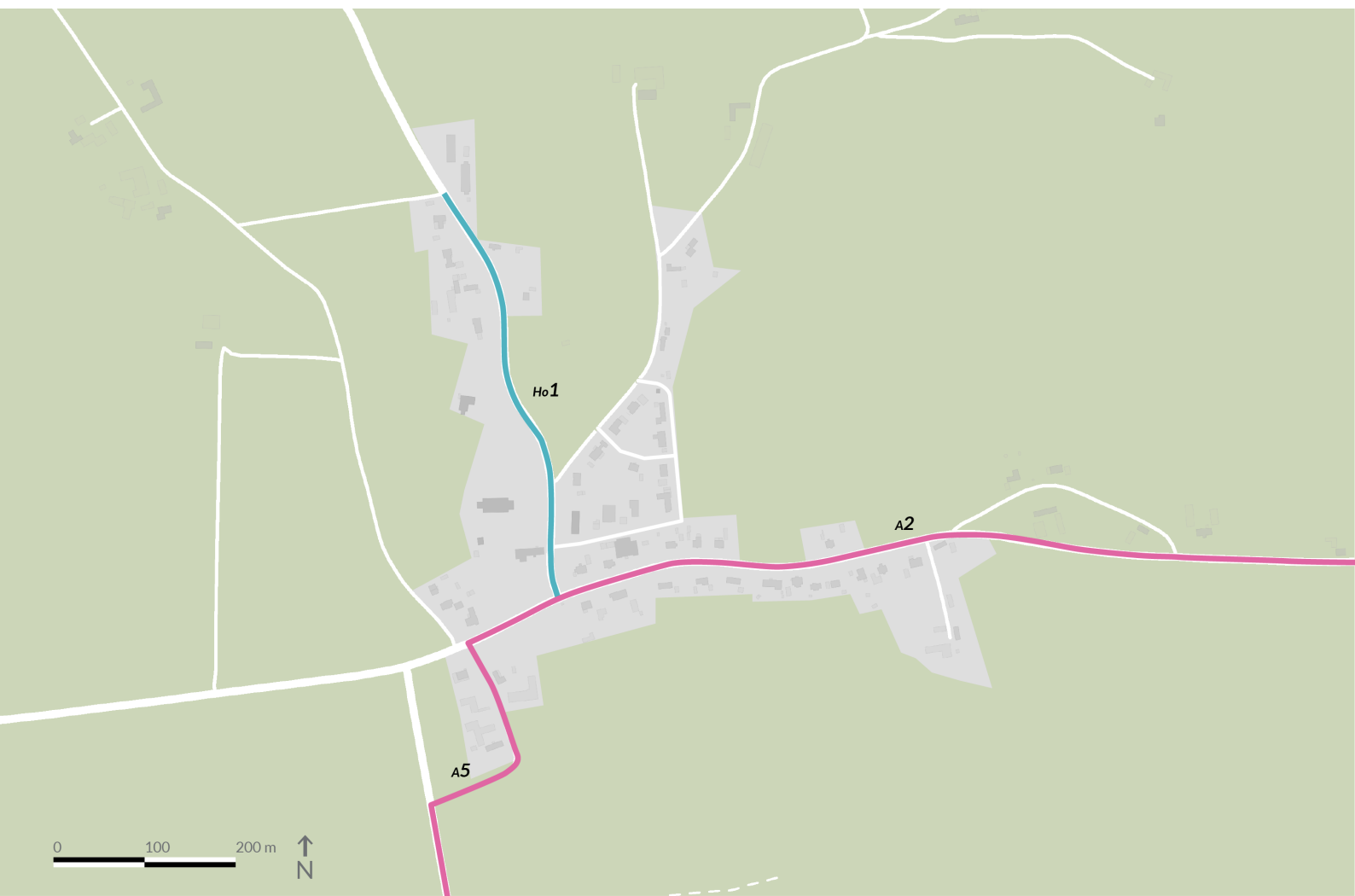
-  Busshållplats

Utvecklingsområden

-  Ny stadsbygd
-  Nya verksamheter

Behov

Hov har främst behov av cykelförbindelser mellan Hov och Västra Karup / Båstad, vilka är kommunövergripande behov. Lokalt föreslås Hallavaravägen anpassas för cykeltrafik för att möjliggöra för boende i orten att angöra till det planerade cykelnätet.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

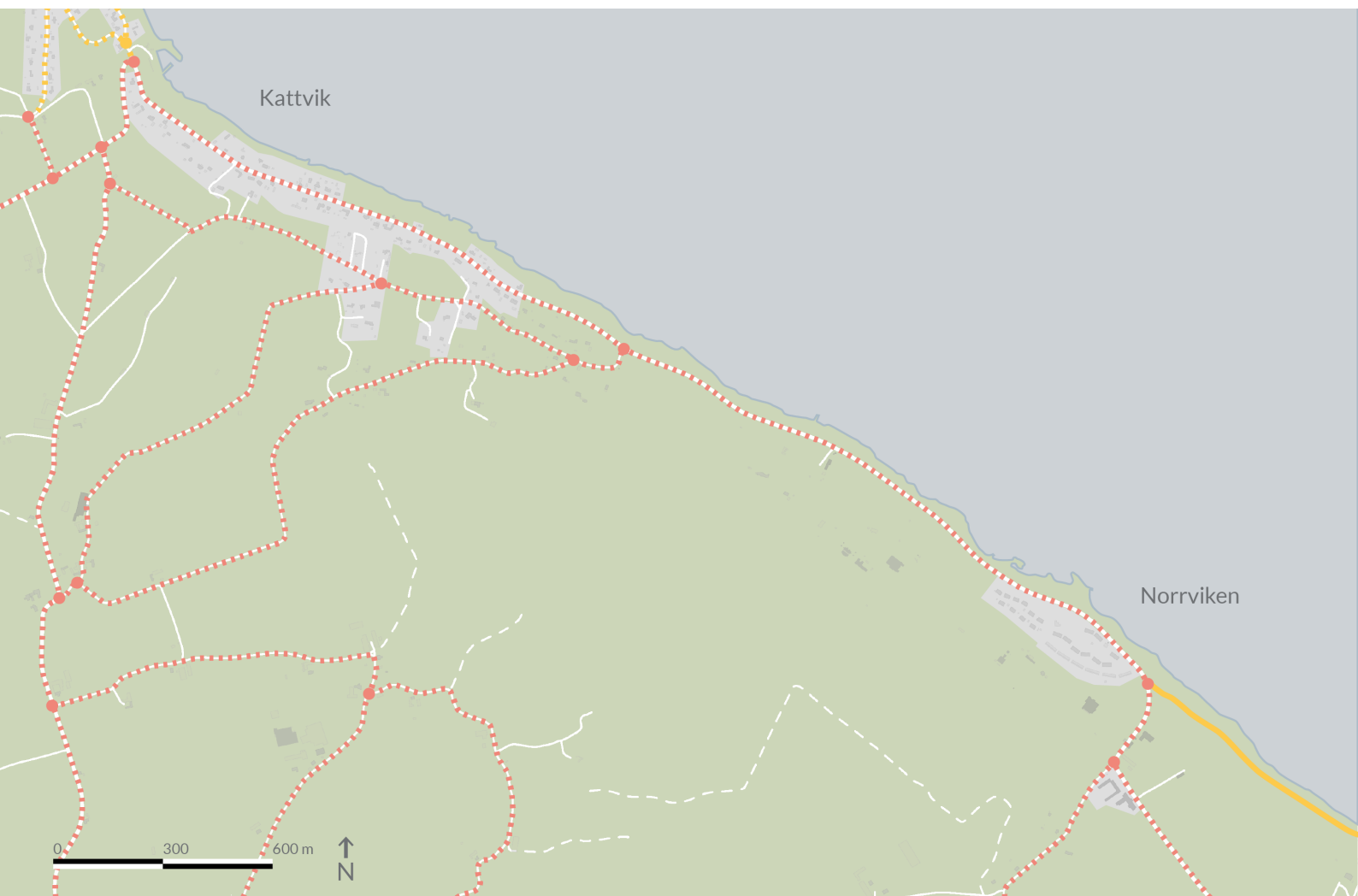
Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Ho1	Hallavara- vägen	Lokalstråk i blandtrafik, 40 km/h. Vägens dimensio- nering uppmuntrar till högre hastighet. ÅDT > 500 fordon.	Sänkt hastighet till 30 km/h. Anordna farthinder längs vägen.	Möjliggör för säkrare cykling mellan bebyggelsen i Hov och huvudlänken längs Svenstadsvägen. Uppmun- trar tillsammans med A4 och A6 till mer cykelpendling och rekreationscykling mellan Hov och Västra Karup / Båstad. Säkrare cykelväg till busshållplatsen i Hov, vilket uppmuntrar till fler kedjeresor med cykel och buss.	Mellan	Medel	Statlig
A2	Svenstads- vägen (Lv115) mellan Bjäragårds- vägen och Sönner- torpsvägen (Lv105)	Huvudlänk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 2 000 fordon.	Ny gång- och cykelba- na längs vägen.	Skapar tillsammans med Kattegattleden via A3 och A4 ett säkrare cykelstråk mellan Hov, Boarp och Båstad, vilket uppmuntrar till mer cyklande mellan orterna. Med A5 skapas i förläng- ningen ett säkert cykelstråk även till Västra Karup och Västra Bjäre skola.	Stor	Låg	Statlig
A5	Sönner- torpsvägen (Lv105) mellan Västra Karup och Hov	Huvudlänk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 1 500 fordon.	Ny gång- och cykelba- na längs vägen.	Möjliggör för säker cykling mellan Västra Karup och Hov, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland boende och arbetande i orterna. Skapar en koppling mellan Kattegattleden och Västra Karup vilket främjar rekreationscykling. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Statlig

Norrviken och Kattvik

Nuläge

Kuststräckan mellan Båstad och Kattvik är sevärd och har flera välbesökta målpunkter. Samtidigt finns det ingen cykelinfrastruktur, bara blandtrafikvägar. Strandpromenaden bildar en möjlig cykelförbindelse mellan Norrviken och Båstads hamn, men förbindelsen når i nuläget inte fram till någon målpunkt. Kattegattleden nyttjar rutten ovan och fortsätter mot Boarp via blandtrafikvägar.



Standarder för cykelförbindelser

-  **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
-  **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
-  **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

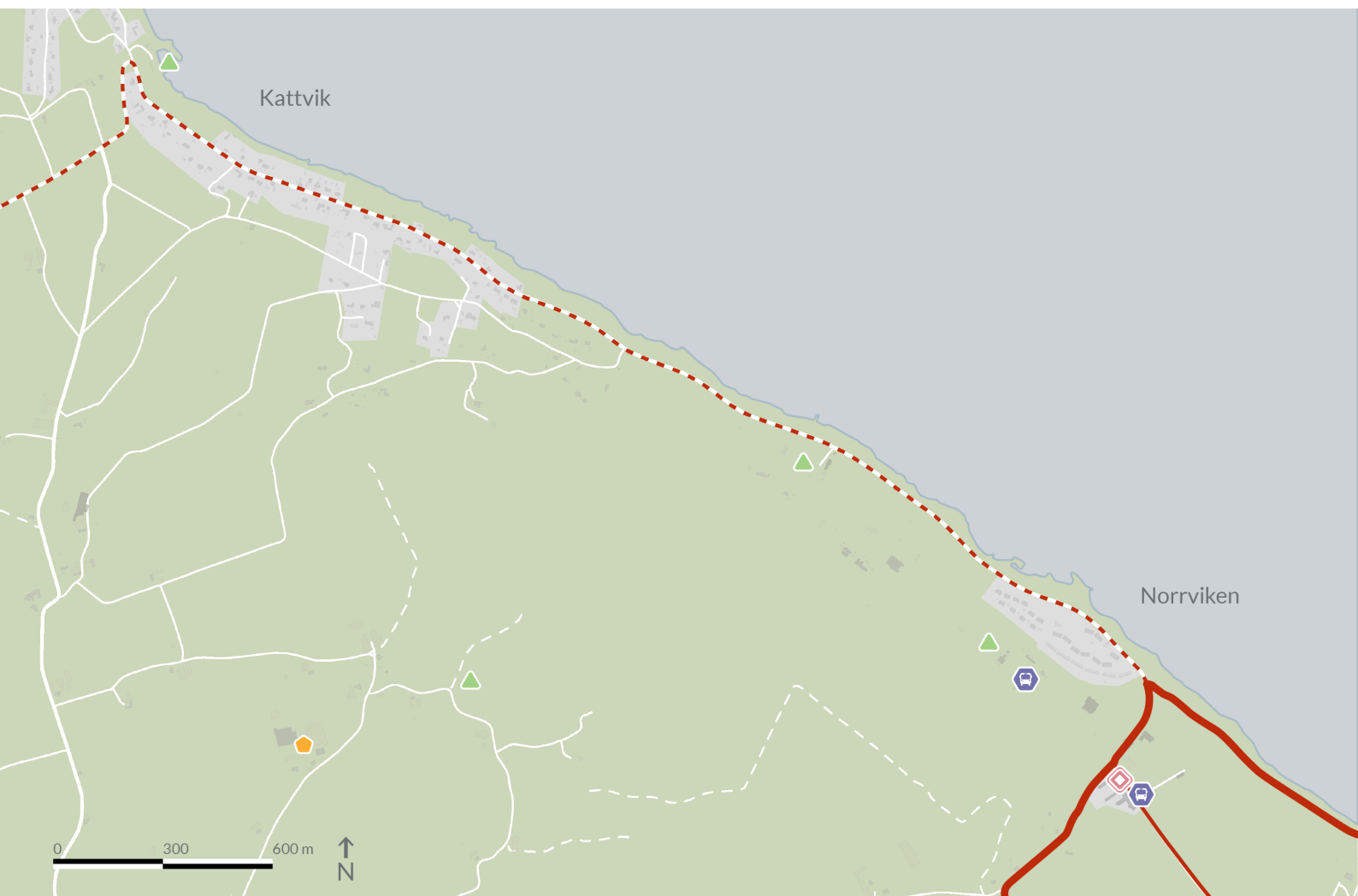
-  **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

-  **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
-  **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Kattegattleden genom Norrviken föreslås utgöra huvudlänk som binder samman Båstad med Norrviken och Boarp. Ett lokalstråk längs Kattviksvägen mellan Båstad och Norrviken behövs för att möjliggöra för cykling till målpunkterna på platsen. Resten av Kattviksvägen pekas ut som rekreationsstråk på grund av sin sevärda sträckning.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreativnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Gymnasium
- Grundskola
- Förskola
- Handel och service

Bytespunkter

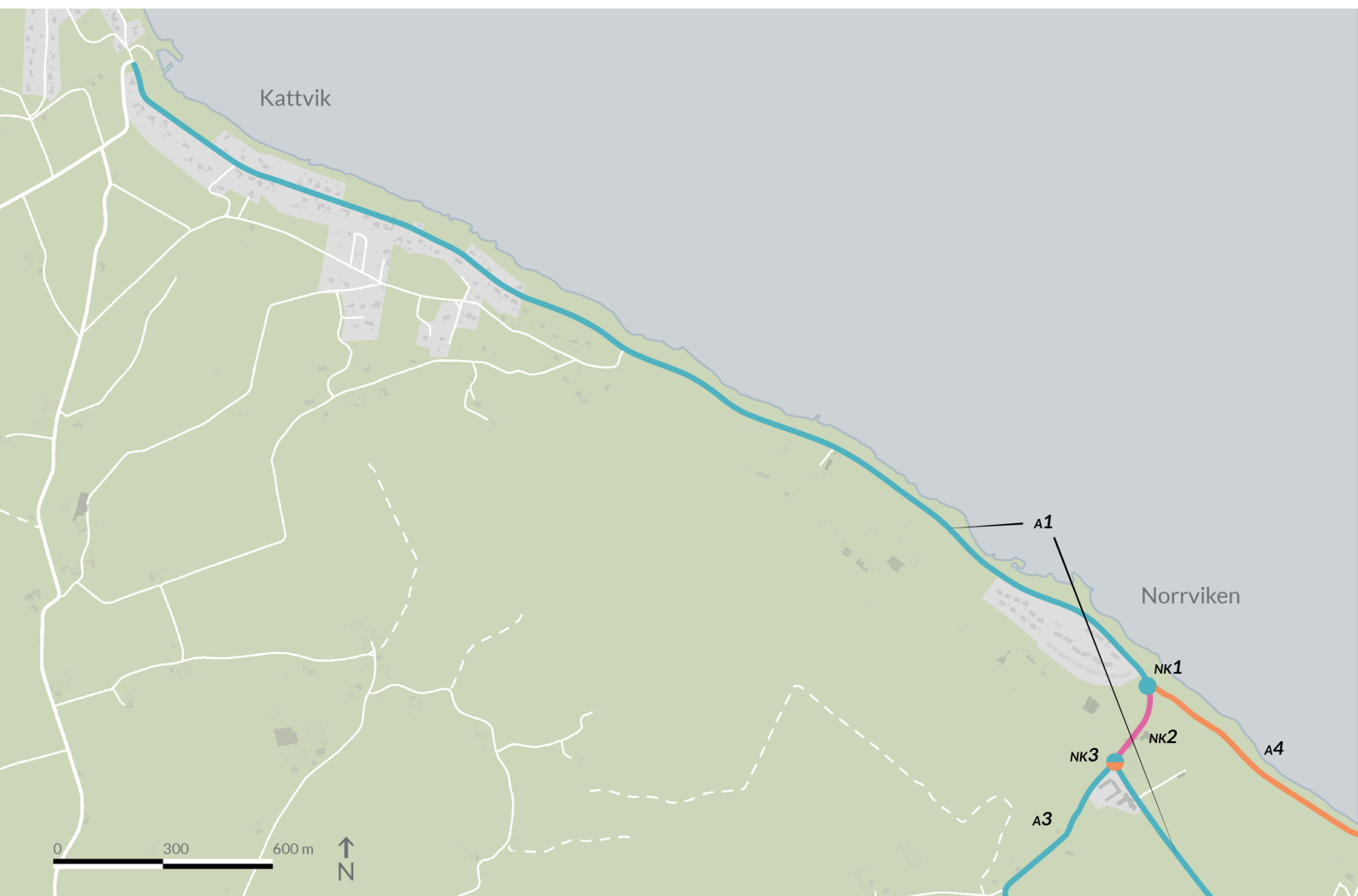
- Busshållplats

Utvecklingsområden

- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation
- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Utöver de kommunövergripande behov som identifierats behövs bättre förutsättningar för cykling omkring Norrviken. Blandtrafikvägarna här är branta och har periodvis hög trafik. Korsningarna där Kattegattleden möter Kattviksvägen behöver trafiksäkerhetshöjande åtgärder.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

