

# CYKELPLAN 2007

För Helsingborgs stad



Slutversion 2007-03-22

Rapport 2007:01

# Innehåll

"Motto".....	3
Varför en cykelplan?.....	4
Cykelplanens mål och avgränsningar.....	5
Målsättningar.....	5
Hur ska cykelplanen användas?.....	5
Avgränsningar.....	5
Nuläget.....	6
Cykelflöden.....	6
Cyklisternas olycksbild.....	6
Fysiska förhållanden.....	7
Cykelnätet.....	7
Detaljutformningen.....	7
Drift och underhåll.....	7
Vägvisning.....	8
Trafiksignaler.....	8
Cykelparkering.....	8
Cyklar och kollektivtrafik.....	8
Helsingborgscyklisterna.....	9
Cykeln i stadsbyggnadsprocessen.....	9
Hur får vi fler att cykla mer?.....	10
Viktiga kvalitéer.....	10
Reformerna.....	11
Förslag till huvudcykelnät.....	12
Klassificering.....	12
Definition av cykelstråk.....	12
Huvudcykelstråk och huvudcykelnät....	12
Åtgärds paketet.....	14
Åtgärdsprogram, investeringar.....	16
Hur långt når vi?.....	20
Hälsokonsekvensbeskrivning.....	20
Samhällsekonomi.....	20
Genomförande.....	21
Uppföljning.....	21
Samråd.....	22
Referenser och underlagsmaterial.....	22
Bilaga, genomförande av åtgärds paket.....	23

Rapporten är framtagen av  
Stadsbyggnadskontoret i samarbete med tekniska  
förvaltningen och kommunstyrelsens avdelning för  
Hållbar utveckling i Helsingborg 2007-03-22  
[www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se)  
Kontaktpersoner Ann Cederberg, tel. 042-10 52 92  
och Nils Lindgren, tel 10 52 95

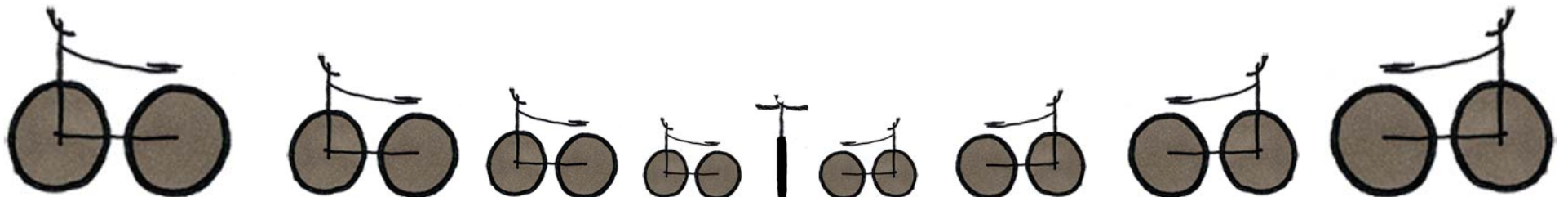
---

Stadsbyggnadskontoret, Helsingborgs stad  
Nils Lindgren  
E-post [nils.lindgren@helsingborg.se](mailto:nils.lindgren@helsingborg.se)  
Telefon 042-10 52 95

## ”Motto”

Det finns inga skäl till att den som väljer cykeln framför bilen ska behöva acceptera sämre framkomlighet, mindre trygghet, högre olycksrisker och sämre vägvisning. Det måste ställas lika höga krav på planering för cykeltrafik som på planering för biltrafik.

Endast genom en bred satsning på cykel-frågor, där alla parter i stadsbyggnadskedjan är involverade, kan cykeln bli ett attraktivt alternativ till bilen. Väl förankrade och brett accepterade åtgärder är en förutsättning för att skapa en cykelvänlig stad.





## Varför en cykelplan?

Cykelplan 2007 utgör en del i trafikplanen, "Trafikplan för staden – en ny syn på morgondagens trafik i Helsingborg", och ingår i en serie åtgärder som syftar till att uppnå en långsiktigt hållbar trafikmiljö. Trafikplanen, som antogs i oktober 2006, har i sin tur sin grund i Trafikstrategin från januari 2006.

Det finns flera skäl att satsa på att öka cyklandet, såväl för samhället som för den enskilda individen. Ju fler som cyklar desto:

- bättre luft, mindre buller och mindre trängsel. *I Helsingborg överstreds miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid på flera gatuavsnitt, t ex Södra Stenbocksgatan.*
  - friskare befolkning – mindre risk att drabbas av högt blodtryck, hjärtinfarkt, åldersdiabetes, fetma, psykisk ohälsa etc. *Vart femte barn i Sverige lider av fetma eller övervikt. Mer än varannan man i Helsingborg i åldern 35-80 år uppger sig vara överviktiga och drygt hälften av kvinnorna i åldern 45-80 år. Var fjärde kvinna i Helsingborg i åldern 65-80 och var femte man i åldern 35-44 år har en stillasittande fritid.*
  - mindre sjukfrånvaro, lägre sjukvårdskostnader och högre produktivitet. *Fetma och dess följsjukdomar kostar samhället uppskattningsvis 12,4 miljarder kr varje år. Cykelsatsningar är lönsamma, den samhällsekonomiska nyttan överskrider kostnaden med mellan 4 och 14 gånger.*
  - mer utrymme för stadslivet att utvecklas; *cykeln tar liten plats*
  - mindre är risken att som cyklist skadas i trafiken
- Dessutom ligger satsningar på cykeltrafiken helt i linje med målen i en rad internationella, nationella och kommunala dokument.



# Cykelplanens mål och avgränsningar

## Målsättningar

Trafikstrategins mål att cykeltrafikens andel av persontrafikresorna inte får minska i fortsättningen står fast. Med hänsyn till folkökningen bör därför antalet cyklar ha ökat med 17 % år 2015 jämfört med 2005. Målet är att ökningen ska ske utan att fler cyklar skadas.

Om dessa båda mål ska nås ställs det höga krav på en genomarbetad strategi och på samordning och kvalitet på alla nivåer. Staden måste bli bättre på att planera, bygga och förvalta cykeltrafik. En reell jämvikt mellan cykeln och bilen måste uppnås i trafikens vardagsmiljö.

## Hur ska cykelplanen användas?

Cykelplan 2007 syftar till att:

- Vara ett stöd i stadens strävan att skapa bättre förutsättningar för ökad och säkrare cykeltrafik, idag och i framtiden
- Utgöra ett underlag för beslut och prioritering
- Öka förståelsen för vikten av satsningar på cykeltrafik, såväl inom stadens förvaltningar som hos kommuninvånarna

Cykelplanen vänder sig både till berörda tjänstemän och politiker och till allmänheten. Dokumentet föreslås revideras inom en femårsperiod.

## Avgränsningar

Cykelplanen omfattar hela kedjan, från planering till drift och underhåll och innehåller dels ett förslag till huvudnät, dels idéer kring hur staden kan bli bättre på att planera, bygga, förvalta och kommunicera cykeltrafik. Planen ger en sammanfattning av cykeltrafikens villkor idag och en helhetsbild av de insatser som behövs för att de uppsatta målen ska uppnås. I planen pekas ett antal kommande handledningar, ombyggnader etc. ut som delar i ett omfattande åtgärds paket.

Planen omfattar hela staden. Huvudnätet är dock koncentrerat till centralorten även om flertalet huvudstråk har kopplingar till kringliggande

orter och i vissa fall även till grannkommunerna. I cykelplanen ligger vardagscyklandet i fokus, vilket innebär goda villkor för i första hand skol- och arbetsresorna.



*Cykeln måste finnas med i hela stadsbyggnadskedjan*



# Nuläget

## Cykelflöden

Andelen resor som görs med cykel är uppskattningsvis 9 %. På korta resor, upp till 5 km, är andelen ca 14 %. 43 % av de korta resorna görs med bil. *Helsingborg är i dagsläget ingen cykelstad.*

I maj 2006 gjordes en omfattande cykelräkning i hela kommunen. I totalt 140 punkter gjordes manuella räkningar. Räkningen visar att flest cyklister finns i centrala delarna av Helsingborgs tätort. Högsta flödena uppmättes på Södergatan vid Mäster Palms plats (3 550 cyklister/dygn), GC-korsningen vid Lägervägen/Ängelholmsleden, nära Polishuset (2 800), Lägervägen/Vasatorpsvägen, nära HD (2 550). Ett halvcentralt snitt med 13 räknepunkter och med begränsning av Strandvägen-Rådmansgatan-Stenbocksgatan-Furutorpsgatan passeras dagligen av 8 200 cyklister. I de mindre tätorterna är flödena genomgående lägre, med ett undantag (Rydebäck, vid Krokaskolan 700 cyklister/dygn).

Räkningen är den största som genomförts i staden. En omfattande resvaneundersökning gjordes 1994. Därefter har endast mindre cykeltrafikeräkningar i ett tiotal punkter gjorts, 2002 och 2005. *Någon tradition att räkna cyklister finns alltså inte.*

På 17 av räkningspunkterna gjordes även en motsvarande undersökning 1995. Metoden skiljer sig något åt, men kan ändå ge en uppskattning av hur cyklandet utvecklats mellan åren. En summering av värdena för de 17 snitten visar *en total minskning av antalet cykelresor* med 13 %. Minskningen har skett i de yttre delarna av Helsingborgs tätort.

