

TRAFIKPLAN

TRAFIKPLAN FÖR TRELLEBORGS KOMMUN | VERSION 1.1 :: 2018-08-30
Antagen av XXXXXXXX 2018-XX-XX



TRELLEBORGS KOMMUN

Dena Trafikplan är framtagen av SWECO på uppdrag av Trelleborgs kommun.

Arbetsgrupp Trelleborgs kommun:

Kristoffer Tonning

Hans Lilja

Johan Hansson

SWECO:

Jessica Jaremo

Malin Johansson

Christina Granér

Jessica Sundberg

Vanessa Stjernborg



Foto och illustrationer är framtagna av SWECO om inget annat anges.

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4	
INLEDNING	7	
Trafikstrategin som utgångspunkt	8	
Trafikplan	11	
BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR	13	
Trafikstrukturens påverkan på resvanor	14	
Resvanor i Trelleborgs kommun	15	
Planerad utveckling	16	
Gaturummens funktion och karaktär	20	
Sociala perspektiv på trafikplaneringen	28	
UTVECKLING AV DEN ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUREN	37	
Gaturummens framtida funktion och karaktär	39	
Klassificering av cykelnätet	45	
Ringvägen och tillfarten till hamnen	48	
ÅTGÄRDSFÖRSLAG UTIFRÅN TRAFIKSTRATEGIERNA	51	
Åtgärder för hållbara resor	53	
Åtgärder för fysisk planering och infrastruktur – Trelleborgs tätort	58	
Åtgärder för fysisk planering och infrastruktur – Byarna	71	
Åtgärder för gods och hamn	81	
PRIORITERING OCH VÄRDERING AV ÅTGÄRDER	85	
Åtgärder enligt Kano-modellen	86	
Värdering av måluppfyllelse för åtgärds-kategorier	89	
Sociala effekter och konsekvenser	92	
Åtgärdernas bidrag till att uppnå de globala hållbarhetsmålen	94	
Kostnader	95	
SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDER	99	
Arbetsätt	100	
Stadsutveckling	102	
Information	103	
Utredningar	104	
Fysiska Åtgärder	106	
Uppföljning	111	
KÄLLOR	112	

SAMMANFATTNING

Trelleborgarna väljer bilen i betydligt högre utsträckning än den genomsnittliga skåningen. Med den planerade utvecklingen av Trelleborg, kommer antalet invånare att öka och därmed ökar också antalet resor. För att nå de målbilder som anges i översiktsplan, fördjupad översiktsplan, miljömålsprogram och trafikstrategin är det viktigt att säkerställa att färdmedelsfördelningen förändras så att det totala antalet resor med motorfordon inte ökar även om antalet invånare ökar.

De hållbara trafikslagen måste också prioriteras för att uppnå en attraktiv och funktionell stadsmiljö, med god tillgänglighet till målpunkter. Större fokus på gång, cykel och kollektivtrafik leder även till minskade utgifter för väg- och gatuunderhåll, ökad social integration, bättre hälsa, effektivare markanvändning och bättre trafiksäkerhet. Faktorerna ger tillsammans en hög livskvalitet för invånarna i kommunen. Bilen har givetvis en fortsatt viktig roll, bland annat för att säkerställa en god tillgänglighet till omlandet.

Med ett statligt vägnät som sträcker sig genom Trelleborgs tätort i både öst-västlig samt nord-sydlig riktning skapas en trafikstruktur med mycket hög framkomlighet och tillgänglighet för motorfordonstrafiken till ortens alla områden. Möjligheterna att ändra befintliga resvanor blir mycket små så länge framkomligheten med bil inom tätorten är hög. Det befintliga gatunätets funktion, utformning och struktur är starkt bidragande till den höga andelen resor som görs med bil. Bortsett från de äldre delarna av stadens centrum bidrar trafikstrukturen till att ett fåtal gator har höga trafikflöden vilket skapar barriäreffekter. Detta beror på att stora delar av

orten har en struktur som förhindrar silning genom områdena vilket tvingar en stor andel av biltrafiken att använda det övergripande nätet i större utsträckning.

Eftersom man med lätthet nå alla delområden inom tätorten med bil minskar möjligheterna att nå de högt uppsatta målen om en minskad andel resor med bil från 67% till 49%. Utifrån tätortens storlek finns mycket goda möjligheter att öka andelen cykelresor. För att cykel 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. Detta tillsammans med en utveckling av staden genom förtätning i områden nära Trelleborgs C och stadskärnan skapar man de bästa förutsättningarna för en ökad andel resor med hållbara färdmedel.

Merparten av de planerade förändringarna av den befintliga trafikstrukturen hänger ihop med kommunens planering för Östra ringvägen och en ny hamnfart från öster. Med en komplett ringväg runt Trelleborgs tätort skapas förutsättningar för en mer effektiv incheckning och logistik i hamnen. Med ringvägen och den östra hamnfarten kommer genomfartstrafik, trafiken till och från hamnen och de tunga godstransporterna att trafikera vägar utanför tätorten. Detta ger i sin tur möjligheter att förtäta och utveckla staden i anslutning till befintlig infrastruktur, service och handel, vilket innebär ett effektivt markutnyttjande. Det skapar dessutom de bästa förutsättningarna för att de nya invånarna ska kunna resa hållbart med närhet till service och handel, till det stora utvecklingsområdet Kuststad

2025 och till Trelleborg Övre, som ligger mycket nära järnvägsstationen och andra kollektivtrafknära lägen.

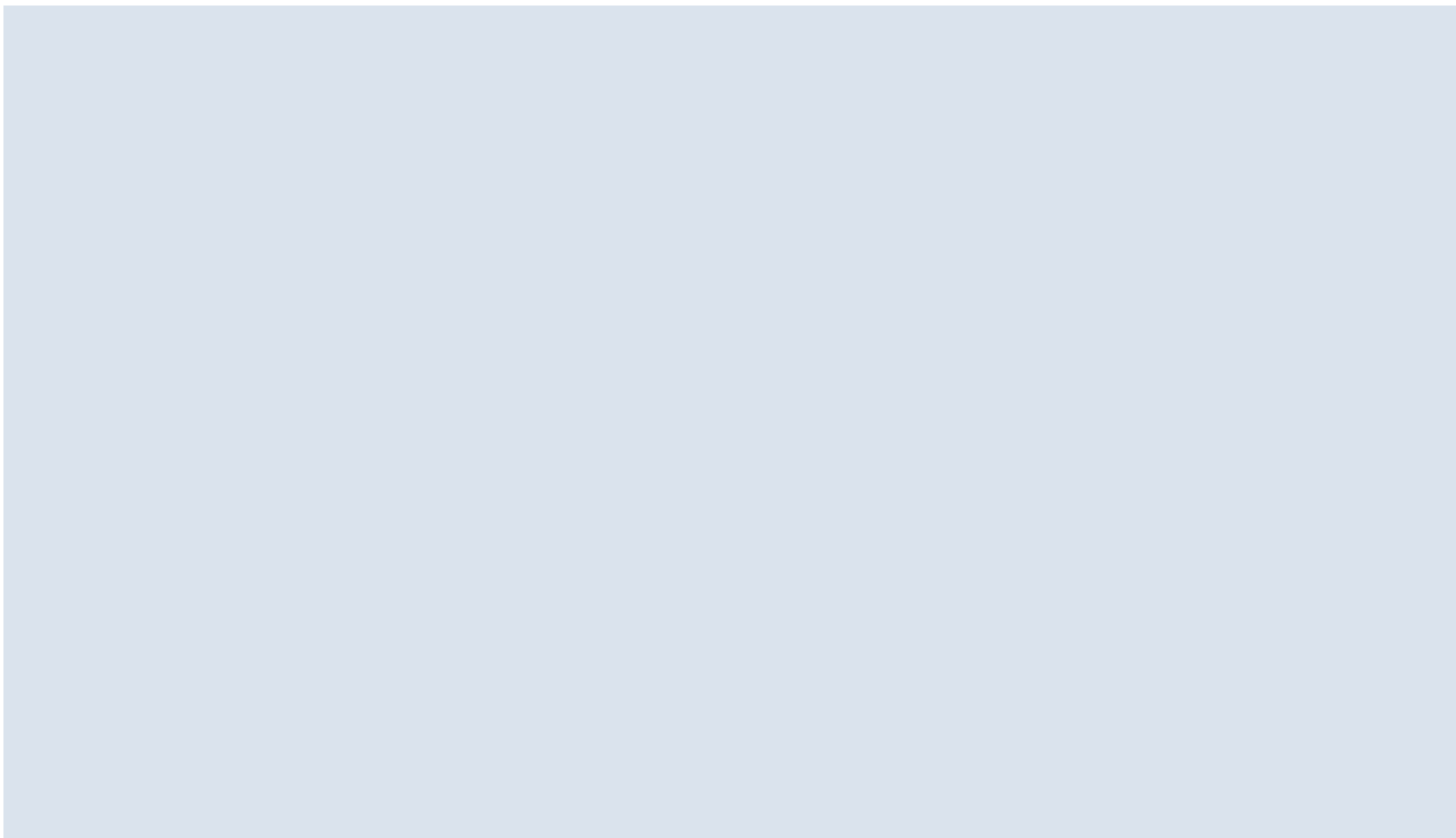
Principen för den framtida trafikstrukturen för tätorten är att vända ut och in på strukturen genom att skapa ett vägnät med hög framkomlighet för motorfordonstrafik inklusive gods som leder trafiken till samt runt Trelleborgs tätort. Trafik från denna ringväg färdas sedan via ett flertal radiella stråk mot en "inre ring" bestående av Bryggaregatan, Hedvägen och Glasbruksvägen. Dessa stråk har en relativt god framkomlighet för biltrafiken och de leder trafik mellan tätortens olika delar. Området innanför denna inre ring utgörs av de centrala delarna av tätorten där samspel mellan de olika trafikanterna är av stor vikt. Här ska fotgängare och cyklisterna prioriteras högt. Det ska vara möjligt att nå dessa delar med bil men på de oskyddade trafikanternas villkor och med en låg hastighet. På så vis skapas förutsättningar för att utveckla en levande och attraktiv stadskärna med tät bebyggelse, fler invånare, ökat underlag för handel, service och kollektivtrafik.



Schematisk illustration över den befintliga trafikstrukturen med ett regionalt vägnät med hög framkomlighet för motorfordonstrafiken genom tätorten.



Schematisk illustration över hur trafikstrukturen bör utvecklas i framtiden med ett regionalt vägnät med hög framkomlighet för motorfordonstrafiken utanför tätorten.



INLEDNING

INLEDNING

För att skapa en långsiktig hållbar utveckling behöver Trelleborgs kommun en tydlig trafikstrategi och trafikplan som visar hur kommunen ska arbeta med den långsiktiga planeringen för att uppnå uppställda mål samt för att säkerställa att utvecklingen går i önskad riktning. Föreliggande trafikplan omfattar hela kommunen och bygger på Trelleborgs kommuns övergripande vision "Trelleborg ska vara en framgångskommun med hög livskvalitet och en långsiktigt hållbar tillväxt".

Trelleborgs kommun består av huvudtätorten samt åtta mindre tätorter utanför staden: Anderslöv, Beddingestrand, Smygehamn, Skegrie, Kurland/Stavstensudde, Klagstorp, Västra Tommarp och Alstad. Trelleborg är Skånes sjunde största kommun sett till invånarantal. Kommunen har en befolkningsmängd på nära 44 000 invånare (2016). Samtliga tätorter har haft en positiv befolkningsökning.

Trelleborgs kommunfullmäktige har antagit ett befolkningsmål som innebär att kommunen ska växa till 50 000 invånare till år 2028. I takt med att staden och kommunen växer, ökar antalet resor. Kommunens transportsystem utvecklas, vilket skapar förutsättningar för att kommuninvånarna kan välja mer hållbara transportslag. Under 2015 återinfördes persontågstrafik på järnvägen mellan Malmö och Trelleborg via Västra Ingelstad och Östra Greve. I samband med detta gjordes även förändringar av busslinjenät tillsammans med utvecklingen av ett nytt resecentrum vid Trelleborgs C. I Trelleborgs hamn pågår byggnation av nya färjelägen vilket innebär att en del av det gamla hamnområdet blir möjligt att exploatera för bostads- och arbetsplatsändamål.

