

# Cykelplan

Helsingborgs stad  
2017 – 2023

Antagen av stadsbyggnadsnämnden 23 mars 2017



HELSEINGBORG



**Beslutad av:** Stadsbyggnadsnämnden · **Datum:** 23 mars 2017  
**Dokumentets giltighet:** 2017 – 2023 · **Dokumentansvarig:** Stadsmiljöavdelningen, trafikenheten  
**Dokument gäller för:** Samtliga nämnder, styrelser och förvaltningar inom Helsingborgs stad  
**Tryck:** Holmbergs, Malmö 2017 · Copyright © Helsingborgs stad 2017  
*Kom ihåg att tala om att innehållet kommer från Cykelplan Helsingborgs stad 2017 – 2023, om du återger något ur planen i andra sammanhang.*

#### **CYKELPLAN 2017–2023**

Dokumentet har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen, Helsingborgs stad

**Projektansvarig:** Viktor Nilsson, trafikenheten

#### **STYRGRUPP:**

Oscar Grönvall, trafikchef  
Dick Johansson, chef stadsmiljöavdelningen  
Malin Rizell, chef avd för hållbar stadsplanering  
Per Lindqvist, chef drift- och underhålls-avdelningen

#### **PROJEKTGRUPP:**

**Trafik:** Viktor Nilsson, Heléne Nilsson, Anne-Marie Frisell och Sandra Nelson

**Översiktsplanering:** Eva-Marie Wenehed

**Miljö och livsstil:** Karolina Nilson

**Gestaltning och projektering:** Linda Karlsson

**Drift- och underhåll:** Linda Wennbom



# Förord

År 2035 ska Helsingborg vara den skapande, pulserande, gemensamma, globala och balanserade staden för människor och företag.

Helsingborg är idag en attraktiv stad för boende och näringsliv och staden fortsätter att växa. Prognosen visar på drygt 40 000 nya invånare år 2035. Vi behöver växa smart för att kunna vara en attraktiv och tillgänglig stad och cykeln är en viktig del av detta.

Vi vill att fler ska välja cykeln istället för bilen. Cykeln är ett yteffektivt transportmedel som bidrar till en levande stad och säkrare trafikmiljöer. Ökad andel cykelresor minskar behov av biltrafikytor och parkeringsytor. Att cykla är snabbt, flexibelt och pålitligt. Att cykla stärker hälsan. Det är positivt både för samhället, i form av minskade sjukvårdskostnader, och för den enskilde, som får bättre livskvalitet. Tillsammans med en snabb och pålitlig kollektivtrafik kan vi skapa ett hållbart och effektivt transportsystem som möter de framtida behoven.

Cykelinfrastrukturen behöver utvecklas med fler cykelbanor och sammanhängande stråk. För att få fler att cykla är det viktigt att det är gena vägar och bra förbindelser mellan bostäder, service och arbetsplatser. För att det ska bli lättare att ta sig fram behöver vi anlägga nya passager, tunnlar och broar. Cykelbanor till kollektivtrafiken är viktiga, liksom bra och säkra cykelparkeringar vid de större hållplatserna och de regionala noderna.

Vi behöver också ta hänsyn till framtida behov. Idag ser vi en ökning av nya typer av fordon såsom lådcyklar och elcyklar, som gör det möjligt för fler att cykla mer och längre sträckor. Känslan av att elcykeln gör kuperade städer "platta" är särskilt intressant för Helsingborg. Det ställer nya krav på infrastrukturen, men också behov av säkra parkeringsplatser och möjlighet att kunna ladda sin elcykel. Utbyggnad av cykelnätet och nya typer av cyklar lockar i sig fler att cykla. Tillsammans med olika beteendeåtgärder kommer åtgärderna till följd av cykelplanen att kunna bidra till att nå visionen.

Vår förhoppning är att vi gemensamt kan fortsätta utveckla Helsingborg som cykelstad.

*Helsingborg den 23 mars 2017*



Christian Orsing  
Stadsbyggnadsnämndens ordförande  
Helsingborgs stad



# Innehåll

Förord .....	3	<b>#5 Planerade åtgärder</b>	<b>16</b>
Innehåll .....	5	Uppdatera stadens utformningsprinciper .....	17
<b>#1 Varför satsa på cykel?</b>	<b>7</b>	Bygga ut cykelnätet .....	19
Varför en ny cykelplan?		Korsningspunkter .....	20
<b>#2 Uppföljning Cykelplan 2007</b>	<b>8</b>	Parkering .....	21
Satsningar som genomförts		Mervärdesåtgärder .....	22
Utveckling av antalet cyklister		Drift och underhåll .....	23
Olycksutvecklingen 2007 – 2015 .....	9	Beteende, kommunikation och dialog .....	24
<b>#3 Syftet med cykelplanen</b>	<b>10</b>	Nytänk och teknikutveckling .....	25
Helsingborgs målbild		<b>#6 Genomförande</b>	<b>26</b>
Cykelplanens mål		<b>#7 Uppföljning</b>	<b>27</b>
Framtidsbild .....	11	Målsättning	
<b>#4 Hur får vi fler att cykla mer?</b>	<b>13</b>	<b>Bilagor</b>	
Nio strategier		<b>Bilaga 1: Bygga ut cykelnätet</b> .....	<b>30</b>
Kvaliteten på våra cykelstråk .....	14	<b>Bilaga 2: Korsningspunkter</b> .....	<b>37</b>
		<b>Bilaga 3: Parkering</b> .....	<b>38</b>
		<b>Bilaga 4: Mervärdesåtgärder</b> .....	<b>39</b>
		<b>Bilaga 5: Beteende, kommunikation och dialog</b> ...	<b>40</b>
		<b>Bilaga 6: Nytänk och teknikutveckling</b> .....	<b>41</b>



# #1 Varför satsa på cykel?

Det finns flera anledningar att satsa på cykling i staden, det gäller såväl samhällsekonomiskt som för den enskilda individen och miljön.

För den enskilde är cykeln ett **pålitligt** transportsätt. Du tar dig fram snabbt, smidigt och kostnadseffektivt med en cykel. Cykeln är **flexibel** och du bestämmer själv vilken väg du vill köra eller om du vill stanna till för ett ärende eller besök. Till skillnad från andra transportslag undviker du rusningstrafikens köer och buss/tåg-tidtabeller och om du cyklar samma sträcka flera gånger, som vid pendling, kan du förvänta dig små tidsskillnader. Dessutom kan du som cyklist oftast **parkera nära din målpunkt**.

Som cyklist får du bra **vardagsmotion** genom att exempelvis cykla till och från din dagliga sysselsättning. Fysisk aktivitet 30 minuter om dagen förebygger bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och åldersdiabetes. Vardagscykling är dessutom bra för vår allmänhälsa, förmåga till koncentration och produktivitet.

Cykel är även ett **yteffektivt transportmedel** som bidrar till en **levande stad** och **säkrare trafikmiljöer**, ju fler som cyklar. Cyklarna genererar inte heller buller eller miljöfarliga avgaser.

Det finns studier (*Statens vegvesen, 2003*) som visar att nettoytan av cykelsatsningar är mellan tre och 14 kronor. Det betyder att för varje investerad krona får samhället en nytta på mellan tre och 14 kronor. Dessa beräkningar omfattar trafikolyckor, restid, otrygghet, skolskjuts,

mindre allvarlig sjukdom och korttids-sjukfrånvaro, allvarlig sjukdom och långtidssjukfrånvaro, externa kostnader vid motortransport samt parkeringskostnader.

Det finns även **ekonomisk vinning** för den enskilde individen som väljer cykel framför bil. En undersökning som gjorts av trafikverket på stadsbyggnadsförvaltningen, med underlag från bland annat Motormännen, visar att bilkörande kostar sju gånger mer per mil jämfört med cyklande. Denna undersökning får även stöd i svensk forskning från Lunds universitet ([lu.se/article/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen](http://lu.se/article/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen)). Forskningen utgår från en så kallad *cost-benefit-analys* som kan användas för att avgöra om ny cykelinfrastruktur ska byggas. Studien visar att bilen har en mer negativ påverkan på samhälls- och privatekonomin än cykeln. Bilens påverkan per kilometer beräknas till €0,5 jämfört med €0,08 för cykel, det är alltså drygt sex gånger dyrare med bil. Sett till enbart samhällets kostnader/nytta så visar forskningen att en kilometers bilkörande kostar samhället €0,15 medan samhället tjänar €0,16 på varje cyklad kilometer.

## Varför en ny cykelplan?

Helsingborgs cykelplanering har de senaste åren utgått ifrån de åtgärder som finns antagna i *Cykelplan 2007 för Helsingborgs stad*. Målet med den cykelplanen var att utgöra startskottet

på ett arbete där cykeln skulle få en mer central roll i stadsbyggnadsprocessen och att mer resurser skulle läggas på cykelsatsningar. De åtgärder som gjorts utifrån 2007 års plan har bidragit till att cykeln har fått en mer central roll i Helsingborg.

Intresset för att cykla ökar och utvecklingen av nya typer av fordon, som exempelvis el- och lådcyklar samt segways, går snabbt. Detta ställer nya krav på infrastrukturen, som måste klara högre hastigheter och bredare cyklar. Alla som vill cykla måste känna sig säkra och trygga på våra cykelbanor. Helsingborgs kuperade terräng är också en utmaning, men tillgången till elcyklar ger bättre förutsättningar för fler att cykla oftare.

Helsingborg står inför en stor utmaning. Befolkningen i centralorten beräknas öka med cirka 40 procent till år 2035. Detta ställer stora krav på att hantera ett ökat resebehov. Vi måste därför planera för och skapa möjlighet för fler yteffektiva resor, som exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik.

Det finns därför anledning att se över och uppdatera den gamla cykelplanen. Den nya cykelplanen ska fortsätta i samma anda och ytterligare satsningar behöver göras framöver för att cykeln ska bli ett attraktivt transportalternativ för fler.

**Cykelplan 2017-2023** utgör en del i stadens trafikplan och är en del i arbetet att uppnå en långsiktig hållbar trafikmiljö. Trafikplanen grundar sig på *Trafikprogram för Helsingborg* från år 2014.

# #2 Uppföljning Cykelplan 2007

Cykelplan 2007 hade som målsättning att antalet cyklister skulle öka med 17 procent till år 2015 jämfört med 2005. Detta mål har översatts i stadens styrkort till en årlig ökning med fyra procent. Målet var att ökningen skulle ske utan att fler cyklister skadas. När det gäller ökat antal cyklister har vi inte nått den önskade utvecklingen. Antalet cyklister som dödas och skadas i trafiken minskar däremot kontinuerligt.

## Satsningar som genomförts

Under den gångna planperioden har cykeln fått en mer central roll i stadsbyggnadsprocessen och cykelsatsningarna har fått utökade resurser. Cykelfrågor ingår numera som en naturlig del i processen och omfattar tidiga planeringsskeden, genomförande och förvaltning.

En stor del av investeringarna har inneburit satsningar på att införa cykelstråk och minska cykelnätets maskvidd.

Cykelstråken har försetts med belysning och vägvisning enligt ny vägvisningsplan. Cykelparkeringarna har blivit fler och bättre i såväl centrala staden som vid tågstationerna i byarna. Arbetet med beteendepåverkande åtgärder har startats upp, till exempel kontakt med företag, prova-på-projekt, lära-cykla-projekt, cykelmässor och hjulmässor. Arbetet med drift och underhåll har fått förbättrade rutiner, till exempel har cykelbanor fått högre prioritering vid snöröjning och halkbekämpning.

## Utveckling av antalet cyklister

I arbetet med att ta fram *Cykelplan 2007* genomfördes en stor **cykelräkning** i Helsingborg år 2006. Uppföljande räkningar genomfördes 2009 och 2013. Cyklisterna räknades manuellt och kompletterades med slangmätningar för att ta fram jämförbara dygnsvärden.

