

## Nord-sydliga cykelstråk

I cykelplanen finns det utpekade fyra längre cykelstråk som löper i nord – sydlig riktning (se bild 1). Samtliga stråk har generellt en osammanhängande standard, där bland annat delar av stråken består av kombinerade gång- och cykelbanor förlagda på enbart ena sidan om vägen, delar med gång- och cykelbanor där gående och cyklister är separerade från varandra med gång- och cykelbanor på båda sidor om vägen och delar av sträckor som löper i blandtrafik på lågtrafikerade lokalgator. Överlag är standarden låg med smala ytor för både gående och cyklister. Utöver de fyra stråken bör det även nämnas att det också finns andra stråk i nord-sydlig riktning som inte är utpekade i cykelplanen som det finns potential att höja standarden på såsom exempelvis sträckan längs Liljeborgsgatan.



Bild 1: Utpekade cykelstråk i cykelplanen.

Enligt GCM-handboken, vilken är framtagen av Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting, bör cykelbanors bredd minst vara enligt måtten i tabell 1 (se nedan). Gällande de nord-sydliga stråken uppnås inte bredderna i GCM-handboken fullt ut på någon sträcka. Vidare är enbart en korsningspunkt på samtliga fyra sträckor hastighetssäkrad och cyklister har inte företräde framför motorfordonstrafiken vid någon korsningspunkt. För att Trelleborg ska kunna bli en cykelvänligare stad krävs att det skapas ett betydligt bättre och tryggare trafiksystem för cyklister, vilket kommer innebära att betydande kostnader behöver investeras i cykelinfrastrukturen.

Tabell 1: Minsta erforderliga mått för gång- och cykelbanor enligt GCM-handboken.

| Separerad cykelbana    | Litet cykelflöde | Stort cykelflöde |
|------------------------|------------------|------------------|
| Enkelriktad cykelbana  | Gångbana 1,8 m   | Gångbana 1,8 m   |
|                        | Cykelbana 1,6 m  | Cykelbana 2,0 m  |
| Dubbelriktad cykelbana | Gångbana 1,8 m   | Gångbana 1,8 m   |
|                        | Cykelbana 2,25 m | Cykelbana >2,5 m |

Det har från politiskt håll framförts önskemål om att skapa en så kallad cykelexpress i nord-sydlig riktning. Stadsmiljöavdelningens uppfattning är att för att förbättra cykelinfrastrukturen i Trelleborg är det istället mer fördelaktigt att genomföra förbättringsåtgärder på befintliga nord-sydliga stråk samt att göra en del gator mer anpassade till cyklister istället för att anlägga en ny cykelexpress. Cyklister är i större behov av ett väl sammankopplat cykelnät som är fritt från fasta hinder (exempelvis stolpar och bommar) och som har erforderliga bredder samt där även lågtrafikerade blandtrafiksgator kan utgöra en del av nätet än enstaka cykelexpresser. En nord-sydlig cykelexpress har troligtvis inte heller samma uppsamlade funktion som cykelexpressen i öst-västlig riktning har potential att ha.

Nedan följer en övergripande inventering av de fyra stråk som löper i nord-sydlig sträckning som är utpekade i Trelleborgs kommuns cykelplan. Det ska dock på inget vis ses som en fullständig utredning över sträckorna, utan det behöver göras mer ingående analyser för att helt klargöra exakta förbättringsåtgärder på sträckorna. En del i arbetet med att utreda vilka gator som kan vara aktuella att göras mer cykelanpassade samt vilka förbättringsåtgärder som är önskvärda att genomföra på befintliga stråk för att skapa ett erforderligt cykelnät förutsätts arbetas in i kommande trafikstrategi/plan. Här har samhällsbyggnadsförvaltningen tillsammans med tekniska serviceförvaltningen ett gemensamt vidare arbete att utreda och analysera framtida åtgärder.

### **Högalid – Allén**

Stråket har en osammanhängande standard. Stråket följer Klörupsvägens västra sida från Havrejordsvägen i norr till Sandmöllan på en kombinerad gång- och cykelbana som varierar i bredd mellan 2,2 – 2,6 meter. På en kort sträcka mellan Sandmöllan och Hedvägen är gående och cyklister separerade, plattytan för gående är dock inte bredare än 1,4 m vilket medför att en del fotgängare också går på cykelbanan. Cykelbanan är på samma sträcka cirka 1,5 m bred. På den här sträckan finns det cykelbana på både den östra och västra sidan om Klörupsvägen. Sträckan mellan Hedvägen och Allén är i blandtrafik på lågtrafikerad lokalgata.