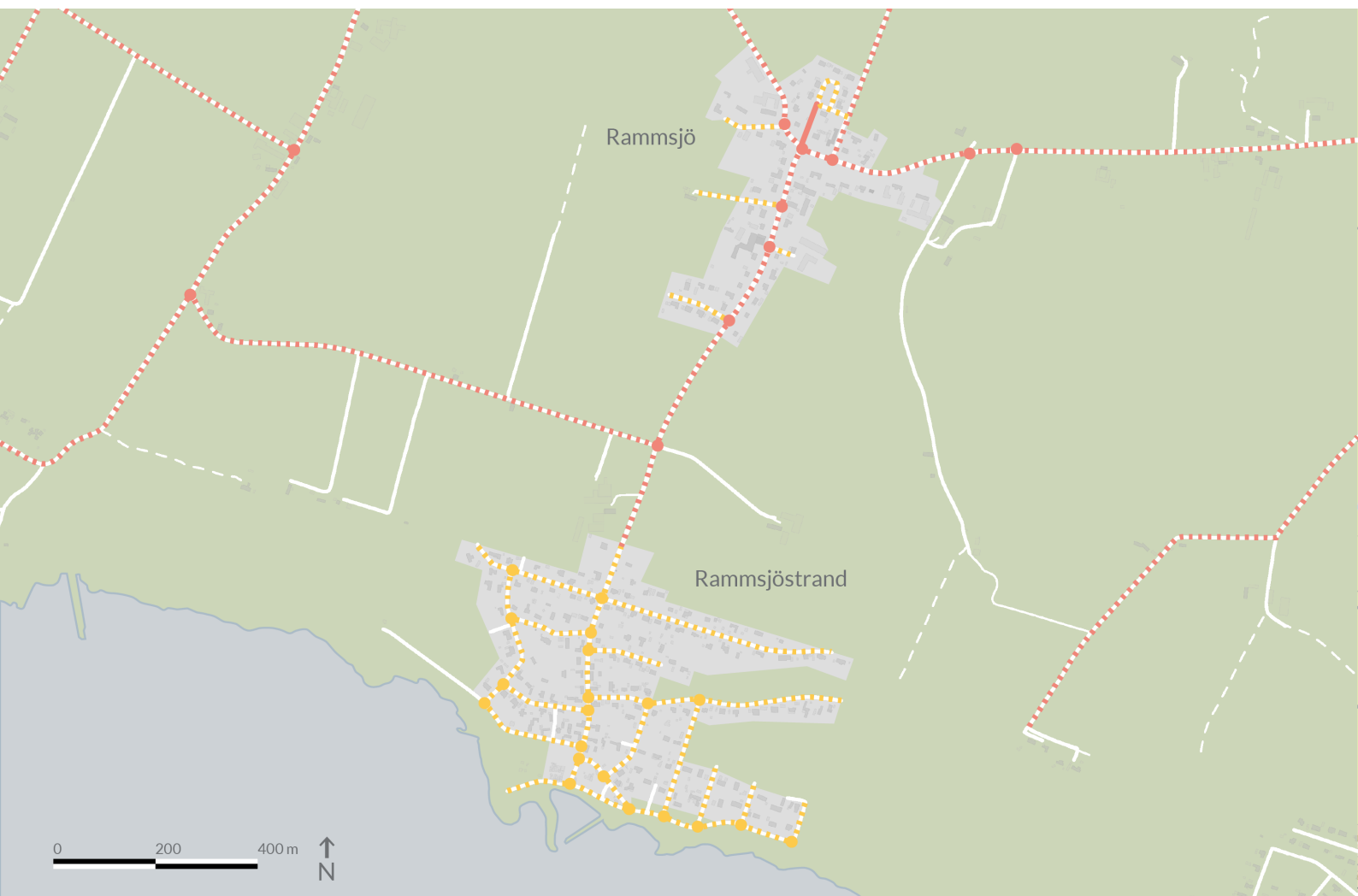
Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
NK1	Korsningen mellan Strandpromenaden och Kattviksvägen	Brant korsning med skymd sikt, 50 km/h. Cykelstråken som ansluter till korsningen är branta.	En cykelpassage kan behövas beroende på hur NK2 åtgärdas. Tydligare markering av korsningspunkten mellan Strandpromenaden och Kattviksvägen. Utred om möjligt att minska Strandpromenadens lutning.	Åtgärden är tillsammans med NK1, NK3 och A3 en förutsättning för säker cykling längs Kattegattleden och mellan Båstad, Boarp och Hov.	Mellan - Stor	Hög	Statlig / Kommunal
NK2	Kattviksvägen förbi Norrviken	Kattegattleden och huvudlänk i blandtrafik, 50 km/h. Vägen är brant vilket ökar fartskillnaden mellan bilar och cyklister.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Vilken sida av vägen som banan placeras på påverkar hur NK1 och NK3 kan åtgärdas.	Åtgärden är tillsammans med NK1, NK3 och A3 en förutsättning för säker cykling längs Kattegattleden och mellan Båstad, Boarp och Hov.	Stor	Hög	Statlig
NK3	Korsningen mellan Kattviksvägen och Boarpsvägen	Komplex korsning. Det är inte tydligt hur cyklister bör färdas genom korsningen på ett säkert sätt. Kattegattleden i norrgående riktning måste korsa Kattviksvägen.	En cykelpassage kan behövas beroende på hur NK2 åtgärdas. Tydliggör cykelstråkens dragning genom korsningen med skyltning och vägmarkeringar.	Skapar tillsammans med A4, NK1, NK2 och A3 ett säkrare cykelstråk mellan Norrviken och Båstad, vilket uppmuntrar till cykling mellan Båstad, Apelrydsskolan och trädgården.	Mellan	Medel	Statlig
A1	Kattviksvägen mellan Kattvik och Lindallén	Rekreationsstråk och lokalstråk i blandtrafik, upp till 70 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen, och/eller sänkta hastigheter under högsäsong.	Tillgängliggör flera sevärda målpunkter längs kusten (såsom Norrviken och Kattvik) med Båstad tätort, vilket uppmuntrar till mer rekreationscykling. Säkrare cykling till Apelrydsskolan uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Statlig
A3	Boarpsvägen och Mantalsbacken	Kattegattleden och huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. Farthinder för 30 km/h finns på en del av sträckan idag. Mycket brant väg.	Sänkt hastighet längs hela vägen.	Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekreationscykling genom kommunen mer attraktivt. Ökad tillgänglighet med cykel till/mellan målpunkter och besöksmål längs norra kusten. Möjliggör för säkrare cykling mellan Båstad och Boarp, vilket uppmuntrar till inköpsresor med cykel.	Liten	Medel	Enskild
A4	Strandpromenaden mellan Båstads hamn och Norrviken	Inkonsekvent standard längs stråket, särskilt väster om Forsbergs väg. Markbeläggningen blir lerig vid regn. Belysning saknas väster om Paulins väg.	Bredda smala sektioner. Åtgärda sektioner som blir leriga vid regn. Utred möjligheten till anpassad belysning längs hela stråket.	Höjer bekvämligheten och tryggheten för cyklister mellan Båstad, Norrviken och Apelrydsskolan. Uppmuntrar till mer cykelpendling inom Båstad, och rekreationspendling längs Kattegattleden mot Norrviken och Kattvik. Färre konflikter mellan gående och cyklister.	Mellan	Medel	Kommunal

Rammsjö

Nuläge

Rammsjö och Rammsjöstrand har varken något lokalt cykelnät eller några säkra förbindelser till angränsande orter. Då Rammsjös gatunät består till stor del av genomfartsgator är alla möjliga cykelrutter olämpliga för cyklande. Gatorna i Rammsjöstrand är dock lämpliga för cykling i blandtrafik.



Standarder för cykelförbindelser

- Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

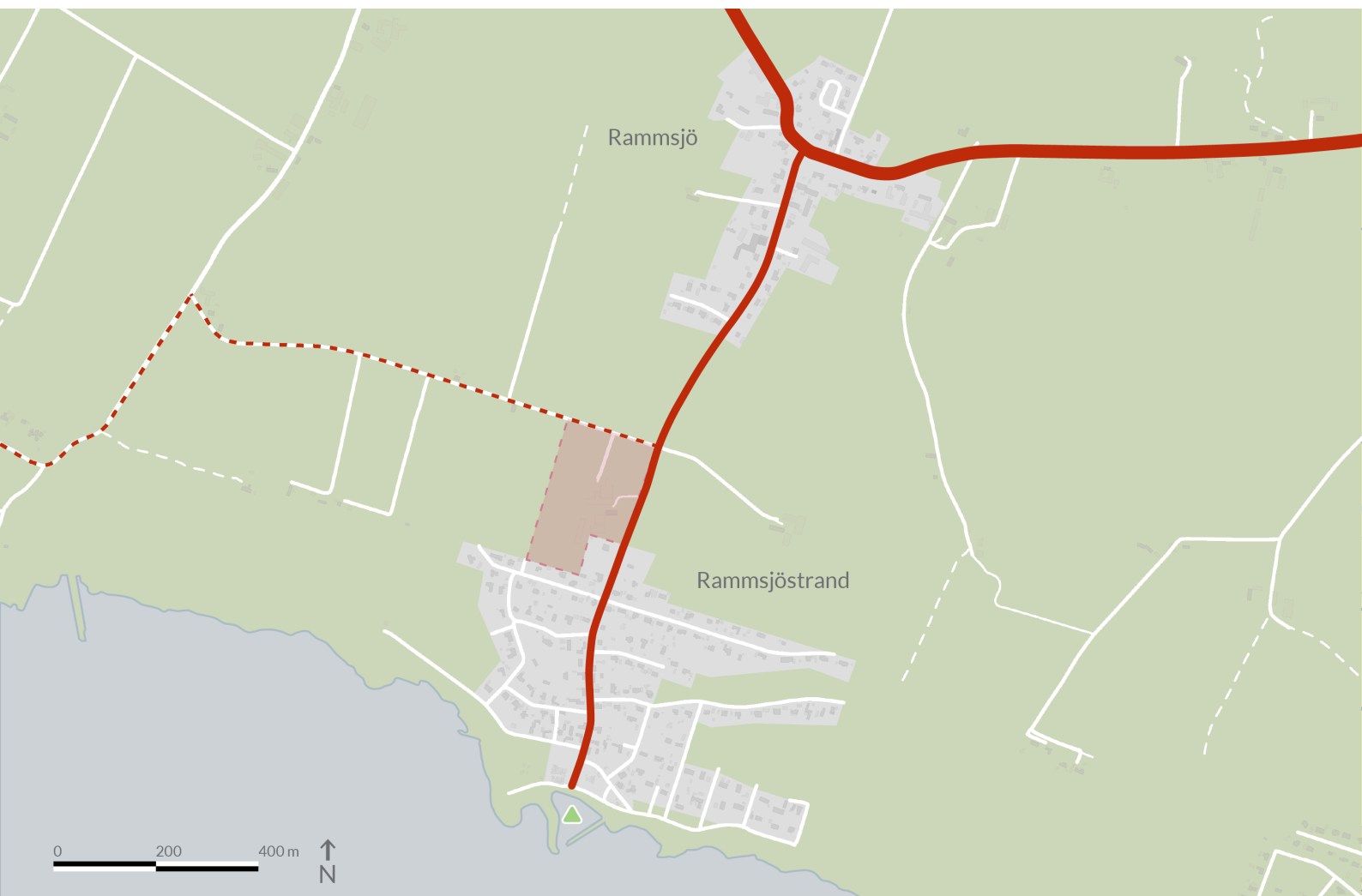
- Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Kattegattleden genom Rammsjö bildar ett huvudstråk mellan Torekov och Västra Karup. Rammsjö och Rammsjöstrand knyts samman med en huvudlänk som tillgängliggör huvudstråket och därmed skapar förutsättningar för cykelpendling och rekreationscykling mellan Rammsjö och dess omgivning. Längs kusten föreslås ett rekreationsstråk som förbinder Rammsjöstrand med Torekov.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreationsnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Längs Kattegattleden behövs en ny cykelförbindelse som binder samman Rammsjö med Torekov och Västra Karup. Mellan Rammsjö och Rammsjöstrand kan en bygdeväg i kombination med sänkt hastighet göra vägen till en lämplig cykelförbindelse i blandtrafik.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

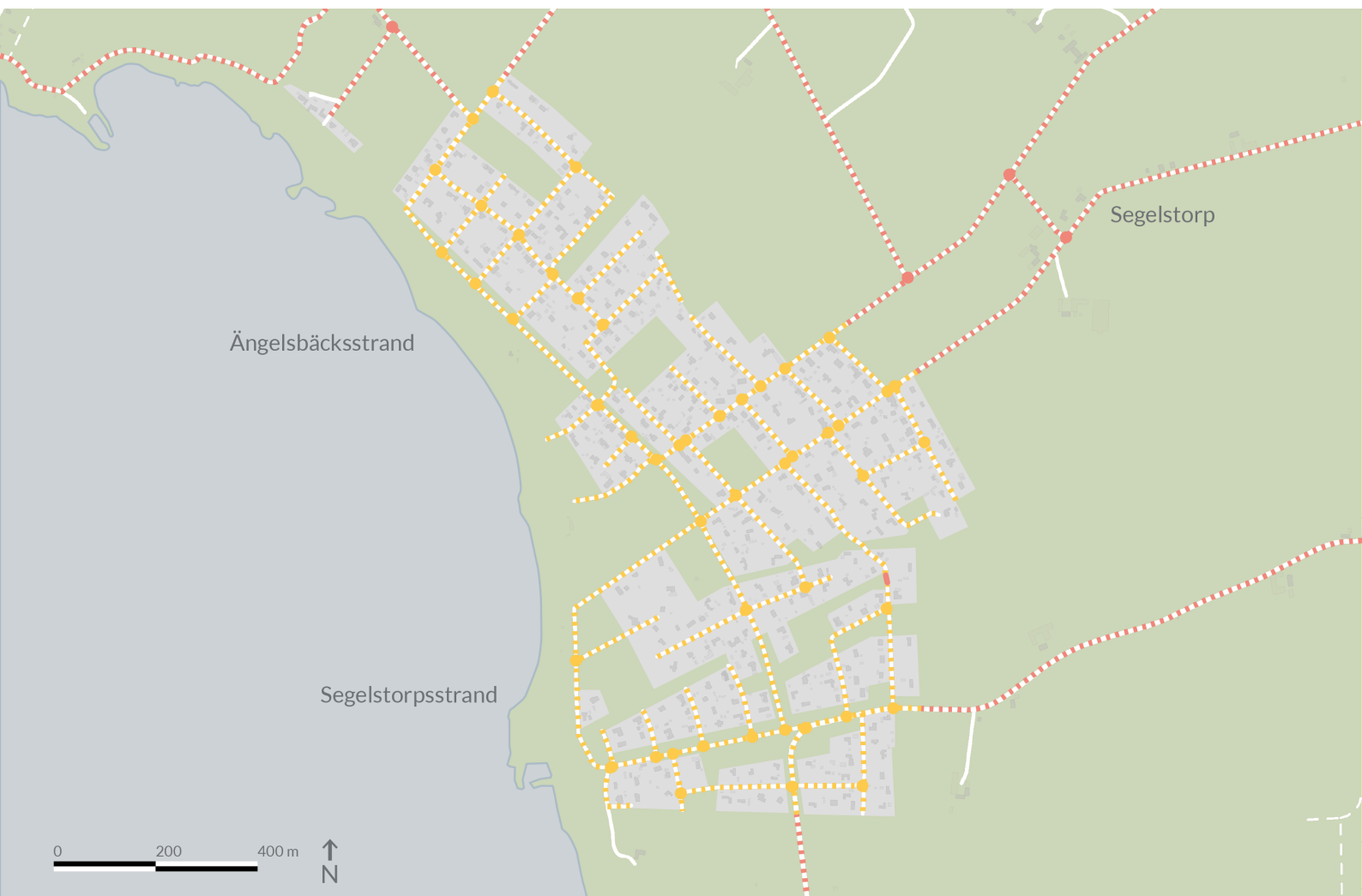
Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
R1	Stig mellan Rammsjövägen och Jeppas Lellas väg	Möjligt cykelstråk för boende norr om Rammsjövägen. Låg standard för cyklande, med infartshinder.	Uppgradera befintlig stig till gång- och cykelbana med hög standard. Infartshindren bör utformas på ett sätt som inte hindrar cyklister- nas framkomlighet, exempelvis pollare.	Genare och säkrare cykelstråk mellan norra och södra Rammsjö, vilket uppmuntrar till mer cyklande inom orten. Möjliggör för större cyklar att passera.	Mellan	Låg	Kommunal
R2	Byavägen	Huvudlänk i blandtrafik, 50 km/h.	Vägen är troligen för smal för cykelbana eller cykelfält. Kan utgöra möjlig sträcka för bygdeväg. Sänkt hastighet under sommaren.	Ökad säkerhet och bekvämlighet för cyklister mellan Rammsjö och Rammsjöstrand, vilket uppmuntrar till mer pendling mellan de båda orterna och vidare längs huvudstråket.	Liten	Låg	Statlig
A6	Kattegattleden, Lillaryds- vägen och Glimming- evägen mellan Slättaröd och Västra Karup	Huvudstråk och Kattegattleden i blandtrafik på större landsvägar, upp till 70 km/h. ÅDT > 1 000 fordon. Otrygg skolväg med höga trafikflöden mellan Västra Karup och Mäsinge. Mycket stort behov av säker cykelväg längs denna sträcka.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlings- rutter på cykel. Rammsjö och Glimminge planterings möjlighet till cykling till resten av kommunen stärks. Säkrare rekreationscykling längs Kattegattleden, samt till kust och strand. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig / Enskild

Segelstorpsstrand

Nuläge

Segelstorpsstrand är isolerat från resten av kommunens cykelnät, och kan endast nås via landsvägar med hastighetsbegränsningen 70 km/h. Inom orten har gatorna lämplig dimensionering och hastighetsgräns för cykling i blandtrafik.



