



# Cykelplan 2011-2020 för Ängelholms kommun



STADSARKITEKTKONTORET    TEKNISKA KONTORET

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

**ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 24 OKTOBER 2011**

## Projektorganisation

---

### Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott/KSau stadsbyggnadsmöte

### Projektledare

Trainee för Skåne Nordväst – landskapsarkitekt Cecilia Ek, Stadsarkitektkontoret

### Projektgrupp

Stadsarkitektkontoret

Cecilia Ek

Planarkitekt Stina Pettersson

Tekniska kontoret

Projekteringschef Tommy Wiberg

Trafikingenjör Ann-Kristin Wiinberg

Anläggningsingenjör Kerstin Strömberg

Parkchef Maria Birgander

Anläggningschef Jonas Henriksson

Miljökontoret

Miljöinspektör Helen Ahlström

Efter samrådsskedet har cykelplanen reviderats.

Kommunledningskontoret

Strategisk samhällsplanerare Lena Åström (samordning)

GIS-ingenjör Annika Bengtsson (kartmaterial)

### Referensgrupp

Stadsbyggnadsgruppen (där övriga förvaltningar representeras)

Trafikkonsult

Trafikverket

Intressegrupper

### Arbetsutskott

Cecilia Ek

Ann-Kristin Wiinberg

Maria Birgander

Jonas Henriksson

Kerstin Strömberg

## Förord

Cykelplaner är något som återfinns i flera kommuner idag och är ett dokument som genom sin strategiska karaktär kan användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen. Det är även ett dokument som kan utgöra underlag för beslut som rör cykeltrafiken i kommunen.

Ett gång- och cykelvägnät som är sammanhängande och gent, med god framkomlighet samtidigt som det är tryggt och säkert är verkligen något att sträva efter. Genom att förbättra gång- och cykelvägnätet kan förhoppningsvis resandet öka med cykel och till fots, kanske blir de tillsammans de mest använda färsätten för boende i tätorterna i Ängelholms kommun.

De delar av kommunen där tätorterna ligger är relativt flacka och det gör i stort sett hela Ängelholms kommun till en idealisk cykelkommun. Här finns alla förutsättningar för att cykeln ska bli ett mer använt transportmedel idag. Skälen till att kommunen vill att folk ska cykla är många. Cykling bidrar till en bättre privat- och samhällsekonomi. Annars är de främsta skälen en friskare befolkning och en renare miljö. Det blir slutresultatet om fler människor väljer bort bilen och tar till pedalerna istället.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

### Förord

### Inledning

Cykelplanens syfte och huvuddrag .....	7
Läsanvisning .....	7
Det hållbara samhället .....	7
Arbete med cykelplanering i Ängelholm .....	9

### Strategier

Vision .....	10
Målsättningar .....	10

### Konkretisering

Nulägesbeskrivning.....	11
Definitioner .....	11
Befintliga cykelvägar.....	11
Trygghet och säkerhet.....	13
Tydlighet.....	15
Drift och underhåll.....	15
Trafikantgrupper.....	15
Mätningar .....	17
Målpunkter.....	17
Skolor.....	17
Arbetsplatser och handel .....	18
Idrottsplatser .....	18
Järnvägsstationer/busstationer/flygplatsen.....	18
Natur och kultur .....	18
Stadsdelar och omkringliggande tätorter .....	18
Analys .....	19
Utformning av den fysiska miljön .....	19
Cykelvägar .....	19
Cykelparkeringar .....	20
Tydlighet – god skyltning .....	21
Goda exempel .....	21
Informationsinsatser och attitydförändring .....	24
Exempel på kampanjer, information och andra åtgärder.....	25
Åtgärdsplanering i Ängelholms kommun.....	26
Övergripande åtgärder .....	26
Uppskattade kostnader .....	29
Alternativa finansieringsförslag .....	29
Uppföljning.....	30

### Källförteckning

## **Bilagor**

**Bilaga 1** Befintliga cykelvägar i kommunen

**Bilaga 2** Befintliga cykelvägar i tätorterna

**Bilaga 3** Föreslagna åtgärder i kommunen 2011-2020

**Bilaga 4** Föreslagna åtgärder i tätorterna 2011-2020

**Bilaga 5** Befintlig belysning på cykelvägar i kommunen

**Bilaga 6** Befintlig belysning på cykelvägar i tätorterna

## Inledning

### Cykelplanens syfte och huvuddrag

En cykelplan är ett planeringsinstrument som är specifikt inriktat på att planera för cykeln. Cykelplan 2011-2020 är kommunens strategiska planering för cykeltrafiken. Den är en fristående del av kommunens trafikplan. Syftet är att den ska användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen. Planen ska utgöra underlag för beslut som på kort eller lång sikt syftar till att förbättra för cykeltrafiken i kommunen. Cykelplan 2011-2020 ska även tydliggöra prioriteringen för det fortsatta arbetet med att höja säkerheten och tillgängligheten på cykelvägarna i kommunen.

En genomgång av cykelvägnätet har gjorts för kommunens tätorter: Ängelholm, Strövelstorp, Munka-Ljungby, Hjärnarp och Vejbystrand. Den innefattar även en genomgång av kommunen i stort. Andra projekt, som exempelvis Kattegattleden, har inlemmats i cykelplanen.

### Läsanvisning

Cykelplan 2011-2020 behöver inte läsas i dess helhet. För att underlätta sökandet efter specifik information har planen uppdelats i tre delar:

***Inledning*** – här beskrivs bl a syfte och bakgrund till cykelplanen.

***Strategier*** – här beskrivs de visioner och målsättningar som Ängelholms kommun har för cykeltrafiken i kommunen.

***Konkretisering*** – här beskrivs på ett konkret sätt nuläget för cykeltrafiken: vilka målpunkter som bör kunna nås, hur den fysiska miljön kopplad till cykelvägarna bör se ut, vilka informationsinsatser som skulle kunna genomföras, vilka åtgärder som ska genomföras, vad som ska prioriteras och hur uppföljningen av cykelplanen ska ske.

### Det hållbara samhället

Situationen idag - med ökande priser på drivmedel för motordrivna fordon, en stor miljödebatt kring dessa fordons påverkan på klimatet, ett allt större problem med fetma och andra välfärdssjukdomar bland befolkningen - kräver en förbättring. Det finns nog ingen som tvivlar på att fordon drivna av fossila bränslen inte är bra för miljön eller att vi behöver tänka strategiskt kring hälsa och fysisk aktivitet. Det finns ett behov av att alla människor hjälps åt för att tänka på de hållbara alternativen.

Mycket pekar på att vår hälsa, vår ekonomi och vår miljöpåverkan hänger samman med möjligheten att uppnå en hållbar samhällsutveckling. Vi kan inte ignorera *en* del till förmån för en annan. Att satsa tid och pengar på utvecklingen av cykelns plats i samhällsutvecklingen är en mycket god investering, som kommer att visa sig avgörande för framtiden.

När det gäller att få fler positivt inställda till cykeln som transportmedel i det hållbara samhället är det framförallt för de korta resorna, resor upp till 10 km, det är viktigt att öka andelen cyklande eller gående. Här finns det även en stark koppling till privatekonomin. Medelbilen förbrukar 1,41 liter per mil de första 5 km. Det medför

att en person som cyklar en halvmil till jobbet, istället för att köra bil, sparar ca 300 kronor i månaden i bensinkostnader.

Det finns många mål och strategier för cykeltrafiken i Sverige, från flera olika håll. Riksdagen, Länsstyrelsen, WHO (Världshälsoorganisationen), Naturvårdsverket, Trafikverket och den egna kommunen är instanser som har något att tillägga om cykeltrafiken och dess framtid. Trafikverket har i den nationella cykelstrategin redan i titeln fångat upp två ord som genomsyrar de flesta av de dokument och målskrifter om cykeltrafik som finns idag. Orden är ökad och säker. Det handlar om att få fler människor att välja cykeln framför andra transportmedel, samtidigt som antalet skadade i trafiken minskar. I *”Mer cykeltrafik på säkrare vägar - Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik”* (2000) menar Trafikverket att:

*”För att åstadkomma ett ökat och säkert cyklande krävs en kombination av satsningar på cykeltrafiken och en medveten samhällsplanering.”*

För att kunna skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen antog Riksdagen, i april 2003, de svenska folkhälsomålen. Det är framförallt två av målen - mer fysisk aktivitet i förskola, skola och i anslutning till arbetet samt mer fysisk aktivitet under fritiden - som kan påverkas av vilket transportslag vi väljer. Året därpå kom Länsstyrelsen ut med rapporten *”På cykel för miljö och hälsa”* (2004:21) som har sin utgångspunkt i cykelns betydelse för miljö och folkhälsa. Där framför Länsstyrelsen att cykeltrafiken borde öka.

