

Cykelvägsplan för Skåne



Trafikverket, ärende TFV 2012/27540, Region Skåne Dnr 1101453.

Till **Trafikverket, Region Skåne** samt alla **Skånes kommuner**

Naturskyddsföreningen i Skåne har gjort en stor inventering av Skånes cykelvägnät. Skåne har stora möjligheter att bli ett föredöme för andra regioner och för att ligga i framkanten när det gäller den nödvändiga omställningen till ett hållbart samhälle. I denna rapport har vi samlat våra synpunkter för att skapa ett sammanhängande cykelvägnät i hela Skåne.

Vi hoppas att Trafikverket och de skånska kommunerna efter hand vill genomföra alla våra förslag.

Lund i september 2012

Marianne Steneroth Sillén, ordförande,
Naturskyddsföreningen i Skåne

Tomas Björnsson
Kontaktperson för cykelgruppen
epost: cicero@rtb.se

Innehåll:

Sammanfattning	4
Inledning	5
Bakgrund	5
Övergripande synpunkter	6
Cyklister	7
Förväntningar	8
Förkortningar	13
Regionala cykelleder	14
Skånes kustled	15
Riksettan	18
Malmö – Småland	19
Malmö – Blekinge	20
Kontinentaleden	21
Skånes inland	22
Kommunplaner	23
Bjuv	24
Bromölla	26
Burlöv	28
Båstad	30
Eslöv	33
Helsingborg	38
Hässleholm	44
Höganäs	48
Hörby	51
Höör	54
Klippan	58
Kristianstad	61
Kävlinge	66
Landskrona	69
Lomma	72
Lund	74
Malmö	80
Osby	83



Perstorp.....	86
Simrishamn.....	88
Sjöbo.....	91
Skurup	94
Staffanstorp	97
Svalöv.....	99
Svedala	103
Tomelilla	106
Trelleborg.....	109
Vellinge	112
Ystad.....	114
Åstorp	117
Ängelholm.....	119
Örkelljunga.....	121
Östra Göinge	123
Kommunöversikt.....	125

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen är Sveriges största miljöorganisation¹.

Cykelfrågor är något som engagerar våra medlemmar. Naturskyddsföreningen i Skåne har skrivit förslag till cykelvägsplaner för varje kommun och skickat dem på remiss till våra lokalföreningar. Samtliga har svarat. De har tagit upp frågan i sina styrelser samt ändrat och lagt till och resonerat om hur de vill ha det.

Resultatet är en samlad plan för hur cykelvägnätet i Skåne bör byggas ut och hur vägvisningen bör se ut. Våra medlemmar tycker att det är självklart att man även i små orter ska kunna cykla på ett säkert sätt till skola, affär, arbetsplatser och kollektivtrafik, speciellt om avståndet är under fem km.

Totalt har vi i denna cykelvägsplan föreslagit:

- cirka 530 km nya cykelvägar.
- cirka 410 km upprustning och/eller asfaltering av befintliga vägar.
- 20 planskilda korsningar, det vill säga bro eller tunnel under trafikerade vägar.

De åtgärder vi vill prioritera gäller:

- cirka 260 km nya cykelvägar.
- cirka 150 km upprustning och/eller asfaltering av befintliga vägar.
- 17 planskilda korsningar, det vill säga bro eller tunnel under trafikerade vägar.

Med ett pris på cirka 2 mkr per km ny cykelväg och 0,4 mkr per km för upprustning och/eller asfaltering samt cirka 5 mkr för en planskild korsning, blir kostnaderna:

Samtliga förslag	1330 mkr
Våra prioriterade förslag	670 mkr

Vi anser att de prioriterade förslagen är så viktiga att de bör genomföras före år 2018 och att samtliga förslag bör vara genomförda inom en tioårsperiod, det vill säga före år 2023.

Naturskyddsföreningen i Skåne har också tittat på möjligheten att binda samman cykelvägnätet över kommungränserna. Det leder till önskemål om utbyggnad av så kallat felande länkar. Med detta som grund har vi ett förslag på några längre, sammanhängande leder i Skåne:

Skånes kustled	En cykelled som går igenom samtliga Skånes kustkommuner, från Båstad till Blekinge. Mycket av denna led är redan utbyggd som cykelväg.
Riksettan	En cykelled från Helsingborg längs den gamla riksvägen mot Stockholm.
Malmö – Småland	En led via Lund, Höör och Hässleholm och vidare upp i Småland.
Malmö – Blekinge	En led via Lund, Flyinge, Hurva, Hörby och Kristianstad till Blekinge.
Kontinentaleden	En led från Landskrona via Kävlinge, Lund, Staffanstorps och Svedala till Trelleborg. På den senare delen krävs åtgärder.
Skånes inland	En cykelled från Ängelholm via Klippan, Röstånga, Eslöv, Löberöd, Vollsjö och Tomelilla till Simrishamn. Här krävs mycket utbyggnad.

¹ Naturskyddsföreningen har över 190 000 medlemmar i Sverige. Det skånska länsförbundet, Naturskyddsföreningen i Skåne, består av 28 lokala kretsar och en ansluten förening. Tillsammans har vi över 20 000 medlemmar i Skåne och är representerade i samtliga 33 skånska kommuner.

Inledning

Bakgrund

Trafikverket, Region Skåne (TSK) startade redan år 2001 ett ambitiöst projekt med namnet *Cykelledsplan för Skåne*². Den har reviderats 2006³. Nu är det dags för en ny revision. I ett gemensamt brev från Trafikverket och Region Skåne, *Ny cykelvägsplan för Skåne*, tillfrågas Skånes kommuner om en ”bedömning av vilka satsningar på cykelvägar som är prioriterade inom respektive kommun”.

Naturskyddsföreningen i Skåne vill gärna lämna synpunkter på hur en cykelvägsplan för Skåne bör se ut. Vi har skrivit förslag till våra lokala kretsar och frågat vad de vill prioritera och kan genom denna interna remissrunda ge ett väl underbyggt svar på frågan sett ur cyklisternas perspektiv.

För Naturskyddsföreningen finns det flera skäl att få ut folk på cykel, dels är det miljövänligt, dels skapar det ett intresse för naturen när man färdas långsamt genom den. Med det alltmer överhängande klimathotet och resursbristen i världen blir cykelfrågorna också en viktig del av omställningen till ett hållbart samhälle och kanske framför allt den viktigaste delen i en anpassning till de framtida villkoren.

Därför är det förstås viktigt att försöka förstå de nya grupper som man kan förvänta sig ska ge sig ut och cykla inom det närmsta decenniet.



² Cykelledsplan för Skåne, Vägverket, Region Skåne, publikation 2001:11

³ Cykelledsplan för Skåne 2006-2015, Vägverket Region Skåne, publikation 2006:137

Övergripande synpunkter

Det är viktigt att göra klart för sig vilket **syfte** man har när cykelvägnätet ska förstärkas. Det har stor betydelse för valet av vägar och vilka insatser som kan behövas. Vill man:

- få fler människor att cykla
- få fler att oftare välja cykel i stället för bil
- få dem att cykla längre eller vid fler tillfällen
- stimulera cykelturismen
- få bort cyklisterna från det trafikerade vägnätet
- få ut barnfamiljer på cykelturer
- möta behovet av cykelvägar i en omställning till ett hållbart samhälle

Naturskyddsföreningen anser att det sista argumentet ska tas på stort allvar. Världen står inför flera stora omvälvningar som en följd av klimatförändringarna⁴ och den tilltagande bristen på olika råvaror⁵. Enligt en rapport från IMF⁶ kan vi förvänta oss ett dubblat oljepris före år 2020.

Ett högre oljepris kombinerat med klimatförändringar lär också leda till störningar i omvärlden, till exempel i form av livsmedelskriser⁷. Detta i sin tur kan förväntas leda till krav på reglering av världens utsläpp.

De klimatmål som för tillfället satts lär dessutom behöva revideras ofta⁸. I en framsynt rapport från Trafikverket⁹ anges ett mål på 80 procents minskning av utsläppen från den svenska trafiken till 2030. Detta kan inte nås enbart med tekniskskiften med bibehållen motorfordonstrafik på så kort tid¹⁰. Slutsatsen blir att trafikmängden ska förväntas minska. Trots det behövs nya cykelvägar.



Trängsel på motorvägen – snart ett minne blott?

⁴ IPCC AR4 WG2

⁵ IEA World Energy Outlook 2010

⁶ The Future of Oil: Geology versus Technology, IMF 2012, WP/12/109

⁷ FAO HLPE Report 2011: Price volatility and food security.

⁸ UNEP 2011: Bridging the Emissions Gap

⁹ Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan, TRV 2012:152

¹⁰ Hirsch US DoE 2005: Peaking of World Oil Production: Impacts, Mitigation, & Risk Management

Cyklister

Vardagscyklister

Det är ganska mycket vi anser kan räknas till cykling i vardagen. Det är att cykla till:

- arbetet
- skolan
- lokala matbutiken
- träning
- biografen
- sociala aktiviteter som föreningsmöten

Enligt resvaneundersökningar¹¹ lägger man i Sverige (och i andra delar av världen) i genomsnitt 70 minuter om dagen på pendling till arbetet. Det är ett rimligt antagande att man cyklar 15 km/tim sett över en längre tid med olika väderförhållanden. Då kan pendling per cykel vara ett gott alternativ på avstånd upp till nio km, i varje fall inom större tätorter där bilen eller kollektivtrafiken inte kan ta sig fram så fort. I mindre tätorter med omgivande landsbygd går det fortare att ta bilen på dessa distanser, men det är rimligt att anta att man är beredd att pendla fem km, det vill säga cirka tjugo minuter till arbete, skola eller andra vardagsaktiviteter. Ur detta drar Naturskyddsföreningen slutsatsen att cykelvägnätet för vardagscyklingen bör byggas ut minst 5 km från tätorterna.

Cykelvägar för vardagscykling bör vara gena och asfalterade och inte för backiga.

Rekreation

Med rekreation menar vi den cykling som man gör för sitt nöjes skull.

- Man tar en dagstur ut i naturen eller för att titta på något.
- Sommarcyklister tar en tur till stranden eller en runda i hemtrakten.
- Turistcykling, där man färdas med packning, övernattar på sin cykeltur och använder cykeln som ett sätt att förflytta sig. Man kan cykla mot ett avlägset mål eller göra en rundtur. Turen tar mellan några dagar och en dryg vecka.

Rekreationscyklingen ersätter inte bara en bilresa på den sträcka man färdas. Alternativet till en dags cykeltur på några mil är inte att man tar bilen och kör samma distans. Om man tar bilen så rör man sig normalt över ett betydligt större avstånd. Redan en timmes bilresa till ett mål leder till 15 – 20 mils körning på en dag. Med denna jämförelse kan tio dagars sommarcykling minska utsläppen lika mycket eller mer än hela det övriga årets pendling.

Rekreationscyklister ger sig oftast ut på turer på okända vägar och är därför beroende av god vägvisning. Man vill troligen se vacker natur, en levande bygd och inte störas av trafik på större delen av resan. Om man cyklar mot ett mål, vill man gärna att vägen leder direkt mot målet utan för stora omvägar.

Cykelvägar för rekreation bör vara asfalterade och inte gå i närheten av trafikerade vägar.

¹¹ Se till exempel RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKa 2007:19

Förväntningar

Vägar

Vad förväntar sig cyklisterna förutom ett trafiksäkert cykelnät?

- accepterar man grusvägar?
- accepterar man stora (omotiverade) höjdskillnader för att komma till målet?
- accepterar man omvägar för att komma till målet?
- accepterar man trafik överhuvudtaget?

Naturskyddsföreningen tror att både vardags- och rekreationscyklister vill ha asfalterade vägar. Vägen ska dessutom leda relativt rakt mot målet, annars väljer man i många fall en mer trafikerad landsväg i alla fall. För båda grupperna av cyklister gäller att de vill slippa för mycket trafikbuller och att man därför ska undvika att placera en cykelväg intill en starkt trafikerad väg.



Grusvägar kan vara charmiga, men inte på för långa sträckor.

Väg 1344 sydväst om Sösdala.

Våra krav på vägar som ska ingå i ett skånskt cykelvägsnät mellan centralorterna är:

- God beläggning – högst ett par kilometer grusväg på hela sträckan
- Gena vägar – inte för stora omvägar
- Ska gå på lågtrafikerade vägar – helst på cykelbanor och mötesplatsvägar
- Ska passera byar och samhällen – gå genom levande bygder



Mötesplatsväg nordost om Hässleholm.

Vägvisning

Man kan inte bara bygga nya cykelvägar och sätta upp vägvisning till cykelleder utan att tänka sig in i de förväntningar de skapar. Den cyklist som ser en vägvisning förväntar sig nog att den leder ganska rakt mot målet samt går på en cykelväg eller på en väg med mycket lite trafik och med en hastighetsbegränsning till högst 30 km/tim, det vill säga vägar med infart till ett fåtal fastigheter eller så smala att två fordon endast kan mötas på vissa ställen – så kallade mötesplatsvägar.

Det kan vara svårt att uppnå dessa krav om man vill skapa ett omfattande cykelvägnät inom en snar framtid i Skåne. Trafikverket har i *Cykelledsplan för Skåne* tänkt sig att acceptera vägar med högst 500 fordon per dygn och hastighetsbegränsade till högst 70 km/tim.

Naturskyddsföreningen tycker att även vägbredden och den faktiska hastigheten har stor betydelse. Vissa vägar har dessutom markant mer trafik sommartid. Vår erfarenhet är också att om man ska kunna cykla med barn på allmänna vägar, så får trafikmängden (se separat avsnitt nedan) inte överstiga cirka 150 fordon per dygn. Helst ska det också röra sig om så smala vägar att två bilar inte kan mötas obehindrat. Det leder till att hastigheterna blir måttliga.

Förslag till leder och vägvisning

Vi tror att rekreationscyklisterna ofta är samma människor som tar cykeln till arbetet eller studierna.

Det första problemet som cyklisten ställs inför är att komma ut ur och tillbaka till tätorten. Bilfria in- och utfarter såväl från centralorterna som övriga tätorter är därför A och O. Här sammanfaller behoven för såväl pendlare som rekreationscyklister.

Väl ute på landsbygden brukar det vara enklare att hitta lågtrafikerade vägar.

De förväntningar man har är sannolikt att en vägvisning till en annan ort

- leder snabbt till målet
- går på (relativt) bilfria vägar (så att man kan cykla i bredd och ta med barn)
- har bra underlag, vilket betyder asfalt eller annan hårdgjord yta

Om man inte kan hitta lågtrafikerade vägar tycker vi att det är bättre att vänta med vägvisningen tills en utbyggnad av cykelvägnätet har kommit längre.

Om man inte vill ha cyklister på trafikerade vägar, kan man bli tvungen att bygga ut kraftigt. Varken pendlare eller turister accepterar stora omvägar.

Vägvisning via stora omvägar på det lågtrafikerade vägnätet får inte bli en ursäkt för att låta bli att bygga ut cykelvägar.

Trafikmängd

Trafikverket mäter trafikmängden på våra vägar som antalet fordon per dygn räknat som ett årsgenomsnitt. Det betyder att till exempel vägar som ligger nära havet eller en turistattraktion kan ha betydligt större trafikmängd sommartid.

Om man ska kunna cykla med barn eller kunna cykla utan att störas av trafik, anser vi att man bör färdas på rena cykelbanor eller på mycket lågtrafikerade vägar. Vår erfarenhet säger att man tolererar högst 100 – 150 fordon per dygn om man ska känna att man inte störs av trafiken. Det motsvarar ungefär ett fordon var femte minut, men trafiken på en sådan väg är ofta koncentrerad till pendlingstiderna och vägarna är mycket lugna mitt på dagen när rekreationscyklisterna är ute.

Dåvarande Vägverket Region Skåne har i *Cykelledsplan för Skåne* föreslagit en gräns på 500 fordon per dygn för att klassa en väg som lågtrafikerad. Det motsvarar ungefär ett fordon per minut och

förhindrar en obehindrad cykeltur. Denna trafikmängd kan kännas klart för hög för den som pendlar under årstider när det är mörkt på morgon och kvällar. Det är också för mycket för att man ska våga släppa ut barn till skolan på sådana vägar.

En ensam cyklist som cyklar fort anser troligen att det går bra att cykla på vägar med upp till 1500 fordon per dygn. Mitt på dagen en sommardag är det troligen inte så mycket trafik på denna typ av väg och den kan undantagsvis vara med i en vägvisad led när andra alternativ saknas.

Samhället måste förvänta sig att trafiken på våra vägar kommer att minska. Förändringstrycket kommer dels från kraven på kraftigt minskade utsläpp, dels på de stadigt stigande priserna på fossila drivmedel. I ljuset av detta kanske vi inte behöver cykelvägar längs vägar som i dag har upp till 1000 fordon per dygn. De flesta tror i dag att trafikmängden åtminstone ligger kvar på nuvarande nivåer länge än och få tror ännu på en halvering av trafikmängden på tjugo år. Trafikforskningen antyder dock att västvärlden kan stå inför en minskning av biltrafiken.¹²

Hastigheter

Naturligtvis föredrar cyklister bra cykelvägar där trafikanterna hålls åtskilda. Därefter accepterar man lugna gator i bostadsområden i tätorter och så kallade mötesplatsvägar på landsbygden. En mötesplatsväg är en väg som är så smal att två bilar inte kan mötas. Det gör att hastigheterna hålls nere. För att kännas säkert bör en väg vara skyltad för högst 30 km/tim.

När vägar har högre skyltad hastighet, 50 eller 70 km/tim, behövs det kanske hastighetsdämpande åtgärder, speciellt i kurvor eller vid backkrön där sikten är begränsad.

Flera alternativ

I de fall när det finns två goda alternativ, ett gent och lättcyklat och ett annat med stort natur eller kulturvärde, bör man vägvisa båda vägarna. Även en rekreationscyklist kan vilja ta den vackra vägen på utvägen och den snabbare på hemvägen. Det kan man lösa genom att vägvisa särskilda namngivna leder för rekreationscykling, se särskilt avsnitt nedan.

Vad ska ingå i cykelvägsplanen

Naturskyddsföreningens cykelvägsplan innehåller förslag, i vissa fall med flera alternativ, på lämpliga cykelvägar och vägvisning för cyklister mellan Skånes alla 33 centralorter. I praktiken innebär det att man från centralorten i en kommun vägvisar till centralorterna i de angränsande kommunerna, men också att man vägvisar till andra större tätorter.

Vi tycker att ytterligare några målpunkter ska vara med i vägvisningen i form av särskilda regionala cykelleder:

- A) Skånes ”hörn”. Många turister vill följa kusterna. Då krävs vägvisning även till Torekov, Mölle och Falsterbo samt mellan Åhus och Bromölla.
- B) De största städerna, Malmö, Lund och Helsingborg samt några mellanstora som Landskrona, Ängelholm, Hässleholm, Kristianstad, Ystad och Trelleborg bör knytas samman med en regional vägvisning.
- C) Alla större tätorter bör ingå i vägvisningen.
- D) Särskilda turistmål som till exempel Skäralid och Glimmingehus.

¹² Three Views on Peak Car, Goodwin 2012, World Transport Policy and Practice 17:4

Start- och målpunkter

I varje centralort behöver man bestämma en start- och målpunkt. Det kan vara det centrala torget, kommunhuset, turistbyrån eller en pågatågsstation. Placeringen av turistbyrån kan i flera kommuner variera med åren och det är säkrare att i första hand välja ortens naturliga centrum. Dessa sammanfaller för det mesta, men inte alltid. Naturligtvis måste det finnas en vägvisning till turistbyrån om den inte ligger i ortens centrum.

Stationer

De vägvisade lederna bör dras så att de passerar pågatågsstationer på de orter där sådana finns.

Utformning av vägvisning

Vägvisningen måste vara tydlig. Om det förekommer tvära, oväntade (90-graders) svängar ska cyklisten upplysas om det i förväg på samma sätt som man skyltar före en korsning för bilister. I tätorter bör dessutom vägvisningsskyltarna sättas upp så att de inte kan vridas åt fel håll. Det kan lösas med dubbla stolpar eller som i Malmö med fyrkantiga stolpar. På samma sätt som för biltrafik bör skyltarna kompletteras med målning i cykelbanan, speciellt i korsningar.



Exempel på vägvisning, (a) Trafikverkets nya skyltar, (b) Malmö stad.

Utformning av cykelbanor

Cykelvägar bör i första hand gå den genaste vägen. Det betyder att man vid nyanläggning ska bör överväga om en ny cykelväg kan dras på ett annat sätt än längs en bilväg. En cykelväg ska helst inte gå i tvära svängar och den bör utformas så att det är tydligt vilken riktning som är den rätta mot målet.

På cykelbanor bör det finnas en tydlig åtskillnad mellan fotgängare och cyklister. Speciellt nära tätorter skapar en kombinerad gång- och cykelväg ofta osäkerheter om var trafikslagen hör hemma.

På sträckor med många cyklister och med cyklister som färdas olika fort bör Trafikverket prova att skapa snabbcykelvägar. Naturskyddsföreningen tycker att en **snabbcykelväg** bör anläggas mellan Malmö och Lund så som föreslagits. Det hindrar inte att den existerande cykelvägen mellan orterna behöver finnas kvar och underhållas.

Det finns några exempel på cykelbanor som placerats nära en starkt trafikerad väg. Dessa cykelbanor tilltalar varken pendlare eller rekreationscyklister och blir inte bättre ens om de asfalteras.

Kuperad cykelväg på grus nära den mycket trafikerade E65 mellan Börringe och Skurup



När vägar byggs om till 2+1-vägar bör man förlägga cykelvägen på något avstånd från den trafikerade vägen. Det kan räcka med tio meter som längs väg 21 mellan Önnestad och Kristianstad, men ännu hellre genom att cykelvägen placeras en bra bit ifrån bilvägen.



Väg 21 mellan Önnestad och Kristianstad

På cykelvägar som ligger nära tätorter och som används av barn och pendlare bör det finnas belysning.

På väg 959 mellan Södra Sandby och Flyinge samt på väg 1141 förbi Järavallen provar Trafikverket en ny typ av målning på en smal väg, där det endast finns en körbana för bilarna och streck som avgränsar cykelfält i båda riktningarna. Detta försök behöver utvärderas nogga. Det kan skapa osäkerhet för alla trafikanter under mörker.



Exempel på målad GC på väg 959 mellan S Sandby och Flyinge.

Förkortningar

ÅDT – Årsdygnstrafik – det antal fordon som i genomsnitt (över ett år) trafikerar vägen per dygn. Om det kommer ett fordon per minut under dagtid, så motsvarar det ungefär 500 fordon per dygn.

GC-väg – gång- och cykelväg. Vad vi egentligen menar är cykelvägar, men eftersom förkortningen GC har blivit etablerad så använder vi den i cykelvägsplanen.

GC-port – gång- och cykelväg som korsar en stor väg i tunnel eller på viadukt.

Fågelväg – avståndet mellan start- och målpunkt mätt direkt på kartan. Detta mått är med för att ge någon grov uppskattning av vilken omväg leden tar.

Avstånd uppges enligt vårt förslag eller förklaring.

Om en cykelväg föreslås **längs med** en väg så menas en GC bredvid vägen.

Om en cykelväg föreslås **på** en väg så menas cykling i blandtrafik.

En **gen** väg går så rakt som möjligt mot målet.

Att **vägvisa** betyder att det finns skyltar längs hela leden som visar vart en cykelväg går.

Vägvisningen förutsätts visa namnet på målpunkten, i varje fall i alla viktiga korsningar där det finns olika vägval.

Om vi skriver **efter utbyggnad** så menas att vägen kan vägvisas som led först när cykelvägnätet är tillräckligt utbyggt på sträckan.

Vägnummer kan man hitta på Trafikverkets hemsida:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-vag/Verktug-e-tjanster-och-vagdata/Vagtrafik--och-hastighetsdata/Kartor-med-trafikfloden/>

(direktlänk: <http://gis.vv.se/tfk2/tfk/indextfk.aspx?config=tfk>)

Gå in på ”Trafikflödeskartan” samt förstora kartan genom att klicka några gånger på Skåne.

Uppgifter om **vägbredd**, **slitlager** (asfalt eller grus) med mera finns på:

<http://gis.vv.se/iov/>

Gatunamn och satellitbilder kan studeras via:

hitta.se

Regionala cykelleder

Förutom vägvisningen mellan orter bör det finnas vägvisade leder för de cyklister som vill ge sig ut på längre rekreationsturer. De krav som cyklister kan ställa är:

- Leden går genom en levande bygd. Det är ett uttryck som är svårt att definiera, men kan betyda att man färdas genom en kulturbygd med mycket att titta på.
- Leden går relativt bilfritt och långt från trafikbrus.
- Det finns matställen och livsmedelsbutiker relativt ofta.
- Det finns övernattningsmöjligheter på rimligt avstånd från varandra.

Det är svårt att tillfredsställa samtliga krav i ett glest befolkat land som Sverige. I Skåne är förutsättningarna lite bättre, men i de östra delarna kan det vara glest mellan orter som är stora nog att ha en butik. Landskapet är i gengäld vackert och kan locka turister.

Den kustled som i praktiken redan existerar fyller för det mesta kraven. På cykelleder i Skånes inre kan det vara längre mellan matställen och butiker, men behovet att korsa länet finns ändå så lederna bör skyltas upp.



Cykelväg längs stranden i Bjärred.

Skånes kustled

Många turistande cyklister vill i stor utsträckning följa Skånes kuster. Förväntningarna är då:

- Man vill se havet under det mesta av färden
- Cykelleden ska gå bilfritt på nästan alla sträckor
- Det ska vara tätt mellan orterna så att man kan nå olika former av service

Detaljer finns i cykelvägsplanen för respektive kommun.



Cykelled vid Skepparkroken norr om Ängelholm med Kullen i bakgrunden.

Kommun Dragning av leden och byggbehov. **Fet stil** betyder att orten har livsmedelsaffär.

Båstad

Relativt lågtrafikerade vägar till **Torekov**, men åtgärder behövs på Kattviksvägen, väg 1749. Leden går bara delvis längs havet.

Från Torekov till **Rammsjö** går leden på lågtrafikerade vägar, men sedan får man cykla en bit på en mer trafikerad väg, väg 1700. Från Ängelbäcksstrand och via **Vejbystrand** går leden nära havet.

Ängelholm

Från Ängelholm till Mölle krävs en del utbyggnader med GC via Utvälinge till **Jonstorp**. Därefter bör leden följa kusten och dras via väg 1441 och efter utbyggnad längs väg 1443. Man ser bara havet på en del av sträckan, men i övrigt tillfredsställs kraven med en intressant natur och kulturbygd. I **Brunnby** finns affär och i Arild finns flera restauranger.

Cykelleden från Mölle via **Nyhamnsläge** till Höganäs är kanske Skånes vackraste cykelväg där den går mycket nära havet.



Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har livsmedelsaffär.

Höganäs

Från Höganäs till Helsingborg går leden vackert längs havet via **Viken** ner till Domsten, sedan får cyklisterna ta sig uppför backen och via **Laröd** och Sofiero in till Helsingborg. Strandvägen går alldeles nära havet och leden får anses uppfylla kraven. Inga åtgärder behövs.

Helsingborg

Söderut från Helsingborg till Landskrona måste cyklisten först ta sig förbi de södra industriområdena. Här behövs någon form av åtgärder om det ska vara en turistled.

Från **Råå** till **Rydebäck** går leden mycket nära havet. Söder om Rydebäck behövs insatser för att dels ge en trygg cykling och dels leda cyklisterna närmre havet än nuvarande cykelväg via **Glumslöv**. Troligen måste man ändå leda cyklisterna upp söder om Glumslöv eftersom det inte går att ordna en acceptabel cykelväg förbi naturreservatet. Det är för brant. In mot Landskrona bör cyklisterna ledas förbi **Borstahusen** och cykelvägen nära havet.

Landskrona

Längs utfarten från Landskrona måste man passera ett långt industriområde innan havet skymtar igen. Här behövs åtgärder om det ska vara en turistled. Sedan går leden vackert förbi **Häljarp**.

Vägen förbi Järavallen, väg 1141, går nära havet, men det behövs åtgärder för att öka trygghetskänslan på denna väg. Från Barsebäck måste cyklisterna färdas inåt land på nybyggd cykelväg till **Löddeköpinge**.

Kävlinge

Söder om Löddeköpinge cyklar man nära trafikerade vägar, men i **Bjärred** syns åter havet och likaså på cykelvägen till Lomma.

Lomma

Från Lomma till Malmö ser man havet några km söder om Lomma, men sedan är det avfallsstationen, industriområden och trafikerade gator in till Malmö. Kanske ska leden dras via **Arlöv** i stället.

Malmö

Söderut från Malmö bör cyklisterna ledas längs stranden via Ribersborg. Via **Bunkeflostrand**, **Klagshamn** och Gessie villastad kan man cykla söderut på småvägar och har havet på relativt nära håll. Via en cykelväg når man Höllviken. Det är en ganska lång sträcka utan inköpsmöjligheter.

Vellinge

Från **Höllviken** till Trelleborg behövs åtgärder för att cyklisterna ska kunna färdas säkert längs kustvägen, väg 511. Infarten till Trelleborg går längs en mycket trafikerad väg och man bör leda cyklisterna längs Stavstensvägen i stället.

Trelleborg

Från Trelleborg via **Smygehuk** till **Beddingestrand** går leden på cykelvägar och lågtrafikerade vägar utom förbi Boste där det krävs åtgärder längs väg 9. Cykelleden går nära havet utom genom samhällena.

Från Beddingestrand till Abbekås byggs cykelväg och den kommer att gå nära havet.

Skurup

Från **Abbekås** via Svarte till Ystad finns cykelväg och den går vackert nära havet.



Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har livsmedelsaffär.

Ystad

Från Ystad finns cykelväg via **Nybrostrand** till Hammar, men sedan krävs åtgärder österut längs väg 1022. Cyklisterna vill färdas nära havet även om det inte alltid är möjligt att se vattnet. Det behövs en fortsättning på cykelvägen förbi **Kåseberga** som är ett stort turistmål och fram till Mälarhusen. På denna sträcka kan man inte se havet, men det är lätt att ta en avstickare och det finns gott om badplatser.

Från Mälarhusen behövs cykelväg vidare till **Skillinge**, där en cykelväg till Simrishamn börjar. Från Skillinge ser man havet igen. Cykelvägen går via **Brantevik** längs havet in till Simrishamn.

Simrishamn

Från Simrishamn till **Kivik** finns cykelbana fram till Stenshuvud. Den vägen, väg 1598, har mycket trafik sommartid och någon åtgärd behövs. Cykelvägen går vackert och man ser havet på sträckan från Simrishamn till Vik.

Norr om Kivik fram till Brösarp är det ett stort behov av en utbyggnad som bör ske längs väg 9. Man ser bara havet på avstånd, men det är ett öppet landskap.

Från **Brösarp** till Maglehem får cyklisterna ta en mindre väg förbi Brösarps station och därifrån ser man inte heller havet.

Från Maglehem till Kristianstad bör en kustled vägvisas längs havet medan det finns en något kortare vägvisning på banvallen via **Degeberga**, **Everöd** och **Gärds Köpinge**. Då ser man inte havet, men får en behaglig resa utan störande trafik.

Kustleden vägvisas längs kusten via **Yngsjö** och Åhus. Då ser man inte heller havet eftersom cykelleden går innanför sanddynor och sommarhus, men det är lätt att hitta en badplats. Här färdas cyklisterna en lång sträcka utan inköpsställen.

Kristianstad

Från **Åhus** till Bromölla kan man leda cyklisterna på lågtrafikerade vägar med någon utbyggnad längs väg 1662 vid Vanneberga. Kustleden bör fortsätta via Tosteberga, väg 1669, och **Nymölla** där det finns kiosk.

Vägarna går mestadels en bit från kusten.

Bromölla

Kustleden bör fortsätta från Nymölla på väg 2085 via Edenryd.

Sölvesborg

Denna cykelled uppfyller för det mesta kravlistan. Det finns partier där man måste cykla längs industriområdena utanför de större städerna Helsingborg, Landskrona och Malmö. Det är dock svårt att hitta alternativa dragningar. På flera sträckor färdas cyklisterna visserligen på cykelbanor, men längs trafikerade vägar. Det uppvägs kanske av att leden går nära havet.

Det finns några punkter som behöver åtgärdas för att kustleden ska bli komplett.

Riksettan

Helsingborg – Stockholm

Det finns ett stort antal cyklister som cyklar med ett avlägset mål. En vägvisning mot mål långt borta ger också cyklingen en högre status genom att visa att det faktiskt är möjligt att cykla långt. I början av 1800-talet tog det tio till elva dagar att färdas med diligens från Kristianstad till Stockholm. Det betyder 5 till 6 mil om dagen och är ungefär den hastighet en normalcyklist med packning kan hålla i dag utan alltför stor ansträngning.

Förr fanns en riksväg på denna sträcka, i folkmun kallad *riksettan*. Detta namn används fortfarande i Småland för att marknadsföra samhällena på vägen.

Det är inte så mycket som fattas för att kunna skapa en cykelled längs *riksettan*, i varje fall inte inom Skåne. Leden bör dras via nedanstående orter så att cyklisten har lätt att hitta mat- och inköpsställen.

Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har affär eller matställe.

Helsingborg

Från Helsingborg till Åstorp bör en turistcykelled dras via Kropp och **Hyllinge** efter viss utbyggnad. Då undviker man att leden går för långt i industriområden eller längs trafikerade vägar. Möjligen kan leden dras via Mörap och Bjuv när de utbyggnaderna blir klara, men det är ett större projekt.

Åstorp

Från Åstorp till **Ö Ljungby** bör banvallen rustas upp. Då får man en fin, bilfri led som går genom ett öppet landskap och passerar Rönne å.

Klippan

Från Ö Ljungby via **Eket** till Örkelljunga bör leden fortsätta på banvallen efter viss upprustning. Här kommer cyklisterna in i en skogsbygd och banvallen är viktig för att ta höjd mot det småländska höglandet.

Örkelljunga

Från Örkelljunga via **Åsljunga** till **Skånes Fagerhult** finns en cykelväg på banvallen, men vidare norrut krävs en upprustning mot Markaryd. Här går cykelleden genom ett skogslandskap, men varierat med åkerlappar.

Markaryd

Denna tänkta cykelled uppfyller för det mesta kravlistan. I och med den föreslagna dragningen på banvallen från Åstorp får man en vacker led som i praktiken är bilfri. Den passerar också mindre samhällen med service på rimligt avstånd från varandra.

Det behövs ett antal åtgärder för att riksettan ska bli komplett, men inte så stor del inom Skåne.



Banvall mellan Örkelljunga och Åsljunga.

Malmö – Småland

För cyklister från Malmö och Lund finns det en naturlig väg norrut mot Småland och mer avlägsna mål. Det är fullt möjligt att cykla denna sträcka på cykelvägar och på det lågtrafikerade vägnätet efter en viss utbyggnad av några felande länkar.

Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har affär eller matställe.

Malmö

Från Malmö till Lund finns en cykelväg som passerar **Arlöv** och **Åkarp** där det finns inköpsmöjligheter. Cykelvägen går längs Gamla Lundavägen.

Lund

Från Lund till Stångby stationssamhälle finns cykelväg, men sedan behövs åtgärder längs väg 936 och 1267 via Örtofta så att det blir en cykelväg hela vägen till Eslöv.

Eslöv

Från Eslöv vägvisas på cykelväg via Kungshult och på väg 1299 via **Stehags** kyrka och Ormanäs in till Höör. Infarten via Stenskogen till Höör kräver åtgärder. Här går leden genom ett öppet landskap och passerar längs med Västra Ringsjön.

Höör

Från Höör vägvisas via Jularp och Karlarp väster om järnvägen fram till **Sösdala**. Där behövs åtgärder en bit på väg 1905 mot Brönnestad samt på vägarna genom Hovdalaområdet som också behöver en upprustning. Leden går relativt bilfritt på mindre vägar.

Hässleholm

Från Hässleholm vägvisas via Stoby till **Hästveda** efter någon utbyggnad. Från Hästveda bör man utreda en draging av leden något öster om väg 1959 och från Sibbarp till Osby krävs cykelväg.

Osby

Norr om Osby finns cykelväg så att cyklister kan ledas via väg 1956 till **Killeberg**. Vidare till Loshult behövs ny cykelväg. Norr om Loshult kan leden dras på den gamla vägen in till Älmhult.

Älmhult

Denna cykelled uppfyller för det mesta kravlistan. Den föreslagna dragingen går på cykelbanor och på det lågtrafikerade vägnätet. Den passerar också mindre samhällen med service på rimligt avstånd från varandra, även om det finns sträckor som mellan Eslöv och Höör där det inte finns några butiker om inte cyklisten gör en avstickare till Stehag.

Det behövs några åtgärder för att denna led ska bli komplett, men det är åtgärder som även behövs för lokal pendling.



Den gamla landsvägen söder om Hästveda.

Malmö – Blekinge

För cyklister från Malmö och Lund finns det flera vägar åt nordost mot Blekinge och vidare längs ostkusten. Det är fullt möjligt att cykla denna sträcka på cykelvägar och på det lågtrafikerade vägnätet efter en viss utbyggnad av några felande länkar.

Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har affär eller matställe.

Malmö

Från Malmö till Lund finns en cykelväg som passerar **Arlöv** och **Åkarp** där det finns inköpsmöjligheter. Cykelvägen går längs Gamla Lundavägen.

Lund

Från Lund kan man vägvisa på den fina banvallen till **S Sandby** och vidare på målad cykelbana till **Flyinge** samt på cykelväg till Holmby. Därifrån leds cyklister upp norrut på väg 1117 mot Hurva.

Från Hurva kan man vägvisa på väg 1292 och via Pugerup på banvallen som går längs södra Ringsjöstrand och **Osbyholm** till Hörby. Banvallen kräver upprustning.

Hörby

Från Hörby vägvisas på banvallen via **Linderöd** och **Tollarp** till Kristianstad. Banvallen kräver upprustning.

Kristianstad

Österut från Kristianstad vägvisas via **Fjelkinge** och Bäckaskog samt på småvägar norr om järnvägen efter upprustning. Från Gualöv finns cykelväg till Bromölla.

Bromölla

Från Bromölla vägvisas kortaste vägen till Valje och på gamla landsvägen in till Sölvesborg.

Sölvesborg

Denna cykelled uppfyller för det mesta kravlistan. Den föreslagna dragningen innebär långa sträckor på banvallar vilket betyder bilfri cykelväg. Mellan Flyinge och Osbyholm saknas butiker och även över Linderödsåsen är det något glest mellan inköpsställena.

Det behövs några åtgärder för att denna led ska bli komplett, framför allt en upprustning av banvallen från södra Ringsjöstrand förbi Hörby till Tollarp.



Banvallen från Hörby norrut mot Äspinge

Kontinentalleden

Landskrona – Lund – Svedala – Trelleborg

Det finns fina cykelvägar mellan Landskrona och Lund och vidare söderut. De kan bilda grund i en cykelled med arbetsnamnet kontinentalleden.

Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har affär eller matställe.

Landskrona

Längs utfarten från Landskrona måste man passera ett långt industriområde innan havet skymtar igen. Här behövs åtgärder om det ska vara en turistled. Sedan går leden vackert förbi **Häljarp**.

Från Häljarp dras leden via Saxtorp eller Tågerups gods för att sedan ansluta till cykelvägen på banvallen från Kvärlöv via **Dösjebro** till Kävlinge.

Kävlinge

Från Kävlinge till Lund finns cykelväg som dock delvis går längs den trafikerade väg 108. Infarten till Lund kan gå via Gunnesbo och gul cykelled.

Lund

Från Lund vägvisas på cykelvägen till Staffanstorp.

Staffanstorp

Söderut från Staffanstorp bör banvallen rustas upp till **Klågerup**. Söder om Klågerup finns flera alternativ, se planen för Svedala.

Svedala

Från Svedala finns cykelväg till Minnesberg. Söderut till **Alstad** bör banvallen rustas upp. Se vidare under planen för Trelleborg.

Trelleborg

Denna cykelled kommer att uppfylla kravlistan. Det är relativt tätt mellan orterna och cykelleden går långa sträckor på banvall. Mellan Landskrona och Lund är det 37 km denna väg och 30 av dem går på cykelbanor och banvall.

Det behövs dock flera åtgärder, framför allt mellan Staffanstorp och Trelleborg, för att denna led ska bli komplett. Leden knyter samman cykeltrafik till och från färjorna i Trelleborg med andra leder upp i landet.



Banvall väster om Dösjebro.



Skånes inland

Ängelholm – Klippan – Eslöv – Tomelilla – Simrishamn

Skåne bör erbjuda en intressant och spännande cykelled genom det synnerligen varierade skånska landskapet. Det kan man åstadkomma med en tvärlid från Ängelholm till Simrishamn via Klippan, Söderåsen, Eslöv, Löberöd, Vollsjo och Tomelilla.

Kommun Dragning av leden och byggbehov. Fet stil betyder att orten har affär eller matställe.

Ängelholm

Från Ängelholm går det att cykla på cykelväg till **Munka Ljungby** och på småvägar till **Ö Ljungby**.

Från Ö Ljungby krävs viss utbyggnad längs väg 13 för att nå väg 1809 och via Gråmanstorp komma in till Klippan.

Klippan

Från Klippan kan man vägvisa via Forsby samt via Krika och Bonnerup till **Ljungbyhed**.

Från Ljungbyhed dras en led på väg 1860 till Skärålid vid Söderåsen. Därifrån behövs cykelväg längs väg 13 samt en upprustning av banvallen till Röstånga.

Svalöv

Från **Röstånga** behövs ny cykelväg söderut till Billinge.

Från Billinge bör leden vägvisas via en upprustad banvall från Billinge till Bosarp. En alternativ vägvisning kommer att finnas via **Stockamöllan** och **Stehag** som ett led i vägvisningen mellan kommunerna. Båda alternativen kräver utbyggnader för att bli användbara för cyklister.

Från Bosarps kyrka vägvisas längs väg 113 efter utbyggnad.

Eslöv

Från Eslöv vägvisas på en upprustad banvall via Hurva till **Löberöd**.

Från Löberöd vägvisas på det lågtrafikerade vägnätet och på bitar av upprustad banvall via Bjärsjölagård, Vollsjo till **Lövestad**.

Sjöbo

Från Lövestad på en upprustad banvall och på mindre vägar till Tomelilla.

Tomelilla

Österut från Tomelilla vägvisas först österut till Ö Ingelstad och sedan söderut på väg 1549 till Hannas. Därifrån till **Hammenhög** krävs en ny cykelväg längs väg 9. Öster om Hammenhög dras leden förbi Glimmingehus och vidare på det lågtrafikerade vägnätet via Gnalöv och Simris till målet Simrishamn.

