

TRAFIKSTRATEGI

TRAFIKSTRATEGI FÖR TRELLEBORGS KOMMUN | VERSION 1.0 - 180130
Antagen av XXXXXXXX 201X-XX-XX

REMISSUTGÅVA
2018-01-30



TRELLEBORGS KOMMUN

Denna trafikstrategi är framtagen av Ramböll Sverige AB på uppdrag av Trelleborgs kommun

Arbetsgrupp Trelleborgs kommun:

Johan Hansson
Hans Lilja
Mats Åstrand
Ann-Katrin Sandelius

Ramböll:

Jan Hammarström
Frida Svedin (t.o.m. 2017-10-06)
André Kingstedt
Lars Nilsson
Elin Areskoug
Emmie Rynegårdh



INNEHÅLL

Inledning	4
Vad är en trafikstrategi?	4
Därför behövs strategin	4
TRAST Som utgångspunkt	4
Avgränsningar	4

VAD VILL VI?

Vision och målsättningar	8
Översiktsplan	9
Fördjupad översiktsplan staden	10
Cykelstrategin	11
Miljömålsprogrammet	11
Målprogram för tillgänglighet	11
Hållbarhetspolicy	12
Nationella Transportpolitiska mål	12
Trafikstrategins mål 2028	14

VAR ÄR VI OCH VART ÄR VI PÅ VÄG?

Nulägesanalys	18
Resor och transporter	18
Karaktär	21
Trafiksystemet	24
Trygghet	36
Trafiksäkerhet	38
Trafikens påverkan på hälsa och miljö	40
Planerad utveckling	42

Kommunala planer	42
Regionala planer	42
Nationella planer	42
Utvecklingstrender	44
Autonoma fordon	44
Bilpooler	44
Elcyklar	44
Drönare	45
Paketerade mobilitetstjänster	45
Ökat resande	45
Peak car	46
Körkortsinnehav	46
Peak oil	46
Regionförstoring	47
Resfria möten	47
Swot-analys	48
Styrkor	48
Svagheter	48
Möjligheter	49
Hot	49

VÄGEN FRAMÅT

Övergripande förhållningssätt.....	52
Trafik för en attraktiv stad	52
Prioritera hållbara trafikslag	52
Utgå från Fyrstegsprincipen	52
Arbeta för tillgänglighet framför framkomlighet	53
En trafikmiljö för alla	53
Samverkan för synergier	54

Strategier	55
Strategier för Hållbara resor	56
Strategier för infrastruktur och Fysisk planering	59
Strategier för Gods och hamn	68

EFFEKTER OCH UPPFÖLJNING

Effekter och uppföljning	72
Effekter	72
Uppföljning	72
Läs mer.....	74
Kommunala planeringsunderlag	74
Regionala och nationella planer	74
Tidigare utredningar	74
Övrigt	74

INLEDNING

VAD ÄR EN TRAFIKSTRATEGI?

Trafikstrategin är en del av kommunens långsiktiga planering och visar kommunens viljeinriktning vad det gäller trafiklösningar och -åtgärder som medverkar till en önskad stadsutveckling. Strategin kan förenklat beskrivas som ett svar på tre huvudsakliga frågor:

1. Vad vill vi?

Målstyrd planering är viktigt. Vi behöver konkretisera vilket typ av samhälle som eftersträvas på längre sikt och hur trafikplaneringen kan användas för att uppnå det. Det gäller t ex hur vi bäst hushåller med våra ekonomiska resurser, vilka som ska prioriteras och hur vi skapar förutsättningar för att minska vår negativa påverkan på miljö och klimat.

2. Var är vi och vart är vi på väg?

För att förstå vilka styrkor och brister som finns i trafiksystemet behövs en nulägesanalys. Den beskriver bland annat vilka förutsättningar som finns att resa med olika färdmedel och vilka effekter trafiken i nuläget har på säkerhet, trygghet, miljö och hälsa.

3. Vad är vägen framåt för att nå våra mål?

Denna fråga är själva kärnan i trafikstrategin. Här ska vi besvara vilka avvägningar som behöver göras för att ta oss från nuläge till målbild. Fokus ligger på vad vi vill åstadkomma, inte hur. Hure behandlas vidare i en fördjupad trafikplan.

DÄRFÖR BEHÖVS STRATEGIN

Trelleborgs nuvarande trafikstrategi har passerat sin giltighetstid och därför behövs en förnyad strategi. Förutom att samhällets och stadens värderingar har utvecklats har även andra förändringar skett, såsom att Trelleborg sedan december 2015 återigen fått persontågstrafik på järnvägen. Samtidigt som pågatågen gjorde sin premiärresa lades busslinjenätet om och ett resecentrum skapades vid Trelleborgs C. Hamnen bygger nya färjelägen vilket medför att en del av det gamla hamnområdet blir möjligt att exploatera för bostads- och arbetsplatsändamål. I takt med att staden och kommunen växer och får fler invånare ökar också resandet och därmed behovet av att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning.

TRAST SOM UTGÅNGSPUNKT

TRAST, "Trafik för en attraktiv stad", är en familj av handböcker som ges ut av Sveriges kommuner och landsting (SKL) tillsammans med Trafikverket. I TRAST-familjen finns flera olika delar, bland annat en del som beskriver arbetsprocessen för kommunala trafikstrategier. TRAST redovisar hur man kan göra avvägningar mellan egenskaper som stadens (kommunens) karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan, samt hur dessa egenskaper främjar eller står i konflikt med önskad utveckling av olika trafikslag. Detta upplägg har använts som utgångspunkt i nulägesanalysen.

AVGRÄNSNINGAR

Strategin berör hela kommunen och de trafiksystem som påverkar resandet inom och utanför kommunens gränser. Sjöfart och flygtrafik ligger utanför kommunens påverkansområde behandlas därmed inte i strategin.





VAD VILL VI?

Trafikstrategin ska peka ut mål för trafikutvecklingen i kommunen. Eftersom trafiken är en del av samhällsplaneringen måste målen för trafiken stötta de mål som satts upp för kommunen i stort, till exempel översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen. Hänsyn behöver också tas till de regionala och nationella mål som Region Skåne, riksdag och regering beslutat om.

VISION OCH MÅLSÄTTNINGAR

Trafikstrategin ska genom att peka ut specifika mål och strategier för trafiken i kommunen stödja de övergripande målen som kommunen har satt upp. Kommunens övergripande vision är "Trelleborg ska vara en framgångskommun med hög livskvalitet och en långsiktigt hållbar tillväxt" och denna konkretiseras närmare i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg stad och den översiktsplan för kommunens orter och landsbygd som är under framtagande. Dessutom finns uppsatta lokala miljömål, mål för cykelutvecklingen och mål för tillgänglighet som också har betydelse för trafikplaneringen i kommunen.

Trelleborg ska vara en
framgångskommun med hög
livskvalitet och en långsiktigt
hållbar tillväxt

ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplanen för kommunens orter och landsbygd har tre målbilder för 2028 som tillsammans ska bidra till att uppnå de regionala och nationella målen samt kommunens övergripande mål om livskvalitet, delaktighet, hållbarhet och arbete.

Målbilden "samverkande omland" behandlar kommunens relation och kopplingar till omvärlden, till Malmö och Lund som är regionala tillväxtmotorer, Trelleborgs stad som regional kärna och samverkande noder i form av Vellinge, Östra Greve, Svedala och Skurup som är viktiga service- och kollektivtrafiknoder för invånarna i kommunen.

De livskraftiga orterna delas in i en småstad (Anderslöv), fem serviceorter (Alstad, Beddingestrand, Klagstorp, Skegrie och Smygehamn) och tre boendeorter (Simremarken, Sydöstra Greve och Västra Tommarp). Småstaden och serviceorterna är viktiga för det närliggande omlandet och kan erbjuda både kommunal och kommersiell service. Boendeorterna Västra Tommarp och Simremarken är större än kommunens övriga orter och har tillgång till kollektivtrafik. Sydöstra Greve pekas ut som en framtida boendeort genom dess närhet till Östra Greve i Vellinge kommun.

Den stadsnära landsbygden omfattar övriga orter och landsbygden i kommunen. Närheten till omkringliggande städer och orter gör det möjligt att bo och verka här.

Samverkande omland

Trelleborg samspelar med sitt omland. I närliggande städer och kommuner finns ett utbud av arbetsplatser, utbildning, kultur och handel som Trelleborgarna nyttjar. I utbyte erbjuder Trelleborg unika miljöer och boende. Det samverkande omlandet utmärks av goda kommunikationer, gränsöverskridande samarbeten och utbyten.

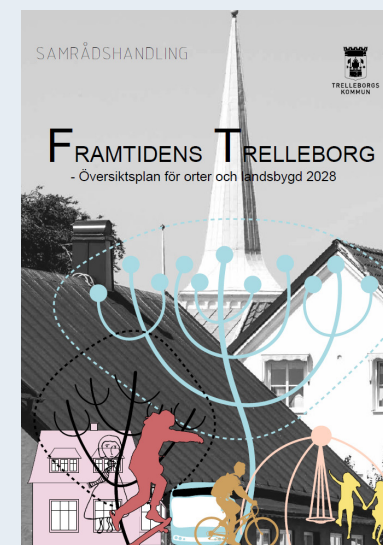
Livskraftiga orter

Trelleborgs livskraftiga orter erbjuder en variation av attraktiva boendemiljöer. Orterna kompletterar Trelleborgs stad och varandra med sina olika karaktärer och sitt utbud av bostäder, kommunikationer, natur, hav, skolor, service, näringsliv, handel, rekreation och kultur.

Stadsnära landsbygd

I Trelleborgs kommun ligger landsbygden med dess byar inte långt från större orter, städer och goda kommunikationer. I den stadsnära landsbygden finns goda möjligheter att både bo och verka på landsbygden och samtidigt ha tillgång till städernas utbud.

Läs mer:



<https://trelleborg.se/op2028>

FÖRDLUPAD ÖVERSIKTSPLAN STADEN

Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad som antogs 2014 och som siktar mot 2025 presenterar fem identitetsbärare som målbilder för stadens utveckling. De fem identitetsbärarna visar tillsammans Trelleborgs unika identitet och förutsättningar. För varje identitetsbärare har sex konkreta strategiska verktyg tagit fram som tydligt visar på åtgärder för att uppnå målbilden.

Till höger visas utdrag ur de fem identitetsbärarna och de strategier som främst har betydelse för trafikplaneringen i staden.

Läs mer:



<http://trel.ly/gr5uep3a>

Hamnstad möter kuststad

En stad med händelserika naturliga stråk och förbindelsepunkter för människor mellan staden och havet. Men också en stad där många olika former av bostäder, arbetsplatser och attraktioner finns längs med den 13 km långa kusten.

Strategier:

- K1.** Flytta hamnen
- K2.** Bygg bort barriärer i centrum

Historisk stad möter framtidsstad

Genom att skapa goda livsmiljöer för människor skapas ett bra underlag för näringslivet. Attraktiva stadsrum är avgörande för handelsupplevelsen.

Strategier:

- F1.** Stärk centrumhandeln
- F3.** Skapa ett tillgängligt internhandelsområde.

Vardagslivsstad möter upplevelsestad

Det ska vara lätt att vara aktiv i Trelleborg då staden ska erbjuda tillgängliga och trygga stråk för t.ex. jogging och stavgång.

Strategier:

- U3.** Gestalta genomgående grön boulevard

Mångsidig stad möter gemensam stad

Med en blandning mellan bostäder, handel, service och arbetsplatser i form av förtätningar och stadsomvandling av redan hårdgjord mark, ska mångsidigheten i Trelleborg bevaras och förstärkas samtidigt som tryggheten ska byggas.

Kopplingen mellan stadens olika delar i form av buss, gång och cykel är viktiga för att underlätta hållbara rörelser inom staden och för att skapa attraktiva alternativ för mer aktiva rörelsevanor.

Ny bebyggelse ska planeras vid befintliga bytespunkter för att underlätta kollektivtrafikresandet.

Strategier:

- G1.** Bygg tät blandstad nära befintlig service, infrastruktur och kollektivtrafik
- G5.** Planera stadens ljudmiljöer

Sydlig stad möter regional stad

Stadens framtida roll i olika regioner ska förstärkas så att staden känns nära. Detta genom att förstärka olika rörelsemönster mot omvärlden för olika fordon såsom tåg, buss, båt, bil, cykel och flyg och genom att skapa attraktiva bytespunkter.

Trelleborg ska särskilt främja rörelser med hållbara och miljövänliga transportmedel.

Strategier:

- R1.** Satsa på pågatågstrafiken
- R2.** Samla färdmedel i nod och tidsoptimera kollektivtrafiken
- R3.** Sammankoppla biltrafiknätet
- R4.** Prioritera trafikslag
- R5.** Samla och samnyttja parkering

CYKELSTRATEGIN

Kommunens cykelstrategi antogs 2016 och anger en vision och mål för cykelutvecklingen i kommunen med sikte på år 2020. Visionen för cykelstrategin är: *Förbättrade möjligheter för cykling ska medföra att en majoritet av Trelleborgarna ska känna att cykel är förstahandsalternativet vid korta resor.*

Detta konkretiseras i målen:

- Cykelns andel av korta resor, 0-5 km, ska öka från 26 till 34 procent mellan 2013 och 2020.
- Resor med cykel ska gå lika fort som med bil för resor upp till 3 km, uppnås senast 2020.
- Trelleborg ska bli tredje bästa cykelkommun i Skåne 2020.
- Andelen barn som cyklar till skolan ska öka.

MILJÖMÅLSPROGRAMMET

I kommunens miljömålsprogram finns lokala miljömål som utgår från de 16 nationella miljökvalitetsmålen. Flera av dessa berör resor och transporter i kommunen. De som framförallt berör trafikstrategin är:

Ingen övergödning

- *Utsläpp av kväveoxider från trafik ska minska*
Kommunen ska verka för att fler kommuninvånare väljer miljömässiga transportmedel.
- *Trelleborgs hamn ska fortsätta miljöarbetet med höga ambitioner*
Kommunen ska verka för en mera hållbar utveckling av Trelleborg hamn och fortsätta miljöarbetet med höga ambitioner. I detta ingår bland annat att verka för en ökad tågtrafik till och från hamnen.

Frisk luft

- *Flyktiga organiska ämnen*
Utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) ska uppgå till maximalt 650 ton per år i Trelleborgs kommun och årsmedelvärdet av bensen ska understiga 1,0 mikrogram/år.
- *Partiklar*
Halterna 30 mikrogram/m³ som dygnsmedelvärde och 15 mikrogram/m³ som årsmedelvärde för partiklar (PM10) skall underskridas. Halterna 25 mikrogram/m³ som dygnsmedelvärde och 10 mikrogram/m³ som årsmedelvärde för partiklar (PM2,5) skall underskridas.

Begränsad klimatpåverkan

- *Utsläpp av växthusgaser*
Från 2015 ska utsläppsmängderna i kommunen, inklusive transportsystemet, minska proportionerligt årligen för att 2050 vara noll.
- *Fossilbränslefri kommun 2020*
- *Hållbara resor och transporter*
Bilens andel av mängden persontransporter i Trelleborgs tätort (0-5 km långa resor) ska minska med 10 procentenheter, från 54 % till 44 %, till år 2020 med år 2013 som referens.



Sveriges 16 miljömål. Illustratör: Tobias Flygar

MÅLPROGRAM FÖR TILLGÄNGLIGHET

Som ett steg mot att göra samhället tillgängligt och användbart för alla har kommunen tagit fram ett målprogram för tillgänglighet. De generella principer som anges i programmet och som är viktiga för kommunens trafikplanering är:

- Tillgänglighet och användbarhet för alla skall beaktas särskilt vid all upphandling av byggnader, anläggning av platser, varor och tjänster.
- En helhetssyn kring tillgänglighet skall finnas med i planarbetet och i genomförandet av kommunala investeringsprojekt

HÅLLBARHETSPOLICY

Även kommunens hållbarhetspolicy är central för trafikplaneringen. I hållbarhetspolicyn finns fyra målsättningar som samtliga är relevanta för trafikstrategin:

- *Omvärlden ska in!*
Kommunens verksamheter ska skapa utvecklande samarbeten med aktörer i sin omvärld, ta tillvara på bästa teknik och kunskap och våga pröva nya vägar.
- *Alla ska med!*
Utanförskapet i Trelleborgs kommun ska försvinna. Jämställdhet, jämlikhet och delaktighet ska prioriteras.
- *Genomtänkt resurshushållning!*
Alla resurser, såväl naturella, kulturella, humana som ekonomiska ska användas ansvarsfullt och genomtänkt. Slutna biologiska och tekniska kretslopp ska prioriteras. Klimathänsyn ska alltid tas och hållbara transportlösningar prioriteras.
- *Bästa livskvalitet!*
Alla ska ha förutsättningar till hög livskvalitet genom tillgång till natur, kultur, fritidsaktiviteter och professionell kommunal service. Emissioners påverkan på människa eller natur ska kontinuerligt minska.

NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen som antagits av riksdagen är en grundläggande målsättning för trafikutvecklingen i Trelleborgs kommun. Det övergripande målet är:

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Det övergripande målet delas upp i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet säger att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Idag står transporter för en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige och av dessa utsläpp kommer över 90 % från vägtrafiken.

REGIONALA MÅL

Region Skåne har i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* som antogs 2017 satt upp mål för färdmedelsandelar 2030 med sikte på 2050. De uppsatta färdmedelsandelarna siktar mot att möta framtidens utmaningar och samtidigt nå de globala och nationella klimat- och miljömålen. För att klara målen och möta befolkningsökningen och urbaniseringen måste fler åka kollektivt, cykla och gå, samtidigt som en större del av godstrafiken behöver transporteras på järnväg eller till sjöss.

De uppsatta regionala målen anger att andelen bilresor ska minska från 58 % 2013 till 42 % 2030 samtidigt som andelen resor med cykel och kollektivtrafik ökar. För att bryta ner detta har specifika mål beroende på geografi och reslängd också tagits fram.

När det gäller godstrafiken är målet att andelen gods som transporteras med lastbil, uttryckt i tonkilometer ska minska från 58 % 2006 till 40 % 2050.

Läs mer:

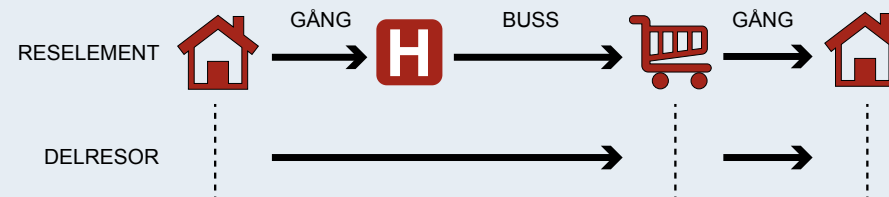


<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/strategi-for-ett-hallbart-transportsystem-i-skane-2050/>

Vad är en resa?

För att kunna mäta resandet krävs en definition av vad en resa är. Region Skåne som samordnar den regionala resvaneundersökningen och som har tagit fram de regionala målen utgår från *delresor*. En delresa är en resa som slutar med ett ärende. Byte av färdmedel räknas dock inte som ett ärende. I exemplet nedan visas en resa från hemmet

till affären och hem igen, görs två delresor där resan till affären räknas som en kollektivtrafikresa eftersom förflyttningen med buss är längre än förflyttningen till hållplatsen. Detta sätt att mäta gör alltså att många korta gångförflyttningar faller bort i resvaneundersökningen.



TRAFIKSTRATEGINS MÅL 2028

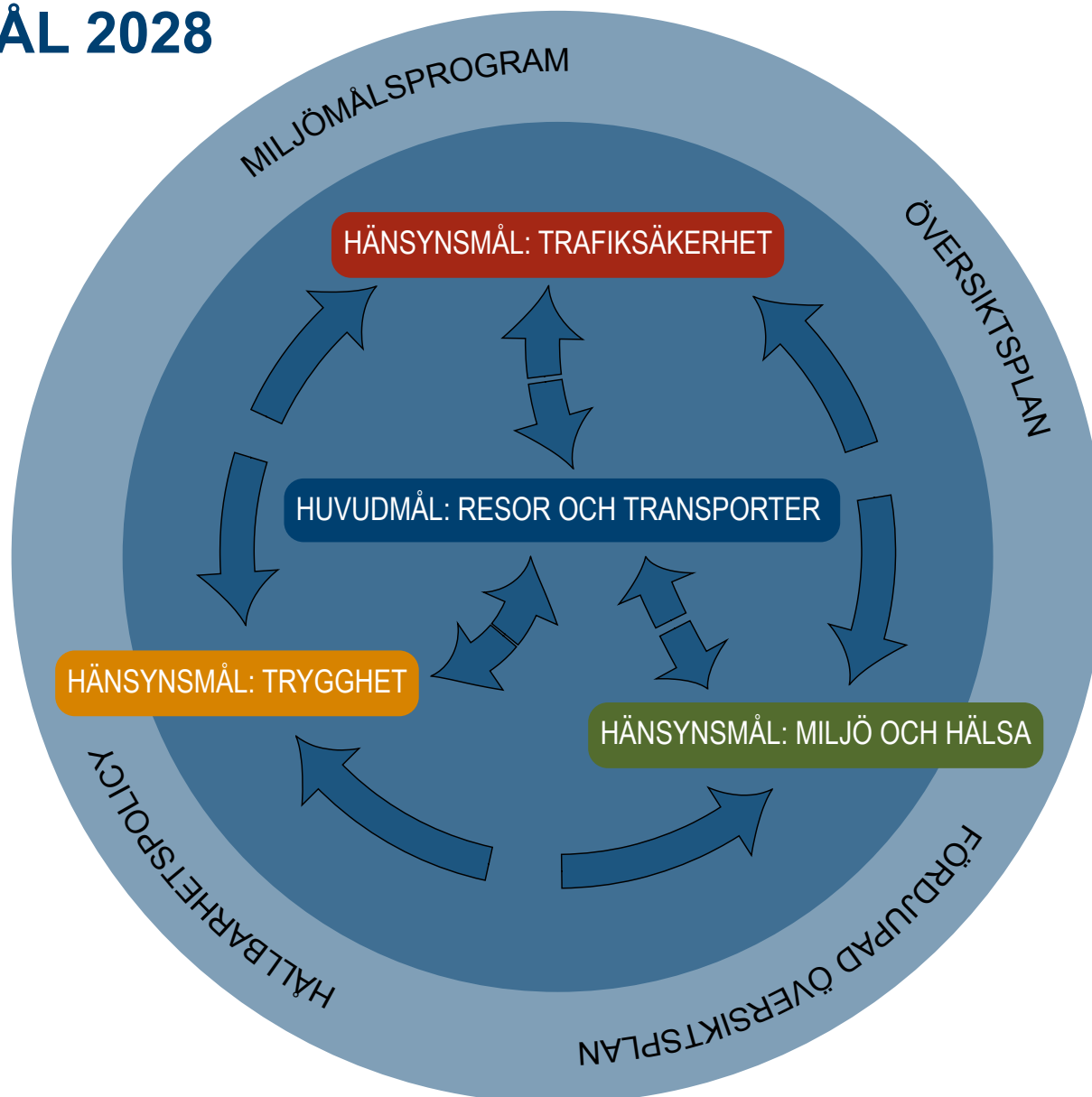
För att nå de målbilder som anges i översiktsplan, fördjupad översiktsplan och miljömålsprogram behöver trafikplaneringen i kommunen ske målstyrt mot önskad utveckling, istället för prognosstyrt.

För att nå ett klimatneutralt transportsystem måste systemet användas på ett energieffektivare sätt genom en överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik samt från lastbil till tåg samtidigt som det sker en energieffektivisering av respektive trafikslag. De hållbara trafikslagen måste också prioriteras för att uppnå en funktionell stadsmiljö, med god tillgänglighet till målpunkter.

Större fokus på gång, cykel, kollektivtrafik leder även till minskade utgifter för väg- och gatuunderhåll, ökad social integration, bättre hälsa, effektivare markanvändning och bättre trafiksäkerhet. Faktorer som alla tillsammans ger hög livskvalitet för invånarna i kommunen.

Samtidigt måste en god tillgänglighet till omlandet och till viktiga samhällsfunktioner upprätthållas och i detta har biltrafiken även fortsatt en roll tillsammans med en förbättrad kollektivtrafik, cykel och gång.

Ett huvudmål och tre hänsynsmål som alla samverkar har satts upp i arbetet med trafikstrategin. Huvudmålet är en förändrad färdmedelsfördelning med högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och lägre andel biltrafik samt mindre tung trafik i centrala Trelleborg. Målet för färdmedelsandelar är uppdelat på staden, de livskraftiga orterna respektive landsbygden medan övriga mål gäller för hela kommunen.



