



TRAFIKPLAN

FÖR TRELLEBORGS STAD



STYRGRUPP

Ann Kajson Carlqvist (M), ordförande

Erik Lundström (KD)

Mathias Andersson (SD)

Henrik Silfverstolpe (L)

Lennart Höckert (S)

Ola Olsson (C)

Mats Sjölin (V)

Axel Bengtsson (VS)

Per Jönsson (M)

Fredrik Schlyter (M)

LEDNINGSGRUPP

Sarah Von Liewen, Samhällsbyggnadschef

Mats Linderholm, förvaltningschef tekniskserviceförvaltning

Mattias Hägg, tillväxtchef

Kristoffer Tønning, teknisk chef

Karin Gallardo, tf. planchef

Mirja Ullvig, enhetschef tillväxt

ARBETSGRUPP

Christofer Ingemansson, planarkitekt, planavdelningen

Jonas Gustavsson, planarkitekt, planavdelningen

Lina Hellström, planarkitekt, planavdelningen

Johan Hansson, trafikingenjör, stadsmiljöavdelningen

Unni Olofsson-Lundström, trafikplanerare, stadsmiljöavdelningen

Felix Sunesson, hållbarhetsstrateg, tillväxtavdelningen

Utredningar

Trelleborgs stads kvalitetsmodell, Spacescape, 2023

Utvecklingsförslag för gatunätet i Trelleborgs stad, Trivector traffic, 2023

Kollektivtrafik i Trelleborg 2035, Trivector traffic, 2023

I trafikplanen förekommer flertalet gatunamn. Återkom gärna till den här kartan vid osäkerheter om vilken gata som texterna hänvisar till.



Innehållsförteckning

6 **Målsättning, avgränsning och process**

6 *Varför behövs en trafikplan?*

8 *Trafik - rörelse av personer på gator*

9 *Tre inriktningar för kommunens trafikplanering och utformning av enskilda gator*

10 *Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad*

10 *Stadsbyggnadsprinciper*

14 **Stadens gatunät**

15 *Gatunätets form*

16 *Utgångspunkter vid planering av gatunät i Trelleborg*

22 *Gena och sammanhängande gator i Trelleborg*

22 **Trafiknät**

22 *Gångnät*

26 *Cykelnät*

30 *Säkra skolvägar*

32 *Kollektivtrafiknät*

38 *Bilnät*

42 *Ringväg runt Trelleborg stad*

44 *Blågröna gator*

48 *Gestaltning av gator*

49 **Förslag på gatutypsplan för centrala Trelleborg**

52 *Gångfartsgator*

54 *Lågfartsgator*

56 *Högfartsgator*

58 *Prioritering av utvecklingsåtgärder*

65 *Arbetet som följer...*

67 **Parkering**

68 *Vem ansvarar för parkeringen?*

70 *Var ska bilen stå?*

71 *Var ska cykeln stå?*

76 *Bilda kommunalt parkeringsbolag*

78 *Införande av parkeringsavgifter*

81 *Det ska vara lätt att parkera rätt*

82 *Omlokalisera bilar från centrum till parkeringsanläggningar*

84 *Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad*

86 *Parkeringsnorm för en hållbar utveckling*

90 *Trelleborg kommuns standardkrav på utformning av cykelparkering*

91 *Laddningsmöjligheter för elbilar på strategiska ställen*

92 *Källor*

Målsättning, avgränsning och process

Med Trafikplanen vill kommunen skapa en tydlig bild av gatornas potential som välkomnande vistelse- och rörelserum. Enkelt uttryckt ska Trelleborgs gator...

...vara rum vi vill vara i

...och rum som vi vill röra oss i

Varför behövs en trafikplan?

Trelleborg är i en stark utvecklingsfas. Hamnens flytt österut ger plats till utvecklingsprojekt som Västra Sjöstaden och Sjöstaden. Trelleborg centrum förtätas genom Övre, kvarteret Valen och Badhuset och en rad andra förtätningsprojekt. En ringväg planeras. Behovet av att konsekvent och omsorgsfullt planera för nya gaturum och för att omvandla befintliga har aldrig varit större.

Denna trafikplan ämnar belysa vilken potential som finns på Trelleborgs gator samt svara på två frågor.

Den första frågan är vad som är kommunens målbild för fördelningen och prioriteringen av olika trafikslags utrymmesanspråk i stadens gaturum och vem som ska prioriteras i dessa rum.

Den andra frågan är på vilket sätt som förändringar i den fysiska miljön kan hjälpa till att uppnå dessa mål.

Trafikplanen svarar på dessa frågor genom att fungera som ett ramverk för kommande trafik- och stadsplanering i staden och som en användbar handbok som syftar till att vägleda till hur stadsbyggnadsprinciper på bästa sätt kan konkretiseras i utformningen av stadens gatumiljöer.

Ambitionen är att detta dokument ska underlätta i det praktiska arbetet med detaljplaner, i det strategiska utvecklingsarbetet såväl som i bygglovsfrågor, i projekteringen av gatumiljöer och med trafikregleringen av stadens gator.

Avgränsning

Trafikplanens geografiska huvudfokus ligger i Trelleborgs stad. Vissa ställningstaganden kring orterna och landsbygden ingår. Till exempel frågor som berör trafik-säkerhet, utveckling av framtida cykelvägar och kollektivtrafik. Kommunens ambition är att framgent även ta fram trafik- och gatuutvecklingsplaner för resterande tätorter i kommunen.

Process

Arbetet med att ta fram trafikplanen har drivits av en arbetsgrupp på planavdelningen på Samhällsbyggnadsförvaltningen i samarbete med tjänstepersoner på Tekniska serviceförvaltning samt på Kommunledningsförvaltningen. Under arbetets gång har avstämningar med en ledningsgrupp (berörda avdelnings- och förvaltningschefer) samt en politisk styrgrupp (kommunstyrelsens arbetsutskott med insynsplatser från samtliga partier) skett.

Handlingen går ut på en remissrunda internt i kommunen under mars-april 2024. Efter det kommer handlingen att revideras för att sedan antas av kommunfullmäktige sommaren 2024.



Trafik - rörelse av personer på gator

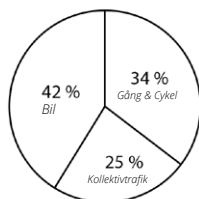
Gatorna är stadens viktigaste offentliga platser. Det är gatorna som skapar stadens sammanhang och binder samman såväl fastigheter som stadens invånare med varandra.

Det här dokumentet har benämningen trafikplan. Trafik i det här sammanhanget ska ses som rörelsen av personer, till fots eller via transportmedel, på en gata.

Gatorna är stadens största nätverk av sammanhängande allmän plats. När man upplever en stad är det i huvudsak via dess gator. Det är på gatorna som huvuddelen av stadslivet utspelar sig och det är gatorna som skapar stadens sammanhang. De binder samman såväl fastigheter som stadens invånare med varandra. Förutom för rörelse är gatorna även betydande för vistelse, möten mellan människor, platser för handel och upplevelse av grönska. Gator har också flera tekniska funktioner att fylla så som dagvatten- och ledningsstråk.

För att kunna underlätta människors rörelser och inrymma gatornas många olika funktioner inom en begränsad yta är det viktigt att skapa ett effektivt användande av denna betydelsefulla mark. Under lång tid har planering av gator haft ett huvudsakligt fokus på ett fåtal funktioner, så som en hög framkomlighet för motorfordon, framöver behöver gatorna i stället bli mer mångfunktionella och bidra till att skapa närhet.

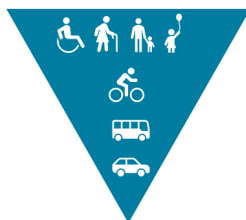
Trafikplanen sätter upp tre inriktningar för kommunens trafikplanering av stadens gatunät och för utformningen av enskilda gator.



Arbeta för en förändrad färdmedelsfördelning

Hur vi planerar och utformar stadens gatunät påverkar i hög grad i vilket trafikslag som ianspråkar stadens gaturum. Resvanundersökningar visar att Trelleborgs gaturum i en hög grad ianspråkats av personbilen - även de mycket korta resorna på 1-2 km företas med bil. För dessa korta resor är potentialen för överflyttning till mer hållbara och mindre ytkrävande trafikslag högst möjlig att uppnå. En hållbar parkeringsplanering påverkar i största grad möjligheterna att nå färdmedelsmålen.

Denna trafikplan utgår från målet att uppnå en färdmedelsfördelning som motsvarar de mål som Region Skåne satt upp i strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och som följer de transportpolitiska målen. Målet innebär en kraftig ökning av kollektivtrafikresor men också en överflyttning av bilresor till gång och cykeltrafik.



Ändrad prioriteringsordning för en tillgänglig stad

I takt med att Trelleborg växer är det nödvändigt att prioritera yteffektiva trafikslag. Genom att i utformningen av våra gaturum framhäva cyklisten, fotgängaren och kollektivtrafiken kan tillgängligheten i staden öka - fler trelleborgare kan ta sin plats i staden samtidigt som det blir lättare att ta sig till arbetet eller till skola, besöka handeln i stadskärnan, nå parker och fritidsaktiviteter. En god tillgänglighet med samtliga trafikslag bidrar även till att stimulera den lokala arbetsmarknaden och stadens näringsliv.

Trafikplaneringen och utformningen av gatunätet och de enskilda gatorna i vår stad ska därför i allra största utsträckning utgå från prioriteringstrappan. Denna prioriteringsordning bör också genomsyra de beslut som fattas avseende budgetar för investering samt drift och underhåll.

Arbeta med hastigheter för trafiksäkra och trygga gaturum

Hastigheten är trafiksäkerhetsarbetets kärna. En gestaltning av gator för lägre hastigheter är avgörande för att prioritera vistskvaliteter och attraktiviteten för fotgängare och cyklister. Lägre hastigheter möjliggör ett samspel mellan trafikanter som har stor betydelse för både den faktiska trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten.

En utgångspunkt för kommunens trafikplanering är därmed att gator inte bör gestaltas för en högre hastighet än att de fortfarande upplevs som attraktiva att vistas i. Intentionen med Trafikplanen är att genom principer och gatutypsutläggning exemplifiera och inspirera hur Trelleborgs stads gator kan utformas som trivsamma rörelse- och vistelserum.

Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR TRELLEBORGS STAD 2035

TRELLEBORGS KOMMUN

Laga kraft
2023-02-24

Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035 (FÖP 2035) vann laga kraft i början av 2023. Trafikplan för Trelleborg stad är en konkretisering och utveckling av trafikfrågorna i den nyligen antagna Fördjupade översiktsplanen samt en utveckling av problematiseringarna och frågor som behandlades i kommunens samlade strategiska dokument. Trafikplanen anger riktningen för den fortsatta utvecklingen av stadens trafiksystem i enlighet med intentionerna i FÖP 2035.

Stadsbyggnadsprinciper

I den fördjupade översiktsplanen finns flera ställningstaganden som berör stadsutveckling och trafikplanering. Bland annat finns framtagna stadsbyggnadsprinciper som utvecklingen av staden behöver ta avstamp i. Dessa sammanfattas nedan.

En sammanhängande gatustruktur

- Orienterbarhet och närhet genom sammanhängande gator, vilket bidrar till konkurrenskraften och attraktiviteten för flera färdsätt.

Tät blandstad

- Närhet och lokal service genom en blandning av bostäder och verksamheter.
- En väl avvägd befolkningstäthet som ger tillräckligt underlag för utveckling av lokal service.
- Trygghet genom både dag- och nattbefolkning.

Mänsklig skala

- Attraktiva allmänna rum genom en variationsrik bebyggelse
- Byggnadernas och gatans proportioner ska bidra till småskaliga och attraktiva gaturum
- Trygghet, liv och rörelse genom entréer mot gatan

Tydliga gränser mellan allmän och privat mark

- Vänliga, attraktiva och trygga gator genom att byggnaders framsidor är vända mot gatan

Uppfyllande av stadsbyggnadsprinciperna bidrar till en ökad närhet och tillgänglighet i staden samt till ökade möjligheter att skapa attraktiva gatumiljöer.



STADENS GATUNÄT

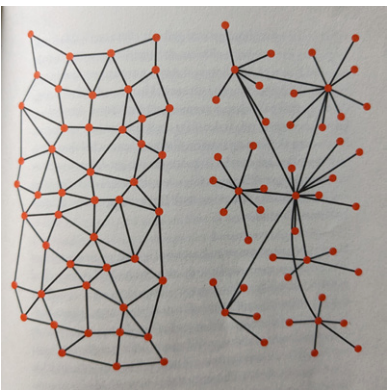
I denna del beskrivs hur gatunätet påverkar människors närhet, vilka stråk som är betydande för respektive trafikslag idag och i framtiden samt förslag till trafiknät i Trelleborg.

- Gatunätets form
- Utgångspunkter vid planering av gatunät i Trelleborg
- Gena och sammanhängande gator i Trelleborg
- Föreslagna huvudnät för gång, cykel, kollektivtrafik och motorfordon

Gatunätets form

Gatunätet har en betydande roll för vilka typer av rörelser som sker i staden, människors närhet till olika platser och verksamheters möjlighet till etablering

NÄRHET I GATUNÄTET=
hur gatunätet binder
samman en plats med
alla andra platser



Gatunätet sätter grunden för stadens trafikala, sociala, ekonomiska och ekologiska aktiviteter. Det är ofta den mest långsiktiga fysiska strukturen i en stad och är därför avgörande för en stads utveckling.

I praktiken beror oerhört mycket av det som vi upplever som kvaliteter i en stad på hur vi utformar stadens gatunät. Detta nätverk av gator är det som skapar närhet och tillgång till stadens människor och utbud av attraktioner och service. Beroende på dess form och struktur skapar det specifika rörelsemönster i staden så att vissa gator och platser blir mer befolkade än andra. Gatornas olika tillgänglighet innebär även att vissa platser upplevs som närmare andra platser medan andra upplevs som mycket avsides och segregerade.

Nätstruktur eller trädstruktur är två grundtyper för städernas rumsliga uppbyggnad av gator. Dessa formar stadens rörelser på mycket olika sätt.

Nätstruktur skapar korta avstånd

Nätstruktur eller trädstruktur är två grundtyper för städernas rumsliga uppbyggnad av gator. Dessa formar stadens rörelser på mycket olika sätt.

Traditionellt har städernas gator haft en nätstruktur. En nätstruktur utgörs av ett sammanhängande gatunät med en hög korsningstäthet där rörelser mellan platser kan varieras på många sätt. Med hjälp av en nätstruktur skapas kortast möjliga avstånd mellan platser i staden. I vår stads centrala och nordöstra delar finns en relativt finmaskig nätstruktur, något som medför att områdena strukturmässigt har goda förutsättningar för gående och cyklister. Nätstrukturen skapar även ett stort antal lägen (platser som är lätta att nå från övriga delar av staden), vilket bidrar till en större flexibilitet och valfrihet för den lokala verksamhetsutövare vid val av plats att etablera sig på.

Trädstrukturen är typiskt förekommande för modernistiska områden byggda under efterkrigstiden, men strukturen är även förekommande i dagens planering. Stora delar av områdena utanför centrala Trelleborg har byggts utifrån detta tankesätt. Om nätstruktur skapar närhet skapar trädstruktur avstånd och mer segregerade områden. Grundtanken i trädstrukturen är att trafikrörelser inte ska ske direkt mellan områden utan via särskilda huvudgator (stammen). Då detta skapar avstånd har trafikplaneringen i hög grad förlitat sig på framkomlighet (som i hög medelhastighet) för motorfordon för att uppnå tillräcklig tillgänglighet till platser. Istället för att vara flexibel så styr trädstrukturen på förhand platsernas användningar, vilket bland annat medför att verksamheter och handel i huvudsak är begränsade till att etableras längs ett fåtal platser, huvudgatorna.

Utgångspunkter vid planering av gatunät i Trelleborg

Med hjälp av en gatustruktur som utformas som ett sammanhängande finmaskigt nät av gator skapas kortast möjliga avstånd mellan platser och i förlängningen minskat transportbehov i staden

Sammanhängande gatunät

Trelleborgs kommun ska arbeta mot ett gatunät som ska vara gent, sammanhängande och finmaskigt. Med ett konsekvent utformat gatunät, utan onödiga hinder och barriärer, underlättas orienteringen i staden, samtidigt som det uppstår förutsättningar för gena och snabba resor med alla trafikslag.



Korsningstäthet

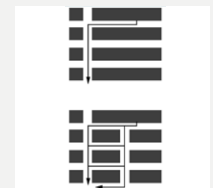
Fler korsningar innebär att det är enkelt att hitta en direkt färdväg till ett mål och ger fler möjligheter att välja mellan olika färdvägar. Forskning visar att korsningstäthet påverkar resval då högre korsningstäthet innebär ett mindre behov av bilresor och fler resor till fots, med cykel och kollektivtrafik. I LEED Neighborhood, ett internationellt certifieringssystem för hållbara stadsdelar, rekommenderas en korsningstäthet (avstånd mellan gatukorsning) om cirka 60-150 meter. Detta är rimliga mått som kommunens trafik- och stadsplanering bör utgå från.

Gatorna skapar de grundläggande förutsättningar för kvarterens storlekar. Med föreslagen korsningstäthet uppgår kvarteren till cirka 6 000-10 000 kvm, vilket är goda mått på kvarter.

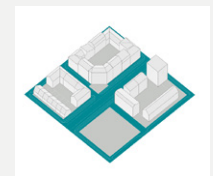
Väl avvägd andel gaturum

Gaturummet tar mycket mark i anspråk i städer och det är därför viktigt att det utformas effektivt för att ge plats åt andra stadsrum och funktioner samt för att inte glesa ut staden och skapa onödiga avstånd. Samtidigt behövs en viss mängd gaturum för att få bra kapacitet, vistelsezoner och tillgänglighet i gatunätet.

UN Habitats (FN:s organ för boende och stadsbyggnadsfrågor) rekommenderar att stadsdelarnas totala markyta bör minst bestå av 30 procent gaturum. Studier genomförda av konsultbolaget Spacescape visar att även områden med 20 procent har ett välfungerande gatunät. Områden med högre andel gaturum har visat sig vara alltför trafikdominerade. Trafikplanen rekommenderar därmed 20-30 procent offentlig gaturum.



Rekommenderat korsningsavstånd om cirka 60-150 meter för kortare avstånd och flera val av färdvägar.



Stadsdelarnas totala markyta rekommenderas att bestå av 20-30 % gaturum.

Gena och sammanhängande gator i Trelleborg

I denna del sker en kartläggning av viktiga sammanhängande gator för respektive trafikslag samt hur gatunätet framöver kan bidra till en större närhet mellan platser och målpunkter i staden

För att kartlägga och mäta hur gatornas närhet och genhet ser ut i Trelleborg har kommunen tillsammans med det forskningsbaserade konsultföretaget Spaceescape tagit fram stråk- och tillgänglighetsanalyser för Trelleborgs stad.

Syftet med analyserna är få en bättre förståelse om viktiga sammanhängande stråk för respektive trafikslag samt att undersöka hur förändringar i gatunätet framöver kan bidra till en större närhet mellan platser och målpunkter i staden.

Läshänvisningar kartor

Rumsintegration (närhet)

Kartor som illustrerar rumsintegration beskriver varje gatas relation och avstånd till andra gator. De stråk som ligger så att de är lätta att hitta och som visuellt ligger nära andra stråk tenderar att samla flöden. De som har en hög närhet har en röd färg och de orange lite mindre medan gröna och blå stråk har relativt låg

närhet till andra gator i staden. Generellt har röda gator en högre potential för rörelse av människor och är mer betydelsefulla för gående än de med lägre närhet.

Genhet

Dessa kartor beskriver gatornas genhet. Gatornas genhet har särskilt stor betydelse för cyklisters naturliga vägval genom staden eftersom man slipper tvära svängar och att de tydligt leder mellan olika delar av staden.

Genhetsanalysen är mycket lämplig för att identifiera var åtgärdsbehovet är som störst och längs vilka gator som behovet av en kontinuerligt hög standard i cykelnätet är stort.

Dagens närhet och genhet i gatunätet

Trelleborgs gatustruktur skapar flera gena stråk genom staden. Huvudaxlarna är tydliga i både nordsydlig och östvästlig riktning.

Algatan (inklusive Västergatan/Östergatan) och Hedvägen är exempel på gena östvästliga gator i Trelleborg. Andra betydelsefulla stråk i östvästlig riktning är Ripagatan vidare längs Engelbrektskatan. I nordsydlig riktning är Valldammsgatan vidare längs Östervångsvägen ett tydligt sammanhängande stråk. Intressant är även att de historiska gatorna Köpingegatan och Klörupsvägen lyfts fram som naturligt gena.

Gator som binder samman många andra korsande gator blir också viktiga länkar i staden eftersom att de bidrar till upplevd närhet mellan olika stadsrum. Nygatan och Gasverksgatan är exempel på sådana gator, som är viktiga för att de binder ihop bland andra Klörupsvägen, Valldammsgatan och Hesekillegatan.

Att värna eller åstadkomma en hög kontinuerlig standard för både gående och cyklister längs de gena stråken har stor betydelse för en mer gång- och cykelvänlig stad.



Genhetsanalys nuläge Trelleborg, Spacescape (2023)



Rumsintegrationsanalys nuläge Trelleborg, Spacescape (2023)

Mellan gammalt och nytt

Rumsintegrationsanalysen tydliggör en skillnad mellan de stadsdelar som vuxit med ett kontinuerligt nätstruktur ut från stadskärnan och de stadsdelar som vuxit fram som enklaver i en trädstruktur utan tydliga kopplingar till omgivningen.

Vid sidan av den historiska stadskärnan återfinns de flesta gator med hög närhet idag inom de stadsdelar som vuxit fram norr och öster om denna. Rumsintegrationsanalysen ger en bild av en relativt sammanhängande stadsbygd fram till Hedvägen. Västerut är Hedvägen den enda gatan som erhåller hög närhet och norrut har generellt stora delar av gatustrukturen en låg närhet.



Kartan visar förslag till stadsplan framtaget 1914-1915. Historiskt har Trelleborgs stad utvecklats med ett finmaskigt rutnät av gator. Dessa områden utgör i dag stadens mest sammanhängande stadsstruktur med få barriärer.

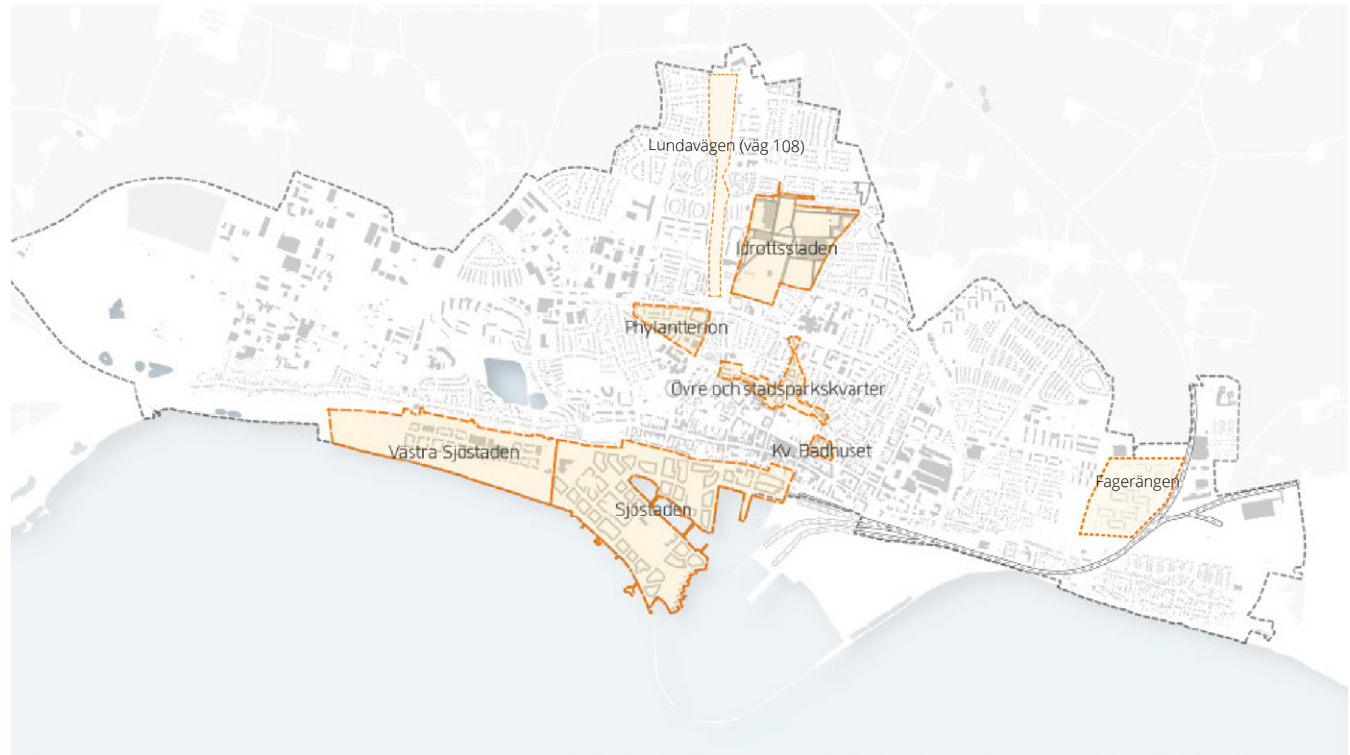
Framtida närhet och genhet i gatunätet

Föregående del visade tydliga brister i gatunätets närhet utanför stadens centrala delar. Dessa är särskilt påtagliga i Trelleborgs norra och västra delar.

