

## **Skåne Nordost underlag för yttrande över förslag till Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029**

### **Bilaga till underlag för yttrande över förslag till Regional transportinfrastrukturplan 2018 - 2029**

**Dnr 1602246**

## **Sammanställning med kommunspecifika synpunkter på Cykelvägsplanen**

Sammanställda av respektive kommun.

### ***Bromölla kommun***

Det är orimligt att samtliga projekt i Bromölla kommun flyttas framåt samtidigt som avsatta medel reduceras. Reduceras kostnaden ska projekten tidigareläggas och inte senareläggas. Detta gäller generellt för alla våra objekt. Kommunen kan inte heller se någon motivering till varför alla projekt i Bromölla kommun senareläggs.

**Objekt-id 11** *Axeltorpsvägen i Näsrum*. Placering av detta objekt i föreslagen tidsperiod anser kommunen är korrekt. Objektet omfattar cirka 350 meter och enligt de kalkyler Trafikverket har presenterat för kommunen i ÅVS-arbetet bör inte detta objekts kostnad överstiga 1 000 000 kronor. Enligt beskrivningen i förslaget till plan avsätter man dock 3 000 000 kronor.

**Objekt-id 12** *Objekt planskildhet Linnavångsvägen, Näsrum*. Planskildheten binder samman norra Näsrum med södra delen och tar bort den barriär som Linnavångsvägen utgör. Samtliga serviceinrättningar så som idrottsaktiviteter, skola, bibliotek, kollektivtrafik, skola, restaurang, mataffär etc. ligger söder om Linnavångsvägen vilket medför att allmänheten primärt färdas i nord-sydlig riktning. Kommunen önskar att detta objekt tillsammans med **objekt-id 210** ersätter **objekt-id 190**. Idag ligger drygt 130 enbostadshus direkt norr om vägen och kommunen avser dessutom att göra större exploateringar i den norra delen av samhället, dvs. norr om Linnavångsvägen och det är därför av största vikt att samhällets norra och södra del kopplas samman. Det saknas en kostnadsberäkning för projektet i sammanställningen, men i Trafikverkets kalkyl för ÅVS anges dock kostnaden för planskild korsning till 1 500 000 kronor. Detta medför att om projektet Linnavångsvägen (objekt-id 190) utgår så finns 2 000 000 kronor till objekt id 12 och 210.

**Objekt-id 13** *Objekt Väg 116 mellan Folkets Husgatan och skjutbanan*. Denna är med i gällande cykelvägsplan i tidsperioden 2022-2025. I förslag till ny plan har den flyttats fram till tidsperiod grupp 4 2027-2029. Detta anser kommunen inte är ok och anser att objektet ska genomföras i gällande plans tidsperiod dvs 2022 – 2025. Objektet är enligt gällande plan upptagen till

800 000 samt enligt ÅVS 940 000 kronor, men i det nya förslaget höjs anslaget till 2 000 000 kronor.

**Objekt-id 14** *Kristianstadsvägen, Bromölla*. Det är Kristianstadsvägen kommunen avser och inte Kristianstadsgatan. Detta projekt finns inte med i nu gällande cykelvägsplan men önskemål om genomförande av detta projekt har framförts till Trafikverket under många år. Syftet är att koppla samman sydvästra delen av Bromölla med järnvägsstationen samt övriga serviceinrättningar som finns runt korsningen Tians väg/Industrigatan. Man måste även få till en lösning för oskyddade trafikanter så att de ska kunna ta sig till de inrättningar som finns på Rattens Gränd och Kråkeslättsvägen. Med anledning av de verksamheter som etablerats på området under de senaste åren har antalet besökare ökat och en stor del av dessa ansluter till området från Tians väg. De måste då gå utmed Kristianstadsvägen, där ingen trottoar eller annan anordning finns för oskyddade trafikanter och där hastighetsbegränsningen är 60 km/h. Då utrymme redan finns på befintlig väg att avsätta för gång- och cykelväg är det tillräckligt att anlägga någon form av kantsten för att skilja av trafiken. Sträckan är 500 meter och det bör enligt trafikverkets kalkyler i ÅVS då inte kosta mer än 500 000 kr, men i planen avsätts dock 2 000 000 kr. Trafikverket beskriver att det idag finns målade cykelfält på platsen vilket är helt felaktigt.