TRAFIKSTRATEGIN SOM UTGÅNGSPUNKT

Trafikstrategi för Trelleborgs kommun antogs av kommunfullmäktige 2018-xx-xx. Den visar kommunens viljeinriktning och VAD kommunen vill åstadkomma. Den omfattar vision och målsättningar för kommunen, tillsammans med en nulägesanalys och en beskrivning av kommunens planerade utveckling, utvecklingstrender samt en SWOT-analys.

Trafikstrategin anger ett övergripande förhållningssätt och strategier för kommunens långsiktiga planering och arbete med trafikrelaterade frågor kopplade till den framtida utvecklingen.

Strategin svarar på tre huvudsakliga frågor:

- Vad vill vi?
- Var är vi och vart är vi på väg?
- Vad är vägen framåt för att nå våra mål?

Med dessa tre frågor som utgångspunkt tar den här trafikplanen arbetet vidare med konkreta åtgärder både inom den fysiska planeringen och inom beteendepåverkan.

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, i stället för prognosstyrt. I trafikstrategin finns ett huvudmål och tre hänsynsmål. Huvudmålet hanterar resor och transporter och hänsynsmålen omfattar trafiksäkerhet, miljö och hälsa samt trygghet.

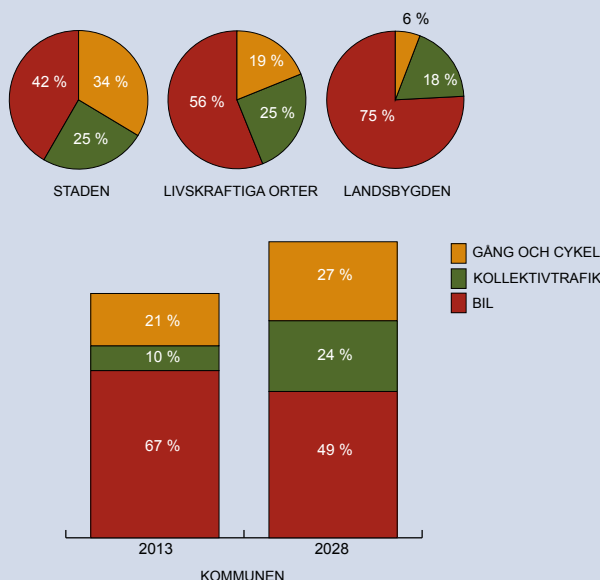
HUVUDMÅL: RESOR OCH TRANSPORTER

- 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.

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 uppskruvning 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 kilometer 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.

Strategier som bidrar till att uppfylla målen

Sammanlagt 15 strategier har utarbetats som grund för kommunens arbete mot målen. Samtliga strategier bidrar till att uppfylla huvudmålet, dock i olika grad. Hälften av delstrategierna bidrar till att uppnå hänsynsmålen gällande trafiksäkerhet och trygghet. Endast två strategier strävar mot hänsynsmålet gällande miljö och hälsa.



Illustration över de 15 strategierna samt vilka mål de bidrar till att uppfylla från Trafikstrategin.

TRAFIKPLAN

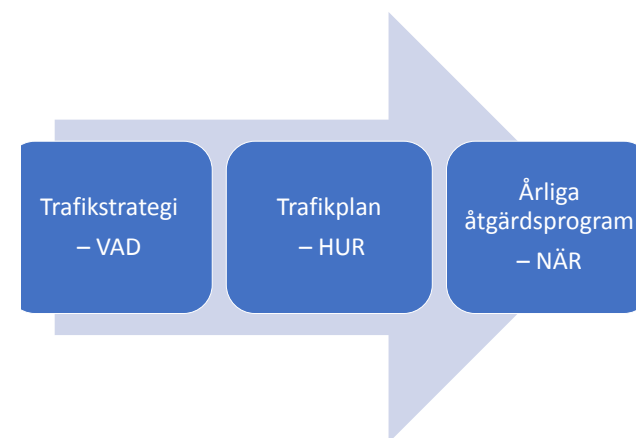
Denna trafikplan bygger på trafikstrategin och fokuserar på HUR kommunen ska arbeta i form av principer för utvecklingen av den övergripande trafikstrukturen tillsammans med mer konkreta åtgärdsförslag för tätorten och för byarna utifrån trafikstrategierna. Dessa åtgärdsförslag har sedan prioriterats och värderats utifrån behov, måluppfyllelse, sociala effekter samt bidrag till de globala hållbarhetsmålen. Denna prioritering och värdering ligger som grund för en sammanställning av åtgärderna vilken ska utgöra underlag för kommunens löpande arbete, framtagande av åtgärdsprogram, planering och genomförande samt prioriterade förvaltningsåtgärder som Trelleborgs kommun ska arbeta med under Trafikplanens tidshorisont på tio år, 2018-2028.

Trafikplanen redovisar åtgärdsförslag som anger HUR kommunen ska arbeta i linje med strategierna för att uppfylla de högt ställda målen. Huvudmålet för resor och transporter innebär att andelen resor med bil ska minska från 67 procent till 49 procent till år 2028. Det innebär att andelen resor med kollektivtrafik måste öka kraftigt samt att kommuninvånarna ska gå och cykla i mycket större utsträckning än i dag. Dessa förändringar kräver ett strukturerat och målinriktat arbete. En förutsättning för att lyckas är också att Trelleborgs invånare förstår VARFÖR åtgärderna i trafikplanen genomförs, och vilka fördelar i vardagslivet som uppnås. Trafikplanen har därför getts en tydlig koppling till social hållbarhet och hur de sociala perspektiven på trafikplaneringen kan bidra med kunskap som ger en större acceptans och vilja hos kommuninvånarna att förändra sitt förhållningssätt till bilen.

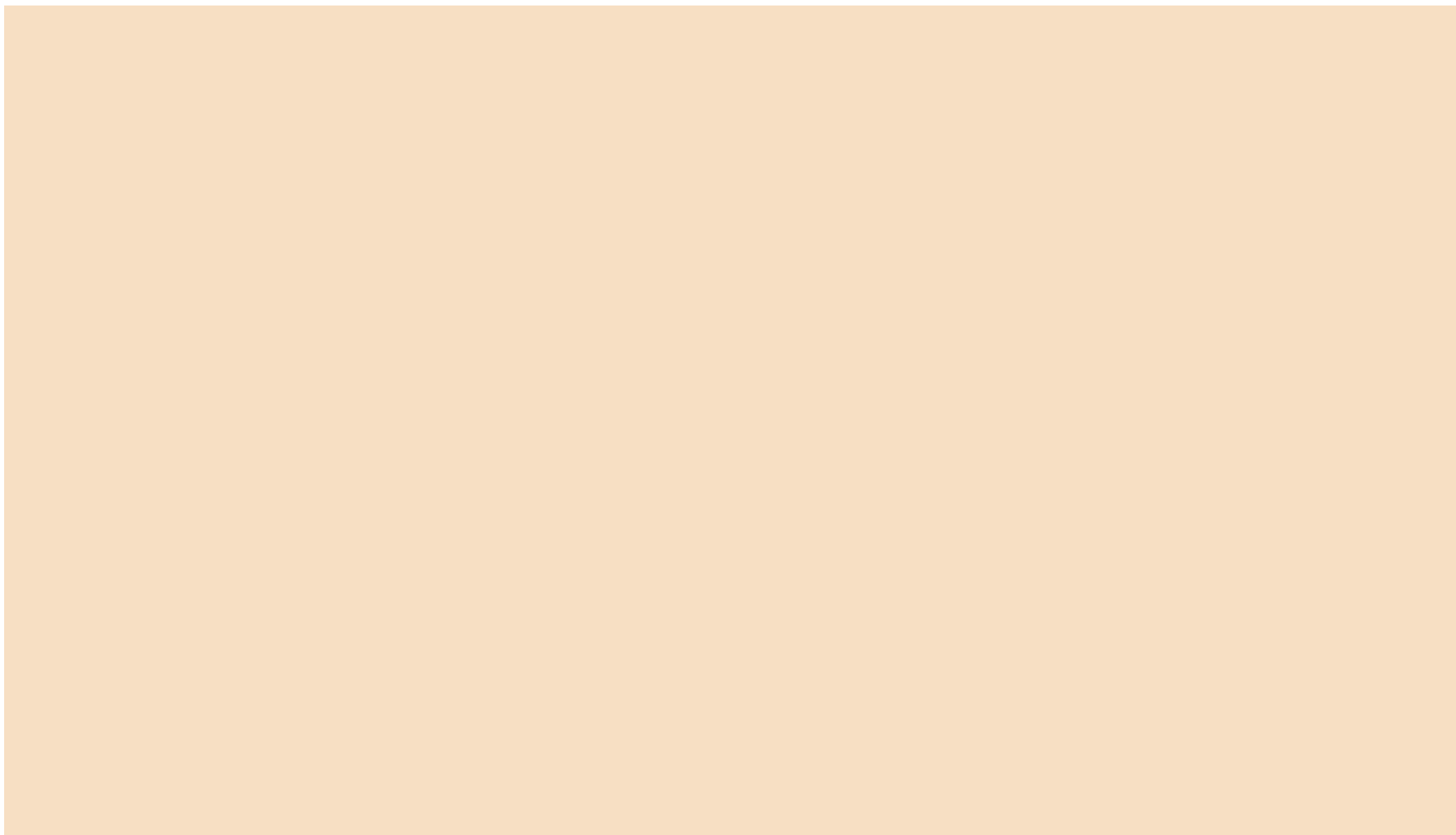
Trafikplanen redovisar en helhetssyn på hur kommunens trafikplanering bör utformas och utvecklas för att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem med hög tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet. Trafikplanen berör hela kommunen och de trafiksystem som påverkar resandet inom och utanför kommunens gränser. Sjöfart och flygtrafik ligger utanför kommunens påverkansområde och behandlas därmed inte i planen.

Trafikplanen utgör ett lättanvänt underlag för kommunens långsiktiga planering, och innehåller konkreta åtgärdsförslag med prioriteringar, värderingar samt åtgärdernas måluppfyllelse. Trafikplanen tar avstamp i trafikstrategin och visar hur trafiksystemet bör utvecklas mer konkret, på kort och lång sikt, för att uppnå framtagna strategier och målbilder för kommunen.

Trafikstrategin från 2018 samt denna trafikplan ersätter dokumentet *Trafikstrategi för Trelleborg 2010-2015*.



Illustrationen visar hur trafikplanen förhåller sig till trafikstrategin och de årliga åtgärdsprogrammen som tas fram av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen i syfte att genomföra åtgärderna.



BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Trelleborgarna väljer bilen i betydligt högre utsträckning än den genomsnittliga skåningen. Enligt den regionala resvaneundersökningen i Skåne 2013 gjordes 67 procent av resorna i Trelleborg med bil jämfört med 57 procent i snitt för hela Skåne. Trelleborgarna gör dessutom en mindre andel av resorna med cykel eller med tåg.

Med den planerade utvecklingen av Trelleborg, kommer antalet invånare att öka och därmed ökar också antalet resor. För att nå de målbilder som anges i översiktsplan, fördjupad översiktsplan och miljömålsprogram är det viktigt att säkerställa att färdmedelsfördelningen förändras så att det totala antalet resor med motorfordon inte ökar även om invånarantalet ökar.

För att gå mot ett mer 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 behöver det ske 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 och kollektivtrafik leder även till minskade utgifter för väg- och gatuunderhåll, ökad social integration, bättre hälsa, effektivare markanvändning och bättre trafiksäkerhet. Faktorerna ger tillsammans en hög livskvalitet för invånarna i kommunen. Bilen har givetvis en fortsatt viktig roll, bland annat för att säkerställa en god tillgänglighet till omlandet.

TRAFIKSTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ RESVANOR

Väg E6/E22, väg 108 samt väg 9 tillhör det statliga vägnätet och vägarna sträcker sig genom Trelleborgs tätort och kommun i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Dessa vägar tillhör kategorin funktionellt prioriterat vägnät där E6/E22 klassas som nationellt och internationellt viktig väg. Väg 108 och väg 9 tillhör kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. Tillsammans med Västra ringvägen, Hedvägen, Havrejordsvägen och Östervångsvägen skapar detta övergripande vägnät en gatustruktur i Trelleborg som ger en mycket god tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken inte bara till, utan också inom tätorten. Med bil kan man med lätthet nå alla delområden inom tätorten vilket minskar möjligheterna att nå de högt uppsatta målen om en minskad andel korta resor med bil. Förutsättningarna att

ändra befintliga resvanor blir mycket små så länge framkomligheten med bil inom tätorten är så hög. Det befintliga gatunätets funktion, utformning och struktur är starkt bidragande till den höga andelen resor som görs med bil.

