

Cykelplan

Antagen av Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden
i Eslövs kommun 2001-09-12



Eslövs KOMMUN
Miljö och Samhällsbyggnad

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Bakgrund	5
Cykling	6
Miljön	6
Buller	6
Hälsan	7
Ekonomi	7
Fördelning av färdstätt	8
Trafiksäkerhet	8



Cykelplan	9
Befintliga cykelvägar	9
Markbeläggning	9
Åtgärdsförslag	9
Kostnader	9
Skyltning av cykelvägar	10
Planerade cykelleder	10
Rekreativscykelvägar	10
Prioriteringslista för nya cykelstråk	12
Prioriteringslista	13
Delsträckor	13
Prioritering 1	13
1:1 Eslöv-Kungshult	13
1:2 Eslöv - Stabbarp	16
1:3 Flyinge - Holmby	17
1:4 Stockamöllan - Hasslebro	18
Prioritering 2	20
Billinge - Röstånga	20
Eslöv - Ellinge	21
Eslöv - Stehag	22
Eslöv - Trollenäs - Marieholm	25
Flyinge - Södra Sandby	26
Stehag - Hasslebro	27
Örtofta - Toftaholm	28
Prioritering 3	29
Ellinge - Örtofta	29
Eslöv - Gårdstånga	30
Eslöv - Remmarlöv	31
Eslöv - Skarhult	32
Hammarlunda - Harlösa	33
Harlösa - Öved	34
Hasslebro - Höör	34
Holmby - Hammarlunda	35
Hurva - Löberöd	36
Löberöd - Arup	37
Löberöd - Högseröd	37
Löberöd - Hammarlunda	38
Marieholm - Teckomatorp	39
Skarhult - Hurva	39
Stabbarp - Bosarp - Öslöv	41
Toftaholm - Viderup	41
Viderup - Gårdstånga	42
Örtofta - Håstad	43

Cykelplanen är upprättad av Miljö och Samhällsbyggnad, Plan- och Bygglövs-enheten på Eslövs kommun. Planförfattare har varit landskapsarkitekt Carina Lindeberg i samråd med stadsarkitekt Staffan Andersson. Carina Lindeberg har tagit alla bilder där inget annat anges.

Framsida: Flyinge ängar

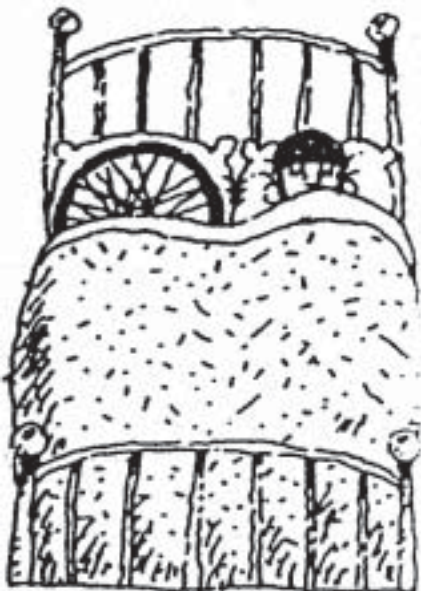


Sammanfattning

För tillfället ökar cyklingsintresset och det är viktigt för kommunen att stödja denna utveckling. Dels för att gå kommuninvånarna till mötes, dels av miljö-, folkhälso- och trafiksäkerhetsskäl. I denna cykelplan har vi sammanställt det befintliga cykelnätet och ger också förslag på nya cykelvägar och bilvägar med lite trafik som kan användas till cykelleder.

Sammanhängande och attraktiva cykelleder ger goda förutsättningar för turister att välja kommunen för ett längre upplevelsebesök. Dagens turism inriktar sig allt mer på aktivitet och upplevelse vilket en cykelsemester kan erbjuda.

Förslaget omfattar nästan 16 mil nya cykelstråk varav 64 km är nya cykelvägar. I dagsläget finns 12 km befintlig cykelväg. I förslaget finns också 6 km rekreationscykelstråk, dvs stråk som är vackra och natursköna men inte asfalterade och de har inte lika bra standard som vanliga cykelvägar. Siffror gäller utanför tätorterna i Eslövs kommun.



Kommunen skall verka för att planen genomförs innan år 2020. Planeringen bör ske i samarbete med Vägverket, Region Skåne mfl.

Bakgrund

Under ÖP-rundan 1999, i samband med uppstarten av arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Eslövs kommun, framkom önskemål från invånare i samtliga tätorter i kommunen om ett utbyggt cykelnät.

Cykelvägarna i planen binder samman Eslöv kommuns tätorter med varandra men även med tätorter utanför kommungränsen. Cykelvägar i kommunens större tätorter studeras i en senare fas eller i andra sammanhang. De befintliga cykelvägarna har setts över och det ges förslag på nya cykelvägar och nya cykelstråk på befintliga vägar. Vi har tagit hänsyn till arbetspendling mellan orterna, cykling till och från skolan och rekreationscykling.

En prioriteringslista på de olika stråken är gjord med en preliminär kostnadsberäkning (s 12).

Region Skånes mål med cykeltrafiken i länet är: cykeltrafikens förutsättningar ska förbättras. Det gäller såväl i tätorter som på landsbygden. Planeringen bör ske i samverkan mellan i första hand berörd kommun och Vägverket och utgå ifrån ett brett perspektiv där tillgänglighet, säkerhet, miljö, turism och rekreation, grönstruktur mm beaktas.

Vägverket har tagit fram en regional cykelledsplan för Skåne. De har även gjort en prioriteringslista för de olika cykellederna.

Cykling

Cykeln är det enklaste hjälpmedel för att förflytta oss snabbare och längre än till fots. Den är **miljövänlig, bullerfri, snabb, billig** och dessutom får man en **bättre hälsa** när man cyklar. För att cykeln ska bli ett effektivt och attraktivt transportmedel måste den ges högre prioritet i trafikplaneringen och samhällsplaneringen i stort. I dagsläge är 80 % av alla bilresor kortare än 10 km och 50 % är kortare än 5 km. Dessa siffror vill vi ska minska.

I en konsumentenkät som gjordes hos de boende i Eslöv kommun i början av 2001 framkom att av de som bor utanför Eslövs tätort tar 90 procent bilen när de ska in till Eslöv. (Konsumentenkät, Eslövs kommun)

Vanans makt och tillgången till bil spelar stor roll vid val av färdmedel. En förutsättning för att mönstret av att välja bilen ska kunna brytas är att det finns en attraktiv infrastruktur för cykel. Framkomlighet, säkerhet, höjdskillnader, väder, miljö och cykeltraditioner på orten är några andra faktorer som avgör om man väljer att ta cykeln istället för bilen. Det är även viktigt att cykelvägen inte är längre i förhållande till bilvägen. En normalcyklist kan hålla en hastighet på minst 15 km i timmen vilket gör att man når en radie på 5 km på 20 minuter om man inte tvingas göra allt för många stopp. Cyklande ger många en känsla av frihet och självständighet och det är skönt att slippa ta hänsyn till tidtabeller. Cykeln används oftast vid sträckor mellan en halv och sex kilometer.

Hur kan man då underlätta för invånarna i Eslövs kommun att till större del göra sina resor med cykel? En viktig del är att det finns bra cykelvägar både i och mellan tätorterna. Det är även viktigt att invånarna får information om vilka möjligheter som finns att cykla i kommunen. Cykelvägarna ska vara bra skyltade och de måste underhållas så cyklisterna känner att kommunen är angelägen om att invånarna cyklar.



Miljön

För att klara framtidens krav på ett miljöanpassat transportsystem måste det till en satsning på ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Ökad cykeltrafik innebär mindre biltrafik som i sin tur leder till minskade utsläpp av koldioxid. Korta bilresor (kortare än 3-4 km) står för endast 3 procent av körsträckan men för hela 26 procent av utsläppen från biltrafiken. Detta beror till stor del på att katalysatorerna inte fungerar fullt ut förrän efter 3-4 km.

Infrastruktur för cykeltrafik har en stor fördel. Det tar betydligt mindre utrymme i anspråk än motsvarande biltrafik, både vad gäller trafikleder och parkeringar. Med ökad cykeltrafik kan därför värdefull mark frigöras och användas till andra ändamål, t ex parker, torg, gågator och uteserveringar som bidrar till en attraktiv och livaktig stadsmiljö.

Buller

Numera är det svårt att hitta "tysta" områden i Eslövs kommun, dvs områden som inte har högre decibel än 35. Detta är ett problem som ökar, inte bara i Eslövs kommun utan i hela Skåne. Den ökande bilismen är en bidragande faktor till problemet. Med ett ökad cyklande och därmed minskad bilism kan bullernivån längs vägarna minskas.



Hälsan

Människokroppen har under årtusendenas gång anpassats till ett liv i rörelse. Att röra sig är genetiskt sett det naturliga tillståndet. Människan har en påtaglig anpassningsförmåga till olika yttre villkor men stillasittande hör till det som kroppen har allra svårast att klara av.

Fyrtio år av systematisk forskning bekräftar att bristande fysisk aktivitet ger ökad förekomst av flera kroniska sjukdomar som t ex hjärtinfarkt, högt blodtryck, benskörhet, slaganfall, vissa cancerformer, diabetes och övervikt. De fem mest sålda läkemedlen i Sveriges är relaterade till vår livsstil. Stillasittande individer löper dubbelt så hög risk att dö av hjärt- och kärlsjukdomar som sina fysiskt mer aktiva jämnåriga. Fysisk aktivitet bidrar även till ett förbättrat välbefinnande och ökar möjligheterna för att kunna bevara sin funktionsförmåga och sitt oberoende in i ålderdomen samt minskar risken att dö tidigare än normalt. Studier visar att ökat cyklande ökar både stresstolerans och allmänt välbefinnande.

Hälsa är ett tillstånd av fysisk, psykisk och socialt välbefinnande och inte enbart frånvaro av sjukdom.