Minskningen stämmer med trenden på det nationella planet men kan tyckas förvånande bland annat då befolkningen ökat under perioden. Kan det finnas ett samband med den ökade skjutsningen av skolbarn i bil och i vissa områden ökad risk för överfall?

## Cyklisternas olycksbild

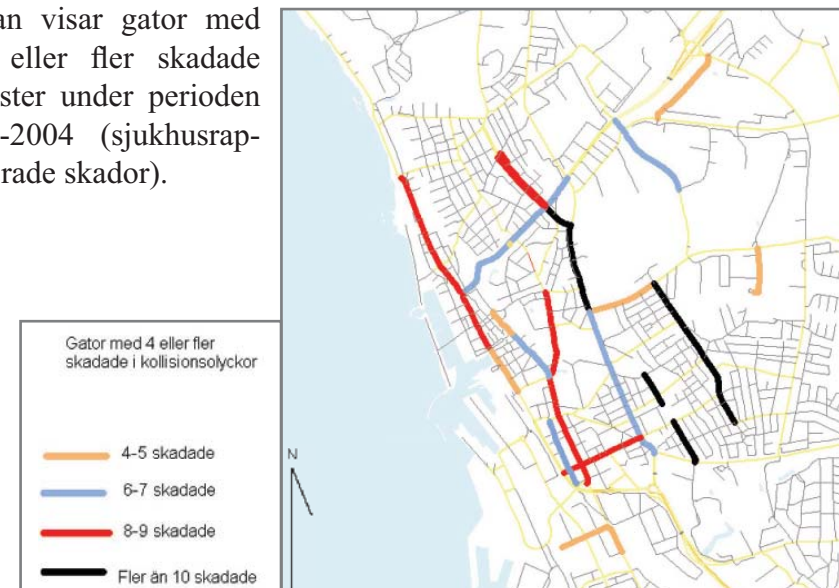
Varje år skadas nästan 300 cyklister. Bara nio procent av resorna görs med cykel, men en fjärdedel av de som skadas är cyklister. Skadorna får också allvarliga konsekvenser, ca 40 % av skadorna är svåra eller måttliga.

Två av tre cyklister skadas i singelolyckor. Singelolyckorna sker ofta på gång- och cykelvägar och kan bero på att man har halkat, tappat kontrollen eller cyklat in i föremål. Studier från bland annat Göteborg visar att 30 % av alla cykelolyckor som medför personskada kan hänvisas till drift och underhåll. *Förbättrat underhåll är en nyckelfråga för att minska antalet skadade cyklister.*

60 % av kollisionsolyckorna har inträffat med personbilar. Det är dock en betydande andel av cyklister som har kolliderat med andra cyklister (30 %). Många kollisioner sker i korsningar och på sträckor där cykelbana saknas. *För att minska antalet kollisionsolyckor måste vi bland annat lära oss att bygga rätt.*

Sammantaget är alltså *cyklisterna en utsatt trafikantgrupp, många skadas och skadorna får allvarliga konsekvenser.*

Kartan visar gator med fyra eller fler skadade cyklister under perioden 2000-2004 (sjukhusrapporterade skador).



## Fysiska förhållanden

Nedan ges en översikt över vad som i dagsläget är bra och mindre bra vad gäller de fysiska förhållandena för cykeltrafiken. *Sammanställningen visar att förbättringar kan göras på en rad områden.*

### Cykelnätet

**BRA:** Många nya cykelbanor har byggts de senaste åren, vissa farliga korsningar har byggts om och blivit säkrare; enkelriktade gator i centrum har fått cykelkörfält i motsatt riktning med gott resultat.

**DÅLIGT:** Ej sammanhängande (många felande länkar); ej fokus på stråk för arbetspendling.



### Detaljutformningen

**BRA:** Vissa ombyggnader har ökat framkomligheten genom att prioritera cykel framför bil i korsningar (Kopparmöllegatan); gulmålade fält har höjt biltrafikens uppmärksamhet vid besvärliga passager.

**DÅLIGT:** Standarden är mycket skiftande; brister vad gäller säkerhet, framkomlighet och tydlighet i många korsningar; utrymmet är ofta för smalt, många kantstensöverfarter är för skarpa, linjeföringen är ibland för tvär, skiljeremisor mot biltrafiken saknas; belysningen är bristfällig på vissa länkar.



## Drift och underhåll

**BRA:** Tekniska förvaltningens kundtjänst som hanterar åtgärder av enklare karaktär typ glassplitter, buskröjning etc används i allt större utsträckning; snöröjningen har blivit bättre under senare år.

**DÅLIGT:** Även om snöröjningen blivit bättre ges cyklisterna fortfarande lägre prioritet när det gäller vinterväghållningen (cykelbanor och cykelvägarna); växtligheten behöver beskäras bättre utmed cykelvägarna; beläggningens kvalitet är dålig på många ställen; vid arbete i gatan tas liten hänsyn till cyklisternas förhållanden.





## Vägvisning

BRA: Vissa stråk för fritidscykling har skyltning (dock knapphändig och svårförståelig utan karta).

DÅLIGT: Stråk för arbetspendling har knappast någon vägvisning alls; ett sammanhängande system saknas.



## Trafiksignaler

BRA: Automatisk detektering har blivit vanligare.

DÅLIGT: Signalanläggningarna är utformade och tidsatta i första hand med hänsyn till biltrafiken; detektering på cykelbanor sker sällan automatiskt; gammalt knappsystem finns och är på vissa ställen ej ändamålsenligt.



## Cykelparkering

BRA: Kraftigt utökad de senaste åren i centrum där behovet är störst; uppskattad bevakad parkering vid Knutpunkten.

DÅLIGT: Fler cykelparkeringar behövs, många cykelstölder och mycket vandalisering på vissa platser (ex Ramlösa station).



## Cyklar och kollektivtrafik

BRA: Cykelparkering finns vid stationer och större busshållplatser.

DÅLIGT: Blandning av bussgator och cykeltrafik är en vanligt förekommande, men otrygg lösning.





## Helsingborgscyklisterna

*Kunskapen om vem som cyklar i Helsingborg, hur ofta man cyklar, vad man tycker om kvaliteten på cykelvägnätet etc. är bristfällig. Den senaste undersökningen gjordes 1995. Samtidigt känner man till en del missförhållanden, genom skrivelser, telefonsamtal, samrådsmöten etc.*

I cykelräkningen från maj 2006 finns också uppgifter om andelen cyklister i blandtrafik. Dessa kan ge en fingervisning om färdvägens standard för cyklister. Även hjälmanvändning noterades och visar bland annat att ca 11 % av cyklisterna i centralorten använder hjälm.

Cyklisterna är inte någon homogen grupp. Hastigheterna varierar vilket kan ge upphov till konflikter på cykelbanorna om utrymmet är för litet. Många har inte körkort varför trafikknäskaperna varierar.

*Samspelet mellan cyklister och motorfordonsförare har brister. Det kan bero på otydlighet i utformningen och på höga hastigheter hos motorfordonstrafiken. Samspelet mellan cyklister och gående är ofta dåligt. Gående använder cykelbanan och cyklister kör på gångbanan. Särskilt äldre upplever cyklister som en fara. Detta är ett trygghetsproblem. Tillräckliga utrymmen för både fotgängare och cyklister och en tydlig, trafiksäker utformning av hela trafikmiljön löser konflikter.*



## Cykeln i stadsbyggnadsprocessen

Inom ramen för Cykelplan 2007 har ett intensivt arbete med tre pilotstråk genomförts. Syftet har varit dels att förbättra stadens sätt att arbeta med cykelfrågor i planerings-, bygg- och förvaltningsskedena samt i dialogen, dels att förbättra de enskilda stråken. I detta arbete framkom ett *antal möjligheter att stärka cykelns roll:*

- **I planeringsskedet;** stödet till planhandläggarna kan förbättras och rutinerna i planprocessen kan utvecklas och driftsaspekterna kan komma in tidigare.
- **I byggskedet;** vägledning för att bygga på rätt plats och för att bygga rätt kan förfinas.
- **I förvaltningsskedet;** funktionsavtalen som omfattar potthål, glasplitter, beskärning, vinterväghållning, etc kan efterlevas bättre.
- **I dialogen;** den externa kommunikationen med medborgare och organisationer behöver systematiseras och den interna dialogen inom staden kan utvecklas.

Pilotstråken beskrivs närmare i rapporten ”Pilotstråk 2006”.



## Hur får vi fler att cykla mer?

Potentialen att få fler att cykla i Helsingborg är stor, 43 % av bilresorna är kortare än fem km. Studier visar att ca 10-48 % av dessa är överförbara till cykel. Samtidigt visar, vilket tidigare nämnts, räkningar att cykeltrafiken minskar i Helsingborg.

För att skapa en cykelvänlig stad krävs att cykelns status höjs och en bred satsning på cykeltrafiken. Åtgärder i alla skeden i stadsbyggnadsprocessen är nödvändiga och parter på alla nivåer måste involveras.



