

Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020



2016-01-18

Datum
2016-01-18

Innehåll

Inledning.....	3
Varför välja cykel?.....	3
Det är lönsamt att investera för ökat cyklande.....	3
Vad är en god cykelstad?.....	3
Olika cyklister ställer olika krav på cykelvägnätet.....	4
Bakgrund för Cykelstrategi.....	4
Inriktningar och beslut.....	4
Visioner och mål.....	5
Syfte.....	6
Cykelvägnät - nuläge.....	6
Cykel i blandtrafik.....	8
Cykel på landsbygden och i utvecklingsorter.....	8
Här cyklas det - Viktiga cykelstråk.....	9
Cykelvägnät – Analys.....	10
Befintligt cykelvägnät.....	10
Cykel på landsbygden och utvecklingsorter.....	10
Cykelvägnät – utvecklingsmöjligheter.....	10
Befintligt cykelvägnät.....	10
Cykel på landsbygden och utvecklingsorter.....	11
Cykelparkeringar - nuläge.....	11
Cykelparkeringar i Trelleborgs kommun.....	12
Cykelparkeringar i centrum.....	12
Cykelparkeringar vid bytespunkter med kollektivtrafik.....	13
Cykelparkeringar – Analys.....	14
Cykelparkeringar – Utvecklingsmöjligheter.....	14
Trafiksäkerhet och olyckor – Nuläge.....	15
Olyckor med cykel.....	15
Trafiksäkerhet och olyckor – Analys.....	16
Trafiksäkerhet och olyckor - utvecklingsmöjligheter.....	16
Trelleborgarnas resvanor.....	17
Cykel jämfört med bil.....	17
Syfte med cyklande i Trelleborg.....	17
Hinder för cykling.....	18
Synpunkter från invånarna.....	18

Trelleborgarnas resvanor – Analys.....	19
Arbetsresor.....	19
Fritidsresor.....	19
Resvanor.....	20
Trelleborgarnas resvanor – Utvecklingsmöjligheter.....	20
Underhåll av cykelbanor.....	20
Fokus på hela resan.....	20
Cykel och säkerhet.....	20
Strategier för att nå ökat cyklande i Trelleborg.....	21
Övergripande strategier.....	21
Infrastruktur och underhåll.....	21
Trafik och säkerhet.....	21
Fokus på hela resan – kommunikation.....	22
Projektgrupp.....	22

Inledning

Varför välja cykel?

Det finns många goda skäl för en stad att satsa på cykeln som transportmedel.

Miljöskäl; cyklar bullrar mycket mindre och alstrar inga avgaser.

Utrymmesskäl; en cykel behöver betydligt mindre utrymme jämfört med en bil.

Ökad social hållbarhet; att cykla kostar en bråkdel av att köra bil. Bättre förutsättningar för cykling ger fler medborgare möjlighet att ta sig till fler målpunkter i staden.

Gynnar lokala småbutiker; cyklister handlar lite, nära och ofta.

Det blir en trevligare stad med mindre buller och avgaser, bättre plats för gående och cyklister, plats för fler bostäder och mötesplatser samt fler småbutiker.

Hälsofaktorn; folkhälsan gynnas när fler medborgare rör sig

Det är lönsamt att investera för ökat cyklande

I en forskningsrapport, Transport Transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, som publicerades i maj 2015 analyseras beräkningar av kostnader och nyttor för bil och cykel i Köpenhamn. Man konstaterar att samhällets utgifter för resor med bil uppgår till 1,40 kronor per kilometer medan cykelresor istället ger samhället en besparing på 1,50 kronor per kilometer. Beräkningarna väger in faktorer som buller, föroreningar, klimatpåverkan, restider och hälsoeffekter.

Liknande beräkningar har gjorts i Odense och Stockholm som visar på samhällsekonomisk lönsamhet för cykelinvesteringar.

Troligen blir inte de samhällsekonomiska vinsterna lika höga i Trelleborg då befolkningsunderlaget och därmed cykelresorna är lägre. Trängseln är också mindre i Trelleborg än i jämförelsestäderna och i Trelleborg är det enkelt att hitta bilparkering, vilket oftast dessutom är gratis. Den samhällsekonomiska beräkning som gjordes till förslaget på cykelexpressrutt som presenterades för kommunstyrelsen 2015-02-04 och beslutades 2015-09-09, visade att en sådan investering blir samhällsekonomiskt lönsam på drygt tre år.

Vad är en god cykelstad?

White arkitekter har på uppdrag av Strukturbild för Skåne tagit fram ett TemaPM, Planera för cykeln i småstaden, Region Skåne 2015.

En god cykelstad beskriver man som en stad med hög andel cykelresor och där majoriteten av cyklisterna känner sig trygga i trafiken. Vid en genomgång av städer som lyckats uppnå denna beskrivning har man funnit sju succékriterier:

- Ett trafiksäkert och sammanhängande cykelnät
- Hög nivå på drift och underhåll
- God tillrättaläggning för cykel i vardagen, med exempelvis cykelparkeringar vid målpunkter
- Hastighetsbegränsningar för biltrafiken
- Restriktiva åtgärder för biltrafik, såsom parkeringsavgifter
- Cykel ses som en viktig del av det trafikstrategiska arbetet
- En positiv cykelkultur

Framgångsrika cykelstäder har lyckats nå höga andelar cykelresor genom att det hanterats på högsta kommunnivå, kommunicerats väl och implementerats i hela kommunens verksamhet.

I det framtagna TemaPM:et slår man fast att gående och cyklister måste behandlas som olika trafikslag som behöver separerade ytor om det ska gå att nå en ökad andel cykelresor. Bredden på cykelbanor är också viktig för att både snabba och långsammare cyklister ska känna sig bekväma liksom de som har bredare cyklar såsom lådcyklar eller cykelsläp.

Olika cyklister ställer olika krav på cykelvägnätet

Det finns en mängd olika kategorier av cyklister som grundar sig i personlighet, behov och syftet med cykelresan. Detta ger olika behov av cykelvägens sträckning, bekvämlighet, omgivning och bredd.

Man färdas olika snabbt, de allra flesta ligger inom 15-25 km/h vilket är en relativt stor variation. Det blir alltför bredare cykelfordon som lastcykel, cykelvagn eller trehjulingar. Elcyklarna ökar kraftigt sin andel. En betydande andel av de som cyklar är barn och vuxna som saknar körkort därmed inte har tillräcklig trafikutbildning.