WHO's definition av hälsa (fritt översatt)

Ohälsa och övervikt i Sverige

- Sjukskrivningarna kostar samhället 30 miljarder varje år. En del av dessa kostnader skulle kunna motverkas med mer motion.
- Män i yngre medelåldern väger idag i genomsnitt fem kilo mer än för 20 år sedan.
- Kvinnor i yngre medelåldern väger i dag i genomsnitt fyra kilo mer än för 20 år sedan.
- Åldersdiabetes, som till stor del beror på övervikt och brist på motion, kostar samhället 5-6 miljarder kr/år.

(Källa: Folkhälsoinstitutet)

Restid = motionstid

- Att cykla till jobbet är ett bra sätt att få motion utan att det tar extra tid.
- Sex till åtta kilometers cykling per dag räcker för att man ska förbättra sin kondition. På köpet får man starkare ben och minskar risken för att drabbas av högt blodtryck, hjärt- och kärlbesvär, diabetes mm.

De som tror att de inte har tid med fysisk aktivitet måste förr eller senare avsätta tid för sjukdom.

Dr Edward Stanley (1826-93)

Ekonomi

Kostnaden för att cykla är 4-5 kr per mil inklusive kapitalkostnader. Motsvarande kostnad för att köra bil är ca 20 kr per mil. Man kan spara ungefär 3 000 kr på ett år genom att ersätta 200 mils bilkörning med att cykla. Man kan även kombinera cykling med kollektivt åkande. Om vägen till jobbet är lång kan man cykla till och från tåget eller busshållplatsen.

Flera studier visar att även arbetsgivare tjänar på att personalen motiveras regelbundet och det är viktigt att de satsar på ökad cykling bland personalen. Sjukfrånvaron minskar, de anställda mår bättre, blir mer produktiva och mer kreativa. Trivselen förbättras och arbetsplatsen blir mer attraktiv. Samtidigt som företaget gör en insats för miljön kan man också spara in på p-platser. Det som är bra för medarbetarna är bra för företaget.

Fördelning av färdssätt

Att ha ett välfungerande cykelnät främjar, som tidigare nämnts, både vår miljö och personliga hälsa. Därför är det viktigt att göra cykeln attraktiv som färdmedel vid såväl arbetsresor som inköps- och fritidsresor.

I tabellen nedan kan man utläsa att andelen fritidsresor i Skåne är mycket stor, ca 42 procent. Resor till arbete och skola är endast ca 26 procent. Av fritidsresandet sker ca 26 procent med bil och 13 procent sker till fots eller på cykel.

Andel resor i Skåne efter ärende och färdssätt i procent

	Cykel/till fots	Bil	Kollektivt	Övrigt
Fritid	13	26	2	1
Service/inköp	6	17	1	0
Arbete/skola	8	13	4	1
Tjänsteresa	0,5	5	0	0
Övrigt	1	3	0	0
Totalt	28,5	64	7	2

(Region Skåne, Färdssätt och resändamål för resor med start- och målpunkt i Skåne. Medelvärden för åren 1994-99. Siffrorna är avrundade uppåt därav för hög slutsumma)

Trafiksäkerhet

Det sker drygt 800 olyckor per år i Skåne där cyklister är inblandade. Den vanligaste olyckstypen bland cyklister är singelolyckor. Dessa olyckor har dock vanligtvis mindre allvarliga konsekvenser. Det största problemet för cyklisternas säkerhet är att de oftast blandas med biltrafiken. 80 procent av de cyklister som dödades under 1998 omkom i kollisioner med personbilar eller tunga fordon. På landsbygden inträffar ofta omkörnings- och upphinnandeolyckor (påkörning bakifrån). Nästan hälften av alla dödsolyckor inträffar vid cykling i landsbygdstrafik. Studier i Lund och Göteborg visar att närmare 50 procent av singelolyckorna i huvudsak kan förklaras med brister i den fysiska miljön, ca 34 procent beror i huvudsak på cyklisten och ca 16 procent på cykeln.

Vid olyckor är huvudskador den vanligaste skadan. I två tredjedelar av dödsfallen är den primära orsaken huvud- och skullskador. Cykelhjälm minskar avsevärt risken att dödas eller skadas.





Cykelplan

Gena, sammanhängande och säkra cykelvägar är mycket viktiga för vardagscyklisten och är en förutsättning för att attrahera nya cyklister. Denna cykelplan presenterar ett förslag på nya cykelvägar mellan Eslövs kommuns tätorter. Befintliga, lågtrafikerade vägar har används i möjligaste mån för att hålla nere kostnaden och öka möjligheten för planens genomförande.

Befintliga cykelvägar



De cykelvägar som finns mellan tätorter i Eslövs kommun är:

Billinge - Stockamöllan

Gårdstånga – Flyinge

Örtofta - Toftaholm

Örtofta – Vaggarp

Från Örtofta finns även en cykelväg till Lilla Harrie/Kävlinge. Mellan övriga tätorter är inte cykelnätet så väl utbyggt. Mellan Örtofta – Vaggarp samt Örtofta – Kävlinge är cykelvägarna inte asfalterade. De övriga cykelvägarna är asfalterade.

Markbeläggning

Eftersom cyklistens kontakt med vägbanan bara består av två hjul är denne mer beroende av ytan och dess skick än bilisten. God vägyta är viktig för att minska risken för omkullkörning och för att garantera tillräcklig komfort så att cyklisten inte väljer bilvägen.

I dagsläget är några av de befintliga vägarna, som planeras användas till cykelvägar, grusvägar. Några av dessa bör asfalteras eller förbättras med mera grus. De nya cykelvägarna kommer till största delen att asfalteras. För att få folk att pendla med cykel måste vägbeläggningen vara bra. Pendlare cyklar inte på en ojämn och lerig väg utan väljer då hellre bilvägen.

Åtgärdsförslag

För att öka antal cyklister har kommunen följande förslag på åtgärder:

- Kommunen skall verka för att Cykelplanen blir fullt genomförd till år 2020.
- Trycka en cykelkarta över hela kommunen och inom tätorterna.
- Trycka en rekreativcykelkarta över kommunen. Var finns det vackra naturområde och hur kommer jag dit?
- Införa en jourtelefon angående cykelfrågor för kommuninvånarna. Det bör även finnas en e-postadress till ansvarig på kommunen.
- Anordna ”cykla till jobbet” kampanj.
- Ha ”Hälsotrampare” som varje dag under 1 år cyklar till och från jobbet.
- Gå ut i tidningar och meddela vad kommunen har gjort för cyklingen senaste året. ”Det här ville ni – det här har vi gjort”.
- Erbjud leasingcykel till anställda (likt leasingdator).

Kostnader

För att hålla nere kostnaden och göra det möjligt att cykelplanen blir genomförd inom tidsramen (innan år 2020) har befintliga vägar används i så stor utsträckning som möjligt. Kostnaden för de nya stråken är beräknat till ungefär 65 miljoner kr. Då är nyanläggningskostnaden beräknad till 1 miljon kr/km. I kostnaden ingår projekteringskostnader, eventuell marklösen och skyltning. Driftkostnader och snöröjning, på de cykelvägar som behöver detta, tillkommer.

Skytning av cykelvägar

Ingen cyklist tycker om att köra vilse. Det är fundamentalt för all trafik och cykeltrafiken utgör inget undantag. Vid vägvisning av cykelväg vid bilväg kan skyltarna ha en annan färg. Detta för att underlätta för cyklister att se "sina" skyltar. Skytning av cykelvägar är viktigt av många skäl bl a:

- underlätta för cyklister att nå sina mål utan att köra fel.
- binda samman de många delar som ett cykelstråk ofta består av; cykelbanor, lågtrafikerade gator, park – och fritidsvägar etc.
- från trafiksäkerhetssynpunkt har cykelvägvisning betydelse för att leda cyklister från gator och vägar till säkrare stråk.
- skytningen ger en effektiv marknadsföring av cykeln som alternativ.

Man bör även skylta naturområden och sevärdheter som passeras längs cykelvägarna. I naturområden bör man skylta nära upp angående allmansrätten för att upplysa om vad man får och inte får göra i naturen.

De stråk som man i dagsläget kan cykla på befintlig, lågtrafikerad väg bör skyltas upp. Dessa är:



Skarhult - Kungshult - Stehag - Sjöholmen - Höör

Eslöv - Kastberga skog - Bosarps jär

Ellinge - Viderup

Trollenäs - V Strö - Trolleholm - Stockamöllan/Billinge

Hurva - Löberöd - Rövarkulan

Vid skytningen bör inte bara riktningsskytningar anges utan även avstånd, som längs bilvägar (se bild).

Planerade cykelleder

De planerade cykellederna på befintliga, lågtrafikerade vägar i kommunen som bör skyltas upp är följande:

Eslöv – Stehag – Hasslebro – Stockamöllan – Billinge – Röstånga

Stehag – Stehags kyrkby – Sjöholmen – Höör

Eslöv – Ö Asmundtorp – Trollenäs – Marieholm – Teckomatorp

Eslöv – Ellinge – Örtofta – Kävlinge

Eslöv – Ellinge – Viderup – Vaggarp – Örtofta

Eslöv – Ellinge – Viderup – Gårdstånga – Flyinge – Holmby – Hammarlunda – Harlösa – Öved

Eslöv – Skarhult – Hurva – Löberöd - Arup & Högseröd

Eslöv - Kungshult

Eslöv – Remmarlöv

Eslöv – Stabbarp – Bosarp – Öslöv

Flyinge - Skarhult – Kungshult - Stehag

Trollenäs – V Strö – Stockamöllan

Gårdstånga - Hurva

Rekreativscykelvägar

Föreslagna rekreativscykelvägar, dvs cykelvägar som inte håller samma standard som de vanliga cykelvägarna men är fullt körbara, är;

- längs flygplatsen
- längs Abullahagen
- till Eslövs ridhus
- förbi Hurva

Cykelplan

Teckenförklaring

- Befintlig cykelväg
- Cykling på befintlig väg
- Rekreativscykelväg
- Ny cykelväg
- Sverigeleden (nationell cykelled)
- ✱ Konfliktpunkt
- 2 Prioriteringsordning enligt lista s. 12
- 1289 Vägnummer