*Goda exempel från Lund*

## Viktiga kvalitéer

En grundläggande utgångspunkt i arbetet med att skapa en cykelvänlig stad är vilka kvalitéer som är viktiga:

- **Kontinuitet;** cyklisten ska kunna förstå och finna bästa vägval från start till mål.
- **Direkthet;** cykelvägen mellan två platser ska vara så kort som möjligt, både vad gäller sträcka och tid. Cykelvägen ska vara utformad så att den tillåter en jämn hastighet med minsta möjliga fördröjningar.
- **Trafiksäkerhet;** cyklistens olycksrisk ska minimeras. Exempelvis ska cykelvägen ge tillräckligt med utrymme för omkörningar och vara säkert utformad i korsningar med annan trafik.
- **Komfort;** cykelvägen ska t ex erbjuda cyklisten en jämn yta med så få branta backar som möjligt och trafiksignaler där cyklister är prioriterade och bekväma avfasningar vid cykelöverfarter.
- **Trygghet;** med trygghet menas känslan av säkerhet. Exempelvis enkla och tydliga trafiklösningar som också har de egenskaper som cyklisterna förväntar sig, samt liten risk för överfall på cykelväg, vid cykelparkering etc.
- **Attraktivitet;** cykelvägens arkitektoniska utformning och omgivande vegetation är viktig men även känslan av personlig säkerhet, speciellt när det är mörkt.



## Reformerna

En samsyn på cykeltrafikens roll i stadsbyggandet är en annan viktig förutsättning. Inom ramen för arbetet med cykelplanen har därför fyra reformer för cykeltrafiken tagits fram. Cykelplanens åtgärds paket (se sidan 14) visar på hur reformerna kan uppnås

Reformerna hanterar cykeltrafiken i de fyra skedena planering, byggande, förvaltning och kommunikation:

1. Prioritet i planeringen
2. Ett attraktivt cykelnät - sammanhängande, trafiksäkert, tryggt, framkomligt och bekvämt
3. Hög standard på drift och underhåll
4. Bred dialog internt och externt

	Reform	Målsättning
<b>Planera</b>	Prioritet i planeringen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Att i den gemensamma trafikmiljön prioritera cyklister</li><li>• Att arbeta strategiskt, målinriktat och långsiktigt med att utveckla cykeltrafikens förutsättningar</li><li>• Att i planeringen eftersträva ett cykelnät som är användbart hela dygnet och hela året</li><li>• Att all nyplanering på ett attraktivt och säkert sätt knyter an till befintligt cykelnät</li><li>• Att åtgärder som kan förväntas ge negativa effekter för cyklister undviks</li><li>• Att skapa en nätstruktur för det övergripande nätet med säkra och attraktiva huvudstråk där maskvidden är högst 500 m</li></ul>
<b>Bygga</b>	Ett attraktivt cykelnät - sammanhängande, trafiksäkert, tryggt, framkomligt och bekvämt	<ul style="list-style-type: none"><li>• Att i den gemensamma trafikmiljön prioritera cyklister</li><li>• Att eftersträva ett cykelnät som är användbart hela dygnet och hela året</li><li>• Att all ny- och ombyggnad ska höja attraktiviteten hos cykelnätet</li><li>• Att åtgärder som kan förväntas ge negativa effekter för cyklister undviks</li><li>• Att prioritera utbyggnader som ger störst nytta i förhållande till använda resurser</li></ul>
<b>Förvalta</b>	Hög standard på drift och underhåll	<ul style="list-style-type: none"><li>• Att drift- och underhållsstandarden på cykelnätet ska bidra till att cyklingen ökar. Även vintertid ska cykeln vara ett alternativ till bilen</li></ul>
<b>Kommunicera</b>	Bred dialog internt och externt	<ul style="list-style-type: none"><li>• Att genom information skapa en dialog med berörda tjänstemän, politiker, medier, övriga förvaltningar, organisationer, företag och allmänhet för att förankra inriktningen i cykelplanen</li><li>• Att med pedagogiskt utformad information arbeta med attitydförändringar så att fördelarna med cykling görs tydligare och att helsingborgarna oftare väljer cykeln framför bilen</li></ul>



## **Förslag till huvudcykelnät**

### **Klassificering**

I cykelplan 2007 ligger vardagscyklandet i fokus vilket innebär goda villkor för i första hand skol- och arbetsresorna. Detta stämmer väl med de överordnade målen för hela trafikplanen och länsstyrelsens åtgärdsprogram att på ett kostnadseffektivt sätt skapa goda alternativ till de korta bilresorna. Efter hand som cykelnätet byggs ut kommer även villkoren för rekreations- och fritidscyklandet ”på köpet” att förbättras.

En klassificering av cykelnätet behövs av många skäl.

- För att kunna arbeta strategiskt med cykelfrågor är det viktigt att känna till variationerna i cykelflödena, cyklandet karaktär, målpunkter, demografiska och fysiska förutsättningar, men också förhållandet till och eventuella konflikter med övriga trafikslag.
- För att göra rätt prioriteringar ur ett kostnads/nyttaperspektiv vid exempelvis ombyggnader och i driftskedet.
- För att peka ut de framtida behoven av cykelförbindelser.

### **Definition av cykelstråk**

Cykelstråk består av utpekade friliggande cykelvägar, cykelbanor eller blandtrafikgator som binder ihop stadsdelar, tätorter eller andra viktiga målpunkter. Målgruppen för stråken är främst vardagscyklisterna.

### **Huvudcykelstråk och huvudcykelnät**

Stommen i det föreslagna huvudcykelnätet utgörs av åtta huvudcykelstråk, fem radiella (som strålar samman i centrum) och tre tangentiella (i nord-sydlig riktning på stegvis avstånd från centrum). Huvudstråken har målpunkter av stor betydelse för arbetspendlingen och kännetecknas av stort antal cyklister (>1000 cyklister/dygn på de mest frekventa delarna). De utgör redan en viktig cykelförbindelse eller planeras att bli sådan.

Mellan huvudstråken finns viktiga förbindelselänkar som tillsammans med stråken bildar ett huvudnät. Den långsiktiga målsättningen är att huvudnätet skall vara tätare än bilnätet och ha en maximal maskvidd på 500 m inom stadens tätorter. Huvudnätet skall hålla högsta standard

beträffande säkerhet, trygghet, framkomlighet och fysisk utformning.

Utöver huvudnätet finns ett lokalnät där kvalitén också måste vara hög. Särskilt gäller detta anslutningar till skolor, stationer, större busshållplatser och andra viktiga målpunkter som inte ligger i direkt anslutning till huvudnätet.

Förslag till framtida huvudnät inklusive huvudstråk framgår av kartbilden på motstående sida.