Simrishamn

Denna cykelled går delvis genom glest befolkade delar av Skåne och uppfyller inte alltid kravlistan. Den föreslagna dragningen går dock genom många olika skånska landskapstyper och passerar intressanta platser. Vi har föreslagit namnet *Piratenbanan* på den del av leden som går från Eslöv via Vollsjo till Tomelilla.

I landskapet sydöst om Löberöd finns inga livsmedelsaffärer förrän i Lövestad, vilket är cirka 30 km bort och lite för långt för de krav vi gärna vill ställa. I gengäld blir det en mycket vacker led.

Det behövs en hel del åtgärder för att denna led ska bli komplett.

Kommunplaner

Med erfarenhet från cykling på de flesta av de nedan föreslagna vägarna har vi ett antal förslag på leder och vägvisning samt en analys av bristerna i cykelvägnätet och de åtgärder vi anser behövs.

För varje kommun har Naturskyddsföreningen i Skåne skrivit ett förslag till plan. Denna plan har sedan gått på remiss till våra **lokala kretsar** i länet. Naturskyddsföreningen har 28 lokalkretsar i Skånes 33 kommuner. Några kretsar samlar medlemmar från två näraliggande kommuner.

För varje kommun inleder vi med ett förslag på hur man kan **vägvisa** till orter utanför kommunen, både till andra tätorter inom samma kommun och till centralorter i andra närliggande kommuner. I många fall krävs utbyggnader för att den önskvärda dragningen av leden ska kunna bli verklighet.

I en avdelning kallad **brister och åtgärder** listar vi de utbyggnader och förbättringar vi anser behövs och försöker att motivera dem beroende på vilken grupp av cyklister de vänder sig till.

Vi avslutar med en **prioriteringslista**. Det är oftast tätortsnära cykelvägar vi anser angelägna, men i några fall också sådana cykelvägar som utgör felande länkar i ett regionalt cykelvägnät.

För att förenkla en beräkning av **kostnader** har vi bara listat längden på de cykelvägar vi önskar oss. Vi delar upp det i nya cykelvägar och i upprustning och eller asfaltering av befintliga vägar. Vi räknar också upp behovet av planskilda korsningar.

Sammantaget är det inga blygsamma önskemål vi har, men de ska ses i ljuset av den framtid vi anser att samhället måste planera för. Då kommer cykelvägarna visa sig vara en högst värdefull investering.



I framtiden får vi se fler cyklister och färre bilar. Väg 946 nordöst om Lund.

Bjuv

Förutsättningar: Bjuv ligger både i ett jordbrukslandskap och i kanten av Söderåsen. Förutom Bjuv finns tätorterna Billesholm och Ekeby. Billesholm ligger endast fem km från centralorten. Det är också nära till Hyllinge, Åstorp och Mörrarp och det är rimligt att man ska kunna cykla mellan dessa orter.

Förslag till leder och vägvisning

I **Bjuv** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationen eller kommunhuset.

Leder mot andra orter:

Till **Åstorp** vägvisas på befintlig GC längs Gunnarstorpsvägen, på Bjuvsvägen, väg 1255, samt längs järnvägen efter utbyggnad med GC till Åstorp.

Till **Klippan** vägvisas (a) via Åstorp.

Till **N Vram** kan vägvisas (a) på Norra Vramsvägen, väg 1256.

Till **N Vram kan** vägvisas (b) på befintlig GC förbi Findus, längs väg 1385, och därefter på väg 1242 via Fälleberga.

Till **Klippan** kan vägvisas (b) ett mer turistiskt men också mer kuperat alternativ över Söderåsen. En sådan led kan då dras via N Vram och väg 1245 via Stenestad.

Till **Billesholm** vägvisas på befintlig GC förbi Findus och längs väg 1385 samt längs Ljungsgårdsvägen in i samhället.

Till **Ekeby** vägvisas (a) via Billesholm samt öster om järnvägen och på Torekullsvägen fram till järnvägs korsningen. Därefter skyltas leden söderut på banvallen efter upprustning. I Ekeby leds cyklisterna in via Forsgatan till Storgatan.

Till **Ekeby** vägvisas (b) på väg 1243 och 1241 via **Risekatslösa** samt på väg 1239 till Gedsholm. In till Ekeby leds cyklisterna längs väg 109 efter en kort utbyggnad och på den mindre vägen förbi kyrkan och under väg 110 in till Storgatan.

Till **Mörrarp** vägvisas längs väg 1248 efter utbyggnad eller hellre längs järnvägen efter utbyggnad med GC-väg.

Till **Helsingborg** vägvisas (a) via Mörrarp samt västerut på väg 1370 efter utbyggnad.

Till **Hyllinge** vägvisas längs Norra Storgatan och Brogårdavägen, väg 1385, efter utbyggnad.

Till **Väla** vägvisas via Hyllinge västerut på Hasslarpsvägen under E4, över Ådalsvägen, väg 1762, samt på GC norr om korsningen mellan E4 och väg 110. Därifrån dras leden längs Djurhagshusvägen, väg 1379, efter utbyggnad.

Till **Helsingborg** kan man också (b) vägvisa via Hyllinge och Väla.

Till **Strövelstorp** vägvisas via Åstorp eller via Hyllinge.

Till **Ängelholm** vägvisas via Strövelstorp som ovan.

I **Billesholm** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Kungsgårdsvägen och Badhusvägen.

Till **Kågeröd** kan man dra en turistcykelled från Billesholm via Åvarpsvägen, genom den gamla oskiftade byn Åvarp, samt en kort sträcka på väg 1256 och på den fina mindre vägen från väg 1245 förbi Bauseröd till väg 1212 en km norr om Kågeröd.

I **Ekeby** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Storgatan och Telegatan.

Till **Kågeröd** leds cyklister på väg 1232.

Till **Svalöv** kan man vägvisa på vägarna 1224 via Duveke och 1211 via Tarstad och på väg 1217 till Svalövs kyrka.

Brister och åtgärder

Bjuv behöver några viktiga utbyggnader både runt tätorten och de mindre orterna..

- Det behövs en gen och naturlig cykelförbindelse mellan **Bjuv** och **Åstorp** för att underlätta lokal pendling. Det finns GC från Bjuv till Gunnarstorp. Det bör anläggas en GC längs järnvägen från Gunnarstorp till Ängdalsvägen i södra Åstorp, cirka 1,5 km inom Bjuvs kommun. Med en sådan cykelförbindelse blir det endast 6 km mellan orternas centrum. De alternativa vägarna, 1759 och 1244, har båda mycket trafik och innebär minst två km längre väg.
- Banvallen mellan **Billesholm**, Torekull, och **Ekeby** håller bitvis dålig kvalitet och behöver rustas upp och asfalteras, cirka 3 km.
- Det bör finnas en god cykelförbindelse mellan **Hyllinge** och **Åstorp**, en sträcka på cirka 7 km som lämpar sig väl för lokal pendling. Inom Bjuvs kommun behövs GC längs Åstorpsvägen, väg 1757 och en kort bit längs väg 107, totalt cirka 1 km.
- Det bör finnas en god cykelförbindelse mellan **Bjuv** och **Mörarp** så att cyklister även kan ta sig till Helsingborg denna väg. Väg 1248 har över 3500 ÅDT. Man kan anlägga en GC längs denna väg, men det blir en betydligt genare väg om GC-vägen dras längs järnvägen. Längden på GC:n blir cirka 1,5 km.
- Det behövs en GC längs Norra Storgatan och Brogårdavägen, väg 1385, mellan **Bjuv** och **Hyllinge**, 2,5 km. Vid passagen av väg 107 som har 3500 ÅDT behövs en GC-port. Avståndet mellan orterna är endast 4 km och cykelvägen är viktig för lokal pendling till arbetsplatser och pågatågsstationen.

Prioriteringar

Bjuvs GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 6,5 km ny GC samt upprustning och asfaltering av cirka 3 km banvall. Det behövs också en GC-port.

Alla de föreslagna åtgärderna känns angelägna. De GC-vägar vi föreslår berör pendling mellan tätorterna, även om några galler pendling till och från andra kommuner.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 6,5 km ny GC-väg, upprustning och asfaltering av 3 km samt en GC-port.

Bromölla

Förutsättningar: Bromölla ligger i ett jordbrukslandskap men omfattar också mycket kuperad terräng i norr och det innebär att det finns attraktiva områden för turism och rekreation. Förutom Bromölla finns tätorterna Näsum, Gualöv, Nymölla och Valje. Alla utom Näsum ligger högst fem km centralorten. Cykelvägnätet är relativt väl utbyggt.

Förslag till leder och vägvisning

I **Bromölla** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationen eller biblioteket eller bådadera.

Leder mot andra orter:

Norrut mot **Näsum** och **Olofström** bör man vägvisa på GC längs Tians väg, på den mindre vägen via Nogesund och Råby och därefter på banvallen till Näsum och vidare mot Olofström.

Till **Grödbby** vägvisas på befintlig GC längs Grödbbyvägen och väg 2084 eller via Folketshusgatans förlängning.

Till **Valje** vägvisas österut från järnvägsstationen och på befintlig GC förbi korsningen mellan väg 116 och E22 fram till väg 2078 och på GC längs denna väg till Valje.

Till **Sölvesborg** vägvisas via Valje och på befintlig GC längs väg 2078.

Till **Nymölla** vägvisas på befintlig GC längs Långmossavägen och väg 2083.

Till **Gualöv** vägvisas på befintlig GC norr om järnvägen.

Till **Åhus** kan vägvisas (a) via Nymölla och väg 1669 förbi Tosteberga ängar.

Till **Åhus** kan vägvisas (b) via Gualöv och väg 1670.

Till **Kristianstad** bör man vägvisa via Gualöv, på väg 2071 och på mindre vägar efter upprustning norr om järnvägen till Bäckaskog där det finns GC via Fjelkinge till Kristianstad. Nuvarande vägvisning för cyklister i Gualöv pekar ut mot väg E22 och bör tas bort snarast.

I **Näsum** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Kyrkvägen och Linnavångsvägen.

Till **Olofström** vägvisas på banvallen norrut.

Till Kylinge och vidare i **Blekinge** vägvisas på banvallen och på väg 2092.

Till **Bromölla** vägvisas på banvallen enligt ovan.

Till **Vånga** vägvisas längs väg 2051 efter utbyggnad.

Övrig vägvisning:

I **Nymölla** vägvisas till **Sölvesborg** via Edenryd och väg 2085 och till **Åhus** via väg 1669 för de cyklister som vill ta sig fram längs Skånes kuster.

Brister och åtgärder

Bromölla behöver några utbyggnader runt de mindre orterna..

- Det behövs en GC-lösning längs väg 2085 från **Edenryd** till väg 2083 i **Nymölla**, cirka 2 km. Väg 2085 har cirka 700 ÅDT, men är smal. Den är också en viktig länk i ett regionalt cykelvägnät som förbindelse mellan Skåne och Blekinge längs havet.

- Från Valje bör det finnas en cykelförbindelse till Grödbby. Levrasjövägen, väg 2085, har cirka 700 ÅDT, men känns osäker att cykla på. Det vore bra med en GC längs denna väg, cirka 2 km från väg 2078 i Valje till väg 2084 i Grödbby.
- Väg 2051 väster om Näsrum har cirka 1500 ÅDT. Det behövs en GC från **Näsrum** åtminstone ut till **Humletorkan**, cirka 3 km. Visserligen finns det en mindre väg via Äskekärravägen, väg 2088 och västerut över Holjeån, men den är en dryg km längre och lockar inte pendlare.
- Det behövs GC vidare längs väg 2051 från **Humletorkan** upp på backen till kommungränsen, cirka 2,5 km. Vägen är en viktig regional cykelförbindelse till Blekinge.
- Det behövs en kort GC längs väg 116 norr om **Näsrum** så att det skapas en cykelanslutning från Jämshögsvägen till väg 2092, cirka 0,2 km

Prioriteringar

Bromöllas GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 10 km ny GC.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar nära tätorterna. Det gäller GC från Edenryd till Nymölla, från Näsrum till Humletorkan och den korta anslutningen norr om Näsrum.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 5,5 km ny GC-väg.

Underlag

Bromölla – Åhus. Avstånd: 25 km, fågelvägen 20 km. Cyklad 2010-07-26.

Bromölla – Sölvesborg via Håkanryd. Avstånd: 16 km, fågelvägen 7 km. Cyklad 2011-07-28.

Bromölla – Gualöv. Avstånd: 5,5 km, fågelvägen 4 km. Cyklad 2010-07-26.

Bromölla – Kristianstad via Gualöv, Kiaby, Fjelkinge.

Avstånd: 27 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2004-07-09, 2010-07-26.



Cykelväg mellan Bromölla och Gualöv.

Burlöv

Förutsättningar: Burlövs kommun ligger centralt nordost om Malmö. Landskapet är platt, men kommunen är omgiven av och genomkorsad av stora vägar och järnvägar som skapar barriärer i landskapet. Burlöv har i dag goda cykelförbindelser åt flera håll.

Förslag till leder och vägvisning

I **Arlöv** bör cyklister vägvisas till och från biblioteket i korsningen Lundavägen-Dalbyvägen. Även Burlövs center är en stor och naturlig målpunkt, liksom pågatågsstationen och dessa bör ha vägvisning.

Leder mot andra orter:

Till **Lund** via **Åkarp** och **Hjärup** vägvisas på befintlig GC åt nordöst längs Lundavägen

Till **Staffanstorp** via **Burlövs egna hem** vägvisas med start längs Dalbyvägen, eventuellt även via Rapsvägen och söder om Kronetorp. Från Burlövs egna hem över E22 på ekodukten och förbi Burlövs gamla kyrka samt vidare längs väg 853 efter utbyggnad och längs gamla Malmövägen efter utbyggnad.

Till **Staffanstorp** kan man även vägvisa längs vackrare väg via **Burlövs Egna hem** Öster om Burlövs gamla kyrka går leden via väg 860 till Görslövs kyrka. Därifrån kan leden fortsätta österut på en liten grusväg till Djurslöv där cykelväg mot Staffanstorp börjar. Alternativt kan man cykla via Tottarp på väg 861 och 862 till Djurslöv.

Till **Stora Bernstorp** via Segevägen på befintlig GC samt nybyggnad.

Till **Malmö** på befintlig GC åt sydväst längs Lundavägen.

Till **Lomma** på befintlig GC via Lommavägen.

Till **Alnarp** och **Lomma** på befintliga gator och GC-vägar via Hantverkargatan, under järnvägen, Företagsvägen, Kronetorpsvägen och på GC-bron över motorvägen E6. Alnarpsparken är en stor sevärdhet och är sommartid ett mycket populärt utflyktsmål.

I **Åkarp** bör cyklister vägvisas till och från Hvilans folkögskola och även till järnvägsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Hjärup** och **Lund** på befintlig GC längs Lundavägen.

Till **Staffanstorp** via Kabbarpsvägen och på ny GC längs gamla Malmövägen.

Till **Arlöv** från Hvilan på befintlig GC längs Lundavägen, men även från järnvägsstationen på befintlig GC längs järnvägen till Burlövs center.

Till **Alnarp** på befintlig GC längs Sundsvägen och via ny GC i samband med järnvägsutbyggnaden.

Brister och åtgärder

- Cykelförbindelsen från Arlöv via **Segevägen** ut till Stora Bernstad är inte komplett och behöver förlängas cirka en km. Då kan det också behövas en GC-bro över Sege å.
- Det behövs en cykelförbindelse mellan Staffanstorp och Malmö och den ligger delvis inom Burlövs kommun. Det finns i dag GC-väg längs Vassvägen och förbi **Stora Bernstorp** längs väg 848 fram till väg 858 öster om motorvägskorset. Det behövs en kort GC, cirka 0,5 km, längs väg 858 fram till den mindre vägen österut till Särslöv.

Prioriteringar

Cykelvägnätet i Burlövs kommun är relativt väl utbyggt. Den viktigaste åtgärden blir att komplettera cykelvägen från Arlöv ut till **Stora Bernstorp**. Dessutom behöver hela cykelvägnätet vägvisning.

Våra prioriterade förslag blir då 1,5 km ny GC-väg inom Burlövs kommun.



Ekodukten över motorvägen vid Burlövs egna hem.

Underlag

Arlöv – Lomma, via Kronetorpsvägen och Alnarp:

Avstånd: 8,6 km, fågelvägen 4,5 km. Cyklad 2006-07-22.

Arlöv – Alnarp: Avstånd: 4 km, fågelvägen 3 km. Cyklad 2006-07-22.

Arlöv – Åkarp: Avstånd: 4 km, fågelvägen 3,5 km. Cyklad 2009-04-22.

Arlöv – Staffanstorp, via Burlövs kyrka och Djurslöv.

Avstånd: 12,5 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2006-06-06, 2008-05-04.

St Bernstorp – Staffanstorp. Avstånd: 12 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2011-08-18.

Båstad

Båstad är både en utpräglad sommarstad och en ort där många använder bilen trots de små avstånden. Sommartid ser man dock många cyklister och Båstad är en knutpunkt för cyklister som kör längre sträckor. Här börjar Ginstleden som går till Göteborg och här kommer den nya Kattegattleden från Göteborg till Skåne att passera.

Båstads kommun har föredömligt asfalterat de flesta småvägar uppe på åsen. Trots det kan många cyklister avskräckas av de stora höjdskillnaderna mellan havet och Hallandsåsen.

Förslag till leder och vägvisning

I **Båstad** bör cyklisterna vägvisas till och från en punkt nära de centrala butikerna vid Köpmansgatan mellan Friluftsvägen och Fridhemsvägen. Det är hit man kommer på skyltad cykelled från Grevie och det är lätt att fortsätta via Sjövägen ner till stranden.

Leder mot andra orter:

Till **Halmstad** vägvisas som i dag på skyltad cykelled via Hemmeslövsstrand till Skummeslövsstrand.

Till **Laholm** kan man vägvisa från den nya stationen via den gamla banvallen till **Skottorp** efter upprustning. Från Skottorp via Valleberga finns det en asfalterad GC-väg på banvallen ända fram till Laholm.

Som alternativ kan man leda cyklister från Båstad på GC-vägar via Malen och Hemmeslövsstrand och genom naturreservatet till södra delen av Skummeslövsstrand. Därifrån kör man på GC-väg längs väg 516 till Skottorp.

Till **Östra Karup** vägvisas på befintlig GC-väg.

Till **Ängelholm**: (a) På denna sträcka finns i dag en skyltad cykelväg, "Cykelspåret". Den går från Båstad på GC-väg längs väg 1730 och sedan starkt uppför på en liten, asfalterad väg upp genom Sinarpsdalen till Salomonhög. Där, vid en golfbana, går den ner igen till Grevie. Från Grevie fortsätter den via väg 1727 och 1726 ner till Ängelbäcksstrand. Fortsättningen går på småvägar och stigar via Ranarpsstrand till Storahult och vidare till Vejbystrand.

Som ett alternativ kan man från Salomonhög köra ned till Västra Karup, på småvägar via Lillaryd, Glimminge, Öllöv till Killebäckstorp och vidare på väg 1726.

Från Ängelbäcksstrand till Ängelholm går leden mestadels på GC-vägar, men även på några smala lokalgator med max 30 km/tim. Hela sträckan går på cykelvägar eller vägar med lite trafik (570 ÅDT på väg 1727).

Till **Ängelholm**: (b) Den mest lättcyklade vägen över Hallandsåsen är i dag gamla E6 (väg 1701) mellan Ö Karupskorset och Margretetorp. Den södra backen upplevs inte som så brant i och med att den stiger långsamt under 7 km. På norrsidan tas den mesta stigningen på 2 km. Väg 1701 har visserligen cirka 1000 ÅDT, men är bred och har lugn trafikrytm. Som alternativ kan man cykla den gamla postvägen via Simontorp (skyltad som "Skånespåret").

Till **Torekov** kan vägvisas på vägen till Kattvik, väg 1749, och Segeltorp och på stigar.

Brister och åtgärder

Även om det enligt ledförslagen ovan finns många vägar att cykla på så saknas ändå GC-vägar på några viktiga sträckor.

- Det behövs en GC-väg längs väg 1749 från Båstad ut till **Appelrydsskolan** som har många elever som behöver kunna ta sig in till tätorten per cykel. Det är en sträcka på cirka 1,5 km om GC-vägen startar från Lindallén. Den grusbelagda cykelvägen längs stranden är inte ett fullgott alternativ och kan kännas osäker om kvällarna.
- Det behövs en GC-förbindelse från **Båstad** längs väg 115 upp till **Boarp**, en sträcka på en dryg km beroende på hur GC-vägen kan anslutas till tätortens GC-nät.. Boarp är ett stort resmål och en ny GC ger dessutom en länk till mindre trafikerade vägar som 1747. Väg 115 har nära 4000 fordon per dygn.
- Uppe på åsen rör sig många turister sommartid i området Boarp, Hov och Västra Karup. Dessa målpunkter och hela området bör vara lättillgängligt för cyklister. Bilvägarna har mycket trafik, väg 115 har över 2000 ÅDT, vilket blir klart mer en sommardag. En GC-förbindelse från Båstad till **Boarp** behöver kompletteras västerut. Cyklisterna kan fortsätta på den lilla vägen genom **Karup**, men framme vid väg 115 behövs en ny GC åtminstone fram till väg 1748, cirka 1,5 km. Det skulle binda samman flera småvägar och ge en cykelförbindelse från Båstad upp på åsen i den riktning som många turister kan tänkas vilja ta sig.
- Det är önskvärt att binda samman **Västra Karup** med **Grevie**. Väg 105 har nära 3000 fordon per dygn på denna sträcka, knappt 3 km. Eventuellt kan man skapa en GC-förbindelse på småvägar väster om väg 105, men det är viktigt med en gen och plan förbindelse om man ska få pendlare till den planerade pågatågsstationen i Grevie.
- Från den nya stationen öster om Båstad behövs en ny GC öster om järnvägen. Den ska ansluta till den gamla banvallen mot **Skottorp**. Denna cykelväg kan gå på befintliga småvägar efter asfaltering, cirka 1,5 km inom Båstads kommun. Från Skottorp till den nya stationen blir det då endast cirka 3,5 km att cykla, vilket kommer att locka fler pendlare.
- Det behövs en GC-väg längs **Karstorpsvägen**, väg 1746, från tätorten och upp till Karstorp, en dryg km. Detta är en viktig tätortsnära GC som ger cyklisterna tillgång till det lågtrafikerade vägnätet uppe på åsen.
- Den skyltade cykelvägen från Båstad till Ängelholm är tänkt att ingå i Kattegattleden. Då bör fler sträckor asfalteras. Vägvisningen är på många punkter obefintlig och behöver en grundlig översyn. Det gäller särskilt i Ängelbäcksstrand.

Asfaltering behövs i norra delen av **Storahult**, mellan Storahultsvägen och Lillahultsvägen, på en sträcka av cirka en km. Från **Ranarpsstrand**, väg 1719, till Ängelbäcksstrand, väg 1726, vore det bra med asfaltering, en dryg km.

Norr om Lervik får cyklisterna öppna en grind och cykla igenom ett område där det kan finnas betande djur. Det är ingen bra lösning och kan tvinga barnfamiljer att ta en omväg.

- En cykelled från **Torekov** till Ängelholm kan i huvudsak dras på det lågtrafikerade vägnätet samt småvägar först söderut, därefter via Rammsjö till den befintliga cykelleden från Båstad till Ängelholm. Väg 1700 har dock nära 1000 fordon per dygn (ÅDT) och det är ännu fler fordon sommartid. Det behövs en GC-lösning från vägen från **Rammsjö**, väg 1737 till väg 1726, cirka 3,5 km.

- För att knyta samman tätorterna, behövs en GC-lösning från **Förslöv** till Storahult, längs väg 1717 och 1708. Den senare har cirka 1500 ÅDT. Då kan cyklister från Förslöv nå Vejbystrand och Ängelholm på ett enkelt sätt. GC-vägen blir cirka 3,5 km.
- Det behövs en GC-väg längs **Vistorpsvägen** västerut från **Förslöv**, väg 1722, från Mejerivägen till väg 1708, cirka två km. Väg 1722 har cirka 1000 ÅDT, men trafiken är större sommartid. GC-vägen behövs både för att man ska våga skicka barn på cykel till Förslöv och för att man sommartid ska kunna ta sig ut till havet på ett betryggande sätt. Från Förslöv är det endast cirka sju km till Ranarps strand.

Prioriteringar

Alla de föreslagna GC-vägarna känns angelägna. Det rör sig totalt om cirka 17 km ny GC samt asfaltering av befintliga vägar på cirka 3,5 km. Det vi vill prioritera runt Båstad är en GC-väg till Appelryd, en GC-förbindelse till Boarp, GC-väg längs Karstorpsvägen och en GC-förbindelse till Skottorp. Vi tycker också det är angeläget med en GC västerut från Förslöv.

Våra prioriterade förslag blir då 5,5 km ny GC-väg samt asfaltering av 1,5 km befintlig väg.

Underlag

Båstad – Laholm, via Östra Karup och Skottorp.

Avstånd: 22 km, fågelvägen 15,5 km. Cyklad 2005-07-06.

Grevie – Förslöv. Avstånd: 5,5 km, fågelvägen 5 km. Delvis cyklad 2006-08-10--11.

Båstad – Ängelholm. Avstånd: 34 km, fågelvägen 22 km. Cyklad 2003-07-22--23.

Torekov – Ängelholm. Avstånd: 31,5 km, fågelvägen 24 km. Cyklad 2003-08-06 och 2006-08-10.

Östra Karup – Margretetorp. Avstånd: 11,5 km, fågelvägen 11 km. Cyklad 2002-07-28.



Grind på cykelleden *Cykeln*s blå band norr om Lervik

Eslöv

Förutsättningar: Eslöv ligger mitt i ett jordbrukslandskap men det finns både ett slättlandskap och ett kuperat landskap inom kommunen. Flera mindre byar ligger under en mil från centralorten, men det är rimligt att det ska gå att cykla till Eslöv från alla mindre orter. Cykelvägnätet har en relativt kort utbyggnad från centralorten och det finns många önskvärda åtgärder.

Förutom utbyggnad för pendling nära Eslöv finns också ett par banvallar som skulle kunna rustas upp och fungera som mycket attraktiva vägar för cykelturism. Eslöv ligger mycket strategiskt till för cykelturister i både nord-sydlig och öst-västlig riktning.

Förslag till leder och vägvisning

I **Eslöv** bör cyklisterna vägvisas till och från Stora torget.

Leder mot andra orter:

Norrut mot **Röstånga** bör man vägvisa via Norregatan och Bosarpsvägen och på GC längs väg 113 till Stabbarp och vidare till **Bosarps kyrka** efter utbyggnad. Leden kan sedan gå västerut ett par hundra meter genom Bosarp på väg 1281 efter asfaltering och sedan norrut på mindre vägar till Nyodlingen och anslutas till den gamla banvallen mot **Billinge** och därifrån vidare till Röstånga. Detta kräver utbyggnad och asfaltering.

Till **Höör** (a) kan man vägvisa via Bosarp efter utbyggnad och via **Stehag** på väg 1312 förbi Bosarps jär. Det är en vacker väg för rekreationscykling. Från Stehag får man vägvisa via väg 1314 via Stehags kyrka och via väg 1299 in till Höör. Från Stehag kan man även vägvisa till **Stockamöllan** på väg 1314 även om den har lite för mycket trafik. Vid Hasslegården, en km sydöst om väg 113 kan leden gå på en mindre väg som ansluter till väg 113 några hundra meter söder om Hasslebro, där det behövs en mindre utbyggnad.

Till **Höör** (b) kan också vägvisas på befintlig GC via **Kungshult** och vidare norrut på väg 1299 till Höör. Denna väg har något för mycket trafik, 600 fordon per dygn, men alternativet är de kuperade vägarna 1300 och 1314 närmare Ringsjön.

Till **Hörby** bör vägvisas på befintlig GC via **Kungshult** och vidare österut förbi Vännberga och på väg 1300, 1292 och 1295 och en mindre väg till Snogeröd och på befintlig GC på banvallen till Hörby.

Åt sydost kan en led dras söderut längs Lundavägen, på befintlig GC längs väg 113 till Kristineberg efter åtgärder och därefter österut längs väg 1268 efter utbyggnad och sedan på den gamla banvallen söder om **Skarhult** fram till **Hurva** efter upprustning och asfaltering. Detta skulle ge en fin och lättcyklad förbindelse från Hurva in till Eslöv, en sträcka på cirka 11 km. Öster om Hurva kan cykelleden dras på den mindre vägen förbi Hurva fålad och sedan åter anslutas till banvallen in till **Löberöd**. Vidare österut kan leden dras på det lågtrafikerade vägnätet och på vissa sträckor på banvallen efter upprustning och gå via Bjärsjölagård och Vollsjo till Tomelilla. Hela sträckan skulle kunna bli en fin turistled.

GC-vägen söderut från Eslöv längs väg 113 lockar varken pendlare eller ännu mindre rekreationscyklister. Den har besvärligt grusunderlag men framför allt är den dragen så nära vägen att trafiken blir för besvärande. Den bör inte utgöra någon vägvisad led.

Söderut kan en led dras på stigen mellan kyrkogården och järnvägen samt markvägar till Ellinge efter upprustning och asfaltering. Från Ellinge dras leden på väg 1263 och 1264 fram till en halv km norr om väg 104. Där dras leden österut på en mindre väg fram till väg 117 och sedan på den befintliga GC-vägen en kort bit längs väg 113 till **Gårdstånga**.

Till **Flyinge** kan vägvisas först till Kristineberg, sedan på banvallen och på väg 1289 till Flyinge. Öster om Flyinge, längs väg 104 ligger flera byar som borde ha GC-förbindelse med Eslöv och det är naturligt att dra en cykelled längs Kävlingeåns dalgång via Holmby, Hammarlunda och Harlösa, men det kräver utbyggnad. Öster om Harlösa kan en cykelled fortsätta på det som är kvar av banvallarna efter upprustning.

Från **Holmby** bör även vägvisas norrut på väg 1117 mot **Hurva**. Då får cyklister från Lund en obruten GC väg från Lund till Holmby, och en lågtrafikerad väg åt nordöst.

Till **Lund** via **Örtofta** och **Stångby** kan vägvisas på Södergatan och på stigen mellan kyrkogården och järnvägen samt markvägar till Ellinge efter upprustning och asfaltering. Från Ellinge dras leden på väg 1263 och till Örtofta längs väg 936 efter nybyggnad och vidare till Lund via Stångby.

Till **Kävlinge** (a) via Örtofta enligt ovan och därefter på befintlig GC på banvallen till Kävlinge.

Till **Kävlinge** (b) via Långåkra och den mindre vägen från Rausvägen fram till väg 1261 mot **Remmarlöv**, vilket kräver utbyggnad. Från Remmarlöv vidare västerut längs väg 1261 via Virke.

Till **Marieholm** kan vägvisas ut från Eslöv på GC längs Trollenäsvägen och sedan på GC längs väg 17 till väg 1274 vid Trollenäs efter utbyggnad. Därefter dras leden på väg 1274 till Marieholm eventuellt efter vissa åtgärder. Väster om Marieholm behövs en ny GC för att dra leden vidare längs väg 17 till Teckomatorp och vidare mot **Landskrona**.

Till **Svalöv** vägvisas via Trollenäs efter utbyggnad och sedan via väg 1271 till Västra Strö, väg 1276 till Östra Karaby samt väg 1279, 108 och 1214 mot Svalöv.

Brister och åtgärder

Eslöv behöver utbyggnader som gör att cyklisterna lättare kan ta sig in och ut ur tätorten. Det behövs också åtgärder för att knyta ihop ett cykelvägnät med de mer avlägsna byarna.

- Norrut från Eslöv finns GC längs väg 113 till Stabbarp. Från **Stabbarp** behöver denna GC förlängas fram till och förbi **Bosarps kyrka** till väg 1282 vid Öslöv, cirka 3,5 km. Då skapas en cykelförbindelse ut från Eslöv till det lågtrafikerade vägnätet vid Bosarp. Från Öslöv är det under 7 km till stationen i Eslöv och sträckan lämpar sig för pendling.

Denna cykelled bör fortsätta norrut mot **Billinge**. Då behövs asfaltering av väg 1281 från korsningen med väg 113 och genom byn till en mindre väg cirka en halv km västerut. Där dras leden på den mindre vägen åt nordväst upp mot Nyodlingen där den ansluts till banvallen på lämpligt sätt. Det behövs asfaltering av den mindre vägen, en dryg km. Banvallen behöver rustas upp och kompletteras på mindre sträckor där den inte kan användas. Från Nyodlingen upp till gamla stationshuset i Billinge är det cirka 9 km. Bitvis håller banvallen god gruskvalitet men behöver asfalt för att bli acceptabel för cyklister. Detta är en sträcka med en höjdskillnad upp till Billinge. Det gör banvallen särskilt lämplig som en regional cykelväg mot de attraktiva målpunkterna vid Söderåsen.

Norr om Billinge behövs en GC-väg vidare till **Röstånga** längs väg 13 som har 2500 fordon per dygn. Sträckan blir drygt två km inom Eslövs kommun. Denna nord-syd förbindelse är viktig ur ett regionalt perspektiv och kan förväntas locka många turistande cyklister.

Söder om **Stockamöllan** behövs flera GC-vägar. Det behövs en GC-väg längs väg 113 från korsningen i Hasslebro med väg 13 och västerut, en knapp km. Då får cyklisterna anslutning till en mindre väg söderut och kan ta sig fram parallellt med väg 113 till väg 1314 mot Stehag. Längs väg 13 behövs en GC-väg från korsningen med väg 113 in till samhället, också det en knapp km. Från korsningen behövs också en GC-väg österut längs väg 13 i riktning mot Höör, en dryg km. Det är rimligt att man ska kunna ta sig mellan Höör och Stockamöllan på GC-väg då väg 13 har 3-4000 fordon per dygn. Totalt behövs cirka 3 km GC-väg inom kommunen.

- Norr om **Eslövs flygplats** finns en banvall som trots bitvis dåligt underlag används som cykelväg lokalt. Den bör rustas upp med grusbeläggning från startpunkten norr om flygfältet hela vägen fram till korsningen mellan väg 17 och väg 1306 mot Stehag, cirka 2,5 km. Då skapas en fin cykelförbindelse från Eslöv ut till det lågtrafikerade vägnätet i nordöst.
- Österut från Eslöv finns vägvisning till **Kungshult**. Cykelleden går på GC från centrum och på GC längs väg 17 fram ”Nr 3 vägen” och sedan på denna lilla asfalterade väg. Där denna slutar efter 1,3 km fortsätter leden på grusvägar med obetydlig vägvisning. Dessa grusvägar behöver asfalteras, cirka 3 km.

Öster om Kungshult kan en cykelled dras från väg 1299 till väg 1300 på en liten väg förbi **Vännberga**. Denna väg behöver då asfalteras, knappt 2 km. Detta är en viktig länk för att skapa en regional cykelförbindelse Från Malmö via Lund och Eslöv mot Hörby och Kristianstad.

- Sydöst från Eslöv bör **banvallen** rustas upp från **Ellingevägen** fram till den punkt där **Lundavägen** når väg 113, cirka 2 km. Denna väg är viktig för lokal pendling och lockar även rekreationscyklister.
- Söderut och österut kan man cykla på banvallen eller på Lundavägen och på en GC längs väg 113. Denna GC behöver asfalteras, cirka en km till **Kristineberg**. Väg 113 har över 5000 ÅDT och hastighetsgränsen är hög och därför behövs en GC-port i korsningen med väg 1268. och 1263 vid Kristineberg.

För att komma till **Hurva** behövs en GC-väg längs väg 1268 från väg 113 vid Kristineberg och cirka en km österut. Där kan cykelleden anslutas till banvallen som går vackert söder om Skarhult. Banvallen finns kvar och bör rustas upp hela vägen in till Hurva, cirka 6 km. Avståndet från Eslöv till Hurva via banvallen blir då cirka 11 km och det blir en mycket lättcyklad sträcka.

Öster om Hurva kan en cykelled dras på den mindre vägen via Hurva fälad. Denna väg bör då asfalteras, cirka 2 km. Vägens karaktär av mötesplatsväg bör behållas och det kan krävas hastighetsdämpande åtgärder. Vid den skarpa rätvinkliga högersvängen bör man anlägga en GC rakt österut fram till och förbi en väg vid Roekull, cirka 0,5 km och ansluta till banvallen in till **Löberöd**. Här behövs upprustning av banvallen på cirka 2 km. Från Hurva till Löberöd blir det då cirka 6 km att cykla. En sådan cykelled underlättar för cykelpendling till hållplatsen för Skåneexpressen vid E22 i Hurva. (Delar av denna led ligger i annan kommun.)

Öster om Löberöd bör en cykelled via Bjärsjölagård mot **Tomelilla** vägvisas på det lågtrafikerade vägnätet i närheten av den gamla banvallen.

- Söderut från Eslöv finns en GC på grus längs väg 113 till motorvägen E22. Den behöver kompletteras längs väg 104 fram till **Gårdstånga**, cirka en km. Därifrån kan cyklisterna ledas på Flyingevägen och vidare på befintlig GC till rondellen i Flyinge.

Den mindre vägen från väg 1264 förbi Östergård till väg 113 bör asfalteras, cirka 2 km.

Det behövs också GC-väg från Holmby till **Hammarlunda**, cirka 2 km, vilket också ger fler anslutningar för cyklisterna till det lågtrafikerade vägnätet på vägarna 1116 och 1114. Väg 104 har över 2500 fordon per dygn på denna sträcka.

I förlängningen behövs en fortsättning med en GC från Hammarlunda till **Harlösa**, cirka 4,5 km. En sådan GC behövs för lokal pendling.

Från Harlösa och österut till kommungränsen kan delar av den gamla banvallen rustas upp och kompletteras med ny GC på några sträckor. Detta underlättar för cyklister som vill pendla från området runt om **Vombsjön** till Harlösa. Det är också av betydelse för rekreationscykling.

- Eslöv behöver en god cykelförbindelse med **Lund**. En cykelled behöver kompletteras med ny GC längs väg 1267 från väg 1263 till väg 104 vid **Örtofta**, cirka 2 km. Denna sträcka är en mycket viktig del av en regional cykelförbindelse från Malmö via Lund, Eslöv och Höör till Hässleholm.
 - Från **Remmarlöv** i väster behövs en god cykelförbindelse in till centralorten Eslöv. Då behövs en ny GC längs väg 1261 från väg 1271 och cirka 0,5 km österut. Där kan en cykelled dras på en mindre väg via Långåkra in till Eslöv. Från Remmarlöv är det under 5 km till Eslövs station.
 - **Trollenäs** är ett stort utflyktsmål i kommunen och behöver kunna nås enkelt. Västerut behövs också en cykelförbindelse till **Marieholm**. Från Marieholm är det cirka 12 km till Eslöv. Då krävs i första hand en GC längs väg 17 från Trollenäsvägen, väg 1278, till väg 1274, gamla landsvägen till Marieholm. Dessutom behövs en GC längs Trollenäsvägen från det befintliga GC-nätet ut till väg 17. Totalt behövs knappt 3 km från Eslöv till Trollenäs.
- Även väg 1274 från Trollenäs till **Reslöv** har något för mycket trafik för cykling, cirka 1000 fordon per dygn. Det behövs hastighetsdämpande åtgärder på denna sträcka. Man bör också prova att bygga GC i de kurvor som har skymd sikt. Denna sträcka är 4 km.
- I korsningen nordväst om Eslöv, mellan väg 17 och väg 1278, **Trollenäsvägen**, bör man bygga en GC-port så att cyklister på ett säkrare sätt kan korsa väg 17 som har nära 6000 fordon per dygn på denna sträcka. Även i korsningen med väg 1271 vid avfarten mot Trollenäs, behövs en GC-port så att cyklister lätt kan nå denna målpunkt. Båda GC-portarna behövs oavsett på vilken sida om väg 17 som en GC placeras.
 - Förbindelsen mot Svalöv går vackert men något kuperat. Väg 1276 från **Västra Strö** och 1279 norrut från **Östra Karaby** bör asfalteras för att ge en acceptabel förbindelse på denna sträcka, knappt 6 km.

Prioriteringar

Eslövs GC-nät behöver förstärkas på ett antal punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 23 km ny GC, upprustning eller asfaltering av 39 km, hastighetsdämpande åtgärder på 4 km samt 3 GC-portar.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar nära centralorten. Det gäller GC från Stabbarp till Bosarps kyrka, från Eslöv via Kristineberg mot Skarhult, till Örtofta, till Remmarlöv och till Trollenäs. Det är också angeläget med asfaltering fram till Kungshult.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 10 km ny GC-väg, asfaltering av 4 km samt 3 GC-portar.

Underlag

Eslöv – Billinge via Bosarp och banvallen. Avstånd: 20 km, fågelvägen 14 km. Cyklad 2004-05-05.

Eslöv – Stehag via Bosarp. Avstånd: 12 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2009-07-31, 2004-05-05.

Eslöv – Kungshult. Avstånd: 7,7 km, fågelvägen 7 km. Cyklad 2006-08-25.

Eslöv – Stehag via Kungshult. Avstånd: 15 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2006-08-25, 2009-05-01, 2008-09-21.

Eslöv – Höör via Kungshult och Stehags kyrka.

Avstånd: 23,5 km, fågelvägen 19 km. Cyklad 2006-08-25, 2009-05-01.

Eslöv – Hörby. Avstånd: 26 km, fågelvägen 22,5 km. Cyklad 2006-08-25, 2005-08-23.

Eslöv – Hurva via banvall. Avstånd: 10,8 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2004-04-16.

Eslöv – Löberöd. Avstånd: 17 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2004-04-16.

Eslöv – Gårdstånga. Avstånd: cirka 9,5 km, fågelvägen 8,5 km. Ej cyklad.

Gårdstånga – Flyinge. Avstånd: 3 km, fågelvägen 2,5 km. Cyklad 2012-06-02.

Eslöv – Lund. Avstånd: 21 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2006-05-11, 2002-09-03.

Eslöv – Marieholm. Avstånd: 11,7 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2007-07-25.

Eslöv – Teckomatorp. Avstånd: 17 km, fågelvägen 14 km. Cyklad 2007-07-25.

Eslöv – Landskrona. Avstånd: 37 km, fågelvägen 30 km. Cyklad 2007-07-25.

Eslöv – Svalöv. Avstånd: 20 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2008-04-23.



Banvallen söder om Skarhult

Helsingborg

Förutsättningar: Helsingborgs centrala delar ligger lågt vid kanten av Öresund, medan landborgen erbjuder en viss barriär för all cykling österut. En större barriär utgörs dock av de stora trafikerade vägarna, motorväg E4 och E6 samt väg 111. Inlandet präglas av ett ganska platt jordbrukslandskap. Ett antal mindre tätorter ligger på bekvämt pendlingsavstånd, mindre är en mil från centralorten.

Helsingborgs kommun sträcker sig från Skälderviken i norr till Glumslöv i söder och från Öresund i väster till Mörrarp i öster. Det är rimligt att alla delar av kommunen ska kunna nås bekvämt per cykel på cykelvägar och det lågtrafikerade vägnätet utan allt för stora omvägar.

