

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE FÖR CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE 2018-2029



Projektansvarig:

Therese Andersson, Region Skåne

Projektgrupp:

Jonas Hedlund, Johan Raustorp, Corey Ragosnig & Kerstin Åklundh, Region Skåne, Ulrika Jeppsson, Johan Ekström & Charlotte Lindskog, Trafikverket

Kartor och geografisk analys: Corey Ragosnig

Foto, framsida: Mickael Tannus Photography AB

Utgiven av: Region Skåne 2018

skane.se/cykel



skane2030.se

Innehåll

Bakgrund	6
Åtgärdsvalsstudiemetodiken.....	6
Initiera	6
Förstå situationen.....	6
Pröva tänkbara lösningar.....	7
Forma inriktning och rekommendera åtgärder.....	7
Översiktliga kartor	7
Översiktlig objektslista	12
Cykelåtgärder i vägobjekt	15
Objektsbeskrivningar	16
Förslöv-Fogdarp.....	17
Lackalänga-Rinnebäck	19
Sölvesborgsvägen, Valje	21
Kivik-Ravlunda	22
Bäckaskog-Fjälkinge.....	23
Käglinge-Arric.....	24
Borgeby slottsväg	25
Hemmestorp-Veberöd	26
Höllviken-Trelleborg	27
Pomona-Östra Kvarn	28
Gråmanstorp-Östra Ljungby	29
Fogdarp - Margretetorp.....	31
Glumslöv-Ålabodarna	32
Bjuv-Mörarp.....	33
Bjuv-Åstorp.....	34
Staffanstorp-Åkarp.....	35
Stabbarp-Bosarp	37
Arild-Nyhamnsläge	39
Ljungstorp-Jägersro.....	41
Väg 110, Simmarevägen-Cirkulationsplats Saxtorp	42
Håstad-Stångby.....	43
Gärnsnäs - Ö Tommarp	45
Alstad-Ö Grevie	46
Vellingevägen, Hököpinge.....	47
Hammar-Skillinge.....	48
Oxie-Svedala	50
Fulltofta-Hörby.....	51
Trollenäs-Östra Asmundstorp	52
Hofterup-Häljarp.....	53
Bjuv-Hyllinge	55

Axeltorpsvägen i Näsum	56
Pålstorp-Glumslöv	57
Malmövägen, Tyringe	59
Järnvägsgatan, Tyringe.....	60
Passage Nybykorset.....	61
Kristianstad-Ovesholm.....	62
Bjälöv-Torsebro	63
Dösjebro-Ålstorp	64
Gödelövsvägen och Hackebergavägen, Genarp.....	65
Flyinge-Södra Sandby	66
Tranebodavägen, Lönsboda	68
Simrishamn - Ö Tommarp	69
Sjöbo - Tolånga.....	71
V Vemmerlöv-Haglösa.....	72
Hököpinge-Hököpinge Kyrkby	73
Österlenvägen, Löderup.....	74
Grytevad-Åstorp.....	75
Fleninge-Strövelstorp.....	76
Hjärnarp-Munka Ljungby	78
Knislinge-Hjärsås	80
Vellinge-Västra Grevie	81
Bösarp-Skivarp.....	82
Abbekås-Skivarp.....	84
Illstorp-Sjöbo sommarby	86
Dalby-väg 11	88
Skäret-Svanshall	89
Påhångsbro för cykel	90
Lommavägen, Hjärup	91
Folkets husgatan-Skjutbanan	92
Grevie-Västra Karup.....	93
Glimming-Västra Karup	95
Förlöv-Vejbystrand	96
Tånga-Utvälinge.....	98
Norra Mellby-Sösåla	99
Färlöv-Kristianstad.....	100
Färlöv-Önnestad.....	102
Barsebäckshamn-Saxtorp-Häljarp	103
Barsebäck-Hofterup.....	105
Genarp-Ättarp	106
Blentarp - Hemmestorp	108
Billinge-Röstånga.....	109
Köpingebro-Stora Köpinge	111
Ängelholm-Flygplatsen.....	112

Skepparkroken-Valhall	114
Skogen-Örkelljunga.....	116
Planskildhet, Broby	118

Bakgrund

Denna bilaga är en fördjupning på alla brister där Region Skåne har funnit att nya cykelvägar utmed statliga vägnätet är det bästa alternativet. Bilagan beskriver inledningsvis åtgärdsvalsstudieförfarandet som ligger till grund för arbetet.

Som underlag för framtagandet av *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* har de kommunala önskemålen varit viktiga. Inför remissversionen föreslog kommunerna 180 brister där nya cykelvägar utmed statliga vägar i de flesta fall var de föreslagna alternativen. Till detta har även andra brister beaktats. Det är exempelvis cykelrelationer mellan städer och byar som inte kommunerna föreslagit men som ingår i det funktionella cykelvägnätet. I de fall som dessa skulle kunna vara värda att prioritera har samtal förts med kommunen i fråga och relationerna har i vissa fall lyfts in.

Åtgärdsvalsstudiemetodiken

För alla inkomna förslag har Region Skåne utgått från fyrstegsprincipen och metodiken för Åtgärdsvalsstudier. Metoden beskrivs i Trafikverket, Boverkets och Sveriges kommuner och landstings handledning *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar Handledning 2015:171*. Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande arbete som i första hand är av principiell karaktär och inte går in på utformning av konkreta fysiska åtgärder. Åtgärdsvalsstudierna ska tillämpas innan den egentliga planeringen av infrastrukturobjekt påbörjas. Syftet är att bestämma vad som ska göras för att lösa transportproblemet. Det ska vara en förutsättningslös transportslagsövergripande analys som tillämpar fyrstegsprincipen.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiemetodiken illustrerad. Källa: *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar Handledning 2015:171*

Initiera

Första steget är att ta kontakter, formera en projektgrupp och formulera ett syfte med åtgärdsvalsstudien. Projektgruppen för arbetet har bestått av tjänstepersoner i Region Skåne och Trafikverket och syftet är att visa på prioriteringar för cykelsatsningarna utmed det statliga vägnätet mellan 2018 och 2029 samt statliga potter för cykelinfrastruktur. Cykelvägsplan för Skåne är en fördjupning av cykelvägspotten i *Regional infrastrukturplan 2018-2029*. Denna fas beskrivs även i kapitlet *Utgångspunkter* i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*.

Förstå situationen

I åtgärdsvalsstudiemetodikens andra fas, Förstå situationen, undersöker man vilka behov, brister och problem som finns. Nuläget beskrivs, en intressentanalys genomförs och mål definieras.

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* görs detta i kapitlet *Den skånska cykelinfrastrukturen*. Detta kapitel beskriver en klassificering av cykelvägnätets funktion och den trafiksäkerhetsklassificering utifrån hastighet och årsdygnstrafik som Trafikverket beskriver i *Vägledning för regional cykelvägvisning*. Som underlag har också *Potentialstudie för hållbart resande* använts där potentialen en cykelväg skulle ha för arbetspendlingen.

I kapitlet *Brister i den Skånska cykelinfrastrukturen* i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* är bristerna sammanställda.

Pröva tänkbara lösningar

I åtgärdsvalsstudiemetodiken är det här den tredje fasen att pröva tänkbara lösningar. Det innebär att alternativa lösningar ställs mot de syften och mål som angetts i åtgärdsvalsstudien. I denna fas har utgångspunkten varit fyrstegsprincipen:

1. Tänk om:

När en brist identifierats är första steget att kritiskt granska situationen och resonera kring huruvida det är en relevant brist eller inte. Finns det ett behov av att kunna cykla längs den sträckan eller finns det redan en fullgod cykelmöjlighet? Berör bristen det statligt regionala vägnätet? Är kostnaden för att åtgärda bristen orimligt stor i förhållande till dess betydelse för framkomligheten för cykel i Skåne och hur stor är potentialen för arbetspendling, skolpendling eller rekreationscykling?

I detta steg ha många brister fallit ur, i huvudsak för att det har funnits alternativa vägar eller för att potentialen att attrahera cyklister har bedömts vara för låg.

2. Optimera:

Ifall det är relevant att åtgärda en brist är nästa fråga hur det ska göras. En ny cykelväg är inte alltid det bästa. I många fall är det möjligt att cykla i blandtrafik på en parallell väg med låg årsdygnstrafik. Den bör dock vägvisas korrekt. I andra fall kan avtal slutas med enskilda väghållare om att få använda deras väg för cykeltrafik istället för att anlägga en ny cykelväg. Andra åtgärder för att minska vägens attraktivitet för motortrafik kan ingå här.

3. Bygg om:

Fyrstegsprincipens tredje steg är begränsade ombyggnader. Dessa har stor betydelse för att binda samman cykelinfrastrukturen i Skåne eftersom de är kostnadseffektiva. Det rör sig om att åtgärda felande länkar som binder samman lågtrafikerade vägar, korsningsåtgärder och GCM-stöd, det vill säga skapa trafiksäkra ytor eller cykelfält i väggrenen på befintliga vägar. Potten *Standardhöjning på statliga cykelvägar* har tillkommit i denna cykelvägsplan delvis för detta ändamål.

4. Bygg nytt:

Att bygga nytt innebär i cykelvägsplanen att bygga nya cykelvägar utmed statligt regionala vägar.

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Med utgångspunkt från stegen ovan ska åtgärder rekommenderas. Eftersom det ekonomiska utrymmet inte medger att alla åtgärder kan genomföras har prioriteringar gjorts. Dessa har utgått från hur väl åtgärderna kan förväntas leva upp till cykelvägsplanens prioriteringsgrunder för statliga regionala cykelvägar: Att det saknas alternativ, att det finns potential att attrahera många cyklister, främja barn och ungas cyklande, binda samman stråk och åtgärda olycksdrabbade sträckor.

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* presenteras objektslistan för cykelvägar utmed det statliga vägnätet i kapitlet *Statliga regionala cykelvägar*. Samtliga objekt beskrivs nedan i denna bilaga under rubriken *Objektsbeskrivningar*.

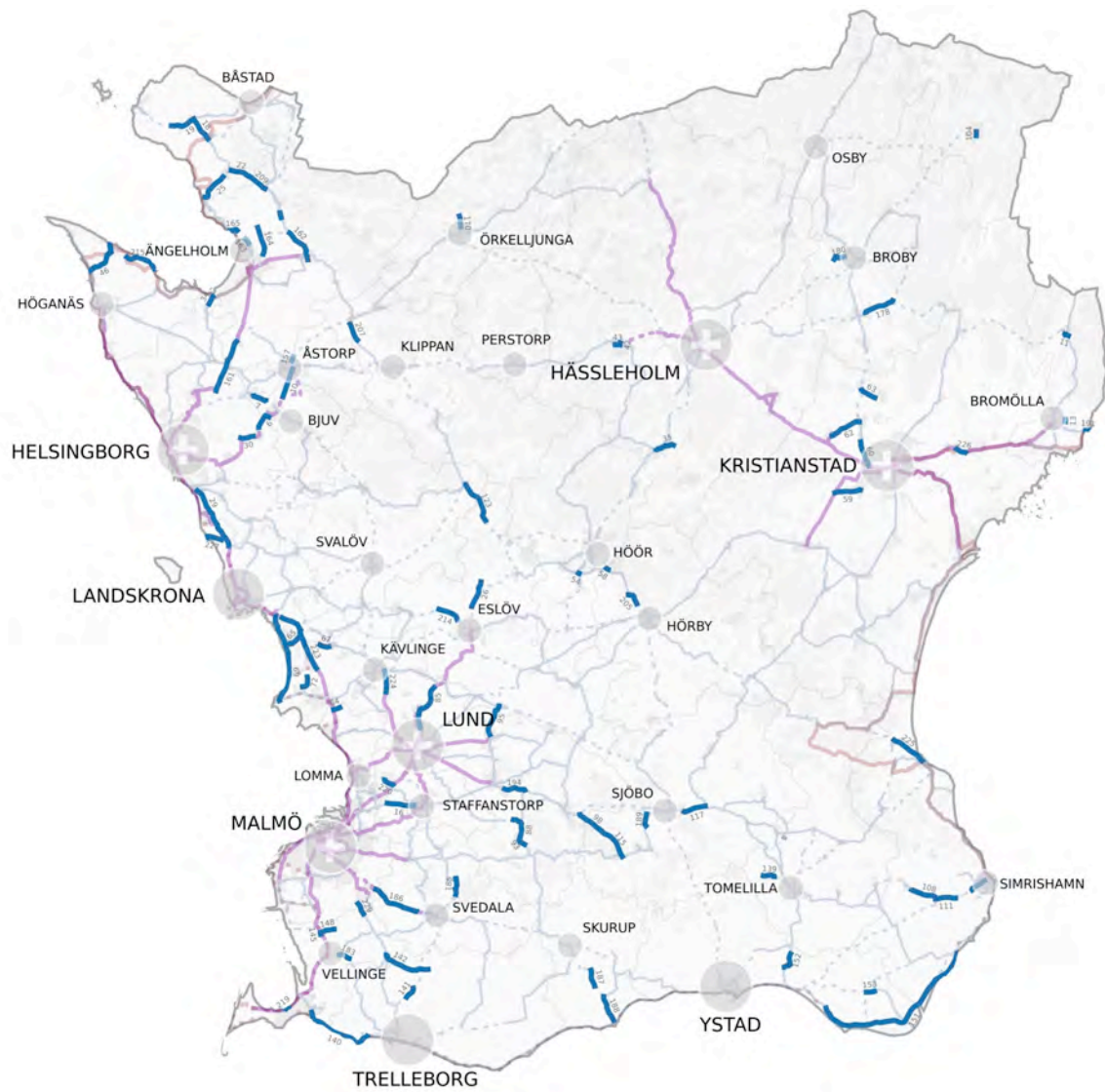
I en handlingsplan för *Potten standardhöjning på statliga cykelvägar* kommer arbetet beskrivas för att genomföra steg 3-åtgärder, det vill säga ombyggnadsåtgärder och mindre fysiska åtgärder. Denna handlingsplan kommer att tas fram av Region Skåne och Trafikverket tillsammans.

Översiktliga kartor

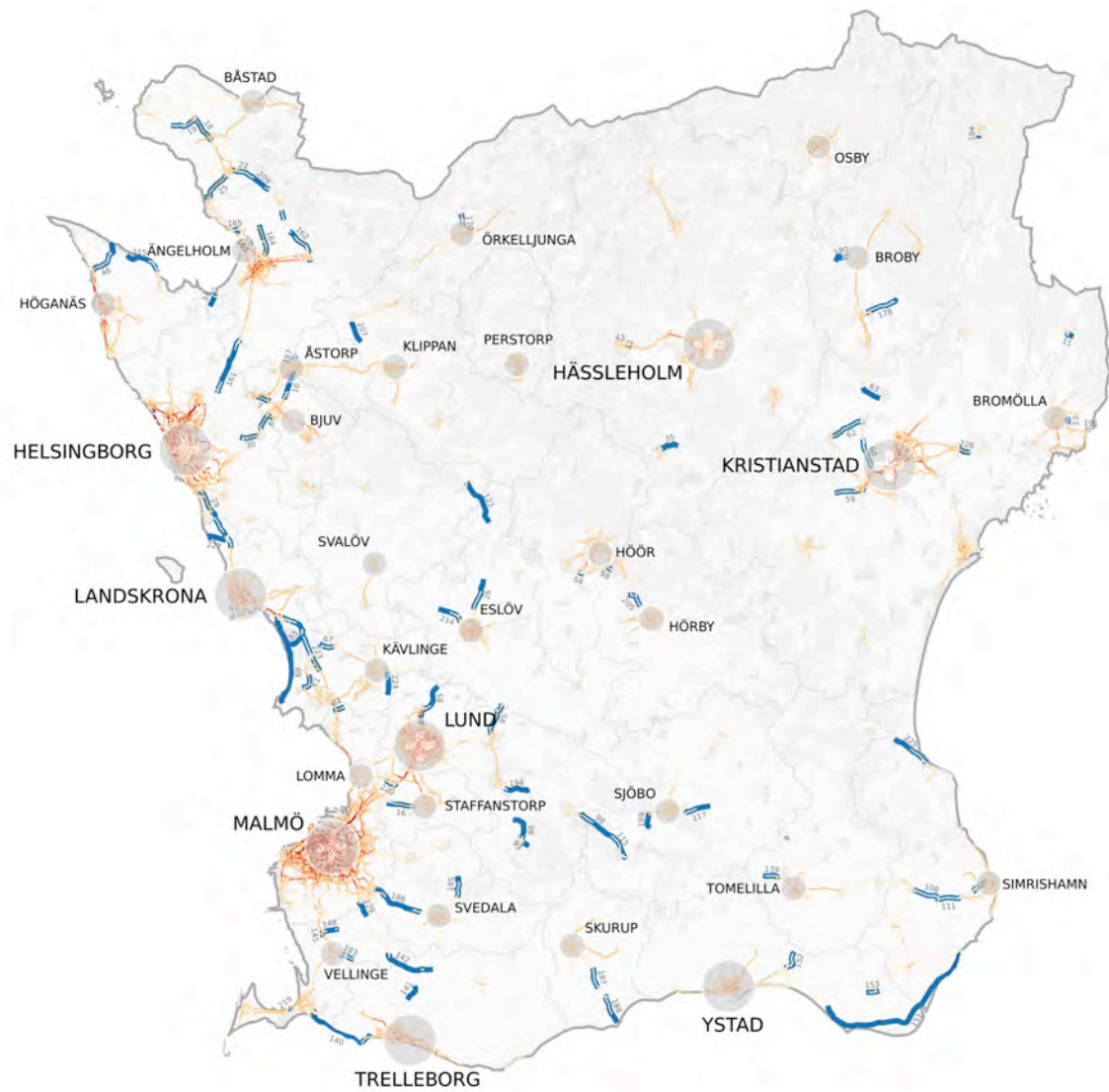
Nedan följer beskrivningar av alla objekt som ingår i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Sorteringen är densamma som objektslistan, det vill säga efter genomförandeår och inom varje årsgrupp i alfabetsordning på objektsnamnen.

Kartorna som inleder kapitlet, figurerna 2-10, visar hur de prioriterade objekten relaterar till:

- Figur 2. Befintligt cykelvägnät och det funktionella nätet, det vill säga längre stråk mellan målpunkter.
- Figur 3. Potentialen för arbetspendling på cykel
- Figur 4. Potential en för cykling till skolan
- Figur 5. Cykelolyckor år 2000 till 2017.



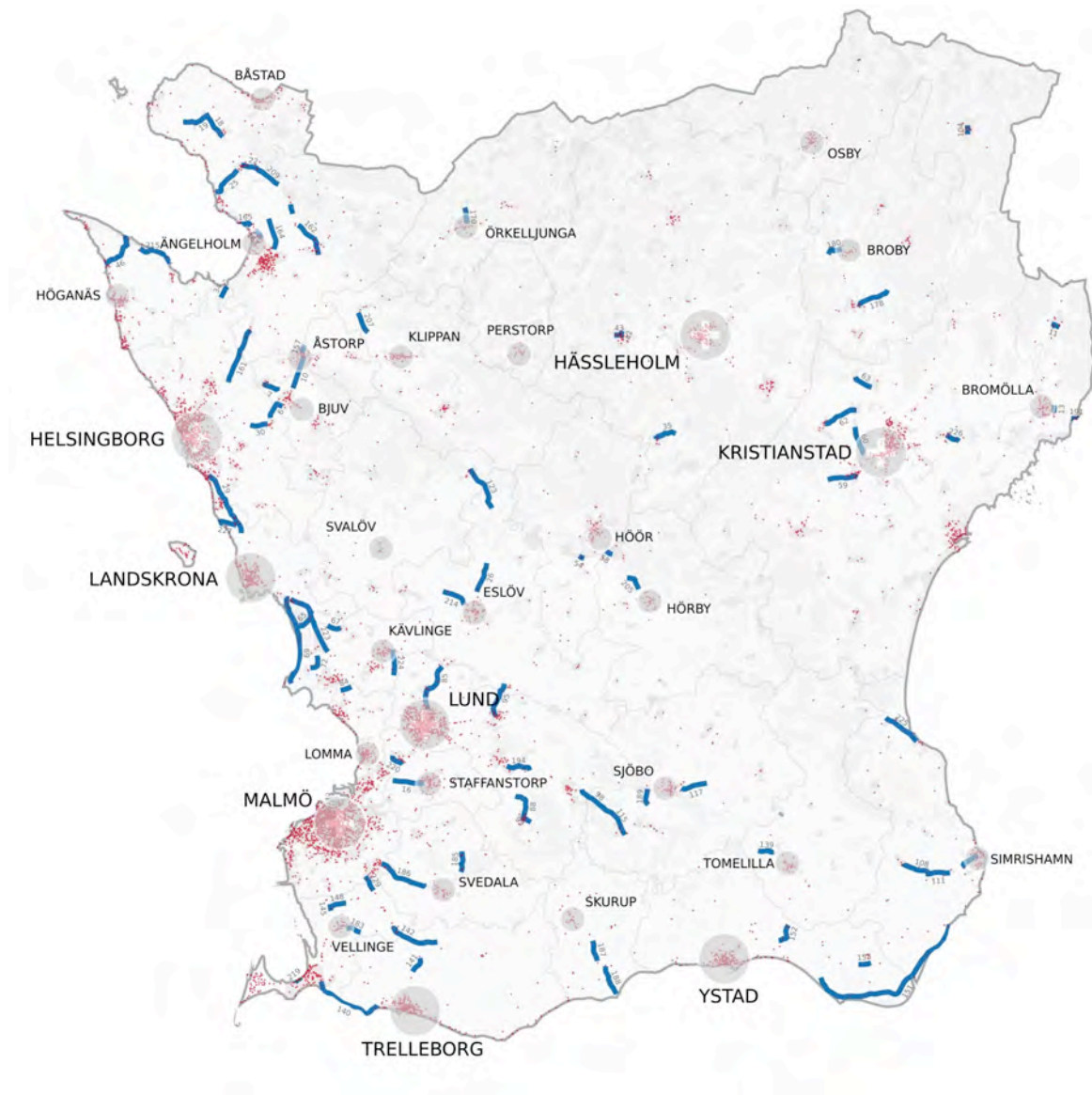
Figur 2. Översiktskarta över samtliga brister som ska åtgärdas inom planperioden. Numren avser de id-nummer som finns i objektlistan, tabell 1 och 2.



Figur 3. Kartan visar var det finns potential för arbetspendling med cykel. "Om alla som har 30 minuters cykelresa till arbetet skulle cykla var skulle resorna ske?" På kartan visas även de brister som i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 föreslås åtgärdas. Se varje objekts specifika beskrivning nedan.