Antalet cyklister minskade år 2013 jämfört med föregående trafikräkningar. Det är dock viktigt att se förändringarna över tid eftersom variationerna kan bero på såväl generella förändringar som på tillfälliga faktorer. En bidragande orsak till minskningen 2013 kan ha varit vädret. Mätningen föregicks av en lång vinter och det regnade under mätperioden, medan det vid de föregående mätningarna var varmt och vackert väder. Vid dåligt väder görs, med den använda metoden, en uppräknings av värdena för att få jämförbara siffror. En annan förklaring till minskat antal cyklister kan vara att fler valt att åka buss istället för att cykla, vilket en intern resvaneundersökning visar. (*Helsingborg cykelräkning 2013, Petra Ahlström, Trivector 2013*)

Arbetet med att följa upp antalet cyklister har utvecklats under föregående planperiod. Under 2012 fick Helsingborg sin första **fasta cykelmätare**, vid Hävertgatan. Sedan dess har åtta andra fasta cykelmätare tillkommit på olika platser i staden. Dessa fasta cykelmätare är strategiskt placerade längs stadens cykelstråk och gör det möjligt att kontinuerligt följa upp trafikutvecklingen både på de enskilda stråken och sammantaget för alla stråk. Vi kan också se hur cyklandet varierar över året och med olika väderförhållanden.



En parkeringsplats för en bil är oftast i storleksordningen 2,5 x 5 meter. På motsvarande yta, 12,5 kvadratmeter, ryms det enkelt sju till tio cyklar.



Enligt den fasta cykelmätaren på Hävertgatan varierar antalet cyklister som passerar cykelmätaren kraftigt. Mellan åren 2013 till 2014 ökade antalet cyklister markant på Hävertgatan, vilket kan bero på att en ombyggnad av Lägervägen fick fler cyklister att välja Hävertgatan. År 2015 minskade antalet cyklister på Hävertgatan, vilket till viss del kan förklaras av att cyklisterna flyttade tillbaka till Lägervägen efter dess färdigställande. Variationen mellan åren kan delvis också förklaras av vädret. År 2014 var hösten och vintern mild, medan våren och sommaren 2015 var svala och regniga. Sett över tid visar trenden en ökning av antalet cyklister i denna mätpunkt, se **figur 1**.

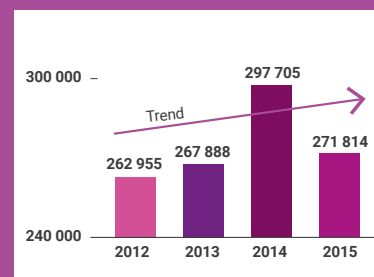
I **figur 2** redovisas resultaten från resvanundersökningar som gjorts i Helsingborg. Andelen som väljer att cykla ligger oförändrad mellan tio och tolv procent, medan exempelvis kollektivtrafiken har ökat något.

När det gäller målet att öka antalet cyklister har vi inte nått hela vägen fram. Men att ändra människors resvanor är en långsiktig process, där utvecklingen måste ses över tid. Vi behöver därför fortsätta genomföra åtgärder som ger förutsättningar för fler att börja cykla. Att kontinuerligt se över, bygga ut och höja kvaliteten i infrastrukturen och den service staden erbjuder cyklister är nödvändigt för att kunna behålla och locka nya cyklister. Förutom de åtgärder som vi inom staden kan genomföra påverkas cykling också av externa faktorer som inte vi styr över, exempelvis ekonomisk utveckling och drivmedelspriser.

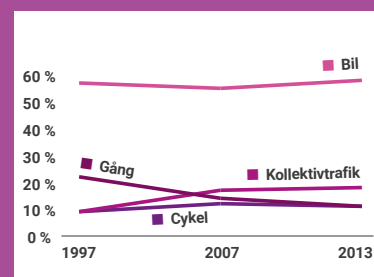
### Olycksutvecklingen 2007 – 2015

En analys av olyckor som rapporterats till STRADA (*Swedish Traffic Accident Data Acquisition*), visar att antalet cyklister som dödats eller skadats i trafikolyckor i Helsingborg minskat successivt under de senaste åren. Från 289 dödade och skadade år 2007 till 234 dödade och skadade år 2015, se **figur 3**. Detta är en positiv trend.

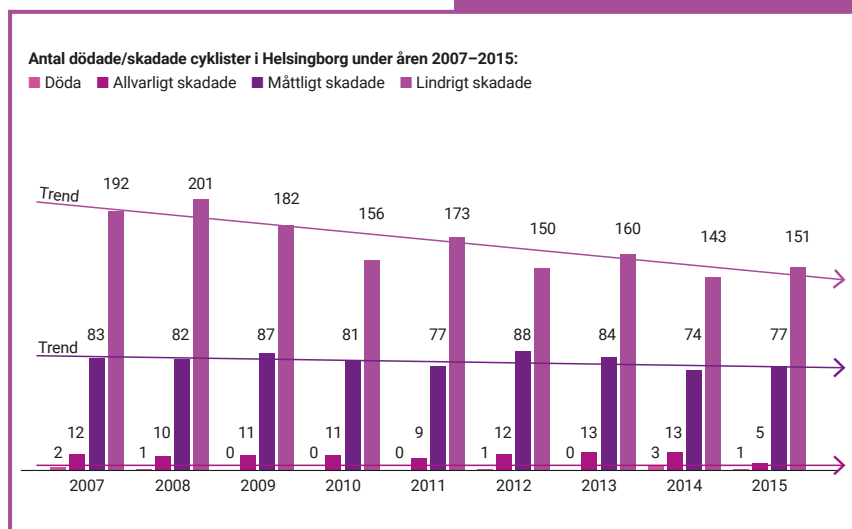
Antalet cyklister som dödas är så få att det inte går att dra några statistiska slutsatser om utvecklingen. Däremot har antalet lindrigt skadade cyklister en tydlig nedåtgående trend i staden. Antalet måttligt och allvarligt skadade är i stort sett oförändrat.



Figur 1. Antalet registrerade cyklister per år på Hävertgatan.



Figur 2. Utveckling av färdmedelsandel i Helsingborg.



Figur 3. Utveckling av antalet dödade, allvarligt, måttligt och lindrigt skadade cyklister mellan åren 2007–2015.

# #3 Syftet med cykelplanen

Cykelplanens syfte är att samla de strategier som staden valt att tillämpa för att utveckla cykelstaden Helsingborg. Planen ska vara ett sammanhållande dokument som anger konkreta och kostnadsbedömda åtgärder.

Cykelplanen ska visa om de ekonomiska medel som finns avsatta i budgeten i nuläget är tillräckliga för att kunna genomföra de åtgärder som är utpekade i planen. Dessutom ska cykelplanen utgöra underlag för prioritering av åtgärdernas genomförande.

Cykelfrågorna har de senaste åren fått en mer central roll i stadsplaneringen. Det arbete som påbörjades i den förra cykelplanen från 2007 ska fortsätta och utvecklas, med syfte att cykeln som trafikslag ska ha hög status och utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det innebär att cykeln ska prioriteras. Det ska vara möjligt, attraktivt och säkert att cykla till och från jobb, skola och fritidssysselsättningar.

## Helsingborgs målbild

De transportpolitiska målen fastställdes av regeringen 2009 och handlar övergripande om att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning. Under det övergripande målet finns ett *funktionsmål*, som handlar om tillgänglighet till resor och transporter, och ett *hänsynsmål* som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Det innebär att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras och antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska.

Helsingborg har en gemensam långsiktig vision, Helsingborg 2035, som ger en riktning för stadens utveckling. Helsingborg ska år 2035 vara den skapande, pulserande, gemensamma, globala och balanserade staden för människor och företag. Staden vill medverka till ett långsiktigt hållbart samhälle där fler resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta ställer höga krav på planering och samverkan mellan olika intressen.

Utifrån dessa nationella och kommunala målsättningar har cykelplanens mål formulerats. Målen ligger även i linje med tidigare beslutade kommunala dokument, som till exempel översiktsplanen och trafikprogrammet.

## Cykelplanens mål

Det långsiktiga målet i cykelplanen är att öka cyklandet i Helsingborg, utan att fler personer skadas. Under cykelplanens giltighetstid ska

- andelen som cyklar öka från 11 procent år 2013 till 21 procent år 2022
- antalet dödade och skadade cyklister fortlöpande minska.

Som en indikator på att cykelandelen ökar, mäts antalet cyklister som passerar stadens nio fasta cykelmätare. För att nå en cykelandel på 21 procent krävs att antalet uppmätta cyklister fördubblas.

För mer information om uppföljningen av målen, se kapitel 7.





# Framtids- bilden

Helsingborg är en cykelstad, där det är enkelt och naturligt att välja cykeln som färdmedel.

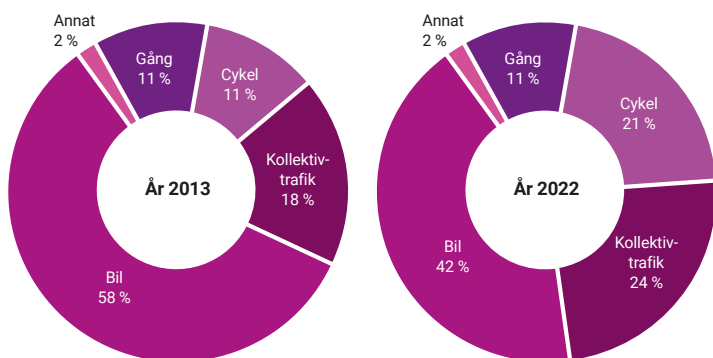
Cykelnätet är väl utvecklat, vilket innebär att det är snabbt, gent, säkert och väl underhållet.

I staden erbjuds attraktiva och säkra cykelparkeringar.

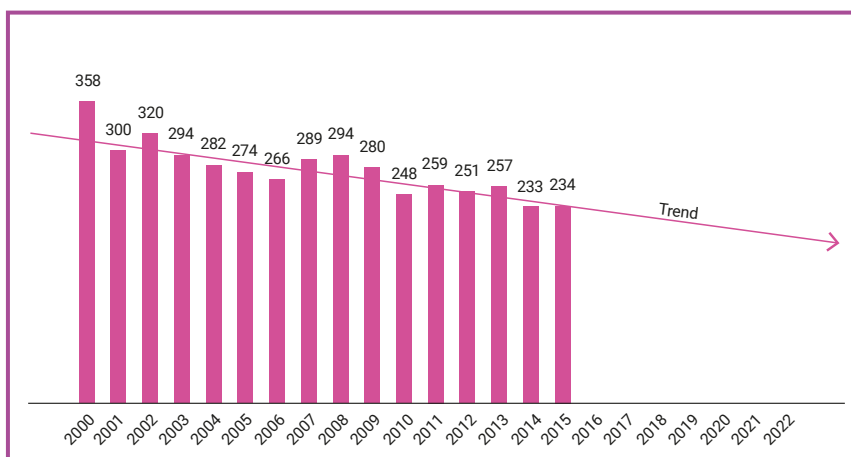
## Framgångsfaktorer

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

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



Mål för utvecklingen av andelen cyklister och andra trafikslag under cykelplanens genomförandetid.



Mål för utveckling av antalet dödade och skadade cyklister under cykelplanens genomförandetid.



# #4 Hur får vi fler att cykla mer?

Cykelplanens mål om ökad andel cyklister ska nås genom satsningar på de kvaliteter som cyklisterna värderar högst.

**Avstånd** och **restid** är de faktorer som i störst utsträckning påverkar om cykeln väljs som transportmedel. För att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ och därmed få fler att cykla krävs att infrastrukturen har en god standard med **hög framkomlighet och bekvämlighet**. Det innebär bland annat prioriterade, **gena förbindelser** som är **trafiksäkra** och upplevs som **trygga**.

Satsningarna som genomförts under den tidigare cykelplanen har utgjort ett startskott för en ökad cykeltrafik. Den uppföljning som gjorts visar att cyklingen inte har ökat i önskvärd omfattning. Enligt trafikprogrammet måste arbetet inriktas på att maximera gång- och cykeltrafiken, optimera kollektivtrafiken och balansera biltrafiken i kommunen för att klara de utmaningar staden står inför.