För att uppnå ett mer sammanhängande gatunät, och för att skapa en säkrare och mer tillgänglig stadsmiljö, behöver korsningstätheten öka längs flertalet av stadens gator. När de mest sammanhängande stråken möjliggör för fler färdmedelsalternativ blir staden på allvar en stad som stöttar hållbara transporter.

I Trelleborg är det framför allt de större fordonsdominerade vägarna som idag har ett stort utvecklingsbehov. För dessa behöver fler korsande gator tillkomma, som möjliggör nya lokalt centrala gatustråk mellan stadsdelarna.

I framtidsscenariot för stadens gatunät har lärdomarna från nulägesanalysen och utpekade områden för ny stadsbebyggelse i den fördjupade översiktsplanen arbetats in. På kartan till höger framgår vilka de infogade planerna är.



I framtidsscenariot för stadens gatunät har utpekade områden för ny stadsbebyggelse i den fördjupade översiktsplanen arbetats in.

Med framtidsscenariot får Trelleborg en mer sammanhängande stadsstruktur som helhet.

Här är inte minst en mer omfattande omvandling av **väg 108** till en stadsgata intressant. Med omvandling skulle väg 108 få en mycket stor betydelse som ett sammanknyttande stråk som påtagligt förbättrar närheten i norra Trelleborg samt tillgängliggör stadsdelarna Väster- och Östervång. Även i genhetssanalysen framgår hur omvandlingen av riksväg 108 till stadsgata får stor betydelse för att skapa ett tydligt längre gång- och cykelstråk i Trelleborg.

Utbyggnaden av **Sjöstaden** ger en stor förändring. Inte minst genom förlängningen av Bryggaregatan (södra delen av väg 108) söderut. Omgestaltning av Bryggaregatan vid Phylatterion för att även möjliggöra för gång och cykel medför att Bryggaregatan tillsammans med omvandlingen av väg 108 har en mycket stor betydelse för att binda samman övriga Trelleborg med havet och Sjöstaden.

De östra delarna av Sjöstaden hänger väl samman med den centrala staden och blir en utvidgning av stadskärnans gatunät.

Hamngatan blir i samband med detta ett mer centralt stråk med hög närhet och erhåller därmed god potential för att skapa stadsliv.



Genhetsanalys framtida Trelleborg, Spacescape (2023)



Rumsintegrationsanalys framtida Trelleborg, Spacescape (2023)

Phylatterion-området utgör i dag en betydande barriär i staden, och för omkringliggande områden, då man endast vid ett fåtal platser kan röra sig igenom området. Även om Phylatterion är ett centralt område i Trelleborg bidrar denna barriäreffekt till att området upplevs betydligt mer perifert än vad det egentligen är. I och med en omvandling av området från ett internhandelsområde till ett stadsområde integreras stadsdelen med omkringliggande områden. Med tydligare kopplingar till Övre och centrala Trelleborg kommer Phylatterion och dess närområde att upplevas betydligt närmare staden än vad det gör idag.

Idrottsstaden med dess nya gator genom idrottsområdet har viss påverkan på nordöstra Trelleborgs närhet.

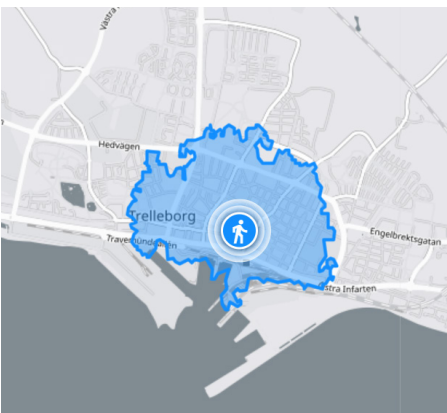
Vid **Fagerängen** finns det få möjligheter att skapa nya sammanhängande gator västerut in mot staden. Detta innebär att området fortsatt har en relativt låg närhet och att Engelbrektsgatan även fortsättningsvis är den viktigaste gatan in mot centrala Trelleborg. Dock kan nya lokala kopplingar skapas via nya gator över Klövervallsgatan. Särskild betydelse får en vidare förlängning av Böckaregatan.



Trafiknät

Gångnät

Förutsättningarna att öka andelen fotgängare i staden är goda. En tredjedel av stadens befolkning har i dag bara som högst 15 minuters promenad till stadens mest centrala del stortorget. Förutsättningarna för gående kan förbättras ytterligare genom minskande av barriärer i staden via fler förbindande gator och ökat gångutrymme.



Avstånden i Trelleborg är korta. En tredjedel av stadens befolkning har i dag endast som högst 15 minuters promenad till stadens mest centrala del stortorget.

I dag görs enbart cirka 20 % (Resevaneundersökning, Region Skåne) av de korta resorna, upp till 1,5 km, i Trelleborgs stad till fots. I staden finns goda förutsättningar för att få fler att välja att gå eller cykla, men då behöver även utrymmet i gatorna följa efter. Den högsta prioriteten bör vara att tillhandahålla grundläggande infrastruktur som upplevs attraktiva och trygga att röra sig på. Nya betydande åtgärder för fotgängare ökar både antalet gående och stadens attraktivitet som helhet.

Förutom genom gatans gestaltning så ökar gångandelen om många vardagliga målpunkter finns inom nära avstånd, om blandningen av boende och arbetande är stor men också om gatunätet är väl sammanhängande. Gångnätet ska minimera gångavstånden i staden och därför, som tidigare nämnts i handlingen, vara väl sammankopplat och finmaskigt.

Alla gator i en stad ska vara gångvänliga, men det finns vissa som är mer välbesökta än andra då de till exempel är betydande för personers vardagliga rörelser, upplevelse eller stadens handel. I arbetet med att utveckla ett bra gångnät har kommunen prioriterat gator som har förutsättning för högt användande. Gator med särskilt hög stråkpotential har på nästa sida kategoriserats som gator med stor stadslivspotential och övriga betydande stråk. För dessa gator behöver gående ges stort utrymme och prioritet.

Gator med stor stadspotential

Inom det sammanhängande gatunätet i centrala Trelleborg har stråk med stor stadslivspotential identifierats. Detta har skett med hjälp av tidigare presenterade rumsintegrationsanalyser och studier av platsernas täthet avseende boende och verksamheter. Tillsammans med enskilda dragare i form av knutpunkt eller handelscentrum klargör dessa den rumsliga potentialen för i vilken grad en gata kan tänkas bli välbesökt. För dessa gator är det viktigt att gående är särskilt prioriterade. Se karta till höger för utpekade gator.

Övriga betydande stråk

Utpekade övriga betydande stråk för gående tar avstamp i analysen av gena och sammanhängande gator på sida 16-21. Utöver de centrala delarna löper de största gångflödena via väl integrerade och gena stråk till och från centrala Trelleborg och till andra lokala målpunkter. Även gator som lokalt binder samman många andra korsande gator är viktiga länkar i staden eftersom att de bidrar till upplevd närhet mellan olika stadsdelar.



Brister och utmaningar

- En stor andel av gångytorna delas med cyklister idag vilket upplevs som otryggt och trafikosäkert
- Tidigare satsningar på cykelbanor i staden har ofta genomförts genom att ta i anspråk tidigare utrymme för gående (trottoarer), vilket har minskat gåendes utrymme på flera platser.
- Då flera gångytor inte har tillräckligt med breddmått är det vanligt med hinder (möbler, pollare, lyktstolpar etc) på gångbanorna vilket tvingar ut gående på cykelbanor eller ut mot yta för biltrafik.
- Många breda och högtrafikerade gator i Trelleborg skapar oattraktiva och otrygga stråk för fotgängare att röra sig längs. Dessa gator är oftast även viktiga stråk för gående.
- Flertalet gator har trafikosäkra korsningar och följer inte flödet av gående. Gator med särskilt få korsningar är till exempel Lundavägen och Hedvägen.

Möjligheter

- Trelleborg är relativt kompakt, med korta gångavstånd till, från och mellan viktiga centrumfunktioner, samt relativt sammanhängande gångnät i de centrala delarna.
- Att styra till lägre hastigheter med hjälp av gatans utformning skapar potential till fler attraktiva och valbara stråk för de gående
- Goda möjligheter att skapa fler förbindande gator och en högre korsningstäthet.
- Överbreda körbanor ger möjlighet att bredda trottoarer och gångytor.



Cykelnät

Enbart 30 % av de korta resorna på 1-3 km i Trelleborg stad utgörs av cykelresor. I stället används bilen i hög utsträckning (50 %) även för korta resor. Stadens struktur och storlek (inte minst dess plattthet) gör att potentialen att få fler att välja cykeln är väldigt stor.

Målsättningen i Cykelstrategin från 2015 är att Trelleborg ska bli tredje bästa cykelkommun i Skåne. Ett högt men inte alls orimligt mål. Trelleborg är i egentlig mening en utmärkt cykelstad. Stadens storlek och "plattthet" gör att cyklisten kan röra sig från ytterkant till centrumkärna på mindre än 15 minuter. Potentialen för att göra Trelleborg stad till en avsevärt mycket bättre cykelstad är tydlig.

För att uppnå dessa mål är det av vikt att kvaliteten på infrastrukturen höjs avsevärt för att göra cykeln verkligt konkurrenskraftig. Cykeln måste få ta sin rättmätiga plats i gatuutrymmet för att möjliggöra för trygga, gena och säkra cykelresor.

Separera cyklisten från fotgängaren

Cykelbanorna på Trelleborgs gator är ofta mycket smala. Inte sällan har en trottoar helt sonika klyvts i två, där en del asfalterats och till vilken cyklister hänvisas. Konfliktytan mellan fotgängare och cyklister får därigenom direkt fäste.

Att separera gående från cyklister är av vikt utifrån två perspektiv. Det första är den större hastighetsvariation som blir mer och mer tydlig i våra gator; cyklar och lastcyklar motoriseras, elsparkcyklar gör sitt inträde. Med fler elektrifierade fordon skapas det större hastighetsvariationer mellan dessa och gående. Det blir därför ännu viktigare att i framtiden separera de två för att undvika olyckor och för att säkerställa att även långsamma trafikanter kan trivas i gatumiljön.

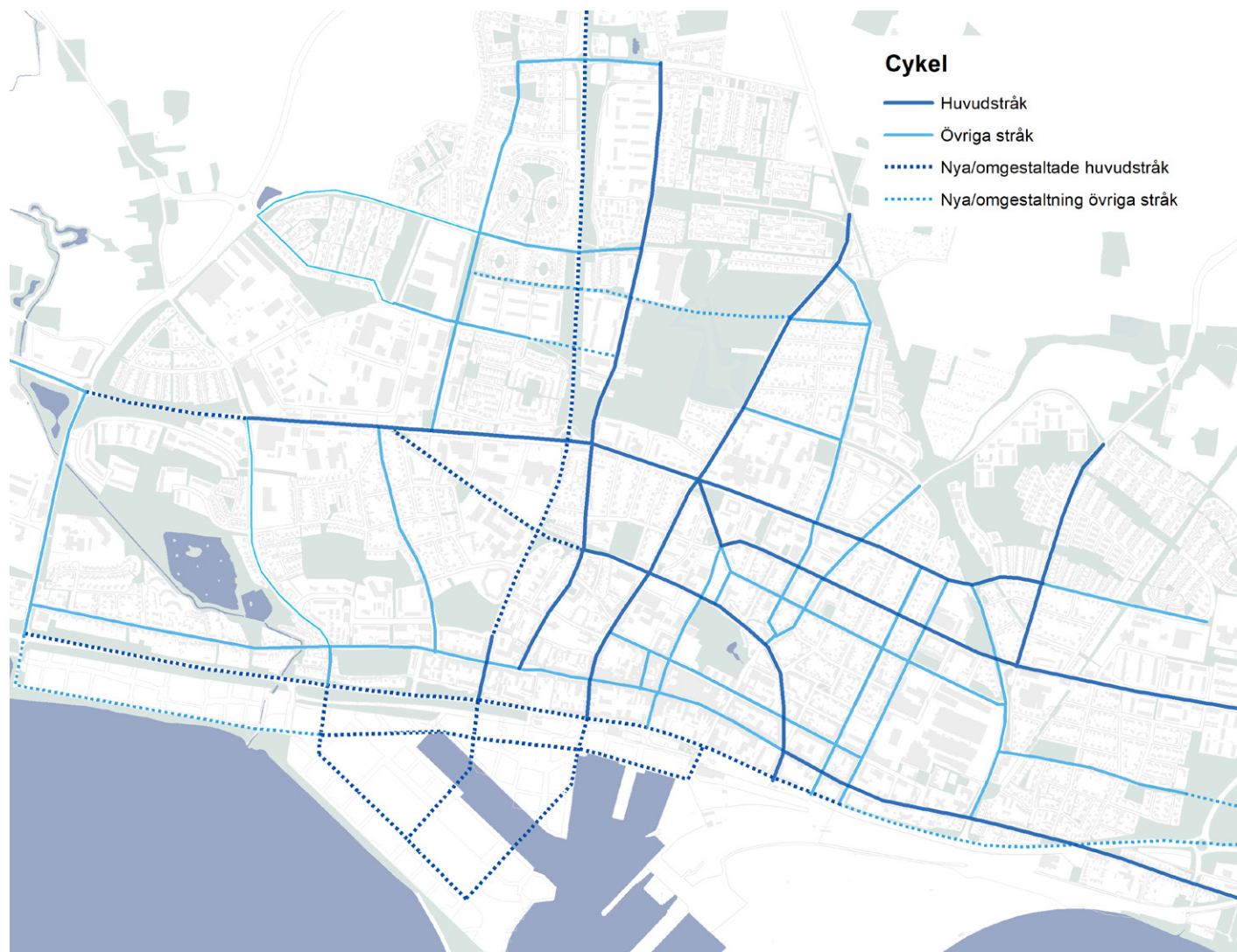
Det andra perspektivet är utifrån det utrymme för separerade cykelbanor som gatans sektionsmått faktiskt kan erbjuda. Även de mer trafikerade gatorna i Trelleborg stad har ett så litet sektionsmått att en separerad cykelbana ofrånkomligen gör intrång i den yta som ska tillägnas fotgängare. Lådcyklar och elcyklar kräver dessutom bredare cykelbanor vilket ställer nya utformningskrav.

Goda cykelmöjligheter måste, mot bakgrund i ovan, därför kunna skapas både i blandtrafik som på separerade cykelbanor. På de gator där cyklisten samsas med motorfordon ska själva utformningen (t.ex. med en utformning likt lågfartsgata/ cykelfartsgata) medverka till att cyklisten på ett naturligt sätt prioriteras och är den som bestämmer tempot i gatan.

Cykelns potential i staden

Målsättningen för stadens cykelytor är att dessa ska vara säkra, trygga, tydliga och del av ett sammanhängande nätverk för att uppmuntra till cykling i alla åldrar och färdighetsnivåer. Studier kring gatunätets genhet (Spacescape 2023) ger en bild av vilken potential cykeln har i stadens gatunät.

I västöstlig riktning är Hedvägen, Hamngatan/Järnvägsgatan, Västergatan/Östergatan, Algatan, Nygatan gena och attraktiva stråk för cyklister. Lundavägen/Bryggarevägen, Valldammsgatan, Ståstorpsgratan/Gasverksgatan är viktiga stråk i nordsydlig riktning. Dessa gena stråk är ofta stråk där cyklisten slipper tvära svängar och som på ett tydligt, logiskt sätt leder mellan olika delar av staden. Att värna eller åstadkomma en hög kontinuerlig standard - antingen genom separerade cykelbanor eller genom goda möjligheter för cykel i blandtrafik - längs de gena stråken har stor betydelse för en mer gång- och cykelvänlig stad.



Trelleborgs nya cykelfartsgator

Under 2024 kommer Västergatan och Östra Förstadsgatan att regleras om till cykelfartsgator. Cykelfartsgator är på många sätt att likna vid lågfartsgator, en gatutyp som beskrivs mer ingående senare i denna trafikplan. På de planerade cykelfartsgatorna i Trelleborg ska det vara cyklisten som sätter villkoren och styr tempot. Ett viktigt syfte med cykelfartsgator är att skapa trygga gatumiljöer och en säker cykelinfrastruktur i tätbebyggda områden. Västergatan/Algatan är, utifrån karteringar av stadens gatunät, ett gent, välintegrerat stråk med god potential att fungera som cykelfartsgator.

Utveckla de historiska strukturerna

Cykelexpresstråket Hedvägen/Ståstorpsgratan till centralstationen byggdes ut 2016 längs den historiska banvallssträckningen till Skegrie och möjliggör idag för snabb cykling genom staden. Arbetet med att omvandla de historiska banvallarna som löper genom staden och vidare ut i slättlandskapet till cykelstråk bör fortsätta, med ett första fokus på att omvandla banvallen Trelleborg C- Gislövs by till ett mycket gent cykelstråk, med goda förutsättningar att skapa cykelmöjligheter mellan staden och planerade verksamheter som kriminalvårdsanläggningen, BCT-området och Gislövs by.

Prioriterat är att de historiska strukturerna inte planeras bort utan även framgent ger kommunen möjlighet att utveckla och koppla stråk i och till staden.



Detta gäller på en cykelgata:

Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

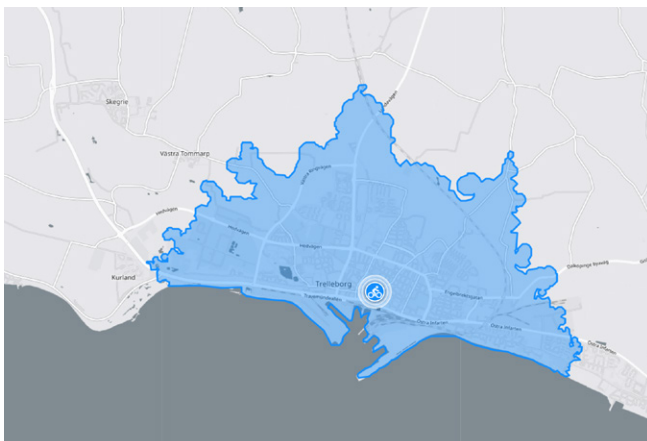
En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.

En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

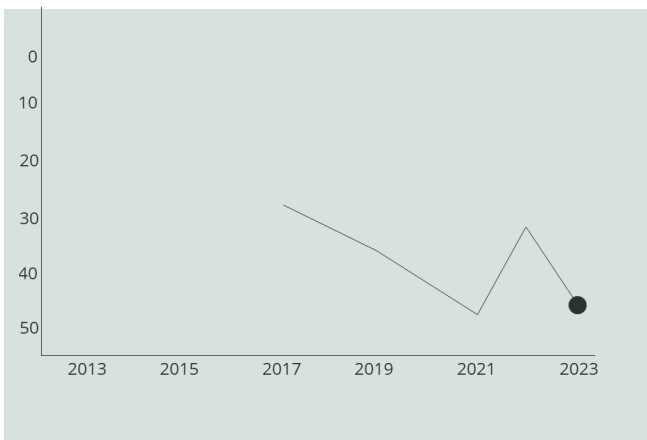
En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.



Bilden visar på de banvallar som tidigare letade sig ut i slättlandskapet. Banvallarnas markavtryck bör bevaras för att kunna nyttjas i framtiden.



Avstånden i Trelleborg är förvånansvärt korta. En 15 minuters cykeltur tar dig hela vägen från stadens ytterkant till Stortorget.



Trelleborg hamnar på 32:a plats av 55 deltagande kommuner i Kommunvelometeren. Kommunvelometeren är en granskning och jämförelse av kommunernas cykelsatningar. Störst förbättringspotential har kommunen, utöver fortsatta infrastrukturensatningar och att investeringen ska öka beräknat per invånare, när det gäller informations- och marknadsföringskampanjer, uppföljning och mätning samt avseende organisatoriska åtgärder.

BRISTER OCH UTMANINGAR

- Stora delar av gatunätet saknar trygga och säkra cykelalternativ. Cyklister hänvisas i många fall till körytor där utformningen prioriterar motorfordonstrafik och höga hastigheter
- Huvuddelen av den anlagda cykelinfrastrukturen delas med fotgängare - friktionen mellan de två är ofta mycket påtaglig.
- Cykelbanor/cykelvägar har ofta bristande underhåll, saknar god belysning, ofta med för märkbar kantstensvisning.
- Flertalet cykelpassager längs prioriterade stråk är inte hastighetssäkrade.
- Kommunen saknar mer heltäckande cykeltrafikmätningar - svårigheter att göra uppföljningar
- Avsaknad av funktionell och attraktiv cykelparkering i innerstaden och vid busshållplatser.
- Andelen barn och skolungdomar som cyklar nästan varje dag eller varje dag till skolan är på nedgående.

Möjligheter

- Med 15 minuter på cykelsadeln når du från ytterkant till centrum. Vår stad är platt och kompakt. Potentialen att få fler att cykla, särskilt för de korta resorna inom staden, är mycket stor. Med andra ord, med rätt cykelsatningar så kommer fler att cykla.
- Även områden som Stavstensudde, Kurland, Gislövs läge och Gislövs strandmark ligger inom mycket rimligt cykelpendlingsavstånd till centralstationen. Potentialen att få fler att cykelpendla är stor - förutsatt att cykelinfrastrukturen är attraktiv och möjligheterna att nyttja turtät kollektivtrafik med goda öppettider finns!
- Gatustrukturen i stadens innerstad är ofta orienterbar och logisk

Säkra skolvägar

Trenden är negativ, allt fler barn och ungdomar skjutsas till skolan av sina föräldrar. Motortrafikens prioritet i våra gaturum, tillsammans med en ökad riskmedvetenhet hos föräldrar om bland annat otrygghet, parat med längre resvägar, har lett till kraftiga begränsningar vad gäller barns möjligheter att upptäcka sin närmiljö på egen hand. Detta avsnitt behandlar de principer som kommunen ämnar arbeta utifrån för att skapa trygga, säkra och gena skolvägar.

Enligt en undersökning från mitten av 1980-talet gick eller cyklade 97 procent av Sveriges 7–9 åringarna till skolan (Trivector 2020). Idag har siffran närmast halverats. Tendensen med fler och fler bilar i anslutning till skolorna är tydlig.