Figur 4 Kartan visar var det finns potential för skolpendling med cykel från förskolan till gymnasiet. "Om alla elever som har 1,5 kilometers cykelresa till sin skola skulle cykla var skulle resorna ske?" På kartan visas även de brister som i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 föreslås åtgärdas. Se varje objekts specifika beskrivning nedan.



Figur 5 Kartan visar var cykelolyckor har skett i Skåne de mellan 2006 och 2016. På kartan visas även de brister som i Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 föreslås åtgärdas. Se varje objekts specifika beskrivning nedan.

Översiktlig objektslista

Tabell 1. Objektslista för objekt som öppnar för trafik åren 2018-2020

ID	Objekt	Kommuner	2018	2019	2020	Ungefärlig kostnad i Mkr
22	Förslöv-Fogdarp	Båstads kommun	x			14
30	Långeberga-Mörarp	Helsingborg stad	x			9
224	Lackalänga-Rinnebäck	Kävlinge kommun	x			18
191	Sölvesborgsvägen, Valje	Bromölla kommun		x		4
226	Bäckaskog-Fjälkinge	Kristianstad kommun		x		6
225	Kivik-Ravlunda	Simrishamns kommun		x		20
229	Käglinge-Arrie	Malmö stad, Vellinge kommun		x		8
84	Borgeby slottsväg	Lomma kommun			x	4
98	Hemmestorp-Veberöd	Lunds kommun, Sjöbo kommun			x	12
140	Höllviken-Trelleborg	Trelleborgs kommun, Vellinge kommun			x	33
163	Pomona-Östra Kvarn	Ängelholms kommun			x	5
207	Gråmanstorp-Östra Ljungby	Klippans kommun			x	11
209	Fogdarp - Margretetorp	Ängelholms kommun			x	15
227	Glumslöv-Ålabodarna	Landskrona stad			x	10
			41	38	90	169

Tabell 2. Objektlista för objekt som öppnar för trafik åren 2021-2029

ID	Objekt	Kommuner	2021-2023	2024-2026	2027-2029	Ungefärlig kostnad i Mkr
6	Bjuv-Mörarp	Bjuvs kommun, Helsingborg stad	X			22
10	Bjuv-Åstorp	Bjuvs kommun, Åstorps kommun	x			14
16	Staffanstorp-Åkarp	Burlövs kommun, Staffanstorps kommun	x			10
26	Bosarp-Stabbarp	Eslövs kommun	x			14
46	Arild-Nyhamnsläge	Höganäs kommun	x			21
58	Ljungstorp-Ludvigsborg	Höörs kommun	x			2
65	Väg 110, Simmarvägen-Cirkulationsplats Saxtorp	Kävlinge kommun, Landskrona stad	x			4
85	Håstad-Stångby	Lunds kommun	x			21
108	Gärnsås - Ö Tommarp	Simrishamns kommun	x			9
142	Alstad-Ö Grevie	Trelleborgs kommun, Vellinge kommun	x			20
145	Vellingevägen, Hököpinge	Vellinge kommun	x			3
151	Hammar-Skillinge	Simrishamns kommun, Ystads kommun	x			72
186	Oxie-Svedala	Malmö stad, Svedala kommun	x			32
205	Fulltofta-Hörby	Hörby kommun	x			11
214	Trollenäs-Östra Asmundstorp	Eslövs kommun	x			9
223	Hofterup-Häljarp	Kävlinge kommun, Landskrona stad	x			33
7	Bjuv-Hyllinge	Bjuvs kommun, Åstorps kommun		x		8
11	Axeltorpsvägen i Näsrum	Bromölla kommun		x		3
29	Pålstorp-Glumslöv	Helsingborg stad, Landskrona stad		x		30
42	Malmövägen, Tyringe	Hässleholms kommun		x		2
43	Järnvägsgatan, Tyringe	Hässleholms kommun		x		3
54	Passage Nybykorset	Höörs kommun		x		1
59	Kristianstad-Ovesholm	Kristianstad kommun		x		10
63	Bjälöv-Torsebro	Kristianstad kommun		x		7
67	Dösjebro-Ålstorp	Kävlinge kommun		x		4
93	Gödelövsvägen och Heckebergavägen, Genarp	Lunds kommun		x		5
95	Flyinge-Södra Sandby	Lunds kommun		x		15
104	Tranebodavägen, Lönsboda	Osby kommun		x		4
111	Simrishamn - Ö Tommarp	Simrishamns kommun		x		9
117	Sjöbo - Tolånga	Sjöbo kommun		x		6
141	V Vemmerlöv-Haglösa	Trelleborgs kommun, Svedala kommun		x		6
148	Hököpinge-Hököpinge Kyrkby	Vellinge kommun		x		5
153	Österlenvägen, Löderup	Ystads kommun		x		4
157	Grytevad-Åstorp	Åstorps kommun		x		2
161	Fleninge-Strövelstorp	Helsingborg stad, Ängelholms kommun		x		25
162	Hjärnarp-Munka Ljungby	Ängelholms kommun		x		8
178	Knislinge-Hjärsås	Östra Göinge kommun		x		12
183	Vellinge-Östra Grevie	Vellinge kommun		x		4

187	Bösarp-Skivarp	Skurups kommun		x		7
188	Abbekås-Skivarp	Skurups kommun		x		12
189	Illstorp-Sjöbo sommarby	Sjöbo kommun		x		6
194	Dalby-väg 11	Lunds kommun		x		11
215	Skäret-Svanshall	Höganäs kommun		x		21
219	Påhångsbro för cykel	Vellinge kommun		x		5
220	Lommavägen, Hjärup	Staffanstorps kommun		x		7
13	Folkets husgatan-Skjutbanan	Bromölla kommun			x	2
18	Grevie-Västra Karup	Båstads kommun			x	12
19	Glimming-Västra Karup	Båstads kommun			x	11
25	Förslöv-Vejbystrand	Båstads kommun, Ängelholms kommun			x	14
34	Tånga-Utvälinge	Helsingborg stad			x	4
35	Norra Mellby-Sösådal	Hässleholms kommun			x	4
60	Färlöv-Kristianstad	Kristianstad kommun			x	14
62	Färlöv-Önnestad	Kristianstad kommun			x	12
69	Barsebäckshamn-Saxtorp-Häljarp	Kävlinge kommun, Landskrona stad			x	40
72	Barsebäck-Hofterup	Kävlinge kommun			x	10
88	Genarp-Åttarp	Lunds kommun			x	12
115	Blentarp - Hemmestorp	Sjöbo kommun			x	13
123	Billinge-Röstånga	Eslövs kommun, Svalövs kommun			x	17
152	Köpingebro-Stora Köpinge	Ystads kommun			x	8
164	Ängelholm-Flygplatsen	Ängelholms kommun			x	17
165	Skepparkroken-Valhall	Ängelholms kommun			x	9
170	Skogen-Örkelljunga	Örkelljunga kommun			x	4
180	Planskildhet väg 19, Broby	Östra Göinge kommun			x	7
185	Bökeberg-Holmeja	Svedala kommun			x	4
			273	244	214	731

Cykelåtgärder i vägobjekt

I de fall där namngivna vägobjekt i den regionala infrastrukturplanen försvårar eller omöjliggör befintliga cykelkopplingar ska tillgängligheten för oskyddade trafikanter tillgodoses och finansieras inom vägobjektet. Tabell 4 nedan visar vilka cykelåtgärder som preliminärt planeras inom vägobjekten. Tabellen ska därför inte läsas som en pott liknande de tre potter som presenteras i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*, utan snarare ses som ett förtydligade av hur stor omfattningen är på cykelåtgärderna är som finansieras inom vägobjekten i *Regional infrastrukturplan 2018-2029*.

Exakt vilka åtgärder som kommer att genomföras fastställs i senare planeringsskeden, i synnerhet för de objekt som ligger långt fram i tiden. Den gränsdragning som uppstår mellan vad som ingår i vägobjektet och vad som kan betraktas som egna separata åtgärder som finansieras av någon av de andra potterna i cykelvägsplanen fastställs från fall till fall. Längsgående cykelvägar kan samplaneras med vägobjekt men ska behovsprövas och finansieras på samma grunder som övriga cykelvägar.

Tabell 3. Preliminära cykelsatsningar finansierade i de namngivna vägobjekt som ligger i *Regional infrastrukturplan för Skåne 2018-2029*. Tabellen innehåller alla planens namngivna objekt, men det är bara i vissa som det preliminärt är aktuellt med cykelsatsningar.

Vägobjekt	Uppskattning av cykelåtgärdernas del av objektets kostnad (Mkr)	Föreslagen cykelåtgärd
E6.02 Flädie-Lund	X	Upprustning av cykelväg, med bl a belysning. Huvudsaklig kostnad tagen i föregående plan.
19 Bjärlöv-Broby	X	Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer gamla vägen och en kortare ny sträcka att finnas för cykling och lokal trafik. Planskild korsning byggs för befintlig cykelväg söder om Broby.
13 Förbi Assmåsa	X	Inga särskilda cykelåtgärder planeras.
100 Trafikplats Kungstorp	X	Nödvändig anpassning av befintlig cykelväg ingår.
108 Staffanstorp-Lund	X	Ny bro byggs över cykelvägen som går mellan Knästorp och Staffanstorp.
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	X	Cykelförbindelsen Sjöbo-Tomelilla löses med objekt Sjöbo-Tolånga (id117). I vägprojektet ingår längsgående cykelväg Ramsåsa-Tomelilla. Lokala parallellvägar kommer att utredas vidare.
913 Bjärred-Flädie	X	Cykelrelation i prionätet där vald lösning både måste ansluta till kommande stationen och skapa en gen förbindelse mellan Bjärred och Lund. Åtgärder är inte beslutade men längsgående cykelväg föreslås.
23 Ekeröd-Sandåkra	X	Parallellt vägnät finns norr om vägen. Längsgående cykelväg kommer utredas på del av sträckan, men finansieras ej inom cykelvägsplanen. En planskild korsning planeras i Tjörnarps och en i norra Sösdala. Den senare samplaneras med objekt Norra Mellby-Sösdala. Lokala parallellvägar kommer att utredas vidare.
23/13 Ö Höör/Höör-Hörby	X	Längsgående cykelväg finansieras varken i cykelvägsplan eller inom vägobjektet. Cykelrelationen tillgodoses väster om vägen genom objekten Fulltofta-Hörby och Ljungstorp-Ludvikstorp. Åtgärder för ökad genhet genom Röingeberg kan vara aktuella på kommunalt vägnät. Lokala parallellvägar och behovet av planskilda förbindelser kommer att utredas vidare.
108 Genom Svedala	X	Parallella vägar väster om väg 108 kompletteras i anslutning till den planerade vägen.
Ej namngivna objekt	X	Cykelåtgärder som ingår i ej namngivna objekt och i trimningsåtgärder
	Cirka 100	

Objektsbeskrivningar

Nedan beskrivs de cykelvägsobjekt som ligger i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Objektsbeskrivningarna beskriver hur de föreslagna objekten relaterar till befintlig infrastruktur, var objektet föreslås börja och sluta och vilken årsdygnstrafik och hastighet vägen den byggs utmed har. Kartbilderna visar även försvårande eller eventuellt kostnadsdrivande omständigheter som vattendrag, fornminnen och skyddsvärd natur.

Året cykelvägen planeras öppna för trafik kan komma att justeras men ska ses som en intention och gemensam strävan.

Objektsbeskrivningarna ska läsas som en inledande orientering i de planerade cykelvägarna. I enklare fall kan de komma ganska långt i att beskriva förutsättningarna att bygga cykelvägarna. För mer komplicerade fall kommer det att krävas en mer omfattande ÅVS för att fastställa sträckningsval med mera.

På skane.se/cykel kan objekten ses i sammanhang. Bland annat hur de binder samman stråk, hur de ansluter befintligt cykelvägnat och hur de relaterar till potential för arbets- och skolpendling med mera.

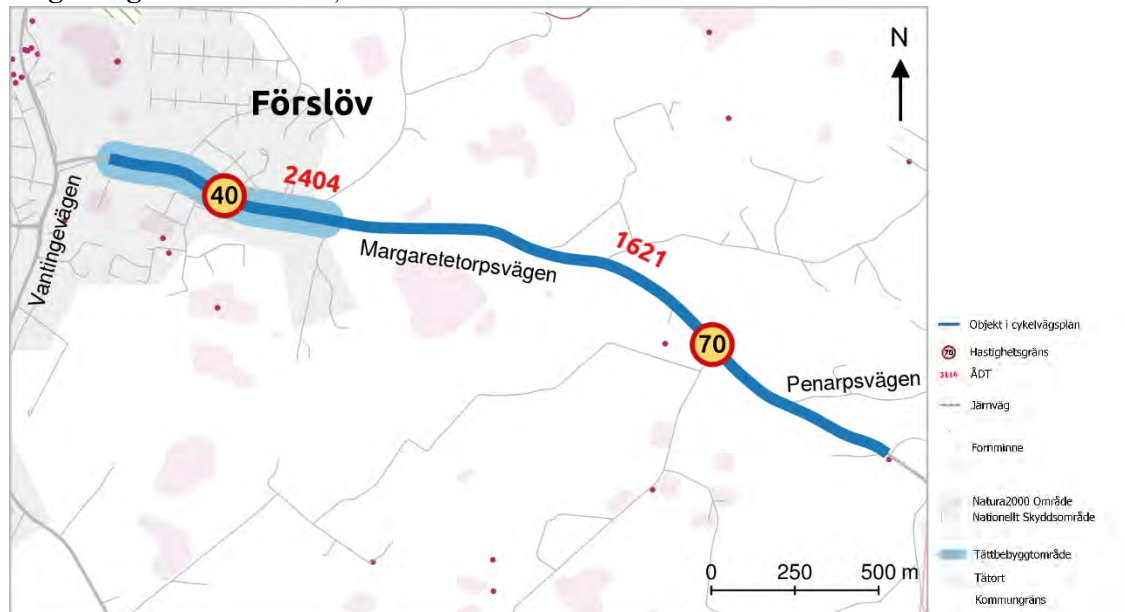
Förslöv-Fogdarp

Berörda kommuner: Båstads kommun

Objektsid för kartreferens: 22

Öppet för trafik: år 2018

Ungefärlig kostnad: 14 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Förslöv-Fogdarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Margeretorpsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Ettapp i ett stråk från Förslöv till Margeretorp.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Margeretorpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2018

Finns separat ÅVS: ja

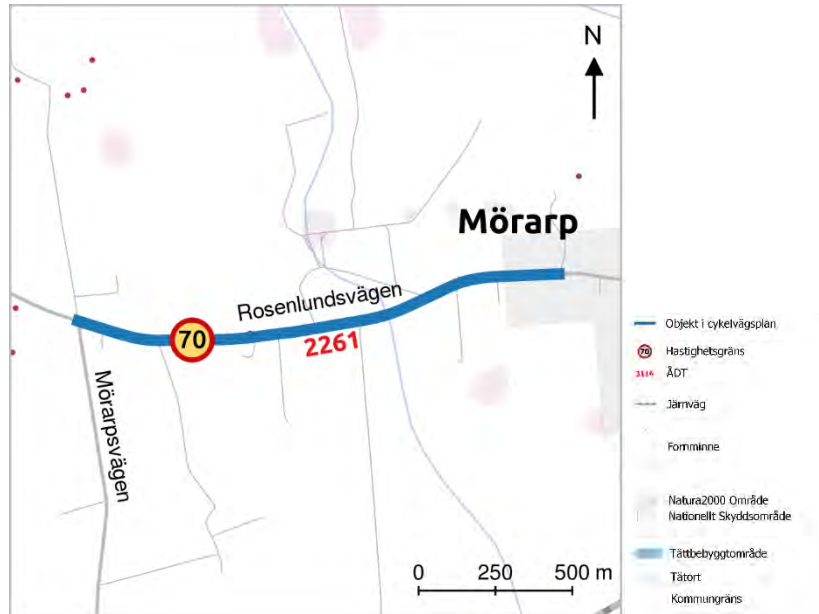
Långeberga-Mörarp

Berörda kommuner: Helsingborg stad

Objektsid för kartreferens: 30

Öppet för trafik: år 2018

Ungefärlig kostnad: 9 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Långeberga-Mörarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Rosenlundsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 1 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 2 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan ingår i det prioriterade nätet för arbetspendling med cykel och knyter samman Helsingborg med Bjuv och i förlängningen Åstorp.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Rosenlundsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2018

Finns separat ÅVS: Ja

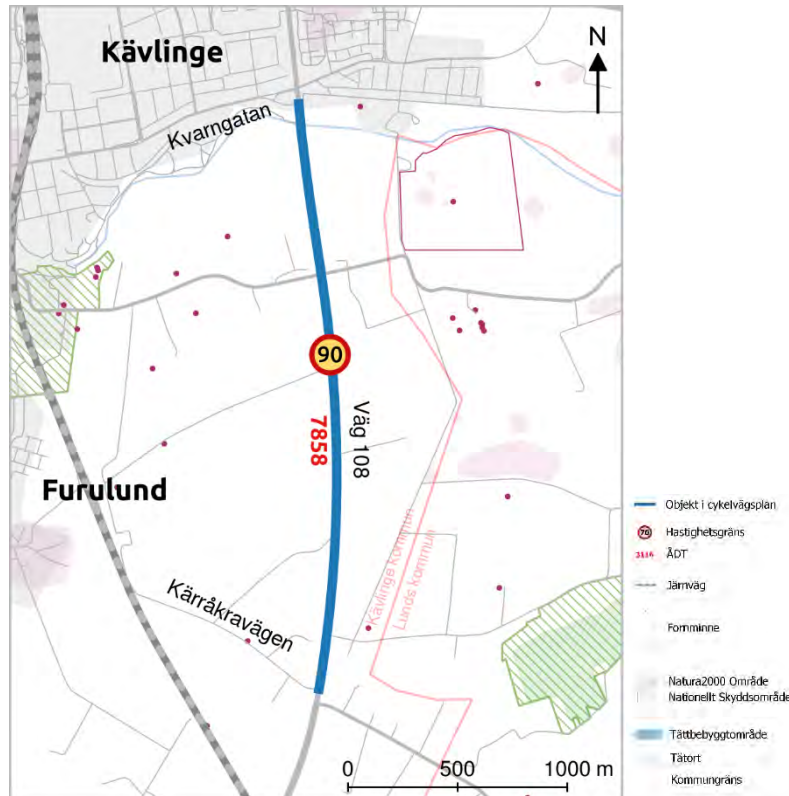
Lackalänga-Rinnebäck

Berörda kommuner: Kävlinge kommun

Objektsid för kartreferens: 224

Öppet för trafik: år 2018

Ungefärlig kostnad: 18 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Lackalänga-Rinnebäck. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 108 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 2 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan ingår i det prioriterade nätet för arbetspendling med cykel och knyter samman Kävlinge med Lund.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 108. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2018

Finns separat ÅVS: Ja

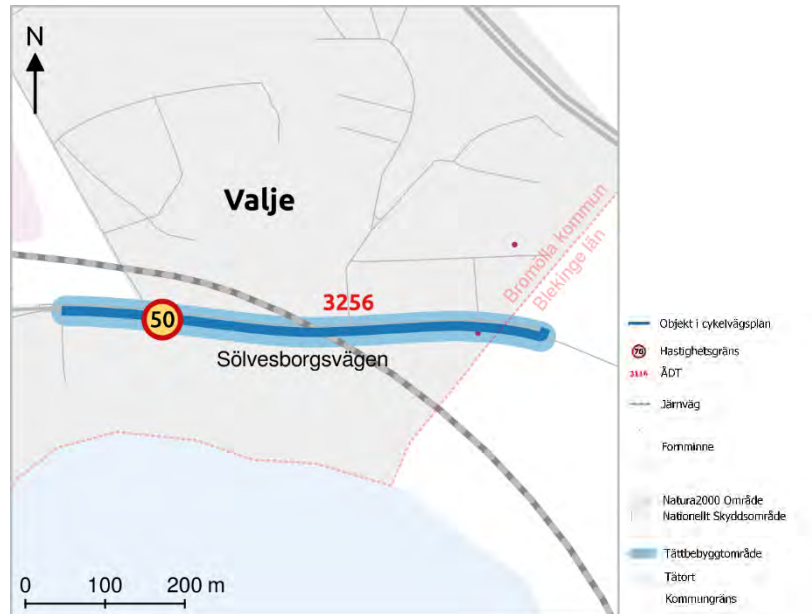
Sölvesborgsvägen, Valje

Berörda kommuner: Bromölla kommun

Objektsid för kartreferens: 191

Öppet för trafik: år 2019

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreativ och turismssyfte i relationen Sölvesborgsvägen, Valje. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Sölvesborgsvägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker dragning för Sydostleden förbi Valje.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Ja

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Sölvesborgsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2019

Finns separat ÅVS: nej

Kivik-Ravlunda

Berörda kommuner: Simrishamns kommun

Objektsid för kartreferens: 225

Öppet för trafik: år 2019

Ungefärlig kostnad: 20 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Kivik-Ravlunda. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 9 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker dragning för Sydostleden från Kivik norrut mot Ravlunda.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydkustleden: Nej
- Sydostleden: Ja

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 9. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2019

Finns separat ÅVS: Ja

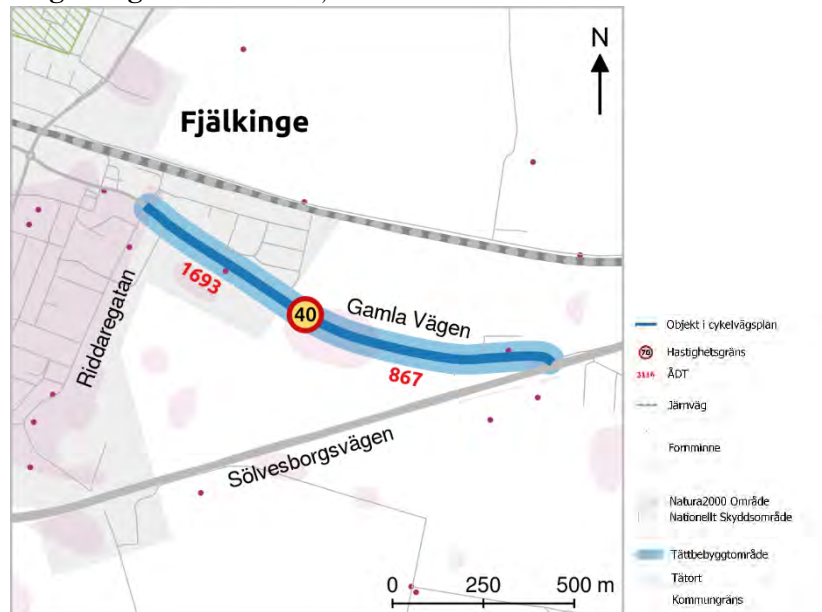
Bäckaskog-Fjälkinge

Berörda kommuner: Kristianstad kommun

Objektsid för kartreferens: 226

Öppet för trafik: år 2019

Ungefärlig kostnad: 6 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Bäckaskog-Fjälkinge. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs E22 och Gamla vägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker dragning för Sydostleden från Fjälkinge österut mot Bäckaskog.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Ja