Hälsa och ekonomi hänger ihop. Om många människor är sjukskrivna kommer det att få ekonomiska konsekvenser för samhället. I rapporten *”Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder”* av Naturvårdsverket från 2005 tar Naturvårdsverket upp ett sätt att tänka kring lönsamheten i cykeltrafikåtgärder. Där visar Naturvårdsverket bl a hur beräkningar på vilken samhällsekonomisk nytta olika åtgärder kan göras samt vilken typ av uppoffring cyklisten måste göra i sitt resande. Bara det faktum att Naturvårdsverket gjort denna typ av studie visar på hur viktig koppling cykeltrafiken har till samhällets ekonomi i stort.

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som mål för miljökvaliteten inom respektive område. För att uppnå de nationella miljömålen har Naturvårdsverket konstaterat att trafiken är det område där de största insatserna behövs. De nationella miljömålen har framförallt tre mål som skulle kunna uppnås av ett strategiskt tankesätt gällande cykelvägar: begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö. Under målet om god bebyggd miljö finns det två regionala mål som påtagligt berörs: planeringsunderlag för minskat transportbehov genom ändamålsenlig struktur och buller. Om transportbehovet minskas kan antalet parkeringsplatser bli färre, vilket stadsmiljön kommer att vinna på. Det finns även mål som angår cykeltrafik i de kommunala miljömålen, antagna av kommunfullmäktige den 26 januari 2009: t ex att skapa en cykelvänlig kommun och förbättrat underhåll av gång- och cykelvägar.

Med alla dessa mål bakom sig är denna cykelplan en naturlig del av utvecklingen i kommunens arbete med strategisk planering.

## Arbete med cykelplanering i Ängelholm

I Ängelholms kommun har det gjorts ett antal satsningar för att höja kvaliteten på cykelvägarna och för att öka deras antal. Det har även gjorts satsningar på att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och nyligen genomfördes en trafiksäkerhetsdag. Till denna tog kommunen fram en karta som visar vilka cykelvägar som finns i Ängelholms tätort och om dessa är ”renodlade” cykelvägar eller om cykling sker i blandtrafik.

En cykelkarta har tagits fram för Ängelholms kommun 2011. Kartan visar huvudstråk för cykelvägar, rekommenderade huvudstråk i blandtrafik, cykelvägar, rekommenderade cykelvägar i blandtrafik, planerade cykelvägar och Lergöksrundan. Den innehåller en stor karta för centralorten och mindre kartor för övriga tätorter i kommunen. På kartan för centralorten visas också avstånd från stadens centrum. På kartan beskrivs vad cyklisten bör tänka på vid cykling och vad som krävs för att cykeln ska vara bra.

Ambitionen att arbeta med cykelfrågor finns i kommunen, men det har saknats en översiktlig bild över hur kommunen ska arbeta med cykeltrafiken idag och i framtiden. Det är en del av bakgrunden till varför denna cykelplan har kommit till.



Figur 1 Affisch från trafiksäkerhetsdagen, hösten 2008.  
Foto: Kerstin Strömberg

## Strategier

### Vision

*Cykelvänliga Ängelholm – att möjliggöra för livet utan bil!*

I visionen arbetar kommunen bort Ängelholms bil-image och gör det möjligt för allmänheten att klara av sin vardag utan att behöva använda sig av bilen. Cykeln blir en naturlig del av vardagen. Enkelhet, säkerhet och tydlighet präglar cykelvägnätet.

Alla kommuninnevånare har inte tillgång till bil, det är således fråga om att alla som använder sig av cykeln i vardagen ska klara av att nå dit de vill på säkra och enkla cykelvägar med tydlig vägvisning.

Om allmänheten väljer bort bilen som transportmedel till förmån för cykeln kan koldioxidutsläppen minska samtidigt som människors hälsa ökar, då de rör sig mer i sin vardag. En annan viktig aspekt är den ekonomiska. Den person som väljer bort bilen slipper bensinkostnaden och belastningen för sjukvårdssystemet minskar.

Bilen tar upp mycket plats i staden, både med vägar och parkering. Om kommunen istället satsar på att cykeln tar del av detta utrymme kommer det att leda till en mer attraktiv stadsmiljö.

### Målsättningar

För att målsättningar ska kunna nås behöver de vara rimliga och för att veta om de har uppnått behöver de vara mätbara. Men det är svårt att säga hur säkerhet och trygghet kan mätas. Olyckor och otrygghet kan troligen förebyggas, men det är svårt att veta om resultatet har beror på genomförda insatser eller på andra faktorer.

Målen för cykeltrafiken i Ängelholms kommun är att:

- Cyklandet i Ängelholms kommun ska öka med 10 % till år 2015 och med 20 % till år 2020 jämfört med år 2011.
- Säkerheten och tryggheten för cyklister ska förbättras och antalet olyckor ska minska. Även konsekvenserna för olyckorna ska bli lindrigare och användandet av cykelhjälm ska öka.
- Motivationen och kunskapen för invånarna ska öka, så att de väljer cykel före bil och cykelvägarna trafikeras av flera olika trafikantgrupper.
- Ett kommunövergripande nät av primära och sekundära cykelförbindelser som genomkorsar och förbinder tätorterna ska skapas. Cykelvägnätet ska på ett tydligt sätt leda till målpunkter såsom skolor, arbetsplatser och handel.
- Cykelplanen ska bli ett väl använt dokument som hålls levande och aktuellt genom att revideras vart 3:e år.

Återkoppling till målsättningarna finns i kapitlet åtgärdsplanering.

## Konkretisering

### Nulägesbeskrivning

Här beskrivs hur situationen är idag och de problem som måste lösas om utvecklingen ska kunna sträva mot målen som finns nämnda i den strategiska delen av planen.

### Definitioner

**Gång- och cykelväg (GC-väg)** – väg som är avsedd för gång- och cykeltrafik samt trafik med moped klass II. Vägen är friliggande, med en skyddszon mot körbana för motorfordon. Denna typ av väg är som regel dubbelriktad.

**Cykelbana** – väg som är avsedd för cykeltrafik samt trafik med moped klass II. En cykelbana anläggs som dubbelriktad eller enkelriktad och avskiljs från motorfordonstrafik genom förhöjning med kantsten eller annan fysisk anordning eller genom sidoförflyttning från körbanan. Cykelbanan kan även användas på gator där utrymmet är begränsat.

**Cykelfält** – cykelfältet utgörs av ett särskilt körfält, som genom vägmarkering är anvisad för cyklande samt förare av moped klass II. Cykelfält målas som ett särskilt enkelriktat fält i vägbanan och markeras med cykelsymboler.

**Blandtrafik** – cykeltrafik hänvisas till körbanan tillsammans med motorfordons- trafik. Denna typ av väg är inte en cykelväg, utan bara en sista lösning för cyklisterna. Där blandtrafik markeras på karta bör hastigheten inte vara högre än 30 km/h och antalet fordon bör inte överstiga 500 fordon/dygn.

**Cykelboxar** - en cykelbox är en yta före en korsning med trafikljus som reserverats för cyklister. Cykelboxar ger cyklister möjlighet att vänta på grönt ljus framför biltrafiken. Cykelboxar minskar risken för svåra olyckor mellan högersvängande motorfordon (särskilt lastbilar) och cyklister.

### Befintliga cykelvägar

I Ängelholms kommun finns det idag tre olika typer av cykelvägar (gång- och cykelväg, cykelbana och cykelfält) samt cykel i blandtrafik.

I bilaga 1 visas hur orterna i kommunen förbinds med varandra med cykelvägar. Här syns att det finns ett antal glapp i en del viktiga förbindelser och att vissa andra förbindelser helt saknas. De flesta cykelvägar som går mellan de omkringliggande orterna har Trafikverket som väghållare.

I bilaga 2 är cykelvägarna uppdelade i vanliga cykelvägar (blå) och de cykelvägar som bedöms tillhöra huvudstråk (röda). Spridningen av cykelvägar är förhållandevis jämn över Ängelholms tätort. Men det finns fortfarande delar av staden som skulle må bra av en bättre sammankoppling.

De signalerade korsningarna i Ängelholms tätort ska i förlängningen arbetas bort. Det kommer att förändra förutsättningarna för cyklister, som genom skyltning och kampanjer bör bli påmind om de regler som gäller.

Det finns många cykeltunnlar i kommunen. De flesta finns i Ängelholms tätort, hela 21 stycken. Utformningen av dessa är av två huvudslag: den sort där tunneln breddats i överkant med sluttande sidor (se figur 2) och den sort där cykelvägen breddas för att gå igenom tunneln och cykelvägen tar i tunnelväggarna (se figur 4). Den andra sorten ger ett mycket begränsat utrymme, som kan vara problematiskt både ur säkerhets- och trygghetssynpunkt. Även takhöjden i cykeltunneln är i vissa fall ett problem. Belysningen i och intill tunnelarna är direkt, d v s att lamporna belyser vägbanan och cyklisten.



Figur 2 Cykeltunnel med sluttande sidor.  
Foto: Cecilia Ek, 2009.

När cyklar parkeras utanför ordnade cykelställ finns det ett problem. Problemet kan bero på att det finns för få cykelställ, att de som finns är dåligt underhållna eller att de är felpacerade i förhållande till vad som är målet för cyklisten. På järnvägsgratan mitt emot stortorget i Ängelholm finns två cykelställ som inte har rätt kapacitet för det antal cyklar som lämnas där (se figur 3). Totalt ryms det 12 cyklar där, när fotot togs fanns det 21 cyklar på platsen.