Det är inte rimligt att ett sådant viktigt projekt ur trafiksäkerhetssynpunkt som detta och som dessutom har den lägsta kostnaden i hela planen ska ta 10 år att genomföra. Kommunen anser att detta ska genomföras 2018 (grupp 1) med anledning av gällande problematik eftersom inga vidare utredningar behöver göras innan byggnation påbörjas.

**Objekt-id 190** *Objekt Näsум-Linnavångsvägen*. Detta objekt ligger i nu gällande plan i tidsperioden 2022-2025. I förslaget till ny plan ligger den i grupp 3 tidsperioden 2024-2026, trots att kostnaden har reducerats från 5 till 2 miljoner kronor i det nya förslaget till cykelvägsplan. Det är inte rimligt att objektet i tidsperiod 2022-2025 flyttas fram till tidsperiod 2024-2026. Kommunen har i dialog med Trafikverket samt Region Skåne under 2016 och 2017 framfört att projektet inte är aktuellt enligt av Trafikverket förslagen lösning. Kommunen har förmedlat till Trafikverket och Region Skåne att man avser annan lösning än den Trafikverket har föreslagit. Kommunen önskar att objektet ändras till önskade objekt id 12 och 210 samt att det genomförs i gällande plans tidsperiod, dvs 2022 – 2025.

**Objekt- id 191** *Objekt Sölvesborgsvägen, Valje*. I förslaget till ny plan har objektet flyttas från 2018, enligt nu gällande cykelvägsplan, till 2019. Motivering för denna flytt går inte att hitta i förslaget till cykelvägsplan. Kommunen anser att den ska genomföras 2018 i enlighet med gällande plan. I beskrivningen anges att det redan finns en acceptabel lösning mellan länsgränsen och Östersjövägen, men detta är något som kommunen inte känner till. Vidare beskrivs att Sydkustelden passerar vilket är felaktigt och dessutom benämns projektet felaktigt Välje. Den korrekta platsen är Valje. Kostnaden för projektet har höjts från befintliga 1 900 000 kr till totalt 4 000 000. Detta trots att framtagna ÅVS enbart anger att kostnaden för anläggande är 865 000 kr.

**Objekt-id 210** *Planskildhet i Råby*. Detta objekt tillsammans med planskildhet i Näsум ska ersätta projektet Linnavångsvägen i Näsум (objekt 190). I motivering till beslut beskrivs att hållplatsen bör flyttas närmare orten och att befintlig planskildhet då ska användas, men det

finns idag ingen befintlig planskildhet i Råby. Region Skåne får därför komma med annan motivering alternativt vissa kommunen var denna planskildhet är i anslutning till Råby samhälle. Åtgärden kopplar samman orten med den enda kollektivtrafikanslutning som finns till orten. Det saknas angiven kostnad för projektet men i Trafikverkets kalkyl för ÅVS anges dock kostnad för planskild korsning till 1 500 000 kr. Detta medför att om projektet Linnavångsvägen byts mot GC-tunnel under Linnavångsvägen samt GC-tunnel Råby så finns 2 000 000 kr kvar enligt gällande plan till andra objekt så som Kristianstadsvägen.

### **Objekt som saknas i planen**

I Gualöv utmed Byvägen saknas gång- och cykelväg mellan Stiftelsevägen och Kantarellvägen, en sträcka av 100 meter. Kommunen har under de tre senaste åren ställt frågan till Trafikverket varför man inte byggde dessa 100 meter samtidigt som man byggde resterande, men det finns ingen som kan ge ett svar. Efter flera års påtryckningar blev kommunen utlovade att gång- och cykelvägen skulle anläggas under 2016, vilket aldrig genomfördes. Nu är det höst 2017 och det ser inte ut som att det byggs någon gång- och cykelväg i år heller. Då Trafikverket inte klarar av att hantera denna byggnation ser kommunen att dessa 100 meter måste tas upp i cykelvägsplanen som ett objekt. Annars kommer Trafikverket aldrig att bygga resterande 100 meter.

Kommunen saknar dessutom objekt i korsningen Storgatan/Kristianstadsvägen/Årupsvägen som skulle kunna binda samman sydvästra Bromölla med resterande del och göra det möjligt för oskyddade trafikanter att trafiksäkert ta sig över.