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs E22 och Gamla vägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2019

Finns separat ÅVS: ja

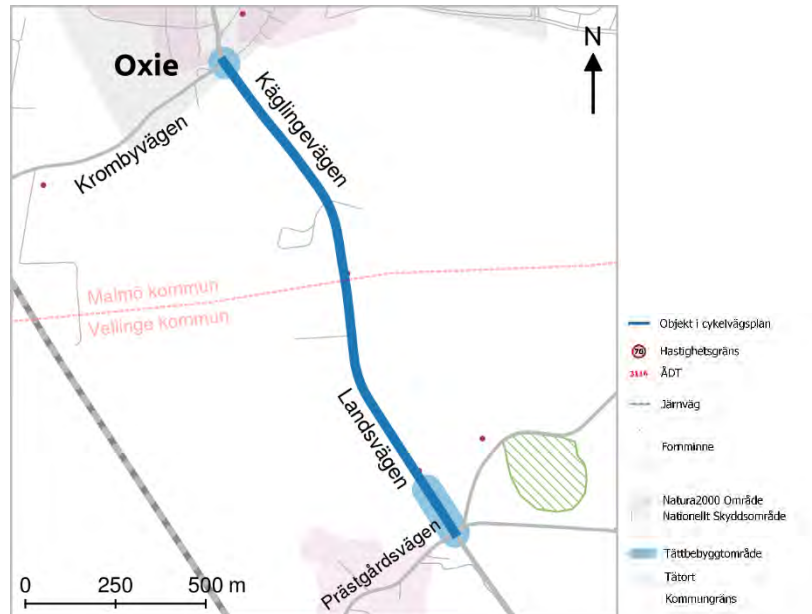
Käglinge-Arrie

Berörda kommuner: Malmö stad, Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 229

Öppet för trafik: år 2019

Ungefärlig kostnad: 8 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreativ- och turismsyfte i relationen Käglinge-Arrie. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 101 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker koppling från Oxie och Malmö till rekreativområdet Arrie och vidare söderut mot Östra Grevie.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 101. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2019

Finns separat ÅVS: Ja

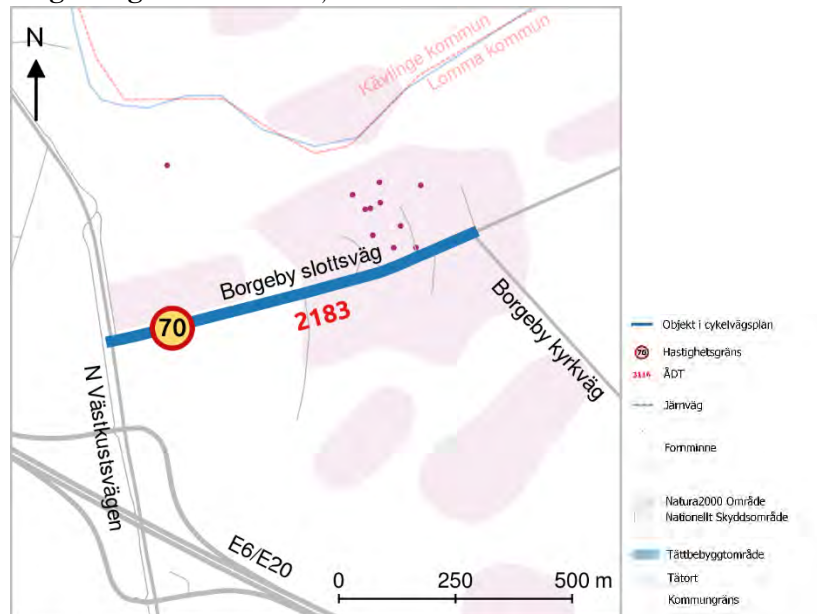
Borgeby slottsväg

Berörda kommuner: Lomma kommun

Objektsid för kartreferens: 84

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Borgeby slottsväg. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Borgebyslottsväg på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Underlättar för cykling mellan Kävlinge och Lomma, men lämnar tre km utan åtgärd mellan Borgeby slott och Furulund.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Borgebyslottsväg. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÅVS: Ja

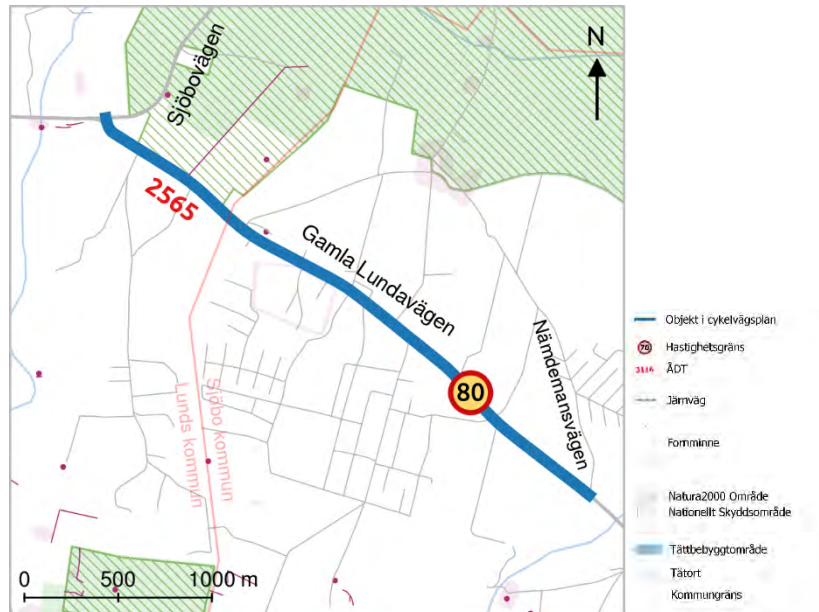
Hemmestorp-Veberöd

Berörda kommuner: Lunds kommun, Sjöbo kommun

Objektsid för kartreferens: 98

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 12 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Hemmestorp-Veberöd. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Gamla Lundavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling från bostadsområdena i Hemmestorp till Veberöd. Är också en del i ett stråk från Veberöd till Blentarp.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Gamla Lundavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÄVS: Ja

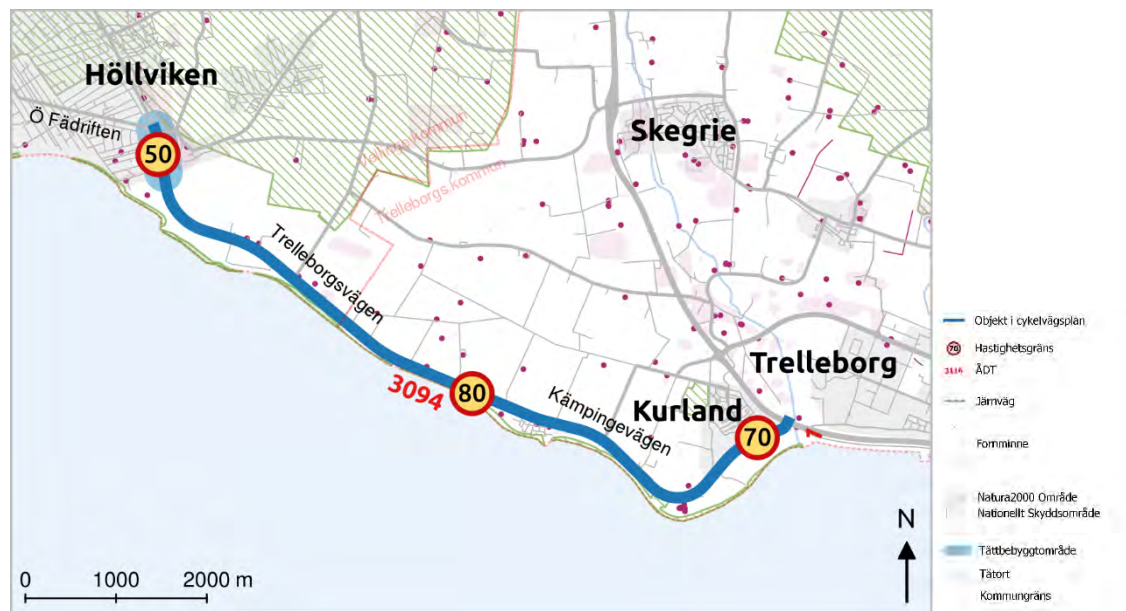
Höllviken-Trelleborg

Berörda kommuner: Trelleborgs kommun, Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 140

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 33 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreations- och turismsyfte i relationen Höllviken-Trelleborg. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Kämpingevägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Möjliggör en havsnära dragning av Sydostleden. Kopplar även samman Höllviken med Trelleborg.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Kämpingevägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÅVS: Ja

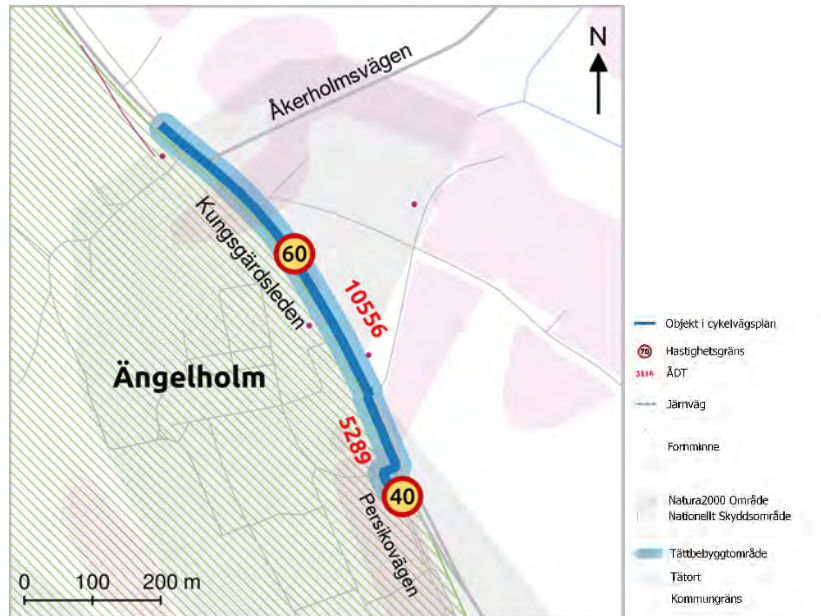
Pomona-Östra Kvarn

Berörda kommuner: Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 163

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 5 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Pomona-Östra Kvarn. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Kungsgårdsleden på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Pomora och Östra Kvarn så att det blir tryggare att cykla från Ängelholms tätort till verksamhetsområdet i Valhall.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Kungsgårdsleden. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÅVS: ja

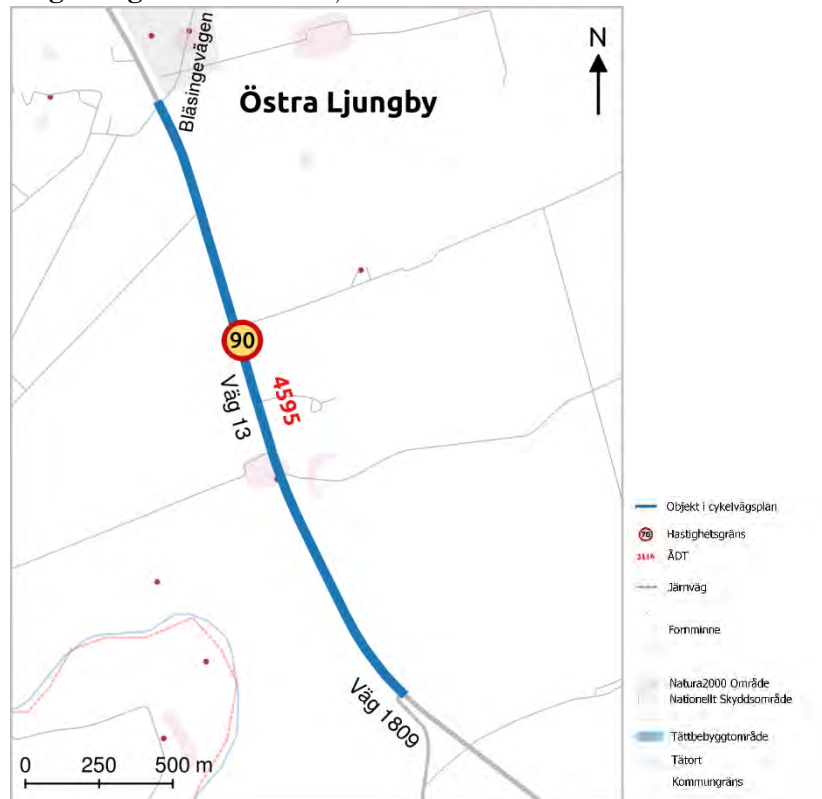
Gråmanstorp-Östra Ljungby

Berörda kommuner: Klippans kommun

Objektsid för kartreferens: 207

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 11 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreativ och turismssyfte i relationen Gråmanstorp-Östra Ljungby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 13 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 2 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en säker cykelkoppling mellan Klippans tätort och Östra Ljungby. Möjliggör även ett framtida rekreativstråk från Ängelholm söderut via Nackarp till Eslöv och Lund.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 13. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÅVS: ja

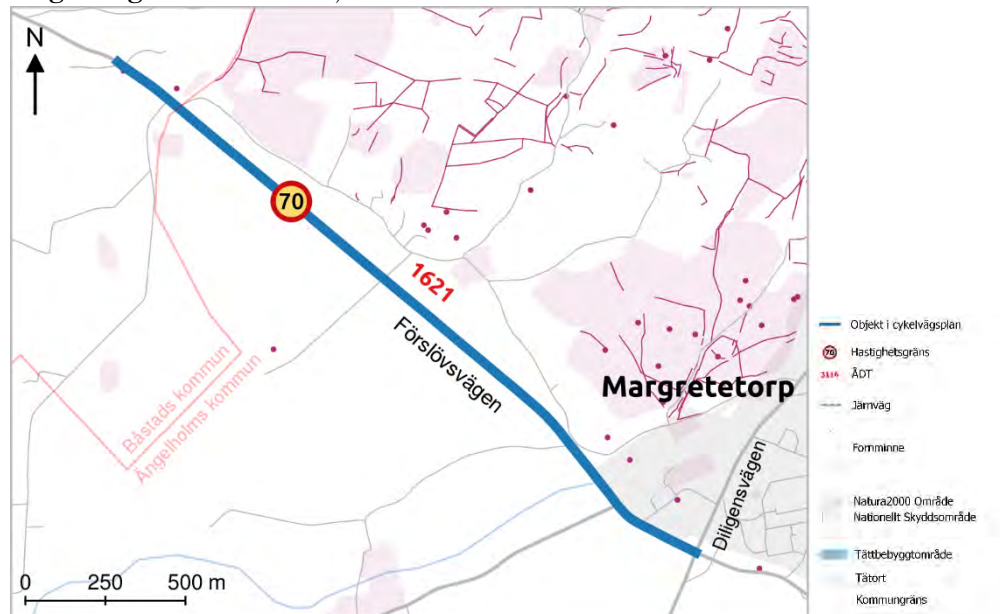
Fogdarp - Margretetorp

Berörda kommuner: Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 209

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 15 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Fogdarp - Margretetorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Margretetorpsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Andra etapp i ett stråk från Förslöv till Margretetorp.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel:

Kattegattleden:

Sydkustleden:

Sydostleden:

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Margretetorpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÄVS: Ja

Glumslöv-Ålabodarna

Berörda kommuner: Landskrona stad

Objektsid för kartreferens: 227

Öppet för trafik: år 2020

Ungefärlig kostnad: 10 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreations- och turismsyfte i relationen Glumslöv-Ålabodarna. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Ålabodsvägen på grund av stora trafikflöden

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Bidrar till att bättre koppla Glumslöv till vattnet. Viktigt för boende i Glumslöv och för cykelturismen, inte minst när Sydkustleden tillkommer.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Ålabodsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik år 2020

Finns separat ÅVS: Ja

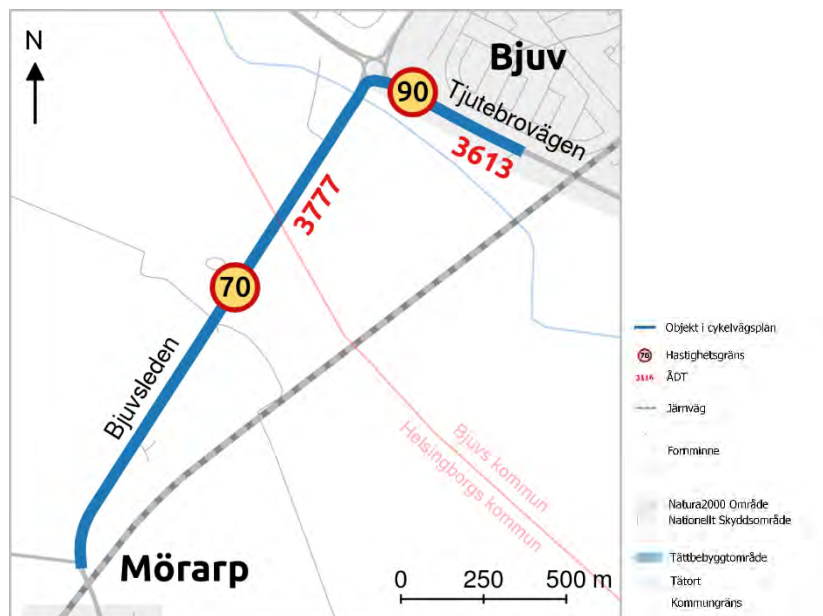
Bjuv-Mörarp

Berörda kommuner: Bjuvs kommun, Helsingborg stad

Objektsid för kartreferens: 6

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 22 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Bjuv-Mörarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Bjuvsleden alternativt parallellt längs järnvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Stråket ingår i det Prioriterade nätet för arbetspendling med cykel och kopplar samman Helsingborg med Bjuv och i förlängningen Åstorp.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Bjuvsleden alternativt parallellt längs järnvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

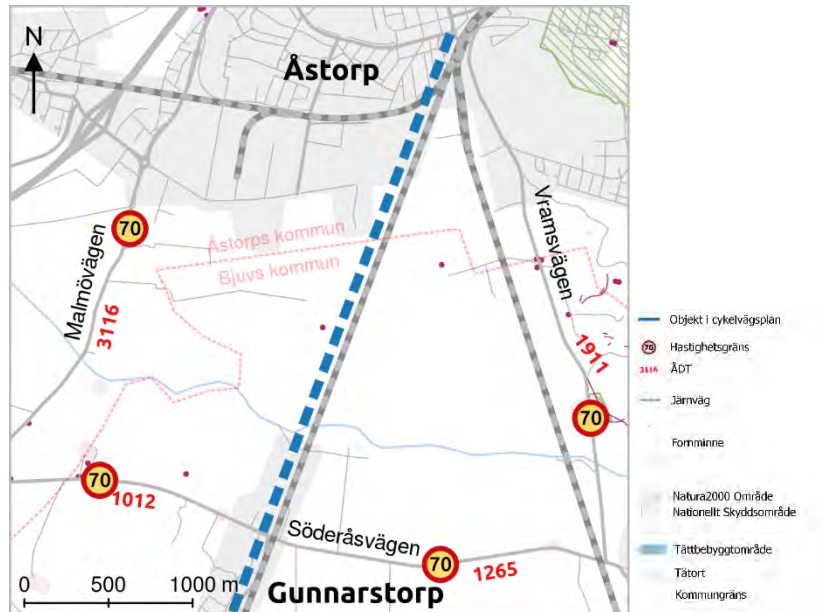
Bjuv-Åstorp

Berörda kommuner: Bjuvs kommun, Åstorps kommun

Objektsid för kartreferens: 10

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 14 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till handel, till fritidsaktiviteter och i rekreations och turismssyfte i relationen Bjuv-Åstorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert eller gent att cykla längs, järnvägen, Söderåsvägen, Malmövägen eller Vramsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en möjlighet att cykla mellan Bjuv och Åstorp med runt 10 000 invånare vardera och enbart 5 kilometerna mellan orterna.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg antingen bör byggas längs järnvägen, Söderåsvägen, Malmövägen eller Vramsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat AVS: nej

Staffanstorp-Åkarp

Berörda kommuner: Burlövs kommun, Staffanstorps kommun

Objektsid för kartreferens: 16

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 10 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och eventuellt till kollektivtrafiken i relationen Staffanstorp-Åkarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Malmövägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 6 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en säker cykelkoppling mellan Staffanstorp och Arlov vidare in till nordöstra Malmö.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Malmövägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: ja

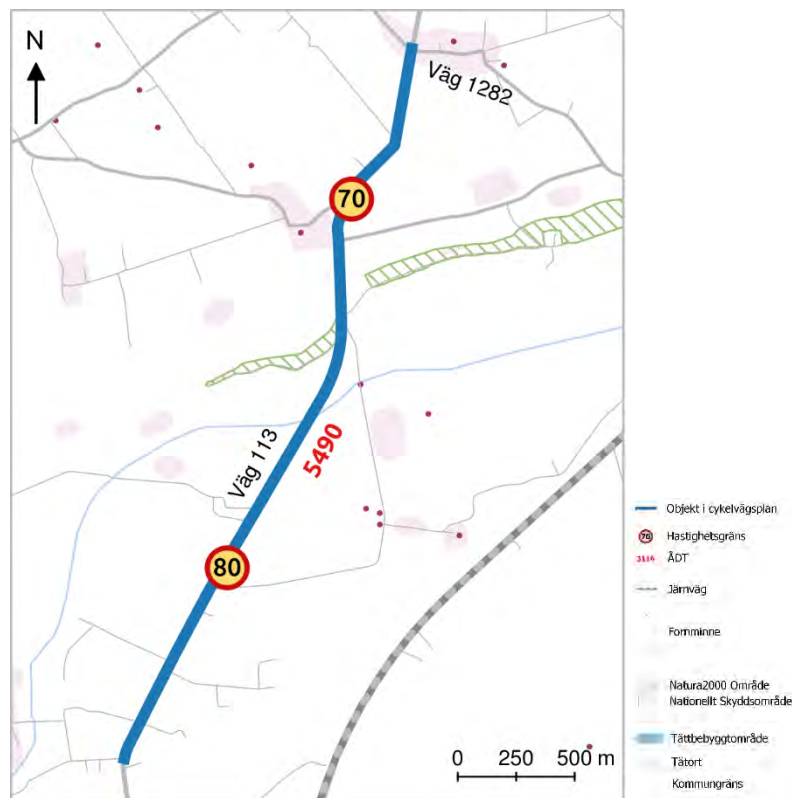
Stabbarp-Bosarp

Berörda kommuner: Eslövs kommun

Objektsid för kartreferens: 26

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 14 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Stabbarp-Bosarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 113 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en möjlighet att cykla mellan Eslöv och Stehag och i ett senare skede vidare mot besöksmålet Kopparhatten och Söderåsens nationalpark.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 113. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