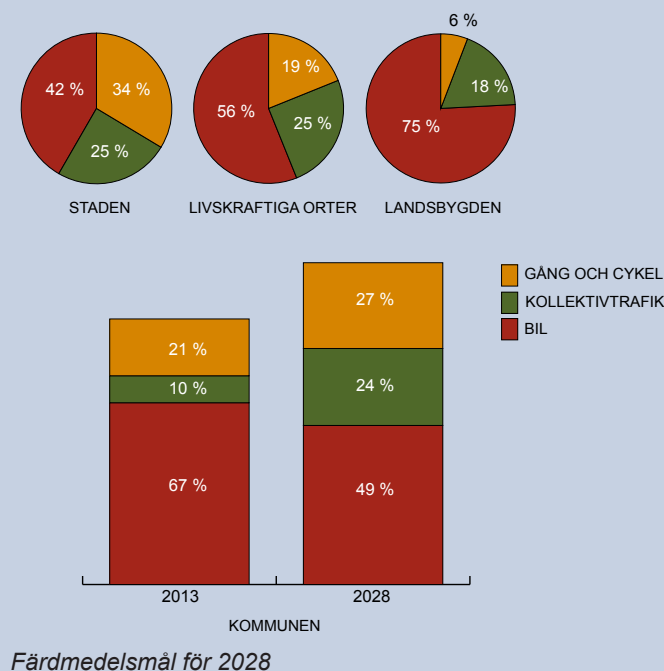
HUVUDMÅL: RESOR OCH TRANSPORTER

- Resorna som invånarna i kommunen gör ska i större utsträckning ske med hållbara transportslag. Målet är en färdmedelsfördelning som motsvarar de mål som Region Skåne satt upp i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* uppdelat på specifika mål för staden, de livskraftiga orterna respektive landsbygden. Målet för de livskraftiga orterna har satts generellt för orterna men på grund av de olika förutsättningarna som orterna har är det naturligt att resandet också skiljer sig mellan dem.

För kommunen som helhet innebär målet en kraftig ökning av antalet kollektivtrafikresor och en minskning av bilresorna samtidigt som antalet invånare i kommunen ökar.

Målet innebär en förlängning och uppskrivning av det tidigare målet om att minska andelen korta resor som sker med bil. För att nå målen är det inte tillräckligt att minska de korta bilresorna utan det måste även ske en överflyttning av längre bilresor till främst cykel och kollektivtrafik.

- Mängden tung trafik i centrala Trelleborg ska minska.
- Transportsystemet ska skapa god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner för alla kommunens invånare och besökare. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och resor upp till 3 km ska gå lika fort med cykel som med bil.
- Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov



HÄNSYNSMÅL: TRAFIKSÄKERHET

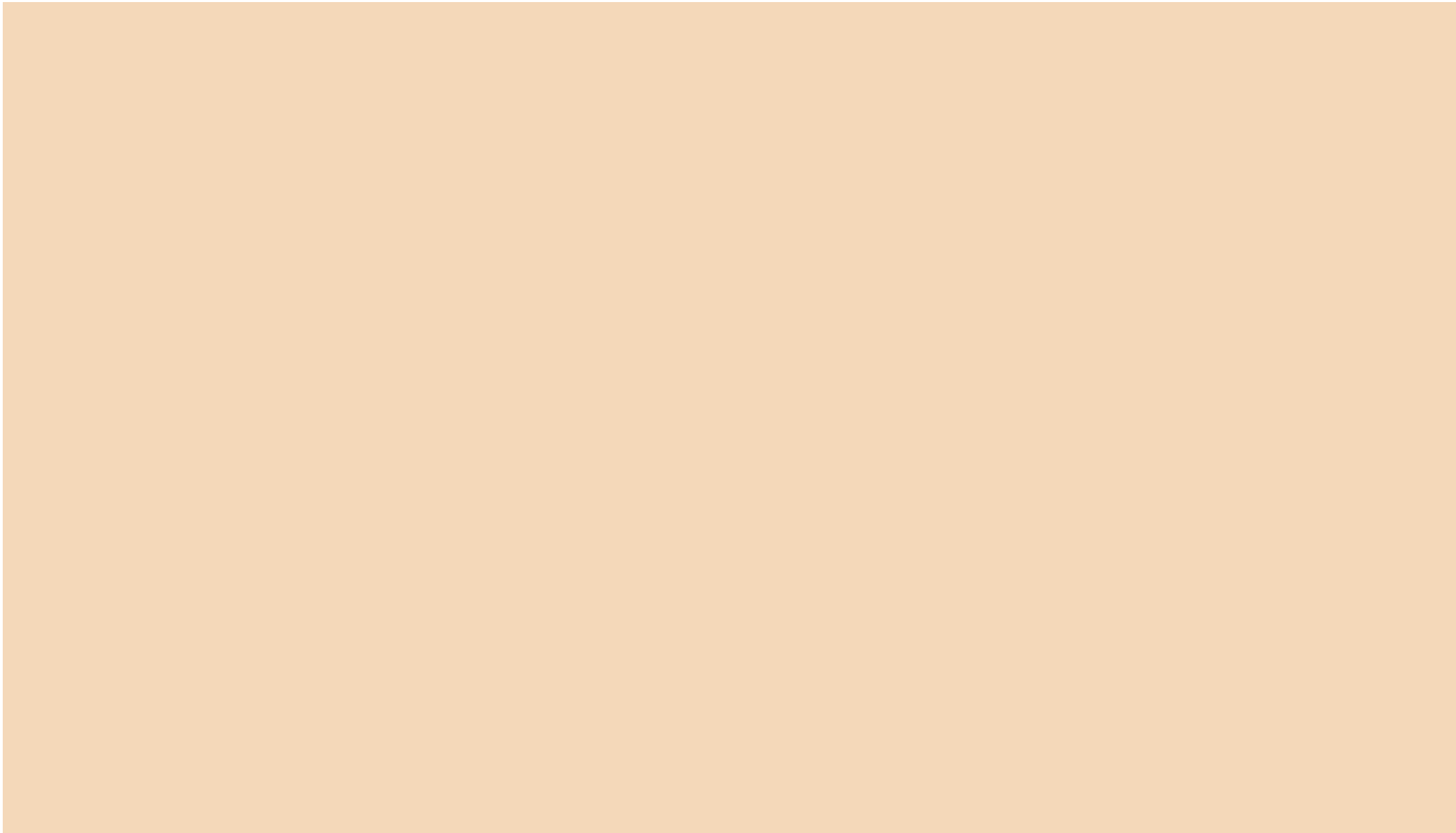
- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Antalet måttligt och lindrigt skadade ska halveras jämfört med 2016.

HÄNSYNSMÅL: MILJÖ OCH HÄLSA

- Utsläpp av kväveoxider, flyktiga organiska ämnen och partiklar från trafik ska minska i enlighet med miljömålsprogrammet.
- Utsläppen av växthusgaser ska minska kontinuerligt för att 2050 vara noll.
- Alla barn som bor inom sin skolas upptagningsområde ska gå, cykla eller åka kollektivt till skolan.
Att lyfta barn som målgrupp är viktigt då det är denna grupp som kommer leva i och forma framtidens samhälle. Genom att skapa bra vanor tidigt är förhoppningen att barnen kommer ta med sig sina hållbara resvanor in i vuxenlivet. Möjlighet att röra sig själv i staden och trafikmiljön är också en viktig del i barns utveckling.

HÄNSYNSMÅL: TRYGGHET

- Andelen invånare som upplever trafikmiljön trygg ska öka



VAR ÄR VI OCH VART ÄR VI PÅ VÄG?

För att förstå vilka styrkor och brister som finns i trafiksystemet behövs en nulägesanalys. Vi behöver också veta vart vi är på väg och vad som är planerat. I denna del presenteras en nulägesanalys och en utblick framåt som tillsammans sammanfattas i en SWOT-analys som i sin tur ligger till grund för hur vi ska arbeta framåt för att nå målen.

NULÄGESANALYS

RESOR OCH TRANSPORTER

Resvanor

Trelleborgs kommun deltog i den regionala resvaneundersökningen som gjordes i Skåne 2013. Det som framförallt skiljer boende i Trelleborgs kommun från den genomsnittliga skåningen vad gäller resvanor är färdmedelsvalet. Trelleborgarna väljer bilen i högre utsträckning (67 % av resorna jämfört med 57 % i snitt för hela Skåne) och gör en mindre andel av resorna med cykel eller med tåg.

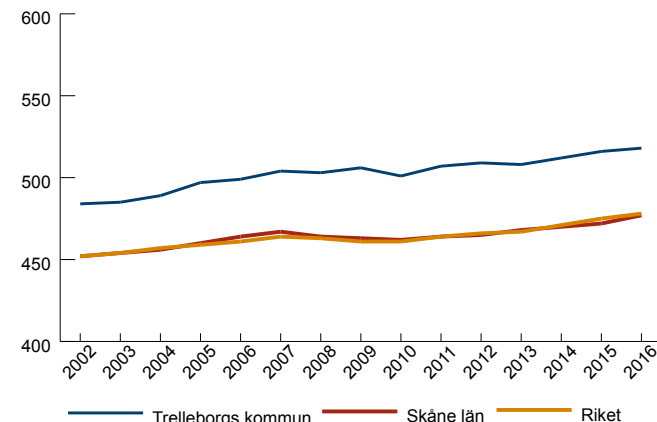
Bilen är med sin andel på 67 % det dominerande färdmedlet i kommunen. Som högst är bilandelen vid resor som är 5-20 km långa, då används bilen vid nästan 90 % av resorna. Vid längre resor brukar kollektivtrafiken bli en stark konkurrent till bilen vilket kan förklara att bilandelen vid resor över 20 km i längd är runt 75 %. Vid kortare resor, 1-5 km, är bilandelen 65 %, vilket är anmärkningsvärt högt. Dessa resor kan i stor utsträckning genomföras till fots eller med cykel. Än mer anmärkningsvärt är att var tredje resa som är kortare än en kilometer utförs med bil.

Bil innehavet i Trelleborgs kommun är klart över snittet både för hela riket och för Skåne. Statistiken från fordonregistret visar dessutom att antalet bilar per 1000 invånare i kommunen ökar stadigt. Enligt resvaneundersökningen har 92 % av männen och 86 % av kvinnorna i kommunen tillgång till minst en bil, vilket är högre än genomsnittet för Skåne.

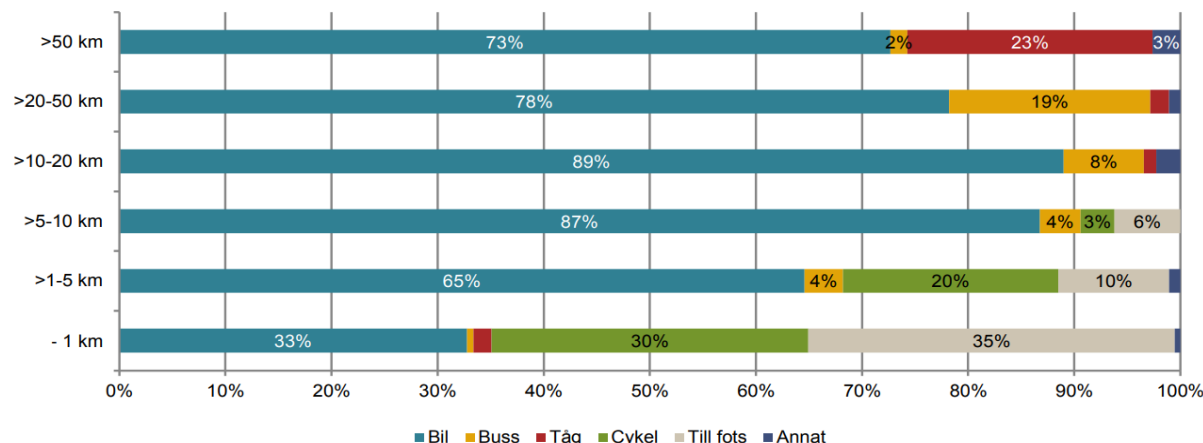
Efter bilen är cykel (11 %) följt av gång (10 %) de vanligaste färdmedlen. Enligt resvaneundersökningen har 86 % av männen och 81 % av kvinnorna i Trelleborg

tillgång till en cykel, vilket är något högre än snittet för Skåne. Resor kortare än en kilometer sker till 65 % till fots eller cykel med en relativt jämn fördelning mellan de båda trafikslagen. Vid resor som är mellan 1-5 km långa sker endast 30 % av resorna med gång och cykel varav cykelandelen är dubbelt så hög som gångandelen.

Vid resor som är kortare än 10 km åker endast 4 % av befolkningen buss. Vid resor som är 20-50 km långa, vilket inkluderar resor mellan Trelleborg och Malmö, är kollektivtrafikandelen som högst. Då väljer en av fem invånare bussen. Resvaneundersökningen genomfördes 2013 då det inte fanns pågatågstrafik till Trelleborg. Sannolikt har den ökade möjligheten att resa med tåg påverkat färdmedelsandelen för både bil och buss.



Bilinnehav per tusen invånare i Trelleborg, Skåne och riket som helhet. (Källa: SCB)



Färdmedelsfördelning för resor som kommunens invånare gör enligt RVU 2013.

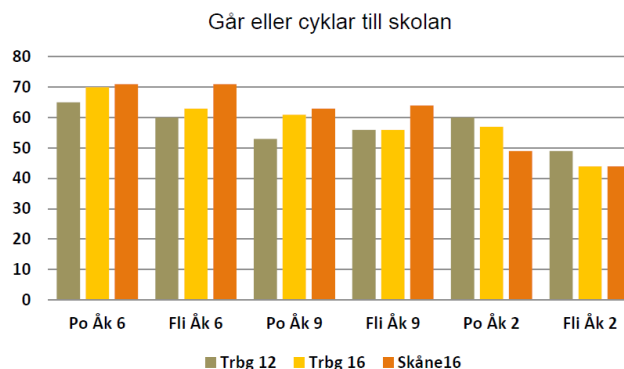
Omkring hälften av kommunens förvärvsarbetsande invånare pendlar till arbete i en annan kommun, varav ca 58 % till Malmö. Vid pendling till Malmö används bilen vid nästan 75 % av resorna enligt Skånes resvaneundersökning 2013. Malmö är den viktigaste pendlingsorten för de flesta orter i Trelleborg, med undantag för Beddingestrand och Smygehamn där invånarna i större utsträckning pendlar till Trelleborgs tätort.

Trelleborgs kommun har 2,6 gånger fler utpendlare än inpendlare. Utpendlingen är störst i de västra och norra delarna av kommunen, medan den östra delen av kommunen har en tydligare koppling till den lokala arbetsmarknaden.

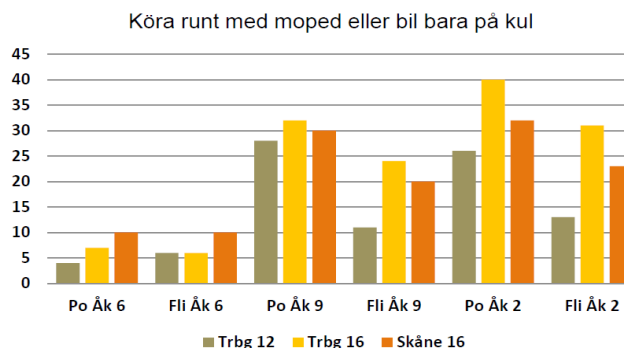
Inom kommunen är Trelleborgs tätort den huvudsakliga målpunkten för arbetstagare. Det sker i princip inga arbetsresor mellan de övriga tätorterna, men däremot från Trelleborg och landsbygden till Anderslöv, Skegrie, Klagstorp och Smygehamn.

Enligt Region Skånes folkhälsoundersökning för barn och unga 2016 går eller cyklar ca 55-70 % av barn i årskurs 6 och 9 till skolan i Trelleborg. Det är färre än för Skåne som genomsnitt men fler än motsvarande mätning i Trelleborg år 2012. Gymnasieelever går och cyklar i något mindre utsträckning. När det gäller gång- och cykelresor till fritidsaktiviteter är andelen lägre än vid skolor, ca 35-45 %.

Många ungdomar i årskurs 9 och 2 (på gymnasiet) brukar köra runt med moped eller bil för nöjets skull, visar folkhälsoundersökningen. Det gäller pojkar i större utsträckning än flickor och intresset ökar med åldern. Intresset är högre i Trelleborg än i Skåne som genomsnitt.



Andel barn i grundskolans årskurs 6 och 9 samt gymnasieskolans år 2 som går eller cyklar till skolan i Trelleborg 2012 och 2016 samt Skåne 2016. (Källa: Folkhälsorapport barn och unga 2016)



Andel barn i grundskolans årskurs 6 och 9 samt gymnasieskolans år 2 som brukar köra runt med moped eller bil för nöjets skull i Trelleborg 2012 och 2016 samt Skåne 2016. (Källa: Folkhälsorapport barn och unga 2016)

Trafikutveckling

Gång och cykel

För gångtrafiken har inga uppföljningar gjorts av var eller i vilken mängd fotgängare rör sig. För cykeltrafiken har mätningar genomförts som visar att de mest trafikerade stråken inom staden trafikerar av 800-1000 cyklister per dag. Det saknas dock kontinuitet i mätningarna vilket gör det svårt att följa upp utvecklingen över tid.

Kollektivtrafik

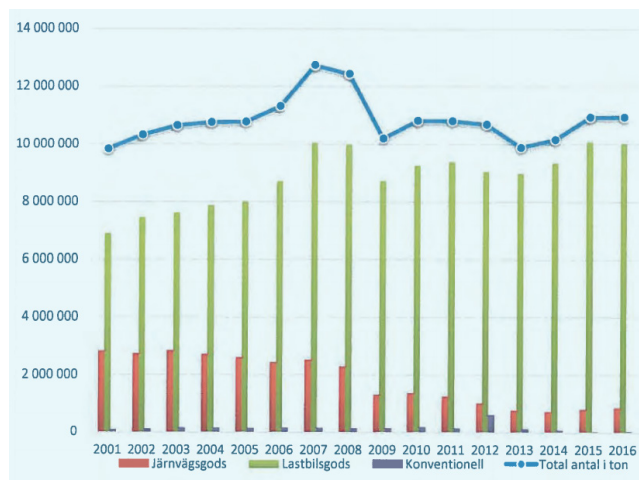
Antalet resor med regionbuss i kommunen ökade kontinuerligt fram tills pågatågstrafiken mellan Malmö och Trelleborg startade i december 2015. I och med detta minskade resandet med buss på de sträckor som fick tågtrafik medan antalet bussresor på linjerna Trelleborg-Ystad och Trelleborg-Skegrie-Vellinge-Höllviken ökade. Totalt sett skedde det en ökning av antalet kollektivtrafikresor mellan Trelleborg och Malmö med cirka 15 % efter att pågatågstrafiken startat. Även efter att pågatågstrafiken startat sker en klar majoritet av resorna med buss i kommunen med linje 146 Trelleborg-Malmö. Övriga linjer med högt resande är Trelleborg-Ystad, Trelleborg-Svedala och Trelleborg-Skegrie-Vellinge-Höllviken.

Biltrafik

Prognoser för biltrafiken i Trelleborgs stad som baseras på den fördjupade översiktsplanen och kommunens mål om att de korta bilresorna ska minska till 44 % visar att biltrafiken i stort kommer att öka. Den planerade Ringvägen kan dock innebära en viss avlastning av gatorna i centrum.

Gods

Trelleborg hamn är utpekad av EU som en så kallad Core-hamn, den är med andra ord viktig både nationellt och internationellt sett. Hamnen är Sveriges största RoRo-hamn och näst störst i landet sett till den totala godsvolymen. Under 2016 passerade 680 000 lastbilar och 21 000 järnvägsvagnar hamnen. Det finns en tydlig trend att allt mindre gods går på järnväg och allt mer på lastbil till hamnen och troligen kommer de tågfärjor som idag trafikerar hamnen inte att ersättas med andra tågfärjor.



Godstrafikutveckling (ton) i Trelleborgs hamn 2001-2016.

Källa: Årsredovisning Trelleborgs hamn 2016

KARAKTÄR

Begreppet "karaktär" används i Trast som ett samlat begrepp för de faktorer som påverkar bilden av staden och dess kvaliteter. Vad som påverkar karaktären hos en stad eller ort varierar från fall till fall men kan bland annat vara bebyggelsestruktur, befolkningssammansättning, näringsliv, parker, historia och kultur.

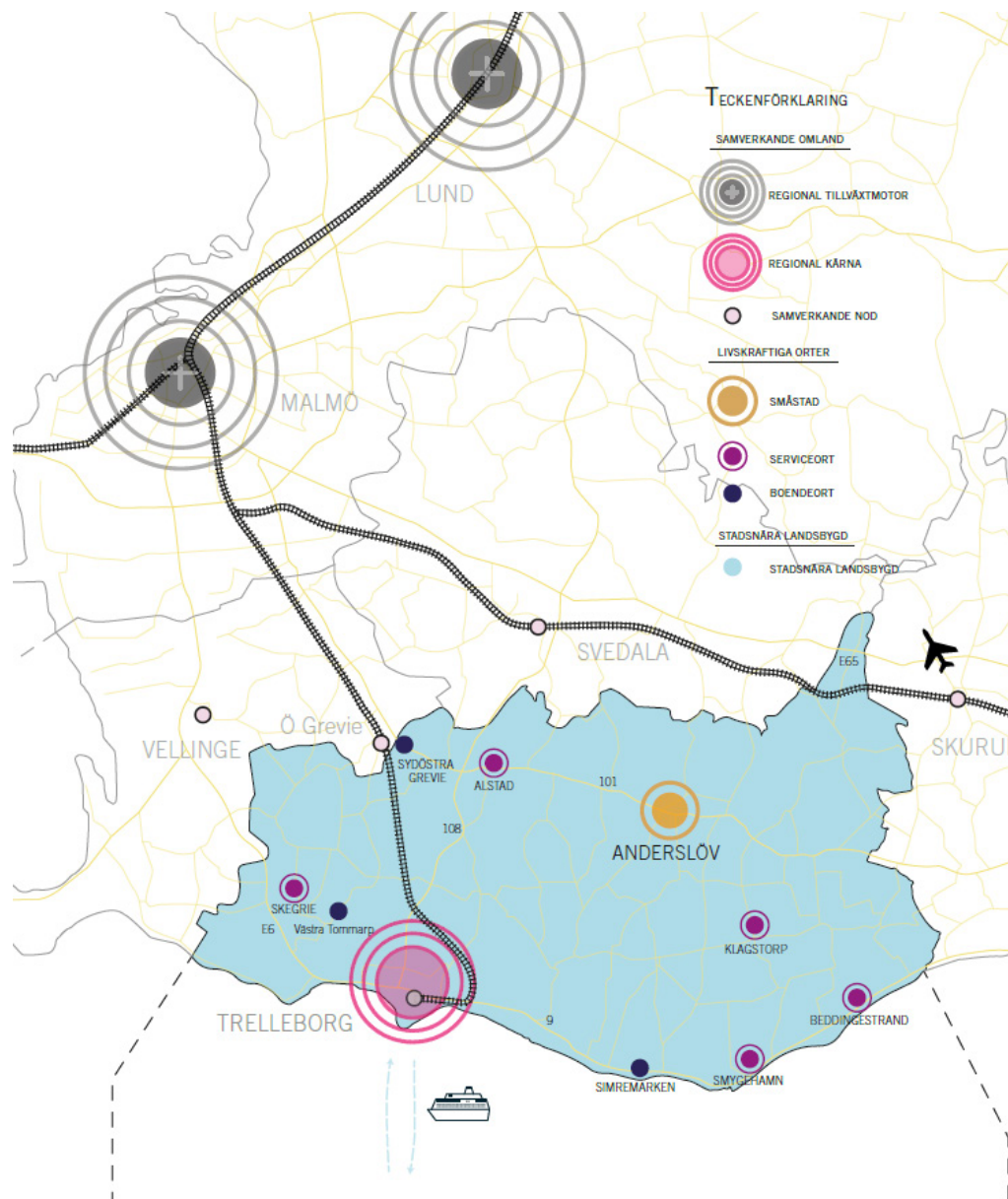
Trelleborg är Skånes sjunde största kommun sett till invånarantal. Kommunen är en av regionens åtta regionala kärnor och är viktig för regionen utifrån sitt geografiska läge och sina funktioner, inte minst som godsod och som en port till Skåne.

Kommunen har en befolkningssmängd på knappt 44 000 invånare (2016) och befolkningen har ökat med ca 0,85 % årligen de senaste tio åren. Samtliga tätorter har haft en positiv befolkningsökning. Av invånarna bor ca 65 % i centralorten Trelleborg, 16 % i en mindre tätort och 19 % utanför tätort.

Kommunfullmäktige har antagit ett mål om att kommunen ska ha 50 000 invånare 2028. Befolkningsökningen fördelas så att 75 % sker i staden och resterande 25 % i övriga kommunen. Enligt översiktsplanen ska 85-90 % av befolkningsökningen utanför staden ske i de livskraftiga orterna.

I förhållande till befolkningssmängd per ort är Skegrie den mest barntäta orten följt av Kurland/Stavstensudd och Västra Tommarp. Lägst barntäthet finns i Beddingestrand. Den ort som har högst andel invånare som är 65 år eller äldre är Beddingestrand följt av Smygehamn.

Kommunen är den i särklass största arbetsgivaren i Trelleborg (ca 3500 anställda). Vård och omsorg är den dominerande branschen, följt av utbildning, tillverkning, handel och byggverksamhet.



Centralorten Trelleborg

Trelleborg är en kustnära stad och har en hamn med gamla anor. Den är Sveriges näst största hamn och har haft en dominerande roll för stadens utveckling och för livet i staden. Genom hamnen har staden en unik roll som port till Östersjöregionen. Staden skärmas av från havet av det inhägnade hamnområdet och klyvs även av stadens kustnära matargator som är leder för farligt gods.

Havet och Söderslätt har präglat stadens utbredning och struktur likväl som dess invånare. Trelleborg har varit en stark industriort men omvandlas sakta mot att arbetsmarknadsmässigt knytas närmare Malmö och Lund vilket tydligt ses i pendlingsstatistiken. Stadens struktur och möjligheten att vidga arbetsregionen har förstärkts sedan pågatågstrafiken infördes i slutet av 2015.