Längs sträckan med kombinerad gång- och cykelbana finns begränsade möjligheter att bredda gång- och cykelbanan och befintligt utrymmet medger inte heller möjlighet att separerar gående från cyklister. Detta förutsatt ett bevarande av träden längs med Klörupsvägen. På delen där gående och cyklister är separerade med plattor och asfalt (Sandmöllan – Hedvägen) går det på den västra sidan att bredda gångytan.

Beläggningen mellan Ishallsvägen och Hedvägen är i relativt dåligt skick medan beläggningen norr om Ishallsvägen är i bra skick, dock finns en busshållplats som bryter gång- och cykelbanan (se bild 2).



*Bild 2: Hållplats Högalidsvägen bryter den gemensamma gång- och cykelbanan.*

Vid korsningspunkten med Ishallsvägen bör det finnas möjlighet att höja upp gång- och cykelbanan för att göra den genomgående för cyklister och fotgängare. I korsningspunkten bör det även finnas möjlighet att skapa en separerad passage för gående respektive cyklister (se bild 3).



*Figur 1: Korsningpunkt med Ishallsvägen. Möjlighet att skapa en upphöjd och genomgående gång- och cykelbana.*

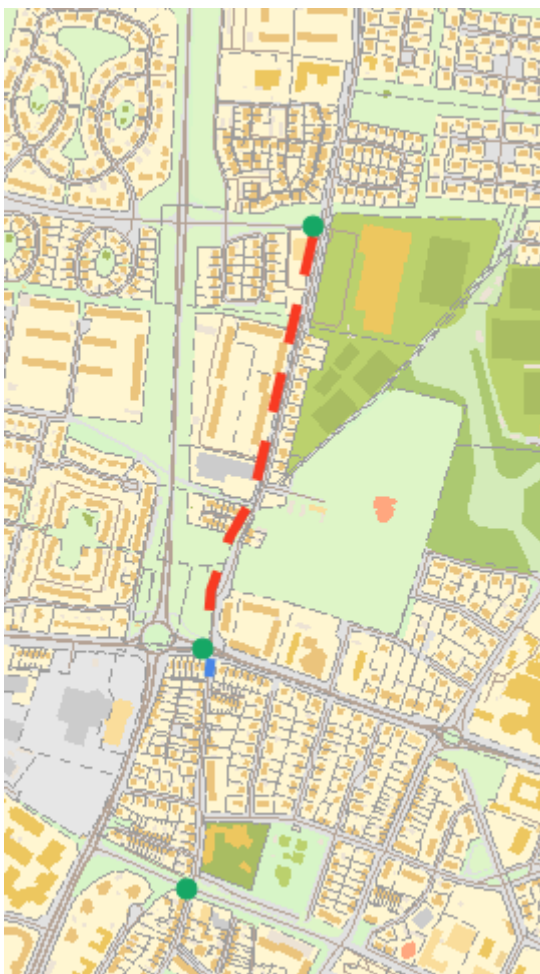
Likaså bör det finnas möjlighet att skapa hastighetssäkrade passager över Hedvägen och Allén vilka även kan regleras med företräde för cyklister. Vid anslutningen mellan Norregatan och Hedvägen är gångbanan smal och sikten något skymd på grund av växtlighet (se bild 4). På platsen är det möjligt att dela upp cyklande i nordlig respektive sydlig färdriktning genom skyltning och vägmarkering samt att ta ner en del växtlighet för att förbättra sikten.





*Bild 4: Anslutning mellan Norregatan och Hedvägen.*

På sträckan finns även en del anslutningar till fastigheter med begränsad sikt vilka eventuellt kan förtydligas med väjningspliktsmärke och väjningslinje (främst på delen mellan Ishallsvägen och Sandmöllan).