Utifrån tätortens storlek finns mycket goda möjligheter att öka andelen cykelresor. Avstånden inom staden är korta och större delen av staden når man inom en radie av två kilometer. Detta motsvarar en restid på cirka tio minuter med cykel, se Tabell 2. 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.



Schematisk illustration över den befintliga trafikstrukturen med ett regionalt vägnät med hög framkomlighet för motorfordonstrafiken genom tätorten.

RESVANOR I TRELLEBORGS KOMMUN

2013 genomfördes en resvaneundersökning i Skåne. För Trelleborgs kommun visar den att bilen är med sin andel på 67 procent det dominerande färdmedlet i kommunen. Andelen bilresor är som högst för resor som är mellan fem och 20 kilometer långa, alltså relativt korta sträckor. För dessa resor används bilen till nära 90 procent. Vid längre resor tycks kollektivtrafikens konkurrenskraft öka, och för resor över 20 kilometer är bilandelen runt 75 procent. För korta resor under fem kilometer är bilandelen i Trelleborg hela 65 procent, vilket är anmärkningsvärt högt. Så korta 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 i Trelleborg. Bilinnehavet i Trelleborgs kommun är klart över snittet både för hela riket och för Skåne.

Vid undersökningen 2013 var resandet med kollektivtrafik i Trelleborg mycket lågt. Undersökningen gjordes dock innan det fanns Pågatåg till Trelleborg. Sannolikt har den nya möjligheten att resa med tåg påverkat färdmedelsandelen för både bil och buss. Antalet kollektivtrafikresor mellan Trelleborg och Malmö ökade med cirka 15 procent efter att Pågatågstrafik startat. Även efter att Pågatågstrafik 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.

Staden Trelleborg är väl sammanhållen och avstånden är korta. Från centrum till ytterområde är avståndet sällan längre än två kilometer. Staden är även relativt platt och saknar branta backar som kan avskräcka cyklister. Det finns därmed goda fysiska förutsättningar för att öka andelen cyklister och fotgängare.



Avstånd inom Trelleborgs stad räknat från Trelleborg C.

Restid för gående och cyklande						
Fågelavstånd	m	500	1000	1500	2000	2500
Gång- och cykelväg	m	700	1400	2100	2800	3500
Restid gång	min	6	12	18	24	30
Restid cykel	min	3	5	7	10	13

Tabell 1. Tabellen visar relationen mellan avstånd och restid för gående och cyklande

PLANERAD UTVECKLING

I Trelleborgs kommun bor nära 45 000 invånare. Kommunens mål är att antalet invånare ökar till över 50 000 invånare år 2028, vilket motsvarar tidsperioden för denna trafikplan. Kommunen planerar för att bygga drygt 200 bostäder årligen. 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 är en åtgärd för att dels skapa en östlig infart till hamnen, dels frigöra hamnens nuvarande västra delar även från hamntrafik. Ringvägen ger också möjlighet att flytta genomfartstrafik och rekommenderad väg för farligt gods från väg 9 genom centrum så att denna trafik istället leds runt staden.

Kommunens utbyggnadsambitioner ger kommunen goda möjligheter att skapa nya och relativt stora trafikmiljöer som redan från början kan utformas enligt livsrumsmodellen, och där trafikplanens generella åtgärder är implementerade. Det är viktigt att betrakta stadsutvecklingsprojekten som delar av en helhet – och inte som isolerade områden – och planera och utforma efter önskade rörelsemönster och flöden i hela staden.

Att låta staden växa i områden med hög tillgänglighet och stort utbud av kollektivtrafik är en mycket viktig förutsättning för ett hållbart resande. De planerade nya stadsdelarna i Sjöstaden samt Trelleborg Övre och Stadsparkskvarteren är goda exempel på detta då gångavstånden blir korta, ligger till stora delar inom

Nedan presenteras några av de viktigaste stadsutvecklingsprojekten som påverkar och bidrar till utvecklingen av trafikstrukturen i tätorten.

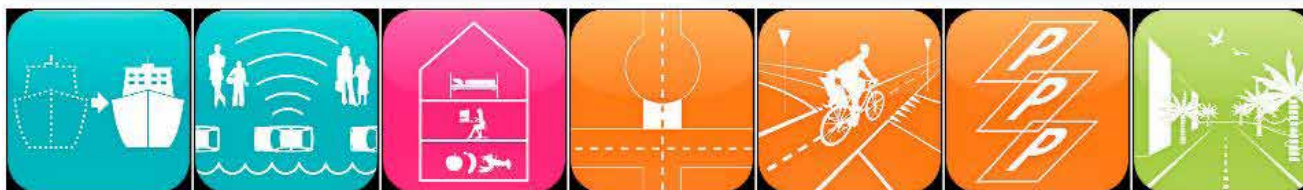
Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025

Denna översiktsplan är antagen av kommunstyrelsen 2014-05-26 och syftar till att vara ett strategiskt underlag för den fysiska markanvändningen. Planen anger hur stadens ska utvecklas utifrån dess identitet. Den har identifierat 30 strategiska verktyg som kommunen ska arbeta med för att uppnå antagna mål samt visionen om en hållbar framtid och stadsutveckling.

De strategiska verktyg som har en stark koppling till kommunens trafikstruktur och framtida utveckling är:

- K1. Flytta hamnen; skapar förutsättningar för att utveckla en mer modern, miljövänlig och konkurrenskraftig hamn samtidigt som mark frigörs i kollektivtrafknära läge för utveckling av nya bostäder och verksamheter.
- K2. Bygg bort barriärer i centrum; genom att flytta de större och mest trafikbelastade vägarna till ett läge runt centrum i form av en ringväg. Detta innebär också att flytta lederna för farligt gods samt minskar barriäreffekten samtidigt som stadens centrum kan få en fysisk kontakt med havet
- G1. Bygg tät blandstad nära befintlig service, infrastruktur och kollektivtrafik; skapar en effektiv användning av befintlig mark samt stärker underlaget för handel, service samt kollektivtrafik..

- R3. Sammankoppla biltrafiknätet; ger förutsättningar för en spridning av trafiken och en minskad belastning utmed de mest trafikerade stråken. Medger även en radiell matning till staden från ringvägen.
- R4. Prioritera trafikslag; är av extra stor vikt i de centrala delarna av staden där gaturummen är begränsade. För en effektivare markanvändning ska här mindre utrymmeskrävande trafikslag prioriteras så att fler människor får plats i syfte att utveckla mer attraktiv och trevlig stadsmiljö.
- R5. Samla och samnyttja parkering; ger ett mer effektivt nyttjande av marken, lättare för bilister att hitta parkering samtidigt som det blir möjligt att utveckla en prioriterad fotgängarzon i den mest centrala delen av stadskärnan.
- U3. Gestalta genomgående grön boulevard; Strandgatan och dess förlängning från Västra Infarten via Strandgatan, Hamngatan, Järnväggsgatan till Östra Infarten utvecklas till en grön boulevard med lägre hastighet och ökad framkomlighet för fotgängare och cyklisterna.



Kuststad 2025

Stadsutvecklingsprojektet innebär att näringsliv, infrastruktur och 4 000 nya bostäder etableras i ett havsnära läge, på ytor som Trelleborgs hamn lämnar. Förutsättningarna för Kuststad 2025 är att Trelleborg får en ny östlig infart till hamnen, vilket i sin tur bedöms vara en förutsättning för hamnen att slutföra den påbörjade flytten åt sydost. Kuststaden innebär att Trelleborgs stad kan växa ut mot havet och att staden blir mer sammanhållen.



Visualiseringsbild av kuststaden, från Trelleborgs kommuns hemsida.

Trelleborg Övre och Stadsparkskvarteren

I den centrala staden ligger Trelleborg Övre, precis intill Stadsparken. Här vill kommunen utveckla en grön och småskalig stadsdel, och genom förtätning bygga mer stad i staden. Förtätningen innebär både nya bostäder och tillkommande service. Planprogrammet anger hur gaturummen längs Allén och Spårvägen ska utvecklas tillsammans med ny föreslagen bebyggelsestruktur. Här tydliggörs också det planerade nord-sydliga stråket utmed Astrid Lindgrens Allé och C B Friisgatan med dess förlängning mot Lasarettet i norr och det framtida exploateringsområdet i hamnen i söder.



Illustration över Trelleborg Övre i framtiden, bild från kommunens hemsida.

Planprogram för väg 108, Lundavägen

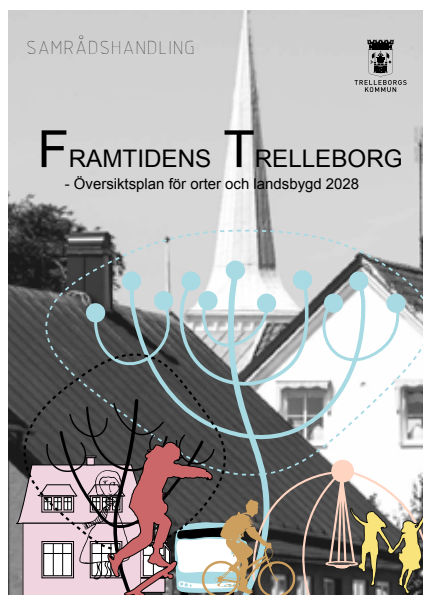
I kommunens fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad är intentionen att stärka stadens entréer. Det ska ske genom att förtäta staden med bebyggelse längs infarterna. För området längs väg 108 innebär detta att vägen får en ändrad karaktär från en klassisk väg med dike, väggren förbi stadens ytterområde till en gata genom staden med bebyggelse som ansluter mot gaturummet tillsammans med en utformning av gatan med kantsten, gång- och cykelvägar samt tätare avstånd mellan korsningspunkterna. Väg 108 utgör i dagsläget en barriär i staden och förslaget bryter ner det storskaliga vägrummet till en mer mänsklig skala och ett ökat samspel mellan olika trafikanter vilket ökar förutsättningarna att röra sig både längs och tvärs gatan för alla trafikslag.



Gång- och cyketunnel under väg 108, Lundavägen.

Framtidens Trelleborg, Översiktsplan för orter och landsbygd 2028

Framtidens Trelleborg är en ny översiktsplan för kommunen utanför gränsen för den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025. Översiktsplanen för byarna och landsbygden syftar bland annat till att lyfta fram och förstärka byarnas särdrag, vilket skapar specifika förutsättningar för utveckling av respektive ort. Översiktsplanen ska även stödja ett samverkande omland och en stadsnära landsbygd, och lyfter fram goda kommunikationer som en avgörande förutsättning för detta.



Framtidens Trelleborg, Översiktsplan för orter och landsbygd 2028

Planprogram för Östra ringvägen och östra hamntillfarten

Trelleborgs hamn flyttar verksamheten åt sydost. Med en östlig ringväg och östlig infart till hamnen förbättras hamnens interna logistik samtidigt som staden kan leda om stora trafikflöden runt staden i stället för genom staden. Trelleborgs kommunfullmäktige har under 2017 beslutat var Östra ringvägen och den östra hamninfarten ska placeras. Beslutet har varit en förutsättning i arbetet med trafikplanen, vars resonemang inkluderar de ytor som frigörs när hamnen och dess infart flyttar och som innebär att ny bebyggelse nära havet kan skapas.

Frågan gällande en form av ringväg runt Trelleborg har diskuterats under en mycket lång tid och återfinns i olika form och sträckningar i planer från 1940-talet och framåt. Dessa planer har dock endast delvis blivit genomförda vilket är synbart i den befintliga trafikstrukturen med flera tydliga fragment av en ringväg; Havrejordsvägen, Östra ringvägen (mellan väg 9 och Engelbrektsgatan) och nu senast Västra ringvägen. Västra ringvägen är det senaste "försöket" i ordningen vilket på många sätt är just en ringväg runt de västra delarna. Efter utbyggnaden har dock en utveckling av staden förändrat vägens karaktär vilket har påverkat funktionen som ringväg. Det har bl.a. etablerats en skola i anslutning till Västra ringvägen. Detta resulterade i att sträckningen justerades från en tidigare anslutning mot E6/E22 vid Strandridaregatan i söder till en sträckning via Hedvägen västerut mot trafikplats Maglarp. De delar som nu sträcker sig igenom Västra verksamhetsområdet har inte den utformning och funktion som eftersträvas för trafik utmed en ringväg. Hastigheten är här reglerad till 60 km/tim och det är relativt tätt mellan korsningspunkterna vilket påverkar framkomligheten och restiden.