### **HUVUDSTRÅKEN** (se kartan)

**Blå stråket:** (Höganäs-)Laröd-Centrum-Campus-Råå-Rydebäck(-Landskrona)

**Rosa stråket:** (Jonstorp- Allerum-)Mariastaden-Tågaborg-Centrum-Lasarettet-Husensjö-Västergård-Östra Ramlösa

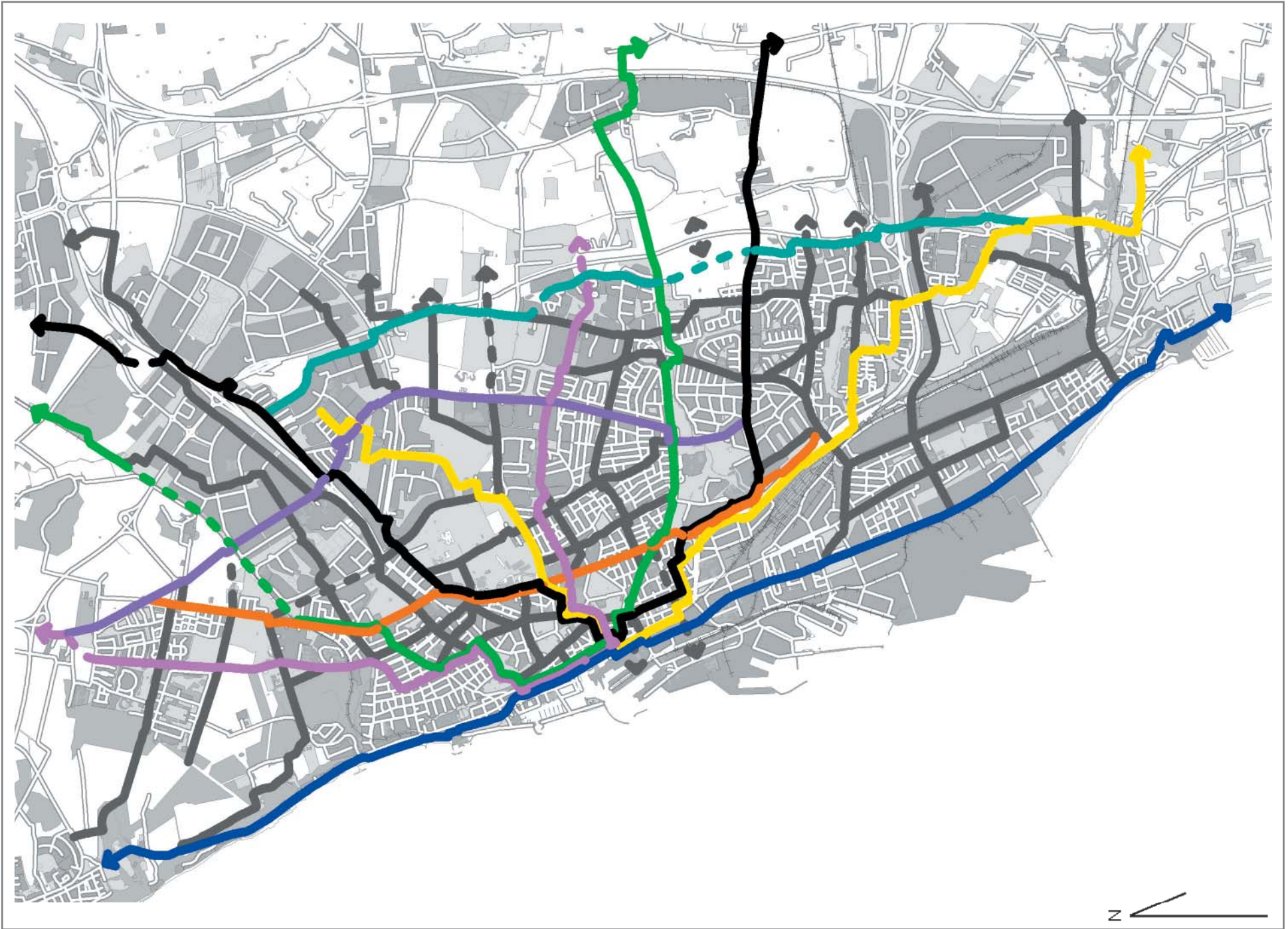
**Gröna stråket:** (Ängelholm- Ödåkra-)Västra Berga-Tågaborg-Centrum-Gasverksgatan-Fältarpvägen-Östra Ramlösa/Långeberga(-Mörarp-Bjuv)

**Svarta stråket:** Ödåkra-Våla-Brohult-Fredriksdal-Lasarettet-Centrum-Bryggaregatan-Närlunda-Ramlösavägen-Gustavslundsvägen-Påarp(-Ekeby)

**Gula stråket:** Dalhem-Drottninghög-Fredriksdalsskolan-Filbornavägen-Lasarettet-Trädgårdsgatan-Campus-Furutorpsgatan-Bryggaregatan-Gåsebäck-Ramlösa stn-Ramlösa-Ättekulla(-Gantofta)

**Tre Nord-Sydliga stråk:** Brohult-Ättekulla längs Österleden; Kungshult-Jordbodalen via Bergavägen-Sockengatan och Mariastaden-Ramlösa via Kullavägen-Stenbocksgatan.

**Streckade delar** utgörs av framtida länkar i huvudnätet. Dessa bevakas i samband med olika utbyggnadsprojekt såsom Väst kustbanan, Österleden, Södra Hamnen, Gustavslund, Kullavägen, Raus station och områdena norr och söder om Filbornavägen.



## Åtgärdspaketet

Vikten av en bred satsning som innefattar åtgärder på alla nivåer har tidigare betonats. Tabellen nedan visar det åtgärdspaket som föreslås. Ansvarig enhet och tidplan för respektive åtgärd beskrivs i bilaga.

	Planera	Bygga	Förvalta
<b>Fysiska åtgärder</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplettera cykelnätet genom att bygga felande länkar*</li> <li>• Bygg om skadedrabbade korsningar och sträckor*</li> <li>• Bygg fler cykelparkeringar</li> <li>• Förbättra cyklisternas förhållanden i trafiksignaler</li> <li>• Vägvisa cykelnätet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra snöröjningen, exempelvis genom att förlänga jourperioden och köra bort snöupplag på cykelbanor</li> <li>• Förbättra beskärningen av nedhängande buskage</li> <li>• Förbättra beläggningen</li> <li>• Förbättra belysningen</li> </ul>
<b>"Mjuka åtgärder"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra stödet till planhandläggare, exempelvis genom riktlinjer för utformning, fastlagt huvudcykelnät</li> <li>• Utveckla rutinerna i planprocessen, för att säkerställa att cykelfrågorna kommer med tidigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ta fram riktlinjer för utformning</li> <li>• Ta fram plan för vägvisning</li> <li>• Ta fram underlag för utbyggnad av cykelparkeringar</li> <li>• Förbättra rutinerna i genomförandefasen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra rutinerna för entreprenörernas egenkontroll</li> <li>• Ta in driftsaspekterna tidigare, exempelvis i den interna dialogen</li> </ul>
	<b>Kommunicera</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra den interna dialogen</li> <li>• Ta fram plan för extern kommunikation/beteendepåverkan</li> <li>• Ta fram cykelkarta</li> </ul>		

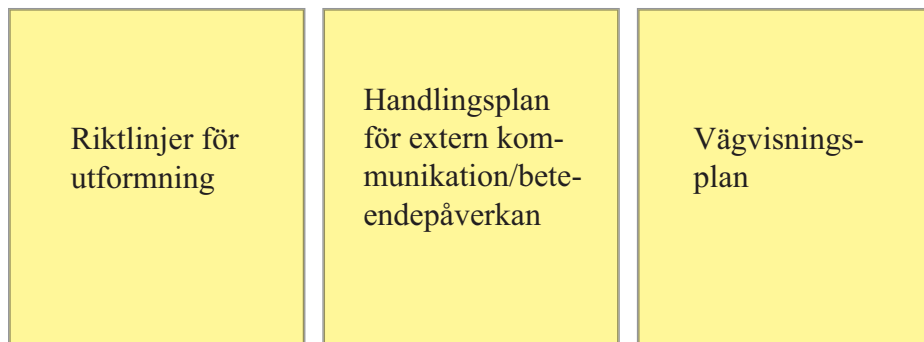
Åtgärder markerade med \* ingår i åtgärdsprogrammet som beskrivs på sidan 16.



Olika former av förbättringar i trafikmiljön är nödvändiga för att skapa en cykelvänlig stad. Ombyggnader av korsningar, fler cykelbanor, bra vägvisning och bättre underhåll är exempel på vad som måste göras om fler ska cykla mer.

Det behövs också handledningar av olika slag för att staden ska bli bättre på att planera, bygga, förvalta och kommunicera cykeltrafik. Den interna dialogen inom staden hanteras i första hand inom det pågående arbetet med verksamhetssystemet på stadsbyggnadskontoret och tekniska förvaltningen.

Tre av handledningarna är särskilt angelägna att ta fram inom den närmaste framtiden:



”Riktlinjer för utformning” bör ta upp frågor som bredder, utformning av korsningar, separering mellan fotgängare och cyklister, lutningar, sikt etc. Handledningen behövs som ett stöd både i den tidiga planeringen (detaljplaner etc.) och i utrednings- och projekteringskedena.

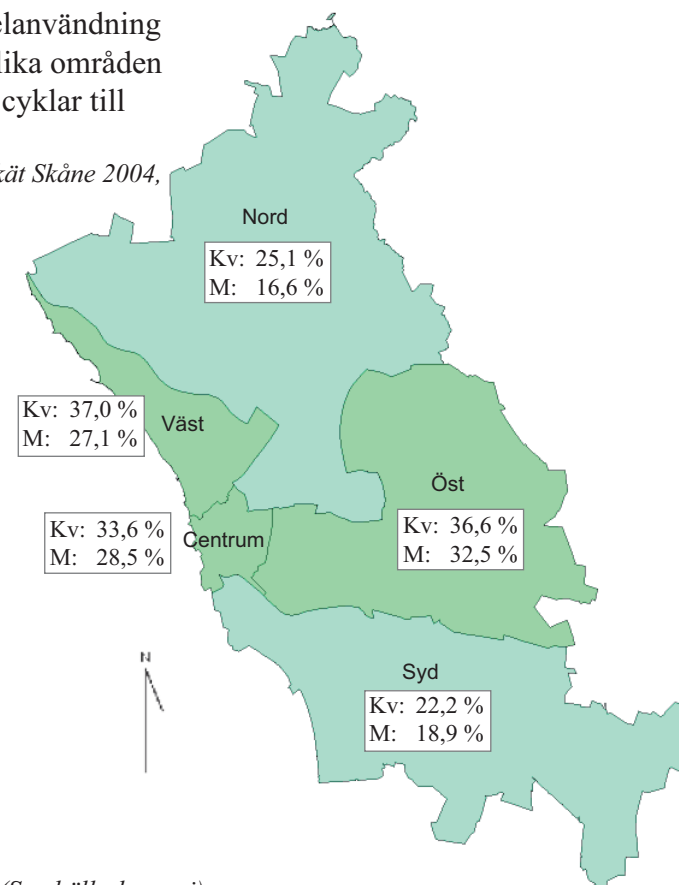
Inom ramen för trafikplanens arbetsområde 7, ”Vi måste påverka människors beteende” håller en handlingsplan på att tas fram. Att få fler att gå och cykla är grundläggande i detta arbete. Huvudsakliga målgrupper bör vara arbetspendlare, studenter och skolungdom. Marknadsföring av satsningarna på cykel, fördelarna med att cykla etc. är viktiga. Information, kampanjer, tävlingar är exempel på vad som kan ingå i marknads-

föringen. Den externa dialogen med medborgarna i ett brett perspektiv bör ingå, t ex samråd i olika skeden av stadsbyggnadsprocessen. Även förslag på uppföljning av allmänhetens synpunkter på cykelvägarna kan finnas med.