Det finns många anledningar till att allt fler föräldrar skjutsar sina barn. Med en alltmer tempodrivna vardag förstärks bilden av bilen som ett tidseffektivt och bekvämt färdmedel. Även större samhällsförändringar spelar in, så som det fria skolvalet, större arbetsmarknadsregioner och en utveckling mot allt färre men större skolor vilka skapar större upptagningsområden med längre reseavstånd som följd. En ökad upplevd otrygghet i det offentliga rummet bidrar ytterligare till bilens fördel.

Det är föräldrarna som utgör den största trafikfaran utanför skolan. När många använder bilen blir det en stökigare, trängre, bullrigare och otryggare trafikmiljö för de barn och ungdomar som går, cyklar eller åker buss till skolan. Om föräldrar upplever trafiksäkerheten som undermålig, leder det i regel till att än fler väljer att skjutsa sina barn.

Med tanke på att barn som går eller cyklar även är mer fysiskt aktiva som vuxna (Yang m.fl., 2014) är den negativa utvecklingen också oroande ur ett folkhälsoperspektiv. Att få gå eller cykla självständigt i gatumiljö - till skolan, till en aktivitet eller till en kompis - ökar barnets kunskap om närmiljön, och bidrar i hög grad till den personliga utvecklingen och friheten.

Kommunens förvaltningsövergripande planering för att möjliggöra för barn och ungdomar att tryggt, säkert och effektivt röra sig till skolan till fots eller med cykel är ett viktigt verktyg för ett friare rörelsemönster och en mer fysiskt aktiv livsstil.

Trelleborgs kommun arbetar sedan ett antal år utifrån *Program för att förbättra trafiksituationen vid kommunens skolor* (Dnr TN 2017/145) för att sätta fokus på att skapa trygga och säkra skolvägar men också för att sätta ljus på vikten av daglig rörelse. **I programmet formuleras en målsättning om att 70 procent av alla elever i årskurs 4-6 ska gå eller cykla till skolan i tätorten Trelleborg.**

Mest verkningsfullt är ofta mer genomgripande åtgärder som för den delen inte behöver vara kostnadsdrivande eller tidskrävande att genomföra – i mångafall kan "kostnadsfri" regleringsområde, enkelriktning, genomfartsförbud eller parkeringsplanering vara de mest effektiva verktygen.

De åtgärder som förevisas i kommunens program kan, med utgångspunkt i Boverkets och Cykelfrämjandets rådgivning om säkra skolvägar (2021), kompletteras med några få råd som kan gälla för planeringen av såväl förskolor som grundskolor:

Börja med en god skolplanering.

Den förvaltningsövergripande planeringen bör ta avstamp i behovet av korta avstånd till skolan. Gångavstånd från bostad till skola bör uppgå till 1–2 km, cykelavstånd till 1–3 km. Mindre men fler skolor ger större spridning och större närhet. Planera för lägen med väl utvecklad kollektivtrafik som gynnar åtkomligheten för barn från olika stadsdelar och för personal.

Minska trafikvolymen

- Undvik genomfartstrafik förbi skolor. Förenkla tolkningen av rörelser i gatan med enkelriktning för personbilstrafik. Enkelriktning ger dessutom skäl för smalare körbanor och mer plats för annat.
- Prioritera fria istället för parkering. Ge fotgängare och cyklister konkurrensfördel genom att hämta/lämnarplatser hänvisas till kantstensparkering i närheten av men minst ett kvarter bort från skolan. Personalparkering bör förläggas till gatuparkering eller på kvartersmark utanför skolfastigheten.

Skapa möjligheter för lägre hastigheter

- Arbeta kreativt. Gestalta gator utifrån hur yngre upplever och tolkar trafikmiljön. Gatorna längs skolor ska utformas och regleras för gångfart eller lågfart/cykelfart på gena och integrerade stråk.
- Smalna av. Enkelriktade körbanor kan smalas av till 3,5 meter, dubbelriktade till 4,5 meter.
- Omforma. Skapa timglasformade övergångsställen vid skolstråk, höj upp korsningar för att prioritera oskyddade trafikanter. Arbeta omsorgsfullt med markmaterial för att betona låga hastigheter.

Följ upp

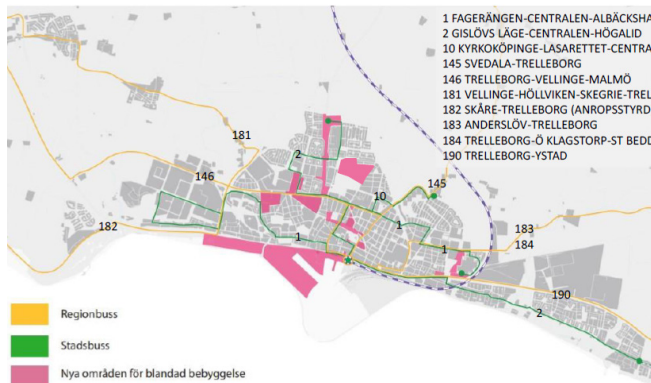
Tekniska förvaltningen ansvarar för årlig RVU som registrerar barnens resesätt samt resväg till och från respektive skola. Uppföljning sker också via *Folkhälsorapport Barn och Unga*, som rapporterar andelen barn i årskurs 6 och årskurs 9 som går eller cyklar till skolan.



Bilden visar på en temporär testgata vid Eiraskolan i Stockholm. Utvärderingen visade att medelhastigheten kraftigt minskade och att gatan upplevdes som trevligare och överlag mer trafiksäker, med mer vistelse som följd. Småbarnsföräldrar gav viss kritik att yngre barn hade svårt att särskilja gatan från skolgården och inte var beredda på att bilar, om än i låg hastighet, körde förbi. Samtidigt blev gatan betydligt mer populär bland äldre skolbarn (Spacescape 2021)

Kollektivtrafiknät

Kollektivtrafiken ser en god utveckling i Trelleborg stad. Men mer finns att göra. En rimlig målbild för stadstrafiken 2035 är avgångar varje kvart, från morgon till kväll alla dagar och att öppettider utökas så att anslutning finns till alla pågatåg.



Nuvarande linjenät och planerade utbyggandsområden i Trelleborg.



Beläggningsgrad på de olika linjerna i staden.

En väl utbyggd kollektivtrafik har en mycket viktig funktion i att koppla samman stadens, kommunens men också regionens olika delar till en helhet. Ur ett jämlikhetsperspektiv är kollektivtrafiken av yttersta relevans, samtidigt som den utgör ett utrymmessnålt transportsystem med hög kapacitet, som möjliggör för många resande på en förhållandevis liten andel av stadens offentliga gaturum.

Efter ett par decenniers stagnation befinner sig kollektivresandet i Trelleborg nu i en positiv trend, som påbörjades 2015 då Pågatågen började trafikera Trelleborg och linjenätet lades om. Initiativ som införandet av ungdoms- och seniorbiljett har därutöver gett en positiv effekt på resandet i kommunen. Trelleborg innehar idag en sjätteplats bland Skånes kommuner avseende resandeantal, med 22 resandeandelar per invånare (som jämförelse har Landskrona 50, Ystad 13, Kristianstad 36).

En tydlig riktning för den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken inom kommunen har dock saknats. Under 2023 fick Trivector Trafic därför uppdraget att ta fram en övergripande plan för hur kollektivtrafiken bör utvecklas i Trelleborg när staden växer de kommande åren. Parallellt med den förväntade be-

folkningsökningen finns ett mål om fördubblad andel kollektivtrafikresor samt önskemål om att utöka linjenätet till befintliga och planerade områden som idag ligger utanför det omedelbara upptagningsområdet för stadstrafiken och de starkaste regionbusslinjerna.

Lagt linjenät ligger

Trelleborgs linjenät består idag av tre stadsbusslinjer, sju regionbusslinjer samt Pågatåg. Några större förändringar av befintliga linjer föreslås ej - befintligt bussnät bedöms till största del ha god täckningsgrad och tidseffektiva linjedragningar.

...men turtätheten ska öka

Utredningen påvisar istället att den viktigaste åtgärden för att fortsätta den positiva trenden är att förbättra turutbudet i busstrafiken, i synnerhet utanför rusningstid, där nuvarande utbud med avgångar en gång i halvtimmen eller en gång i timmen skapar alltför långa väntetider (eller kräver alltför stora anpassningar till tidtabellen) för att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för de flesta.

Där anspråken för olika trafikslag hamnar i konflikt med varandra ska följande prioritering göras:

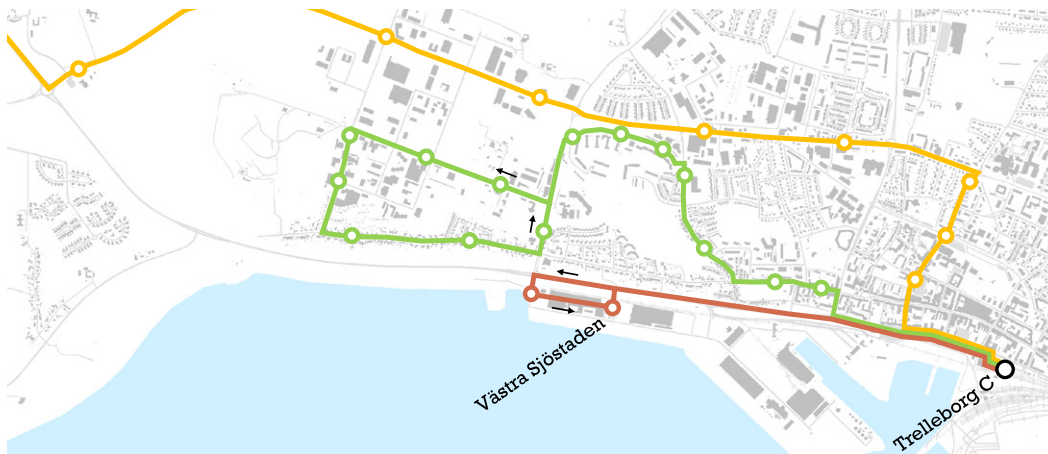
1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Huvudnät för busstrafik

Något tydligt huvudnät för busstrafiken är inte tydligt i staden. Gator som Hedvägen, Hamngatan och Valldammgatan frekventeras av både stads- som regional busstrafik med relativt hög turtäthet. Hållplatsläget vid Stortorget har ett stort resandeantal och är beläget med mycket god närhet till såväl Valen, handelsgatorna som till Stadsparken, något som ger skäl till att Nygatan, och i förlängningen Kontinentgatan, fortsatt trafikeras med buss. Trelleborg C dominerar givetvis med stort antal resande med både tåg och buss. Lasarettet är näst största hållplats med betydande resandevolymer för såväl stadstrafiken som för regionbusstrafiken.

Stadens gatustruktur ger att flera trafikslag konkurrerar om gatuutrymmet; de gator som är attraktiva för busstrafik är attraktiva även för andra trafikslag. Kommunens principella prioriteringsordning kan därför vara vägledande kring vilket anspråk som ska sättas först. Med det menas att där huvudanspråken för olika trafikslag hamnar i konflikt med varandra så ska gång- och cykel prioriteras före kollektivtrafik, som i sin tur ska prioriteras före biltrafik. En sådan prioriteringsordning kan ta sig uttryck i den fysiska miljön, bl.a. genom att hållplatslägen även längs prioriterade bilgator utformas likt klackhållplatser och att effektivisering och omplacering av hållplatser görs för att skapa restidsvinster och utökad kapacitet.





Kollektivtrafikförsörjning till Västra Sjöstaden och Sjöstaden

Stadens största utbyggnadsområden framöver är Sjöstaden och Västra Sjöstaden, där kustnära stadsbebyggelse planeras i samband med hamnens flytt österut. För att tillgängliggöra dessa nya stadsdelar med kollektivtrafik föreslås att stadsbussnätet utökas med en linje från Trelleborg C till Västra Sjöstaden, som sedan utvecklas i etapper med linjesträckning via Sjöstaden och senare förlängning till Albäcksskogen.

Linjedragningen kan i de tidigare skedena - då områdena ej är helt utbyggda och boendetätheten därför är låg - initialt generera höga trafikeringskostnader. I ett långsiktigt perspektiv finns det dock ekonomiska incitament för att redan i ett tidigt skede skapa goda kollektivtrafikmöjligheter - inte minst för att skapa en vana att nyttja bussen.

De tre bilderna visar på en etappvis utveckling av linjenätet västerut. I en första etapp trafikerar stadsbusslinjen enbart Västra Sjöstaden, för att i senare etapper dras genom Sjöstaden och vidare till Albäcksskogen via Stavstensvägen.

Många av de andra utbyggnadsområdena - Övre, Phylatterion, Badhuset, kv. Valfisken, Idrottsstaden m.fl. - ligger inom det befintliga linjenätets upptagningsområde och kan därmed försörjas med kollektivtrafik utan ökade kostnader - de bidrar tvärtom till att förstärka resandeunderlaget och skapa förutsättningar för förbättringar av kollektivtrafiken i dessa stråk.

Utvecklingssteg mot målbilden

Många av de förslag som ges i målbilden för 2035 är inte beroende av andra händelser och kan därmed (åtminstone teoretiskt sett) genomföras långt tidigare. För bästa effekt bör någon del av förbättringarna (förslagsvis ökad turtäthet i stadstrafiken) genomföras redan i samband med det planerade införandet av parkeringsavgifter i Trelleborg (eller så snart som möjligt därefter). Att kombinera styrmedel av "morot och piska"-karaktär har nämligen visat sig vara en framgångsrik ansats för att uppnå ökad kollektivtrafikandel.

- **Ökat turutbud och utökade öppettider.** Mot bakgrund av att turtätheten bedöms vara den viktigaste faktorn för att öka kollektivresandet i Trelleborg bör målbilden, med kvartstrafik alla dagar från morgon till kväll, eftersträvas så snart som möjligt, särskilt för stadsbusstrafiken. Detta kräver en stor satsning med betydligt höjda kostnader för trafiken under de första åren innan satsningen fått full effekt. Därför är det rimligt att genomföra förbättringen i etapper, förslagsvis med heltäckande halvtimmetrafik lördag och söndag som ett första steg. Samtidigt bör öppettiderna utökas, även under vardagar och för såväl region- som stadsbuss, så att anslutning finns till Pågatågens alla

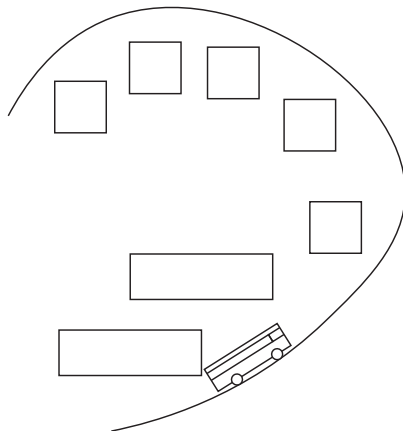
avgångar.

- **Fortsatt erbjuda ungdoms- och seniorbiljett.** Ungdomsbiljetten möjliggör tillgång till fritidsaktiviteter för elever på högstadiet och gymnasiet. Seniorbiljetten tillhandahålls från 67 års ålder och utökar valmöjligheterna för flera människor att fortsätta att röra sig fritt. Kommunen har som en långsiktig strategi att kunna erbjuda en seniorbiljett som är giltig i hela Skåne, vilket ytterligare stärker tillgängligheten för seniorer i regionen.
- **Möjliggör för Station Fagerängen.** Ett nytt stationsläge vid Fagerängen bedöms ge stor total nytta genom avsevärt förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik till och från östra Trelleborg och genom att knyta Fagerängen till resterande delar av staden. För detta ändamål rekommenderas kommunen reservera marken och så snart som möjligt påbörja handläggning för att upphäva den detaljplan (A111) som idag är gällande på platsen.
- **Skapa attraktiva cykelparkeringar.** Förbättringar av cykelparkeringar vid hållplatser är en förhållandevis enkel, billig men effektiv åtgärd som kan implementeras succesivt, med början vid

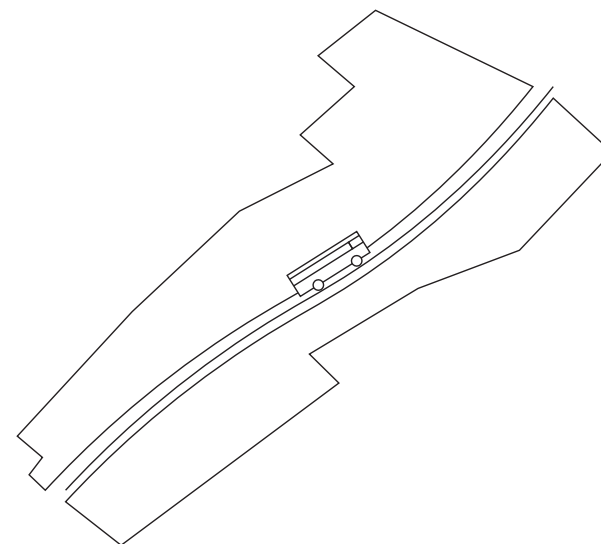
betydande regionbusshållplatser.

- **Ny stadsbusslinje till Västra Sjöstaden, Sjöstaden och vidare till Albäcksskogen.** Arbeta för att stadsbussnätet utökas med en linje från Trelleborg C till Västra Sjöstaden, som sedan utvecklas i etapper med linjesträckning via Sjöstaden, vidare till Albäcksskogen.
- **Sammanslagning av linje 10 och linje 145.** Förslaget är att linje 10 läggs ned och motsvarande resurser i stället läggs på linje 145, med delvis ny linjesträckning i Trelleborg, vilket ger ett totalt sett bättre turutbud till Kyrkoköpinge.
- **Utreda möjligheterna för en ny stadsbusslinje eller förlängning av någon av de befintliga stadsbusslinjerna till Rättspsyk och BCT, vidare till planerad kriminalvårdsanläggning.** Linjedragningar till dessa områden kan komma att förknippas med höga kostnader i förhållande till resandeunderlaget - för trafikering till Rättspsyk bör inriktningen vara utvecklingen av linje 183. Under 2024 arbetar kommunen tillsammans med Kriminalvården för att undersöka möjligheterna för kollektivtrafikförsörjning till kriminalvårdsanläggningen, och i förlängningen till resten av BCT-området.

Bilden illustrerar schematiskt ett område med utanifrånmatning av trafik. Strukturen motarbetar effektivt en rationell dragning av kollektivtrafik, med höga trafikproduktionskostnader som följd då linjesträckningen blir lång, vilket kräver många fordon. Dessutom måste resenärerna vid matarleder allt som oftast korsa en trafikerad gata till eller från hållplatsen.



Med en central linjesträckning med hållplatslägen som är nära för invånarna (och som öppnar redan innan huvuddelen av bebyggelsen är färdigställd) finns det goda möjligheter att nå även högt ställda färdmedelsmål.



Principer för kollektivtrafik i utbyggnadsområden

Förenklat kan sägas att det finns två olika principer när det gäller utbyggnaden av nya stadsdelar:

1. Börja med nybebyggelsen och lägga dit kollektivtrafiken när det finns ett resandeunderlag.
2. Börja med kollektivtrafiken och därefter tillskapa nybebyggelsen.

Sedan går det naturligtvis att göra ett mellanting, men för att renodla resonemanget är utgångspunkten i det följande någon av huvudprinciperna.

Det finns gott om exempel på bägge utbyggnadsprinciperna. Historiskt tillämpades "börja med kollektivtrafiken" fram till bilismens genombrott på 1950-talet

(exempel: stationssamhällen) och sedan tillämpades "börja med bebyggelsen" under några årtionden. Men sedan har pendeln återigen svängt och numer är det allt vanligare att börja med kollektivtrafiken eller att i alla fall låta kollektivtrafiken vara med i planeringen redan från början.

Långsiktigt bäst med "2. Börja med kollektivtrafiken..."

Att börja med kollektivtrafiken ger inledningsvis en sämre trafikekonomi eftersom trafikproduktionen då kan begränsas på grund av lågt trafikunderlag, men på sikt blir trafikekonomin bättre. Det förbättrade ekonomiska utfallet på lång sikt beror på såväl effektivare kollektivtrafik med lägre kostnader som ökat resande och därmed högre intäkter.

Viktigt att ta med sig är att:

- Om den förbättrade trafikekonomin används till att förbättra turutbudet kan resandet öka med i storleksordningen 10 procent. Variationen kan dock vara stor beroende på förutsättningarna.
- På grund av folkopinionen går det nästan aldrig att i efterhand tillskapa centrala bussgator även om det finns reserverad mark. Den struktur som skapas inledningsvis brukar bli bestående.
- Om kollektivtrafiken finns på plats först etableras vanor att resa kollektivt, medan det omvända gäller om kollektivtrafiken byggs ut först sedan det tillkommit ett bra resandeunderlag.



Bilnät

Bilen har en viktig roll i staden och i kommunen för de resor som inte lätt kan ersättas med gång, cykel eller kollektivtrafik. En stor del av motorfordonstrafiken är dessutom viktig för funktionsvarierade, företagare, räddningstjänst och för service och leveranser eller för de kommuninvånare som bor i kommunens övriga, mindre orter på landsbygden. Stadens gator kommer fortsatt att vara tillgängliga för bilen. Biltrafiken tar samtidigt upp mycket utrymme i stadens offentliga gaturum; en omprioritering av ytor är nödvändig.

Framkomlighet och tillgänglighet

Begreppen framkomlighet och tillgänglighet blandas lätt samman vilket kan skapa knepigheter. I Trafikverkets rapport *Tillgänglighet - definition, mått och exempel* (2018) benas dessa ut.

Ett användbart mått på framkomlighet är att se det som medelhastigheten för olika trafikslag.

Begreppet tillgänglighet tar däremot hänsyn till fler variabler (t.ex. restid, reskostnad, väntetid, komfort, tillförlitlighet) och även antal målpunkter som kan nås från ett specifikt område.

Tillgängligheten för ett visst område ökar...

...om man med lägre resuppostring kan göra samma resor som förut

...om man med samma resuppostring som förut kan nå ett större utval av målpunkter.

Viktiga stråk, däribland Hedvägen/Glasbruksvägen, Nygatan, Valldammsgatan, Hamngatan/Järnvägs-gatan, Lundavägen/Bryggaregatan och Hese-kille-gatan, är idag utformade utifrån bilens framkomlighet. Fotgängare och cyklister får i dessa och liknande gaturum hålla till godo med den yta som blir över. Arvet från efterkrigstidens biltillvända planeringsideal är fullt synliga i staden.

Kommunens arbetar med att försöka minska personbilsandelen till 42 %, främst genom att minska de onödiga korta bilresorna som ofta bättre företas till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. För detta syfte arbetar kommunen med att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet men också med att gaturummen på sikt ska anpassas till den funktion som de har i nätet gällande prioritering av trafikslag, utformning, hastighet, korsningspunkter och bebyggelsestruktur.

En övergripande planeringsförutsättning ska därför vara att öka utrymmet för vistelse, fotgängare och cyklister, minska barriäreffekter och att anpassa biltrafikens hastighetsnivåer till de oskyddade trafikanternas behov.

Förändring av gatunätet

Merparten av de planerade förändringarna av den befintliga trafikstrukturen hänger ihop med kommunens planering för en yttre ringväg som ansluter i Mag-larpsrondellen i väster och väg 9 i öster. Ringvägen har potential att cirkulera genomfartstrafik, trafiken till och från hamnen och de tunga godstransporterna, runt staden vilket ger möjlighet att förtäta och utveckla staden i linje med kommunens utvecklingsstrategier.

Ett antal radiella gator leder sedan mot ett inre stadsgatunät bestående av Bryggaregatan, Hedvägen och Glasbruksvägen. Innanför detta inre stadsgatunät kan fler gator i innerstaden prioriteras för gående, cyklister och för kollektivtrafiken. I takt med att huvudbilnätet flyttar utåt i takt med att innerstaden växer bör lokalgator successivt enkelriktas samtidigt som genomfartstrafik för personbilar i innerstaden begränsas och hänvisas till huvudgatorna. På så sätt kan fler gaturum ges en ökad potential för stadsliv, ett lugnare trafiktempo och mer utrymme övriga trafikslag. Bilens tillgänglighet i centrum är dock fortsatt viktig i centrumkärnan, inte minst till de planerade parkeringsanläggningarna.