Figur 3 De två cykelställen på järnvägsgratan i Ängelholm. Cykelställen har en kapacitet på 6 cyklar vardera. På bilden syns 21 cyklar.  
Foto: Cecilia Ek, 2009.

Att cyklar står utanför cykelställen är ett problem för rörelsehindrade, som kan få svårt att ta sig fram. Även synskadade får problem med cyklarnas placering, då det är lätt att gå in i dem och skada sig. Räddningsfordon behöver ha tillgång till byggnader får svårt att komma fram och dessutom gör felparkerade cyklar att stadsmiljön i stort uppfattas som stökig.

Cykelparkeringarna vid Klitterhus fungerar dåligt, då det inte finns tillräckligt många platser för antalet cyklar. Vid stationen finns det många cykelparkeringar, men trots detta räcker de inte till. Här ses ofta cyklar som står ställda utanför cykelställen. Den stora cykelparkeringen på andra sidan vägen från stationen sett är inte så väl använd som den kunde vara. Den är mörk och står lite i skymundan. Vid stationen finns det även en luftpump till fri användning för cyklister och andra.

Det finns ett problem med kvarstående cyklar/skrotcyklar i många av cykelställen i centrum och på stationen. Om dessa platser hade blivit friställda skulle det bli mycket lättare att få cykelparkeringarna att räcka till. En cykelparkeringsnorm skulle underlätta beräkningen av vad som är tillräckligt många cykelparkeringar, men det skulle även behövas en rutin för bortförsel av skrotcyklar. Det finns exempel på

andra orter där skrotcyklar som märkts upp och inte omhändertagits inom en viss tid tas om hand för att återvinnas till t ex studenter.

Det finns en motionsrunda i Ängelholms tätort kallad Lergöksrundan, som i huvudsak följer cykelvägar. Rundan är skyltad och finns utmärkt på Ängelholms turistkarta. Den finns även markerad på kommunens cykelkarta.

## Trygghet och säkerhet

Säkerheten på cykelvägarna har mycket att göra med att se och att synas. Det är även viktigt att cyklister kan trafikreglerna och vet vem som har företräde i olika trafiksituationer. Trygghet på cykelvägarna har att göra med att se och att synas. Cyklisten måste kunna överblicka platsen den rör sig på och behöver känna att det finns människor i närheten.

Vissa cykeltunnlar är smala och utformade så att sikten skymms vid tunnelns entréer (se figur 4). Vid vissa är belysningen inte är tillräcklig i och omkring tunneln. Det är inte bra, varken ur säkerhets- och trygghetssynpunkt. Ur trygghetssynpunkt behöver cyklisten en plats som lätt går att överblicka och ur säkerhetssynpunkt ska det inte finnas några tillfällen för missförstånd mellan olika trafikanter. Cyklisten ska lätt kunna se om någon kommer från andra hållet.



**Figur 4** Cykeltunnel som sluter tätt in på cykelväg. Det är svårt att se vad som finns vid sidan av där man kommer ut ur tunneln. Tunneln finns i Munka-Ljungby.  
Foto: Ann-Kristin Wüinberg, 2008.

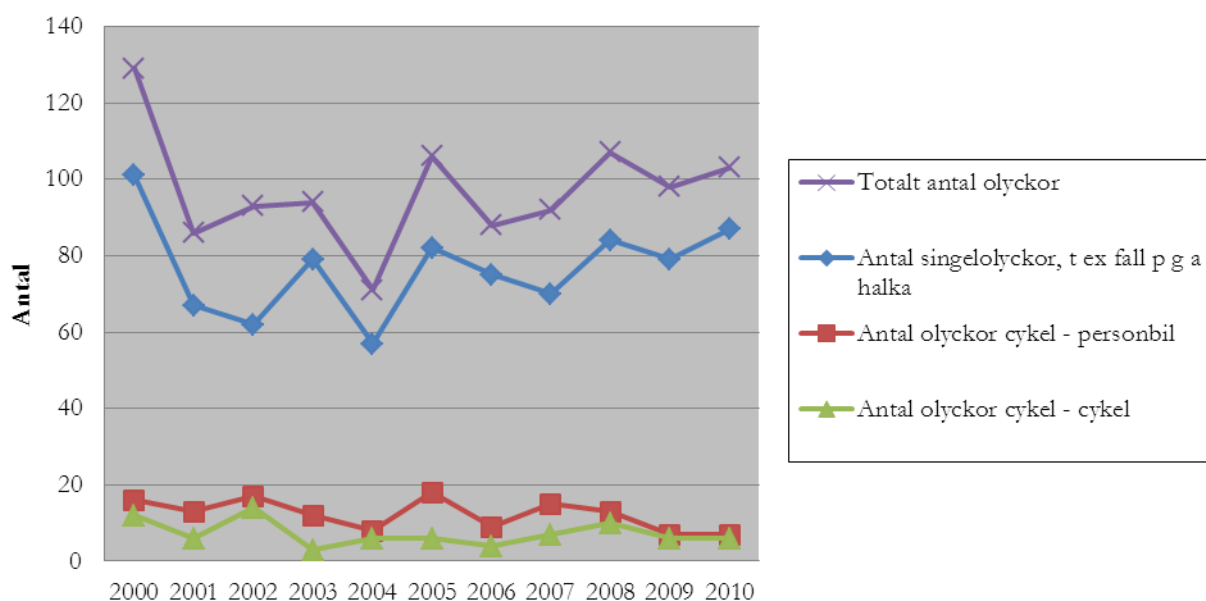
Idag har vissa av problemen med trafiksäkerheten lösts genom målade linjer, som separerar de olika trafikslagen. Gällande tryggheten vid gång- och cykeltunnlar så är den bättre idag än den tidigare har varit, då kommunen påbörjat en översyn där man röjer undan skymmande vegetation. Men det finns fortfarande mer att göra för tryggheten. Det finns ett behov av att se över hur cykelvägarna exponeras i stadsbilden, var de placeras och hur de utformas.

Både ur säkerhets- och trygghetssynpunkt är det mycket viktigt att det finns tillräcklig belysning längs cykelvägarna. Det finns det en inventering av belysningen på cykelvägar i kommunen gjord 2007. Inventeringen är redovisad på en karta och den är uppdelad i tre kategorier: belysning saknas, belysning äldre av varierande standard och belysning ny/uppgraderad. Grovt räknat kan man säga att ca 80 % av alla cykelvägar i kommunen tillhör den mellersta kategorin belysning äldre av varierande standard. I ungefär 5 % av fallen är belysningen av ny/uppgraderad standard och ungefär 15 % av alla cykelvägar saknar helt belysning. I många fall är det förstället att cykelvägarna saknar belysning, då många av dessa cykelvägar endast är till för rekreationscykling. Det som är tydligt är i alla fall att där belysning saknas helt, saknas det ofta även bebyggelse. Dessa cykelvägar går ofta ensligt över öppen mark eller genom skog, så detta medverkar till en mer otrygg upplevelse för cyklisten. Det finns

platser där belysning av cykelvägar saknas exempelvis utanför skola/förskola. Vid denna typ av platser är det viktigt att belysningen kompletteras. Det gäller även att se över de platser där barn använder sig av cykelvägarna på vägen till fritidsaktiviteter.

Av alla olyckor där cyklister är inblandade är singelolyckorna överlägset flest (se tabell 1 nedan avseende trafikelement cykel). Det är olyckor som beror på att cyklister halkat på grus eller is, kört på något föremål eller fått en pinne i hjulet m m. När sjukhus och polis skriver rapporter för olyckorna, så får de inblandade ge sina kommentarer och ange händelseförloppet m m vid olyckan.

### Cykelolyckor i Ängelholms kommun



Tabell 1 Cykelolyckor i Ängelholms kommun (informationen hämtad ur STRADA).

Alla olyckor kommenteras inte av de inblandade, då de bygger på en frivillig rapportering (utan id-uppgifter). Det medför att det inte alltid finns en förklaring till varför olyckan har hänt och att det inte heller finns möjlighet att se om problemet går att åtgärda. Ett exempel på en åtgärd av ett problem är att alla fällor, betongsuggor och stora stenar som blockerar för biltrafik har tagits bort i kommunen. Tidigare har dessa hinder stått för en del av singelolyckorna, då cyklisten fastnat med pedalen i dem eller helt enkelt kört på dem.

Det finns forskning som visar att ju fler cyklister som rör sig på samma väg som bilisterna, desto mindre är risken att dessa råkar ut för en olycka. Detta p g a förväntan hos bilisterna att det ska finnas cyklister på vägen (Ekman, 1996).

Att cykelvägar används som ridvägar kan också vara ett trafiksäkerhetsproblem. Hästar räknas som fordon. De ska framföras på vägbanan och inte på cykelvägar. Det finns dock situationer som gör att den mest trafiksäkra lösningen för ryttare och hästar är att begagna sig av cykelbanan på vissa begränsade sträckor. Det som är problemet med hästar på cykelvägar är dels nedskräpningen, men även det faktum att cykeln är ett mycket snabbt och tyst fordon som lätt kan skrämman en häst och därmed kanske orsaka en olycka.