### **Hässleholm kommun**

**Objekt id 35 Stråntevägen, Sösdala.** Hässleholms kommun har satt detta objekt i prioritetsgrupp 1, medan Region Skåne placerat det i grupp 4. Bör prioriteras för ett tidigare genomförande, på grund av att trafiksituationen är osäker på de delar av sträckan som saknar cykelbana. Längs sträckan finns arbetsplatser, skola och förskola och många föräldrar väljer idag att skjutsa sina barn med bil. En del av vägen har idag separat GC bana som bör förlängas och kopplas på planerad cykelväg från Norra Mellby och blir därigenom en del av stråket Tjörnarp – Sösdala – Bromestad/ Norra Mellby.

**Objekt id 36 Hågnarpsvägen.** Är av kommunen lägre prioriterat än andra objekt. Åtgärder behövs för att trygga trafiksituationen då det bor många barn och ungdomar i skolåldern längs sträckan.

**Objekt id 37 Sandåkra – Sösdala.** Prioritet 1 hos kommunen, men är i planen en ej prioriterad cykelväg. Detta bör höjas i planen då trafiksituationen gör sträckan mycket farlig att cykla på och cykelbanan längs sträckan är därför helt nödvändig. Boende längs sträckan, främst söder om riksväg 23, saknar bra alternativ för att ta sig till bl.a. Hässleholm. Planering för genomförande bör ske i samband med ombyggnad till 2+1väg.

**Objekt id 38 Sandåkra – Tormestorp.** Ej prioriterad i planen. Befintlig cykelpendling är idag hänvisad till mindre oasfalterade skogsvägar utan belysning och vägen är enskild. Utpekas

som otrygg och backig och används mest för rekreation. Många cyklar istället på den hårt trafikerade Hovdalavägen. Området täcktes förut av Regionbuss, men den har dragits in.

**Objekt id 39 Arkelstorp – Stoby.** Kommunen har prioriterat detta objekt medelhögt, men är i planen ej prioriterad. All cykling sker i blandtrafik längst 70 km/h väg. Många barn och ungdomar som bor i Arkelstorp eller längs sträckan går i skola i Stoby. En cykelväg skulle möjliggöra att fler väljer att cykla framför att skjutsa med bil. Att främja cykeltrafik till orter med Regionbusshållplatser gynnar kollektivtrafiken, då fler skulle välja det framför bilen.

**Objekt id 40 Ballingslöv - Stoby.** Både arbetspendlare och barn i skolålder använder stråket. Ballingslöv kök och Pågatågstation är viktiga målpunkter. Avståndet mellan orterna är 4 km, vilket medger cykelpendling. I Stoby finns befintliga cykelvägar att ansluta till och som går till många andra målpunkter. Åtgärden skulle dessutom vara till nytta för samhällen längs vägen.

**Objekt id 41 Finjavägen, Tyringe.** Finjavägen ansluter direkt till Järnvägsgatan (tågstationen) och är därför en viktig pendlingssträcka. Även målpunkter som skola och idrottsanläggning finns i direkt eller indirekt anslutning. I dagsläget finns smala cykelfält på båda sidor gatan. Dessa är så smala (0,3 – 1 meter) att de inte uppmuntrar till cykling eftersom biltrafiken har starkt företräde.

**Objekt id 42 Malmövägen, Tyringe.** Sträckan behövs för att knyta ihop befintlig och önskad cykelväg. På Malmövägen mellan Järnvägsgatan och väg 21 saknas cykelväg. Både på väg 21 och längs Malmövägen söderut finns cykelväg. Denna etapp är alltså en saknad cykellänk, speciellt då det finns många målpunkter i närheten. (skola, förskola, mataffär samt tågstation). I plan ligger den för genomförande 2024-2026. Kommunen ser gärna att denna prioriteras upp, då det rör sig om en mindre etapp som är en saknad länk.

**Objekt id 43 Järnvägsgatan, Tyringe.** Korrekt beskrivet.

**Objekt id 44 Piltavägen, Mala.** Korrekt beskrivet.

**Objekt id 64 Hässleholm – Kristianstad.** Korrekt beskrivet.

**Objekt id 203 Emmaljunga - Vittsjö.** Detta objekt är viktigt för kommunen och bör därför ej utgå.

**Objekt id 204 Östra Storgatan, Hästveda.** Kommunen anser att deras förslag till lösning är tillfredsställande och bör därför prioriteras.

### **Objekt som saknas i planen**

På vägen mellan Hässleholm och Ignaberga bör målade GC-fältet ersättas med separat GC-väg.