Totalt sett ställer detta höga krav på utformningen av cykelvägarna, inte minst när det gäller säkerheten. Det ska passa pendlaren som alltid är ute i sista minuten till tåget eller bussen likväl som det ska fungera för tolvåringen som cyklar till ridhuset på kvällen.

Cykelvägnätet behöver därför vara enkelt, tydligt och väl markerat. Bredden på cykelvägarna behöver kunna rymma ett möte mellan två bredare cykelfordon och hinder, såsom grindar, ska kunna passeras även av bredare cykelfordon.

Bakgrund för Cykelstrategi

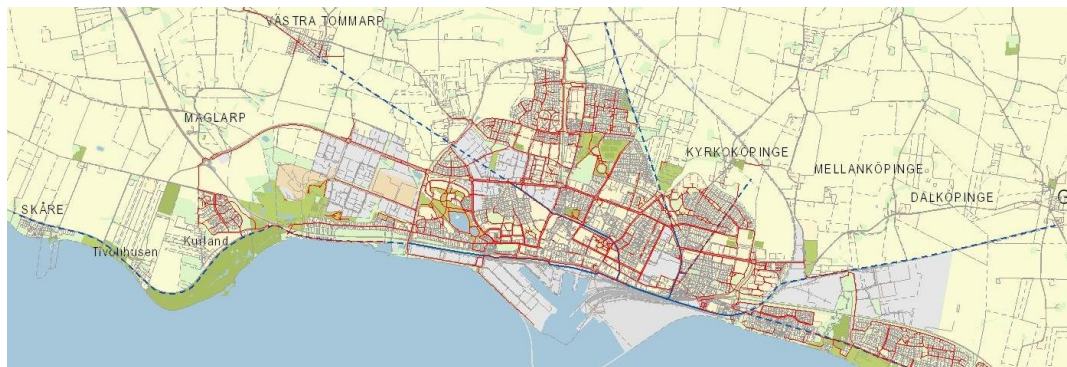
Inriktningar och beslut

Trafikstrategi 2010-2015 antagen av kommunfullmäktige i januari 2010 anger i mål och visioner för gång- och cykelvägnätet:

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt men behöver förbättras genom högre andel skilda gångvägar och cykelvägar. Ett övergripande huvudvägnät för cykeltrafiken behöver etableras med stråk in mot centrum med bra beläggning, högsta prioritet för vinterväghållning, säkrade cykelöverfarter, skilda från gångbanor, hög kapacitet och vara väl skyltade.

Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad (FÖP), antagen av kommunfullmäktige i maj 2014 uttrycker:

Inom stadens begränsade gaturum tydliggörs tillgänglighet och framkomlighet för olika färdmedel. De olika färdmedlens prioritering nyanseras i t.ex. ett prioriterat cykelnät med hög framkomlighet och hastighet och ett mer finmaskigt cykelnät parallellt med gångbanor i en lägre hastighet.



Prioriterade cykelstråk (blå) i Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad

Planerade cykelvägsutbyggnader

Under hösten 2015 färdigställs en gång- och cykelbro över E6 strax söder om Maglarpsrondellen med anslutande gång- och cykelstråk till Stavstensudde respektive busshållplatsen vid Maglarpsrondellen.

Kommunfullmäktige beslutade 2015-09-28 att uppdra åt tekniska nämnden att bygga cykelexpressrutt mellan Hedvägen vid Ståstorpsgratan till Trelleborg C med tillfällig cykelväg över Övre samt att upprusta anslutande cykelvägar till cykelexpressrutten.

Cykelväg kommer att byggas under 2016, eventuellt 2017, mellan Alstad och busshållplatser vid rondellen väg 101/108.



Gång – cykelbro över E6

I Regionala infrastrukturplanen för Skåne ligger följande cykelvägar inom Trelleborgs kommun:

Alstad-Östra Greve (återstående del) 2022-2025

Stavstensudde-Skåre 2022-2025

Skåre-Fredshög 2019

Trelleborgs kommun arbetar för att prioritera etappen Stavstensudde-Skåre.

Visioner och mål

Trelleborgs kommuns vision

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

Vision för cykelstrategin

Förbättrade möjligheter för cykling ska medföra att en majoritet av Trelleborgarna ska känna att cykel är förstahandsalternativet vid korta resor.

Mål för cykelstrategin

Trelleborg ska utvecklas som cykelstad. Genom att gynna mindre utrymmeskrävande trafikslag skapas förutsättningar för att nå en stadsutveckling i enlighet med Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad.

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.

Syfte

Cykelstrategin ska stödja tidigare fattade beslut om stadens och kommunens utveckling främst uttryckta i översiktsplaner.

Cykelstrategin ska vara grundläggande för framarbetandet av cykelplan för Trelleborgs kommun.

Cykelstrategin är en viktig förutsättning för att få fler att välja hållbara färdmedel för sina resor.

Trelleborg har stor potential att växa som cykelstad. En förbättrad cykelinfrastruktur som genererar att en högre andel resor sker med cykel ger flera positiva effekter. Det ger minskad belastning på huvudvägnätet, ökade möjligheter att klara planerad befolkningsutveckling utan att vägnätet behöver byggas ut och det ger ökade möjligheter att bygga fler bostäder i centrum. Satsningar på cykelinfrastruktur har stor möjlighet att bli samhällsekonomiskt lönsamma.

Cykelvägnät - nuläge

Trelleborgs kommun har 156 km cykelväg vilket är relativt högt i förhållande till folkmängden.

Cykelvägnätet består i hög utsträckning av dubbelriktade cykelbanor som delas med gångtrafiken, vilket i praktiken ger ett litet cykelutrymme. Cykelbanorna saknar vägmarkering men har till viss



Gång- och cykelväg, Hedvägen

del annan markbeläggning än gångbanan. Det går att ta sig fram på cykel utan att dela väg med motorfordon men på många sträckor går det inte snabbt och är varken smidigt eller bekvämt.

Vid en inventering gjord av Grontmij på uppdrag av Gatuavdelningen 2012 av de större cykelvägarna konstaterades att beläggningen var av bra standard på 74 procent, normal standard på 23 procent och i omedelbart behov av åtgärder på 3 procent. Belysningen på nätet var god, på nio punkter fanns dålig belysningsstandard.

Cykelbanornas bredd är väldigt skiftande. Utrymmet har anpassats till den totala gatumarksbredden. I Trelleborg har bilen och dess nödvändiga utrymme prioriterats. Resterande utrymme har fördelats mellan de oskyddade trafikanterna och planteringar. I innerstaden finns cykelbanor som bara är drygt en meter breda och bredden överstiger sällan 1,5 meter.