Standarder för cykelförbindelser

-  **Hög standard**
Cykeltväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
-  **Måttlig standard**
Cykeltväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
-  **Låg standard**
Cykeltväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

-  **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

-  **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
-  **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Segelstorpsstrand föreslås knytas samman med Förslöv via en huvudlänk längs Tockesuddevägen. Detta skapar en direkt förbindelse till Förslövs station. Kattegattleden bildar ett lokalstråk genom orten, och knyter samman Segelstorpsstrand med Storahult och Vejbystrand i söder.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänk**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreativnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

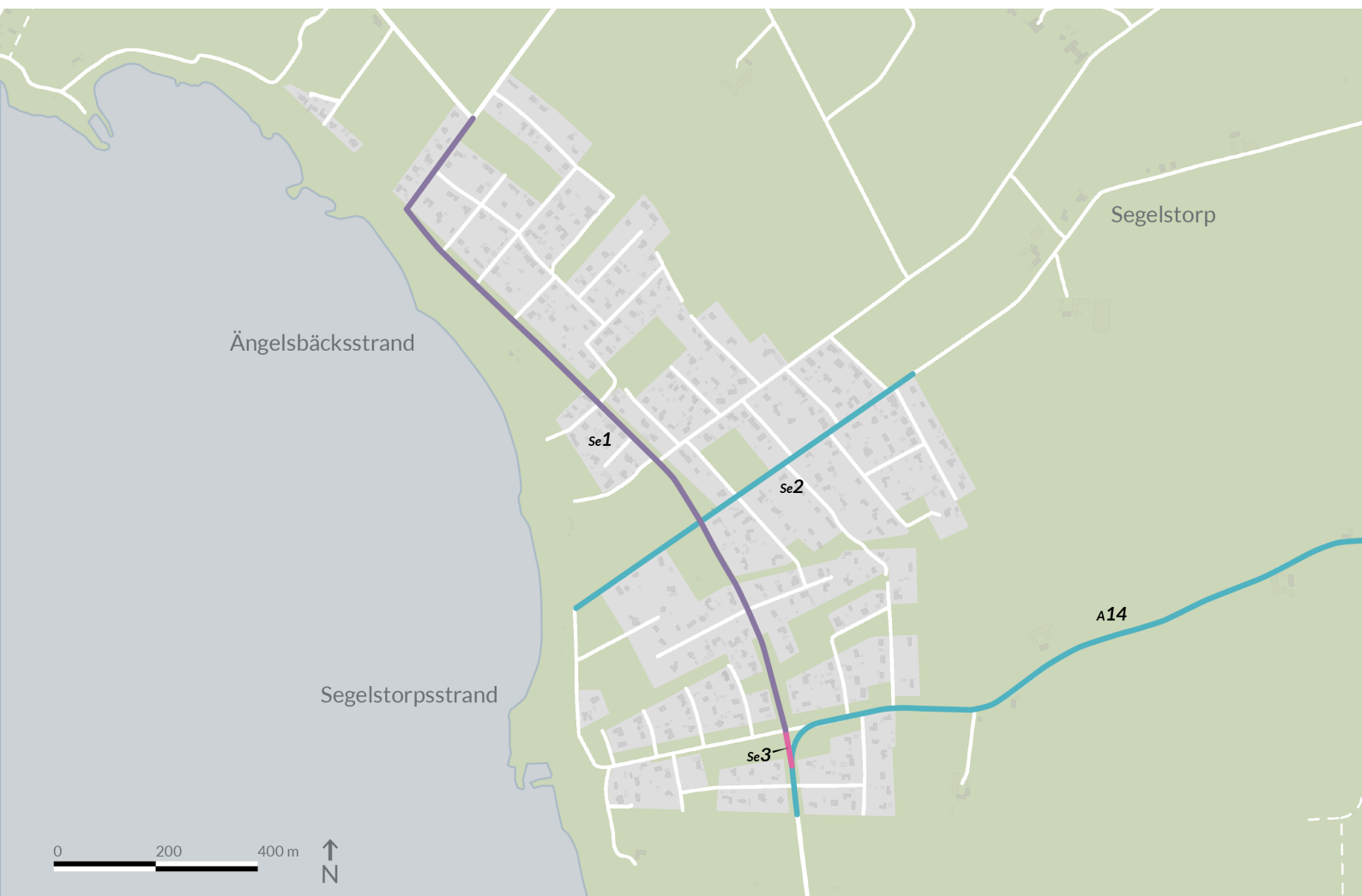
- Busshållplats

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Gatorna i Segelstorpsstrand är lämpliga blandtrafikgator för cyklande, men det finns behov av att säkerställa att biltrafiken håller hastigheten. Kattegattledens rutt genom orten saknar belysning och kan upplevas särskilt mörk då dessa gator kantas av vegetation. Belysning bör övervägas här, såsom många andra gator i Segelstorpsstrand redan har.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

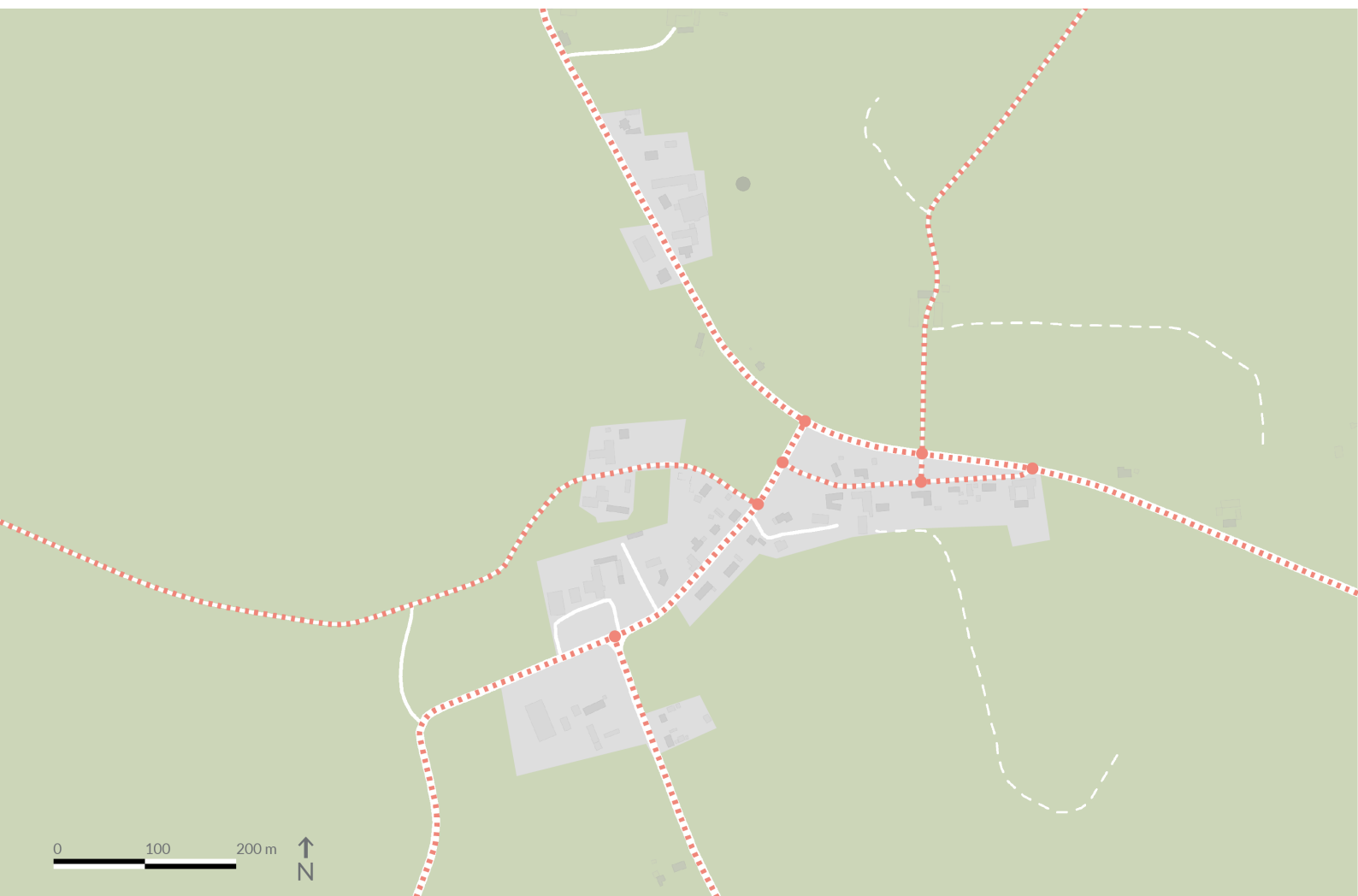
Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Se1	Ängelsbäcksvägen, Vålmosavägen och Södra Hovallsvägen	Belysning saknas längs Kattegattleden. Gatornas omgivning kantas av träd vilket gör att gatan upplevs mörkare.	Utred om lämpligt med belysning längs gatorna.	Tryggare cykelväg genom orten uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreationscykling under dygnets mörkare timmar och vid dåligt väder.	Mellan	Låg	Enskild / Statlig
Se2	Segelstorpsvägen	Gatans rätthet uppmuntrar till höga hastigheter. Gatan är inget utpekat cykelstråk, men korsar Kattegattleden.	Anordna farthinder längs vägen.	Säkrare cykling längs Kattegattleden uppmuntrar till mer rekreationscykling. Säkrare cykling på ortens lokala vägar uppmuntrar till mer cyklande både lokalt och längs anslutande cykelstråk.	Mellan	Låg	Enskild
Se3	Stig mellan Tockesuddevägen och Södra Hovallsvägen	En stig mellan gatorna har bildats av gående och cyklister som försöker undvika en omväg.	Utred om lämpligt att nyttja stigens sträckning till ny gång- och cykelbana.	Genare cykelvägar gör cykling längs Kattegattleden mer attraktivt, vilket uppmuntrar till mer rekreationscykling.	Mellan	Låg	Enskild
A14	Vistorpsvägen, Ranarpsvägen och Tockesuddevägen mellan Förslövs station och Segelstorpsstrand.	Huvudlänk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 800 fordon.	Kan utgöra möjlig sträcka för bygdeväg.	Ökad säkerhet för cyklister mellan Förslöv och Segelstorpstrand, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreationscykling mellan orterna. Bättre tillgänglighet till Förslövs station innebär större upptagningsområde för både kollektivtrafik och cykel.	Mellan - Stor	Låg	Statlig

Slättaröd

Nuläge

Slättaröd är relativt isolerat från resten av kommunens cykelnät, med undantag för Kattegattleden som passerar genom orten och binder samman Slättaröd med Torekov och Rammsjö. De flesta gator har låg trafikmängd, men de höga hastigheterna (70 km/h) utgör en stor brist för cyklisters säkerhet i trafiken.



Standarder för cykelförbindelser

-  **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
-  **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
-  **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

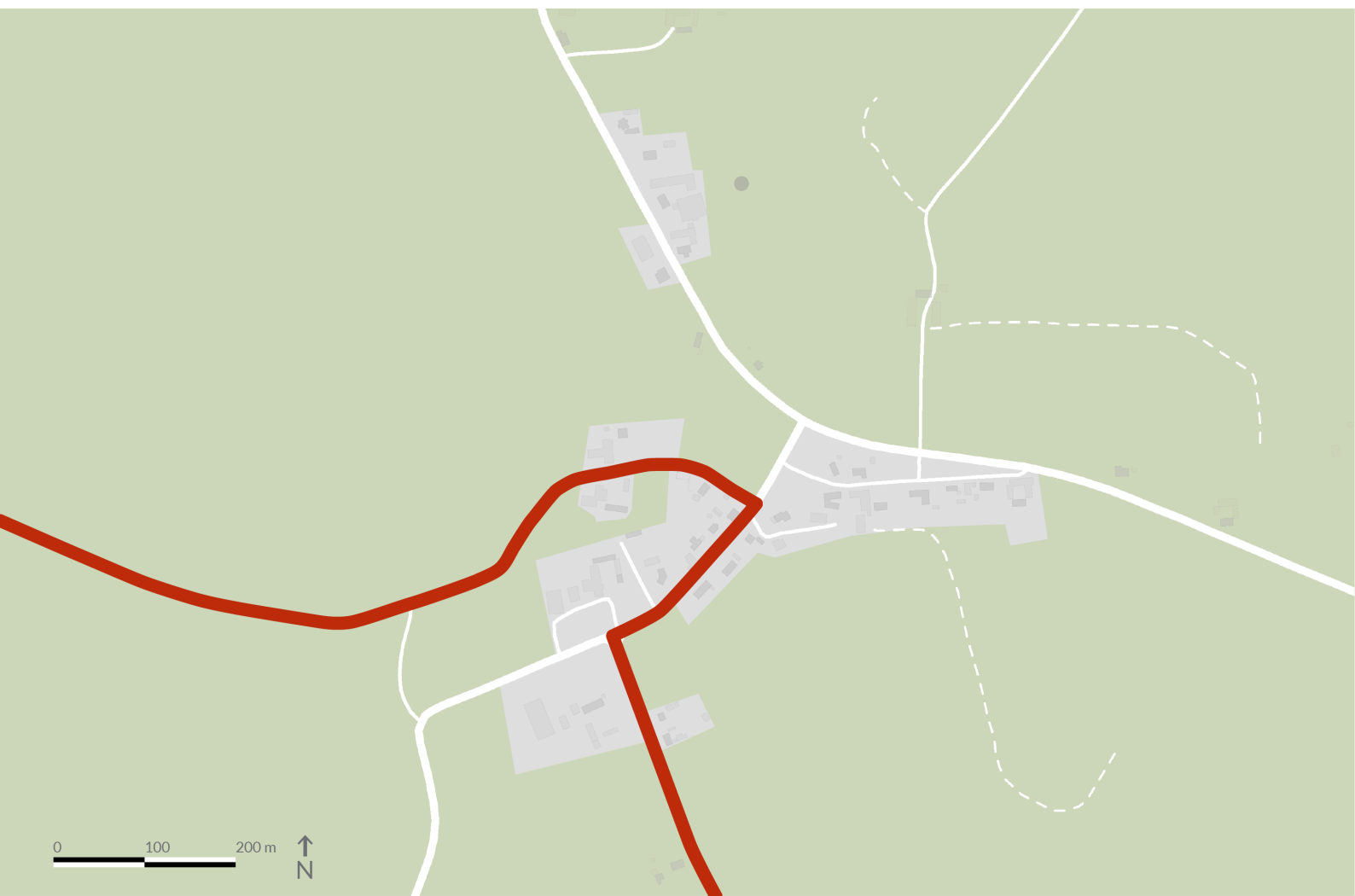
-  **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

-  **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
-  **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Kattegattleden genom Slättaröd bildar ett huvudstråk mellan Torekov och Västra Karup. Stråket undviker den trafikerade Slättarödvägen och leder cykeltrafik längs lugnare småvägar.