Cykelplanens mål innebär en stor utmaning i att få människor att ändra sina resvanor. Om Helsingborg ska nå det högt satta målet som innebär en fördubbling av antalet cyklister på sju år behövs nya tag och satsningar. Vi ska därför ligga i framkant vad gäller **nyttänk och teknikutveckling**. Fysiska åtgärder behöver kompletteras med olika typer av beteendepåverkande insatser och satsningar inom drift och underhåll.

Cykelnätet ska utvecklas så att det blir enklare och attraktivare för människor att med cykel nå det de önskar inom

staden. Det är också viktigt att kunna ta sig hela vägen från start till mål. Satsningar i centrala delar av staden är en viktig del i detta.

Cyklister utgör en heterogen grupp och det kommer innebära en stor utmaning att möta behovet från såväl snabba som mer långsamma cyklister, eftersom det ibland uppstår en konfliktsituation mellan dessa grupper.

Den höjdskillnad som Landborgen innebär är också en utmaning när det gäller att få fler att cykla. Utvecklingen av nya typer av fordon, till exempel el- och lådcyklar, kommer vara en viktig del i utvecklingen. Det ställer nya krav på utformningen av cykelbanor och cykelvägar men också säkrare cykelparkeringar med möjlighet att kunna ladda sin elcykel.

## Nio strategier

Cykelplanens åtgärder utgår ifrån **nio olika strategier** (se figur 4 på sidan 16) som bedöms vara särskilt viktiga för att öka antalet cyklister i staden. De strategier som togs fram i *Trafikprogram för Helsingborg* för att skapa bra förhållanden för cyklister har kompletterats med ytterligare några strategier med utgångspunkt från de behov som beskrivits i tidigare kapitel.

Cykelplanen omfattar hela kedjan, från planering och genomförande till drift och underhåll.

## 1. Utveckla effektiva cykelstråk

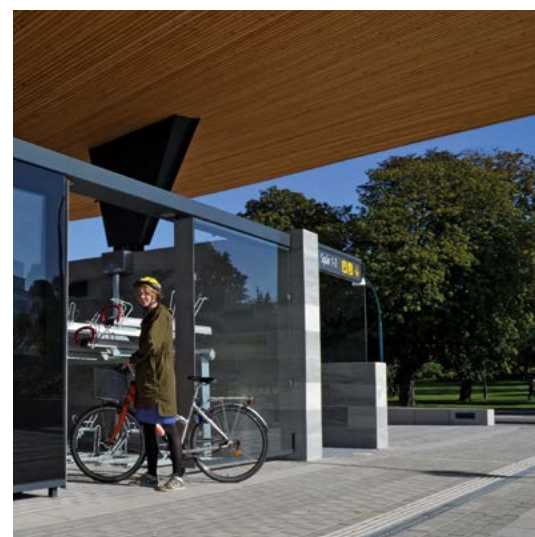
För att utveckla cykelstråken krävs fortsatta satsningar på cykelbaneutbyggnader och färdigställande av cykelstråken. Cykelstråken ska vara snabba, trygga och vägvisade, vilket innebär en satsning på åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten för cyklister.

## 2. Skapa ett finmaskigt huvudnät

För att skapa ett finmaskigt huvudnät krävs fortsatta satsningar på att åtgärda felande länkar och åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten.

## 3. Utveckla regionala cykelstråk

Utvecklingen av de regionala cykelstråken innebär satsningar på att förbättra cykelinfrastrukturen både i och mellan byarna.



Vi behöver bland annat skapa fler säkra och funktionella cykelparkeringar i Helsingborg.



#### **4. Minimera antalet olyckor och skapa trygga cykelmiljöer**

För att förbättra trafiksäkerheten i cykelnätet krävs fortsatt satsning på säkerhetshöjande åtgärder, såväl i korsningar som på sträcka. Åtgärder ska genomföras där de ger mest nytta, utan att försämra framkomligheten för cyklister. Funktionell belysning och trygghetsåtgärder bidrar till säkra och trygga cykelmiljöer.

#### **5. Satsa på mervärdesåtgärder**

Satsning på mervärdesåtgärder för cyklister innebär en satsning på olika typer av statushöjande åtgärder som gör stor skillnad för den som cyklar.

#### **6. Skapa fler säkra och funktionella cykelparkeringar**

Arbetet med att skapa säkra och funktionella cykelparkeringar innebär satsning på uppdaterade riktlinjer för utformning och komplettering med alternativa cykelställ för att passa nya typer av cyklar och som ger bättre möjlighet att låsa fast sin cykel.

#### **7. Genomföra systematiskt underhåll**

Satsning på drift- och underhållsåtgärder är viktigt för att skapa ett attraktivt cykelnät. Framkomligheten ska vara god året runt. Belysning, skyltning och underhållet ska vara bra.

#### **8. Satsa på mobility management**

För att få fler att välja cykel som transportmedel krävs även satsningar på beteendepåverkande åtgärder. Kommunikativa kampanjer ska vara en självklar del av cykelplaneringen.

#### **9. Satsa på nytänk och teknikutveckling**

För att profilera Helsingborg som cykelstad och skapa förutsättningar för ett attraktivt cykelnät krävs att vi vågar tänka nytt och prova nya lösningar.

#### **Kvaliteten på vårt cykelnät**

**Cykelstråken** utgör stommen i huvudnätet och har högst prioritet. I *Trafik-*



program för Helsingborg står det att cykelstråken ska erbjuda hög framkomlighet, komfort, separering från gångtrafik och en tydlig utformning som skapar en säker cykelmiljö. Vidare anges att cykelstråken ska ha samma status som vägnätets huvudgator. Det innebär att där cykelstråk korsar gator av lägre dignitet än huvudgator, såsom exempelvis uppsamlingsgator, ska cykelstråken ha företräde. Cykelstråken ska i första hand byggas som separerade cykelbanor med nivåskillnad. Andra utformningar kan vara aktuella med hänsyn till plats och budget. Cykelstråken ska vara belysta och ha högsta prioritet vid utförandet av drift- och underhållsåtgärder.

**Huvudnätet** är ett finmaskigt nät och i *Trafikprogram för Helsingborg* står det att huvudnätet ska hålla hög standard avseende säkerhet, komfort och underhåll. Huvudnätet behöver inte erbjuda lika hög framkomlighet som cykelstråken, då det i huvudsak används för kortare resor eller till och från cykelstråken. Huvudnätet ska ha samma status som vägnätets uppsamlingsgator. Det innebär att där huvudnätet korsar gator av lägre dignitet, såsom exempelvis lokalgator, ska huvudnätet ha företräde.

Huvudnätet ska på sikt ha en maskvidd på 300 meter. Huvudnätet ska i första hand byggas som separerade cykelbanor

med nivåskillnad. Andra utformningar kan vara aktuella med hänsyn till plats och budget. Huvudnätet ska vara belyst och ha hög prioritet vid utförandet av drift- och underhållsåtgärder.

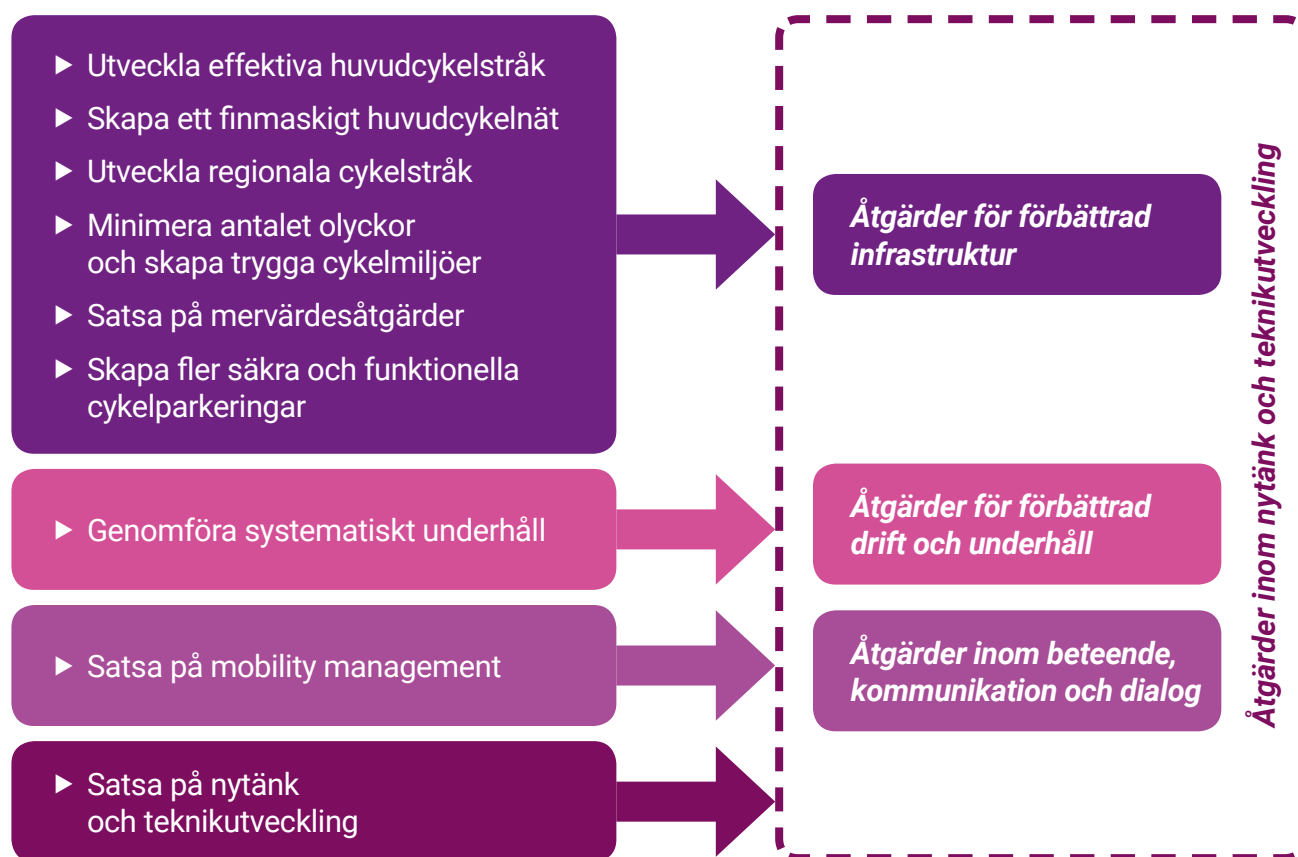
I *Trafikprogram för Helsingborg* lyfts utvecklingen av **regionala cykelstråk** fram. Särskilt viktigt är att det finns attraktiva cykelstråk till stationerna. De regionala cykelstråken ska i första hand byggas som separerade cykelbanor. Andra utformningar kan vara aktuella med hänsyn till plats och budget. De regionala cykelstråken ska vara belysta och ha hög prioritet vid utförande av drift- och underhållsåtgärder.

# #5 Planerade åtgärder

De åtgärder som ska genomföras inom respektive strategi kan sammanfattas i de tre åtgärdsområdena: **förbättrad infrastruktur, förbättrad drift- och underhåll** samt **beteende, kommunikation och dialog**.

Det åtgärdsområde som kommer kräva störst investeringar är förbättringar av infrastrukturen. Åtgärder som innebär satsningar på nytänk och teknik-

utveckling kan omfatta åtgärder inom såväl infrastruktur, drift och underhåll som beteendepåverkan.



Figur 4. Cykelplanens nio strategier indelade i åtgärdsområden.





## Uppdatera stadens utformningsprinciper

Vi behöver uppdatera principerna för hur vi bygger infrastruktur för cyklister.

Cyklisterna utgör en heterogen grupp, man cyklar ung som gammal och i olika hastigheter. Även teknikutvecklingen har bidragit till att olika typer av cyklar, som exempelvis el- och lådcyklar, blir allt

vanligare. Allt detta sammantaget ställer nya krav på hur vi utformar staden.