Utifrån denna problematik har en analys av Västra Ringvägen som syftar till att analysera vilka åtgärder som krävs för att göra Västra Ringvägen mer attraktiv utifrån restiden utförts parallellt med framtagandet av Trafikplan för Trelleborg.



Kartan visar lokalisering av en östra ringväg och östlig hamninfart enligt kommunfullmäktiges beslut 2017. Bild från kommunens hemsida.

GATURUMMENS FUNKTION OCH KARAKTÄR

En av de redovisade nyckelaktiviteterna från trafikstrategin är att ta fram en klassificering av befintligt och framtida gatunät med utgångspunkt i livsrumsmodellen. Denna klassificering ska ligga till grund för kommande fysiska åtgärder samt som stöd vid prioritering mellan färdmedel. Livsrumsmodellen är utvecklad i TRAST – Trafik för en attraktiv stad¹ och kopplar samman gatans funktion och karaktär med den omgivande bebyggelsestrukturen. Gaturummets utformning och gestaltning ska tillsammans med den omgivande bebyggelsen tydliggöra gatans roll i trafiknätet. Genom att tydliggöra gaturummens funktion skapas förutsättningar att balansera tillgängligheten för bland annat biltrafik och kollektivtrafik samtidigt som trafiksäkerheten ökar när hastigheten anpassas till den grad av krockvård som människan tål. Tryggheten ökar genom att samspel, närvaro och ett lagom tempo skapas i olika delar av trafiksystemet samtidigt som miljöbelastningen minskar med jämnare trafikrytm och bättre konkurrensvillkor för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Modellen har en viktig koppling till "Rätt fart i staden" och tydliggör kopplingen mellan gatans utformning och önskvärd hastighet som har stor betydelse för stadsbyggnadskvaliteter såsom:

- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Trafikens miljö- och hälsopåverkan

För att tydliggöra gaturummens funktion och de olika trafikanternas prioritering i gaturummet har den så kallade livsrumsmodellen använts. I livsrumsmodellen klassificeras gaturummen genom att staden delas in i olika "rum":

- Frirum
- Integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat transportrum
- Transportrum

Grunden i trafiksystemet ska vara att skapa tillgänglighet vilket bland annat kan göras genom framkomlighet. Tillgänglighet på makronivå respektive framkomlighet kan definieras enligt: "Med tillgänglighet på makronivå menar man den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå olika

aktiviteter i samhället" och "Med framkomlighet avses hur lätt det är att ta sig fram i ett trafiknät."²

Genom att tillämpa livsrumsmodellen i planeringen finns möjlighet att balansera framkomlighet för biltrafik mot tillgänglighet och skapa framkomlighet på rätt plats.

Det offentliga gaturummet ska vara till för alla. Hur olika färdmedel prioriteras påverkar också hur jämställt samhället är. Inom stadens begränsade gaturum tydliggörs tillgänglighet och framkomlighet för olika färdmedel. En ökad trafik med mindre utrymmeskrävande fordon kräver mindre ytor för bilgator och parkering och gör att fler människor får plats att både förflytta sig och vistas i gaturummen. Det kan bidra med att utveckla en attraktivare och mer lockande stadsmiljö. När gatans utformning överensstämmer med funktionen blir gatan självförklarande



De olika "rum" som staden delas in i enligt livsrumsmodellen.

1. Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting och Vägverket, 2008.

2. Holmberg, B., Ståhl, A., Almén, M. & Wennberg, A. Trafiken i den hållbara staden - Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. 2008

I tabell 2 återfinns en schematisk beskrivning av gaturummens olika egenskaper och mer utförlig beskrivning av livrumsmodellen med exempel på gaturum från Trelleborg utvecklas i efterföljande kapitel.

	FRIRUM	INTEGRERAT FRIRUM	MJUKTRAFIKRUM	INTEGRERAT TRANSPORTRUM	TRANSPORTRUM
PRIORITERING AV TRAFIKANTER	fotgängare	fotgängare	fotgängare	fotgängare	kollektivtrafik
	cyklist	cyklist	cyklist	cyklist	
		motorfordon	kollektivtrafik	kollektivtrafik	gods
		(lokal trafik)	motorfordon	motorfordon	(regional trafik)
				gods	
TYP AV GATA	Gång- och cykelväg Gågata Torg Park Promenad	Gångfartsgata Gågata Torg Bostadsgata	Stadsgata Blandtrafik Primärt lokal trafik som har sin målpunkt längs sträckan.	Huvudgata Stadsgata Gata som leder trafik mellan stadens olika områden.	Infart / Förbifart Väg som leder till samt runt tätort. Stor andel regional trafik.
TRAFIKNÄT BIL		Lokalnät	Lokalnät Huvudnät	Huvudnät	Huvudnät Regionalt nät
SEPARERING		Blandtrafik	Separe rad gångbana. Ibland separe rad cykelbana.	Separe rad gång- och cykelbana. Ibland separe rad cykelbana från gångbana.	Separe rad gång- och cykelbana. Ej i anslutning till gaturummet.
HASTIGHET		Gångfart 7 km/h	30 km/h 40 km/h	40 km/h 60 km/h	80 km/h 100 km/h
KARAKTÄR OCH BEBYGGELSE	Renodlat vistelserum för människor.	Gaturum primärt för människor, möten och vistelse. Tät bebyggelse.	Större delen av stadens gaturum. Ofta blandad stad, tät bebyggelse med kontakt mot gatan.	Bebyggelsen skapar väggar i gaturummet. Kan dock vara indragen från gatan utan anspråk.	Ingen eller enstaka bebyggelse i anslutning till gaturum. Inga entréer mot gaturummet.
BEHOV ATT KORSA GATA		Inget korsningsbehov. Oskyddade trafikanter vistas i gaturummet.	Stort korsningsbehov. Många entréer och målpunkter längs hela sträckan.	Litet korsningsbehov, endast i korsning. Få entréer och målpunkter.	Inget korsningsbehov. Oskyddade trafikanter korsar väg planskilt.
KORSNINGAR		Mycket tätt mellan korsningar eller in- och utfarter.	Tätt mellan korsningar eller in- och utfarter.	Glest mellan korsningar. Begränsat med in- och utfarter.	Mycket glest mellan korsningar.
EXEMPEL PÅ GATURUM	Algatan (öst) Astrid Lindgrens allé C B Friisgatan	Algatan (väst) Vedvägen	Nygatan Engelbrektsgatan	Hedvägen Östervångsvägen	Västra Ringvägen Hedvägen (väst) Väg 108 E6/E22

Tabell 2. Beskrivning över gaturummens olika egenskaper

Beskrivning av livsrumsmodellen med exempel från Trelleborg

I detta kapitel redovisas en förklaring av de olika typerna av gaturum med olika exempel från Trelleborg.

Frirum

Delar av Algatan och C B Friisgatan i Trelleborg är exempel på ett frirum. Det är rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor.



Astrid Lindgrens allé fungerar som ett frirum.

Integrerat frirum

Den västra delen av Algatan är ett exempel på ett integrerat frirum. Det är ett gaturum 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 och cyklister gäller. Väggarna består ofta av hus med entréer direkt mot gaturummet. Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torg och centrala offentliga stadsrum men också de nära bostadsgatorna utan genomfartstrafik.



Platsen framför Trelleborg C är ett exempel på frirum.



Del av Algatan är ett exempel på frirum.



Västra delen av Algatan fungerar som ett integrerat frirum.



Kung Hans väg är ett exempel på integrerat frirum.



Frejas väg är ett exempel på integrerat fririm.

Mjuktrafikrum

Mjuktrafikrum är gaturum som omfattar större delen av stadens eller tätortens gaturum. Nygatan och Östergatan är ett exempel på detta där väggarna och dess entréer i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk på att lätt röra sig både i rummets längsriktning och tvärriktning och det är tätt mellan korsningspunkterna. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela och gatorna befolkas av lokal trafik som har sin målpunkt utmed sträckan. Fotgängarna är alltid separerade från körbanan och oftast sker cykling i blandtrafik. Längs stråk med höga biltrafikflöden alternativt prioriterade stråk för cykel med höga cykelflöden bör dock cykling ske på separerad bana för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Mjuktrafikrummets gator har en hastighet på 30-40 km/h och biltrafikens ytor ska begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.



Nygatan är ett exempel på mjuktrafikrum.



Östergatan är ett exempel på mjuktrafikrum.

Integrerat transportrum

Hedvägen, Järnvägsgatan och Östervångsvägen är exempel på integrerade transportrum som leder trafik mellan stadens olika delar. De oskyddade trafikanterna färdas längs gaturummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Byggnadernas fasader utgör gaturummets väggar, men byggnadernas innehåll och funktion vänder sig ofta åt ett annat håll alternativt är indraget med bred förgårdsmark. Det är långa avstånd mellan korsningspunkter, entréer och målpunkter. Anspråket att korsa gatan uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum. Hastigheten längs denna typ av gaturum är ofta 60 km/h men kan också vara 40 km/h beroende på den

omgivande miljön och bebyggelsestrukturen. Gång- och cykeltrafik ska vara separerad från biltrafiken och längs prioriterade cykelstråk bör även gångbanan vara separerade från cykelbanan.

Hastighetsnivån har en stor betydelse för trafiksäkerheten i gaturummet. Vid gång- och cykelpassager där oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik kommer i konflikt ska hastigheten inte överstiga 30 km/h för motorfordonstrafiken för en god kvalitetsnivå alternativt inte överstiga 40 km/h för en mindre god kvalitetsnivå. Obevakade gång- och cykelpassager tvärs gaturummet bör hastighetssäkras till 30 km/h (Rätt fart i staden, 2008). Anslutningar från privata fastigheter mot gata i detta övergripande nät bör inte förekomma då detta är ett lokalt intresse och bör hänvisas till gata i mjuktrafikrummet.



Hedvägen är ett exempel på integrerat transportrum. Bild från Google maps.



Järnvägsgatan är ett integrerat transportrum.



Exempel på integrerat transportrum.

Transportrum

Västra Ringvägen, väg 108 samt väg E6/E22 är exempel på transportrum vilket är rum helt prioriterat för motorfordonstrafik. De oskyddade trafikanterna rör sig inte inom detta gaturum utan rör sig i ett helt separerat nät. Gående och cyklande korsar planskilt över eller under vägen. Bebyggelsen är ofta lokaliserad på stort avstånd från vägen vilket innebär att det sällan finns väggar som begränsar gaturummet eller som vänder sina anspråk mot rummet. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas.



Väg E6/E22 är ett tydligt exempel på transportrum. Bild från Google maps.