Kommunen har ett väl utbyggt GC-nät inom tätorterna och ligger strategiskt till för de turistande cyklister som vill ta sig fram längs kusten. Det kommer även cykelturister som vill ta sig direkt från Helsingborg till Ängelholm eller som vill cykla via Åstorp och upp i Småland.

Bristerna i cykelvägnätet gäller i första hand cykelvägarna till tätorterna i inlandet där nya GC-vägar kan bidra till en väsentligt ökad pendling.

Förslag till leder och vägvisning

I **Helsingborg** bör cyklisterna vägvisas till och från Knutpunkten.

Leder mot andra orter:

Norrut, till **Sofiero, Hittarp, Domsten, Viken** och vidare till **Höganäs** vägvisas på befintlig GC längs kusten.

Till **Ängelholm** (a) bör man vägvisa på befintlig GC via **Allerum**, därefter på Tursköpsvägen, väg 1398 och 1399 samt på en liten asfalterad väg via Västraby och väster om järnvägen fram till väg 1428. Norr därom vägvisas på väg 1428 fram till Rögle och sedan längs väg 1428 fram till **Utvålinge** efter utbyggnad. Leden fortsätter till Ängelholm längs väg 1785 efter utbyggnad.

Till **Ödåkra** och **Våla** bör man vägvisa från centrum via Hälsovägen efter ombyggnad och sedan på GC-vägar längs Ängelholmsvägen och Garnisonsgatan.

En alternativ eller kompletterande vägvisning österut kan gå på Norra och Östra Långvinkelsgatan och förbi Fredriksdal

En alternativ eller kompletterande vägvisning till **Ödåkra** kan gå via Maria station och på GC-vägen öster om järnvägen efter upprustning.

Till **Ängelholm** (b) kan man vägvisa på befintliga GC-vägar till Ödåkra, därefter längs väg 1390 till **Fleninge** på den GC som byggs och längs väg 1758 till **Hasslarp** och norrut via Strövelstorp efter utbyggnad. Från Strövelstorp finns GC in till Ängelholm.

Till **Hyllinge** och **Åstorp** vägvisas ut från Helsingborg via Hälsovägen efter ombyggnad, längs Hävertgatan, på GC-vägar och smågator längs Vasatorpsvägen, längs Depågatan och Hjorthögsvägen efter viss utbyggnad. Öster om motorvägen E6 vägvisas längs väg 1380 efter utbyggnad och åtgärder. Därefter vägvisas på väg 1383 från Kropp, på väg 1384 förbi Rosendal och längs Djurhagshusvägen, väg 1379, efter utbyggnad fram till kommungränsen vid motorvägen E4.

En kompletterande vägvisning till **Hyllinge** går via Våla och sedan österut längs Djurhagshusvägen efter utbyggnad. Denna led är mer avsedd för pendling och för att cyklisterna

ska kunna nå handelsplatsen i Väla. För turister har leden ovan via Kropp och Rosendal sannolikt ett betydligt större natur- och kulturvärde.

Till **Påarp** kan vägvisas via Gasverksgatan och därefter (a) via Fältarpsvägen. Öster om motorvägen vägvisas över väg 1370 och rakt in mot Flybjärsvägen i Påarp efter utbyggnad.

Till **Påarp** bör även vägvisas (b) via Påarpsvägen. Öster om motorvägen vägvisas längs väg 1370 efter utbyggnad och därefter på befintlig GC längs Helsingborgsvägen, väg 1376 in i samhället.

Till **Mörarp** bör vägvisas (a) via Hjortshögsvägen och öster om golfbanan efter utbyggnad samt samt längs väg 1370 efter utbyggnad.

Till **Mörarp** bör även vägvisas (b) via Fältarpsvägen och GC-porten under motorvägen samt längs väg 1376 efter utbyggnad.

Till **Mörarp** kan även vägvisas (c) via Påarp och därefter på den lågtrafikerade väg 1376 samt längs väg 1370 efter utbyggnad.

Till **Gantofta** och **Vallåkra** vägvisas först söderut på befintliga GC-vägar längs Industrivägen till Råå och därefter på befintlig GC längs Pålstorpsvägen till Gantofta. Öster om Gantofta vägvisas längs Norra Kvistoftavägen, väg 1362, efter utbyggnad och därefter på väg 1361 till Vallåkra efter åtgärder.

Till **Rydebäck** och **Landskrona** vägvisas från centrum på befintliga GC-vägar via Gasmästargatan, Industrigatan och Kustgatan till Råå. Därefter fortsätter GC:n längs stranden fram till Rydebäck. Söder om Rydebäck vägvisas cyklisterna (a) längs Fortunavägen efter viss utbyggnad upp till väg 1350 där GC-väg till **Glumslöv** och Landskrona börjar.

Det bör även finnas ett mer turistiskt vägalternativ söderut från **Fortuna**. En sådan cykelled kan börja vid Värmdögatan i Fortuna och gå söderut på småvägar nära havet fram till **Ålabodarna**.

I **Väla** bör cyklisterna vägvisas till och från en punkt strax sydöst om korsningen mellan Marknadsvägen och Saturnusgatan.

Leder mot andra orter:

Till **Ödåkra** vägvisas på befintlig GC norrut genom samhället.

Till **Hyllinge** och **Åstorp** kan vägvisas längs väg 1379 efter utbyggnad fram till E4 väster om Hyllinge och därefter norrut på de mindre vägarna 1762 och 1763.

Till **Mörarp** kan vägvisas längs väg 1379 efter utbyggnad fram till väg 1380, därefter på denna och på väg 1383.

Till **Påarp** är det svårt att hitta någon lämplig väg ens efter utbyggnader.

Till **Helsingborg** bör man vägvisa på befintliga GC-vägar längs Kanongatan och vidare på Helsingborgs GC-nät enligt ovan.

Brister och åtgärder

Inom Helsingborgs stad och österut till motorvägen E6 är cykelvägnätet relativt utbyggt och det finns ett antal GC-portar som ger cyklisterna planskilda korsningar med de stora, trafikerade vägarna. Öster om motorvägen behövs utbyggnader för att knyta samman ett antal mindre samhällen med centralorten och med handelsplatsen i Väla.

- Den i dag målade GC-vägen via **Hälsovägen** är inte lämplig för cyklister, speciellt inte om man cyklar med barn. Denna väg är å andra sidan en av de få förbindelserna uppför landborgen som har en acceptabel stigning för cyklister. Den bör byggas om.
- Norrut mot Ängelholm kan cyklister ta sig på mindre stadsgator och GC-vägar till Allerum och Hjälmshult. **Tursköpsvägen**, väg 1398 har lite besvärande trafik sommartid och här behövs hastighetsdämpande åtgärder på cirka 3 km, eventuellt med väg 959 söder om Flyinge som förebild.

Norr därom leds cyklisterna på väg 1399 och sedan via en mindre, asfalterad väg till **Västraby** och vidare åt nordöst på en mindre väg. Denna väg är asfalterad fram till järnvägen. På den sträcka där vägen går strax väster om järnvägen fram till väg 1428 behövs asfaltering på knappt två km.

Väg 1428 är lågtrafikerad fram till **Rögle**, men från samhället och norrut till korsningen med väg 112 behövs en GC-väg, cirka två km. Från denna korsning har väg 1428 över 2000 ÅDT fram till **Utvålinge** och fortsättningen fram till kommungränsen på väg 1785 är ännu mer trafikerad. På denna sträcka, från korsningen med väg 112 fram till kommungränsen behövs en GC-väg, cirka två km. Denna del är särskilt angelägen eftersom många turister cyklar här om sommaren. En del av dessa cykelvägar är under byggnad.

- Handelsplatsen i **Väla** är en viktig målpunkt utanför centralorten Helsingborg och det är rimligt att man ska kunna nå Väla per cykel från de mindre orterna i närheten.

Det behövs en GC-väg från Ödåkra till **Fleninge** längs väg 1390, cirka 2 km. Denna cykelväg är under byggnad.

Det behövs en GC-väg mellan Fleninge och **Hasslarp** längs väg 1401, cirka 3,5 km

Det behövs en GC-väg från Hasslarp längs väg 1758 mot **Strövelstorp**, cirka 0,5 km inom Helsingborgs kommun.

Dessa GC-vägar är viktiga för att underlätta lokal pendling till arbetsplatserna i Väla, men de utgör också en länk i ett regionalt cykelvägnät.

- Det bör också vara möjligt att ta sig från **Hyllinge** till Väla. Den närmsta vägen är **Djurhagshusvägen**, väg 1379, som har mellan 7 och 10000 fordon per dygn. Det är visserligen inte särskilt trevligt att cykla längs en så trafikerad väg, men det är det enda alternativet, om man inte ska bygga en helt friliggande GC-väg. Det finns dock möjligheter att utforma GC-vägen så att cyklisterna störs mindre av trafiken.

Vårt förslag är att det ska byggas en GC-väg längs väg 1379 från rondellen vid väg 1387 och österut fram till den enskilda vägen strax väster om korsningen med motorvägen E4, cirka 6 km. Då skapas förbindelser mellan de mindre vägarna som ansluter till Djurhagshusvägen samt till väg 1762 som leder mot Åstorp. GC-vägen längs Djurhagshusvägen bör förläggas till den norra sidan av vägen. Då behövs också två GC-portar så att cyklister kan nå väg 1380 och 1384.

Denna GC-väg är även viktig ur ett regionalt perspektiv. I avsaknad av ordentlig vägvisning mot Åstorp och norrut hamnar långfärdscyklister ofrivilligt på denna väg när de läser en översiktskarta och väljer den närmsta vägen som inte är motorväg. Vid en busshållplats i Stattena står dessutom en skylt *Cykelled mot Stockholm, Göteborg och Väla*. Endast det sistnämnda målet är väl korrekt. Skylten bör K-märkas och kan bli sann om både GC-vägen längs Djurhagshusvägen och förbindelsen norrut mot Fleninge och Hasslarp byggs.

- Den alternativa cykelvägen från **Ödåkra** mot Berga längs med och söder om järnvägen bör asfalteras, cirka två km.
- Österut saknas en bra cykelförbindelse med **Mörarp**. Vägarna 1380, 1381 och 1370 via Vasatorp och Hjortshög har för mycket trafik, den senare cirka 2500 fordon per dygn. Det blir mycket i pendlingstrafik. Det behövs mer är en cykelförbindelse till centralorten, både norrut via Hjortshögsvägen och en sydligare via Fältarpsvägen.

Det behövs GC längs väg 1370 från Mörarp förbi väg 1381 till strax öster om motorvägen där GC-leden via **Långeberga** ansluter, cirka 6 km.

Det behövs GC från korsningen mellan vägarna 1370 och 1381 fram till väg 1380 vid infarten till golfbanan där kommunens GC-nät tar vid. Det kan man lösa med en GC längs väg 1381 förbi **Hjortshög** och längs väg 1380. Ett alternativ som bör beaktas är att bygga en GC längs den nordöstra kanten av **Vasatorps golfbana** och ansluta till väg 1380 vid infarten till golfbanan i väst och till väg 1381 nära korsningen med väg 1370 i öst. En sådan GC blir knappt 3 km.

Det behövs en GC längs **Hjortshögsvägen**, väg 1380, från infarten till golfbanan öster om motorvägen och fram till korsningen med väg 1381, cirka en km. Denna väg har över 3000 fordon per dygn. Förbindelsen behövs för att ge cyklister en GC-väg ut till det lågtrafikerade vägnätet öster om motorvägen.

Fortsättningen av väg 1380 norrut från väg 1381 fram till **Kropp** och väg 1383 är inte heller särskilt lågtrafikerad, cirka 1600 ÅDT och här behövs hastighetsdämpande åtgärder, speciellt omkring kullen mitt på sträckan, en dryg km.

Det behövs även en kort GC längs **Hjortshögsvägen**, väg 1380, från Depågatan och cirka 0,3 km österut. Den behövs för att knyta ihop cykelvägnätet österut.

- Det bör vara möjligt att cykla till **Påarp** på GC-vägar. Påarp ligger endast 8,5 km från Knutpunkten. Man når Påarp antingen via Påarpsvägen eller via Fältarpsvägen och Långeberga.

Det behövs en GC längs Påarpsvägen från rondellen vid Långebergavägen, under motorvägen och fram till väg 1370. GC-vägen ska fortsätta längs väg 1370 fram till korsningen med Helsingborgsvägen, väg 1376, där det finns GC in till Påarp. Totalt behövs en dryg km ny GC.

De cyklister som tar Fältarpsvägen och cyklar under motorvägen vid Långeberga, behöver en bättre förbindelse in mot Påarp när de kommer fram till väg 1370. Det bästa vore att anlägga en GC-väg från denna punkt och rakt in mot Påarp och ansluta till Flybjärsvägen, cirka en km. Då skapas en gen och attraktiv cykelled in mot Helsingborg.

- Till Gantofta finns GC från Helsingborg. Vägarna från Gantofta till Vallåkra, väg 1362 och 1361 förbi Kvistofta har för mycket trafik, cirka 1500 ÅDT, för att attrahera pendlare. Denna väg är även viktig ur ett regionalt perspektiv eftersom det är en av få möjligheter för en rekreationscyklist att komma ut i naturen från de sydöstra delarna av staden Helsingborg.

Det behövs en GC längs väg 1362 och 1363 mellan **Gantofta** och **Vallåkra**, cirka 4 km. Möjligen kan man i stället prova hastighetsdämpande åtgärder efter modell från väg 959 söder om Flyinge.

- Cykelvägen från **Fortuna** upp mot Glumslöv är inte komplett utan cyklisterna färdas i dag i blandtrafik på Fortunavägen fram till väg 1350 där GC-väg mot Landskrona börjar. Det behövs GC längs Fortunavägen på denna sträcka, cirka 1,5 km. Detta är en viktig del i cykelleden längs kusten och har många cyklister sommartid. Det bör vara möjligt att cykla med barn här.

Prioriteringar

Helsingborgs GC-nät behöver förstärkas framför allt österut. Totalt har vi föreslagit cirka 28 km ny GC, asfaltering av 4 km, hastighetsdämpande åtgärder på 8 km samt två GC-portar.

De förslag vi vill prioritera är GC-vägar vid Utvälinge, två sträckor längs Hjortshögsvägen, båda förbindelserna till Påarp samt från Fortuna mot Glumslöv. Även asfalteringarna och de hastighetsdämpande åtgärderna bör prioriteras.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 7 km ny GC-väg, asfaltering av 4 km samt hastighetsdämpande åtgärder på 8 km.



Väg 1428 norr om Rögle med Skälderviken i bakgrunden.

Underlag

Helsingborg – Höganäs längs skyltad led.

Avstånd: 21,5 km, fågelvägen 19 km. Cyklad 2007-08-05.

Helsingborg – Mölle längs skyltad led *Cykelns blå band*.

Avstånd: 33 km, fågelvägen 29 km. Cyklad 2007-08-05.

Helsingborg – Allerum via Pålsjö skog och Romares väg.

Avstånd: 9 km, fågelvägen 7,5 km. Cyklad 2005-07-22.

Helsingborg – Ängelholm via Allerum, Västraby, Røgle och Utvälinge.

Avstånd: 31 km, fågelvägen 24 km. Cyklad 2005-07-22, 2010-07-14.

Helsingborg – Ängelholm via Ödåkra, Fleninge, Hasslarp och Strövelstorp.

Avstånd: 29,3 km, fågelvägen 24 km. Cyklad 2005-07-20.

Helsingborg – Ödåkra via Tågagatan, Berga och GC strax öster om järnvägen.

Avstånd: 9 km, fågelvägen 7,5 km. Cyklad 2005-07-20.

Helsingborg – Fleninge via Ödåkra. Avstånd: 12 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2005-07-20.

Helsingborg – Hasslarp via Ödåkra. Avstånd: 15,5 km, fågelvägen 12,5 km. Cyklad 2005-07-20.

Helsingborg – Åstorp via Vasatorpsvägen, Kropp, Rosendal och småvägar norr om E4.

Avstånd: 25,5 km, fågelvägen 18,5 km. Cyklad 2006-08-24, 2011-05-07.

Helsingborg – Påarp via Gasverksgatan, Fältarpsvägen, Påarpsvägen och Helsingborgsvägen.

Avstånd: 8,5 km, fågelvägen 8 km. Cyklad 2007-05-06.

Helsingborg – Påarp via Gasverksgatan, Fältarpsvägen, Långeberga och Ekebergavägen.

Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 8 km. Cyklad 2010-08-03.

Helsingborg – Gantofta via Södergatan, Planteringsvägen, Landskronavägen och Pålstorpsvägen.

Avstånd: 11 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2006-08-17.

Helsingborg – Vallåkra via Gantofta. Avstånd: 18 km, fågelvägen 13,5 km. Cyklad 2006-08-17.

Helsingborg – Svalöv via Vallåkra, Tågarp och Sireköpinge.

Avstånd: Cirka 40 km, fågelvägen 29,5 km. Cyklad 2006-08-17, 2006-07-28.

Helsingborg – Råå via skyltad led längs Industrigatan.

Avstånd: 6,5 km, fågelvägen 6 km. Cyklad 2005-06-16.

Helsingborg – Rydebäck via Råå. Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2005-06-16.

Helsingborg – Glumslöv via Rydebäck.

Avstånd: 15,5 km, fågelvägen 13,5 km. Cyklad 2005-06-16.

Helsingborg – Landskrona. Avstånd: 26,5 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2005-06-16.

Helsingborg – Malmö via Glumslöv, Landskrona, Löddeköpinge, Bjärred och Lomma.

Avstånd: 72,5 km, fågelvägen 53 km. Cyklad 2007-08-02, 2005-06-16.

Hässleholm

Förutsättningar: Hässleholm ligger i ett skogslandskap vilket gör kommunen lätt kuperad. Kommunen rymmer förutom centralorten även ett antal mindre orter som Bjärnum, Vittsjö, Hästveda, Vinslöv, Sösdala och Tyringe. Av dessa byar ligger ett par under en mil från Hässleholm och det är rimligt att man ska kunna cykla till dem. Hässleholm ligger också på vägen från Malmö och Lund till Småland och är en viktig punkt på vägen i ett regionalt cykelvägnät. Cykelvägnätet i kommunen behöver förstärkningar.

Förslag till leder och vägvisning

I **Hässleholm** bör cyklisterna vägvisas till och från Stortorget.

Leder mot andra orter:

Till **Bjärnum** kan vägvisas ut via Stjärneholmsvägen, på väg 1897 förbi **Vankiva** och vidare till **Mala**. Därifrån vägvisas på de lågtrafikerade vägarna 1886 och 1899 till Bjärnum. Denna väg är det cirka 18 km från Hässleholm.

Till **Vittsjö** kan vägvisas via Bjärnum och därefter på GC längs väg 117. Vittsjö ligger cirka 23 km från Hässleholm cykelvägen.

Till **Emmaljunga** kan vägvisas från Vittsjö längs väg 117 efter utbyggnad.

Till **Ballingslöv** vägvisas på befintlig GC till Stoby kyrka. Därefter dras leden på väg 1928 och 1927 efter åtgärder. Från Ballingslöv är det cirka 9,5 km till Hässleholm.

Till **Hästveda** vägvisas ut via Stoby som ovan och vidare på väg 1928. I korsningen med väg 1927 vägvisas norrut på den mindre vägen som går fram till väg 23. Leden dras sedan längs med väg 23 efter en kort utbyggnad fram till korsningen med väg 1927. Därefter vägvisas norrut på befintlig GC längs väg 23 fram till Rävninge och sedan på den gamla landsvägen in till Hästveda.

Till **Osby** vägvisas via Hästveda som ovan och sedan på väg 1959 efter åtgärder.

Till **Knislinge** vägvisas via Stoby och sedan österut på GC-väg och väg 2022 till Grantinge. Därifrån norrut på väg 2023 och längs väg 119 fram till väg 2032 efter en kort utbyggnad. Leden fortsätter på väg 2032 fram förbi Sinclairsholm och Gumlösa samt på väg 2030 och 2050 via **Vanås** till Knislinge. Den senare vägen kräver åtgärder.

Till **Broby** kan vägvisas via Knislinge och på banvallen till Broby.

Till **Vinslöv** bör vägvisas ut på befintliga GC-vägar längs Röingegatan och på väg 2021 till Attarp. Den nuvarande vägvisningen längs gamla infarten, väg 1901, har en målad GC och upplevs som osäker med den täta och snabba trafiken. Från Attarp dras leden på väg 2023 fram till korsningen med väg 21 och infarten till **Ignaberga**. Från denna punkt finns GC längs väg 23 fram till väg 2025 in till Vinslöv.

Till **Kristianstad** vägvisas som ovan till Vinslöv och där på Furutorpsgatan längs väg 21 fram till Vannebergavägen, väg 2030. Från denna punkt dras leden längs väg 21 efter utbyggnad fram till väg 2029 vid Ullstorp och vidare på den mindre vägen längs väg 21 och på befintlig GC in till Kristianstad.

Till **Tormestorp** vägvisas på befintlig GC från centrum.

Till **Sösdala** och **Höör** kan man vägvisa på befintlig GC längs Hovdalavägen, genom Hovdalaområdet till Brönnestad efter upprustning och sedan på väg 1905 till Sösdala.

Till **Finja** vägvisas till exempel via Norregatan och Pukehusvägen samt på småvägar och GC längs väg 1901.

Till **Tyringe** vägvisas via **Finja** och på GC längs väg 21 till Tyringe. Denna GC är smal och går mycket nära den starkt trafikerade vägen och är inte att rekommendera för rekreationscykling. Det bör vägvisas ett alternativ på väg 1857 som har GC fram till Finja kyrka.

Till **Perstorp** vägvisas via Tyringe och på befintlig GC längs väg 21 förbi **V Torup**.

Till **Hörja** och **Röke** kan vägvisas som till Finja och därefter på en mindre väg norrut, strax öster om korsningen mellan väg 21 och 24. Leden fortsätter på väg 1895 en kort bit och därefter längs väg 24 efter utbyggnad. Fortsättningen av leden går längs väg 24 efter utbyggnad och en bit på väg 1881.

En cykelled till **Örkelljunga** kan vägvisas via Röke och vidare längs väg 24 efter utbyggnader.

Till **Markaryd** kan vägvisas via Röke och på väg 1875 och 1887 efter asfaltering.

Övrig vägvisning:

Från **Hästveda** kan vägvisas österut via Kyrkbyn och på väg 2111 via Glimminge till **Broby**.

Brister och åtgärder

- Det bör också vara möjligt att cykla vidare från Vittsjö till **Emmaljunga**. Då krävs ny GC-väg längs väg 117. Om man utnyttjar Orestorpsvägen och andra mindre vägar längs väg 117 så krävs cirka två km ny GC mellan väg 1890 och fram till väg 1947 söder om Emmaljunga.
- Väg 1928 från **Stoby kyrka** är den naturliga förbindelsen norrut för cyklister från Hässleholm till **Ballingslöv** och Hästveda och vidare upp i Småland. Vägen har nära 1000 ÅDT och känns osäker under pendlingsstider. Det behövs någon form av hastighetsdämpande åtgärder på sträckan fram till väg 1927 mot Ballingslöv, cirka 3 km. Eventuellt kan man utforma det efter modell från väg 959 söder om Flyinge.
- Det behövs en GC längs väg 1927 från väg 1928 in till Ballingslöv, cirka en km.
- Cyklister som kommer från Stoby vill inte köra omvägen in om Ballingslöv för att komma vidare norrut mot Hästveda. Det behövs en kort GC längs väg 23 från den gamla vägen (förlängningen av väg 1928), över **Almaån** och fram till den mindre vägen söder om väg 1927 (till norra delen av Ballingslöv). Sträckan är cirka 0,5 km och det behövs sannolikt en egen GC-bro över ån.
- Väg 1959 mellan **Hästveda** och **Osby** har över 2000 ÅDT vilket är för mycket trafik för cyklister och kräver åtgärder. Möjligen kan cykelleden norrut dras på småvägarna öster om väg 1959 via Tubbarp och Norreskog, men då behöver dessa vägar asfalteras, cirka 3,5 km inom kommunen. Det krävs dessutom en GC längs väg 1959 från norra delen av Hästveda fram till vägen mot Tubbarp, cirka 0,5 km. Denna GC är en viktig pendlingsväg. Hela sträckan är viktig ur ett regionalt perspektiv eftersom det är en del av en cykelförbindelse från Malmö och Lund upp till Osby och Älmhult.
- Det behövs en kort GC längs väg 119 från väg 2023 förbi väg 2032 fram till strax före **Almaån**, en dryg km. Väg 119 har 3000 ÅDT och denna GC knyter ihop det lågtrafikerade vägnätet och ger en god cykelförbindelse österut från Hässleholm. Från **Orelyckan** är det cirka 10 km.

- Det målade cykelfältet österut längs **Kristianstadvägen**, väg 1901, är ingen bra lösning för cyklister. Vägen är visserligen bred, men har nära 6000 ÅDT och är en 90-väg som inbjuder till höga hastigheter. Det bör skapas en äkta GC-väg eventuellt genom att man tar en del av bredden och gör en barriär mot motortrafiken efter modell från väg 946 nordost om Lund. Sträckan är cirka 3 km.
- Det bör vara möjligt att cykla från Vinslöv till Kristianstad på GC-väg längs väg 21. Den lösning som finns väster om Vinslöv, där GC-vägen går en bit från den trafikerade riksvägen är acceptabel och kan tjäna som modell för liknande byggen. Från Vannebergavägen, väg 2030, i **Vinslöv** till **Ullstorp** behövs en GC längs väg 21, cirka 2,5 km inom kommunen om man utnyttjar en mindre väg på den norra sidan.
- Vägen genom området från **Hovdala** slott och upp till **Brönnestad** behöver rustas upp och asfalteras, cirka 3 km. Backen förbi grustaget är svårcyklad på dagens grusunderlag. Brönnestad ligger cirka 11 km från Hässleholm. Denna väg är en mycket viktig länk i ett regionalt cykelvägnät.
- Det behövs en GC nordost om **Sösdala** längs Sträntevägen, väg 1905, från Hanåsvägen, väg 1978 fram till väg korsningen där väg 1905 delar sig, cirka en km. Väg 1905 har nära 1500 ÅDT på denna sträcka och den är viktig både för lokal pendling och som en del av ett regionalt cykelvägnät. GC-vägen bör fortsätta längs väg 1905 under järnvägen fram till den mindre vägen norrut mot N Mellby för att underlätta pendling därifrån.
- Det behövs en GC-förbindelse till Hörja och Röke. Den naturliga dragningen är längs väg 24 som har 4500 ÅDT.

Från Finja kan en GC-led gå på den mindre vägen som passerar under väg 21 en halv km öster om korsningen med väg 24. Den mindre vägen går via Gunnarstorp fram till väg 1898 och leden fortsätter en knapp km på väg 1895. Därefter behövs en GC längs väg 24 fram till **Hörja**. Om man utnyttjar delar av den gamla landsvägen krävs cirka två km ny GC.

Från **Hörja** till **Röke** behövs en GC-förbindelse. Den bör dras längs väg 24 från Hörja fram till väg 1881, cirka 2 km. Väg 1881 bör asfalteras, cirka 1,5 km. Vidare västerut behövs GC längs väg 24 från väg 1881 fram till korsningen med väg 1875 i Röke, cirka 2 km.

Väster om Röke behövs några korta GC-vägar längs väg 24, cirka 0,5 km, för att knyta samman de mindre vägarna med varandra och ge cyklister en säker väg in till byn.

- För att få en GC-förbindelse till **Örkelljunga** behövs en GC längs väg 24 från väg 1873 till kommungränsen, cirka 2,5 km om man utnyttjar en parallell väg.
- För att få en GC-förbindelse till **Markaryd**, bör väg 1887 asfalteras, cirka 3 km fram till kommungränsen.

Prioriteringar

Hässleholm har i dag GC-vägar som sträcker sig en bra bit utanför centralorten i flera riktningar. Totalt har vi föreslagit cirka 17,5 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 14 km och hastighetsdämpande åtgärder på 3 km. Dessutom har vi föreslagit en GC-bro.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära tätorterna, men också några vägar av regionalt intresse. Vi anser det angeläget med GC söder och norr om Ballingslöv, norr om Hästveda, längs väg 119, längs Kristianstadvägen, nordöst om Sösdala, öster om Hörja och nära Röke. Vi vill också prioritera

upprustning och asfaltering av vägen genom Hovdalaområdet samt hastighetsdämpande åtgärder norr om Stoby.

Våra prioriterade förslag blir då 6,5 km ny GC-väg, upprustning och asfaltering av 6 km samt hastighetsdämpande åtgärder på 3 km och en GC-bro.



Målad cykelväg på Kristianstadvägen, väg 1901.

Underlag

- Hässleholm – Vankiva.** Avstånd: 6 km, fågelvägen 5 km. Cyklad 2005-06-21.
- Hässleholm – Verum** via Vankiva. Avstånd: 27 km, fågelvägen 23 km. Cyklad 2005-06-21.
- Hässleholm – Stoby kyrka.** Avstånd: 5 km, fågelvägen 4,5 km. Cyklad 2009-05-02.
- Hässleholm – Hästveda.** Avstånd: 19,5 km, fågelvägen 18 km. Cyklad 2009-05-02.
- Hässleholm – Osby.** Avstånd: 31 km, fågelvägen 28 km. Cyklad 2009-05-02.
- Hässleholm – Gumlösa.** Avstånd: 16 km, fågelvägen 13 km. Cyklad 2007-08-08.
- Hässleholm – Vanås.** Avstånd: 21,5 km, fågelvägen 17,5 km. Cyklad 2007-08-08.
- Hässleholm – Knislinge.** Avstånd: 24 km, fågelvägen 20 km. Cyklad 2007-08-08.
- Hässleholm – Broby** via Knislinge. Avstånd: 33,5 km, fågelvägen 22 km. Cyklad 2007-08-08.
- Hässleholm – Vinslöv.** Avstånd: 13 km, fågelvägen 11 km. Cyklad 2010-07-27.
- Hässleholm – Kristianstad** via Vinslöv, Åraslöv, Önnestad.
Avstånd: 36,5 km, fågelvägen 28 km. Cyklad 2010-07-27.
- Hässleholm – Sösdala** via Hovdala och Brönnestad.
Avstånd: 16,5 km, fågelvägen 14,5 km. Cyklad 2009-05-02.
- Hässleholm – Höör** via Sösdala och Tjörnarps kyrka.
Avstånd: 33,5 km, fågelvägen 28,5 km. Cyklad 2009-05-01--2.
- Hässleholm – Tyringe.** Avstånd: 12 km, fågelvägen 10,5 km. Cyklad 2007-08-08.
- Hässleholm – Perstorp.** Avstånd: 26 km, fågelvägen 23 km. Cyklad 2007-08-07--08.

Höganäs

Förutsättningar: Höganäs ligger vackert vid Öresund, men också mitt i ett jordbrukslandskap. Det finns både ett slättlandskap och ett kuperat landskap inom kommunen. Flera mindre samhällen ligger under en mil från centralorten och det är rimligt att det ska gå att cykla till Höganäs från alla mindre orter. Cykelvägnätet är väl utbyggt längs kusten men behöver förstärkas inåt land.

Höganäs ligger mycket strategiskt till för cykelturister och det cyklas flitigt om sommaren.

Förslag till leder och vägvisning

I **Höganäs** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen Strandgatan – Storgatan eller till kommunhuset. Cyklister längs kusten färdas längs Strandgatan och det kan kännas onaturligt att ta en omväg om kommunhuset.

Leder mot andra orter:

Norrut mot **Mölle** bör man som i dag vägvisa på befintliga GC-vägar i första hand längs stranden och norr om Nyhamnsläge på den gamla banvallen.

Norrut behövs även en alternativ vägvisning ut från och in till Höganäs via Sandflygsgatan för de cyklister som pendlar till arbetsplatser mer centralt i tätorten.

Till **Arild** och **Skäret** kan vägvisas via Nyhamnsläge och därefter längs Brunnbyvägen, väg 1444, efter utbyggnad.

Till **Jonstorp** kan vägvisas via Storgatan till Väsby och därefter längs väg 112 efter utbyggnad. Alternativt kan man vägvisa på det lågtrafikerade vägnätet via väg 1422 och 1438.

Till **Ängelholm** bör vägvisas via Jonstorp och sedan på väg 1426 och 1447 via **Farhult** till Utvälinge efter åtgärder.

Till **Ingelstråde** och **Mjöhult** och vidare till **Kattarp** och **Åstorp** vägvisas på befintlig GC på banvallen mot Kattarp.

Till **Viken** och vidare till **Helsingborg** vägvisas på befintlig GC söderut längs kusten.

I **Mölle** bör cyklisterna vägvisas till och från hamnen.

Leder mot andra orter:

Österut mot **Arild**, **Jonstorp** och **Ängelholm** rör sig många turister sommartid. Man bör vägvisa på befintlig GC längs väg 111 från Mölle till campingen vid Krapperup. Därefter vägvisas via Brunnby längs väg 1451 efter utbyggnad och på väg 1441 via Södåkra. Alternativ vägvisning behövs för de cyklister som har Arild som mål eller som vill ner i byn på vägen. Detta bör dock inte vara ett huvudalternativ eftersom det är kuperat vid kusten. Det bör också finnas vägvisning från Södåkra ner till Svanshall. Eventuellt bör leden dras den vägen.

Söderut mot **Höganäs** bör man vägvisa som i dag.

Brister och åtgärder

Höganäs behöver utbyggnader som gör att cyklisterna lättare kan ta sig in och ut ur tätorten österut. De många turisterna sommartid gör det också mycket angeläget att bygga cykelvägar längs trafikfarliga delar av vägnätet runt Kullen.

- Den skyltade cykelvägen norrut från Höganäs, *Cykelns blå band*, går vackert. Det vore bra med asfalt på några fler sträckor. Från lotsstationen i Höganäs och utmed havet bör cykelvägen asfalteras, cirka en km. Även sträckan på banvallen mellan **Nyhamnsläge** och Lerhamn bör asfalteras, cirka en km.
- Det behövs en bra GC-förbindelse mellan Höganäs och **Jonstorp**. Visserligen kan man cykla via Väsby och på väg 1438, men det känns inte som ett trafiksäkert alternativ under pendlingsstider. Det behövs en GC längs väg 112 från korsningen med väg 1422 vid Väsby fram till avfarten till Jonstorp, väg 1451 där cyklisterna kan ledas in i samhället på Görslövsvägen. En ny GC blir cirka 5 km. Med tanke på den starka trafiken på väg 112, över 5000 fordon per dygn, behövs även en GC-port någonstans på sträckan, förslagsvis vid väg 1451. Då kan GC-vägen längs väg 112 dras söder om denna väg.
- Banvallen från Höganäs till Kattarp bör asfalteras. Inom kommunen blir det fram till strax öster om **Mjöhult**, cirka 7 km.
- Från Mölle finns GC längs väg 111 uppför backen till campingen vid korsningen med väg 1451. Sommartid rör sig många turister i området. Väg 1451 mellan korsningen vid Krapperup, söder om **Arild** och fram till **Jonstorp** har drygt 1000 ÅDT, men sommartid är trafikmängden klart högre. Vägen är smal, kurvig och kuperad och inte lämplig om man cyklar med barn.

Det behövs en GC-väg längs väg 1451 från korsningen med väg 111 fram till väg 1444 vid Brunnby, cirka 3 km. Även vidare österut längs väg 1451 behövs en GC åtminstone fram till väg 1441 förbi Södåkra, cirka 2 km.

För att knyta samman cykelvägnätet behöver också några mindre vägar asfalteras. Det gäller (a) en förbindelse från västra Arild, Balderupsvägen, söderut fram till väg 1451. Det behövs (b) en förbindelse från Arild via Stora vägen och Lilla vägen fram till Brunnby. Det gäller (c) en förbindelse från Svanshall upp till Södåkra, väg 1441. Totalt bör drygt 4 km asfalteras.

- Vägen från Jonstorp via **Farhult** till Utvälinge, väg 1426, har cirka 1000 ÅDT, men har cirka den dubbla trafiken sommartid. På denna sträcka, cirka 6 km bör det anläggas en GC. Det är en viktig del av en cykelled från Malmö och Lund längs västkusten upp till Göteborg

Prioriteringar

Höganäs GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 16 km ny GC, asfaltering av 13 km samt en GC-port.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar nära centralorten även om alla förslagen ovan känns angelägna. De viktigaste åtgärderna gäller GC-vägen till Jonstorp samt asfaltering av banvallen till Mjöhult.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 5 km ny GC-väg, asfaltering av 7 km samt en GC-port.



Banvallen söder om Mölle. Skånes vackraste cykelväg?

Underlag

Höganäs – Mölle längs skyltad led *Cykelns blå band*.

Avstånd: 11,5 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2007-08-05.

Mölle - Ängelholm via Lerhamn, Brunnby, Södåkra och Jonstorps kyrka samt på skyltad led *Cykelns blå band*. Avstånd: 30 km, fågelvägen 23 km. Cyklad 2007-08-06.

Höganäs – Jonstorp. Avstånd: Cirka 9,5 km, fågelvägen 8 km. Ej cyklad.

Höganäs – Ängelholm. Avstånd: Cirka 23 km, fågelvägen 19,5 km. Delvis cyklad 2006-08-09.

Höganäs – Mjöhult. Avstånd: Cirka 8,5 km, fågelvägen 8 km. Ej cyklad.

Höganäs – Kattarp. Avstånd: Cirka 16,5 km, fågelvägen 15,5 km. Cyklad 2006-08-09.

Höganäs – Viken längs skyltad led *Cykelns blå band*.

Avstånd: 6,5 km, fågelvägen 6 km. Cyklad 2007-08-05.

Höganäs – Helsingborg längs skyltad led *Cykelns blå band*.

Avstånd: 21,5 km, fågelvägen 19 km. Cyklad 2007-08-05.

Hörby

Förutsättningar: Hörby ligger i ett jordbrukslandskap i sydväst och med Linderödsåsen i nordöst. Det gör kommunen lätt kuperad. Kommunen är stor till ytan och rymmer förutom centralorten även ett antal byar. Av dessa byar ligger ett antal under en mil från Hörby och det är rimligt att man ska kunna cykla till dem. Hörby ligger också på vägen från Malmö och Lund till Kristianstad och är en viktig punkt på vägen i ett regionalt cykelvägnät. Cykelvägnätet i kommunen är dock inte så utbyggt och förstärkningar behövs framför allt nära Hörby. Norrut utgör väg E22 en barriär.

Förslag till leder och vägvisning

I **Hörby** bör cyklisterna vägvisas till och från Gamla torget.

Leder mot andra orter:

Till **Höör** kan man vägvisa ut från centrum via Bangatans förlängning på den gamla banvallen under väg E22 och fram till väg 13. Därefter vägvisas längs väg 13 efter utbyggnad fram till väg 1339 och via **Fulltofta** och på väg 1341 till **Ludvigsborg** och vidare mot Höör.

Till **S Rörum** får man vägvisa på väg 1335 efter viss utbyggnad från Hörby fram till och förbi anslutningen till väg E22.

Åt nordost vägvisas på den gamla banvallen mot **Kristianstad** via Äspinge, Satsrup och Linderöd.

Österut till **Svensköp** vägvisas på banvallen via Äspinge och därefter på det lågtrafikerade vägnätet, vägarna 1086 och 1082.

Åt sydost vägvisas längs Råbyvägen, väg 1082, samt på väg 1066 till **Ö Sallerup** som ligger 8 km från Hörby. Via väg 1068 och 1057 kan man vägvisa vidare till **Långaröd** och **Önnköping** även om den senare vägen har lite för mycket trafik för cykling, 1500 ÅDT.

Söderut mot **Sjöbo** via **Östraby** bör man vägvisa längs väg 13 efter utbyggnader

Till **Lyby** vägvisas längs Lybyvägen, väg 1119, efter utbyggnad och sedan vidare på väg 1119 till **Söderto** och Löberöd.

Till **Eslöv** och **Lund** vägvisas på befintlig GC på banvallen via **Osbyholm** och längs Ringsjöstrand.

Den gamla **banvallen** från **Tomelilla** till **Eslöv** skulle kunna bli en fin turistcykelled och döpas till *Piratenbanan*, se förslaget i planen för Sjöbo kommun. Några delar av banvallen är kvar och återstående delar kan vägvisas på det lågtrafikerade vägnätet. Några mindre sträckor behöver nyanläggas för att få en cykelled från kommungränsen väster om Bjärsjölagård via Askeröd till Löberöd.

Brister och åtgärder

- Norrut från Hörby behövs en säker och rimligt gen cykelförbindelse till **Ludvigsborg** och Höör:
Banvallen i Bangatans förlängning bör rustas upp och asfalteras fram till den punkt där den ansluter till väg 13, cirka 1,5 km.

Längs väg 13 behövs en GC längs väg 13 från denna punkt fram till korsningen med väg 1339 mot **Fulltofta**, cirka en km. Dessa åtgärder ger cyklister en gen väg ut till det lågtrafikerade vägnätet i norr och en bekväm möjlighet att nå Fulltoftaområdet.

- Längs väg 1335 mot S Rörum behövs en GC från Hörby till och förbi trafikplats Slagtofta vid E22, en sträcka på cirka 0,5 km. Väg 1335 har cirka 1400 ÅDT norr om E22 och GC-vägen bör förlängas upp till **Hästäng**, korsningen med väg 1339, cirka 1 km ytterligare. Då skapas ytterligare en cykelförbindelse ut till det mer lågtrafikerade vägnätet.
- Banvallen från **Hörby** till **Äspinge**, till passagen av väg 1086, bör asfalteras, drygt 2,5 km. Äspinge ligger endast cirka 4 km från Hörby centrum och det är lätt att pendla. Det är dessutom en sträcka där man tar höjd från Hörby upp på Linderrödsåsen och det är lätt på banvallen.
- Banvallen från **Äspinge** till **Satserup**, till passagen av väg 1090, bör asfalteras, cirka 4,5 km. Från Satserup är det cirka 8,5 km till Hörby centrum. Även denna väg lämpar sig för pendling men är också en viktig del i ett regionalt cykelvägnät.
- Nordöst om **Satserup** bör banvallen asfalteras fram till kommungränsen, cirka 0,5 km.
- Söderut krävs en del utbyggnader längs väg 13 mot Sjöbo. Vägen har över 5000 ÅDT och är den enklaste och genaste länken till byarna åt detta håll.

Ut från Hörby kan man leda cyklisterna på Nygatan och Ystadvägen fram till **He**. Där denna väg slutar strax söder om väg 1132 behövs en GC längs väg 13 fram till Farboret, norr om korsningen med väg 1128 vid **Korsholm**, en sträcka på cirka 3,5 km.