På Östergatan är cykelbanan 2,5 meter bred. På vissa delar längs Hedvägen och Västergatan ligger bredden på cykelbanan på runt 1,5 meter.

Generellt sett är cykelbanor på båda sidor längs en gata väldigt smala, cirka 1,5 meter. Finns utrymmet kan cykelbanorna ligga mellan 2,5 och 3,0 meter. Cykelbanor på ena sidan längs en gata ligger mellan 2,5 och 3,0 meter.

Fristående cykelbanor är ofta 3,0 till 3,5 meter breda vid asfaltbeläggning och något smalare vid grusbeläggning.

Cykelövergångarna är av skiftande karaktär. En del övergångar är dåligt målade, andra har en övergång som inte är upphöjd och känns kanske därför osäkra, medan vissa har väldigt ojämn beläggning samt är smala.

Under 2015 genomfördes hastighetssänkningar i kommunen. Huvudvägnätet har generell hastighetsbegränsning 40 km/h medan det mindre vägnätet genom bostadsområden har 30 km/h. Den cykling som sker i blandtrafik sker därmed huvudsakligen på vägar med hastighetsbegränsning 30 km/h.

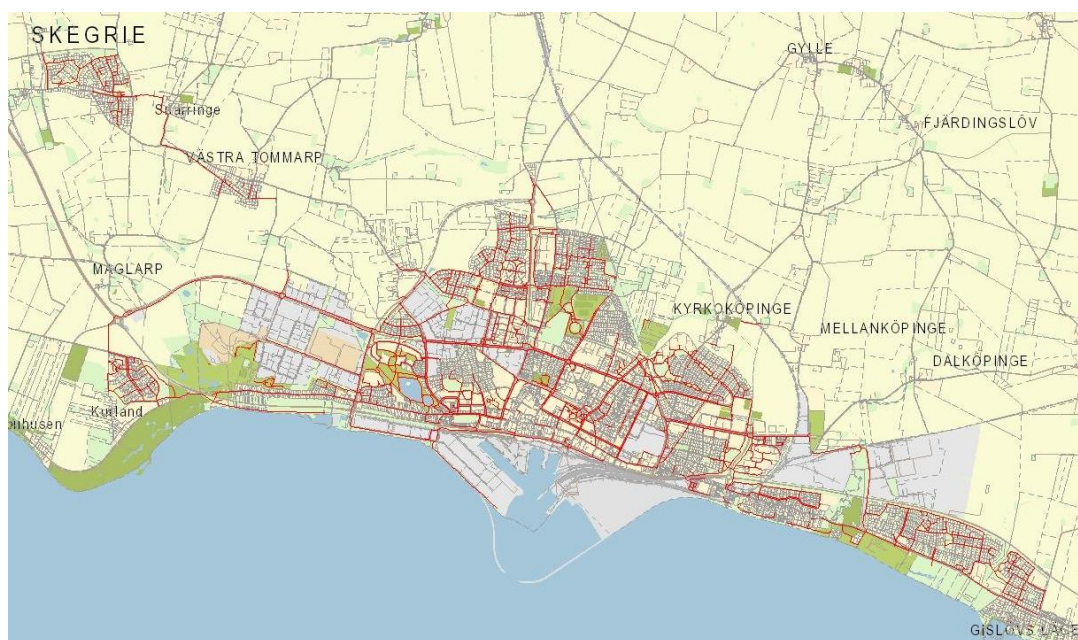
Vinterväghållning av cykelvägar sker i två prioriteringssteg. Det större cykelvägnätet ska vara framkomligt och halkbekämpat senast kl. 07.00.



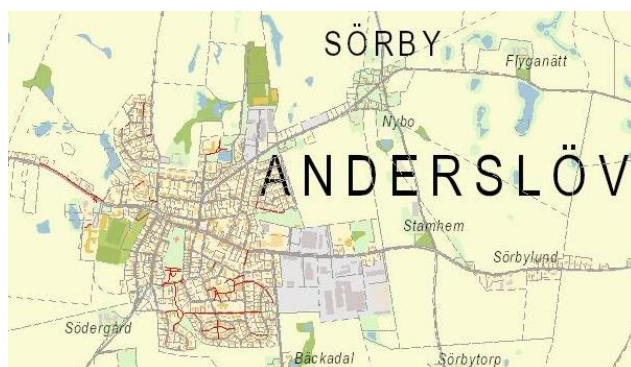
Fyrvägskorsning, Västergatan-Bryggaregatan Cykel och – gångbana

Större delen av cykelvägnätet finns i Trelleborgs stad. I stort sett hela vägen längs kusten öster om Trelleborg har gång- och cykelvägar (se karta 1- 4).

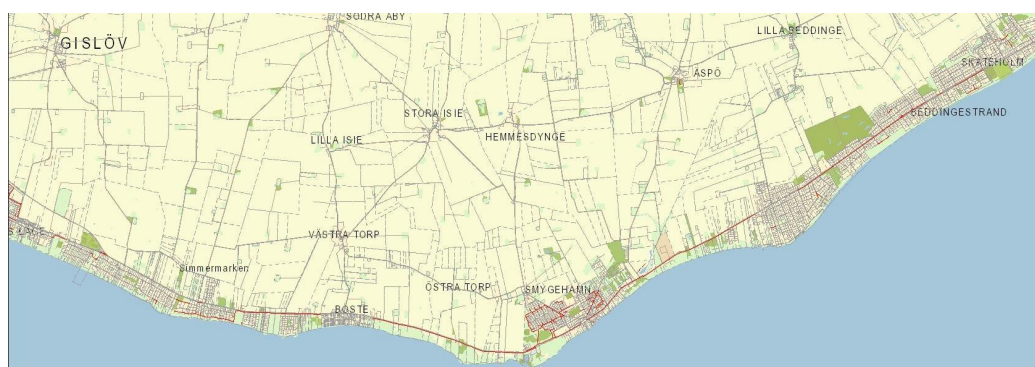
Mellan Trelleborg och Skegrie, mellan Trelleborg och Stavstensudde och i Skegrie, på Stavstensudde, i Smygehamn, Beddingestrand, Anderslöv samt i Alstad återfinns övriga delar av kommunens gång- och cykelvägnät. Karta 1-4.