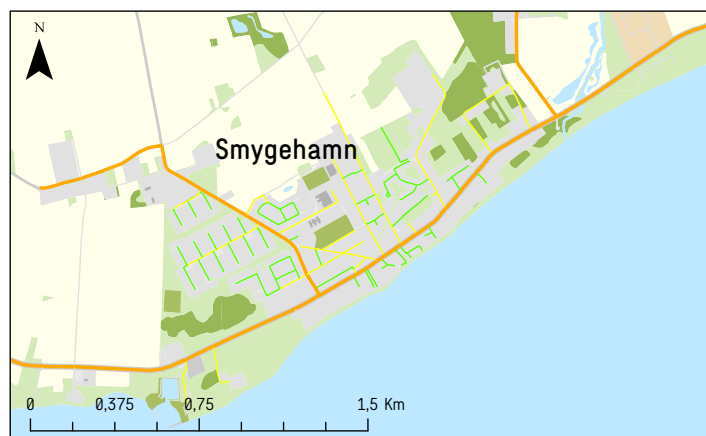
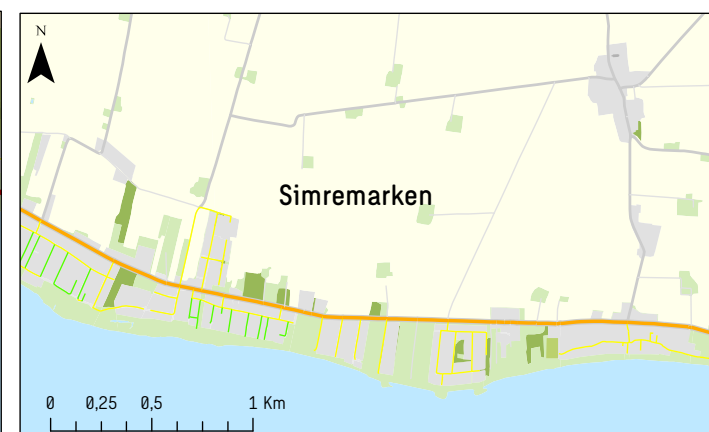
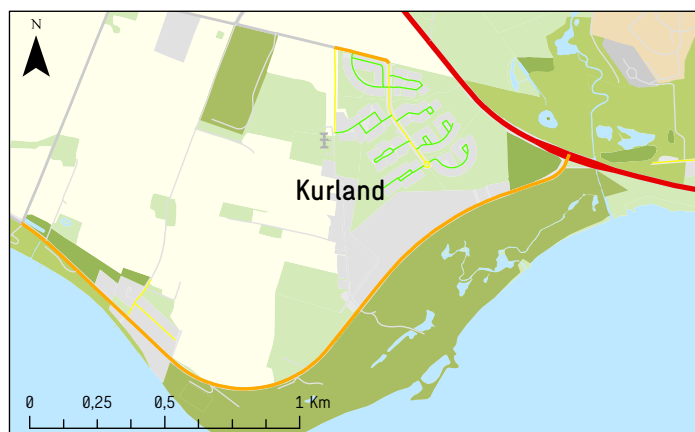
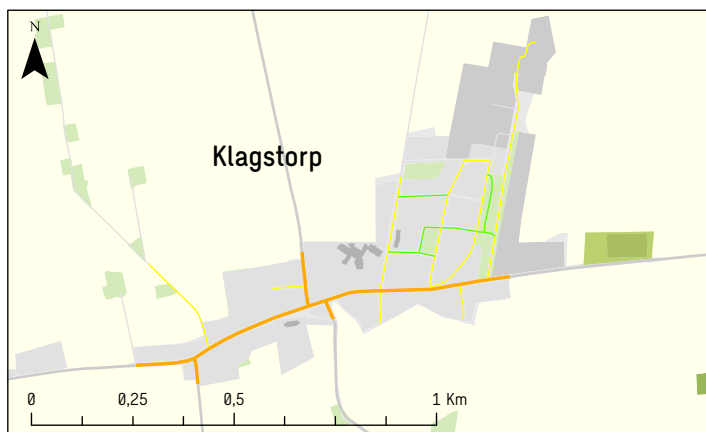
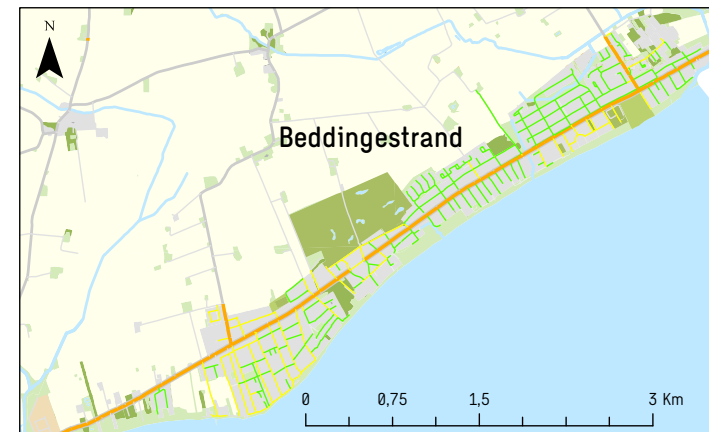
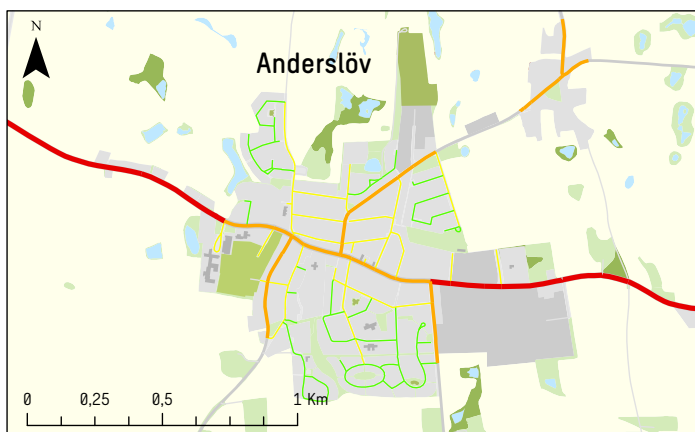
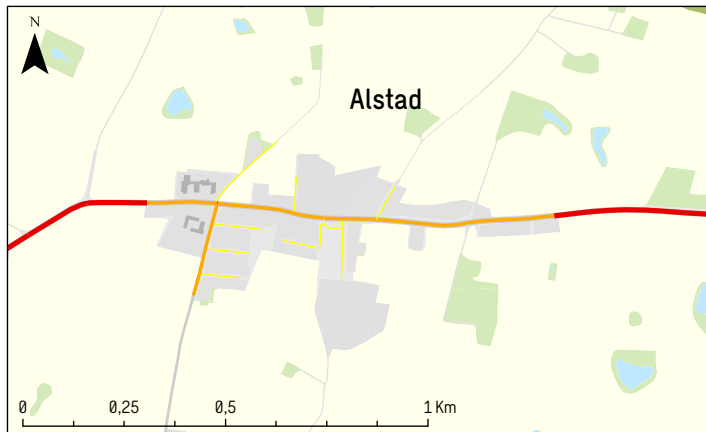
Väg 108 är ett exempel på transportrum.

Klassificering av gaturummen i Trelleborg

På följande sidor redovisas en klassificering av de befintliga gaturummen i Trelleborgs tätort samt i byarna på kartor. Denna klassificering ligger sedan till grund för det förslag till utveckling av gatornas funktion och karaktär som redovisas under kapitel *Utveckling av den övergripande trafikstrukturen*.

Livsrumsmodellen är svår att tillämpa på ett konsekvent och bra sätt i byarna, särskilt de byar som genomkorsas av statliga vägar där klassificeringen i vissa aspekter blir ett integrerat transportrum och i andra ett mjuktrafikrum. Detta tydliggör och sammanfattar dock problematiken utmed dessa stråk eftersom de både ska fungera med god framkomlighet för regional trafik som passerar igenom orten samtidigt som de ska fungera lokalt för de som bor och rör sig inom orten. Landsvägar utan anslutande bebyggelse passar inte heller helt korrekt in i klassificeringen.





Klassificering av de befintliga gaturummen i byarna enligt livsrumsmodellen.

SOCIALA PERSPEKTIV PÅ TRAFIKPLANERINGEN

Framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet är vanliga begrepp kopplade till trafikplanering. Under senare år har olika sociala perspektiv adderats, bland annat för att tydliggöra att även trafikplaneringen måste utgå från att människor har olika förutsättningar och olika behov. Trafikplaneringen ska skapa förutsättningar för att inkludera människor, inte exkludera.

Social hållbarhet handlar primärt om rättvisa, rättigheter, makt, tillit, välbefinnande. Under dessa begrepp finns en rad sociala aspekter, varav ett antal har lyfts fram specifikt i denna trafikplan: utöver trygghet och trafiksäkerhet synliggörs människors sociala liv, närhet, överblickbarhet, orienterbarhet, mobilitet och hälsa. Dessa aspekter har hanterats enligt nedan:

Nuläget beskrivs utifrån betraktelser och intryck från ett platsbesök³ med särskild fokus på de sociala perspektiven. Vad signalerar stadens gatunät, utformningar och trafiksystem till besökare? Upplevs staden som säker, trygg och välkomnande?

Påverkan beskrivs utifrån åtgärderna i trafikplanen. Ny och förändrad infrastruktur samt olika informationsåtgärder påverkar systemet och användningen av det. Texten sammanfattar en trolig påverkan.

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

Följande avsnitt i detta kapitel ger en översiktlig nulägesbeskrivning utifrån de sociala perspektiv som ingår i trafikplanen.

Mobilitet

Utifrån ett mikroperspektiv handlar mobilitet om människors möjligheter och hinder för att förflytta sig i det vardagliga livet. Det kan till exempel handla om målpunkter, stråk, barriärer, tillgänglighet och närhet, men också om funktionella möjligheter och social gemenskap. Utifrån ett samhällsperspektiv är det viktigt att underbygga ett jämlikt samhälle - ett

samhälle som alla kan känna sig delaktiga i, och som sörjer för en god hälsa och välbefinnande, och som möjliggör en tillgänglighet för alla, oavsett möjligheter eller begränsningar. Vidare är jämställdhet centralt i transportpolitiken och transportsystemet ska vara utformat så att både män och kvinnor kan ta del av det på lika villkor⁴.

Att fritt kunna förflytta sig räknas som en mänsklig rättighet, och är nära sammanlänkat med frihet⁵. Mobilitet och möjligheten att förflytta sig på egen hand i det vardagliga livet är kopplat till självständighet och livskvalitet. Begränsad mobilitet kan ge upphov till utanförskap och social exkludering⁶.



Felparkerade cyklar är vanligt i stadsbilden.

4 Regeringen, 2018

5 FN, 2018

6 Urry, J. 2007



3 Platsbesök genomfört av två personer från Sweco i Trelleborgs stad 2018-04-06

Alla människor har inte samma tillgång till färdmedel. I takt med att allt fler människor har kunnat använda bil, har människor utan bil tvingats till att vistas i allt rörigare, osäkrare och otryggare trafikmiljöer.

I Trelleborg är bilen det dominerande transportslaget. Den som har tillgång till bil, kan nå alla delar av kommunen och ta del av samhällets alla funktioner och utbud. Bilisterna i Trelleborg har en mycket god mobilitet.

För gående och cyklande är mobiliteten inte lika självklar. I Trelleborgs stad finns idag flertalet brister som på sina håll skapar en ogynnsam trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Cykelbanor och gångbanor är många gånger sammanslagna, samt är ofta av bristande kvalitet med håligheter och ojämnheter. I staden finns inslag av cyklisterna på trottoarer, eftersom cykling i biltrafik ofta upplevs som osäkert och otryggt.

Överlag behövs även attraktiva cykelparkeringar i hela staden. I nuläget finns det stora brister i möjligheterna att parkera cyklar, vilket innebär att felparkerade cyklar är ett vanligt inslag i stadsbilden. Felparkerade cyklar skapar på sina ställen barriärer för gående och kan även verka hindrande för det sociala livet i staden. Att inte kunna parkera sin cykel alls, eller att inte kunna parkera korrekt och säkert, innebär att cykeln som alternativ missgynnas. Det påverkar människors mobilitet genom att ett hållbart trafikslag inte alltid kan väljas.

Det är också viktigt med kontinuerligt underhåll av gång- och cykelbanor för att det ska vara möjligt att förflytta sig säkert. Det är dessvärre vanligt med eftersatt underhåll av cykelbanor och cykelparkeringar i Trelleborg.

I Trelleborgs kommun består kollektivtrafiknätet av en tåglinje, åtta regionbusslinjer och tre stadsbusslinjer.

Kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen för lite mer än hälften av de närliggande städerna från Trelleborgs tätort. Dock är bilen fortfarande ett mer konkurrenskraftigt alternativ till flera av de närliggande städerna. En väl utbyggd kollektivtrafik är viktig för att knyta samman regionens olika delar till en helhet, vilket också kan bidra till utvecklandet av en flerkärnig och sammanhållen region.

Närhet och socialt liv

En plats som upplevs som attraktiv, används av människor. En sådan plats kan exempelvis uppmuntra individer till att stanna och uppleva någonting, interagera med andra, vila, gå, cykla eller åka med kollektivtrafik. En plats som inbjuder till att människor från olika grupper möts, tenderar att minska rädslor och skapa ett mer socialt hållbart samhälle. Den lugnar även ned tempot – både i trafiken och för individer.

Ett sätt att skapa möten mellan människor kan vara att blanda nödvändiga aktiviteter som att resa till och från skola och arbete eller att handla mat, med frivilliga aktiviteter som att sitta ner en stund eller utföra någon form av fysisk aktivitet. Platsen kan utformas så att den används för olika typer av aktiviteter olika tider på dygnet och som attraherar olika grupper av människor.