Trelleborg består av en blandning av arbetsplatser, bostäder och handelsplatser. Det finns många mötesplatser så som parker, torg, fotbollsplaner, sporthallar, badhus och biograf. Turismnäringen är av stor betydelse. Handeln i staden har haft en negativ utveckling under 2000-talet, i synnerhet vad gäller sällanköpsvaruhandeln.

De största arbetsgivarna i centralorten är Lasarettet, Trelleborg Industri AB, Metso Minerals, Flint Group, Rättspsykiatriskt centrum, Trelleborgs hamn (och ca 150 företag som bedriver hamnrelaterad verksamhet), Prestando, Ica Maxi, Polisen och Molybon Industrip-last.

Tätorterna utanför staden

Anderslöv består av en blandad bebyggelse från tidigt 1800-tal till 2000-tal. Ortens järnväg lades ned 1957. Strukturen synliggör att orten vuxit fram i ett vägskäl och att den varit en knutpunkt för

kommunikation. I Anderslöv finns en av kommunens tio största arbetsplatser, Ruukki, som sysselsätter ca 70 personer. 18 % av invånarna i orten arbetar i Anderslöv, 12 % i Trelleborg och ca 50-70 % i en annan kommun, främst i Malmö.

Beddingestrand har bebyggelse från 1700-tal och framåt, av den mer moderna bebyggelsen är en stor del fritidshus som omvandlats till vanliga bostäder. Orten karaktäriseras av havet, kustvägen, låg och småskalig bebyggelse och målpunkter kopplade till turism. Ca 17 % av ortens invånare arbetar i Beddingestrand, 21 % i Trelleborg och knappt 50 % i en annan kommun.

Smygehamn har en blandad bebyggelse med större sekelskiftesvillor, äldre gathus och modern villabebyggelse. Ortens järnväg lades ned 1974. Husen ligger i huvudsak utmed riksväg 9. Ca 16 % av ortens invånare arbetar i Smygehamn, 32 % i Trelleborg och knappt 50 % i en annan kommun.

Skegrie är ett gammalt stationssamhälle, tågtrafiken upphörde under mitten av 1900-talet. I orten finns en blandning av äldre gathus och villabebyggelse från den andra hälften av 1900-talet. Skegrie har en liten egen arbetsmarknad och invånarna arbetar i huvudsak i Malmö (48%), Trelleborg (13%) eller i Vellinge (10%).

Kurland/Stavstensudde består främst av bebyggelse uppförd under 2000-talet, med en blandning av enbostadshus, kedjehus/radhus och flerbostadshus. Området ligger intill motorvägen strax väster om Trelleborgs centralort. Det finns ingen service i orten.

Klagstorp är ett gammalt stationssamhälle, tågtrafiken upphörde 1974. Bebyggelsen ligger i huvudsak utmed Storgatan och i ett rutnät kring denna. Det finns en blandning av friliggande villor och flerbostadshus.

Ca 11 % av invånarna i orten arbetar i Klagstorp, 22 % i Trelleborg och knappt 50 % i en annan kommun.

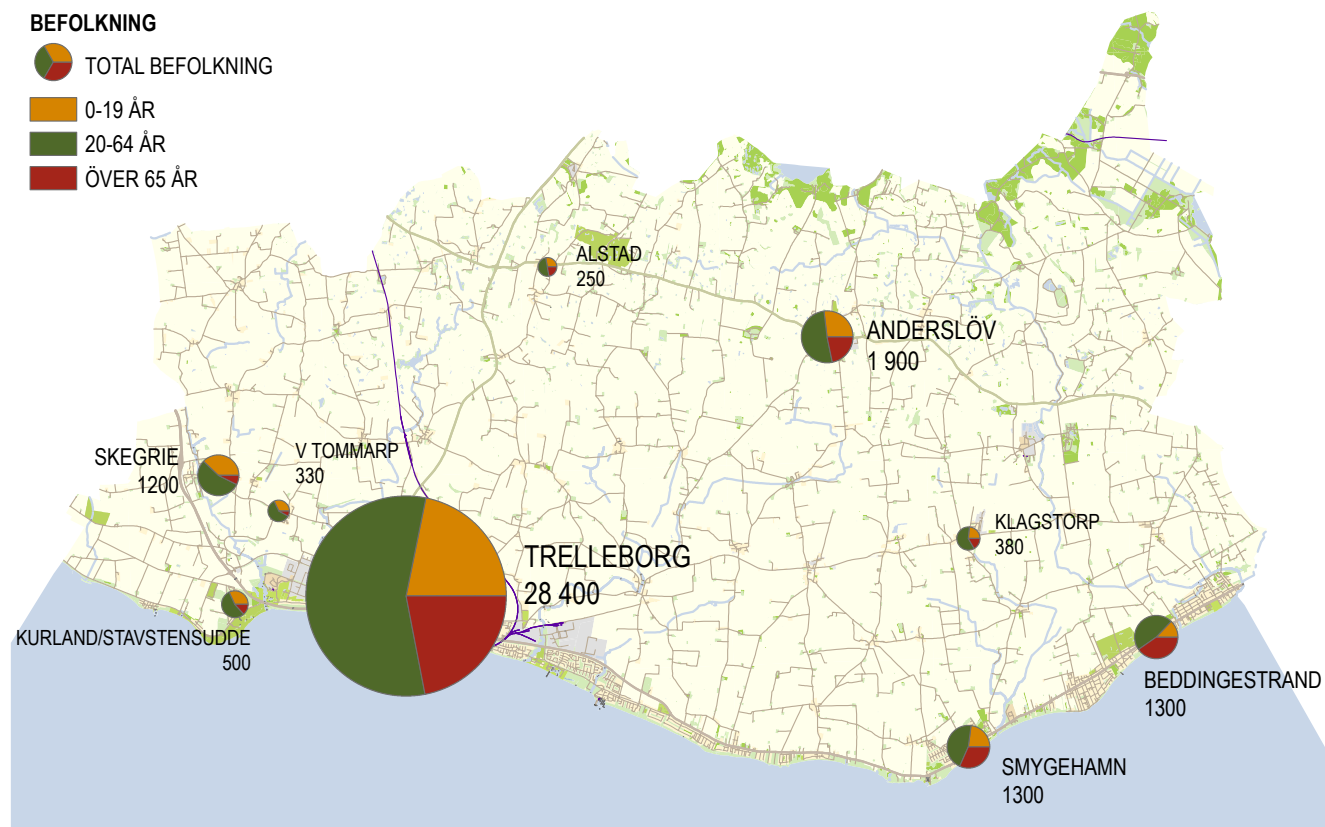
Västra Tommarp har en blandad bebyggelse med hus från 1700-talet och framåt. Ortens järnväg lades ned 1960. Bebyggelsen ligger i huvudsak utmed Tommarpsvägen och järnvägens tidigare sträckning. I orten finns ingen lokal service och en liten lokal arbetsmarknad. Invånarna arbetar i huvudsak i Malmö (36%), Trelleborg (26%) eller i Vellinge (9%).

I **Aistad** finns blandad småhusbebyggelse med gathus och större villor. Bebyggelsen ligger i huvudsak samlad utmed väg 101. Ortens järnväg lades ned 1960. Orten har en liten arbetsmarknad och invånarna arbetar i huvudsak i Malmö (49%), Trelleborg (11%) eller i Svedala (10%).

Övriga orter och landsbygd

Utöver tätorterna finns i Trelleborgs kommun ett trettiotal småorter med upp till 200 invånare. Kommunen utmärker sig för sina mindre socknar och tätliggande kyrkor. Byarna ligger tätt inpå varandra, ofta längs med landsvägarna. De domineras av äldre bebyggelse och strukturer som härstammar från de tidiga jordbrukssamhällena. Landsbygden i Trelleborg består främst av lantbruk, ett stort antal byar, och en mängd enskilda gårdar och hus. Det finns ett betydande antal jordbruksföretag med markarealer samt många hästgårdar.

Många av invånarna arbetar i en annan kommun än Trelleborg, framför allt i kommunens västra och norra delar. I den östra delen av kommunen finns en tydligare koppling till kommunens lokala arbetsmarknad.



Geografisk spridning av kommunens befolkning.

TRAFIKSYSTEMET

Gång och cykel

Gångnät

Ett gångvänligt nät kännetecknas av att det är sammanhängande och gent, har goda kopplingar till kollektivtrafiken, är tryggt och säkert, har god teknisk utformning, stor variation och en intressant miljö i form av byggnader, rumslighet, utblickar och grönska.

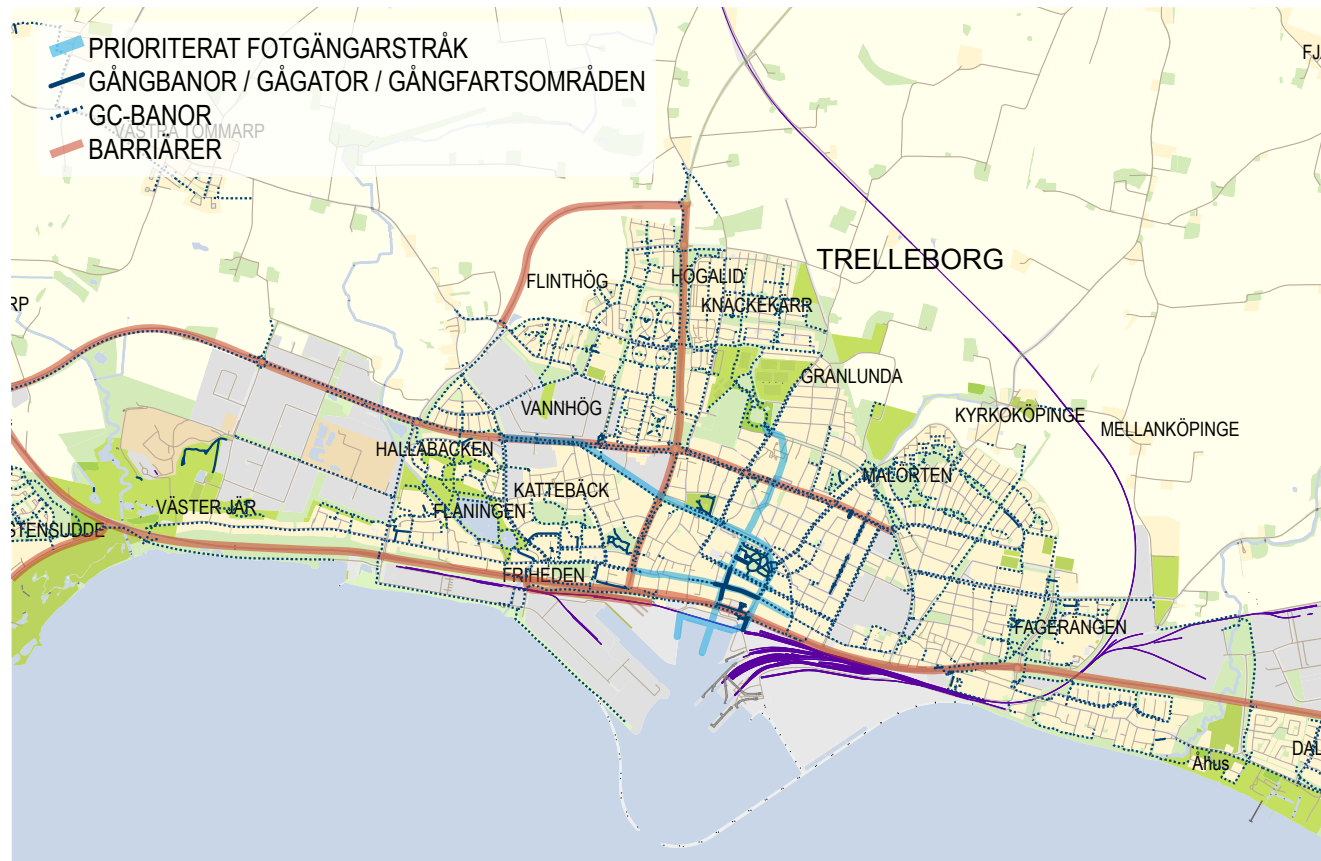
I Trelleborg, såväl i staden som i övriga tätorter, hänvisas gående generellt till trottoarer eller kombinerade gång- och cykelvägar. Det finns i nuläget inget utpekade gångnät i någon av orterna. I den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad finns en utpekad prioriterad fotgängarzon där fotgängarnas framkomlighet särskilt ska beaktas. Idag är det endast de mest centrala delarna av den utpekade zonen med Algatan och C B Friisgatan där gående prioriteras.

Tillgänglighet för fotgängare

Eftersom gångnätet inte är kartlagt på samma sätt som cykel- och bilnätet är det svårt att bedöma var det finns brister. En särskilt utsatt grupp är personer som har t.ex. synskador eller begränsad rörlighet. Höga kanter, ojämn beläggning och liknande kan begränsa tillgängligheten helt för personer som har svårt att ta sig fram.

En faktor som går att bedöma utan inventeringar är barriärer för fotgängare. Exempel på fasta barriärer är järnväg, vattendrag och slutna kvarter. Dessa kräver stora investeringar som broar eller tunnlar för att ta sig förbi.

En mer rörlig barriär är högtrafikerade gator. Enligt handboken Gångbar Stad (SKL & Trafikverket, 2013) är barriäreffekten för gående stor om det färdas mer



Gång- och cykelnät inom Trelleborgs stad

än 800 fordon per timme vid 50 km/tim. Baserat på detta och genomförda trafikmätningar är Hedvägen, Strandgatan, Hamngatan, E6/E22, väg 9, Järnvägs-gatan, Östra Infarten och Bryggaregatan stora barriärer i tätorten Trelleborg.

Dessa gator, med undantag för de två sistnämnda, har även så hög trafikmängd att de har en tydlig påverkan på de sociala kontakterna utmed gatan. Det kan påverka viljan att vistas kring dessa gator.

Inom övriga tätorter i kommunen finns inga gator som är så högtrafikerade att de klassas som stora barriärer. Det finns dock "måttliga" barriär där trafikflödena motsvarar ca 300-800 fordon per timme. Dessa är väg 101 genom Anderslöv och väg 9 i Smygehamn. Samtidigt ökar barriäreffekten på gatorna i kustorterna och det finns också gator som trots lägre trafikmängd kan upplevas som barriärer för vissa personer, t ex för barn och rörelsehindrade.

Cykelnät

Trelleborgs stad har ett relativt omfattande cykelnät. Det viktigaste stråket inom staden är den nyligen färdigställda cykelexpressrutten mellan Hedvägen och centralstationen längs Allén och Spårvägen.

Det finns ett relativt välutbyggt nät av gång- och cykelvägar i Anderslöv, Smygehamn, Skegrie, Kurland/Stavstensudde och Västra Tommarp. I Beddingestrand finns gång- och cykelväg utmed väg 9, medan det i orter som Anderslöv och Skegrie inte finns länkar utmed huvudvägnätet för bil. I Klagstorp och Alstad saknas gång- och cykelvägar helt.

Generellt för cykelvägnätet i kommunen är att kvaliteten är bistande. Cykeltrafiken delar ofta utrymme med fotgängare på en kombinerad gång- och cykelbana vilket innebär bristande trygghet för fotgängare och dålig framkomlighet för cyklister. I de fall cykeltrafiken



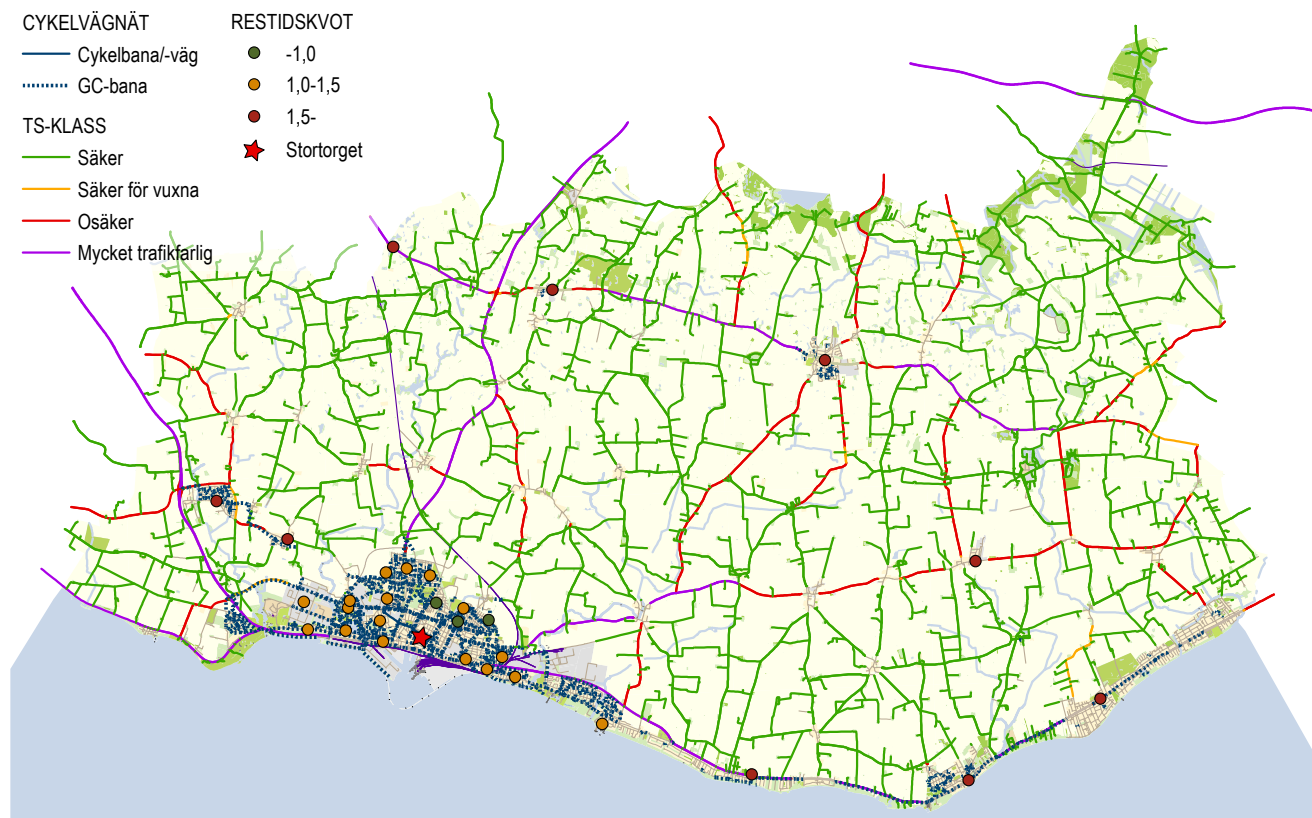
är separerad från gångtrafiken är cykelbanorna ofta smala och inte anpassade för en ökande andel lådcyklar och cyklar i olika hastigheter. Det saknas också en enhetlig och säker utformning av cykelpassager och cykelöverfarter längs cykelvägnätet i kommunen.

På landsbygden finns separerad cykelväg längs kusten väster om Trelleborg, mellan Trelleborg och Skegrie och delvis utmed kusten öster om Trelleborg. Förutsättningarna att cykla på landsbygden är överlag goda men det finns brister, t ex längs kusten där det saknas cykelbana på vissa sträckor, bland annat genom Böste. I övrigt är det möjligt att cykla i blandtrafik längs stora delar av bilvägnätet på landsbygden eftersom biltrafikmängderna är relativt låga. Undantag från detta är vägarna 101, 108 och Kämpingevägen mot Höllviken. Det finns dock alternativ längs mindre vägar på delar av väg 108 medan det i stort sett saknas helt för väg 101. Kartan till höger visar cykelvägnätet i kommunen och en klassning av vilka vägar som är lämpliga för cykling i blandtrafik sett till biltrafikmängd och hastighet. Gröna och gula vägar

upplevs som säkra medan röda och lila inte är lämpliga att cykla längs.

Tillgänglighet för cyklister

Inom Trelleborgs stad finns mycket goda möjligheter att öka andelen cykelresor. Avstånden inom staden är så pass små att större delen av staden nås inom en radie på 2 km. För att cykeln ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen är restiden viktig. Om restiden med cykel är mindre än 1,5 gånger restiden med bil finns det möjligheter för cykeln att konkurrera med bilen. Som en bedömning av cykelns konkurrenskraft i Trelleborg har kvoten mellan restiden med cykel och restiden med bil från de olika delarna av staden och övriga tätorter i kommunen till Stortorget undersökts. Resultatet tyder på att cykeln är ett mycket konkurrenskraftigt för resor inom Trelleborg. Restidskvoten för resor från alla studerade platser i staden till Stortorget är mindre än 1,5.



Översikt över cykelvägnätet i kommunen samt trafiksäkerhetsklassning av vägar för cykling i blandtrafik. Gröna, gula och röda prickar anger restidskvot cykel/bil för resor till Stortorget i Trelleborg.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiknät

Kollektivtrafiknätet i Trelleborg består av en tåglinje, åtta regionbusslinjer och tre stadsbusslinjer.

Sedan 2015 har persontåg trafikerat järnvägen mellan Trelleborg och Malmö. I Trelleborg finns en station i centralorten och nära kommungränsen finns också stationen Östra Greve (Vellinge) som är ett alternativ för boende i Trelleborgs nordvästra del.

Regionbussarna i kommunen förbinder tätorterna med Trelleborg och i vissa fall till kringliggande kommuner. Bäst pendlingsförutsättningar till Malmö, som är den största närliggande arbetsmarknaden, har boende i Trelleborgs tätort och Skegrie, samt även boende i Anderslöv och Alstad då de kan byta mellan buss och tåg i Östra Greve.

Ort	Regionbuss till:
Trelleborg	Alla kommunens tätorter, Malmö, Vellinge, Svedala, Ystad
Anderslöv	Trelleborg, Ö Greve
Beddingestrand	Trelleborg, Ystad
Smygehamn	Trelleborg, Ystad
Skegrie	Trelleborg, Malmö, Vellinge
Kurland/Stav.	Trelleborg (anropsstyrd)
Klagstorp	Trelleborg
V Tommarp	Trelleborg, Vellinge
Alstad	Trelleborg, Ö Greve, Svedala

De tre stadsbussarna trafikerar tätorten Trelleborg. Samtliga linjer stannar vid Centralen, vilket möjliggör byten med tåg, samt vid hållplatserna Stortorget, Allén och Lasarettet.

Alla kommuninvånare som bor på landsbygden, längre än 2 km från närmsta hållplats, har rätt att utnyttja närtrafiken som körs anropsstyrt. Genom att kommunen har gjort tillköp till den grundnivå som regionen erbjuder har större delen av kommunens landsbygd relativt sett en god tillgänglighet till kollektivtrafik. Närtrafiken används dock i mycket liten utsträckning, under 2016 gjordes endast 75 resor och det finns därmed möjlighet att marknadsföra denna möjlighet för att öka det kollektiva resandet i kommunen.

Stadsbussarna i Trelleborg möjliggör byte till tåg och regionbuss på Trelleborg central. Vid hållplatsen Lasarettet finns möjlighet att byta till regionbuss eller annan stadsbusslinje, byte mellan olika stadsbusslinjer kan även ske på hållplatserna Stortorget och Allén.

Tillgänglighet med kollektivtrafiken

Som mått på tillgängligheten med kollektivtrafik kan restidskvot användas. Restidskvoten för kollektivtrafik ger en bild av hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är gentemot bilen. Enligt TRAST ska restidskvoten, d.v.s. kvoten mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil, vara högst 1,5 (med undantag för korta sträckor)

Tabell X. Restidskvot för resor mellan kommunens orter och större målpunkter. Grön <= 1,5, Gul <=2,0, Röd > 2,0

	Trelleborg	Malmö	Vellinge	Svedala	Ystad
Trelleborg	-	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt
Anderslöv	Direkt	1 byte	1 byte	1 byte	1 byte
Beddingestrand	Direkt	1 byte	1 byte	1 byte	Direkt
Smygehamn	Direkt	1 byte	1 byte	1 byte	Direkt
Skegrie	Direkt	Direkt	Direkt	1 byte	1 byte
Klagstorp	Direkt	1 byte	1 byte	1 byte	1 byte
Västra Tommarp	Direkt	1 byte	Direkt	1 byte	1 byte
Alstad	Direkt	1 byte	1 byte	Direkt	1 byte

för att man ska vara beredd att välja kollektivtrafiken framför bilen.

I tabellen nedan redovisas tillgängligheten med kollektivtrafik mellan kommunens orter och större målpunkter i omgivande kommuner i termer av restidskvot. I restiden med kollektivtrafik har hänsyn tagits till turtäthet, eventuella byten samt bytestider. För varje byte görs ett tillägg på fem minuter och dessutom görs tillägg motsvarande halva turtätheten. På så vis speglar restiden och restidskvoten hur de olika delarna av resan upplevs och värderas av resenärerna. I restiden med bil ingår fem minuter för parkering i varje ände av resan. Kurland/Stavstensudde finns inte med i tabellen då kollektivtrafiken endast är anropsstyrd.

I Trelleborgs tätort är kollektivtrafiken ett konkurrenskraftigt alternativ till de flesta närliggande städerna. Trots sämre konkurrenskraft vid resor till Svedala är restiden endast ca 35 min med kollektivtrafiken.

I Anderslöv är bilen alltid mer konkurrenskraftig än bussen, vid resor till Trelleborg är restiden med buss dock så kort att bussen kan vara attraktiv ändå.

I Beddingestrand och Smygehamn är bussen ett konkurrenskraftigt alternativ vid resor till Trelleborg och till Ystad. Vid övriga relationer överstiger restiden en timme med buss.