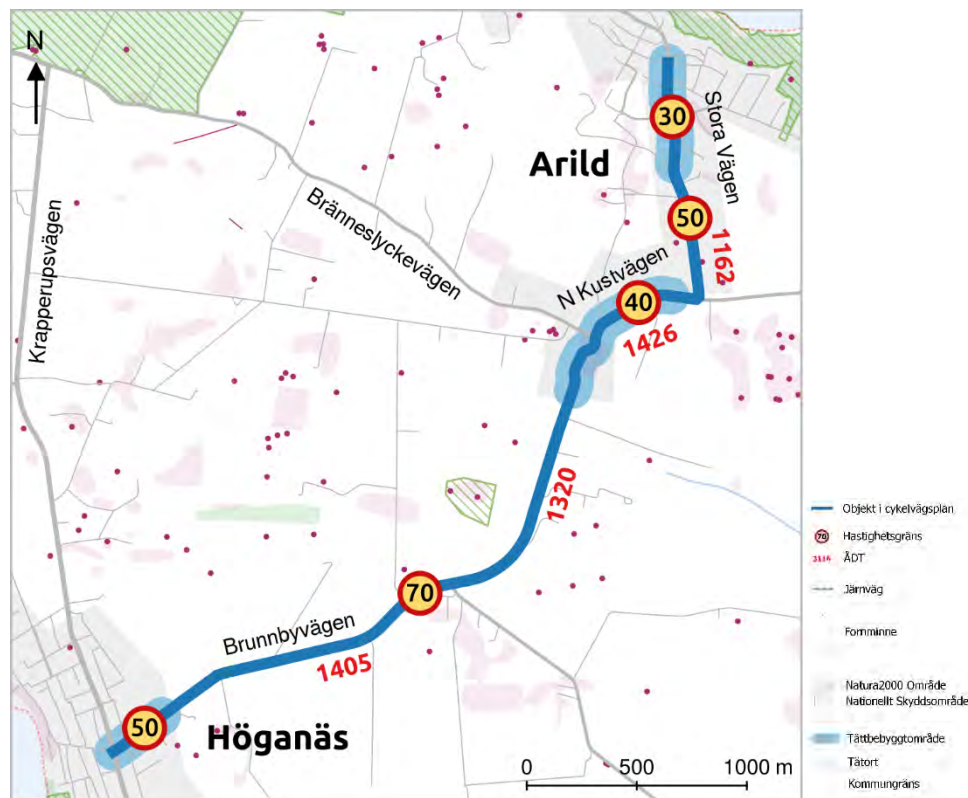
Arild-Nyhamnsläge

Berörda kommuner: Höganäs kommun

Objektsid för kartreferens: 46

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 21 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till skolan och i rekreations och turismsyfte i relationen Arild-Nyhamnsläge. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Brunnbyvägen och Stora vägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan är en del av Kattegattleden.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Ja

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Brunnbyvägen och Stora vägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: ja

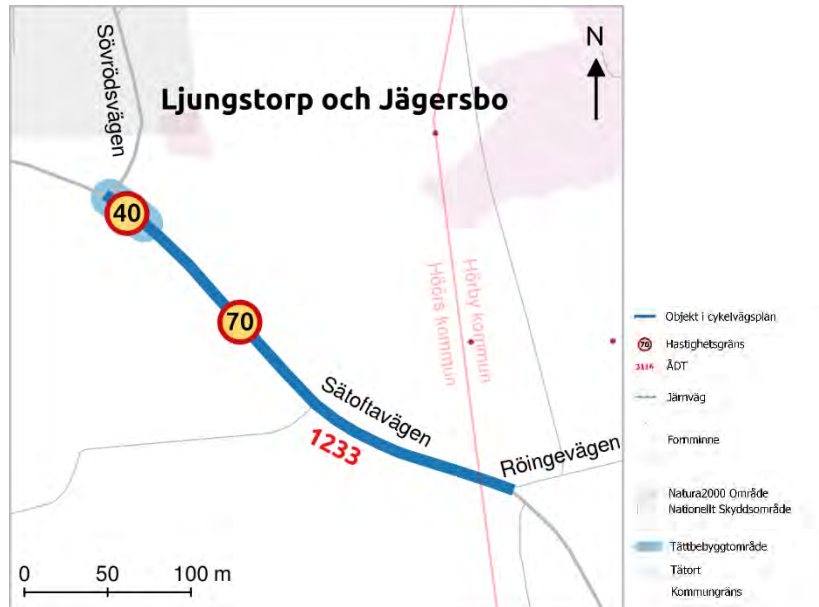
Ljungstorp-Jägersro

Berörda kommuner: Höörs kommun

Objektsid för kartreferens: 58

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 2 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till kollektivtrafik och i rekreations och turismsyfte i relationen Ljungstorp-Jägersro. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Sätöftavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Höör och Hörby via Ludvigsborg.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Sätöftavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

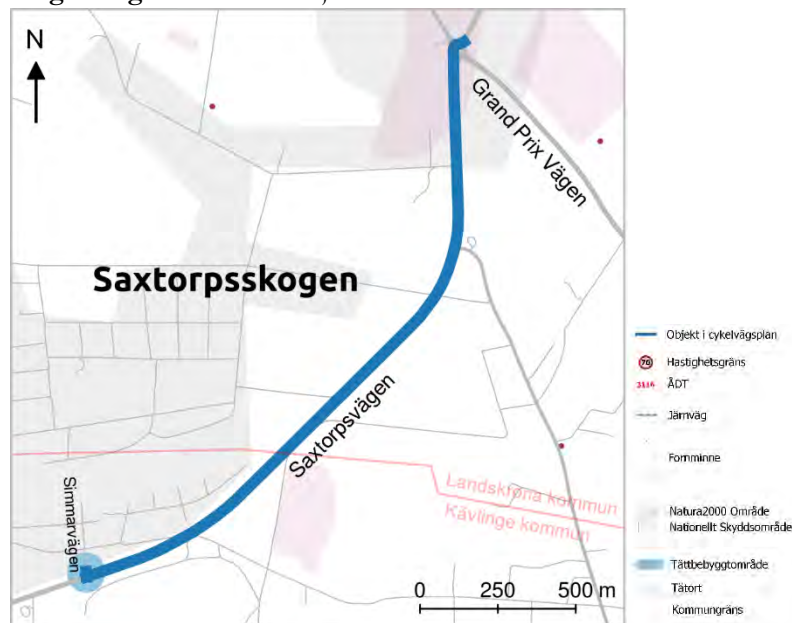
Väg 110, Simmarvägen-Cirkulationsplats Saxtorp

Berörda kommuner: Kävlinge kommun, Landskrona stad

Objektsid för kartreferens: 65

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Simmarvägen, väg 110-Cirkulationsplats Saxtorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 110 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan är en del av Skåneleden och väg 110 ligger nu som en barriär mellan Saxtorpsskogen, Ålstorp 5 och Järavallens strövområde. Åtgärder utmed väg 110 ingår även i objektet Hoftorup-Häljarp.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 110. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Nej

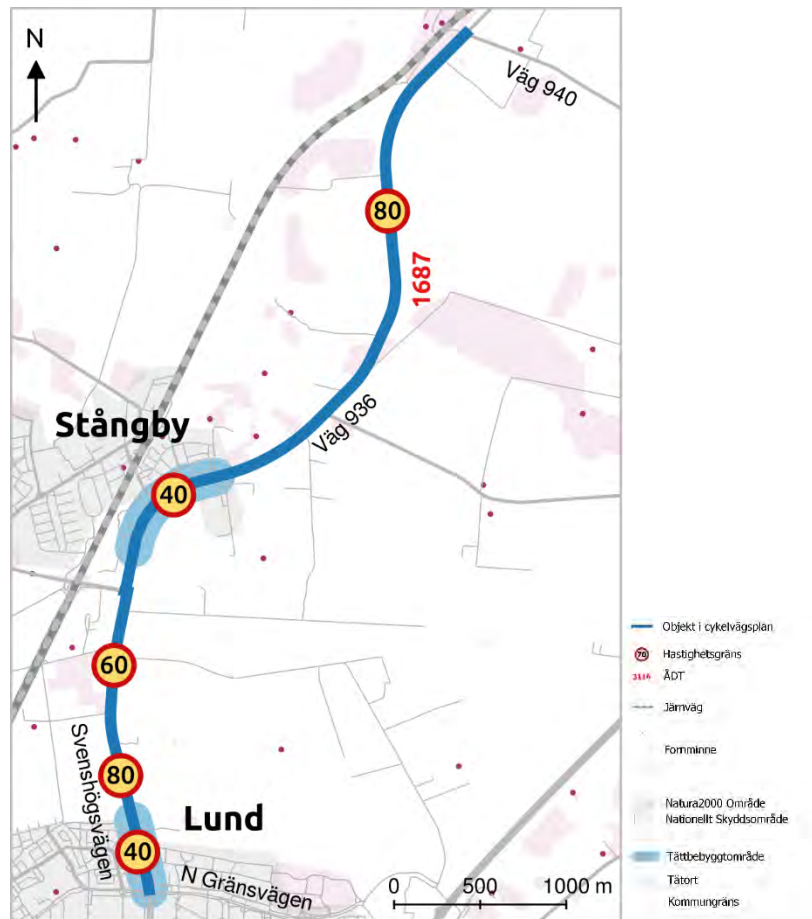
Håstad-Stångby

Berörda kommuner: Lunds kommun

Objektsid för kartreferens: 85

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 21 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Håstad-Stångby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Stenshögsvägen och på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan ingår i det Prioriterade nätet för arbetspendling och möjliggör en säker trafiksäker cykelkoppling mellan Eslöv till Lund.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion

använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Stenshögsvägen och. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

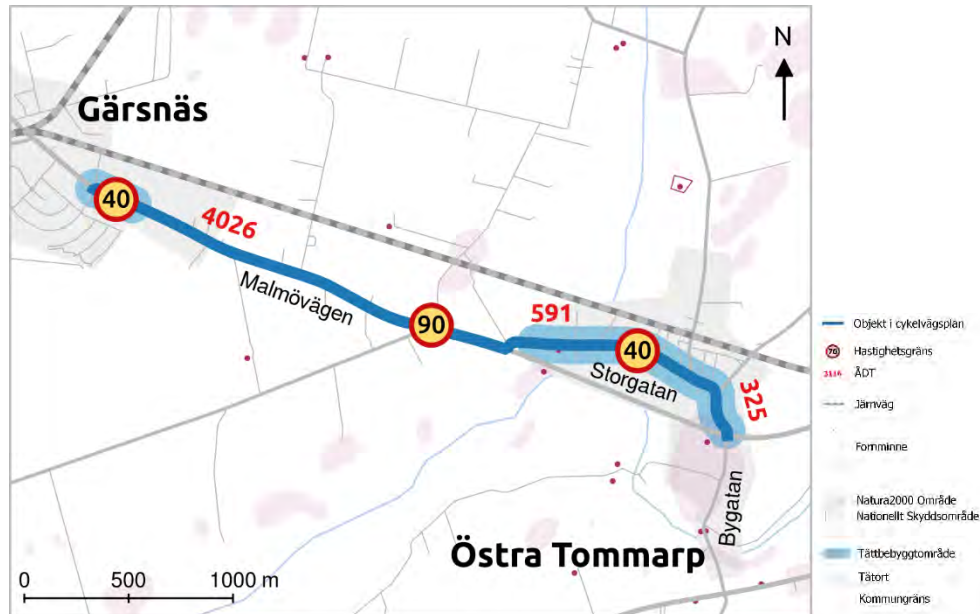
Gärsnäs - Ö Tommarp

Berörda kommuner: Simrishamns kommun

Objektsid för kartreferens: 108

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 9 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till kollektivtrafiken i relationen Gärsnäs - Ö Tommarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Storgatan och väg 11 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Östra Tommarp till Pågatsågsstationen i Gärsnäs.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Storgatan och väg 11. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat AVS: nej

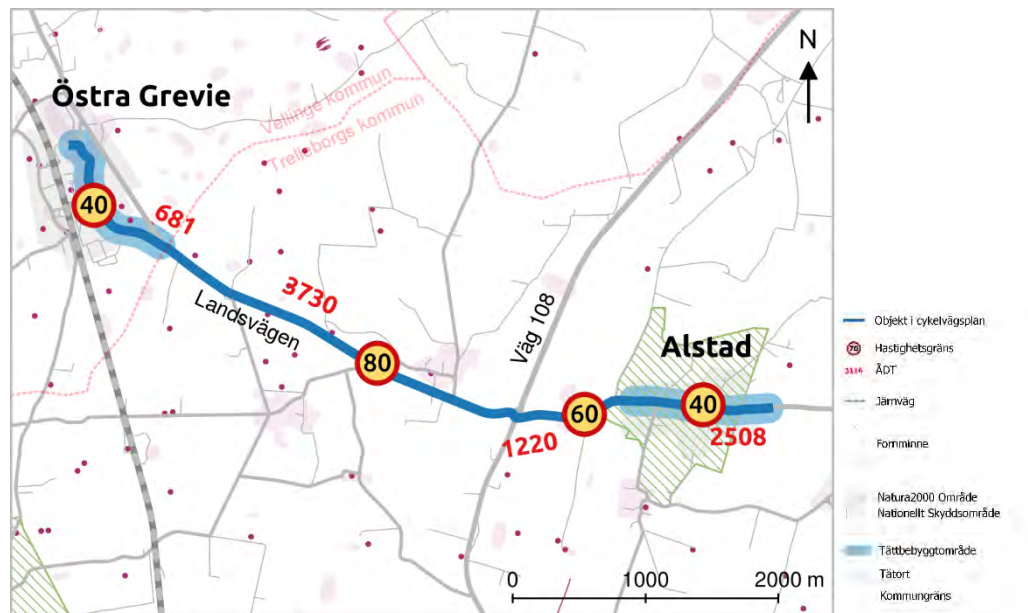
Alstad-Ö Grevie

Berörda kommuner: Trelleborgs kommun, Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 142

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 20 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafiken i relationen Alstad-Ö Grevie. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 101 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling för i synnerhet barn som ska nå kollektivtrafiken vid korsningen väg 101 och väg 108.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 101. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

Vellingevägen, Hököpinge

Berörda kommuner: Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 145

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 3 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Vellingevägen, Hököpinge. Bristen ligger i att det inte upplevs gent att cykla längs Vellingevägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärda en felande länk längs det Prioriterade nätet för arbetspendling med cykel längs i Sydkustleden. Möjliggör en genare cykelkoppling mellan Vellinge tätort och södra Malmö.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Ja

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Vellingevägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: nej

Hammar-Skillinge

Berörda kommuner: Simrishamns kommun, Ystads kommun

Objektsid för kartreferens: 151

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 70 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreations- och turismsyfte i relationen Hammar-Skillinge. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Östra Kustvägen och Simrishamnsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärden är en förutsättning för att kunna öppna Sydkustleden som nationell led.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Ja

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Östra Kustvägen och Simrishamnsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

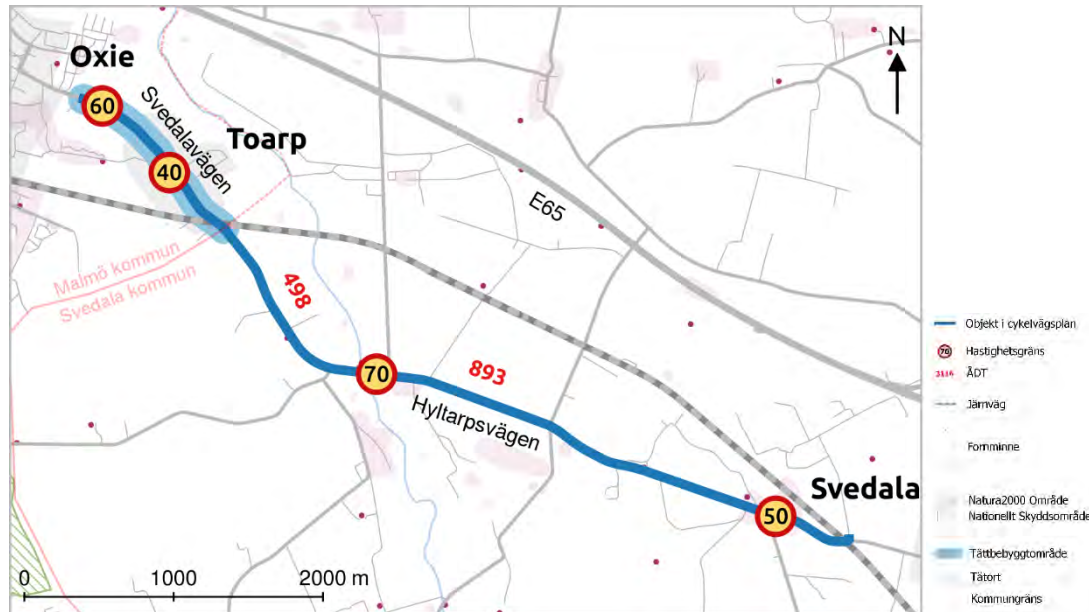
Oxie-Svedala

Berörda kommuner: Malmö stad, Svedala kommun

Objektsid för kartreferens: 186

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 32 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Oxie-Svedala. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Hyltarpvägen sett till hur många som kan förväntas cykla där.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärda en felande länk längs det Prioriterade nätet för arbetspendling och skapar en trafiksäkerscykelkoppling mellan Svedala och Malmö.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Hyltarpvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: ja

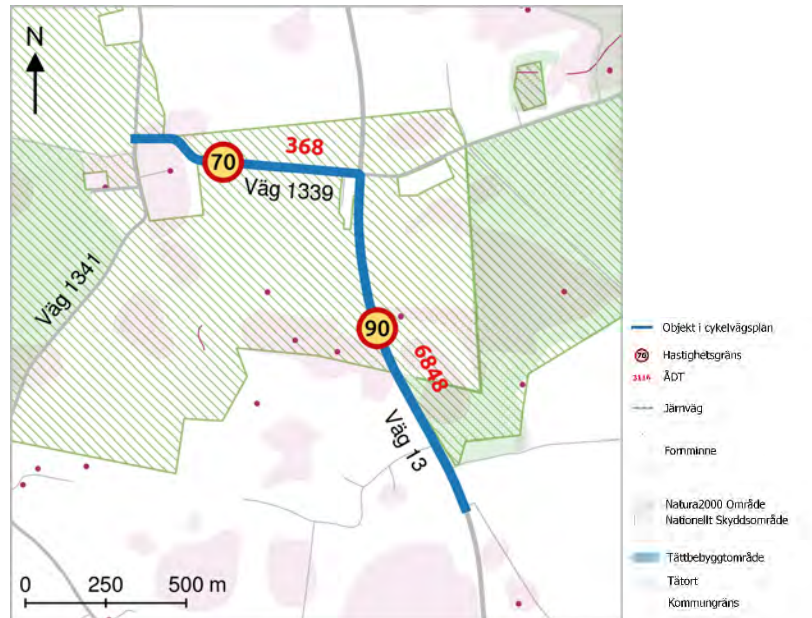
Fulltofta-Hörby

Berörda kommuner: Hörby kommun

Objektsid för kartreferens: 205

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 11 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreativ- och turismärende i relationen Fulltofta-Hörby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 23 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärden möjliggör cykling från Hörby till Fulltofta naturområde och bidrar till en trafiksäker cykelkoppling mellan Hörby och Höör.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 23. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja

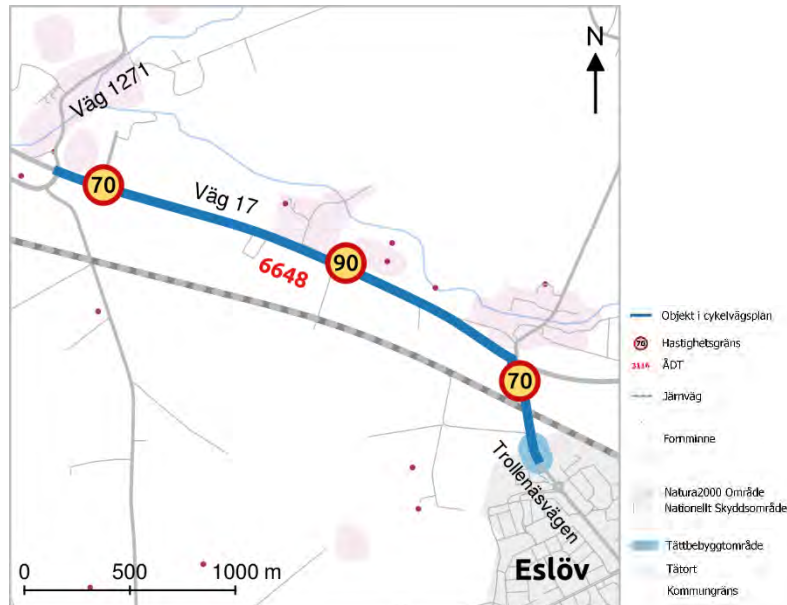
Trollenäs-Östra Asmundstorp

Berörda kommuner: Eslövs kommun

Objektsid för kartreferens: 214

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till fritidsaktiviteter i relationen Trollenäs-Östra Asmundstorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 17 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Möjliggöra för cykling i entrafiksäkermiljö från Eslövs tätort till fritidsaktiviteter i Trollenäs.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 17. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: nej

Hofterup-Häljarp

Berörda kommuner: Kävlinge kommun, Landskrona stad

Objektsid för kartreferens: 223

Öppet för trafik: Mellan 2021 och 2023

Ungefärlig kostnad: 33 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till fritidsaktiviteter och i rekreations och turismssyfte i relationen Hofterup-Häljarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Grand Prix vägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärda en felande länk längs det Prioriterade nätet för arbetspendling och skapar en trafiksäkersykelkoppling mellan Landskrona och Malmö. Möjliggör även en alternativ sträckning för Sydkustleden och kan bidra till att minska effekterna av smittrafik från

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Ja

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion

använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument
inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Grand Prix vägen. Exakt utformning
fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2021 och 2023