*Bild 5: Röd markering = dålig beläggning. Blå markering = buskage. Grön markering = Möjlighet att skapa hastighetsäkring och företräde för cyklister.*

Det är enbart vid korsningen med Hedvägen som det finns crosslights. För att få en bättre uppfattning om belysningen är tillräckligt bra på sträckan behöver belysningen inventeras. Likaså behöver sträckan inventeras vid/efter ett kraftigare regn för att skapa en bild över om det även finns problem med vattenansamlingar.

| <b>Åtgärder</b>  | <b>Grovt uppskattad kostnad</b> |
|--|---------------------------------|
| Upphöjd genomgående gc-bana vid korsningen med Ishallsvägen            | 175 000 kr                      |
| Upphöjd cykelöverfart vid korsningen med Hedvägen                      | 350 000 kr                      |
| Breddad gångbana på västra sidan mellan Sandmöllan och Hedvägen        | 25 000 kr                       |
| Förbättra anslutningen mellan Hedvägen och Norregatan                  | 20 000 kr                       |
| Cykelöverfart över Klörupsvägen strax norr om Ishallsvägen             | 150 000 kr                      |
| Ta bort bommar vid anslutning till Klörupsvägen (norr om Ishallsvägen) | 5 000 kr                        |
| Asfaltera anslutning till Klörupsvägen (precis norr om Ishallsvägen)   | 38 000 kr                       |
| Genomgående gc-bana vid infart vid Friskis och Svettis                 | 20 000 kr                       |
| Väjningsplikt infarter   | 10 000 kr                       |
| Flytta stolpar som är placerade i eller i direkt närhet av cykelbanan  |                                 |

### **Blomstervägen – Östergatan**

Stråket går på den gamla banvallen för järnvägen till Lund och har en osammanhängande standard. Längs Gyllegatan samt på delar av sträckan mellan Böckaregatan och Engelbrektsgatan är gående och cyklister separerade. Plattytan för gående är dock smal vilket medför att fotgängare även går i cykelbanan. Bredden på cykelbanan varierar på sträckan och ligger mellan 2,2 – 3 meter. En kort del av sträckan är i blandtrafik på en lågtrafikerad lokalgata. I övrigt består stråket av kombinerad gång- och cykelväg där gående och cyklister inte är separerade från varandra. Beläggningen är i bra skick på stora delar av sträckan men det finns en del lokala ojämnheter. På sträckan längs Glasbruksvägen har trädrötter höjt asfalten på ett par ställen. Några meter söder om där cykelbanan korsar Tallvägen är också beläggning i dåligt skick och likaså är det en del ojämnheter som behöver åtgärdas vid korsningen (se bild 6). Korsningspunkten vid Tallvägen är hastighetssäkrad och reglerad med cykelpassage, det finns dock möjlighet att reglera korsningen som cykelöverfart istället för att förbättra framkomligheten för cyklister.



*Bild 6: Korsningspunkt vid Tallvägen. Ojämn beläggning söder om korsningspunkten samt precis där gång- och cykel*

Det bör även finnas möjlighet att hastighetssäkra korsningspunkterna vid Engelbrektsgatan och Böckaregatan samt att reglera dessa med företräde för cyklisterna.

Längs sträckan med kombinerad gång- och cykelbana finns begränsade möjligheter att bredda gång- och cykelbanan och befintligt utrymme medger inte heller möjlighet att separerar gående från cyklisterna. På delen norr om Tallvägen finns en hel del buskage som nattetid riskerar medföra en känsla av otrygghet (se bild 7).



*Bild 7: Del av sträckan norr om Tallvägen.*

Korsningen med Engelbrektsgatan är den enda på sträckan med crosslights. För att få en bättre uppfattning om belysningen är tillräckligt bra på sträckan behöver belysningen inventeras. Likaså behöver sträckan inventeras vid/efter ett kraftigare regn för att skapa en bild över om det även finns problem med vattenansamlingar.



