



Zainab Mousa

0410-73 43 39, 0733-51 14 26

[Zainab.mousa@trelleborg.se](mailto:Zainab.mousa@trelleborg.se)

Johan Hansson

0410-73 30 69

[Johan.Hansson@trelleborg.se](mailto:Johan.Hansson@trelleborg.se)

Unni Olofsson Lundström

0410- 73 44 77

[Unni.Olofssonlundstrom@trelleborg.se](mailto:Unni.Olofssonlundstrom@trelleborg.se)

## Utredning – Nytt stråk Nygatan/Österbrogatan- Bruksgatan/V. Vallgatan

### Innehåll

Sammanfattning.....	2
Bakgrund.....	2
Nuläge.....	3
Nytt stråk Nygatan-Bruksgatan.....	4
Motivet till förslaget.....	5
Bruksgatan.....	6
Trafikreglering.....	6
Belysning.....	6
Taktila stråk.....	7
Kostnadsbedömning.....	7



## Sammanfattning

Idag finns gång- och cykel-väg för de oskyddade trafikanterna på båda sidor av Nygatan.

Denna gång- och cykel-vägen kan och bör kopplas vidare till Bruksgatan för att uppmuntra fler till att gå eller cykla till skolan, sin arbetsplats, för att gå eller cykla när man uträttar ärenden eller för att utnyttjas som ren rekreation.

Denna utredning studerar möjligheten att bygga stråk från Nygatan till Bruksgatan via Lejonhjälmsgränden och Gråbrödersgatan.

## Bakgrund

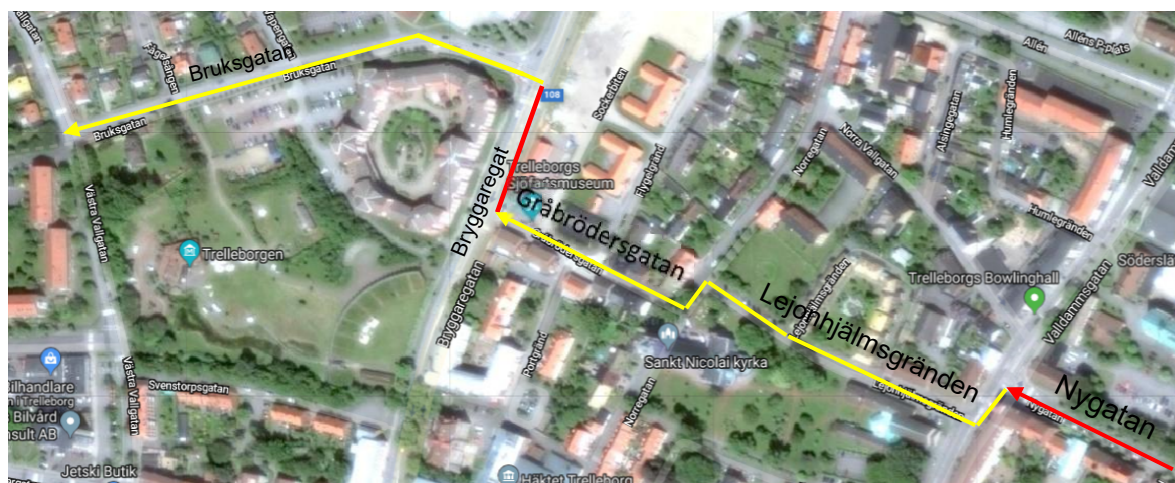
Trelleborgs stad har ett relativt omfattande cykelnät men kvalitén är generellt bristande och cykeltrafiken delar ofta utrymme med gående. Det finns även en del brister gällande hur cykelnätet är sammankopplat. Detta innebär en begränsad framkomlighet för cyklande, skapar otrygghet för fotgängare samt innebär en försämrad trafiksäkerhet. För att cykeln ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen måste satsningar på cykelnätet göras parallellt med en långsiktig förändring av den övergripande gatustrukturen och med fokus på tillgänglighet framför framkomlighet för motorfordonstrafik.

Vid framtagandet av det prioriterade cykelnätet för Trelleborg har stor hänsyn tagits till var befintliga skolor och förskolor är placerade. 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 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.

## Nuläge

Idag finns gång- och cykel-väg På båda sidor av Nygatan samt på den sträckan av Bryggaregatan som berörs, se (röda linjen i figur 1) medan på Bruksgatan, Lejonhjälmsgränden och Gråbrödersgatan sker cykling i blandtrafik,( se gula linjen i figur 1).

I dagsläget saknas cykelbana läng Bruksgatan vilket riskerar bidra till att färre som väljer cykeln som transportmedel.



Figur. 1

## Nytt stråk Nygatan-Bruksgatan

Förslaget handlar om att skapa ett cykelstråk vilket skulle medföra en gen och trygg transportled för de oskyddade trafikanterna i öst-västlig färdriktning. I dagsläget finns det gång- och cykelväg som löper parallellt med Nygatan, men möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg som sträcker sig till Bruksgatan via Gråbrodersgatan och Lejonhjärmsgränden är väldigt begränsad. Det finns inte heller möjlighet till att bredda den befintliga gångbanan. Med hänseende till den befintliga miljön och trafiksituation på Gråbrodersgatan och Lejonhjärmsgränden lämpar sig dessa gator för cykling i blandtrafik. Det är således inte nödvändigt att anlägga en separerad cykelväg.

### Sträckan mellan Nygatan och Bryggaregatan

Lejonhjärmsgränden och Gråbrodersgatan är även det ett cykelstråk. Folk cyklar på gångbanan eller i körbanan vid anslutning till Bruksgatan. Det är bristande utrymme och lite trafik, men det fungerar att cykla i blandtrafik.

### Bruksgatan

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. I dag ser trafiksituationen ut som sådan att cykling sker i blandtrafik och fotgängarna är separerade från körbanan.

En ny gång- och cykelväg anläggs längs med Bruksgatan (se figur 2). Bruksgatan ska kunna ha uppsamlande funktion för boende på Katteback med omnejd när det gäller de cyklande 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.



Figur.2

### Motivet till förslaget

Enligt Cykelplan 2016-2020 (TN 2916/298) 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.

Bruksgatan är en ca 315 meter lång, relativt bred gata där cykling sker i blandtrafik. Detta leder till en otydlig och otrygg trafikmiljö med potentiella konflikter mellan cyklister och andra trafikslag.

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| • Befintlig gata ca: 7.0-7.5m bred      | Ny gata 5.5-6.0m bred |
| • Befintlig gångbana ca: 2.5-3.0 m bred | Ny GC-bana 4.0m bred  |

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 negativa konsekvenser för boende i området som inte har någon parkeringsplats på kvartersmark. Generellt sett finns dock möjlighet för boende att parkera på kvartersmark eller på anslutande gator.

## Konsekvenser

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.

## Trafikreglering

Hastighetsgränsen på Bruksgatan är idag 30 km/h, vilket ska vara fallet även efter ombyggnationen.

## Belysning

Nybyggnationen av gång- och cykelbana innefattar också ny belysning längs gatan.

## Taktila stråk

Taktila stråk läggs vid alla korsningspunkter.

## Kostnadsbedömning

Nedan angivna anläggningskostnader följer GC-väg med tillhörande TS-åtgärder.

Pris exkl. moms.



# TRELLEBORGS KOMMUN

2018-10-02  
Tekniska förvaltningen

(Reviderad 2020-

01-15)

## Rapport

Datum

*Total summa anläggningskostnad*

4 900 000:-