## Tydlighet

Idag finns det ingen cykelvägvisning för cykeltrafiken i kommunen. De få skyltar som finns är främst sådana som visar vägen på de cykelvägar som byggts av Trafikverket.

Att måla cykelns väg genom en korsning med hjälp av färger som blått, gult eller rött, är något som görs i en del andra kommuner. Det är ett medvetet val för cyklistens säkerhet, för att cyklisten inte ska tro sig ha företräde och därför sänka sin uppmärksamhet i trafiksituationen. Där cyklisten däremot har företräde, som t ex då en utfart korsar en cykelväg, målas det ibland ”sockerbitar” och cykelsymboler i mark. För tydlighetens skull kan även cykelbanan lyftas upp.

Ett övergripande helhetsgrepp, både för cykelvägvisningen och för markeringar i vägbanan, behövs både för att förenkla och för att visa att kommunen är en helhet.

## Drift och underhåll

På de allra flesta cykelvägar i kommunen är underlaget asfalt, med endast några få undantag där underlaget är grus. Skicket på cykelvägarna är överlag gott. Reparation utförs så snart om skada påtalats. Det finns planering om en allmän inventering och översyn över cykelvägnätets standard. Rönjning av växtligheten utförs då problem påtalas.

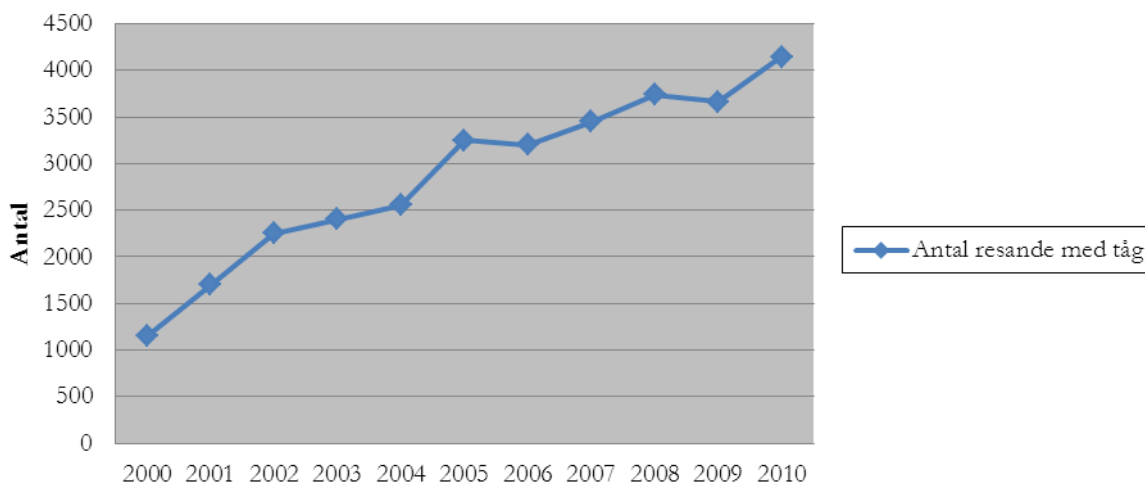
De flesta cykelolyckorna beror på att cyklister halkat i samband med is eller på att grus ligger kvar på vägbanan. Målet i Ängelholms kommun är därför att uppsopningen av gruset från vinterns halkbekämpning ska vara klart den 15:e april. Gång- och cykelvägar samt bussgator prioriteras i vinterväghållningen. Denna del i olyckors orsaker är dock mycket svår att undvika, då t ex en för snabb uppsopning av gruset kan visa sig orsaka fler halkolyckor.

Vid vägarbeten måste en trafikanordningsplan alltid finnas. I reglerna för denna läggs vikt vid framkomligheten för cyklister och fotgängare. Trots detta är det många gånger varken tydligt eller trafiksäkert vägvisat i samband med vägarbeten. Det medför svårigheter för alla typer av trafikanter. Här behövs en förbättring dels för att minska antalet olyckor och dels för att öka cyklandet, eftersom bekvämlighet är en avgörande faktor för detta.

## Trafikantgrupper

Cyklister är inte någon homogen grupp. Det är en grupp som består av människor i alla åldrar och med många olika förutsättningar att hantera trafiksituationer. Det antas att de flesta cyklister kan trafikreglerna men detta är inte alltid fallet, då många cyklister inte har något körkort och vissa är oerfarna för att se alla risker. Detta måste hållas i minne då planering för cykeltrafik sker. Då det bland cyklisterna finns många som inte har körkort är det viktigt att se till så att cykelvägnätet och bussarnas körvägar sammanfaller.

### Antal resande med tåg



**Tabell 2** Antal resande med tåg till och från Ängelholm station både med Öresundståg och pågatåg. Statistiken avser på- och avstigning en normal höstdag. (Skånetrafiken).

Trots att befolkningsantalet i kommunen stiger med knappt 1 % per år, ökar antalet människor som reser med tåg till och från Ängelholms station nära nog explosionsartat. På de senaste åtta åren har antal resande mer än tredubblats (se tabell 2). Resvanorna hos kommuninnevanarna förändras och det märks då det är fullt av cyklar vid stationen. Det är upplyftande att se att många av de resenärer som nu reser med tåg tar cykeln till tåget, men det kan bli fler om bara individens krav på framkomliga cykelvägar och säker cykelparkering tillgodoses.

Det finns en mängd olika typer av cyklar som rör sig längs cykelvägnätet idag. Det är inte bara de vanliga med två hjul, utan även trehjuliga cyklar av olika slag. Det är därför viktigt att se till att även de som cyklar på trehjuliga cyklar har en möjlighet att framföra dessa på ett säkert sätt och att cykelbanor anpassas efter de trehjuliga cyklarnas bredd. På Östergatan har cykelbanorna getts en bredd på 1 meter och bredden på trehjuliga cyklar varierar mellan 80 och 90 cm. Det lämnar endast fem centimeter på var sida om cykeln att manövrera på. På sikt bör cykelbanornas bredd övervägas.

För att barn ska kunna cykla i trafiken på ett säkert sätt, måste det finnas cykelvägar som är separerade från motortrafiken. De flesta olyckorna med cyklande barn sker visserligen i bostadsområden, men de allvarligaste olyckorna händer i korsningar vid kollisioner med bilar. Nästan 80 % av kollisionerna mellan cykel och motorfordon i tätort sker i korsningar (*"Om barn och trafik"*, Trafikverkets hemsida).

Ett enkelt sätt att minska olycksrisken t ex i en cykeltunnel där barn från två skolor möts varje morgon, är att måla separerade fält för cykeltrafik i två riktningar och ett fält för gående. Det, i kombination med att något förskjuta tiden som lektionerna börjar i den ena skolan, gör att det är möjligt att mycket påtagligt minska risken för att en olycka sker. Dessa åtgärder har redan tillämpats på en plats i Ängelholms tätort.

Hjälmen kan minska konsekvenserna av en olycka. Cykelhjälmsanvändningen har ökat sakta men säkert på nationell nivå mellan åren 1988 och 2007. 2007 var

användningen uppe i ca 25 % (Thulin, 2008). Denna siffra var visserligen högre hos barn än hos vuxna, men den är fortfarande väldigt låg.

## Mätningar

I Ängelholms kommun har antalet cyklister tidigare inte räknats med kontinuitet. Det finns data från manuell cykeltrafikeräkning, både i korsningar och på strategiska platser i cykelvägnätet i Ängelholms tätort. Där har även räkning av personer med cykelhjälm utförts. Numera räknas antalet cyklister och användare av hjälm 2 ggr/år.

Det finns även en räkning av cyklar, i och utanför cykelställ, som genomfördes vid ett tillfälle våren 2004, även det i Ängelholms tätort. Denna räkning har kompletterats med en räkning av antal cyklar i och vid cykelställ 2009. Från den senaste räkningen av cyklar framgår att antalet cyklar överlag har ökat, men även att problemet med att cyklar står utanför cykelställena fortfarande kvarstår. Det finns ett behov av att utöka vissa cykelparkeringar med fler platser, bl a vid övergångsstället på Järnvägsgatan och på Storgatan.

## Målpunkter

Målpunkter finns på många håll i kommunen. Att nå dessa är mer eller mindre viktigt beroende på vilken typ av trafikanter som ska nå dem och om cyklisten ska till en arbetsplats, en skola eller en fritidsaktivitet. I följande kapitel kommer de ”viktigaste” målpunkterna att tas upp samt vilken typ av trafikanter som ska kunna ta sig dit. En annan viktig aspekt på dessa målpunkter är att de ska vara utformade så att det finns en möjlighet för cyklister att lämna sina cyklar vid målet på ett bra och säkert sätt.

Enligt dokumentet TRAST – trafik för en attraktiv stad – så kan ett cykelnät delas upp i två huvudsakliga delar: huvudnät och lokalnät (TRAST, 2007, s 208).