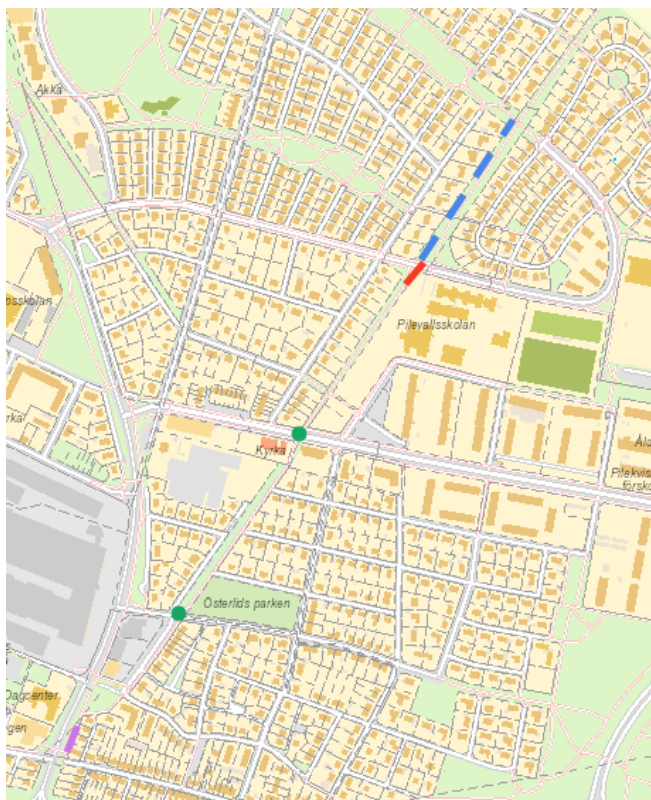


Bild 8: Lila markering = Rötter. Röd markering = dålig beläggning. Blå markering = buskage. Grön markering = Möjlighet att skapa hastighetsäkrad passage och företräde för cyklister.

| Åtgärder  | Grovt uppskattad kostnad |
|---|--------------------------|
| Upphöjd genomgående gc-bana vid Grängsgatan   | 175 000                  |
| Upphöjd cykelöverfart vid korsningen med Engelbrektsgatan                             | 350 000 kr               |
| Upphöjd cykelöverfart vid korsningen med Böckaregatan                                 | 200 000 kr               |
| Åtgärda korsningen och reglera som cykelöverfart vid Tallvägen                        | 20 000 kr                |
| Breda platsättning och flytta cykelbanan västerut mellan Böckareg/Svarvareg           | 55 000 kr                |
| Breda platsättning och flytta cykelbanan västerut mellan Hovslagareg/Färgareg         | 55 000 kr                |
| Beläggning på gc-banan precis söder om Tallvägen                                      | 35 000 kr                |
| Asfaltering gc längs Tallvägen norra sidan (Ekevägen/övergångsställe Pilevallsskolan) | 157 000 kr               |
| Buskage norr om Tallvägen   |                          |
| Flytta stolpar som är placerade i eller i direkt närhet av cykelbanan                 |                          |

### **Söderslättshallen/Knäckekärr Ö/Lasarettet-Övre**

Utpekad sträckning i cykelplanen består delvis av ett nytt stråk där delen mellan Övre som delar sig vid Vikingagatan mot Lasarettet respektive Lasarettsrondellen är tänkt att färdigställs i samband med exploateringen av Övre och stadsparkskvarteren. Delen mellan Hedvägen och Liljeborgsgatan utgörs av en separerad gång- och cykelbanan på båda sidor av Östervångsvägen där även gående och cyklister är separerade från varandra. Detta bortsett från sträckan på Östervångsvägens östra sida mellan Norrlandsgatan och Liljeborgsgatan som är i blandtrafik på en lågtrafikerad lokalgata. Längs hela sträckan där gående och cyklister är separerade är ytorna för både fotgängare respektive cyklister av väldigt låg standard och på delar av sträckan på den västra sidan upphör cykelbanan och övergår i enbart gångbana (se bild 9 och 10). Bredden för gående är generellt cirka 1,3 meter och för cyklister är bredden cirka 1,2-1,4 meter vilket också medför att en del fotgängare går i cykelbanan. Delen mellan Vindarnas väg och Liljeborgsgatan är i princip en upptrampad grusstig.



*Bild 9: Cykelbanan upphör vid Vångavallen.*





*Bild 10: Cykelbanan upphör strax söder om Lillevägen.*

Utöver den begränsande bredden på gång- och cykelbanan är även beläggningen av låg standard på västra sidan mellan Vångavallen och Hedvägen. Mellan Hedvägen och Övre utgörs sträckan av blandtrafik på lågtrafikerade lokalgator. I cykelplanen är även en sträcka utpekad mellan Vångavallen och Söderslätts hallen. Sträckan består dock av en gångbana där cykeltrafik således inte är tillåten.