En ”vägvisningsplan” fungerar som stöd vid uppbyggnaden av ett mer komplett vägvisningssystem. Planen bör innehålla principer kring hur systemet kan byggas upp (vilka målpunkter etc.) och ge förslag på hur skyltar kan utformas och placeras. Tankar om hur systemet kan byggas ut etappvis bör ingå liksom namn på cykelvägar. Förslagsvis används demonstrationsstråket mellan centrum och Mariastaden som ett pilotstråk även för vägvisning.

Skillnader i cykelanvändning i Helsingborgs olika områden 2004, andel som cyklar till arbetet.

Källa: Folkhälsoenkät Skåne 2004, [www.skane.se](http://www.skane.se)



Anm: Se text sid 20 (Samhällsekonomi).

## Åtgärdsprogram, investeringar

Dagens cykelnät har brister, bland annat i form av felande länkar och olycksdrabbade korsningar. Som ett stöd i arbetet med att fatta kloka beslut och göra kloka investeringar föreslås här ett åtgärdsprogram som pekar ut behovet av åtgärder och gör en grov prioritering av åtgärderna. Åtgärdsprogrammet omfattar endast investeringsåtgärder. Vilken typ av åtgärd specificeras inte i detalj och någon kostnadsuppskattning av åtgärderna görs inte.

Till grund för åtgärdsprogrammet ligger framförallt studier av cyklisternas olyckssituation 2001-2005, fältstudier av fysiska förhållanden samt cykelräkningar från maj 2006 och en undersökning av skolvägar från 2001. Sträckor och korsningar som är särskilt olycksdrabbade och/eller har låg standard beträffande exempelvis framkomlighet, trygghet eller bekvämlighet har pekats ut. Prioriteringen av åtgärderna baseras huvudsakligen på cykelflödets storlek samt cykelförbindelsens funktion som skolväg. Även material från medborgarutskottets trygghetsvandringar, synpunkter inkomna till Tekniska förvaltningens kundtjänst och åsikter lämnade vid trafikplanens informationsmöten/utställning har vägts in.

Åtgärderna inom cykelplan 2007 ligger företrädesvis på huvudcykelstråken och har delats in i fyra prioritetsgrupper:

- 1: Åtgärder på demonstrationsstråket (ett av de tre pilotstråken).
- 2: Åtgärder på övriga huvudcykelstråk, prioritet mycket hög.
- 3: Åtgärder på övriga huvudcykelstråk, prioritet hög.
- 4: Redan beslutade åtgärder på övriga delar av cykelnätet (enligt tidigare cykelplaner.

Parallellt med åtgärder föreslagna inom cykelplanen finns åtgärder som ingår i avtal med Vägverket.

Det är önskvärt att behov av åtgärder på övriga delar av huvudcykelnätet, utöver de i prioritet 4, pekas ut inom kort. En samlad bild av åtgärdsbehovet underlättar för att exempelvis effektivt kunna göra så kallade

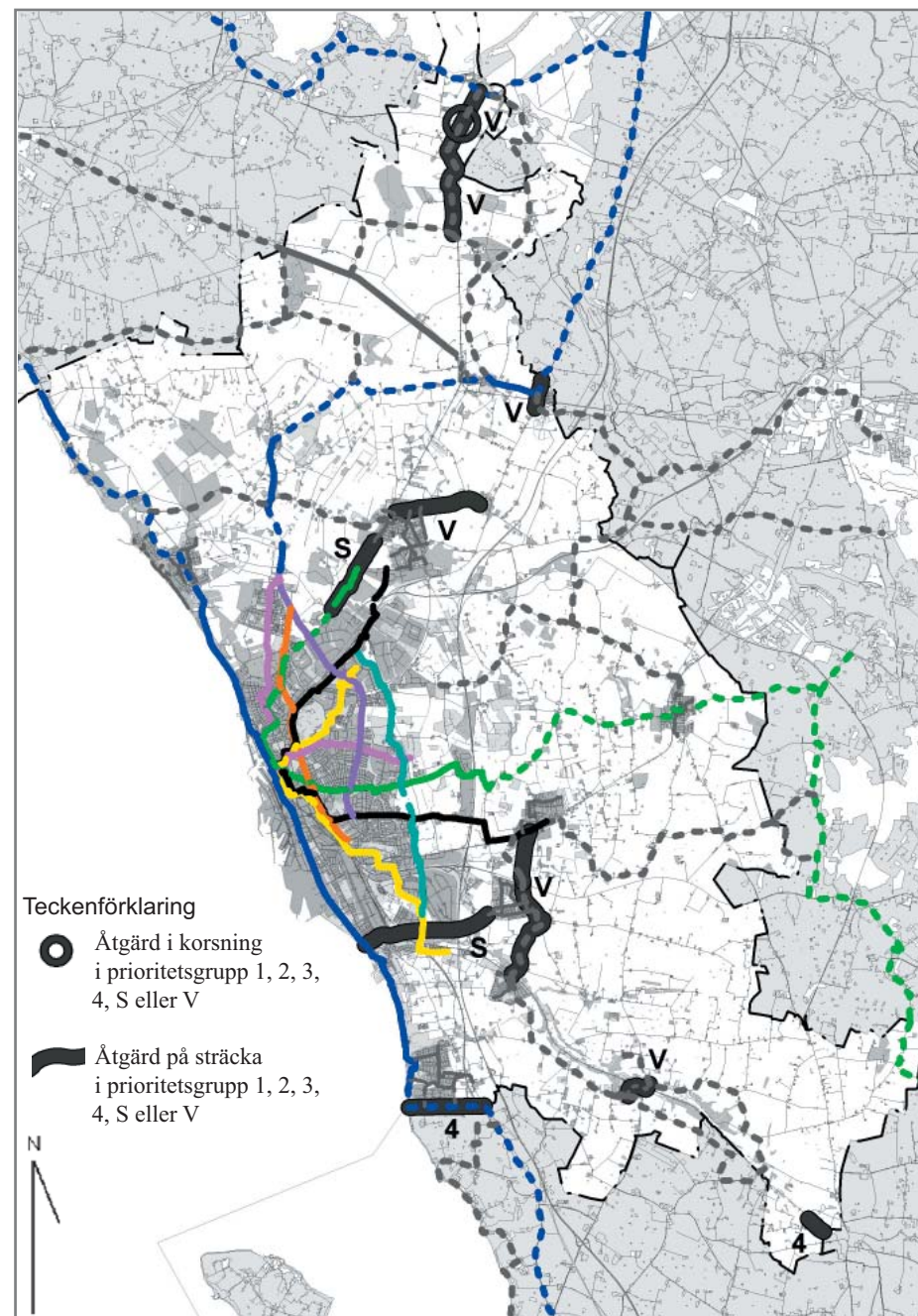
passa-på-åtgärder. I framtiden är det naturligtvis angeläget att även övriga delar av cykelnätet förbättras.

På kartorna som följer redovisas de korsningar och sträckor där investeringsåtgärder föreslås. Åtgärderna är indelade i prioritetsgrupp 1-4 samt S (åtgärd samordnas med annan planerad ombyggnad) och V (ingår i avtal med Vägverket).