Finns separat ÅVS: Ja, delvis

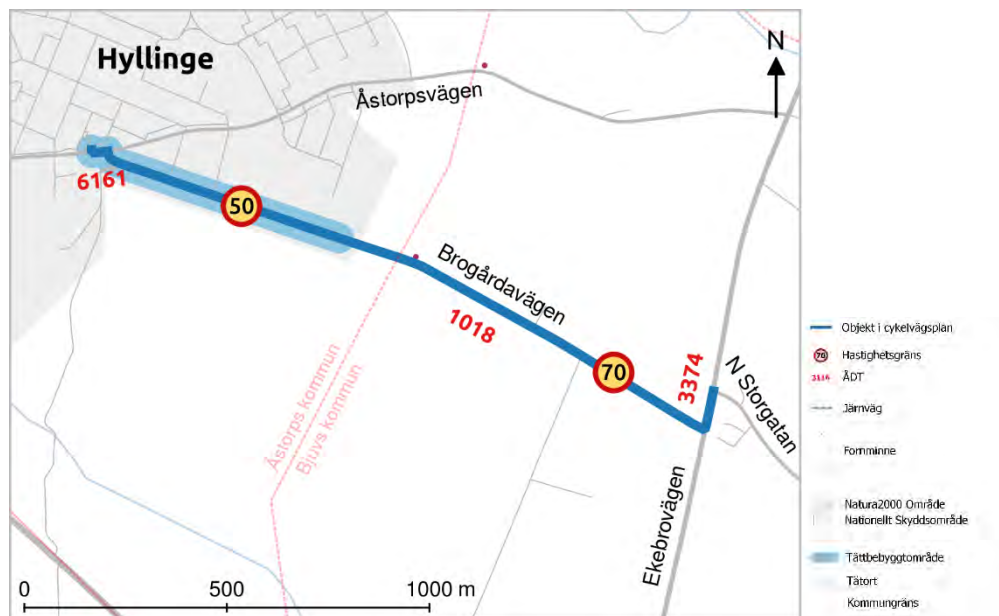
Bjuv-Hyllinge

Berörda kommuner: Bjuvs kommun, Åstorps kommun

Objektsid för kartreferens: 7

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 8 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till handel i relationen Bjuv-Hyllinge. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Brogårdavägen på grund av att vägen är smal och korsar på ett ställe också väg 109 som har stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling från bjuv till verksamhetsområdena längs E6 i Hyllinge.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Brogårdavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

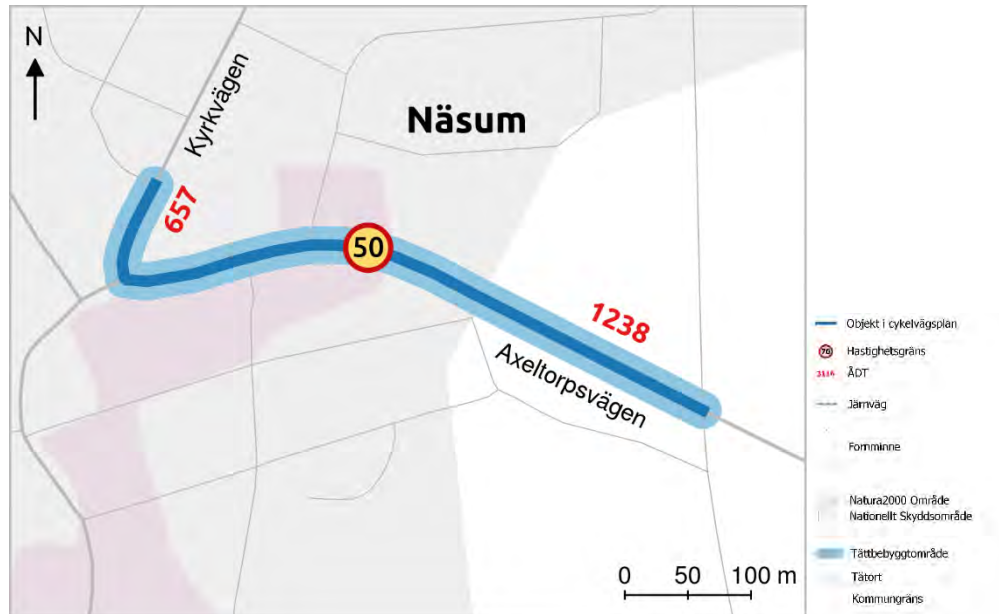
Axeltorpsvägen i Näsum

Berörda kommuner: Bromölla kommun

Objektsid för kartreferens: 11

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 3 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till kollektivtrafiken och till skolan i relationen Axeltorpsvägen i Näsum. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Axeltorpsvägen på grund av att det hindrar oskyddade trafikanter att röra sig i orten.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapar en möjlighet att cykla på separat cykelväg mellan Bromölla och Olofström.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Axeltorpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat AVS: nej

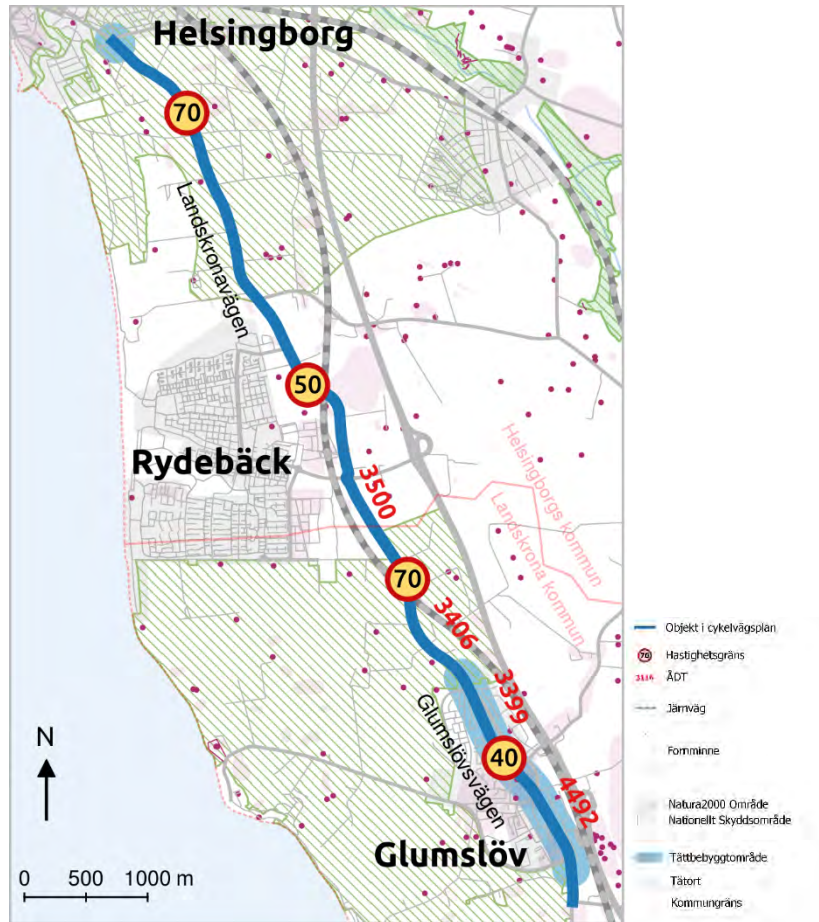
Pålstorp-Glumslöv

Berörda kommuner: Helsingborg stad, Landskrona stad

Objektsid för kartreferens: 29

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 30 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla genare till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Helsingborg/Pålstorp-Glumslöv. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Landskronavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan är en del av det prioriterade nätet för arbetspendling med cykel samt för Sydkustleden.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Ja

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Landskronavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

Malmövägen, Tyringe

Berörda kommuner: Hässleholms kommun

Objektsid för kartreferens: 42

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 2 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till kollektivtrafiken, till handel, till skola och till fritidsaktiviteter i relationen Malmövägen, Tyringe. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Malmövägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Öka möjligheten för barn och unga att röra sig på orten samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken och skapa ortskvaliteer.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Malmövägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

Järnvägsgatan, Tyringe

Berörda kommuner: Hässleholms kommun

Objektsid för kartreferens: 43

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 3 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till kollektivtrafiken, till handel, till skola och till fritidsaktiviteter i relationen Järnvägsgatan, Tyringe. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Järnvägsgatan på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Öka möjligheten för barn och unga att röra sig på orten samt förbättra kopplingen till kollektivtrafiken och skapa ortskvaliteer.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Järnvägsgatan. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

Passage Nybykorset

Berörda kommuner: Höörs kommun

Objektsid för kartreferens: 54

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 1 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till skolan och till kollektivtrafiken förbi väg 23. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla under väg 23 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden. Väg 23 är en barriär där det finns behov av en trafiksäker möjlighet att korsa vägen.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

I dialog med Trafikvekret har det framkommit att mindre åtgärde borde kunna vara tillräckliga med tanke på de relativt låga förväntade flödet av cyklister och att väg 23 kommer få en annan roll i samband med åtgärder på väg 13 mellan Höör och Hörby.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas under väg 23. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede. Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: Ja

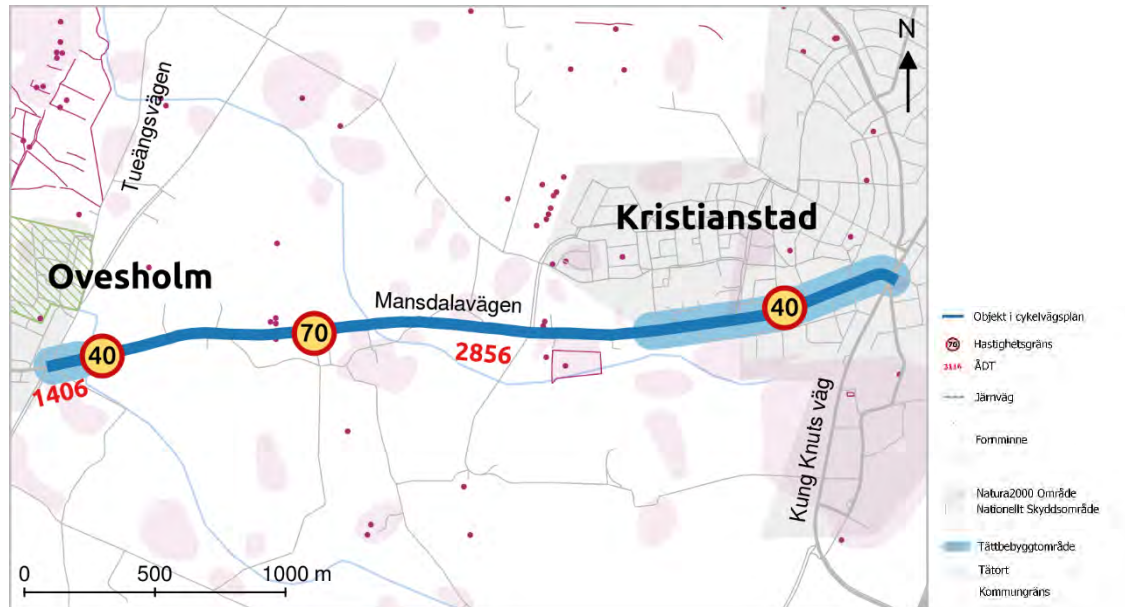
Kristianstad-Ovesholm

Berörda kommuner: Kristianstad kommun

Objektsid för kartreferens: 59

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 10 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafiken i relationen Kristianstad-Ovesholm. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert eller gent att cykla längs Mansdalavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 1 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en möjlighet att cykla i en trafiker miljö mellan Ovesholm till kollektivtrafik, skola och fritidsaktiviteter i Öllsjö och eller eventuellt vidare mot Kristianstad.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Mansdalavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat AVS: Ja

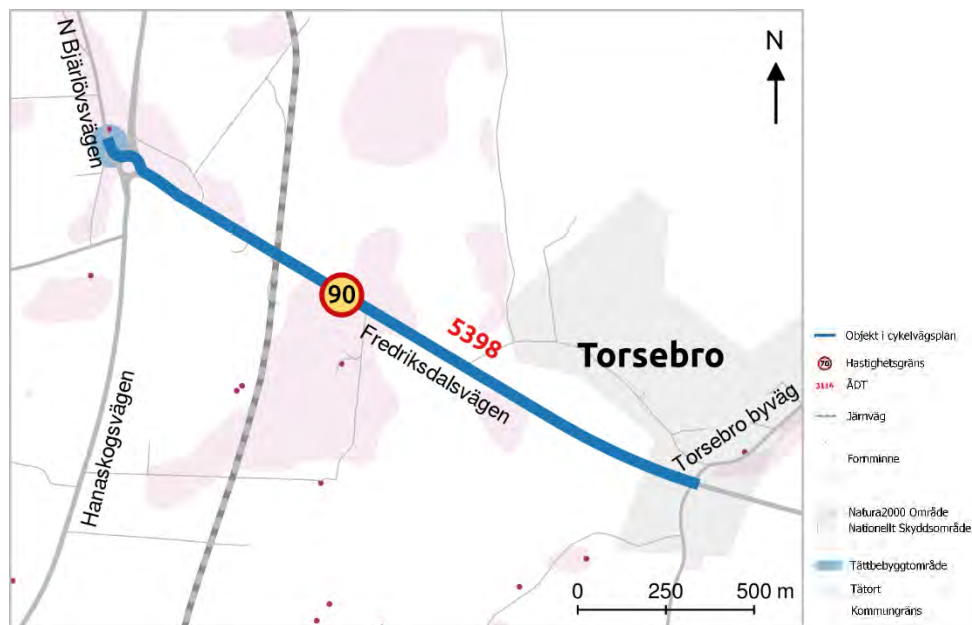
Bjälöv-Torsebro

Berörda kommuner: Kristianstad kommun

Objektsid för kartreferens: 63

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 7 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Bjälöv-Torsebro. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 118 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Saknad länk som när det åtgärdas gör att befintliga stråk i Nordöstra Skåne hänger samman.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 118. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: Nej

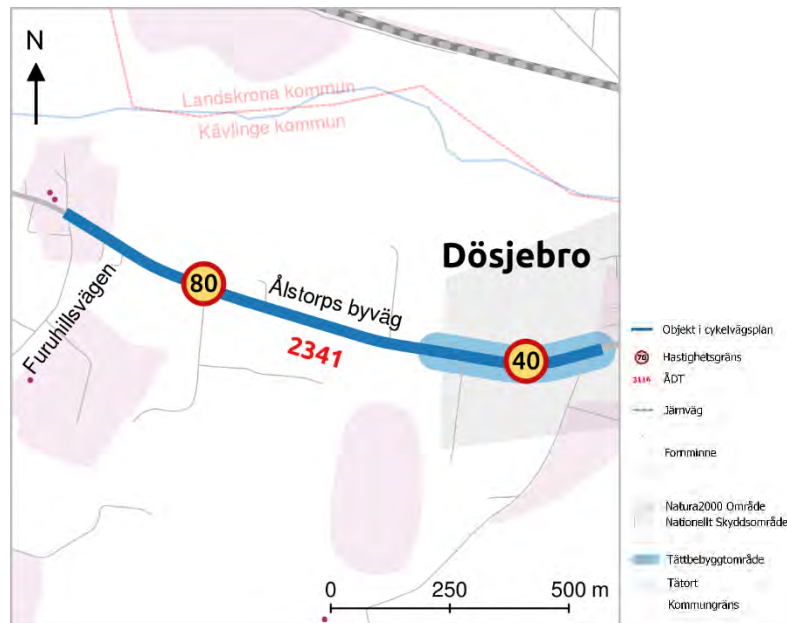
Dösjebro-Ålstorp

Berörda kommuner: Kävlinge kommun

Objektsid för kartreferens: 67

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, skolan, fritidsaktiviteter och till kollektivtrafiken i relationen Dösjebro-Ålstorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 104 på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en möjlighet att cykla i en trafiksäker miljö till Pågatågsstationen i Dösjebro.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 104. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: Ja, men bristfällig

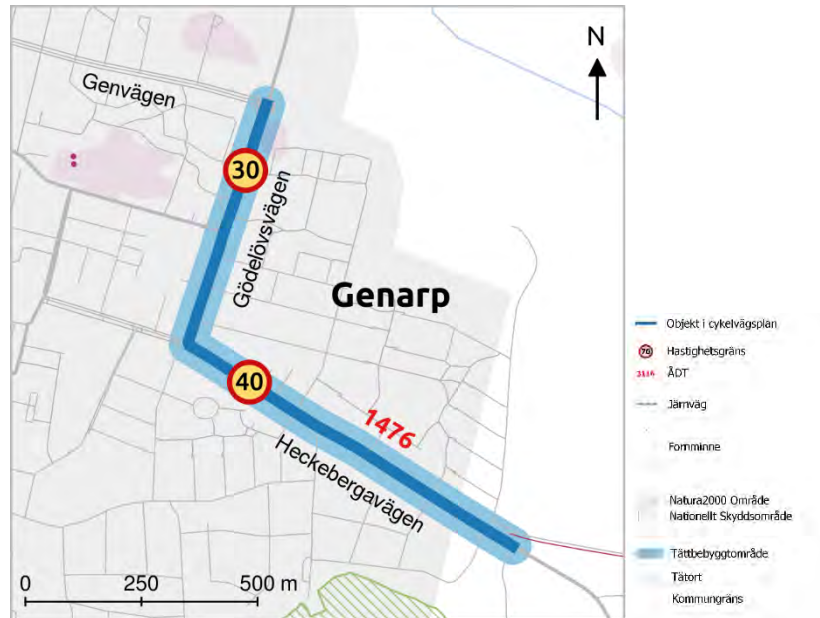
Gödelösvägen och Hackebergavägen, Genarp

Berörda kommuner: Lunds kommun

Objektsid för kartreferens: 93

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 5 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till fritidsaktiviteter, till handel, till kollektivtrafik och i rekreation och turismssyfte, i relationen Gödelösvägen och Hackebergavägen, Genarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Gödelösvägen och Hackebergavägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Det finns redan cykelkoppling inom Genarps tätort men den håller varjerande standard. Projektet syftar till att höja den generella standarden och prioritera upp cykeltrafiken längs Gödelösvägen och Hackebergavägen.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Gödelösvägen och Hackebergavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede. Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: Ja, men delvis andra slutsatser dras

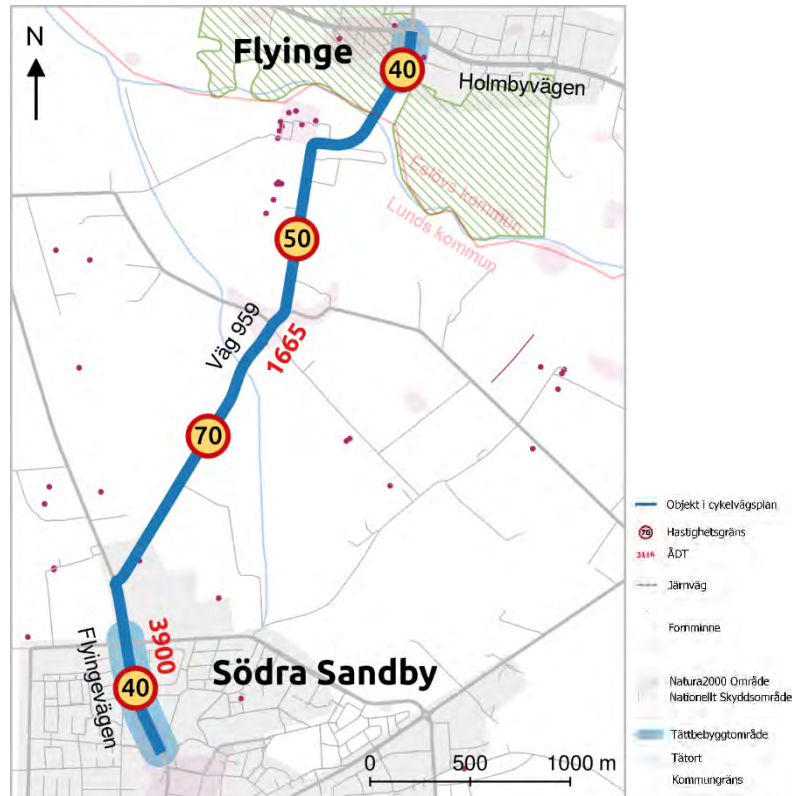
Flyinge-Södra Sandby

Berörda kommuner: Lunds kommun

Objektsid för kartreferens: 95

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 15 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till fritidsaktiviteter, till handel, till kollektivtrafik och i rekreation och turismsyfte, i relationen Flyinge-Södra Sandby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs i huvudsak Stuterivägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 2 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Kopplar Södra Sandby till Flyinge och i vidare till Gårdstånga och den framtida Superbusshållplatsen.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs i huvudsak Stuterivägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: Ja, för sträckan i Södra Sandby

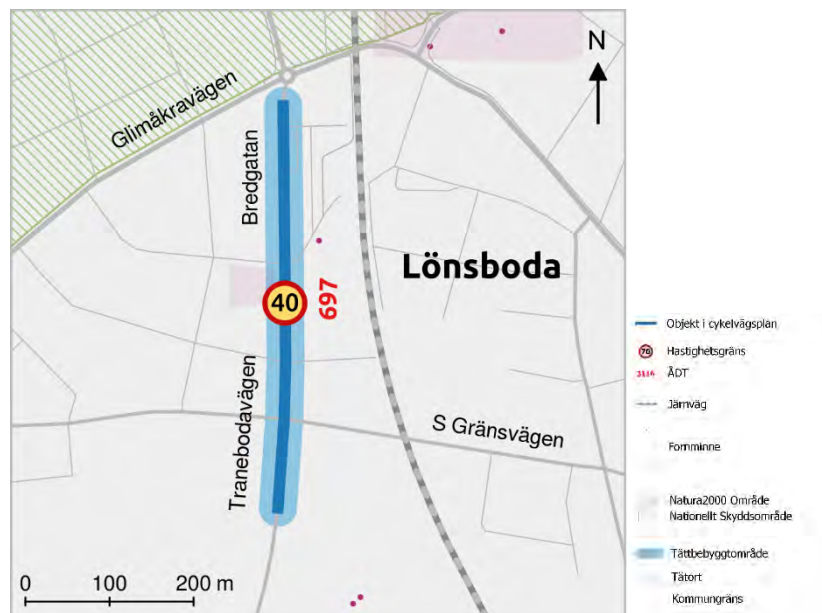
Tranebodavägen, Lönsboda

Berörda kommuner: Osby kommun

Objektsid för kartreferens: 104

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till fritidsaktiviteter i relationen Tranebodavägen, Lönsboda. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Tranebodavägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling till Lönsboda Folkets Hus och park.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydkustleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Tranebodavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