### Det här behöver vi göra

I *Riktlinjer för cykelnätets utformning* från 2011 finns principer för hur stadens cykelnät ska utformas och vilka bredder som gäller.

På senare tid har ny lagstiftning kommit gällande cykelöverfarter och cykelpassager. Även el- och lådcyklar har blivit allt vanligare. Vi ska därför uppdatera riktlinjerna för hur stadens cykelinfrastruktur ska utformas. De uppdaterade riktlinjerna ska läggas in i stadens tekniska handbok.



**Kostnad: Ingen investeringskostnad.**

<b>FÖRVÄNTADE EFFEKTER</b>	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

# ÅTGÄRDER FÖR FÖRBÄTTRAD INFRASTRUKTUR



## Bygga ut cykelnätet

För att fler ska vilja cykla och för att det ska vara attraktivt för alla i Helsingborg att cykla är det viktigt att staden erbjuder ett cykelnät som är gent och med bra maskvidd. För att göra Helsingborg mer tillgängligt och framkomligt för cyklister behöver cykelnätet byggas ut. Nätet behöver anpassas efter nya typer av cyklar som går både fortare (elcyklar) och är bredare (lådcyklar).

### Det här behöver vi göra

Vi ska bygga bort så kallade felande länkar och komplettera med nya stråk och kopplingar. Åtgärderna omfattar såväl cykelstråken, som det finmaskiga huvudnätet och de regionala cykelstråken. Separering mot gående är en viktig aspekt. För närmare beskrivning av åtgärderna se **Bilaga 1**.

Idag finns sex **cykelstråk**. Ett sjunde cykelstråk, parallellt med Österleden, är påbörjat och ska färdigställas.

Det **finmaskiga huvudnätet** i Helsingborg ska utökas och förbättras.

De **regionala cykelstråken** runt Helsingborg knyter samman byarna. Förbättringsåtgärder finns med i *Cykelvägsplan för Skåne 2014 – 2025* som är ett samarbete mellan Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner. Åtgärder som genomförs på de regionala stråken mellan byarna medfinansieras till 50 procent av Trafikverket.



Bygga ut cykelnätet	Kostnad SEK
Stråk	190 700 000
Felande länkar	45 300 000
Stråk och felande länkar inom andra större projekt	39 400 000
Regionala stråk ( <i>Helsingborgs andel</i> )	21 100 000
<b>Summa SEK</b>	<b>296 500 000</b>

FÖRVÄNTADE EFFEKTER	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

# Korsningspunkter

Det finns studier som visar att ju fler cyklister desto lägre relativ risk för olyckor (*Safety in Numbers – minskar risken för cykelolyckor med fler cyklister?* Martin Forsberg, Kocky & Partners AB, 2015). Cyklister och gående är de som är mest utsatta vid kollisioner. Vi ska därför hela tiden arbeta för att skapa trygga och säkra miljöer för både gående och cyklister. Korsningspunkter med motortrafik innebär stor risk för cyklister.

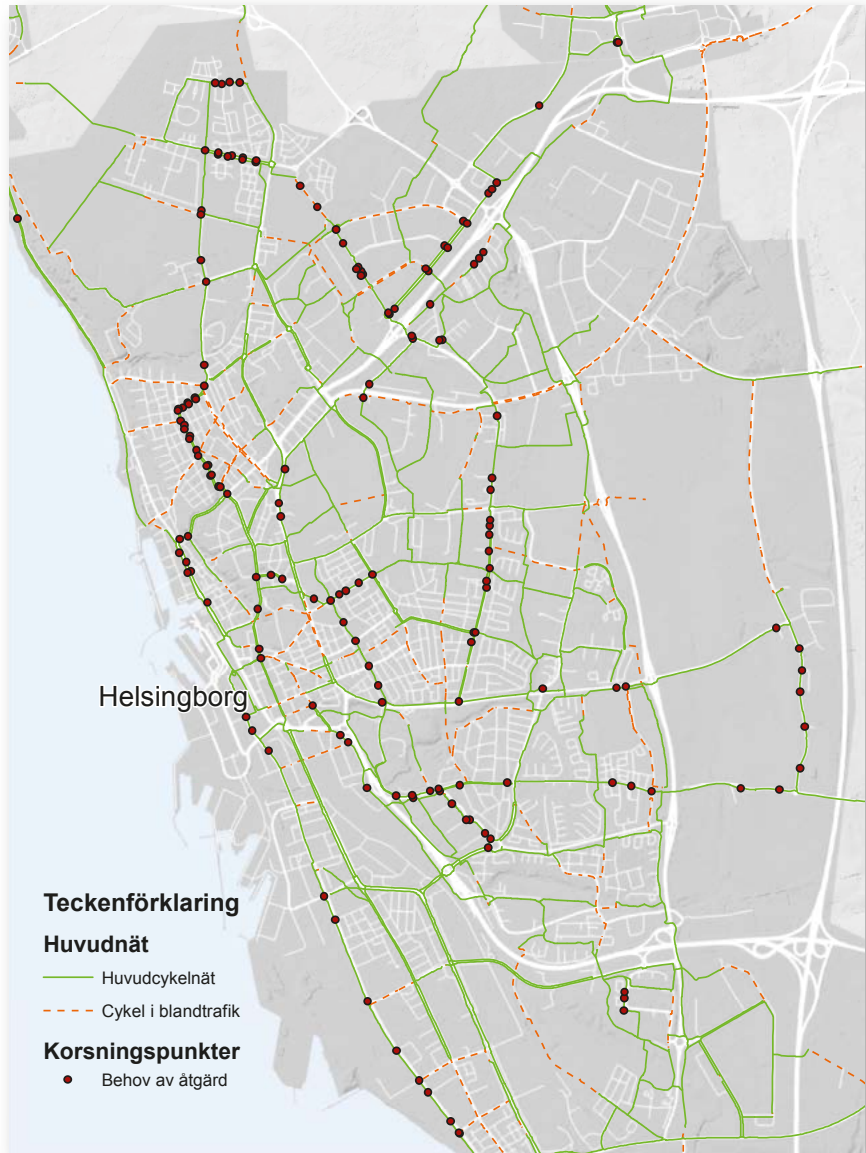
Genom att erbjuda säkra passager minskar olycksrisken eftersom bilister tvingas till en låg hastighet och både cyklister och bilister behöver vidta försiktighet. Det ska vara lätt att känna igen sig och alla trafikanter ska förstå vilka regler som gäller i korsningspunkter. En tydlig och konsekvent utformning i staden är därför viktig.

Genom att minska antalet stopp och inbromsningar för cyklister ökar framkomligheten och bekvämligheten. Det är särskilt viktigt på cykelstråken.

### Det här behöver vi göra

Vi ska bygga om korsningspunkter mellan bil och cykel till **säkra passager** med god framkomlighet. Cykelstråken ska prioriteras först. För en närmare beskrivning av åtgärderna se **Bilaga 2**.

Vi ska åtgärda **olycksdrabbade platser**. Genom att utvärdera och analysera de cykelolyckor som rapporteras till STRADA ska de platser och stråk som är mest drabbade av olyckor identifieras.



<b>Korsningspunkter</b>		<b>Kostnad SEK</b>
Säkra överfarter och passager		27 800 000
<b>Summa SEK</b>		<b>27 800 000</b>
<b>FÖRVÄNTADE EFFEKTER</b>	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

# Parkering

Varje cykelresa startar och slutar med en parkerad cykel. Att kunna parkera säkert, tryggt, enkelt och nära målpunkter, som till exempel tågstationer och busshållplatser, är viktigt för att cykeln ska upplevas som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Ramlåsbara cykelställ minskar stöldrisken eftersom cyklisten kan låsa fast sin cykel. Detta är särskilt viktigt med hänsyn till att fler använder nya dyrare cyklar, till exempel el- och lådcyklar.

## Det här behöver vi göra

Vi ska bygga fler säkra cykelparkeringar. Det finns behov av olika lösningar på olika platser. Det finns tre olika typer av cykelparkeringar som vi avser att bygga ut. Hjulhållande cykelställ ska ersättas med **ramlåsbara cykelparkeringar**. **Cykelgarage** som är låst för alla som inte hyr en plats planeras vid stationerna Maria och Ramlösa. Även vid Knutpunkten planeras ett större cykelgarage. **Cykelbås** där den som vill kan hyra en plats för att låsa in cykeln ska placeras på strategiska platser. Se **Bilaga 3**.

Kommunfullmäktige har fattat beslut om att bygga **Landborgskopplingen**, som är ett nytt parkeringsgarage med plats för både cyklar och bilar. Landborgskopplingen kommer också att innefatta en ny cykellänk som gör det enklare att röra sig upp och ner för Landborgen.

Det blir allt vanligare med lådcyklar och vi ska därför erbjuda **lådcykelparkeringar** vid olika målpunkter.

Vi vill göra det möjligt för så många som möjligt att ta cykeln till stadens centrum. Därför är behovet av cykelparkeringar stort i centrum. På platser där behovet av cykelparkering är stort ska vi bygga **klackar med cykelparkeringar**.



Cykelgarage vid Trelleborg C.



Ramlåsbara cykelparkeringar vid Ramlösa station.



Klackar med cykelparkeringar.



Låsbara cykelbås.

	Parkering	Kostnad SEK
	Cykelgarage Landborgskopplingen	64 000 000
	Cykelgarage Knutpunkten	24 000 000
	Cykelgarage Maria, Ramlösa	5 000 000
	Cykelbås	250 000
	Övrig parkering	2 800 000
	<b>Summa SEK</b>	<b>96 050 000</b>
<b>FÖRVÄNTADE EFFEKTER</b>	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

# Mervärdesåtgärder

Utöver god infrastruktur med bra cykelvägar, parkeringar och passager behöver Helsingborg de där extra detaljerna som gör cykling mer attraktivt, så kallade mervärdesåtgärder. Det handlar om åtgärder för ökad framkomlighet, bekvämlighet och service för cyklisterna.

## Det här behöver vi göra

**Cykelräcken** som gör det lättare och smidigare att cykla ska placeras ut i signalreglerade korsningar. De tillåter cyklisterna att sitta kvar på cykeln med båda fötterna på pedalerna, hålla i räcknet med handen och snabbt komma iväg när signalen slår om från rött till grönt.

**Cykelboxar** som ökar cyklisternas framkomlighet ska vid behov målas i signalreglerade korsningar. Genom att måla cykelboxar närmast signalen, framför bilarna, skapas ett utrymme för cyklister som på så sätt kan svänga vänster på ett säkrare sätt och dessutom hinna cykla genom korsningen innan det slår om till rött.

**Radardetektering** i trafiksignaler innebär att en radar sitter i trafiksignalen och känner av när en cyklist närmar sig. Istället för att cyklisten ska behöva stanna och trycka på knappen anmäls cyklisten via radarn som ger grönt ljus och cyklisten kan cykla vidare utan att stanna. Vid behov ska radardetektering införas i samband med ombyggnader.

Genom att komplettera signalkorsningar med en andra uppsättning signaler, så kallad **sekundärvisning**, förbättras komforten, trafiksäkerheten och statusen för cyklister. Detta är åtgärder som i första hand ska införas i samband med upprustning av befintliga anläggningar och nya anläggningar.

**Cykelpumpar** på strategiska platser ger en viktig service till cyklisterna. Det finns idag sju pumpar utplacerade i Helsingborg. Utsättning av nya pumpar



Cykelpump med kompressor.



Cykelräcke vid trafiksignal.



Manuell cykelpump.



Cykelboxar i korsningen Trädgårdsgatan, Södergatan och Södra Storgatan.

ska ske i samband med ombyggnader. Enklare **servicestation** med möjlighet att mecka, pumpa och tvätta sin cykel ger bra service till cyklisterna och bidrar till marknadsföring av cykeln som transportmedel. En servicestation ska införas under planperioden.

**Cykelvägvisning** gör att det är lätt att följa det stråk man befinner sig på. I Helsingborg är alla cykelstråk vägvisade. Vägvisningen ska även omfatta huvudnätet för att förbättra orienterbarheten ytterligare.