Kategori

-  **Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
-  **Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

Lokalnät

Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken

Rekreativnät

Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

-  Grundskola
-  Förskola
-  Handel och service
-  Verksamheter
-  Sport och idrott
-  Rekreation

Bytespunkter

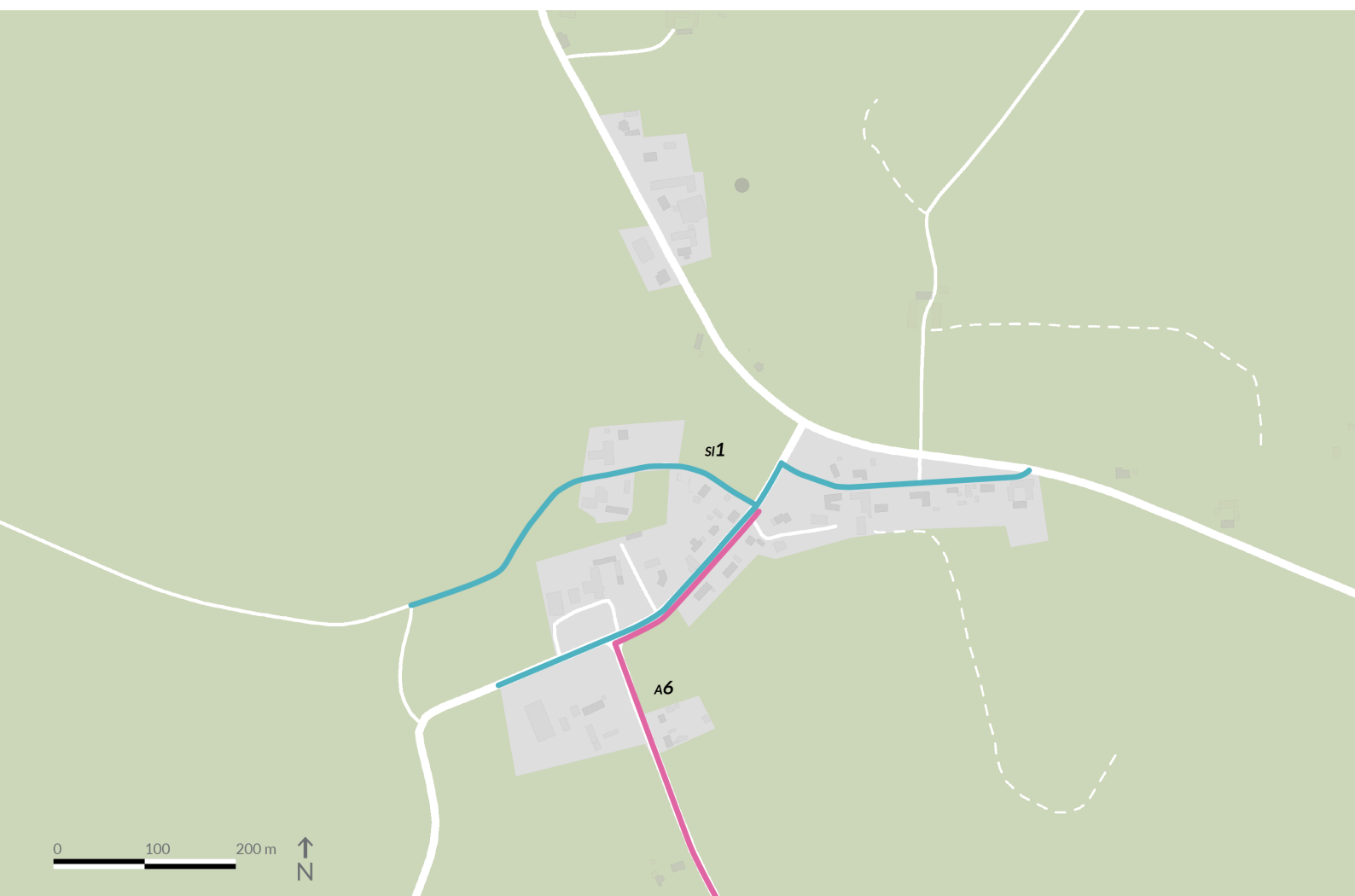
-  Busshållplats

Utvecklingsområden

-  Ny stadsbygd
-  Nya verksamheter

Behov

Rammsjövägen österut behöver utvecklas som säker cykelförbindelse för att möjliggöra för såväl rekreationscykling som cykelpendling över längre avstånd i kommunens västra delar. Alla lokala vägar inom Slättaröds sammanhängande bebyggelse bör ha en lägre hastighetsgräns för att skapa en säkrare trafikmiljö som uppmuntrar till mer cyklande bland boende.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

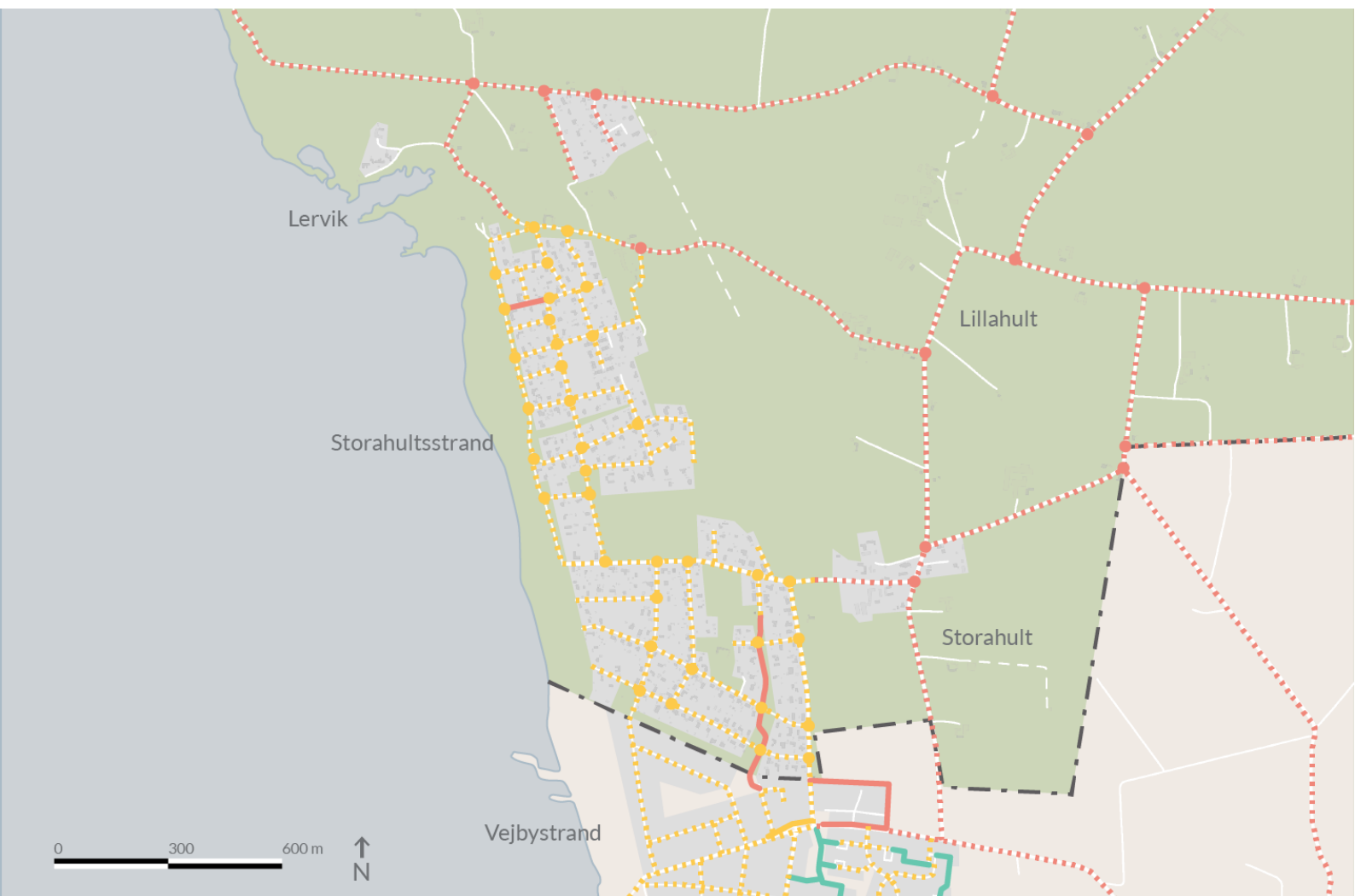
Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Sl1	Källs vångaväg, Rammsjövägen och Burensviksvägen.	Bostadsgator inom sammanhängande bebyggelse. Hastighetsgränsen är 70 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Skapar en mer trafiksäker gatumiljö för boende i Slättaröd, vilket uppmuntrar till mer cyklande lokalt och över längre avstånd via huvudstråket.	Liten	Medel	Statlig / Enskild
A6	Kattegattleden, Lillarydsvägen och Glimmingevägen mellan Slättaröd och Västra Karup	Huvudstråk och Kattegattleden i blandtrafik på större landsvägar, upp till 70 km/h. ÅDT > 1 000 fordon. Otrygg skolväg med höga trafikflöden mellan Västra Karup och Mäsinge. Mycket stort behov av säker cykelväg längs denna sträcka.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. Rammsjö och Glimminge planterings möjlighet till cykling till resten av kommunen stärks. Säkrare rekreationscykling längs Kattegattleden, samt till kust och strand. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig / Enskild

Storahult

Nuläge

Storahult är sammanväxt med Vejbystrand i Ängelholms kommun, och kräver därför ett kommunöverskridande perspektiv. Analysen av cykelnätets standard visar på att Storahult saknar cykelbanor helt och hållet, medan Vejbystrand har ett mindre nätverk av cykelvägar som binder samman återvändsgator. Då området har lite genomfartstrafik är de flesta gator i Storahult lämpliga för cykling i blandtrafik, men de större landsvägarna är problematiska.



Standarder för cykelförbindelser

- Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

- Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Storahult har några målpunkter av intresse för rekreation och friluftsliv, och ligger med cykelavstånd till flertalet viktiga målpunkter i Vejbystrand och Förslöv. Förbi Storahult löper huvudstråket mellan Förslöv och Vejbystrand, som föreslås passera genom utvecklingsområdet i ortens östra del.

Genom Storahultsstrand löper Kattegattleden som också fungerar som lokalstråk för cyklister inom orten. Cykelstråken föreslås fortsätta in i Ängelholms kommun för att koppla samman Storahults och Vejbystrands cykelnät.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

- Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
- Rekreationsnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Kopplingarna mellan Storahult och Förslöv samt Vejbystrand behöver stärkas för att tillgängliggöra de målpunkter som finns i dessa angränsande orter. Det finns ett behov av hastighetssänkningar norr om Storahult för att integrera bebyggelsen i cykelnätet och uppmuntra till cykling bland boende i hela Storahult.

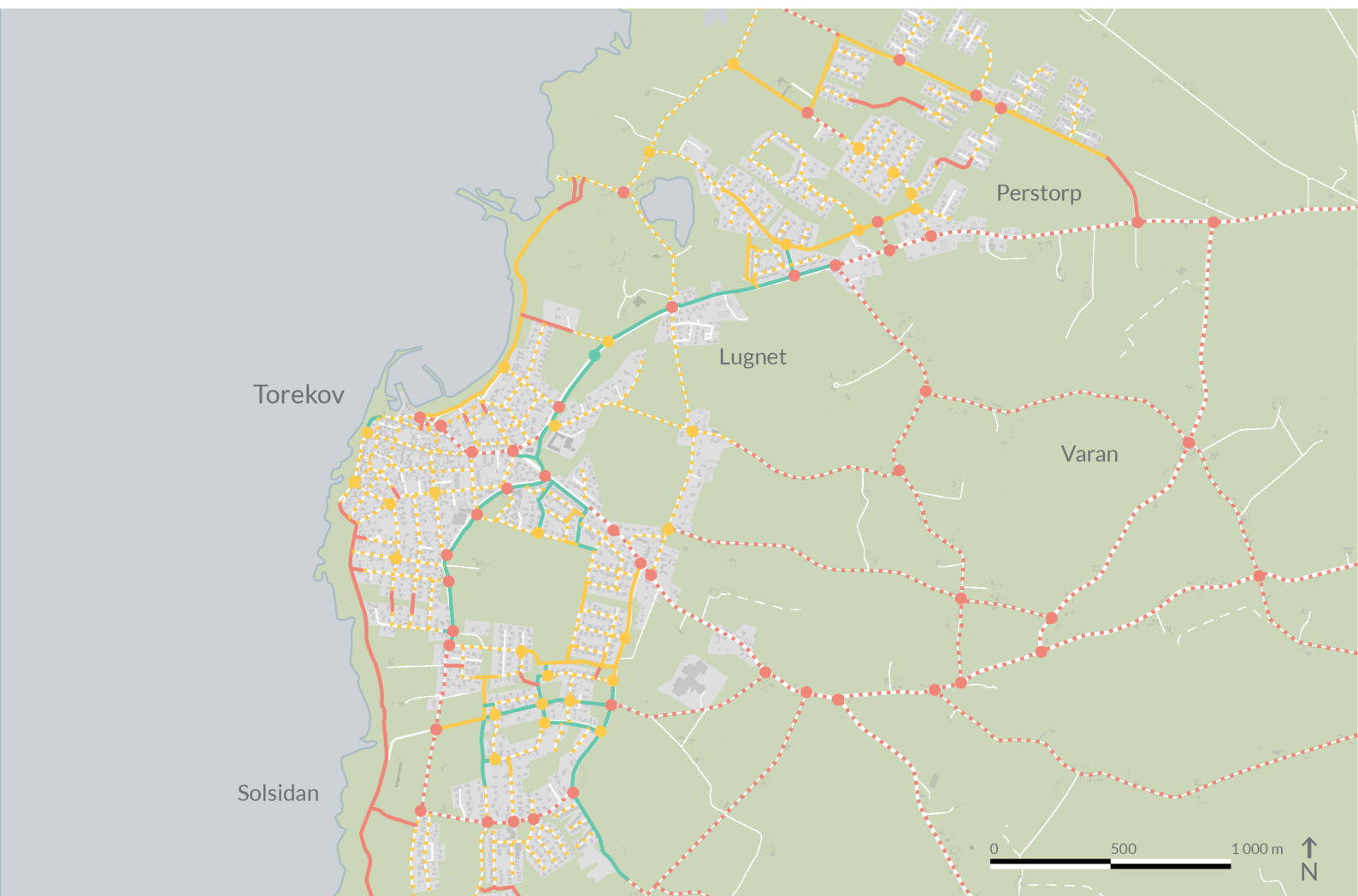


Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
St1	Gryteskärs- vägen, Nissestigen, Pellestigen och Lerviksvägen	Boende längs Nissestigen, Pellestigen och Lerviksvägen måste cykla i blandtrafik i 50 km/h för att nå Storahult.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Säkrare cykling till Storahult och Vejbystrand för boende i området, vilket uppmuntrar till mer cyklande. Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekrea- tionscykling mer attraktivt.	Liten	Låg	Enskild
St2	Korsningen mellan Storahults- vägen och Saltörsvägen	Korsning mellan Kattegattleden och lokalstråk. Storahultsvägens räthet uppmuntrar till höga hastig- heter.	Hastighetssäkrad korsning.	Säkrare cykling mellan Storahult och Vejbystrand, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling och rekrea- tionscykling mellan orterna. Säkrare att ansluta till huvud- stråket från Storahult, vilket uppmuntrar till cykelpendling mellan Storahult och Förslöv. Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekrea- tionscykling mer attraktivt.	Mellan	Medel	Statlig
St3	Mellan Påskaliden och Rulle- bäcksvägen	Cyklande mellan Storahults nordöstra del och Vejbystrand kräver i dagsläget en omväg via Fäladsvägen.	Ny gång- och cykelbana mellan Påskaliden och Rullebäcksvägen.	Genare färdvägar mellan Storahult och huvudstråket, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling och rekrea- tionscykling till Vejbystrand och Förslöv.	Mellan	Låg	Enskild
St4	Utveck- lingsområde Storahult 6:30	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelbana mellan Hultavägen och Västra Ljungby- vägen.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Enskild
St5	Västra Ljungbyvä- gen	Lokalstråk i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT = 1600 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Möjliggör för säkrare och ge- nare cykling mellan Storahult och Vejby IF samt Magnarps skola, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna.	Stor	Låg	Statlig
A15	Ljungby- holmsvägen, Storahults- vägen och Hultavägen mellan Förslöv och Vejbystrand	Huvudstråk mellan Förslöv och Vejbystrand i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT = 1 000-1 500 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen. Samråda med Ängelholms kommun om hur stråket kan bäst kopplas samman med Vejbystrands cykelnät.	Högre tillgänglighet och säkerhet för boende i Storahult att nå målpunkter och service i Förslöv, vilket uppmuntrar till mer cykling. Säkrare cykelväg för elever på Förslövs skola från Storahult, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga. Potential för arbetspendling mellan Förslöv och Vejby- strand, möjligt pendlingsav- stånd (5 km).	Stor	Hög	Statlig

Torekov

Nuläge

Standarden på Torekovs cykelnät varierar stort mellan dess olika delar, och dessa delar är sällan sammankopplade vilket utgör en betydande begränsning för cyklister i orten. I Perstorp finns cykelfält och smala stigar som knyter samman områdets många återvändsgator. Längs de större vägarna i centrum finns gång- och cykelbanor som tillgängliggör de centralt belägna verksamheterna. I ortens södra del finns ett nyare cykelnät som håller måttlig standard.