Förbi **Korsholm** leds cyklisterna på den mindre vägen genom byn. Från en punkt där denna väg når väg 13 behövs en GC fram till korsningen med väg 1123 där en mindre väg leder in till **Östraby**. Denna GC förläggs lämpligen till den östra sidan av väg 13 så att cyklisterna slipper korsa vägen. Denna sträcka blir cirka 2 km. Genom Östraby kan cyklister ledas på väg 1055 genom byn ner till kommungränsen i söder. Med dessa GC-vägar blir det cirka 11 km från Hörby till Östraby och de ger cyklister både tillgång till flera mindre vägar och en regional förbindelse till Sjöbo.

- Det behövs en GC från Hörby upp till **Lyby** längs väg 1119, cirka 2 km. Lyby ligger endast 4 km från Hörby centrum, men vägen har cirka 1000 ÅDT och är smal. GC-vägen behövs för att cyklister ska känna sig trygga i uppforsbacken till Lyby.
- En **turistcykelled** på banvallen från Tomelilla till Eslöv som föreslås i planen för Sjöbo kommun kräver en del upprustning även inom Hörby kommun:

Turistcykelleden kan från kommungränsen väster om **Bjärsjölagård** dras på väg 1099 och 1096 väster om Sjömossen. Därefter, från den gamla hållplatsen norr om Brunnslov bör banvallen rustas upp en knapp km och anslutas via en mindre väg till väg 1106. från denna punkt bör banvallen rustas upp in till **Askeröd**, cirka 2,5 km.

Från **Askeröd** åt nordväst är banvallen dålig och det behövs ny GC i den gamla sträckningen, cirka en km fram till kommungränsen. Därefter kan leden fortsätta åt nordväst på mindre vägar fram i riktning mot väg 1123. Det skulle ge cyklister i Askeröd en gen förbindelse med **Löberöd** och därmed bättre pendlingsmöjligheter. Avståndet till Löberöd blir cirka 6 km.

Totalt inom Hörby kommun behöver banvallen rustas upp på en sträcka av cirka 3,5 km. Det krävs också ny GC på cirka en km. Med dessa åtgärder skapas en turistcykelled inom Hörby kommun på cirka 7 km.

Prioriteringar

Hörby har i dag GC-vägar i öst-västlig riktning och på grusunderlag. I övrigt saknas ett GC-nät utanför centralorten. Totalt har vi föreslagit cirka 11 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 12,5 km.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära centralorten Hörby, men också några vägar av regionalt intresse. Det är angeläget med GC från Hörby till Ludvigsborg samt norrut fram till korsningen med E22 och fram till Hästäng. Det är också viktigt med GC till Lyby och söderut till Korsholm samt att banvallen asfalteras ut till Äspinge och Satsерup.

Våra prioriterade förslag blir då 8 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 8,5 km.



Tre avsnitt av banvallen (a, c) norr om Hörby, (b) vid södra Ringsjöstrand

Underlag

Hörby – Ludvigsborg via banvall, Fulltofta.

Avstånd: 7,5 km, fågelvägen 6,5 km. Cyklad 2005-08-08.

Hörby – Höör via Ludvigsborg. Avstånd: 14,5 km, fågelvägen 12,5 km. Cyklad 2005-08-08.

Hörby – Äspinge via banvall. Avstånd: 4 km, fågelvägen 4 km. Cyklad 2005-08-24.

Hörby – Satsерup via banvall. Avstånd: 8,5 km, fågelvägen 8 km. Cyklad 2005-08-24.

Hörby – Kristianstad via banvall. Avstånd: 44,5 km, fågelvägen 37 km. Cyklad 2005-08-24.

Hörby – Lyby. Avstånd: 3,5 km, fågelvägen 3 km. Cyklad 2005-08-08.

Hörby – Lund via Löberöd, Flyinge, S Sandby.

Avstånd: 40,5 km, fågelvägen 33,5 km. Cyklad 2005-08-08.

Hörby – Osbyholm via banvall. Avstånd: 4 km, fågelvägen 3,5 km. Cyklad 2005-08-23.

Hörby – Lund via Osbyholm, Snogeröd, Skarhult, Flyinge, Gårdstånga.

Avstånd: 41,5 km, fågelvägen 33,5 km. Cyklad 2005-08-23.

Höör

Förutsättningar: Höör ligger i ett skogslandskap vilket gör kommunen lätt kuperad. Kommunen rymmer förutom centralorten även ett antal byar. Av dessa byar ligger ett antal under en mil från Höör och det är rimligt att man ska kunna cykla till dem. Höör ligger också på vägen från Malmö och Lund till Hässleholm och är en viktig punkt på vägen i ett regionalt cykelvägnät. Cykelvägnätet i kommunen är dock inte så utbyggt och förstärkningar behövs framför allt nära Hörby. Väg E22 och järnvägen utgör barriärer i landskapet.

Förslag till leder och vägvisning

I **Höör** bör cyklisterna vägvisas till och från Nya torg.

Leder mot andra orter:

Till **N Rörum** kan man vägvisa längs väg 1323 till Jularp efter utbyggnad, på asfalterade småvägar förbi Sjunnerup, samt på väg 1324 till N Rörum. Även om denna väg har för mycket trafik, 1500 ÅDT, så finns det inget realistiskt alternativ. Denna väg är det cirka 12 km från Höör till N Rörum.

Till **Tjörnarp** kan man (a) vägvisa längs väg 1323 till Jularp efter utbyggnad, på asfalterade småvägar förbi Sjunnerup, en kort bit längs väg 1324 efter utbyggnad samt på asfalterade småvägar via Karlarp, väster om Tjörnapasjön fram till Tjörnarps kyrka och väg 1328.

Till **Sösdala** och **Hässleholm** kan man vägvisa via Tjörnarp som ovan och sedan på väg 1344 efter upprustning.

Till **Tjörnarp** kan man (b) vägvisa längs riksväg 23 från Marknadsvägen i Höör till Landsvägen, väg 1369, i Tjörnarp efter utbyggnad med GC. Detta är den naturliga vägen för cykling från Tjörnarps samhälle in till Höör.

Till **S Rörum** vägvisas längs Södra Rörumsvägen, väg 1335, efter viss utbyggnad.

Till **Hörby** kan man vägvisa ut från centrum via Hörbyvägen och Sövrödsvägen, väg 1346, och på väg 1341 till **Ludvigsborg** och vidare mot Hörby.

Till **Sätöfta** och **Bosjöklöster** vägvisas på befintliga GC-vägar.

Till **Ormanäs** vägvisas längs Stenskogsvägen, väg 1299, efter utbyggnad.

Till **Eslöv** och **Lund** vägvisas via Ormanäs och på väg 1299 västerut.

Till **Munkarp** och **Stockamöllan** och vidare mot **Röstånga** vägvisas längs väg 13 efter utbyggnader.

Övrig vägvisning:

En cykelled från **Eslöv** till **Hörby** söder om Ringsjön passerar genom Höörs kommun. Leden vägvisas från Kungshult öster om Eslöv via väg 1300 och 1295 förbi **Pugerup**, därefter på en mindre väg till Snogeröd och sedan på banvallen söder om Ringsjön efter upprustning.

En led bör vägvisas från **Ormanäs** på de lågtrafikerade vägarna 1316, 1319 och 1325 till **N Rörum**. Leden bör fortsätta österut på väg 1325 och 1908 till **Sösdala**.

En turistcykeled bör vägvisas från **Löberöd** på väg 1123 till Satsarp, på småvägar via Rövargulan öster om väg 1123, på småvägar förbi Hejdeholm samt på småvägar öster om Pinedalen fram till banvallen söder om **Ringsjön**.

Brister och åtgärder

- Norrut från Höör behövs en säker cykelförbindelse till **Skånes djurpark**. Det behövs en GC-väg längs väg 1323 från Frostavallsvägen, väg 13 uppför backen fram till **Jularp** och vägen mot Sjunnerup. Väg 1323 är smal och har över 1000 ÅDT och betydligt mer trafik sommartid. Denna cykelväg är på väg att byggas och blir 2,5 km. Den är en viktig länk för att sommarcyklister ska kunna ta sig in till Höör och för det regionala cykelvägnätet.
- För att knyta ihop cykelvägnätet väster om järnvägen behövs en kort GC längs väg 1324 mot N Rörum från den mindre vägen till Sjunnerup, strax väster om järnvägen, till vägen mot **Karlarp**, en sträcka på drygt 0,5 km. Denna GC är en viktig länk för att boende längs vägen till Karlarp ska kunna ta sig in till Höör på säkra cykelvägar. Från Karlarp är det cirka 8 km in till Höör.
- Väg 1344 väster om järnvägen mellan **Tjörnarp** och **Sösdala** bör asfalteras, cirka 4 km. Denna lågtrafikerade väg är en viktig länk i ett regionalt cykelvägnät.
- Det bör vara möjligt att cykelpendla från **Tjörnarp** till **Höör**. Pendlare vill ha en gen förbindelse och behövs en GC längs riksväg 23 från Marknadsvägen i Höör till Landsvägen, väg 1369, in mot Tjörnarp, cirka 6 km. Väg 23 har nära 9-10000 ÅDT på denna sträcka.
- Det behövs en GC längs Södra Rörumsvägen, väg 1335 från väg 13 i **Höör** ut åtminstone till **Bokeslund** och Bokeshall, cirka 2 km. Dessa områden ligger endast 3 km från Höörs centrum och behöver säkra cykelförbindelser. Även om väg 1335 inte har så mycket trafik, så är den smal och olämplig i pendlingstider. Korsningen mellan väg 1335 och väg 13 är osäker för cyklister och det behövs en GC-port någonstans i närheten av denna korsning. Väg 23 har över 10000 ÅDT på denna sträcka.
- **Sövrödsvägen**, väg 1346, upplevs som farlig att cykla på eftersom den är smal och kurvig med dålig sikt. Det är många som tar omvägar för att ta sig in till byn. På denna väg behövs en lösning, antingen hastighetsdämpande åtgärder eller en GC längs vägen från väg 1341 in mot Höör, cirka 2 km. Man bör också utreda ett alternativ med att använda småvägar in mot Höör.
- I **Nyby**, i korsningen mellan väg 23 och väg 1315 behövs en GC-port. Väg 23 har 7500 ÅDT på denna sträcka och många barn behöver ta sig på väg 1313 från Ormanäs till skolan nära Sätöfta.
- Det behövs en GC längs väg 1315 mellan **Nyby**, väg 23 och **Ormanäs**, väg 1299, cirka 2,5 km. Det finns många barn i Ormanäs och Stanstorp som behöver en säker väg till skolan i Sätöfta.
- **Stenskogsvägen**, väg 1299, har cirka 700 ÅDT, men är smal och har mer trafik sommartid. Den är dessutom kuperad och kurvig och det är dåligt sikt för motorfordon. Denna väg är en viktig länk i ett regionalt cykelvägnät och det behövs en GC-lösning längs denna väg från **Höörs** GC-nät till korsningen med väg 1315 vid **Ormanäs**, cirka 2,5 km. Eventuellt bör man prova med hastighetsdämpande åtgärder. Ett annat alternativ som bör utredas är att förlägga en ny GC längs järnvägens södra sida och utnyttja några mindre vägar.
- Det behövs ett par GC-vägar längs väg 13 för att skapa en cykelförbindelse mellan Höör, Munkarp och Stockamöllan.

Från Höör kan man cykla på Maglasätevägen fram till väg 1304. **Maglasätevägen** är bred och man bör ta en bit av bredden och skapa en GC-väg med någon barriär mot motortrafiken efter modell från väg 946 nordost om Lund. Sträckan är cirka 1,5 km.

Det behövs en GC längs väg 13 från väg 1304 till väg 1316 i **Munkarp**, cirka 2 km. Munkarp ligger endast 6 km från Höörs centrum och sträckan lämpar sig väl för pendling. Väg 13 har över

4000 ÅDT på sträckan. En GC-väg på denna sträcka ger också cykelförbindelser till Hallaröd och småvägarna i skogslandskapet. GC-vägen bör dras längs med riksväg 13 så att den inte blir onödigt kuperad.

Från västra delen av **Munkarp**, väg 1319, behövs en fortsättning på GC-vägen längs väg 13 fram till **Hasslebro**, drygt 3 km inom Höörs kommun. Detta är en viktig del av ett regionalt cykelvägnät.

- Vid **Gudmuntorp** behövs en GC-port under väg 23, förslagsvis i korsningen med Lillarpsvägen, väg 1294. För att knyta samman vägarna väster om väg 23 behövs en GC på den västra sidan från Rolsberga på den gamla vägen, upp till väg 1319 och fram till väg 1295, cirka en km. I Gudmuntorp finns förskola, lågstadium och mellanstadium samt kyrka och skolbarn måste kunna passera väg 23 på ett säkert sätt. Vägen har nära 8000 ÅDT och hastighetsgränsen 90 km/tim.
- Cykelvägen på banvallen mellan Eslöv och Hörby söder om Ringsjön passerar genom Höörs kommun. Detta är en viktig led i en cykelförbindelse mellan Malmö och Lund via Hörby till Kristianstad och den går i stora delar helt bilfritt.

Banvallen behöver rustas upp och asfalteras från **Snogeröd** och österut till kommungränsen, cirka 3,5 km.

Den mindre vägen mellan **Snogeröd** och **Pugerup** bör asfalteras, cirka 1,5 km. Även väg 1295 förbi Pugerup fram till väg 1292 bör asfalteras, en knapp km.

Prioriteringar

Höör har i dag ett fåtal GC-vägar utanför centralorten. Totalt har vi föreslagit cirka 24 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 11,5 km och tre GC-portar.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära centralorten Höör, men också några vägar av regionalt intresse. Det är angeläget med GC från Höör till Tjörnarp, Munkarp och till Skånes djurpark, liksom till Bokeslund. GC-portarna vid Nyby respektive Gudmuntorp är viktiga tillsammans med cykelvägarna till Ormanäs respektive Rolsberga. Dessutom vill vi prioritera hastighetsdämpande åtgärder på Stenskogsvägen. Ur ett regionalt perspektiv är upprustningen av cykelvägar vid Snogeröd också viktiga.

Våra prioriterade förslag blir då 16 km ny GC-väg, upprustning och asfaltering av 7,5 km samt tre GC-portar.



Banvaktstuga vid Sjunnerup nordöst om Höör

Underlag

Höör – Tjörnarps kyrka via Jularp, Sjunnerup och Karlarp.

Avstånd: 11 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2009-05-01--2.

Höör – Sösdala via Karlarp och Tjörnarps kyrka.

Avstånd: 17 km, fågelvägen 14,5 km. Cyklad 2005-06-19.

Höör – Hässleholm via Karlarp och Tjörnarps kyrka.

Avstånd: 33,5 km, fågelvägen 28,5 km. Cyklad 2009-05-01--2.

Höör – Ludvigsborg via Hörbyvägen och Sövrödsvägen.

Avstånd: 7 km, fågelvägen 4,5 km. Cyklad 2005-08-08.

Höör – Hörby via Ludvigsborg. Avstånd: 14,5 km, fågelvägen 12,5 km. Cyklad 2005-08-08.

Höör – Eslöv via Stehags kyrka och Kungshult.

Avstånd: 23,5 km, fågelvägen 19 km. Cyklad 2006-08-25, 2009-05-01.

Höör – Lund via Stehags kyrka, Kungshult, Flyinge och Gårdstånga.

Avstånd: 43 km, fågelvägen 34 km. Cyklad 2009-05-01.

Höör – Munkarp. Avstånd: 6 km, fågelvägen 5,5 km. Cyklad 2006-08-03.

Höör – Stockamöllan. Avstånd: 12 km, fågelvägen 10,5 km. Cyklad 2006-08-03.

Höör – Röstånga. Avstånd: 21,5 km, fågelvägen 17,5 km. Cyklad 2007-09-24, 2006-08-03.

Klippan

Förutsättningar: Klippan ligger både i ett jordbrukslandskap och i en skogsbygd med mer kuperad terräng i nordost. Förutom Klippan finns tätorterna Ljungbyhed, Ö Ljungby och Stidsvig. Dessa orter ligger högst tio km från centralorten och det är rimligt att man ska kunna cykla mellan dem. Genom Klippans kommun går också två stråk av regionalt intresse, från Helsingborg till Stockholm samt från Ängelholm till Höör.

Förslag till leder och vägvisning

I **Klippan** bör cyklisterna vägvisas till och från Torget eller järnvägsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Ö Ljungby** bör man vägvisa via Gråmanstorp på väg 1809 och därefter längs väg 13 efter utbyggnad.

Till **Stidsvig** kan man vägvisa via Gråmanstorp på väg 1809 och sedan på väg 1826 via Ugglarp.

Till **Örkellunga** vägvisas via Stidsvig och på banvallen efter upprustning.

Till **Vedby** vägvisas på befintlig GC längs väg 1822.

Till **Hyllstofta** och vidare mot **Perstorp** vägvisas på väg 1822.

Till **Krika** kan man vägvisa på Stackarpsvägen, väg 1818 och på väg 1817 till **Forsby** samt längs väg 1819 efter pågående utbyggnad.

Till **Ljungbyhed** kan man vägvisa via Forsby och sedan på småvägar via Järbäck norr om flygplatsen till Ljungbyhed. Denna väg är minst en km kortare än att leda cyklister via Krika och Bonnarp.

Till **Kågeröd** och **Svalöv** vägvisas på Stackarpsvägen, väg 1818 ut från Klippan, på väg 1817 förbi V Sönnarslöv och på väg 1212 via Stenestad på Söderåsen.

Till **Åstorp** vägvisas längs väg 1815 efter utbyggnad till Kvidinge.

I **Ljungbyhed** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Storgatan och Skolgatan.

Till **Klippan** vägvisas enligt ovan.

Till **Riseberga** vägvisas via Långgatan och Spången samt längs väg 1865 efter utbyggnad.

Till **Perstorp** vägvisas via Riseberga och på väg 1868.

Till **Färingtofta** vägvisas via Riseberga och på väg 1865.

Till **Forestad** vägvisas via Riseberga och på väg 1864.

Till **Höör** kan man (a) vägvisa via Forestad och på väg 1866 via Hallaröd.

Till **Röstånga** vägvisas på väg 1825 via Brandsberga samt 1860 till Allarp. Därefter dras leden på väg 1861 mot Skäralid och på banvallen söderut efter upprustning och längs väg 108 efter utbyggnad.

Till **Höör** (b) bör man vägvisa via Röstånga och Stockamöllan. För turister är detta ett bättre alternativ än (a) ovan. Vägen via Hallaröd är kurvig och kuperad och det finns inga affärer eller annan service.

Till **Stenestad** och **Kågeröd** vägvisas på Ljungbyvägen och Strädesvägen till Slättåkra och sedan på väg 1823 upp på Söderåsen.

Till **Bonnarp** och **Krika** vägvisas på Gamla Bonnarpsvägen, på väg 1816 efter en kort utbyggnad samt på en mindre väg sydväst om väg 1816 via Kumle till Krika.

I **Östra Ljungby** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen Gångvadvägen och Gamla vägen.

Till **Ängelholm** vägvisas på väg 1804 via **Källna** och Össjö.

Till **Stidsvig** vägvisas på befintlig GC på banvallen.

Till **Örkelljunga** vägvisas via Stidsvig och vidare på banvallen efter upprustning.

Till **Åstorp** vägvisas på banvallen efter upprustning.

Övrig vägvisning:

I **Vedby** vägvisas till **Eket** på väg 1827.

Brister och åtgärder

Klippan behöver några utbyggnader både runt tätorten och de mindre orterna..

- Det behövs en GC-lösning längs väg 13 från väg 1809 norr om **Gråmanstorp** till Bläsingevägen i **Östra Ljungby**, cirka 2 km.
Banvallen från Åstorp till Örkelljunga bör rustas upp. Det är en viktig länk i det regionala cykelvägnätet och kan bli en fin del av en turistcykelled från Helsingborg till Stockholm.
- Banvallen sydväst om **Östra Ljungby** bör rustas upp från väg 13 och till kommungränsen, cirka 2,5 km.
- Öster om **Stidsvig** bör banvallen rustas upp mot Eket, cirka 0,5 km inom Klippans kommun. Det behövs också en bättre anslutning mellan Stidsvigsvägen och banvallen, förbi industriområdet. Det kan eventuellt lösas genom att man asfalterar den mindre vägen norr om detta område, cirka en km. Det är dock bättre om en cykelled kan dras direkt förbi industrierna så att cyklisterna slipper höjderna på den mindre vägen.
- Det behövs en GC längs Krikavägen, väg 1819, från **Forsby**, väg 1817 till **Krika** och väg 1816, cirka 1 km. Denna väg byggs troligen under 2013.
- Det behövs en GC längs väg 1815 från väg 13 och västerut mot **Kvidinge**. Till kommungränsen är det cirka 1,5 km. Ett alternativ som bör utredas är att lägga en GC från sydvästra delen av Klippan, längs järnvägen fram till korsningen med väg 1815. Det skulle ge en genare cykelväg till stationen och arbetsplatserna i söder. Cykelvägen behövs för lokal pendling över kommungränsen, men är också en del i ett regionalt cykelvägnät.
- Den mindre vägen från **Forsby**, från väg 1819, norr om flygfältet till **Ljungbyhed**, Järnvägs-gatan, bör asfalteras från Järbäck till Ljungbyhed, cirka 4 km.
- Det behövs en GC längs väg 1865 från Spången, väg 108 till **Riseberga** och väg 1864 mot Forestad. Vägen har cirka 1500 ÅDT. Om man utnyttjar en mindre väg vid Brohuset, blir sträckan cirka 2,5 km. Cykelvägen är viktig för lokal pendling, men ger också cyklisterna från Ljungbyhed tillgång till det lågtrafikerade vägnätet i öster.

- Söder om **Skärallid** behövs en GC längs väg 13 från väg 1861 till väg 1860 vid kommungränsen. Cykelvägen kan med fördel dras förbi den gamla stationen så att sträckan längs den trafikerade väg 13, som har 3500 ÅDT, blir så kort som möjligt. Banvallen är borta på denna sträcka som är en dryg km. Cykelvägen är en viktig länk i ett regionalt cykelvägnät och den ger cyklister tillgång till det attraktiva naturområdena öster om Söderåsen.
- Det behövs en kort GC längs väg 1816 mellan **Bonnarp** och Gamla Bonnarpsvägen, cirka 0,5 km. Väg 1816 har över 2000 ÅDT och cykelvägen behövs för lokal pendling in till Ljungbyhed. Denna GC har planerad byggstart 2013. Markvägen österut mot Ljungbyhed behöver rustas upp och asfalteras för att bli en bra cykelväg, cirka en km.

Prioriteringar

Klippans GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 8 km ny GC samt upprustning och asfaltering av cirka 9 km.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar nära tätorterna. Det gäller GC vid Krika samt från Spången till Riseberga. Vi tycker också det är viktigt att asfaltera vägen norr om flygfältet i Ljungbyhed samt mot Bonnarp samt att rusta upp banvallen från Ö Ljungby mot Åstorp.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 3,5 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 7,5 km.

Underlag

Klippan – Kvidinge. Avstånd: 6 km, fågelvägen 5,5 km. Cyklad 2007-08-07.

Klippan – Åstorp. Avstånd: 13 km, fågelvägen 11,5 km. Cyklad 2007-08-07, 2006-08-01.

Klippan – Vedby. Avstånd: 3,5 km, fågelvägen 3,5 km. Cyklad 2007-08-07.

Klippan – Hyllstofta. Avstånd: 10 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2007-08-07.

Klippan – Perstorp. Avstånd: 18 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2007-08-07.

Klippan – Ängelholm. Avstånd: cirka 30 km, fågelvägen 21 km. Delvis cyklad 2006-08-24.

Ljungbyhed – Röstånga. Avstånd: 10 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2006-08-01.

Ö Ljungby – Ängelholm. Avstånd: 20,5 km, fågelvägen 14 km. Cyklad 2006-08-24.

Ö Ljungby – Åstorp. Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 19,5 km. Cyklad 2011-05-07

Ö Ljungby – Stidsvig. Avstånd: 4,5 km, fågelvägen 4 km. Cyklad 2011-05-08

Ö Ljungby – Örkelljunga. Avstånd: 18,5 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2011-05-08

Kristianstad

Förutsättningar: Kristianstad är en till ytan stor kommun. Centralorten ligger i ett platt jordbrukslandskap, men kommunen sträcker sig också ned över Linderödsåsen i sydväst och upp mot mer kuperad terräng i norr. Kommunen rymmer förutom centralorten även ett antal andra tätorter som Åhus, Tollarp, Degeberga med flera. Med tanke på det flacka landskapet är det rimligt att man ska kunna cykla till dem. Kristianstad ligger också på vägen från Malmö och Lund till Småland respektive Blekinge och är en viktig punkt på vägen i ett regionalt cykelvägnät. Cykelvägnätet i kommunen är relativt väl utbyggt, men det behöver förstärkningar.

Förslag till leder och vägvisning

I **Kristianstad** bör cyklisterna vägvisas till och från Stora torget eller järnvägsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Torsebro** och **Bjärlöv** vägvisas längs väg 118 efter utbyggnad.

Till **Hanaskog** vägvisas via Torsebro och Bjärlöv och längs väg 19 efter utbyggnad eller på banvallen efter upprustning..

Till **Broby** kan vägvisas via Hanaskog och på banvallen.

Till **Balsby**, **Österslöv** och **Arkelstorp** vägvisas på banvallen efter upprustning och asfaltering.

Till **Fjälkestad** vägvisas på banvallen mot nordöst, på småvägar genom Råbelövs by samt längs väg 2056 efter utbyggnad.

Till **Bäckaskogs slott**, **Ivön** och **Vånga** vägvisas på befintlig GC via Fjelkinge samt längs väg 2073 via **Kiaby** efter utbyggnad.

Till **Bromölla** vägvisas via Fjelkinge och Bäckaskog på befintliga GC-vägar och därefter österut på småvägar norr om järnvägen mellan väg 2066 och 2071 efter asfaltering.

Till **Åhus** vägvisas på befintlig GC längs väg 118.

Till **Yngsjö** vägvisas via Åhus och enligt dagens vägvisning på mindre vägar söderut.

Till **Maglehem** vägvisas (a) via Åhus, Yngsjö och **Furuboda** på småvägar längs kusten fram till **Juleboda** enligt dagens vägvisning.

Till **Gärds köpinge**, **Everöd** och **Degeberga** vägvisas som i dag på banvallen.

Till **Maglehem** (b) vägvisas på banvallen via Degeberga efter viss upprustning.

Till **Kivik** och **Simrishamn** vägvisas via Maglehem och söderut på banvallen.

Till **Tollarp** vägvisas på asfalterad GC på banvallen och till **Linderöd** vägvisas vidare på banvallen efter asfaltering.

Till **Hörby** vägvisas via Linderöd och västerut på banvallen efter upprustning.

Till **Hässleholm** vägvisas på befintlig GC västerut längs väg 19 förbi **Önnestad** och vidare längs väg 19 efter utbyggnad mot **Vinslöv** från väg 2029 väster om **Ullstorp**.

Till **Vinnö** och **Färlöv** vägvisas västerut längs Långebrogatan och på Lillövägen samt västerut från Lillö kungsgård. Därefter dras leden längs väg 19 efter utbyggnad förbi Karpalund. Norr om Karpalund kan leden dras på den gamla banvallen efter upprustning.

Övrig vägvisning:

Från **Åhus** vägvisas längs kusten åt nordost via småvägar över Rinkabyfältet, längs väg 1662 genom **Vanneberga** efter utbyggnad och på en mindre väg till Ö Ljungby och på väg 1670 till Gualöv och vidare mot **Bromölla**.

Från **Tollarp** bör vägvisas på Östra Vramsvägen, väg 1642, via Ö Vram, på väg 1638 till Hommentorp och på mindre vägar åt sydöst till **Everöd**. Småvägarna är asfalterade, smala vägar som är lämpliga för rekreationscykling.

Från **Everöd** kan vägvisas på väg 1643 samt på den gamla banvallen efter upprustning och via Ripa längs väg 1631 efter utbyggnad in till **Åhus**.

Brister och åtgärder

- Banvallen från **Kristianstad** via Balsby, Österslöv till **Arkelstorp** bör asfalteras i sin helhet, cirka 16,5 km.
- Det behövs en GC längs väg 2056 från **Fjälkestad**, väg 2052 till **Råbelövs by**, cirka 3 km. Vägen har 2000 ÅDT och avståndet in till Kristianstad centrum är cirka 10 km. GC-vägen behövs för lokal pendling men är också en länk från Kristianstad ut till det lågtrafikerade vägnätet.
- Det behövs en GC längs väg 2073 från väg 2062 i **Fjelkinge** till väg 2066 i **Kiaby**, cirka 4 km. Denna led är viktig både för pendling och för att rekreationscyklister ska kunna ta sig ut till mer lågtrafikerade vägar. Väg 2073 har över 1500 ÅDT och används sommartid av barn som vill ta sig till badplatsen i Oppmannasjön.
- Det behövs en GC längs väg 2073 från väg 2066 i **Kiaby** fram till **Bäckaskogs slott**, cirka 2,5 km. Slottet är ett omtyckt turistmål och det bör vara möjligt att ta sig dit på cykel på ett säkert sätt.
- Trafiken på väg 2073 kan verka låg, drygt 400 ÅDT, men är betydligt större nära tätorten Vånga. Det behövs en GC längs denna väg från **Vånga** och söderut till **Furestad**, knappt 2 km. Denna GC är viktig för lokal pendling.
- En acceptabel cykelförbindelse mellan Kristianstad och Bromölla kräver åtgärder mellan **Bäckaskog** och **Gualöv**. En cykelled kan dras österut på småvägar norr om järnvägen mellan väg 2066 och 2071. Då krävs viss upprustning och asfaltering på cirka 3,5 km. Alternativt kan man anlägga en ny GC längs järnvägen från Bäckaskog till Gualöv, vilket också blir cirka 3,5 km. Detta alternativ skulle ge cyklister en genare väg mellan orterna och är att föredra. Man ska undvika att dra en GC-väg längs väg E22. Sådana cykelvägar lockar varken pendlare eller rekreationscyklister eftersom de upplever närheten till den starkt trafikerade vägen som mycket störande. Se även kommentarer till GC längs väg E65 mellan Svedala och Skurup.
- Det behövs en GC längs väg 1662 från den skarpa kurvan söder om **Vanneberga**, vid Krunegårdsvägen, och genom byn till väg 1668, cirka 1,5 km. Därifrån dras en led på den mindre vägen i Gälltoftavägens förlängning åt nordost till Ö Ljungby och väg 1670. Denna väg behöver rustas upp och asfalteras, cirka 2,5 km.
- Väg 1648 väster om Åhus mot N Åsum har över 5000 ÅDT. Det behövs en GC längs denna väg från **Åhus** GC-nät fram till **Kavrö bro**, cirka 2,5 km. Denna GC är viktig för lokal pendling och ger cyklister tillgång till den mer lågtrafikerade vägen 1652.

- Det behövs GC vidare österut längs väg 1648 från **Kavrö bro** till **Hovby**, cirka 2,5 km. Cyklister som kommer från Vä, N Åsum eller Gärds Köpinge behöver ha en säker cykelväg till Åhus och till havet.
- Det bör också anläggas en GC längs väg 1648 från den mindre vägen genom **Hovby**, norr om väg 1646, fram till en mindre väg vid Skönabäck, cirka en km. Väg 1648 har 4500 ÅDT på denna sträcka och en GC behövs för lokal pendling.
- Mellan **Vä** och **N Åsum** går Annedalsvägen. Mitt emellan orterna ligger en återvinningscentral. Det bör vara möjligt att cykla till denna, men vägen är smal och trafikerad. Det behövs en GC längs Annedalsvägen mellan väg 19 och väg 1647, cirka 3 km.
- Det behövs en GC längs Ripavägen, väg 1631, från **Ripa** till korsningen med väg 118 i **Åhus**, knappt 3 km. Väg 1631 har 800 ÅDT. GC-vägen behövs för lokal pendling, men kan också bli en del av ett nät med cykelvägar för rekreation runt Kristianstad.
- Banvallen väster om **Ripa** skulle kunna rustas upp och i kombination med några små vägar ge en cykelförbindelse till väg 1643 mot **Everöd**. Då krävs upprustning och åtgärder på cirka 3,5 km samt återställning av bron över Helge å.
- Banvallen från Kristianstad till Maglehem är asfalterad till **Gärds köpinge**. Därifrån bör den asfalteras vidare till **Everöd**, cirka 7 km. Även fortsättningen till **Degeberga** bör asfalteras, ytterligare 7 km. Detta är en viktig regional cykelled och det är en mycket lång sträcka som cyklister i dag måste färdas på grus. Det är inte populärt om man tar med barn.
- Banvallen bör rustas upp och asfalteras från **Degeberga** till **Maglehem**, cirka 11,5 km. Speciellt mellan Olseröd och Maglehem håller banvallen dålig kvalitet och behöver rustas upp.
- Väster om **Everöd** har väg 19 över 5000 ÅDT och det behövs en GC-port så att cyklister kan korsa vägen säkert vid väg 1631.
- Det behövs en GC-väg längs väg 2000 från **Ovesholm** till **Vä**, cirka 2 km om man utnyttjar den mindre vägen genom Mansdala. Väg 2000 har 1300 ÅDT och en GC är viktig för lokal pendling till skola och arbetsplatser.
- Banvallen från **Tollarp** till **Linderöd** bör asfalteras, cirka 11 km. Denna cykelväg är en viktig del i ett regionalt cykelvägnät. På sträckan tar man höjd upp på Linderödsåsen och det är tungt på grusunderlaget. Om detta ska bli en attraktiv turistcykelled bör sträckan asfalteras.
- Väster om **Linderöd** håller banvallen dålig kvalitet och är på en lång sträcka endast ett smalt spår omgivet av gräs. Banvallen behöver rustas upp och asfalteras på cirka 4 km fram till kommungränsen.
- Det bör vara möjligt att cykla från Vinslöv till Kristianstad på GC-väg längs väg 21. Den lösning som finns väster om Vinslöv, där GC-vägen går en bit från den trafikerade riksvägen är acceptabel och kan tjäna som modell för liknande byggen. Från **Ullstorp**, väg 2029 behövs en GC längs väg 21 till Vannebergavägen, väg 2030, i **Vinslöv**, cirka en km inom kommunen.
- Det behövs en GC-väg längs väg 118 från **Kristianstads** GC-nät ut och förbi **Torsebro** till **Bjärlöv** och väg 2042, cirka 6 km om man utnyttjar ett par mindre, parallella vägar. Väg 118 har över 5000 ÅDT och är den enda gena förbindelsen åt detta håll. En GC-väg är viktig både för pendling och som en länk i ett regionalt cykelvägnät mot Broby och vidare norrut.

- Banvallen norrut från **Karpalund** till **Hanaskog** används inte. Den bör rustas upp för cykling från korsningen med väg 19 söder om Vinnö ända upp till Hanaskog, cirka 9,5 km inom Kristianstads kommun.
- Norrut från **Bjärlöv** behövs GC längs väg 19 från väg 2042 och norrut till korsningen mellan väg 19 och banvallen, cirka 0,5 km.
- **Vinnö** och **Färlöv** bör ha en god cykelförbindelse in till Kristianstad. Vinnö ligger endast 8 km från Kristianstad centrum och det är närmre till arbetsplatser i de västra delarna av staden. Förutom upprustningen av banvallen, behövs en GC-förbindelse från södra delen av Vinnö, där banvallen korsar väg 19 och längs denna väg, över järnvägsbron till vägen mot Lillö kungsgård. Det behövs ny GC på en sträcka av cirka en km om man utnyttjar vägar parallellt med väg 19. Troligen behövs en egen GC-bro över järnvägen.
- Det kommer att behövas en god GC-förbindelse mellan **Färlöv** och **Önneslöv** när den senare orten får en pågatågsstation. Väg 2013 har i dag över 1000 ÅDT och trafiken kan förväntas öka när Önnestad blir en målpunkt för pendling. Det behövs en GC längs väg 2013 från väg 19 i Färlöv till järnvägs korsningen i Önnestad, cirka 3,5 km.
- Det bör finnas en GC-förbindelse mellan **Arkelstorp** och **Vånga** längs väg 2051 som har nära 2000 ÅDT. Hela sträckan är cirka 6 km, men genom att utnyttja delar av den gamla vägen så behövs bara GC på hälften, cirka 3 km.

Prioriteringar

Kristianstad har i dag GC-vägar som sträcker sig en bra bit utanför centralorten i flera riktningar. Kommunen är stor till ytan och det gör att det fortfarande finns mycket att önska. Totalt har vi föreslagit cirka 42 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 76 km. Dessutom har vi föreslagit två planskilda GC-korsningar.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära tätorterna, men också några vägar av regionalt intresse. Vi anser det angeläget med GC från Näsby till Torsebro och Bjärlöv och från Härlöv till Vinnö och Färlöv inklusive en GC-bro vid Karpalund. Runt Åhus är det viktigt med GC till Kavrö bro och till Ripa. För det regionala GC-nätet vill vi prioritera upprustning och asfaltering av banvallarna, särskilt från Tollarp till och förbi Linderöd samt från Degeberga till Maglehem.

Våra prioriterade förslag blir då 12,5 km ny GC-väg, upprustning och asfaltering av 26,5 km banvall samt en planskild GC-korsning.



Åhus, infart till Rinkabyfältet



Underlag

Kristianstad – Arkelstorp via banvallen. Avstånd: 19 km, fågelvägen 18 km. Cyklad 2004-07-05.

Kristianstad – Fjelkinge via Hammar. Avstånd: 9 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2008-08-13.

Kristianstad – Bäckaskog via Fjelkinge. Avstånd: 13 km, fågelväg 11,5 km. Cyklad 2008-08-13.

Kristianstad – Bäckaskogs slott via Fjelkinge, Bäckaskog och Kiaby.

Avstånd: 18 km, fågelväg 13,5 km. Cyklad 2008-08-13.

Kristianstad – Bäckaskogs slott via Fjelkinge och Kiaby.

Avstånd: 15,5 km, fågelväg 13,5 km. Cyklad 2008-08-13, 2004-07-09.

Kristianstad – Vånga via Fjelkinge och Kiaby.

Avstånd: 26,5 km, fågelväg 21,5 km. Cyklad 2008-08-13, 2004-07-09.

Kristianstad – Bromölla via Fjelkinge, Kiaby och Gualöv.

Avstånd: 26,5 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2004-07-09, 2008-08-13, 2010-07-26.

Kristianstad – Åhus. Avstånd: 19 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2010-07-26.

Åhus – Bromölla. Avstånd: 25 km, fågelvägen 19,5 km. Cyklad 2010-07-26.

Kristianstad – Gärds köpinge. Avstånd: 10 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2004-08-05.

Kristianstad – Everöd. Avstånd: 16 km, fågelvägen 14,5 km. Cyklad 2008-08-06.

Kristianstad – Degeberga via banvallen. Avstånd: 25 km, fågelvägen 22 km. Cyklad 2004-08-05.

Kristianstad – Maglehem via banvallen.

Avstånd: 36 km, fågelvägen 29,5 km. Cyklad 2004-08-05.

Kristianstad – Kivik via banvallen, förbi Brösarps station samt RV9.

Avstånd: 50,5 km, fågelvägen 39 km. Cyklad 2004-08-05.

Kristianstad – Simrishamn via Kivik. Avstånd: 69 km, fågelvägen 54 km. Cyklad 2004-08-05.

Kristianstad – Ovesholm via banvall. Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2005-08-24.

Kristianstad – Tollarp via banvall. Avstånd: 18,5 km, fågelvägen 15,5 km. Cyklad 2005-08-24.

Kristianstad – Linderöd via banvall. Avstånd: 29,5 km, fågelvägen 23,5 km. Cyklad 2005-08-24.

Kristianstad – Hörby via banvall.

Avstånd: 44,5 km, fågelvägen 36,5 km. Cyklad 2005-08-24, 2008-08-06.

Kristianstad – Vinslöv. via Önnestad och Åraslöv.

Avstånd: 22 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2010-09-23.

Kristianstad – Hässleholm via Vinslöv.

Avstånd: 35 km, fågelvägen 28 km. Cyklad 2010-09-23, 2010-07-27.

Tollarp – Everöd via Hommentorp. Avstånd: 10 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2008-08-06.

Kävlinge

Förutsättningar: Det platta slättlandskapet ger Kävlinge kommun goda förutsättningar för cykelpendling. Det är under en mil mellan tätorterna i kommunen och bara en dryg mil från Kävlinge till Lund. Kommunen har ett väl utbyggt GC-nät på flera håll även om det fortfarande finns brister i cykelvägnätet. Kommunen ligger också strategiskt till för de rekreationscyklister som vill ta sig fram längs kusten.

Förslag till leder och vägvisning

I **Kävlinge** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Teckomatorp** och **Svalöv** via GC till Södervidinge och via Norrvidinge efter utbyggnad.

Till **Eslöv** via ny GC längs väg 1261 via Virke eller via banvallen till Örtofta och ny GC längs väg 1267.

Till **Örtofta** (och vidare till **Sjöbo**) via banvallen till Örtofta.

Till **Lund** (a) via Kullen och Lackalänga och på befintlig GC längs väg 108.

Till **Lund** (b) via Kullen och under järnvägen på den gamla landsvägen fram till korsningen med väg 108 och därefter på GC längs väg 923 efter utbyggnad.

Till **Lund** (c) först österut via Runnebäck och därefter söderut på småvägar öster om väg 108 till korsningen med väg 923. Därefter längs väg 923 efter utbyggnad eller längs befintlig GC längs väg 108.

Till **Bjärred** och **Lomma** via ny GC längs väg 925 samt via väg 920.

Till **Löddeköpinge** på befintlig GC längs väg 1137 och 927 via Hög.

Till **Ålstorp** via befintlig GC på banvall mot Dösjebro, på väg 1177 förbi V Karaby kyrka samt från väg 1176 på mindre väg till Ålstorp, väg 1144.

Till **Landskrona** på befintlig GC på banvallen till Dösjebro.

I **Löddeköpinge** föreslår vi att cyklisterna vägvisas till och från centrum mellan Barsebäcksvägen och Nyvångsskolan. Denna punkt ligger på vägen för de cyklister som färdas i nord-sydlig riktning. Dessutom är det naturligt att ha vägvisning till Center Syd.

Leder mot andra orter:

Till **Hofterup** via befintlig GC längs väg 1144 samt vidare på väg 1144 efter utbyggnad.

Till **Kävlinge** på befintlig GC längs väg 1137 och 927 via Hög.

Till **Lund** på befintlig GC söderut längs väg 1136, därefter på ny GC längs väg 925 och vidare via Flädie på väg 914.

Till **Bjärred** och **Lomma** på befintlig GC söderut längs väg 1136.

Genom Kävlinge kommun har det många gånger hävdats att det bör finnas en cykelled utmed havet. Det kan lösas med en bro över Lödde å strax öster om naturreservatet.