Prioriteringslista för nya cykelstråk

Behov

	Avstånd mellan orterna (km)	Ny g/c-väg (km)	Trafik-mängd	Väg-bredd (m)	Antal inv (inv/avstånd)	Antal användare	Utbildning	Affär/service	Arbete	Rekreation	Summa behov	Kostnad	Anm	
Prioritering 1														
1	Eslöv - Kungshult	8,2	0,2	2 770	9,1	387	47	2	2	2	2	8,0	400 000	
2	Eslöv - Stabbarp	2,5	1,0	4 120	6,8	25	10	3	3	3	1	10,0	1 000 000	skola
3	Flyinge - Holmby	2,2	1,6	2 220	6,0	64	29	3	3	2	1	9,0	1 600 000	
4	Stockamöllan - Hasslebro	1,2	1,0	2 940	7,0	25	21	1	3	3	3	10,0	1 000 000	
Summa		14,1	3,8										4 000 000	

Prioritering 2 (utan inbördes prioritering)

	Billinge - Röstånga	5,0	1,7	2 760	7,0	458	92	1	2	2	3	8,0	1 700 000	
	Eslöv - Ellinge	3,5	1,9	130	6,0	24	7	3	3	3	2	11,0	1 900 000	
	Eslöv - Stehag	10,0	1,5	5 100	8,7	981	98	1	1	1	3	6,0	2 350 000	2 broar tillkommer
	Eslöv - Trollenäs - Marieholm	10,0	3,7	4 610	9,0	1 652	165	1	1	2	3	7,0	3 700 000	
	Flyinge - Södra Sandby	4,0	0,3	1 680	6,5	866	217	1	2	2	3	8,0	300 000	bro tillkommer
	Stehag - Hasslebro	4,7	2,3	3 530	7,5	25	5	2	2	2	2	8,0	2 300 000	
	Örtofta - Toftaholm	1,6	0,9	540	8,0	25	16	1	2	2	2	7,0	930 000	grus
Summa		38,8	12,3										13 180 000	

Prioritering 3 (utan inbördes prioritering)

	Ellinge - Örtofta	5,3	2,7	2 160	6,3	545	103	1	1	2	3	7,0	2 700 000	
	Eslöv - Gårdstånga	10,5	5,3	6 800	13,0	366	35	1	2	2	2	7,0	5 300 000	
	Eslöv - Remmarlöv	4,7	2,3	1 360	6,1	38	8	3	3	3	1	10,0	2 300 000	
	Eslöv - Skarhult	7,1	2,9	8 080	13,2	32	5	2	2	2	2	8,0	2 900 000	
	Hammarlunda - Harlösa	6,0	5,5	2 220	6,5	77	13	2	2	2	2	8,0	5 500 000	
	Harlösa - Öved	8,5	4,2	1 940	6,5	742	87	1	1	1	3	6,0	4 200 000	
	Hasslebro - Höör	20,0	1,0	3 220	7,7	25	1	1	1	1	3	6,0	1 000 000	anläggning i Höör tillkommer
	Holmby - Hammarlunda	2,7	2,3	2 220	6,5	64	24	1	1	1	1	4,0	2 300 000	
	Hurva - Löberöd	6,0	1,0	360	5,6	336	56	2	2	2	2	8,0	1 000 000	
	Löberöd - Arup	3,0	3,0	1 100	6,5	62	21	3	3	2	1	9,0	3 000 000	
	Löberöd - Hammarlunda	7,2	1,8	2 000	8,0	77	11	1	2	2	3	8,0	1 800 000	
	Löberöd - Högseröd	4,0	4,0	700	6,0	31	8	3	3	2	1	9,0	4 000 000	
	Marieholm - Teckomatorp	4,9	1,2	3 210	7,0	1 407	287	2	2	2	1	7,0	1 200 000	anläggning i Svalöv tillkommer
	Skarhult - Hurva	4,9	2,3	1 640	5,5	32	7	1	1	1	1	4,0	2 300 000	
	Stabbarp - Bosarp - Öslöv	3,4	3,4	4 120	6,8	223	66	2	2	2	3	9,0	3 400 000	bro tillkommer
	Toftaholm - Viderup	1,6	1,6	2 640	6,0	25	16	1	1	1	2	5,0	1 600 000	delvis grus
	Viderup - Gårdstånga	3,7	3,7	4 290	9,0	336	91	1	1	1	2	5,0	3 000 000	tunnel tillkommer
	Örtofta - Hästad	1,0	0,3	2 160	7,0	545	545	1	1	2	1	5,0	300 000	anläggning i Lund tillkommer
Summa		104,5	47,8										47 800 000	

Totalt		157,4	63,9										64 980 000	
---------------	--	--------------	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------------	--

Trafikmängd och vägbredd beräknas på den högst trafikerade vägen som cyklisterna måste cykla på i dagsläget. Antal invånare beräknad på den minsta orten eller den ort som ligger i kommunen. Avståndet mellan orterna beräknas från centrum till centrum. Kolumnen "summa behov" redovisar behovet mellan orterna gällande utbildning, affär/service, arbete och rekreation tillsammans.

Kostnader

Ny cykelväg asfalt eller grus 1.000.000 kr/km
Grusförbättring 100.000 kr/km
I kostnaden för ny cykelväg ingår: projektering, ev. marklösen och skyltning. Drift och underhåll tillkommer.



Prioriteringslista

De olika delsträckorna är uppdelade i tre olika prioriteringskategorier enligt listan på föregående sida. Kriterier som används vid prioriteringen är:

- någon av de förbundna orterna har service eller annan inrättning som gemensamt utnyttjas allmänt och regelbundet
- hur stor åtgärd som behövs för att få ett "helt" cykelstråk
- antalet beräknade användare av cykelvägen
- cykelvägen blir högst 1 mil

Sträckorna prioriteras högre ju kortare sträcka det är mellan tätorterna och ju fler typer av samhällsservice de har gemensamt, t ex skola och service.

Delsträckor

Här följer en presentation av de olika delstråken i cykelplanen. Endast de stråk som har nya cykelvägar presenteras.

På en del sträckningar behöver det göras någon säkerhetshöjande åtgärd då en cykelväg korsar en bilväg. Ett exempel är att man göra en refug i mitten av bilvägen som även fungerar som hastighetsdämpande för fordons-trafiken. Delar av landskapet som några cykelvägar går igenom är väldigt öppet och blåsig. Det är viktigt att tänka på detta i anläggningsskedet och eventuellt plantera vegetation som vindskydd.

Teckenförklaring	
	Befintlig cykelväg
	Cykling på befintlig väg
	Ny cykelväg
	Rekreationscykelväg
	Sverigeleden (nationell cykelled)
	Konfliktpunkt

Prioritering 1

I denna grupp finns de fyra högst prioriterade sträckorna som är inbördes prioriterade.

1:1 Eslöv–Kungshult

Sträckan Eslöv-Kungshult är den som prioriteras allra högst. En av anledningarna till detta är att det behövs endast mindrekompletteringar för att göra ett helt stråk.

Cykelvägen börjar inne i stan och går under väg 113 strax söder om rondellen vid Statoil. Från att ha varit asfalterad blir den här packad jord och vägen kantas på norra sidan av högre buskar. Denna sträcka är räknad 13/6-16/6 och här cyklade då 71 cyklister/dygn. Dock cyklade inte alla hela vägen till Kungshult.

Om man fortsätter g/c-vägen rakt fram kommer man in i Snärjet som är ett fint område för rekreation både till fots och på cykel. Om man istället tar av norrut kommer man ut på en grusväg som leder fram till väg 17. Längs väg 17 finns en g/c-väg som är 800-900 m lång. Denna viker sedan av österut och man fortsätter på en mindre trafikerad bilväg, Nr. 3 vägen. Vägen går genom en vacker liten by med många hästagar där det är väldigt fint att cykla.



Vägen slutar i ett T-kors där man cyklar norrut ut på en grusväg genom ett flackt åkerlandskap med Snärjet på högra sidan. Efter ca 1,5 km kommer man fram till väg 17 igen. Här måste man cykla ca 150 m på vägen. Vägen är 9,1 m bred och det finns endast en smal vägren. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h. Man känner i hela kroppen när bilarna passerar. Här kör 2.770 fordon/dygn varav 260 är lastbilar.

Efter 150 m på väg 17 måste man korsa vägen. Sikten är fri så det innebär inget större problem. På andra sidan vägen finns ingen anslutning till skogsvägen som går fram till Kungshult. Här får man leda cykeln ner i diket och längs en åkerkant (bild 2). Väl på skogsvägen är det otroligt mycket sten i och på vägen (bild 4). Det hoppar ordentligt i både cykel och kropp, men det är en vacker miljö. Efter ca 1,5 km är man framme i Kungshult.



Bild 1. Cykelvägen under väg 113. Fotot är taget in mot Eslöv.



Bild 2. Längs denna åkerkanten måste man leda cykeln efter att ha korsat väg 17.



Bild 3. Vacker skogsväg norr om väg 17 som planeras att användas som cykelväg.



Åtgärder

Delar av sträckan är bra medan några delar måste åtgärdas för att knyta samman cykelvägen till ett helt stråk på ett bra sätt.

Första åtgärden bör vara att knyta samman stråket ”på mitten”. Det bör anläggas en cykelväg längs väg 17 på sträckan där man idag måste cykla på vägen. Förslagsvis anläggs cykelvägen på den södra sidan av väg 17 som är impediment mark. Denna cykelväg knyts samman med skogsvägen in till Kungshult. Vid övergången över väg 17 bör åtgärder genomföras som ökar trafiksäkerheten för cyklisterna.



Bild 4. Materialet på skogsvägen norr om väg 17 som gör att det blir en väldigt hoppig och skumpig cykeltur.

Åtgärd två är att jämna till skogsvägen som går norr om väg 17 till Kungshult så att den blir behagligare att cykla på. Den skumpiga färden kan avskräcka den mest inbitna cyklist.

Tredje åtgärden bör vara att jämna till grusvägen mellan väg 17 och Snärjet. Denna är inte lika ojämn som skogsvägen men behöver jämnas till. Denna väg är i dagsläget redan utmarkerad som en cykelväg.

Sammanlagt blir cykelvägen 8,2 km lång. Ny cykelväg behöver bara anläggas på cirka 200 meter.