Standarder för cykelförbindelser

- **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

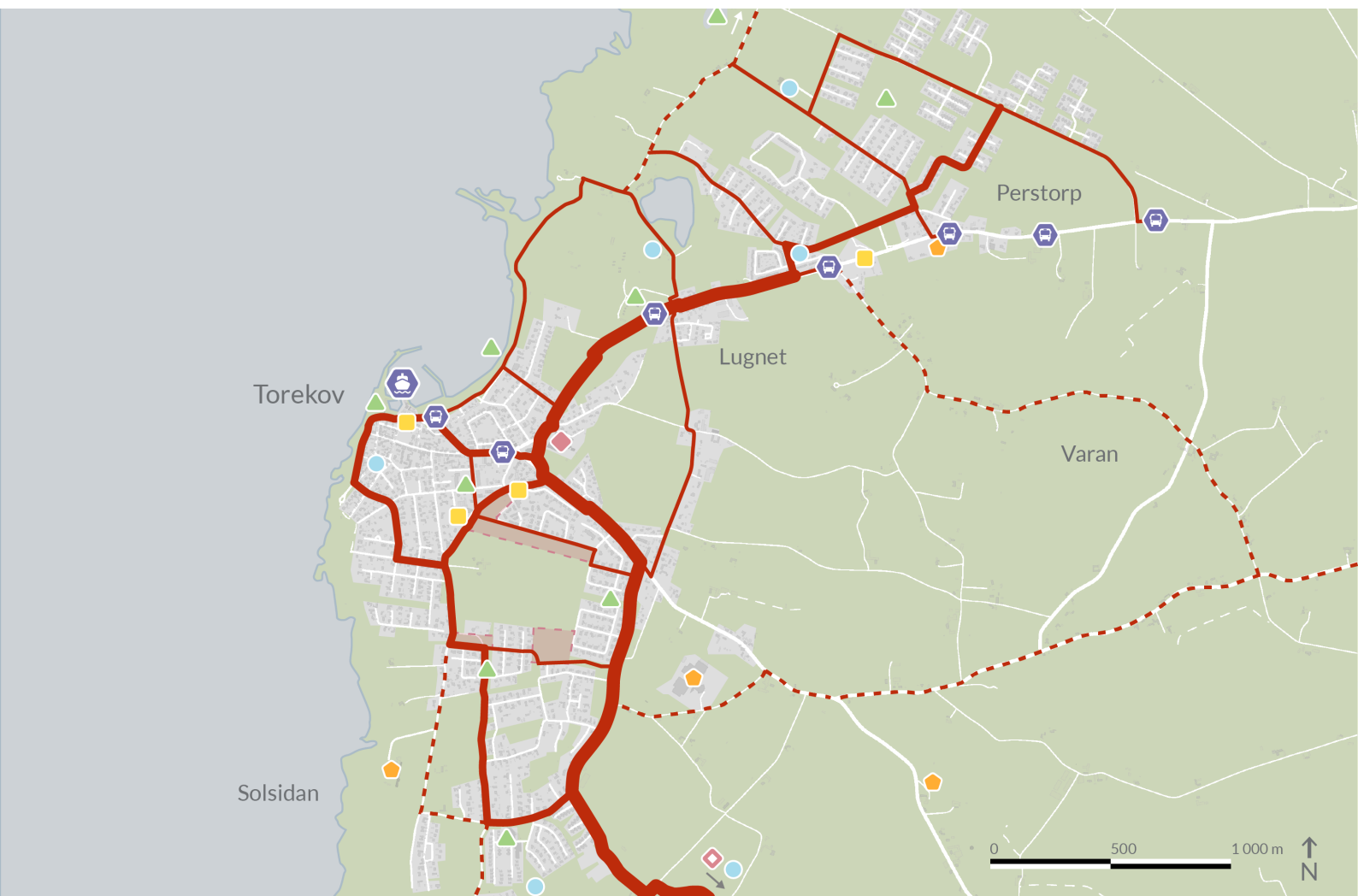
- - - **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- - - **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Torekov är en viktig målpunkt för rekreationscykling, och utgör därmed slutpunkt för huvudstråket till Västra Karup och Båstad. Huvudstråket följer Kattegattleden och möjliggör för cykling till Västra Bjäre skola. Ortens huvudlänkar föreslås knyta samman Torekovs hamn med huvudstråket vilket binder samman ortens många besöksmål. Lokalnätet kompletterar cykelnätet genom att samla upp cyklister från bostadskvarteren och erbjuda genvägar i cykelnätet.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

Lokalnät

Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken

Rekreationsnät

Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats
- Färjeläge

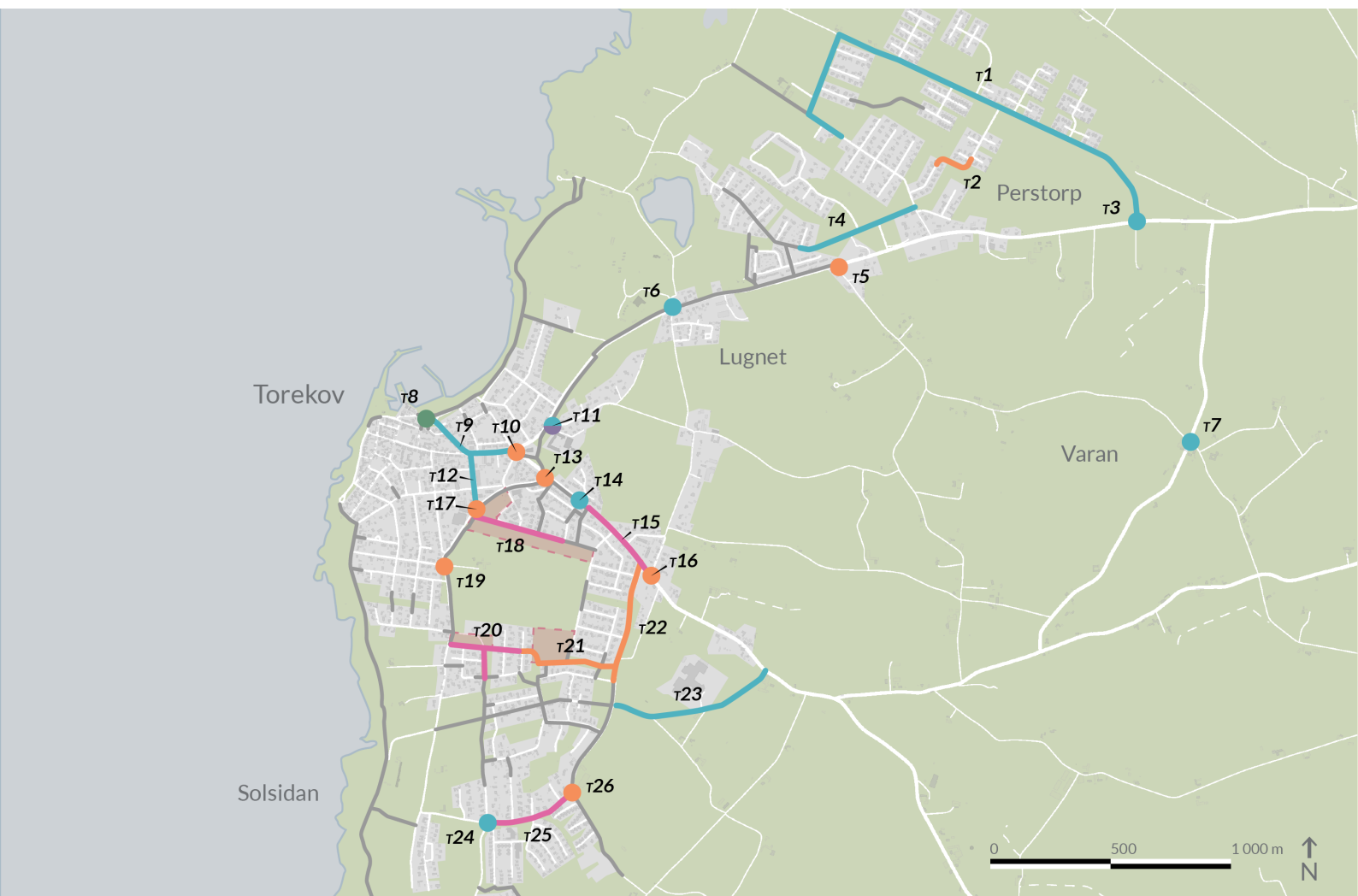
Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Ett par nya cykelförbindelser behövs i Torekov för att skapa ett mer sammanhängande cykelnät. På vissa cykelvägar behövs högre standard för att säkra cyklisters framkomlighet. Ett stort antal korsningar behöver ökad trafiksäkerhet och framkomlighet, främst i ortens centrala delar där flera cykelstråk möts och korsar de större vägarna.

Torekov har många gator som skulle kunna vara lämpliga för cykling i blandtrafik, och därför finns flera behov av hastighetssänkningar i cykelnätet.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- - - Förbindelse saknas, sträckning ej fastställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
T1	Råledsvägen	Smal gång- och cykelbana längs väg i 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Säkrare cykling längs lokalstråken innebär säkrare cykling till huvudstråken, vilket uppmuntrar till mer cykling bland boende och besökare i Torekov.	Liten	Låg	Enskild
T2	Stig mellan Klyvaregränd och Skotgränd	Huvudlänk som håller mycket låg standard för cyklande.	Uppgradera befintlig stig till gång- och cykelbana med hög standard.	Skapar ett gent stråk mellan Perstorp och Torekovs centrum, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling mellan Torekovs olika delar.	Mellan	Hög	Enskild
T3	Korsningen mellan Råledsvägen och Ängalagsvägen (Lv115)	Cyklister måste korsa länsvägen för att nå busshållplatsen i östgående riktning. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Sänkt hastighet förbi korsningen. Anordna cykelpassage och övergångsställe över Ängalagsvägen.	Underlättar resekedjor med cykel och buss mellan Torekov och Båstad/Förslöv, vilket ökar de båda trafikslagens upptagningsområde och attraktivitet.	Mellan	Medel	Statlig
T4	Råledsvägen / Lilla Stenlid	Smal gång- och cykelbana längs väg i 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Säkrare cykling längs lokalstråken innebär säkrare cykling till huvudstråken, vilket uppmuntrar till mer cykling bland boende och besökare i Torekov.	Liten	Låg	Enskild
T5	Korsningen mellan Ängalagsvägen (Lv115) och Rotalyckevägen	Kattegattleden korsar den trafikerade Ängalagsvägen. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns. Cyklister måste korsa länsvägen för att nå busshållplatsen i östgående riktning.	Sänkt hastighet förbi korsningen. Anordna cykelpassage och övergångsställe över Ängalagsvägen.	Högre trafiksäkerhet längs Kattegattleden uppmuntrar till mer rekreationscykling och stärker besöksnäringen. Underlättar resekedjor med cykel och buss mellan Torekov och Båstad/Förslöv, vilket ökar de båda trafikslagens upptagningsområde och attraktivitet.	Mellan	Medel	Statlig
T6	Korsningen mellan Ängalagsvägen (Lv115), Flymossavägen och Varegårdsvägen	Korsning mellan huvudstråk, Kattegattleden och lokalstråk. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns för att korsa den trafikerade Ängalagsvägen.	Anordna cykelpassage och övergångsställe över Ängalagsvägen och Flymossavägen.	Säkrare och smidigare cykling längs huvudstråket uppmuntrar till mer cykling bland boende och besökare i Torekov. Mer trafiksäker färdväg till camping och idrottsplatsen, vilket uppmuntrar till mer rekreationscykling.	Mellan	Medel	Statlig
T7	Korsningen mellan Varans byaväg, Andersgårdsväg och Sjöbyggarevägen.	Kattegattleden korsar Varans byaväg. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Utred om lämpligt med sänkt hastighet till 30 km/h på samtliga vägar förbi korsningen. Varna för korsande cyklister med skyltning.	Högre trafiksäkerhet längs Kattegattleden uppmuntrar till mer rekreationscykling och stärker besöksnäringen.	Liten	Låg	Statlig / Enskild

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
T8	Strömmens vändplats	Förvirrande situation för cyklister. Cyklister på Kattegattleden i västgående riktning leds in på trottoaren, sedan ned på gatan via bussfickan. Cyklister i östgående riktning leds runt vändplatsens södra sida, och måste korsa Strömmen och Peder Wessels väg för att ta sig upp på gång- och cykelbanan.	Markera ut trottoaren på vändplatsens norra sida som gång- och cykelbana, så att cyklister inte behöver cykla ut i vändplatsen. Använd skyltning och markbeläggning för att förtydliga cykelstråkets färdväg.	Ett mer lättnavigerat cykelstråk gör platsen säkrare för både cyklister och fordon. Enklare navigering gör cykling längs stråket smidigare vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Liten	Låg	Statlig / kommunal
T9	Strömmen / Storgatan mellan Slättarödsvägen och Strömmen	Huvudlänk i blandtrafik, 40 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare cykling till Torekovs hamn gör rekreationscykling genom Torekov mer attraktivt.	Stor	Hög	Statlig
T10	Korsningen mellan Storgatan, Ängalagsvägen (Lv115) och Slättarödsvägen	Huvudlänk och skolväg för förskolebarn. Cyklister måste korsa Slättarödsvägen för att cykla mellan Torekovs hamn och östra Torekov. Endast övergångsställe finns. Cyklister måste korsa Storgatan för att nå Heimers gata från huvudlänken. Endast övergångsställe finns.	Utred om lämpligt med cykelöverfarter över Slättarödsvägen och Heimers gata.	Säkrare cykling genom Torekovs centrala delar gör både cykelpendling och rekreationscykling mer attraktivt. Säkrare skolväg för barn på Fiskebyns förskola uppmuntrar till mer cyklande bland föräldrar och barn.	Mellan	Medel	Statlig
T11	Korsningen mellan Ängalagsvägen (Lv115) och Hanneborgsvägen	Cyklister angör till Fiskebyns förskola vid korsningen. Cykelpassagens utformning tvingar cyklister att ta en omväg och korsa en parkeringsplats.	Utred om lämpligt med cykelöverfart rakt över Hanneborgsvägen.	Säkrare skolväg för barn på Fiskebyns förskola uppmuntrar till mer cyklande bland föräldrar och barn.	Mellan	Hög	Kommunal / Statlig
T12	Jungmansgatan	Lokalstråk som knyter samman Torekovs centrala delar, i blandtrafik.	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för cykling i blandtrafik, eller ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare cykling genom Torekovs centrala delar gör både cykelpendling och rekreationscykling mer attraktivt.	Mellan - Stor	Medel	Kommunal