För närmare beskrivning av de olika åtgärderna, se **Bilaga 4**.

Mervärdesåtgärder	Kostnad SEK
Cykelräcken	250 000
Cykelboxar	100 000
Radardetektering	500 000
Servicestation	300 000
Cykelvägvisning	200 000
<b>Summa SEK</b>	<b>1 350 000</b>

FÖRVÄNTADE EFFEKTER	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

## Drift och underhåll

För att säkerställa hög standard och goda förutsättningar för säker cykling är satsningar på systematiskt underhåll viktiga. Studier visar att väl underhållna cykelvägar kan bidra till ett ökat antal cyklister. En stor del av cyklisternas singelolyckor kan kopplas till drift och underhåll – och det är framförallt halkbekämpningen som är viktig för att minska olycksrisken. Genom en god snöröjning ökar cyklisternas framkomlighet (*Cykelvägars standard. En kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll. Anna Niska, VTI rapport 726, 2011*). Snö, is, löv, och potthål ska hållas borta från cykelvägarna. Detta för att säkerställa cyklisternas trygghetskänsla och upprätthålla hög komfort och trafiksäkerhet. Rutinerna för drift och underhåll är bra men det pågår ett ständigt utvecklingsarbete.

När vägarbeten utförs är det ofta stora områden som tas i anspråk. Det är viktigt att upprätthålla säkerheten både för de som utför vägarbeten och de som passerar arbetsområdet.

Varje år tar vi fram ett asfaltsprogram för cykelvägar för att säkerställa god kvalitet på beläggningen. För att kunna prioritera behövs bättre underlag.

Underhållet av skyltning och målning på cykelbanorna är idag eftersatt. Cykelsymboler i asfalt är ett bra sätt att visa i vilken riktning man ska cykla och särskilja på gång- och cykelbana. På de platser där det saknas separering mellan gående och cyklister, ska det finnas minst heldragen vit linje mellan cykelbana och gångbana. Separering kan även göras genom exempelvis möbleringsyta, olika material eller liknande. Där separering finns ska skyltning följa separering.

Fasta hinder som exempelvis bilspärrar och betonggrisar utgör olycksrisk och försämrar cyklisters och driftfordons framkomlighet.

### Det här behöver vi göra

I Helsingborg ska det finnas möjlighet att cykla året runt på snö- och isfria cykelvägar. Det sker ständigt en utveckling av nya **vinterväghållningsmetoder**. Genom förbättrade kravställningar vid nya upphandlingar kan vi skapa större flexibilitet att testa ny teknik. Vi ska också arbeta med att förbättra interna rutiner för att säkerställa att cykelvägar vid ny- och ombyggnader kommer in i den årliga driftsplaneringen.

Vi ska ta fram riktlinjer för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister vid **vägarbeten**. Implementering och uppföljning är viktiga delar i detta arbete.

Olycksstatistik ska sammanställas varje år som en kompletterande del av underlaget vid prioritering av ny **beläggning** på cykelbanor.

För att säkerställa ett kontinuerligt underhåll av **skyltning och målning** ska vi inventera nuläget, som ska utgöra underlag till driftentreprenörerna. Det gäller till exempel cykelsymboler och separering mellan gående och cyklister.

Vi ska genomföra successiv borttagning av **hinder** som till exempel bilspärrar och betonggrisar och ersätta med överkörningsbara pollare.

När nya cykelbanor byggs innebär detta kostnader för framtida drift och underhåll. Kostnadernas storlek varierar beroende på utformning, materialval och geografiskt läge. Detta innebär att det kan komma att behövas utökade driftanslag framöver på grund av de åtgärder som genomförs.



### Kostnad: Genomförda åtgärder kan innebära behov av utökade driftsanslag.

FÖRVÄNTADE EFFEKTER	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

## Beteende, kommunikation och dialog

Det krävs att det är enkelt att cykla för att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Vi arbetar aktivt för att underlätta för helsingborgarna att cykla och för att öka cyklandet. En viktig del i detta arbete är åtgärder inom mobility management – ”mjuka” åtgärder som påverkar människors beteenden och resvanor.

### Det här behöver vi göra

**Beteendepåverkande** åtgärder är viktiga för att ändra människors resvanor. I Helsingborg har prova-på-kampanjer varit framgångsrika för att få fler att cykla. Det är därför viktigt att vi fortsätter med det arbetet och exempelvis riktar insatser till bostadsområden, arbetsplatser och skolor. Se Bilaga 5.

### Kommunikation och marknadsföring

är viktigt för att nå ut med de satsningar staden gör och påverka människors attityd till cykling. Arbetet sker kontinuerligt med uppmuntringskampanjer, tävlingar och information om genomförda åtgärder i cykelvägnätet. Helsingborgs cykelkarta är ett annat exempel.

Genom **dialog** med stadens invånare får vi kunskap och information om vilka satsningar vi behöver genomföra för att göra cykling mer attraktivt. Detta sker genom att vi får in synpunkter från våra invånare genom stadens kontaktcenter, appen ”Ett bättre Helsingborg” och andra kanaler in till staden. Dialog sker även genom olika cykelevent. Ett exempel på projekt som staden arbetar med är cykelambassadörer som får möjlighet att låna lådcyklar och bidra med information om nödvändiga förbättringar i cykelvägnätet.



<b>Beteende, kommunikation och dialog</b>		<b>Kostnad SEK</b>
Beteendepåverkande åtgärd		400 000
Kommunikation och marknadsföring		800 000
Dialog		220 000
<b>Summa SEK</b>		<b>1 420 000</b>
<b>FÖRVÄNTADE EFFEKTER</b>	Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Fler cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	Färre skadade cyklister	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲



## Nytänk och teknikutveckling

Helsingborg ska ligga i framkant vad gäller nya lösningar och utveckling av ny teknik. Utvecklingen går snabbt framåt och för att möta den nya efterfrågan behövs utrymme att pröva och utvärdera nya metoder och strategier för att öka cyklandet i Helsingborg.

### Det här behöver vi göra

Då det är svårt att förutspå utvecklingen av nya idéer är det viktigt att **avsätta resurser årligen** för att kunna testa nya idéer.

Vi har påbörjat ett samarbete med Trafikverket och Lunds Tekniska Högskola som går ut på att införa så kallade **bygdevägar**, på landsbygden i Helsingborg. Det innebär att cykelfält målas på varje sida om vägen och i mitten finns ett körfält för motorfordon. Om motorfordon behöver mötas eller genomföra en omkörning får de använda cykelfälten på cyklisternas villkor; motorfordon har alltså väjningsplikt mot cyklisterna. Bygdevägar finns framförallt i Holland och Danmark, där erfarenheterna visar en ökad trygghet för cyklisterna. Forsök har gjorts utanför Landskrona, Lund och i Dalarna med liknande resultat.

I Helsingborg vistas många människor och det finns många olika sätt att transportera sig i centrala staden. På vissa gator kan cykelströmmarna vara stora samtidigt som det är svårt att förbjuda bilar. En lösning kan vara att införa så kallade cykelgator eller **cykelfartsgator**, som innebär att bilister får köra på gatan men på cyklisters villkor. Stråket från Södra Storgatan till Fågelsångsgatan föreslås som pilotprojekt.

Det är ännu inte möjligt att tillåta **cykling mot enkelriktning** i Sverige. Det kan innebära att cyklisterna får cykla omvägar eller cykla på sämre cykelvägar. I centrala staden finns ett flertal gator som behöver utredas vidare.



För närmare beskrivning av åtgärderna, se **Bilaga 6**.

**Elcyklar** är ett bra alternativ för cyklisterna som cyklar långa sträckor, i kuperad miljö eller som är i behov av enklare motstånd vid cykling. Elcyklar kan därför vara en viktig introduktion till att cykla mer och köra mindre bil. Elcyklar kräver laddning av batteri vilket kan erbjudas

i samband med parkering. Det finns cykelställ med **laddningsstation** som möjliggör laddning av elcyklar medan cyklarna är parkerade. När nya parkeringshus byggs ska detta finnas.

Ett **”cykeltek”** med möjlighet att låna olika typer av cyklar ska införas i Helsingborg. Konceptet har testats med positivt resultat i Helsingör.

	<b>Kostnad SEK</b>
Avsätta resurser årligen nytänk och teknik	*
Bygdevägar	<i>Finansieras av Trafikverket</i>
Cykelfartsgata	*
Cykling mot enkelriktning	*
Laddningsstationer för elcyklar	<i>Finansieras i respektive projekt</i>
Cykeltek	*
<b>Summa SEK</b>	<b>*</b>
* Kostnaderna utreds under planperioden.	

<b>FÖRVÄNTADE EFFEKTER</b>	
Framkomlighet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
Säkerhet och trygghet	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
Bekvämlighet och service	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
Fler cyklar	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
Färre skadade cyklar	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲

# #6 Genomförande

Det är i huvudsak behovet av infrastrukturåtgärder som bedöms viktigt för att bryta trenden och uppfylla målen om ökad andel cyklister i Helsingborg.

Ambitionen är att genomföra samtliga utpekade åtgärder i cykelplanen under planperioden.

Budgeten för cykelsatsningar har utökats under den förra cykelplanens genomförandetid. Den kartläggning av behov som har genomförts i arbetet med den nya cykelplanen visar att den årliga cykelbudgeten behöver utökas för att vi ska kunna genomföra långsiktiga och strategiska åtgärder för att nå ökad cykling i Helsingborg.

I arbetet med ny trafikplan pekas utbyggnad av cykelnätet ut som en av de viktigaste åtgärderna för att nå målet om en ändrad färdmedelsfördelning.

Nuvarande **investeringsbudget** för cykelåtgärder är ungefär 99 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 14 miljoner kronor årligen. Därutöver genomförs och finansieras även cykelåtgärder inom andra större projekt. De åtgärder som är utpekade i cykelplanen bedöms totalt kosta cirka 420 miljoner kronor, varav ungefär 127 miljoner kronor finansieras inom andra större projekt.

När nya cykelbanor byggs innebär detta kostnader för framtida **drift och underhåll**. Kostnaderna varierar beroende på utformning, materialval och geografiskt läge. Detta innebär att det kan behövas utökade driftanslag framöver på grund av de åtgärder som genomförs.

Nuvarande budget för hållbart resande är cirka 770 000 kronor, vilket motsvarar cirka 110 000 kronor årligen, där cykelkampanjer och event är en stor del. Den här typen

av åtgärder är viktiga komplement till infrastrukturåtgärder för att få fler att cykla. I cykelplanen redovisas kostnad för ett utökat behov av **mobility managementåtgärder**.

Prioritering, planering och genomförande av åtgärderna inom ramen för cykelplanen ska ske på samma sätt som i Trafikplanen, genom en rullande åtgärdsplanering. Planering av kommunikationsinsatser är en viktig del i denna process.

I cykelplanens bilagor redovisas ett förslag till prioritering utifrån dagens förutsättningar och behov. Prioriteringen har gjorts utifrån principen att åtgärder som kommer många till nytta, ger stor nytta för pengarna eller skapar helhet i cykelnätet ska genomföras först.

I den årliga planeringen ska vi ta hänsyn till nya behov och ändrade förutsättningar, vilket kan påverka utpekade åtgärder och den prioritetsordning som anges i cykelplanen. Det är till exempel viktigt att ta hänsyn till planerade asfalts- och ledningsarbeten för att åtgärderna ska kunna bli så kostnadseffektiva som möjligt, men också för att minska de störningar som ombyggnaderna medför. Arbetet med cykelsatsningar är ett långsiktigt och kontinuerligt arbete. När denna cykelplans genomförandetid är slut, behöver en ny cykelplan antas för att peka ut nya behov och inriktningar.



# #7 Uppföljning

Inom *Trafikplanens* rullande åtgärdsplanering ska en årlig uppföljning tas fram. I samband med den redovisas årliga cykelsatsningar, cykelmätningar och olycksutveckling.