Brister och åtgärder

- Det behövs en cykelled norrut från Kävlinge till Teckomatorp där det finns GC-väg till Svalöv. Detta är en viktig nord-sydlig förbindelse för cyklister. Då behöver GC-vägen till **Södervidinge** förlängas till **Norrvidinge**, cirka 1,5 km inom Kävlinge kommun. Dessutom bör GC-vägen längs järnvägen till Södervidinge asfalteras söder om byn, cirka en km.
- Det bör finnas en god cykelförbindelse med Eslöv. Det går att vägvisa via banvallen till Örtofta och efter utbyggnad längs väg 1267 i Eslövs kommun. Det är dock klart närmre att köra på väg 1261 via **Virke**, men den vägen har över 1000 fordon per dygn och inbjuder inte till pendling för skolbarn. Det behövs en GC-väg längs väg 1261 från väg 104 till Virke, väg 1272, cirka 4 km.
- Det räcker inte med en cykelförbindelse till **Lund**. Det finns behov av en GC-väg för pendlare från Rinneback mot Lund. Den kan starta från Fabriksgatan och gå över ån på befintlig GC-bro. Söder om Kävlingeån och väg 934 kan leden gå på småvägar öster om väg 108 till en punkt 0,3 km norr om korsningen med väg 923 mot Lund. Dessa vägar behöver asfalteras, cirka 2,5 km. I den södra anslutningen till väg 108 behövs också en kort GC, cirka 0,3 km, fram till korsningen med väg 923. Detta skapar även goda möjligheter för rekreationsturer nära tätorten.

Det finns också behov av en GC-förbindelse längs den gamla landsvägen till Lund, väg 923, en knapp km inom Kävlinge kommun. För att ansluta denna GC-väg till infarten via Kullen behövs asfaltering av GC-vägen öster om järnvägen fram till GC-porten till Kullen, cirka en km.
- Väster om Furulund saknas cykelförbindelse. Det behövs om man ska kunna cykla ut till havet vid Bjärred. Det behövs en GC-väg längs **Stävievägen**, väg 925 från Furulund till väg 917 i Stävie, en knapp km. För att koppla samman Furulund med Löddeköpinge bör denna GC förlängas åtminstone till väg 920 mot Flädie, men helst fram till väg 1136, cirka 1,5 km inom Kävlinge kommun.
- Förbindelsen på banvallen till Dösjebro är inte komplett. Vid **Dagstorps mosse** behövs asfaltering av den lilla vägen från mossen fram till väg 1177, en knapp km.
- Från Hoftorup till **Ålstorp** och vidare till Saxtorp behövs GC-väg längs väg 1144 som har över 3000 fordon per dygn. Från Hoftorup till Ålstorp behövs cirka 2,5 km ny GC och vidare till Saxtorp ytterligare en km inom Kävlinge kommun.
- Väg 1141 förbi **Järavallen** mellan Barsebäck och Häljarp lockar många cyklister sommartid. Semestercyklister vill ha nära till havet och denna väg är också skyltad som Cykelspåret. Vägen har över 1000 ÅDT, och är klart mer trafikerad sommartid än övriga årstider. Det behövs en lösning som gör att vägen känns säkrare för cyklisterna, även sådana som cyklar med barn. Vi föreslår att man ska prova att göra om vägen till en mötesplatsväg på en sträcka av cirka 6,5 km. Det kan man göra efter modell från väg 959 mellan S Sandby och Flyinge i Lunds kommun.

Prioriteringar

Kävlinge har ett relativt väl utbyggt GC-nät i flera riktningar. Trots det finns det fortfarande mycket att åtgärda i cykelvägnätet. Totalt har vi föreslagit cirka 13 km ny GC, asfaltering av 5,5 km samt målning och hastighetsdämpande åtgärder på 6,5 km.

De förslag vi vill prioritera är GC från Furulund till Stävie, en GC mot Norrvidinge samt en GC från Hofterup till Ålstorp. Vi önskar också en GC-anslutning mot Lund från Rinnebäck. Dessutom vill vi prioritera åtgärder på vägen förbi Järavallen och ny GC vid korsningen mellan väg 108 och 923 mot Lund.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 5,5 km ny GC-väg, asfaltering av 2,5 km samt åtgärder på 6,5 km vid Järavallen.

Underlag

Kävlinge – Södervidinge. Avstånd: 3,5 km, fågelvägen 3 km. Cyklad 2002-09-17,.

Kävlinge – Örtofta. Avstånd: 10 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2006-07-01.

Kävlinge – Lund via Kullen och Lackalänga.

Avstånd: 13,5 km, fågelvägen 11,5 km. Cyklad 2009-04-19, 2004-07-30.

Kävlinge – Landskrona. Avstånd: 22,5 km, fågelvägen 19 km. Cyklad 2005-06-16,.

Kävlinge – Dösjebro. Avstånd: 6,5 km, fågelvägen 5,5 km. Cyklad 2004-07-30,.

Löddeköpinge – Häljarp. Avstånd: 16 km, fågelvägen 12,5 km. Cyklad 2007-08-02.

Löddeköpinge – Lund. Avstånd: 15,5 km, fågelvägen 13 km. Cyklad 2009-09-08.

Löddeköpinge – Malmö. Avstånd: 23 km, fågelvägen 17,5 km. Cyklad 2007-08-02.

Löddeköpinge – Bjärred. Avstånd: 5 km, fågelvägen 4,0 km. Cyklad 2007-08-02.



Cykelväg mellan Kävlinge och Löddeköpinge.

Landskrona

Förutsättningar: Landskrona har både ett slättlandskap runt centralorten och ett kuperat landskap vid Glumslöv, Härslöv och Vadensjö som i viss mån blir ett hinder, men samtidigt ger attraktiva målpunkter för rekreationscyklisterna. Byarna inom kommunen ligger mindre än en mil från Landskrona, men motorvägen E6 utgör en stor barriär. Kommunen har ett väl utbyggt GC-nät i nord-sydlig riktning och ligger strategiskt till för de turistande cyklister som vill ta sig fram längs kusten. Bristerna i cykelvägnätet gäller cykelvägarna till de övriga byarna där nya GC-vägar kan bidra till en väsentligt ökad pendling.

Förslag till leder och vägvisning

I **Landskrona** bör cyklisterna vägvisas till och från Rådhusområdet.

Leder mot andra orter:

Till **Helsingborg** bör vägvisas längs stranden via Borstahuset och antingen upp till Hälsingborgsvägen via Norra Fiskehamnsvägen eller vidare längs stranden via Hildesborg och sedan på befintlig GC-väg längs väg 1350 till **Glumslöv** och vidare mot Fortuna. Det är inte lätt ta sig fram genom Hillesjögs dalar per cykel och det går inte att bygga ut cykelvägar där utan kraftig påverkan på landskapet.

Till **Säby** och **Härslöv** vägvisas ut från Landskrona via Idrottssvägen och GC-väg förbi koloniområdet och väg 1156 fram till väg 1161 mot Säby och Härslöv.

Till **Vadensjö** vägvisas ut från Landskrona via Stenorsvägen och på GC-väg över järnvägen efter utbyggnad fram till väg 1156 och på GC efter utbyggnad längs denna under motorvägen E6. Strax öster om E6 kan cyklisterna eventuellt vägvisas på en mindre väg norrut och sedan österut upp till Vadensjö om dessa vägar asfalteras.

Till **Svalöv** kan man (a) vägvisa via Vadensjö, Teckomatorp och Sireköpinge via vägarna 1163, 1216 och 1217.

Till **Asmundtorp** och vidare mot **Teckomatorp** och **Eslöv** kan vägvisas ut från Landskrona via Malmövägen och Kamgatan och på GC-bron över E6. Öster om motorvägen E6 finns asfalterad banvall till Asmundtorp och **Billeberga**. Denna led är en mycket viktig regional förbindelse österut från Landskrona till Eslöv.

Till **Svalöv** kan man (b) vägvisa via Billeberga samt längs väg 1208.

Till **Kävlinge** och **Lund** vägvisas via befintlig skyltad led till **Häljarp**. Från Häljarp dras leden längs väg 1147 till Saxtorp efter utbyggnad av GC. Från Saxtorp behövs utbyggnad av GC längs väg 110 till väg 1148 och Kvärlöv. I Kvärlöv dras leden på den tidigare banvallen efter upprustning fram till den punkt där banvallen redan är asfalterad GC-väg mot Dösjebro.

En alternativ dragning av leden skulle kunna gå från Häljarps station och öster om järnvägen förbi Tågerups gods efter asfaltering av vissa sträckor. Det ger en attraktiv väg för turistande cyklister.

Till **Löddeköpinge** och vidare söderut mot **Malmö** kan man vägvisa först till Häljarp, därefter via kustvägen, väg 1141 efter hastighetsdämpande åtgärder på denna väg.

Brister och åtgärder

Landskrona behöver utbyggnader som gör att cyklister lättare kan ta sig fram förbi motorvägen.

- Norrut från Landskrona finns visserligen GC längs Hälsingborgsvägen och upp förbi Glumslöv längs väg 1350. Sommarcyklister, antingen de är ute på dagsturer eller på längre turer, vill hålla sig så nära havet som möjligt. Därför anser vi att cykelleden mot Helsingborg ska dras längs Öresund på så lång sträcka som möjligt. CG-vägen längs stranden förbi Borstahuset och upp förbi Hildesborg kan vara en god kompromiss för turister. Då behöver denna väg asfalteras i varje fall från stranden upp förbi **Hildesborg** till väg 1350, cirka en km.

Alternativet, att fortsätta leden norrut genom naturreservatet och Ålabodarna, är visserligen mycket vackert, men det är svårt att komma fram med en cykel med packning. Vid rustningshamnen får man leda cykeln bredvid trapporna. Det är inte möjligt att bygga ut cykelvägar på denna plats utan kraftig påverkan på landskapet.

Norr om Ålabodarna finns en stig längs havet, men inte heller den är lämplig att cykla på och speciellt inte med packning.

Trots dessa reservationer tycker vi att man ska utreda en dragning via **Ålabodarna**. Kanske kan man vägvisa en alternativ cykelled till den som beskrevs som huvudalternativ. Den alternativa leden kan gå via södra delen av Glumslöv, Drejarvägen, ner till Sundvik och förbi Ålabodarna. Norr om Ålabodarna kanske man kan få använda småvägar för att ändå skapa en vacker förbindelse med Fortuna.

- Från **Vadensjö** kyrka är det endast sex km till stationen i Landskrona. Vägarna 1149, 1156 och 1155 har dock över 1500 fordon per dygn och är olämpliga att cykla på särskilt under pendlingstider. Det behövs utbyggnad med GC längs Stenorsvägen, väg 1155, det krävs en ny GC-bro eller GC-port för att korsa järnvägen och det krävs en ny GC längs väg 1156 fram till väg 1154 öster om motorvägen E6, en dryg km.

Om det är möjligt bör väg 1154 uppför backen till Vadensjö asfalteras, cirka 2 km. Vägen bör behållas smal så att hastigheterna för motorfordon dämpas. I annat fall behövs en ny GC längs väg 1156 och 1154 upp till Vadensjö också cirka 2 km. Någon åtgärd är viktig för att ge boende i Vadensjö en cykelförbindelse med Landskrona och för att skapa en förbindelse mot Tågarps och Svalöv. Vadensjö by är en intressant miljö med storslagen utsikt och utbyggnaden är viktig både för pendlare och rekreationscyklister.

- Söderut finns GC till **Häljarp**. Det behövs en GC-väg vidare till **Saxtorp** längs väg 1147, cirka 3 km om man utnyttjar smågatorna i Häljarp. Denna landsväg har nära 3000 fordon per dygn och inbjuder inte till pendling. Saxtorp ligger 10 km från Landskrona och från Saxtorp är det bara 4 km till pågatågsstationen i Häljarp.
- Från **Saxtorp** behövs en GC-väg längs väg 110 under järnvägen fram till väg 1184 mot **Kvärlöv**, cirka en km. Ett par hundra meter söderut på väg 1184 finns banvallen kvar. Den bör rustas upp och asfalteras fram till den punkt där den korsar väg 1184 igen, knappt två km. Detta är en viktig del av det regionala cykelvägnätet för att binda samman Landskrona med Lund på obrutna GC-vägar. Hela sträckan från Landskrona till Lund är 36 km, varav 6 km inom Landskrona kommun går på ganska trafikerade landsvägar. Resterande 30 km går på rena GC-vägar.
- En alternativ regional förbindelse kan skapas om man rustar upp vägen från **Häljarps** station öster om järnvägen förbi **Tågerups** gods. Denna väg blir då i praktiken bilfri och går vackert över Braån. En upprustning betyder asfaltering av cirka 3 km.

- Turistande cyklister vill ta sig fram längs havet och väljer därför ofta väg 1141 utmed **Järavallen**. Denna väg har runt 1500 ÅDT och klart högre trafik sommartid. På denna väg kommer man att prova hastighetsdämpande åtgärder efter modell från väg 959 vid Flyinge utanför Lund. Det handlar om en sträcka på cirka 3 km inom kommunen.

Prioriteringar

Landskronas GC-nät behöver förstärkas. Totalt har vi föreslagit cirka 7 km ny GC, asfaltering av 6 km, hastighetsdämpande åtgärder på 3 km samt en GC-bro.

De förslag vi vill prioritera är en GC-förbindelse till Vadensjö och en GC till Saxtorp, men samtliga förslag till åtgärder ovan känns angelägna.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 6 km ny GC-väg samt en GC-bro.

Underlag

Landskrona – Glumslöv via skyltad led på Erikstorpsvägen.

Avstånd: 11 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2005-06-16.

Landskrona – Helsingborg. Avstånd: 26,5 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2005-06-16.

Landskrona – Härslöv. Avstånd: 8 km, fågelvägen 7 km. Cyklad 2008-06-29.

Landskrona – Vadensjö. Avstånd: 7 km, fågelvägen 5,5 km. Cyklad 2008-04-23.

Landskrona – Tågarps. Avstånd: 12 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2008-04-23.

Landskrona – Svalöv. Avstånd: 26,5 km, fågelvägen 17,5 km. Cyklad 2008-04-23.

Landskrona – Asmundtorp. Avstånd: 9 km, fågelvägen 7 km. Cyklad 2007-07-25.

Landskrona – Billeberga. Avstånd: 12 km, fågelvägen 10,5 km. Cyklad 2007-07-25.

Landskrona – Teckomatorp. Avstånd: 20 km, fågelvägen 16 km. Cyklad 2007-07-25.

Landskrona – Eslöv. Avstånd: 37 km, fågelvägen 30 km. Cyklad 2007-07-25.

Landskrona – Häljarp. Avstånd: 6 km, fågelvägen 5 km. Cyklad 2005-06-16.

Landskrona – Saxtorp. Avstånd: 10 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2005-06-16.

Landskrona – Kävlinge via Häljarp, Saxtorp, Kvärlov och banvall via Dösjebro.
Avstånd: 22,5 km, fågelvägen 19,5 km. Cyklad 2005-06-16.

Landskrona – Lund. Avstånd: 36 km, fågelvägen 29 km. Cyklad 2009-04-19, 2005-06-16.

Landskrona – Löddeköpinge via Saxtorp och Hofterup.

Avstånd: 20 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2005-06-16, 2004-09-07.

Landskrona – Löddeköpinge via Häljarp och längs Järavallen.

Avstånd: 23 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2007-08-02.

Landskrona – Lomma via Häljarp, Järavallen, Löddeköpinge, Borgeby och Bjärred.

Avstånd: 34 km, fågelvägen 21,5 km. Cyklad 2007-08-02.

Landskrona – Malmö via Häljarp, Järavallen, Löddeköpinge, Borgeby, Bjärred och Lomma.

Avstånd: 46 km, fågelvägen 32 km. Cyklad 2007-08-02.

Lomma

Förutsättningar: Det platta slättlandskapet ger Lomma kommun goda förutsättningar för cykelpendling. Det är inte mer än cirka en mil från Lomma till Malmö eller Lund och det är cirka en mil från Bjärred till Lund. Kommunen har ett väl utbyggt GC-nät och det pendlas flitigt på dessa distanser.

Förslag till leder och vägvisning

I **Lomma** bör cyklisterna vägvisas till och från Centrumtorget.

Leder mot andra orter:

Till **Bjärred** via GC längs väg 908.

Till **Lund** via GC längs väg 103.

Till **Hjärup** via GC längs väg 896 och vidare till Staffanstorp.

Till **Åkarp** via GC längs Sundsvägen österut.

Till **Alnarp** via GC längs järnvägen samt via Kungsgårdsvägen. Målpunkten bör vara biblioteket i Alnarp. Leden fortsätter vidare genom Alnarpsparken till Arlov via GC-bro till Kronetorpsvägen.

Till **Malmö** på befintlig GC söderut. Turister vill nog cykla på strandpromenaden ända till Malmövägen medan pendlare troligen föredrar Strandvägen. Båda vägarna bör vägvisas.

I **Bjärred** föreslår vi busstationen vid Centrumhuset som centrum för vägvisningen.

Leder mot andra orter:

Till **Löddeköpinge** på befintlig GC norrut.

Till **Kävlinge** via **Borgeby** och **Furulund** på vägarna 919 och 920

Till **Lund** via Flädie och Fjellie samt på befintlig GC längs väg 16. Även vägen via Önnerup mot Värpinge (väg 909) bör vara en led

Till **Lomma** via GC längs väg 908.

Genom Bjärred bör det finnas en cykelled utmed havet och en som går den genaste vägen genom samhället i nord-sydlig riktning och via Borgeby norrut. Det finns i dag en vägvisning, Cykelspåret, som delvis går längs havet, men den är svår att följa eftersom det saknas ett antal skyltar. Vårt förslag är att ledens dragning genom samhället ses över och att skyltningen förbättras.

Brister och åtgärder

- Cykelleden ut ur **Lomma** mot Lund behöver gå på så bilfria gator som möjligt. En lämplig väg ska utses och få vägvisning. Gatorna kan behöva cykelbanor, målade cykelbana eller hastighetsdämpande åtgärder.
- Cykelvägen från **Bjärred** till **Lund** via **Flädie** har redan i dag många cyklister. Det gör passagen via Flädie problematisk. I korsningen mellan väg 913 och 904 som leder in mot Flädie eller vid Lundavägen behövs en GC-port.

- Det behövs en GC-väg längs Västkustvägen, väg 913, från Lundavägen, väg 910, till rondellen vid väg 1136. Om den kan anslutas till Mellanvångsvägen blir sträckan cirka 0,5 km. Denna sträcka är angelägen för att ge cyklister från de norra delarna av Bjärred en gen cykelväg mot Lund.
- Den lilla sträckan öster om **Flädie** på väg 914 fram till anslutningen av GC-vägen över väg E6 har fått mycket trafik, speciellt under pendlingstider. Här behövs en GC på en sträcka av några hundra meter, förslagsvis på den södra sidan av väg 914.
- Det behövs en GC-väg vid **Borgeby kyrka**, längs väg 925 (över 2000 fordon per dygn), i första hand mellan väg 1136 (som har GC-väg) och korsningen med väg 914, en knapp km. Detta är en viktig regional förbindelse från Lund via Flädie till Löddeköpinge och vidare norrut.

Prioriteringar

Lomma och Bjärred har ett relativt väl utbyggt GC-nät, så de föreslagna åtgärderna känns samtliga angelägna.

Våra prioriterade förslag blir då 1,5 km ny GC-väg samt en GC-port.

Underlag

Lomma – Bjärred. Avstånd: 6,8 km, fågelvägen 6,0 km. Cyklad 2007-08-02.

Lomma – Landskrona via Bjärred, Borgeby, Löddeköpinge, Järavallen och Häljarp.
Avstånd: 34 km, fågelvägen 21,5 km. Cyklad 2007-08-02.

Lomma – Kävlinge. Avstånd: 17 km, fågelvägen 13,5 km. Cyklad 2002-08-21.

Lomma – Lund. Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2006-08-07, 2009-04-22.

Lomma – Staffanstorp via Hjärup – Uppåkra – Gullåkra.
Avstånd: 12 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2005-06-02, 2003-06-01.

Lomma – Malmö. Avstånd: 11,0 km, fågelvägen 9,0 km. Cyklad 2007-08-02.

Bjärred – Löddeköpinge. Avstånd: 5 km, fågelvägen 4,0 km. Cyklad 2007-08-02.

Lund

Förutsättningar: Lund har både ett slättlandskap och ett kuperat landskap med Romeleåsen som i viss mån blir en barriär, men samtidigt ger attraktiva målpunkter för rekreationscyklisten. Det är cirka en mil mellan tätorterna i kommunen och bara knappt två mil från Lund till Malmö. Kommunen har ett väl utbyggt GC-nät runt centralorten och bristerna i cykelvägnätet gäller i första hand cykelvägarna runt de relativt stora byarna. Kommunen ligger också strategiskt till för de rekreationscyklister som vill ta sig fram från Malmö och norrut.

Förslag till leder och vägvisning

I **Lund** bör cyklisterna vägvisas till och från Stortorget vid turistbyrån.

Leder mot andra orter, medsols från norr:

Till **Stångby**, **Örtofta** och **Eslöv** kan vägvisas via befintlig GC till Stångby, GC till Håstad efter nybyggnad, längs väg 936 efter nybyggnad och vidare till Eslöv på väg 1263. Detta ger också möjlighet till vägvisning mot **Höör** och **Hässleholm**.

Till **Gårdstånga** och vidare mot **Höör** och **Hörby** via befintlig GC till Gårdstånga och vidare via befintlig GC till Flyinge.

Till **S Sandby** via befintlig GC på banvall. Vidare mot **Flyinge** efter viss utbyggnad norrut.

Till **Sjöbo** (a) via S Sandby.

Till **Veberöd** vägvisas via befintlig GC till **Dalby**, efter utbyggnad av GC längs väg 956 till Knivsås och därefter på befintlig GC till Veberöd.

Till **Sjöbo** (b) via Dalby och Veberöd.

Till **Genarp** (a) via Dalby, på GC efter utbyggnad längs väg 807 och 790.

Till **Genarp** (b) kan vägvisas via lågtrafikerade vägar 887 och 798 till **Kyrkheddinge**, på småvägar, 799 och 808 via Alberta till Esarp och efter GC-utbyggnad längs väg 798 till Genarp.

Till **Genarp** (c) via Dalby, på GC till Önnerup och via småvägar och väg 806 till Björnstorp och därefter på väg 800 och 790 efter utbyggnad med GC till Genarp.

Till **Skurup** via Genarp och därefter på väg 790 via Håckeberga.

Till **Staffanstorp** på befintlig GC och den vägvisade cykelleden via Knästorp, väg 885.

Till **Oxie** kan man vägvisa från Uppåkra via väg 879 och 880 till Tirup samt 862, 865 och 559.

Till **Malmö** på skyltad GC längs gamla Lundavägen, väg 852, via **Hjärup**, **Åkarp** och **Arlöv**.

Till **Lomma** vägvisas på befintlig skyltad GC via Värpinge och längs väg 103.

Till **Bjärred** vägvisas på befintlig skyltad GC längs väg 16 samt eventuellt även på väg 909.

Till **Löddeköpinge** vägvisas till Flädie samt på väg 914 via Borgeby kyrka.

Till **Furulund** kan vägvisas via befintlig GC längs väg 108 samt på väg 921.

Till **Kävlinge** (a) vägvisas via Lackalänga på befintlig GC längs väg 108.

Till **Kävlinge** (b) efter utbyggnad av ny GC längs väg 923 via Valkärre.

Till **Landskrona** vägvisas via Kävlinge.

I **S Sandby** föreslår vi att cyklisterna vägvisas till och från centrum vid busstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Flyinge** vägvisas via Flyingevägen, väg 952 efter viss utbyggnad samt på väg 959 som har målad GC.

Till **Revingeby** längs Revingevägen, väg 958, efter utbyggnad.

Till **Sjöbo** längs Hällestadsvägen, väg 941, efter utbyggnad. Därefter på väg 941 (grus) till Silvåkra, väg 972 och via fågeltornet på mindre väg österut mot Vomb och via Vombs fure till Björka.

Till **Dalby** vägvisas på befintlig GC längs Dalbyvägen, väg 952.

Till **Lund** vägvisas på befintlig GC på banvallen, Lunds vackraste pendlingsväg.

I **Dalby** föreslår vi att cyklisterna vägvisas till och från centrum vid busstationen.

Leder mot andra orter:

Till **S Sandby** vägvisas på befintlig GC längs Sandbyvägen, väg 952.

Till **Torna Hällestad** vägvisas på befintlig GC längs Hällestadsvägen och därefter på banvallen efter en kort utbyggnad däremellan.

Till **Veberöd** på befintlig GC inom Dalby längs Veberödsvägen, väg 956. Därefter krävs utbyggnad av GC upp till Knivsås där GC fortsätter mot Veberöd.

Till **Genarp** längs Genarpsvägen, väg 807, via Lunnarp, Bonderup och Gödelöv efter utbyggnad.

Till **Staffanstorp** på GC efter utbyggnad längs Malmövägen, väg 956 och på befintlig GC längs väg 11.

Till **Lund** vägvisas på befintlig GC längs Lundavägen och väg 16.

I **Veberöd** föreslår vi att cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Sjöbovägen och Dörrödsvägen..

Leder mot andra orter:

Till **Harlösa** vägvisas via Orrspelsvägen och på väg 972 förbi Silvåkra och därefter på banvallen efter upprustning.

Till **Sjöbo** vägvisas efter utbyggnad öster om Veberöd längs väg 102 eller längs med banvallen och på befintlig GC längs väg 11 mot Sjöbo.

Till **Blentarp** kan vägvisas genom Hemmestorps fure och längs väg 740 efter utbyggnad.

Till **Skurup** är det svårt att hitta en gen och lämplig väg utan omfattande utbyggnad av GC längs väg 102 söderut.

Till **Genarp** vägvisas på befintlig GC västerut till Skälbäck, därefter på väg 790 till Genarp.

Till **Dalby** och **Lund** på befintlig GC västerut till Knivsås och efter utbyggnad längs väg 956.

I **Genarp** föreslår vi att cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Heckebergavägen och Gödelövsvägen.

Leder mot andra orter:

Till **Dalby** vägvisas längs Gödelövsvägen, väg 790, samt via Bonderup och Lunnarp, längs väg 807 efter utbyggnad.

Till **Veberöd** vägvisas på väg 790 efter utbyggnad till Gödelöv, sedan via Björnstorp och Södra Ugglarp och på befintlig GC från till Skälback till Veberöd.

Till **Skurup** vägvisas på väg 790 via Håckeberga.

Till **Malmö** längs väg 789 efter utbyggnad fram till väg 811, därefter eventuellt på den gamla banvallen och småvägar till Kongsmarken eller via Lyngby på väg 823. Från Kongsmarken till Klågerup krävs upprustning av banvallen. Från Klågerup finns befintlig GC på banvallen in till Malmö. Avståndet Genarp – Malmö är cirka 25 km fågelvägen och inte mycket längre om man använder banvallen.

Till **Staffanstorp** längs väg 789 efter utbyggnad fram till Esarp, därefter på väg 808 och 799 förbi Alberta till Kyrkheddinge, där det finns GC till Staffanstorp.

Till **Lund** kan vägvisas via Esarp och Kyrkheddinge eller via Dalby (se Lund).

Brister och åtgärder

Trots att Lund har ett omfattande och väl utbyggt cykelvägnät så gör det ökande cyklandet att det behövs fler utbyggnader.

Utbyggnader runt **Lund**:

- Norrut från Lund bör man kunna ta sig till **Eslöv** på GC-vägar. Det är viktig regional förbindelse och trots avståndet på cirka två mil finns det redan i dag pendlare på sträckan. I Lunds kommun behövs en ny GC från det befintliga GC-nätet öster om **Stångby** till **Håstad**. Den kan förläggas längs väg 936, men ännu hellre dras längs järnvägen så att man slipper cykla upp på höjden. I det senare fallet krävs ny GC på sammanlagt en dryg km samt asfaltering av befintliga markvägar, cirka 1,5 km.
- Det räcker inte med en cykelförbindelse till **Kävlinge**. Det finns även behov av en GC-väg längs den gamla landsvägen via **Valkärre** till Kävlinge, väg 923, drygt 3 km inom Lunds kommun. Många pendlare har norra Lund som mål och skulle välja denna väg med en ny GC.

Utbyggnader runt **S Sandby**:

- Norrut från **S Sandby**, längs Flyingevägen, väg 952, fattas GC-väg från kyrkan och fram till väg 959, cirka 0,5 km. Den behövs för att knyta samman cykelvägnätet i S Sandby med den målade GC-vägen till Flyinge.
- **Revingeby** saknar en GC-förbindelse till S Sandby och Lund. Eftersom orten inte har så tät kollektivtrafik, skulle fler cykla till bussen i S Sandby om det finns en säkrare GC-förbindelse, speciellt som den breda väg 958 lockar till höga hastigheter. Från S Sandby, rondellen på Revingevägen, behövs en ny GC fram till och förbi **Skatteberga**, cirka 3,5 km. På resterande del från Skatteberga till Revingeby, kan man ta en del av den breda vägen och göra en GC med en barriär eller annan avgränsare, cirka 2,5 km, efter modell från väg 946 till Gårdstånga.

- Österut från **S Sandby** längs **Hällestadsvägen**, väg 941, behövs en GC från samhället åtminstone ut till vägen mot Måryd, cirka 1 km. Hällestadsvägen har under 1000 fordon per dygn, men är smal. Den lockar rekreationscyklister och en utbyggnad behövs. Hela vägen ut till Revingefältet och det öppna landskapet är det 4 km.
- Vid **Hardeberga station** behövs en kort GC längs väg 941 mellan korsningarna med väg 945 och väg 947 mot Östra Odarslöv, en sträcka på 0,3 km. Detta knyter samman två utflyktsvägar.
- Väg 945 från **Hardeberga station**, väg 941, upp till **Rögle** dammar, väg 943, är en viktig länk i ett cykelvägnät för rekreation. Den är smal, har dålig sikt i backen och lite för mycket trafik. Det behövs en GC-väg på denna sträcka, cirka 2 km.

Utbyggnader runt **Dalby**:

- Österut från **Dalby** till Torna Hällestad finns GC-väg i tätorten Dalby och därefter GC på banvallen till Torna Hällestad. Det fattas en kort sträcka GC längs Hällestadsvägen, väg 949, på cirka 0,2 km mellan dessa.
- Från **Dalby** till Veberöd finns GC-väg på stora delar av sträckan. För att få GC på hela vägen behövs en utbyggnad längs **Veberödsvägen**, väg 956, från Blockvägen i Dalby upp till Knivsås där GC-vägen tar vid, knappt 3 km.
- Från Dalby och söderut behövs GC längs väg 807 eller på annat sätt för att i första hand ge en cykelförbindelse till **Lunnarp** och **Bonderup** som ligger nära Dalby. Denna GC är viktig för lokal pendling. Från Dalby till Bonderup är det cirka 3 km. Från Bonderup vidare till Gödelöv är det 4 km. Denna väg har cirka 1500 fordon per dygn och är relativt smal.
- Västerut från **Dalby** behövs GC längs **Malmövägen**, väg 956 från korsningen med Lundavägen till anslutningen med den nya GC-vägen längs väg 11, en knapp km. På den västra delen av denna sträcka kan man ta en bit av den breda vägen och göra om till GC med en avgränsning efter modell från väg 946 till Gårdstånga
- Det behövs en alternativ anslutning av GC-vägen från **Dalby** in till de stora arbetsplatserna i de östra delarna av Lund. GC-vägen längs väg 16 upplevs som bullrig och otrevlig eftersom den går så nära den starkt trafikerade vägen med cirka 10000 fordon per dygn. Detta bekräftas av en jämförelse med statistiken för antalet pendlande cyklister från S Sandby till Lund vilka är betydligt fler än de från Dalby. Det behövs en GC-väg hela vägen från LTH-området och ner till Dalbyvägen. Vi föreslår att man drar en GC-väg längs det planerade spårvägsspåret, cirka 2 km.

Utbyggnader runt **Veberöd**:

- Norr om **Veberöd** är det inte så lätt att ta sig över väg 11 från **Orrspelsvägen** till väg 972 mot Silvåkra. Här behövs en GC-port. Väg 11 har 8000 ÅDT på denna sträcka.
- Öster om **Veberöd** krävs bättre GC-förbindelser. Dels behövs en anslutning till GC-vägen längs väg 11, dels behövs en förbindelse mot Blentarp. I första hand behövs GC längs väg 102 från GC-nätet vid Lyckåkersvägen fram till väg 740 mot Blentarp och längs denna väg till den mindre vägen mot **Hemmestorp**, totalt cirka 1,5 km. Väg 102 är bred så det bör gå att ta en del av bredden till GC-bana med en avskiljare. Med denna GC går det att leda cyklister genom Hemmestorps fure via Östarp mot Blentarp.
- I korsningen mellan väg 102 och väg 11 behövs en GC-port så att cyklister från **Veberöd** kan passera den starkt trafikerade väg 11 och komma till väg 976 mot **Vomb**.

Utbyggnader runt **Genarp**:

- Norrut från **Genarp** behövs en GC-väg längs väg 790 via **Gödelöv** till Björnstorps torg, korsningen mellan vägarna 790 och 807, cirka 2 km. Denna GC-väg är viktig för pendling in till arbete och skolor i Genarp.
- Från **Genarp** och västerut längs väg 798 mot Esarp behövs en GC, knappt 4 km inom Lunds kommun.
- Från **Genarp** borde det finnas en GC-förbindelse med **Malmö**. Det är en viktig regional förbindelse för att man från Malmö ska kunna ta sig österut till de attraktiva rekreatiomsområdena på Romeleåsen och vidare österut mot Österlen.

Från Genarp kan man skapa en GC-led västerut på flera sätt. Efter utbyggnad av GC längs väg 798 mot Esarp, kan en cykelled gå på väg 811 och 823 via Lyngby till **Kongsmarken**. Man kan också försöka använda den gamla banvallen på denna sträcka. Kanske kan man använda vägar tillsammans med nybyggnad från Gräntingevägen i Genarp och västerut till korsningen mellan väg 811 och 823 mot Lyngby.

Från Kongsmarken till Klågerup bör man göra vid och använda banvallen för att skapa en gen och lättcyklad förbindelse eftersom backlandskapet söderöver är kuperat. Denna del ligger dock inom både Staffanstorps och Svedala kommuner.

Prioriteringar

Lund har ett relativt väl utbyggt GC-nät i flera riktningar. Trots det finns det fortfarande mycket att åtgärda i cykelvägnätet, framför allt runt byarna. Totalt har vi föreslagit cirka 31,5 km ny GC, asfaltering eller upprustning av 5 km samt två GC-portar.

De förslag vi vill prioritera är GC från Stångby till Håstad, en kort GC i S Sandby från kyrkan och norrut, GC från Hardeberga station upp mot Rögle dammar, GC österut från S Sandby till Mårydsvägen, GC i Dalby längs Veberödsvägen upp till Knivsås samt GC från Dalby via Lunnarp till Bonderup. Vi prioriterar också de två föreslagna GC-portarna norr och öster om Veberöd.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 10,5 km ny GC-väg, asfaltering av 1,5 km samt två GC-portar.



Utsikt från Bonderup söder om Dalby.

Underlag

- Lund – Eslöv.** Avstånd: 22 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2002-07-05.
- Lund – Örtofta.** Avstånd: 12,5 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2007-06-08.
- Lund – Gårdstånga (kyrkan).** Avstånd: 12,3 km, fågelvägen 10,5 km. Cyklad 2012-06-02.
- Lund – S Sandby.** Avstånd: 10 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2007-11-04.
- Lund – Flyinge** via Gårdstånga eller S Sandby.
Avstånd: 14,6 km, fågelvägen 12 km. Cyklad 2012-06-02.
- Lund – Dalby.** Avstånd: 11 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2008-09-26.
- Lund – Torna Hällestad** via Dalby. Avstånd: 16 km, fågelvägen 14,5 km. Cyklad 2011-08-16.
- Lund – Dalby – Veberöd.** Avstånd: 22 km, fågelvägen 20 km. Cyklad 2006-05-10, 2008-09-26.
- Lund – Dalby – Genarp.** Avstånd: 20,6 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2005-08-14, 2005-06-09.
- Lund – Kyrkheddinge – Genarp.** Avstånd: 22,5 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2005-05-03.
- Lund – Skurup** via Genarp. Avstånd: 41 km, fågelvägen 32 km. Cyklad 2005-08-18.
- Lund – Staffanstorp.** Avstånd: 8,5 km, fågelvägen 7 km. Cyklad 2007-04-16, 2005-08-22.
- Lund – Malmö.** Avstånd: 18 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2009-10-24.
- Lund – Bjarred.** Avstånd: 12,5 km, fågelvägen 10,5 km. Cyklad 2007-05-20.
- Lund – Furulund.** Avstånd: 14 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2009-09-08.
- Lund – Löddeköpinge.** Avstånd: 15,5 km, fågelvägen 13 km. Cyklad 2009-09-08.
- Lund – Kävlinge** via skyltad led, Lackalänga och Kullen.
Avstånd: 13,5 km, fågelvägen 11,5 km. Cyklad 2011-10-14, 2009-04-19, 2004-07-30.
- Lund – Kävlinge** via Nöbbelöv och Vallkärra.
Avstånd: 12,7 km, fågelvägen 11,5 km. Cyklad 2002-09-17.
- Lund – Landskrona.** Avstånd: 36 km, fågelvägen 29 km. Cyklad 2009-04-19, 2005-06-16.

Malmö

Förutsättningar: Malmö ligger på slätten och det platta landskapet lämpar sig väl för cykling. Cykelvägnätet är också väl utbyggt i staden.

De stora vägarna, inre och yttre ringen utgör barriärer i landskapet.

Förslag till leder och vägvisning

I **Malmö** bör cyklister mot andra orter vägvisas till och från korsningen mellan Kaptensgatan och Kungsgatan.

Leder mot andra orter:

Norrut, till **Lomma, Bjärred, Löddeköpinge** och vidare till **Landskrona** och **Helsingborg** vägvisas på befintlig GC, *Cykelspåret*, via Lundavägen och Arlövsvägen och sedan längs kusten. Utfarten från Malmö denna väg är tråkig, speciellt efter Segevång, förbi industrierna vid Spillepeng. För turister kanske man ska dra cykelleden via Arlöv.

Till **Lund** på skyltad GC längs Lundavägen och via **Arlöv, Åkarp** och **Hjärup**.

Till **Staffanstorp** och **Dalby** bör man vägvisa på befintliga GC-vägar ut via Kirseberg och Valdemarsro mot Stora Bernstorp.

Till **Bara** och **Klågerup** vägvisas ut längs Kungsgatan, Sallerupsvägen, genom Videdal och på befintlig GC på banvallen. En förlängning kan vägvisas till Genarp efter utbyggnad.

Till **Oxie** kan vägvisas på befintliga GC-vägar som i dag via Södervärn och längs Lönngatan.

Till **Tygelsjö** och **Vellinge** bör vägvisas (a) som i dag på befintliga GC-vägar via Södervärn, längs den gamla banvallen via Sofielund och Kulladal, genom Lindeborg och söderut längs Pildammsvägen till Västra Klagstorp och Tygelsjö och vidare till Vellinge.

Till **Tygelsjö** och **Vellinge** bör även vägvisas (b) på ett turistalternativ genom Pildammsparken, väster om Stadionparken och Kroksäcksparken ut till Hyllie station på banvallen söderut efter upprustning.

Till **Klagshamn** vägvisas (a) som i dag på befintliga GC-vägar längs Ribersborg och genom Limhamn längs Kalkbrottsgatan och Klagshamnsvägen.

Till **Klagshamn** vägvisas även (b) förbi Limhamn och Lernacken på ett turistalternativ på befintliga GC-vägar som går så nära Öresund som möjligt.

Till **Skanör** och **Falsterbo** bör det finnas ett turistalternativ som går så nära kusten som möjligt. En sådan led kan dras via Klagshamn (b), söderut via Gessie villastad efter utbyggnad och sedan på småvägar söderut, förbi väg 526 vid Eskilstorps ängar och fram till och på väg 525 ner till cykelvägen längs väg 585.

I **Oxie** bör cyklisterna vägvisas till och från pågatågsstation. En alternativ målpunkt kan vara kyrkan.

Leder mot andra orter:

Till **Malmö** vägvisas som i dag på befintlig GC västerut både via Oxiestråket och längs järnvägen.

Till **Lund** kan vägvisas på väg 559 och 836 väster om **Bara** samt på väg 863 till Mölleberga och därefter på väg 862 och 880 mot Lund via Uppåkra eller på väg 864 via **Staffanstorp**. Samtliga vägar är relativt lågtrafikerade med högst cirka 500 ÅDT.

Från Oxie vägvisas via **Toarp** till **Svedala** efter utbyggnad.

Från Oxie bör vägvisas vidare längs väg 101 till **Arrie**, **Östra Greve** och **Trelleborg** efter utbyggnader.

En **yttre ring** för rekreationscyklister:

För de cyklister som vill ut i en natur utan bilar och bebyggelse kan Malmö tyckas väl stort. Man behöver komma ut nästan tio km från centrum för att komma utanför den yttre motorvägen, väg E20. När man väl kommer ut behövs vägvisning för att hitta trevliga vägar som för tillbaka på det radiella nätet av cykelvägar tillbaka till staden.

Det bör vägvisas en **cykelled runt Malmö**, utanför motorvägen E20. Den skulle kunna gå från **Klagshamn**, söder om kalkbrottet, på Bäckaforssvägen till **Tygelsjö** där det finns anslutning tillbaka till Malmö på banvallen. Vidare österut dras leden på Glostorpssvägen, väg 565, som är lågtrafikerad. Från Glostorp kan leden fortsätta norrut en knapp km på Kyrkoväg, väg 562, där det finns möjlighet att återvända till Malmö via Lockarp. Leden fortsätter österut på Vångavägen. Öster om järnvägen ansluts till Oxies GC-nät där det finns flera möjligheter att cykla in till Malmö.

Norr om **Oxie** dras leden på Kungshögsvägen och på Fårabäcksvägen, väg 559. Eventuellt bör leden ta den lilla omvägen om Almåsa och på väg 835 till **Södra Sallerup** där banvallen mellan Malmö och Bara passerar. Norrut kan leden fortsätta på väg 865 och 858 till Nordanå, där det åter finns förbindelse in till Malmö via Stora Bernstorp.

Från **Nordanå** dras leden på vägarna 857 och 877 till Burlövs gamla kyrka och på Ekodukten över motorvägen E20 till Arlöv, där det finns en led tillbaka till staden Malmö.

Från **Arlöv** dras ringleden norrut förbi Burlövs center och över motorvägen E6 till Alnarpsparken. Från **Alnarp** fortsätter man på Sundsvägen västerut och når cykeleden från Lomma till Malmö.

Brister och åtgärder

Inom Malmö stad och ut till ringarna av motorvägar är cykelvägnätet mycket väl utbyggt och det finns ett antal GC-portar som ger cyklisterna planskilda korsningar med de stora, trafikerade vägarna. Öster om motorvägen behövs några utbyggnader för att knyta samman mindre samhällen med staden.