Karta 1 Gång- och cykelvägar i Trelleborg, Gislövs läge, Stavstensudde och Skegrie



Karta2 Gång- och cykelvägar längs väg 9 i Trelleborgs kommun



Karta 3 Gång - och cykelvägar i Anderslöv

Cykel i blandtrafik

Cykelning fungerar bra i blandtrafik inom tätbebyggt område då vägar och gator som saknar cykelbanor har låg trafikmängd.

Större grönområden är välförsedda med cykelstråk medan parker endast tillåter gångtrafik.

Cykel på landsbygden och i utvecklingsorter

Stora delar av landbygden går att cykla i blandtrafik där cykelbana saknas då dessa i de flesta fall har låga trafikmängder. Undantag från detta är främst väg 101 och 108.

Det mindre vägnätet ligger generellt på mellan 100 och 500 fordon per dygn.

Kustvägen mellan Trelleborg och Höllviken trafikeras i genomsnitt av drygt 3 000 fordon per dygn.

Väg 108 har 5 600 fordon per dygn mellan Trelleborg och Haglösa, från Haglösa till rondellen 101/108 6 200 fordon och mellan rondellen och Svedala 2 500 fordon per dygn. Från Trelleborg och Haglösa kan man också åka över Gylle. Söder om Gylle är det 1 100 fordon per dygn och mellan Gylle och Haglösa 1 400 fordon.

Mellan Trelleborg och Åttakorset över Gislöv kör 2 700 fordon per dygn. Dessa fördelas vid Åttakorset med 1 200 mot Anderslöv och 1 500 mot Klagstorp.

Väg 101 har i genomsnitt 3 600 fordon per dygn väster om rondellen 101/108. Öster om rondellen fram till vägen till Ugglarp är det 2 400 fordon och därefter fram till Anderslöv 3 500 fordon. Vägen mellan 101 över Ugglarp till Svedala trafikeras av 1 900 fordon per dygn. Genom Anderslöv är det 3 300 fordon, vid Grönby 2 600 fordon och därefter minskar antalet fordon till 900 innan en ökning i höjd med vägen till Skurup där det passerar 1 700 fordon per dygn.

Mellan Anderslöv och Sörby är trafikmängden 800 fordon per dygn. Vidare norr om Sörby 900 fordon. Mellan Sörby och Grönby kör drygt 400 fordon och genom Grönby drygt 600 fordon per dygn.

Längs väg 9 har vägen mellan Stora Beddinge och Skateholm 1 000 fordon per dygn, mellan Lilla Beddinge och Beddingestrand 6 00 fordon och mellan Klagstorp och Smygehamn 450 fordon per dygn.

Smygehamn och Beddingestrand har cykelbana längs väg 9. I övriga delar av orterna finns cykelvägar och lokalgator som lämpar sig för cykling.

I Klagstorp sker cykling i blandtrafik.

Anderslöv har cykelvägar och lokalgator som fungerar för cykeltrafik norr och söder om Landsvägen (väg 101). Cykelpassager eller cykelöverfarter saknas på Landsvägen. Landsvägen saknar tillräcklig bredd för att bygga cykelbanor längs denna. Alstad har mindre sträckor av cykelväg i södra delen av orten. Landsvägen (väg 101) saknar tillräcklig bredd för att bygga cykelbanor längs denna.

Skegrie är välförsett med cykelvägar.

Här cyklas det - Viktiga cykelstråk

Mätningar av antalet cyklister vid Övre visade ett genomsnittligt cyklande per dag norr om gymnasiet på 850 cyklister, norr om stadsparken 670 cyklister och på Astrid Lindgrens Allé 940 cyklister.

Cykelstråket vid Övre är stadens viktigaste cykelstråk varför detta är det första som byggs om till Cykeltunnel, Östra infarten
cykelexpressrutt för att fånga upp cyklister till och från Trelleborg och centrum.

Andra uppsamlingsstråk är Östergatan som samlar upp cyklister från de östra stadsdelarna och längs kusten ut mot Gislövs läge. Från de västra stadsdelarna finns cykelbana längs Västergatan men närmare centrum får cyklister samsas med övrig trafik på Algatan, vilket inte är en bra lösning.

Från de norra stadsdelarna finns det ett antal olika alternativ för resor med cykel till centrum och Trelleborg C. Stråket längs Vannhögsgatan som ansluter till Hedvägen och blivande cykelexpressrutt samlar upp cyklister från olika delar av Västervång. Cykelstråket längs Klörupsvägen och Norregatan betjänar boende längs denna väg och en del av Knäckeårr. Från östra delen av Knäckeårr cyklar man troligen Östervångsvägen och Valdammsgatan till centrum.

Astrid Lindgrens Allé är ett viktigt stråk till och från centrum.

Cykelbanorna längs Hedvägen och Engelbrektsgatan är andra viktiga uppsamlingsstråk.

Cykelvägnät – Analys

Befintligt cykelvägnät

Genom att Trelleborg har ett väl utbyggt cykelvägnät men med en låg standard kommer det att ta lång tid och kräva betydande resurser för att få ett modernt cykelvägnät. Samtidigt är detta nödvändigt för att få upp andelen resor med cykel både av miljöskäl, för att minska trängseln på vägnätet och kunna skapa en bättre stadsmiljö i enlighet med Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad.



Om inte cykelinfrastrukturen byggs ut behöver investeringar göras i gator och vägar för att möta den ökning av biltrafiken som en ökad befolkning kan ge. Detta leder också till att uteblivna cykelsatsningar ger alternativkostnader som blir betydligt större än de nödvändiga investeringarna i cykelvägnätet.

Stora delar av nuvarande cykelvägnät kommer att finnas kvar under flera år framöver. Därför behöver investeringar i prioriterade cykelstråk ske samtidigt som förbättringar görs i befintligt cykelvägnät.

Trafiksäkerhetsarbetet följer det som lades fast i Trafikstrategi för Trelleborg 2010-2015 om att "samtliga behovsprövade gång- och cykelöverfarter på huvudvägnätet ska vara hastighetssäkrade till 30 km/h 2015", "alla lokalgator utformas för maxhastighet 30 km/h" och "åtgärder ska vidtas vid skolor och förskolor".

En tydlig förbättring har skett men det finns behov av att förtydliga cykelövergångar, en viss upprustning samt att ha en standardiserad utformning av cykelövergångar.

Cykel på landsbygden och utvecklingsorter

Förutsättningarna för att cykla inom Trelleborgs utvecklingsorter är goda. Undantaget är Anderslöv vid passager över Landsvägen, skolvägarna till Väståkraskolan samt mellan Anderslöv och Sörby. Diskussioner pågår med Trafikverket om att gemensamt bygga gång- och cykelväg mellan Anderslöv och Sörby.

