



Unni Olofsson Lundström

Tekniska Servicenämnden

unni.olofssonlundstrom@trelleborg.se

## Begäran ur investeringsramen - GC-bana Bruksgatan-Västra Vallgatan

### Sammanfattning

GC-bana Bruksgatan- Västra Vallgatan är ett av objekten i cykelplanen som ännu inte realiserats. Teknisk serviceförvaltning har genomfört en utredning och baserat på denna har medfinansiering från Trafikverket sökts och erhållits. Sökt medfinansiering baseras på bedömd kostnad 4,9 Mkr, varav TRV beviljat ersättning med 50 % av kostnaden upp till 2,45 Mkr. Genom att fokusera på ett högkvalitativt cykelnät med säkra korsningspunkter i hela tätorten skapas förutsättningar att tryggt och säkert cykla till skolan oavsett var skolan ligger och oavsett var eleverna bor. Utmed Bruksgatan finns både förskolor och gymnasieskola, vilket medför relativt höga trafikmängder under vissa tider på dygnet. Därmed blir det också extra viktigt att skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att på ett tryggt och säkert sätt ta sig fram. Cykelvägsplanen framhåller även den att Bruksgatan behöver säkras för cykeltrafik. Likaså kan Bruksgatan ses som en viktig länk som binder ihop västra delarna av Trelleborg och centrum. För tillgång till hela tjänsteskrivelsen se under rubriken Ärendet.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, Begäran ur investeringsramen – GC-bana Bruksgatan-Västra Vallgatan TSN 2020/344

Utredning, TSF 2018-10

Beslut om medfinansiering, TRV 2020-10-19

Cykelplan 2016 - 2020, antagen av KF TN 2016/298

### Tekniska Serviceförvaltningens förslag till beslut

Teknisk servicenämnd föreslås besluta

att anslå 2 450 000 kr ur investeringsram för utförande av GC-bana Bruksgatan-Västra Vallgatan

att arbetena utförs under år 2021 och slutredovisas efter utförandet

### Beslutet skickas till

Här skrivs till vem det slutgiltiga beslutet ska skickas.

## Ärendet

Enligt Cykelplan 2016-2020 (TN 2016/298) utgör sträckan vid Bruksgatan ett av Trelleborgs viktigaste cykelstråk. Idag sker cykling på Bruksgatan i blandtrafik eller uppe på trottoaren. Detta leder till en otydlig och otrygg trafikmiljö med potentiella konflikter mellan cyklister och andra trafikslag. Detta stråk kan och bör förbättras för att uppmuntra fler att gå eller cykla till sin arbetsplats/skola, för att gå eller cykla när man uträttar ärenden eller för att utnyttjas som ren rekreation.

Utmed Bruksgatan finns ett par konfliktpunkter mellan bilister och oskyddade trafikanter. Vid anläggandet av cykelväg är det därför av extra vikt att tydligt utmärka passager/överfarter vid korsande gator för att skapa en säkrare trafiksituation för de oskyddade trafikanterna.

En ny gång- och cykelväg längs Bruksgatan ska kunna ha uppsamlande funktion för boende på Kattebäck med omnejd när det gäller de cyklade till de centrala delarna av staden. För att den tilltänkta cykelvägen på Bruksgatan ska kunna fungera väl finns det även ett behov av att skapa en säker övergång över Västra Vallgatan.

En utbyggnad av cykelvägnätet på Bruksgatan skulle generera en förbättrad tillgänglighet till miljövänliga och hälsosamma transporter. Det skulle bidra till att bättre ansluta viktiga målpunkter i form av Gissbergshejdan, Kattebäckskolan, Bastionskolan och ett mindre antal förskolor med dagens befintliga cykelvägnät och ge goda förutsättningar för trygga skolvägar för barn och unga. Det skulle även medföra att Trelleborgs västra delar kopplas samman med de mer centrala.

Anläggandet av en gång- och cykelväg på Bruksgatan skulle även kunna få positiva effekter på motorfordonens hastighet på gatan. Att ta en del av dagens befintliga körbana i anspråk skulle medföra att fordonens yta reduceras, vilket generellt sett har en hastighetsreducerande effekt. Samtidigt innebär förslaget att delar av dagens kantstensparkering utmed Bruksgatan kommer att försvinna. Genomförandet kan således få vissa negativa konsekvenser för boende i området som inte har någon parkeringsplats på kvarterersmark. Generellt sett finns dock möjlighet för boende att parkera på kvarterersmark eller på anslutande gator.

Effekter och konsekvenser följer på påverkan. Effekt av en ny cykelbana kan bli ökad cykling. Konsekvensen av ökad cykling är bättre hälsa och bättre miljö. En minskad biltrafik kan få effekten att fler barn får röra sig i bostadsområdet på egen hand. Konsekvensen av det kan bli att barnen får bättre hälsa och ett ökat socialt liv. Effekter och konsekvenser tenderar att överlappa varandra, varför begreppen redovisas samlat.

- Bättre framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- Minskad körbanebredd för motorfordonstrafiken förväntas generera lägre hastigheter.
- Kantstensparkeringen försvinner, fordon som inte har möjlighet att parkera på tomtmark förväntas parkera i närliggande områden.

En utökad driftskostnad är beräknad till ca 14kr/kvm/år.

Bifogad utredning berör sträckan från Nygatan till Västra Vallgatan men relevant för detta äskande är delen om Bruksgatan.