**Huvudnätet** är till för de som färdas inom tätorten och nätet är bestående av separerade cykelvägar som förbinder viktiga målpunkter. Exempel på viktiga målpunkter är större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer, gymnasieskolor, högskolor/universitet, sjukhus och större fritidsanläggningar.

**Lokalnätet** är till för cyklister som färdas kortare sträckor inom en och samma stadsdel. Lokalnätet består av både cykelvägar och lokalgator som tillsammans binder ihop målpunkterna. Exempel på viktiga målpunkter längs det lokala nätet är lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser.

## Skolor

Till målpunkterna skolor räknas för-, låg-, mellan-, högstadie- och gymnasieskolor. Förskolorna är med för att göra det möjligt för föräldrar, som vill använda cykeln mer, att kunna lämna barnen på dagis innan föräldern cyklar vidare till arbetet. Låg-, mellan-, högstadie- och gymnasieskolor är med som målpunkter för att barn och ungdomar själva ska kunna ta sig med cykel till skolan på ett enkelt och säkert sätt.

## Arbetsplatser och handel

Affärerna i Ängelholms kommun är främst koncentrerade till de centrala delarna av tätorterna, men även de externa handelsområdena vid Ängelholms tätort. I denna kategori ingår dessa målpunkter i form av arbetsplatser. Affärerna är även med som målpunkt i form av handel. Det är inte handel i form av vardagshandel av mat och dylikt som menas, utan en mer allmän handel av andra konsumtionsvaror. Cyklister står för en stor del av handeln.

I kategorin ingår även andra arbetsplatser som sjukhuset, flygplatsen och Valhall park. I de mindre tätorterna är det främst lokala centra, äldreboenden, industrier eller andra större verksamheter som har markerats som arbetsplatser och handel. Dessa målpunkter är viktiga att nås av arbetspendlare.

## Idrottsplatser

Idrottsplatserna är utspridda över Ängelholms tätort. Till idrottsplatser räknas: bollplaner, tennisplaner, ishallen, det planerade badhuset, den gamla simhallen, ridhus/ridskolor, idrottsplats, golfbana, gymnastikläger, bowlinghallen, Rönnehallen och tennisplaner.

Dessa är förbundna med fritidspendlingen. Det finns många barn och ungdomar som vill ta sig till dessa platser och därför är det extra viktigt att dessa är tydliga och säkra, då just denna målgrupp inte alltid har tillgång till annat färdmedel.

## Järnvägsstationer/busstationer/flygplatsen

En av de viktigaste målpunkterna i Ängelholms kommun är stationen i Ängelholm. Både till och från stationen reser en stor mängd människor med både buss och tåg varje dag. Antalet personer som reser med tåg, till och från Ängelholm, har stadigt ökat de senaste åtta åren.

Det finns planer på en ny pågatågstation i Barkåkra i Ängelholms kommun. Den förväntas kunna stå färdig tidigast 2015 och då kommer även den att bli en betydelsefull målpunkt.

Tågstationer är viktiga att nå med cykel så att man resenärerna kan göra ett kombinationsresande av sin pendling och på så sätt hålla sig till ett hållbart alternativ. Detsamma gäller för busstationer eller större busshållplatser. Även flygplatsen är viktig att kunna nå med cykel.

## Natur och kultur

Dessa målpunkter innehåller olika typer av rekreation såsom badstränder, småbåtshamn, motionsspår, bibliotek och museer. I kommunens naturvårdsprogram finns det ett antal sevärda ytor nämnda. De närmsta av dessa markeras även som denna typ av målpunkt.

## Stadsdelar och omkringliggande tätorter

Dessa målpunkter är bara principiella, eftersom det är själva förbindelsen som är huvudsaken. Målpunkterna är en del av huvudvägnätet och kommer inte att markeras med någon symbol, utan markeras endast med röda linjer på kartan i bilaga 1. Dessa förbindelser trafikeras av både arbetspendlare och fritidspendlare.

Kattegattleden är en kommande cykelled som ska sträcka sig från Göteborg till Helsingborg och eventuellt längre söderut.

## Analys

Målpunkterna har använts som ett instrument för analysen av cykelvägarnas täckning. Genom att analysera hur väl målpunkterna är förbundna med cykelvägar har åtgärdsplaneringen kunnat göras. Där det saknas cykelvägar eller där det finns trafikfarliga korsningar har det införlivats i åtgärdsförslagen.

## Utformning av den fysiska miljön

I denna del av cykelplanen finns rekommendationer för cykelvägars utformning. Dessa ska ligga till grund för beslut som tas i cykeltrafikfrågor.

Det är viktigt för brukarna att cykelvägnätet är väl utbyggt och hänger samman på ett logiskt sätt. Det är också viktigt att detaljutformningen av cykelvägarna är väl utförda och genomtänkta. Det cyklisterna eftersöker är inte annorlunda från det som eftersöks av bilister: att ta sig fram på tydliga gena vägar, känna trygghet med god sikt och belysning, säkerhet i förhållande till andra trafikslag och att vägen är anpassad efter trafikantgruppens olika behov.

## Cykelvägar

Cykelvägar ska **prioriteras** före bilvägar. Det innebär att kommunen ska arbeta för att få fler att gå och cykla. Åtgärder ska därför utföras för att skapa goda cykelförbindelser samt vid ny- och ombyggnad av vägar ska cyklisternas behov beaktas.

Alla cykelvägar, cykelbanor, cykelfält och cykelboxar ska **utformas** för att vara breda nog för att även trehjuliga cyklar ska kunna ta sig fram på dessa. Trehjuliga cyklar har ofta en bredd på upp till 0,9 m och därför bör bredden på cykelfälten eller cykelbanorna inte understiga 1,1 m. Cykelvägarna ska utformas så att tunnlar, i största möjliga mån, undviks. Cykelvägar som nyanläggs i kommunen bör anläggas avskilt från fordonstrafiken och utan direkta bankar eller skärningar om detta inte är nödvändigt. Flacka slänter och lutningar intill vägarna bör eftersträvas. Denna öppenhet är främst till för att ge god sikt, men även för att den upplevda tryggheten blir större. Flacka slänter är även lättare att sköta.

**Vegetation** är en viktig komponent för att få ett attraktivt cykelvägnät. Denna måste dock utformas med omtanke, så att det inte bildas några undanskymda och otrygga platser. Vegetation behövs i form av ridåer eller djupare bestånd av träd och buskar för att dämpa vinden i mycket utsatta lägen. Det gör även upplevelsen av cykelvägen mer tilltalande, än om den bara varit omgiven av gräs. Valet av vegetation är också viktigt. Vid flacka slänter ska vegetation som inte skymmer användas. Om det blir nödvändigt med branta slänter för nivåupptagning, kan dessa med fördel kläs med lägre buskage.

Cykelvägar bör i största möjliga mån **placeras** intill vägar eller i närheten av bebyggelse, då denna närhet till andra människor i hög grad påverkar tryggheten positivt. Cykelstråk som passerar enbart genom grönstråk bör därför undvikas av trygghetsskäl. Det betyder inte att sådana cykelstråk ska tas bort, utan bara att det ska finnas en alternativ väg till samma destination.

För att uppmärksamma cyklister på att det finns gator där cykling sker i blandtrafik och att dessa oftast leder till en cykelväg, ska **cykelvägvisning** markera vart cykelstråket leder. Detta gäller endast de cykelvägar/vägar där cykling sker i blandtrafik som i bilaga 2 markerats som huvudstråk (röda streckade linjer).

**Cykeltunnlar** ska utföras med en minsta bredd av 6 meter i basen. In- och utfart ur tunneln ska vara utformade på ett sätt som ger en ljus och lättöverskådlig miljö. Tunnelns väggar kan med fördel vara svängda utåt i dess övre del, så att tunneln får mer rymd samt att sikten ut ur tunneln förbättras. Väggarna i tunneln bör kalkas så att ljuset från belysningen sprids effektivt. Vid utformningen av tunneln ska både miljön inne i och utanför tunneln beaktas, så att det inte uppstår alltför stora kontraster i ljussättning m m. Att arbeta med konst på de befintliga tunnelnarnas väggar kan vara ett sätt att göra platsen mer levande. Det bör dock inte göras om det ger en försämring ut trygghetssynpunkt.

Vid **passager, korsningar och cirkulationsplatser** - där en cykelväg på något sätt måste korsa en bilväg - bör cykelvägen vara utformad så trafiksäkert som möjligt.

**Belysning** av cykelvägar, tunnlar, passager/korsningar och anslutande vegetation är en mycket viktig fråga. En väl upplyst cykelväg är inte bara för att cyklisten ska få en säkrare trafiksituation, det är även bra för att trafikanterna ska känna sig trygga när de rör sig på platsen. Belysningen av cykelvägar, cykeltunnlar m m ska vara tillfredsställande gällande sin funktion och estetiska upplevelse. Det är inte nödvändigt att all belysning är direkt och kommer uppifrån från en gatlykta. Det finns mer kreativa sätt att använda sig av belysning. I figur 6 ser vi ett sätt att både använda indirekt belysning, där släpljus (ljus som släpar längs mark, vägg eller tak) på väggar och tak är mer framträdande än belysning som bara belyser trafikanterna. Här har diodlampor använts som en del av markbeläggningsen i tunnelns sidor. Belysning av vegetation kan vara ett bra komplement, detta bör dock göras med urskiljning och endast på platser där man inte stör befintligt djurliv. I naturområden kan cykelvägen ha lampor som tänds när cyklisten kommer. Det sparar på miljön och är bra för djurlivet.