50% av de korta
resorna (1-3km) i staden
görs med bil.

Trängsel och kapacitet

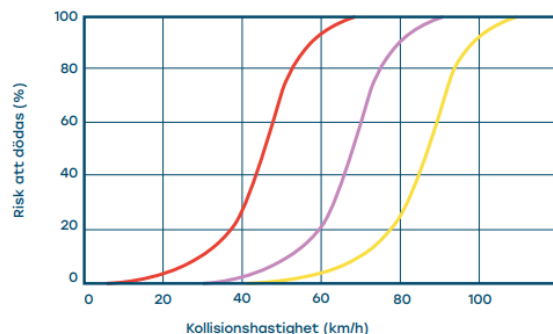
Trafikmodelleringar för Ringvägen visar, paradoxalt nog, på risken att både Hedvägen (särskilt den västra delen) och Bryggaregatan/Lundavägen (särskilt den norra delen) belastas med än mer motorfordonstrafik efter att ringvägen kommit till stånd. Detta beror i hög grad på gatornas i nuläget mycket goda framkomlighet. Ringvägens potential att hantera den genomfartstrafik som tidigare belastade stadens centrala gaturum är enbart nåbar om framkomligheten på gatorna innanför ringvägen i viss grad begränsas.

Innerstadens bilvägnät ska därför främst utformas för angöringstrafik till innerstaden i låga hastigheter vilket gör ringvägen till ett attraktivare och snabbare val för genomfartstrafiken.

Utgångspunkten är att gatorna innanför ringvägen utformas med 1+1 körfält. Svängfält bör undvikas för att minska biltrafikens utrymmesbehov i gata och korsningar och för att ge plats för andra trafikslag eller för träd och flexzoner. Utifrån de relativt låga trafikflöden som finns på Trelleborgs gator finns det små skäl att anta att fler körfält/svängfält skapar kapacitetsvinster i en omfattning som står i relation till det utrymme som går förlorat. För kollektivtrafikens framkomlighet kan det givetvis vara vara relevant att göra undantag från denna princip.



I kartan visas stadens huvudnät och förslag på delar av huvudgatenätet som bör omgestaltas. Befintlig västra ringgatan, E6/väg 9, Lundavägen (väg 108), Kyrkoköpinge byaväg och Engellbrektsgratan ansluter till den planerade ringvägen. Ringvägen har potential att omhänderta genomfartstrafik. I takt med att huvudbilnätet flyttar utåt kan genomfartstrafik för personbilar i innerstaden begränsas och hänvisas till huvudgatorna och till ringvägen.



Risken att dö eller skadas allvarligt vid en krock med motorfordon ökar kraftigt vid fordonshastigheter över 30 km/h. Gående (röd), sidokrock (lila), frontalkrock (gul). Bild: Spacescape 2022

Restidskvot

Måttet beskriver skillnaden i tid för att resa mellan två punkter. Ofta används det för att illustrera kollektivtrafikens eller cykelns konkurrenskraft gentemot bilen och fungerar som en indikator på förväntad färdmedelsfördelning.

Restidskvot räknas enkelt ut genom att dividera restiden med cykel eller kollektivtrafik med restid för bil (restid X/restid bil).

För såväl kollektivtrafik som cykel bör restidskvoten vara mindre än 1,5 för att anses attraktiv, d.v.s. restiden får inte vara mer än 1,5 gånger så lång med cykel eller kollektivtrafik jämfört med bil. För bil bör tid för promenad till eller från parkering bakas in för att resultatet inte ska bli helt missvisande.

Sänkta hastigheter även på huvudgator?

I Trelleborg stad är huvudgatorna skyltade till 40 km/h medan lokalgatorna är skyltade till 30 km/h. Utifrån ett trafiksäkerhetsmotiv finns det skäl att sänka hastigheten till 30 km/h eller lägre på de delar av huvudgatanätet där behovet av tvärpassager är tämligen stort eller där gatans sektionsmått inte tillåter en separation mellan cyklar och bilar. Delar av huvudgatanätet kommer i den framtida staden att få annan roll i staden, där gatornas nuvarande barriäreffekt är högst hindrande för stadens förtättnings- och utbyggnadsplaner. Med fordonshastigheter om 30 km/h eller lägre även för gatorna i huvudnätet ökar såväl den upplevda tryggheten som trafiksäkerheten högst påtagligt. En lägre hastighet ökar även gatans kapacitet och ger dessutom bilister en rikare upplevelse av staden. Att enbart skylta om till lägre hastighetsgräns är ingen garanti för att denna hastighet verkligen hålls; gatans utformning måste vara självförklarande.

Det finns inte skäl att tro att kollektivtrafikens attraktivitet, uttryckt i restidskvot, påverkas negativt av en hastighetssänkning på delar av huvudgatanätet. Optimering av trafikljus, en översyn av antal hållplatslägen och åtgärder för att förbättra hållplatslägen kan göra busstrafiken än mer attraktiv på dessa huvudgator.

Mät för mer kunskap om rörelser i staden

Mätningar av rörelser i staden är ett viktigt verktyg för att identifiera viktiga stråk och brister i näten, för att kvantifiera problemet eller möjligheten samt för att kunna anpassa tänkta åtgärder efter förutsättningarna på platsen. Kommunen har sedan 2021 arbetat med att mäta bil-, gång och cykelrörelser på ett antal platser i staden. Trafikmättningsarbetet ska framgent ytterligare rutiniseras och systematiseras - bland annat för att ge viktig information om huruvida kommunen lyckas med satsningar för att nå önskad färdmedelsfördelning.

Brister och utmaningar

- Framkomligheten på stadens gator är idag mycket god. Huvudgator är tydligt prioriterade för bilen. Balansgång att skapa tillräckligt god framkomlighet för bilister och samtidigt minska biltrafikvolymerna i innerstaden.
- Huvudgatorna är barriärer i staden och med bristfälliga möjligheter för oskyddade trafikanter att resa längs eller tvärs med gatorna.

Möjligheter

- Trelleborg är en till ytan liten stad med goda möjligheter att minska de onödiga bilresorna och få fler att gå, cykla i stadens centrala delar. Med satsningar på ökad turtäthet och bättre öppettider som linjerar med pågatågen kan fler välja buss och tåg istället för bilen.
- Med en tydlig riktning för huvudgatornas omgestaltning för lägre hastigheter (1+1 körfält, välj bort vänstersvängfält m.m.) och för bättre möjligheter att färdas längs med och tvärs, ökar ringvägens potential att omhänderta genomfartstrafiken.
- Prioriterar kommunen åtgärder på huvudgatorna eller de större lokalgatorna (Hedvägen, Lundavägen/Bryggaregatan, Nygatan, Valldammsgatan m.fl.) erhålls störst positiv effekt.



Ringväg runt Trelleborg stad

Trelleborgs kommuns ambition är att planera för samt iordningsställa en komplett ringled runt Trelleborg samt en ny hamninfart som angör Trelleborgs hamn österifrån. Med detta möjliggörs för det långsiktiga målet – att förverkliga både Västra sjöstaden samt Sjöstaden fullt ut med möjlighet för över 7000 bostäder samt förtäta innerstaden i enlighet med FÖP 2035.

Att Trelleborgs kommun ska arbeta för en ringväg och östlig hamninfart beslutades med stor majoritet i kommunfullmäktige 2016-02-29. Målsättningen är att ringvägen, som ansluter till befintlig väg E6/E22 vid trafikplats Maglarp, tillsammans med hamninfarten ska leda hamntrafiken runt stadens utkant till hamnen och att ringvägen framöver ska överta riksintressanspråket från E6/E22 och Travemündeallén. Med en utbyggd ringväg underlättas hamnens interna logistik då färjelägena helt kommer att finnas i nuvarande hamnens östra del när den pågående omdaningen av hamnen är klar.

I samband med att ringvägen anläggs och hamntrafiken flyttar kan Hamngatan och dess förlängning omgestaltas till en stadsgata, kantad av bebyggelse, som binder samman centrum med Sjöstaden och havet utan de begränsningar och barriäreffekter som riksintresset och den nationellt prioriterade funktionen idag medför.

Utöver att fungera som en led till hamnen ska ringleden leda genomfartstrafik runt Trelleborg i stället för igenom stadens centrala delar, med förhoppningen att det öppnar upp nya möjligheter för förtätning och för trivsamma rumsmiljöer i stadskärnan.

Med ringvägen förbättras även kopplingarna till det planerade logistik- och businesscentret Business Center Trelleborg.

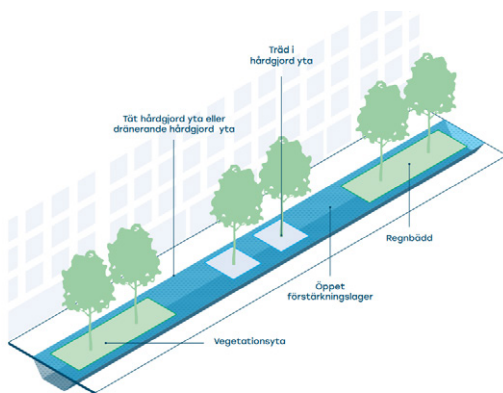
Pågående planering

Trelleborgs kommun arbetar med planläggning av ringvägen genom två olika detaljplaneprocesser. Den östra delen tillsammans med den västra delen ska gemensamt bilda en ringväg runt staden.



Blågröna gator

Varför blågröna gator? Jo, för att träd, grönska och vattenhantering i gaturummet för med sig oändligt många positiva effekter. Inte bara stärker träd och grönska den biologiska mångfalden i staden och kopplar ihop stadens grönområden och får fler att gå och cykla, utan för med sig en mängd tekniska funktioner, bland annat dagvatten- och skyfallshantering eller kronor som svalkar heta sommarkvar.



Träd, växtbäddar och ett sammanhängande stråk för öppet förstärkningslager underhåller flexytan. Bild: Spacescape 2022

Blågröna gator för vattenhantering

När klimatet förändras med högre temperaturer och fler kraftiga regn ökar behovet av fördröjning och vegetation i gaturummen. Både ökade vattenflöden och torra perioder ställer krav på rätt utformade växtbäddar. Växtbäddar med hög porositet bidrar till syretillgång för trädens rötter samtidigt som de kan fördröja dagvatten och minska belastningen på ledningssystemet. När gator utformas för att hantera bärighet, dagvatten och grönska i en helhet nyttjas gatornas kapacitet optimalt.

Arbeta med flexzoner och växtbäddar

Grönska placeras i huvudsak i gatans flexyta, det vill säga där även bänkar, cykelställ, dagvattenhantering, belysning och lastzoner finns. Flexytor bör anläggas med öppet förstärkningslager för att fördröja och tillgängliggöra dagvatten till träd och växter. För att få in mer grönska och vistelseyta i gator som saknar grönska kan kantstensparkering göras om till tillfälliga flexytor genom placering av sittmöbler

och planteringsurnor. Sommargångator är ett annat exempel på ökad vistelseyta med träd och planteringar i urnor under sommarhalvåret.

Växtbäddar ska utformas för bästa förutsättningar att hantera dagvatten och ge trädens rötter utrymme att utvecklas. Investering i anläggningsskedet ger träd som kan bli stora och gamla, vilket skapar kontinuitet i stadsmiljön och minskar skötselåtgärder, såsom uppträngning i asfaltsytor och säkerhetsbeskränning av torkskador på sikt. Generellt bör rottillgängligt utrymme motsvara 15-25 m³ beroende på trädstorlek. Sammanhängande växtbäddar ska eftersträvas.



- Krontäckning i grönyta och gata
- Grönytor
- Behov av grönska i gata



Alnarpsmodellen används för att beräkna ersättningsvärdet av träd vid skada eller annan åverkan. Modellen ger en illustrativ bild av att träd ska ses som en ekonomisk tillgång. Modellen beräknar ett trädets återställningskostnad till: (Trädets värde x skador och vitalitet) + etableringskostnad

Exempel: En lind i en gatuallé med stamomkrets 150 cm (i brösthöjd) utan synliga skador som kostar 4000 kronor i inköp från plantskola har en återställningskostnad på ungefär **624 300 kr** (trädets värde x skador & vitalitet + etableringskostnad).

Träd i gata

Gator ska i möjligaste mån planteras med träd och annan grönska som kopplar samman stadens parker och grönytor.

Avstånden mellan alléträd skapar olika förutsättningar för krontäckning, mikroklimat och upplevelsevärden. Storlek och art ska anpassas till gaturummets skala och karaktär. Riktlinje för c-c-avstånd mellan små träd bör vara max 8 meter för mellanstora träd 10 meter och för stora träd 12 meter.

Där det är möjligt bör träd med breda kronor väljas så att krontäckningen blir så stor som möjligt. Träd kan till exempel placeras längre ut från fasad och bidra till avsmalning av gatan vilket skapar förutsättningar för bredare kronor och lägre hastighet på trafiken.

Alléer är ofta biotopsskyddade och ska skyddas så långt som möjligt vid grävning och förändring i gatumiljön. Rekommendationer och krav kring hur träd ska skyddas vid grävningsarbete återfinns i Trelleborgs grävningsbestämmelser.

Befintliga träd i gaturummet har höga biologiska värden. Äldre träd kan också få förlängd livslängd och ökad vitalitet genom växtbäddsrenovering. Vid ombyggnad av gata bör växtbäddsrenovering övervägas.



GESTALTNING AV GATOR

I detta kapitel visar vi på en gatutypsplan över Trelleborg stad. Med gatutypsplanen ämnar vi visa på vilken roll stadens gator ska spela i såväl dagens som i framtida Trelleborg stad.

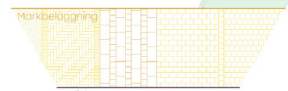
Designa för låg hastighet



Designa för flexibilitet



Designa för mångfunktionalitet



Förslag på gatutypsplan för centrala Trelleborg

Förslaget som i detta kapitel förevisas strävar mot att förstärka det befintliga gatunätet och mot att varje planerat stråk ska nå sin fulla funktion och potential. Gatutypsplanen är inget facit eller någon doktrin, utan syftar till att inspirera och vägleda arbetet för att skapa tillgängliga, levande, trygga och inte minst säkra gator i vår stad.

Förslaget till gatutvecklingsplanen har två viktiga syften. Det första syftet är att gatutypsplanen ska ta tillvara på de kvaliteter som redan finns i dagens gatunät. Det andra syftet är att ge tydliga förslag på vilken utveckling som på bästa sätt kan skapa trivsamma rum som trelleborgaren vill vistas och röra sig i och genom.

Förslaget baseras i mycket på tidigare karteringar kring vilken potential som olika trafikslag har på olika gator. Under senare år har kommunen arbetat tillsammans med konsultbolagen Spacescape 2023) och Trivector (2023) vars undersökningar och utredningar till stora delar bildar underlag till gatutypsplanen.

Gatutyperna tydliggör ett nytt förhållningssätt kring hur gator ska designas för att bli både flexibla och mångfunktionella, i syfte att rymma många anspråk eller tekniska funktioner.

Till stor del anspelar gatutyperna också på vilken hastighet som ska vara rådande i gaturummet. Gångfartsgatan anpassas för 5- 10 km/h, lågfartsgatan till

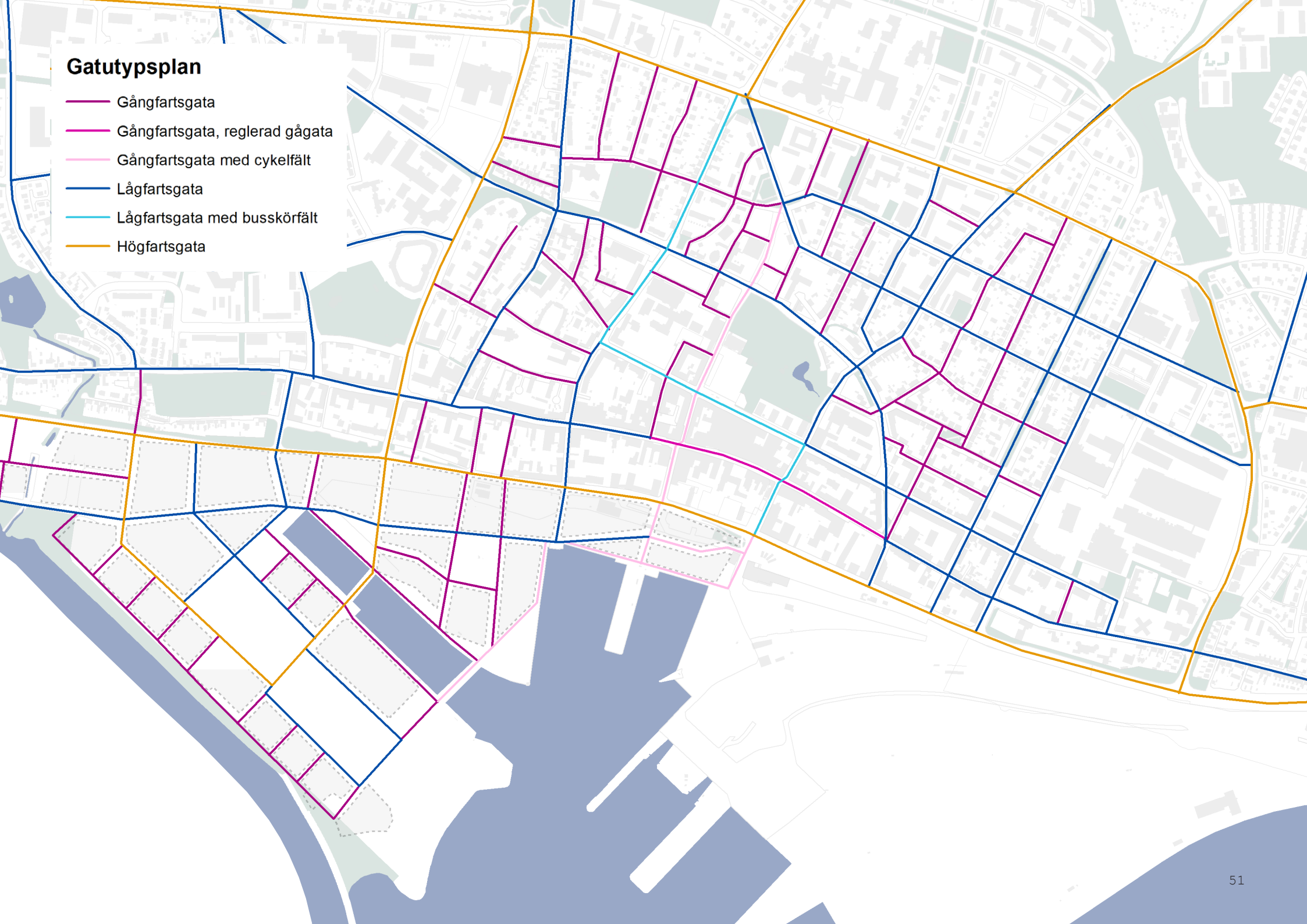
cykelfart i 20- 30 km/h. Högfartsgatorna anpassas, begreppssättningen till trots, för resor i 30-40 km/h. Högfartsgatorna är i många avseende att likna med stadsgator och anläggs på långa och genomgående stråk, i mycket på det som redan idag betraktas som huvudgator i staden. Den relativt goda framkomligheten på dessa högfartsgator skapar förutsättningar för att anlägga gångfarts- och lågfartsgator vars design ger låga, trygga och säkerhetsmässiga hastigheter. Transportfunktionen får på dessa huvudgator stå tillbaka.

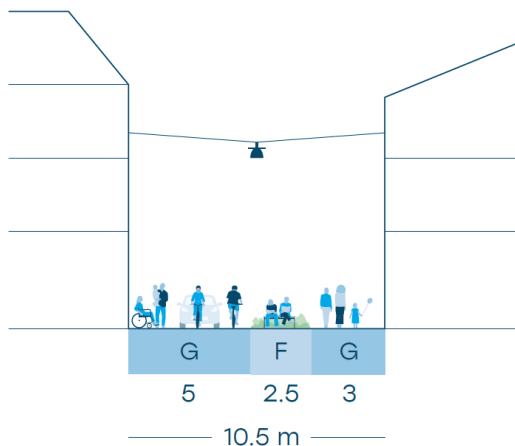
Förslaget fungerar även som underlag till avsnittet *Prioritering av utvecklingsåtgärder*.



Gatutypsplan

- Gångfartsgata
- Gångfartsgata, reglerad gågata
- Gångfartsgata med cykelfält
- Lågfartsgata
- Lågfartsgata med busskörfält
- Högfartsgata





Designprinciper

- 5-10 km/h, fullständig trafikintegration
- Ett golv utan nivåskillnader eller kantstensvisning
- 3 meter körbar yta, 5,5 meter mötesyta
- Sidledsförskjutningar genom möblering eller trädplantering
- Cykling sker i cykelfält, mot körriktning tillåtet
- Minimera parkering i gatan. Angöring sker i gata
- Minimera mängden asfalt - arbeta med omsorg om markmaterialen

Gångfartsgator

Gångfartsgator ska få en framträdande plats i Trelleborgs gatustruktur. Trelleborgs gångfartsgator ska genom sin utformning signalera att fotgängaren är prioriterad i staden. Utformningen bygger på trafikintegrering, med golv i en nivå, med en design som på ett självklart sätt ger låga hastigheter om 5-10 km/h.

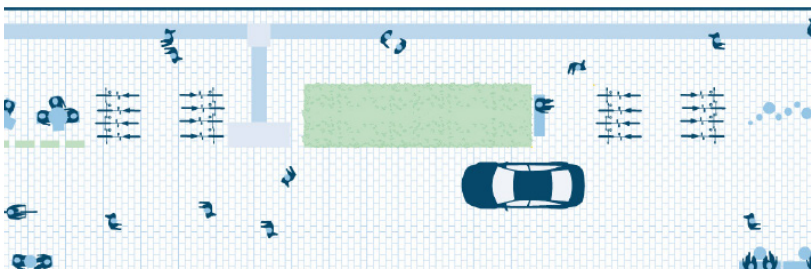
En förebild för gångfartsgatans gestaltning och funktion är den holländska gatutypen Woonerf. Utformningen bygger på trafikintegrering utan tydliga gränser. Målet är att gatans utformning, möblering och materialval skapar en känsla hos gatans användare att gatan är ett tryggt vistelserum, inte enbart ett transportrum.

Givetvis finns det en stor variation i hur gångfartsgatan ska utformas men som utgångspunkt bör motorfordonstrafik i regel enkelriktas. Där dubbelriktad trafik bedöms lämpligt bör gatan utformas som enkelriktad men där yta för möte tillskapas. För att i så hög grad som möjligt säkerställa låga hastigheter, och genom det trygghet och säkerhet för de som befinner sig i gaturummet, ska möblering, planteringar och materialval utformas för att förhindra höga fordons hastigheter. Genom att gatans fysiska form begränsar fordons hastigheterna till gångfart undviks det omfattande administrativa arbetet med att reglera om alla gångfartsgator till gångfartsområden.

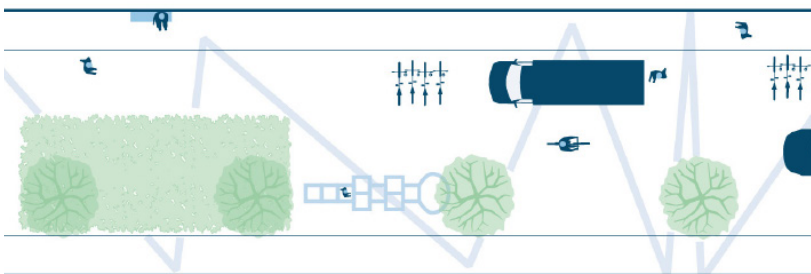
Måste nu alla befintliga bostadsgator i Trelleborg byggas om enligt designprinciperna? Nej, inte alls. Särskilt i bostadsområden är flödena mindre och mer lokala. Kotsamma totalomvandlingar är mindre motiverade och sällan prioriterade. Omvandlingen till gångfartsgator kan istället göras med enklare medel såsom markmålning och genom utplacering av planteringslådor, pollare och bänkar, eventuellt med tillägg i form av chikaner och gupp. Det viktiga är att gatans design och hastigheter anpassas till de mest sårbara användarna i gaturummet, nämligen barnen.