- Från Oxie behövs en GC-väg längs Svedalavägen, väg 833, fram till **Toarp** så att det kan skapas en cykelförbindelse till Svedala. Genom Toarp bör man göra hastighetsdämpande åtgärder. Från den GC som är under byggnad och genom Toarp till kommungränsen vid järnvägs korsningen är det en dryg km. Ett alternativ till detta är att bygga en GC-väg längs med järnvägen från den planskilda korsningen med Oshögavägen till järnvägs korsningen öster om Toarp, cirka 1,5 km.
- Från Oxie till **Arrie** behövs en GC-väg längs Käglingevägen, väg 101, knappt två km inom Malmö kommun.
- Den gamla banvallen förbi **Hyllie** mot Tygelsjö behöver återställas till GC-väg. Hyllie kan förväntas bli en populär station för cykelturister som väljer att starta sin resa söderut härifrån. Den del som bör återställas är cirka 0,3 km.
- Från Klagshamn till Gessie villastad behövs en GC längs väg 529, cirka 2 km inom Malmö kommun. Detta är en viktig del i en cykelled längs Skånes kuster.

Prioriteringar

Malmö GC-nät behöver några få förstärkningar. Totalt har vi föreslagit cirka 5,5 km ny GC-väg.

Vi anser att samtliga förslag är angelägna.

Underlag

Malmö – Lomma. Avstånd: 11,0 km, fågelvägen 9,0 km. Cyklad 2007-08-02, 2006-08-07.

Malmö – Landskrona. Avstånd: 46 km, fågelvägen 32 km. Cyklad 2007-08-02, 2005-06-16.

Malmö – Helsingborg via Lomma, Bjärred, Löddeköpinge, Landskrona och Glumslöv.
Avstånd: 72,5 km, fågelvägen 53 km. Cyklad 2007-08-02, 2005-06-16.

Malmö – Lund. Avstånd: 18 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2009-10-24.

Malmö – Oxie. Avstånd: 9 km, fågelvägen 8,5 km. Cyklad 2012-07-18.

Malmö – Svedala. Avstånd: 20 km, fågelvägen 17,5 km. Cyklad 2012-07-18.

Osby

Förutsättningar: Osby ligger i ett skogslandskap vilket gör kommunen något kuperad. Kommunen rymmer förutom centralorten även samhällena Lönsboda och Killenberg samt några mindre orter som Visseltofta, Loshult och Hökön. De två senare ligger på nära pendlingsavstånd till pågatågsstationen i Killeberg och det är rimligt att man ska kunna cykelpendla från dem. Osby ligger också på vägen från Malmö och Lund till Småland och är en viktig punkt på vägen i ett regionalt cykelvägnät. Cykelvägnätet i kommunen behöver förstärkningar.

Förslag till leder och vägvisning

I **Osby** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationen på den östra sidan.

Leder mot andra orter:

Till **Killeberg** kan vägvisas ut på Marklundavägen och på befintlig GC längs väg 23 och på väg 1956 och in på Storgatan i Killeberg.

Till **Lönsboda** kan vägvisas på Marklundavägen samt längs väg 2127 efter utbyggnad och därefter på vägarna 2128, 2130 via Kräbbleboda och 2122 samt 2129 efter asfaltering av vissa sträckor.

Till **Glimåkra** kan vägvisas på Kråkeskogsvägen och via Kalhult på väg 2120 efter asfaltering.

Till **Broby** vägvisas på Kristianstadsvägen och på befintlig GC längs väg 23 och på småvägar förbi Ö Genastorp efter upprustning. Därefter fortsätter leden först på GC längs väg 23 och sedan på väg 2115 via Östanå och Glimminge.

Till **Hästveda** vägvisas längs Hässleholmsvägen, väg 1959, efter utbyggnad.

Till **Verum** vägvisas på Skeingevägen, väg 1941, samt på väg 1940.

Till **Visseltofta** vägvisas på den gamla vägen, väg 1950, längs väg 1957 efter utbyggnad.

Till **Markaryd** kan vägvisas via Visseltofta samt på väg 1946 via Vesljunga och på väg 1949.

I **Killeberg** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Storgatan och Hallarydsvägen.

Till **Loshult** vägvisas på väg 1956 efter åtgärder. Vidare norrut mot **Älmhult** vägvisas på den gamla landsvägen.

Till **Norra Hulta** vägvisas på väg 2134 efter asfaltering och efter åtgärder i korsningen med väg 23. Vidare till **Hökön** vägvisas längs väg 121 efter utbyggnad.

Till **Lönsboda** kan man (a) vägvisa via Hökön och på väg 2137.

Till **Lönsboda** kan man (b) vägvisa via Norra Hulta och på banvallen söderut efter upprustning till **Kräbbleboda** och därefter österut på väg 2129 efter asfaltering.

Västerut mot **Hallaryd** vägvisas på Hallarydsvägen, väg 1955 efter asfaltering. Vidare västerut mot **Markaryd** vägvisas på väg 571.

I **Lönsboda** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Bredgatan och Loshultsvägen.

Norrut till **Hökön** vägvisas på väg 2137 via **Duvhult** efter asfaltering.

Österut till **Tosthult** vägvisas längs väg 119 efter utbyggnad.

Till **Nyteboda** och mot **Olofström** vägvisas på väg 2132 och väg 538.

Vägvisning till **Killeberg** och **Osby**, se ovan.

Övrig vägvisning

Banvallen från **Älmhult** till **Kristianstad** bör vägvisas som en turistcykelled efter upprustning.

Brister och åtgärder

- Det behövs en GC längs vägen mot Lönsboda, väg 2127, från Karl Johans väg i **Osby**, väg 2123, förbi korsningen med väg 23 och till **Västra Svenstorp**, strax öster om korsningen med väg 2128, cirka 3 km. Väg 2127 har 1600 ÅDT och en GC behövs för lokal pendling och för att ge cyklister tillgång till det lågtrafikerade vägnätet i öster. Denna GC blir också en länk i en cykelväg till Lönsboda.
- Väg 2130 bör asfalteras från väg 2128 fram till **Kräbbleboda**, cirka 3,5 km. Man bör utreda om cykelleden till Lönsboda kan dras på småvägar via Mörkhult mellan väg 2128 och 2130.
- Väg 2129 bör asfalteras från väg 2122 till Tommahult strax väster om **Lönsboda**, cirka 5 km.
- Väg 2120 bör asfalteras från **Kulhult** till **Glimåkra**, cirka en km inom Osby kommun.
- Den befintliga cykelleden från Osby till Broby går delvis på småvägar som kräver upprustning. Den mindre vägen längs väg 23 genom **Ö Genastorp** bör asfalteras, cirka 1,5 km.
- Det behövs en GC längs **Hässleholmsvägen**, väg 1959, från **Osby**s GC-nät till **Sibbarp**, cirka 3 km. Väg 1959 har 2300 ÅDT och GC-vägen behövs för lokal pendling. Den är också en del av en regional cykelled.
- Väg 1959 mellan **Osby** och **Hästveda** har för mycket trafik för cyklister och kräver åtgärder. Möjligen kan cykelleden söderut dras på småvägarna öster om väg 1959 från Sibbarp via Norreskog och Tubbarp, men då behöver dessa vägar asfalteras, cirka 2,5 km inom kommunen. Hela sträckan är viktig ur ett regionalt perspektiv eftersom det är en del av en cykelförbindelse från Malmö och Lund upp till Osby och Älmhult.
- Den gamla vägen, väg 1950, bör byggas om till GC-väg från Osby till **Visseltöfta**, cirka 5 km.
- Norr om **Killeberg** behövs en GC längs väg 1956 till **Loshult**, cirka 2 km. Denna GC är viktig för lokal pendling till pågatågsstationen.
- Väg 2134 från Killeberg till **Norra Hulta** bör asfalteras, cirka 3 km. I korsningen med väg 23 som har över 5000 ÅDT krävs åtgärder så att cyklister kan passera på ett säkert sätt. Denna väg är viktig för lokal pendling.
- Banvallen från **Norra Hulta** till **Kräbbleboda** bör rustas upp och bli GC-väg, cirka 6,5 km
- Banvallen norrut från **Norra Hulta** bör rustas upp, cirka 3 km inom Osby kommun.
- Det bör finnas en GC längs väg 121 från **Norra Hulta**, väg 2134, till **Hökön**, väg 2136, cirka 2,5 km om man utnyttjar parallella småvägar. Hökön ligger under 10 km från pågatågsstationen i Killeberg och det är möjligt att cykelpendla.

- **Hallarydsvägen**, väg 1955, bör asfalteras från **Killeberg** till kommungränsen, cirka 3,5 km. Vägen är viktig för lokal pendling.
- Det behövs en GC-väg längs väg 121 från **Lönsboda** till väg 2137 mot **Duvhult**, cirka en km.
- Väg 2137 mellan **Duvhult** och **Hökön** bör asfalteras från väg 2138 fram till väg 2137 i Hökön, cirka 8 km.
- Det bör finnas en GC längs väg 119 från **Lönsboda** och österut till **Tosthult** och väg 2144, cirka 3 km om man utnyttjar parallella småvägar. Cykelvägen behövs både för lokal pendling och för att ge cyklister tillgång till det lågtrafikerade vägnätet i öster. Väg 119 har över 1000 ÅDT, den är smal och har en del tung trafik.

Prioriteringar

Osby har i dag ett relativt begränsat GC-nät utanför tätorterna. Totalt har vi föreslagit cirka 19,5 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 37,5 km.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära tätorterna, men också några vägar av regionalt intresse. Det är viktigt med GC-väg från Osby till Visseltofta respektive Sibbarp och med upprustning söderut längs väg 23. Runt Killeberg prioriterar vi GC till Loshult samt asfaltering av vägen till Norra Hulta och Hallarydsvägen samt GC längs väg 121 till Hökön. Det är också viktigt med en GC från Lönsboda till Duvhult.

Våra prioriterade förslag blir då 13,5 km ny GC-väg, upprustning och asfaltering av 8 km.

Underlag

Osby – Killeberg. Avstånd: 14 km, fågelvägen 12,5 km. Cyklad 2009-05-03.

Osby – Älmhult. Avstånd: 24 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2009-05-03.

Osby – Broby. Avstånd: 17 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2007-08-09.

Osby – Hästveda. Avstånd: 11,5 km, fågelvägen 11 km. Cyklad 2009-05-02.

Osby – Hässleholm. Avstånd: 31 km, fågelvägen 28 km. Cyklad 2009-05-02.

Perstorp

Förutsättningar: Perstorp ligger i en skogsbygd med kuperad terräng. Förutom Perstorp finns ett antal små byar. Dessa orter ligger högst tio km från centralorten och det är rimligt att man ska kunna cykla in till exempelvis järnvägsstationen.

Förslag till leder och vägvisning

I **Perstorp** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Oderljunga**, **Häljalt** och **Bälinge** bör man vägvisa längs väg 108 efter utbyggnad med GC.

Till **Tyringe** och **Hässleholm** vägvisas på befintlig GC längs väg 21. Detta är endast ett alternativ för lokal pendling. GC-vägen är smal och går alldeles intill väg 21 och ska inte vägvisas för rekreationscykling.

Till **Röstånga** kan man vägvisa på väg 1863 via Forestad.

Till **Ljungbyhed** kan man vägvisa på väg 1868 via Riseberga.

Till **Hyllstofta** och vidare mot **Klippan** vägvisas på Lillarydsvägen och Elektrodvägen utmed järnvägen samt längs väg 1869 efter utbyggnad.

Till **Tostarp** vägvisas som ovan och en kort sträcka norrut längs väg 1869 samt på småvägar västerut efter viss upprustning.

Övrig vägvisning:

I Bälinge vägvisas till **Örkelljunga** längs väg 24 efter utbyggnad och på Hässleholmsvägen, väg 1848 in till Örkelljunga.

I **Bälinge** vägvisas mot Hässleholm längs väg 24 efter utbyggnad.

Brister och åtgärder

Perstorp behöver utbyggnader för att knyta samman tätorten med de många mindre byarna i kommunen.

Det behövs en GC-lösning längs väg 108 från **Perstorp** till **Bälinge**. Väg 108 har mellan 1500 och 2000 ÅDT på denna sträcka och är klassad som ett viktigt transportstråk. Det bor många människor längs vägen eller vid mindre vägar där väg 108 är det enda realistiska alternativet att ta sig in till centralorten.

- Det behövs en GC-väg längs Oderljungavägen, väg 108, från rondellen vid Linjevägen i **Perstorp** till kyrkan i **Oderljunga**, cirka 4,5 km om man utnyttjas några parallella vägar. Cykelvägen ger möjlighet till pendling in till pågatågsstationen och är även en länk i ett regionalt cykelvägnät från Malmö, Lund och Eslöv via Röstånga, Perstorp upp till Åsljunga och vidare upp i Småland.
- Det behövs en GC-väg längs väg 108 från **Oderljunga** kyrka till **Häljalt**, väg 1851, cirka 2 km. Denna cykelväg är mycket viktig för lokal pendling.

- Det behövs en GC-väg längs väg 108 från **Häljalt**, väg 1851, till **Bälinge**, väg 24, cirka 5 km. Cyklister i Häljalt och Ulvs behöver en säker cykelväg till badplatsen i Bälingsjön och till busshållplatsen vid väg 24 i Bälinge.
- Det bör finnas en cykelförbindelse i öst-västlig riktning för att binda samman Klippan, Perstorp och Ängelholm. Därför behövs förstärkningar västerut. Det bör finnas en GC-väg längs väg 108 och längs väg 1869 från den mindre vägen vid Ebbarpsgården norr om Elektrodvägen fram till kommungränsen öster om Hyllstofta, cirka 2,5 km. Då får man cykelförbindelse inte bara till **Hyllstofta** utan också till **Tostarp** som båda ligger på cirka 6 km avstånd från järnvägsstationen i Perstorp.
- För att få en god cykelförbindelse till Tostarp behövs en viss upprustning av stigen från Ebbarpsgården till byn, cirka 1,5 km.

Prioriteringar

Perstorps GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 14 km ny GC samt upprustning eller asfaltering av cirka 1,5 km.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar som knyter samman de mindre byarna med centralorten. Samtliga förslag känns angelägna.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 14 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 1,5 km.

Underlag

Perstorp – Klippan. Avstånd: 18 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2007-08-07.

Perstorp – Oderljunga. Avstånd: 8,5 km, fågelvägen 7,5 km. Cyklad 1999-06-19.

Perstorp – Bälinge. Avstånd: 15 km, fågelvägen 13 km. Cyklad 1999-06-19.

Perstorp – Tyringe. Avstånd: 15 km, fågelvägen 13 km. Cyklad 2007-08-08.

Perstorp – Hässleholm. Avstånd: 26 km, fågelvägen 23 km. Cyklad 2007-08-07--08.



Smal cykelbana längs den trafikerade väg 21 öster om Perstorp.

Simrishamn

Förutsättningar: Simrishamn ligger i Linderödsåsen sydöstra utkant, men också i ett jordbrukslandskap. Det finns flera byar inom en mils avstånd från centralorten. Sommartid har Österlen många besökare som tar sig fram på cykel, för det mesta på dagsturer. Det går granska bra att cykla på de lågtrafikerade småvägarna i nordsydlig riktning, men i östvästlig riktning behöver cykelvägnätet förstärkas.

Förslag till leder och vägvisning

I **Simrishamn** bör cyklisterna vägvisas till och från hamnen, vid Marint centrum och turistbyrån.

Leder mot andra orter:

Till **Brantevik** vägvisas på befintlig GC söderut längs kusten, till **Skillinge** på befintlig GC längs väg 1500, på väg 1512 till Kyls strandbad samt längs väg 1500 till **Mälarhusen** efter utbyggnad.

Till **Ystad** kan man vägvisa (a) längs kustvägen vidare från Mälarhusen efter utbyggnad.

Till **Ystad** kan vägvisas (b) till **Simris** på befintlig GC längs väg 1501. Därefter vägvisas på det lågtrafikerade vägnätet på vägarna 1536 och 1535 till Gnalöv samt 1534 och 1531 till **Glimmingehus**. Från Glimmingehus dras leden på väg 1530 fram till **Hammenhög** och sedan västerut längs väg 9 till **Hannas** efter utbyggnad.

Till **Tomelilla** vägvisas på Storgatan västerut och sedan på gamla vägen, väg 1537 mot **Järrestad** enligt dagens vägvisning. Därefter bör leden dras på GC längs järnvägen till **Ö Tommarp** efter utbyggnad. Det blir en genare väg till Ö Tommarp än att cykla norrut uppför backen och sedan nedför igen på väg 1580. Från Ö Tommarp bör cyklisterna ledas på den gamla landsvägen, Storgatan, väg 1580 och på GC efter en kort utbyggnad längs väg 11 till väg 1555 via **Ö Herrestad** och vidare på väg 1551 mot Ö Ingelstad.

Till **Gärsnäs** vägvisas som ovan via Ö Tommarp och sedan västerut längs väg 11 efter utbyggnad.

Till **S:t Olof** vägvisas på GC till Gröstorp och på väg 1583 till Gladsax. Därifrån dras leden på väg 1581 och 1579 till **Ö Vemmerlöv** och på väg 1575 och 1576 till **Gyllebo** samt på småvägar längs järnvägen fram till väg 1550 till S:t Olof.

Till **Kivik** vägvisas först på Tobisvägen förbi campingen och sedan norrut som i dag på befintlig GC och bygator via **Baskemölla**, **Vik** och **Rörium**. Från Rörium till Tångdala dras leden på GC längs väg 9 och därefter (a) på väg 1598 öster om väg 9 till Kivik. Eftersom denna väg sommartid är ganska trafikerad kan det vara ett gott alternativ att dra leden väster om väg 9 först på småvägar och på väg 1599 via S Mellby och sedan på väg 1596 och längs väg 9 efter utbyggnad in till Kivik. Bäst vore en utbyggnad längs väg 9 för att undvika backarna.

I **Kivik** föreslår vi hamnen som centrum för vägvisningen.

Leder mot andra orter:

Till **Simrishamn** enligt beskrivning ovan..

Till **S:t Olof** kan en led dras längs väg 9 efter utbyggnad och sedan på väg 1596 till Raskarum.

Till **Vitaby** kan en led dras på småvägar via Killeberg och Silvhögen enligt dagens vägvisning.

Norrut mot **Kristianstad** bör man vägvisa via **Vitemölla** och sedan längs väg 9 efter utbyggnad fram till **Ravlunda** och på småvägar via Skepparp till **Brösarp**. Från Brösarp bör leden fortsätta på småvägarna via Brösarps station och norrut parallellt med och öster om väg 9 fram till kommungränsen i norr.

Brister och åtgärder

- Kustvägen mellan Skillinge och Mälarhusen, väg 1500 har cirka 1000 ÅDT, men är mer trafikerad sommartid. Då rör sig också många cyklister i området, både turister och lokala cyklister. Söderut från Skillinge tar cyklister med lokalkännedom en liten markväg utmed kusten förbi Örnahusen och nästan ner till Kyls strandbad. Sommarcyklister, både lokala och turister, vill cykla så nära havet som möjligt. Väg 1500 har över 1000 ÅDT men den har klart högre trafik sommartid.

Det behövs en GC-väg längs väg 1500 från **Skillinge** fram till kommungränsen söder om **Mälarhusen** och väg 1510. Eventuellt kan en del av cykelvägen dras på en mindre väg strax öster om väg 1500 vid Sandby strand. Då behövs cirka 8 km ny GC samt upprustning och asfaltering av 1 km.

- Väg 1530 mellan **Glimmingehus** och **Hammenhög** har knappt 700 ÅDT, men är mer trafikerad sommartid. Där bör man prova med hastighetsdämpande åtgärder, eventuellt efter modell från väg 959 söder om Flyinge. Sträckan är cirka 4 km.
- Längs väg 9 behövs en GC-väg från **Hammenhög**, väg 1530 till **Hannas**, väg 1545, en sträcka på cirka 4 km. Denna GC är en regional länk för cyklister som vill ta sig fram i öst-västlig riktning och blir en länk i en gen cykelförbindelse mellan Simrishamn och Ystad.
- Den gamla banvallen från **Hammenhög** till **Borrby** finns kvar till stor del. En upprustning skulle ge en trevlig cykelväg mellan dess orter och ersätta cykling på väg 1527 som har 1300 ÅDT. Sträckan är cirka 5 km.
- Längs väg 11 behövs en GC-väg från **Järrestad** till **Ö Tommarp**, cirka 2,5 km. Den kan eventuellt dras en bit på den gamla riksvägen genom Järrestad. Den skulle med fördel kunna förläggas längs med järnvägen.
- Väster om **Ö Tommarp** behövs en kort GC-väg, cirka 0,3 km, längs väg 11 från 1580 till väg 1555. Den nuvarande, skyltade omvägen norrut på väg 1579 och 1577 och ner till väg 11 igen ger cyklister cirka 2,5 km längre väg som till hälften är grusväg och dessutom går kuperat.
- Väg 1555, sydväst om **Ö Tommarp** till **Ö Herrestad** bör asfalteras, cirka 3 km.
- Det behövs en GC-väg i **Ö Herrestad** längs väg 1554, från väg 1555 till väg 1551, cirka 0,5 km.
- Gärsnäs bör ha en GC-förbindelse med Simrishamn. Då behövs en GC längs väg 11 från **Ö Tommarp**, väg 1555, till **Gärsnäs** samhälle, cirka 2 km.
- Banvallen från **S:t Olof** mot **Onslunda** bör asfalteras från väg 1550 och åt sydväst, cirka 2 km inom Simrishamns kommun.
- Småvägarna från **Gyllebo**, väg 1576, längs järnvägen fram till väg 1550 till **S:t Olof** bör asfalteras, cirka 6 km.
- Det fattas fortfarande en bra GC-förbindelse mellan Tångdala och Kivik. Väg 1598 upp över Svinaberga har 1600 ÅDT, är smal, backig och mer trafikerad sommartid. Denna GC-sträcka är mycket viktig för den regionala cyklingen och den är en del av cykelvägen längs Skånes kuster.

Den mindre vägen väster om väg 9, från Tångdala och korsningen med väg 1598 fram till **S Mellby** skulle kunna asfalteras, knappt 3 km. Denna väg är ett bra och vackert alternativ för cyklister.

Det behövs en GC längs väg 9 från **Kivik**, Eliselundsvägen, väg 1600 till **S Mellby**, väg 1596 cirka en km. Denna GC är framför allt viktig för lokal pendling, men ger också cyklister från Kivik tillgång till det lågtrafikerade vägnätet i väster.

Det vore bra med en GC längs väg 9 från **Tångdala** och vägen via Svinaberga, väg 1598, fram till väg 1596 mot S Mellby, cirka 3 km. Då får cyklister en gen väg utan backar även om den är tråkig och går nära den trafikerade väg 9.

- Småvägarna från **Kivik** till **Vitaby** via Killeberg och Silvhögen bör asfalteras, cirka 4,5 km.
- Från **Vitemölla** till Brösarp behövs en lösning för cyklister. Denna sträcka har många cyklister sommartid när även trafiken är tätare. Vi föreslår en GC längs väg 9 från Vitemölla, väg 1602 till **Ravlanda**, väg 1550, drygt 3 km. Då skapar man också en cykelförbindelse till Havängs sommarby som ligger på bekvämt pendlingsavstånd från Kivik.

Prioriteringar

Simrishamn har ett relativt väl utbyggt GC-nät längs kusten, men cykelvägarna behöver förstärkas för flera orter på pendlingsavstånd. Totalt har vi föreslagit cirka 24 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 24,5 km och hastighetsdämpande åtgärder på 4 km.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära tätorterna Simrishamn och Kivik, men också några vägar av regionalt intresse. Det är angeläget med GC från Simrishamn hela vägen via Järrestad till Gärsnäs. Det är viktigt med en GC från Kivik till S Mellby. Regionalt vill vi prioritera GC från Kivik till Tångdala samt mellan Vitemölla och Ravlanda.

Våra prioriterade förslag blir då 12 km ny GC-väg.

Underlag

Simrishamn – Skillinge. Avstånd: 12 km, fågelvägen 10,5 km. Cyklad 2009-08-09.

Simrishamn – Ystad via kustvägen.

Avstånd: 49 km, fågelvägen 36 km. Cyklad 2009-08-09, 2009-08-10.

Simrishamn – Ystad via Brantevik, Gnåla vrie (Gislöv), Borrby, Löderup, Ingelstorp.

Avstånd: 45 km, fågelvägen 36 km. Cyklad 2009-08-08, 2009-08-09.

Simrishamn – Ö Tommarp via skyltad led. Avstånd: 9 km, fågelvägen 8 km. Cyklad 2005-08-17.

Simrishamn – Tomelilla via skyltad led.

Avstånd: 38 km, fågelvägen 25,5 km. Cyklad 2005-08-17.

Simrishamn – Kivik via skyltad led via Svinaberga.

Avstånd: 19 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2004-08-05--06.

Simrishamn – Kivik via skyltad led samt via småvägar förbi N Mellby.

Avstånd: 20 km, fågelvägen 16,5 km. Cyklad 2005-08-18.

Simrishamn – Kristianstad via Brösarp samt banvallen från Maglehem.

Avstånd: 69 km, fågelvägen 54 km. Cyklad 2004-08-05--06.

Sjöbo

Förutsättningar: Sjöbo ligger i ett jordbrukslandskap som är lätt kuperat. Kommunen är stor till ytan och rymmer även tätorterna Bjärsjölagård, Vollsjö, Lövestad och Äsperöd åt nordost, på gränsen till Linderödsåsen. Dessa orter ligger en mil eller något mer från centralorten och det är rimligt att man ska kunna cykla mellan dem. Sjöbo ligger också på vägen från Malmö och Lund till Österlen för den som vill cykla på vackra vägar i inlandet. Cykelvägnätet är dock inte så utbyggt och förstärkningar behövs framför allt nära tätorterna.

Förslag till leder och vägvisning

I **Sjöbo** bör cyklisterna vägvisas till och från Gamla Torg.

Leder mot andra orter:

Till **Bjärsjölagård** vägvisas längs väg 13 efter utbyggnad till **Brandstad** och därefter på väg 1052 via **Ö Kärrstorp**. Från Ö Kärrstorp dras leden på väg 1098. Denna led blir cirka 13 km.

Till **Hörby** kan man vägvisa längs väg 13 som ovan till Alestadtorp och därefter vidare längs väg 13 efter utbyggnad norrut.

Till **Vollsjö** vägvisas som ovan till Brandstad och sedan österut på väg 1028 via Klamby och väg 1038 och 1039 samt längs väg 1049 efter utbyggnad in till Vollsjö.

Österut kan cyklister vägvisas längs Tolångavägen till **Tolånga** efter utbyggnad. Vidare österut kan vägvisas på väg 1025 och via 1031 och 1032 till **Lövestad**. Leden kan gå hela vägen på väg 1025 till **Vanstad**.

Till **Tomelilla** kan vägvisas (a) längs väg 11 efter utbyggnad till Röddinge samt på väg 990 ner via Fylan.

Till **Tomelilla** kan vägvisas (b) via Vanstad och på väg 1025 via Tryde.

Till **Tomelilla** kan vägvisas (c) via Fyledalen. Då kan leden läggas på den gamla banvallen efter utrustning från Sjöbo till väg 984 eller via Södergatan och GC till väg 982. Därefter går leden österut på väg 984 via Tågra och via den mindre vägen förbi Bökhult. Från Eriksdal kan leden gå på väg 985 och 986 upp till Röddinge och sedan ner i Fyledalen igen på den mindre vägen till väg 994 bort till Fylan. Det ska framgå att denna led är en turistcykelled och går krokigt, men vackert.

Till **Ystad** vägvisas via Södergatan och på GC-väg längs väg 13 till väg 982. Vidare vägvisas på småvägar fram till väg 982 söderut till **Sövde**. Från Sövdeborg fortsätter vägvisningen på väg 982 via Snogeholm till Ystad.

Till **Skurup** vägvisas som ovan på väg 982 via Snogeholm och Röglå.

Till **Sjöbo sommarby** kan vägvisas ut från Sjöbo på Västergatan eller Bangatorna som har mindre trafik och sedan på GC under väg 13. Strax väster om väg 13 bör cyklisterna ledas upp på banvallen och vidare västerut på denna i norra kanten av sommarbyn. Sommarby ligger endast några km från centrala Sjöbo.

Till **Veberöd** kan vägvisas via Sjöbo sommarby och på banvallen till strax väster om sommarbyn där en mindre väg norrut ger anslutning till GC-vägen norr om väg 11 mot Veberöd. Denna dragning av leden minimerar den sträcka cyklisten tvingas färdas längs den starkt trafikerade vägen.

Till **Björka** kan en led dras via Sjöbo sommarby och på väg 979.

Till **Öved** skulle man kunna skapa en fin turistcykelled genom att vägvisa på den gamla banvallen. Det kräver upprustning. Speciellt vore det bra om man kunde återställa bron över Åsumsån och anlägga en GC-väg från Sjöbo till denna bro.

Den gamla **banvallen** från **Tomelilla** till **Eslöv** skulle kunna bli en fin turistcykelled och döpas till *Piratenbanan*. Många delar av banvallen är kvar och återstående delar kan vägvisas på det lågtrafikerade vägnätet. Några mindre sträckor behöver nyanläggas för att få en cykelled från kommungränsen söder om Åsperöd via Lövestad, Klasaröd och Vollsjö till Bjärsjölagård.

Brister och åtgärder

- Norrut från Sjöbo har väg 13 mot Hörby nära 6000 fordon per dygn. För att skapa en säker cykelförbindelse från centralorten till Brandstad, Ö Kärrstorp, Bjärsjöladård och Vollsjö behövs GC-väg på ett par sträckor:
Det behövs en GC-väg längs **Södra Åsumsvägen** från Kyrkgränd ut till väg 19, en knapp km.
Längs väg 19 behövs en GC från korningen med väg 1043 vid **Åsum** fram till **Brandstad**, väg 1052, en sträcka på drygt 2,5 km. Fram till och förbi Ö Kärrstorp kan cyklisterna ledas på den lågtrafikerade väg 1025 och vidare en kort bit på en mindre väg fram till väg 1047.
- Söder om **Vollsjö** behövs en kort GC från väg 1042 fram till korsningen med väg 1039 söderut. Sträckan är cirka 0,5 km.
- Österut från Sjöbo behövs en GC längs **Tolångavägen**, väg 1029, till Tolånga, cirka 3 km. Vägen har 1600 ÅDT och är en viktig länk för cyklister till det lågtrafikerade vägnätet i öster. Denna GC ger cykelförbindelse från Sjöbo även till Lövestad, Vanstad och Åsperöd. Det finns i dag en GC-förbindelse från Sjöbo via Skolgatan och Plantskolevägen till Grimstofta, men det behövs en genare väg för den som har centrum och busstationen som målpunkt.
- Det behövs en GC-väg längs väg 11 från Östergatans förlängning i **Sjöbo** fram till **Anklam** och väg 1026, cirka 3 km. Väg 11 har vajerräcke på denna sträcka och det bör vara möjligt att ta sig fram längs den per cykel.
- Det behövs GC längs väg 11 österut från **Anklam**, väg 1026, till väg 985 mot Eriksdal, cirka 2 km. Väg 11 har över 5000 ÅDT på denna sträcka och hastigheterna är höga. Vid Anklam behövs en GC-port där cykelvägen byter från norra till södra sidan av väg 11.
- Det behövs GC längs väg 11 från väg 985 till väg 986 väster om **Rödninge**, cirka 3 km.
- Söderut från Sjöbo finns GC längs väg 13 fram till korsningen med väg 982. Därefter kan man leda cyklister på mindre vägar fram till väg 982 norr om flygfältet. Från denna punkt behövs en GC så att cyklister kan nå **Sövde sommarby** och Sövdeborg, cirka 2 km.
- Söder om Sjöbo ligger *flygrakan*, en del av väg 13 mellan väg 982 och väg 984. Den är mycket bred och en del av bredden bör tas i anspråk för en GC-bana avskild med någon barriär enligt modell från till exempel väg 946 mellan Lund och Gårdstånga. Väg 11 har nära 4000 ÅDT och sträckan är cirka 2,5 km.
- Väg 983 från **Sövde** till **Blentarp** har nära 2000 ÅDT och än mer trafik sommartid. Det behövs en GC längs denna väg från Kyrkan i Sövde till korsningen med väg 740 i Blentarp, cirka 4 km.
- Banvallen genom **Sjöbo sommarby** bör rustas upp för cykeltrafik, alternativt kan man anlägga en GC på mindre vägar bredvid. Sträckan är knappt 3 km.



- Från Esplanaden i Sjöbo bör man utreda en ny GC från Ommadalsvägen norrut till Åsumsån där den kan ansluta till den gamla järnvägsbron, cirka 0,5 km. Åt nordväst kan då banvallen rustas upp, helst ända fram till **Övedskloster** och längs norra sidan av Vombsjön. Fram till väg 978 är det cirka 5 km.
- En turistcykelled på banvallen från Tomelilla till Eslöv kräver upprustning inom Sjöbo kommun: Banvallen från kommungränsen söder om **Äsperöd** in till samhället behöver rustas upp på en dryg km.

Från **Äsperöd** till **Lövestad** fattas en bit av banvallen söder om Lövestad. Här kan cykelleden dras på småvägar väster om banvallen och på väg 1033 in till samhället. Då krävs upprustning av cirka 1,5 km banvall samt eventuellt upprustning av 1,5 km småvägar.

Från **Lövestad** till **Klasaröd** kan banvallen rustas upp fram till väg 1029, en dryg km. Därifrån kan leden dras på väg 1035 och 1041 till Klasaröd även om väg 1035 har lite för mycket trafik, 1000 ÅDT.

Från **Klasaröd** till **Vollsjö** fattas också delar av banvallen. På denna sträcka kan leden dras på mindre vägar åt nordväst via Klasarödsgården, cirka 4 km. Det kan kräva upprustning.

Från **Vollsjö** till **Bjärsjölagård** bör banvallen återställas så långt det går. Från Vollsjö till korsningen med väg 13 är det cirka 4 km. På något ställe bör man bygga ny GC för att komma runt en bit av banvallen som är borta, några hundra meter. Från väg 13 till Bjärsjölagård är det cirka 2 km av banvallen som behöver rustas upp.

Totalt inom Sjöbo kommun behöver banvallen rustas upp på en sträcka av cirka 9,5 km. Det kan också krävas ny GC på 0,5 km samt upprustning av mindre vägar på en sträcka av 5,5 km. Med dessa åtgärder skapas en turistcykelled på cirka 23 km.

Prioriteringar

Sjöbo saknar i stort sett ett GC-nät utanför centralorten. Totalt har vi föreslagit cirka 22 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 23 km och 2,5 km cykelväg längs *flygrakan*.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära centralorten Sjöbo. Det är angeläget med GC från Sjöbo till Brandstad och från Sjöbo förbi Anklam till Eriksdalsvägen. Det är också viktigt med GC-förbindelse hela vägen till Sövde och Karups sommarbyar, samt med GC mellan Sövde och Blentarp. En GC-väg vid södra infarten till Vollsjö är också viktig.

Våra prioriterade förslag blir då 15 km ny GC-väg.

Underlag

Sjöbo – Tolånga. Avstånd: 4,5 km, fågelvägen 4 km. Cyklad 2005-08-19.

Sjöbo – Heinge via Tolånga. Avstånd: 13 km, fågelvägen 11,5 km. Cyklad 2005-08-19.

Sjöbo – Veberöd via Ilstorp, Kumlatofta, Hemmestorp.
Avstånd: 19 km, fågelvägen 13,5 km. Cyklad 2005-05-27.

Sjöbo – Lund via Ilstorp, Kumlatofta, Hemmestorp, Veberöd.
Avstånd: 41 km, fågelvägen 33 km. Cyklad 2005-05-27, 2006-05-10, 2008-09-26.

Sjöbo – Björka via Sjöbo sommarby. Avstånd: 8 km, fågelvägen 6,5 km. Cyklad 2005-08-19.

Skurup

Förutsättningar: Skurup ligger mellan havet och Romeleåsen. Det ger ett lätt kuperat jordbrukslandskap i söder och ett mer kuperat landskap i norr. Flera mindre byar ligger på bekvämt cykelavstånd från centralorten, men GC-nätet behöver byggas ut.

Förslag till leder och vägvisning

I **Skurup** bör cyklister vägvisas till och från pågatågsstationen.

Leder mot andra orter:

Norrut, till **Veberöd** blir det kuperat hur man än drar en cykelled. Vi föreslår att man vägvisar först på GC längs Föreningsgatan till Sandåkra, sedan längs väg 784 via **Slimminge** efter utbyggnad och därefter vidare på väg 784 mot Blentarp.

Till **Sjöbo** vägvisas via Slimminge och på väg 777 via Röglå samt sedan norrut på väg 982 via Snogeholm.

Till **Rydsgård** vägvisas längs Östergatan samt väg 769 och 767 via Örsjö efter utbyggnad.

Till **Ystad** vägvisas via Örsjö och på det lågtrafikerade vägnätet, vägarna 748 och 757 via Tånebro och 749 och 739 mot Snårestad.

Till **Skivarp** vägvisas längs Kyrkogatan och väg 755 efter utbyggnad.

Till **Beddingestrand** vägvisas längs Kyrkogatan och på väg 721 till **Västra Vemmenhög** och sedan via Dybäck och västerut ned till kusten.

Till **Anderslöv** kan en led dras längs Södergatan, väg 714, efter utbyggnad. Därefter västerut vid Svenstorp på väg 688 via Gärdslöv.

Till **Svedala** vägvisas via Svaneholmsvägen och Svaneholms allé ut till västra infarten och sedan västerut knappt två km på den mindre vägen strax söder om E65. Därefter finns i dag en vägvisning längs E65, norr om vägen, via Lemmeströtorp och Börringe. Denna väg är synnerligen olämplig för cyklister och vi föreslår småvägar söder om E65 efter viss utbyggnad. Då leds cyklisterna i stället strax norr om Stjärneholm, en bit söderut på väg 697 och strax söder om järnvägen åter västerut på en liten väg fram till väg 688. Den föreslagna leden går genom tre kommuner.

Till **Genarp** och **Lund** vägvisas via Svaneholmsvägen och Svaneholms allé och på väg 777 förbi Svaneholm samt vidare på vägarna 776 och 790 via Håckeberga till Genarp och Lund. Från Svaneholm kan man alternativt vägvisa på den mindre vägen strax väster om Svaneholmssjön. Den når väg 776 vid Nällevad och går vackert förbi sjön och genom skogen. Alternativet kräver en upprustning, speciellt på den norra delen.

I **Skivarp** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Landsvägen och Kyrkvägen.

Leder mot andra orter:

Till **Skurup** vägvisas längs Kyrkvägen och väg 755 efter utbyggnad.

Till **Snårestad** och **Sjöbo** vägvisas på Landsvägen samt på väg 739 till Snårestad och väg 743 mot Sjöbo via Snogeholm.

Till **Abbekås** och **Ystad** kan vägvisas på väg 734 även om den har lite mycket trafik, 1000 fordon per dygn. Vägvisningen mot Ystad kan gå via den mindre vägen förbi golfbanan, Kroppsmarksvägen.

Västerut är Landsvägen, väg 101 relativt trafikerad, nära 2000 ÅDT, och cyklister bör vägvisas på Mariefältsvägen eller på väg 733 och sedan på väg 719 förbi **Dybäck**.

I **Abbekås** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Kustvägen och Sockenvägen.

Västerut vägvisas som i dag mot längs kusten på snart nybyggd GC till Beddingestrand och vidare till **Trelleborg**.

Till **Skivarp** och kan vägvisas på väg 734 även om den har lite mycket trafik.

Österut vägvisas som i dag på GC-vägen längs kusten till **Ystad**.

Brister och åtgärder

Trots att flera mindre byar ligger på bekvämt cykelavstånd från centralorten saknas goda cykelförbindelser mellan tätorterna.

- Norrut finns GC-väg till Sandåkra. Den mindre vägen fortsätter norrut till Hagadal. Där denna väg ansluter till väg 101 behövs en GC för att cyklister ska komma vidare fram till den lågttrafikerade väg 777, knappt 0,5 km längre norrut. Denna GC bör fortsätta förbi **Janstorp** till väg 783, cirka 2 km.
- Norrut finns GC-väg till Sandåkra. Sedan behövs en ny GC längs väg 784 till **Slimminge**, cirka 2,5 km. Vägen har omkring 1300 ÅDT vilket är för mycket för att locka till pendling, speciellt inte för barn. Avståndet från Slimminge till Skurup är under 5 km. Denna GC öppnar också en förbindelse ut till det lågttrafikerade vägnätet norr och öster om Slimminge.
- Österut ligger **Rydsgård** cirka 7 km från Skurups centrum. Det behövs en GC längs väg 769 till Örsjö och vidare på väg 767 in till Rydsgård, cirka 4 km. Väg 767 har bitvis 1500 ÅDT och lockar i dag inte till pendling trots korta avstånd. En utbyggnad är också värdefull ur ett regionalt perspektiv för cyklister som ska mot Ystad.
- Det behövs en GC-förbindelse till **Skivarp** som bara ligger 8 km från Skurup. Något annat än en GC längs väg 755 skulle innebära stora omvägar för cyklisterna. Vägen har mellan 2 och 3000 fordon per dygn. Den utbyggnad vi föreslår blir knappt 5 km från Skurups folkhögskola till Kyrkvägen i Skivarp.
- Det behövs en GC längs Södergatan, väg 714, förbi **Svenstorp** till korsningen med väg 708 mot Önnarp, cirka 3 km. Det ger en koppling till det lågttrafikerade vägnätet med till exempel väg 688 som blir en länk mot Anderslöv.

- Västerut behöver vägen söder om E65 asfalteras från den västra infarten till vägporten under E65 strax norr om Stjärneholm, cirka 1,5 km. Från denna punkt bör leden mot **Svedala** absolut dras om, den i dag skyltade leden går intill E65, är bullrig, har dåligt underlag och är kuperad. Den lockar varken pendlare eller turister. Den fortsättning vi föreslår västerut går på en mindre väg norr om Stjärneholm. Denna väg behöver asfalteras, cirka en km inom Skurups kommun.

Prioriteringar

Skurups GC-nät behöver förstärkas. Totalt har vi föreslagit cirka 17 km ny GC-väg samt asfaltering av 2,5 km.

Vi vill prioritera GC-vägar norr om Sandåkra fram till väg 777, till Slimminge och Rydsgård samt asfalteringar på cykelleden mot Svedala, men anser att samtliga förslag är angelägna.

Våra prioriterade förslag blir då 7 km ny GC-väg samt asfaltering av 2,5 km.

Underlag

Skurup – Slimminge. Avstånd: 5 km, fågelvägen 4,5 km. Ej cyklad.

Skurup – Rydsgård. Avstånd: 7 km, fågelvägen 5,5 km. Ej cyklad.