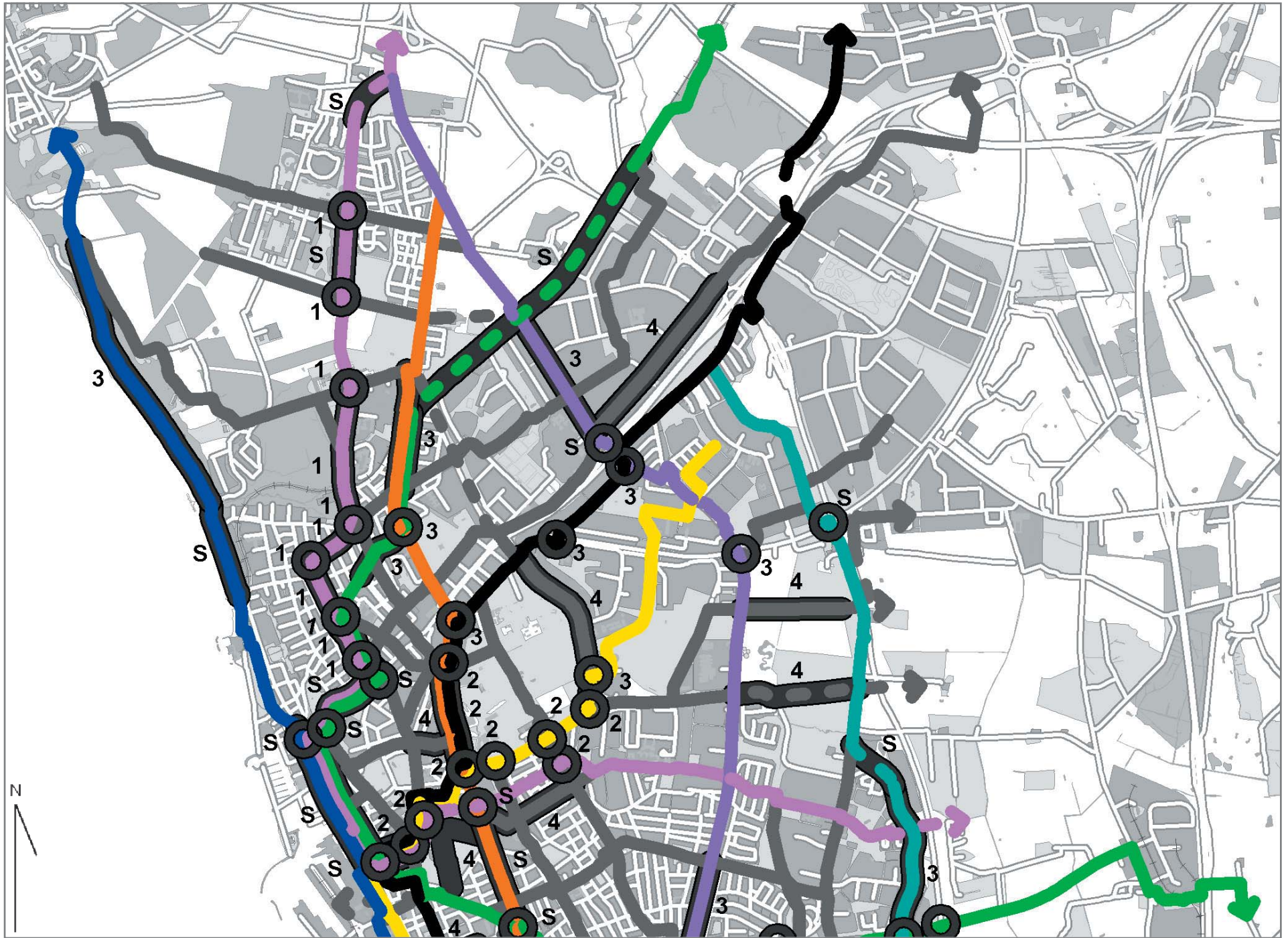
<ul style="list-style-type: none"><li>• Korsningen Mariehällsv-Ga Kungshultsv</li><li>• Ga Kungshultsv: Mariehällsv-Senderöds</li><li>• Korsningen Senderöds-Ga Kungshultsv</li><li>• Korsningen Christer Boijes v-Romares väg</li><li>• Romares väg: Christer Boijes v- Johon Banérs gata</li><li>• Korsningen Romares väg-Johan Banérs gata</li><li>• Korsningen Rådmansg-N Stenbocksg*</li><li>• Rådmansgatan</li><li>• Korsningen Rådmansg-Pålsjög</li><li>• Pålsjögatan: Rådmansg-Hjälmslultsv</li><li>• Korsningen Pålsjög-Tågagatan</li><li>• Korsningen Hjälmslultsv-Pålsjög</li><li>• Kopparmöllegatan: Hjälmslultsvgatan-Hälsövägen</li></ul>	Prioritetsgrupp 1  Uppskattad kostnad 17,7 mkr
<ul style="list-style-type: none"><li>• Korsningen GC-vägar Fredriksdalsplatsen</li><li>• Korsningen Lägervägen-Filbornavägen</li><li>• Korsningen Stenbocksg-Filbornav</li><li>• Korsningen Lilla Bergaliden-Bergaliden</li><li>• Korsningen Söderg-Trädgårdsg</li><li>• Trädgårdsgatan</li><li>• Korsningen Söderg-Bryggareg</li><li>• Korsningen Hallandsgatan-Jönköpingsgatan</li><li>• Korsningen GC-väg-S Hunnetorpsv</li><li>• Korsningen GC-vägar norr Fältarpsv</li><li>• Korsningen S Hunnetorpsv-Ramlösav</li><li>• Ramlösavägen: S Hunnetorpsvägen-Liebäckskroken</li><li>• Korsningen Liebäckskroken-Ramlösav</li><li>• Korsningen Kvarnstensg-Gåsebäcksv</li><li>• Gustav Adolfs gatan: GC-väg-Bryggareg</li><li>• Korsningen Kvarnstensg-Bryggareg</li><li>• Mellersta Stenbocksg: Filbornavägen-Fredriksdalspl</li></ul>	Prioritetsgrupp 2  Uppskattad kostnad 3,1 mkr
<ul style="list-style-type: none"><li>• Korsningen Drottninghögs-Regementsv</li><li>• Korsningen Vasatorpsv-Regementsv</li><li>• Korsningen GC-väg-Lägervägen</li><li>• Korsningen Mariehällsv-Ga Kungshultsv</li><li>• Drottninggatan: Tinkarp-Strandvägen</li><li>• Ringstorpsvägen: Christer Boijes väg-Tågagatan</li><li>• Korsningen Ringstorpsv-Tågag</li><li>• Tågagatan: Ringstorpsv-Karl X Gustavsg</li><li>• Korsningen Ringstorpsv-Hävertg</li><li>• Bergavägen</li></ul>	Prioritetsgrupp 3

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korsningen Vasatorpsv-Drottninghögsv</li> <li>• Ragnvallagatan: Sommarg-Fältarpsv</li> <li>• Gustavslundsvägen: S Hunnetorpsv-Birkagatan</li> <li>• Korsningen Gustavslundsv-Birkag</li> <li>• Korsningen GC-väg-Bunkalundsv</li> <li>• Korsningen Kyrkv-Rausv</li> <li>• Korsningen Kyrkv-Pålstorpsv</li> <li>• Folke Bernadottes väg: Brunnsallén-Ramlösa stnväg</li> </ul>	<p>Prioritetsgrupp 3 forts...</p> <p>Uppskattad kostnad 8,3 mkr</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lägervägen</li> <li>• Sträckan Garnisonsgatan</li> <li>• Ny GC-väg söder om Lundsbackes koloniomr</li> <li>• Filbornavägen: Sockengatan-Österleden</li> <li>• St Peders gata</li> <li>• Skånegatan+Munkavägen: Jököpingsg-S Stenbocksg</li> <li>• Prins Christians gata</li> <li>• Furutorpsgatan: Gustav Adolfs gata-Carl Krooks gata</li> <li>• Gluggstorp-Tågarp</li> <li>• Fortunavägen (Rydebäck)</li> </ul>	<p>Prioritetsgrupp 4</p> <p>Kostnad enligt Cykelplan 2002 + 10 % 9,2 mkr</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korsningen Furutorpsg-Carl Krooks g</li> <li>• Ragnvallagatan-Norra Hunnetorpsvägen (ny sträcka)</li> <li>• Korsningen GC-väg-Bunkalundsv</li> <li>• Korsningen Kyrkv-Rausv</li> <li>• Korsningen Kyrkv-Pålstorpsv</li> <li>• Strandvägen</li> <li>• Korsningen Hälsövägen-Drottningg</li> <li>• Hälsövägen: Drottninggatan-Kopparmöllegatan</li> <li>• Järnvägsgatan+Drottninggatan: Trädgårdsg-Hälsö</li> <li>• Korsningen Trädgårdsg-Järnvägsg</li> <li>• Korsningen Bergav-Garnisonsg</li> <li>• Korsningen Ragnvallag-Fältarpsv</li> <li>• GC-väg v om Österleden: Fältarpsv-Gustavslundsv</li> <li>• Korsningen Clausg-Fridas gata</li> <li>• Korsningen Industrig-Ö Tallg</li> <li>• CG-väg Bårslöv-Råå</li> <li>• Korsningen Vålavägen-Österleden</li> <li>• Längs Västkustbanan: Ödåkra-Ringstorpsvägen</li> </ul>	<p>Prioritetsgrupp S</p> <p>Kostnaderna ingår i större objekt</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fleningevägen: Ödåkra (Smidegatan)-Fleninge</li> <li>• Tegelbyarna: Röglevägen + Tångavägen</li> <li>• Vålänge kyrkoväg</li> <li>• Gantofta-Påarp-Bårslöv</li> <li>• Vallåkra lokal GC-väg: Båltebergavägen-Ryavägen</li> <li>• Västkustvägen Hasslarp: Kattarpsv-Kngräns</li> </ul>	<p>Prioritetsgrupp V</p> <p>50 % av beräknad kostnad av Vägverket 12,7 mkr</p>