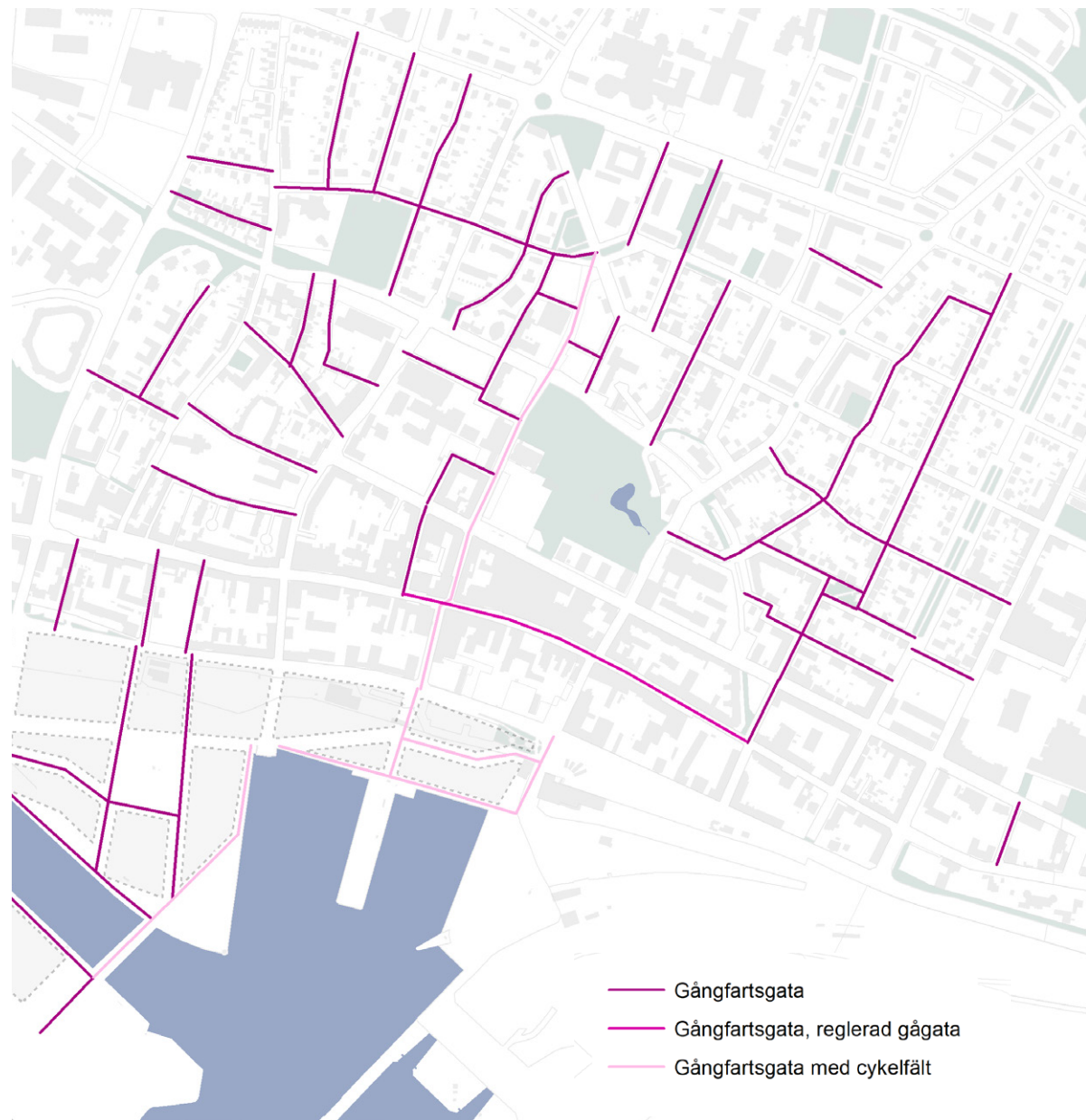
Illustration över gångfartsgata.

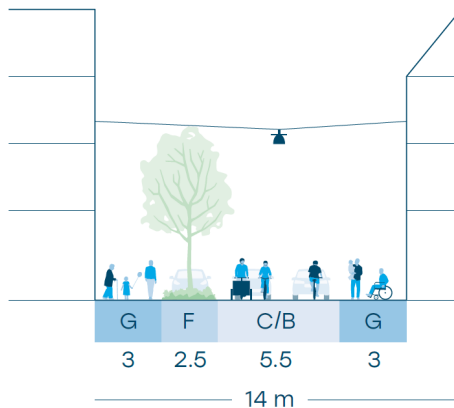


Bilden visar en gångfartsgata i central stadsmiljö. Öppen, flexibel gestaltning som ger goda utrymmen för planteringar, cykelparkering och stadsliv.



Exempel på en gångfartsgata i ett bostadsområde eller utanför en skola. Bild: Spacescape 2023.





Designprinciper

- 20-30 km/h, gärna med en skyltning om rekommenderad hastighet 20 km/h
- Fullständig separation mellan fotgängare och cyklister. Integrering av cyklister och motorfordon
- Ett golv utan nivåskillnader eller kantstensvisning. Lägre hastigheter genom bombering, möblering, avsmalningar eller sidledsförskjutningar
- Riktvärde 3 meter bred gångbana/trottoar.
- 3 meter körbar yta + 5,5 meter mötesplats alternativt körbar yta vid dubbelriktning
- På gator med stora motortrafikflöden och högfrekvent busstrafik kan cykelfält anläggas, förutsatt att sektionsmåttet är tillräckligt
- Undvik kantstensparkering. Agöring sker i gata eller i flexzon/möbleringszon
- Cykling mot körriktning ska vara tillåtet på enkelriktade gator.

Lågfartsgator

Lågfartsgator blir ett för Trelleborg nytt begrepp men principen finns redan på flera gator i staden. På lågfartsgator är det cykelns hastighet som är dimensionerande och merparten av de utpekade lågfartsgatorna tillhör de gator med mest potential för ökad cykeltrafik i Trelleborg.

Lågfartsgatan är inspirerad av Nederländernas "fietsstraat". Gatutypen anläggs på lokalgator med höga krav på framkomlighet för cyklister, och som vanligtvis saknar kollektivtrafik, eller där gatans sektionsmått inte kan tillgodose tillräckliga ytbehov för fotgängare och/eller cyklister.

Utformningen av lågfartsgatan kommer att behöva varieras beroende på hur gatan ska användas. Men som utgångspunkt kan sägas:

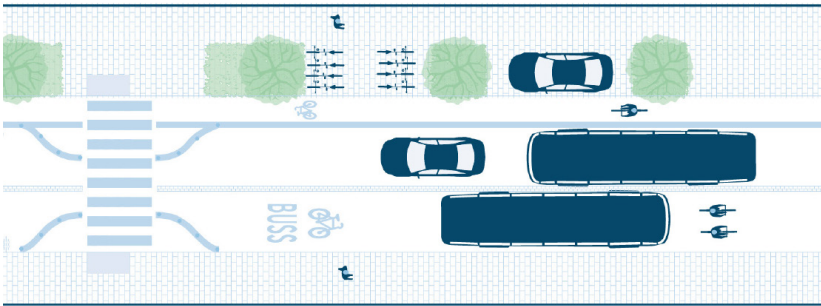
Lågfartsgator är alltid dubbelriktade för cykeltrafik. Motorfordonstrafik föreslås enkelriktas men lågfartsgator kan även fungera som dubbelriktade, förutsatt att gatans design skapar tydliga incitament för låga hastigheter för motorfordonstrafik.

Säkerhet och trygghet är givetvis en fundamental förutsättning i utformningen av en gata. I en lågfartsgata kommer cykling att ske i blandtrafik. För att säkerställa cykelhastighet bör gatan utformas för att försvåra för möjligheten att köra om cyklister, t.ex. genom smala körbanemått, sidledsförskjutning, pollare, tydlig bombering i gatans mitt och genom materialval som förtydligar en låg hastighet.

På gator med kollektivtrafik uppstår en målkonflikt mellan cykelprioriteringen och kollektivtrafikens framkomlighet. Busstrafiken behöver inte sällan breda körfält vilket bjuder in till höga hastigheter för bilförare. På de gator där cyklister likväl som kollektivtrafiken har anspråk finns det ändå skäl att behålla lågfartsgatans integrering av cyklister och motorfordonstrafik. Den eventuella försämringen av busstrafikens framkomlighet motiveras utifrån de värden som lågfartsgatan skapar för fotgängare och cyklister och kan därutöver kompenseras för genom enkelriktning av personbilstrafik, genom regelbundna översyner av tidtabeller eller hållplatslägen, trimning av körsträckan på övriga delar av busslingan.

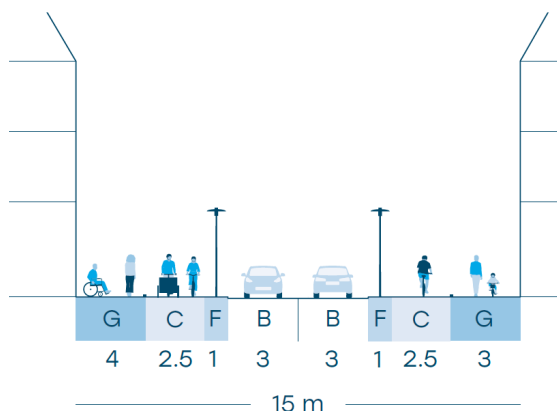


Illustration av lågfartsgata med enkelsidig flexzon. Gatan kan utformas på otal sätt. Ett sätt är att anlägga friser med smågatsten som ramar in ett smalare asfalterat kör- cykelfält som ger en något mer "smågatsstensstötig" framfart för bilisten men ett slät underlag för cyklisten. Gatuutformningen ger goda möjligheter för fotgängare att ta plats i gatan men också för uteserveringar, träd och planteringar vilka ges tillåtelse att leta sig ut i rummet.



Exempel på utformning av lågfartsgata med busstrafik. En lämplig lösning är som ovan där gatan enkelriktas för personbilstrafik, cykling sker på "personbilssidan" i cykelfält. På gator med busstrafik är det viktigt att gatans utformning prioriterar cyklisten och ger låga hastigheter. Bild: Spacescape 2023.





Designprinciper

- 30-40 km/h
- Fullständig trafikseparering för alla trafikslag.
- Riktvärde 3 meter bred gångbana/trottoar.
- Eftersträva 2,5 meter cykelbana. För trafiksäkerhetens är enkelriktade cykelbanor att föredra då de skapar en tydligare trafikmiljö, i synnerhet i korsningspunkter.
- Välj bort kombinerade gång- och cykelbanor i stadsmiljö.
- Körfältsbredd varierar (2,7-3,25) beroende på om högfartsgatan frekvent ska trafikeras av busstrafik eller ej.
- Nivåskillnad mot flexyta
- Undvik kantstensparkering. Angöring sker i gata eller i flexzon/möbleringszon

Högfartsgator

Gatudesignguiden benämner de gator där det är risk för att skadas allvarligt på grund av motorfordonens hastighet som högfartsgator. Högfartsgatan skyltas till 30, högst 40 km/h. Högfartsgatan kan i mer vardagliga termer beskrivas som en stadsgata, med gångbanor, kantstensparkeringar och körbanor, med en separering av trafikslag.

Högfartsgatan passar som dubbelriktade huvudgator i gatunätet, framförallt för huvudlinjer i kollektivtrafiken. På högfartsgator råder trafikseparering där gående, cyklister och motorfordonstrafik har egna ytor.

Gatutypen kräver ofta breda sektioner för att inrymma alla funktioner med godtagbar standard. Trelleborgs huvudgator har ofta smala sektionsmått- utrymmesbristen i Trelleborg gör att den idealbild av gatutypen som målas upp i gatudesignguiden, där bussar får egna körbanor som är separerade från personbilens, inte är möjlig. I en Trelleborgskontext ligger det närmare tillhands att likna gatutypen med en stadsgata, där kollektivtrafiken placeras i blandtrafik.

På högfartsgatorna bör ambitionen vara att upprätthålla god kapacitet för motortrafik men utan att onödig yta tas i anspråk. I de mest centrala delarna av staden bör ytan för gång- och cykeltrafik ökas väsentligt i högfartsgatorna och i stadens ytterområden bör ambitionen vara att anlägga nya gång- och cykelbanor längs med gatan om de kan utgöra användbara kopplingar till bostadsområden, målpunkter och mellan befintliga eller nya gång- och cykelstråk.

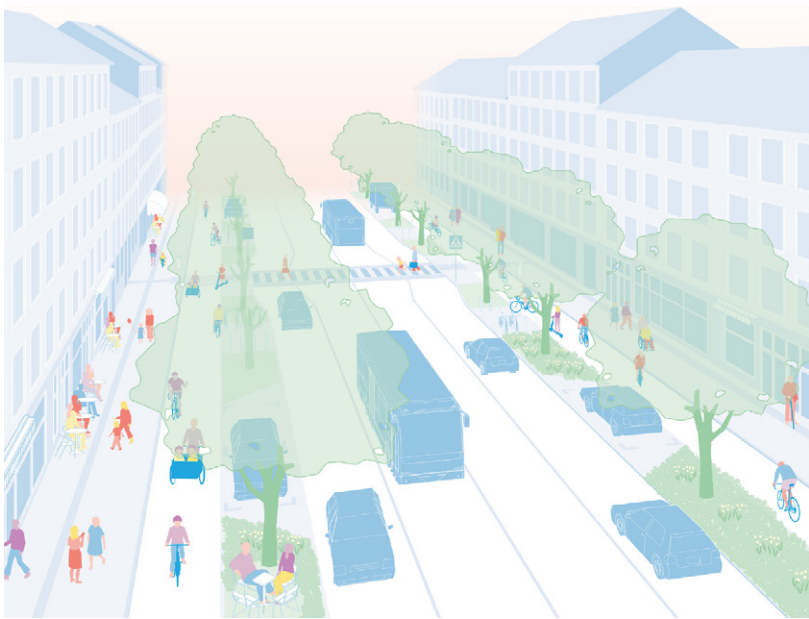
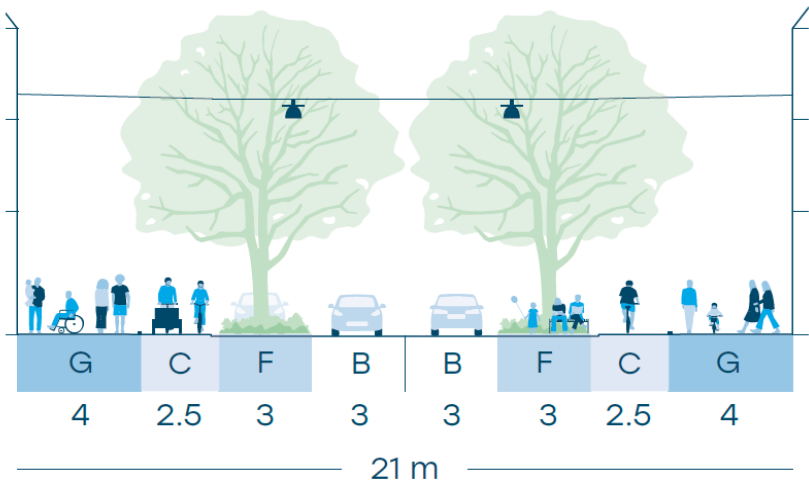


Illustration från gatudesignguiden på en högfastsgata. På bilden kör busstrafiken i egna körfält. På Trelleborgs smala gator placeras bussar i blandtrafik.



Exempel på sektion högfastsgata. Bild: Spacescape 2023.

Prioritering av utvecklingsåtgärder

De prioriterade åtgärderna syftar till att genom utformning och reglering ge möjligheter till att uppnå de mål som kommunen fastslagit kring stadens förtätning, utbyggnation av Sjöstaden och en förändrad färdmedelsfördelning.

Prioriterade förändringar av stadens gatunät

De föreslagna åtgärderna syftar till att skapa trivsamma, trygga och säkra rörelse- och vistelserum. Merparten av de planerade förändringarna av den befintliga trafikstrukturen hänger även ihop med kommunens planering för ringvägen vilket påverkar strukturen för det statliga vägnätet. För att en överflyttning av genomfartstrafik till ringvägen ska bli aktuell krävs att åtgärder görs för att minska biltrafikvolymen och hastigheten på stadens huvudgator och på de mest trafikerade lokalgatorna. Åtgärder och omgestaltning ska därför prioriteras där effekten blir som störst.

Kommunalt väghållarskap för stadens gator

Flera förändringar berör huvudgator som i dagsläget ingår i det statliga vägnätet. Denna trafikplan rekommenderar att kommunen arbetar fokuserat för att överta väghållarskapet för samtliga statliga gator som idag går genom staden.

Prioritering

- Prio 1. Högfartsgata
- Prio 1. Lågfartsgata
- Prio 1. Lågfartsgata med busstrafik
- Prio 1. Gångfartsgata, reglerad gågata
- Prio 1. Gångfartsgata med cykelyta
- Prio1. Gångfartsgata
- Prio 2. Lågfartsgata
- Prio 2. Högfartsgata

- #A Särskilt förbättringsbehov
- Förbättringsbehov

(Väg 108) Lundavägen/Bryggaregatan

På sträckan mellan Västra ringvägen och Hedvägen är gaturummet i dagsläget ett renodlat transportrum med bebyggelsen långt från vägen samt med planskilda korsningar för de oskyddade trafikanterna. I framtiden bör den norra delen av stråket fram till Hedvägen omvandlas till en stadsgata genom kompletterande ny bebyggelse utmed gatan. Gatans utformning bör ändras från bilorienterad väg med vägren och dike till en trädbeklädd gata med kantsten, nya separerade gång- och cykelbanor längs gatan samt med ett korta avstånd mellan korsningspunkterna. Passager ska ske i plan. Karaktären och hastigheten bör successivt anpassas och förändras från monofunktionellt rum, prioriterat för motorfordon, till en omsorgsfullt gestaltad stadsgata, med en hastighet på 30 eller 40 km/h. Stadskvalitetsscenarioet visar på tydliga vinster med en förtätning längs 108:an.

#A Skapa passage i samband med stadsomvandling längs Lundavägen

#B Arbeta för förbättrad framkomlighet och säkra passager vid och genom cirkulationsplatsen för oskyddade trafikanter

#C Vid omgestaltning av Lundavägen och omformuleringen av Phylatterion bör passagen vid Ståstorpsvägen gestaltas i plan.

E6/E22 Del 1 (mellan V Ringgatan - Väg 108)

Detta stråk är i dagsläget en monofunktionell väg, svår att korsa på ett säkert sätt, helt prioriterad för personbilstrafik och tung trafik till och från hamnen. I samband med förtätning och utveckling av ny strandnära bebyggelse kring Västra Sjöstaden och de första kvarteren vid Sjöstaden bör gaturummet utvecklas till en stadsgata, med trädplantering och separerade gång- och cykelbanor längs båda sidor. Hastigheten bör sänkas.

E6/E22/väg 9 Del 2 (mellan Väg 108 - Kapellgatan)

Gaturummet ges en mer stadsmässig utformning likt samband med utveckling av ny stadsbebyggelse utmed stråket. Den mest centrala delen ska markeras tydligt och korsningspunkterna bör hastighets-säkras genom helt upphöjda korsningarna med Hansagatan, C B Friisgatan och Kontinentgatan med anledning av att flödena av oskyddade trafikanter i nord-sydlig riktning bedöms bli som störst här utifrån befintliga och planerade målpunkter. Vid centralstationen har tidigare utretts möjligheterna för gångfartsområde, i syfte att öka tillgängligöra staden för resenärer till och från Centralstationen och som ska vidare till Kontinentgatan.

E6/E22/väg 9 Del 3 (mellan Kapellgatan - Klövervallsgatan)

Östra infarten är idag utformat som trafikled från innerstaden och fram till Klövervallsvägen med två breda körfält i varje riktning, samt med vägrenar på respektive sida. Potentialen för gatan att bli en attraktiv entré till staden österifrån är stor. Med fördel skulle Östra infarten kunna smalnas av till två körfält, med lägre hastighet. Kapacitetsmässigt är det fullt tillräckligt. Med en mer stadsmässig utformning och karaktärges möjligheter för att placera busshållplatser i plan för bättre access och för fler tvärkopplingar. Östra infartens barriärskapande funktion skulle mildras och därtill kan bullernivåer sänkas. Överbliven yta kan användas för kollektivkörfält, för cykelbanor för gen resa österut eller för skyfallshantering.

Nygatan

Nygatan är idag ett centralt stråk för biltrafik. Nygatan passerar rakt genom centrum med en stor koncentration av viktiga målpunkter. I dagsläget dominerar biltrafiken gaturummet med breda körbanor och omfattande kantstensparkering längs båda sidor. Fotgängare och cyklister är idag underprioriterade i gaturummet. De smala gång- och cykelbanorna längs gatan är mycket smala vilket medför oacceptabla konflikter mellan fotgängare och cyklister.

Exploateringsprojekt längs gatan (kv. Valen, KV. Kiosken, KV. Bävern, Badhuset) aktualiserar behovet av att omforma gatan. Gatan bör inriktas mot utformning likt lågfartsgata, vilket i sin tur ger fotgängare god yttillgång, utan intrång av cyklisters framfart. Gatan bör enkelriktas för personbilstrafik. Buss- trafik kommer även framgent ha anspråk i gaturummet – hållplatsläge Nygatan är ett mycket viktigt hållplatsläge med högt resandeantal – vilket medför att cyklister, bilister samt busstrafik samsas i samma rum.

Gestaltningen av Nygatan bör fokusera på att, genom gaturummet, knyta samman Stortorget, entrén till Valen, och Corfitz-Beck-Friisgatan till en mer sammanhängande enhet.

Stortorget, som Nygatan är en viktig entré till, bör få bli torg igen genom att parkeringsplatser tas bort. I ett längre perspektiv bör Stortorget omgestaltas och programmeras för vistelse och uppmuntra till verksamheter som letar sig ut i torgytan.

#F Omgestaltung av korsningspunkt som en förlängning av det planerade Kulturtorget vid Axel Ebbes konsthall och Badhuset.

Hedvägen

Hedvägen på delen vid Lasarettet och skolan Hedvägen ingår som en del i det "inre gatunätet" med en föreslagen funktion och karaktär som stadsgata. Med hänsyn till att lasarettet och Liljeborgsskolan utgör betydande målpunkter bör delen mellan Valldammsgatan och Hesekillegatan ha en högre prioritet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Hållplatslägen bör få framträdande plats i gaturummet. Hastigheten bör för denna del sänkas till 30 km/h, korsningar bör på ett bättre sätt omhänderta fotgängare och cyklister och för att mildra gatans barriäreffekt. Passager för oskyddade trafikanter bör ligga relativt tätt samt utformas hastighetssäkrade.

Mellan Hesekillegatan och Tallvägen är sektionsmåttet litet, trädplanteringen som ger karaktär åt gatan är samtidigt utrym-

meskrävande. Fotgängare och cyklister är idag hänvisade till en oacceptabelt liten yta med många hinder och som på intet sätt uppmuntrar fotgängare och cyklister att ta plats i gaturummet. Det bör övervägas om denna del bäst gör sig som utpräglad lågfartsgata. På så sätt erhåller fotgängaren sitt utrymme samtidigt som cyklisten får ökade möjligheter att ta sig fram på ett effektivt, relativt hindersfritt och säkert sätt. Längs hela Hedvägen bör korsningspunkter höjas eller beläggas med busskuddar, markeras med avvikande markmaterial.

#D Förbättra trafiksäkerhet och genhet för oskyddade trafikanter i cirkulationspunkt Lasarettsskärningen

Glasbruksvägen

Glasbruksvägen är idag utformad för tunga transporter och personbilstrafik. Körtyrorna är mycket breda, vänstersvängfälten är många och breda, korsningspunkterna är få och erbjuder låg trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Glasbruksvägens sektionsbredd erbjuder goda möjligheter för att anlägga separerade cykelytor och på så sätt ge tillbaka trottoarer till fotgängare. Vänstersvängfält kan med fördel tas bort för detta syfte. Vägen kan med andra ord bli gata.