Den mest optimala **markbeläggningsen** för cykelvägar är asfalt, men på vissa mindre frekvent trafikerade stråk kan grusväg vara godtagbar som underlag. Målade symboler, linjer eller fält på marken ska ha en yta som inte är halkig och i sig utgör en olycksrisk. Färgen på linjer, symboler och fält ska vara vita. Gång- och cykelvägar kan också gärna avskiljas genom olika markbeläggnings alternativt genom nivåskillnad.

## Cykelparkeringar

Utformning, placering och underhåll är viktiga parametrar för att skapa väl använda cykelparkeringar. Cykelparkeringar ska vara tillräckliga till antalet, inte vara placerade för långt från målpunkten samt utformade på ett säkert sätt med fastlåsningsmöjligheter och i en upplyst miljö. De ska vara bekväma att använda och ha ett attraktivt utseende. Placeringen får inte inkräkta på vistelseytor, såsom gångstråk. Det är viktigt att hänsyn tas om funktionshinder vid utplacering. Cykelparkeringen ska hållas fri från skrotcyklar och om cykelparkeringen är placerad vid en större målpunkt bör den även förses med tak. Vid nybyggnation ska cykelparkeringar ingå i helhetslösningen.

Då nyanläggning eller ombyggnation av busshållplatser görs ska det finnas cykelparkering i anslutning. Detsamma gäller vid nyetablering av affärer och andra inrättningar. Det rekommenderade avståndet mellan cyklar i cykelställ är 0,7 m och avståndet gäller för både raka och sneda cykelställ. Det fria utrymmet bakom en parkerad cykel måste vara minst 1,5 m för att inte inkräkta på framkomligheten för gående. Genom att ta en långsgående parkeringsplats för bilar i anspråk för cykelparkering kan ca 10 st snedställda platser för cyklar anordnas.

### Tydlighet – god skyltning

Skytningen för cykelvägvisning i Ängelholms kommun bör kompletteras så att det är möjligt att orientera sig utan att ta fram en karta. Skyltarna som används för vägvisning av cykeltrafiken ska vara enhetliga och de bör kunna kombineras med Trafikverkets befintliga skyltning. Skytningen bör endast visa de stora målpunkterna såsom centrum, stationen och området som är ”slutdestination” (se exempel i figur 5). Det bör även tillkomma skyltar med vägnamn där cykelvägarna ansluter till det vanliga vägnätet. Det är bra för orienteringens skull, men även till fördel för räddningstjänsten om en person behöver kunna meddela sin position om olyckan skulle vara framme. En utredning om skyltning och namnsättning av cykelvägar i Ängelholm pågår.



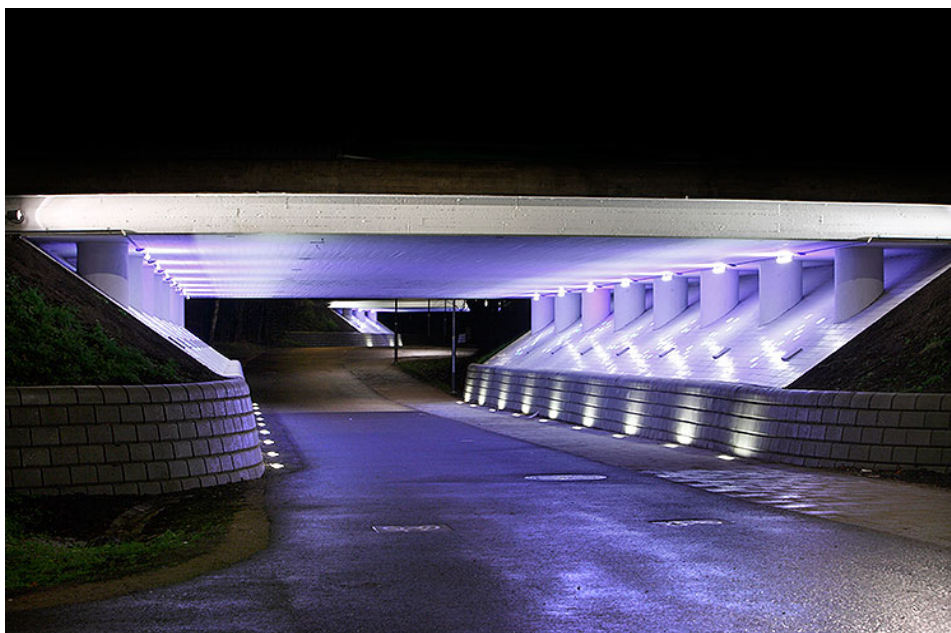
Figur 5 Cykelvägvisning i Halmstad.  
Foto: Ann-Kristin Wüinberg, 2006.

### Goda exempel

Det finns många städer som kan ses som goda exempel. Halmstad, Odense, Malmö, Lund och Linköping är exempel som är värda att studera.

Det finns många också bra förebilder på cykeltunnlar, både avseende nybyggnation och upprustning av äldre tunnlar (se figur 6, 7 och 8).

Det finns också goda exempel på arbete med hela gaturummets utformning, vilket kan ge de olika trafikslagen en mer jämställd status. I figur 9 visas hur en gata delats i två lika stora delar, så att gång- och cykeltrafiken fått samma utrymme som biltrafiken.



**Figur 6** Gång- och cykeltunneln är ritad av Tyréns AB i Linköping. Ljussättningen är gjord av Charlotta Mattsson (Tindra Design AB) och den finns i Ryd, Linköping.  
Foto: Lasse Hejdenberg, 2007 ([www.tindradesign.nu](http://www.tindradesign.nu)).



**Figur 7** Gång- och cykeltunnel i Lund. Målningen har gjorts av elever på Lunds Konst/Designskola.  
Foto: Hanna Fors, 2009.



**Figur 8** Gång- och cykeltunnel i Lund som utformats med ett hål i taket för att få ett bra ljusinsläpp.  
Foto: Hanna Fors, 2009.



**Figur 9** Stadsgrata i Halmstad där man har prioriterat gång- och cykeltrafiken lika högt som biltrafiken.  
Foto: Cecilia Ek, 2009.

## Informationsinsatser och attitydförändring

Detta kapitel kan ses som ett smörgåsbord upplagt med idéer på vilken typ av informationsinsatser och attitydförändrande projekt som kan genomföras för att uppnå en mer ökad och säker cykelanvändning.

*”Flera attitydundersökningar visar att de som redan cyklar anser att det största hindret mot att cykla är brister i infrastrukturen, medan de som inte cyklar ser andra hinder som mer är kopplade till personliga värderingar, som att det är jobbigt, att man blir svettig och att det är för dåligt väder.” (TRAST, s 207)*

Därför är det viktigt att tänka på att ett väl utbyggt cykelvägnät är en förutsättning för att cyklisterna ska stanna kvar vid sitt cykelanvändande.

Men om kommunen vill få de som inte använder cykeln att ändra sitt beteende finns det fyra grundläggande behov som måste uppfyllas hos en person för att denna förändring ska kunna ske.

- För det första så måste personen vara positivt inställd och ha **viljan** att agera.
- För det andra måste personen ha tillräcklig kunskap för att **veta** hur man ska gå till väga.
- För det tredje gäller det att personen har realistiska möjligheter att **kunna** utföra handlingen.
- För det fjärde ska det vara **lätt** att ändra sitt beteende.

I den första aspekten, som gäller viljan, grundas troligtvis de starka argumenten de på tidsbesparing, bekvämlighet, ekonomisk besparing eller miljöpåverkan. I den andra aspekten är det troligen information om tillgängliga cykelvägar som är det viktiga. I den tredje och fjärde aspekten gäller det att undanröja de hinder som den potentiella cyklisten kan se: t ex om det tillräckligt med cykelvägar eller om det är möjligt att ta sig fram till skolan på ett säkert sätt.

I det tvärvetenskapliga EU-projektet WALCYNG, som gjordes vid institutionen för Teknik och samhälle vid Lunds Tekniska Högskola 2004, kom forskarlaget fram till en strategi för att få människor att cyklar mer. De menar att det finns olika faser i kampanjer och dessa ställer olika krav på vad som kan göras.

*”I en första fas vill man med kampanjen uppmärksamma människor på cykling. Då kan man använda ett tydligt, allmänt accepterat budskap. I nästa fas vill man få folk att engagera sig. Då krävs det att man riktar sig till olika grupper på olika sätt. I en tredje fas när människor har börjat cykla krävs en mer personlig kontakt och de nya cyklisterna kan behöva utbyta erfarenheter sinsemellan. I en sista fas ska beteendet utvärderas. Det kräver en rättvis jämförelse av hur det är att köra bil jämfört med att cykla, och en belöning sitter aldrig fel.” (Nilsson, 2004)*

Så, med dessa tankar i bakhuvudet, ges nedan en lista med exempel på olika kampanjer som kan göras. Listan är på intet sätt heltäckande, men det är en lista som kommunen kan utgå ifrån i planeringen av projekt.