1:2 Eslöv – Stabbarp



Cykelvägen till Stabbarp slutar strax norr om rondellen vid väg 17 och 113. Härifrån är cyklisten hänvisad till att cykla på väg 113 där det kör 4.120 fordon/dygn varav 260 lastbilar. Vägen har hastighetsbegränsning 70 km/h och är 6,8 m bred. Enligt mätningar den 27/9-1/10-99 cyklar 111 personer/dygn på cykelvägen mot Stabbarp. Denna siffra skulle troligtvis öka med en separat cykelväg. Avståndet från centrala Eslöv ut till Stabbarp är 2,8 km.

Halvvägs ut till Stabbarp ligger en Montessoriförskola för barn mellan 1 och 6 år. Föräldrar till barnen på förskolan har uttryckt önskemål om en cykelväg till skolan.



Bild 5. Norrut från där cykelvägen slutar i dagsläget. Vegetationsdungen med byggnaderna är Montessoriskolan.

Åtgärder

Den föreslagna nya cykelvägen fortsätter norrut, på västra sidan längs väg 113, där den gamla g/c-vägen slutar. Marken som tas i anspråk är till största delen åkermark men det finns även en del betesmark. Vid skolan bör cykelvägen kunna passera mellan skolan och väg 113. Med en ny cykelväg kommer biltrafiken in till skolan att minska.

Det blir trångt att anlägga cykelväg förbi Stabbarp. Det är smalt mellan väg 113 och husen. Om man går bakom (väster om) husen är här tomtmark. Här behöver kommunen göra en närmare studie av var cykelvägen skall dras.

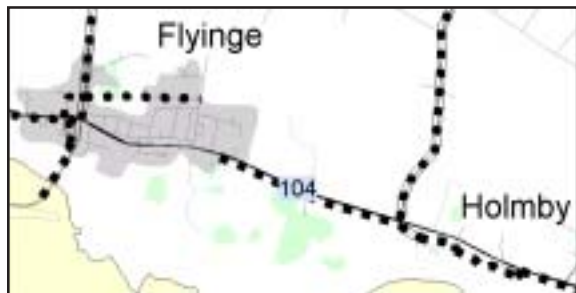
Ny cykelväg behöver anläggas på cirka 1 km. Markbeläggningen bör vara asfalt.



Bild 6. Söderut från bilfirman i Stabbarp. Här är svårt att komma fram på västra sidan av väg 113 där tomtmarken går ända ut till väg 113.



1:3 Flyinge – Holmby



I dagsläget måste man cykla på väg 104 mellan byarna. Vägen trafikeras av 2.220 fordon/dygn varav 150 är lastbilar. Utöver att vägen är vältrafikerad är den smal,

endast 6 m, vilket gör att vägen inte känns säker att cykla på. Avståndet mellan tätorterna är 1,6 km.

Barnen från Holmby går i skola i Flyinge. Dessutom finns både bank och livsmedelsaffär i Flyinge vilka saknas i Holmby.



Bild 7. Västerut in mot Flyinge. I förgrunden syns Gårdviks hästhagar på vänster sida.

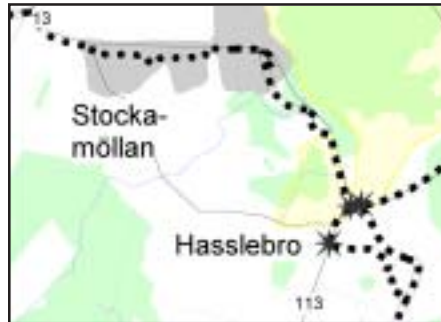
Åtgärder

Ny cykelväg planeras att anläggas på södra sidan om väg 104. Det är till största delen åkermark som tas i anspråk men vid Gårdvik ligger hästhagar ända fram till väg 104. Förbi Holmby planeras cykelvägen söder om bebyggelsen, delvis på befintlig väg, delvis på ny. Cykelvägen bör asfalteras hela vägen.



Bild 8. Här kan man dra cykelvägen förbi Holmby på södra sidan av väg 104.

1:4 Stockamöllan – Hasslebro



Stockamöllan har stora problem med fordonstrafiken genom samhället. Här kör 2.940 fordon/dygn och 260 av dessa är lastbilar. Det är inte heller ovanligt att fordonen kör för fort igenom Stockamöllan där hastighetsbegränsningen är 50 km/h.

Vägen till Hasslebro är smal (7 meter) och hastighetsbegränsningen 70 km/h. Att cykla på vägen innebär stor fara speciellt i möte med stora lastbilar som inte tar sig tid att sakta ner. Hasslebroborna utnyttjar ofta servicen i Stockamöllan men tar hellre bilen istället för cykeln. Även personal från Rönneholms slott går ofta in till Stockamöllan för att utnyttja servicen. På denna korta sträcka bör det finnas möjlighet att ta cykeln.

Sommartid finns det även mycket kanotister i området. Då det råder paddlingsförbud mellan Hasslebro och Stockamöllan måste kanotisterna bära kanoterna längs väg 13 och utsetts för en stor fara i trafiken.



Bild 9. Väg 13 från Hasslebro till Stockamöllan.



Bild 10. Stockamöllans knutpunkt. Här finns affärer och busshållplats.



Åtgärder

På västra sidan av väg 13 anläggs en separat g/c-väg mellan de båda samhällena. Idag finns här hästhagar med staket ända ut till väg 13. Staketen går dock att flytta in några meter så att man får plats med en g/c-väg. Närmare Stockamöllan föreslås g/c-vägen gå väster om gården Gustavslund som ligger intill väg 13. G/c-vägen går runt gården och ansluter till den gamla landsvägen som har en väldigt fin entré till

Stockamöllan (bild 11). Denna väg fortsätter in i villaområden. Cykelvägen skulle även behöva kompletteras med en g/c-väg mellan affären och den gamla landsvägen. Vid affären finns även en busshållplats. Detta är en knutpunkt i Stockamöllan (bild 10) och bör vara lättillgängligt för de boende både till fots och på cykel.

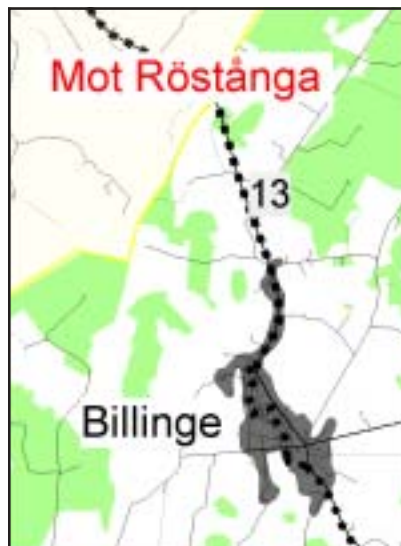


Bild 11. Den gamla entrén till Stockamöllan. Bilen kör på väg 13.

Prioritering 2

I denna grupp är ingen inbördes prioritering gjord. Det bör dock göras när sträckorna i prioriteringsgrupp 1 är genomförda.

Billinge – Röstånga



Billinge och Röstånga har tidigare tillhört samma kommun och har starka band. Dessutom finns det rekreationsområden och en nybliven Nationalpark vid Söderåsen som är attraktiva för de boende i Billinge, Stockamöllan och Hasslebro. I Billinge bor 458 personer.

I dagsläget måste man cykla på den starkt trafikerade väg 13. Här kör 2.760 fordon/dygn varav 250 är lastbilar. Vägbredden är endast 7 m.

Det är knapp 5 km mellan tätorterna varav 2,3 km är i Eslövs kommun.

Åtgärder

Väg 13 kantas av hus första biten norr om Billinge. Dessa hus ligger ända fram till vägen vilket gör att det är svårt att dra en cykelväg längs vägen. Ett alternativ kan vara att man försöker lägga cykelvägen längs Billa-bäcken.

Denna sträcka bör detaljstuderas innan man bestämmer var man kan anlägga cykelvägen.





Eslöv – Ellinge



I dagsläget cyklar en del mellan Eslöv och Ellinge på en smal stig mellan kyrkogården och järnvägen (bild 12). Enligt mätningar gjorda 16-23 oktober 2000 cyklar det 37 personer/dygn. Ungefär halvvägs övergår stigen till en traktorväg. Även i höjddled förändras vägen. Vid kyrkogården går stigen högre än järnvägsspåret för att sedan bli lägre. När sedan traktorvägen börjar kommer man upp i samma höjd som spåret. Traktorvägen blir,

vid regnigt väder, väldigt lerig och det blir vattensamlingar på en del ställen (bild 13).

Väster om traktorvägen ligger öppen odlingsmark med en del buskridåer en bit ifrån vägen. Det finns även en trädunge västerut. Öster om järnvägsspåret ligger Ellinge reningsverk med sina reningsdammar (bild 14).

Vid Ellinge cyklar man ut på väg 1263 där det kör 130 fordon/dygn varav endast 2 är lastbilar. Här är en vacker miljö med enstaka bebyggelse längs vägen.



Bild 12. Stigen mellan kyrkogården och järnvägen. Underlaget på stigen är grov singel. (Foto: Tore Pålsson)



Bild 13. Vattensamlingar på traktorvägen mot Ellinge.

Bild 14. Dammar öster om järnvägsspåret vid Ellinge reningsverk.

Åtgärder

Stigen som går längs kyrkogården och fram till traktorvägen behöver breddas och jämnas till. Även markbeläggningen behöver förbättras men blir förslagsvis även grus i fortsättningen. Ett staket behöver sättas upp mellan den planerade cykelvägen och järnvägen då cykelvägen ligger någon meter högre än järnvägen.

Traktorvägen ligger ganska nära järnvägsspåret och måste eventuellt flyttas ut någon meter. Banverket har vissa säkerhetskrav när det gäller att anlägga en cykelväg nära ett järnvägsspår. De kräver 10 meter avstånd mellan spårmittpunkt och väggkant. Ett annat alternativ är att sätta upp ett staket mellan vägen och järnvägen. För att ytterligare skärma av mot järnvägen planteras förslagsvis klättrväxter vid staketet.



Eslöv – Stehag



I dagsläget cyklar man mellan tätorterna antingen söderut från Stehag på väg 1306 mot Kastberga eller på nordvästra sidan av järnvägen på väg 1312 förbi Kärrstorp.