I Skegrie innebär hållplatsen vid E6 goda förutsättningar att resa med buss. Bussen är konkurrenskraftig vid resor till Trelleborg, Malmö och Vellinge vilket gör Skegrie till en pendlingsvänlig ort.

I Klagstorp är bilen alltid mer konkurrenskraftig än bussen vilket bland annat beror på låg turtäthet och långa bytestider. Restiden till Trelleborg är dock endast 22 minuter lång.

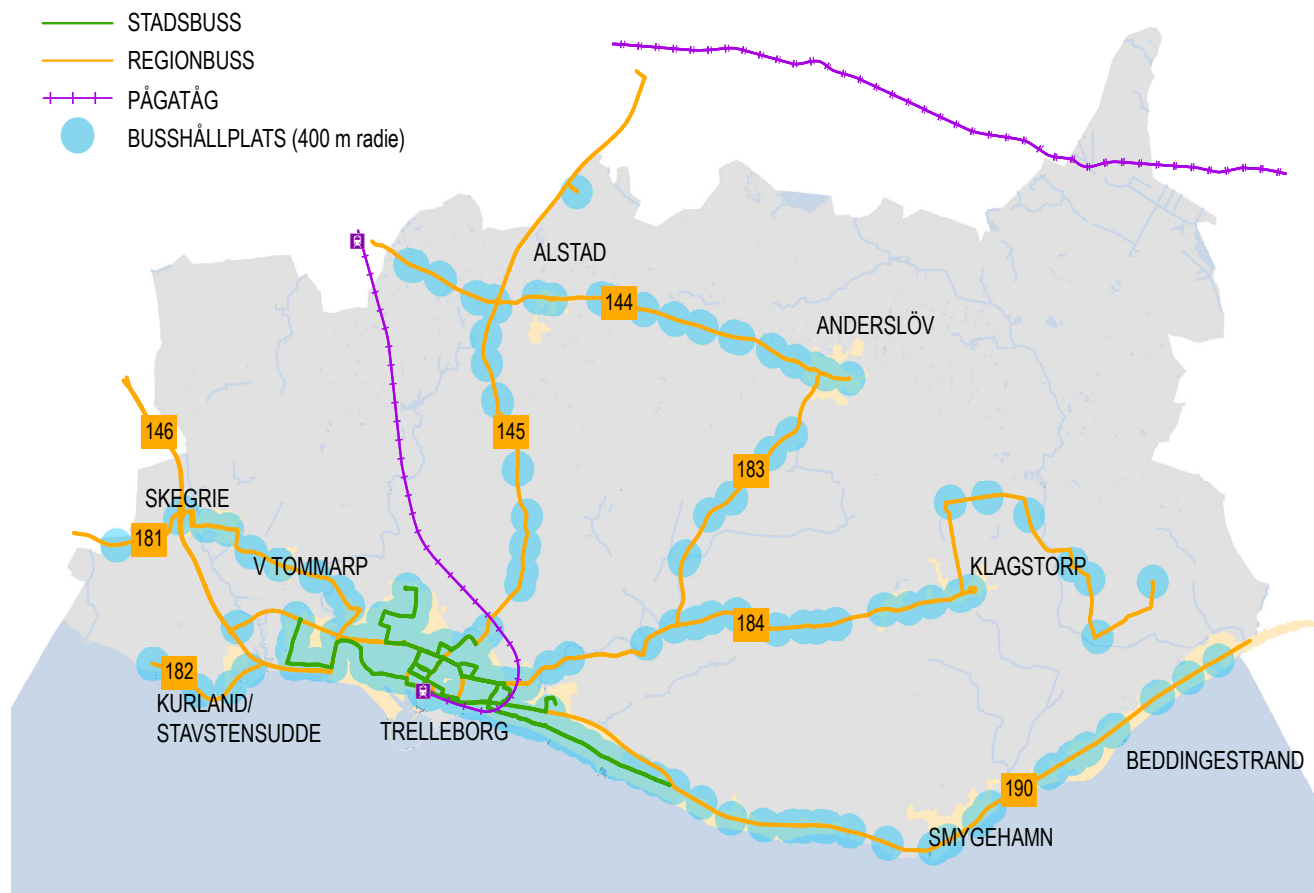
I Västra Tommarp är konkurrenskraften hög för buss vid resor till Trelleborg men låg för övriga relationer. Man kan dock nå alla orter utom Ystad med buss under en timmes restid.

I Alstad är bilen alltid mer konkurrenskraftig än kollektivtrafiken, trots direktförbindelser till både Trelleborg och Svedala. Man kan dock nå samtliga studerade orter med buss/tåg på mindre än en timmes restid.

För de relationer där restidskvoten är hög kan det konstateras att underlaget för utökad kollektivtrafik är relativt tunt. Det kan dock finnas behov av att snabba upp och effektivisera linjerna så att restiden blir kortare.

Busshållplatserna i kommunen är placerade så att den allra största delen av kommunens tätorter ligger inom maximalt 400 m från en hållplats, se kartan till höger. För en attraktiv kollektivtrafik bör gångavståndet till närmsta inte överstiga 400 meter. På några sträckor är det dock ännu tätare mellan hållplatserna vilket lämnar utrymme för uppsnabbningar av linjerna.

I princip hela Trelleborgs stad ligger inom 2,5 km från centralstationen vilket motsvarar cirka 13 minuter på



Kollektivtrafiknätet i kommunen

cykel. Tillgängligheten till centralstationen är utifrån denna aspekt god, men barriärerna i staden (se avsnittet om gång) kan bidra till att den upplevda tillgängligheten är sämre.

Enligt Skånetrafikens linjekarta är det i nuläget ca 20 % (10 av 52) av stadsbusshållplatserna i Trelleborgs stad som inte är anpassade för rörelsehindrade och synskadade. Utanför staden är det bara enstaka hållplatser som är anpassade.

Biltrafik och godstransporter

Bilnät

Vägnätet för biltrafik delas in i statliga vägar, enskilda vägar och kommunala gator och beroende på väghållare ansvarar Trafikverket, kommunen eller privata föreningar/samfälligheter för drift och utveckling.

De statliga vägarna kopplar samman Trelleborg med andra kommuner samt orter inom kommunen med varandra. Trafikverket har pekat ut ett funktionellt prioriterat vägnät för att göra det tydligt vilka vägar som är viktigast för den regionala och nationella tillgängligheten.

I Trelleborgs kommun är E6 utpekad som nationellt och internationellt viktig väg för gods, kollektivtrafik och personresor. Väg 9 är "kompletterande regionalt viktig väg" för dagliga personresor och kollektivtrafik, väg 101 och väg 656/667 mellan Trelleborg och Anderslöv är "kompletterande regionalt viktiga vägar" för kollektivtrafik, och väg 108 är "kompletterande regionalt viktig väg" för gods, kollektivtrafik och personresor.

Generellt för de statliga vägarna är att Trafikverket ställer stora krav på framkomlighet för biltrafiken. Det kan innebära intressekonflikter, framför allt när de statliga vägarna går genom tätorter där det finns



Huvudvägnätet i kommunen.

många andra anspråk att ta hänsyn till. Kommunen har inget mandat att göra fysiska förändringar på de statliga vägarna men kan i vissa fall påverka vägar inom tätbebyggt område genom trafikreglering.

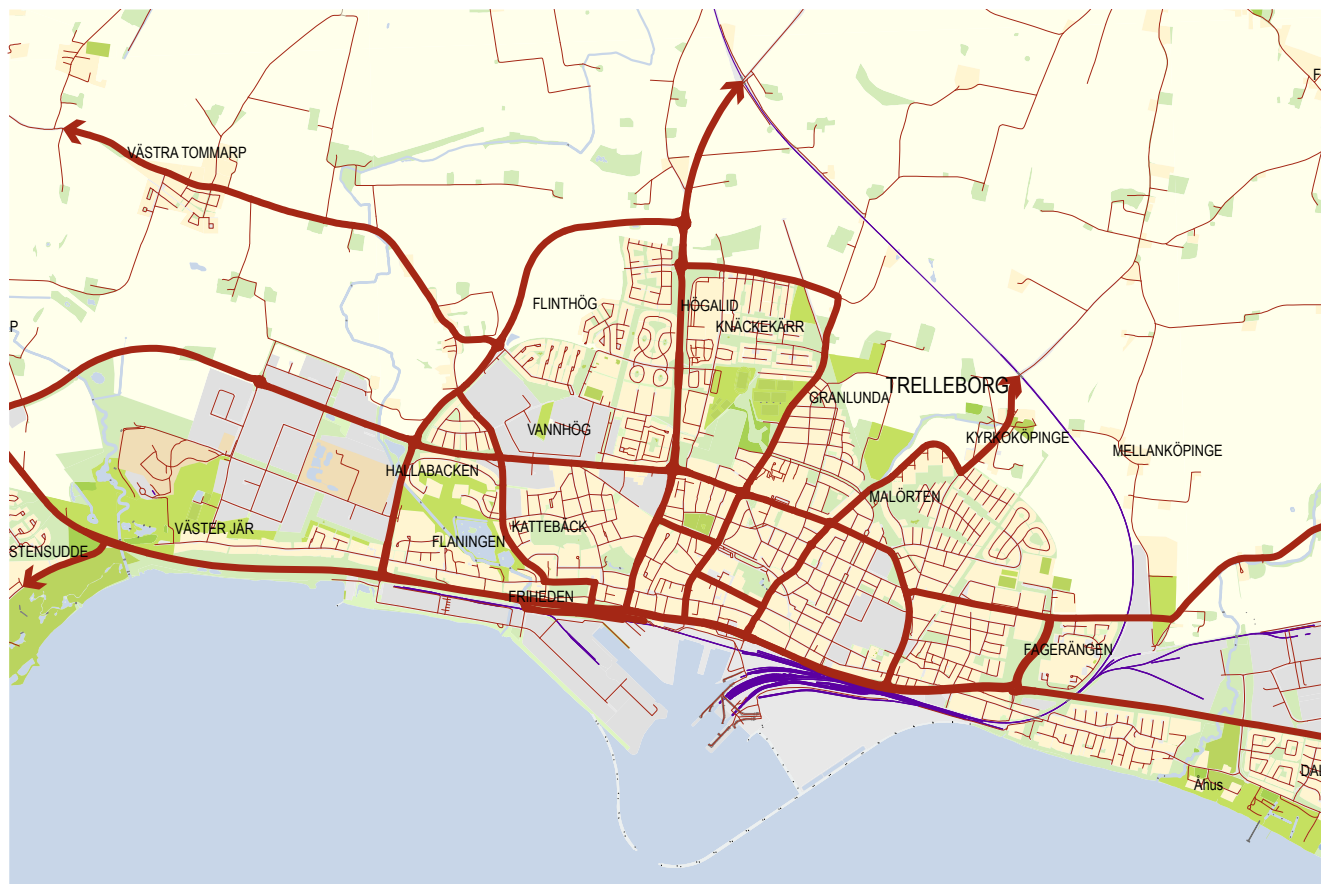
Andelen kommunala gator ökar med tätorternas storlek. I tätorten Trelleborg är huvuddelen av alla bilgator kommunala. I Anderslöv, Smygehamn, Skegrie, Klagstorp och Kurland/Stavstensudde utgör de kommunala gatorna en betydande andel av bilnätet. Även i Västra Tommarp och Alstad finns ett antal kommunala gator. Kommunen har fullt förfogande över de kommunala gatorna.

Inom tätorterna är hastighetsgränsen 30-40 km/tim vilket skapar förutsättningar för liv och rörelse kring vägarna. På landsbygden är hastighetsgränsen generellt 70 km/tim (bashastighet) och på de statliga vägarna med hög funktionsklass gäller 80-110 km/tim.

De statliga vägarna som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet är de mest trafikerade gatorna utanför staden. Inom staden är de statliga vägarna samt Hedvägen de mest trafikerade gatorna. Inom övriga tätorter finns generellt en eller ett par statliga huvudvägar som leder genomfartstrafik genom orten och som är mer belastade än andra gator.

I den tidigare trafikstrategin pekades ett huvudnät för biltrafiken i staden ut. Trafiken till och genom staden är koncentrerad till ett fåtal gator som kan ses som huvudgator. I öst-västlig riktning koncentreras biltrafiken till E6/Hamngatan/väg 9 och Hedvägen som båda, tillsammans med Bryggaregatan/väg 108 utgör stora barriärer i staden.

Den regionala trafiken koncentreras främst till det statliga vägnätet E6, väg 108 och riksväg 9 som alla löper genom staden. Förutom den trafik som har målpunkt i hamnen sker det relativt lite genomfartstrafik



Huvudvägnätet i staden.

till regionala mål i södra Skåne. Den regionala trafiken som kommer till Trelleborg har oftast en målpunkt i kommunen.

Den genomfartstrafik som noteras i rusningstrafik är således till allra största delen alstrad av kommuninvånare utanför den egentliga stadskärnan, som har behov av pendling till regionala mål utanför kommunen/staden eller trafik till Trelleborgs hamn. Av Hamngatans trafik är cirka 10 % genomfartstrafik.

Tillgänglighet för biltrafiken

Baserat på analyserna för cykel och kollektivtrafik kan bilen anses ha hög konkurrenskraft, vilket också stärks av resultatet från Skånes resvaneundersökning som visar att trelleborgarna kör mer bil än man gör i Skåne överlag. I längre resrelationer är det inte konstigt att biltrafiken har hög tillgänglighet då sådana resor ofta sker på statliga vägar där bilen har hög prioritet. Att bilandelen är hög även vid korta resor vittnar om att det är lätt att ta sig fram med bil även på de kommunala gatorna i tätorterna.

Tillgängligheten för biltrafik begränsas bland annat av trafikregler som hindrar trafiken. I Trelleborgs tätort finns ett antal sådana regleringar i en eller båda riktningarna. Regleringarna avser enskilda gator och inte hela delar av trafiknätet varför biltrafikens tillgänglighet inte hindras avsevärt i ett större perspektiv. Utöver staden finns förbud mot motorfordonstrafik på några enstaka gator i Anderslöv och i Gislövs läge.

Idag finns inga direkta problem för biltrafiken i kommunen. Däremot påverkar den omfattande biltrafiken både övriga trafikslag och tryggheten, trafiksäkerheten och miljön negativt.

Godstrafiknät

Hamnen är en mycket viktig nod för transporter. Hamnen tillhör det transeuropeiska transportnätet TEN-T, ett stomnät för transporter inom Europa. För att kunna tillgodose hamnens behov av att kunna ta emot större fartyg ska Trelleborgs hamn utvidgas och flyttas till ett läge som ligger längre österut än idag.

I Trelleborgs kommun finns ett antal vägar som är utpekade som rekommenderade vägar för farligt gods. Dessa är E6, E65, väg 9 och väg 108 norr om staden samt Västra Ringvägen och lokala gator i stadens industriområden, med anslutning till väg 9. Samma vägar, med undantag för väg 9, Västra Ringvägen och anslutande industrigator, ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter. Väg 108 inom staden ingår i det funktionellt prioriterade nätet trots att det är förbjudet att framföra fordon med farligt gods på vägen.

Det finns också ett utpekat strategiskt vägnät för tyngre transporter. E6 och E65 är utpekade för att hantera större volymer av tyngre transporter. Väg 108 ska kunna hantera stora volymer av tunga transporter. Övriga vägar som är utpekade i kartan till höger, med undantag för tidigare nämnda vägar, ska klara kontinuerliga volymer av tyngre transporter.

Tillgänglighet för godstrafiken

Hamnen i Trelleborg har en god koppling till E6, väg 108 och väg 9. I stadskärnan och genom orter utanför staden blir tillgängligheten för lastbilarna begränsad på samma sätt som för övrig motortrafik, genom att trafikmiljöerna anpassas för gående och cyklister säkerhet och tillgänglighet.

Det finns ett antal flaskhalsar inom hamnområdet. En av dessa är rampen ut till nya utfyllnaden som under vissa tider på dygnet är överbelastad.

Överbelastningen består i att det samtidigt pågår både lastning och lossning ute vid färjeläge 8, 9 och 10. Detta i sin tur betyder att det blir mötande trafik i kurvorna vilket i sin tur innebär att blixtlåsprincipen behöver tillämpas.

När hamnen flyttar österut blir avstånden längre och fler flaskhalsar uppstår på vägen när smala passager belastas med fler avgångar om befintlig infart till hamnen ska användas även fortsatt. Vid utbyggnad av nytt färjeläge belastas dessa flaskhalsar ytterligare då ett annat äldre färjeläge måste stängas enligt miljödomen. För att förhindra dessa flaskhalsar krävs t ex ny check-in, nya samt breddade vägar och ramp över bangården.

En del av godset till och från hamnen går via järnväg, på Trelleborgsbanan. Trelleborgsbanan har endast ett spår vilket skapar en tillgänglighetskonflikt mellan godstrafik och persontrafik. Persontrafiken har en regelbunden tidtabell som godstrafiken måste förhålla sig till.



Strategiskt statligt vägnät för tyngre transporter utpekad av Trafikverket.

Parkering

Parkering som strategisk fråga rör främst staden. I centrum konkurrerar besökare, anställda och boende om plats för parkering medan det i mindre orter och på landsbygden ofta inte finns samma konkurrenssituation mellan olika användare. På kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv för att anordna parkering medan kommunen ansvarar för parkering på allmän platsmark.

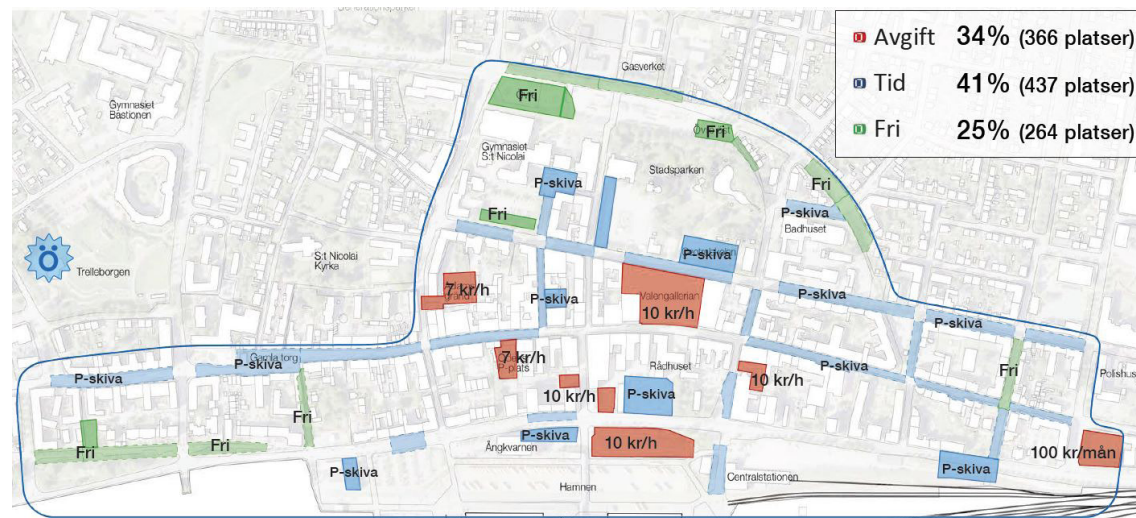
Bilparkering

Det finns cirka 1500 parkeringsplatser i centrala Trelleborg. 440 platser är betalparkeringsplatser med avgift på mellan sju och tio kronor i timmen. 670 platser är tidsbegränsade, varav den vanligaste modellen är en timme med p-skiva mellan klockan 8 och 18 vardagar, samt 8 till 14 lördagar. 500 platser har fri parkering, hälften av dessa längs gator.

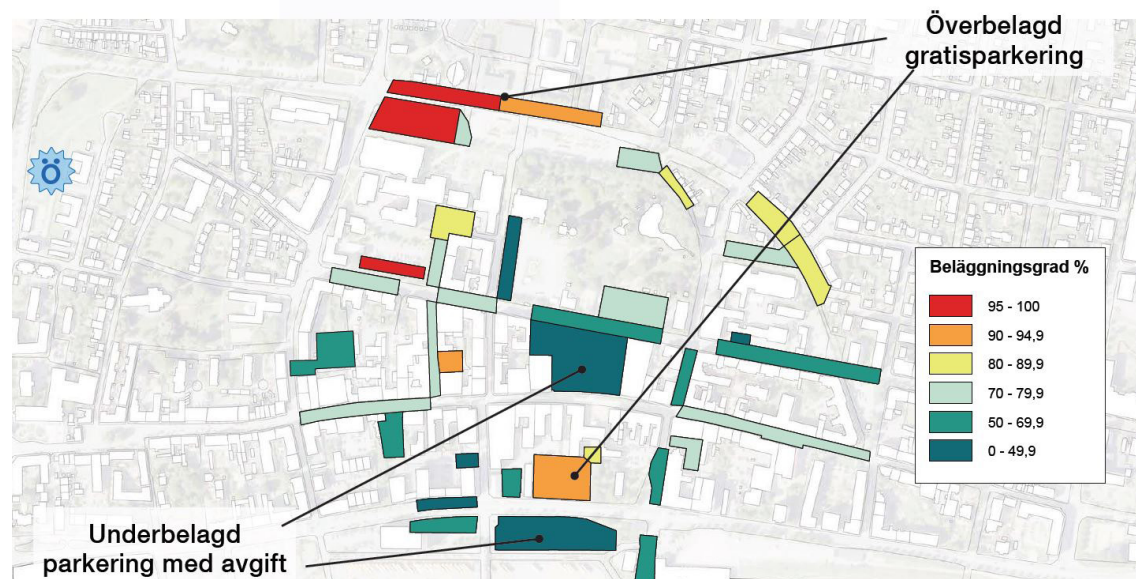
Idag erbjuds gratis parkering på kommunens mark, medan privata fastighetsägare, liksom Trelleborgs Hamn AB, tar betalt. Detta leder till att det kan vara överbelagt på en fri parkering medan den avgiftsbelagda på andra sidan gatan är nära nog tom.

Det finns minst 25 olika skyltmodeller med tilläggs tavlor av varierande slag. Rådande regler missbrukas då det inte är ovanligt att bilen flyttas någon meter alternativt p-skivan flyttas fram.

I centrum upptas cirka 37 000 kvm av parkering på kvartersmark. Enligt omfattande beläggingsstudier så finns det ett överskott på parkeringsplatser i dagsläget. Detta betyder att det finns fler bilplatser än som behövs eller används. När beläggningen är som högst står fortfarande cirka 300 av platserna alltid tomma. 40% av besöksparkeringsplatserna i staden är lediga under butikernas öppettider i genomsnitt. På nätterna



Tids- och avgiftsreglering av parkeringsplatser i centrala Trelleborg. (Källa: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025)



Beläggingsgrad på parkeringsplatser i centrala Trelleborg. (Källa: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025)

är det alltid minst 800 parkeringsplatser lediga på centrumkärnans gator och torg.

En parkeringsplats bedöms vara effektivt använd om kapacitetsutnyttjandet är ca 85 %. Det finns då alltid lediga platser för besökare. Kommunen har gjort beläggingsstudier 2016-2017 som visar att flera parkeringar är överbelagda med en beläggingsgrad över 95 % på t ex parkeringarna vid Rådhuset, på Övre och på Stortorget. Samtidigt finns det flera parkeringar som har en mycket låg beläggning på under 50%, t ex vid Hamngatan och på Valen.

Lägst var beläggningen på anläggningar med fri parkering (ingen tidsbegränsning eller avgift). Högst var beläggningen där det är gratis att stå men där parkering är reglerad med tidsgräns, dessa finns utspridda i centrum. På vardagar var beläggningen som högst runt lunchtid och som lägst sen kväll.

En slutsats av beläggingsstudien är att det parkeringssystemet utnyttjas ineffektivt, där vissa anläggningar är mycket populära medan andra används i liten utsträckning.

Exempel på brister som definierats för bilparkering i centrum är eftersatt underhåll, otydlig skyltning, olika priser, ojämn fördelning i beläggning och onödig söktrafik.

Cykelparkering

Under 2016 utfördes en omfattande inventering av allmänna cykelplatser i Trelleborgs centrum. Både antal cykelplatser, standarden samt beläggningen kartlades.

Beläggningen på de nära 1700 cykelplatserna var 61% vintertid vilket är relativt högt. Ett underskott på cirka 400 cykelplatser definierades. Störst behov av nya cykelplatser finns i stadskärnan längs Algatan

(gågatan), Östergatan, Nygatan, CB-Friisgatan samt Valldammsgatan. Det är också här den största koncentrationen av målpunkter i form av handel, service och restauranger finns.

Cykelparkeringar vid bytespunkter till kollektivtrafik finns främst vid Trelleborg C med 470 platser. Utöver detta finns cykelparkeringar vid 15 busshållplatser för stadstrafik och vid 18 hållplatser för regiontrafik.

I Trelleborgs centrum är många cykelparkeringar tomma medan det finns väldigt många cyklar som parkerats på andra ställen. Det är därför svårt att avgöra om det finns tillräckligt antal cykelplatser.

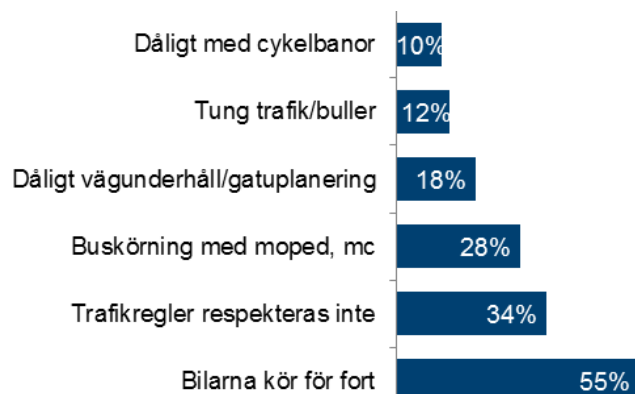
Vid Trelleborg C finns i nuläget tillräckligt med cykelplatser. Cykelplatserna vid busshållplatser bedöms också i nuläget vara tillräckligt.