#J Hastighetssäkring av passage

Engelbrektsgatans östra del

Längs Engelbrektsgatan har en viss förtätnings skett de senaste åren, med nya lamellhus som inramar den mycket gena gatan. Gatan ianspråktagts inte bara av personbilar och kollektivtrafik utan också i hög grad av fotgängare och cyklister. Gatan är idag utformad för personbilens komfortabilitet, med breda körbanor och vänstersvängfält som gör att körbanorna sväller ytterligare och som ger personbilen en överordnad roll i gaturummet. Fotgängare och cyklister är idag hänvisade till samma utrymme på en inbland diffust gestaltad gång- och cykelbana, vilken varierar kraftigt i både bredd och i beläggningskvalitet.

Engelbrektsgatan planeras att ansluta direkt till ringvägen vilket än mer pekar på gatans framtida betydelse i stadens gatunät. För att förstärka ringvägens funktion för att omhänderta genomfartstrafik bör Engelbrektsgatan med fördel utformas med en tydlig separering mellan cyklister och gående, där cyklister ianspråktagts bilistens och bussens yta genom egna cykelfält. Busshållplatslägen bör flyttas ut i gatan, likt kantstenshållplatser, där cyklisten får möjlighet att cykla bakom väderskydd. Gatans många vänstersvängfält och refuger kan tas bort.

Engelbrektsgatan har goda möjligheter att bli en vacker stadsgata och på ett självklart sätt koppla samman Fagerängen (och ett framtida Station Fagerängen) med de centrala stadsdelarna. Omsorg bör ges till att omforma korsningspunkten Engelbrektsgatan/Glasbruksvägen för att skapa en genare och mer självklar koppling över Glasbruksvägen.

#/ Idag en oframkomlig och komplicerad korsningspunkt, inte minst för fotgängare och cyklister. Arbeta för en enklare och säkrare utformning. Bör utredas om korsningen ska återkopplas till västra delen av gatan.

Valldammsgatan

Valldammsgatan är en viktig länk i stadens gatunät, med en idag spretig karaktär och föränderligt sektionsmått. Därtill är gatan ett viktig länk för såväl lokal som regional busstrafik. Många intressen samsas på gatan. Gatan har sedan längre prägats av en rad isolerade lösningar som ger en fragmenterad bild: gatan förtjänar en mer enhetlig och omsorgsfull gestaltning. Stora delar av gatan kan med fördel gestaltas som en lågfartsgata med busskörfält för att på så sätt öka trottoarernas breddmått, öka flexibiliteten för utformningen av gatans

hållplatslägen, ge möjlighet för trädplantering och sänka personbilens hastighet. Gatan bör enkelriktas för personbilstrafik.

#E Omgestaltning av korsningspunkt Valldammsgatan/Nygatan.

Flockergatan

Den korta gatan är idag enkelriktad och knyter ihop Algatan med Nygatan. Med hänsyn till att gatan är enkelriktad så är körbanan mycket bred och yta för biltrafik dominerar gaturummet. Detta gaturum bör utvecklas till en gång- eller lågfartsgata där man ger ökad prioritet för fotgängare och cyklister och ge utrymme för restauranger och caféer att leta sig ut i gaturummet.

Kontinentgatan

Gatan är idag ett mycket viktigt rörelsestråk från centralstationen och vidare in i stadskärnan. Restauranger, mindre verksamheter och butikshandel kantar gatan. Busstrafiken är på gatan frekvent, likaså personbilstrafiken som säker sig till målpunkter som badhuset eller parkeringsmöjligheter vid Valen, på Stortorget eller kantstensparkering längs gatan. Cyklister hänvisas till gatans kanter. Planeringsarbete pågår för

kvarteret Herkules för vilket Kontinentgatan har en viktig roll. Gatan föreslås utformas som lågfartsgata med busstrafik och därtill att gatan enkelriktas för biltrafik.

#G Vid Centralstationen, i korsningen med Kontinentgatan, bör ett gångfartsområde tillskapas för lägre hastigheter och prioritering av fotgängare och cyklister som rör sig mellan stationsområdet och innerstaden.

Johan Kocksgatan

Johan Kocksgatan är en vacker, gen, trädbeklädd gata, kantad av både bostäder och industriverksamheter, som rör sig hela vägen mellan Väg 9 i söder till Hedvägen. Kommunen planerar för att i hela gatans dragning förlägga nya fjärrvärmerör vilket aktualiserar en omgestaltning, främst för gatans många korsningspunkter. Välkommet vore om gatans befintliga utformning får vara intakt, med trädplantering på båda sidor om gatan. I övrigt kan gatan utformas likt lågfartsgata, med omsorg i material både i körytor som på trottoarer. Korsningar bör genomgående höjas upp och hastighetssäkras.

#H Skolväg. Korsningspunkten bör hastighets-säkras för säkrare passager

Corfitz-Beck-Friisgatan

Gatan är idag utformad som återvändsgata med cykelfält. I takt med att hotell- och konferensanläggning byggs inom fastighet Herkules 29 öppnas möjligheter för omgestaltning av gatan. Gatan föreslås som gångfartsgata, utan kantstensvisning. En mer flexibel gatutyp i en nivå skapar bättre möjligheter för cykelparkeringsmöjligheter, träd och planteringar.

Östra Vallgatan/Hesekillegatan

Tillsammans med kommunen har landskapsarkitekterna på Sydväst tagit fram ett förslag till ny gestaltning av det så kallade Kulturtorget. Förslaget ger en öppen gestaltning, gångfartsbetonad, där samtliga trafikslag samsas om ytorna. Axel Ebbes konsthall, Stadsparken och Badhuset knyts samman. Möblering, planteringar och material, tillsammans med väl vald belysning, signalerar låga hastigheter.



Östergatan

När staden växer, ökar antalet invånare. Med denna befolkningsökning växer även behovet av ett "större centrum" med mer service, handel och restauranger. Under sommaren 2023 omgestaltades och omreglerades del av gatan till "sommargata" i syfte att prioritera fotgängare och cyklister samt de verksamheter och restauranger som kantar gatan. Testet utföll med positivt resultat och även under sommaren 2024 kommer gatan att temporärt omvandlas till sommargata. Denna gradvisa förändring av gatans karaktär har potential att skapa en logisk förlängning av stadens befintliga gågata.

Arbetet som följer...

Ambitionen med trafikplanen är att den ska kunna fungera som inspiration och som kunskapsgrund i kommunens, och externa aktörers, strävan i att utveckla staden och dess gator. Arbetet med att utveckla stadens gatunät och gator fortsätter givetvis även efter att trafikplanen har antagits, bland annat genom att kommunen...

...arbetar vidare med de prioriterade åtgärdsförslagen

Ett antal åtgärdsförslag presenteras i denna trafikplan; nu är det viktigt att arbetet med att förbättra för hållbara resor i, till och från staden fortsätter, företrädesvis utifrån de förslag som presenteras i denna handling. Avsnittet kommer inför antagande i KF våren 2024 att vidareutvecklas.

...tar fram trafik- och gatuutvecklingsplaner för kommunens tillväxtorter

Föreliggande trafikplan behandlar i första hand trafik- och gatuutvecklingen i Trelleborg stad. Men givetvis förtjänar även gatorna i kommunens mindre tätorter en mer fokuserad översyn. Frågan som en sådan översyn bör svara på är: hur och på vilket sätt kan trafik- och gatuplaneringen förbättra livsmiljön i den specifika tätorten?

...upprättar en enkelriktningsplan

Trafikplanen förespråkar att en enkelriktningsplan tas fram för att vägleda en succesiv enkelriktning av innerstadens lokalgator samt för att utreda effekterna av de planerade förändringar i gatunätet.

...systematiskt mäter gång-, cykel- och bilrörelser

Kommunen saknar idag heltäckande kunskap om vilka trafikmängder som finns på stadens gator. Mer systematiska mätningar som på ett enkelt sätt kan rutiniseras och synliggöras i kommunens interna och externa digitala kartor behövs.

...utför bullerkarteringar för stadens gator.

Syftet med sådan kartering är att på ett konsekvent sätt kunna utvärdera vilka trafikvolymmer som bör vara gällande för att bullerriktvärden ska kunna innehållas för bostäder längs stadens gator.

PARKERING

I detta kapitel beskrivs kommunens intentioner kring hanteringen av parkeringsfrågor i kommunen. En omarbetad p-norm för bil och cykel förevisas, med tillhörande nya p-zoner. I kapitlet fokuseras på VAR den parkerade bilen och cykeln bäst placeras i relation till en hållbar stadsutveckling, hur kommunen planerar att arbeta med parkeringsköp, reduktionsåtgärder och vad kommunen menar med intentionen att samla parkering i parkeringsanläggning.

Vem ansvarar för parkeringen?

Parkering är fastighetsägarens ansvar – och kommunens!

I Plan- och bygglagen framgår det att det är fastighetsägarens ansvar att "i skäligen utsträckning" lösa det parkeringsbehov som en fastighets användning ger upphov till, vid ny-, om- och tillbyggnader som kräver bygglov. Det är sedan kommunen som ansvarar för att se till att parkeringsplatser anordnats i "skäligen utsträckning".

Det finns däremot ingen legal definition på hur många parkeringsplatser som är just "skäligen". Kommunen har således ett stort självbestämmande vad gäller frågan om antalet parkeringsplatser vid planläggning och vid beslut om bygglov. För att avgöra vad som kan ses som "i skäligen utsträckning" tar kommuner ofta hjälp av en parkeringsnorm. Det finns inget i Plan- och bygglagen som säger att en parkeringsnorm krävs för att kunna bedöma att parkering anordnas i enlighet med lagens krav. En parkeringsnorm, likt den som hittas i denna handling, tas fram som ett stöd och vägledning för kommunen och fungerar i domstolspraxis ofta som ett "facit" för behovsavvägningen i respektive kommun.

Att anlägga parkering är inte kommunens ansvar annat än när kommunen själv är fastighetsägare. Kommunen har dock ett övergripande ansvar för parkeringsplanering då kommunen är ansvarig för att mark används på lämpligt sätt, vilket i första hand prövas i detaljplanläggning och i andra hand i bygglovsprövningen.

Parkering i den kommunala planprocessen

Det kommunala ansvaret tillämpas framför allt när detaljplaner tas fram och när bygglovsansökningar prövas.

Med en detaljplan reglerar kommunen användningen av mark och vattenområden. Med andra ord talar detaljplanen om vad du får och inte får göra för byggtäckningar inom planområdet. Med en detaljplan kan kommunen reglera parkeringens utformning och omfattning. Kommunen kan, genom detaljplan, avgöra frågor om bland annat lokaliseringen av områden för parkering, dimensionering av parkeringsanläggningar, val mellan gemensamma lösningar och tomtparkering eller förbud mot parkering inom vissa områden.

En bostadsgård som i så stor utsträckning som möjligt fredas från bilen bör vara en utgångspunkt i planarbetet för nya bostadsområden.

Friyta före parkering

I detaljplaneprocessen har kommunen möjlighet att reglera markanvändningen inom fastighetsmark, däribland om yta ska användas för parkering. Plan- och bygglagens 8 kapitel 9 § ger att en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden. Vidare föreskriver paragrafen att om det på tomten, eller i närheten av den, inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, så ska man i första hand ordna friyta. Det är således upp till kommunen att utifrån Plan- och bygglagen bedöma om det finns tillräckliga ytor för parkering – utifrån att friyta är av större vikt än parkering och att tomten ska ordnas med hänsyn till stads- och landskapskontexten.

Prioritering av friyta i planprocessen

Parkering för boende ska i första hand lösas inom kvartersmark. Innergårdar, lekutrymmen och ytor för socialt samspel bör dock i allra största grad fredas från att nyttjas för bilparkering. Bilparkering är ytkrävande – både när bilen står still liksom när bilen rör sig till och från anvisad plats – och kväver ofta möjligheterna till att skapa mysiga, sociala och funktionella ytor.

Parkering löses ofta bäst i en samlad, gemensam parkeringsanläggning, där parkeringsytorna kan nyttjas effektivt över dygnet av fler användare. Detta tillsammans med lagkrav på att friytor ska prioriteras på bostadsgårdar gör att den egna fastigheten sällan är det bästa alternativet för att lösa parkeringsbehovet.

I de planprojekt där en avvägning om friyta och parkering aktualiseras bör detaljplanen anpassas för att främja friyta före parkering. Markanvändningen, och därtill planbestämmelserna, ska, utifrån stöd i Plan- och bygglagens 8 kap 9 §, i de fall det anses lämpligt, därför anpassas för att stödja prioriteringen av friyta före parkeringsyta.

Var ska bilen stå?

Huvudprincipen är att bil- och cykelparkering (främst till boende) ska samordnas på kvartersmark. Allmän platsmark ska i största mån frigöras från parkering.

Huvudprincipen är att bil- och cykelparkering (främst till boende) ska samordnas på kvartersmark. Med syftet att stärka stadslivet och göra plats för gående, cyklister och kollektivtrafik, ska allmän platsmark i form av gator, torg, grönområden och liknande i största mån frigöras från parkering. Korttidsparkering (besök och angöring) på allmänna gator kan dock ske i syfte att ge fördelar i form av ökad tillgänglighet till allmänna besöksmål och verksamheter.

Bilparkering vid bostäder

Vid nybyggnation ska bilparkering för boende lösas inom kvartersmark. Parkering för boende bör inte ske inom den egna fastigheten utan ska i första hand ordnas i gemensam parkeringsanläggning.

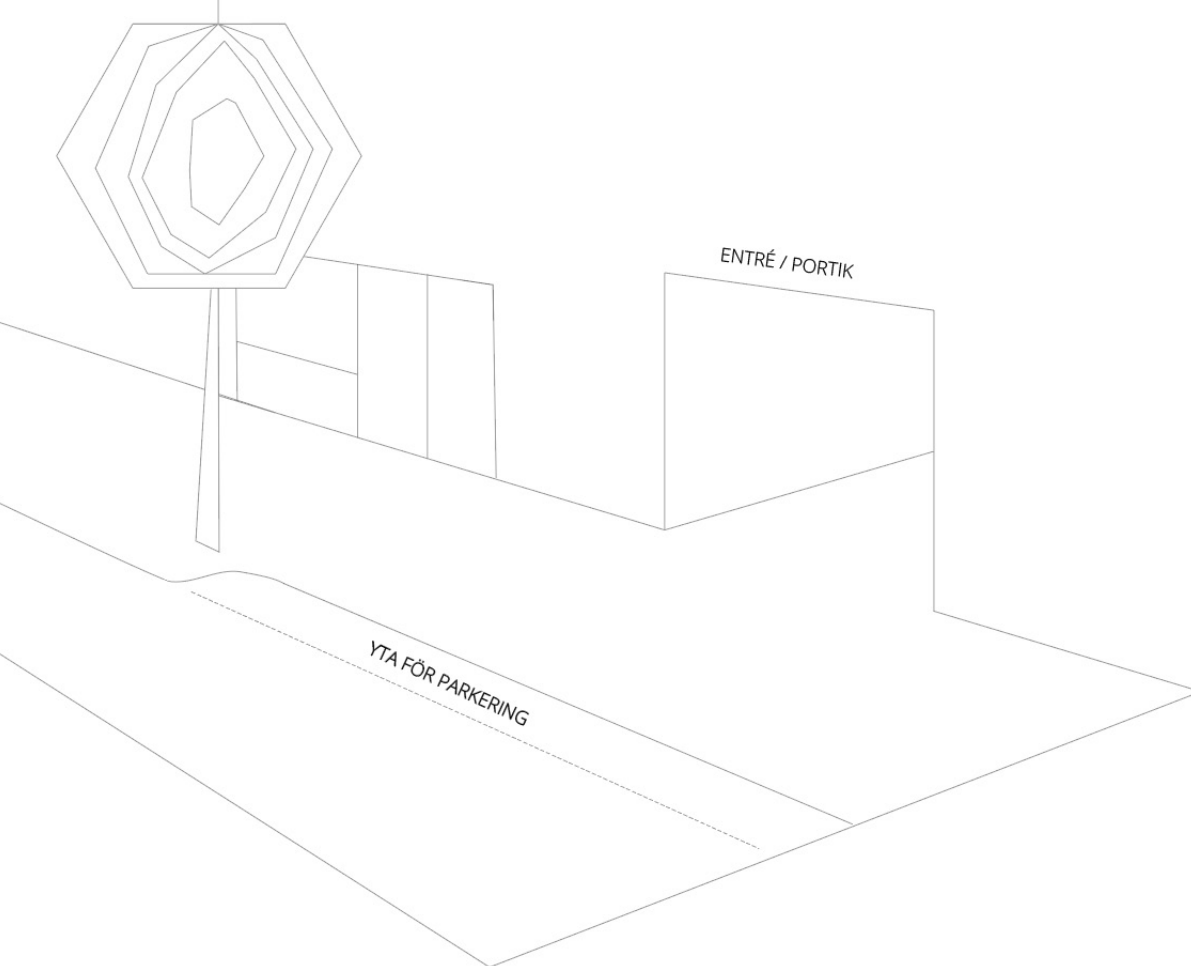
I några av Trelleborgs äldre bostadsområden saknas ofta möjlighet att tillskapa parkeringsplatser inom kvartersmark. För boende i dessa områden är det möjligt att ansöka om boendeparkeringstillstånd för att få möjlighet att parkera i gaturummet. Boendeparkering innebär att boende folkbokförda inom ett visst område kan söka om ett boendeparkeringstillstånd

och därmed undantas den ordinarie parkeringstaxan och i stället parkera till en reducerad kostnad på kommunal allmän plats. I undantagsfall kan det även vara lämpligt att boendeparkering blir gällande för rörelsehindrade som ska parkera i allmän plats.

Besöksparkering till boende ordnas inom kvartersmark – och på allmän plats

Besöksparkering till boende bör ordnas inom kvartersmark, i första hand i en gemensam parkeringsanläggning.

Med hänvisning till plan- och bygglagens 8 kap 9 § kan besöksparkering till boende, i andra hand, i vissa fall lösas i gata, under förutsättningar att det är olämpligt inom kvartersmark på grund av för stora negativa konsekvenser för den planerade byggnationen eller om det inte är möjligt att hänvisa till parkeringsanläggning.



Bilden visar på portiklösning som kan vara en bra lösning för god tillgänglighet för rörelsehindrade i en tät stadsmiljö med slutna kvarter. Bilparkering för boende ska i första hand ske i kvartersmark, i en gemensam parkeringsanläggning, men i äldre områden kan den enda lösningen vara att den boende söker om tillstånd för att parkera i gata. Besöks-parkering kan, om det är olämpligt inom kvartersmark, lösas i gata, lämpligtvis genom kantstensparkering likt bild.

Bilparkering för boende med rörelsehinder primärt inom kvartersmark – men även som boendeparkering i allmän plats

Plan- och bygglagens 8 kap 9 § innebär en lättnad relativt Boverkets byggregler, i det att byggreglerna enbart gäller om det inte är orimligt med hänsyn till terrängen eller förhållandena i övrigt.

Bilparkering för boende med rörelsehinder ska som utgångspunkt lösas inom kvartersmark. Enligt Boverkets byggregler (BBR 3:12) ska en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Byggreglerna utgår från att bilparkering för boende med rörelsehinder löses inom eller i närheten av den egna tomten.

I vissa stadsbyggnadsprojekt kan det vara nödvändigt att möjliggöra för parkering för rörelsehindrade i allmän plats, i syfte att ge så god tillgång för den enskilde till entréer som vetter mot gata som möjligt, samt för att undvika att parkering skapar alltför negativa konsekvenser för den byggda miljön.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade i allmän plats kan tillförsäkras genom beviljandet av boendeparkeringstillstånd. I bygglovsprövningen undersöks att ytan tillskapas. En bedömning om lämpligheten att förlägga PRH i gata måste givetvis göras från fall till fall, med en noggrann utvärdering om alternativa lösningar och om gatans utformning medger platser för rörelsehindrade. En strategi avseende boendeparkering anpassad för rörelsehindrade kommer att tas fram av kommunen.

Bilparkering vid verksamheter – utifrån behov och läge

För verksamheter ställer kommunen inget minimikrav på att tillskapa personalparkering. Det blir upp till fastighetsägaren att bedöma angelägenheten av parkeringsplatser. Denne är då fri att göra det inom kvartersmark, då helst genom att hänvisa personal till gemensam parkeringsanläggning.

Trelleborg kommun kräver vid bygglovsskede för nyproduktion att fastighetsägaren inkommer med en särskild utredning som belyser det eventuella behov av kundparkering för bil som en verksamhet kan ge upphov till.

För vissa verksamheter som är lokaliserade i de mer centrala delarna av staden kan den mest lämpliga lösningen vara att kundparkering med bil sker i en gemensam parkeringsanläggning alternativt i allmän plats, medan för de verksamheter som har ett mer perifert läge så ordnas parkering på bästa sätt inom den egna kvartersmarken.

Verksamhetens läge, och den stads- eller landskapsbildskontext som verksamheten befinner sig i, avgör med andra ord vad som är den bästa bilparkeringslokaliseringen för kunder. Den särskilda utredning som tas fram av fastighetsägaren i bygglovsskede bör belysa och resonera kring frågan om möjligheten till parkering i egen kvartersmark eller i samlad parkeringsanläggning kontra på allmän plats.

Bilparkering vid skolor – friyta före parkering inom egna kvartersmarken

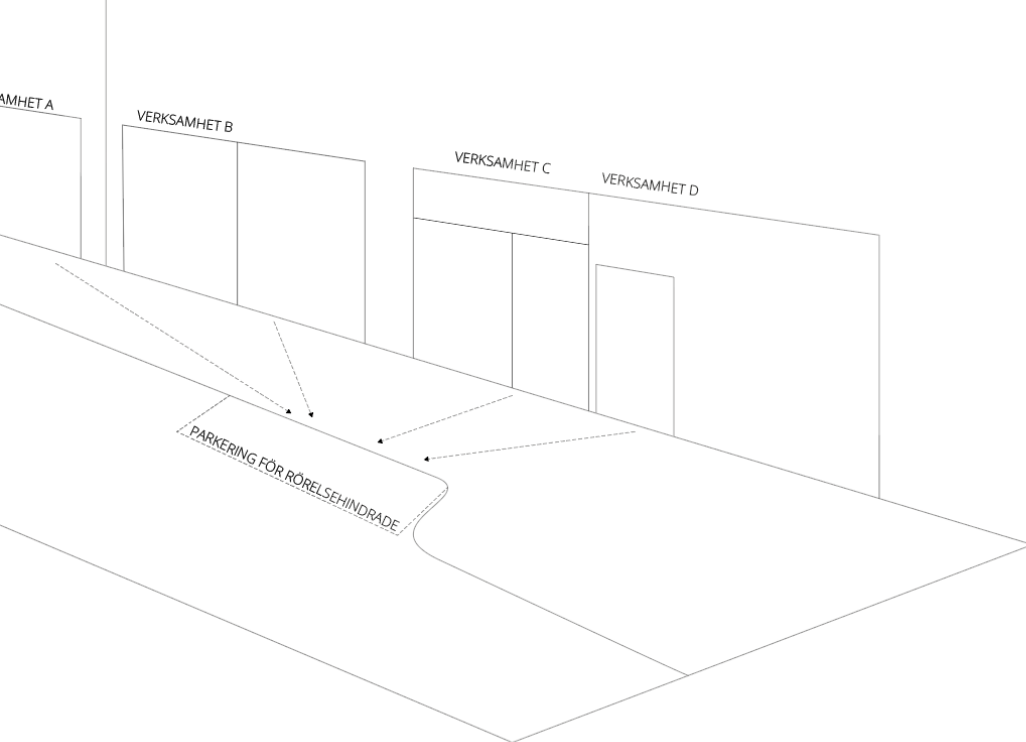
För utformningen av skolområden, och därigenom lokalisering av parkering kopplade till skolverksamhet, bör två principer vara rådande. Den första principen är att friyta inom skolområdet/kvartersmarken ska prioriteras före parkeringsytor. Den andra principen är att gator runt alla skolkvarter ska gestaltas för gångfart eller låg-/cykelfart.