I första alternativet cyklar man på väg 1306. Vägen är 6 m bred väg med hastighetsbegränsning 90 km/h. Fordonsmängden är 910 fordon/dygn varav 30 är lastbilar. Det känns inte säkert att cykla

på vägen då här inte finns någon vägren. Efter 5,5 km kommer man fram till väg 17 vid Kastberga. Här tar man av västerut och cyklar på väg 17 i ca 300 meter innan man kan cyklar söderut in mot Snärjet. På väg 17 kör 5.100 fordon/dygn varav 320 lastbilar. Vägen är 8,7 m bred och hastighetsbegränsningen är 90 km/h.

I vägskalet efter cirka 700 m tar man av åt väster (höger) och strax efter det västerut (höger) igen. Här cyklar man på Nr. 3 Vägen igenom en vacker by med många hästhagar. Efter cirka 1400 m stöter man på väg 17 igen. Längs väg 17 in mot Eslöv finns en g/c-väg som är 800-900 m lång. Denna tar slut en bit innan man kommer fram till rondellen och man får cykla in på en grusväg mot Snärjet. Väl framme vid Snärjet tar man av västerut på befintlig g/c-väg och cyklar under väg 113 in mot Eslöv (bild 1). Från järnvägstunneln i Stehag till tunneln under väg 113 i Eslöv är sträckan nästan 1 mil.



Bild 15. Lös, tjock makadam som är svår att cykla på. (Bild tagen söderut mot Blekebäcken)

Alternativ 2 är att cykla på nordvästra sidan av järnvägen förbi Kärrstorp. Då cyklar man på väg 1312 som är en 5 m bred väg med hastighetsbegränsning 70 km/h. Här kör 310 fordon/dygn varav 7 är lastbilar. Det är en slingrande och vacker väg. Man fortsätter cyklingen med att kryssa sig ner på olika småvägar tills man kommer ut på väg 19 vid Kullagården. Här får man cykla på väg 19 i nästan 2 km. Vägen har hastighetsbegränsning 90 km/h. Det kör 4.120 fordon/dygn varav 260 är lastbilar. Vägen är 6,8 m bred. Strax innan rondellen norr om Eslöv blir det en separat cykelväg som går under väg 17. Cykelvägen fortsätter in mot Eslöv. Denna sträcka är drygt 9 km mellan järnvägstunneln i Stehag till rondellen vid Eslöv.

Åtgärder

Förslaget är att cykelvägen ska följa järnvägsspåret, på den östra sidan, hela sträckan mellan Eslöv och Stehag. I Eslöv börjar cykelvägen vid flygfältet och i Stehag vid järnvägsstationen. Ut till flygfältet finns cykelväg hela vägen från centrala Eslöv. Ambitionen är dock att det ska bli en bro för gång- och cykeltrafik bredvid järnvägsbron över väg 113 så man inte behöver cykla via flygfältet. Bron skulle förkorta sträckan avsevärt. I dagsläget finns dessutom problem med att ungdomar som ska över till andra sidan väg 113 går längs spåren. En ny g/c-bro skulle öka säkerheten.

I dagsläget finns det grusväg på nästan hela sträckan, men på två ställen behöver den kompletteras och kopplas samman. Några av de grusvägar som finns är servicevägar för Banverket och behöver förbättras för att bli bra cykelvägar. Övriga grusvägar är enskilda vägar. På vissa grusvägar finns lös, tjock makadam medan vissa är halvt igenväxta. Hela sträckan blir 8,5 km varav man behöver anlägga cirka 800 m ny väg. Det behövs även byggas en bro över Blekebäcken.



Bild 16. Grov sten i vägen som gör cykelfärden hoppig och obekvämlig.

Eftersom cykelvägen till största delen kommer att följa järnvägsspåret blir den ganska rak. Det är därför viktigt att miljön kring cykelvägen varieras. Det bör till exempel planteras träd eller buskar på vissa delar längs sträckan. Dessa skärmar av mot järnvägen och de ger också ett visst vindskydd.

Då vissa delar av sträckan går nära järnvägsspåret finns vissa säkerhetsaspekter. Från spårmittpunkt till väggkant måste det vara minst 10 m enligt Banverket. Vid mindre avstånd måste eventuellt vissa åtgärder göras, till exempel kan man sätta upp staket eller plantera buskar. Vilket som bör göras bestäms från fall till fall. I vissa fall måste eventuellt cykelvägen få ny dragning några meter längre ifrån järnvägen.



Bild 17. Grusväg med vegetationssträng mitt i vägen. Vegetationen längs kanten börjar bli hög och växa in över vägen.



Det är viktigt med vindskydd på vissa delar av sträckan.



Eslöv – Trollenäs - Marieholm



För att ta sig mellan Marieholm och Eslöv på cykel måste man i dagsläget cykla på väg 1265 och på väg 17 som båda är starkt trafikerade. Det saknas uppgift på hur

mycket trafik det kör på väg 1265. På väg 17, mellan utfarten från väg 1265 och Trollenäs, kör 4.610 fordon/dygn varav 470 lastbilar. Vägen är 9 m bred och det finns endast en smal vägren att cykla på. Från Trollenäs och in till Marieholm kör det 4.380 fordon/dygn varav 450 är lastbilar. Här är vägbredden endast 7 m. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h respektive 70 km/h.

Avståndet mellan Eslöv och Marieholm är 10 km varav 7,6 km måste man cykla på de starkt trafikerade bilvägarna. Detta är troligtvis en stor bidragande orsak till varför det är få cyklisterna på sträckan.

Kommunen och Vägverket har planer på att anlägga en ny sträckning av väg 17 som kommer att gå norr om Marieholm. Detta medför att vägen kommer att gå rakt fram i kurvan vid Trollenäs och ansluter på väg 17 igen väster om Marieholm. Den gamla vägen planeras då till att kunna användas till g/c-väg.



Åtgärder

Den nya cykelvägen planeras på västra sidan längs väg 1265 och söder om väg 17 fram till väg 1271, som går ner till Remmarlöv. Den ansluter i Eslöv där den befintliga cykelvägen slutar i dagsläget. Då planerna finns på ny dragnings av väg 17 norr om Marieholm kan den gamla väg 17 fungera som cykelväg. Inne i Marieholm knyts cykelvägen ihop med den befintliga cykelvägen.

Delar av sträckan är relativt öppen och det kan behövas planteras vegetation som vindskydd. Ny cykelväg som behöver anläggas är 3,7 km.

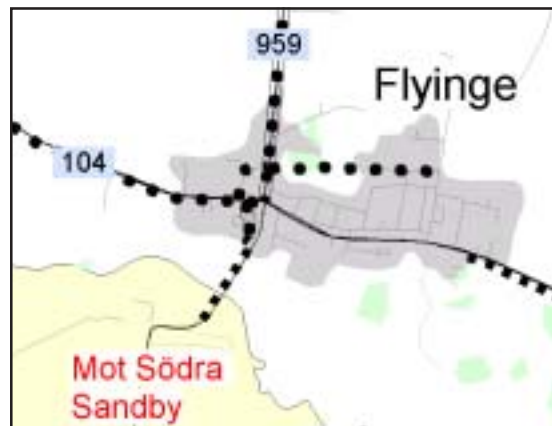
Den nya cykelvägen till Marieholm bidrar även till bättre cykelförhållande för de som bor i Ö Asmundtorp (88 inv), Gullarp (54), Trollenäs (43) och Västra Strö (60). Då invånarna i dessa byar måste korsa väg 17 bör åtgärder genomföras som ökar trafiksäkerheten för cyklisterna.



Bild 19. Vacker allé längs väg 1271 mellan Trollenäs och Västra Strö.

Bild 18. Trädrad på norra sida längs väg 17. Ny cykelväg planeras på den södra (vänstra) sidan.

Flyinge - Södra Sandby



Denna sträcka finns med i ett förslag till ridplan som är gjord 1999 tillsammans med Lunds kommun och i samråd med Flyinge AB. I dagsläget måste Flyingeborna cykla på väg 959 och sedan på väg 952 om de vill cykla till Södra Sandby. På väg 959 kör 1.640 fordon/dygn

varav 80 är lastbilar. Vägen är 6,5 meter bred och hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Sträckan mellan tätorterna är 4,0 km varav endast 300 m ligger i Eslövs kommun.

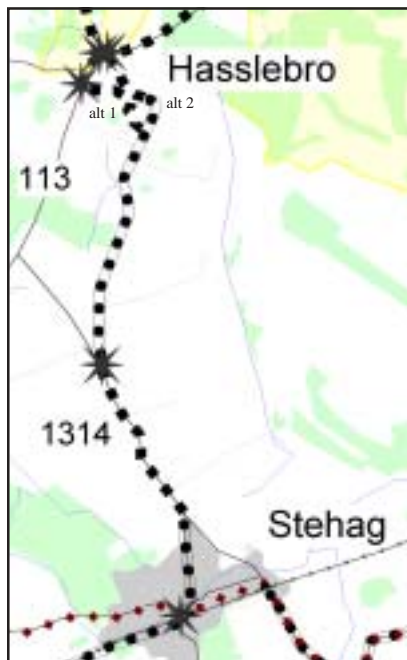
Åtgärder

I ridledsplanen, som gjordes 1999 i samarbete med Lunds kommun, föreslås tre olika dragningar vilket blir resultatet av att man har tre olika alternativ var man ska anlägga en bro över Kävlingeån. Bron kommer att vara kombinerad för gående, cyklister och ryttare. Däremot är g/c-vägen och ridvägen separerade.





Stehag - Hasslebro



I dagsläget måste man cykla på större bilvägar för att ta sig mellan dessa samhällen. Från Hasslebro cyklar man först på väg 113 som är starkt trafikerad med hastighetsbegränsning 90 km/h. Det kör 3.530 fordon/dygn varav 260 av dessa är lastbilar. Vägen är 7,5 m bred så det finns inte så stor plats för cyklister. Efter 1,5 km tar man av österut, in på väg 1314 mot Stehag. På denna väg kör 800 fordon/dygn varav 70 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h och vägen är 6 m bred. Här cyklar man 2,3 km innan man tar av in mot centrum av Stehag. Hela sträckan mellan Stehag och Hasslebro är 4,6 km.