TRYGGHET

Trygghet handlar om en subjektiv upplevelse som kan vara mer eller mindre förankrad i reell risk eller utsatthet. Var man känner sig trygg och vad man upplever som otryggt varierar från person till person. Även om upplevelsen av trygghet är individuell finns det belägg för att olika grupper i samhället generellt känner sig mer eller mindre trygga.

Trafiksystemet är en del av det offentliga rummet och skapar tillsammans med övrig stadsbyggnad förutsättningar för hur människor kan och vill använda offentliga miljöer och hur man väljer att resa. Trygghetsperspektivet är en viktig faktor att beakta. Som hjälp finns bland annat polisens årliga trygghetsmätning och kommunala trygghetsutredningar.

År 2016 svarade drygt 75 % av de tillfrågade i polisens undersökning att de upplevt något problem i trafiken. Knappt 20 % tyckte att trafiken var ett stort problem jämfört med drygt 30 % som inte tyckte att trafiken var något problem. De vanligaste problem som de tillfrågade hade upplevt var följande:



Polisens statistik finns uppdelad för Trelleborgs tätort, Anderslöv, Skegrie och Smygehamn. Anderslöv sticker ut i mätningen jämfört med övriga orter. Där, och i Skegrie, upplevs fortkörning som störst problem (63-64%) och som minst i Smygehamn och Trelleborgs tätort (52 %). I Anderslöv upplever 44 % problem med buskörning, jämfört med 13 % i Smygehamn och 23-28 % i övriga orter. 48 % av de tillfrågade i Anderslöv att trafikreglerna inte respekteras, jämfört med 30-37 % i övriga orter.

62 % av de tillfrågade i polisens utredning känner sig trygga om de vistas utomhus sent på kvällen i Trelleborg. Män upplever större trygghet än kvinnor. Sett till ålder är personer i gruppen 30-49 år mest trygga när de vistas utomhus och unga vuxna i åldern 20-29 år upplever minst trygghet.

Trelleborgs kommun har anordnat ett flertal trygghetsvandringar under åren 2010-2013, samt en vandring under 2016. Vid vandringarna har en stor del av deltagarna varit tjänstemän eller politiker. Kvinnor och vissa åldersgrupper, t ex unga, har generellt varit underrepresenterade. Därför kan vandringarna främst ses som besiktningar av offentlig miljö. Vandringarna har genomförts i Trelleborgs tätort samt i Anderslöv, Smygehamn, Skegrie och Gislövs läge.

Under trygghetsvandringarna har två typer av trygghetsproblem identifierats, dels sådana som är kopplade till faror i trafiken, dels sådana som har att göra med rädsla att bli utsatt för brott. Problem som är kopplade till trafiken är t ex att bilar kör för fort, förekomst av mopedkörning där det är förbjudet, bristande beläggning som kan leda till fallolyckor för gående och cyklister, rörig trafiksituation kring skolor vid hämtning och lämning, bristande sikt i korsningar, bristande efterlevnad av trafikregler, avsaknad av övergångsställen mm.

De problem som har med rädsla för brott att göra är t ex bristande belysning, dålig sikt på grund av vegetation eller plank, skräpiga eller vandaliserade miljöer, tillhåll för ungdomar i grupp mm. Till exempel kan vägar som ska korsas via gång- och cykeltunnlar upplevas som barriärer då tunnelarna upplevs som otrygga.

År 2016 gjorde Region Skåne en folkhälsoenkät riktad till barn och ungdomar. Elever i årskurs 6, 9 och gymnasiets årskurs 2 deltog. Av enkäten framgår att flickor generellt känner sig mer otrygga än pojkar när de vistas utomhus i Trelleborg. Nedan redovisas hur många flickor respektive pojkar som svarat ja på frågan om de känner sig trygga i olika miljöer.

Miljö	Andel flickor (ca)	Andel pojkar (ca)
Till och från skolan	60-65%	75-90%
I bostadsområdet kvällstid	20-40%	50-80%
På stan/allmän plats	20-30%	50-70%

Ett av problemen som lyfts i polisens undersökning är buskörning med moped och motorcykel, detta framkommer också i några av de trygghetsvandringar som genomförts. I folkhälsoenkäten anger ca 25-40 % av ungdomarna, främst pojkar, i årskurs 9 eller 2 att de brukar köra runt med moped eller bil bara för att det är kul. Andelen är högre än snittet för Skåne.



Foton från trygghetsvandringar visande platser som upplevts som otrygga.

TRAFIKSÄKERHET

Enligt STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) har antalet rapporterade skador i trafiken minskat under tioårsperioden 2007-2016, vad gäller både totalt antal skadade och allvarligt skadade. Upp till fem personer per år har omkommit till följd av trafikolyckor i Trelleborgs kommun.

Något fler kvinnor än män har skadats i olyckorna, men män är klart överrepresenterade när det gäller allvarligt skadade och omkomna, framför allt när det handlar om singelolyckor med motorfordon.

Ungdomar i åldern 15-24 år sticker ut i statistiken. Mopeder tycks vara ett trafiksäkerhetsproblem i åldern 15-16 år, där hälften av de skadade har varit mopedister. I åldern 18-24 år personbilsolyckor vanligast, 66 % av de skadade har färdats i personbil, jämfört med 35 % för samtliga åldersgrupper.

En annan åldersgrupp som sticker ut är kvinnor i åldern 50-74 år. Här är fallolyckor vanligast, d.v.s. singelolyckor som fotgängare, vilket står för ca hälften av gruppen registrerade skador. För denna typ av olyckor finns sannolikt ett stort mörkertal då det endast är de som skadats som uppsöker akutvård och registreras.

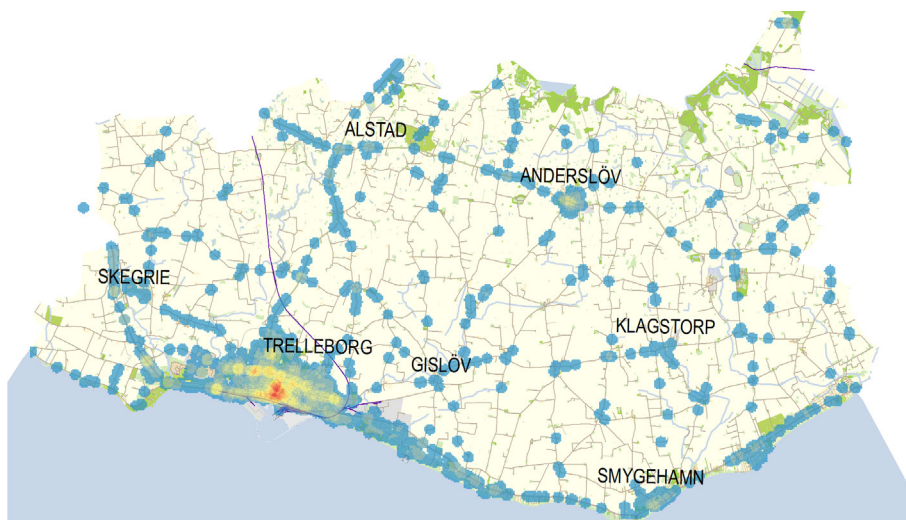
Mellan 2007 och 2016 har över två tredjedelar av alla registrerade olyckor i kommunen skett inom tätorten Trelleborg. Där är det framförallt området kring Övre och korsningen Valldammsgatan-Allén/Spårvägen som utmärker sig men även korsningen E6-Västra Ringvägen och Hedvägens korsningar med Lundavägen, Vannhögsgatan och Tommarpsvägen.

Singelolyckor till fots och cykel följt av singelolyckor med motorfordon är de vanligaste olyckstyperna. Av de personer som skadats har över hälften varit fotgängare eller cyklister och av dessa kan ca 30 % direkt relateras till drift och underhåll i form av halka (snö/is eller löst grus) eller andra ojämnheter.

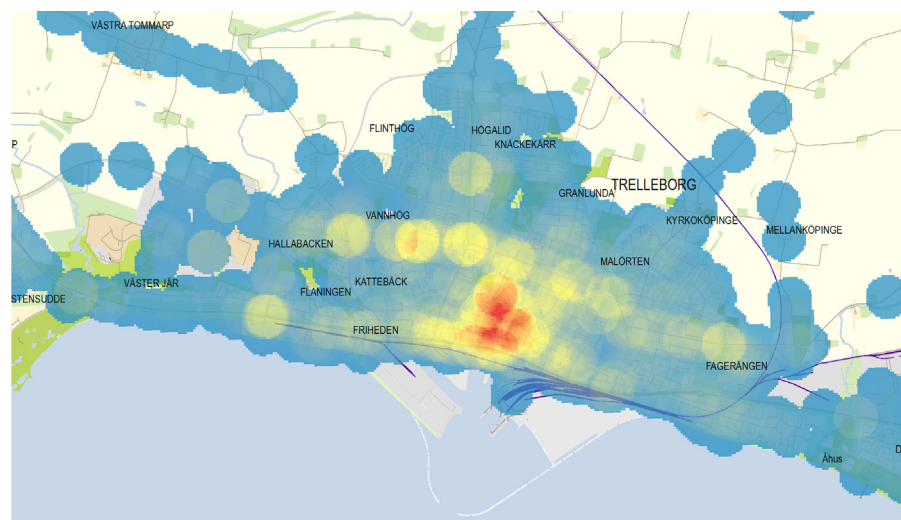
Hastigheten är avgörande för trafiksäkerheten både vad gäller risken för att en olycka ska ske och framförallt vad gäller konsekvenserna av en olycka.

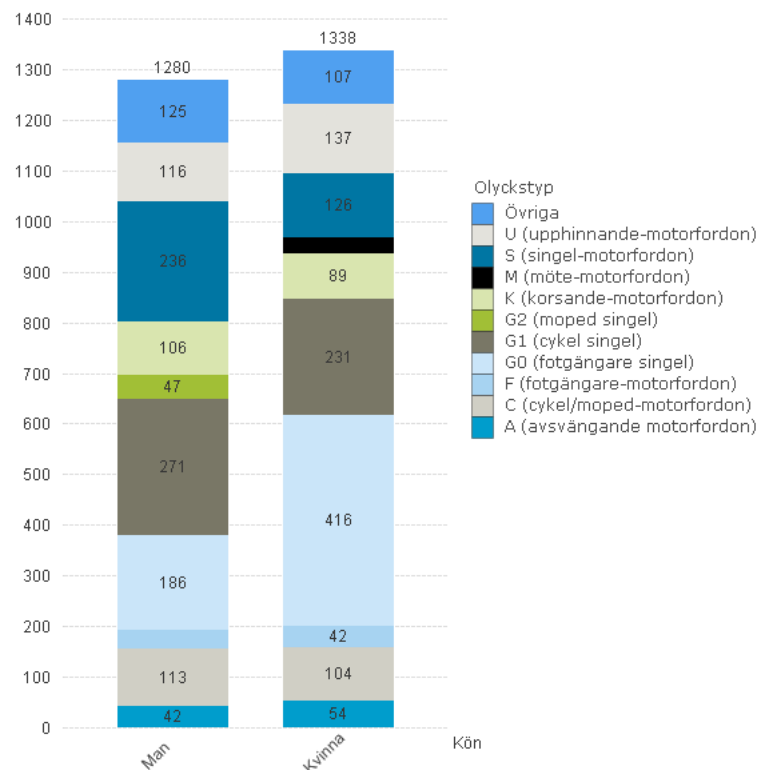
Eftersom risken att fotgängare dödas vid kollision med motorfordon ökar markant vid hastigheter över 30 km/h bör gång- och cykelpassager vara hastighetssäkrade. Trafikverkets definition av en hastighetssäkrad passage är att 85-percentilen av korsande bilar hastighet inte överstiger 30 km/h alternativt att passagen är planskild.

I nuläget är endast 13 % av cykelpassagerna i kommunens tätorter säkra enligt Trafikverkets definition, jämfört med det uppsatta nationella målet på 35 % år 2020. De trafik- och hastighetsmätningar som har gjorts på det kommunala vägnätet tyder på att hastighetsefterlevnaden är låg. Av de 102 platser där hastighet och trafikflöde mättes 2013-2016 var 85-percentilen högre än den skyltade hastigheten på 75 platser.

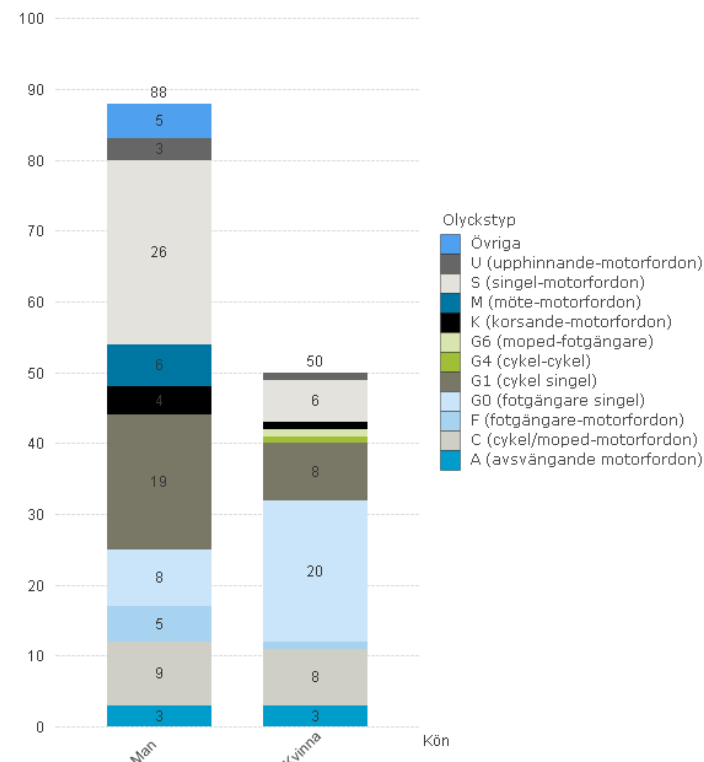


Geografisk spridning av registrerade trafikolyckor

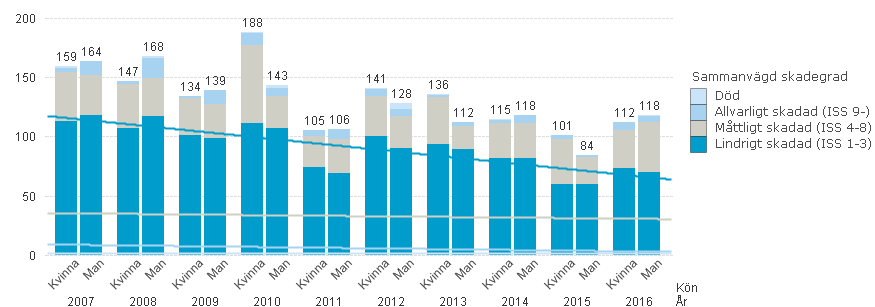




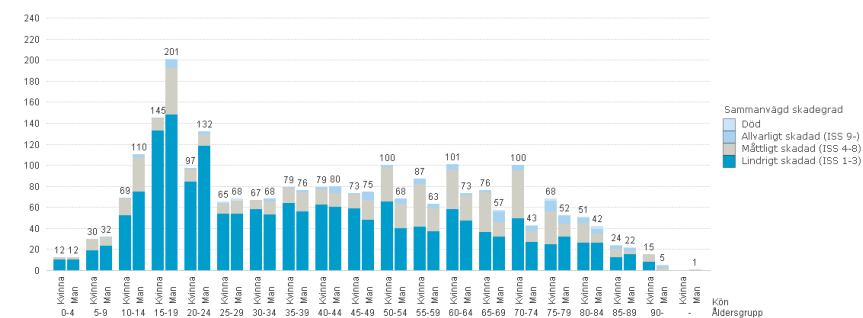
Samtliga skadade personer i kommunen fördelade på olyckstyp



Samtliga allvarligt skadade personer i kommunen fördelade på olyckstyp



Olycksutveckling 2007-2016



Skadade personer fördelade på ålder, kön och skadegrad.

TRAFIKENS PÅVERKAN PÅ HÄLSA OCH MILJÖ

Hälsa

Motortrafik som drivs av fossila bränslen har negativ påverkan på människors hälsa. Luften blandas med ämnen som vid inandning kan leda till ökad sjuklighet och dödlighet. Det gäller exempelvis kvävedioxid, partiklar, bensen och ozon. Vad gäller partiklar är det inte bara förbränningen som påverkar luftkvaliteten, utan även däckslitage vilket innebär att även miljöklassade fordon skadar människors hälsa.

Ämnen som skadar luftkvaliteten regleras av nationella miljökvalitetsnormer. Dessa är gränsvärden som är rättsligt reglerade och som måste uppfyllas. Mätningar genomförs regelbundet, i Trelleborg finns mätstationen vid Rådhuset/Hamnvägen. Mätningarna för år 2016 visade att inga överskridanden av gällande gränsvärden har skett, för svaveldioxid och kvävedioxid ligger kommunen långt under gränsvärdena. Dygnshalter av partiklar (PM10) är dock så höga att kommunen är ålagd enligt lagen att kontrollera halterna genom mätningar.

En annan störning som skadar människors hälsa är trafikbuller och vibrationer, en effekt av både spårtrafik och motorburen vägtrafik. När det gäller tågbuller så bullrar nya tåg mindre än gamla. Drivmedel, hastighet och körsätt påverkar hur mycket det bullrar från vägtrafiken. Exponering av buller kan leda till inlärings-svårigheter, stress och hjärtsjukdomar, mm.

Det finns nationella riktvärden för hur mycket det får bullra vid bostäder, vilket är positivt eftersom det är där människan hämtar sin vila. Buller kan dock vara ett stort problem på platser som inte omfattas av

riktvärden, exempelvis vid vistelse på offentliga platser så som torg och parker.

Trafikbullret från järnvägen i Trelleborg är konstant och drabbar de som bor och vistas inom järnvägens närhet. Buller från vägtrafiken kan påverkas i större utsträckning, exempelvis kan tung trafik förbjudas på vissa gator och hastighetsgränsen kan sänkas. I Trelleborg är bullerproblematiken som störst vid högtrafikerade gator i tätort. På landsbygden omges vägarna normalt av mjuk terräng vilket bidrar till att dämpa bullernivåerna. Vid motorvägar som E6 och E65 är bullernivåerna dock höga ändå på grund av hög trafikmängd och höga hastigheter.

Ytterligare en hälsorisk är att vi i Sverige blir allt mer stillasittande. Gång och cykling är vardagsmotion som har positiv effekt på hälsan. Ca 20 % av alla resor som görs i Trelleborgs kommun sker till fots eller med cykel. Bilen används vid en tredjedel av alla resor som är kortare än en kilometer i avstånd, resor som för de flesta med enkelhet kan utföras till fots eller med cykel. Även resor på 1-5 kilometers avstånd är lämpliga för gång och cykel, ändå är bilandelen för dessa resor 65 % i Trelleborgs kommun. Onödiga bilresor gynnar inte hälsan. Kommunen har i många år bedrivit ett kontinuerligt bullerskyddsarbete av bostäder i samarbete med Trafikverket.

Miljö

Bilar och tunga transporter släpper ut koldioxid och andra växthusgaser som påverkar klimatet negativt. För att klimatförändringarna ska kunna begränsas i den takt som krävs måste de globala växthusgasutsläppen mer än halveras till år 2050 och vara nära noll år 2100. För Sverige är visionen att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050.

Det finns också utsläpp som skadar den lokala miljön. Hamnen är Trelleborgs viktigaste industri, men också en av de mest miljöstörande verksamheterna i kommunen. Båtar och lastbilar på tomgång släpper ut mängder av hälso- och miljöfarliga ämnen i luften. Stora mängder farligt gods transporteras genom Trelleborgs kommun på väg till och från hamnen.

Under 2006-2016 har ca 21 000 nyregistrerade fordon införskaffats av personer registrerade i Trelleborgs kommun. Av dessa fordon drivs 61 % på bensin och 33 % på diesel, vilket innebär att väldigt få av de nyregistrerade fordonen drivs på ickefossila drivmedel. Mellan 2006 och 2012 minskade andelen av de nyregistrerade fordonen med bensindrift från 85 % till 46 %. Därefter har andelen börjat öka igen och år 2016 var 61 % av de nyregistrerade fordonen bensindrivna. Dieseldrivna bilar har haft omvänd trend, med en ökning mellan 2006 och 2012 följt av en minskning fram till 2016. Det vittnar om att man väljer mellan bensin- och dieseldrivna fordon snarare än byter till en bil med renare drivmedel.

Under hela perioden 2006-2016 har endast 16 av de nyregistrerade fordonen drivits på el. Nya fordon som drivs på etanol eller gas har stadigt minskat sedan 2009, medan det för el- och laddfordon (inkl. hybrider) har skett en viss ökning under de senaste två, tre åren. Ökningen är dock så marginell att det inte påverkar trafiksystemet som helhet.

Trelleborgs kommun i samarbete med Trelleborgs hamn genomför regelbundet luftkvalitetsmätningar i de centrala delarna av Trelleborgsstad. Mätningarna har utförts med avseende på svavel- och kvävedioxids års-, dygns- och timmedelvärde samt små partiklar, PM₁₀, års- och dygnsmedelvärde. De senaste resultaten (2016) visade att inga gränsvärden överskrider, däremot överskrider kvävedioxid den nedre utvärderingströskeln avseende dygns- och timmedelvärde.

PLANERAD UTVECKLING

KOMMUNALA PLANER

Enligt den fördjupade översiktsplanen för staden ska staden växa genom förtätning och omvandling av redan bebyggda områden. Hamnens pågående flytt österut är nyckeln till att Trelleborg blir en attraktiv kuststad med återfunnen kontakt med havet. En ny ringväg runt östra delen av staden pekas ut som en åtgärd för att få till en östlig infart till hamnen och minska barriärerna i centrum. Utredningar av den planerade ringvägen pågår under 2017.

I cykelplanen som antogs 2016 pekas fyra större projekt för utbyggnad av ny cykelinfrastruktur i Trelleborg ut. Dessa är Lasarettet-Övre, västra stadsdelarna-Trelleborg C, Engelbrektsgatan samt Nygatan/Österbrogatan-Bruksgatan/V Vallgatan.

REGIONALA PLANER

I den regionala cykelvägsplanen för perioden 2014-2025 finns två objekt i Trelleborgs kommun med. Dessa är Stavstensudde-Skåre med genomförande 2020 och Alstad-Östra Greve med genomförande 2021-2023.

I remissutgåvan av regional cykelvägsplan för perioden 2018-2029 finns även sträckan Trelleborg-Svedala med som ett utpekat objekt med genomförande under perioden 2024-2026. Trafiksäkerhetslösningar på väg 9 i Böste finns med bland de åtgärder som föreslås finansieras genom potten för standardhöjning på cykelstråk.

NATIONELLA PLANER

I den nationella infrastrukturplanen för perioden 2014-2025 finns utbyggnad av Trelleborgsbanan för persontrafik med som en satsning. Detta är slutfört och pågatågen trafikerar Trelleborg sedan december 2015.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för perioden 2018-2029 finns inga nya förslag på satsningar i Trelleborgs kommun.

Läs mer:

Cykelplan Trelleborgs kommun 2016-2020,
<https://www.trelleborg.se/sv/trafik-infrastruktur/cykla/>

Regional infrastrukturplan med regional cykelvägsplan
<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/regional-transportinfrastrukturplan/>

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/Nationell-plan-for-transport-systemet-2014--2025/>

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transport-plan-2018-2029/>



Planerade infrastrukturåtgärder i kommunen

UTVECKLINGSTRENDER

AUTONOMA FORDON

Definitionen av autonoma fordon är ett fordon som helt eller delvist kan styra sig själv utan att en människa ansvarar för kontrollen. Testning av autonoma fordon pågår just nu både i Sverige och utomlands och fordonen beräknas finnas på marknaden någon gång under 2020-talet.

En av fördelarna med autonoma fordon är att vägens kapacitet förväntas öka bland annat genom att antalet olyckor minskar, effektiva körfältsbyten, kortare tidsluckor och effektivare användning av trafiksignaler. Dock antas de positiva effekterna på den totala fordonskapaciteten komma först när en stor andel autonoma fordon trafikerar vägarna. De autonoma fordonen beräknas få ett lägre tidsvärde än manuella vilket troligtvis kommer att leda till fler bilresenärer. Att inte behöva köra bilen, utan istället kan åka med som passagerare och använda sin tid åt annat har också visat sig vara till fördel för de autonoma fordonen. Antalet resenärer kan dock påverkas av priserna för autonoma fordon.

Det finns teorier kring ett antal olika framtidsscenarier autonoma fordon skulle kunna leda till. Det framtids-scenariot som skulle innebära mest positiva effekter på samhället som helhet är om de autonoma fordonen används i någon form av delat ägande, till exempel genom bilpool, och som komplement till gång- cykel och kollektivtrafik vilket också skulle ge positiva effekter på markanvändningen genom att färre bilar kräver färre parkeringsplatser.