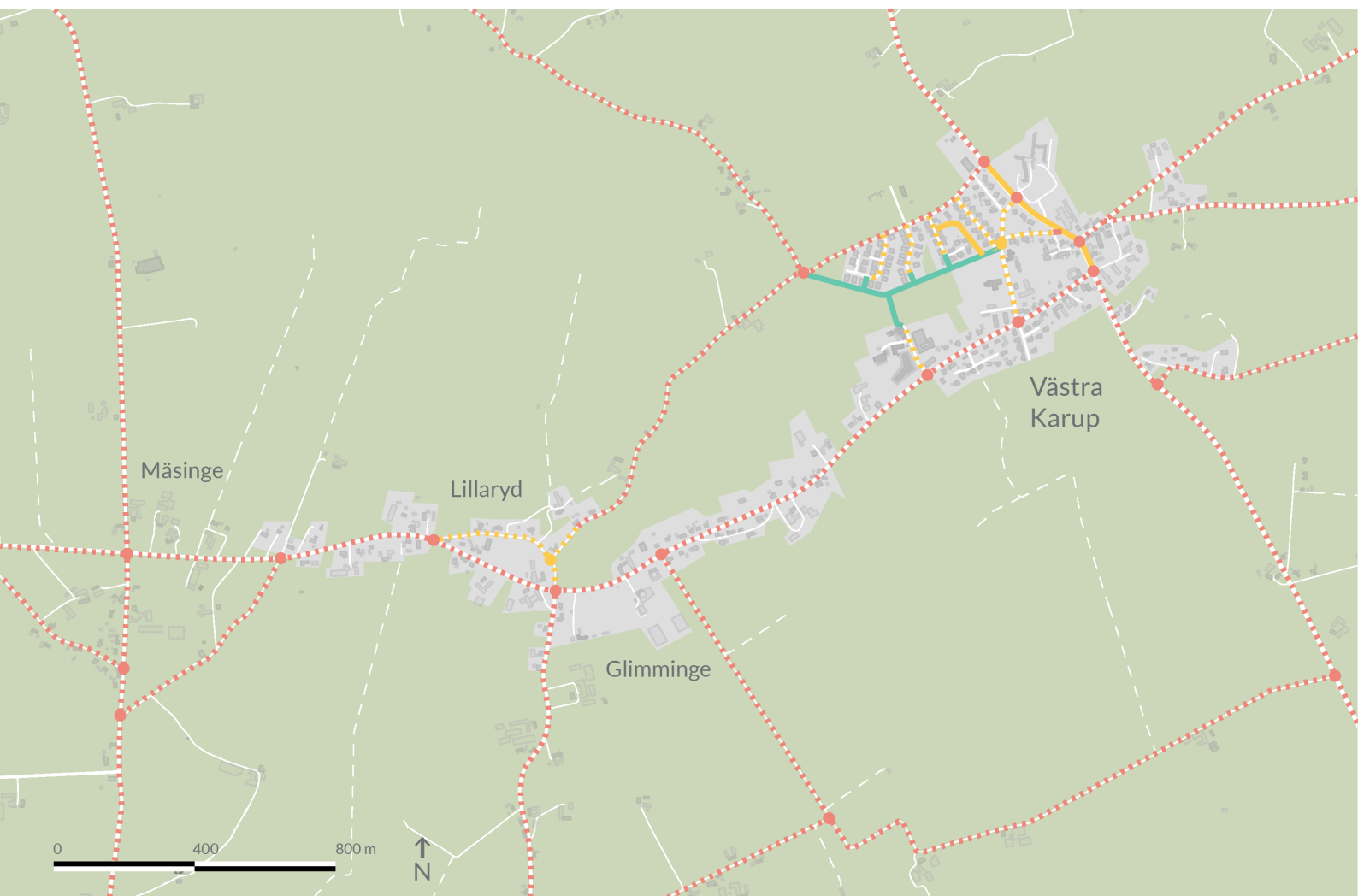
Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
T13	Korsningen mellan Slättarödsvägen och Litorinavägen	Cyklister i primärstråket måste korsa Slättarödsvägen och Litorinavägen.	Anordna cykelöverfart över Slättarödsvägen, på korsningens östra sida.	Säkrare och bekvämare korsning för cyklister. Elimineras en onödig korsning, vilket gör cykling i huvudstråket smidigare. Cykelpendling mellan Torekovs olika delar blir bekvämare.	Mellan	Hög	Statlig
T14	Korsningen mellan Slättarödsvägen och Örtagårdsvägen.	Det går inte att nå cykelvägen längs Slättarödsvägen från Örtagårdsvägen, vilket isolerar bostadsområdet från cykelnätet.	Anordna cykelpassage och övergångsställe över Slättarödsvägen.	Åtgärden är en förutsättning för att boende i området ska kunna nå cykelnätet och därmed kunna cykla.	Liten	Låg	Statlig
T15	Slättarödsvägen mellan Örtagårdsvägen och Veregårdsvägen	Huvudstråk i blandtrafik, 40 km/h. ÅDT > 1100 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare cykling mellan Torekovs centrala och östra delar uppmuntrar till mer cykelpendling i orten. Sluter huvudstråket mellan Torekov och Västra Karup, vilket möjliggör för säkrare cykelpendling mellan orterna.	Stor	Hög	Statlig
T16	Korsningen mellan Slättarödsvägen och Veregårdsvägen	Infartshinder blockerar cyklister från att passera smidigt mellan huvudstråket och lokalstråket längs Veregårdsvägen.	Utforma infartshinder som inte försämrar cyklisters framkomlighet. Anordna cykelpassage och övergångsställe över Slättarödsvägen för att knyta samman Veregårdsvägen med T16.	Bekvämare cykling mellan bebyggelsen längs Veregårdsvägen och resten av Torekov, vilket uppmuntrar till mer cyklande för boende där. Möjliggör för större cyklar att passera.	Mellan	Låg	Statlig
T17	Korsningen mellan Litorinavägen, Jungmansgatan och Kaptensgatan	Korsning mellan huvudlänk och lokalstråk. Det finns inget lämpligt sätt för cyklister att korsa Litorinavägen.	Anordna cykelpassage och över Litorinavägen. Hastighetssäkrad korsning.	Säkrare och genare cykling mellan Torekovs hamn, butikerna omkring Litorinavägen samt södra Torekov, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling inom Torekovs.	Mellan	Medel	Kommunal
T18	Kaptensgatan	Lokalstråk i blandtrafik. Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
T19	Korsningen mellan Tunbyvägen och Lagmansvägen	Korsning mellan Kattegattleden och huvudlänk. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns för att nå cykelvägen från Lagmansvägen.	Hastighetssäkrad korsning.	Högre trafiksäkerhet längs Kattegattleden uppmuntrar till mer rekreativ cykling och stärker besöksnäringen.	Mellan	Medel	Kommunal

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
T20	Lyckeborgsvägen och närliggande grönområde	Huvudlänk föreslås nyttja befintliga cykelvägar genom södra Torekov. Cykelvägen behöver förlängas fram till Lyckeborgsvägen. Lyckeborgsvägen behöver utvecklas som lokalstråk för det närliggande utvecklingsområdet.	Ny gång- och cykelväg mellan befintlig cykelväg och Lyckeborgsvägen. Ny gång- och cykelbana längs Lyckeborgsvägen. Tydliggör stråkets sträckning med skyltning.	Säkrare och smidigare cykling mellan Torekovs centrala och södra delar uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreationscykling. Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
T21	Cykelväg mellan Lyckeborgsvägen och Eneborgsvägen.	Lokalstråk med måttlig standard.	Höjd standard på gång- och cykelvägen när utvecklingsområdet bebyggs.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Mellan	Medel	Kommunal
T22	Eneborgsvägen	Gång- och cykelbanan längs vägen håller låg standard, 1,5 meter bred.	Bredda gång- och cykelbanan till 2,5 meter.	Bredare cykelbana möjliggör för säkrare möten mellan cyklister och fotgängare, vilket ökar framkomligheten för båda trafikslagen. Bekvämare cykling mellan Torekovs centrala och södra delar uppmuntrar till mer cykelpendling i orten.	Mellan	Hög	Enskild
T23	Nolatovägen	Lokalstråk i blandtrafik, 70 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Möjliggör för säkrare cykling mellan Torekov och verksamhetsområdet, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling.	Liten	Låg	Enskild
T24	Korsningen mellan Själa-viksvägen, Grönskärs-vägen och Laxvägen	Korsning mellan Kattegattleden och rekreationsstråk längs kusten. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Hastighetssäkrad korsning.	Säkrare cykling i Torekov och längs kusten uppmuntrar till mer rekreationscykling och stärker besöksnäringen.	Mellan	Låg	Enskild
T25	Själaviksvägen	Kattegattleden och huvudlänk i blandtrafik, 40 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare och smidigare cykling mellan Torekovs centrala och södra delar uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreationscykling. Högre trafiksäkerhet längs Kattegattleden uppmuntrar till mer rekreationscykling och stärker besöksnäringen.	Stor	Medel	Enskild / Kommunal
T26	Korsningen mellan Eneborgsvägen och Själaviksvägen	Korsning mellan Kattegattleden och huvudstråk. Huvudstråket måste korsa Själaviksvägen. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Anordna cykelöverfart över Själaviksvägen.	Säkrare och smidigare cykling mellan Torekovs centrala och södra delar uppmuntrar till mer cykelpendling och rekreationscykling. Högre trafiksäkerhet längs Kattegattleden uppmuntrar till mer rekreationscykling och stärker besöksnäringen.	Mellan	Medel	Enskild

Västra Karup

Nuläge

Västra Karup har idag mycket få cykelvägar. Det finns ett kort stråk av gång- och cykelbanor som löper mellan bebyggelsen, men få målpunkter kan nås via cykelnätet. Västra Bjäre skola, vars upptagningsområde omfattar stora delar av kommunen, är svår att nå för cyklister. Längs länsväg 105 finns en kort gång- och cykelbana som inte är tillräckligt bred för några betydande cykeltrafikvolym. Det finns inga cykelvägar alls som leder ut ur tätorten. För att cykla till närliggande orter måste cyklister färdas via landsvägar där hastigheterna överstiger 70 km/h.



Standarder för cykelförbindelser

-  **Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
-  **Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
-  **Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

-  **Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

-  **Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
-  **Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
-  **Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Västra Karup behöver stora investeringar i sin cykelinfrastruktur, dels då det nuvarande cykelnätet inte når tillräckligt många målpunkter, och dels då Västra Karup har potential att utvecklas till en knutpunkt för det kommunövergripande cykelnätet. Från Västra Karup föreslås huvudstråk som leder till Båstad, Greve och Torekov. Glimminge, Lillaryd och Mälinge bör förstärkas med lokalstråk för att se till att orterna är tillgängliga via huvudnätet. Glimmingevägen är av särskild betydelse som skolväg för elever på Västra Bjäre skola.



Kategori

-  **Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
-  **Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

-  **Lokalnät**
Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken
-  **Rekreationsnät**
Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

-  Grundskola
-  Förskola
-  Handel och service
-  Verksamheter
-  Sport och idrott
-  Rekreation

Bytespunkter

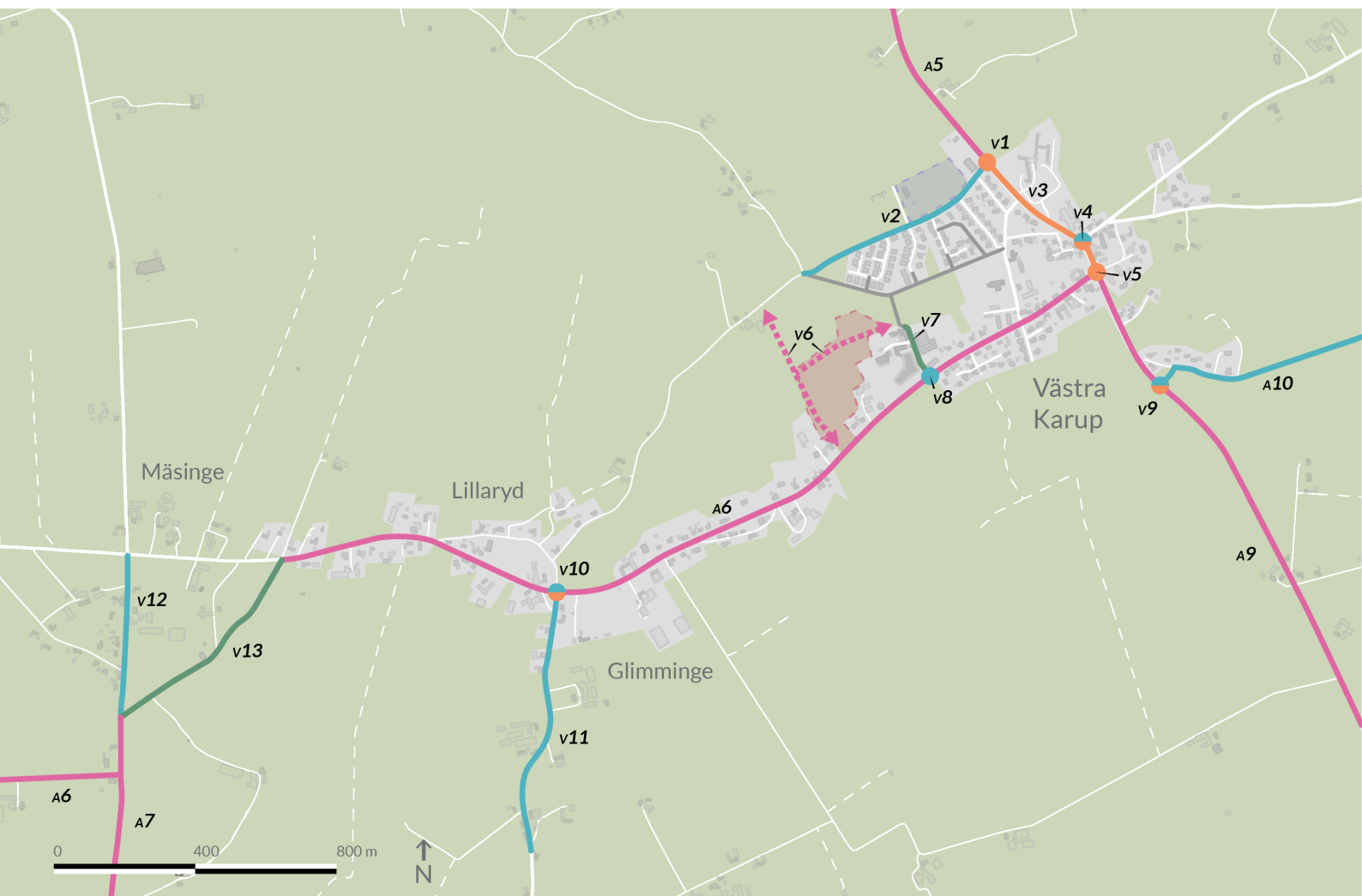
-  Busshållplats

Utvecklingsområden

-  Ny stadsbygd
-  Nya verksamheter

Behov

Flera nya cykelförbindelser längs Västra Karups huvudvägar behövs för att tillgängliggöra alla viktiga målpunkter längs dessa vägar, såsom Västra Bjäre skola. Flera osäkra korsningspunkter mellan cyklister och fordon behöver bli säkrare. Flera gator har en högre hastighetsgräns än vad som är nödvändigt med hänsyn till gatornas funktion i vägnätet, och därför behövs också hastighetssänkningar för att göra gatorna mer säkra för cyklister.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- - - Förbindelse saknas, sträckning ej faställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
V1	Korsningen mellan Klockarebrovägen och Sönnertorpsvägen (Lv105)	Cykelpassage saknas, endast övergångsställe finns.	Ny cykelpassage över Sönnertorpsvägen.	Smidigare och säkrare cykling för boende i norra Västra Karup som vill nå verksamheterna längs Häradsvägen.	Liten	Medel	Statlig
V2	Klockarebrovägen	Lokalstråk i blandtrafik, 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Smidigare och säkrare cykling för boende i norra Västra Karup som vill nå verksamheterna längs Häradsvägen.	Liten	Låg	Statlig
V3	Sönnertorpsvägen och Häradsvägen (Lv105)	Befintlig gång- och cykelbana är för smal, cirka 2 meter bred. Det är inte tydligt var cykelvägen finns.	Bredda gång- och cykelbanan. Se över skyltning och vägmarkeringar för att förtydliga cykelvägens sträckning längs vägen.	Bildar tillsammans med A5 och A9 ett sammanhängande stråk mellan Hov och Grevie för cykelpendling. Högre tillgänglighet till verksamheterna längs Häradsvägen för cyklisterna.	Mellan	Hög	Statlig
V4	Korsningen mellan Karpa Gada och Häradsvägen (Lv105)	Cykelpassage saknas för att korsa Häradsvägen och nå den korta gång- och cykelbanan mellan Häradsvägen och Gästgivarevägen.	Ny cykelpassage och övergångsställe över Häradsvägen. Fordon på Karpa Gada bör väja för korsande cyklisterna.	Högre trafiksäkerhet för cyklisterna vid korsningen, vilket uppmuntrar till mer cykling inom orten.	Liten	Medel	Statlig
V5	Korsningen mellan Glimmingevägen och Häradsvägen (Lv105)	Cykelpassage saknas, endast övergångsställe finns. Gång- och cykelbanorna runt korsningen är smala. Korsningen är en knutpunkt mellan flera huvudstråk, men standarden reflekterar inte detta.	Ny cykelpassage och övergångsställe över Häradsvägen. Bredda omkringliggande gång- och cykelbanor.	Högre trafiksäkerhet för cyklisterna i korsningen. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt.	Mellan	Hög	Statlig
V6	Utvecklingsområde Västra Karup 6:4 m.fl.	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Nya gång- och cykelbanor mellan Hovgårdsvägen, Glimmingevägen och Kraftgatan.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
V7	Kraftgatan	Kraftgatan kan användas för att nå gång- och cykelvägarna i mitten av orten. Gatan går genom parkeringsplatser och lastplatser vilket gör cykelstråkets sträckning otydlig.	Se över skyltning och vägmarkeringar för att förtydliga hur gatorna kan användas för cyklisterna.	Enklare för cyklisterna att navigera genom Västra Karup, särskilt för elever på Västra Bjäre skola.	Liten	Låg	Enskild