Östervångsvägens körbanebredd medger dock möjlighet till ombyggnad av vägen för att skapa bättre framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister längs hela sträckningen. Det bör även finnas möjlighet att skapa upphöjda genomgående gång- och cykelbanor vid korsningspunkterna med Frans Malmros gatan och Pomonagatan samt att förtydliga korsningspunkterna med Rosengatan och Floragatan med genomgående gångbanor.

För att få en bättre uppfattning om belysningen är tillräckligt bra på sträckan behöver belysningen inventeras. Likaså behöver sträckan inventeras vid/efter ett kraftigare regn för att skapa en bild över om det även finns problem med vattenansamlingar.





cirka 3,1 meter. Längs Malörtsvägen är beläggningen ojämn och i dåligt skick på grund av rötter som lyft asfalten (se bild 12). Rötter har även lyft asfalten på delen mellan Frans Malmrosgatan och Hedvägen trots att beläggningen lades om för enbart ett par år sedan.



*Bild 12: Malörtsvägen - rötter lyfter asfalten på den kombinerade gång- och cykelbanan.*

Längs stråket finns det även en del anslutningar där gång- och cykelbanan inte anlagts genomgående vilket skapar en otydlighet för trafikanterna, ett exempel syns i bild 13. Likaså finns det gamla busshållplatser som inte tagits bort där plattorna bryter cykelbanan.



*Bild 13: Anslutning till fastighet vid Heseکیلlegatan där gång- och cykelbanan inte är genomgående. Av bilden framgår det även hur smal gång- och cykelbanan är.*

Längs sträckan finns begränsade möjligheter att bredda gång- respektive cykelbanan. Detta förutsatt att träden bevaras och att inte hela gatusektionen förändras.



För att få en bättre uppfattning om belysningen är tillräckligt bra på sträckan behöver belysningen inventeras. Likaså behöver sträckan inventeras vid/efter ett kraftigare regn för att skapa en bild över om det även finns problem med vattenansamlingar.

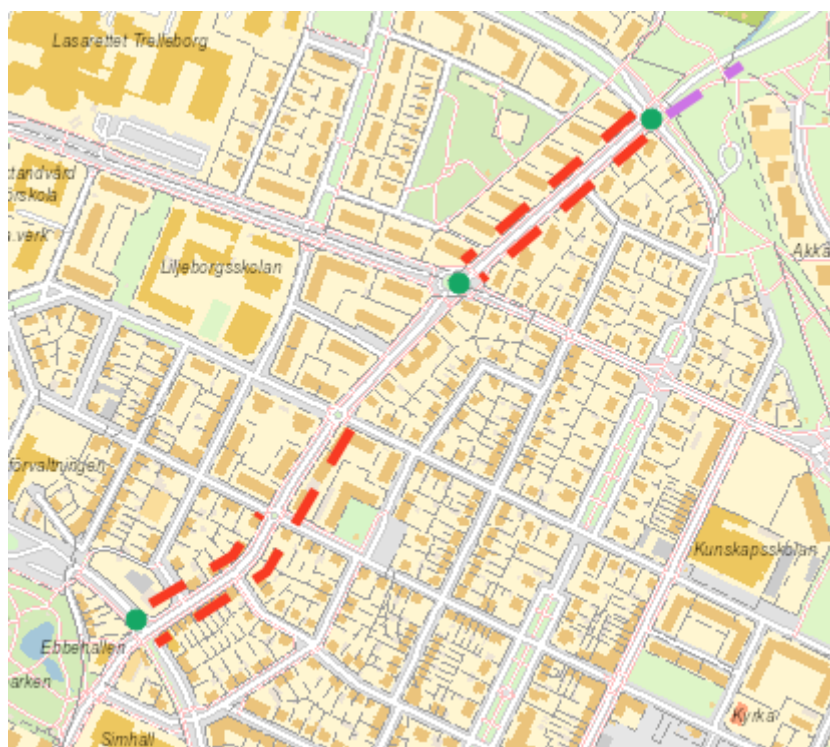


Bild 14: Lila markering = Rötter. Röd markering = dålig beläggning. Grön markering = Möjlighet att skapa hastighetsäkrade passager och företräde för cyklister.