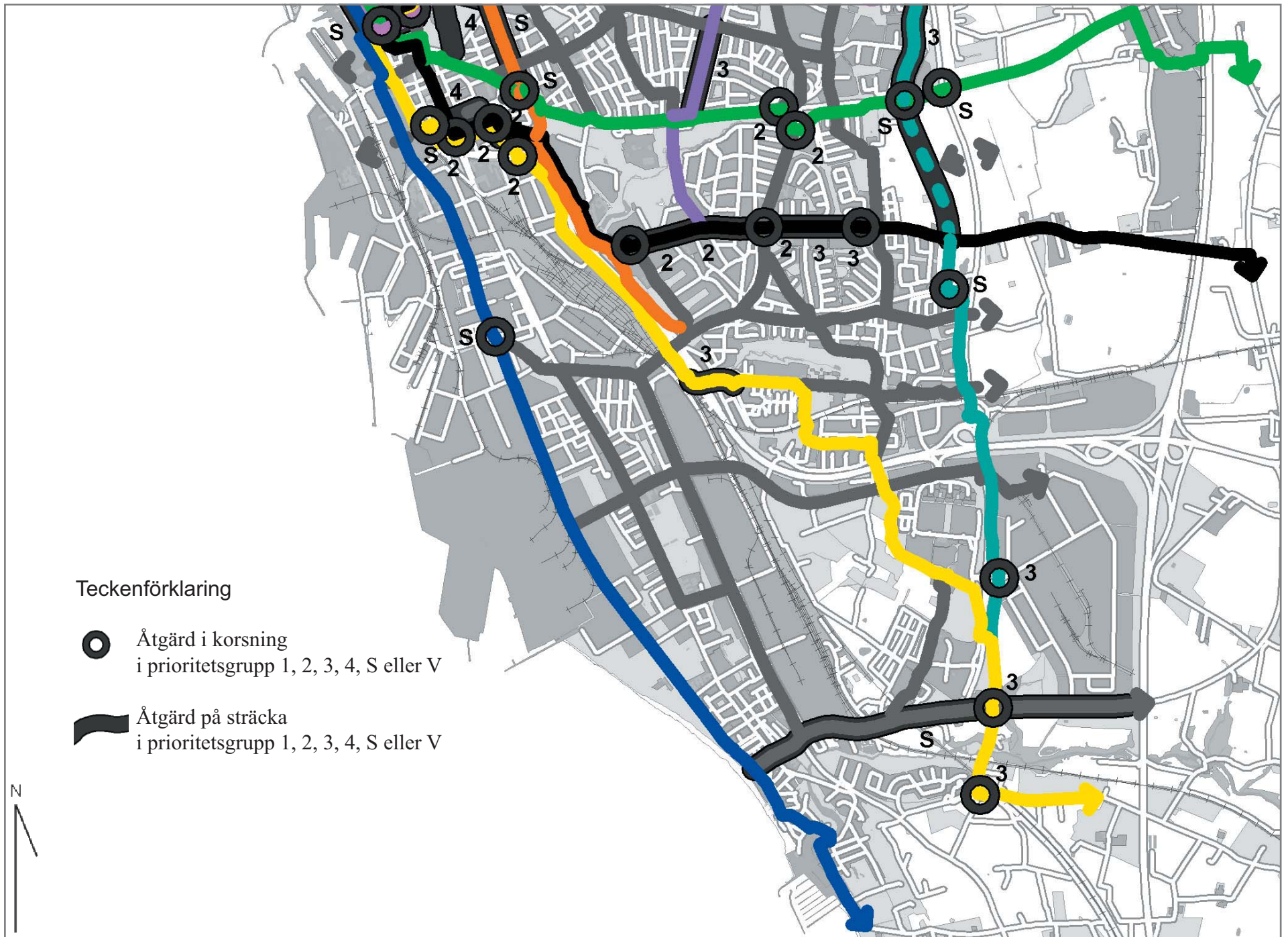
Uppskattad totalkostnad 51 mkr för tiden 2007-2017.











Teckenförklaring

○ Åtgärd i korsning  
i prioritetsgrupp 1, 2, 3, 4, S eller V

▬ Åtgärd på sträcka  
i prioritetsgrupp 1, 2, 3, 4, S eller V

## Hur långt når vi?

### Hälsokonsekvensbeskrivning

Konsekvenserna av cykelplanens förslag har bedömts av Kommunstyrelsens avdelning för hållbar utveckling. Man har då använt en arbetsmetod som relateras till politiskt beslutade förbättringsområden och med fokus på särskilt utsatta grupper i staden. Metoden skiljer sig således på detta sätt från en generell konsekvensbeskrivning. Bedömningen baseras på faktorer som påverkar hälsa i det breda perspektivet samt delvis miljö och tillväxt, dvs faktorer som är nödvändiga för en hållbar utveckling.

Det övergripande målet för cykelplanen är att antalet cyklister i Helsingborg ska öka med 17 procent fram till 2015. I planen beskrivs det tydliga samband som finns mellan en fysisk aktivitet som cykling och hälsa. Planens målsättning sammanfaller därför väl med de nationella respektive internationella (WHO) folkhälsomål som fokuserar på främjandet av fysiska aktiviteter. Flera av Helsingborgs stads förbättringsområden: hälsa och levnadsvanor trygga och säkra miljöer och miljö kvalitet, kommer att kunna påverkas positivt om målet för cykelplanen nås.

Cykelplanens framtagandeprocess bygger på bred samverkan med olika sektorer, och man har identifierat var cykeln kommer in i stadsbyggnadsprocessen. De fyra skedena planering, bygga, förvalta och förankra innebär ett långsiktigt strukturerat och systematiskt sätt att arbeta med cykelfrågorna. Dialogen med befolkningen vid medborgarutskottsmöten är ett bra exempel på det sistnämnda skedet. Den planerade externa kommunikationsplanen behöver dock identifiera vilka målgrupper som man ska rikta sig mot.

### Samhällsekonomi

En preliminär beräkning av cykelplanens årliga nytta och kostnad har gjorts utifrån uppgiften i Region Skånes Folkhälsoenkät att 28 procent av helsingborgarna i åldrarna 18 till 64 år vanligtvis cyklade till arbetet 2004 (jfr karta sid 15). Om andelen antas gälla för hela stadens befolkning, och om dessa cirka 35 000 personer antas företa en cykelresa per dag, blir det totala antalet cykelresor per år omkring 13 miljoner. Om cykelplanens målsättning om 17 procents ökning av antalet cyklister mellan 2005 och 2015 antas motsvara lika många cykelresor, blir det årliga tillskottet i genomsnitt knappt 220 000 resor. I beräkningen antas detta årliga tillskott kunna tillskrivas de nya cykelstråken.

Den årliga nyttan av cykelstråken har beräknats med hjälp av data, bedömningar och antaganden som tagits fram och tillämpats i motsvarande studier av nya cykelsatsningar i Stockholm och Linköping (medelvärden av dessa studier har använts). Den förväntade nyttan per år av Helsingborgs cykelplan uppgår till totalt knappt 8,7 miljoner kr (se tabellen nedan). Den årliga kostnaden för investeringar, drift och underhåll förväntas bli närmare 3,4 miljoner kr. Preliminärt är således cykelplanen en lönsam satsning; beräkningen indikerar att nyttan överskrider kostnaden med mellan två och tre gånger.

#### Preliminär beräkning av cykelplanens samhällsekonomiska konsekvenser

	Årlig nytta, tkr	Årlig kostnad, tkr
Minskad restid, fördröjning och reskostnad	1 985	---
Ökad bekvämlighet	2 892	---
Bättre hälsa	2 539	---
Ökad trafiksäkerhet	228	---
Bättre miljö	1 020	---
Investeringar	---	2 740
Drift och underhåll	---	658
<b>Totalt</b>	<b>8 664</b>	<b>3 398</b>



## Genomförande

Arbetet med att förbättra cykeltrafikens villkor måste genomföras systematiskt, långsiktigt och på bred front. Redan idag görs satsningar på cykel. Målet är att Cykelplan 2007 utgör startskottet på ett arbete där cykeln får en mer central roll i stadsbyggnadsprocessen och att mer resurser läggs på cykelsatsningar. Bra underlag och verktyg, t ex GIS, är nödvändigt i det fortsatta arbetet.

Ett brett åtgärds paket föreslås inom cykelplanen. Takten på utbyggnader av cykelnätet bestäms i hög grad av ekonomiska och politiska faktorer. Kostnaden för åtgärderna på demonstrationsstråket ligger med i investeringsbudgeten för 2007 och 2008.

Den organisation som byggts upp under arbetet med cykelplanen bör finnas kvar åtminstone under en tvåårsperiod. Detta för att få en kontinuitet i planeringen och att bevara den kompetens som byggts upp. Det innebär också fördelar för uppföljning och kvaliteten i arbetet.

Även fortsättningsvis bör kontinuerlig samverkan med intresseorganisationer, exempelvis Cykelfrämjandet, finnas. Även en ”Cykelreferensgrupp”, bestående av intresserade Helsingborgare, kan formas för att få ett bredare och djupare samarbete med medborgarna.

I arbetet med cykelplanen har frågan om en ”Cykelgeneral” (en cykelansvarig) diskuterats. Motivet till en sådan funktion är att mera tydligt lyfta cykelfrågorna och se till att hänsyn tas till cyklisters behov i små och stora uppdrag, att inspirera, informera och att styra arbetet mot de mål som staden satt upp. Cykelgeneralen kan också ha regelbundna kontakter med andra kommuner, Vägverket och andra organisationer med intresse för cykelfrågor. Målsättningen är dock att cykeltänkandet på sikt ska finnas väl inarbetat inom den ordinarie organisationen, att cykeln ska ses som ett likvärdigt transportmedel till bilen. En cykelgeneral kan emellertid behövas i ett inledande skede, förslagsvis under en tvåårsperiod, för att ge arbetet med att förverkliga cykelplanen en ordentlig start.