Bild 20. Väg 1314 in mot Stehag. Bilden är tagen vid en passage förbi några hus.

Åtgärder

Mellan Hasslebro och Rönneholms vårdhem finns två alternativ till dragning av cykelväg. Alternativ 1 fortsätter längs väg 113 söderut på västra sidan av vägen. Strax innan sista huset kommer cykelvägen att korsa väg 113 och fortsätta österut längs skogskanten. Där g/c-vägen korsar väg 113 bör åtgärder genomföras som ökar trafiksäkerheten för cyklisterna. Efter korsningen följer g/c-vägen skogskanten fram till Rönneholms vårdhem där den rundar vårdhemmet och kommer ut söder om detta.

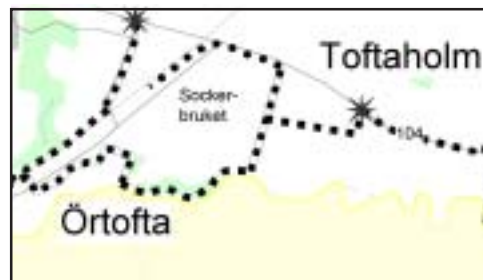
Alternativ 2 går nere längs Rönneå fram till Rönneholms vårdhem. Här är en vacker miljö att cykla och gå i. Denna sträcka bör grusas och inte asfalteras med hänsyn till närheten till ån.

Från vårdhemmet finns en befintlig grusväg som går bra att cykla på hela vägen fram till väg 1314. Längs väg 1314 bör det anläggas en separat g/c-väg, på västra sidan, hela vägen fram till Stehag. Eftersom den anläggs på den västra sidan av vägen måste vägen korsas. Även här bör åtgärder genomföras som ökar trafiksäkerheten för cyklisterna. Cykelvägen ansluter till Bäcka-ledsvägen, som går in till skolan. Härifrån cyklar man på bilvägen (Hasslebrovägen) ner till centrum.

I alternativ 1 blir sträckan 4,7 km och i alternativ 2 blir sträckan 4,6 km mellan tätorterna.

Örtofta – Toftaholm

I dagsläget finns det cykelväg på nästan hela sträckan som går norr om Sockerbruket. Det är dock problem längs väg 936, vid Sockerbruket, eftersom här står bilar parkerade längs vägen där man ska cykla (bild 21). Fortsättningsvis cyklar man på en smal remsa mellan en trädrad och ett staket.



Mellan Sockerbruket och pågatågstationen finns heller ingen separat cykelväg. På denna väg kör 2.160 fordon/dygn varav 110 är lastbilar. Vägen är 7 m bred och hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Sträcka mellan stationen och Toftaholm är 1,9 km.

Åtgärder

Från pågatågstationen kan man cykla på befintlig väg söder om bebyggelsen och in mot Sockerbolaget. Väl framme vid ån är förslaget att en ny gång- och cykelväg anläggs längs Kävlingeån och österut. Här bör även en ridväg anläggas parallellt med g/c-vägen. Ingen av dessa vägar bör asfalteras utan bör beläggas med grus. G/c-vägen och ridvägen knyter an till en traktorväg öster om Sockerbrukets område som leder upp till Toftaholm (bild 22). Traktorvägen behöver förbättras med grus.

Denna dragning blir 2,1 km, alltså 200 m längre än dagens sträcka. Den nya dragningen är dock mer trafiksäker och dessutom ett vackert rekreativstråk.

Den nya dragningen bör studeras i samråd med Danisco Sugar.



Bild 21. Cyklisterna måste i dagsläget här cykla inne bland de parkerade bilarna eftersom den separata cykelvägen tar slut strax innan.



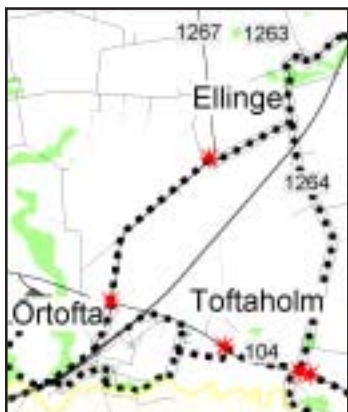
Bild 22. Traktorvägen från Toftaholm ner till Kävlingeån.



Prioritering 3

Inom denna grupp finns det inte heller någon inbördes prioriteringsordning på cykelstråken. Det bör upprättas när cykelstråken i prioriteringsgrupp 2 är anlagda.

Ellinge - Örtofta



Från Ellinge cyklar man på väg 1263 fram till väg 1267. På väg 1267 kör 2.190 fordon/dygn varav 70 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h och vägbredden är 6,3 m (bild 23).

På väg 1267 cyklar man 2,1 km innan man kommer fram till väg 104 som man måste korsas. På väg 104 kör 2.730 fordon/dygn varav 390 är lastbilar. När man har korsat väg 104 fortsätter cykelfärden på en liten bilväg, väg 950, som

går fram till Örtofta. Här kör endast 360 fordon/dygn varav 5 är lastbilar. Hela sträckan Ellinge – Örtofta är 5,4 km.



Bild 23. Väg 1267 norrut. Här ligger förslaget på västra (vänstra) sidan av vägen.

Åtgärder

På västra sidan längs väg 1267 anläggs en separat cykelväg som asfalteras. Den blir 2,1 km lång. Strax innan man kommer fram till Örtofta behöver väg 104 korsas. Här behövs det göras någon säkerhetshöjande åtgärd för cyklister.

Strax innan järnvägstunneln går en traktorväg upp till järnvägsstationen (bild 25). Denna är i dåligt skick och man bör fylla i gropar och lägga på grus. Här förbinder man detta cykelstråk med det befintliga cykelstråket till Lilla Harrie och Kävlinge.



Bild 24. På västra sidan längs väg 1267 (norrut) anläggs en separat cykelväg. I öst-västlig riktning går väg 104.



Bild 25. Traktorvägen upp till järnvägsstationen i Örtofta är i dåligt skick och behöver förbättras.

Eslöv -Gårdstånga



Närmaste vägen mellan Gårdstånga och Eslöv är väg 113 som är starkt trafikerad. Det kör 6.800 fordon/dygn varav 500 är lastbilar. Vägen är 13 m bred, dvs där finns en bred vägren, men det är ändå obehagligt att cykla här. Ut från Eslöv kan man cykla på Lundavägen som har en bred vägren. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h närmast Eslöv och sedan 70 km/h.

I Gårdstånga bor 366 invånare. Det bor också många ut med cykelstråket som skulle ha nytta av en cykelväg längs väg 113.



Åtgärder

Den östra sidan av väg 113 är lättast att komma fram med en cykelväg. Här ligger inga hus utmed vägen. Där det är som mest trångt är vid Ödeskyrkogården vid Skeglinge. Nackdelen med att lägga cykelvägen på denna sidan av vägen är att många måste korsa vägen för att komma på cykelvägen. Om man lägger den på den västra sidan slipper man det. Här är dock lite svårare att komma fram med g/c-vägen eftersom det ligger en del hus närmare vägen speciellt vid Kristineberg och Borlunda. Vid Borlunda måste man anlägga en bro för att komma över Bråån.

Ett annat svårt ställe att passera är vid Rödabäck. Ett alternativ är att anlägga cykelvägen längs Rödabäck på den norra sidan och ansluta till stråket Gårdstånga - Viderup längs 104:an.



Bild 27. Norr om Rödabäck.

Bild 26. Väg 113 söderut mot Kristineberg.



Eslöv – Remmarlöv



I nuläget måste de 38 boende (2001) i Remmarlöv cykla på väg 1261. Här kör 1.360 fordon/dygn varav 80 av dessa är lastbilar. Vägen är endast 6,7 m bred och hastighetsbegränsningen är 90 km/h. Kring

Remmarlöv finns inga småvägar för de boende att promenera på, vilket är ytterligare en anledning till att anlägga en ny g/c-väg.



Bild 28. Väg 1261 genom Remmarlöv. Fotot är taget österut.

Åtgärder

En ny separat cykelväg anläggs på nordöstra sidan av väg 1261. Var i Remmarlöv cykelvägen ska börja får studeras närmare vid anläggandet.

350 meter innan korsningen av väg 1267 och väg 1261 tar cykelvägen av österut in mot Eslöv. Norr om den planerade cykelvägen ligger ett utbyggnadsområde i Eslövs kommuns översiktsplan 2001. Det är en möjlighet att cykelvägen dras genom detta område när det byggs.

Med den nya cykelvägen blir sträckan Remmarlöv – Eslöv cirka 4,5 km istället för 5,3 km som den är i dag.



Bild 29. Separat cykelväg anläggs på nordöstra sidan av väg 1261. På bilden är det höger sida av vägen.



Eslöv – Skarhult



I dagsläget cyklar man från Eslöv på Lundavägen (väg 1263 längs Abullahagen) som har en bred vägren. Antalet fordon/dygn är okänt. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h närmast Eslöv och blir sedan 70 km/h. När väg 1263 svänger fortsätter man cykla rakt fram vidare ut till väg 113. Härifrån måste man cykla på väg 113 söderut fram till Kristineberg. På väg 113 kör 8.080 fordon/dygn varav 560 av dessa är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h. Vägen är 13,2 m bred och det finns en bred vägren att cykla på. Trots det känns det obehagligt att cykla på vägen.

Vid Kristineberg tar man av österut ner på väg 1268. Här kör 1.580 fordon/dygn varav 90 lastbilar. Vägen är ganska smal, 6 m, vilket känns otryggt när något fordon kör om. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Denna väg leder fram till Skarhults slott. Hela sträckan Eslöv – Skarhult är i dagsläget 7,6 km.

Åtgärder

Sträckan fram till väg 113 blir densamma med ett tillägg. På Lundavägens vägren målas ett cykelfält i körbanan. Detta har visat sig minska cykelolyckorna med personskador med i medeltal 10 procent (Vägrverket). Cykelfältet bör vara minst 2,5 m bred för dubbelriktad cykeltrafik.