Cykelväg finns österut längs kusten förutom förbi Böste där en överenskommelse med fastighetsägarna inte gått att uppnå för att bygga en säker cykelväg genom byn. Det är ingen bra lösning att tvinga cyklister att cykla på väg 9 genom Böste då vägen är relativt smal och har hög trafikbelastning.

Cykelväg finns också till Skegrie av bra standard.

Cykelvägnät – utvecklingsmöjligheter

Befintligt cykelvägnät

Nyinvesteringar i prioriterade cykelstråk sker utifrån den inriktning som anges i Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad.

De mest frekventerade av dagens cykelstråk behöver ha en bredd där två breda cyklar, lastcykel eller trehjuling, kan mötas eller om det är möjligt att enkelrikta cykeltrafiken där det finns cykelbana på båda sidor av gatan.

Cykelbanorna bör separeras från gångtrafiken, markeras med linjer och cykelsymbol och skyltas.

Det kompletterande cykelvägnätet bör förbättras genom att enkelrikta cykelbanor där dessa finns på båda sidor av gatan. Detta förutsätter ökad trafiksäkerhet där cyklister behöver korsa vägar för att komma på rätt sida.

Andel separerade cykelbanor ökas.

Bredda cykelbanor där det är möjligt.

Cykelbanor ska markeras och skyltas.

Trafiksäkerheten ökas genom säkrare cykelpassager eller byggande av cykelöverfarter utformade i samma standard vid likartade trafikmiljöer.

Cykel på landsbygden och utvecklingsorter

Samma förutsättningar för cykelvägnätet och cykel i blandtrafik ska gälla i utvecklingsorterna som i Trelleborgs stad.

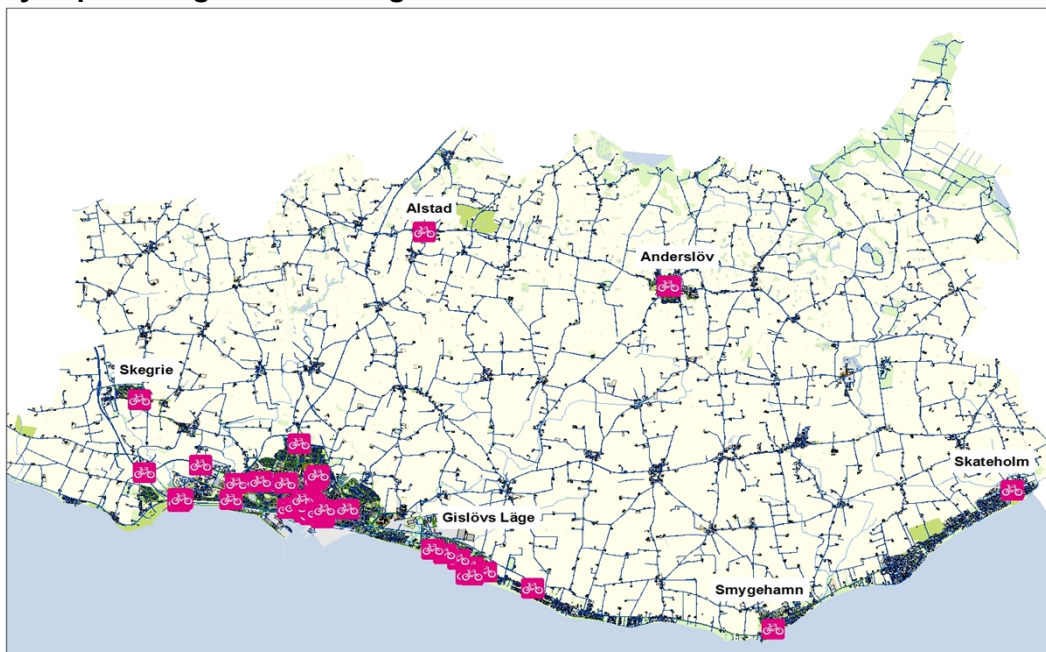
Cykelparkeringar - nuläge

Totalt finns i kommunen 1 250 allmänna cykelparkeringar (se karta 5). Utöver dessa finns cykelparkeringar vid specifika verksamheter eller näringsställen; idrottsanläggningar, affärer, restauranger eller liknande. De allmänna cykelparkeringarna är fördelade med 750 i centrum, 250 i staden i övrigt och 240 på landsbygden. Beläggingsgraden på cykelparkeringarna är drygt 60 procent i staden och drygt 20 procent på landsbygden enligt inventering av tekniska förvaltningen 2014.

Av parkeringarna i centrum finns 300 i anslutning till Trelleborg Övre och dessa har använts i huvudsak av pendlare.

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.

Cykelparkeringar i Trelleborgs kommun



Karta 5 Cykelparkeringar i Trelleborgs kommun

Cykelparkeringar i centrum



Karta 6 Cykelparkering i Trelleborgs centrum

Cykelparkeringar vid bytespunkter med kollektivtrafik

		Hållplatsnamn	Antal	Övrigt
Trelleborg			470	
C				
Stadsbuss	1	Bäckaskolan	10	
		Östersjögatan	5	
		Lasarettet	10	
		Tommarpsvägen	10	
	2	Gislövs läge	10	
		Abborrevägen	5	
		Kaptensvägen	10	
		Sjöfararevägen	10	
		Dalabadet	5	
		Allén	15	
		Högalid	6	
Regionbuss	146	Lasarettet	10	

	Karbingatan	30	Även 181 och stadsbuss 2
	Lavettvägen	10	
	Västra Ringvägen	25	
	Persåker	10	Även stadsbuss 1
	Maglarp	60	
	Skegrie	50	
190	Dalaslingan	?	
	Modeshög	20	Även stadsbuss 2
	Smygehamn Stationsvägen	10	
	Smygehamn Ängavägen	10	
	Beddingestrand	10	
	Kärringtandsvägen		
	Beddingestrand Granhyddan	5	
	Skateholm Blåvingevägen	5	
	Skateholm Gulrosvägen	10	
144	Alstad Stationsvägen	10	
145	Kyrkoköpinge	10	Även stadsbuss 10
	Hedvägen	10	

Cykelparkeringar – Analys

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 cykelparkeringar.

Vid Trelleborg C finns i nuläget tillräckligt med cykelparkeringar. Cykelparkeringarna vid busshållplatser bedöms också i nuläget vara tillräckligt.