## Uppföljning

Flera olika typer av uppföljningar är nödvändiga i det fortsatta arbetet för att kvalitetssäkra satsningarna på cykeltrafiken. Systematiska, årliga **cykelräkningar** behövs liksom studier av cyklisterernas **olycksituation** för att följa upp de mål som har formulerats i cykelplanen.

Vidare bör **kvaliteten på cykelvägnätet** följas upp – vad tycker Helsingborgscyklister, vad är viktigt att förbättra? Även **attityder** till cykling bör finnas med liksom att förbättringar i form av **ombyggnader** i cykelnätet bör följas upp. Skolhälsovården kommer också att kunna bli en viktig aktör för uppföljning av skolelevers cykelvanor.

De olika aspekterna kan sammanställas årligen i ett enkelt ”**cykelbokslut**” som diskuteras i lämpligt forum. Cykelbokslutet och diskussionen behövs både för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet och ett sätt att höja cykelns status.



## Samråd

Cykelplan 2007 har varit föremål för en lång rad samrådsinsatser. Arbetsgruppen som svarat för själva framtagandet av planen har varit sammansatt av representanter från stadsbyggnadskontoret, tekniska förvaltningen och kommunstyrelsens avdelning för hållbar utveckling - alla med olika kompetenser i planerings- och förvaltningsprocessen. Under arbetets gång har diskussioner förts med allmänheten, olika organisationer och olika experter, inte minst i arbetet med de tre pilotstråk, som ska utgöra goda exempel i det fortsatta arbetet. Inte mindre än fyra seminarier anordnades i anslutning till pilotstråksarbetet. Inom ramen för trafikplanen hölls en temakväll om cykeltrafik i utställningslokalen på Bruksgatan och anordnades allmänna möten i regi av samtliga fem medborgarutskott under hösten 2006. Alla synpunkter som framkommit vid möten och seminarier har väl dokumenterats i minnesanteckningar på stadsbyggnadskontoret.

Remissversionen av cykelplanen skickades ut den 8 januari 2007. Svar inkom från Brottsförebyggande Rådet, Friluftsförbundet i Helsingborg, Miljökontoret, Polismyndigheten i Helsingborg, Region Skåne NV-Skånes sjukvårdsdistrikt, Skol- och fritidsförvaltningen, Vård- och omsorgsförvaltningen samt Vägverket Region Skåne. Alla har svarat positivt, ingen har ifrågasatt våra tankar och idéer; inte ens vår indelning i prioritetsgrupper. Vägverket framhåller även det arbete som utförs på det regionala planet och i samarbete med kommunerna. Vi har därför med hänvisningar till detta arbete i vår referenslista. En del yttranden har haft detaljerade förslag utöver vad som ingår i själva planen vilket dock inte påverkar prioriteringsordningen utan snarare kan vara värdefullt i samband med byggnation av ett aktuellt objekt. Man bör även ha i minnet att cykelplanen ska ses som ett inriktningsdokument och inte ett färdigt byggnadsunderlag. Efter planens antagande tar tekniska förvaltningens planerare och projektörer vid och utarbetar arbetsritningar som därefter kan leda till konkreta åtgärder på fältet.

## Referenser och underlagsmaterial

Bedömning av nyttan av cykeltrafikinvesteringar. Cykelstaden Linköping. Bilaga 1 i : Den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder. Naturvårdsverket, 2005.

Cykelkommunen Lund 2002-2004; projekt inom LundaMaTs; Lunds kommun; se vidare [www.lund.se](http://www.lund.se).

Cykelledsplanen för Skåne 2006-2012, se vidare [www.vv.se](http://www.vv.se) (välj Vägverket, Cykelleder och Framtagna dokument).

Cykellycka; Vad tycker cyklisterna om Helsingborg som cykelstad; Trivector rapport 2001:08.

Cykelparkeringshandbok för Malmö; Novaplan AB; november 2001.

Cykelplan 1996 för Helsingborg; antagen av fullmäktige 1996-06-25.

Cykelplan 2002 för Helsingborg; antagen av fullmäktige 2002-05-14.

Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad.

Cykelplan för Linköping 2005.

Cykelstiers trafiksikkerhed; för- och efterundersøgelse af 48 nye cykelstiers sikkerhedsmæssige effekt; Aalborgs universitet 2005.

Cykelvägar, en studie av detaljutformningar (Lund, 1999).

Cykling i Stockholm. Samhällsekonomisk analys av cykelplan för Stockholms innerstad 2006. Inregia AB, 2006.

Helsingborg – cykelräkning 2006; Trivector rapport 2006:73.

Hälsoförhållanden i Skåne, Folkhälsoenkät Skåne 2004, Socialmedicinska enheten Region Skåne, Universitetssjukhuset MAS, 2005.

MöTs-projektet i sju skånska kommuner (inkl Helsingborg) MöTs = Miljö, Trafiksäkerhet; Vägverket 2004:18.

Pilotstråk 2006, stadsbyggnadskontoret 2006-12-20.

Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun (Lund, 2003).

På cykel för miljö och hälsa (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2004:21).

Samrådsredogörelse Cykelplan 2007, 2007-02-10.

Trafikplan för staden, en ny syn på trafiken i morgondagens Hbg (nov 2006).

Trafikstrategi, Helsingborg (januari 2006).

Trafiksäkerhetsprogram för Helsingborg Stad (2006).

Tåg och cykel; regeringsuppdrag för ökat kombiresande med tog och cykel; Banverket 2007; se vidare: [http://www.banverket.se/templates/StandardTtH\\_\\_\\_12102.asp](http://www.banverket.se/templates/StandardTtH___12102.asp)

Vägvisningsplan för Skåne, Vägverket, se vidare [www.vv.se](http://www.vv.se)

## Bilaga, genomförande av åtgärds paket

Skede	Åtgärd	Underlag		
		Dokument	Ansvarig	Tidplan
Planera	Förbättra stödet till planhandläggare	Riktlinjer för utformning	se nedan	se nedan
	Utveckla rutinerna i planprocessen, för att säkerställa att cykelfrågorna kommer med tidigt	Verksamhetssystemet	SBK/TF	Våren -07
Bygga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplettera cykelnätet genom att bygga felande länkar</li> <li>• Bygg om skadedrabbade korsningar och sträckor</li> </ul>	Cykelplanen Trafiksäkerhetsprogrammet	<b>SBK + TF</b> <b>TF + SBK</b>	Våren -07 * Våren -07 *
	Bygg fler cykelparkeringar	Underlag för utbyggnad av cykelparkeringar	SBTF	Hösten -07
	Förbättra cyklisternas förhållanden i trafiksignaler	Riktlinjer för utformning	<b>TF</b>	Våren -07
	Vägvisa cykelnätet	Vägvisningsplan	<b>TF + SBK</b>	Våren -07
	Förbättra rutinerna i genomförandefasen	Verksamhetssystemet	<b>TF</b>	Våren -07
	Förvalta	Förbättra: <ul style="list-style-type: none"> <li>• snöröjningen</li> <li>• beskärningen av nedhängande buskage</li> <li>• beläggningen</li> <li>• belysningen</li> </ul>	Driftsektions ordinarie arbete	<b>TF</b>
Förbättra rutinerna för entreprenörernas egenkontroll		Driftsektions ordinarie arbete	<b>TF</b>	Våren -07
Ta in driftsaspekterna tidigare		Verksamhetssystemet	<b>TF</b>	Våren -07
Kommunicera	Förbättra den interna dialogen	Verksamhetssystemet	SBK/TF	Våren -07
	Ta fram plan för extern kommunikation	Handlingsplan för beteendepåverkan	Trafikplanen	Våren -07
	Ta fram cykelkarta	Cykelplanen	SBF	Hösten -07

SBK Stadsbyggnadskontoret  
 TF Tekniska förvaltningen  
**SBK + TF** Stadsbyggnadskontoret ansvarar, i samarbete med Tekniska förvaltningen  
**TF + SBK** Tekniska förvaltningen ansvarar, i samarbete med Stadsbyggnadskontoret  
 SBK/TF Hos Stadsbyggnadskontoret respektive Tekniska förvaltningen  
 SBF Förvaltningarna går samman vid halvårsskiftet 2007 och bildar Stadsbyggnadsförvaltningen

Anm \* Arbetet påbörjas 2007 och beräknas omfatta en 10-årsperiod.



Kontaktpersoner  
Ann Cederberg och Nils Lindgren, stadsbyggnadskontoret

ann.cederberg@helsingborg.se 042-10 52 92  
nils.lindgren@helsingborg.se 042-10 52 95



HELSINGBORG

Stadsbyggnadskontoret  
Järnvägsgatan 22  
251 89 Helsingborg  
Telefon: 042 10 50 00  
Telefax: 042-10 78 80  
Internet: [www.helsingborg.se](http://www.helsingborg.se)