## Exempel på kampanjer, information och andra åtgärder

- **Genomföra åtgärder för att cykla och gå till skolan** – undersöka hur barn och föräldrar upplever trafikmiljön till och från skolan. Genomföra förbättringar i den fysiska miljön och informationskampanjer riktade till föräldrar, för att visa på fördelarna med att barnen tar sig själva till skolan. Genomföra cykelutbildning på skolorna.
- **Anordna kampanjer om att cykla till jobbet** – anordna kampanjer för anställda på kommunen och deltagande företag, där det finns möjlighet att vinna priser. Denna typ av tävling har man redan haft i Ängelholms kommun åren 2002-2004. Priserna var 3 cyklar, 25 cykelhjälmarna och en spa-weekend för två.
- **Hälsotrampare** – följa ett antal bilister som för ett år (eller dyligt) väljer bort bilen som färdmedel till och från jobbet. Ofta bli de utrustade med hjälm, regnställ, reflexväst m m och ombeds svara på enkäter under tiden.
- **Anordna cykelbytdagar** – anordna cykelbytdagar, där personer kan sälja sin gamla cykel eller köpa en begagnad cykel av någon annan. En lokal cykelklubb kan engageras.
- **Anordna återkommande trafiksäkerhetsdagar** – anordna trafiksäkerhetsdagar, som visar på trafikregler och användning av reflexer/lampor m m.
- **Anordna hjälmkampanjer** – anordna kampanjer med information om och försäljning av cykelhjälmarna.
- **Anordna kampanjer om cykellysen** – anordna kampanjer med information om och försäljning av olika typer av cykellampor.
- **Arrangera fotoutställningar om cyklister** – arrangera fotoutställningar om cyklister (se boken *"Berömda människor som cyklat i Malmö"*).
- **Starta ett mobilitetskontor** – starta ett mobilitetskontor eller en mobilitetsfunktion. Mobilitetskontoret har till uppdrag att stimulera allmänheten att ställa bilen och istället välja att gå, cykla eller åka kollektivt för att på det sättet minska utsläppen av koldioxid. Mobilitetskontoret håller kontakt med allmänheten genom besök på arbetsplatser, skolor, engagemang i cykeltävlingar eller andra kampanjer.
- **Bli medlem i HMSkåne (Hållbar Mobilitet Skåne)** – bli medlem i HMS, som är ett regionalt centrum för miljöanpassade transporter. Huvudfinansiärer är Region Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen i Skåne län. Genom denna organisation kan medlemmen ta del av information, utbildningar, workshops m m. Det är även möjligt att driva projekt med HMSkåne som bas.
- **Framställa cykelkartor** – ta fram kartor som visar hur långt det går att komma med cykel på 5, 10 respektive 20 minuter från de olika tätorterna, för att visa hur effektiv cykeln är som färdmedel.
- **Ta fram skyltningsprogram** – ta fram ett skyltningsprogram, som visar vilken typ av skyltar som ska användas och hur dessa ska kombineras i olika situationer.
- **Infoga cykelinformation på oväntade platser** – förse kommunens parkeringsbiljetter med information på baksidan om fördelarna med att cykla istället för att använda bil. Det har genomförts i Malmö.
- **Informera på Internet** – informera och uppmuntra cykelanvändning via kommunens hemsida.
- **Införa ett hyrcykelsystem vid stationen** – införa ett hyrcykelsystem för att möjliggöra för personer att hyra en cykel på stationen och sedan lämna tillbaka den vid stranden, i centrum eller vid stadshuset.

## Åtgärdsplanering i Ängelholms kommun

Denna del av cykelplanen är direkt knuten till målsättningarna på sidan 10. Den första målsättningen är knuten till de följande målsättningarna, eftersom alla målen i längden strävar emot att öka antalet cyklande i kommunen.

Dessa frågor måste lösas för att uppnå målsättningarna:

- **Samla statistiskt underlag** – räkna antalet cyklister regelbundet, för att kontrollera om antalet ökar.
- **Utreda åtgärder** – utreda åtgärder både avseende underhåll i det befintliga nätet och kompletteringar av nya cykelvägar. I ”Åtgärdsprogram för cykelvägnätet” finns en uppräknning av de åtgärder som anses behövas
- **Marknadsföra** – marknadsföra cyklingen genom cykelvägvisning, information och kampanjer. Cykelns position lyfts fram i trafiken.
- **Se till olika perspektiv** – tillvarata alla olika trafikanters behov och åsikter vid åtgärdsplanering för cykelanvändning.
- **Se till rimlighet** – se till både ekonomisk och tidsmässig rimlighet vid planering av åtgärder för cykelanvändning. Det ska vara möjligt att genomföra åtgärderna.

## Övergripande åtgärder

Nedan redovisas de övergripande åtgärder som ska genomföras i Ängelholms kommun. I tabellen nedan redovisas vilken nämnd som ansvarar för åtgärden och när den ska genomföras. Därefter beskrivs åtgärderna i text. Det är respektive nämnds ansvar att se till att åtgärderna förs in i verksamhetsplaneringen. Åtgärder inom Trafikverkets vägnät råder inte kommunen över.

Område	Åtgärd	Ansvar	Tidplan
SÄKERHET TRYGGHET	Sammanbindning av befintligt cykelnät	Tekniska nämnden Trafikverket	2020
	Sammanbindning av nytt cykelnät	Tekniska nämnden Trafikverket	Kontinuerligt
	Cykelparkeringar	Tekniska nämnden Trafikverket	2020
	Cykeltunnlar	Tekniska nämnden Trafikverket	2020
	Barnperspektiv	Barn- och utbildningsnämnden Kommunstyrelsen Tekniska nämnden	Kontinuerligt
MOTIVATION KUNSKAP UNDERLAG	Belysning av befintligt cykelnät	Tekniska nämnden Trafikverket	2020
	Belysning av nytt cykelnät	Tekniska nämnden Trafikverket	Kontinuerligt
	Attitydförändrande projekt	Kommunstyrelsen Tekniska nämnden	Kontinuerligt
	HMSkåne	Tekniska nämnden	Kontinuerligt
	Cykelvägvisning	Tekniska nämnden	2020
	Cykeltrafikmätning	Tekniska nämnden	Kontinuerligt
	Cykelutbildning	Barn- och utbildningsnämnden	Kontinuerligt

Område	Åtgärd	Ansvar	Tidplan
CYKEL- NÄT	Heltäckande cykelvägnät	Tekniska nämnden Trafikverket	2020
	Handlingsplan	Tekniska nämnden	2020
	Cykelns plats i planeringen	Byggnadsnämnden Kommunstyrelsen	Kontinuerligt

### Sammanbindning av cykelnät

Säkerheten och tryggheten på cykelvägarna runt om i kommunen måste förbättras. Genom att binda samman cykelvägnätet, både med nybyggnation av separata cykelvägar/cykelbanor, och måla av cykelfält kan trafiksituationens riskmoment minskas. Det är viktigt att samla trafikslagen i stråk och se till att cykelvägarna inte hamnar för sig själva. Problemet är att cyklisterna väljer att cykla med trafiken istället för att cykla på cykelvägarna om dessa är för ensligt placerade. Därför är det bättre att redan från början sammanbinda trafikslagen. En annan viktig del är att se över de korsningar där det finns extra stor risk för att någon olycka ska inträffa. Till säkerheten hör även ett ökat cykelhjälm användande.

### Cykelparkeringar

Att cyklisten känna sig trygg med att lämna sin cykel, t ex på stationen, ska vara en självklarhet. Det måste finnas tillräckligt med trygga cykelparkeringar som är bra upplysta, gärna med tak och har mycket goda fastlåsningsmöjligheter. De takförsedda cykelparkeringarna vid järnvägsstationen bör även förses med belysning inne under taken. Cykelparkeringarna i Ängelholms centrum bör kompletteras med bättre placerade cykelställ på Stortorget och längs Storgatan. Cykelställ ska även finnas vid pendelparkeringar. I övrigt bör cykelparkeringar kompletteras så att det finns parkeringar vid de flesta större busshållplatser.

### Cykeltunnlar

Befintliga cykeltunnlar måste bearbetas bl a med ljus och beskärning av vegetation. Det kan i vissa fall gälla att förändra markbeläggningen med ett tillägg av en gatstensremsa i ytterkanten, där cykelvägen skär igenom tunneln. Det måste också göras tydligt hur viktigt det är att ha med en tanke på tryggheten i cykelvägnätet redan från början, så att denna typ av trygghetsåtgärder inte ska bli nödvändiga i framtiden.

### Barnperspektiv

Barnens plats i staden måste komma fram på ett tydligare sätt. Intentionerna i barnkonventionen ska beaktas. En djupare analys av skolvägarna är viktigt att genomföra. Även en analys av hur det är möjligt att ta sig till och från fritidsaktiviteter och lekplatser bör genomföras. Det kan ske genom ett projekt om att gå och cykla till skolan med en utvald skola/skolor. Det bör göras samtidigt som föräldrar och lärare informeras.