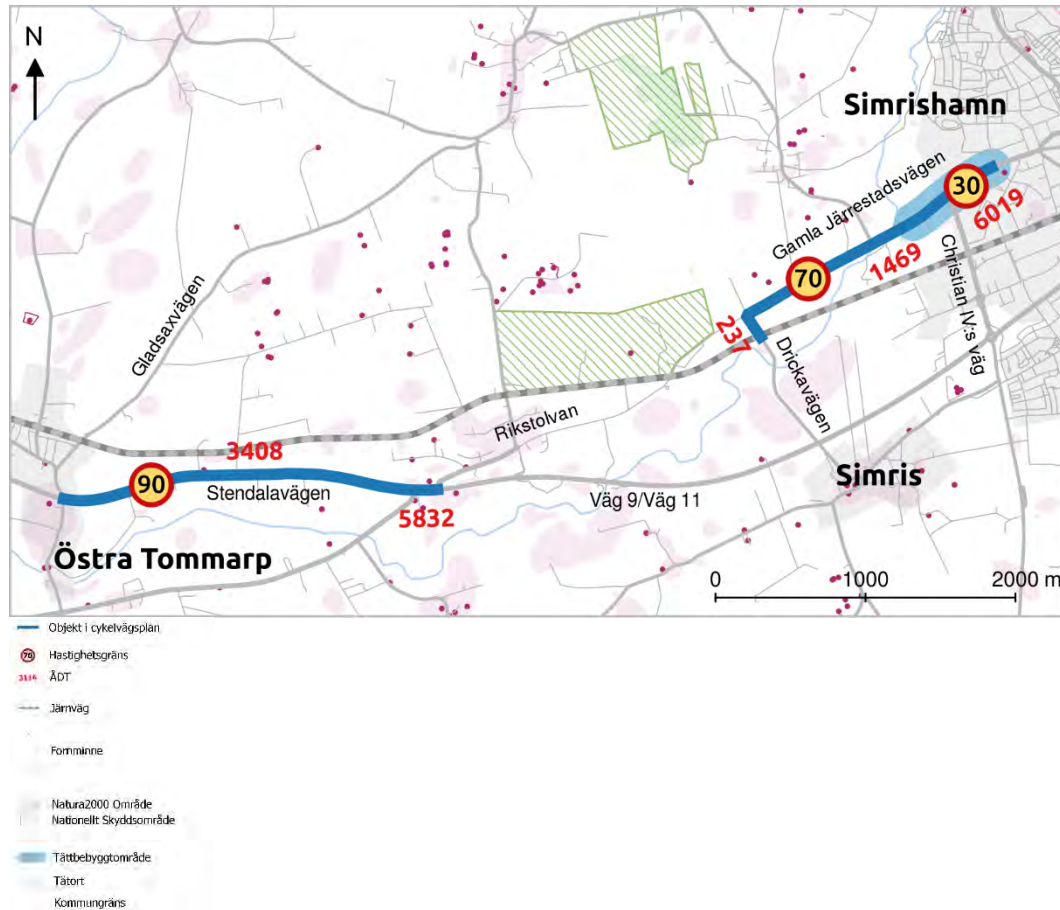
Simrishamn - Ö Tommarp

Berörda kommuner: Simrishamns kommun

Objektsid för kartreferens: 111

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 9 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till kollektivtrafiken, och i rekreations och turism syfte i relationen Simrishamn - Ö Tommarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 11 alternativt läggs Dirckavägen fram till järnvägs korsningen och därefter längs befintlig cykelväg, Rikstolvan och slutligen längs väg 11 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Östra Tommarp och Simrishamn. Vägplanen får avgöra om det norra eller södra alternativet är att föredra. Vid det norra alternativet måste en bro breddas alternativt byggas men cykelrutten bedöms å andrasidan som t

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det

kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 11 alternativt läggs Dirckavägen fram till järnvägs korsningen och därefter längs befintlig cykelväg, Rikstolvan och slutligen längs väg 11. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

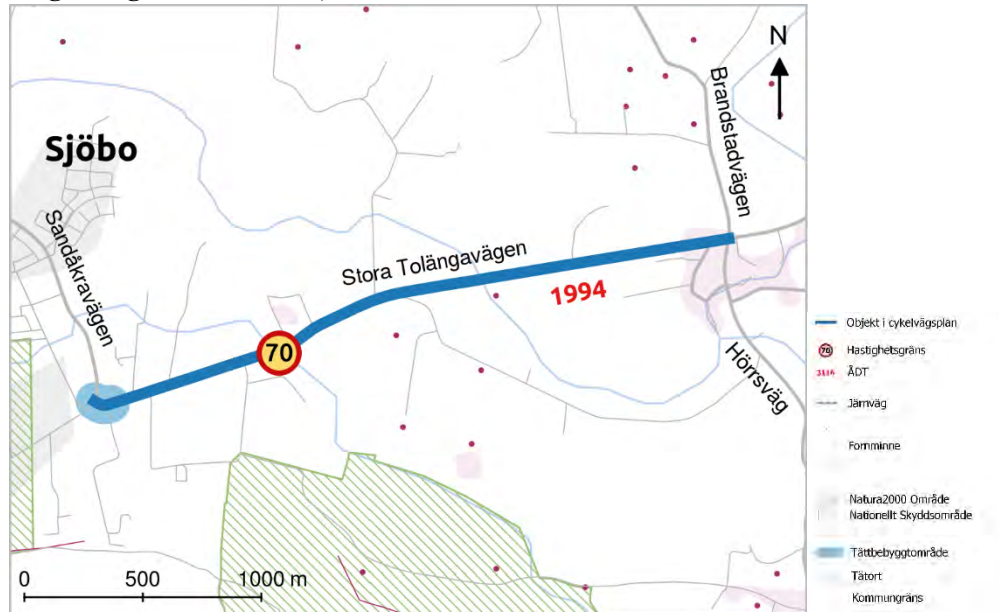
Sjöbo - Tolånga

Berörda kommuner: Sjöbo kommun

Objektsid för kartreferens: 117

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 6 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Sjöbo - Tolånga. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Stora Tolångavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en säker cykelkoppling mellan Sjöbo och Tolånga vilket öppnar upp för cykling på lågtrafikerat vägnätet vidare till Vanstad, Egglestad, Lövestad, Asperöd, Skånes Tranås Sankt Olof och Tomelilla.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Stora Tolångavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

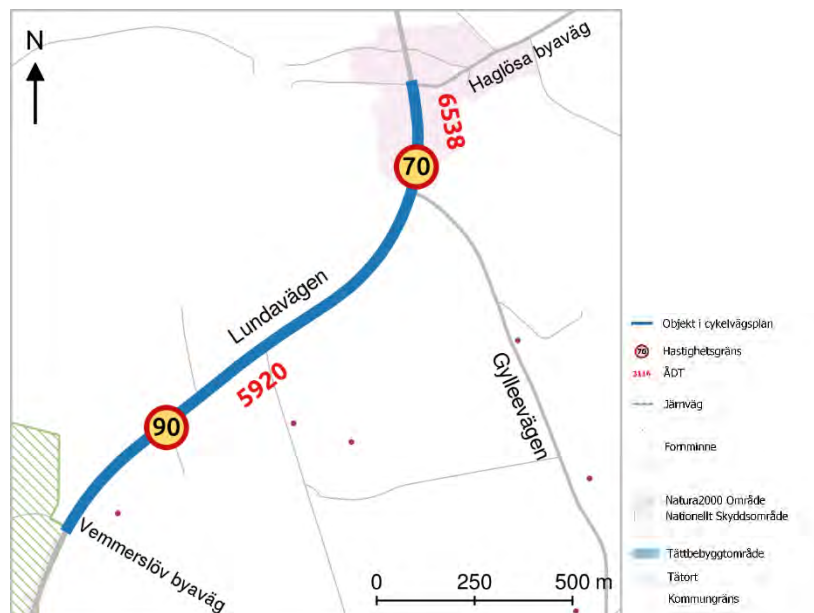
V Vemmerlöv-Haglösa

Berörda kommuner: Trelleborgs kommun, Svedala kommun

Objektsid för kartreferens: 141

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 6 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreations- och turismsyfte i relationen V Vemmerlöv-Haglösa. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 108 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

En felande länk som om den åtgärdas möjliggör en trafiksäker cykelkoppling från Trelleborg till Alstad. Ett villkor för att den felande länken ska åtgärdas av Trafikverket är att standarden på sträckan Aknelunda till Västra Vemmerlöv höjs av kommunen.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 108. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: nej

Hököpinge-Hököpinge Kyrkby

Berörda kommuner: Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 148

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 5 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafik i relationen Hököpinge-Hököpinge Kyrkby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Bruksvägen på grund av stora trafikflöden

På sträckan har 1 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en möjlighet att i en trafiksäker miljö ta sig från Hököpinge Kyrkby till det Prioriterade nätet för arbetspendling med cykel mellan Malmö och Vellinge, och till den framtida superbuss hållplatsen på Vellinge ängar.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Bruksvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: nej

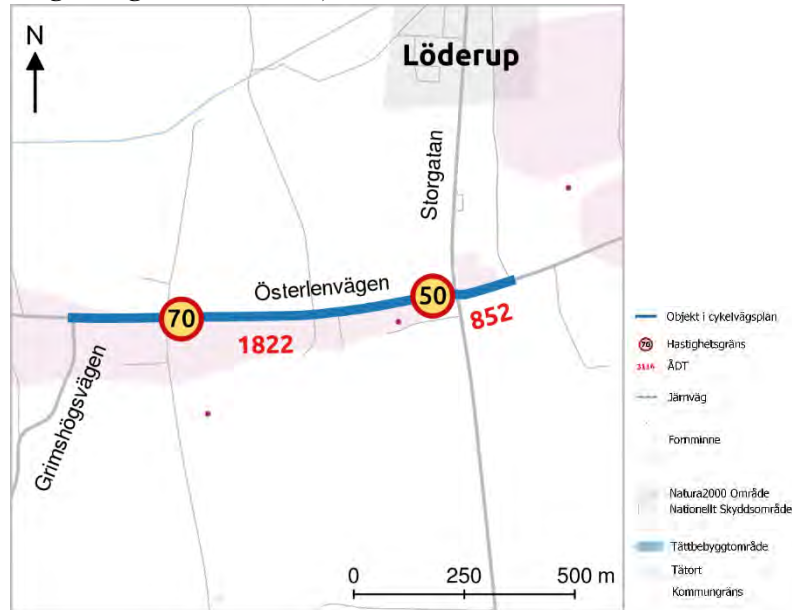
Österlenvägen, Löderup

Berörda kommuner: Ystads kommun

Objektsid för kartreferens: 153

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreations- och turismsyfte i relationen Österlenvägen, Löderup. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Österlenvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden, i synnerhet på sommren.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Genom att åtgärda en mindre sträcka på Österlenvägen kan en trafiksäker cykelkoppling skapas mellan Löderup och Löderups strandbad via Grimshögsvägen. Cykelvägen skulle även underlätta för oskyddade trafikanter att röra sig i Löderup.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Ja

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Österlenvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: nej

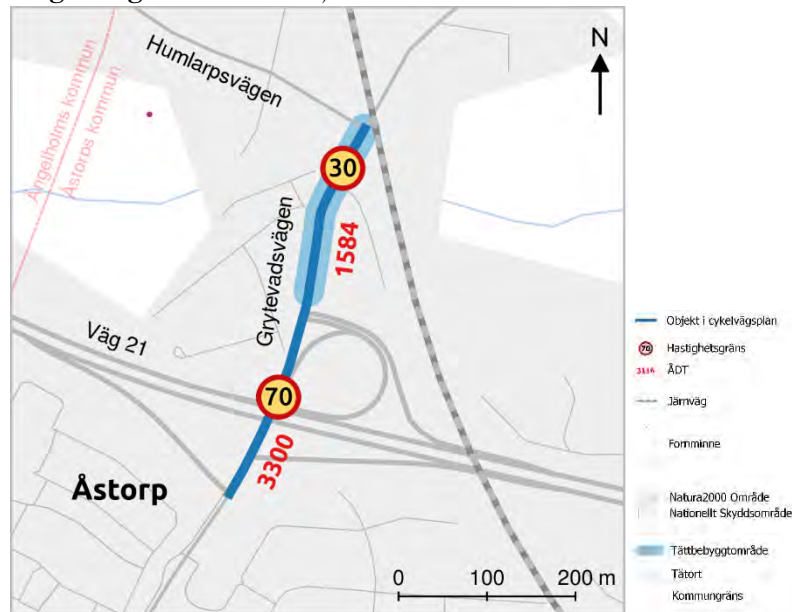
Grytevad-Åstorp

Berörda kommuner: Åstorps kommun

Objektsid för kartreferens: 157

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 2 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Grytevad-Åstorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Grytevadsvägen över väg 21 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärda en felandelänk i basnätet för cykling som kommer göra det möjligt att cykla i en trafiksäker miljö från Åstorp till Tranarp och vidare mot Östra Ljungby.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Grytevadsvägen över väg 21. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

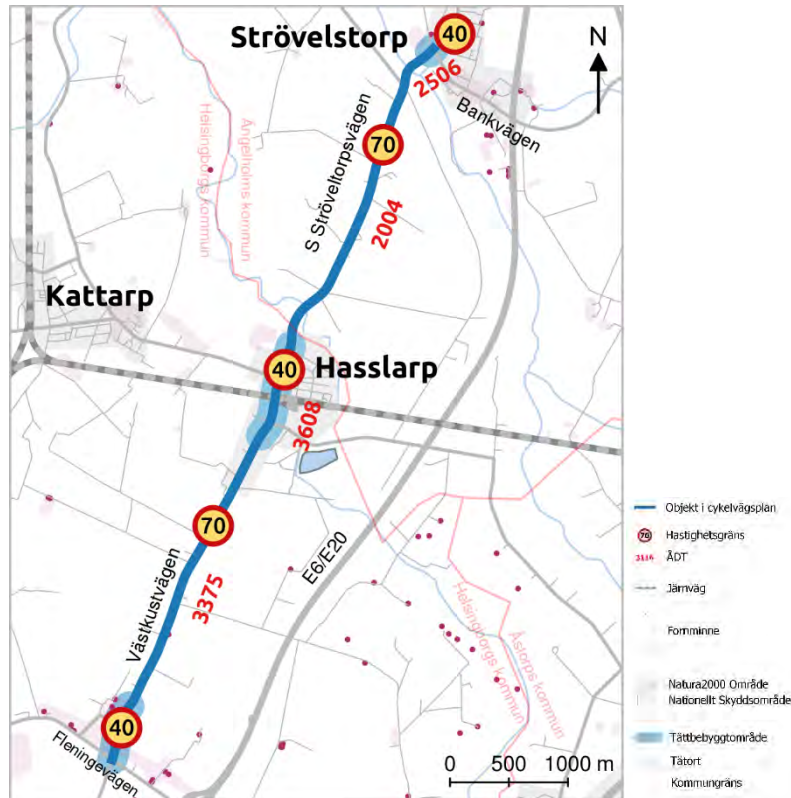
Fleninge-Strövelstorp

Berörda kommuner: Helsingborg stad, Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 161

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 25 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Fleninge-Strövelstorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Västkustvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Åtgärden ligger längs det Prioriterade nätet för arbetspendling på sträckan mellan Helsingborg och Ängelholm.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Ja

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Västkustvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: ja

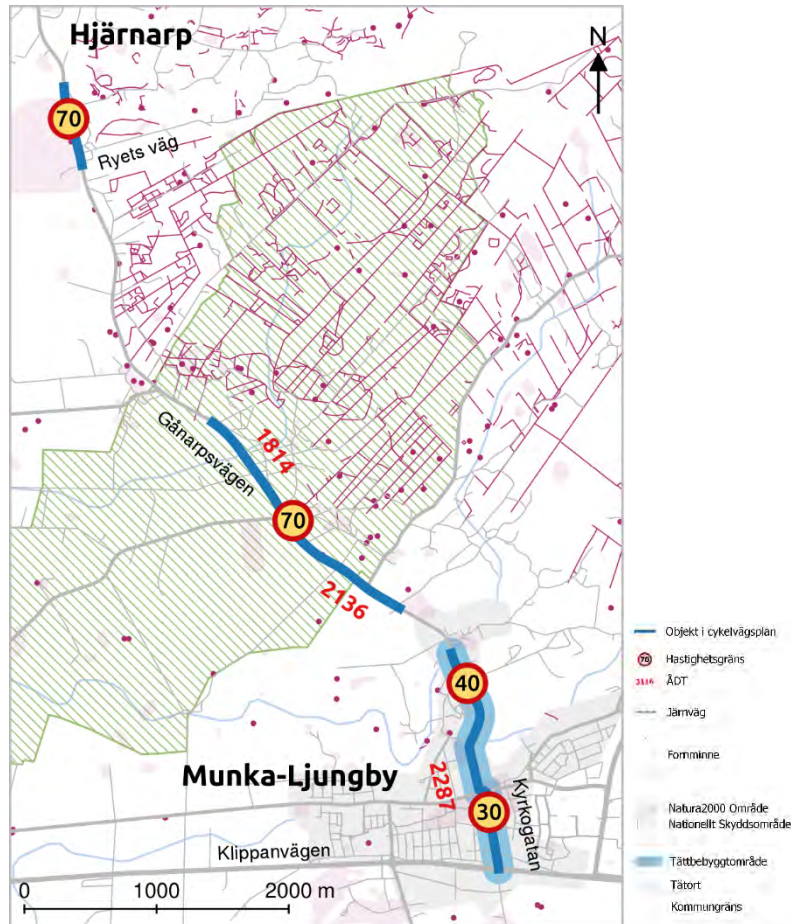
Hjärnarp-Munka Ljungby

Berörda kommuner: Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 162

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 8 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Hjärnarp-Munka Ljungby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert och gent att cykla längs Kyrkovägen, Ljungsgårdsleden, Möllegatan och Gånarpsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Genom att åtgärda tre felande länkar mellan Hjärnarp och Östra Ljungby så skapas en gen och trafiksäker cykelkoppling mellan orterna. Detta kan bli en del i en framtida cykelled.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion

använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument
inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Kyrkovägen, Ljungsgårdsleden,
Möllegatan och Gånarpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: ja

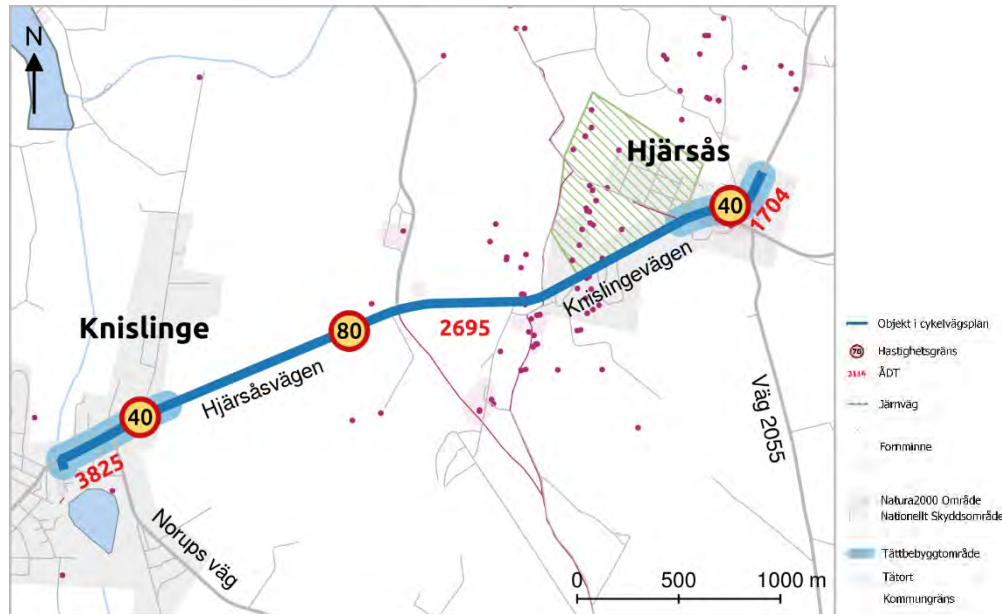
Knislinge-Hjärsås

Berörda kommuner: Östra Göinge kommun

Objektsid för kartreferens: 178

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 12 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Knislinge-Hjärsås. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Hjarsåsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 3 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Knislinge och Hjärsås.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Hjarsåsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

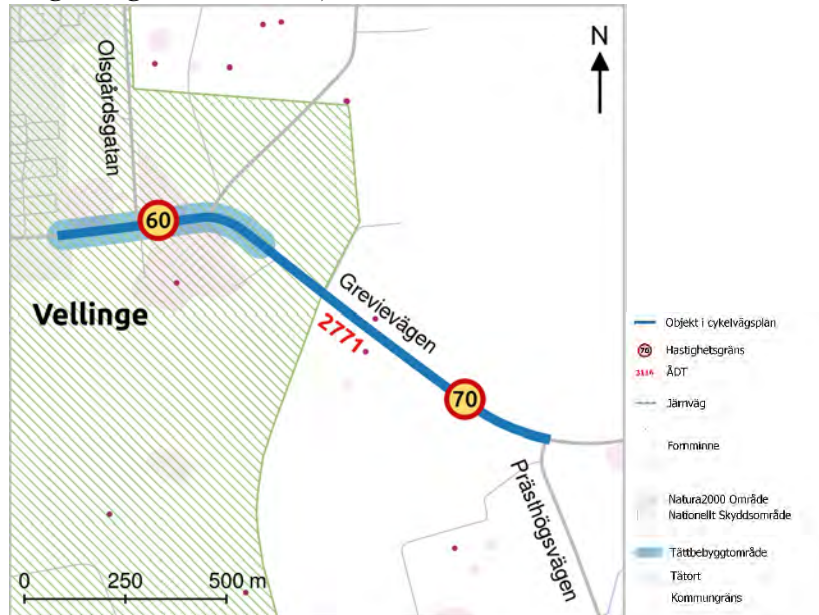
Vellinge-Västra Grevie

Berörda kommuner: Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 183

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafik i relationen Vellinge-Västra Grevie. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Grevievägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Vellinge tätort och Västra Grevie. Kopplingen möjliggör cykling vidare på det lågtrafikerade vägnätet till Östra Grevie och vidare österut.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Grevievägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: Ja, men andra slutsatser har dragits