Att skapa närhet – reell och upplevd – är ett sätt att öka det sociala livet i staden. Närhet skapas när nödvändiga funktioner i staden lokaliseras dit där människor redan är eller bor. Känslan av närhet gör människor mer beredvilliga att gå och cykla, samtidigt som färre tycker att bilen behövs för förflyttningen. Gågator i staden bidrar till att skapa närhet.

Trafikplanering kan integreras med exempelvis utformningen av en mötesplats så att de gynnar varandra. En attraktiv plats kan göra att fler väljer att resa kollektivt, cykla eller gå, vilket skapar trygghet då det blir en plats där många rör sig. Nygatan, Stortorget, Stadsparken och den lilla platsen mellan Valens köpcentrum och Stadsparken kan integreras till att bli platser för vila, aktiviteter, socialt liv och kollektivtrafik. Parken och denna plats binds, genom Valens köpcentrum, samman med Algatan som är en gågata.

Nygatan norr om Valens köpcentrum är i dag starkt trafikerad och biltrafiken dominerar upplevelsen. Det gör att man inte lägger märke till att det finns butiksentréer ut mot gatan. Det gör även att det känns som en baksida och en övergiven plats. Både gång- och cykelbana längs Nygatan är smala i förhållande till hur många människor som rör sig där. Vid entrén



Biltrafiken dominerar upplevelsen på Nygatan mellan Stortorget och Valens köpcentrum. Foto: Sweco

till Valens köpcentrum ut mot Nygatan står cyklar parkerade på trottoaren vilket dessutom tar utrymme från gående.

Platsen mellan Stadsparken och Valens köpcentrum är utformad som en liten mötesplats och den är hel, ren, ljussatt och känns trygg. Där finns även lä och sol. Platsen inbjuder dock inte till användning eftersom cyklar parkeras där.

Det finns cykelställ i närheten vid busshållplatserna utmed Nygatan vid Stortorget, men de används i begränsad utsträckning. Att de inte upplevs som attraktiva beror troligen på att de inte är lokaliserade tillräckligt nära attraktiva målpunkter, men kan även bero på att de inte är väderskyddade eller utrustade med möjlighet till ramlåsning.

Stadsparken erbjuder lugnt tempo, en vacker miljö och möjlighet till tystnad.

Stortorget är ödsligt och utnyttjas inte som mötesplats. Platsen känns inte välkomnande eller attraktiv och de sittplatser som finns är alldeles intill bilparkeringen så att sittande tvingas sitta vända mot bilarna. Biltrafiken till och från parkeringsplatserna på torget är omfattande och bilar stannar även utanför de anvisade platserna. Upplevelsen är att biltrafiken tar över rummet och att platsen inte inbjuder människor till att stanna eller mötas där. Därmed begränsas det sociala livet runt Stortorget.

Skolgården framför Söderslätts gymnasiums huvudbyggnad har i dag ingen utformning som inbjuder till socialt liv. Det finns några bänkar intill bilparkeringen, men de är inte inbjudande eftersom bilparkeringen dominerar platsen. Ytan kan utvecklas till en plats för rekreation och aktivitet i stället för att användas som bilparkering.



Skolgården framför Söderslätts gymnasiums huvudbyggnad består till största delen av en bilparkering.



Bänkar med utblick mot parkerade bilar på Stortorget



Cyklar parkerade på trottoaren utanför Valens köpcentrum.



Cyklar parkerade på den lilla mötesplatsen mellan Stadsparken och Valens köpcentrum.

Trafiksäkerhet

I Trelleborg har motorfordonstrafiken prioriterats under lång tid. En stad som byggs för bilar i stället för oskyddade trafikanter blir mindre trafiksäker.

Det saknas trygga gångbanor på flera håll till viktiga målpunkter, exempelvis Söderslätthallen och vårdcentralen på Hedvägen. Det finns även dåligt underhållna gångbanor, övergångsställen och taktila stråk med håligheter och ojämnheter. Andra brister i trafikmiljön är svagt markerade övergångsställen samt brist på skyltning. Bristande underhåll innebär en ökad risk för olyckor samtidigt som det signalerar att platsen är övergiven vilket tenderar att öka rädslan för våld och överfall.

Gående och cyklande behöver på många platser samsas om utrymmet på ett sätt som inte är önskvärt för någon part och som försämrar trafiksäkerheten för alla oskyddade trafikanter. Det är vanligt med hinder på gångbanorna vilket tvingar ut gående på cykelbanor eller långt ut mot hårt trafikerade vägar. Det saknas avfasade kantstenar vid många övergångsställen, vilket innebär att personer med rullstolar, rollatorer och barnvagnar tvingas till cykelpassager. Där det saknas cykelbanor finns det risk för att cyklisterna hamnar på gångbanorna i stället, alternativt att människor väljer att inte cykla alls.

I Trelleborg finns flera starkt trafikerade gator med övergångar som inte känns trygga och säkra, exempelvis framför sjukhusets entré (Hedvägen). På samma gata, framför Liljeborgsskolan, finns en övergång som dessbättre upplevs som trygg.

Orienterbarhet och framkomlighet

Orienterbarhet handlar om att kunna läsa av ett område och att förstå vart man ska gå för att komma dit man vill. Framkomlighet handlar bland annat om snabbhet och direkthet, som att slippa barriärer och omvägar, att slippa köa, vänta eller kliva av cykeln och leda den samt att slippa upprepade byten i kollektivtrafiken. Det är viktigt att gator följer en kontinuitet vilket är positivt både ur framkomlighets- och orienterbarhetssynpunkt. I Trelleborgs tätort finns idag brister inom dessa områden som kan verka hindrande för att skapa goda flöden för gående och cyklande.

Det saknas exempelvis cykelvägvisning i Trelleborgs stad, något som behövs för att ge en god orienterbarhet. Utan cykelvägvisning, blir cyklisterna mer eller mindre hänvisade till de områden och stråk som de redan är bekanta med. Cykelvägvisning ska normalt visa den genaste och snabbaste vägen till viktiga målpunkter, vilket stärker framkomligheten.

Det saknas ett utpekat och markerat gångnät i Trelleborg. Med ett prioriterat gångnät följer genare dragningar och utformningskrav som kan stärka framkomligheten. Gångtrafikanter är extra känsliga för hinder och omvägar av olika slag. Omvägar påverkar barn eftersom de är små och inte orkar gå lika långt som vuxna. Omvägar påverkar även rörelsehindrade som inte kan eller orkar gå långa sträckor. Bristen på ett utpekat gångnät kan därmed påverka framkomligheten, tillgängligheten och mobiliteten.

Även om Trelleborgs stad har ett omfattande cykelnät är kvaliteten generellt bristande och cykeltrafiken delar ofta utrymme med gående. Detta innebär en begränsad framkomlighet för cyklande, skapar otrygghet för fotgängare samt innebär en försämrad trafiksäkerhet.

Strandgatan-Hamngatan utgör en påtaglig barriär i staden. Hamngatans barriäreffekt är kanske som störst vid Trelleborgs C. Besökare når tåg, regionbussar och lokalbussar, men inte resten av staden utan att behöva korsa Hamngatan. Stadsutvecklingsprojektet i hamnområdet ger dock förutsättningar för att ändra detta, och på ett bättre, tryggare och mer trafiksäkert sätt binda ihop området söder om Strandgatan och Hamngatan med övriga staden.



Exempel på bristande utformning och dåligt underhåll vid övergångsställen. Foto: Sweco

Tillgänglighet

Det finns i samhället en rad lagar och förordningar för tillgänglighet, vilka syftar till att främja ett samhälle där så många som möjligt ska kunna delta på lika villkor. År 2016 presenterade regeringen förslag på nationellt mål och inriktning för funktionshinderpolitiken, vilken anknyter till FN:s konvention om mänskliga rättigheter. Ambitionen är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsvariationer. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet beaktas⁷. Trelleborgs kommuns ambition enligt huvudmålet för resor och transporter är att transportsystemet ska skapa god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner för alla kommunens invånare och besökare.

Det är angeläget att den byggda miljön kan användas av alla. HIN (BFS 2013:9 - HIN 3) är Boverkets föreskrifter om enkelt avhjälpta hinder⁸ och ALM (BFS 2011:5 – ALM 2) är Boverkets föreskrifter om tillgänglighet på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader⁹. Föreskrifterna bygger på plan och bygglagen med syfte att alla ska kunna vara delaktiga på jämlika villkor i den byggda miljön och på allmänna platser.

I Trelleborgs kommun kan ett flertal brister i trafikmiljön identifieras som motverkar en miljö med lika möjligheter för delaktighet. Det saknas på flertalet ställen avfasad kantsten vid övergångsställen. Enligt HIN bör nivåskillnader vid övergångsställen och andra gångpassager avfasas till 0-kant så att personer med rullstol eller med rollator kan ta sig fram. Vid sidan av avfasningen bör kantstenen ligga kvar så att personer med nedsatt syn kan ta ut riktningen över gatan.

Det är i nuläget inget ovanligt inslag med rullstolsburna personer eller personer med rollatorer

på de parallella cykelpassagerna vid korsning av körbanor, då de nyttjar avfasningen för cyklister i bristen på avfasning för fotgängare. Detta är både ett säkerhets- och trygghetsproblem som bör åtgärdas. Vidare förekommer det på många platser ojämn markbeläggning och håligheter, vilket även det bör avhjälpas enligt föreskrifterna. Hinder i form av avsaknad av eller bristande utformning av orienterande skyltning åtgärdas.

På flertalet ställen i kommunen finns bristfälligt underhållna övergångsställen. Föreskrifterna lyder att hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkering ska avhjälpas. Det är särskilt angeläget vid viktiga målpunkter såsom busshållplatser, övergångsställen, perronger och affärer. Det är också av vikt att de investeringar som har gjort i kommunen i form av taktila ledstråk för personer med nedsatt syn underhålls. Ett flertal brister finns i nuläget i kommunen.

Brist på sittbänkar i den offentliga miljön kan innebära begränsningar i den vardagliga mobiliteten och tillgängligheten. Det i sig kan innebära negativa hälsoeffekter och en minskad social inkludering. Samtidigt kan en genomtänkt utplacering av bänkar på samma sätt bidra till utformandet av en mer promenadvänlig stad, vilket kan främja folkhälsan och det sociala livet.

Trafikmiljön i Trelleborg innehåller stora barriärer. För personer med nedsatt rörelse- och/eller orienteringsförmåga kan sådana barriärer upplevas som än mer barriärskapande. Gångbanorna i Trelleborgs stad karakteriseras också av diverse hinder. Bilar blockerar vid parkeringshusutfarter, cyklar står felaktigt parkerade, reklamskyltar blockerar gångytan, trottoarer smalnar av på grund av pelare samt husfasader vid hårt trafikerade vägar (se

exempel bilder). Samlat innebär detta en ogynnsam trafikmiljö för fotgängare och för personer med begränsad rörelseförmåga eller svårigheter med orienteringen.



Fotot till vänster visar ett taktilt stråk som upphör på felaktigt sätt. Bilden till höger ett taktilt stråk där bristen på underhåll gjort att stråket inte fungerar som avsett.



Övergångsställe där avfasad del saknas för den del som är reserverad för gående. Utformningen tvingar ut personer med rullstolar, rollatorer och barnvagnar i delen för cyklande.

7 Regeringen, 2017

8 Boverket, 2013

9 Boverket, 2011

Trygghet och överblickbarhet

Om en plats som upplevs som trygg eller ej beror på om den går att överblicka, ger kontakt med omgivningen samt är befolkad och välskött. Hur människor väljer att röra sig i det offentliga rummet påverkas i stor utsträckning av individens upplevelser av trygghet på olika platser och i mindre grad av den statistiska risken för brott. En individs känsla av otrygghet på en plats kan avspegla den faktiska risken, men det förekommer även att situationer och platser upplevs som otrygga trots att risken för brott är låg.

De centrala delarna av Trelleborg upplevs som överblickbara och de ger en känsla av att vara trygga platser. Platserna är utformade så att människor kan se långt, kan göra riskbedömningar och inte känner sig trängda. De centrala delarna är också befolkade och det rör sig människor i olika åldrar och olika socioekonomiska grupper. Att de offentliga rummen används ger en upplevelse av att det finns ögon som ser vad som händer och individen känner sig mindre utsatt. Även Stadsparken, vilken bland annat används som passage av fotgängare, känns överblickbar och trygg.