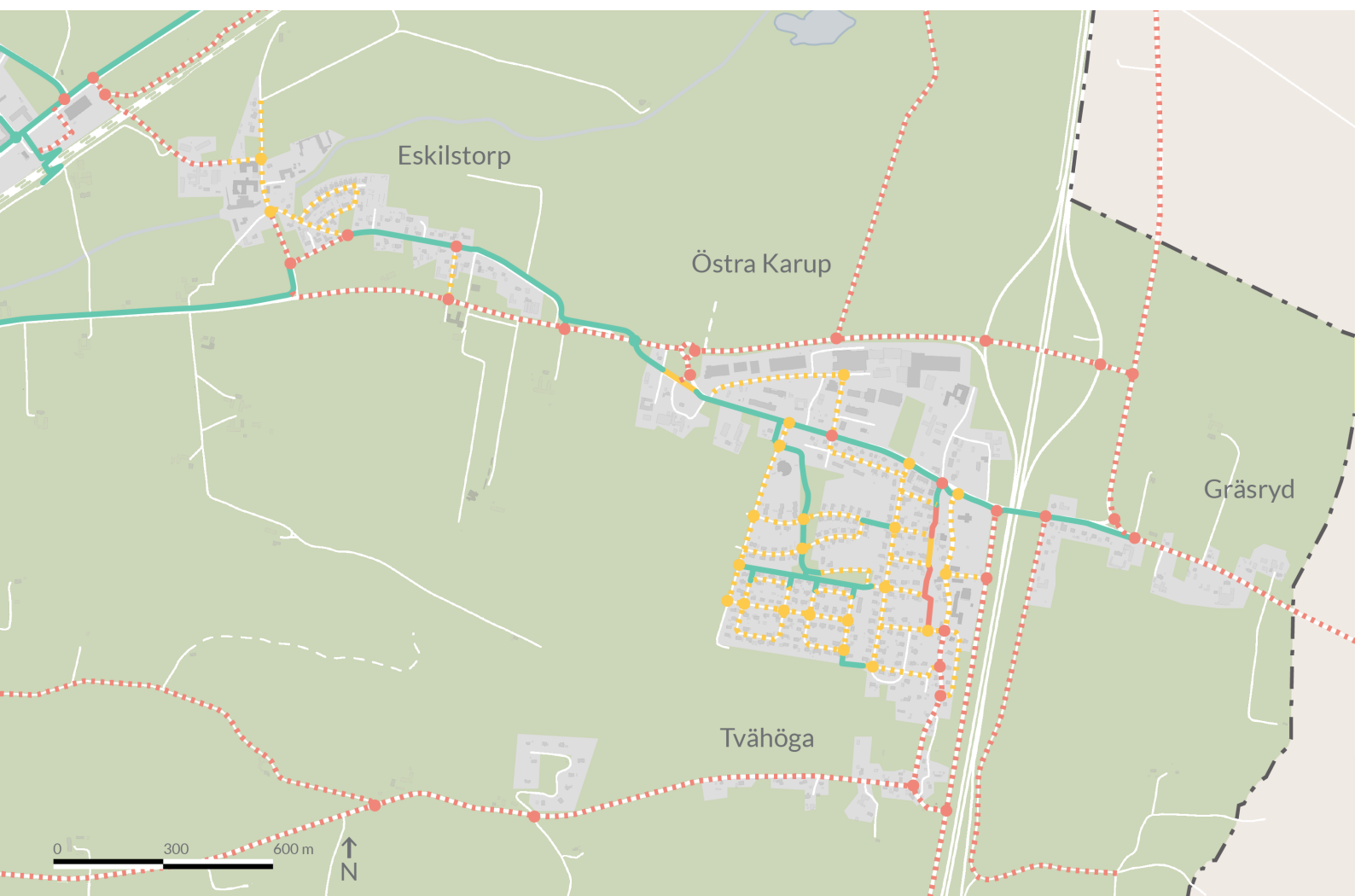
Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
V8	Korsningen mellan Glimmingevägen och Kraftgatan	Cykelpassage saknas för cyklister på huvudstråket att korsa Kraftgatan. Särskilt kritiskt då korsningen är utanför Västra Bjäre skola.	Cykelöverfart över Glimmingevägen och/eller Kraftgatan, beroende på utformning av A6.	Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Mellan	Hög	Statlig
V9	Korsningen mellan Salomonhögsvägen, Häradsvägen (Lv105) och Skrockahögsvägen (Lv105).	Korsning mellan huvudstråk. Ingen möjlighet att korsa den hårt trafikerade länsvägen.	Cykelpassage med mittrefug över länsväg 105 eller Salomonhögsvägen. Sänkt hastighet vid korsningen och fram till Västra Karup.	Högre trafiksäkerhet längs huvudstråket mellan Västra Karup och Båstad uppmuntrar till mer cyklande.	Mellan	Hög	Statlig
V10	Korsningen mellan Hovgårdsvägen, Lillarydsvägen, Glimmingevägen och Stockarydsvägen.	Cykelpassage saknas för att korsa någon av vägarna.	Trafik på Hovgårdsvägen och Stockarydsvägen bör väja för cyklister i huvudstråket. Cykelpassager med mittrefug över Glimmingevägen, som ansluter till Västra Karups IP.	Högre trafiksäkerhet för cyklister i korsningen, särskilt för besökare till Västra Karups IP.	Mellan	Medel	Statlig
V11	Stockarydsvägen	Lokalstråk i blandtrafik, 50 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Säkrare att cykla från södra Glimminge och att ansluta till huvudstråket i norr, vilket möjliggör för flera olika pendlingsrutter.	Liten	Medel	Statlig
V12	Mäsingevägen	Lokalstråk i blandtrafik, 70 km/h.	Utred om lämpligt med sänkt hastighet. Farthinder kan behöva övervägas då vägens rätthet uppmuntrar till höga hastigheter.	Säkrare och smidigare för boende i Mäsinge att ansluta till huvudstråket till söder.	Liten	Låg	Statlig
V13	Enskild väg i Mäsinge	Vägen är ett huvudstråk för cykeltrafik mellan Västra Karup och många andra orter, men det är inte tydligt för de som inte har lokalkännedom.	Använd skyltning och vägmarkeringar för att förtydliga stråkets sträckning och funktion.	Vägvisning till säkrare cykelväg för cykelpendlare och skolelever ökar trafiksäkerheten. Bidrar till ett sammanhängande huvudstråk mellan Västra Karup och Torekov, vilket uppmuntrar till mer cyklande.	Liten	Medel	Enskild
A5	Sönner-torpsvägen (Lv105) mellan Västra Karup och Hov	Huvudlänk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 1 500 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Möjliggör för säker cykling mellan Västra Karup och Hov, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland boende och arbetande i orterna. Skapar en koppling mellan Kattegattleden och Västra Karup vilket främjar rekreativ cykling. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Medel	Statlig

Nr	Plats	Brist	Möjliga lösningar	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
A6	Katte-gattleden, Lillaryds-vägen och Glimminge-vägen mellan Slättaröd och Västra Karup	Huvudstråk och Kattegattleden i blandtrafik på större landsvägar, upp till 70 km/h. ÅDT > 1 000 fordon. Otrygg skolväg med höga trafikflöden mellan Västra Karup och Mälinge. Mycket stort behov av säker cykelväg längs denna sträcka.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. Rammsjö och Glimminge planterings möjlighet till cykling till resten av kommunen stärks. Säkrare rekreationscykling längs Kattegattleden, samt till kust och strand. Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig / Enskild
A7	Möllhultsvägen mellan Möllhult och Ringastensvägen	Huvudlänk och Kattegattleden i blandtrafik, 70 km/h. ÅDT > 900 fordon.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare cykling längs Kattegattleden gör rekreationscykling genom kommunen mer attraktivt. Bidrar till säkrare cykling mellan Västra Karup och Glimminge plantering.	Stor	Medel	Statlig
A9	Skrocka-högsvägen (Lv105) mellan Grevie och Västra Karup	Huvudstråk i blandtrafik på länsväg, 70 km/h. ÅDT > 3 000 fordon. Sträckan var utpekad i den tidigare regionala cykelvägsplanen. Genomförd ÅVS bedömer ny gång- och cykelbana längs vägen som lämplig lösning.	Åtgärdande av sträckan i enlighet med utförd ÅVS. Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Integrerar Bjärehalvöns västra delar i det kommunala cykelnätet, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. Stor potential för arbetspendling mellan Grevie och Västra Karup, kort avstånd (3 km). Möjliggör för elever att cykla till Västra Bjäre skola på ett säkert sätt, vilket uppmuntrar till mer cyklande bland unga.	Stor	Mycket hög	Statlig
A10	Sinarpsvägen och Salomon-högsvägen mellan Västra Karup och Båstad Företagsby	Huvudstråk i blandtrafik, 70 km/h men ett fåtal farthinder finns. Vägens dimensioner och trafikmängd gör den lämplig för cykel i blandtrafik, men hastigheten är för hög.	Utred om lämpligt att tillföra fler farthinder. Annan utformning kan behövas med hänsyn till utryckningsfordon och cyklisters framkomlighet. Tydligare vägvisning som huvudstråk mellan Båstad och Västra Karup samt i förlängningen Torekov. Cykelpassage där Sinarpsvägen möter Ängelholmsvägen.	Integrerar Bjärehalvöns centrala delar i kommunens cykelnät, vilket möjliggör för en mångfald av pendlingsrutter på cykel. Cykelpendling mellan Båstad och Västra Karup blir tryggare och uppmuntras.	Liten	Hög	Enskild

Östra Karup

Nuläge

Östra Karup har ett mindre cykelnät med generellt god standard. Dock ansluter inte detta cykelnät till ortens målpunkter, såsom handels- och verksamhetsområdet i ortens norra del och Östra Karups skola. Det är möjligt att cykla mellan Östra Karup och Båstad, men det finns ett par otrygga blandtrafiklänkar i dessa stråk. Tvåhöga är inte sammankopplat med cykelnätet alls, och kan enbart nås via blandtrafikgator. Gräsryd har en kortare cykelväg som planskilt korsar motorvägen och möjliggör för cykling till naturreservaten på Laholms kommuns del av Hallandsås.



Standarder för cykelförbindelser

- Hög standard**
Cykelväg med tillräcklig markbeläggning och bredd. Brett cykelfält i låg hastighet (<50 km/h)
- Måttlig standard**
Cykelväg med bristande markbeläggning och bredd. Smalt cykelfält i hög hastighet (>50 km/h)
- Låg standard**
Cykelväg eller cykelfält med olämplig markbeläggning eller bredd

- Måttlig standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen ej överstiger 30 km/h
- Låg standard i blandtrafik**
Cykelförbindelse i blandtrafik där hastighetsgränsen överstiger 30 km/h

Standarder för korsningar

- Hög standard**
Hastighetssäkrad, signalreglerad eller planskild korsning
- Måttlig standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten ej överstiger 30 km/h
- Låg standard**
Ej hastighetssäkrad korsning där hastigheten överstiger 30 km/h

Framtid

Genom Östra Karup löper ett huvudstråk som binder samman orten dels med Båstads station och vidare till Båstad och Hemmeslöv, samt dels med kommungränsen till Laholms kommun där cykelstråket föreslås fortsätta mot Hasslöv. Huvudstråket löper genom Eskilstorp och anknyter till målpunkterna där.

Huvudlänken längs Postridarens väg tillgängliggör Östra Karups skola och knyter samman Östra Kaup med Tvåhög. Det lokala cykelnätet i Östra Karup föreslås anknyta till handelsområdet för att tillgodose pendling och inköp på cykel.



Kategori

- Huvudnät**
Strukturbildande förbindelser inom eller mellan tätorter som binder samman viktiga målpunkter
- Huvudlänkar**
Förbindelser inom eller mellan orter och målpunkter som kompletterar huvudnätet

Lokalnät

Förbindelser av betydelse för den lokala cykeltrafiken

Rekreativsnät

Sevärda förbindelser mellan viktiga besöksmål för fritid och turism

Målpunkter

- Grundskola
- Förskola
- Handel och service
- Verksamheter
- Sport och idrott
- Rekreation

Bytespunkter

- Busshållplats
- Tågstation

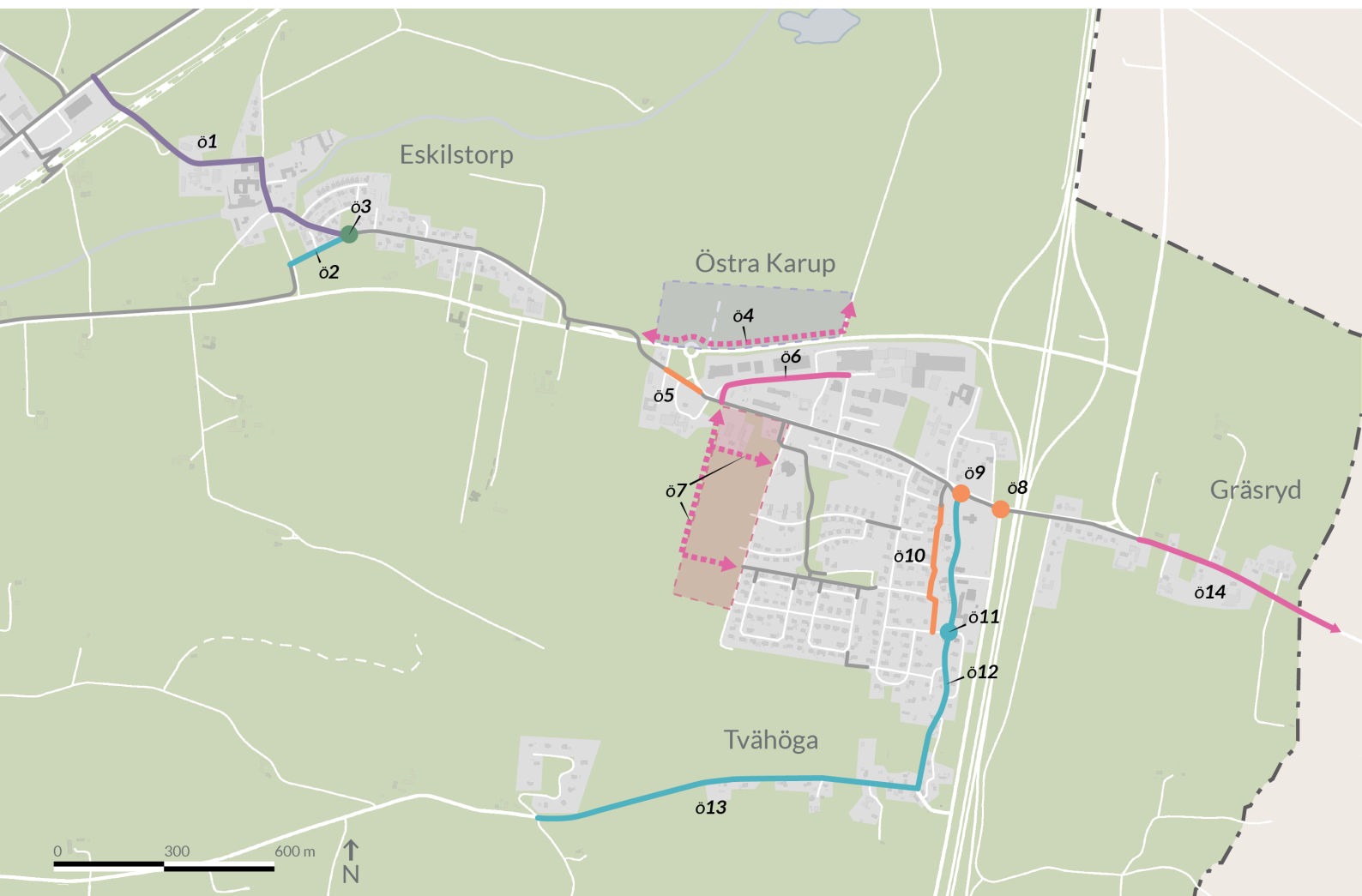
Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Behov

Luckor i huvudstråket åtgärdas genom hastighetssänkningar och nya cykelvägar. Ny gång- och cykelbana föreslås genom handelsområdet i norra Östra Karup, och huvudlänken utanför Östra Karups skola bör hastighetssäkras för att möjliggöra för säker cykling i blandtrafik.

Uttekade utvecklingsområden i översiktsplanen föreslås få nya cykelvägar. En förutsättning för att kunna skapa goda cykelvanor bland framtida boende är att komplett cykelinfrastruktur finns på plats tidigt i uppbyggnaden av utvecklingsområdena.



Brister längs sträckor

- Förbindelse saknas, förslag på sträckning
- Förbindelse saknas, sträckning ej fastställd

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Brister vid korsningar

- Olämplig standard
- Bristande trafiksäkerhet
- Otydlig sträckning
- Otrygg trafikmiljö

Utvecklingsområden

- Ny stadsbygd
- Nya verksamheter

Befintliga cykelvägar

Varje siffra hänvisar till ett identifierat behov längs en sträcka eller vid en korsning. Se tabell på följande sidor för beskrivningar av behoven.