BILPOOLER

I Sverige har användningen av bilpooler ökat kraftigt. Mellan år 2011 och 2014 har volymen mer än fördubblats oavsett om man ser till antalet bilpoolsbilar, antalet användare eller antalet bokningar. Internationella undersökningar tyder på att den globala bilpoolsmarknaden kommer att öka med 30 % per år framöver och att det kommer att finnas 26 miljoner bilpoolsmedlemmar år 2020. Bilpooler är idag inriktade på de som kör kortare sträckor och mer sällan. Idag är bilpool det mest ekonomiska alternativet om man kör mindre än 350 mil per år och det dyraste om man kör 1500 mil/år eller mer. Varje bilpoolsbil kan ersätta mellan sju och femton privatägda bilar vilket gör att det finns potential att spara parkeringsytor med en större andel bilpoolsbilar.

Ekonomiskt sett så har bilpooler en stor framtida marknadspotential. Hinder för dess utveckling i samhället är människors vanor och attityder om att äga sitt transportmedel. Detta kan vara ett större hinder för Trelleborgs kommun eftersom bilinnehavet i kommunen är högre än snittet både för Sverige och Skåne.

ELCYKLAR

Det finns en tydlig trend i Europa att användandet av elcykeln ökar stadigt. Utvecklingen har främst skett i Nederländerna och Tyskland, i Sverige har inte elcykeln slagit igenom fullt lika mycket än men med det planerade statliga bidraget för inköp av elcyklar kommer troligen utvecklingen skyndas på.

Än så länge tycks den främsta målgruppen för elcyklar vara personer som av fysiska hinder inte klarar att cykla på en vanlig cykel, till exempel äldre eller funktionsnedsatta. Andra målgrupper är personer som vill cykelpendla, exempelvis till arbetet men där sträckan är längre än 7 km. Ytterligare en målgrupp är de som vill ha last på eller efter sin cykel, till exempel vid storhandling eller skjuts av barn. I Sverige förväntas cykelflottan år 2025 bestå av 5-20 % elcyklar, vilket är en kraftig ökning jämfört med dagens läge där det är mindre än 5 %. Detta ställer krav på att cykelinfrastrukturen anpassas för högre hastigheter och större hastighetsspridning.

Det är troligt att elcykeln har en god utvecklingspotential i Trelleborgs kommun. Trelleborg är en kommun med relativt stor andel äldre befolkning, vilket tros vara en av huvudmålgrupperna för elcykeln i Sverige. Många av de mindre orterna i Trelleborgs kommun ligger på ett avstånd som för många troligen upplevs för långt med vanlig cykel, men en rimlig sträcka med elcykel.

DRÖNARE

Vid sidan av markbundna transportfordon håller nya icke markbundna tekniker på att utvecklas som innebär att dagens vägnät avlastas och istället förflyttas transporter till luften. En av de mer kända utvecklingarna är drönare. Vissa drönarfordon kan tänkas ha en förare men annars är tanken att passagerarna ska kunna knappa in vart vill åka och att resan genomförs förarlöst. Syftet med många drönare är att man inte ska behöva ha någon utbildning för att kunna använda den, utan att det ska fungera som en taxiresa idag fast utan förare.

Detta bedöms ligga så pass långt in i framtiden att det i nuläget inte berör trafikplaneringen i kommunen. Den funktion som drönarna kommer att fylla inom den närmaste framtiden i Sverige antas vara för leverans av varor vilket även detta bedöms ligga utanför kommunens påverkansmöjligheter.

PAKETERADE MOBILITETSTJÄNSTER

En möjlig väg mot ett klimatneutralt transportsystem skulle kunna vara *Mobility as a service* (Maas), eller transport som tjänst. Med Maas menas ett system som tillhandahåller en vid bredd av transportmedel som kan kombineras. En av grundtankarna med Maas är att det ska vara möjligt att ta sig från punkt A till punkt B genom att bara boka en resa som inkluderar flera transportmedel.

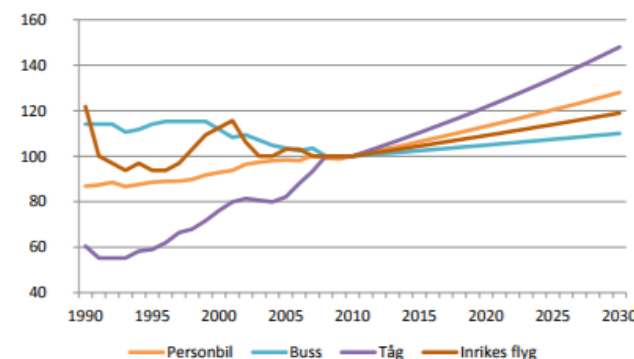
Olika typer av paketerade mobilitetstjänster i Trelleborg skulle troligen kunna ge en ökad tillgänglighet till resten av Skåne utan att äga ett eget fordon. Det

skulle således kunna beredda arbetsmarknaden för de boende i Trelleborg eftersom ett större område kan nås effektivt utan privat bil. Detta skulle främst ha effekt för de som idag inte har möjlighet att äga en egen bil, till exempel unga eller andra ekonomiskt svagare grupper vilket i sin tur bidrar till att Trelleborg blir attraktivare att bosätta sig i. Hur mobilitetstjänster skulle kunna nyttjas på landsbygden är ännu inte utrett, men för Trelleborgs kommun skulle det kunna finnas framtida möjligheter inom detta spektrum.

ÖKAT RESANDE

En omfördelning i den omfattning färdmedel används har redan påbörjats. Flertalet kommuner arbetar aktivt med att uppmuntra sina invånare att resa med mer miljövänliga alternativ. Parallellt med detta pågår arbeten för att prioritera gång och cyklist samt kollektivtrafik i olika trafiksituationer. Enligt Trafikverket förväntas det ske en tillväxt av trafikarbetet med personbil om 1,6 % per år i sydvästra Skåne fram till år 2030. Med trafikarbete menas förflyttningen av fordon inom ett visst område och mäts i fordonskilometer.

Trafikverkets prognos visar att transporter med tåg kommer öka mer än andra färdmedel men att personbilen kommer att fortsätta vara det fordon som mest transportarbete genomförs med. Med transportarbete menas mängden transporterade passagerare eller gods och mäts i personkilometer eller tonkilometer. Utifrån Trelleborgs goda pendlingsläge och tillgång till kollektivtrafik bör det med rätt styrmedel vara möjligt att flytta över en stor andel av resorna till kollektivtrafik. Även resvanorna inom Trelleborgs kommun och framförallt inom Trelleborgs stad bör kunna förändras, framförallt har Trelleborg goda förutsättningar att färdmedel som gång och cykel väljs i större utsträckning



Transportarbetets förändring med index 2010 = 100. Historisk data samt prognos för 2010 - 2030. Källa: Trafikverket

PEAK CAR

Begreppet peak car delas ofta upp i två delar. Den ena är att bilanvändandet i körda kilometer har nått en topp och nu är på väg ner, och den andra är att antalet bilar har kulminerat. Studier visar på att biltrafiken i Sverige och i andra delar av världen har planat ut. Detta grundar sig inte i att peak car skulle ha inträffat utan istället på att vi äger fler bilar per hushåll som vi fördelar våra resor på.

Med tanke på att bilägandet i Trelleborg är relativt högt jämfört med i andra kommuner bedöms peak car ligga längre bort här än i på vissa andra håll. För att användandet av bil som färdmedel ska minska kommer det att behövas styrmedel som stöttar denna riktning.

KÖRKORTSINNEHAV

I Sverige finns en svagt nedåtgående trend kring hur stor andel av befolkningen som har körkort. Hos de unga är trenden något svagare och har under de senaste 15 åren varit stillastående. Det finns de som menar att bilen helt enkel håller på att bli omodern och inte passar en flexibel och uppkopplad livsstil, därav har intresset av att ha körkort minskat.

Enligt statistik från SCB 2011 hade 61-67 % av Trelleborgs kommuns 20-åringar körkort år 2011, en högre andel jämfört med rikssnittet som 2010 uppgick till ca 55 %. Utifrån detta kan slutsatsen dras att Trelleborg inte följer de trender som generellt sett finns i Sverige. Detta gör det svårare att förutse utvecklingen i kommunen gällande körkortsinnehav hos unga. Eftersom Trelleborgs kommun inte följer de generella trenderna är det troligt att det finns andra faktorer som spelar in i valet när unga ska ta körkort. Till exempel är det möjligt att det finns en lokal kultur i Trelleborg där körkort och tillgång till bil är högt värderat. Det är troligt att det i förstahand är faktorer som dessa som måste förändras för att statistiken ska ändras. Sker detta så har Trelleborg bra förutsättningar för att i framtiden bli en kommun där de unga väljer att ta körkort i mindre utsträckning, detta kommer dock ställa krav på både utbyggnad av kollektivtrafiknätet samt cykel- och gångnätet.

PEAK OIL

Med peak oil menas när oljeproduktionen når sitt maximum. Inom vilken tidsgräns peak oil kommer att inträffa är mycket omtvistat och varierar mellan inom de närmaste åren till decennier fram. Det som spås hända är att oljans utvinningsprocess kommer bli så pass dyr att efterfrågan, till följd av höjt oljepris, kommer sjunka och vi kommer förbruka mindre olja.

Det finns otaliga oklarheter till både när peak oil kommer inträffa och vad dess konsekvenser blir. Det som står klart är att, eftersom olja är en ändlig resurs, så kommer peak oil att inträffa förr eller senare. Det uppskattas ta ca 15 år att byta ut fordonsflottan från den till stor del fossildrivna fordonsflottan till fordon som inte drivs med fossilt bränsle. Därför kan det vara klokt att redan nu försöka underlätta för valet av fordon som inte drivs på fossilt bränsle, på så vis är det troligt att övergången blir enklare när den väl måste ske.

REGIONFÖRSTÖRING

Med regionförstoring menas att lokala arbets- och näringslivsmarknader växer ihop. Regionförstoring sker inte som en enskild händelse utan är konsekvenser bland annat av förbättrade förbindelser och flexibla arbetssätt. Regionförstoring innebär att människor i större mån kan välja var de vill leva och bo utan att påverkas av var arbetstillfällen finns. En bättre och effektivare kollektivtrafik eller andra färdmetoder ligger till grund för att människor ska kunna arbeta längre ifrån hemmet men fortfarande inom rimlig pendlings-tid. Resfria möten innebär att människor teoretiskt sett kan arbeta vara som helst, vilket öppnar för stora möjligheter i valet av bosättning.

I samband med att människor kan bo och jobba inom större geografiska området möjliggör det för att valet av bosättning grundas på andra faktorer än närhet till arbetstillfällen. För en kommun som Trelleborg, som idag är en utpendlingskommun, kan det innebära att fler upplever det som möjligt att bosätta sig i kommunen om de finner den attraktiv för andra orsaker än närhet till arbetsplatsen.



Foto: CC0 Creative Commons

RESFRIA MÖTEN

Resfria möten är möten som sker mellan två geografiskt skilda parter. Kommunikationen sker med hjälp av teknik i form av till exempel tele-, video- eller webb-möten. Studier visar att tillgången till resfria möten har bidragit till ett minskat resande. Resultatet av det minskade resandet har inneburit stora besparingar men även en tydlig minskning av koldioxidutsläppen, både totalt och per anställd.

För Trelleborgs kommun kan detta innebära fler arbetstillfällen inom kommunen. Resfria möten kan även bidra till att fler har möjligheten att bosätta sig i Trelleborg då människor inte i samma utsträckning måste anpassa sitt val av boende ort till var arbetsplatsen finns. Detta kan innebära att det är andra faktorer än närhet till stor mängd arbetsplatser som avgör en kommuns attraktivitet.

ELDRIVNA BILAR

En ökning av antalet eldrivna fordon i framtiden kan innebära vinster för både miljön och hälsan. I Sverige är det möjligt att producera el som ger upphov till betydligt lägre utsläpp jämfört med andra bränslen. Därmed är det inte sagt att all el är bättre ur miljösynpunkt, det beror till stor del på hur den producerats.

Eldrivna fordon ger ifrån sig mindre motorbuller än fordon drivna på andra bränslen. Dock reduceras inte allt buller från fordonet, till exempel är bullret från däckens detsamma.

Även om eldrivna bilar kan vara ett steg på vägen mot en hälsosammare stad får både människa och natur komma de inte lösa alla de framtida utmaningar som städerna står inför. För detta krävs det att människors resebeteende ändras från bilnormen till en norm som förespråkar mer hållbara färdmedel så som delat resande och cykel.

SWOT-ANALYS

Swot-analysen sammanfattar nulägesanalysen och de möjligheter eller risker som syns i de trender som berör trafiken i kommunen. I nästa steg är ambitionen att förstärka styrkorna, förminska svagheter, utnyttja möjligheterna och undanröja hoten.

STYRKOR

- Staden är kompakt och allt finns inom korta avstånd. Detta innebär bland annat god tillgänglighet till centralstationen.
- Cykelvägnätet i staden är väl utbyggt och cykeln är tidsmässigt konkurrenskraftig gentemot bilen för resor inom staden.
- Staden och kommunen är platt och de flesta av kommunens mindre orter ligger inom rimligt pendlingsavstånd med elcykel från staden.
- Det finns en önskan om att växa och förtäta
- Pågatågstrafiken skapar god regional tillgänglighet.
- Närheten till busshållplatser är god både i staden och i kommunens övriga orter
- Det finns god tillgång på cykelparkeringsplatser i anslutning till hållplatser och centralstationen.
- Allt färre personer skadas i trafikolyckor i kommunen.

SVAGHETER

- Bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen i större utsträckning än Skåne som helhet. Även vid korta resor är bilen dominerande.
- Bilinnehavet är högre än snittet både för Skåne och för hela riket.
- Staden skärmas från havet av hamnen och tunga infartsleder.
- Cykelvägnätet i kommunen har låg standard med kombinerade gång- och cykelbanor som ofta är
- Den befintliga infrastrukturen är anpassad till biltrafiken i första hand.
- Det finns stora barriärer för fotgängare och cyklister både i staden, övriga orter och mellan orterna som försämrar tillgängligheten även om avstånden är korta.
- Kollektivtrafiken är oftast inte konkurrenskraftig gentemot bilen för resor till och från kommunens mindre tätorter.
- De större gatorna i flera av kommunens tätorter är statliga och ligger därmed utanför kommunens påverkansområde.
- Det finns ett stort överskott av (gratis) parkering och parkeringsplatserna har i många fall otydlig reglering.
- Trafiksystemet upplevs som otryggt främst på grund av bristande respekt för trafikregler såsom fortkörning.
- Det finns behov av förbättrat kunskapsunderlag om olika användargrupper, t.ex. barn och funktionsnedsatta, och om alternativa färdmedel.

Detta visar sig bland annat i deltagandet i de trygghetsvandringar som genomförts.

- Singelolyckor till fots och på cykel är de vanligaste orsakerna bland personer skadade i trafikolyckor de senaste tio åren.
- Det är svårare att hitta attraktiva alternativ till bilen för de av kommunens invånare som bor i de mindre orterna eller på landsbygden.

MÖJLIGHETER

- Kommunen har möjlighet att skapa en stads- och trafikmiljö som uppmuntrar till hållbara val
- Närtrafik går att utveckla för ett ökat kollektivt resande
- Utbyggd cykelparkering på rätt platser kan uppmuntra till ökad andel cykelresor.
- Det finns ett överskott på parkeringsplatser som öppnar möjligheter för förtätning.
- Mer gods på järnväg kan skapa en tryggare trafikmiljö i centrala Trelleborg.
- Kollektivtrafiken till Malmö är väl utvecklad vilket ger goda möjligheter att överföra pendlingsresor från bil till kollektivtrafik. Av pendlingsresorna till Malmö, som är den klart dominerande målpunkten för arbetspendling, sker idag 75 % med bil.
- När de autonoma fordonen når marknaden finns stora möjligheter till yteffektivisering och därmed en mer attraktiv stad, under förutsättningar att de främst används i form av delat ägande.
- En bilpoolsbil kan ersätta upp till 15 privatägda personbilar, om fler väljer bilpool ges således möjligheter till minskat trafikarbete och effektivare ytanvändning i staden.
- Bilpool kan ge resurssvaga möjlighet att använda bil i större utsträckning. Detta leder till att denna grupp får en förbättrad tillgänglighet och på så vis kan klyftor i samhället minska.
- Trelleborgs kommun har en stor andel äldre befolkning, med elcykel får även denna grupp bättre tillgänglighet i form av möjlighet att använda elcykel när de inte längre kan cykla på en traditionell cykel. Detta kan även appliceras på personer med funktionsnedsättning.

- Elcykel möjliggör att ta tyngre laster med cykel, en möjlighet skulle kunna vara varudistribution med cykel istället för med lastbil eller personbil.
- Tåg spås öka i högre takt än bil, vilket ger Trelleborg bra möjligheter till en ytterligare färdmedelsflyttning från bil till kollektivtrafik.
- Det finns stora möjligheter att förbättra och öka de hållbara resorna genom mobilitetstjänster.
- En framtida oljebrist ger incitament till övergång till hållbara trafikslag och utveckling av nya och mer hållbara bränslen.
- Ny teknik såsom förbättrade möjligheter för videokonferenser kan bidra till att minska behovet av resor.
- Ett ökat användande av eldrivna fordon kan minska buller och utsläpp av luftföroreningar

HOT

- Det finns en etablerad kultur och mentalitet med bilen i fokus där det är viktigt att äga sitt fordon, vilket kan försvåra bilpoolernas tillväxt i kommunen och gör det svårt att prioritera hållbara trafikslag
- Fördomar och tyckande snarare än fakta riskerar att styra arbetet.
- Fri parkering ses som en rättighet i kommunen.
- Trenden med minskad andel gods på järnväg riskerar att förstärka barriärerna och den otrygga trafikmiljön i centrala Trelleborg.
- Prognoserna visar att nollalternativet - "Business as usual" - leder inte i rätt riktning.
- Om framtida autonoma fordon inte används i form av delat ägande riskerar mängd trafikarbete att öka.
- Eftersom alla kan använda ett autonomt fordon, även personer utan körkort eller möjlighet att själv köra, så finns risk att nya grupper börjar genomföra bilresor i större utsträckning.
- Tillgång till bilpool möjliggör användandet av bil innan man har råd att köpa egen, vilket kan innebära att människor i tidig ålder vänjer sig vid att ha tillgång till bil. Detta kan i längden ge resultatet att bilberoendet även fortsatt är stort.
- Vi reser mer och mer, vilket ställer högre och högre krav på kapaciteten i vårt transportsystem.
- Trelleborgs kommun går emot trenden att unga tar körkort i mindre utsträckning, vilket kan komma att innebära ett ökat trafikarbete bland kommunens invånare.



VÄGEN FRAMÅT

För att vi ska röra oss i rätt riktning tillräckligt fort krävs ett antal kraftfulla verktyg som ska användas i samhälls- och trafikplaneringen i kommunen.

I detta kapitel pekas det grundläggande förhållnings-sättet vad gäller trafiken i kommunen ut som tillsammans med strategier för hållbara resor, infrastruktur och fysisk planering samt godstrafik ska föra kommunen närmare målen.

ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT

TRAFIK FÖR EN ATTRAKTIV STAD

Trafiken är en central del av staden och upplevelsen av staden och därför måste stadsplanering och trafikplanering gå hand i hand och ses som en helhet. Utgångspunkten i planeringen ska vara ett holistiskt förhållningssätt där trafiken och stadsmiljön samverkar.

För att gå i riktning mot den vision som har pekats ut i översiktsplan och fördjupad översiktsplan ska trafikplaneringen i kommunen styras utifrån de uppsatta målen snarare än utifrån prognoser. Prognoserna är dock viktiga för att veta i vilken riktning vi är på väg just nu.

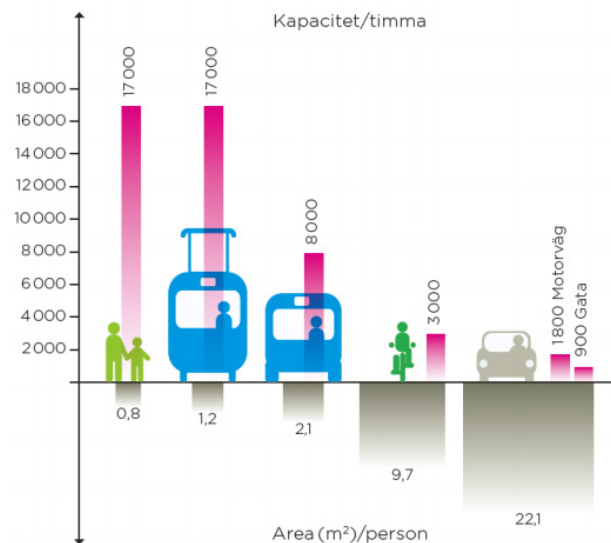
PRIORITERA HÅLLBARA TRAFIKSLAG

Kommunen måste ta hänsyn till samtliga trafikslag i planeringen och skapa en balans mellan olika intressen. För att fullfölja detta tankesätt måste man också ibland prioritera bland åtgärder som gynnar olika trafikslag. Ofta ställs intressen mellan olika trafikslag mot varandra.

Inte sällan uppstår målkonflikter mellan trafikslagens anspråk. Ett exempel är framkomligheten för biltrafik respektive kollektivtrafik. Grunden är att alltid göra analyser som beskriver effekterna på systemnivå för trafikslagen. Vid målkonflikter skall gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafikens framkomlighet. Eventuella undantag från denna

prioritetsordning måste analyseras och motiveras utifrån ett systemperspektiv. Denna prioritetsordning bör också genomsyra de beslut som fattas avseende budgetar för investering samt drift och underhåll.

En väl avvägd och medveten prioritering av kollektivtrafiken på punktnivå ger ofta stora effekter på systemnivå och bidrar på så sätt till att även andra trafikslag gynnas genom en ändrad färdmedelsfördelning.



Transportkapacitet för olika trafikslag på en typisk norsk stadsgata (hämtad från Trafikstrategi för Göteborg - underlagsrapport attraktiv stadsmiljö, diagram efter TÖI - Transportökonomisk institutt 1995, reviderad illustration av Ramböll Sverige AB)

UTGÅ FRÅN FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod som används i syfte att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Denna planeringsmetod ska vara en utgångspunkt i kommunens infrastrukturplanering. Fyrstegsprincipen går ut på att i första hand påverka behovet av transporter och i sista hand välja nybyggnad av infrastruktur.

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Åtgärderna i respektive steg verkar ofta på olika sätt, och det är därför viktigt att alltid arbeta med alla steg i kombination. Erfarenheter visar att det ofta inte är tillräckligt att vidta fysiska åtgärder i syfte att uppnå målen utan ofta krävs icke fysiska åtgärder, till exempel mobility management åtgärder, i kombination med de fysiska.

I praktiken tillämpas ofta de fyra stegen parallellt med varandra. Centralt är dock att man inför varje steg genomgår en "kontrollstation" där man analyserar om ytterligare åtgärder enligt steg 1-3 kan vara aktuella som alternativ till nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder enligt steg 4.

ARBETA FÖR TILLGÄNGLIGHET FRAMFÖR FRAMKOMLIGHET

Trafiksystemets huvuduppgift är att tillgodose behovet av tillgänglighet till samhället både för medborgarna och för näringslivet. Detta kan lösas genom ökad framkomlighet, det vill säga högre kapacitet i trafiksystemet, men också på andra sätt.

Genom att se trafiksystemet som en helhet där alla trafikslag samverkar och sätta tillgänglighet i fokus framför framkomlighet för enskilda trafikslag förbättras möjligheterna att skapa en attraktiv kommun med hög tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Gång-, cykel-, och kollektivtrafik är alla mer kapacitetsstarka och yteffektiva än biltrafik och satsningar på dessa trafikslag kan därmed ge både ökad tillgänglighet och framkomlighet samtidigt som bilvägnätet avlastas och framkomligheten i detta förbättras för de som behöver det, till exempel kollektivtrafiken och utryckningstrafiken.

Tillgänglighet:

Beskriver möjligheterna för medborgare och näringsliv att nå olika aktiviteter i samhället.

Framkomlighet:

Beskriver hur lätt det är att ta sig fram i ett trafiksystem. Uttrycks i hastighet, restid och kapacitet.

EN TRAFIKMILJÖ FÖR ALLA

Alla ska kunna delta i stadens liv och trafiksystemet behöver därför vara tillgängligt för alla kommunens invånare och besökare. Svaga grupper i samhället, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar påverkas i högre grad av trafikens negativa effekter i form av buller och barriärer och ett samhälle där bilen dominerar stänger ute många människor från att röra sig fritt.

Hela kommunen och dess gator, torg och parker ska vara tillgängliga för alla oavsett kön, ålder, funktionshinder, betalningsförmåga eller bakgrund. Idag påverkar ekonomiska förutsättningar hur mycket man reser. Genom att satsa på gång-, cykel-, och kollektivtrafik ökas tillgängligheten för fler och fler får möjlighet att ta del av kommunens utbud genom att dessa transportslag är billigare än bilen för den enskilde.

Utifrån dagens mönster där män i större grad har tillgång till bil och också gör en större andel av sina resor med bil bidrar satsningar på de hållbara trafikslagen också till ett mer jämställt transportsystem där kvinnor och män har lika förutsättningar. Det samma gäller barn. Till exempel utgör barn och ungdomar en stor andel av resenärerna på stadsbussarna och är därför i högre grad än andra grupper beroende av goda bussförbindelser.

I den offentliga miljön ska tillgängligheten för funktionsnedsatta prioriteras. Detta innebär även tillgängligheten för färdtjänst och annan särskild kollektivtrafik såsom sjukresor. Åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta har många gånger positiva effekter för andra grupper. Tillgänglighetsåtgärder för rullstolsburna innebär till exempel också förbättrad tillgänglighet för personer med barnvagn.