Cykelplanens mål innebär att andelen som cyklar ska öka samt att antalet dödade och skadade cyklister ska minska. Uppföljning ska göras årligen som en naturlig del i stadens målarbete.

Färdmedelsfördelningen med **andelen som cyklar** tas fram vart femte år i resvaneundersökningar och redovisas de åren i trafikbokslutet.

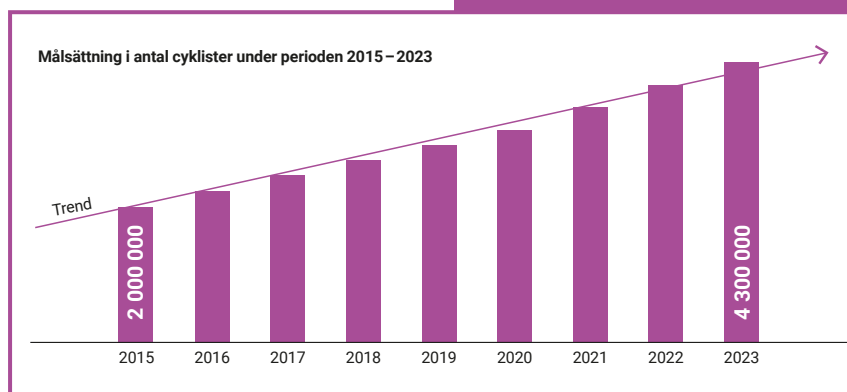
Antalet cyklister som registreras i stadens nio fasta cykelmätare ska användas som **indikator** för att kunna följa utvecklingen kontinuerligt, se karta till höger. Indikatorn kommer användas som målvärde i den årliga uppföljningen.

För att vi ska kunna nå målet om en cykelandel på 21 procent i färdmedelsfördelningen ska antalet cyklister som passerar de fasta cykelmätarna öka med 10 procent per år. Det innebär att det totala antalet cyklister som registreras under ett kalenderår i de nio fasta cykelmätarna ska fördubblas från 2 000 000 passerande cyklister år 2015 till drygt 4 000 000 år 2023.

**Olycksutvecklingen** ska tas fram utifrån den nationella olycksdatabasen STRADA.



Röda markeringar i karten är platser där stadens fasta cykelmätare finns.



Mål för utvecklingen av antalet uppmätta cyklister under cykelplanens genomförandetid.





## Nya stråk

Sträcka	Beskrivning	Åtgärd	Längd *	Kostnad (SEK)	Prio
<b>Långebergavägen Etapp I</b>	Det saknas idag koppling mellan Långeberga och Bruces skog. En koppling skulle skapa ett sammanhängande nät även i utkanten av Helsingborg.	Ny cykelbana hela sträckan	1,0 km	4 200 000	1
<b>Långebergavägen Etapp II</b>	Koppling från passagen på Långebergavägen till Hjortshögsvägen.	Ny cykelbana hela sträckan	1,0 km	4 200 000	1
<b>Jönköpingsgatan</b>	Idag finns enkelriktad cykelbana på båda sidor mellan Filbornavägen och Växjögratan. Det finns behov av att förlänga cykelbanan till Sofiebergsvägen för att öka tillgängligheten. Trafikenheten har kommit fram till att dubbelrikta hela sträckan, Filbornavägen - Sofiebergsvägen, ger mest nytta.	Ny cykelbana hela sträckan	1,3 km	13 000 000	1
<b>Rusthållsgatan</b>	Det finns en cykelbana längs med Rusthållsgatan, men den är smal och upplevs inte som vare sig trygg eller trevlig som cykelbana. En utbyggd cykelbana skulle innebära säkrare cykling på sträckan Ättekulla – Industrigatan.	Breddning av befintlig cykelbana	2,3 km	9 700 000	1
<b>Furutorpsgatan I</b>	Från campustunneln fram till Gustav Adolfs gata saknas helt cykelbana och behov av cykelbana är stort.	Ny cykelbana på hela sträckan	0,4 km	3 800 000	1
<b>Furutorpsgatan II</b>	Etapp II av Furutorpsgatan går från Gustav Adolfs gata till Stenbocksgatan, denna del har cykelbana i östlig riktning.	Ny dubbelriktad cykelbana hela sträckan	0,25 km	2 500 000	1
<b>Trädgårdsgatan **</b>	Trädgårdsgatan är utpekad som huvudcykelstråk men saknar separat cykelbana. Det finns cykelfält markerat i asfalt men miljön är väldigt trafikerad och som cyklist hamnar man ofta inklämd mellan bussar och bilar.	Ny cykelbana hela sträckan	0,3 km	2 800 000	1
<b>Österledstråket **</b>	Ett huvudcykelstråk som är planerat sedan 2007. Det ska knyta ihop cykelstråken på Fältarpsvägen och Gustavslundsvägen såväl som Fältarpsvägen och Filbornavägen.	Ny cykelväg	2,4 km	17 000 000	1
<b>Hälsövägen **</b>	Hälsövägen är väldigt trafikerad och cyklister cyklar på en smal cykelbana eller på cykelfält eftersom det är en av de genaste och bästa kopplingarna ner mot staden.	Breddning av befintlig cykelbana, alternativt en ny cykelbana	1,0 km	10 000 000	1
<b>Furutorpsgatan III</b>	Etapp III av Furutorpsgatan går från Stenbocksgatan till Jönköpingsgatan. Delar av sträckan har cykelfält som bör ersättas med det stråk som skapas i etapp I och II.	Ny cykelbana hela sträckan	0,75 km	7 500 000	2
<b>Närlundavägen</b>	Idag finns ingen koppling i öst/västlig riktning mellan Närlundavägen och Harlyckegeatan. En cykelväg knyter ihop nätet och skapar ett genare alternativ.	Gc-väg längs med Närlunda, eventuellt breddning	0,1 km	400 000	2

\* Samtliga längder är beräknade med en bredd på cirka tre meter.

\*\* Finansieras av andra stora projekt.

## Nya stråk

Sträcka	Beskrivning	Åtgärd	Längd *	Kostnad (SEK)	Prio
<b>Elinebergsvägen</b>	På hela Elinebergsvägen har vi enkelriktade cykelfält på båda sidor av vägen och vill anlägga separata cykelbanor där fälten går idag.	Ny cykelbana	0,7 km	4 800 000	2
<b>Harlyckegatan</b>	Från Ramlösavägen till befintlig cykelbana sker cykling i blandtrafik. En separat cykelbana ökar tryggheten och säkerheten för cyklister som ska till Jordbodalen och fotbollsplanerna.	Ny cykelbana hela sträckan	0,2 km	1 400 000	2
<b>Vasatorpsvägen **</b>	Vasatorpsvägen kommer att trafikeras av HelsingborgExpressen och vägen förses med cykelbana i samband med ombyggnad.	Ny cykelbana hela sträckan	2,0 km	14 200 000	
<b>Gasverksgatan</b>	Gasverksgatan är utpekad som cykelstråk, men saknar separat cykelbana. Cyklister cyklar i blandtrafik.	Ny cykelbana hela sträckan	0,6 km	5 600 000	2
<b>Södergatan</b>	Södergatan består idag av smala cykelbanor med väldigt många cyklister. Det saknas skiljeremsa mot bussgatan och tryggheten och säkerheten är därför låg.	Ny cykelbana hela sträckan	0,4 km	4 400 000	2
<b>Ekedalsvägen</b>	Asfaltering av befintlig grusväg. Asfaltering skulle innebära attraktiv cykling och knyta samman Raus vång till Rusthållsgatan och på så sätt skapa en starkt koppling till bland annat Ramlösa station.	Asfaltering av befintlig grusväg	1,4 km	6 000 000	3
<b>Södra Storgatan</b>	Södra storgatan är en viktig gata för såväl bilar som cyklar. Gatans utformning och funktion gör den lämplig som cykelfartsgata.	Cykelfartsgata	0,5 km	8 500 000	3
<b>Norra Storgatan och Fågelsångsgatan</b>	Norra Storgatan och Fågelsångsgatan är ett viktigt stråk för såväl bilar som cyklar. Gatornas utformning och funktion gör att den är lämplig som cykelfartsgata.	Cykelfartsgata	0,5 km	8 400 000	3
<b>Södra Stenbocksgatan</b>	På vissa sträckor på Södra Stenbocksgatan saknas cykelbana. Mellersta Stenbocksgatan har fina cykelbanor och om liknande standard funnits på Södra Stenbocksgatan hade det varit ett gent och fint cykelstråk som ökar tillgängligheten till målpunkter som Olympia och idrottens hus.	Ny cykelbana alternativt gcm-stöd	1,1 km	11 000 000	3
<b>Johan Banérs gata Etapp I</b>	Består idag av cykling i blandtrafik hela vägen från Strandvägen till Romares väg. Närmsta cykelväg för att ta sig ner till Strandvägen är Hälsovägen 1,3 km bort.	Ny cykelbana, alternativt cykelfält eller gcm-stöd	0,9 km	9 000 000	3
<b>Johan Banérs gata Etapp II</b>	Från Romares väg till Ringstorpsvägen finns idag cykelfält. För att öka tryggheten och säkerheten för cyklister kan dessa göras till separata cykelbanor.	Ny cykelbana, alternativt cykelfält eller gcm-stöd	0,4 km	2 700 000	3

\* Samtliga längder är beräknade med en bredd på cirka tre meter.

\*\* Finansieras av andra stora projekt.

## Nya stråk

Sträcka	Beskrivning	Åtgärd	Längd *	Kostnad (SEK)	Prio
<b>Prins Kristians gata</b>	Erbjuder ytterligare en koppling i väst/östlig riktning.	Ny gc-bana hela sträckan	0,6 km	5 600 000	<b>3</b>
<b>Wieselgrensgatan</b>	Wieselgrensgatan saknar cykelbana och utgör samtidigt en länk mellan Södergatan och Stenbocksgatan.	Ny cykelbana hela sträckan	0,5 km	4 900 000	<b>3</b>
<b>Drottninggatan</b>	Från Hälsövägen till korsningen med Strandvägen saknas cykelbana och det hade varit en bra komplettering till cykelvägen på Gröningen och innebär därmed ett genare stråk in mot staden.	Ny cykelbana	1,0 km	10 000 000	<b>4</b>
<b>Kungsgatan **</b>	Från Gröningen till Sundstorget hänvisas cyklister i blandtrafik fram till cykelbanan på Drottninggatan/ Järnvägsgatan. Ett bra alternativ hade varit den gena vägen på Kungsgatan fram till Sundstorget eller Hamntorget och där leda upp cyklister till Järnvägsgatan.	Ny cykelväg	0,5 km	3 200 000	<b>4</b>
<b>Välavägen</b>	Genom att knyta samman Drottninghög med Väla kan de som bor på Drottninghög cykla på separat cykelväg till Väla.	Ny cykelväg hela sträckan	3,5 km	14 700 000	<b>4</b>
<b>Hjortshögsvägen</b>	Knyta samma Hjortshögsvägen med Välavägen när det byggs cykelväg där.	Ny cykelbana	1,0 km	4 200 000	<b>4</b>
<b>Mogatan</b>	Knyta samma Mogatan med Välavägen när det byggs cykelväg där.	Ny cykelbana	0,3 km	1 300 000	<b>4</b>
<b>Lussebäcksstråk</b>	Alternativ cykelväg i annan karaktär än Landskronavägen.	Ny gc-väg	1,4 km	5 900 000	<b>4</b>
<b>Kadettgatan - grusad stig</b>	Öster om Kadettgatan går en grusstig som är ett trevligare cykelalternativ än cykling på Bergavägen. En asfaltering av stigen innebär högre standard på en gen cykelkoppling.	Asfaltering av befintlig grusväg	0,7 km	2 900 000	<b>4</b>
<b>Fredriksdal (Olympia + parallell till Vasatorpsvägen)</b>	Ett planerat Välastråk genom Fredriksdal och via Vasatorpsvägen och Välavägen	Ny gc-bana hela sträckan	1,5 km	9 200 000	<b>4</b>

\* Samtliga längder är beräknade med en bredd på cirka tre meter.