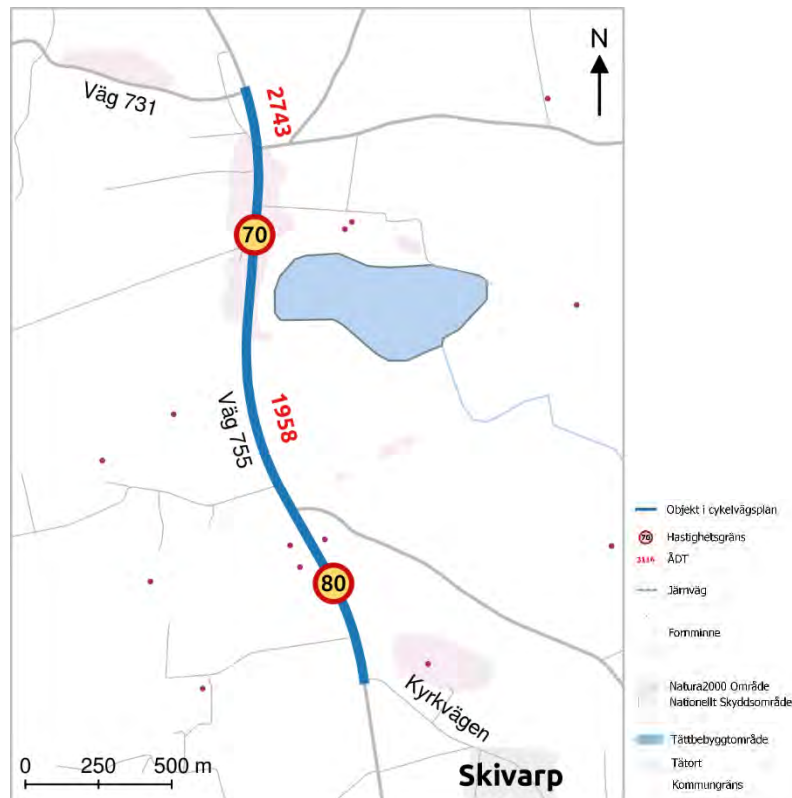
Bösarp-Skivarp

Berörda kommuner: Skurups kommun

Objektsid för kartreferens: 187

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 7 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Bösarp-Skivarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 755 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Bösarp och Skivarp. Åtgärden möjliggör cykling mellan Skurups tätort och Skivarp vidare söderut mot havet.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 755. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

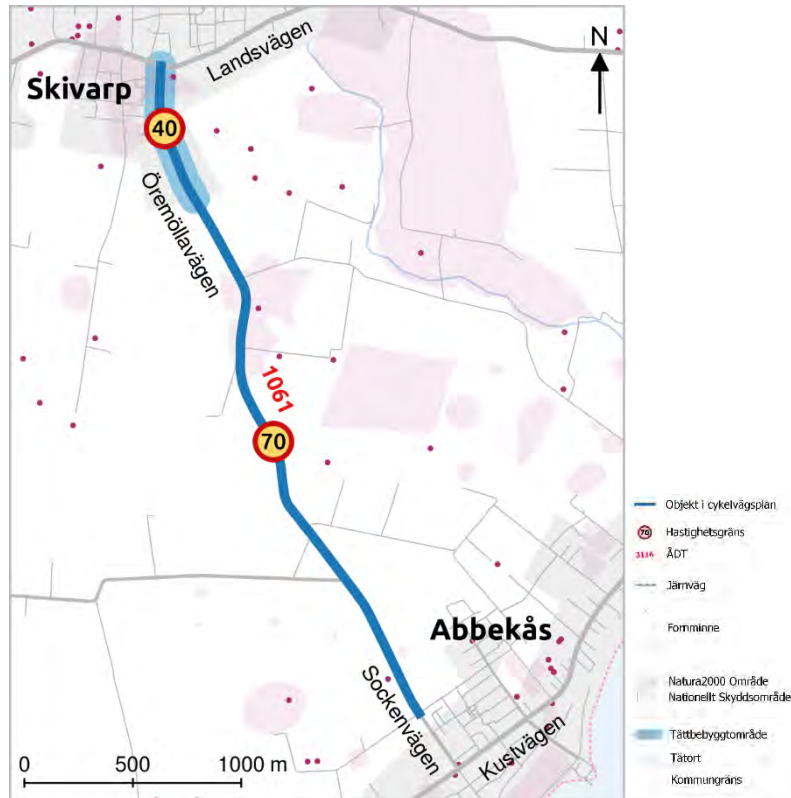
Abbekås-Skivarp

Berörda kommuner: Skurups kommun

Objektsid för kartreferens: 188

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 12 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Abbekås-Skivarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Öremöllavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling mellan Skivarp och havet. Samt knyta Skivarp till Sydkustleden.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydkustleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Öremöllavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

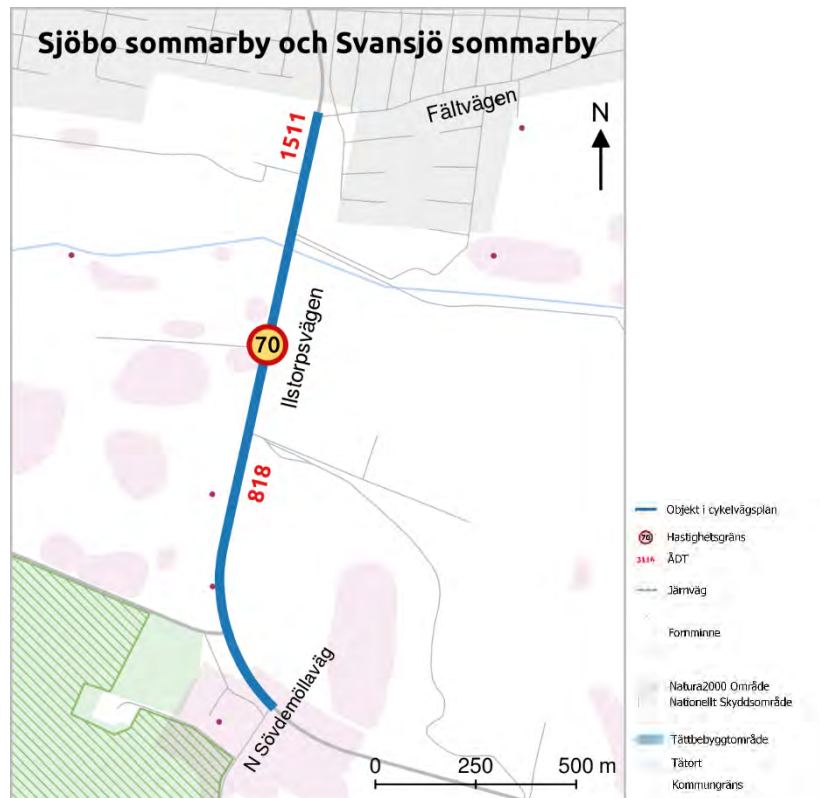
Illstorp-Sjöbo sommarby

Berörda kommuner: Sjöbo kommun

Objektsid för kartreferens: 189

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 6 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, kollektivtrafiken, fritidsaktiviteter och i rekreativ och turismssyfte i relationen Illstorp-Sjöbo sommarby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Illstorpsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling från Blentarp, via Sövde till Sjöbo. Kopplar Sjöbo till Sövdesjön.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Illstorpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

Dalby-väg 11

Berörda kommuner: Lunds kommun

Objektsid för kartreferens: 194

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 11 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Dalby-väg 11. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Veberödsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 4 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

En säker cykelkoppling underlättar cykling i stråket Lund-Dalby-Veberöd, till Stenbrottet och till naturområdena där omkring.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Veberödsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: Ja

Skäret-Svanshall

Berörda kommuner: Höganäs kommun

Objektsid för kartreferens: 215

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 21 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreations- och turismssyfte i relationen Skäret-Svanshall. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Norra kustvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling längs Norra kustvägen för att möjliggöra en kustnära dragning av Kattegattleden.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Ja

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Norra kustvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: ja

Påhängsbro för cykel

Berörda kommuner: Kävlinge kommun

Objektsid för kartreferens: 219

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 5 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla på båda sidor av Falsterbovägen över Falsterbokanalen eftersom trafikflödena är så stora på vägen.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en gen och trafiksäker överfart vid Falsterbokanalen. Åtgärden syftar till att förbättra det prioriterade nätet för arbetspendling med cykel.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel:

Kattegattleden:

Sydostleden:

Sydostleden:

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en påhängsbro hade varit en lämplig lösning. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÄVS: nej

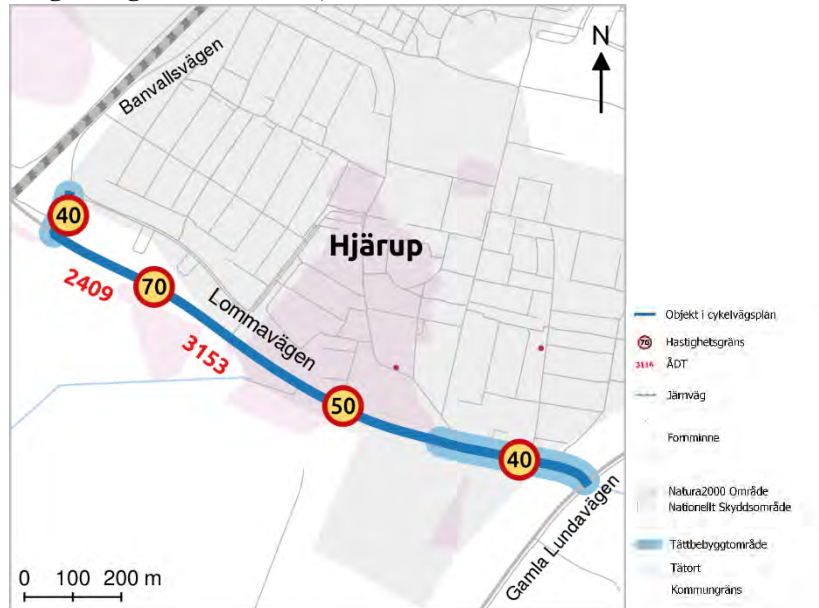
Lommavägen, Hjärup

Berörda kommuner: Vellinge kommun

Objektsid för kartreferens: 220

Öppet för trafik: Mellan 2024 och 2026

Ungefärlig kostnad: 7 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismssyfte i relationen Lommavägen, Hjärup. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Lommavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en mer direkt koppling mellan Lomma och det Prioriterade nätet för cykel mellan Malmö och Lund. Åtgärden gör det enklare att röra sig inom Hjärup.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Lommavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsstadium.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2024 och 2026

Finns separat ÅVS: nej

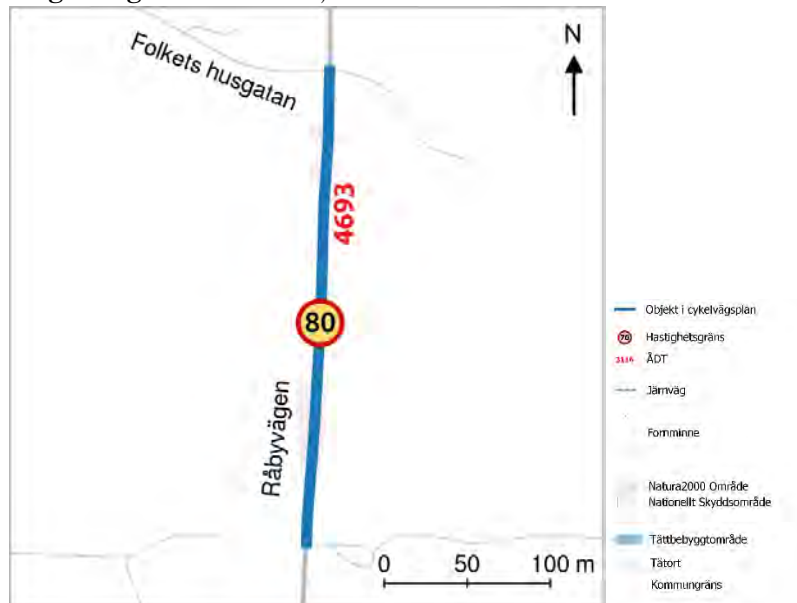
Folkets husgatan-Skjutbanan

Berörda kommuner: Bromölla kommun

Objektsid för kartreferens: 13

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 2 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till fritidsaktiviteter i relationen Folkets husgatan-Skjutbanan. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 116 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling till Skjutbanan för barn och unga. Från Folketshusgatan leder en kommunal cykelväg fram till en planskildhet under Råbyvägen. Planskildheten och cykelvägen under är statlig. Förslaget är att koppla cykelvägen till planskildheten och sedan gå på östrassidan av Råbyvägen söderut till Skjutbanan.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 116. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: Ja

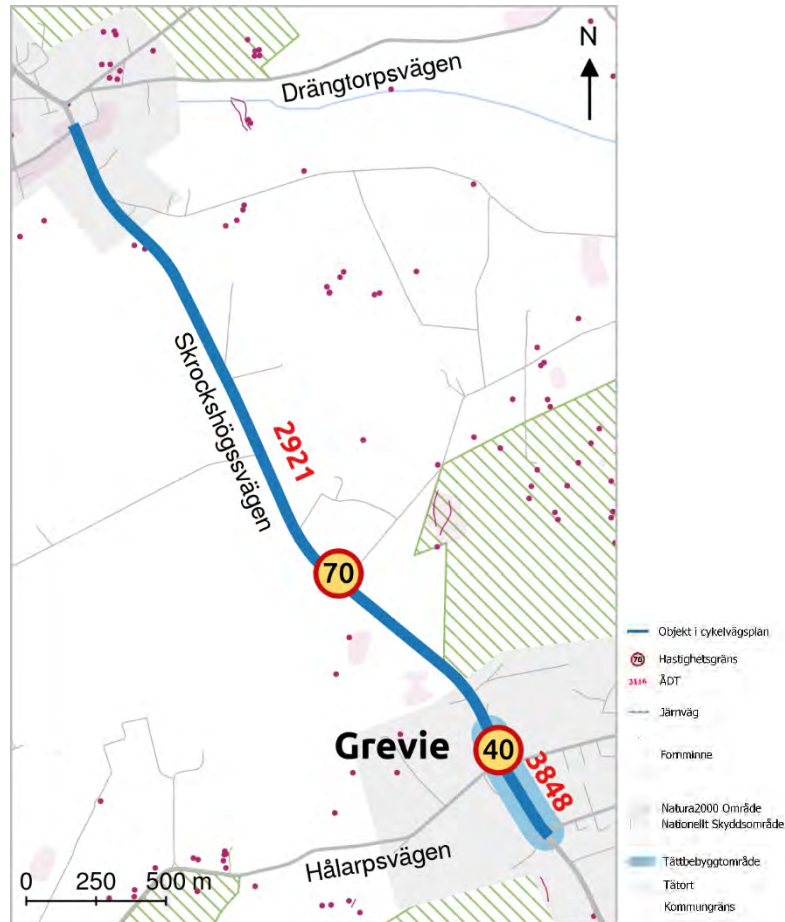
Grevie-Västra Karup

Berörda kommuner: Båstads kommun

Objektsid för kartreferens: 18

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 12 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Grevie-Västra Karup. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Skrockshögsvägen, Väg 105 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling som också möjliggör rekreationscykling.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Skrockahögsvägen, Väg 105. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

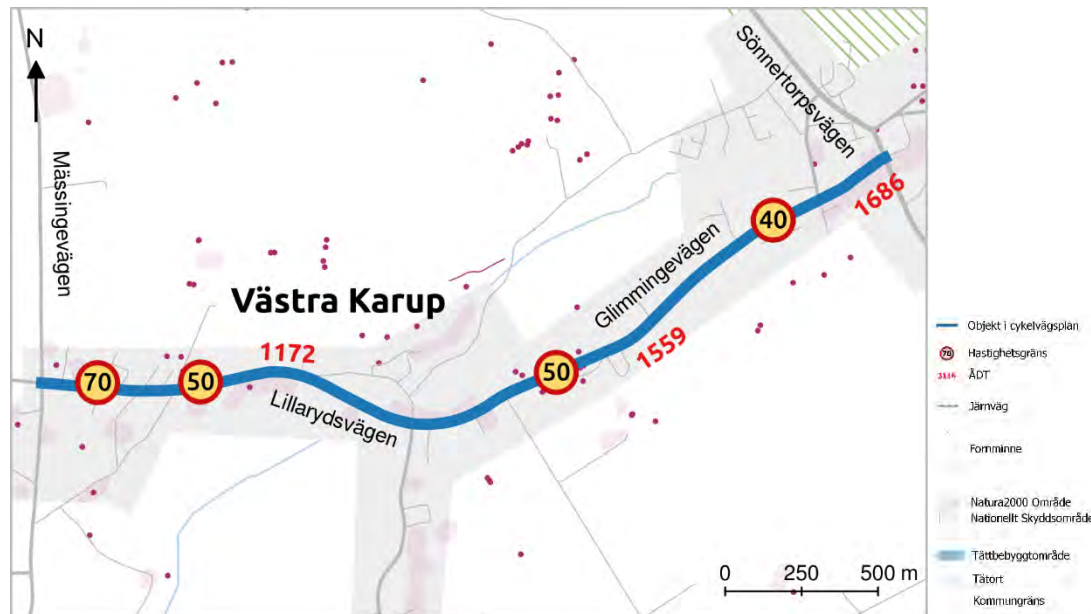
Glimming-Västra Karup

Berörda kommuner: Båstads kommun

Objektsid för kartreferens: 19

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 11 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till skola och till arbetet i relationen Glimming-Västra Karup. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Glimmingevägen på grund av höga hastigheter

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling som också möjliggör rekreationscykling.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Glimmingevägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

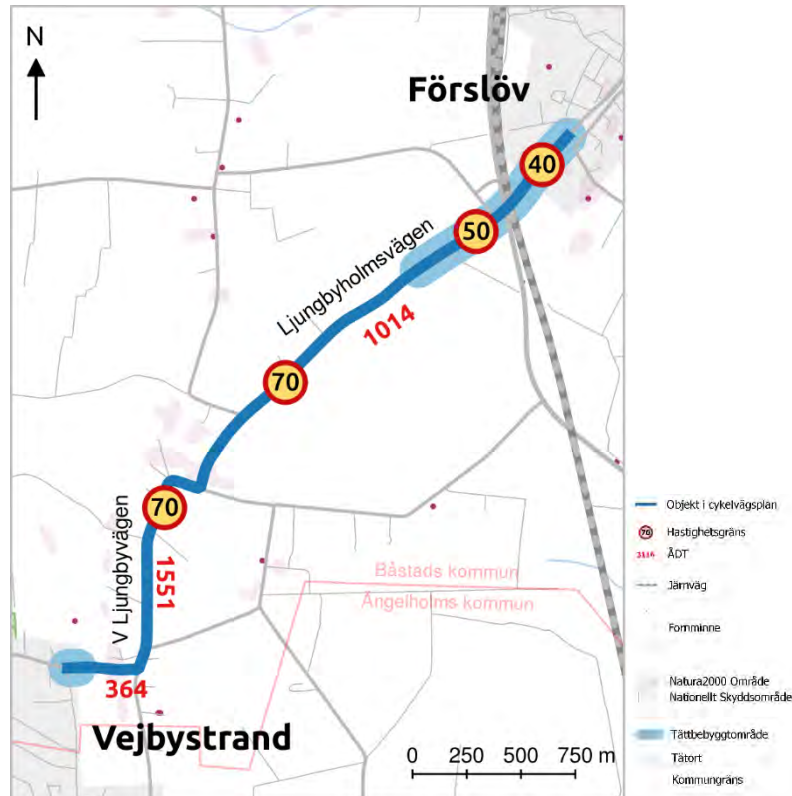
Förslöv-Vejbystrand

Berörda kommuner: Båstads kommun, Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 25

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 14 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Förslöv-Vejbystrand. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Ljungbyholmsvägen och Storahultsvägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

En cykelväg kan efter framtida i ordningsställande av banvallen som blivit över efter Hallandsåstunneln bidra till ett regionalt cykelstråk genom Båstads kommun med koppling till Ängelholms kommun.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Ljungbyholmsvägen och Storahultsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

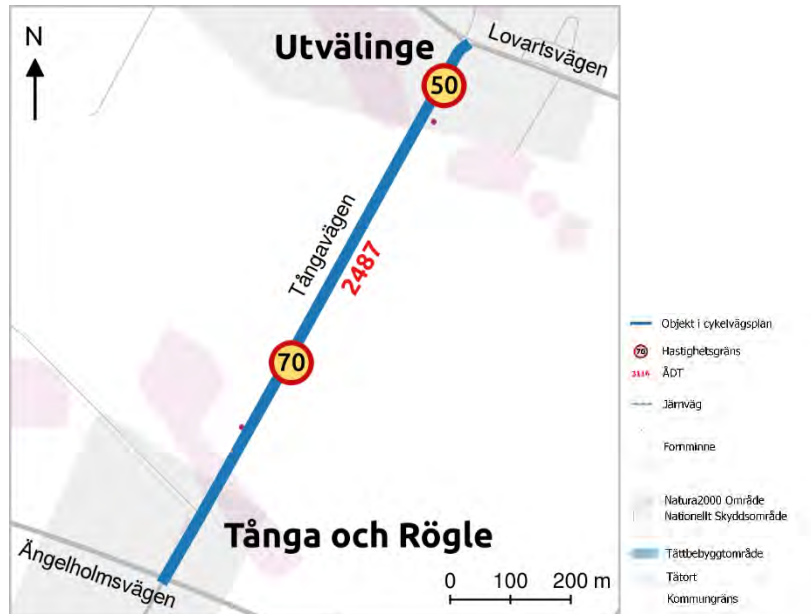
Tånga-Utvälinge

Berörda kommuner: Helsingborg stad

Objektsid för kartreferens: 34

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Tånga-Utvälinge. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla under väg 112 och vidare norrut längs Tångavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 1 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Nästan hela sträckan Kattarp-Rögle-Tånga har acceptabelt årsdygnstrafik. Objektet begränsas därför till en passage i plan förbi Väg 112 och sedan cykelväg norrut till Utvälinge.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas under väg 112 och vidare norrut längs Tångavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