Sverige lyder under FN:s barnkonvention som bland annat handlar om att barnets bästa ska beaktas vid beslut som rör barn och att barnen har rätt till utveckling. De nationella transportpolitiska målen säger också att trafikmiljöer ska uppfattas som trygga och säkra av barnen samt att förutsättningarna för barnen att röra sig på egen hand bör öka. Ofta står olika intressen i konflikt med varandra och det kan exempelvis handla om framkomlighet för biltrafik mot trafiksäkerhet för barn som gående och cyklister. I och med att Sverige undertecknat barnkonventionen ska trafiksäkerheten för barn prioriteras före bilarnas framkomlighet.

Trafikmiljön behöver även upplevas som trygg för att den ska bli användbar. Eftersom trygghet är en subjektiv aspekt som upplevs olika av olika människor behöver trafiksystemet erbjuda alternativ. För vissa upplevs trafikseparering tryggt medan andra upplever närvaro av annan trafik tryggt.

För att bättre kunna ta hänsyn till olika gruppers förutsättningar och behov finns behov av utökad kunskap. Kommunen ska därför i samarbete med aktörer i sin omvärld tillgodogöra sig den kunskap som krävs för att trafikmiljön och staden ska vara tillgänglig för alla. Detta kan innebära utökad medborgardialog, deltagande i forskningsprojekt, enkäter, trygghetsvandringar, m.m.

SAMVERKAN FÖR SYNERGIER

Trelleborgs kommun är en del i ett samverkande omland med ett stort utbyte av allt från arbete, utbildning, handel, kommunikationer, gods- och logistik, kultur och bostäder med mera. Utbytet med omlandet är avgörande för kommunens framtida attraktivitet och utveckling.

Trelleborgs kommun sätter stort värde på ett samarbete och erfarenhetsutbyte med övriga skånska kommuner, Region Skåne och Trafikverket för att förverkliga målen i trafikstrategin. Trelleborgs kommun ställer sig också bakom de strategier och planer som har tagit fram av Region Skåne inom arbetet med det flerkärniga Skåne och strukturplan för MalmöLundregionen.

Förutom samverkan med andra offentliga aktörer är även samverkan med näringsliv, forskning, intresseorganisationer och andra aktörer viktig. Genom att involvera externa aktörer i planer och infrastrukturprojekt säkerställs att viktig kunskap är tillgänglig och att berörda parter är överens om mål och syfte.



Strukturplan för MalmöLundregionen

STRATEGIER

Med det övergripande förhållningssättet som grund har nyckelstrategier för kommunens arbete mot målen tagits fram. De fjorton strategierna delas in i tre kategorier enligt nedan.

Strategier för hållbara resor

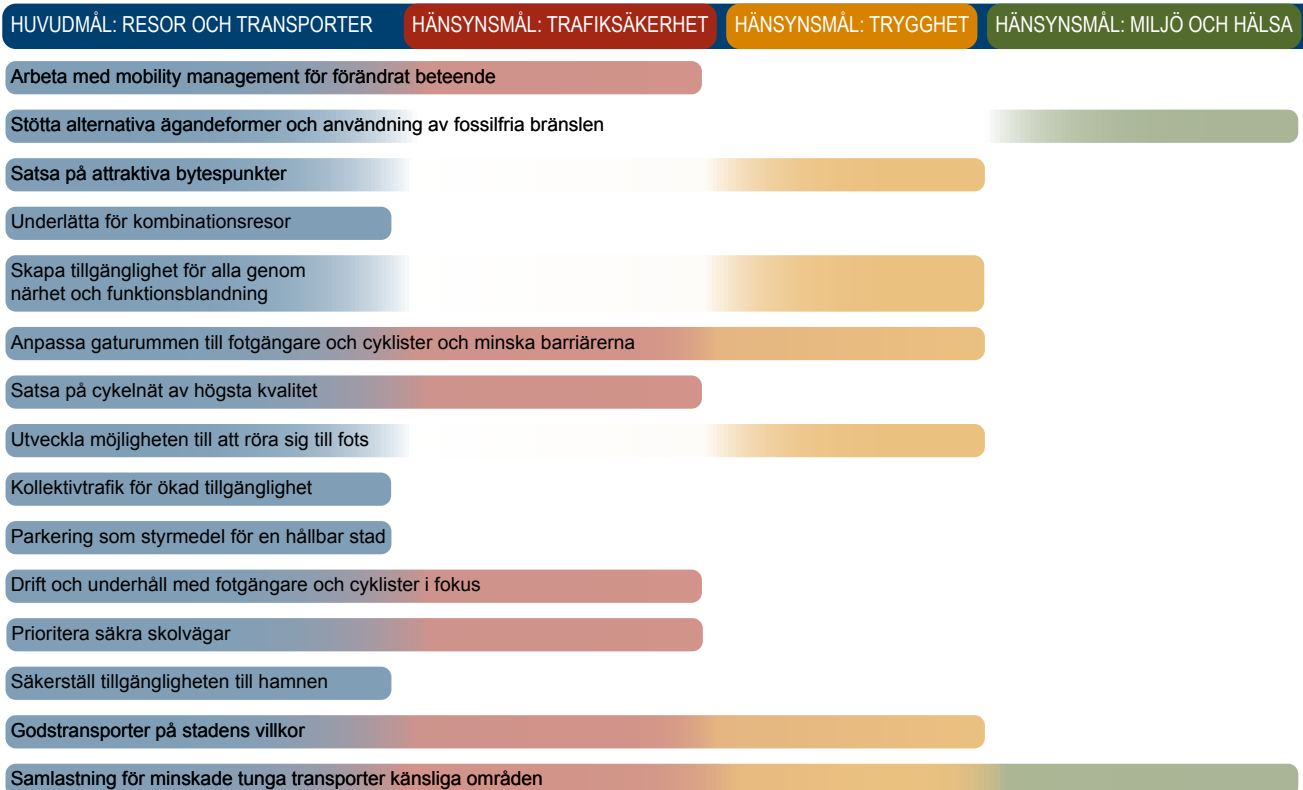
- Arbeta med mobility management för förändrat beteende
- Stötta alternativa ägandeformer och användning av fossilfria bränslen
- Satsa på attraktiva bytespunkter
- Underlätta för kombinationsresor

Strategier för fysisk planering och infrastruktur

- Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
- Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna.
- Satsa på cykelnät av högsta kvalitet
- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots
- Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet
- Parkering som styrmedel för en hållbar stad
- Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus
- Prioritera säkra skolvägar

Strategier för gods och hamn

- Säkerställ tillgängligheten till hamnen
- Godstransporter på stadens villkor
- Samlastning för minskade tunga transporter i känsliga områden



Strategierna för hållbara resor behandlar i första hand åtgärder inom steg ett och två enligt fyrstegsprincipen medan strategierna för fysisk planering och infrastruktur behandlar åtgärder inom steg tre och fyra.

Samtliga strategier stöttar huvudmålet om resor och transporter och därmed även övriga mål. Vissa av strategierna stöttar dock mer direkt några av de övriga målen vilket visas i figuren ovan.

STRATEGIER FÖR HÅLLBARA RESOR

Arbeta med mobility management för förändrat beteende

Mål: Resor och transporter, trafiksäkerhet

Begreppet Mobility Management (MM) kan översättas till mobilitetspåverkande arbete eller beteendepåverkande arbete. Åtgärderna som omfattas är typiska steg-1-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Genom att påverka medborgarna att välja hållbara färdssätt kan kommunen undvika att behöva investera i dyra om- och nybyggnationer vilket också är av stor vinst för både miljö och ekonomi. Beteendepåverkande åtgärder kan också bidra till att de fysiska åtgärder som genomförs ger högre effekt. Mobility management ska därför ingå som en integrerad del i alla infrastruktur- och planprojekt i kommunen och måste samtidigt samverka med andra åtgärder som skapar förutsättningar för hållbart resande.

För att arbetet ska bli framgångsrikt bör det finnas en plan för hur mobilitetsåtgärder ska hanteras i kommunen. Ett batteri av flera åtgärder kan ge stor påverkan tillsammans och har bättre potential att påverka beteendet än enskilda åtgärder. Åtgärderna bör samverka med varandra så att synergieffekter uppnås och bör inkludera fler aktörer än bara kommunen. Mobility management kan också integreras i parkeringsnormen för att uppmuntra exploatörer och fastighetsägare att integrera beteendepåverkande åtgärder tidigt i nybyggnadsprojekten.

Det är ofta en fördel att så långt möjligt försöka rikta och målgruppsanpassa åtgärderna, exempelvis där potentialen för cykelpendling är stor. För Trelleborgs

del handlar det om att i första hand arbeta med de många korta bilresorna som görs och dra nytta av de styrkor som finns i form av en kompakt stad med korta avstånd.

Gröna resplaner

Tillsammans med en arbetsplats utreds hur resvorna ser ut hos de anställda och sedan utarbetas ett program för hur resorna kan bli mer hållbara. Till detta kan med fördel koldioxidbesparingar kalkyleras, hälsnytta och ekonomiska vinster beräknas för att lyfta fram olika fördelar för företagen. Åtgärden är lämplig att genomföra på större arbetsplatser i kommunen, med början hos kommunen själv som arbetsgivare.

Kampanjer

Kampanjer kan riktas till olika målgrupper och med olika syften. Exempel på kampanjer är "prova på"-aktiviteter som t ex testresenär gratis i kollektivtrafik eller tidsbegränsat lån av elcykel, tävlingar och utmaningar som syftar till ökat resande med cykel eller kollektivtrafik och dylikt.

Information och utbildning

Informationsåtgärder kan vara särskilt intressanta i samband med att kommunen genomför projekt som påverkar enskilda individer eller företag, t ex vid ombyggnationer i trafiksystemet. Information kan då riktas till de som berörs med tips på färdssätt under byggtiden. Utbildning som lär ut vikten av att resa hållbart kan riktas till både allmänhet och till privata aktörer. Ytterligare exempel på utbildning som ger goda effekter är de cykelkurser för vuxna som kommunen medverkat i.

Mobilitetskontor

Det finns stora vinster i att driva ett särskilt informationskontor, som både kan vara en serviceplats till resenären och ett projektkontor för dem som enbart arbetar med mobilitetsåtgärder. Ett sådant kontor kan vara samfinansierat av flera aktörer. Det är ett bra sätt att utåt visa resenärerna att det är flera aktörer som gemensamt vill skapa goda förutsättningar för hållbart resande.

Trafiksäkerhetsriktade åtgärder

Att arbeta med Mobility Management på skolor tillsammans med lärare, elever och föräldrar inblandade har visat sig vara framgångsrikt för att öka medvetenhet och utveckla ett trafiksäkert beteende kring skolorna. Det finns också ett stort behov av att förändra inställningen till höga hastigheter generellt för att skapa en tryggare och säkrare trafikmiljö. Ett samarbete inom den kommunala organisationen och med andra aktörer, som exempelvis räddningstjänst, polis och forskningsorganisationer ger möjlighet att arbeta med trafiksäkert beteende på en bredare front och på så sätt nå fler människor.

Samverkande strategier:

- Prioritera säkra skolvägar

Stötta alternativa ägandeformer och användning av fossilfria bränslen

Mål: Resor och transporter, miljö och hälsa

En bil står stilla i snitt 97 % av tiden, det finns därmed stora möjligheter att minska behovet av parkeringsytor om bilar kan samnyttjas och utnyttjas under en större del av dygnet. Att teckna avtal med bilpoolsföretag eller verka för samåkningsplattformar ger effekt på bilinnehavet, vilket i sin tur ger förutsättningar för minskat bilresande. Studier visar att en bilpoolsbil kan ersätta ungefär 7-15 privatbilar.

Kommunen ska därför verka för bilpooler etableras i kommunen, framförallt vid utveckling och bebyggelse av nya områden. Det främsta verktyget för detta är att ta fram och tillämpa en flexibel parkeringsnorm som stöttar etableringen av bilpooler i kommunen. Kommunen ska även utreda möjligheterna att ersätta kommunala tjänstebilar genom att kommunen ansluts till en bilpool.

Fordon med fossilfria bränslen såsom elbilar har stora miljömässiga fördelar jämfört med bensin- och dieselbilar och för elbilar kommer dessa fördelar att öka ytterligare efterhand som batteritillverkningen effektiviseras och utvecklas. För att stötta en ökad användning av fossilfria bränslen i kommunen finns det flera verktyg som kommunen kan och bör använda sig av. Exempel på verktyg är:

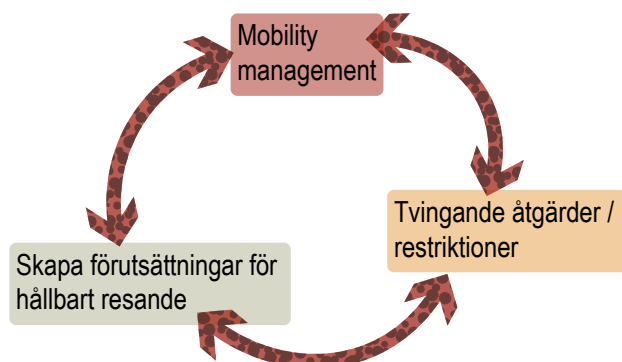
- Främja etablerandet av laddplatser i samband med exploatering genom parkeringsnormen.
- I samverkan med andra aktörer (privata och offentliga) verka för att bytespunkter och pendlarparkeringar utrustas med laddinfrastruktur.
- Information om elbilar, laddinfrastruktur och andra fossilfria bränslen.
- Införande av miljözon för lätta fordon (från 2020)

- Samverka med forskningsaktörer i test- och demoprojekt.

Läs mer: Ladda för framtiden – laddinfrastruktur för elfordon, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/ladda-for-framtiden.html>

Samverkande strategier:

- Parkering som styrmedel för en attraktiv stad



Satsa på attraktiva bytespunkter

Mål: Resor och transporter, trygghet

Bytespunkten är en nyckelplats för att fler ska välja att åka kollektivt och behöver vara en plats anpassad för människor, inte bara trafik. För att en bytespunkt ska bli attraktiv, tillgänglig och användbar för alla krävs det att tryggheten säkerställs på platsen och att det finns den service som resenärerna behöver. Hållplatser och bytespunkter bör därför lokaliseras där det finns andra målpunkter eller människor i rörelse, samt att ny bebyggelse och nya målpunkter lokaliseras runt befintliga hållplatser och bytespunkter.

Även vägen till bytespunkten och kopplingen till gång- och cykelnätet är viktig för resan som helhet, därför måste de anslutande gång- och cykelvägarna ses som en del av bytespunkten vid planering av åtgärder.

I ett första steg bör en inventering av tryggheten och tillgängligheten till kommunens kollektivtrafiknoder följas av ett åtgärdsprogram göras.

Samverkande strategier:

- Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet
- Underlätta för kombinationsresor
- Skapa tillgänglighet genom närhet och funktionsblandning

Läs mer: Bytespunkten som mötesplats i Skåne, https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/bytespunkten_som_motesplats_i_skane.pdf

Underlätta för kombinationsresor

Mål: Resor och transporter

För att förenkla och öka hållbart resande i Trelleborgs kommun är det viktigt att underlätta för invånarna att göra kombinationsresor med flera olika färdmedel. Lösningar för att uppnå detta är förbättrade bytespunkter med pendlarparkeringar (både för bil och cykel) men även stöttandet av mobilitetstjänster som hjälper till att underlätta kombinationsresor och erbjuder transporter som tjänst ("Maas"). Genom parkeringsnormen har kommunen möjlighet att bidra till att modeller för transport som tjänst utvecklas och implementeras främst i nyexploateringsområden. Kommunen bör även främja tillgänglighet till bilpoolsbilar vid viktiga bytespunkter.

För att mobilitetstjänsterna ska gynna ett hållbart resande och inte öka andelen resor som sker med personbil är det viktigt att Trelleborgs kommun verkar för ett brett utbyggt kollektivtrafiknät som verkar som ryggraden i systemet.

Ytterligare åtgärder för att öka tillgängligheten till bytespunkter kan vara införande av ett hyrcykelsystem i kommunen. Ett hyrcykelsystem kan möjliggöra för resenärerna att förflytta sig mellan bytespunkter men även ansluta till och från destinationer som ligger nära men saknar en direkt förbindelse med kollektivtrafiken.

Samverkande strategier:

- Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet
- Satsa på attraktiva bytespunkter

Hållbara resor - nästa steg

- Ta fram en plan för påverkansarbete med Mobility management.
- Ta fram en parkeringsnorm som stöttar etableringen av bilpooler och andra mobilitetstjänster i kommunen och som ställer krav på laddinfrastruktur i nya exploateringsområden.
- Utred möjligheten att ersätta kommunala tjänstebilar med bilpoolsbilar.
- Genomför en inventering och ta fram en åtgärdsplan för kommunens bytespunkter

STRATEGIER FÖR INFRASTRUKTUR OCH FYSISK PLANERING

Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning

Mål: Resor och transporter, trygghet

Stadens och orternas fysiska struktur har stor betydelse för hur människor väljer att resa. Genom väl genomtänkt planering och lokalisering av viktiga målpunkter i en blandad bebyggelse kan god tillgänglighet skapas genom närhet, vilket gör det lättare att resa till fots eller med cykel och minskar behovet av bil. En blandad bebyggelse av boende, handel och andra verksamheter gör också att människor rör sig i området under stora delar av dygnet, vilket skapar trygghet.

Vid planering av nya bostadsområden ska hänsyn tas till tillgänglighet till viktiga funktioner och målpunkter såsom dagligvaruhandel, kommunal service, kulturverksamhet, idrottsanläggningar och sjukvård. Det ska vara möjligt att nå dessa med samtliga trafikslag. Inom staden och de livskraftiga orterna i första hand vara nåbara till fots eller med cykel. Ny bebyggelse ska i enlighet med den fördjupade översiktsplanen planeras vid befintliga bytespunkter för att underlätta resor med kollektivtrafik.

Det är viktigt att hänsyn tas till hela resan i all form av planering. Alla delar av staden och de livskraftiga orterna ska vara anslutna till gångnätet och cykelnätet och det ska vara möjligt att nå alla delar av staden

och orterna till fots och med cykel. Vid planering av nya bostadsområden ska utgångspunkten vara att gång, cykel och kollektivtrafik ska vara lika nära eller närmare än bilen.

Genom att kartlägga närheten till viktiga målpunkter via gång- och cykelnätet finns möjlighet att identifiera både brister i nätet och ta fram underlag för lokalisering av framtida målpunkter.

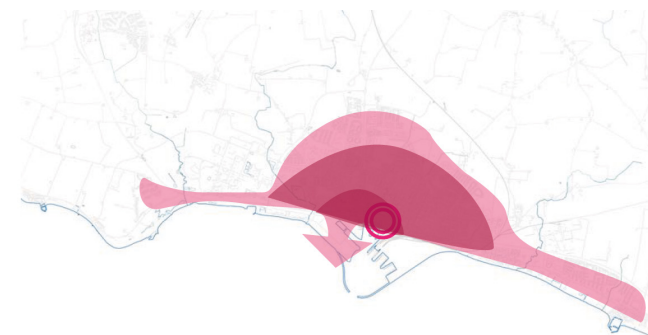
Denna strategi går hand i hand med den fördjupade översiktsplanens målstrategi "Bygg tät blandstad nära befintlig service, infrastruktur och kollektivtrafik".

STÄLLNINGSTAGANDE:

- Det ska vara möjligt för alla att nå alla delar av staden och de livskraftiga orterna till fots eller cykel.

Samverkande strategier:

- Satsa på attraktiva bytespunkter
- Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna.
- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots
- Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet
- Parkering som styrmedel för en hållbar stad



Centrum och staden förtätas



Stadens utbyggnadsriktning är söderut mot hamnen

Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna

Mål: Resor och transporter, trafiksäkerhet, trygghet

Hur en gata ska utformas beror på vilken roll gatan har för stadens övergripande struktur och vilka trafikantgrupper som har anspråk på att vistas utmed den. En gata som har rätt utformning med hänsyn till struktur och funktion ger möjlighet att signalera prioritet och balans mellan olika trafikslag.

En ambition ska vara att ge de olika gaturummen en gestaltning som tydliggör dess roll i trafiknätet vilket gör trafikmiljön mer självförklarande och pedagogisk lättläst för alla. Dagens utformning har ofta fokus på biltrafiken. Detta ger en otydlighet som kan göra det svårt att uppfatta gaturummets tillhörighet vilket påverkar trafikanternas beteende och framförallt bilisternas hastighet. Rätt hastighetsnivå är avgörande för att uppnå en god trafiksäkerhet både för fotgängare och cyklister men också för biltrafikantgrupper. För att uppnå rätt hastighetsnivå är det av stor vikt att gatans utformning överensstämmer med gatans funktion. De blir självförklarande vilket gör det lättare för alla trafikantgrupper som vistas i rummen att förstå vilket i sin tur förbättrar samspelet och trafiksäkerheten.

För att tydliggöra gaturummens roll och de olika trafikanternas prioritering i gaturummet så kan den så kallade *Livsrumsmodellen* användas för att klassificera gaturummen. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika "rum" och i två "mellanrum"; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. Grunden i trafiksystemet ska vara att skapa tillgänglighet vilket bland annat kan göras genom framkomlighet. Genom att tillämpa livsrumsmodellen i planeringen finns möjlighet att balansera framkomlighet för biltrafik mot tillgänglighet och skapa framkomlighet på rätt plats.

Med utgångspunkt i livsrumsmodellen bör gatorna i staden och i de livskraftiga orterna klassificeras och på sikt anpassas till den funktion som de har i nätet. Fokus bör vara att öka utrymmet för vistelse, fotgängare och cyklister och anpassa biltrafikens hastighetsnivåer till de oskyddade trafikanterna.

Ett förslag till framtida trafikstruktur och en utveckling av gaturummens karaktär togs fram inom ramen för *Trafikutredning och trafikanalys Trelleborgs centrum*. Detta förslag kan ligga till grund för arbetet med klassificering av det nuvarande och framtida gatunätet i staden. Förslaget är inte bearbetat i detalj men grundar sig i en princip med en central stadskärna med hög prioritet för de oskyddade trafikanterna i form av frirum alternativt integrerat frirum och förändrad karaktär på gatorna längs kusten för att minska trafikarbetet här.

De prioriterade fotgängarstråken bör i så stor utsträckning som möjligt utgöras av frirum, renodlade gaturum för fotgängare och cyklister utan motorfordonstrafik.

STÄLLNINGSTAGANDE:

- Det ska inte finnas några stora barriärer för fotgängare eller cyklister inom staden eller de livskraftiga orterna.

Samverkande strategier:

- Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
- Satsa på cykelnät av högsta kvalitet
- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots
- Prioritera säkra skolvägar
- Godstransporter på stadens villkor

Frirum (F) är rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet bör motorfordonstrafik i princip inte förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor.

Integrerat frirum (IF) är rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordonstrafik sker alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare/cyklister gäller. Väggarna består ofta av hus med entréer direkt mot gaturummet. Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, centrala offentliga stadsrum m.m.

Mjuktrafikrum (M) är rum som omfattar större delen av stadens eller tätortens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärsiktning. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspara. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

Integrerat transportrum (IT), oskyddade trafikantgrupper kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det. Det är långa avstånd mellan entréerna. Anspråket att korsa gatan uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum.

Transportrum (T) är rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Rummets väggar vänder inte sina anspråk mot rummet. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas.

	FRIRUM	INTEGRERAT FRIRUM	MJUKTRAFIKRUM	INTEGRERAT TRANS- PORTRUM	TRANSPORTRUM
PRIORITERING	Fotgängare och cyklister. Inga motorfordon.	Fotgängare och cyklister, motorfordon på oskyddade trafikanter villkor.	Fotgängare, cyklister och motorfordon. Samspel mellan trafikslag.	Motorfordon, gående och cyklister på separerade banor.	Motorfordon. Inga oskyddade trafikanter.
TYP AV GATA	Gång- och cykelväg, gågata, torg, park och promenad.	Gångfartsgata, gågata och torg.	Stadsgata, blandtrafikgata. Stor andel trafik med målpunkt längs sträckan.	Gata som förbinder stadens olika områden. Stor andel genomfartstrafik.	Genomfartsgata alternativt infartsgata.
SEPARERING		Blandtrafik	Separerad gångbana	Separerad gång- och cykelväg	Separerad gång- och cykelväg oftast ej i anslutning till gaturummet.
HASTIGHET	-	Gångfart	30-40 km/h	40-60 km/h	80-100 km/h
FUNKTION, KARAKTÄR OCH BEBYGGELSE	Renodlat vistelserum för människor. Behöver inte ligga i direkt anslutning till bebyggelse.	Gaturum för människor, möten och vistelse. Tätt bebyggelse, många entréer mot gaturummet.	Större delen av stadens gaturum, ofta blandad stadsbebyggelse. Tätt bebyggelse i huvudsak som gör anspråk på kontakt och närvara, många entréer, direkt eller indirekt mot gata.	Bebyggelsen kan skapa väggar i gaturummet, ofta indraget från gatan utan anspråk på gaturummet. Få eller glest med entréer, inte placerade i direkt mot gata.	Ingen eller enstaka bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet, inga eller få entréer direkt mot gatan.
OSKYDDADE TRAFIKANTERS BEHOV ATT KORSA GATAN		Inget korsningsbehov, oskyddade trafikanter vistas i gaturummet.	Stort korsningsbehov längs hela gatan. Fotgängare på gångbana, cyklister färdas i gatan.	Litet korsningsbehov, endast i korsningspunkter. Behov av trafiksäkra gc-passager.	Inget behov alternativt planskilda gc-passager.
TRAFIKNÄT (BIL)		Lokalnät	Lokalnät Huvudnät	Huvudnät	Huvudnät Regionalt nät
EXEMPEL TRELLEBORG	Astrid Lindgrens Allé C-B Friisgatan	Algatan	Nygatan	Hedvägen	Västra Ringvägen Väg 108



Gaturummens karaktär i Trelleborg centrum, enligt livsrumsmodellen

Satsa på cykelnät av högsta kvalitet

Mål: Resor och transporter, trafiksäkerhet

För att uppnå de högt ställda målen om ökad andel cykeltrafik krävs satsningar på ett cykelnät av högsta kvalitet. Cykeltrafiken ska alltid ses som ett eget trafikslag med egna förutsättningar och behov.