Bilangöring ska således i första hand ske utanför skolområdet, gärna ett kvarter eller ett par gator bort. Personalparkering, i den mån det anses nödvändigt av fastighetsägaren att anordna sådan, bör företrädesvis inte heller ordnas inom den egna kvartersmarken utan ska samlas i en gemensam parkeringsanläggning.

Dessa två enkla principer ger att fotgängare och cyklister ska ges konkurrensfördel genom att bilister får längre avstånd mellan skolans entré och angöringsparkering.

Principerna syftar till att skapa möjligheter för säkra skolvägar i en faktisk mening: barn och skolungdomar ska ha friheten att gå eller cykla till skolan utan att riskera att skada sig i en gatumiljö med snabba motorfordon.

Principbilder på parkering vid skola kommer att läggas till.



Platser för rörelsehindrade bör ha goda möjligheter för samnyttjande, så länge platsen är 25 meter från verksamhetens entré.

Besöksparkering med bil för rörelsehindrade vid verksamheter ordnas utifrån platsens förutsättningar

Lokaliseringslösningarna för besöksplatser för rörelsehindrade måste ordnas utifrån verksamhetens läge och med hänsyn till omgivande stads- och landskapsbild. Det innebär att tillfällig besöksparkering för rörelsehindrade kan lösas antingen inom den egna kvartersmarken eller på allmän plats, helt utifrån platsens förutsättningar.

För att undvika en överetablering av tillgänglighetsanpassade besöksbilplatser kan platserna samnyttjas, det vill säga att ett antal verksamheter hänvisas till samma bilbesöksplats, så länge platsen är 25 meter från verksamhetens entré. På så sätt säkerställs i tillräcklig grad att personer med rörelsehinder har tillgång till anpassad besöksplats i gata, med god närhet till entré, utan att gatan för den delen belastas med ett överskott av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser.

Angöring för lastning/lossning, gods och avfallshantering sker bäst i det allmänna gaturummet.

Inom begreppet angöring ingår lastning och lossning av gods, samt på- och avstigning. Föraren kan under en kortare tidsperiod lämna fordonet för att leverera föremål eller gods, eller för att till exempel hjälpa en passagerare med på- eller avstigning. Den korta stund som avfallsfordon stannar till för att ombesörja tömning av UWS och soptunnor eller liknande ingår även i begreppet.

Gatans utformning kan bereda/ge goda möjligheter för denna sorts tillfälliga nyttjande av gaturummet, till exempel genom att flexzoner anläggs utmed körbana.

Rekommenderade gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt

Gångavståndet från parkeringsplats till målpunkt kan inverka på en resenärs val av färdväg. Precis som gångavståndet till ett hållplatsläge kan påverka nyttjandet av kollektivtrafik så kan ett längre gångavstånd mellan parkering och målpunkt inrymma potential att i viss mån påverka färdmedelsfördelningen.

För särskilda grupper såsom personer med rörelsehinder är det däremot viktigt att lösa behovet av korta avstånd. Parkering och angöring för rörelsehindrade bör enligt PBL och BBR ske inom 25 meter gångavstånd till tillgänglig entré.

Som en generell riktlinje kan sägas att gångavstånd mellan kundparkering och handelsverksamhet i centrum inte bör överskrida 400 meter. För boende är motsvarande siffra 500 meter och för arbetsplatser är det acceptabla avståndet 800 meter.

Var ska cykeln stå?

Direkt närhet till väl utformad cykelparkering ska vara en grundförutsättning i planeringen och utformningen av bostäder och verksamheter.

Rekommendationer
kring utformning av
cykelparkeringsytor
hittas på sida 88.

Cykelparkering kopplat till bostäder ordnas inom kvartersmark

Cykelparkering för boende och för besökande till boende ska hanteras inom kvartersmark för att säkerställa en ändamålsenlig och kvalitativ parkeringsmöjlighet.

I kommunens förrådspolicy (Trelleborg kommun XX 2022) föreskrivs att till varje bostadsenhet som tillskapas ska minst ett förråd utformas och placeras så att det är tillgängligt för personer med nedsatt orienteringsförmåga. Förvaring av barnvagn, cykel, rullator och rullstol ska ordnas utanför men i anslutning till den enskilda bostaden, med maximalt 25 meter till bostadslägenhetens närmsta tillgängliga entré.

Det minimikrav på cykelparkering för boende som avkrävs fastighetsägaren genom den p-norm som föreläggs i denna trafikplan, kan tillgodoräknas i dessa förråd.

Cykelparkering vid verksamheter företrädesvis på kvartersmark

För såväl anställda som för besökare bör cykelplatser företrädesvis ordnas inom kvartersmark. I den mer tätastadsmiljön kan det dock vara mer lämpligt att cykelparkering för besökare anordnas i allmän plats, i syfte att ge besökare mycket god närhet till entréer, förstärka cykelns fördelar samt öka handelns attraktivitet.

Besökscykelparkering ska, oavsett handelskategori och oberoende av verksamhetens lokalisering, vara placerad synlig vid entréer, på bästa plats.

Cykelparkering vid skolor

Cykelparkering för anställda bör i första hand ordnas inom kvartersmark. Vid skolor ska cykelparkering för skolans elever med fördel ligga i direkt anslutning till entrén eller entréerna, 50 % av cykelställen ska vara väderskyddade.

Bilda kommunalt parkeringsbolag

Denna Trafikplan föreslår och rekommenderar att ett kommunalt parkeringsbolag bildas för att succesivt överta kommunens dagliga arbete med parkeringfrågor.

Idag hanteras arbetet och frågor gällande parkeringsfrågor både hos Teknisk serviceförvaltning, inom Samhällsbyggnadsförvaltningen såväl som inom kommunstyrelsen.

Bildandet av kommunalt parkeringsbolag möjliggör för att parkeringsfrågan ges det fokus och den initierade arbetsinsats som krävs för att de många komplexa aspekterna kring parkering tas omhand på bästa sätt.

Ett sådant parkeringsbolag övertar således det arbete som idag ligger på enskilda tjänstemän inom kommunen, såsom skyltning och parkeringsledningssystem, men även att i framtiden säkerställa att intäkter från parkeringsavgifter återinvesteras i kommunmedborgarnas allmänna rum eller används för att uppföra parkeringsanläggning som sedan sköts i kommunens egen regi.

Ett kommunalt parkeringsbolag, vars anställda har särskild spetskompetens inom frågan, kan även fungera som viktig part när parkeringsfrågor diskuteras i plan- eller bygglovsskede, i förvaltningsövergripande forum, eller när parkeringsfrågan ska kommuniceras utåt mot kommuninvånare.

I andra hand föreslås att en särskild avdelning inom teknisk serviceförvaltning skapas för att parkeringsfrågan ska kunna hanteras på ett kvalitativt och tillfredsställande sätt.

Med en kommunal organisation kan ges resurser att på ett kvalitativt sätt arbeta med frågor som parkeringsavgifter, boendeparkeringstillstånd, parkeringsreglering, hantering av parkeringsavgifter och andra ofta komplexa parkeringsfrågor.

Införande av parkeringsavgifter för stadens gator och torg

Den 18/12 2023 beslutade kommunfullmäktige att införa parkeringsavgifter för bilparkering under dagtid i de mest centrala delarna av staden. Syftet med att avgiftsbelägga parkering är primärt för att styra trafiken, påverka efterfrågan på parkering och för att skapa en bättre tillgänglighet till lediga parkeringsplatser.

Genom avgiftsbeläggning och reglering kommer omsättningen på Trelleborgs mest attraktiva parkeringsplatser att öka, vilket i sin tur leder till att tillgängligheten till parkering för besökare förbättras och mängden söktrafik (den parkerandes körning vid letande av ledig parkeringsplats) i centrum reduceras. Således kan införandet även ha positiva effekter på trafiksäkerheten, minskade utsläpp av luftföroreningar samt resultera i ett minskat behov av parkeringsytor i centrum.

All parkering är förenlig med kostnader bland annat genom markupplåtelse, anläggning, övervakning, drift och underhåll samt administrativa kostnader. Idag subventioneras kommunala parkeringsplatser helt eller delvis med kommunala medel. Ur ett rättviseperspektiv kan detta därför anses otillbörligt gynna de kommuninvånare som har en bil.

Vilka effekter som uppnås är dock i hög grad beroende på avgiftens nivå. För att komma till rätta med den ojämna beläggningen som idag råder bland stadens parkeringsplatser bör parkeringsavgiften på kommunal allmän parkering ligga i nivå med, eller något över, avgiftsnivåer på privat mark. Med hänseende till att det i de mest centrala delarna finns en högre konkurrens om parkeringsplatserna bör avgiften vara något högre här, medan avgiften kan vara något lägre en bit från centrum. De centrala delarna av Trelleborg delas därför in i en röd zon och en blå zon.

Avgift om 12 kr/h införs i den röda zonen dagtid på vardagar samt lördagar, övrig tid är ej avgiftsbelagd. I den blåa zonen är avgiften något lägre, på 7 kr/h, i syfte att uppmuntra bilisterna att i första hand välja parkeringsanläggningarna utanför den allra

mest centrala delen av stadskärnan. I denna zon kommer det även att finnas möjlighet för besökare och arbetstagare att lösa avgift för hela dygn eller veckor.

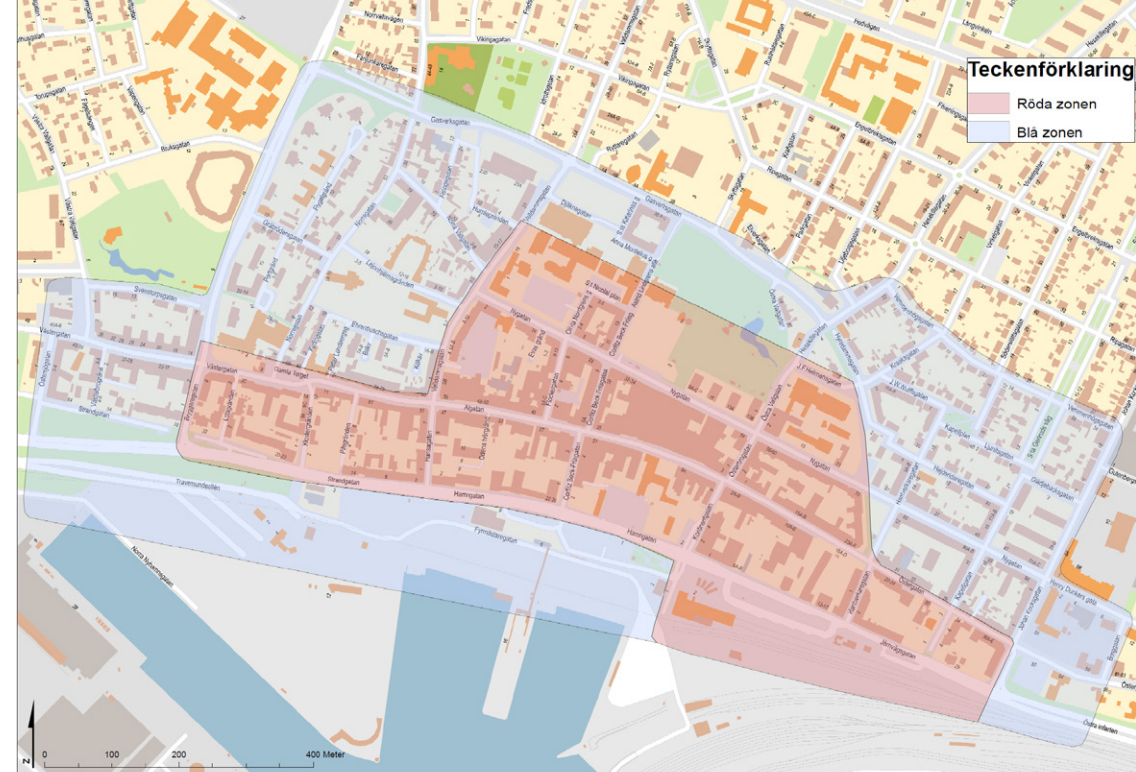
Inom den inre röda zonen prioriteras besöksparkering mellan klockan 9-18 på vardagar och klockan 9-15 på lördagar mot avgift. Övriga tider ska parkering vara gratis vilket främjar parkering för boende de tider då merparten av handel och service håller stängt.

Inom den yttre blå zonen prioriteras boende- och arbetsplatsparkering genom särskilda avgifter för boendeparkering. Inom denna zon får arbetstagare möjlighet att lösa parkeringsavgift per dygn, vecka eller månad vilket innebär ett reducerat pris jämfört med kostnaden per timme.

Prioritera parkering för besökare

Användandet av tillgängliga parkeringsplatser på allmän platsmark bör upplåtas efter följande prioriteringsordning:

1. Parkering för personer med rörelsenedsättning
2. Angöring (På- och avstigning, lossning och lastning)
3. Parkering för besökare
4. Parkering för utpendlare
5. Parkering för boende
6. Parkering för verksamma/anställda



Boendeparkeringstillstånd i blå zon

Boendeparkeringstillstånd innebär att boende folkbokförda inom ett visst område undantas den ordinarie parkeringstaxan och i stället parkerar till en reducerad kostnad på kommunal allmän plats. Ett tillstånd för boendeparkering innebär inte någon garanti om tillgång till lediga parkeringsplatser.

Boendeparkering införs i den blå zonen mellan 9–18. I den röda inre zonen införs däremot ej boendeparkering då det inom denna zon finns verksamheter som i hög grad gagnas av angörings- och korttidsplatser. Nivån på taxan är fastställd till 30 procent av ordinarie parkeringstaxa.

Vad händer med avgifterna?

Enligt 2 § Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera, framhålls att kommunen har rätt att ta ut parkeringsavgifter med syfte att ordna trafiken. Kommunen får däremot enbart ta ut avgift för att ordna trafiken och syftet med införandet får inte vara att stärka kommunens ekonomi. Dock har kommunen möjlighet att använda intäkterna fritt för det ändamål som kommunfullmäktige beslutar.

Det är av stor vikt att intäkterna återinvesteras i gatan, d.v.s. att de som bor i staden ska kunna dra direkt fördelar av parkeringsintäkterna genom att deras närmiljö förbättras. Genom att intäkterna på ett transparent och tydligt sätt används för att succesivt omvandla gatu- och torgmiljöer eller för att uppföra de parkeringsanläggningar som behöver anläggas för att kommunens planerade förtätningsområden ska kunna genomföras, tydliggörs de positiva effekter som betalavgifterna för med sig.

Avgiftsbeläggnings effekter på centrumhandeln

Införandet av avgiftsbelagd parkering är ett viktigt verktyg för att styra parkeringen, minska biltrafiken och tillgängliggöra de centrala delarna i en tätort. Samtidigt är det i många fall en känslig fråga för bilister, handlare och näringsidkare (Björke och Fondell, 2009). Delvis beror detta på att näringsidkare har farhågan att centrum tappar i konkurrens gentemot externa köpcentrum som i vissa fall erbjuder gratis parkering. Det finns en liten risk att somliga bilburna kunder väljer en annan handelsplats än centrum om det införs parkeringsavgifter, men utifrån tidigare studier förändras dock inte bilisters köpmönster nämnvärt vid införande av parkeringsavgifter i centrala delar (Ibid).

I studierna visade det sig även att de som hade inköp som huvudsakligt ärende föredrog betalparkering gentemot avgiftsfri parkering, detta så länge parkeringsplatserna blev mer tillgängliga. Införande av parkeringsavgift i andra städer har även visat sig

medföra att många låter bilen stå när de ska ta sig till centrala delar av staden (Ibid). I regel konsumerar gående, cyklister och bussresenärer oftare än vad bilburna besökare gör. Enligt Björke och Fondell (2009) konsumerar bilister generellt för något högre belopp när de väl handlar än övriga besökare, detta vägs dock upp genom att besökare som färdats med andra transportsätt än bil besöker centrum betydligt oftare än bilisterna gör. Studier från Tyskland och England kom fram till att restriktioner mot privatbilism, såsom införande av parkeringsavgifter, i centrala delar av städer inte medförde någon negativ inverkan på centrumhandeln (Svensson 2001).

Likaså visade en studie från Kalmar att antalet kunder och omsättningen i butikerna inte minskade vid införandet av parkeringsavgift (Björke och Fondell, 2009). Direkt efter införandet av avgiften eller annan restriktion sjönk dock omsättningen hos vissa handlare något, men omsättningen steg sedan till samma nivå eller till en nivå som var högre än innan införandet (Svensson, 2001).

Den primära parametern gällande val av handelsplats handlar således inte om tillgången till avgiftsfri parkering (Björke och Fondell 2009). Det är i stället faktorer som om det är en lugn och attraktiv miljö med tillgång till många butiker, uteserveringar och andra sociala aktiviteter som styr valet av handelsplats. Finns det en attraktiv, omsorgsfullt gestaltad stadsmiljö där människor vill vistas länge, så har det en positiv påverkan på handeln (Gehl, 2010).

Utifrån detta bör införandet av parkeringsavgifter ha goda möjligheter att ge en positiv inverkan på centrumkärnan och för centrumhandeln genom att tillgängligheten till parkering förväntas öka.

Det ska vara lätt att parkera rätt

Med enkla betalsystem, ett effektivt parkeringsledsystem samt tydlig information skapas förutsättningar för besökare, boende och verksamma att enkelt hitta parkering och gör det lättare att förstå hur det fungerar

Förenkla skyltning och reglering

Otydlighet gällande skyltning för parkering, lokalisering samt olika regleringsformer bidrar till överbeläggning och onödig söktrafik som påverkar trafiksituationen negativt. I dagsläget finns 25 unika bestämmelser för parkering i centrum. Denna otydlighet orsakar överbeläggning och söktrafik.

- Genom att förtydliga för användaren blir det enklare att göra rätt för sig samt välja rätt parkeringsplats för rätt tillfälle vilket innebär att man kan stå så länge man behöver.
- Det är enklare att parkera om regler efterlevs och det fungerar likadant för alla.
- Med tydlig skyltning blir det enklare för turister och fristagågsbesökare att hitta parkering.

Införande av enkla digitala betalsystem

För att det ska vara enkelt att parkera och även betala är det viktigt med användarvänliga betalsystem. Digitaliseringen av samhället medför nya kostnadseffektiva och handhavandemässigt enkla lösningar – i form av betalning via telefon genom app, sms, webb eller telesvar – vilka kan ersätta de traditionella fysiska parkeringsautomaterna.

Trelleborgs kommun planerar därför att införa ett

betalsystem utan fysiska parkeringsautomater. Genom att satsa på modern teknik går det att minimera anläggnings- och driftkostnaderna för kommunen samt minimerar även bättre ur miljösynpunkt än att köpa in fysiska automater. Nackdelen är att valet av helt digitala system gör det svårare för t.ex. äldre som inte ännu anammat mobiltelefon eller för de som vill betala med kontanter vid fysisk automat. Bedömningen är ändå att digitalt system utan fysiska automater är den långsiktigt bästa lösningen för kommunen och dess invånare.

Inför ett enkelt parkeringsledningssystem

Det ska vara enkelt för besökare att hitta parkering vilket bland annat kan göras genom att samla parkeringsplatser och införa ett parkeringsledningssystem. På så sätt blir det lätt att hitta parkering och ta sig dit direkt, med andra ord minskas den så kallade söktrafiken, det vill säga den trafik som sker när bilister letar efter lediga parkeringsplatser. Det skapar även möjlighet för annat att ta plats i stadsrummet, såsom förtätningsprojekt eller torg, parker och annat som stärker stadens attraktivitet. En lättförståelig karta som markerar allmänna parkeringsplatser kan ges ut på papper, på webben samt i en app.

Omlokalisera parkeringsplatser i centrum till parkeringsanläggningar

Det finns mer än 1000 parkeringsplatser i stadskärnan i Trelleborg. Genom att omlokalisera och samla parkeringsplatser till strategiska platser i kanten på de mest centrala delarna av stadskärnan möjliggörs planerad förtätning med nya attraktiva bostäder och verksamhetslokaler.

Parkeringsanläggning= mobilitetshus.

Med mobilitetshus avses parkeringsanläggningar som utformas i syfte att främja hållbara resvanor. De samlar upp och effektiviserar ett områdes behov av bil- och cykelparkering och skapar möjligheter för olika typer av mobilitets-tjänster så som leverans- och varuhantering, bil- och cykelpool etc. Ambitionen är att de parkeringsanläggningar som uppföres i staden ska utformas likt mobilitetshus.

Kommunen har, vilket illustreras i höger bild, pekat ut ett antal lämpliga placeringar för parkeringsanläggning i staden. Med lokalisering av anläggningarna precis utanför centrumkärnan stöds både en god tillgänglighet för de som måste nyttja bilen för att nå staden – och som sedan går till fots in till handeln i staden – samtidigt som stadskärnan fredas från söktrafik eller onödig genomfartstrafik.

Säkra platser...

Parkeringsanläggningarna vid **korsningen Valldammsgatan/Spårvägen samt intill Ångkvarnen** är prioriterade objekt, för vilka ett aktivt arbete förs. Anläggningen vid Valldammsgatan/Spårvägen står inför en snar bygglovsprövning samtidigt som planläggningen av parkeringsanläggningen vid Ångkvarnen påbörjades under början av 2024, med en planerat antagande av detaljplanen under 2025.

...ej säkra platser

Tilltänkt **parkeringsanläggning vid korsningen Spårvägen/Hesekillegatan** är lokaliserad på en privatägd fastighet, Lokstallet 1. Fastigheten är i dagsläget planlagd för drivmedelsförsäljning. Circle K bedriver idag verksamhet på fastigheten. Trelleborgs kommun för en löpande dialog med Circle K om omlokalisering av deras verksamhet, varpå det i framtiden kan ges möjlighet att anlägga en parkeringsanläggning inom fastigheten. En anläggning på inom fastighet Lokstallet 1 kommer att inneha god potential att omhänderta den boendeparkerings-efterfrågan- och behov som kan uppstå då större bostadsområden som Övre, kvarteret Badhuset och Valfisken förtätas och byggs ut.

Fastigheten Skarpskytten 17 är planlagd för bostäder men har i årtionden nyttjats som yta för markparkering. Fastigheten ägdes fram till 2019 av kommunen. Försäljningen av fastigheten innebär att möjligheten för att anlägga en parkeringsanläggning inom den utpekade platsen är mycket liten – ett uppförande är helt beroende på den enskilde fastighetsägarens önskan och vilja att anlägga en anläggning. Kommunen bör därför snarast utreda alternativa lokaliseringar i det direkta närområdet. Markparkeringen som idag upptar Skarpskytten 17 fyller idag en viktig funktion som pendlar-parkering för bilister som ämnar fortsätta sin resa med tåg. En alternativ placering bör på ett fullgott sätt syfta till att ersätta och uppfylla denna funktion.

Finansiering av parkeringsanläggning

- 1/3 intäkter parkeringsköp
- 1/3 intäkter förhyrda platser
- 1/3 intäkter parkeringsavgifter besökare



"Säkra" platser för parkeringsanläggning är vid korsningen Valldammsgatan/Spårvägen samt vid Ångkvarnen. Mer "osäkra" är placeringarna vid Spårvägen/Hesekillegatan och vid Skarpskytten 17.