Trelleborg C, som för många är en entré till staden, känns välkomnande och trygg genom att den är överblickbar, befolkad och välskött. Stationshuset inbjuder till att använda kollektivtrafiken. Det är dock en nackdel att stationen ligger en bit från centrum, och att besökare måste korsa Hamngatan.

Vid Söderslätthallen och Vångavallen finns passager med buskage som kan ge upphov till en känsla av otrygghet. Det gäller exempelvis cykel- och gångbanan som går västerut från Söderslätthallen.

Vid Vångavallen finns en cykelparkering mitt emot den ingång som idrottsutövarna använder. Den ligger

bakom en bilparkering med en tegelvägg på en sida, buskage på två sidor och parkerade bilar på den fjärde sidan, se bild ovan till höger. Platsen känns otrygg genom att den inte är överblickbar och att det inte finns någon alternativ väg ut om man känner sig trängd.

Blandningen av olika funktioner kan förbättras i staden. En del platser domineras av handel eller bostäder och sådana områden tenderar att bli ödsliga vid de tider på dygnet då affärerna är stängda eller en majoritet av de boende är i skolan eller på jobbet.



Trelleborg C känns trygg eftersom stationen är befolkad och överblickbar.



Exempel på miljöer som kan upplevas som otrygga på grund av skymmande buskage, låg standard och få människor på platsen.

Hälsa

Som tidigare beskrivits är bilen det dominerande färdmedlet i Trelleborg. Högtrafikerade gator skapar stora barriärer i tätorten Trelleborg. Buller och luftföroreningar påverkar hälsan negativt. I ett bilorienterat samhälle är det även svårare att cykla och promenera, vilket påverkar kondition och allmänt välmående. Det är särskilt viktigt för barn att röra sig då det stärker deras koordinationsförmåga och bygger upp benstommen.

Luftföroreningarna i svenska tätorter är så pass höga att de påverkar både människor och miljö negativt. Det innebär en samhällskostnad på drygt 40 miljarder kronor, och orsakar att cirka 5 500 svenskar dör i förtid på grund av luftföroreningar¹⁰. Sverige har ett klimatmål om att senast år 2030 minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent jämfört med 2010 års mätningar¹¹. För att nå målet krävs ett samlat krafttag från alla Sveriges kommuner och regioner.

I Trelleborgs kommuns miljömål finns målet om att utsläpp av kväveoxider från trafik ska minska och att luften ska bli friskare med mindre andel flyktiga organiska ämnen och partiklar. Kommunens klimatpåverkan ska vara begränsad med minskade utsläpp av växthusgaser, och bilens marknadsandelar ska minska till förmån för mer hållbara transportslag.

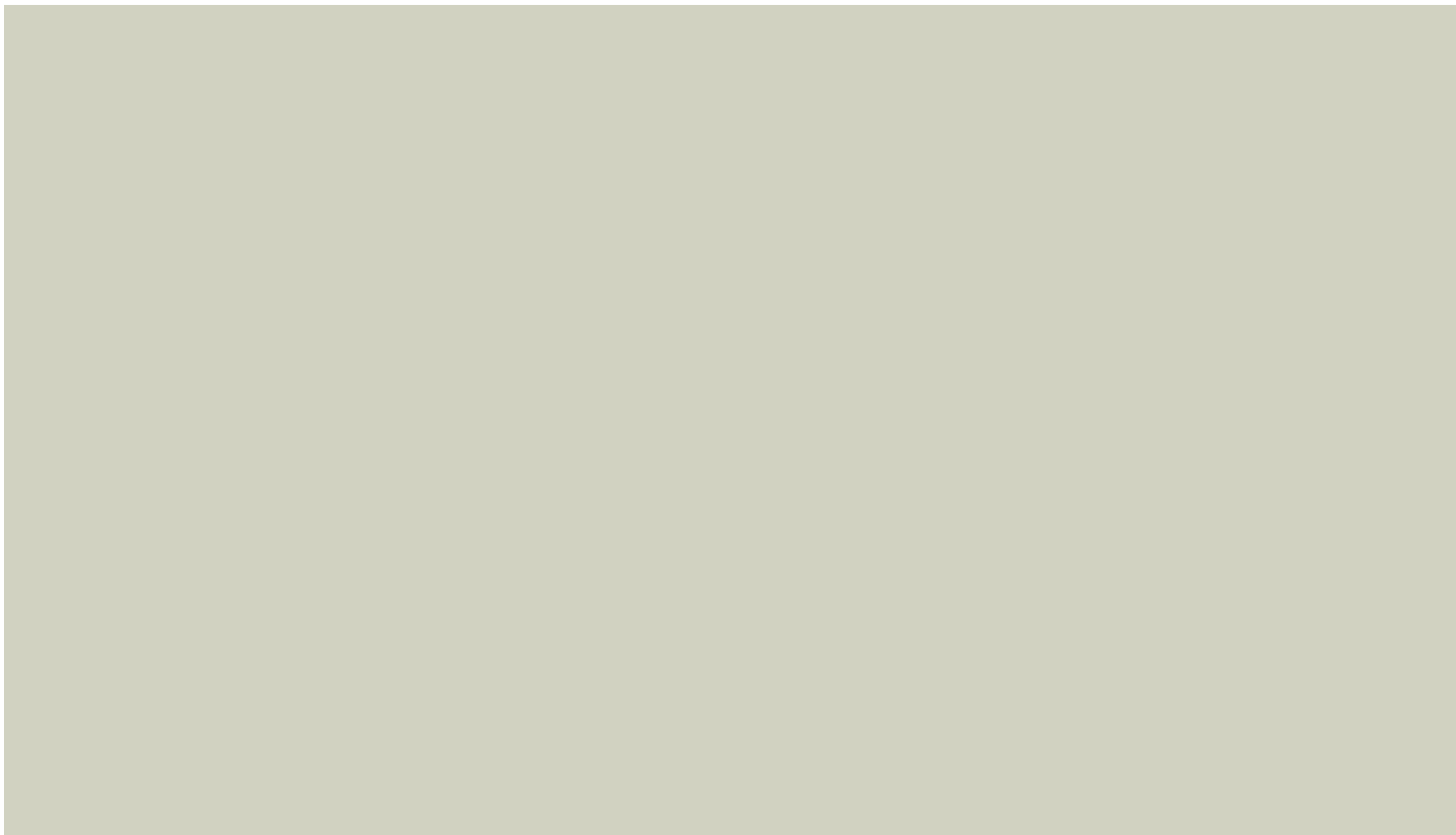
Barn är särskilt sårbara när det gäller luftföroreningar. Äldre kvinnor och/eller äldre låginkomsttagare är särskilt utsatta. Det innebär att ett hållbart trafiksystem med hållbara transporter gynnar alla och bidrar utifrån ett hälsoperspektiv till minskade ojämlikheter.



Prioriterade cykelstråk uppmuntrar till rörelse och därmed förbättrad hälsa.

¹⁰ Naturvårdsverket, 2017

¹¹ Naturskyddsföreningen, 2018





UTVECKLING AV DEN ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUREN

UTVECKLING AV DEN ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUREN

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

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. Planeringen ska vara målstyrd och inte prognosstyrd. Prognoserna är dock viktiga för att veta i vilken riktning utvecklingen går just nu. När Trelleborgs stad växer och blir tätare blir det fler människor som ska bo, arbeta och besöka staden. När fler invånare ska samsas om samma yta måste det göras med människan och miljön i fokus för att uppnå en långsiktigt hållbar och attraktiv utveckling. Det kommer att ställa högre krav på att prioritera yteffektiva färdmedel i högre utsträckning som tillsammans med en funktionsblandning i staden som bidrar till hur enkelt det kan vara att leva och verka utan att vara beroende av en bil.

Hänsyn måste tas till samtliga trafikslag och olika intressen. För att fullfölja den målstyrda planeringen måste planerare också prioritera bland åtgärder som gynnar vissa trafikslag. Ofta ställs olika intressen mot varandra, och det uppstår konflikter 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. 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.

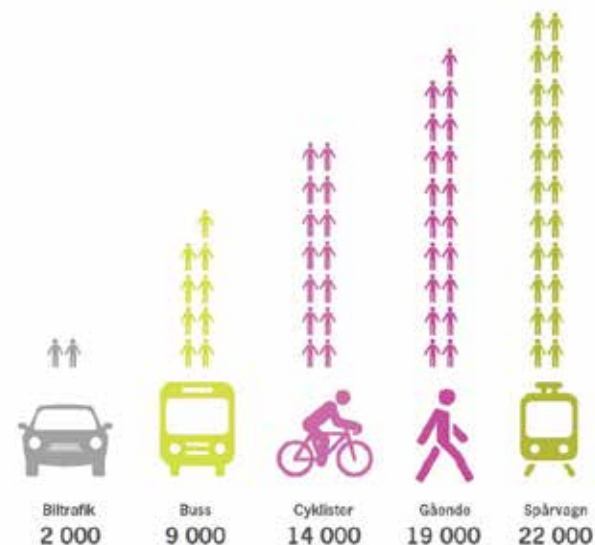
Trafiksystemets huvuduppgift är att tillgodose behovet av tillgänglighet till samhället både för medborgarna och för näringslivet. Det kan lösas genom ökad framkomlighet, det vill säga högre kapacitet i trafiksystemet, men också på andra sätt. Genom att se trafiksystemet som en helhet där alla trafikslag 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 dem som behöver det, till exempel kollektivtrafiken och utryckningstrafiken.

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 funktionsvariationer påverkas i högre grad av

trafikens negativa effekter såsom buller, barriärer och att ett samhälle där bilen dominerar exkluderar många människor från att röra sig fritt.

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

Trafikmiljön behöver även upplevas som trygg. Eftersom trygghet är en subjektiv känsla, behöver trafiksystemet erbjuda alternativ. För vissa upplevs trafikseparering tryggt medan andra upplever närvaro av annan trafik som tryggt. Alternativa vägar är en annan trygghetsskapande faktor, liksom belysning.



Kapacitet för körfält 3,5 meter – Antal personer per timme.
Illustration från Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Region Skåne.

GATURUMMENS FRAMTIDA FUNKTION OCH KARAKTÄR

Merparten av de planerade förändringarna av den befintliga trafikstrukturen hänger ihop med kommunens planering för Östra ringvägen och en ny hamninfart från öster. Med en komplett ringväg runt Trelleborgs tätort skapas förutsättningar för en mer effektiv incheckning och logistik i hamnen. Med ringvägen och den östra hamninfarten kommer genomfartstrafik, trafiken till och från hamnen och de tunga godstransporterna att trafikera sträckan utanför tätorten. Detta ger i sin tur möjligheter att förtäta och utveckla staden i anslutning till befintlig infrastruktur, service och handel, vilket innebär ett effektivt markutnyttjande. Det skapar dessutom de bästa förutsättningarna för att de nya invånarna ska kunna resa hållbart med närhet till service och handel, till det stora utvecklingsområdet Kuststad 2025 och till Trelleborg Övre, som ligger mycket nära järnvägsstationen och andra kollektivtrafikhärlägen.

Med utgångspunkt från klassificeringen av det befintliga gatunätet enligt livsrumsmodellen har en klassificering av det framtida gatunätet tagits fram. Denna klassificering bör ligga som grund för den fortsatta planeringen av både tätorten och byarna. Målet är att gaturummen på sikt ska anpassas till den funktion som de har i nätets gällande prioritering av trafikslag, utformning, hastighet, korsningspunkter och bebyggelsestruktur. Fokus bör vara att öka utrymmet för vistelse, fotgängare och cyklister och att anpassa biltrafikens hastighetsnivåer till de oskyddade trafikanternas behov.

Principen för den framtida trafikstrukturen för tätorten utgår ifrån ett vägnät i form av transportrum med hög framkomlighet för motorfordonstrafik inklusive gods

som leder till samt runt Trelleborgs tätort. Detta nät består av väg E6/E22, väg 108, väg 9 samt Västra och Östra ringvägen. Trafik från denna ringväg färdas sedan via gaturum i form av integrerade transportrum mot centrum. Flera radiella stråk leder mot en inre ring bestående av Bryggaregatan, Hedvägen och Glasbruksvägen. Dessa stråk har en relativt god framkomlighet för biltrafiken och de leder trafik mellan tätortens olika delar med separerade gång- och cykelbanor längs båda sidor.