Vid planering av åtgärder för cykelförbättringar i Trelleborgs kommun ska sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarhetsfaktorer tas i beaktande. Detta innebär att fokus i arbetet med cykelinfrastrukturen ska ligga på att fler människor ges bättre möjligheter att använda cykel för resor till arbete, skola och för fritidsresor genom samhällsekonomiskt lönsamma investeringar i cykelinfrastruktur som leder till att fler cyklar och färre kör bil.

Cykelvägnätet ska utformas på ett gent, enkelt och tydligt sätt. Detta uppnås genom att nyinvestering i cykelvägar sker i hela stråk och att avbrott och hinder i cykelstråk ska inventeras och åtgärdas. Cykelnätet ska alltid vara genare än motsvarande sträcka för biltrafiken. Cykel bör få en högre prioritering ju närmare centrum man befinner sig, i närhet av skolor och fritids- och kulturanläggning samt närmare andra identifierade och prioriterade målpunkter för cyklister.

Som grund för åtgärder i cykelnätet ska ett heltäckande huvudcykelnät för hela kommunen och dess tätorter pekas ut. Stommen i nätet inom staden kan vara de viktiga cykelstråk som pekas ut i cykelstrategin och cykelplanen men nätet behöver kompletteras för att knyta ihop alla delar av staden och övriga kommunen. Huvudcykelnätet ska utformas för att samla huvuddelen av cykeltrafiken och längs detta bör god framkomlighet beaktas i högre grad än för övriga cykelnätet. Huvudcykelnätet kan bestå av både separerade cykelbanor och sträckor där cykling sker i blandtrafik men som är anpassade för cykeltrafiken.

Det är viktigt att cykelinfrastrukturen i kommunen utformas på ett enhetligt och tydligt sätt så att cykelnätet blir användbart och tillgängligt för alla cyklister. Den standard som anges i kommunens cykelplan bör uppdateras för att bättre tillgodose de behov som uppstår med en ökad mängd cykeltrafik och ökad andel elcyklar och lastcyklar samt kompletteras med riktlinjer för bland annat cykelparkering. Genom bättre utformade gång- och cykelstråk som bättre tar hänsyn till de olika förutsättningarna hos respektive trafikantgrupp kan trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister också förbättras vilket nulägesanalysen visar tydligt behov av.

Cykeltrafiken behöver också ges ökad prioritet i trafiksystemet i enlighet med den prioriteringsordning som fastslås ovan. Utgångspunkten ska därför vara att cykeltrafiken ska prioriteras framför biltrafiken i korsningspunkter och att passager längs huvudcykelnätet ska vara hastighetssäkrade till 30 km/h. Detta kräver att en plan för ombyggnad och hastighetssäkring av cykelpassager tas fram.

Det ska vara möjligt att cykla på trygga, säkra och gena vägar mellan alla kommunens tätorter. För att uppnå detta krävs åtgärder i första hand på sträckorna Anderslöv-Östra Greve, Alstad-Trelleborg, Klags-torp-Trelleborg, Anderslöv-Trelleborg och förbättringar på cykelstråket längs kusten mellan Trelleborg och Beddingestrand.

Sydskustleden är en cykelled som planeras att gå längs med kusten och kommer att invigas 2019. Cykelleden knyter ihop Kattegattleden i väst och Sydostleden i öster, därmed bildas en 90 mil lång nationell cykelled. Sträckan mellan Höllviken och Trelleborg längs kusten beräknas stå färdig 2020. I samband med att sträckan öppnar ökar möjligheterna till att cykla som turist eller för rekreation i kommunen, något

som kommunen bör uppmärksamma och marknadsföra.

För att uppnå målet att alla barn bor inom upptagningsområdet för sin skola ska gå eller cykla till skolan är det viktigt att det finns ett heltäckande nät av trafiksäkra cykelvägar till alla grundskolor från respektive skolas upptagningsområde. Som grund för detta bör en översyn av cykelnätet utifrån skolvägspektivet göras. Detta och fysiska åtgärder för att förbättra skolvägarna bör kombineras med informations- och MM-insatser riktade till skolorna och föräldrarna.

Samverkande strategier:

- Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
- Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna.
- Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus
- Prioritera säkra skolvägar

STÄLLNINGSTAGANDE:

- Det ska vara möjligt att cykla på trygga och säkra vägar mellan kommunens orter.

Utveckla möjligheten till att röra sig till fots

Mål: Resor och transporter, trygghet

En stad som uppmuntrar till gång bidrar till ett aktivare liv och bättre hälsa för dess invånare. För att detta ska vara möjligt krävs att trafiknätet anpassas till fotgängares förutsättningar och barriärerna som finns idag i form av högtrafikerade vägar minskas. I första hand bör barriärerna Hamngatan/Strandgatan, Bryggaregatan/Lundavägen och Hedvägen i Trelleborg samt Landsvägen i Anderslöv överbyggas och minskas. Genom att tillämpa och utgå från livsrumsmodellen i planeringen av trafiksystemet finns goda möjligheter att uppnå detta. Gångpassager inom den prioriterade fotgångarzonen ska vara hastighetssäkrade till 30 km/h.

Att gångnätet som idag i stort sammanfaller med cykelnätet är naturligt men det är viktigt att fotgängare och cyklister ses som separata trafikslag med olika förutsättningar. För att uppnå en trygg gångmiljö och skapa god framkomlighet och trygghet för fotgängare är det därför viktigt att gångtrafiken tydligt separeras från cykeltrafiken, främst i tätorternas centrala delar och på sträckor där det rör sig mycket fotgängare eller cyklister. Ett attraktivt gångnät ställer också krav på intressanta miljöer, rumslighet, grönska och platser för vistelse.

För att kunna ta hänsyn till fotgängarnas förutsättningar behövs mer kunskap om till exempel var, när, hur och vilka som rör sig till fots. Därför bör fotgångarflödena i staden och i orterna systematiskt mätas och analyseras.

STÄLLNINGSTAGANDE:

- Det ska vara möjligt för alla att nå alla delar av staden och de livskraftiga orterna till fots.

Läs mer: Gångbar stad, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/gangbar-stad.html>

Samverkande strategier:

- Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
- Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna.
- Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus
- Prioritera säkra skolvägar

Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet

Mål: Resor och transporter

De uppsatta målen om färdmedelsandelar för kommuninvånarnas resor innebär att kollektivtrafikens andel ska mer än fördubblas, från 10 % av resorna 2013 till 24 % 2028. För detta krävs stora satsningar på en attraktiv kollektivtrafik. Pågatågstrafiken som infördes 2015 har inneburit kraftigt förbättrade möjligheter för både kommunens invånare som besökare att resa kollektivt till och från staden. Denna möjlighet måste tas tillvara i framtida planering så att tåget blir förstaval för regionala resor till och från Trelleborg.

Kollektivtrafiken är viktig för att skapa god tillgänglighet mellan kommunens tätorter, Trelleborg och omgivande centralorter. Det är viktigt att den fortsatta ortsutvecklingen i kommunen stödjer och stärker den linjenätsstruktur som redan finns. Alla kommunens livskraftiga orter bör ha kollektivtrafikförbindelser med staden som är konkurrenskraftiga gentemot bilen. För att detta ska uppnås krävs både högre turtäthet och åtgärder för kortare körtider. På sikt kan ett nytt stationsläge i norra Trelleborg erbjuda förbättrad regional tillgänglighet med tåg även för boende i utkanten eller strax utanför staden.

För att öka andelen kollektivtrafikresor på landsbygden ska befintlig närtrafik marknadsföras tydligare och vid behov utvecklas. Närtrafiken har också en viktig funktion i arbetet med att underlätta kedjeresor. Genom att även utnyttja skolskjuttrafiken som en del av den konventionella kollektivtrafiken kan tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden förbättras ytterligare.

Inom Trelleborg ska kollektivtrafiken främst ses som ett komplement till gång och cykel för de som inte har möjlighet att gå eller cykla längre sträckor. Ambitionen är därför att kollektivtrafiken ska byggas ut så

att andelen invånare i staden som har maximalt 400 meters gångväg till närmsta stadsbusshållplats ökar. I de centrala delarna av staden ska linjerna samlas i starka stråk för ökad turtäthet.

Samtidigt som stadsbussarna erbjuder god yttäckning kan regionbussarna erbjuda snabba förbindelser till och från centralstationen även för resande inom staden.

Med en utbyggnad av staden med utgångspunkt i befintliga kollektivtrafikstråk och bytespunkter ökar underlaget för ökad turtäthet och genom trimningsåtgärder och ökad prioritering av kollektivtrafiken kan kollektivtrafiken ta andelar av biltrafiken.

STÄLLNINGSTAGANDEN:

- Alla invånare i staden och de livskraftiga orterna ska ha maximalt 400 meter gångväg till närmsta hållplats.
- Staden ska ha kollektivtrafikförbindelser med omgivande kommunhuvudorter med restidskvot <1,5.
- Alla livskraftiga orter ska ha kollektivtrafikförbindelser med staden med restidskvot <1,5.

Samverkande strategier:

- Satsa på attraktiva bytespunkter
- Underlätta för kombinationsresor
- Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
- Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna.

- Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus

Parkering som styrmedel för en hållbar stad

Mål: Resor och transporter

Genom att använda parkering som styrmedel finns stor potential att förändra resandet i kommunen. Som grund för detta ska kommunens parkeringsstrategi och de fem delstrategier som specificeras där användas.

- Attraktiv stadsmiljö framför parkering
- Samla och samnyttja parkering
- Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats
- Planera för parkering som främjar hållbara resval
- Det ska vara lätt att parkera rätt

Samverkande strategier:

- Underlätta för kombinationsresor
- Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
- Stötta alternativa ägandeformer och användning av fossilfria bränslen

Läs mer:

Parkeringsstrategi

Trelleborgs Kommun 2017-2025



TRELLEBORGS KOMMUN

2017-09-14

Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus

Mål: Resor och transporter, trafiksäkerhet

Nulägesanalysen visar tydligt på behovet av att koncentrera trafiksäkerhetsarbetet till oskyddade trafikanter och hastigheter. För att minska de många singelolyckorna som drabbar fotgängare och cyklister är drift och underhåll av gång- och cykelytor avgörande. Drift och underhållsarbetet behöver utföras så att ytor för fotgängare och cyklister prioriteras i högre grad. För att kunna prioritera de platser där det rör sig mycket fotgängare och cyklister krävs ökad kunskap och mer mätningar av gång- och cykeltrafiken. Det behövs även kontinuerlig uppföljning av olycksstatistiken för att kunna se mönster och resultat av gjorda insatser.

Samverkande strategier:

- Satsa på cykelnät av högsta kvalitet
- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots
- Prioritera säkra skolvägar

Prioritera säkra skolvägar

Mål: Resor och transporter, trafiksäkerhet

Som barn är det viktigt att kunna röra sig på egen hand och få möjlighet att utforska närområdet. Att kunna ta sig självständigt till och från skolan och fritidsaktiviteter är utvecklande för orienteringsförmågan och för barnets identitet men också för att få förståelse för trafiken. Ett självständigt skolresande är bättre för miljön och barnet erhåller också direkta hälsovinster genom den motion som gång, cykel eller annat liknande färdssätt ger upphov till. Barnet får bättre ork och uthållighet i skolan. Dessvärre visar forskning att allt färre barn reser på egen hand till skolan idag jämfört med för ett par decennier sedan. En av orsakerna handlar om ett ökat säkerhetstänkande kring barn och trafik i takt med den ökande bilismen. Idag skjutsas många barn i bil och en orsak är att trafikmiljöer med mycket trafik upplevs som osäkra av föräldrar som då väljer att skjutsa. Det skapas en ond spiral med fler bilar och ännu fler föräldrar som väljer att skjutsa.

För att få fler barn att gå eller cykla till skolan ska trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till skolor och fritidsanläggningar prioriteras. I dessa miljöer ska trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister alltid prioriteras framför framkomligheten för biltrafiken.

Samverkande strategier:

- Arbeta med mobility management för förändrat beteende
- Satsa på cykelnät av högsta kvalitet
- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots
- Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus

Läs mer: Trafiksäkra staden, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/trafiksakra-staden.html>

Fysisk planering och infrastruktur - nästa steg

- Ta fram en modell för kartläggning av närhet och tillgänglighet till viktiga målpunkter.
- Ta fram en klassificering av befintligt och framtida gatunät med utgångspunkt i livsrumsmodellen. Denna ska ligga till grund för kommande fysiska åtgärder.
- Peka ut ett heltäckande huvudcykelnät för kommunen.
- Ta fram en uppdaterad utformningsstandard för cykelinfrastrukturen som tar hänsyn till en ökad cykling och högre andel elcyklar.
- Verka i samarbete med Skånetrafiken för ökad turtäthet mellan kommunens livskraftiga orter.
- Kartlägg möjligheterna för trimningsåtgärder längs busslinjerna i staden och landsbygden.
- Marknadsför och utveckla närtrafiken på landsbygden.
- Genomför utpekade åtgärder i parkeringsstrategin.
- Arbeta fram en trafiksäkerhetsplan med fokus på trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister, drift och underhåll samt säkra skolvägar.

STRATEGIER FÖR GODS OCH HAMN

Säkerställ tillgängligheten till hamnen

Mål: Resor och transporter

Hamnen i Trelleborg är central för både stadens, kommunens, Skånes och Sveriges utveckling dels som arbetsgivare och dels som import- och exporthamn. Därför ska tillgängligheten till hamnen och hamnens möjligheter att utvecklas tillgodoses så långt det är möjligt. Med utgångspunkt i fyrstegsprincipen ska åtgärder tas fram för att säkerställa detta och samtidigt minska de negativa effekterna som trafiken till och från hamnen innebär.

Kommunen kommer i första hand att verka för åtgärder inom steg 1 som innebär att en större andel av godset till och från hamnen transporteras på järnväg istället för med lastbil.

Kommunen ska också verka för en samsyn med Trafikverket om vilka vägar som ska vara utpekade leder för tunga transporter och farligt gods för att minska mängden tungtrafik och barriärerna genom centrum.

Godstransporter på stadens villkor

Mål: Resor och transporter, trygghet, trafiksäkerhet

En väl fungerande godstrafik är viktig för att alla delar av samhället ska fungera. Därför ska goda förutsättningar för en fungerande godstrafik säkerställas i alla planer och infrastrukturprojekt. Samtidigt måste godstrafiken ske med hänsyn till miljö, trygghet och trafiksäkerhet. Genom genomtänkt utformning av infrastrukturen kan tillgängligheten för godstrafiken

säkerställas samtidigt som trafiksäkerheten tillgodoses, till exempel genom att behovet för tunga fordon att backa minskar. För att förbättra miljön i centrum och minska den tunga trafiken kommer kommunen också att utreda möjligheterna och effekterna av en miljözon för tunga fordon.

Samverkande strategier:

- Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklisterna och minska barriärerna.
- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots.
- Prioritera säkra skolvägar

Samlastning för minskade tunga transporter i känsliga områden

Mål: Resor och transporter, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa

För att minska mängden tung trafik, både i centrum och runt skolor kan kommunen utreda möjligheterna för samlastning och mikroterminaler och verka för att detta införs. Detta ska göras i samverkan med nyckelaktörer såsom stora godsmottagare och speditörer. Ett första steg i detta arbete är att införa samordnad distribution av kommunens egna godsflöden.

Samverkande strategier:

- Utveckla möjligheterna att röra sig till fots.
- Prioritera säkra skolvägar

Läs mer:

Handbok för godstransporter, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/handbok-for-godstransporter.html>

Planera för urbana godstransporter, https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer-dokument/temapm_planera_for-urbana-godstransporter_webb.pdf

Gods och hamn - nästa steg

- Peka i samråd med Trafikverket utleder för tunga transporter och farligt gods till hamnen.
- Utred möjligheterna med och effekterna av införande av miljözon för tunga fordon i Trelleborg
- Utred möjligheterna för samlastning, i första hand av kommunens egna godsflöden.

Nästa steg - sammanställning

För att uppnå de högt uppsatta målen krävs ett strukturerat och målinriktat arbete i enlighet med strategierna. Nästa stora steg är framtagande av en trafikplan för hela kommunen som pekar ut ska kunna ligga som grund för åtgärdsprogram, genomförandeprojekt och prioriterade förvaltningsåtgärder genom att det i planen presenteras önskvärda åtgärdsförslag och målsättningar för respektive trafikslag.

För respektive strategi har ett antal nyckelaktiviteter i form av vidare utredningar identifierats. Vissa av dessa kommer att inkluderas i den kommande trafikplanen medan andra kommer att göras enskilt. De aktiviteter som lämpligen kan inkluderas i trafikplanen är markerade med fet stil nedan.

- Ta fram en plan för påverkansarbete med Mobility management.
- Ta fram en parkeringsnorm som stöttar etableringen av bilpooler och andra mobilitetstjänster i kommunen och som ställer krav på laddinfrastruktur i nya exploateringsområden.
- Utred möjligheten att ersätta kommunala tjänstebilar med bilpoolsbilar.
- Genomför en inventering och ta fram en åtgärdsplan för kommunens bytespunkter
- **Ta fram en modell för kartläggning av närhet och tillgänglighet till viktiga målpunkter.**
- **Ta fram en klassificering av befintligt och framtida gatunät med utgångspunkt i livsrumsmodellen. Denna ska ligga till grund för kommande fysiska åtgärder.**

- **Peka ut ett heltäckande huvudcykelnät för kommunen.**
- **Ta fram en uppdaterad utformningsstandard för cykelinfrastrukturen som tar hänsyn till en ökad cykling och högre andel elcyklar.**
- Verka i samarbete med Skånetrafiken för ökad turtäthet mellan kommunens livskraftiga orter.
- **Kartlägg möjligheterna för trimningsåtgärder längs regionbusslinjerna.**
- Marknadsför och utveckla närtrafiken på landsbygden.
- Genomför utpekade åtgärder i parkeringsstrategin.
- **Arbeta fram en trafiksäkerhetsplan med fokus på trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister, drift och underhåll samt säkra skolvägar.**
- Peka i samråd med Trafikverket ut leder för tunga transporter och farligt gods till hamnen.
- Utred möjligheterna med och effekterna av införande av miljözon för tunga fordon i Trelleborg
- Utred möjligheterna för samlastning, i första hand av kommunens egna godsflöden.



EFFEKTER OCH UPPFÖLJNING

EFFEKTER OCH UPPFÖLJNING

EFFEKTER

Hur väl man kommer att lyckas med måluppfyllnaden, avgörs till stor del av de åtgärder man beslutar genomföra i trafikplanen. Vi bedömer att det finns goda förutsättningar att nå målen förutsatt att rätt åtgärder vidtas i rätt tid. Ju längre vi väntar, desto mer kraftfulla åtgärder kommer att krävas. Det är alltså både tiden och åtgärderna omfattning som avgör resultatet.

UPPFÖLJNING

Trafikstrategin är ett verktyg som ska säkerställa att trafiksystemet stöttar den önskade samhällsutvecklingen. Att regelbundet följa upp trafikstrategins mål är därför centralt. Det kan ibland vara svårt att kvantifiera åtgärdernas effekter i absoluta tal. Utvecklingsriktningen är ofta viktigare än den hastighet med vilken utvecklingen sker.

I tabellen till höger ges förslag på hur målen kan följas upp. Avsikten är att i möjligaste mån använda sig av befintliga mätmetoder så att uppföljningen inte riskerar bli lidande av att det krävs alltför stora mätresurser.

Mätningarna kan med fördel sammanställas i något som motsvarar en revisionsrapport, där man med olika kvantitativa mått stämmer av hur utvecklingen ser ut. Detta bör göras åtminstone en gång per år vilket utgör en bra grund för val av åtgärdsinsatser och framtida revidering av målen i strategin.

Mål	Mätmetod	Frekvens
Färdmedelsfördelning	Kommunomfattande resvaneundersökning.	Vart 5:e år
Mängden tung trafik i centrala Trelleborg ska minska.	Mätning av biltrafikflöden	Årligen
Transportsystemet ska skapa god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner för alla kommunens invånare och besökare. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och resor upp till 3 km ska gå lika fort med cykel som med bil.	Metod för tillgänglighetsanalys med hjälp av GIS tas fram under 2018.	Inom ramen för planering av ny infrastruktur
Ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken	Uppföljning av trafiksäkerhet via Strada	Årligen
Antalet måttligt och lindrigt skadade ska halveras jämfört med 2016	Uppföljning av trafiksäkerhet via Strada	Årligen
Utsläpp av skadliga ämnen och partiklar från trafik	Sensorer i fasta mätpunkter/sensorer.	Kontinuerligt
Utsläpp av växthusgaser ska minska kontinuerligt för att 2050 vara noll	Mätning av biltrafikflöden, cykel- och gångtrafik. Beräkning av trafikarbete exempelvis genom biltrafikmodell.	Årligen samt större mätning vart femte år
Alla barn som bor i sin skolas upptagningsområde ska gå, cykla eller åka kollektivt till skolan	Enkäter, fältstudier.	Årligen samt större mätning vart femte år
Andelen invånare som upplever trafikmiljön trygg ska öka	Enkäter, trygghetsvandringar.	Årligen samt större mätning vart femte år

Oavsett hur arbetet med trafikplaneringen drivs framåt måste både resultatet och, med jämna mellanrum, processen (det vill säga genomförandet) utvärderas. Frågor som är relevanta att ställa sig kan vara *"Arbetar vi effektivt?"*, *"Fungerar organisation och ansvarsfördelning som planerat?"*, *"Finns det saker vi kan göra på ett annat sätt?"*. Detta är exempel på frågeställningar som behöver ställas då och då, varefter förändringar vidtas. Mot bakgrund av detta föreslås att den arbetsgrupp som varit delaktig i framtagandet av trafikstrategin genomför regelbundna avstämningar av utvecklingen i förhållande till de mål som satts upp. Detta kan vara lämpligt inför den årliga budgetgenomgången och bör då också kommuniceras till politiker och allmänhet.

Slutligen är det viktigt att hela tiden påminnas om *varför* det är viktigt att vi uppnår målen. Motiven kan exempelvis beskrivas som möjligheten att rädda liv, gynna en god hälsa samt att skapa ett yteffektivt trafiksystem som ger möjlighet till annan markanvändning än till trafikytor.

LÄS MER

KOMMUNALA PLANERINGSUNDERLAG

Framtidens Trelleborg - Översiktsplan för orter och landsbygd 2028 - Samrådshandling, <https://www.trelleborg.se/op2028>, Trelleborgs kommun, 2017.

Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025, <http://trel.ly/gr5uep3a>, Trelleborgs kommun, 2014

Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020, <https://www.trelleborg.se/sv/trafik-infrastruktur/cykla/>, Trelleborgs kommun 2016

Cykelplan Trelleborgs kommun 2016-2020, <https://www.trelleborg.se/sv/trafik-infrastruktur/cykla/>, Trelleborgs kommun 2016

Planprogram för östlig stadsgata, Trelleborgs kommun, 2013.

Trelleborgs kommuns miljömålsprogram 2013-2020 - del 1-4, <https://www.trelleborg.se/sv/bygga-bo-miljo/klimatforandringar-och-miljo/miljomal/>, Trelleborgs kommun 2017

REGIONALA OCH NATIONELLA PLANER

Regional infrastrukturplan, <https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastruktur-planering/regional-transportinfrastrukturplan/>, Region Skåne, 2017

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/>

Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/Nationell-plan-for-transportssystemet-2014--2025/, Trafikverket, 2015

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/>, Trafikverket, 2017

TIDIGARE UTREDNINGAR

Trafikutredning och trafikanalys Trelleborgs centrum, Ramböll, 2016

ÖVRIGT

Bytespunkten som mötesplats i Skåne, https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/bytespunkten_som_motesplats_i_skane.pdf, Region Skåne, 2011

Gångbar stad, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/gangbar-stad.html>, Trafikverket & SKL, 2014

Handbok för godstransporter, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/handbok-for-godstransporter.html>, SKL & Trafikverket, 2011

Hållbart resande i praktiken - Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus, SKL & Trafikverket, 2010

Ladda för framtiden - Laddinfrastruktur för elfordon, SKL, 2017

Planera för urbana godstransporter, https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/temapm_planera_for_urbana_godstransporter_webb.pdf, Region Skåne, 2017

Prognos för persontrafiken 2040, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>, Trafikverket, 2016

Resvaneundersökning i Skåne 2013, <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/resvaneundersokning-i-skane-2013/>, Region Skåne, 2014

Trafikstrategi för Trelleborg 2010-2015, Trelleborgs kommun, 2010.

Trafiksäkra staden, <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/trafiksakra-staden.html>, Trafikverket & SKL, 2013

Transportplanering i förändring - En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen, K2, 2016