Efter väg 113 fortsätter cykelvägen på den gamla banvallen på östra sidan av väg 113. I korsningen av väg 113 bör åtgärder genomföras som uppmärksammar bilisterna för korsande cyklister. Cykelvägen fortsätter sedan på banvallen hela vägen fram till väg 1268, som går mellan Kristineberg och Skarhult. På banvallen, närmast väg 1268, är det byggt några hus. Cykelvägen går runt husen på östra sidan.

Väg 1268 korsas och cykelvägen fortsätter på den gamla banvallen. Här är en vacker miljö med bl a våtmarker med ett rikt fågelliv. Cykelvägen fortsätter på banvallen ända fram till väg 1289 vid Skarhult. Denna nya dragning på cykelvägen blir 7,1 km.



Bild 30. Den gamla banvallen i dagsläget.



Hammarlunda – Harlösa



Mellan Hammarlunda och Harlösa måste man cykla på väg 104. Hastighetsbegränsning är 90 km/h och det kör 2.220 fordon/dygn varav 150 av dessa är lastbilar. Vägbredden är 6,5 m. Avståndet mellan orterna är 6,0 km.

Som man ser på bild 32 finns det ingen vägren att cykla på. Detta tillsammans med mycket bilar och hög hastighet gör att det inte känns säkert att cykla på vägen.



Bild 31. Gamla landsvägen möter väg 104. Ny cykelväg anläggs på södra (högra) sidan av 104:an och ansluter till denna gamla landsväg.

Åtgärder

Ny separat cykelväg anläggs på södra sidan av väg 104. Det berörda området består till största delen av åkermark. I Harlösa planeras cykelvägen att försätta genom byn längs huvudgatan. 5,5 km ny cykelväg behöver anläggas och denna sträcka bör asfalteras hela vägen.

Mellan Hammarlunda och Harlösa ligger Hunneberga. Här är passagen genom byn mycket smal vilket gör att en cykelväg inte får plats. Cykelvägen dras istället runt byn på den södra sidan.



Bild 32. Väg 104 in mot Harlösa västerifrån. Cykelvägen planeras på södra (högra) sidan av vägen.

Harlösa - Öved



I dagsläget cyklar man på väg 104 för att ta sig mellan Harlösa och Öved och fortsättningsvis till Sjöbo. På väg 104 kör 1.410 fordon/dygn varav 70 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h fram till väg 12 som går söderut. Efter väg 12 är hastighetsbegränsningen 70 km/h. Vägen är endast 6 m bred. Från väg 104 är det mycket fin utsikt söderut både över Vombs Ängar och över Vombsjön.

Denna sträcka kommer troligtvis mest att användas till rekreativ cykling. Det blir en väldigt vacker cykelsträcka med vacker utsikt och närhet till sjön. Den kommer också att underlätta för de som vill till Vombsjön för att fiska. Harlösaborna har ca 2,5 km till Vombsjön. Avståndet mellan Harlösa och Öved är ca 8,5 km. Ska man vidare till Sjöbo är det ca 6,5 km till dvs sammanlagt ca 15 km. 4,2 km ligger i Eslövs kommun resterande ligger i Sjöbo kommun.

Åtgärder

Ny cykelväg anläggs parallellt med väg 104. Längs vägen, vid Vombsjön, finns en vacker allé kantad med betes- och åkermark. Vilken sida av vägen cykelvägen anläggs undersöks i en senare studie.



Hasslebro – Höör

Denna sträcka ligger till största delen i Höörs kommun men gränsar till Eslövs kommun. Det är viktigt att knyta ihop kommunerna. För att komma in till Höör måste man i dag cykla, till största delen, på väg 13 som det kör 3.220 fordon/dygn varav 220 lastbilar på. Avståndet mellan orterna är 20 km.

Åtgärder

Ny cykelväg anläggs parallellt med väg 13. Vilken sida av vägen cykelvägen skall anläggas undersöks i en senare studie.

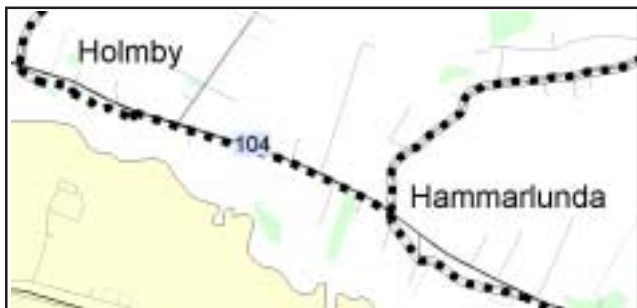


Bild 34. Utsikt över Vombsjön från väg 104.

Bild 33. Väg 104 kantad av en vacker allé.



Holmby – Hammarlunda



På väg 104 mellan Holmby och Hammarlunda kör 2.220 fordon/dygn varav 150 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h och vägbreddens är endast 6,5 m. Avståndet mellan byarnas centrum är 2,7 km.

Som man ser på bild 35 finns det ingen vägren att cykla på. Detta tillsammans med mycket bilar och hög hastighet gör att det inte känns säkert att cykla på vägen.



Bild 35. Väg 104 in mot Hammarlunda väster ifrån.

Åtgärder

Ny separat cykelväg planeras på södra sidan av väg 104. Här är till största delen åkermark förutom på ett område med hästhagar och en gård, Annedal, som ligger intill vägen.

Cykelvägen fortsätter genom Hammarlunda på den gamla landsvägen söder om väg 104. Den är asfalterad och behöver endast skyltas. 2,3 km ny cykelväg behöver anläggas och cykelvägen bör asfalteras hela vägen.



Bild 36. Gamla landsvägen genom Hammarlunda. Bilden är tagen västerut.

Hurva – Löberöd



Det finns i dagsläget redan ett befintliga vägsystem mellan tätorterna som kan användas till cykelväg. Men som en säkerhetshöjande åtgärd anläggs förslagsvis en ny cykelväg på en sträcka.

För att komma ut från Hurva mot Löberöd cyklar man på en

liten väg som går över E22:an. Från motorvägen är det ca 2,8 km fram till väg 1120. Här tar man av österut. Efter ca 1,2 km kommer man fram till väg 1122 och här cyklar man norrut. Drygt 100 m senare tar man av österut in på väg 1123. På denna väg kör 360 fordon/dygn varav 14 är lastbilar. Vägbredden är 6 m och hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Efter 1,7 km är man framme i det stora korset mitt i Löberöd. Hela sträckan är ca 6,5 km.



Bild 37. Vägen i Hurva som fortsättningsvis går över E22:an.

Åtgärder

Förändringen på denna sträcka blir att en cykelväg anläggs på den gamla banvallen vid Löberöd. Från väg 1122 anläggs ny cykelväg ca 200 m österut på åkermark. Här kommer sedan banvallen och cykelvägen planeras fortsätta på den in till Löberöd.

I dagsläget används banvallen till promenader och även till en del cykling men den behöver tittas över och förbättras. Markbeläggningen kan även i fortsättningen vara jord men eventuellt bör grus läggas på. Den nya sträckan blir 6,0 km. Sträckan bör fram till nyanläggningen skyltas på de befintliga vägar som finns.

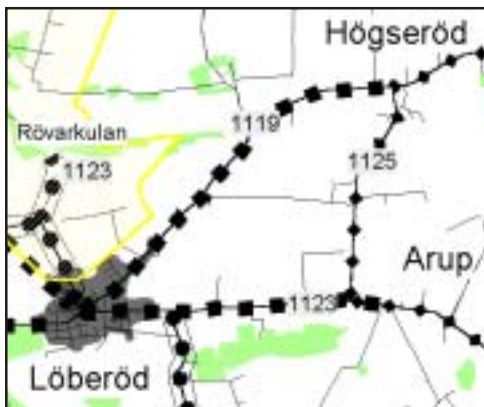
Vid Hurva kan den gamla banvallen användas till rekreationscykling. Den går söder om Hurva mellan väg 1293 och väg 1290.



Bild 38. Banvallen i Löberöd användas idag redan som cykelväg men träd och buskar bör röjas och marken förbättras.



Löberöd – Arup



Här emellan kan man idag endast cykla på väg 1123. Denna väg är hårt trafikerad och den är endast 6 m bred. Det ligger många hus längs båda sidor av vägen där det bor många barn som går i skolan inne i Löberöd.

Åtgärder

Då det ligger många hus längs vägen är det i detta läget svårt att bestämma vilken sida av vägen cykelvägen ska dras. Detta bör studeras närmare när det blir aktuellt.



Bild 39. Arup. Trång passage vilket det finns många på denna sträcka.

Löberöd – Högseröd

De boende i Högseröd måste cykla på väg 1119 för att komma in till Löberöd. På denna vägen kör 700 fordon/dygn varav 30 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h och vägen är 6,5 m bred. Sträckan mellan tätorterna är 4,0 km.

Åtgärder

En ny cykelväg planeras att anläggas längs väg 1119. På vissa ställen längs vägen ligger hus ända in till vägen. Vilken sida av vägen cykelvägen skall anläggas får därför undersökas i en senare studie.



Bild 40. Längs väg 1119 ligger enstaka hus enda in till vägen.

Löberöd - Hammarlunda



Om man vill cykla mellan Löberöd och Hammarlunda cyklar man på väg 1119 västerut för att sedan ta av söderut på väg 1113 mot Hammarlunda. På väg 1119 kör ca 2.000 fordon/dygn och på väg 1113 kör ca 800 fordon/dygn. Väg 1119 är 8 m bredd och hastighetsbegränsningen är 90 km/h. Det är obehagligt att cykla på vägen då den är relativt smal.

Fortsättningsvis cyklar man söderut på väg 1113 som inte är så hårt trafikerad. Här är vacker utsikt över Flyingesänkan och en fin tur nedförbacke om man kommer norrifrån.

Hela sträckan mellan orterna är 7,2 km.

Åtgärder

Väg 1119 är, som tidigare nämnts, relativt hårt trafikerad och behöver en separat cykelväg. När man cyklar ut från Löberöd finns en skogsdunge på södra sidan av vägen. Förslagsvis läggs cykelvägen på den norra sidan där det är åkermark. Nackdelen med att lägga stråket på denna sida är att man måste korsa vägen vid Löberödsslott. Det behöver anläggas 1,8 km ny cykelväg.

Detta stråk är även viktigt ur regional synvinkel då man får ett stråk i nord-sydlig riktning.