\*\* Finansieras av andra stora projekt.



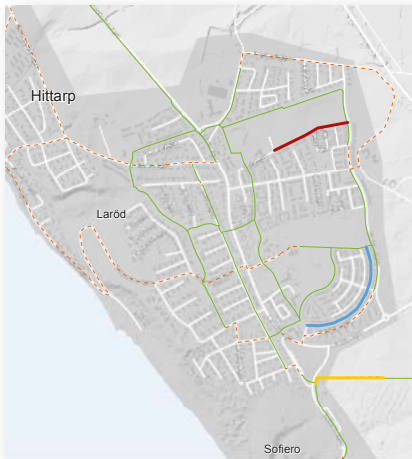
## Felande länkar

Sträcka	Beskrivning	Åtgärd	Längd *	Kostnad (SEK)	Prio
<b>Rosenfinksgatan – befintlig cykelväg</b>	Felande länk från rosa stråket till Rosenfinksgatan.	Ny gc-väg hela sträckan	100 m	420 000	1
<b>Rosenfinksgatan - bef.cykelväg</b>	Felande länk från Rosenfinksgatan till lekplats.	Grusväg	50 m	210 000	1
<b>Gamla Kungshultsvägen – Jaktfalksgatan</b>	Detaljplanerad sedan 1994 och stärker koppling mellan Maria Park och Maria station på sikt.	Ny gc-väg	340 m	1 430 000	1
<b>Gustav Adolfs gatan</b>	Saknar koppling till Furutopsgatan, byggs i samband med Furutopsgatan I och II.	Ny cykelbana hela sträckan	130 m	1 340 000	1
<b>Senderödsvägen</b>	Från Romares väg fram till Kullavägen sker cykling i blandtrafik. Utrymme finns att asfaltera cykelväg på den södra sidan.	Ny gc-väg	520 m	3 690 000	1
<b>Gyhultsvägen **</b>	Från Maria station till Kullavägen sker cykling i blandtrafik på ett av stadens cykelstråk.	Ny cykelbana hela sträckan	560 m	3 960 000	1
<b>Hävertgatan – Regementsvägen</b>	Från tunneln under Lägervägen och fram till Regementsvägen sker cykling i blandtrafik utan vägvisning.	Ny gc-väg	280 m	2 750 000	2
<b>Sofierovägen – Lila stråket</b>	Koppling saknas från Sofierovägen till det lila stråket.	Ny gc-väg	310 m	1 300 000	2
<b>Planteringsvägen</b>	Från Strandbadsvägen till Sydhamnsgatan saknas tydlig avskiljning mellan körbana och cykelbana. GCM-stöd är en budgetlösning.	GCM-stöd	740 m	3 120 000	2
<b>Landskronavägen</b>	Från La Cours gata till Rusthållsgatan saknas tydlig avskiljning mellan körbana och cykelbana. GCM-stöd är en budgetlösning.	GCM-stöd	670 m	2 810 000	2
<b>Rundgången</b>	Cykelstråk norrifrån saknar anslutning till cykelbana på Kullavägen. Cykelbana kan förläggas på den södra sidan av Rundgången.	Ny gc-väg	80 m	800 000	2
<b>Kullavägen – Cykelväg mot Maria station</b>	Koppling saknas från Senderödsvägen till Maria station, denna sträcka ägs av kommunen och är gen.	Ny gc-väg hela sträckan	530 m	5 300 000	3
<b>Ramlösavägen</b>	Mellan Elinebergsplatsen och Elinebergsvägen saknas separat cykelbana.	Ny cykelbana hela sträckan	250 m	2 500 000	3
<b>Kadriljärvägen – Stuterivägen</b>	Cykelbana finns på Stuterivägen men upphör på Kadriljärvägen. Cykelbana i grönområdet.	Ny gc-väg	550 m	3 910 000	3
<b>Filbornavägen – Bruces skog</b>	Koppling saknas mellan Filbornavägen och Bruces skog.	Ny gc-väg	1650 m	11 720 000	4

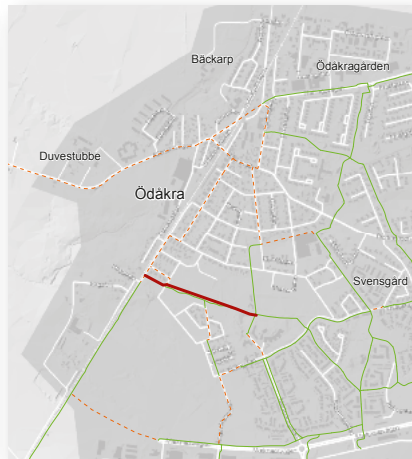
\* Samtliga längder är beräknade med en bredd på cirka tre meter.

\*\* Finansieras av andra stora projekt.

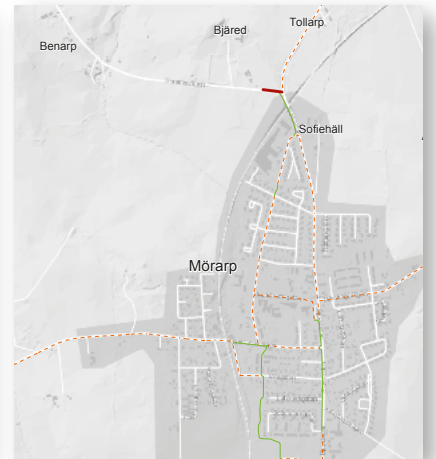




Planerade åtgärder i Laröd.



Planerade åtgärder i Ödåkra.



Planerade åtgärder i Mörarp.





Planerade åtgärder i Gantofta.



Planerade åtgärder i Bårslöv.

**Teckenförklaring****Huvudnät**

-  Huvudcykelnät
-  Cykel i blandtrafik

**Bygga ut cykelnätet****Prioriteringsordning**

-  1
-  2
-  3
-  4

## Regionala stråk och byarna

Sträcka	Beskrivning	Åtgärd	Längd *	Kostnad (SEK)	Prio
<b>Benarpsvägen</b>	Felande länk till idrottsplats. Åtgärdas i samband med Trafikverket; Mörap – Bjuv	Ny gc-väg/ passage	100 m	420 000	<b>1</b>
<b>Fyrhögagatan – Snödroppegatan</b>	Felande länk i Bårslöv förbi fotbollsplaner och skola.	Ny gc-väg	190 m	800 000	<b>1</b>
<b>Plutogatan – Södra rälsvägen</b>	Felande länk i Ödåkra förbi fotbollsplaner, koppling över/under Västkustbanan.	Ny gc-väg	550 m	3 910 000	<b>1</b>
<b>Östa Läraregatan</b>	Ny gc-väg tillsammans med trafiksäkerhets-åtgärder	Ny gc-väg	270 m	1 130 000	<b>2</b>
<b>Gantoftavägen</b>	Stråk från idrottsplats till Pålstorpsvägen	Ny gc-väg	700 m	2 940 000	<b>2</b>
<b>Pilgatan</b>	Separat gc-väg söder om fastigheterna på Pilgatan genom grönområde	Ny gc-väg	360 m	1 510 000	<b>2</b>
<b>Rydebäcksallen – Ryavägen</b>	Nytt stråk som binder samman västra Katslösa med Rydebäck	Ny gc-väg	900 m	6 390 000	<b>3</b>

\* Samtliga längder är beräknade med en bredd på cirka tre meter.

# Korsningspunkter

I Helsingborg finns idag olika typer av korsningspunkter. Med ny lagstiftning för cykelöverfarter som trädde i kraft 2014 ska Helsingborg anpassa alla befintliga korsningspunkter till gällande lagstiftning. Arbetet är omfattande och åtgärderna kommer därför i första hand att ske på stadens cykelstråk.

Åtgärderna kommer att inriktas till tre olika principer: *Genomgående gång- och cykelbana*, *cykelöverfart* och *cykelpassage*. Utöver dessa finns planskilda korsningar, cirkulationsplatser och signalreglerade korsningar.

Omfattningen av varje enskilt objekt varierar stort och det är därför svårt att sätta en summa för att åtgärda korsningspunkterna längs med cykelstråken. Totalt har 172 korsningspunkter identifierats på cykelstråken. Att åtgärda dem uppskattas kosta 28 miljoner kronor. Under 2016 gjordes en omfattande kartläggning av alla korsningspunkter på cykelnätet och därefter kommer ett prioriteringsarbete avgöra i vilken ordning de olika objekten åtgärdas.



Exempel på genomgående gång- och cykelbana längs Industrigatan i Helsingborg.

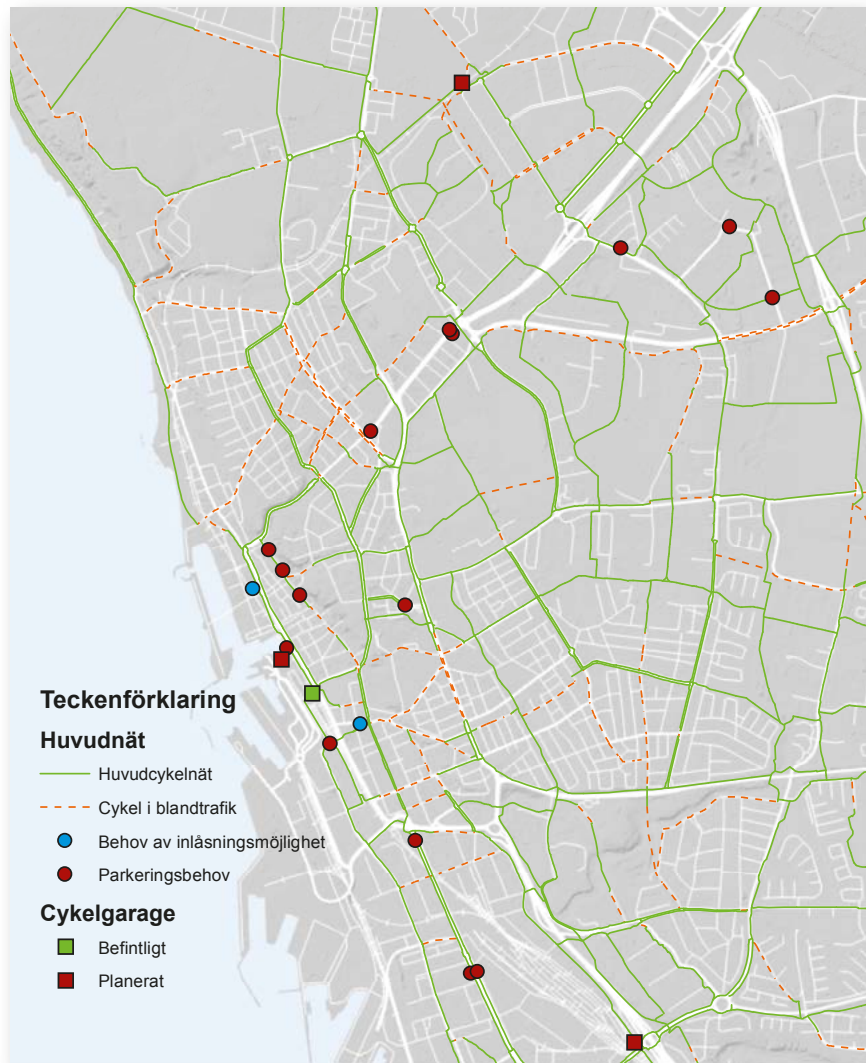
# Parkering

År 2015 byggdes ett nytt cykelgarage i Helsingborg i direkt anslutning till Knutpunkten med plats för 450 cyklar. Under den kommande planperioden behövs det fler platser i anslutning till Knutpunkten och därför planeras ett nytt cykelgarage.

I takt med att cyklar kostar mer blir de också mer stöldbegrärliga. Av den anledningen ökar efterfrågan på inläsningsmöjligheter i form av parkeringsanläggningar som planeras på Kungstorget, Maria station och Ramlösa station.