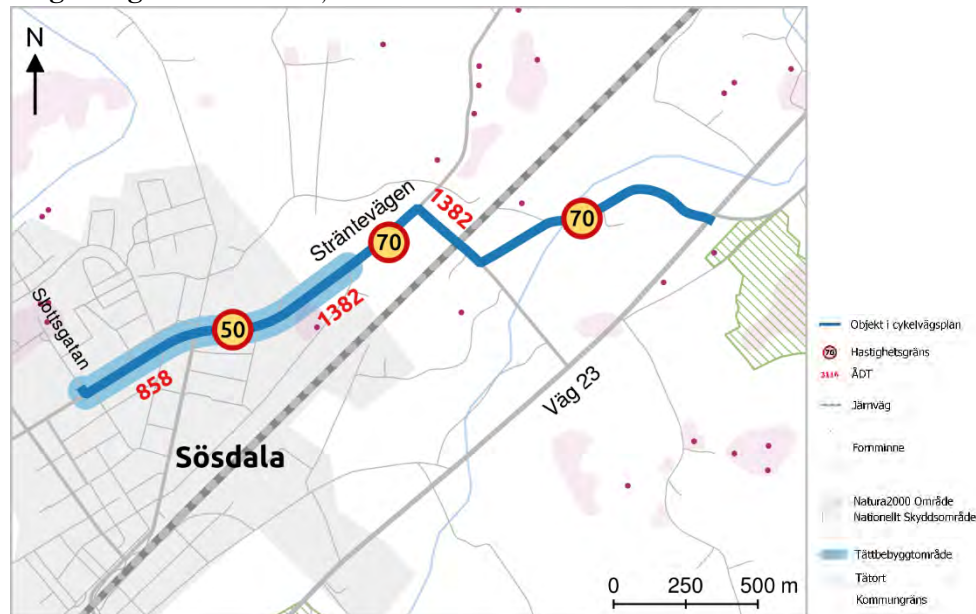
Norra Mellby-Sösdala

Berörda kommuner: Hässleholms kommun

Objektsid för kartreferens: 35

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 0 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till handel, till fritidsaktiviteter och i rekreations och turismssyfte i relationen Norra Mellby-Sösdala. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Sträntevägen vidare till väg 23 på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa ortskvaliteer och förbättra kopplingen till viktiga målpunkter. Sträckan är en av huvudgatorna genom Sösdala och går förbi flera målpunkter som skola, sporthall, förskola, ridhus, idrottsanläggning och arbetsplatser.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Sträntevägen vidare till väg 23. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

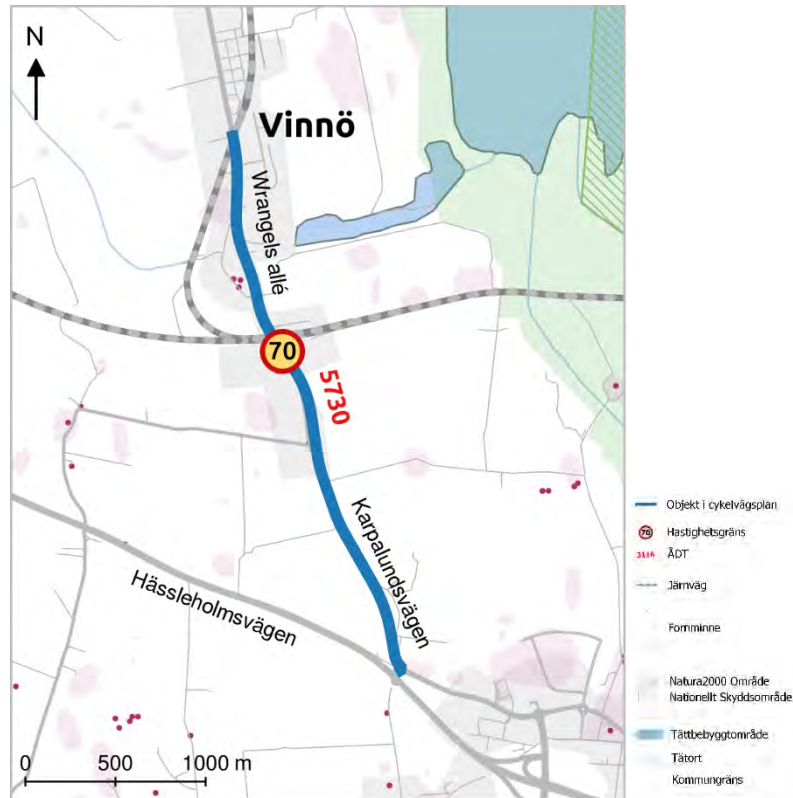
Färlöv-Kristianstad

Berörda kommuner: Kristianstad kommun

Objektsid för kartreferens: 60

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 14 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och i rekreations och turismsyfte i relationen Färlöv-Kristianstad. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 19 på grund av höga hastigheter, stora trafikflöden och smal väg.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 3 skadats allvarligt och 3 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Objektet ingår i ett stråk från Kristianstad till Broby.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydostleden: Nej
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 19. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: Ja, men delvis andra slutsatser dras

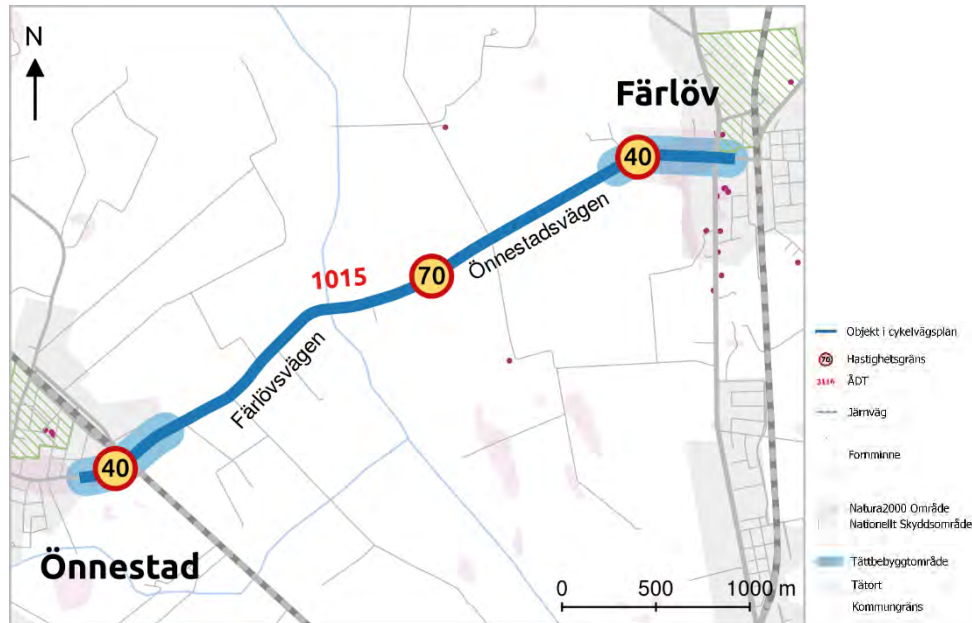
Färlöv-Önnestad

Berörda kommuner: Kristianstad kommun

Objektsid för kartreferens: 62

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 12 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafiken i relationen Färlöv-Önnestad. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Färlövsvägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Inga övriga syften.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Färlövsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÄVS: Ja

Barsebäckshamn-Saxtorp-Häljarp

Berörda kommuner: Kävlinge kommun, Landskrona stad

Objektsid för kartreferens: 69

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 40 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreatiöns- och turismsyfte i relationen Barsebäckshamn-Saxtorp-Häljarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Kustvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Sträckan kan utgöra en del av Sydkustleden.

Del av nät eller led:

- Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej
- Kattegattleden: Nej
- Sydkustleden: Ja
- Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Kustvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat AVS: Ja

Barsebäck-Hoferup

Berörda kommuner: Kävlinge kommun

Objektsid för kartreferens: 72

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 10 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till skola och till badplatsen i Barsebäcksstrand, i relationen Barsebäck-Hoferup. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Hoferupsvägen och de statliga delarna av Byastugsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 2 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Barsebäck växer och det kommer ställa krav på ökade möjligheter att med cykel kunna ta sig till Hoferup och för att koppla an till det Prioriterade nätet för arbetspendling med cykel.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Hoferupsvägen och de statliga delarna av Byastugsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÄVS: Nej

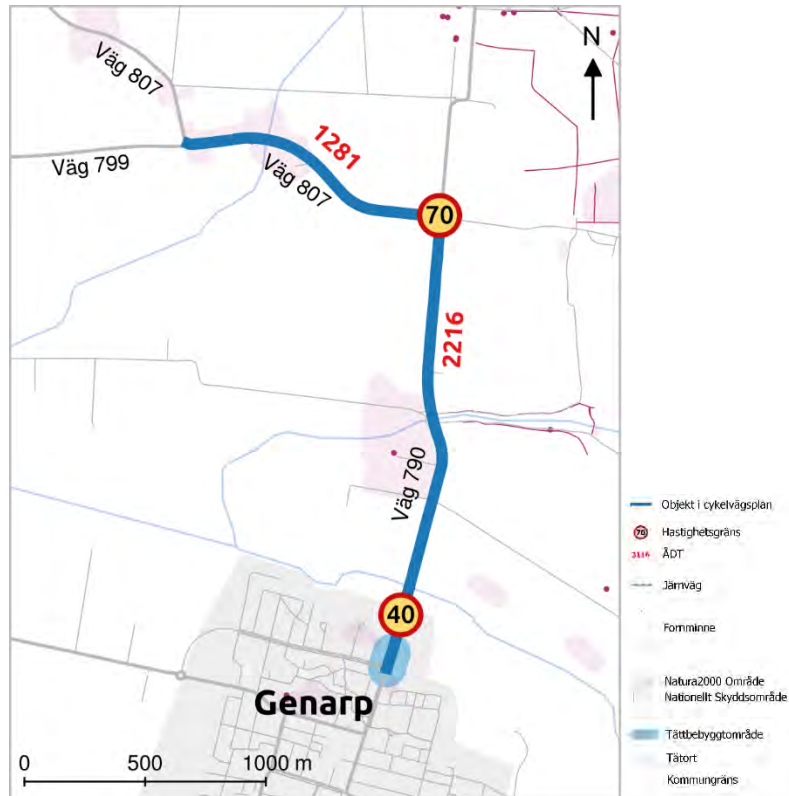
Genarp-Ättarp

Berörda kommuner: Lunds kommun

Objektsid för kartreferens: 88

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 16 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreativ- och turismssyfte i relationen Genarp-Ättarp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Gödelösvägen och Ättarpsvägen på grund av stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 2 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

En felande länk som om den åtgärdas möjliggör en trafiksäker cykelkoppling på separat cykelväg och på lågtrafikerat vägnät till Kyrkheddinge i väst och Dalby i norr.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Gödelösvägen och Ättarpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

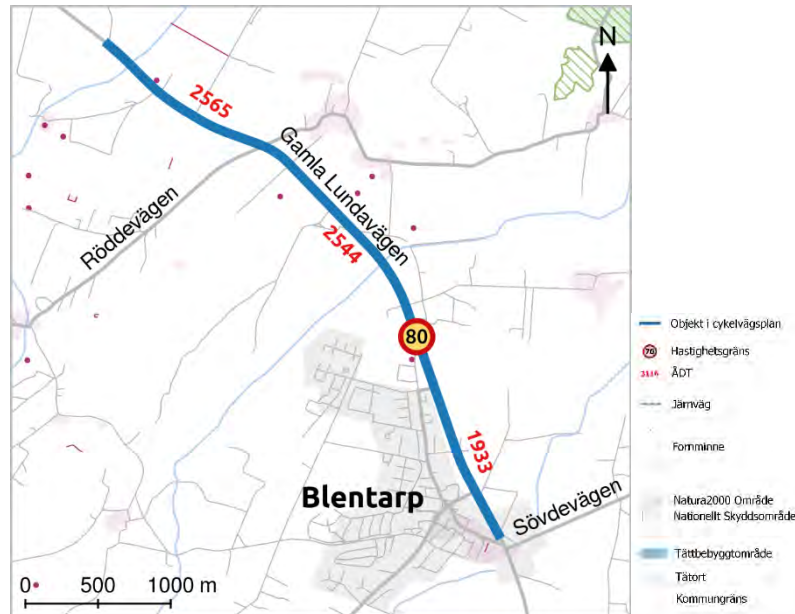
Blentarp - Hemmestorp

Berörda kommuner: Sjöbo kommun

Objektsid för kartreferens: 115

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 0 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till kollektivtrafik och i rekreations och turismsyfte i relationen Blentarp - Hemmestorp. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Gama Lundavägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Cykelvägen mellan Hemmestorp-Veberöd behöver förlängas för att skapa en koppling till skola i Blentarp, arbetsplatser och till kollektivtrafiken.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Gama Lundavägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

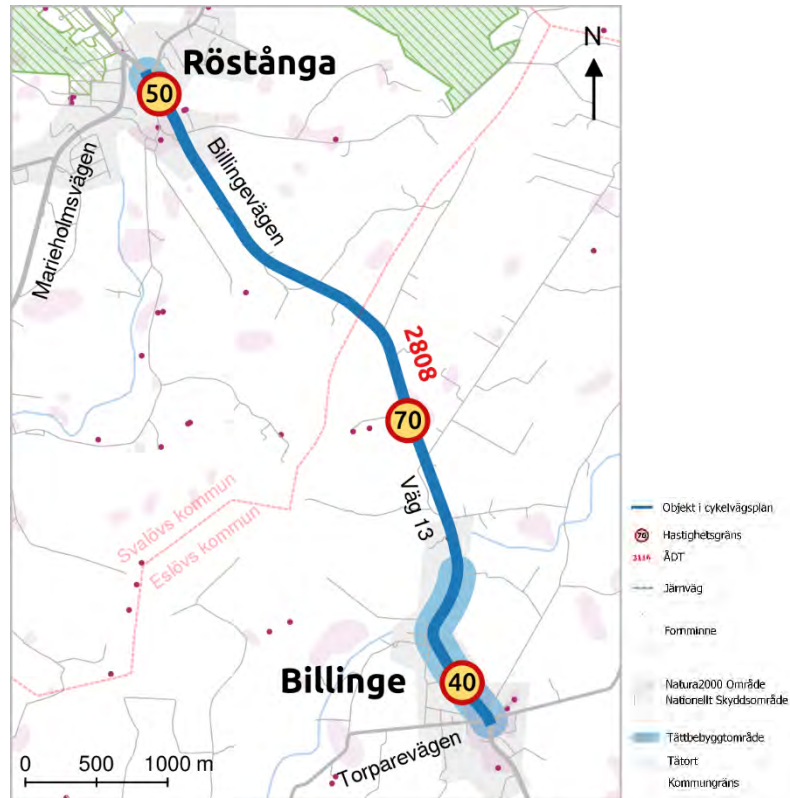
Billinge-Röstånga

Berörda kommuner: Eslövs kommun och Svalövs kommun

Objektsid för kartreferens: 123

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 17 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till kollektivtrafik och i rekreations och turismsyfte i relationen Billinge-Röstånga. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs väg 13 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 1 skadats allvarligt och 8 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapar en möjlighet att cykla på separat cykelväg på lågtrafikerat vägnät mellan Ängelholm och Malmö via Klippan, Söderåsens nationalpark, Röstånga, Stehag, Eslöv och Lund.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 13. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

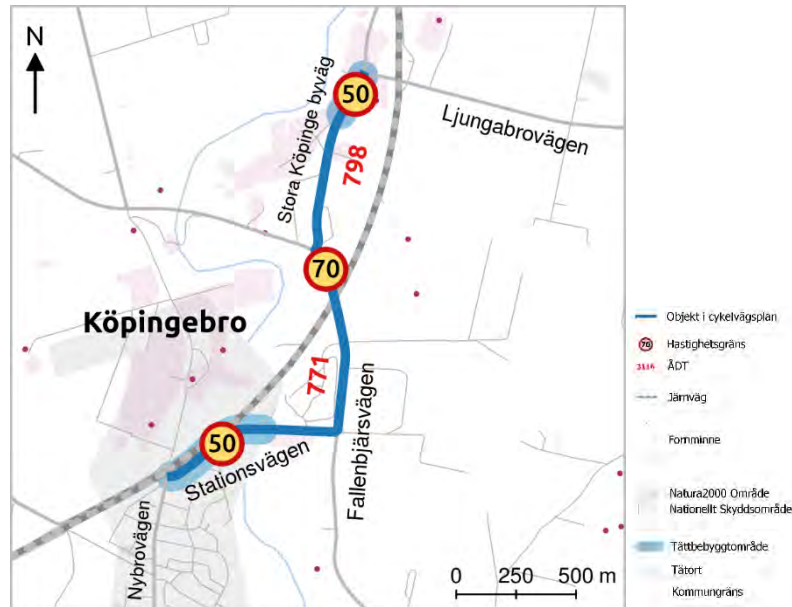
Köpingebro-Stora Köpinge

Berörda kommuner: Ystads kommun

Objektsid för kartreferens: 152

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 8 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafik i relationen Köpingebro-Stora Köpinge. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Stationsvägen, Fallenbjärsvägen och Stora Köpinge byväg på grund av stora trafikflöden

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Ger förbättrad koppling till kollektivtrafiken för dem som bor eller verkar i Stora Köpinge.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Stationsvägen, Fallenbjärsvägen och Stora Köpinge byväg. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

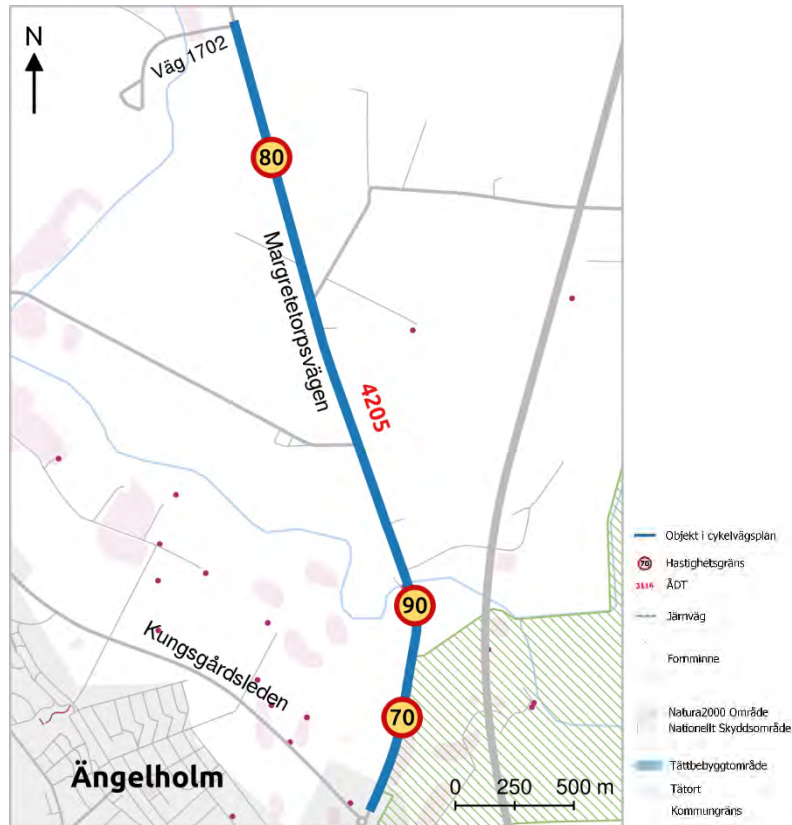
Ängelholm-Flygplatsen

Berörda kommuner: Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 164

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 17 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och till kollektivtrafiken (flyget) i relationen Ängelholm-Flygplatsen. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Margeretorpsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 2 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling till flygplatsen och de många arbetstillfällen som finns där.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Margeretetorpsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

Skepparkroken-Valhall

Berörda kommuner: Ängelholms kommun

Objektsid för kartreferens: 165

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 9 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbete och till kollektivtrafik i relationen Skepparkroken-Valhall. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Skepparkroksvägen och Barkåkravägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

På ett trafiksäkert sätt koppla samman Barkåkra station med Valhall park och flygplatsen

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Skepparkroksvägen och Barkåkravägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

Skogen-Örkelljunga

Berörda kommuner: Örkelljunga kommun

Objektsid för kartreferens: 170

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 4 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet i relationen Skogen-Örkelljunga. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Laholmsvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling för dem som bor längs Laholmsvägen så att de kan cykla in till Örkelljunga. Möjliggör vidare cykling på lågtrafikerat vägnät till Vemmentorpsjön.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokument inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs Laholmsvägen. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställ att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

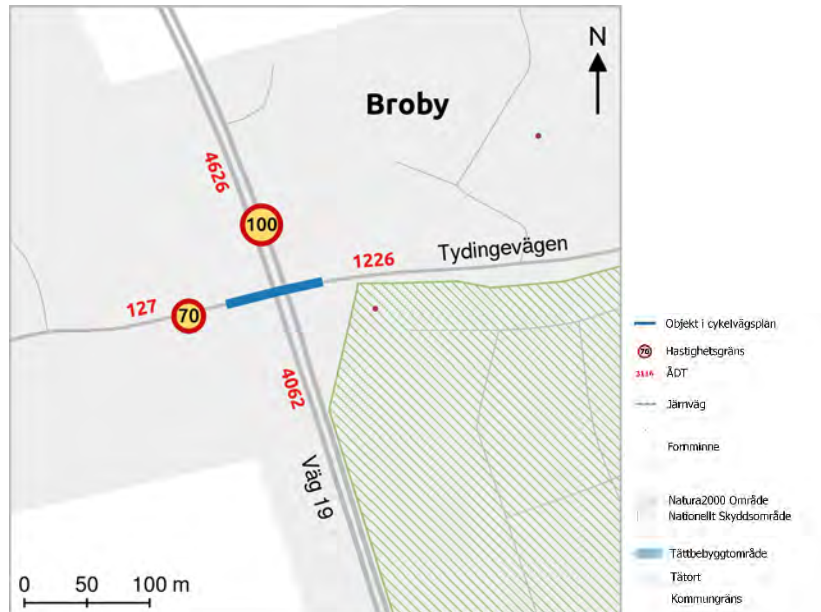
Planskildhet, Broby

Berörda kommuner: Östra Göinge kommun

Objektsid för kartreferens: 175

Öppet för trafik: Mellan 2027 och 2029

Ungefärlig kostnad: 10 miljoner kronor varav kommunen står för hälften.



Brist eller behov

Det finns ett behov av att kunna cykla i rekreativ- och turismsyfte i relationen Planskildhet, Broby. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla under väg 19 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden.

På sträckan har 0 dött till följd av cykelolyckor, 0 skadats allvarligt och 0 skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

Projektets ändamål i övrigt

Skapa en trafiksäker cykelkoppling under väg 19 till bad- och festplatsen vid Tydingen. Anslutande Tydingevägen har för låg årsdyngstrafik för att motivera en separat cykelväg.

Del av nät eller led:

Prioriterat nät för arbetspendling med cykel: Nej

Kattegattleden: Nej

Sydostleden: Nej

Sydostleden: Nej

Övergripande utgångspunkter

Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. Underlagskartor finns i detta dokumentets inledande sidor.

För denna brist är bedömningen att en ny cykelväg bör byggas under väg 19. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i ett senare planeringsskede.

Region Skåne har valt att preliminärt fastställa att detta objekt öppnar för trafik Mellan 2027 och 2029

Finns separat ÅVS: nej