## **Hörby kommun**

Kommunen vill understryka att följande objekt är av stor betydelse för kommunens utveckling och är även prioriterade i kommunens gällande översiktsplan.

**Objekt id 49 Hörby – Lyby.** En utbyggnad av sträckan skulle skapa positiva effekter för de barn, ungdomar och vuxna som cyklar utmed längs sträckan. Bland annat ökar trafiksäkerheten och tryggheten eftersom gående och cyklisterna inte längre behöver använda bilvägen.

**Objekt id 50 Löberöd – Östraby.** Att utveckla sträckan mellan Östraby – Västerstad som en säker gång- och cykelväg är av stor vikt för Hörby kommun då det finns ett samarbete mellan skolorna i orterna. I dagsläget går det inte för barnen att transportera sig mellan orterna på ett säkert sätt. På en del av sträckan måste barnen korsa riksväg 13, vilken i dagsläget saknar en säker övergång.

Genom att utveckla delsträckan mellan Västerstad – Löberöd förbättras även möjligheterna till att få tillgång till kollektivtrafiken i Löberöd. Därigenom ökar även tillgängligheten till de regionala kollektiva förbindelserna i Hurva.

**Objekt id 205 Fulltofta – Hörby.** Kommunen är positiv till att denna sträcka pekas ut som en åtgärds punkt och kommunen är angelägen att få till stånd en cykelväg mellan Hörby tätort – Ludvigsborg – Höör. Detta är även en åtgärd som är utpekad i kommunens gällande översiktsplan. En möjlig byggnation av cykelvägen har länge diskuterats med Trafikverket och är i många avseenden avhängig ombyggnationen av riksväg 13.

I väntan på ombyggnationen av riksväg 13 har en alternativ sträckning av en cykelväg längs riksväg 13 studerats. En åtgärdsvalsstudie för sträckan genomfördes av Trafikverket med ett förslag på en etappindelning. Hörby kommun anser dock att det är beklagligt att uppgifter framkommit efter ÅVS:ens kvalitetsgranskning som medfört att hela projektet lagts på is. Med denna bakgrund anser Hörby kommun att ombyggnationen av riksväg 13 bör tidigareläggas.

**Objekt id 216 Rondell väg 13/Ringsjövägen.** Kommunen är även angelägen om att gång- och cykelvägen över *rondell väg 13/Ringsjövägen* blir prioriterad och tidsatt. Detta då kommunen är i full gång med att förverkliga det Regionala superbusskonceptet. I projektet diskuteras även möjligheterna att flytta busshållplats Komministergatan längre västerut för att knyta an till verksamhetsområde väster om riksväg 13. Av denna anledning är det extra angeläget att en säker övergång kommer till stånd.

**Rekreativa cykelleder.** Hörby kommun ser mycket positivt på regionens satsning på att planera för att stärka Skåne som destination för cykelturism och om att komplettera Kattegattleden, Sydostleden och Sydkustleden med regionala och lokala leder. Hörby kommun vill även lyfta Sverigeleden som en potentiell led genom centrala Skåne. Leden har goda förutsättningar för att bli ett attraktivt och väl utnyttjat stråk genom regionen.

## ***Kristianstad kommun***

**Objekt id 59 Kristianstad – Ovesholm.** Detta är korrekt

**Objekt id 60 Färlöv – Kristianstad.** Beskrivningen är korrekt, men ett genare alternativ över Vattenriket in till Kristianstad bör utredas.

**Objekt id 61** *Norra Åsum – Åhus*. Detta objekt är inte prioriterat, men bör föras in i prioriteringsgrupp 4. Eftersom Åhus är en stor tätort med många besöksmål och boende bör det finnas en cykelväg från Åhus in till västra Kristianstad, Norra Åsum, Helgedal mm.

**Objekt id 62** *Färlöv – Önnestad*. Detta objekt ligger i grupp 2 eftersom det är en viktig koppling till Pågatågsstationen i Önnestad. Jfr målpunktsargument för cykel och kollektivtrafik.

**Objekt id 63** *Bjärlöv – Torsebro*. Bör prioriteras i grupp 2 eftersom detta är en saknad länk som påverkar övriga cykelvägar.