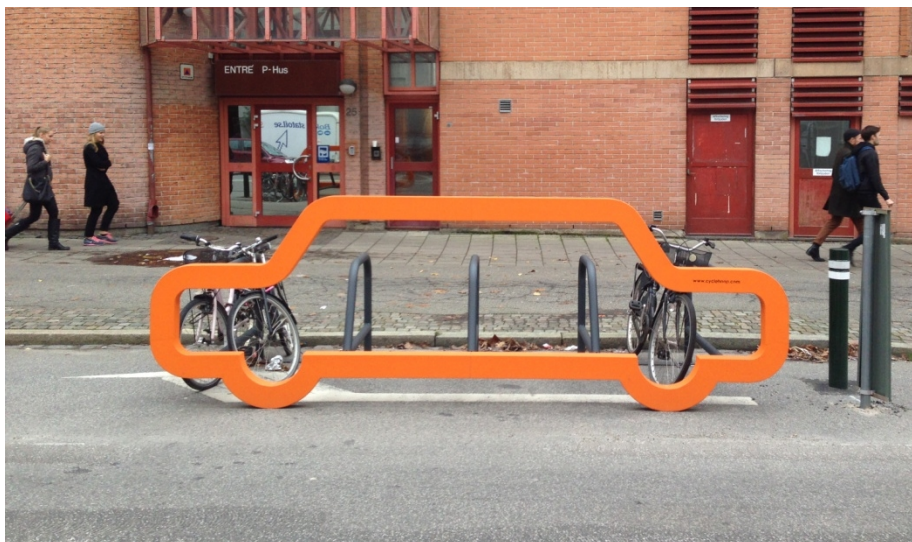
Placering och utformning av cykelparkeringar beror om cykeln ska stå kort tid eller längre. Vid korta stopp prioriteras närhet medan vid längre stopp prioriteras säkerhet och att parkeringen finns under tak.

Cykelparkeringar – Utvecklingsmöjligheter

Utformning av cykelparkeringar är viktigt både utifrån funktion och design. De ska hålla god kvalitet och vara användarvänliga. För att nå fullt utnyttjande ska avståndet mellan cyklarna vara 0,7 meter, vilket är 15-20 cm större avstånd än rådande standard.

Cykelparkeringar av god design inbjuder till användning och signalerar att cykeln är ett viktigt transportmedel.

En parkeringsstrategi är under arbete vid den tid Cykelstrategin antas. Parkeringsstrategin beräknas kunna antas vid halvårsskiftet 2016. Cykelstrategin hänvisar till parkeringsstrategin gällande utvecklingsmöjligheter för cykelparkeringar.



Cykelparkering från Malmö

Trafiksäkerhet och olyckor – Nuläge

Olyckor med cykel

Under de senaste fem åren har totalt 360 inrapporterade olyckor inträffat i Trelleborg där cyklister varit inblandade. De allra flesta olyckor är måttliga eller lindriga men även två dödsolyckor och åtta allvarliga olyckor har inträffat under dessa fem år. Sammanställningen är ett utdrag ur databasen Strada, som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet i Sverige. Strada bygger på uppgifter från både Polis och sjukvård.

Har olyckan inte registrerats hos antingen polis eller sjukvård så finns den inte representerad i statistiken. Den skadegrad som sjukvården har satt är den som gäller, och i



Gång och cykelväg, ,

de fall endast polisen har registrerat olyckan så har Transportstyrelsen valt att "klassa ner" olycksgraden ett steg, alltså blir en olycka av graden "allvarlig" nedklassad till "måttlig". Under åren 2013 och 2014 var det ett stort bortfall av polisens inrapportering av olyckor vilket betyder att olycksstatistiken för dessa år kan vara missvisande. Nedan visas en sammanställning av olyckorna mellan 2010 – 2015, och vilka trafikslag som var inblandade. I de fall där det funnits en osäker eller okänd skadebild samt om olyckan inte har medfört personskada, har dessa utelämnats ur statistiken vilket förklarar det totala antalet olyckor till 339 stycken nedan jämfört med de 360 som totalt var inrapporterade.

Olyckor med cykel inblandad 2010-08-01 – 2015-08-01

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Cykel/moped-motorfordon	2	2	17	54	75
Cykel singel	0	6	79	152	237
Fotgängare-cyklist	0	0	0	4	4
Cykel-cykel	0	0	7	16	23
Cykel-moped	0	0	0	0	0
Totalt	2	8	103	226	339

Trafiksäkerhet och olyckor – Analys

Det har totalt inträffat två dödsolyckor mellan åren 2010 -2015. Den ena hände i september 2012, då en cyklist blev påkörd av en personbil på cykelpassage strax väster om Klostergränd/Strandgatan och avled till följd av skadorna. Den andra dödsolyckan inträffade under december månad 2012, och det var en olycka mellan en cyklist och en personbil. Cyklisten blev påkörd på en cykelpassage någonstans på Hedvägen, och dog av sina skador. Av de åtta allvarliga olyckor som inträffat, var sex av dessa singelolyckor där två uppgav underlaget som anledningen till varför de skadade sig. Av de olyckor som skett under tidsperioden var 103 av svårighetsgrad måttliga, 38 av dessa, cirka 37 procent, berodde på halt underlag, ojämnt underlag eller löst grus. Vidare inträffade fyra av de måttliga olyckorna i korsningen Hedvägen och Kattebacksvägen. Alla fyra olyckor berodde på att personbil inte lämnade företräde för cyklist som körde rakt fram på cykelbana. Under tidsperioden inträffade 226 olyckor av lindrig svårighetsgrad varav 152 singelolyckor, det vill säga 67 procent av alla lindriga olyckor. Av dessa uppgav 59 att olyckan berodde på halt underlag, ojämnt underlag eller löst grus.

Trafiksäkerhet och olyckor - utvecklingsmöjligheter

Använda NTF:s klassificering av cykelövergångar för att öka säkerheten vid dessa.

Ökad tydlighet vid cykelövergångar.

Cykelövergångar utformade i samma standard vid likartade trafikmiljöer.

Ökad trafiksäkerhet för skolvägar.

Utreda möjligheten att bygga cykelöverfarter.

En cykelöverfart utformas så att motorfordon kan köra i högst 30 km/h. Fordonsförare har väjningsplikt mot korsande cyklister.

Vid cykelpassager ska fordonförare på vägen anpassa hastigheten, så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen. Vid en cykelpassage har cyklisten väjningsplikt mot fordonförare.