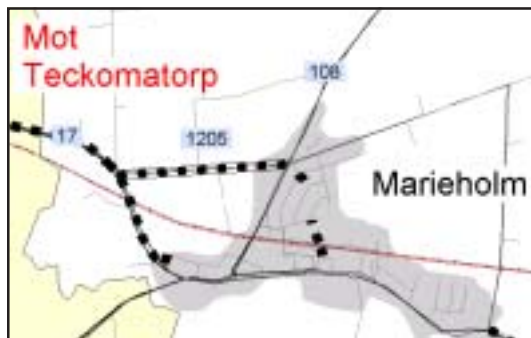
Bild 41. Väg 1119 västerut från Löberöd. Ny cykelväg läggs på norra (högra) sidan av vägen.



Bild 42. In mot Löberöd.



Marieholm – Teckomatorp



En stor anledning till att man vill ha cykelväg från Marieholm till Teckomatorp är att det finns en pågatågstation i Teckomatorp. Det är knappt 5 km från Marieholm till stationen i Teckomatorp. Eslövs kommun verkar i dagsläget för en pågatågstation i Marieholm.

För närvarande måste man cykla på väg 17 som är starkt trafikerad. Här kör 3.210 fordon/dygn varav 350 lastbilar. Vägen är endast 7 m bred och hastighetsbegränsningen är 90 km/h.

Åtgärder

Cykelvägen startar vid Nygatan i västra Marieholm och följer västra kanten på villaområdet ner till väg 17. Ny cykelväg anläggs på nordöstra sidan av väg 17 fram till väg 1190 som går ner till Teckomatorp.

Väg 1205 (Västergatan) kommer att skyltas som cykelväg och ansluter till den nya cykelvägen strax norr om järnvägen. Ny sträcka som behöver anläggas är 1,2 km i Eslövs kommun. Den nya cykelvägen bör asfalteras hela sträckan.



Skarhult – Hurva



I dagsläget måste man cykla igenom Skarhult på väg 1289 och sedan fortsätta österut ut på väg 1119 som går mot Hurva och Löberöd. På väg 1289 kör 1.640 fordon/dygn varav 80

lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h och vägen är endast 5,5 m bred. Det är mycket smalt och trångt genom Skarhult (bild 44) och det kör dessutom mycket tung trafik. Skarhult slott och dess omgivning är sedan 1977 byggnadsminnesförklarad.

På väg 1119 mot Löberöd kör 1.280 fordon/dygn varav 80 lastbilar. Här är hastighetsbegränsningen 70 km/h och vägbredden är 5,6 m. Efter 2,3 km på väg 1119 tar man av österut, in mot Hurva och fortsätter färden på väg 1293. Här kör endast 320 fordon/dygn varav 25 lastbilar.



Bild 44. Väg 1289 som går genom Skarhult. Passagen är väldigt smal och både bilar, lastbilar och cyklister ska samsas här. Bilden är tagen norrut.

Bild 43. Väg 17 västerut mot Teckomatorp.

Åtgärder

Den nya cykelvägen planeras söder om Skarhult på den gamla banvallen som i dagsläget är en traktorväg. Denna sträcka bör grusförbättras.

När banvallen kommer fram till väg 1119 är det planerat två olika alternativ till Hurva. Alternativ 1 följer väg 1119 och anläggs på den norra sidan av vägen medan alternativ 2 fortsätter på banvallen fram väg 1293, som leder fram till Hurva.

I alternativ 1 (bild 45) behöver man anlägga 2,3 km ny g/c-väg. Hela sträckan bör asfalteras. Sista biten cyklar man på väg 1293. Denna dragning blir 4,7 km mellan tätorterna.



Bild 45. Väg 1119 mot Hurva. Alternativ 1 planeras på den norra (vänstra) sidan av vägen.

I alternativ 2 (bild 46) behöver det anläggas 2,5 km ny g/c-väg. Någon del av banvallen har blivit uppköpt av markägare som har hus intill. Detta betyder att kommunen måste köpa upp delar av marken till banvallen. Fördelen med denna dragning är att cyklisterna slipper uppförbacken på väg 1119 från Skarhult. Man slipper även biltrafiken och får en lugnare och vackrare cykeltur. Denna dragning blir 4,5 km, alltså 200 m kortare än alternativ 1.

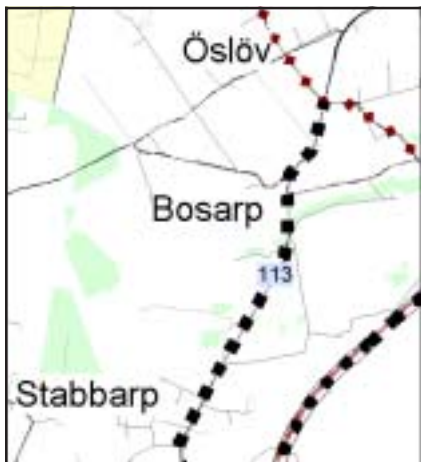
Första delen av banvallen, dvs söder om Skarhult, kommer inte att användas av dem som bor inne i Skarhult eller när man skall in till Skarhult. Här får man då cykla på väg 1119 några hundra meter innan man kommer på cykelvägen.



Bild 46. Den gamla banvallen från väg 1119 mot Hurva.



Stabbarp - Bosarp - Öslöv



I dagsläget måste man cykla på väg 113 hela vägen upp till Bosarp och Öslöv. Här kör 4.120 fordon/dygn varav 260 lastbilar. Vägen är smal (6,8 m) och kurvig och det är ingen bra väg att cykla på. I Bosarp och Öslöv bor 225 personer plus att det ligger många gårdar längs väg 113.

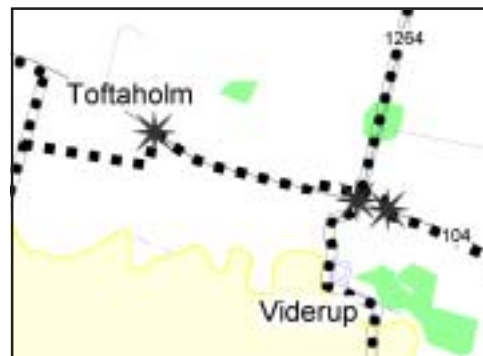
Åtgärder

En ny separat asfalterad cykelväg anläggs på västra sidan av väg 17. Det är till stora delar åkermark som tas i anspråk. Det finns en smal passage på västra sidan och det är vid Bosarp kyrka. Hur man ska ta sig fram här får studeras närmare i ett senare skede.



Bild 47. Passagen förbi Bosarp kyrka.

Toftaholm - Viderup



För att ta sig mellan Toftaholm och Viderup i dagsläget måste man cykla på väg 104. Här kör 2.640 fordon/dygn varav 350 är lastbilar. Vägen är endast 6 m bred och hastighetsbegränsningen är 70 km/h. På Viderups slott är det många som har hästar inhyrda och behöver kunna ta sig dit.

Åtgärder

Söder om Toftaholm går en gammal traktorväg österut (bild 48) som kan användas till cykelväg. Denna behöver dock röjas och förbättras. Efter ca 500 m vänder den norrut och kommer fram till väg 104 som korsas. Den planerade cykelvägen fortsätter på norra sidan av väg 104 fram till Viderups slott. Här går den fram till väg 1264 som fortsätter norrut mot Ellinge. Det är även planerat en fortsatt cykelväg från Viderup till Gårdstånga.



Bild 48. Den gamla traktorvägen söder om Toftaholm.

Viderup - Gårdstånga



I dagsläget cyklar man på väg 104 mellan Viderup och Gårdstånga. Dessutom måste man cykla igenom den stora rondellen vid avfarten från E22:an. Väster om rondellen, på väg 104, kör 2.640 fordon/dygn varav 350 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är delvis 70 km/h delvis 90 km/h. Vägbredden varierar från 6 till 9 m.

På väg 104, öster om rondellen, kör 4.290 fordon/dygn varav 350 lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h och vägbredden 9 m. Cirka 600 m efter rondellen tar man av västerut på väg 946 in mot Gårdstånga. Här kör 2.760 fordon/dygn varav 180 lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h och vägen är 10 m bred.



Bild 49. Väg 104 västerut från Gårdstånga.

Åtgärder

Cykelvägen som planeras från Örtofta – Toftaholm – Viderup fortsätter österut mot Gårdstånga på den norra sidan av väg 104. Den passerar de hus som finns i Viderup och svänger sedan av söderut, över väg 104. Härifrån följer den vägen österut på södra sidan av väg 104. Längs vägen finns även en delvis gammal, delvis nyplanterad allé. Cykelvägen anläggs utanför denna.

Vid Rödabäck finns en väg som innan motorvägen byggdes ledde fram till Gårdstånga. I dagsläget slutar vägen vid E22:an. I förslaget planeras en busshållplats för expressbussen som går mellan Kristianstad och Malmö vid på-/avfarten vid Gårdstånga. Hur g/c-vägen ska komma över E22:an måste studeras närmare. Ett förslag är att bygga en stålbro över vägen.

Öster om rondellen följer den planerade cykelvägen väg 104 fram till Gårdstånga på den södra sidan av vägen. Cykelvägen korsar väg 946 strax väster om korsningen mellan väg 104 och 946. Det bör göras säkerhetshöjande åtgärder där cykelvägen korsar väg 946. Cykelvägen ansluter sedan till en befintlig cykelväg. Denna cykelväg går till Flyinge och till Getinge. Från Getinge planeras en fortsatt cykelväg till Lund.



Bild 50. Siktstråk från väg 1264 ner mot Viderups slott. Cykelvägen korsar väg 1264.



Örtofta – Håstad

Från Lunds kommuns sida finns en önskan om en cykelväg från Håstad in till Örtofta och då framför allt till pågatågstation. I dag måste de boende i Håstad cykla på väg 936. Här kör 2.160 fordon/dygn varav 110 är lastbilar. Hastighetsbegränsningen är 90 km/h utanför tätorten för att sedan bli 50 km/h i Örtofta. Vägbredden är 7 m.

Åtgärder

Lunds kommun har undersökt var cykelvägen skulle kunna ligga men har stött på problem. Fler undersökningar kommer att göras.