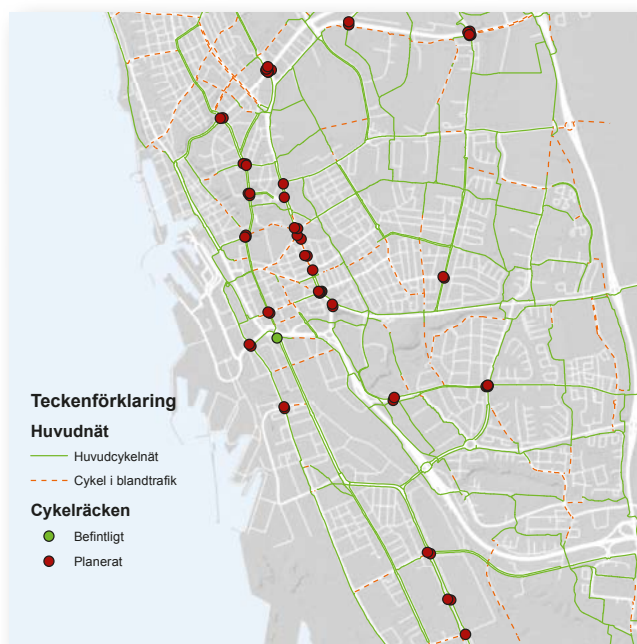
På platser som Sundstorget och Mäster Palms plats kan det finnas behov av enklare inläsningsmöjligheter i form av cykelbås som redan idag finns exempelvis vid Maria och Ramlösa station.

Vanliga cykelställ som möjliggör fastlåsning av cykelramen behöver också bli fler i Helsingborg. I kartan visas platser som har behov av förbättrade parkeringsmöjligheter. Att åtgärda samtliga punkter beräknas kosta cirka 35 miljoner kronor.



Kartlagda cykelparkeringsbehov i Helsingborg.

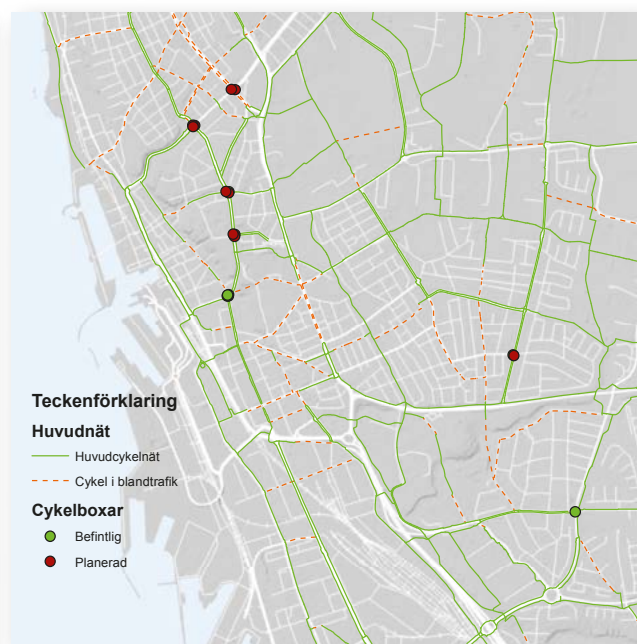
# Mervärdesåtgärder



Planerade platser för cykelräcken.

## Cykelräcken

- ▶ Anlägga cykelräcken vid signalreglerade korsningar.



Planerade platser för cykelboxar.

## Cykelboxar

- ▶ Måla cykelboxar vid signalreglerade korsningar.



## Radardetektering

I en del signalanläggningar i Helsingborg har vi radardetektering för cyklister. Det innebär att när en cyklist närmar sig trafiksignalen känner radarn av det och försöker ge grönt ljus till cyklisten. På så sätt slipper cyklisten stanna och sparar både tid och tempo.

När signalanläggningar byts ut och förnyas i Helsingborg ska radardetektering installeras, förutsatt att platsen ingår i cykelnätet, att det finns ett behov och att en installation är möjlig att införa.

# Projekt och kampanjer

Helsingborgs stad arbetar mycket med prova-på-kampanjer för att påverka fler att cykla. De är väldigt effektiva och ger goda resultat.

Ett exempel på prova-på-kampanj är **testtrampare**, där de som pendlar till jobbet med bil får prova att cykla under en period på minst två månader. Som testtrampare åtar man sig att ställa bilen och i stället cykla till jobbet under prova-på-perioden. För detta får man cykelutrustning såsom regnställ, cykelhjälm, ryggsäck, reflexer, cykelbelysning och cykeldator. Under och efter perioden får

man besvara frågor om hur man upplevt projektet och cyklandet och om man kommer att fortsätta att cykla efter projektet.

Uppemot 80 procent av testtramparna anger att de kommer att fortsätta att cykla till jobbet efter prova-på-perioden. Mer än hälften cyklar fortfarande ett år efter att projektet är avslutat.



MILJÖ  
VERKSTADEN



**Tar mig till skolan** är ett projekt i form av en tävling mellan skolorna i årskurs ett och två, där det gäller att gå eller cykla mest till/ från skolan under sex veckor på hösten. Skolorna arbetar med olika aktiviteter som handlar om trafik, exempelvis att pröva sina kunskaper och förmågor på barntrafikskolan eller vara ute i närmiljön och träna på trafikregler.

Syftet är att öka cyklandet till skolan och därmed minska skjutsandet i bil, med vinster för både skolarbetet, hälsan, trafiksäkerheten och miljön. Cirka tio skolor medverkar i Tar mig till skolan varje år.

**Skolreseplan** är ett projekt som vi driver i samarbete med skolor som har problem med trafiksituationen och hög andel föräldrar som skjutsar sina barn. Syftet är att kartlägga resorna till och från skolan, identifiera problem och hinder för dessa resor och ta fram en strategi för att minska problemen samt skapa bättre förutsättningar för ett hållbart och hälsosamt resande. Arbetet utgår från skolpersonal, föräldrar och elever och är ett sätt att få dem att arbeta aktivt med frågor som trafiksäkerhet, minskad biltrafik samt ökad fysisk aktivitet och rörelse. Cirka 1-2 skolor medverkar i projektet varje år.

**Cykelkörkort** är ett projekt som riktar sig till skolelever i årskurs fyra och fem. Syftet är att inspirera eleverna till att tycka cykling är roligt och att de ska bli säkrare i trafiken när de cyklar.

Under tiden som eleverna deltar ska de på olika sätt lära sig om trafik och delta i både teoretiska och praktiska övningar. Bland annat får eleverna lära sig vad en säker cykel är, en säker cyklist samt om trafikregler och beteende i trafiken. Efter godkända prov i teori och praktik får eleverna ett cykelkörkort. Cirka tio skolor medverkar i projektet Cykelkörkort varje år.



# Bygdevägar

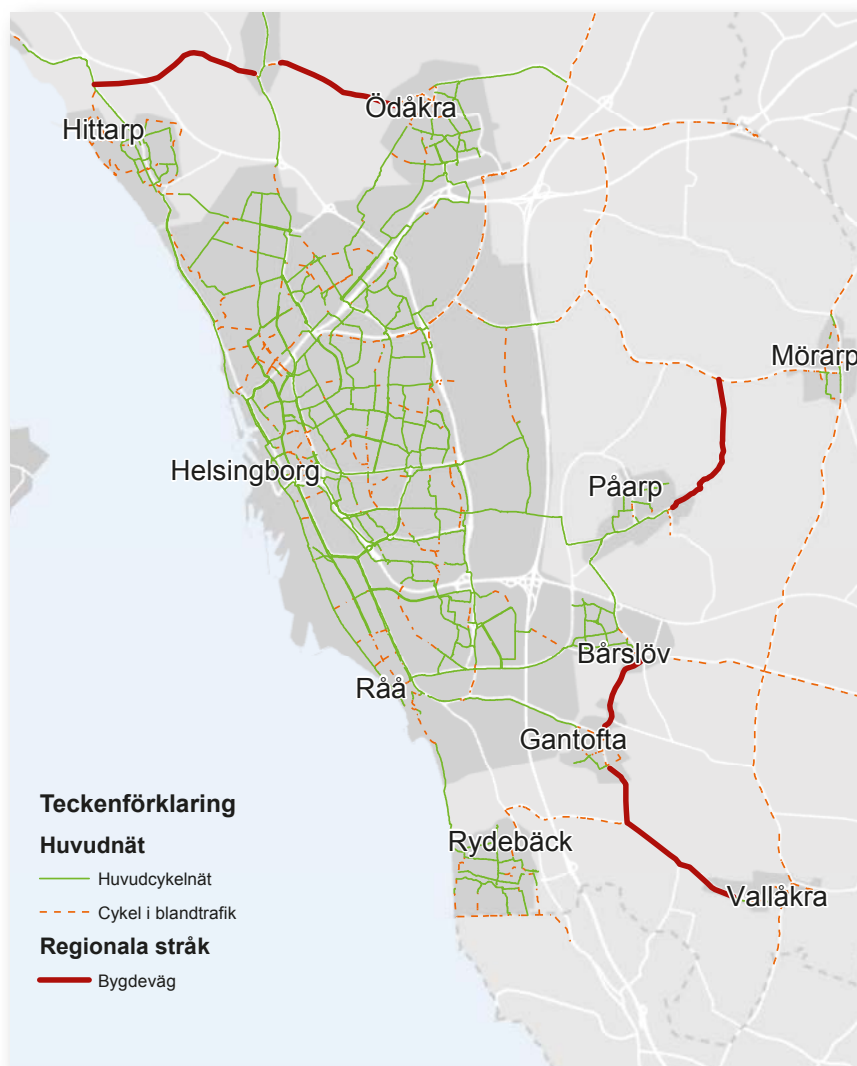
Helsingborgs stad har tillsammans med Trafikverket och Lunds Tekniska Högskola ett forskningsprojekt som går ut på att testa en ny vägtyp, så kallad bygdeväg. Under 2016 genomfördes åtgärden på de markerade sträckorna i kartan till höger.

En bygdeväg har cykelfält på båda sidorna och ett körfält för motortrafik i mitten. När bilister ska mötas får de, på cyklisters och gåendes villkor, tillfälligt använda cykelfältet under mötet.

Liknande vägtyper har fått positiva resultat i Danmark och Holland. Bilden nedan visar hur bygdevägen mellan Allerum och Hittarp ser ut.



Bygdeväg mellan Allerum och Hittarp.



Bygdevägar i Helsingborg.

# Cykling mot enkelriktning

I de mest centrala delarna av Helsingborg finns flera enkelriktade gator. Cyklister får inte cykla mot enkelriktning vilket gör att cyklister tvingas att cykla omvägar för att nå sina målpunkter.

Det finns flera sätt att reglera enkelriktningar vilket gör det möjligt att tillåta cykling mot enkelriktning. Platserna i kartan till höger ska utredas under planperioden.



Södra Storgatan i Helsingborg.



Centrala stråk för utredning.





## För dig som vill cykla ...

Cykeln är ett yteffektivt transportmedel som bidrar till en levande stad och säkrare trafikmiljöer. Cykelplanen tar fasta på detta och visar på åtgärder som bör göras under planperioden för att kunna nå stadens vision om den skapande, pulserande, gemensamma, globala och balanserade staden för människor och företag.

Helsingborg behöver växa smart för att kunna vara en attraktiv och tillgänglig stad. Prognosen visar på att vi blir drygt 40 000 fler invånare år 2035. Därför måste vi ha ett hållbart och effektivt transportsystem som möter de framtida behoven. Ett viktigt mål i detta arbete är att öka cykelresorna i staden utan att fler skadas.

### Cykelplanen visar vägen

Cykelplanen innehåller de strategier och åtgärder som staden vill genomföra för att utveckla Helsingborg som cykelstad. De åtgärder som redovisas omfattar förbättrad infrastruktur, drift- och underhåll, beteende, kommunikation och dialog samt nytänk och teknik-utveckling. Cykelplanen utgör även underlag för prioritering vid genomförandet av utpekade åtgärder.

**Helsingborg – staden för dig som vill något**