**Objekt id 64** *Hässleholm – Kristianstad*. Detta är korrekt.

**Objekt id 226** *Bäckaskog – Fjälkinge*. Det finns idag ett avtal skrivet om cykelvägen Bäckaskog – Fjälkinge där även Kumlevägen – Kiabyvägen ingår. Båda dessa sträckor bör stå omnämnda i objektet.

## **Osby kommun**

**Objekt id 104** *Tranebodavägen, Lönsboda*. I texten ska Folkets Hus ändras till Folkets Park. Kostnaden är beräknad till ungefär fyra miljoner kronor. Kanske i högsta laget för en cykelväg på drygt 600 meter.

**Objekt id 105** *Broby – Osby*. I texten ska ordet handelsområde ändras till Strömsborg under åtgärdens syfte.

**Objekt id 106** *Planskildhet, Osby NO*. I texten ska ordet handelsområde ändras till verksamhetsområde under rubrikerna nuläge/brist respektive motivering till beslut.

**Objekt id 107 och 192** *Osby – Killeberg väster om järnvägen respektive Osby – Killeberg (väg 23)*. Dessa objekt skulle kunna slås ihop till ett objekt. För båda objekten är bristen avsaknad koppling mellan tätorterna, inte utbyggd skolverksamhet i Killeberg som kräver en genare cykelväg för de framtida eleverna som det står på det ena objektet.

## **Kartkorrigering**

Objekt 104 är enbart den lilla stumpen, inte det längre strecket längs väg 15.

I cykelkartan på internet är ett objekt på väg 15 beskrivet som Hjälmskult – Jonstorp. Det ska bort eftersom det är objekt id 135, Höganäs kommun.

## **Östra Göinge kommun**

**Objekt id 173** *Hjärsås – Sibbhult*. Texten är korrekt.

**Objekt id 174** *Broby – Knislinge belysning*. Detta objekt kan utgå eftersom kommunen finansierar detta själv.

**Objekt id 175** *Planskildhet Broby*. Detta objekt bör prioriteras eftersom det är naturligt att använda denna korsning för att ta sig till Tydinge badplats respektive Festplats. Tydingområdet

har också ett flertal boende året runt. På sommaren sänks dessutom hastigheten temporärt från 100 km/h till 80 km/h på grund av att många människor korsar väg 19. Namnet på objektet bör förtydligas till "Planskildhet Broby korsningen väg 19/Tydingevägen".

**Objekt id 177 Glimåkra – Osby.** I texten finns Hemlige vägen, ska vara Hemlingevägen.

**Objekt id 178 Hjärsås – Knislinge.** Detta objekt bör flyttas från grupp 3 till grupp 2. Orsaken till detta att väg 2050 redan idag är livligt trafikerat av cyklister och att det har varit flera olyckstillbud. Hastigheten är hög på sträckan och trafiken ganska intensiv både mot Sibbhult som mot Arkelstorp/Näsum. För rekreations- och träningsändamål används vägen i hög omfattning. Vägen är ett naturligt sammanbindande stråk för landsvägscyklning och därtill finns organiserad motionscyklning med Hjärsås som knutpunkt. Dessutom ska kommunen bygga en överföringsledning mellan byarna, vilket bör samordnas med byggandet av en GC-väg. Detta beräknas ske i början av 2020-talet.

**Objekt id 180 Broby – Tydinge.** Objektet benämns felaktigt Broby – Tyringe. Detta objekt bör samordnas med objekt 175. Vägen är krokig från väg 19 ner till Tydinge och antalet cykeltransporter beräknas öka de närmaste åren.

**Objekt id 211 Hanaskog – Torsebro.** I motivering till beslut nämns att detta objekt inte finansieras av Cykelvägsplanen utan inom ramen för ombyggnad av väg 19. Denna uppgift bör kontrolleras så att det även gäller delsträckan Bjärlöv – Torsebro. Eftersom ombyggnaden av väg 19 beräknas vara klar senast 2022, så bör delsträckan byggas så den blir komplett samtidigt, dvs det blir möjligt att cykla sammanhängande på en GC-led från Glimåkra till Kristianstad.

**Objekt id 212 Glimåkra – Immeln.** I motiveringen till beslut nämns att banvallen är kommunal och därför inte kan ingå i objektslistan. Detta stämmer inte då den till stora delar är privatägd.

### **Kartkorrigering**

Objekt id 175 saknas på kartan. Dessutom ska sträckan mellan Broby och Glimåkra vara blå i era handlingar eftersom den nu är byggd (både asfalterad och belyst).