Skurup – Ystad via Snårestad. Avstånd: 27 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2005-08-14.

Skurup – Skivarp. Avstånd: 8 km, fågelvägen 7,5 km. Ej cyklad.

Skurup – Svedala via skyltad GC. Avstånd: 19,5 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2012-07-18.

Skurup – Malmö via Svedala. Avstånd: 39,5 km, fågelvägen 34 km. Cyklad 2012-07-18.

Skurup – Lund via Genarp. Avstånd: 41 km, fågelvägen 32 km. Cyklad 2005-08-14.



Vacker vy öster om hamnen i Abbekås.

Staffanstorp

Förutsättningar: Staffanstorp ligger strax norr om backlandskapet vilket innebär både slättland och kuperad terräng. Avståndet till Lund på den befintliga cykelvägen är endast 8,5 km, vilket har lockat många att pendla per cykel. Avståndet till Malmö är under 15 km fågelvägen och till arbetsplatser i östra delen av Malmö är det cirka 10 km cykelvägen. Det gör det möjligt att pendla per cykel.

Staffanstorp har i dag GC-förbindelse med Lund, med Dalby och med Lomma via Hjärup. Det går att cykla till Malmö på GC-vägar och relativt lågtrafikerade vägar. Däremot finns det inga bra cykelvägar söderut till Svedala eller till Genarp och inte heller till Arlöv eller Åkarp.

Förslag till leder och vägvisning

I **Staffanstorp** bör cyklisterna vägvisas till och från kommunhuset vid Torget eller Mårtensplatsen.

Leder mot andra orter:

Till **Lund** bör vägvisningen kvarstå enligt befintlig GC-väg.

Till **Sjöbo** kan vägvisas via Dalby på befintlig GC-väg och vidare via Veberöd.

Till **Genarp** och **Skurup** via Kyrkheddinge på befintlig GC-väg och vidare via Esarp efter utbyggnad.

Till **Svedala** bör man efter utbyggnad vägvisa via **Klågerup** på den gamla banvallen och längs diken på Torreberga ängar.

Till **Bara** kan man vägvisa ut förbi Hagalidsskolan, under väg 11, ut via gamla Möllebergavägen och längs väg 864 via St Mölleberga samt väg 867 till Bara.

Till **Malmö** kan vägvisas först via GC-vägar förbi Mellanvångsskolan till Kronoslättsvägen, på den GC-väg som går längs väg 11 till Djurslöv, genom samhället på väg 862 till Särslövs kyrka och därefter på den mindre vägen norr om väg 11 fram till väg 858 vid motorvägskorset. Därefter finns GC-väg in till Malmö.

Till **Arlöv** och **Åkarp** kan en led dras längs väg 854 (den gamla Malmövägen) efter utbyggnad av GC-väg.

Till **Lomma** kan vägvisas via GC-väg längs väg 883 och 882 till Uppåkra och vidare på GC-väg till Hjärup. Där bör man vägvisas på villagator, förbi Hjärlundsskolan och på GC-vägar till Banvällsvägen, där den passerar pågatågstationen i Hjärup. Därefter bör den dras på den östra sidan om järnvägen och sedan på GC-väg öster om Hjärup, längs väg 896 till Lomma.

I **Hjärup** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationens östra sida.

Till **Lund** vägvisas på befintlig GC-väg.

Till **Staffanstorp** enligt ovan.

Till **Malmö** vägvisas via Åkarp på befintlig GC-väg.

Till **Lomma** bör en cykelled vägvisas på den östra sidan om järnvägen och sedan på befintlig GC-väg längs väg 896 till Lomma.

Brister och åtgärder

- Till Lund finns en GC-led som kommer in via Malmövägen i Lund. Lunds kommun har även byggt en GC-väg till en punkt norr om **Knästorp**. Den bör anslutas till GC-leden så att det skapas en cykelled från Staffanstorp till de östra delarna av Lund med många stora arbetsplatser. Det krävs troligen ny GC på en sträcka av en km samt en ny GC-bro över Höje å.
- Det behövs en cykelförbindelse från Staffanstorp till **Esarp** och vidare till Genarp. I dag kan cyklister ta sig till Kyrkheddinge på befintlig GC, men väg 798 mot Esarp och Genarp är smal och har över 2000 fordon per dygn. Genom att asfaltera väg 799 som löper norr om Höje å, kan man skapa en acceptabel cykelväg. Den behöver asfalteras fram till väg 808, cirka 4 km. Man behöver också en broförbindelse för cyklisterna strax väster om Esarp. Karaktären av väg 799 som mötesplatsväg bör behållas.
- Den skyltade leden till **Svedala** är inget bra alternativ för cyklisterna. Den är synnerligen backig och har på flera ställen dåligt grusunderlag. En bättre väg är viktig för turister som kommer in i Sverige via Trelleborg och vill uppåt i landet.

Från Staffanstorp, Nevishög bör man anlägga en GC-väg på den gamla banvallen mot **Klågerup** och längs diken på Torreberga ängar. Det ger en plan och lättcyklad förbindelse på denna sträcka. Omvägen via Vinninge är mycket kuperad. Inom Staffanstorps kommun behöver cirka en km av banvallen rustas upp och asfalteras.

- Västerut mot **Åkarp** och **Arlöv** behövs en cykelförbindelse. Det kan man lösa genom att ta en del av den breda Malmövägen, väg 854 och skapa en GC-väg med någon avskiljare, grässträng eller räcke på ett liknande sätt som gjorts med väg 946 nordost om Lund. Denna GC-väg får anslutas till Staffanstorps GC-nät vid Västanvägen och gå fram till väg 853 mot Arlöv, en sträcka på cirka 4,5 km.

Prioriteringar

Alla de föreslagna GC-vägarna känns angelägna. Det rör sig totalt om ny GC på cirka en km, asfaltering av befintliga vägar på cirka 5 km, samt att göra om en bred gammal riksväg så att en del blir GC-bana, cirka 4,5 km. Dessutom behövs en GC-bro över Höje å.

Underlag

Staffanstorp – Lund. Avstånd: 8,5 km, fågelvägen 7 km. Cyklad 2007-04-16

Staffanstorp – Esarp via Alberta.

Avstånd: Cirka 9 km, fågelvägen 8 km. Delvis cyklad 2005-05-03, 2002-08-28, 2002-09-13.

Staffanstorp – Svedala.

Avstånd: Cirka 20 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2004-04-15, 2004-04-22.

Staffanstorp – Svedala via Torup och skyltad led.

Avstånd: Cirka 23,5 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2007-04-26.

Staffanstorp – Klågerup. Avstånd: Cirka 6,5 km, fågelvägen 6 km. Cyklad 2004-04-22

Staffanstorp – Hjärup. Avstånd: Cirka 8 km, fågelvägen 6 km. Delvis cyklad 2007-04-26.

Svalöv

Förutsättningar: Svalöv ligger mitt i ett jordbrukslandskap men omfattar också stora delar av Söderåsen och det finns attraktiva områden för turism och rekreation. Förutom Svalöv finns tätorterna Kågeröd, Röstånga, Teckomatorp, Billeberga och Tågarp. Alla utom Röstånga ligger högst en mil från centralorten. Det är rimligt att det ska gå att cykla till Svalöv från alla mindre orter. Cykelvägnätet har en relativt kort utbyggnad från centralorten och det finns många önskvärda åtgärder.

Förutom utbyggnad för pendling nära Svalöv finns också ett par banvallar som skulle kunna rustas upp och fungera som mycket attraktiva vägar för cykelturism.

Förslag till leder och vägvisning

I **Svalöv** bör cyklisterna vägvisas till och från kommunhuset.

Leder mot andra orter:

Till **Kågeröd** kan man vägvisa (a) längs väg 106 via **Axelvold** efter utbyggnad fram till Kågeröd.

Till **Kågeröd** kan man vägvisa (b) längs väg 1208 efter utbyggnad till Östraby och sedan norrut på väg 1218 via Rävatofta till Knutstorp. Leden fortsätter längs väg 109 efter utbyggnad fram till Kågeröd.

Till **Röstånga** kan man vägvisa på befintlig GC till Torrlösa och sedan vidare på väg 1208 efter viss utbyggnad och på väg 108 efter utbyggnad med GC.

Österut mot **Trolleholm** kan vägvisas på GC längs väg 1208 via Torrlösa samt Östraby och därifrån på de lågtrafikerade vägarna 1215 och 1283. Denna väg kan cyklister komma vidare till **Billinge** efter utbyggnader, delvis i Eslövs kommun.

Till **Eslöv** kan vägvisas (a) mot Torrlösa och söderut på väg 1204 till N Skrävlinge. Därefter dras leden österut längs väg efter utbyggnad till Marieholm och vidare mot Eslöv.

Till **Eslöv** kan vägvisas (b) via Torrlösa och på väg 1214 till Vittskövle. Leden dras en kort bit längs väg 108 efter utbyggnad och därefter på väg 1279 efter asfaltering.

Till **Teckomatorp** vägvisas på befintlig GC längs järnvägen.

Till **Billeberga** bör vägvisas närmsta vägen, längs väg 1208, efter utbyggnad.

Till **Landskrona** kan vägvisas längs väg 1208 efter utbyggnad och därefter på befintlig GC på banvallen västerut. En alternativ led bör vägvisas från väg 1208 på den gamla landsvägen, väg 1210 till den västra delen av Billeberga.

Till **Tågarp** vägvisas på väg 1217 till Sireköpinge och därifrån på väg 1210 och 1216 till den östra delen av Tågarp.

I **Kågeröd** bör cyklisterna vägvisas till och från gästgivaregården mitt i byn.

Till **Klippan** vägvisas norrut på väg 1212 via **Stenestad**.

Till **Röstånga** vägvisas längs väg 109 via Knutstorp till Konga efter viss utbyggnad och därefter på väg 1230. En alternativ led kan gå på mindre vägar norr om väg 109 via Teglaröd mellan Knutstorp och Konga.

Till **Svalöv** vägvisas längs väg 106 efter utbyggnad.

Till **Tågarp** vägvisas på väg 1210 förbi Sireköpinge och sedan på väg 1216.

Till **Ekeby** leds cyklisterna på väg 1232.

Till **Billesholm** bör man dra en turistcykelled på den fina mindre vägen från väg 1212 en km norr om Kågeröd och förbi Smedjegården, Skaftarp och Bauseröd fram till väg 1245 och 1242.

I **Röstånga** bör cyklisterna vägvisas till och från vägkorsningen mitt i byn.

Till **Ljungbyhed** vägvisas norrut på den gamla banvallen efter upprustning mot **Skärålid**.

Till **Perstorp** vägvisas på väg 1863 via Forestad och vidare åt nordost.

Till **Billinge** bör man vägvisa längs väg 13 efter utbyggnad med GC.

Söderut mot **Eslöv** vägvisas via Billinge och därefter på banvallen efter upprustning.

Till **Höör** vägvisas via Billinge och söderut på befintlig GC till Stockamöllan och vidare efter utbyggnader i Höörs kommun.

I **Teckomatorp** bör cyklisterna vägvisas till och från pågatågsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Svalöv** vägvisas på befintlig GC öster om järnvägen.

Till **Marieholm** och vidare mot **Eslöv** vägvisas längs väg 17 efter utbyggnad förbi N Skrävlinge.

Till **Norrvidinge** och **Kävlinge** kan vägvisas söderut längs Storgatan, väg 1190, och väg 108 efter utbyggnad till **Norrvidinge**.

Till **Billeberga** och vidare mot **Landskrona** kan vägvisas ut via Parkgatan och väg 1188 och sedan på väg 1187 till Billeberga på det lågtrafikerade vägnätet.

Brister och åtgärder

Svalöv behöver utbyggnader som gör att cyklisterna lättare kan ta sig in och ut ur tätorterna. Det behövs också åtgärder för att knyta ihop ett cykelvägnät med de mer avlägsna samhällena.

- Norrut från **Svalöv** behövs en cykelförbindelse med **Kågeröd**. Hela sträckan är cirka 10 km och det finns flera målpunkter längs vägen som gör att delsträckor lämpar sig för pendling. Väg 106 har över 2000 ÅDT. Det behövs en GC längs väg 106 från Svalövs kyrka till **Axelvold**, cirka 5 km om man utnyttjar en parallell väg en kort sträcka. Från Axelvold till Kågeröd behövs 2,5 km ny GC-väg.
- Österut behöver GC-vägen längs väg 1208 förlängas från **Torrlösa** fram till **Östraby** och väg 1215, cirka en km. Väg 1208 har över 1500 ÅDT på denna sträcka och det är en viktig del för att cyklisterna ska nå det lågtrafikerade vägnätet i öster.

- Leden till Eslöv passerar väg 108 som har över 1500 ÅDT vid **Vittskövle**. Det behövs en GC längs väg 108 från väg 1214 till väg 1279, en knapp km. Väg 1279 mot Ö Karaby bör asfalteras, cirka 0,5 km inom Svalövs kommun.
- En km öster om **Trolleholm**, vid väg 1282, passerar en **banvallsled** som vi föreslår i planen för Eslöv. Den kräver upprustning av banvallen söder om väg 1282 i Svalövs kommun, cirka en km.
- Det behövs en GC längs väg 1208 från **Svalöv** till **Billeberga**, cirka 7,5 km inklusive en kort bit längs väg 17 till infarten till Billeberga på väg 1195.
- Det behövs en GC längs väg 109 från **Kågeröd** till **Knutstorp**, väg 1218, drygt 4 km. Denna GC behövs för att cyklister från Kågeröd ska nå ut till det lågtrafikerade vägnätet. Väg 109 har över 1500 ÅDT närmast tätorten.
- Det bör skapas en turistcykelled från **Kågeröd** till **Billesholm** på den fina mindre vägen från väg 1212 en km norr om Kågeröd och förbi Smedjegården, Skaftarp och Bauseröd fram till väg 1245 och 1242. Vägen har bitvis tungt grusunderlag och bör asfalteras, cirka 9,5 km.

Runt Röstånga behövs flera förstärkningar av GC-nätet. En cykelled förbi Söderåsens östra sida, från Höör till Klippan, kan bli en turistattraktion och även gynna lokal pendling.
- Norrut från **Röstånga** bör banvallen rustas upp och asfalteras, cirka 2 km. Därefter krävs cirka en km ny GC längs väg 13 fram till väg 1860 mot Allarp. Eventuellt kan banvallen utnyttjas ytterligare 0,5 km. Denna led mot **Skärallid** är viktig både för lokal pendling samtidigt som det är en viktig länk i ett regionalt cykelvägnät förbi attraktiva målpunkter.
- Söderut från **Röstånga** behövs GC längs väg 13 mot **Billinge**, cirka 2 km inom Svalövs kommun. Väg 13 har 2500 fordon per dygn och detta är en viktig nord-syd förbindelse för det skånska cykelvägnätet.
- Från **Teckomatorp** saknas en förbindelse österut mot **Marieholm** och Eslöv. Det behövs en GC längs väg 17 från Karlsgatan, väg 1190 och österut till kommungränsen nära Marieholm, cirka 3 km. Väg 17 har över 4000 fordon per dygn på denna sträcka. Denna cykelförbindelse är viktig ur ett regionalt perspektiv då den kan utgöra en del av en cykelled från Helsingborg till Kristianstad.
- Söderut från **Teckomatorp** behövs en GC längs Storgatan, väg 1190, fram till väg 108 och längs denna till **Norrvidinge**. Detta är också en viktig del av ett regionalt cykelvägnät då den kan utgöra en länk från Malmö och Lund vidare norrut. Sträckan inom kommunen blir cirka 4 km.

Prioriteringar

Svalövs GC-nät behöver förstärkas på ett antal punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 31 km ny GC, samt asfaltering av 13 km.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar nära tätorterna. Det gäller GC från Torrlösa till Östaby, från Kågeröd till Axelvold, från Röstånga mot Skäralid, från Teckomatorp till Marieholm respektive Norrvidinge.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 11,5 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 2 km.



Vägen mellan Röstånga och Konga.

Underlag

Svalöv – Trolleholm. Avstånd: 11 km, fågelvägen 9,5 km. Cyklad 2006-07-28.

Svalöv – Stehag via Trolleholm. Avstånd: 21,5 km, fågelvägen 18 km. Cyklad 2006-07-28.

Svalöv – Eslöv. Avstånd: 20 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2008-04-23.

Svalöv – Tågarp. Avstånd: 13,5 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2008-04-23.

Teckomatorp – Marieholm. Avstånd: 5,5 km, fågelvägen 4,5 km. Cyklad 2007-07-25.

Teckomatorp - Eslöv. Avstånd: 17 km, fågelvägen 14 km. Cyklad 2007-07-25.

Teckomatorp - Landskrona. Avstånd: 20 km, fågelvägen 16 km. Cyklad 2007-07-25.

Röstånga – Stehag via Stockamöllan. Avstånd: 15 km, fågelvägen 13 km. Cyklad 2007-09-24.

Röstånga – Ljungbyhed via Allarp. Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2006-08-01.

Röstånga – Kågeröd via Konga. Avstånd: 16 km, fågelvägen 12,5 km. Cyklad 2007-09-24.

Kågeröd – Bjuv via Bauseröd. Avstånd: 19 km, fågelvägen 14,5 km. Cyklad 2007-09-24.

Billinge – Eslöv via banvallen och Bosarp. Avstånd: 20 km, fågelvägen 14 km. Cyklad 2004-05-05.

Svedala

Förutsättningar: Svedala ligger i kanten backlandskapet vilket innebär både slättland och kuperad terräng. Avståndet till Malmö är under 20 km fågelvägen och till arbetsplatser i östra delen av Malmö är det under 15 km cykelvägen. Det gör det möjligt att pendla per cykel om det hade funnits GC-vägar. För arbetspendling in till Svedala finns möjligheten via GC-vägar och det lågtrafikerade vägnätet på vissa sträckor, men inte alla.

Förslag till leder och vägvisning

I **Svedala** bör cyklisterna vägvisas till och från Stortorget.

Leder mot andra orter:

Till **Staffanstorp** finns i dag en skyltad cykelled via Torup. Leden kan fungera för turcyklister som vill uppleva vacker natur, men den fungerar inte för pendling eller längre cykelturer eftersom den är backig och på flera ställen har dåligt grusunderlag.

En alternativ väg till Staffanstorp bör efter nybyggnad vägvisas via Sjödiken, Bökeberg, Holmeja och vidare mot Klågerup.

Till **Skurup** via Tittentevägen och Börringe kloster. Därefter finns i dag en vägvisning längs E65 via Börringe kyrka och Lemmeströtorp. Denna väg är olämplig för cyklister och vi föreslår småvägar söder om E65 efter utbyggnad.

Till **Trelleborg** via Aggarp och Minnesberg på befintliga GC-vägar.

Till **Vellinge** via V Kärrstorp – V Ingelstad – S Åkarp. I dag finns GC-väg från Svedala ut till Krageholm.

Till **Malmö** via GC-väg till Hyltarp och vidare via Oxie efter nybyggnad.

Brister och åtgärder

Den skyltade leden till **Staffanstorp** är inget bra alternativ för cyklisterna. Den är synnerligen backig och har på flera ställen dåligt grusunderlag. En bättre väg är viktig för turister som kommer in i Sverige via Trelleborg och vill uppåt i landet.

- Från Svedala går det bra att cykla på väg 827 förbi Sjödiken. Därefter krävs ny GC-väg längs väg 108 från väg 830 till väg 818 vid **Bökeberg**, en dryg km. Därifrån bör den gamla banvallen göras om till GC-väg och asfalteras in till **Holmeja**, en knapp km. Till Holmeja är det 7,5 km denna väg och det gör den mycket lämplig för pendling.
- I samband med en planerad ombyggnad av väg 108 förbi Hyby utgår vi från att Trafikverket kommer att anlägga en parallell GC-väg samt GC-portar. När detta är klart bör leden skyltas om så att cyklisten leds denna väg från **Holmeja** till **Klågerup**. Det är väsentligt att en sådan GC blir asfalterad. Sträckan blir cirka 6 km och det krävs minst en GC-port.

En ur turistsynpunkt attraktiv möjlighet är att rusta upp den gamla banvallen mellan Holmeja och Klågerup. Banvallen går genom ett fantastiskt vackert backlandskap och skulle bli en turistattraktion av format. Man måste dock tänka på att vara varsam med åtgärder på sträckan som går genom Hyby Hage, som är ett känsligt naturområde.

- Norr om Klågerup bör den gamla banvallen mot **Staffanstorp** rustas upp. Den är borta på en sträcka och där kan en GC-väg dras längs vattendraget (diket) öster om banvallen. Denna GC-väg blir en viktig nord-sydlig förbindelse längs väg 108. Sträckan inom Svedala kommun blir cirka 2,5 km.

Det är viktigt att denna förbindelse mellan Svedala och Staffanstorp kommer till stånd. Enligt turistbyråerna är det många utländska turister som väljer väg 108 norrut från Trelleborg för att ta sig upp i landet. De nöjer sig inte med det alternativ som är skyltat i dag. Vägvisningen måste vara trovärdig så att cyklisterna kommer bort från en så farlig väg som 108:an.

- Den skyltade leden till **Skurup** är inget bra alternativ för någon typ av cyklist. Den är synnerligen backig, har på flera ställen mycket dåligt grusunderlag och den går så nära E65 att trafikbullret är högst besvärande. Denna skyltade led lockar inte pendlare och ännu mindre rekreationscyklister. En förbindelse mellan Svedala och Skurup är viktig för den som vill ta sig från Malmö till Österlen via en genare förbindelse än via kusten. Den är också viktig för lokala cyklister.

Det behövs en GC-väg längs väg 596 från Svedala till **Tittente**, cirka 2 km.

Grusvägen mellan Tittentevägen, väg 596, via Börringekloster, väg 600, till Sturupsrondellen vid väg 671 bör asfalteras, cirka 2 km. Vägporten under E65 behöver åtgärdas eftersom dräneringen inte verkar fungera. GC-vägen vidare strax norr om E65 fram till **Börringe**, väg 812, bör också asfalteras, 1,5 km. Det skulle ge Börringe en riktig cykelförbindelse in till tätorten. Avståndet från Börringe kyrka till Stortorget i Svedala är 8,7 km.

För att få till stånd en bättre cykelförbindelse till **Skurup**, skulle man kunna utnyttja den gamla banvallen från Börringe station. Då behövs nybyggnad av GC så att banvallen förbinder väg 671 med väg 684, förslagsvis söder om och längs med järnvägen, en sträcka på cirka en km. Denna cykelförbindelse berör flera kommuner och behöver utredas.

- Det behövs en GC-väg längs väg 579 vidare från **Krågeholm** fram till **L Svedala** (till väg 578), cirka 1,5 km.
- Det behövs en GC-väg som ansluter från nuvarande vid **Hyltarp** längs väg 833 mot **Oxie**. Denna väg har över 1000 fordon per dygn och byar och bebyggelse ligger på pendlingsavstånd från tätorten. Från kommungränsen i väster till Stortorget i Svedala är det 8 km. Detta är en viktig regional länk för att man ska kunna cykla genaste vägen från Malmö och rakt österut mot mål på Österlen. Sträckan inom Svedala kommun är drygt 5 km.
- Anslutningen i Svedala av GC-vägen från Hyltarpsvägen via Lupinvägen till Malmövägen behöver ses över. Den är oklar för cyklisterna och det behövs en tydligare överfart.
- GC-vägen på banvallen mellan **Bara** och **Klågerup** bör asfalteras, cirka 4 km. Man kan också gärna vägvisa till Torup via den del av banvallen som gick dit, öster om Bara.
- Det saknas en kort GC-förbindelse längs väg 863, vid väg 837, för att förbinda två delar av banvallen mellan Bara och Malmö. Eftersom väg 863 är lågtrafikerad, kanske det kan räcka med hastighetsdämpande åtgärder.

Prioriteringar

Svedala saknar bra cykelförbindelser i flera riktningar så ett antal av förslagen känns angelägna. Totalt har vi föreslagit 19 km ny GC samt asfaltering av 8,5 km. De nya GC-vägar vi i första hand vill prioritera blir förbindelserna från Svedala till Holmeja respektive Börringe samt mot Skurup längs järnvägen och från Svedala mot Malmö.

Våra prioriterade förslag blir då 7 km ny GC-väg samt asfaltering av 4,5 km befintlig väg.

Underlag

Svedala – Malmö. Avstånd: 20,0 km, fågelvägen 17,5 km. Cyklad 2012-07-18.

Svedala – Oxie. Avstånd: 10,6 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2012-07-18.

Svedala – Skurup. Avstånd: 19,4 km, fågelvägen 17 km. Cyklad 2012-07-18.

Svedala – Trelleborg. Avstånd: 19 km, fågelvägen 16 km. Cyklad 2005-08-22.

Svedala – Vellinge. Avstånd: fågelvägen 14 km. Ej cyklad .

Svedala – Klågerup. Avstånd: Cirka 13 km, fågelvägen 10 km. Cyklad 2004-04-15



Grusad cykelväg längs E65 öster om Börringe.

Tomelilla

Förutsättningar: Tomelilla ligger i ett jordbrukslandskap, men kommunen sträcker sig också långt norrut upp på Linderödsåsen. Det finns ett antal mindre samhällen på under en mils avstånd från centralorten där det bör vara möjligt att pendla per cykel. Sommartid rör sig många turister i kommunen och de behöver tillgång till trygga cykelförbindelser ut i landskapet.

I ett utmärkt och framsynt *Förslag till Cykelledsplan för Tomelilla* från Teknisk förvaltningen 2003 beskrivs ett antal planer på nya cykelvägar. Sedan dess har tyvärr inte mycket hänt. Som planen skriver är Tomelilla en stor kommun till ytan, men har relativt liten befolkning. Det gör varje meter cykelväg mycket kostsam per invånare. Samtidigt kan cykelvägarna ge positiva effekter som folkhälsa, turism och kommunens attraktionskraft.

Förslag till leder och vägvisning

I **Tomelilla** bör cyklisterna vägvisas till och från pågatågsstationen.

Leder mot andra orter:

Till **Skåne-Tranås** kan vägvisas på Sälshögsvägen till Sälshög och därefter längs väg 1561 efter utbyggnad till Everöd. Leden kan gå vidare på väg 1564 och längs väg 19 efter utbyggnad fram till väg 1568 in till Skåne-Tranås.

Till **Spjutstorp** vägvisas till Sälshög som ovan och därefter längs väg 1560 efter utbyggnad. Vägvisningen kan fortsätta på väg 1565 till **Onslunda**, men ännu hellre på den gamla banvallen efter upprustning.

Till **St Olof** kan vägvisas via Onslunda och på väg 1570 och på banvallen mot St Olof efter viss upprustning.

Till **Lunnarp** kan man vägvisa längs Rosendalsvägen, väg 1545 efter utbyggnad och sedan på den mindre vägen till N Kvärrestad som i dag och sedan på väg 1547 till Lunnarp. Detta blir dock en omväg för den som vill cykelpendla till Tomelilla och det vore bättre att vägvisa längs väg 11 eller längs järnvägen efter utbyggnad. Avståndet blir då under 6 km.

Till **Smedstorp** kan man vägvisa som ovan via Kvärrestad och på väg 1548 och 1549 via V Ingelstad. Det är bättre att dra en led längs väg 11 eller längs järnvägen efter utbyggnad. Avståndet från Smedstorp till Tomelilla bli i så fall cirka 11 km.

Till **Simrishamn** bör vägvisas på befintlig GC längs Rosendalsvägen, väg 1545, och därefter som i dag inom Tomelilla kommun, vilket betyder via Kvärrestad, till Ö Ingelstad på väg 1548 och mot Ö Herrestad på väg 1551.

Till **Ystad** kan vägvisas längs Ystadvägen, väg 1561, efter utbyggnad och längs väg 19 efter utbyggnad till korsningen med väg 993 mot Hagestad. Åt detta håll kan även vägvisas mot **Skurup**.

Till **Sjöbo** kan vägvisas (a) längs Fyledalen. Då startar leden på Karlsborgsvägen och passerar väg 19 vid Ödemarksgården. Leden fortsätter på väg 1690 ner mot Fylan och på vägarna 993 och 994 samt på den mindre vägen upp mot Röddinge. Ännu bättre vore att dra leden på den gamla banvallen från Tomelilla ner till korsningen med väg 990. Då får man en attraktiv led för rekreationscykling.

Till **Tryde** vägvisas på befintligt cykelfält längs Malmövägen och på GC längs Trydevägen, väg 1558. Åt nordnordväst kan vägvisas på väg 1027 mot **Äsperyd**, eventuellt på banvallen efter upprustning.

Till **Sjöbo** kan vägvisas (b) norr om väg 11. Då dras leden via Tryde och på väg 1025 via **Vanstad** och **Tolånga**.

Brister och åtgärder

- Det behövs en GC-väg längs väg 1561 från **Sälshög** till **Everöd**, cirka två km. Everöd ligger under fem km från Tomelilla centrum och sträckan lämpar sig väl för pendling. Vägen har över 1600 ÅDT, vilket är för mycket för pendling till skolor och en GC är angelägen.
- Från **Everöd** behövs en GC-väg längs väg 19 från väg 1564 till infarten till **Skåne-Tranås**, väg 1568, cirka 2,5 km. Skåne-Tranås ligger under 10 km från Tomelilla och väg 19 har 3500 ÅDT på denna sträcka.
- Från **Skåne-Tranås** till **Fågeltöfta** bör det finnas GC-väg längs väg 19 som har nära 4000 ÅDT på denna sträcka. Om man använder mindre vägar öster om och längs med väg 19 så behövs cirka 2 km ny GC-väg.
- Från **Fågeltöfta** till **Eljaröd** bör det finnas GC-väg längs väg 19 som har över 3000 ÅDT på sträckan. Om man använder väg 1588 och 1592 samt en mindre väg väster om och längs med väg 19 så behövs cirka 2 km ny GC-väg.
- I **Eljaröd** behövs en förbindelse mellan vägarna 1594 mot Vitaby och 1589 mot Andrarum. Det kan man lösa genom att rusta upp den gamla landsvägen strax väster om väg 19.
- Från **Eljaröd** till **Brösarp** bör det finnas GC-väg längs väg 19 som har över 3000 ÅDT på sträckan. Om man använder mindre vägar öster om och längs med väg 19 så behövs cirka 2,5 km ny GC-väg.
- Det behövs en GC-väg längs väg 1560 mellan **Sälshög**, väg 1561 och **Spjutstorp**, väg 1563, cirka 3,5 km. Spjutstorp ligger på cirka 6 km avstånd från Tomelilla och lämpar sig för pendling.
- Från **Spjutstorp** till **Onslunda** bör den gamla banvallen längs väg 1565 rustas upp och asfalteras, cirka 2,5 km. På några korta ställen är banvallen borta och där får man hitta andra lösningar. Onslunda ligger under 10 km från Tomelilla och en GC-väg på banvallen ger byn en god cykelförbindelse. Denna GC-väg är också betydelsefull för turister som vill ta sig upp på Linderödsåsen mot S:t Olof. Det är mycket lättare att ta höjd med cykel på en banvall än på landsvägar i kuperad terräng.
- Från en punkt cirka 1,5 km öster om **Onslunda** fortsätter banvallen från väg 1570 åt nordöst upp till **S:t Olof**. Den bör asfalteras, cirka 3 km inom Tomelilla kommun.
- Det bör finnas en gen GC-väg från **Lunnarp** till **Tomelilla**. Den kan förläggas längs väg 19 eller längs järnvägen och blir cirka 4,5 km. Väg 11 har 5000 ÅDT på denna sträcka och det bör vara möjligt att cykelpendla utan om vägen via Kvärrestad. Den vägen är minst 1,5 km längre och kräver också viss utbyggnad.
- Från **Smedstorp** behövs en GC-väg till **Lunnarp**. Smedstorp ligger cirka 11 km från Tomelilla om det finns en gen GC-väg. En GC-väg kan förläggas längs väg 11 eller längs järnvägen och blir cirka 5 km. Väg 19 har cirka 4000 ÅDT på sträckan.

- I Adelsbergsvägens förlängning, längs väg 1544 och 1542, behövs en GC från **Tomelilla** tätort till **Övraby**, cirka 4,5 km GC. Väg 1544 har 800 ÅDT men det är en smal väg med räcken, höga farter på bilarna och delvis dålig sikt. Särskilt avsnittet genom Örupsdalen upplevs som farligt för cyklister. Övraby ligger på bekvämt pendlingsavstånd från Tomelilla och vägen är också viktig för att cyklister ska kunna ta sig ut i landskapet.
- Det behövs en GC-väg längs Ystadsvägen, väg 1561 från Södra gatan till **Benestad** och väg 19, en sträcka på cirka 2,5 km. Vägen har nära 3000 ÅDT och sträckan lämpar sig väl för pendling. Den är också en länk i ett regionalt cykelvägnät mellan Tomelilla och Ystad.
- För att binda samman det regionala cykelvägnätet behövs en GC-väg längs väg 19 från **Benestad**, väg 1561, till korsningen med väg 993 och 1542, en knapp km. Med ovanstående GC-väg skapas en cykelförbindelse via Högestad till Ystad.
- Västerut behövs asfaltering av **Karlsborgsvägen** fram till väg 19 vid Ödemarksgården, en dryg km. Längs väg 19 behövs åtgärder så att cyklister säkert kan komma vidare till väg 1690 mot Fyledalen.
- **Banvallen** österut ner i **Fyledalen** bör göras om till GC-väg från Malmövägen ner till väg 990 vid Fylan, cirka 5,5 km. Det skulle skapa en mycket fin och lättcyklad rekreationscykelväg och ge människor en direkt väg ut en mycket fin natur.
- **Banvallen** mot **Äsperöd** bör rustas upp och asfalteras från en punkt på väg 1027, en dryg km norr om väg 19. Sträckan inom Tomelilla kommun är cirka 1,5 km. Äsperöd ligger endast 8-9 km från Tomelilla och det är rimligt att man ska kunna pendla även från en ort utanför kommunen. Denna GC-väg kan även bli en del av en turistcykelväg på och längs den gamla banvallen mot Eslöv.

Prioriteringar

Tomelilla har inte så många GC-vägar. Totalt har vi föreslagit cirka 32 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 16 km.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära centralorten Tomelilla, men också några vägar av regionalt intresse. Det är angeläget med GC-förbindelse mellan Sälshög och Everöd respektive Spjutstorp samt från Tomelilla till Lunnarp, Benestad respektive Övraby. Dessutom vill vi prioritera upprustning av banvallen till Fyledalen.

Våra prioriterade förslag blir då 18 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 6,5 km.



Småvägar vid Ö Ingelstad

Trelleborg

Förutsättningar: Trelleborgs läge på Söderslätt gör att kommunen attraherar både pendlare och rekreationscyklister. Trots att det ligger i ett vidsträckt odlingslandskap, men är det ganska stora höjdskillnader mellan kusten och inlandet. Med åren har de små vägarna från Trelleborg ut i landskapet fått mer och mer trafik, vilket kan avskräcka pendling. Orter som Skegrie, V Tommarp, V Vemmerlöv, Gylle, Gislöv och Simlinge ligger samtliga på under 7-8 km avstånd från tätorten och borde ha lika goda cykelförbindelser som orterna längs kusten österut.

Förslag till leder och vägvisning

I **Trelleborg** bör cyklisterna vägvisas till och från Turistbyrån vid Hamngatan eller till Stortorget.

Leder mot andra orter:

Till **Skanör** och **Falsterbo** vill många turister röra sig längs kusten på sommaren. Den naturliga vägen för en led är västerut från Trelleborg på Stavstensvägen eller mellan den stora väg E22 och havet (även om man där störs mycket av trafiken). Här finns GC ut till Stavstensudde. Därefter förväntar sig turisterna att leden fortsätter längs havet förbi golfbanan och **Skåre** och vidare mot **Höllviken**. Det kräver utbyggnad av GC-vägnätet.

Som ett komplement kan man från Stavstensudde låta en led fortsätta på väg 514 och vidare västerut förbi gården Västrabo och upp på väg 516 förbi flygfältet och vidare på vägarna 515 och 517 till Höllviken. Alternativt kan leden efter Stavstensudde fortsätta i förlängningen av väg 514 och komma ner till kustvägen, väg 511 vid Fredshög. Då krävs ny GC längs väg 511 vidare västerut.

Till **Skegrie** finns en skyltad cykelled, Cykelspåret, via Tommarpsvägen och V Tommarp. Denna väg är smal och har för mycket trafik. Det vore bättre att vägvisa från Trelleborg via den mindre vägen förbi Ståstorp och därefter genom V Tommarp på den gamla banvallen. Via en kort ny GC når man Skegrie.

Till **Vellinge** kan man med ovanstående utbyggnad vägvisa via Skegrie samt vägarna 628 och 612 till Bodarp samt via 609 och 588 in till Vellinge.

Till **Vellinge** kan man alternativt vägvisa en cykelled ut ur Trelleborg på Klörupsvägen. I dess förlängning finns en GC-väg som går över väg 108 och längs järnvägens västra sida fram till väg 612. Från Hammarlöv kan en led vägvisas på vägarna 612, 613 och 610 via Fuglie samt på väg 588 mot Vellinge.

Till **Malmö** kan man vägvisa via Vellinge, men även ut via Klörupsvägen och V Vemmerlöv samt på vägarna 612 till Hammarlöv, 630 och 615 till Östra Grevie. Det förutsätter utbyggnad av GC-vägar vidare norrut i Vellinge kommun.

Till **Svedala** kan leden gå ut ur Trelleborg på Klörupsvägen. Från V Vemmerlöv kan leden fortsätta på en mindre väg norrut fram till väg 108 och på ny GC längs denna fram till Haglösa. Norr därom kan leden gå på väg 621 till Alstad. Från Alstad bör leden vägvisas på den gamla banvallen till Minnesberg efter en upprustning. Från Minnesberg finns GC in till Svedala.

Till **Gylle** kan man vägvisa längs Östervångsvägen. Via en ny GC-port kan den fortsätta norr om järnvägen och via väg 839 komma fram till Gylle som då får en god cykelförbindelse med centralorten. Från Gylle är det möjligt att vägvisa vidare åt öst och nord till Anderslöv, väsentligen på det lågtrafikerade vägnätet,

Till **Anderslöv** kan leden efter utbyggnad gå ut ur Trelleborg på den gamla banvallen mot **Gislöv**. Från Gislöv till **Simlinge** krävs ny GC längs väg 667. Från Simlinge kan en led fortsätta på väg 663 till Anderslöv.

Till **Ystad** finns redan en skyltad cykelled längs kusten. Den går i stort sett på GC-vägar hela vägen efter utbyggnader de senaste åren. Den behöver dock kompletteras förbi Böste så att leden i sin helhet följer kusten.

Detta är en mycket viktig sträcka för sommarcyklisterna. Dels kommer det många cyklister med packning som vill ta sig runt Skånes kuster, men framför allt förekommer det mycket lokal cykeltrafik utmed kusten.

I **Anderslöv** kan man vägvisa till och från kyrkan.

Leder mot andra orter från Anderslöv:

Till **Svedala** kan man dra en led via väg 671 mot Börringe kloster där den kan ansluta till befintlig led in till Svedala.

Till **Skurup** kan en led dras på väg 681 mot Grönby och därifrån österut på en mindre väg fram till väg 694 och vidare på väg 696 och 688 mot Skurup.

Till **Ystad** kan man vägvisa på vägarna 663, 680, 687 via Jordberga samt på väg 706 ner till Beddingestrand där leden ansluter till kustleden. Dessa vägar är samtliga lågtrafikerade. Ett naturligare alternativ för cyklisterna är att vägvisa på väg 667 och 711 förbi Stora Beddinge och ner till kusten. Dock har väg 667 en del trafik, 1600 fordon per dygn.

Till **Alstad** och vidare västerut har väg 101 nära 3000 fordon per dygn och det är svårt att hitta cykelförbindelser som inte innebär för stora omvägar.

Brister och åtgärder

- Den föreslagna leden längs havet mot **Höllviken** kräver en GC-väg längs väg 511 från Stavstensudde, förbi Skåre fram till kommungränsen vid Fredshög, knappt 6 km.
Alternativet via gården Västrabo behöver hårt underlag. Asfaltering behövs på de delar som förbinder vägarna 514 och 516 och förbindelsen mellan dem, en dryg km.
- En god cykelförbindelse till V Vemmerlöv och **Skegrie** kräver asfaltering av den lilla vägen via Ståstorp, cirka 2,5 km.
- Leden mot Svedala behöver åtgärdas på flera punkter. Den befintliga sträckan tar för stora omvägar söder om Alstad. Ett betydligt genare alternativ är att leda cyklisterna ut från Trelleborg på Klörupsvägen. I dess förlängning finns redan en GC-väg som går över väg 108 och längs järnvägens västra sida fram till väg 612. Strax före V Vemmerlöv krävs asfaltering på cirka 0,5 km. Från **V Vemmerlöv** kan leden fortsätta på en mindre väg norrut fram till väg 108. Från denna punkt krävs då ny GC längs väg 108, cirka en km, fram till **Haglösa** och väg 621. Väg 621 erbjuder ringa trafik in till Alstad.
- Från **Alstad** bör leden vägvisas på den gamla banvallen till **Minnesberg** efter en upprustning, cirka 2 km. Den nuvarande leden går på den gamla landsvägen, vilket betyder att man måste över en hög backe söder om Minnesberg.
- För att ge **Gylle** en god cykelförbindelse behövs en GC-port där Östervångsvägens förlängning korsar järnvägen. Alternativt kan man bygga en GC längs väg 642, cirka 3,5 km.

- Det behövs en god cykelförbindelse mellan Trelleborg och Anderslöv. Framför allt behövs cykelväg från **Simlinge** och **Gislöv** in till Trelleborg. Det kan man lösa genom att rusta upp och asfaltera den gamla banvallen till Gislöv, cirka 3 km samt med en ny GC längs väg 667 mellan Gislöv, väg 646 och Simlinge, väg 663. Det är en sträcka på cirka 2,5 km. Väg 667 har över 2000 fordon per dygn.
- Cykelvägen från Trelleborg till Ystad är i det närmaste komplett. Dock fattas det en kort sträcka längs väg 9 vid **Böste**, cirka 0,7 km. Lokala cyklister kör ner på den lilla vägen genom byn. Om det inte är möjligt att vägvisa längs denna behövs en ny GC längs väg 9.

Prioriteringar

Trelleborg är en viktig knutpunkt för rekreationscyklister. Många vill cykla längs kusten och en sommardag ser man en stor mängd cyklister på sydkusten, de flesta troligen ute på en dagstur. Även förbindelsen norrut mot Svedala och Lund är viktig. Trelleborg har också ett antal mindre byar relativt nära tätorten där det är naturligt att pendla per cykel.

Totalt har vi föreslagit cirka 14 km ny GC samt upprustning och asfaltering av 9 km.

Vår prioritering blir i första hand cykelvägen förbi Böste, en GC förbi Skåre, asfaltering av småvägar väster om Stavstensudde samt småvägar till Skegrie, en ny GC längs väg 108 söder om Haglösa samt en cykelförbindelse till Gislöv och till Simlinge.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 10,5 km ny GC-väg samt asfaltering av 7 km befintlig väg.