Trelleborgarnas resvanor

Cykel jämfört med bil

I resvaneundersökningen för Skånes kommuner som utfördes 2013 framkom att resor i Trelleborg sker i större utsträckning med bil och i mindre utsträckning med cykel jämfört med Skåne som helhet.

För resor upp till 1 km var andelen som gjordes med cykel lika stor i Trelleborg som i Skåne medan vid längre resor var andelen cykelresor lägre i Trelleborg.

	Cykel (procent)		Bil (procent)	
	Trelleborg	Skåne	Trelleborg	Skåne
-1 km	30	30	33	27
1-5 km	20	26	65	53
5-10 km	3	8	87	73

Syfte med cyklande i Trelleborg

Andelen resor som sker med cykel är lägre i Trelleborg än i Skåne totalt, 12 procent i Trelleborg mot 15 procent i Skåne.

Den genomsnittliga reslängden med cykel ligger på 2,0 km, i Skåne 3,0 km.

Resor till arbetet sker till 12 procent med cykel i Trelleborg och resor för inköp görs till 11 procent med cykel.

Trelleborg följer generellt Skånemönstret gällande andel resor med cykel men ligger några procentenheter under Skåne. Troligen följer Trelleborg mönstret även gällande de kategorier där antalet resor var för lågt för att få fram användbar statistik.

En generell slutsats är att Trelleborg har potential att öka andelen cykelresor inom alla kategorier av resor.

Ärende	Skåne		Trelleborg	
	Andel cykel (%)	Reslängd (km)	Andel cykel (%)	Reslängd (km)
Annat	6	3,4		
Arbete	17	3,0	12	2,1
Hämta/lämna barn	13	2,2	9	
Hemresa	16	2,6	15	2,3
Inköp	12	1,6	11	
Motion/förening	19	2,7	15	
Nöje/släkt och vänner	11	2,1	3	
Skola/utbildning	25	2,3		
Tjänsteresa	8	4,7		
Vård/myndighet/service	10	1,9		
Totalt	15	3,0	12	2,0

Källa: Resvaneundersökning i Skåne 2013

Uppdelat på ålder ligger andelen som använder cykel som huvudfärdmedel i Trelleborg på samma nivå som Skåne gällande 40-84 år men andelen är betydligt lägre i åldersgruppen 26-39 år. Åldersgruppen 15-25 år har för litet underlag för att slutsats ska kunna dras.

Cykel som huvudfärdmedel

Ålder	Skåne (%)	Trelleborg (%)
15-18	22	26 (men få resor)
19-25	20	10 (men få resor)
26-39	15	8
40-64	14	13
65-84	11	11

Hinder för cykling

Cyklister vill kunna cykla närmaste vägen till resmålet. Barriärer av olika slag som medför en omväg inverkar därför negativt på valet att cykla. Det är också viktigt att beakta hela resan. Är trafiksäkerheten eller tryggheten låg vid en punkt tvingar detta fram en omväg och kan även påverka valet av färdmedel, att man avstår från att cykla.

Östervångsparken är ett exempel som tvingar fram en omväg, en omväg som dessutom sker längs ett tätt buskage.

Cykelbanor som upphör och leder till gator med blandtrafik som är mindre lämpliga att cykla på är en annan typ av barriär. Exempel på detta är Bruksgatan som vissa delar av dagen har mycket trafik till förskolor och gymnasieskola.



Cykeltunnlar som inte går att se igenom skapar otrygghet. Under Östra Infarten finns två sådana cykeltunnlar, dessa är skolväg för barn på Östra skolan.

Gång – cykelväg Östervångsparken

Andra miljöer som upplevs som otrygga är cykelbanor vid skymmande buskage, cykelbanor där det rör sig lite människor och där det finns begränsad belysning.

Cykelövergångar på vägar med hög trafikbelastning kräver en säkrad utformning. Detta gäller speciellt då de även fungerar som skolvägar.

Synpunkter från invånarna

En cykelenkät har genomförts på kommunens hemsida under tiden 6 oktober till 16 november 2015 där 59 medborgare betygssatt Trelleborgs cykelbanor utifrån sex frågeställningar. Totalt sett gav enkäten ett lågt betyg som överensstämmer med beskrivningar och analyser som anges i tidigare avsnitt



Gång – cykelväg Corfitz Beck-Friisgatan

Det fanns även möjlighet i enkäten att ange allmänna synpunkter. Dessa handlade om ojämnheter på cykelbanor, bättre skyltning, cykelvägar på landsbygden, cykelparkering och cykelpump vid målpunkter för resan, cykelövergångar vid högtrafikerade vägar, automatiskt grönt ljus för cyklister när det är grönt för biltrafiken och brister i snöröjning. Under Cykelns dag som arrangerats årligen mellan 2013-2015 fanns möjlighet för invånare att lämna synpunkter till kommunen på cykling utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Synpunkter som framförts och som kan användas i det vidare arbetet med en cykelplan är:

- Cykelparkeringar på gågatan
- Östra Förstadsgatan, ojämn gatstensbeläggning
- Alгатans smala cykelbana västerut känns osäker
- Cykelövergångar längs Strandgatan och Hamngatan bör ge grönt när bilarna får grönt ljus
- Cykelövergång vid Norregatan – Hedvägen känns rörig, dålig sikt

- Cykelbana södra Prästahejdan är dålig och passerar lokalgator
- Rötter på Johan Kocksgatan, S:ta Gertruds väg och Engelbrektskatan
- Cykelövergång Engelbrektskatan – Tallvägen känns rörig med mycket trafik
- Fler markerade cykelbanor
- Vissa cykelbanor är alldeles för smala

Trelleborgarnas resvanor – Analys

Arbetsresor

Snabbhet, bekvämlighet och säkra cykelparkeringar är det som är viktigt för den som pendlar med cykel till arbetet eller som cyklar till en bytespunkt för kollektivtrafik. För dessa resor behöver det nästan gå att cykla sträckan lika fort som det går att köra bil, om det handlar om resor upp till 3 km. Detta behov kan dagens cykelvägnät inte uppfylla i de flesta fall. Tillgången på bra cykelparkering vid arbetsplatser ligger på arbetsgivaren. Vid Trelleborg C finns ett mycket bra utbud av cykelparkeringar och cykelparkering av enklare typ finns på många busshållplatser.

Den goda tillgången på gratis bilparkeringar i centrum är en svår motståndare till förändringsarbetet att få fler att gå eller cykla.