### Belysning

Belysning av cykelvägar, tunnlar, passager/korsningar och anslutande vegetation är en mycket viktig fråga för såväl trygghet och säkerhet. Karta 5-6 visar vilka befintliga gång- och cykelvägar som har belysning. Alla nya gång- och cykelvägar ska belysas. Vid belysning av det allmänna vägnätet ska samråd ske med Trafikverket. Åtgärder på Trafikverkets vägnät råder inte kommunen över. Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram en belysningsstrategi för sina vägar.

### **Attitydförändrande projekt**

Varje år bör ett nytt attitydförändrande projekt genomföras. De behöver inte alla vara stora, men bör vara riktade till ett flertal trafikantgrupper.

### **HMSkåne (Hållbar mobilitet Skåne)**

Att gå med i HMSkåne (Hållbar mobilitet Skåne) skulle kunna öka kunskapen hos de anställda i kommunen och göra det möjligt att delta i regionala projekt. Kostnaden för detta medlemskap är 2 500 kr/år.

### **Cykelvägvisning**

Cykelvägvisningen i kommunen måste förbättras och ges en helhetslösning genom att ett skyltningsprogram för cykelvägvisning tas fram. Detta program ska lösa frågor som till exempel skyltarnas utformning, anpassning till Trafikverkets skyltar och vad skyltarna ska visa vägen till. Alla vägar som markerats som blandtrafik i bilagorna 1 och 2 bör få någon typ av åtgärd för att göra trafiksituationen tydligare. I de flesta fall gäller det skyltning och vägvisning, men det kan även röra sig om färgade band om lyktstolpar eller annat för att markera att vägen leder till en cykelväg. Även detta bör utredas i skyltningsprogrammet.

### **Cykeltrafikmätning**

Cykeltrafikmätning är något som måste göras i Ängelholms kommun om det ska gå att få något statistiskt underlag som visar om målen uppfylls eller inte. Cykeltrafikmätningen ska göras varje år vid två olika tillfällen, en på våren och en på hösten. Mätningen görs till en början endast i Ängelholms tätort, där de fyra mätningplatserna alltid är desamma.

### **Cykelutbildning**

Cykelutbildning ska genomföras i skolorna i kommunen för att undervisa barnen om hur de ska bete sig i trafiken, främst som gående eller cyklist. Vikten av att använda cykelhjälm, cykellys och reflexer betonas också. Undervisningen kan genomföras genom att läraren talar om trafiken, liksom att polis kommer till skolan och pratar.

### **Heltäckande cykelvägnät**

I bilagorna 3 och 4 visas förslag till utveckling av ett heltäckande cykelvägnät under perioden 2011-2020 på kartor. Vid om- och nybyggnation ska cyklisternas behov beaktas. En mer ingående beskrivning av förslaget och när dessa bör genomföras finns i *"Åtgärdsprogram för cykelvägnätet"*.

### **Handlingsplan**

En handlingsplan med en beskrivning av det planerade cykelnätet samt en lista över prioritering av cykelnätet och anledning till prioriteringen ska tas fram. Handlingsplanen ska översändas till Trafikverket.

### **Cykelns plats i planeringen**

Då kommunen arbetar med översiktlig planering samt detaljplanering ska cykeltrafiken behandlas på samma sätt som man behandlar de andra trafikslagen. Det handlar om att alla trafikslag ska vara jämlika och att man redan på planeringsnivå arbetar med att lösa cykeltrafikfrågor. Det betyder bland annat att kommunen vid planering

av nya områden alltid ska se över anslutningar för cykeltrafiken till och från området, så att dessa är logiska och säkra.

### Uppskattade kostnader

Under denna rubrik presenteras uppskattade kostnader för planerad utbyggnad av cykelvägnätet. Kostnaderna utgår ifrån enbart från en grov uppskattning och kan därför bli annorlunda i verkligheten. Kostnaderna är beräknade utifrån följande förutsättningar:

- Cykelvägnät i tätort inklusive belysning: 2 600 kr/m.
- Cykelvägnät på landsbygden inklusive belysning: 1 750 kr/m.
- Belysning på befintligt cykelvägnät: 500 kr/m.
- Drift och underhåll av cykelvägnät: 50 kr/m.
- Utbyggnad av cykelvägnät längs allmänna vägar, där Trafikverket är väghållare, finansieras idag till 50 % av Trafikverket och 50 % av Ängelholms kommun. Uppdelningen kan komma att förändras i framtiden.

Kostnad	Meter	Kronor
Kommunens kostnad för utbyggnad av cykelvägnät utmed allmänna vägar där Trafikverket är väghållare	49 640 m	43 550 000 kr
Kommunens kostnad för utbyggnad av kommunalt cykelvägnät	18 880 m	49 100 000 kr
Kommunens kostnad för utbyggnad av belysning utmed kommunens cykelvägnät och som saknar belysning idag	13 300 m	6 650 000 kr
Kostnad för drift och underhåll/år utmed allmänna vägar där Trafikverket är väghållare		Trafikverket
Kommunens kostnad för drift och underhåll/år utmed kommunalt cykelvägnät	18 880 m	945 000 kr

### Alternativa finansieringsförslag

Under denna rubrik tas alternativa sätt att finansiera åtgärder upp. Nedan följer några exempel på fonder som kan vara behjälpliga vid finansiering av cykelprojekt.

**Leader** – Leaderområdet Skåne Nordväst Norra delar ut projektmedel till goda landsbygdsprojekt. Där kan föreningar, företag och andra sammanslutningar av invånare söka projektpengar för landsbygdsprojekt.

**Region Skånes miljöfond** – Region Skåne delar ut pengar 2 ggr/år till konkreta åtgärder, informationsprojekt för beteendeförändring, kartläggande av intressanta miljöaspekter och tillämpad forskning.

**Skyltfonden** – Trafikverket delar ut pengar 2 ggr/år till undersökningar av trafiklösningar m m.

**Stöd till åtgärder för att stärka tryggheten i stads/tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv** – Boverket delar ut bidrag till strategiska och metodutvecklande åtgärder samt fysiska åtgärder. Ansökan görs via länsstyrelsen.

## Uppföljning

Cykelplanen ska hållas levande och aktuell genom att revideras av kommunledningskontoret var 3:e år. Cykelplanen är en del av kommunens översiktliga planering och därför är det kommunstyrelsen som är ansvarig för revideringen.

Det är viktigt att inte tappa fart i de goda föresatser kommunen har med cykelplanen och därför är införandet av ett cykelbokslut ett bra sätt att visa vad som uträttats under året. Ett cykelbokslut sammanfattar allt som hänt inom cykelområdet i Ängelholms kommun: t ex resultat från cykelkampanjer, cykeltrafikmätning, cykelenkäter, statistik kring cykelolyckor, nyckeltal och infrastrukturåtgärder m m. Här kan kommunen således se vad som var tänkt och vad som faktiskt blev gjort.

Uppföljningen samordnas med uppföljningen av trafikplanen.

## Källförteckning

*Att marknadsföra cykling* - Institutionen för Teknik och samhälle, LTH. Nilsson, Annika (2004).

*Cykelhjälmsanvändning i Sverige 1988-2007 – resultat från VTIs senaste observationsstudie* - Thulin, Hans (2008).

*Cykelledsplan för Skåne 2006-2015* - Trafikverket publikation 2006:137 (2006).

*Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter* - SIKAs rapport. Spolander, Krister (2007).

*Cykelplan 2007* – Helsingborgs stad (2007).

*Cykelplan 2008* – Landskrona kommun (2008).

*Gång- och cykelplan 2007* – Nynäshamns Kommun (2007).

*Gång- och cykelplan 2008* – Österåkers Kommun (2008).

*Om barn och trafik* - Trafikverkets hemsida.

*On the Treatment of Flow in Traffic Safety Analysis – a non-parametric approach applied on vulnerable road users* - Bulletin 136. Institutionen för Trafikteknik, LTH. Ekman, Lars (1996).

*Resandet per station 2008* - Resultat av resandeundersökning, Skånetrafiken (2008).

*Riktlinjer för anordnande av cykelparkering*. - Linköpings Kommun (2003).

*TRAST (Trafik för en attraktiv stad)* - Utgåva 2. Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och landsting (2007).

*Tryggare stad – kan man förändra rädsans platser?* - Göteborg: Chalmers tekniska högskola och Göteborgs Stadsbyggnadskontor. Listerborn, Carina (2000).

*Ängelholms miljöprogram – lokala miljömål för Ängelholms Kommun* - Ängelholms Kommun (2008).

## **Bilagor**

**Bilaga 1** Befintliga cykelvägar i kommunen

**Bilaga 2** Befintliga cykelvägar i tätorterna

**Bilaga 3** Föreslagna åtgärder i kommunen 2011-2020

**Bilaga 4** Föreslagna åtgärder i tätorterna 2011-2020

**Bilaga 5** Befintlig belysning på cykelvägar i kommunen

**Bilaga 6** Befintlig belysning på cykelvägar i tätorterna