Vägledning vid planering av parkeringshus

Parkeringshus måste passa in i en levande stad. Det finns många goda exempel på anläggningar som uppförts med detaljrikedom och med en hög arkitektonisk svansföring. Men än viktigare än anläggningens estetiska framtoning är hur väl frågor som placering, skala och inpassning i stadsbilden tas om hand. Nedan följer några principer som kan bidra till ett hållbart förhållningssätt gentemot parkeringshus:

- Anläggningarna bör vara "lagom stora". Lagom stora parkeringshus innebär en avvägning mellan att de å ena sidan ska vara rationella att bygga och drifva, å andra sidan att de inte ska vara alltför skrymmande och barriärskapande – optimalt 150 till 200 platser, fördelat på 4 våningar, gärna högst 1500 BYA.
- Anläggningen bör i första hand placeras mitt på kvarterets långsida, i undantagsfall på kortsidor eller på hörnlägen eller vid stråk som är alltför värdefulla för andra användningar.
- Undvik i största mån personbilsparering i bottenplan.

Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad

Trelleborgs kommuns intention och strävan är att parkering i först hand ska ordnas samlat i gemensamma parkeringsanläggningar utanför den egna fastigheten. Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren får tillgång till parkeringsplatser på annan tomt genom ett avtal med kommunen/kommunalt parkeringsbolag eller med en annan privat fastighetsägare som anordnar parkeringen.

Genom parkeringsköp ges fastighetsägare en möjlighet att på ett enkelt sätt lösa det minimikrav på antal parkeringsplatser som kommunen ställer krav på genom parkeringsnorm samtidigt som parkeringsköpsavgiften bidrar till anläggnings- och driftskostnaden för de bilplatser som anvisas för fastigheten. Efter erläggande av parkeringsköpsavgift kan fastighetsägaren hyra motsvarande antal bilplatser i aktuell anläggning, men har ingen skyldighet att göra så.

Två former av parkeringsköp

Ett avtal om parkeringsköp är ett civilrättsligt avtal mellan två parter. Det finns två former av parkeringsköp: **friköpsavtal och avlösen.**

Friköpsavtal innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen mot att kommunen eller det kommunala parkeringsbolaget åtar sig att anlägga eller ordna erforderligt antal bilplatserna. Tekniska nämnden beslutade 2016-04-20 att införa parkeringsköp samt att parkeringsköpsavgiften fastställdes till 3,5 prisbasbelopp per parkeringsplats. Idag har kommunen inte möjlighet att erbjuda parkeringsplatser i en gemensam parkeringsanläggning, helt enkelt för att kommunen inte anlagt någon parkeringsanläggning i egen regi.

Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett visst antal år, ofta minst 25 år, förbinder sig att hyra de bilplatser hos en annan privat fastighetsägare som krävs för fastigheten. Med avlösen är det angeläget att parkeringsplatsernas tillgänglighet kan säkras över tid samtidigt som det ställs stora krav på planering och uppföljning.

Tillvägagångssätt för fastighetsägare som vill nyttja parkeringsköp

Idag är det inte möjligt för en fastighetsägare att teckna friköpsavtal med kommunen av den enkla anledningen att kommunen ej anlägger eller driver parkeringsanläggningar i egen regi. Den fastighetsägare som vill göra parkeringsköp får därför göra avlösen, d.v.s. att ett avtal skrivs mellan två privata fastighetsägare. Den procedur och avtalsutformning som beskrivs nedan gäller såväl för avlösen som för friköp (vilket kan bli aktuellt om kommunen anlägger egna anläggningar).

1. Den fastighetsägare som är intresserad av parkeringsköp kontaktar en parkeringsleverantör för att undersöka om möjlighet till parkeringsköp. Om överenskommelse mellan de privata parterna nås regleras parkeringsköpet i ett avtal.
2. Parkeringsköpsavtalet utgör underlag för bygglovsansökan. Byggnadsnämnden prövar om avtalet, och det antal platser som ingår, uppfyller byggnadsnämndens krav på parkering enligt intentionerna i plan- och bygglagen samt kommunens parkeringsnorm.
3. Parkeringsleverantören ska sedan iordningsställa parkeringsplatserna, eller

erbjuda dem i en redan anlagd parkeringsanläggning.

4. Avtalet ger möjlighet för dem som avser använda platserna, parkörerna, att hyra platserna till rådande prissättning. Avtalet om parkeringsköp garanterar alltså endast möjlighet, men ställer inget krav på, att hyra redovisat antal bilplatser.

Vägledning kring avtalets utformning

Avtalet bör vara långsiktigt, men enligt gällande lagstiftning kan avtalet inte gälla längre än 25 år. Avtalet ska vara undertecknat innan beslut om bygglov fattas. Avtalets giltighet villkoras med att bygglov beviljas. Fastighetsägarens skyldigheter och rättigheter i avtalet ska följa äganderätten till fastigheten.

Avtal mellan parter kan med fördel utformas med utgångspunkt av betänkande "SOU 1989:23 Parkeringsköp" i vilken följande avtalsinnehåll föreslås:

Bestämd storlek och bestämt läge

Avtalet ska visas på hur många bilplatser som är aktuella att lösa genom parkeringsköp och i vilken eller vilka anläggningar och inom vilken fastighet de ska ordnas. Bilplat-

serna behöver dock inte vara bestämda.

Tid för iordningställande

I avtalet bör det vara tydligt när parkeringsplatserna ska vara tillgängliga för fastigheten. I de fall anläggande eller uppbyggnad av en parkeringsanläggning drar ut på tiden behöver fastighetsägaren visa på att temporära parkeringsplatser kan anordnas under en övergångsperiod.

Avstånd från fastigheten

Parkeringsköp förutsätter att parkeringsanläggningen ligger på ett acceptabelt gångavstånd från aktuell fastighet. Riktlinjer för acceptabla gångavstånd anges i gällande parkeringsnorm.

Avtalstid

Rekommendationen är att upplåtelse tiden begränsas till högst 25 år och att man för tiden därefter låter behovet avgöra om skyldigheten att ställa parkeringsplatserna till förfogande skall bestå eller inte.

Parkeringsnorm för en hållbar utveckling

Kommunens parkeringsnorm är en vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsgivning för ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsnormen föreskriver minimikrav, d.v.s. det lägsta antal parkeringsplatser som en fastighetsägare krävstills att anordna. Fastighetsägaren är fri att anlägga fler parkeringsplatser om denne, och kommunens byggnadsnämnd, anser det lämpligt.

Vilken parkeringsnorm gäller?

Den parkeringsnorm som förevisas i denna trafikplan blir gällande från och med trafikplanens antagande i Kommunfullmäktige.

Bygglövsbedömningen ska följa den p-norm som är gällande när bygglövsansökan kom in.

De bygglövsärenden som påbörjats innan trafikplanens antagande bedöms utifrån den nu gällande p-normen (Uppdatering av parkeringsnorm PL-2020-8).

Utgångspunkten för normen, i högre grad i zon 1 än i stadens och kommunens mer perifera lägen, är att normen ska vara målstyrd, d.v.s. att normen inte ska tillskapa fler parkeringsplatser i centrumkärnan än vad som bedöms rimligt utifrån närheten till centralstationen, servicefunktioner och förhållanden för önskad byggnadsutveckling i staden.

Om fastighetsägaren åtar sig att bekosta olika former av mobilitetsåtgärder finns det möjlighet att reducera p-talet.

Vad gäller vid ändrad användning av lokaler?

Vid ombyggnad eller ändrad användning av befintliga lokaler ställer Trelleborgs kommun endast krav på ytterligare bilparkering om kommunen bedömer att den nya användningen kommer att leda till avsevärt högre efterfrågan på bilparkering jämfört med vad nuvarande användning innebär. Om kommunen trots

allt bedömer att efterfrågan på bilparkeringsplatser kommer att öka avsevärt vid ombyggnation eller ändrad användning, behöver åtgärder genomföras för att påverka eller tillgodose efterfrågan. Eftersom det inte är önskvärt att tillskapa ny bilparkering i Trelleborgs centrumkärna bör fastighetsägaren i första hand studera möjligheter till parkeringsköp i befintlig anläggning och samnyttjande.

Zonindelning

Bilparkeringsnormerna för bostad är olika för olika delar av staden. Detta beror på att bilplatsbehovet är lägre i de mer centrala delarna av staden med hänsyn till att bilinnehavet generellt är lägre, närheten och utbudet av kollektivtrafik är mycket bättre och tillgången till service och butiker är större. Zonindelningen gäller parkeringsnormerna för bil, både för bostad och för verksamheter.

Parkeringsnormer för bostäder

Normen är i de flesta fall relaterad till BTA (bruttototalarea). BTA är ytan av samtliga våningsplan, begränsade av ytterväggarnas utsidor. Garage och körytor, pannrum, fläktrum, förråd till bostadslägenhet samt trapphus räknas ej in i begreppet.

För bostäder gäller parkeringstal baserade på bruttototalarea. Då normen baseras på bruttototalarea och därmed tar erforderlig hänsyn till olika bostadsstorlekar kan även behovet av bilplatser vid småhus beräknas utifrån bruttototalarea.

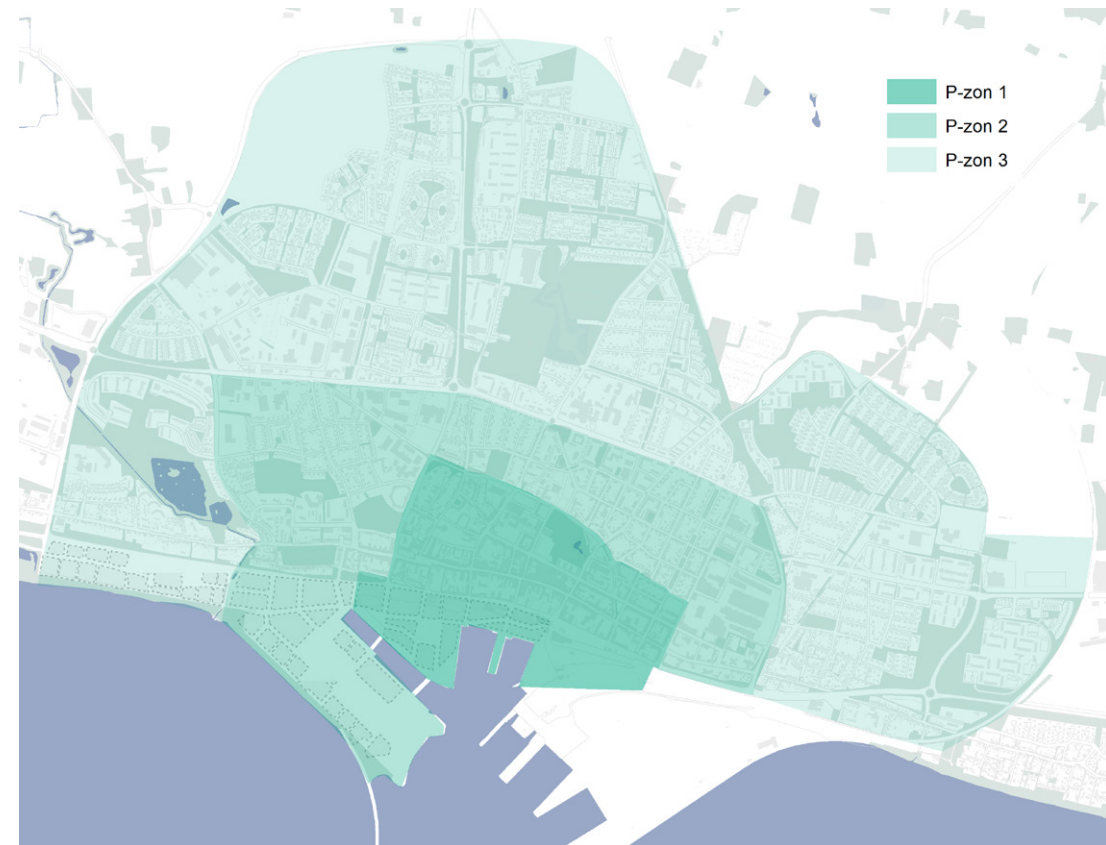
Av de bilplatser som krävs genom p-normen ska cirka 15 % avses för besökare, vilka kräver platser som är allmänt tillgängliga, det vill säga ej låst i garage eller på annat sätt otillgängligt.

Behovet av ordnad cykelparkering bedöms vara mer likartad i hela kommunen, varför ingen differentiering av normen görs. För cykel är inriktningen att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare, vilket omskrivet till vanliga lägenhetsytor och boendetätheter motsvarar 25–30 cyklar per 1000 kvm BTA. Normen är därför satt till 30 cykelplatser per 1 000 BTA. En andel om 10 % av det samlade cykelplatsantalet ska utgöras av mer utrymmeskrävande cyklar såsom lastcyklar eller cykelkärror.

Parkering för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler ordnas efter behov. Som riktvärde kan antas att 5 % av samtliga bilplatser ska anpassas för rörelsehindrade som innehar särskilt parkeringstillstånd. Bostäder som utgör verksamheter, t.ex. LSS eller vårdboende, kan behöva en betydligt större andel än så vilket föranleder att behovet får bedömas i varje enskilt fall.

Exempel: en bygglovsansökan om ett flerbostadshus för 25 lägenheter lämnas in. Byggnaden planeras inom zon 1. Byggherren vill bygga lägenheter som är 80 m² (BOA) vilket motsvarar ungefär 100 m² BTA. Storleken ligger, enligt statistik från SCB, i linje med den genomsnittliga lägenhetsstorleken i Sverige.

Sammantaget uppgår BTA till 2 500 m² (25*100). Med föreslaget minimikrav krävs byggherren att tillskapa minst 10 bilplatser för boende och besökande till de boende (p-tal 4*BTA 2 500 /1 000).



Antal parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA för flerbostadshus och småhus.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3	ZON 4
CYKLAR	30	30	30	30
BILAR	4 (2,8)	6 (4,2)	8 (5,6)	10 (7)

(...) siffror inom parentes gäller om samtliga reduktionsåtgärder implementeras.

Flexibel parkeringsnorm för bostäder

Med flexibel parkeringsnorm menas att om fastighetsägaren förbinder sig att genomföra åtgärder som kan förväntas minska parkeringsefterfrågan så kan detta ge en reduktion av minimikravet. Normen är med andra ord elastisk utifrån förutsättningarna i varje projekt och ger fastighetsägaren möjlighet att påverka hur många platser som ett exploateringsprojekt kräver.

Det finns i nuläget bristfällig forskning kring exakt vilka reduktionsåtgärder som har verklig möjlighet att påverka mobilitetsvanor, eller för den delen innehar potential att ersätta bilen som transportmedel i en svensk kontext.

En av de fåtaliga rapporter som belyser effekterna av sådan åtgärder i svenska utvecklingsprojekt är rapporten Effekter av mobilitetsåtgärder för boende från 2023 (Tyréns 2023). Studien visar att efterfrågan på bilparkering var 25 till 50 procent lägre i fastigheter med mobilitetsåtgärder jämfört med fastigheter utan mobilitetsåtgärder. Tyréns påpekar att resultatet är platsspeci-

fikt och inte kan appliceras på hela landet.

Rapporten ger ändå skäl för bedömningen att bil- och cykelpool, parat med god informationsspridning om mobilitetstjänsterna, kan ha god effekt även i en stad som Trelleborg, varför dessa åtgärder föreslås ingå i ett "reduktionspaket".

Därtill är det Trelleborgs kommuns mål att i så stor utsträckning som möjligt samla bilplatser i gemensamma parkeringsanläggningar, vilket återspeglas i att reduktion kan erhållas om bilplatser löses genom parkeringsköp.

En reduktion om totalt 30 % (10 % för varje åtgärd) av bilparkeringsnormen för bostäder kan således erhållas om fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att uppfylla följande åtgärder till höger:

• Medlemskap i bilpool garanteras för varje hushåll i minst 10 år och kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.

Parkering för bilpoolsbilar ska ordnas av fastighetsägaren på samma sätt som övriga bilplatser. För bilpool ska en (1) plats per 4 500 m² BTA ordnas och reserveras för bilpool, utöver det beräknade antalet bilplatser enligt parkeringsnormen. Placeringen av bilpoolsplatsen ska redovisas i bygglovsansökan – på bygglovsritning om den ordnas inom den egna fastigheten eller i parkeringsköpsavtal om bilpoolsplatserna anordnas i en parkeringsanläggning en bit bort. Bilpoolsbilar ska oavsett placeras på parkeringens mest attraktiva läge, med ett maximalt gångavstånd på 500 meter till anknutna bostäder. Bilplatser för poolbilarna tillkommer utöver det parkeringsbehov som fastställts utifrån parkeringsnormen.

• Medlemskap i elcykelpool garanteras för varje hushåll i minst 10 år. Poolen ska innehålla olika typer av elcyklar, såsom lastcyklar eller lastkärror. Elcyklarna ska placeras på parkeringsytans mest attraktiva läge, för att ge bästa möjliga tillgänglighet.

Som riktvärde ges att det ska finnas minst 2 ellådcyklar per 4500 m² BTA.

• Minst 75 % av bilplatserna löses genom parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning för ökat samnyttjande.

	ZON 1	ZON 2	ZON 3	ZON 4
CYKLAR	0,4	0,4	0,4	0,4
BILAR	-	-	-	-

Parkeringsstalet avser per anställd.

Kommunen ställer inga minimikrav avseende bilplatser för anställda – en sådan bedömning måste göras från fall till fall och avgöras av fastighetsägaren i samråd med kommunen.

Parkeringsnormer för verksamheter

Vi kan i vissa fall med hjälp av parkeringsnormerna bedöma eller i någon grad förutsätta parkeringsefterfrågan för hushåll. Parkeringsnormen kan i de fallen ha en funktion för att påverka hur vi använder bilen dagligen.

Det är dock mycket svårt att bedöma vilken efterfrågan på personalparkering som en viss verksamhet kommer att generera. Verksamhetens lokalisering i kommunen – i den täta centrumkärna eller i de perifera stadsdelarna, i liten eller stor ort på landsbygden eller kanske vid sidan av en landsväg – och än mer vilken typ av verksamhet som är gällande, är helt avgörande för presumtiva anställdas parkeringsefterfrågan. Behovet av bilparkering för kunder och besökare varierar också kraftigt beroende på verksamhetens funktion. Pricksäkerheten är med andra ord mycket låg.

Kommunen ställer därför inga minimikrav avseende bilplatser för anställda – en sådan bedömning måste göras från fall till fall och avgöras av fastighetsägaren i samråd med kommunen.

I syfte att uppmuntra för anställda att cykla till arbetet ställer kommunen minimikrav på antalet cykelplatser avsedda för anställda. Råd om hur verksamheter kan anpassa cykelparkering för anställda finns i avsnitt nedan.

I bygglovsskedet krävs fastighetsägaren på en utredning som ska redovisa eventuell efterfrågan på personal- och besöks-/kundparkering, samt hur denna efterfrågan kan hanteras.

För nybyggnation av bostäder (dock ej småhus) ställer kommunen krav enligt ovan. För verksamheter ska punkterna betraktas som rekommendationer.

Trelleborg kommuns standardkrav på utformning av cykelparkering

Cykelparkeringens placering och utformning är avgörande för hur väl de kommer att utnyttjas – cykelplatserna ska vara trygga, säkra och utformade så att de är både inbjudande och tillgängliga. Cykelparkeringar är ofta väl synliga och det är därför viktigt att de estetiskt passar in i stadsmiljön.

Generellt ställs följande krav på cykelparkering:

- Minsta acceptabla cc-mått mellan platserna är 60 cm.
- Minst hälften av platserna ska vara lättillgängliga, vilket innebär att de ska vara i markplan och i normalfallet max 25 meter från entréer (antingen utomhus, i separata cykelhus eller i cykelrum i husets bottenplan). Om tvåvåningsställ används räknas endast de nedre platserna som lättillgängliga.
- Parkering som lokaliseras inomhus ska vara lätt att hitta och inte begränsas av många dörrar, höga trösklar eller branta trappor. Dörrautomatik ska finnas.
- Minst hälften av platserna ska vara väderskyddade.
- Minst hälften av platserna ska vara låsbara, antingen med ställ anpassade för fastlåsning av cykelramen eller bakom låsta dörrar.
- Utrymme ska ordnas så att lastcyklar och andra utrymmeskrävande cyklar får goda parkeringsmöjligheter, motsvarande 10 % av det totala antalet cyklar. Eventuella dörrar ska vara av tillräcklig bredd för att med lätthet kunna passeras med lastcyklar.
- Tvåvåningsställ ska vara utrustade med gasfjädring eller liknande för att säkerställa tillgänglighet till cykelställen på det övre planet

Laddningsmöjligheter för elbilar på strategiskt valda platser

I takt med att elbilar blir allt vanligare är det viktigt att tillgodose en infrastruktur som uppfyller behovet av laddningsmöjligheter.

Laddningsmöjlighet för elbilar bör på sikt även finnas på pendlarparkeringsplatserna i kommunen. Genom att möjliggöra för uppförande av laddningsstationer för elbil på strategiskt valda platser i Trelleborg sörjer kommunen för att dess invånare har möjlighet att använda denna typ av fordon.

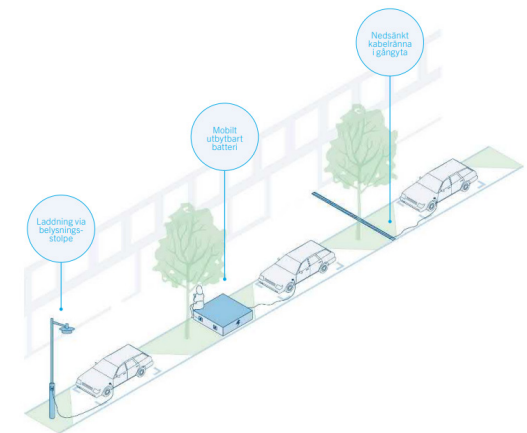
Med det sagt bör tankning och laddning av motorfordon ske på privat mark och ej på allmänt tillgänglig gatumark. Anledningen är att bränsletyp och energiformer förändras över tid. Det som är en aktuell lösning idag är inte nödvändigtvis en preferenslösning imorgon. Inte heller får vi riskera att låsa gatans utformning till en viss typ av tekniklösning.

Kommunens arbete med utbyggnad av ett laddnät kan med fördel ta utgångspunkt i rekommendationerna i Designguide för smarta gator (2022).

Alternativ för laddning i gatan

Som beskrivs ovan bör laddning i allra första hand ske på privatmark. Om bilar trots denna rekommendation ska laddas i gatumiljö så beskriver guiden tre lämpliga sätt att göra detta på: genom mobilt batteri, med kabelränna från fastighet eller från belysningsstolpe. Nedan beskrivs typsätten kortfattat.

1. Mobilt utbytbart batteri för laddning av elfordon. Denna lösning är flexibel och möjliggör en marknad för laddning.
2. Nedsänkt kabelränna i gångyta för laddning från fastighet. Den passar bäst i renodlade bostadsområden där boende kan ladda sina egna bilar.
3. Laddning av elfordon via belysningsstolpe. Denna lösning kräver installationsarbete. Motortrafikanten har med egen sladd med box.



Designguide för smarta gator (Spacescape 2022) förespråkar att om laddning ska ske i gata finns det tre lämpliga sätt: mobilt batteri, med kabelränna från fastighet eller från belysningsstolpe.

KÄLLOR

Externa källor

- Agenda 2030, www.regeringen.se
- Regional transportinfrastrukturplan, Region Skåne
- Trafikförsörjningsprogram, Region Skåne
- Resvaneundersökning, Region Skåne
- Supercykelvägar, Region Skåne
- Städernas stenar, 2023, Lars Marcus
- Mäta stad, 2016, Spacescape
- Gatudesign guide för smarta gator, 2022, Spacescape
- Cykelfrämjandet, Säkra skolvägar, 2021

Framtagna utredningar i samband med trafikplanen

- Trelleborgs stadskvalitetsmodell, 2023, Spacescape
- Utvecklingsförslag för gatunätet i Trelleborgs stad, 2023, Trivector
- Kollektivtrafik i Trelleborg 2035, 2023, Trivector

Övrigt material

- Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Översiktsplan orter och landsbygd 2028.
- Hållbarhetsmål, Trelleborgs kommun

Statistiskt underlag

- Underlag från Skånedatabasen behandlat av Trelleborgs kommun

Med upphovsrätt

- Lantmäteriet Geodatasamverkan, Trelleborgs kommun