Nr	Plats	Brist	Åtgärdsförslag	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Ö1	Mellan-vägen, Herrgårds-vägen och Ledungs-vägen	Belysning saknas längs delar av sträckan. Vägen är enslig och går genom tunnel. Oklart vilka trafikregler som gäller. Skyltning anger förbud mot genomfartstrafik, hastighetsgräns är 70 km/h på delar av sträckan.	Utred om lämpligt med cykelbana längs vägen med hänsyn till rådande trafikregler. Hastighetssänkning kan också vara en lämplig lösning. Anordna belysning längs vägen.	Högre trygghet längs huvudstråket mellan Båstad, Båstads station och Östra Karup uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna. Kompletterar det lokala cykelnätet inom Eskilstorp, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling för boende i orten.	Mellan	Hög	Enskild
Ö2	Hemmes-lösvägen	Huvudlänk i blandtrafik, 40 km/h.	Ny gång- och cykelbana som knyter ihop befintliga banor längs vägen.	Högre trafiksäkerhet längs huvudlänken mellan Båstad och Östra Karup uppmuntrar till mer cykelpendling mellan orterna. Kompletterar det lokala cykelnätet i Eskilstorp, vilket uppmuntrar till mer cykelpendling för boende i orten.	Liten	Låg	Enskild
Ö3	Korsning-en mellan Hemmes-lösvägen och Ledungs-vägen	För västergående cykeltrafik utgör korsningen ett vägskalet mellan två viktiga stråk; mot Båstad centrum eller Båstads station. Detta framgår ej på plats, vilket kan göra det svårt att förstå vilken väg som är mest lämplig.	Tydlig skyltning av cykelstråken, samt vilka destinationer som kan nås via stråken.	Bättre vägvisning är av särskild betydelse för rekreationscykling, där ett mer lättnavigerat cykelnät uppmuntrar till fler besökare som cyklar.	Liten	Medel	Enskild / Kommunal
Ö4	Utvecklingsområ-de Östra Karup 24:1	Ny bebyggelse norr om Hallandsvägen behöver vara tillgänglig med cykel. Hallandsvägen är mycket olämplig som cykelstråk.	Ny gång- och cykelbana i anslutning till utvecklingsområdet.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar personal och besökare att cykla dit.	Stor	Medel	Kommunal
Ö5	Cykelväg mellan Hallands-vägen (Lv115) och Viktor Ewalds väg	Huvudlänk med måttlig standard, mindre än 2,5 m bred cykelbana. Cyklister kan cykla på vägen, men kullerstensbeläggningen gör cykling obekvämt.	Breda gång- och cykelbanan.	Bekvämare cykling uppmuntrar till mer cyklande mellan Båstad och Östra Karup.	Mellan	Låg	Statlig
Ö6	Tomta-holms-vägen	Lokalstråk i blandtrafik. Gatan har industritrafik med tunga fordon som gör gatan otrygg för cyklister.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Säkrare och bekvämare cykling till handelsområdet i Östra Karup uppmuntrar till att fler utför inköpsärenden på cykel.	Stor	Medel	Enskild

Nr	Plats	Brist	Åtgärdsförslag	Konsekvenser	Förväntad arbetsinsats	Prioritet	Väghållare
Ö7	Utvecklingsområdet Östra Karup 6:7	Cykelförbindelser genom området behövs när området utvecklas.	Ny gång- och cykelbana som knyter samman Gnejsvägen, Viktor Ewalds väg och Östra Karups förskola.	Säkerställer att ny bebyggelse inom utvecklingsområdet har goda kopplingar till cykelnätet, vilket uppmuntrar framtida boende att cykla mer.	Stor	Medel	Kommunal
Ö8	Korsningen mellan Viktor Ewalds väg och Lannamärkesvägen	Huvudstråket korsar Lannamärkesvägen. Endast övergångsställe finns.	Cykelpassage och övergångsställe över Viktor Ewalds väg. Cykelpassage över Bärnstensvägen.	Säkrare och bekvämare cykling till handelsområdet i Östra Karup uppmuntrar till att fler utför inköpsärenden på cykel.	Mellan	Låg	Statlig
Ö9	Korsningen mellan Viktor Ewalds väg och Postridarens väg	Huvudstråk korsar Postridarens väg, enbart övergångsställe finns.	Anordna cykelpassage över Lannamärkesvägen.	Smidigare cykling längs huvudstråket mot Hasslöv, vilket gör Ö14 mer attraktivt att nyttja. Detta uppmuntrar till mer cyklande mellan Östra Karup/Båstad och Hasslöv.	Mellan	Medel	Statlig
Ö10	Cykelstig mellan Diabasvägen och Opalvägen	Lokalstråk med låg standard. Mycket smal cykelbana, <2 m bred.	Uppgradera befintlig cykelstig till hög standard.	Ett sammanhängande cykelnät av god standard gör cykeln mer attraktiv som färdmedel. Möjliggör för elever att cykla till Östra Karups skola på ett säkert sätt.	Mellan	Medel	Enskild
Ö11	Korsningen mellan Postridarens väg, Opalvägen och Korallvägen	Korsning mellan lokalstråk som utgör skolvägar för elever på Östra Karups skola. Varken cykelpassage eller övergångsställe finns.	Utred om lämpligt att hastighetssäkra korsningen.	Möjliggör för elever att cykla till Östra Karups skola på ett säkert sätt. Säkrare cykelmiljö på vägen uppmuntrar till mer cyklande mellan Tvåhöga och Östra Karup.	Mellan	Hög	Statlig
Ö12	Postridarens väg	Lokalstråk i blandtrafik, upp till 40 km/h. Lokalstråket utgör skolväg för elever på Östra Karups skola.	Sänkt hastighet till 30 km/h längs hela vägen. Regelbundna farthinder längs vägen.	Möjliggör för elever att cykla till Östra Karups skola på ett säkert sätt. Säkrare cykelmiljö på vägen uppmuntrar till mer cyklande mellan Tvåhöga och Östra Karup.	Mellan	Hög	Statlig
Ö13	Tvehöga vägen	Rekreatiionsstråk genom Tvåhöga i blandtrafik, 40 km/h.	Sänkt hastighet till 30 km/h.	Säkrare cykelmiljö på vägen uppmuntrar till mer cyklande mellan Tvåhöga och Östra Karup.	Liten	Låg	Statlig
Ö14	Gräsrydsvägen (Lv115)	Huvudstråk i blandtrafik på trafikerad länsväg, 70 km/h.	Ny gång- och cykelbana längs vägen.	Möjliggör för kommungränsöverskridande cykling mellan Båstad och Hasslöv via Östra Karup. Tillgängliggör Hasslöv IP för cyklister på ett säkert sätt. Östra Karup saknar egen idrottsplats, därav är denna målpunkt av stor betydelse.	Stor	Hög	Statlig

Uppföljning

Uppföljning är en viktig del av cykelplanen, då det bekräftar att de satsningar som görs har önskad effekt på samhället. Uppföljningen bidrar också till att bygga upp de kunskaper som kommer att behövas vid efterföljande trafikplanering och översiktsplanering. Ett antal indikatorer har tagits fram som ämnar visa på huruvida kommunens utveckling av cykelnätet fortskrider i en önskvärd riktning. Vissa indikatorer tas fram av kommunen, medan vissa tas fram i samverkan med Region Skåne och SCB.

Indikator	Utgångsläge	Mål	Metod för uppföljning
Antal cykelresor i kommunen Indikerar prioritering: Informera, uppmuntra och övertyga	2018 gjordes 14 % av alla korta resor (<5 km) med cykel, respektive 4 % av alla medellånga resor (5-10 km).	2035 görs minst 25 % av alla korta resor (<5 km) görs med cykel, respektive minst 10 % av alla medellånga resor (5-10 km).	Delta i Region Skånes resvaneundersökningar. Undersökningen görs var 5:e år av Region Skåne.
Antal cyklister på viktiga stråk Indikerar prioritering: Informera, uppmuntra och övertyga	Okänt utgångsläge.	Varje år fram till 2035 ökar antalet cyklister som passerar kommunens mätstationer med minst 2% .	Årlig sammanställning av uppmätta cykelflöden från kommunens mätstationer.
Kommuninvånarnas upplevelse av cykelnätets kvalitet Indikerar prioritering: Kompletta cykelinfrastruktur Informera, uppmuntra och övertyga	2021 tyckte 80% av kommuninvånarna att Båstads kommuns utbud av gång- och cykelvägar var ganska bra eller mycket bra.	2035 tycker minst 90% av kommuninvånarna att Båstads kommuns utbud av gång- och cykelvägar är ganska bra eller mycket bra.	Delta i SCB:s medborgarundersökningar. Undersökningen genomförs årligen av SCB.
Kommuninvånarnas upplevelse av cykelnätets säkerhet Indikerar prioritering: Säkra och trygga trafikmiljöer Informera, uppmuntra och övertyga	2021 tyckte 79% av kommuninvånarna att trafiksäkerheten på kommunens gång- och cykelvägar var ganska bra eller mycket bra.	2035 tycker minst 90% av kommuninvånarna att trafiksäkerheten på kommunens gång- och cykelvägar är ganska bra eller mycket bra.	Delta i SCB:s medborgarundersökningar. Undersökningen genomförs årligen av SCB.
Cykelnätets utsträckning Indikerar prioritering: Kompletta cykelinfrastruktur	Fyra av kommunens tätorter (Båstad, Förslöv, Grevie, Östra Karup) är sammanlänkade via huvudstråk som uppfyller den önskade standarden som anges under prioritering Komplett Infrastruktur .	2035 är alla tätorter i kommunen (Båstad, Förslöv, Torekov, Grevie, Östra Karup, Västra Karup) sammanlänkade via huvudstråk som uppfyller den önskade standarden som anges under prioritering Komplett Infrastruktur .	Regelbunden kartläggning av cykelnätets standard i kommunen.

Indikator	Utgångsläge	Mål	Metod för uppföljning
Utbyggnad av viktiga cykelstråk Indikerar prioritering: <i>Komplett cykelinfrastruktur</i>	Tre stråk är av mycket hög prioritet att åtgärda: A6 (Västra Karup - Slättaröd), A9 (Västra Karup - Grevie) och A12 (Grevie kyrkby - Förslövs station). Idag saknas cykelinfrastruktur längs dessa stråk.	Alla behov längs cykelstråken av mycket hög prioritet har åtgärdats.	Löpande dialog med berörda myndigheter för åtgärdsplanering och genomförande.
Vägvisning av cykelnätet Indikerar prioritering: <i>God framkomlighet och bekvämlighet</i>	Det finns ingen konsekvent skyltning av cykelnätet. Kommunen har ingen cykelvägvisningsplan.	Kommunen har en cykelvägvisningsplan. 2035 är hela huvudnätet skyltat. Fler cykelleder är skyltade.	Ta fram en cykelvägvisningsplan. Regelbunden kartläggning av cykelleder i kommunen.

Referenser

Båstads kommun (2013). *Cykelplan Båstads kommun - med fokus på barn och ungdomars rörelsebehov*.

Båstads kommun (2015). *Cykelstrategi för Båstads kommun*. <https://www.bastad.se/wp-content/uploads/2017/02/Cykelstrategi-f%C3%B6r-B%C3%A5stads-kommun.pdf>

Båstads kommun (2017). *Program för folkhälsa, trygghet och säkerhet*. <https://www.bastad.se/wp-content/uploads/2018/01/%C3%96versyn-och-revidering-av-Program-f%C3%B6r-folkh%C3%A4lsa-trygghet-och-s%C3%A4kerhet-popu-l%C3%A4rversion.pdf>

Båstads kommun (2018). *Båstads kommuns vision 2030*. <https://www.bastad.se/kommun-och-politik/mal-ekonomi-och-budget/bastads-kommuns-vision-2030/>

Båstads kommun (2020). *Båstads kommuns översiktsplan: med tidshorisont till 2030*. <https://www.bastad.se/trafikochstadsplanering/planering-och-utveckling/oversiktsplanering/oversiktsplan/>

Båstads kommun (2021). *Fritids- och idrottspolitiskt program*. <https://www.bastad.se/wp-content/uploads/2021/07/Program-20210709.pdf>

Europeiska miljöbyrån (2021). *Transporter och folkhälsan*. <https://www.eea.europa.eu/sv/miljosignaler/miljosignaler-2016/artiklar/transporter-och-folkhalsan>

Familjen Helsingborg (2021). *Prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik*. <https://storymaps.arcgis.com/stories/c3ff50ebd0f9400e821eb936296c8d81>

Folkhälsomyndigheten (2021). *Fysisk aktivitet och svenska riktlinjer*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livs villkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/fysisk-aktivitet/>

Gössling, Stefan & Choi, Andy S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, DOI: 10.1016/j.ecolecon.2015.03.006. https://www.researchgate.net/publication/274097090_Transport_transitions_in_Copenhagen_Comparing_the_cost_of_cars_and_bicycles

Hagströmer, Maria; Leijon, Matti; Eriksson, Ulf & Dohrn, Ing-Mari (2021). Åtta investeringar för att främja fysisk aktivitet – som fungerar! I YFA (red.) *FYSS 2021*. Läkartidningen Förlag, ss. 18-22.

Laholms kommun (2015). *Cykelplan Laholms kommun år 2015-2020*. <https://www.laholm.se/globalassets/upload/kommunstyrelse/planeringskontor/driftenhet/trafik/cykelplaner/kommunal-cykelplan-2015-2020.pdf>

Lee, Alison & March, Alan (2010). Recognising the economic role of bikes: Sharing parking in Lygon Street, Carlton. *Australian Planner*, 47:2, 85-93, DOI: 10.1080/07293681003767785. https://www.researchgate.net/publication/232847647_Recognising_the_economic_role_of_bikes_Sharing_parking_in_Lygon_Street_Carlton

MOVEA (2021). *PM 2minus1 Tätort (Bygdeväg i tätort)*. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fcea9a0b10b149c89ce332af2e08d94d/rapport-2minus1-bygdevag-tatort-skylltforden.pdf>

Naturvårdsverket (2021). *Klimatet och transporterna*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/>

Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. <https://www.regeringen.se/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop-20080993>

Regeringskansliet (2015). *Agenda 2030 för hållbar utveckling*. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling: som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*. https://bicycle-infrastructuremanuals.com/manuals5/Ministry%20of%20Trade%20and%20Industry_Cycling%20Strategy_20170426.pdf

Region Halland (2020). *Regional cykelplan 2020-2029*. https://www.regionhalland.se/app/uploads/2020/06/Regional_Cykelplan_2020-2029.pdf

Region Skåne (2015). *Planera för cykeln i småstaden: Vägledning och inspiration för mindre tätorter i Skåne*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/temapm_planeraforcykeln_mars_2015.pdf

Region Skåne (2018). *Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/avs-cykelvagsplan--2018-2029.pdf?highlight=Cykelv%C3%A4gsplan>

Region Skåne (2019a). *Så reser vi i Båstads kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_bastad_2018.pdf

Region Skåne (2019b). *Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökningen 2018*. 2. uppl. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/resvaneundersokning_2018.pdf

Region Skåne (2019c). *Så reser vi i Simrishamns kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_simrishamn_2018.pdf

Region Skåne (2019d). *Så reser vi i Hörby kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_horby_2018.pdf

Region Skåne (2019e). *Så reser vi i Klippans kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_klippan_2018.pdf

Region Skåne (2019f). *Så reser vi i Vellinge kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_vellinge_2018.pdf

Region Skåne (2019g). *Så reser vi i Tomelilla kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_tomelilla_2018.pdf

Region Skåne (2019h). *Så reser vi i Östra Göinge kommun: Resvaneundersökningen 2018*. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_ostra-goinge_2018.pdf

Region Skåne (2022a). *Regionplan för Skåne 2022-2040*. <https://experience.arcgis.com/experience/a35ec0bb48554692ad6684a253d79b6c>

Region Skåne (2022b). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033*. <https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf>

SCB (2022). *Medborgarnas syn på resor och kommunikationer efter region, Vad tycker du om ..., medborgarnas bakgrund, tabellinnehåll och år*. <https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/132007>

SKR & Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*. <https://skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4fbe8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf>

Svensk Cykling (2011). *Cykelsmart: Livskvalitet på två hjul, handbok för moderna människor*. https://svenskcycling.se/wp-content/uploads/2016/03/110607_CS_En-Handbok-for-MM_webb_mindre_NY.pdf

Svenskt Friluftsliv (2012). *Brist på motion kostar samhället 6 miljarder om året*. <https://svensktfriluftsliv.se/wp-content/uploads/2012/11/Brist-p%C3%A5-motion-kostar-samh%C3%A4llet-6-miljarder-om-%C3%A5ret.pdf>

Sveriges miljömål (2018). *Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik*. <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/>

Sveriges miljömål (2020). *Grafisk profil för Sveriges miljömål*. <https://www.sverigesmiljomal.se/kontakt-och-material/grafisk-profil/>

Sweco (2021). *Ökad vardagsmotion ger stora samhällsvinster: Studie baserad på verktyget HEAT*. https://www.sweco.se/wp-content/uploads/sites/3/2021/06/sweco_PM_HEAT.pdf

Trafikverket (2015). *Åtgärdsvalsstudie - Cykel: Båstad kommun, Västra Karup - Grevie*.

Trafikverket (2022a). *Säkerhet på cykel*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/sakerhet-pa-cykel/>

Trafikverket (2022b). *Hastighet och krockvåld*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>

Trivector (2022). *Anpassa cykeln för gods på cykel*. https://www.trivectortraffice.se/wp-content/uploads/2022/11/2022_122-skyltfonden_anpassa-staden-for-gods-pa-cykel.pdf

UNDP (2023). *Globala målen - logotyper*. <https://www.globalamalen.se/material/logotyper/>

Ängelholms kommun (2015). *Cykelplan 2015-2025: Ängelholms kommun*. <https://www.engelholm.se/download/18.2e99b1d6162eb004195645a/1524723891050/Cykelplan%202015-2025%20150831.pdf>