Fritidsresor

För resor till affären, kulturarrangemang, fritidsaktiviteter, för att träffa vänner och liknande är det trygghet, enkelhet, säkerhet och nära cykelparkeringar som främjar cykling. Trelleborg brister i varierande grad på dessa punkter men det är relativt lätt och bär relativt låga kostnader att göra stora förbättringar. Tydligare markering av cykelvägar, åtgärder mot



Fagerängen

cykelkarta, trafiksäkerhetsförbättringar och cykelparkering där behovet finns är åtgärder som bör kunna utföras utan alltför stora kostnader men till stor nytta.

Resvanor

Trelleborgarnas nuvarande resvanor visar att det finns en stor potential att öka andelen resor med cykel inom alla segment. Därmed finns också stora möjligheter att räkna hem investeringar i infrastruktur genom att fler resor sker med cykel och att investeringar i vägar och parkeringsplatser kan minskas.

Trelleborgarnas resvanor – Utvecklingsmöjligheter

Genom att arbeta fram en tydlig cykelplan med prioriteringsordning och ansvarsfördelning bör man på sikt kunna uppmuntra fler Trelleborgare att använda cykeln som främsta färdmedel för kortare resor.

Underhåll av cykelbanor

Underhåll av cykelbanor är viktigt, t.ex. snöröjning, städning och lagning av ojämnheter på prioriterade cykelvägar. I analysen av olycksstatistiken med cykel inblandad uppger en betydande andel att underlaget varit en bidragande anledning till olyckan.

Det större cykelvägnätet är prioriterat vid halkbekämpning men sopning av cykelvägar och lagning av mindre vägsador behöver göras med högre frekvens.

Genom att identifiera och prioritera hur arbetet med underhåll av cykelbanor ska fortlöpa finns potential att höja säkerheten samt att förlänga cykelsäsongen längs prioriterade cykelleder. Att arbeta med attityd- och beteendeförändring för att öka andelen som cyklar till och från arbetet, skolan och andra målpunkter borde då också underlättas.

Fokus på hela resan

Genom att identifiera viktiga målpunkter för cykelresan, till exempel större arbetsplatser, skolor, fritidsanläggningar, kollektivtrafiknav, centrumhandel och turistattraktioner skapas bättre möjligheter att knyta ihop hela leden och underlätta för cyklande i kommunen. Att anpassa planering av cykelparkering vid målpunkter och cykelpumpstationer vid strategiska punkter är andra åtgärder för att göra det mer attraktivt att cykla. Som grund för detta utvecklingsarbete ligger den kommande parkeringsstrategin för Trelleborgs kommun.

Arbetet med att identifiera viktiga målpunkter gör det även enklare att målgruppsanpassa attityd- och beteendeförändringsinsatser gällande cykling. Som exempel kan anges att man arbetar för att skolbarn ska cykla i högre grad alternativt samarbeta med större arbetsgivare inom kommunen.

Cykel och säkerhet

Som tidigare angetts i avsnittet om trafiksäkerhet är inriktningen att använda NTF:s klassificering av cykelövergångar för att öka säkerheten vid dessa, få en ökad tydlighet vid cykelövergångar, utforma cykelövergångar i samma standard vid likartade trafikmiljöer samt att förbättra säkerheten gällande skolvägar.

Strategier för att nå ökat cyklande i Trelleborg

Inledning

Genom att dra slutsatser och skapa strategier finns bra underlag för att arbeta vidare med en cykelplan med konkreta mål.

Strategierna har definierats i fyra grupper: **Övergripande strategier, Infrastruktur och underhåll, Trafik och säkerhet, Fokus på hela resan - kommunikation.**

Övergripande strategier

Vid planering av åtgärder för cykelförbättringar i Trelleborgs kommun ska sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarhetsfaktorer tas i beaktande. Det innebär att tydliga definitioner och målsättningar ska finnas och att de ska viktas jämnt.

Social hållbarhet: Fler människor ges bättre möjligheter att använda cykel för resor till arbete, skola och för fritidsresor.

Ekonomisk hållbarhet: Investeringar i cykelinfrastruktur ska vara samhällsekonomisk lönsamma genom fler cykelresor och färre bilresor.

Miljömässig hållbarhet: Investeringar i cykelinfrastruktur ska i första hand ske för att nå en tydlig omfördelning från bilresor till cykelresor.

Infrastruktur och underhåll

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.

Vid planering av infrastrukturförändringar ska en prioritering göras mellan färdmedel i enlighet med Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs stad 2025.

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.

Cykelparkeringar ska finnas nära målpunkter.

Utforma och besluta en standard för trafiklösningar och cykelvägar för att skapa igenkänning och ökad säkerhet i trafiken.

Strävan är att separera cykel från andra trafikslag men cykel i blandtrafik kan förekomma vid låg trafikmängd, låg hastighet och beroende på gatans utformning.

Trafik och säkerhet

Trafiksäkra cykelvägar ska finnas till alla grundskolor från respektive skolas upptagningsområde.

Befintliga större cykelvägar ska vara tryggt utformade.

Otrygga cykelmiljöer åtgärdas genom kartläggning och åtgärdsplan. Punkter som bör uppmärksammas är: belysning längst cykelväg, separering av gång/cykelväg, cykeltunnlar och cykelövergångar.

Huvudinriktningen är att cykelvägar byggs separat från gående med tydlig markering och skyltning.

Förbättrad säkerhet i korsningar genom tydlig markering och bra belysning.

Ökat underhåll av enklare åtgärder som beläggningsskador, sopning och liknande.

Fokus på hela resan – kommunikation

Ombyggnader av cykelvägnät ska skyltas och kommuniceras på ett lättförståeligt sätt.

Det ska vara enkelt att få en samlad information om hur kommunen arbetar med cyklande.

Trelleborg ska arbeta långsiktigt med cykelkampanjer och medborgardialog för att främja cyklande.

Projektgrupp

Mats Åstrand, projektledare för Cykelstrategi och cykelplan

Lukas Svensson, projektsamordnare, Hållbart resande

Jessica van Rooyen, enhetschef Trafik, Tekniska förvaltningen

Ann-Katrin Sandelius, stadsarkitekt, Trelleborgs kommun

Stefan Andersson, projektledare, Tekniska förvaltningen

Caroline Forsnor, projektresurs

Foto och kartor:

Illustration: Oskar Duvetorp

Foto: Mats Åstrand

Kartor: Trelleborgs kommun