Underlag

Trelleborg – Höllviken. Avstånd: Fågelvägen 14 km. Ej cyklad.

Trelleborg – Vellinge. Avstånd: Fågelvägen 14 km. Ej cyklad.

Trelleborg – V Vemmerlöv. Avstånd: 5,5 km, fågelvägen 5 km. Cyklad 2005-07-18.

Trelleborg – Svedala, via Kyrkoköpinge, Gylle, Haglösa, Alstad, Minnesberg.
Avstånd: 19 km, fågelvägen 16 km. Cyklad 2005-08-22.

Trelleborg – Svedala, via Klörupsvägen, V Vemmerlöv, Haglösa, Alstad, Minnesberg.
Avstånd: 19 km, fågelvägen 16 km. Cyklad 2005-07-18, 2005-08-22.

Trelleborg – Ystad. Avstånd: 48 km, fågelvägen 43 km. Cyklad 2012-07-15, 2005-08-14.



Trångt längs väg 9 förbi Böste på sydkusten.

Vellinge

Förutsättningar: Vellinge ligger på slätten och det platta landskapet lämpar sig väl för cykling. Det är under en mil mellan tätorterna. Kommunens läge vid kusten lockar många cyklister sommartid..

Förslag till leder och vägvisning

I **Vellinge** bör cyklister vägvisas till och från Stortorget.

Leder mot andra orter:

Till **Tygelsjö** och **Malmö** bör vägvisas som i dag på befintliga GC-vägar norrut.

Till **Svedala** kan vägvisas längs Östergatan till Herrestorp, norrut på väg 583 förbi Södra Åkarp samt på vägarna 584, 580 och 574 förbi Hötofta. Vid golfbanan vägvisas mot sydost till gamla stationshuset i **Västra Ingelstad**. Åt öster fortsätter leden via Västra Kärrstorp och Lilla Svedala på väg 579 till Svedala..

Till **Östra Grevie** kan man vägvisa via Östergatan och vidare längs väg 585 efter utbyggnad.

Till **Trelleborg** kan man vägvisa via Östergatan och vidare längs väg 585 efter utbyggnad samt på väg 588 mot Fuglie och Bodarp och vidare till Trelleborg på det lågtrafikerade vägnätet.

Till **Höllviken** vägvisas som i dag på befintliga GC-vägar längs väg 585.

I **Höllviken** bör cyklisterna vägvisas till och från kanalbron.

Leder mot andra orter:

Till **Vellinge** och **Malmö** vägvisas som i dag på befintlig GC i nordöst.

Till **Malmö** kan även vägvisas från Vellinge väster på väg 525 och på småvägar strax öster om Eskilstorps ängar, förbi väg 528 och fram till **Gessie villastad**. Därifrån dras leden längs väg 529 mot Klagshamn efter utbyggnad.

Till **Skegrie** och kanske vidare mot Anderslöv kan man vägvisa på vägarna 519 och 517.

Till **Trelleborg** är den naturliga vägen för en led österut på Östra Fädriften och via stranden och Södra Mariavägen till Trelleborgsvägen. Redan nu finns möjlighet att ta sig på GC från kanalen längs väg 100 österut och sedan söderut längs Stenbocks väg till Södra Mariavägen. Vidare österut bör en led vägvisas längs väg 511 mot Skåre och vidare mot Trelleborg efter utbyggnad.

Till Ljunghusen, **Skanör** och **Falsterbo** vägvisas som i dag på befintlig GC på banvallen.

Förutom dessa leder bör det även finnas:

Från Malmö till Trelleborg bör vägvisas via Oxie, **Arrie**, **Västra Ingelstad**, **Östra Grevie**, Hammarlöv och Västra Vemmerlöv. Från Arrie till Östra Grevie finns GC i dag.

Brister och åtgärder

På sträckan från Skanör via Vellinge till Malmö finns redan cykelförbindelse. Däremot saknas det i allmänhet cykelvägar på landsbygden i resten av kommunen.

- Från **Arrie** till Oxie behövs GC-väg längs den trafikerade väg 101, cirka en km inom kommunen. Denna väg har 5000 ÅDT och avståndet till Malmös sydöstra delar gör att sträckan är lämplig för pendling.
- Från Vellinge ut till **Herrestorp**, längs väg 585, behövs en GC-väg, cirka 1 km. Vägen har över 2000 fordon per dygn. Denna sträcka är en viktig del i en cykelförbindelse österut via Västra Ingelstad till Svedala..
- Från Herrestorp till **Östra Grevie**, längs väg 585, behövs en GC-väg, cirka 6 km. Vägen har över 2000 fordon per dygn. När Östra Grevie får en pågatågsstation kommer behovet av en god cykelförbindelse till Vellinge att öka.
- Till Trelleborg vill många turister röra sig längs kusten på sommaren. Dessutom jobbpendlar många bofasta på sträckan mellan Näset och Trelleborg och vise versa. På cykel är det trafikfarligt mörka höst- och vinterdagar, som det nu är. Från **Höllviken** och längs Trelleborgsvägen, väg 511, behövs en GC-väg från Södra Mariavägen till kommungränsen öster om **Fredshög**, cirka 3 km. Detta är en mycket viktig länk i ett cykelvägnät längs Skånes kuster.
- Från Vellinge väster bör det dras en cykelled på småvägarna så nära kusten som möjligt, vilket betyder strax öster om Eskilstorps ängar och upp till **Gessie villastad**. Detta är en viktig led för turister som vill ta sig fram längs Skånes kuster. Från Gessie villastad norrut längs väg 529 behövs en GC fram till kommungränsen, cirka 0,5 km.
- Cyklister som kommer från Höllviken på banvallen cyklar via Hagarondellen i Skanör och tar sig söderut mot Ljungens Camping. Där måste de korsa Strandbadsvägen vid Reutersvärds väg. Strandbadsvägen är mycket trafikerad, speciellt sommartid, och korsningen är mycket trafikfarligt mitt i en kurva med begränsad sikt. Här behövs åtgärder.

Prioriteringar

Vellinges GC-nät behöver några få men viktiga förstärkningar. Totalt har vi föreslagit cirka 11,5 km ny GC-väg.

Vi vill prioritera en GC norrut från Arrie, GC från Vellinge ut till Herrestorp samt en GC österut längs Trelleborgsvägen från Höllviken.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 5 km ny GC-väg.

Ystad

Förutsättningar: Ystad ligger mellan havet och jordbrukslandskap. Flera mindre byar ligger på bekvämt cykelavstånd från centralorten. Det finns många lågtrafikerade mindre vägar i nord-sydlig riktning, medan vägnätet i öst-vstlig riktning är ganska trafikerat, speciellt sommartid när många cyklister rör sig på Österlen.

Förslag till leder och vägvisning

I **Ystad** bör cyklister vägvisas till och från pågatågsstationen.

Leder mot andra orter:

Västerut, via **Svarte** till **Trelleborg** vägvisas som i dag på befintlig GC längs kusten.

Till **Skurup** vägvisas på GC till Svarte och sedan på vägarna 744 och 743 via Charlottenlund till **Snårestad**. Vidare vägvisas på det lågtrafikerade vägnätet, väg 739 samt 749, 757 och 748 via Tånebro och Örsjö.

Till **Sjöbo** vägvisas via stadens GC-nät och längs väg E65 efter utbyggnad fram till väg 740 och därefter på denna väg till **Bjäresjö** och **Skårby**. Från Skårby fortsätter vägvisningen på väg 982 via Snogeholm till Sjöbo.

Till **Sövestad** vägvisas som ovan via **Bjäresjö** och därefter på väg 1000 efter asfaltering och på väg 999.

Till **Tomelilla** kan vägvisas (a) via **St. Herrestad** längs väg 19 efter utbyggnad. Norrut kan vägvisas på väg 1007, 1006 och 999 till **Högestad**. Vidare vägvisas på väg 981 och 993 samt via Benestad efter utbyggnad samt på väg 1561 till Tomelilla.

Till **Tomelilla** kan vägvisas (b) via **Köpingebro** längs järnvägen efter asfaltering. Vidare dras leden längs väg 1019 och 1021 till **Svenstorp** efter utbyggnad. Norrut kan vägvisas via väg 1538 och 1544 in till Tomelilla.

Till **Simrishamn** vägvisas (a) på och längs vägar som leder så gent som möjligt mot målet. Då kan leden gå via Köpingebro som ovan och från St Köpinge österut på vägarna 1016 och 1540 via Bollerup och sedan via Hammenhög efter utbyggnad och vidare på mindre vägar söder om väg 9 till Simrishamn.

Till **Glemmingebro** vägvisas på befintlig GC ut från Ystad till Kabusakorset och därefter längs väg 9 efter utbyggnad.

Till **Löderup** kan vägvisas via Glemmingebro och sedan på väg 1023 via Fröslöv och på 1052.

Till **Simrishamn** vägvisas (b) längs kusten som är det vägval de flesta turister gör. Då går leden som i dag på GC från Ystad via **Nybrostrand** till Kabusakorset (mellan väg 9 och väg 1022) och vidare på GC till strax före Hammar. Denna kustled bör vägvisas vidare längs väg 1022 förbi **Kåseberga** efter utbyggnad.

Brister och åtgärder

Trots att flera mindre samhällen ligger på bekvämt cykelavstånd från centralorten saknas goda cykelförbindelser mellan tätorterna.

- Åt **nordväst** behövs en GC längs väg E65 från **rondellen** vid väg 9, Dag Hammarskölds väg, där man kan ansluta till Ystads GC-nät, och fram till korsningen med väg 740 mot **Bjäresjö** och Skårby och väg 739 mot Snårestad och Marsvinsholm. Sträckan längs E65 är cirka 2 km. I korsningen med vägarna 739 och 740 behövs en GC-port med tanke på att E65 har nära 10000 fordon per dygn. Denna GC är viktig för att ge cyklister en gen förbindelse från Ystad åt nordväst. Bjäresjö ligger endast 6 km från Ystads centrum. GC-vägen är också en länk i ett regionalt cykelvägnät.
- Med GC-vägen ovan skapas också en förbindelse till Sövestad via väg 1000 från **Bjäresjö** till **Krageholm**. Denna väg bör asfalteras, cirka 3 km.
- Norrut behövs en GC längs väg 13 vidare från Vetegatan i Hedeskoga till väg 1010 i Bromma, cirka 1,5 km
- St Herrestad ligger endast cirka 6 km från Ystads centrum och det är rimligt att man ska kunna cykla på denna sträcka. Då krävs en GC längs **väg 19** från industriområdet i nordöst **till St Herrestad**, cirka 3 km. Väg 19 har över 8000 fordon per dygn och detta är en viktig cykelförbindelse både för pendling och ur ett regionalt perspektiv. Den öppnar en väg för cyklister ut till det lågtrafikerade vägnätet och ger bland annat en cykelväg utan för kraftiga backar till Högestad.
- Med GC-vägen ovan kan man skapa en cykelförbindelse med Tomelilla via Högestad och Benestad. Då bör väg 981 nordöst om **Högestad** asfalteras, knappt två km.
- **Köpingebro** ligger cirka 8 km från centrum i **Ystad**. Den mindre vägen längs järnvägen bör asfalteras från väg 1020, Fredriksbergsvägen, förbi väg 1018 ner till järnvägs korsningen i Sandskogen, cirka 4 km. Det är inte rimligt att som i dag leda cyklisterna omvägen via väg 977 söderut och sedan längs väg 9.
- Norr om **Köpingebro** bör det anläggas en GC längs Stationsvägen, väg 1020 från samhället ut till väg 1019 och vidare längs denna väg till väg 1021. GC-vägen bör fortsätta längs väg 1021 fram korsningen med väg 1016 vid kyrkan i **St Köpinge**, totalt cirka 2 km. Med denna GC skapas både pendlingsmöjlighet till stationen i Köpingebro och en länk från Ystad ut till det lågtrafikerade vägnätet. Den utgör också en länk i det regionala cykelvägnätet mellan Ystad och Tomelilla.
- Österut finns GC från Ystad till väg 1022 vid **Kabusakorset**. Därifrån behövs en GC längs väg 9 fram till **Glemmingebro**, cirka 3,5 km. Väg 9 har mellan 3 och 5000 ÅDT och starkare trafik sommartid när många turister rör sig i området. En GC på denna sträcka ger inte bara pendlingsmöjligheter, den öppnar upp vägarna runt Glemmingebro för rekreationscykling.
- Längs kustvägen, väg 1022, finns i dag GC fram till strax före **Hammar**, cirka 0,8 km väster om väg 995. En fortsättning på denna GC fram till korsningen med väg 1001 vid **Kåseberga** är mycket angelägen. Det är en sträcka på cirka 4,5 km. Denna GC är mycket angelägen. Väg 1022 har 1500 ÅDT, men betydligt mer trafik sommartid. Många cyklister väljer denna väg.
- Det behövs också GC vidare österut från **Kåseberga** längs Kåsebergaåsen bort till kommungränsen före **Mälarhusen**. Sträckan är 10,5 km utmed väg 1022. Möjligen kan man förlägga en del av cykelleden på småvägar norr om Hagestadmosse. Då behövs asfaltering på cirka 3 km.

Prioriteringar

Ystads GC-nät behöver förstärkas. Totalt har vi föreslagit cirka 27 km ny GC-väg samt asfaltering av 9 km samt en GC-port.

Vi vill prioritera GC-vägar nära centralorten samt längs kusten. Vi anser att det är angeläget med GC åt nordväst längs E65, GC till St Herrestad, cykelförbindelse från Ystad till Köpingebro samt GC från Hammar till Kåseberga.

Våra prioriterade förslag blir 9,5 km ny GC-väg, asfaltering av 4 km samt en GC-port.

Underlag

Ystad – Svarte. Avstånd: 7 km, fågelvägen 6,5 km. Cyklad 2005-08-14.

Ystad – Trelleborg . Avstånd: 48 km, fågelvägen 43 km. Cyklad 2012-07-15, 2005-08-14.

Ystad – Snårestad via Svarte. Avstånd: 11,5 km, fågelvägen 9 km. Cyklad 2005-08-14.

Ystad – Skurup via Snårestad. Avstånd: 27 km, fågelvägen 21 km. Cyklad 2005-08-14.

Ystad – Löderup via Ingelstorp. Avstånd: 22,5 km, fågelvägen 18 km. Cyklad 2009-08-08.

Ystad – Kåseberga (hamnen). Avstånd: 19 km, fågelvägen 16 km. Cyklad 2009-08-08, 2009-08-10.

Ystad – Skillinge. Avstånd: 37 km, fågelvägen 29 km. Cyklad 2009-08-08, 2009-08-10.

Ystad – Simrishamn via kustvägen.

Avstånd: 49 km, fågelvägen 36 km. Cyklad 2009-08-08, 2009-08-10.



Kustvägen, väg 1022 mellan Hammar och Kåseberga.

Åstorp

Förutsättningar: Åstorp ligger både i ett jordbrukslandskap och i kanten av Söderåsen. Förutom Åstorp finns tätorterna Hyllinge, Kvidinge och Nyvång. Dessa orter ligger endast sex, sju respektive 3 km från centralorten. Genom Åstorps kommun går också ett cykelstråk av regionalt intresse, från Helsingborg till Stockholm.

Förslag till leder och vägvisning

I **Åstorp** bör cyklisterna vägvisas till och från järnvägsstationen eller kommunhuset.

Leder mot andra orter:

Till **Ö Ljungby** kan vägvisas på väg 1830 via Grytevad, men den vägen har lite för mycket trafik, cirka 1000 ÅDT. Det vore bättre att vägvisa på GC längs Västra vägen, på Sidovägen norr om järnvägen ut till Hedendal och därefter åt nordost på banvallen efter upprustning.

Till **Örkellunga** vägvisas via Ö Ljungby.

Till **Kvidinge** vägvisas på befintlig GC längs Västra och Östra vägen, väg 1759, samt på GC längs väg 21 och på väg 1815 in i Kvidinge.

Till **Klippan** vägvisas via Kvidinge och längs väg 1815 efter utbyggnad österut.

Till **Bjuv** vägvisas på Industrigatan och Ängdalsvägen samt längs järnvägen efter utbyggnad med GC till Gunnarstorp.

Till **Hyllinge** vägvisas längs Malmövägen, väg 1759, efter utbyggnad och längs väg 107 och Åstorpsvägen, väg 1757 efter utbyggnad in till Hyllinge.

Till **Helsingborg** vägvisas (a) via Hyllinge samt västerut på Hasslarpsvägen under E4, över Ådalsvägen, väg 1762 samt på GC norr om korsningen mellan E4 och väg 110. Därifrån dras leden längs Djurhagshusvägen, väg 1379, efter utbyggnad.

Till **Nyvång** vägvisas via Ormatorpsgatan, under E4 samt söderut på Gruvgatan till Nyvång.

Till **Helsingborg** kan man också (b) vägvisa via Nyvång samt på väg 1763 och 1762 och därefter längs Djurhagshusvägen som ovan.

Till **Hasslarp** vägvisas på GC till Nyvång samt på vägarna 1763, 1762 samt 1766.

Till **Strövelstorp** vägvisas i Ormatorpsgatans förlängning västerut under E4 samt på småvägar via St Häljarp, över väg 107 samt på småvägar via Ingelstorp till väg 1769 in till Strövelstorp.

Till **Ängelholm** kan man vägvisa (a) via Strövelstorp som ovan och på GC till Ängelholm.

Till **Ängelholm** kan även vägvisas (b) på väg 1770 till Ausås samt på väg 1771 via Bonnarp och väg 1779. Då passerar man Ausås med prästgården och en intressant bymiljö, men det innebär cykling i blandtrafik på relativt lång sträcka.

I **Hyllinge** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen mellan Åstorpsvägen och Postgatan.

Till **Bjuv** vägvisas längs Brogårdavägen och Norra Storgatan, väg 1385, efter utbyggnad.

Till **Väla** vägvisas från Hyllinge västerut på Hasslarpsvägen under E4, över Ådalsvägen, väg 1762 samt på GC norr om korsningen mellan E4 och väg 110. Därifrån dras leden längs Djurhagshusvägen, väg 1379, efter utbyggnad.

Till **Hasslarp** vägvisas på Björkhällsvägen och på väg 1762 och 1766

I **Kvidinge** bör cyklisterna vägvisas till och från korsningen Västra Storgatan och Södra Järnvägsplanen.

Brister och åtgärder

Åstorp behöver några viktiga utbyggnader både runt tätorten och de mindre orterna..

- Det behövs GC längs Grytevadsvägen och Tranarpsvägen, väg 1830, från viadukten över väg 21 i Åstorp genom **Grytevad** fram till väg 1772, cirka 2 km. Den målade GC som finns på en del av sträckan är otillräcklig och förvirrande när man cyklar norrut.
- Det bör finnas en god cykelförbindelse mellan **Hyllinge** och **Åstorp**, en sträcka på cirka 7 km som lämpar sig väl för lokal pendling. Det behövs en GC längs Malmövägen, väg 1759, från rondellen vid Svedbergsgatan till väg 107, cirka 2,5 km. Väg 1759 har 2500 ÅDT och väg 107 har 3500 ÅDT och det behövs en GC-port under väg 107. Det behövs också en GC längs Åstorpsvägen, väg 1757, in till Hyllinge, cirka 0,5 km inom Åstorps kommun.
- Det behövs en GC från **Kvidinge** längs Östra Storgatan, väg 1815, från Sönnarslöv och österut till kommungränsen, cirka en km. Cykelvägen behövs för lokal pendling över kommungränsen, men är också en del i ett regionalt cykelvägnät.
- Från Ängdalsvägen i södra **Åstorp** bör anläggas en GC längs järnvägen till Gunnarstorp, cirka 0,5 km inom Åstorps kommun. Det ger en gen och naturlig cykelförbindelse till **Bjuv** och behövs för lokal pendling. Med en sådan cykelförbindelse blir det endast 6 km mellan orternas centrum. De alternativa vägarna, 1759 och 1244, har båda mycket trafik och innebär minst två km längre väg.
- Banvallen mot **Östra Ljungby** bör rustas upp från Hedendal till kommungränsen, cirka 3,5 km. Denna cykelväg är en viktig länk i en regional cykelled och går vackert och utan stora höjdskillnader över Rönne å. Den kan bli en fin del av en turistcykelled från Helsingborg till Stockholm.

Prioriteringar

Åstorps GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 6,5 km ny GC samt upprustning och asfaltering av cirka 3,5 km banvall. Det behövs också en GC-port.

Alla de föreslagna åtgärderna känns angelägna. De GC-vägar vi föreslår berör pendling mellan tätorterna, även om några gäller pendling till och från andra kommuner. Vi tycker också det är viktigt att rusta upp banvallen från Ö Ljungby mot Åstorp.

Underlag

Åstorp – Kvidinge. Avstånd: 7 km, fågelvägen 6,5 km. Cyklad 2007-08-07.

Åstorp – Klippan. Avstånd: 13 km, fågelvägen 11,5 km. Cyklad 2007-08-07, 2006-08-01.

Åstorp – Ö Ljungby. Avstånd: 10,5 km, fågelvägen 19,5 km. Cyklad 2011-05-07

Åstorp – Örkellunga. Avstånd: 29 km, fågelvägen 26 km. Cyklad 2011-05-08

Åstorp – Helsingborg via småvägar norr om E4, Rosendal, Kropp, och Vasatorpsvägen.
Avstånd: 25,5 km, fågelvägen 18,5 km. Cyklad 2006-08-24, 2011-05-07.

Åstorp – Ängelholm. Avstånd: cirka 17 km, fågelvägen 13 km. Delvis cyklad 2003-07-22.

Ängelholm

Förutsättningar: Det flacka landskapet lämpar sig mycket väl för cykling. Det är också nära mellan tätorterna och Ängelholm är en ort som kommer att passeras av den föreslagna Kattegattleden. Centralorten har också många sommargäster som tar sig runt per cykel.

Förslag till leder och vägvisning

I **Ängelholm** bör cyklisterna vägvisas till och från Stortorget, dvs biblioteket och turistbyrån som är viktiga målpunkter.

Leder mot andra orter:

Till **Båstad** (a) kan vägvisas som i dag enligt den markerade cykelleden, *Skånespåret*. Den går via Klitterhus, Skälderviken, Skepparkroken, Magnarp, Vejbystrand och vidare via Storahult och Grevie (se Båstad). Från Ängelholm till Vejbystrand går leden mestadels på GC-vägar, men även på några smala lokalgator med max 30 km/tim.

Till **Båstad** (b) bör det också skapas en led som går mer direkt över åsen via Margretetorp. Det kräver nybyggnation av GC-vägar.

Till **Örkelljunga** vägvisas på befintlig GC till Munka Ljungby och vidare på mindre vägar via Axtorp, Aggarp och Bassholma till Eket. Från väg 1787 bör man köra fram till Aggarp och därefter på asfaltunderlag direkt österut till Bassholma och väg 1797 som är asfalterad.

Till **Klippan** kan vägvisas på befintlig GC till Munka Ljungby och på mindre vägar längs med väg 13 via **Össjö** och Källna till Östra Ljungby.

Till **Åstorp** vägvisas på GC-vägen mot Höja och sedan på de lågtrafikerade vägarna via Bonnarp, vägarna 1779 och 1771, och Ausås och vidare på väg 1770 in till Åstorp. Då passerar man Ausås med prästgården och en intressant bymiljö.

Till **Helsingborg** kan vägvisas (a) via Strövelstorp och Hasslarp efter utbyggnad. Då kan leden passera Fleninge, Ödåkra och Väla.

Till **Helsingborg** vägvisas (b) via Utvälinge och Rögle. Detta kräver utbyggnad av GC-väg.

Till **Höganäs** vägvisas via Utvälinge och Jonstorp.

Brister och åtgärder

- Den viktigaste GC-vägen som behöver byggas är den söderut från Ängelholm längs väg 1785 från den punkt där tätortens GC-nät slutar, vid Pollenvägen, till **Utvälinge**, cirka 2,5 km inom Ängelholms kommun. Denna GC-väg behöver fortsätta ut längs väg 1428 till korsningen med väg 112 för att ge Rögle en acceptabel cykelförbindelse in till tätorten.
- Den närmsta cykelvägen till Helsingborg går via Strövelstorp, Hasslarp och Ödåkra. Det finns en GC-väg från Ängelholm till Strövelstorp. Det behövs en förlängning med en ny GC längs väg 1758 från Strövelstorp till **Hasslarp**, cirka 3 km. Då kan man cykla på GC-vägar från Strövelstorp till Kattarps pågatågsstation, cirka 6 km.
- Margretetorp bör ha cykelförbindelse både med havet och med Ängelholm. Från Ängelholm är den naturliga vägen för cyklister den gamla **Margretetorpsvägen**, väg 1701. Det behövs en GC längs denna trafikerade väg som har nära 4000 ÅDT på sträckan ut till flygplatsen och nära 3000 ÅDT norr därom. Denna väg är den mest naturliga för cyklister från centrala Ängelholm och de

har Margretetorp som mål. Många cyklister som ska över åsen kan tänkas välja gamla E6 som har relativt lite trafik och en måttlig stigning från sydsidan. Detta är också den genaste vägen till Halland. Sträckan är cirka 9 km.

- Cyklister bör också kunna ta sig från Skälderviken till Margretetorp. Det kan lösas med en ny GC längs väg 1710, **Barkåkravägen**, mellan väg 1704 mot Skepparkroken och väg 1709, cirka två km. Den första delen av denna väg har över 8000 ÅDT och senare, efter Barkåkra kyrka, har den nära 3000 ÅDT. Från väg 1709 krävs en kort 0,5 km GC-väg längs väg 105 fram till väg 1701 där det bör byggas GC enligt ovan.
- Från Margretetorp bör det finnas **vägvisning** till Munka Ljungby via den befintliga GC-vägen längs väg 1788.
- Öster om **Munka Ljungby**, vid **Axtorp**, behövs asfaltering på cirka 0,3 km av cykelleden genom Axtorp, den väg som går parallellt med och strax norr om väg 13 och söder om väg 1787. Då kan man vägvisa en cykelled från Ängelholm via Munka Ljungby och Össjö till Östra Ljungby. Från Össjö till Ängelholm är det cirka 15 km. Från Munka Ljungby är det cirka 8 km.
- Cykelvägen längs väg 1788 mellan Munka Ljungby och Hjärnarp är inte komplett. Det fattas GC från **Munka Ljungby**, Hillarp, till gamla skolan i **Tåstarp**, cirka 1,5 km.

Prioriteringar

Ängelholm har redan bra cykelförbindelser i några riktningar, men det saknas fortfarande viktiga sträckor. Totalt har vi föreslagit 18,5 km ny GC samt asfaltering av en kort sträcka.

Cykelvägen mot Utvälinge har för oss mycket hög prioritet. Den är mycket viktig för att knyta ihop den nord-sydliga förbindelsen längs kusten, det som ska bli Kattegattleden. Samtliga övriga åtgärder känns också viktiga, men kanske speciellt GC mellan Strövelstorp och Hasslarps samt GC-vägen norrut från Munka Ljungby.

Våra prioriterade förslag blir då 7 km ny GC-väg.

Underlag

Ängelholm – Båstad. Avstånd: 34 km, fågelvägen 22 km. Cyklad 2003-07-22--23.

Ängelholm – Torekov. Avstånd: 31,5 km, fågelvägen 24 km. Cyklad 2003-08-06 och 2006-08-10.

Ängelholm – Örkelljunga.

Avstånd: Cirka 35 km, fågelvägen 26 km. Delvis cyklad 2006-08-24 och 2011-05-08.

Ängelholm – Ö Ljungby. Avstånd: 20,5 km, fågelvägen 14 km. Cyklad 2006-08-24.

Ängelholm – Klippan. Avstånd: cirka 30 km, fågelvägen 21 km. Delvis cyklad 2006-08-24.

Ängelholm – Åstorp. Avstånd: cirka 17 km, fågelvägen 13 km. Delvis cyklad 2003-07-22.

Ängelholm – Höganäs. Avstånd: Cirka 24 km, fågelvägen 20 km. Delvis cyklad 2006-08-09.

Ängelholm – Rögle. Avstånd: 12,1 km, fågelvägen 8 km. Cyklad 2010-07-14.

Ängelholm – Helsingborg via Rögle, Västraby, Allerum.

Avstånd: 31, 6 km, fågelvägen 24 km. Cyklad 2005-07-20--22, 2010-07-14.

Ängelholm – Helsingborg via Ödåkra, Fleninge, Hasslarps och Strövelstorp.

Avstånd: 29,3 km, fågelvägen 24 km. Cyklad 2005-07-20.



Örkelljunga

Förutsättningar: Örkelljunga ligger i en skogsbygd med kuperad terräng och stora höjdskillnader västerut. Förutom Örkelljunga finns några mindre samhällen, Eket, Åsljunga och Skånes Fagerhult. Örkelljunga ligger också på vägen i ett turistcykelstråk från Skåne upp genom Småland till Stockholm..

Förslag till leder och vägvisning

I **Örkelljunga** bör cyklisterna vägvisas till och från rondellen i korsningen mellan Storgatan och Bangatan.

Leder mot andra orter:

Norrut vägvisas mot **Laholm** på Gamla Hallandsvägen via **Lemmeshult** och vidare längs väg 24 efter utbyggnad med GC fram till kommungränsen. Då får man en cykelförbindelse till **Fasalt**.

Till **Åsljunga** och **Skånes Fagerhult** vägvisas på befintlig GC på banvallen efter asfaltering.

Mot **Markaryd** vägvisas norrut på banvallen efter upprustning samt längs väg 1840, efter utbyggnad.

Till **Bälinge** vägvisas på befintlig GC längs Hässleholmsvägen, väg 1848, till **Ö Ringarp** och vidare österut längs väg 1848 och väg 24 efter utbyggnad.

Till **Röke** och **Hässleholm** vägvisas via Bälinge och längs väg 24 efter utbyggnad.

Till **Perstorp** vägvisas via Bälinge och längs väg 108.

Till **Eket** vägvisas på banvallen och längs väg 1838 efter utbyggnad.

Till **Stidsvig** och vidare mot **Klippan** och **Åstorp** vägvisas via Eket och på banvallen efter upprustning.

Till **Ängelholm** vägvisas via Eket samt på väg 1797 via Bassholma och på småvägar till Aggarp och vidare på väg 1787 via Munka Ljungby.

Övrig vägvisning:

I **Åsljunga** vägvisas till **Perstorp** på väg 1876 via **Bälinge**.

Brister och åtgärder

Örkelljunga behöver utbyggnader för att knyta samman tätorten med de många mindre byarna i kommunen.

- Norr om **Lemmeshult** behövs en kort GC längs väg 24 för att knyta samman de mindre vägarna till ett sammanhängande cykelstråk. Väg 24 har över 5000 ÅDT och sträckan är cirka 0,3 km.
- Förbi **Florshult** behövs GC längs väg 24 en bit norr om väg 1835 fram till och strax förbi väg 1836 så att de mindre vägarna knyts samman, cirka en km. Dessa korta GC-sträckor är viktiga för att ge en cykelförbindelse från **Fasalt** till Örkelljunga, en sträcka på under tio km. Det är en stor höjdskillnad från kommungränsen till Lemmeströhult och det är viktigt att cykelvägen utformas så att den inte går upp och ner i onödan.
- Banvallen från **Örkelljunga** till och genom **Åsljunga** bör asfalteras, cirka 4 km. Detta är en viktig väg både för pendlare och för turister som ska ta sig upp i Småland.



- Nordöst om **Åsljunga** leds cyklisterna från banvallen in på Vanåsvägen som går parallellt med väg 1840. Det är en mindre väg som är ganska backig. Banvallen bör restaureras och asfalteras på denna sträcka, cirka 2 km.
- Norr om Vanåsvägen bör banvallen asfalteras förbi **Skånes Värsjö** fram till **Skånes Fagerhult**, cirka 6 km. På dessa sträckor tar man höjd och då är det tungt med grusunderlag.
- Norrut från **Skånes Fagerhult** bör banvallen restaureras och asfalteras förbi **Yxenhult** och fram till kommungränsen, cirka 6 km. Denna cykelväg är viktig både för lokal pendling och är en viktig del av det regionala cykelvägnätet. Det är en del av en cykelled från Helsingborg till Stockholm.
- Det behövs en GC-lösning längs Hässleholmsvägen, väg 1848, från Örkelljunga till Bälinge. Väg 1848 har över 5000 ÅDT på denna sträcka. Det bor många människor längs vägen den är det enda realistiska alternativet att ta sig in till centralorten. En cykelväg här blir också en viktig länk i ett regionalt cykelvägnät. Det behövs GC vidare österut från **Ö Ringarp**, mot **Bälinge**, cirka 2 km inom kommunen.
- Åt sydväst finns GC på banvallen från **Örkelljunga** till korsningen mellan vägarna 1846 och 1838 norr om **Eket**. Banvallen håller god gruskvalitet men bör asfalteras, cirka 4,5 km. Denna GC är viktig för lokal pendling men också en viktig länk i det regionala cykelvägnätet.
- Norr om **Eket** behövs en GC längs väg 1838 från Kungsleden, väg 1833, till korsningen med väg 1846, drygt 1,5 km. Vägen har 1200 ÅDT men en GC behövs för att ge cyklisterna trygghet. Som ett alternativ kan man rusta upp banvallen och några småvägar mellan väg 1838 och E4 på denna sträcka.
- Söder om **Eket** bör banvallen rustas upp och asfalteras från Golfbanan till kommungränsen strax före **Stidsvig**, cirka 2,5 km.

Prioriteringar

Örkelljungas GC-nät behöver förstärkas på några punkter. Totalt har vi föreslagit cirka 5 km ny GC samt upprustning eller asfaltering av cirka 25 km.

De förslag vi vill prioritera är i första hand nya GC-vägar runt tätorterna, men också några vägar av regionalt intresse. Vi vill prioritera några korta GC-vägar norrut längs väg 24 samt GC norr om Eket. Dessutom tycker vi att det är angeläget att asfaltera banvallen från Eket till Örkelljunga och vidare till Skånes Fagerhult. Även banvallen sydväst om Eket är viktig.

Våra prioriterade förslag blir då cirka 3 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 17 km.

Underlag

Örkelljunga – Eket. Avstånd: 7 km, fågelvägen 6,5 km. Cyklad 2011-05-08

Örkelljunga – Åstorp. Avstånd: 29 km, fågelvägen 26 km. Cyklad 2011-05-08

Örkelljunga – Åsljunga. Avstånd: 6,5 km, fågelvägen 6 km. Cyklad 2011-05-08

Örkelljunga – Skånes Fagerhult. Avstånd: 17 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2011-05-08

Örkelljunga – Markaryd. Avstånd: 31 km, fågelvägen 27 km. Cyklad 2011-05-08

Östra Göinge

Förutsättningar: Östra Göinge ligger på gränsen mellan jordburkslandskapet och skogslandskapet vilket gör kommunen något kuperad. Kommunen rymmer förutom centralorten Broby även samhällena Glimåkra, Sibbhult och Knislinge samt några mindre orter som Hanaskog, Hjärsås och Immeln. Alla utom den senare ligger på under 10 km avstånd från centralorten och det är rimligt att man ska kunna cykelpendla från dem. Broby ligger också på vägen från östra Skåne och Kristianstad till Småland och är en viktig punkt på vägen i ett regionalt cykelvägnät.

Förslag till leder och vägvisning

I **Broby** bör cyklisterna vägvisas till och från kommunhuset.

Leder mot andra orter:

Till **Osby** vägvisas på väg 2115 via Glimminge och Östanå och på befintlig GC längs väg 23 och på småvägar fram till Osby.

Till **Glimåkra** vägvisas längs väg 119 på ny GC under byggnad.

Till **Sibbhult** vägvisas på väg 2101 efter viss utbyggnad.

Till **Lönsboda** vägvisas via Sibbhult och vidare på väg 2101.

Till **Hjärsås** vägvisas på väg 2097 och längs väg 2050 efter utbyggnad.

Till **Knislinge** vägvisas på banvallen.

Till **Hässleholm** vägvisas via Knislinge och på väg 2050.

Till **Hästveda** vägvisas på väg 2115 via Glimminge och på väg 2111.

I **Glimåkra** bör cyklisterna vägvisas till och från den gamla stationen.

Till **Osby** kan vägvisas på väg 2120 efter asfaltering.

Till **Lönsboda** kan man vägvisa på väg 2118 via Högsma och på väg 2100, 2125 och 2101.

Till **Sibbhult** vägvisas på banvallen efter asfaltering.

I **Sibbhult** bör cyklisterna vägvisas till och från den gamla stationen.

Till **Lönsboda** kan man vägvisa på väg 2101.

Till **Immeln** vägvisas på banvallen efter upprustning och asfaltering.

I **Knislinge** bör cyklisterna vägvisas till och från den gamla stationen.

Till **Hjärsås** vägvisas längs väg 2050 efter utbyggnad.

Till **Arkelstorp** vägvisas på väg 2053, 2056 och 2067 via Röetved samt på banvallen norrut.

Till **Hanaskog** vägvisas på banvallen.

Mot **Kristianstad** vägvisas via Hanaskog och på banvallen efter upprustning och asfaltering.

Till **Hässleholm** vägvisas längs väg 2050 till Vanås efter utbyggnad och vidare på väg 2050 via Gumlösa. Vägvisningen bör anknyta till banvallen via till exempel Vanåsvägen..

Övrig vägvisning

Banvallen från **Älmhult** till **Kristianstad** bör vägvisas som en turistcykelled efter upprustning.

Brister och åtgärder

- Den befintliga cykelleden till **Osby** går delvis på småvägar som kräver upprustning. Den mindre vägen längs väg 23 strax norr om väg 2115 och strax söder om kommungränsen bör asfalteras, cirka 0,5 km.
- Det behövs GC-väg längs väg 2101 från **Broby** och österut till vägen mot **Säflacka**, cirka 0,3 km om man utnyttjar en parallell väg. GC-vägen behövs för att underlätta lokal pendling.
- Väg 2120 bör asfalteras från **Glimåkra** mot **Kulhult**, cirka 5,5 km inom kommunen.
- Banvallen mellan **Glimåkra** och **Sibbhult** bör asfalteras, cirka 6 km.
- Banvallen mellan **Immeln** och **Sibbhult** bör asfalteras, cirka 10 km.
- Det behövs en GC längs väg 2050 från **Knislinge** till **Hjärsås**, cirka 3 km. Distansen lämpar sig mycket väl för pendling och vägen har cirka 2700 ÅDT.
- Det behövs en GC längs väg 2050 från **Knislinge** till **Vanås**, väg 2047, cirka 2 km. Vägen har 1800 ÅDT och Vanås är ett populärt utflyktsmål.
- Söder om **Hanaskog** bör banvallen rustas upp och asfalteras fram till kommungränsen, cirka 3,5 km

Prioriteringar

Östra Göinge har i dag efter pågående utbyggnader ett visst GC-nät utanför tätorterna. Totalt har vi föreslagit cirka 6 km ny GC-väg samt upprustning eller asfaltering av 25 km.

Vi vill i första hand prioritera GC-vägar nära tätorterna. Det är viktigt med GC från Knislinge till Hjärsås samt den korta biten österut från Broby. Dessutom är det viktigt att rusta upp banvallen från Hanaskog och söderut.

Våra prioriterade förslag blir då 3,5 km ny GC-väg samt upprustning och asfaltering av 3,5 km banvall.

Underlag

Broby – Osby. Avstånd: 17 km, fågelvägen 15 km. Cyklad 2007-08-09.

Broby – Knislinge. Avstånd: 7 km, fågelvägen 6,5 km. Cyklad 2007-08-08.

Broby – Hässleholm via Knislinge. Avstånd: 33,5 km, fågelvägen 22 km. Cyklad 2007-08-08.

Immeln – Sibbhult via banvallen. Avstånd 10 km, fågelvägen 8 km. Cyklad 2008-08-13

Sibbhult – Glimåkra via banvallen. Avstånd 6 km, fågelvägen 5,5 km. Cyklad 2008-08-13



Ny GC	2,0
Åtgärd på bef väg	0,4
Hast dämp åtgärd	0,1
GC-port	5,0

Kommun	Totalt, km					Prioriterat, km					Total Mkr	Prio kostn
	Ny GC	Åtgärd	Dämp	GC-port		Ny GC	Åtgärd	Dämp	GC-port			
Bjuv	6,5	3,0		1		6,5	3,0		1		19,2	19,2
Bromölla	10,0					5,5					20,0	11,0
Burlöv	1,5					1,5					3,0	3,0
Båstad	17,0	3,5				5,5	1,5				35,4	11,6
Eslöv	23,0	39,0	4,0	3		10,0	4,0		3		77,0	36,6
Helsingborg	28,0	4,0	8,0	2		7,0	4,0	8,0			68,4	16,4
Hässleholm	17,5	14,0	3,0	1		6,5	6,0	3,0	1		45,9	20,7
Höganäs	16,0	13,0		1		5,0	7,0		1		42,2	17,8
Hörby	11,0	12,5				8,0	8,5				27,0	19,4
Höör	24,0	11,5		3		16,0	7,5		3		67,6	50,0
Klippan	8,0	9,0				3,5	7,5				19,6	10,0
Kristianstad	42,0	76,0		2		12,5	26,5		1		124,4	40,6
Kävlinge	13,0	5,5	6,5			5,5	2,5	6,5			28,9	12,7
Landskrona	7,0	6,0	3,0	1		6,0			1		21,7	17,0
Lomma	1,5			1		1,5			1		8,0	8,0
Lund	31,5	5,0		2		10,5	1,5		2		75,0	31,6
Malmö	5,5					5,5					11,0	11,0
Osby	19,5	37,5				13,5	8,0				54,0	30,2
Perstorp	14,0	1,5				14,0	1,5				28,6	28,6
Simrishamn	24,5	24,5	4,0			12,0					59,2	24,0
Sjöbo	22,0	25,5				15,0					54,2	30,0
Skurup	17,0	2,5				7,0	2,5				35,0	15,0
Staffanstorps	1,0	9,5		1		1,0	9,5		1		10,8	10,8
Svalöv	31,0	13,0				11,5	2,0				67,2	23,8
Svedala	19,0	8,5				7,0	4,5				41,4	15,8
Tomelilla	32,0	16,0				18,0	6,5				70,4	38,6
Trelleborg	14,0	9,0				10,5	7,0				31,6	23,8
Vellinge	11,5					5,0					23,0	10,0
Ystad	27,0	9,0		1		9,5	4,0		1		62,6	25,6
Åstorp	6,5	3,5		1		6,5	3,5		1		19,4	19,4
Ängelholm	18,5					7,0					37,0	14,0
Örkelljunga	5,0	25,0				3,0	17,0				20,0	12,8
Östra Göinge	6,0	25,0				3,5	3,5				22,0	8,4
33	532	412	29	20		261	149	18	17		1331	667