| Åtgärder  | Grovt uppskattad kostnad                 |
|---|--|
| Upphöjd genomgående gc-bana Frans Malmros västra sida                 | 200 000 kr                               |
| Upphöjd genomgående gc-bana Frans Malmros östra sida                  | 200 000 kr                               |
| Hastighetssäkring cpl Hedvägen/Hesekillegatan                         | kostnad svår att bedöma, behöver utredas |
| Ta bort gamla hållplatslägen – genomgående cykelbana                  | 20 000 kr                                |
| Genomgående gångbana vid Wemmenhögsgatan                              | 20 000 kr                                |
| Genomgående gångbana vid Liljeborgsgatan                              | 30 000 kr                                |
| Upphöjd genomgående gc-bana vid Spårvägen                             | Utförs i Övre-projektet                  |
| Genomgående gc-bana vid Infart Hesekillegatan 32                      | 30 000 kr                                |
| Genomgående gångbana vid Föreningsgatan                               | 15 000 kr                                |
| Genomgående gc-bana vid Långvinkeln                                   | 10 000 kr                                |
| Flytta stolpar som är placerade i eller i direkt närhet av cykelbanan |  |

## Liljeborgsgatan

I dagsläget löper stråket som en kombinerad gång- och cykelbana parallellt med Liljeborgsgatan mellan Hedvägen och Nämndemansgränd. Längs hela sträckan finns det potential att höja standarden genom att bland annat gående och cyklister separeras från varandra samt att korsningspunkterna hastighetssäkras och tydliggörs.

| <b>Åtgärder</b>   | <b>Grovt uppskattad kostnad</b>          |
|---|--|
| Separera gående från cyklister mellan Hedvägen och Nämndemansgränd    | 240 000 kr                               |
| Upphöjd genomgående gc-bana Långvinkeln                               | 150 000 kr                               |
| Upphöjd genomgående gc-bana Solsidan                                  | 150 000 kr                               |
| Upphöjd genomgående gc-bana Rådmansgatan                              | 150 000 kr                               |
| Upphöjd korsning Frans Malmrosgatan/Liljeborgsgatan                   | kostnad svår att bedöma, behöver utredas |
| Flytta stolpar som är placerade i eller i direkt närhet av cykelbanan |  |

## Avslutning

Cykelinfrastrukturen inom Trelleborgs stad är i stora delar av låg standard och av varierande karaktär vilket även gäller de nord-sydliga stråken, inte minst är bredden ofta dålig. Motorfordonens utrymmeskrav (vilket dessutom ofta är väl tilltaget) har prioriterats och resterande ytor har fördelats mellan gående, cyklister och planteringar. Enligt cykelplanen ska de viktigaste cykelstråken i möjligaste mån separeras från gångtrafik, ha erforderlig bredd för trafikmängden, ha jämn vägbeläggning, ha god belysning, vara smidiga och bekväma samt skyltas. För att uppnå den önskade standarden förutsätts på de flesta ställen dock omfattande ombyggnation av gaturummet. Vidare saknas det en definierad standard för hur cykelinfrastrukturen ska byggas så att det också blir möjligt att skapa ett tydligt och mer trafiksäkert cykelnät där liknande trafikmiljöer också tilldelas samma utformning. En annan viktig del är även att nivån för skötsel och drift behöver höjas så att cykelbanorna kan hållas fria från grus, löv, grenar m.m. vilket kan reducera risken för olyckor längs stråken.

Det finns en stor potential till att förbättra cykelinfrastrukturen i Trelleborg bara det avsätt medel för det. Stadsmiljöavdelningens uppfattning är dock att det bör vara mer fördelaktigt med standardhöjning på befintliga stråk än att skapa en cykelexpress till. Men som nämndes inledningsvis ska det här inte ses som en slutgiltig inventering eller analys och inte heller är det något slutgiltigt förslag på åtgärder längs befintliga nord-sydliga cykelstråk. Hur cykelinfrastrukturen ska utvecklas bör ses som en strategisk fråga vilken förutsätts arbetas fram tillsammans med Samhällsbyggnadsförvaltningen samt som en del i den kommande trafikstrategin/trafikplanen.