Innanför denna inre ring bör endast gaturum i form av mjuktrafikrum, integrerade frirum och frirum finnas. Dessa delar utgörs av de mer centrala delarna av tätorten och samspel mellan de olika trafikanterna är av stor vikt. I den mest centrala delen av tätorten bör fotgängare och cyklister prioriteras. Det ska vara möjligt att nå dessa delar med bil men

på de oskyddade trafikanternas villkor och med en låg hastighet. I enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs centrum ska dessa delar utvecklas till ett prioriterat fotgängarområde som genomkorsas av de prioriterade fotgängarstråken Astrid Lindgrens allé-C B Friisgatan i nord-sydlig riktning samt Algatan i öst-västlig riktning.

Nedan redovisas de viktigaste planerade förändringarna av trafiknätet som är av betydelse för att uppnå de i trafikstrategin uppsatta målen. Alla planerade förändringar hänger ihop med stadens utveckling i närtid i enlighet med den i kommunstyrelsen antagna Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025.



Schematisk illustration över det framtida övergripande gatunätets struktur utifrån livsrumsmodellen.

Planerade förändringar av det statliga vägnätet

Merparten av de planerade förändringarna av den befintliga trafikstrukturen hänger ihop med kommunens planering för den Östra ringvägen och en ny hamninfart från öster vilket påverkar strukturen för det statliga vägnätet. Flera förändringar berör vägar som i dagsläget ingår i det statliga vägnätet där en diskussion och prövning i plan pågår mellan kommunen och Trafikverket samt med Länsstyrelsen. Genomförandet av de föreslagna förändringarna av gaturummens framtida funktion och karaktär skulle förenklas om kommunen övertar väghållaransvaret från Trafikverket.

E6/E22

Detta stråk är i dagsläget ett renodlat transportrum. I samband med förtätning och utveckling av ny strandnära bebyggelse utmed nuvarande Strandridaregatan söder om E6/E22 bör gaturummet utvecklas till ett integrerat transportrum. Gaturummet bör utformas som en stadsgata med trädplantering och separerade gång- och cykelbanor längs båda sidor. Föreslagna åtgärder ligger i linje med strategi K2-Bygg bort barriärer i centrum samt U3-Gestalta genomgående grön boulevard från "Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025".

Väg 9-Strandgatan-Hamn-gatan-Järnvägsgatan-Östra Infarten

Gaturummet ges en mer stadsmässig utformning likt ombyggnaden av Järnvägsgatan i samband med utveckling av ny stadsbebyggelse utmed stråket. Karaktären och utformningen ska gradvis tydliggöra för trafikanterna skillnaderna i hastighet och beteende och att de närmar sig de mest centrala delarna av staden. Den mest centrala delen ska markeras

tydligt och korsningspunkterna bör hastighetssäkras till 30 km/tim i korsningarna med Hansagatan, C B Friisgatan och Kontinentgatan med anledning av att flödena av oskyddade trafikanter i nord-sydlig riktning bedöms bli som störst här utifrån befintliga och planerade målpunkter. Det kommer också att markera omfattningen av det prioriterade fotgängarstråket.

Väg 108

På sträckan mellan Västra ringvägen och Hedvägen är gaturummet i dagsläget ett renodlat transportrum med bebyggelsen långt från vägen samt med planskilda korsningar för de oskyddade trafikanterna. I framtiden bör den norra delen av stråket fram till Hedvägen omvandlas till ett integrerat transportrum genom kompletterande ny bebyggelse utmed gatan. Gatans utformning bör ändras från klassisk väg med vägren och dike till en gata med kantsten, nya separerade gång- och cykelbanor längs gatan samt med ett kortare avstånd mellan korsningspunkterna.

Karaktären och hastigheten bör successivt sänkas från transportrum och 90 km/tim norr om Västra ringvägen till integrerat transportrum med 60 km/h samt eventuellt 40 km/tim ju närmare centrum. Hastigheten ska återspeglas i gaturummets karaktär och utformning.

Planerade förändringar av det kommunala gatunätet

Västra och Östra ringvägen

Ringvägen runt Trelleborgs tätort syftar till att leda genomfartstrafik samt trafik inklusive gods till och från de nya färjelägena öster om staden. Västra ringvägen är befintlig medan Östra ringvägen är en planerad ny väg i enlighet med "Planprogram för Östra ringvägen och Östra hamnfarten". För den funktion som eftersträvas bör ringvägen utformas som transportrum med hastigheten 80-100 km/tim. Ringvägens sträckning ska ha en hög framkomlighet för motorfordonstrafiken och korsningspunkter med anslutande vägar bör i stor utsträckning utföras planskilda.

Delar av den befintliga ringvägen sträcker sig igenom Västra verksamhetsområdet (Hedvägen) och är i dagsläget ett integrerat transportrum. Denna del uppfyller inte den funktion och karaktär som eftersträvas för trafik utmed en ringväg. Hastigheten är här reglerad till 60 km/tim och det är relativt tätt mellan korsningspunkterna vilket påverkar framkomligheten och restiden. Vägen bör ha en funktion och karaktär som ett renodlat transportrum och därför behöver trimningsåtgärder vidtas på sträckan mellan Persåkersvägen och Tommarspövägen. Alternativt måste delar av Västra ringvägen ersättas med en förbifart norr om verksamhetsområdet.

Östra ringvägen

Den korta delen av den befintliga Östra ringvägen, mellan Engelbrektsgatan och Östra Infarten, bör utvecklas från ett renodlat transportrum till ett mjuktrafikrum. Gatan kan omvandlas om den kompletteras med ny bebyggelse som kopplar ihop området Fagerängen med de centrala delarna av Trelleborg. Området ligger i dagsläget relativt isolerat mellan Kontinentalbanan, Östra ringvägen (den befintliga), Östra infarten samt Engelbrektsgatan.

Hedvägen på delen vid Lasarettet och skolan

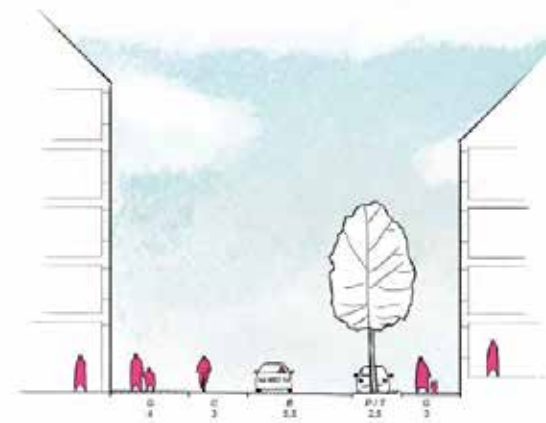
Hedvägen ingår som en del i den "inre ringen" med en föreslagen funktion och karaktär som integrerat transportrum. Med hänsyn till att lasarettet och Liljeborgsskolan utgör betydande målpunkter bör delen mellan Valldammsgatan och Heskillegatan ha en högre prioritet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Stråket bör ha funktion och karaktär som ett mjuktrafikrum med en hastighet på 30-40 km/tim. Passager för oskyddade trafikanter bör ligga relativt tätt samt utformas hastighetssäkrade.

Allén och Spårvägen

Allén är i dagsläget ett integrerat transportrum med delvis parallella lokalgator samt parkeringsytor som gör gaturummet brett med stora avstånd mellan angränsande bebyggelse och Spårvägen är idag en före detta bussgata som används som parkering. Med en planerad förtätning i form av ny bebyggelse i anslutning till gaturummet bör gaturummet i framtiden utformas som ett mjuktrafikrum med tätare avstånd mellan korsningspunkterna och med kantsten och trädplanteringar istället för vägren och breda sidoområden.

Längs gatornas södra sida ska ett brett gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning etableras med god framkomlighet, trafiksäkerhet och prioritet för oskyddade trafikanter mot Trelleborg C.

Föreslagna förändringar ligger i linje med "Planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren". De ligger dessutom i linje med trafikstrategierna om att satsa på cykelnät av högsta kvalitet och anpassa gaturum för fotgängare och cyklister samt minska barriärer.



Illustrerat förslag på ny sektion för Spårvägen, från Planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren.

Prioriterad fotgängarzon i centrum

I enlighet med "Fördjupning av Översiktsplan för Trelleborgs centrum" ska en prioriterad fotgängarzon skapas i Trelleborgs centrum. Denna syftar till att skapa och prioritera rum för besök, vistelse, handel och service. Området begränsas av Valldammsgatan-Spårvägen-Hyredammsgatan-Hantverkaregatan-Järnvägsgatan-Hamngatan. Inom detta område ska motorfordonstrafik ske på de oskyddade trafikanternas villkor. Området ska vara tillgängligt med bil, men med en lägre framkomlighet.

Föreslagen förändring ligger i linjer med trafikstrategierna anpassa gaturum för fotgängare och cyklister samt minska barriärer och utveckla möjligheterna att röra sig till fots.

Astrid Lindgrens allé – C B Friisgatan

I enlighet med "Fördjupning av Översiktsplan för Trelleborgs centrum" ska ett prioriterat fotgängarstråk i form av ett frirum för endast oskyddade trafikanter skapas i nord-sydlig riktning centralt genom stadskärnan. Delar av stråket finns redan i dagsläget men detta har för avsikt att förlängas dels norrut mot lasarettet, dels söderut mot de planerade utbyggandsområdena inom hamnen. Stråket ska ha prioritet framför biltrafiken i alla korsningar med gatunätet samt vara hastighetssäkrade för att skapa ett attraktivt och säkert stråk med högsta framkomlighet för fotgängare och cyklister. Stråket knyter ihop flertalet viktiga och stora målpunkter i centrum.

Delar av C B Friisgatan är i dagsläget ett mjuktrafikrum vilket bör utvecklas till ett integrerat frirum. Tillgänglighet till angränsande fastigheter samt behov av transporter begränsar möjligheterna till att skapa ett renodlat frirum.

Nygatan

Eftersom ett nytt mjuktrafikrum skapas för allmän biltrafik utmed Spårvägen skapas också förutsättningar för att ge ökad prioritet för fotgängare och cyklister samt kollektivtrafik utmed Nygatan, vilken bör utvecklas till ett integrerat frirum. Nygatan är det mest centrala stråket för biltrafik i dagsläget och det passerar rakt genom centrum med en stor koncentration av viktiga målpunkter såsom Stortorget, Stadsparken, köpcentret Valen samt flertalet butiker, restauranger och annan service. I dagsläget dominerar biltrafiken gaturummet med breda körbanor och kantstensparkering längs båda sidor. Gång- och cykelbanan är smal vilket medför konflikter mellan fotgängare och cyklister. Det planeras för en ombyggnad av delen mellan Östra Vallgatan och C. B Friisgatan någon gång mellan 2019-2021. Delen från C B Friisgatan till Valldammsgatan bör ges en liknande karaktär.

Med hänsyn till att Nygatan trafikeras av en tät ström med lokalbussar kommer stråket aldrig att kunna utvecklas som ett renodlat integrerat frirum. Gator med busstrafik och hållplatser bör utformas som en gata med kantsten.

Föreslagen förändring utgår från förslaget i "Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025" där denna mest centrala del av staden ska utvecklas som en prioriterad fotgängarzon. Föreslagen förändring ligger i linje med flertalet av trafikstrategierna.



Nygatan fungerar i nuläget som mjuktrafikrum. Foto: David Svensson 2012-10-31

Östergatan

När staden växer, ökar antalet invånare. Med denna befolkningsökning växer även behovet av ett "större centrum" med mer service, handel och restauranger. Östergatan är i dagsläget ett mjuktrafikrum, men bör utvecklas till gaturum med högre prioritet för fotgängare och cyklister. Den framtida funktionen och karaktären bör vara ett integrerat frirum i likhet med Algatan, delen väster om Flockergatan. Detta blir även en gradvis förändring samt en naturlig förlängning på Algatan som väster om Kontinentgatan är stadens gågata.

Flockergatan

Flockergatan är ett mjuktrafikrum i dagsläget och ligger mycket centralt i Trelleborgs centrum. Den korta gatan är enkelriktad och knyter ihop Algatan med Nygatan. Med hänsyn till att gatan är enkelriktad så är körbanan mycket bred och yta för biltrafik dominerar gaturummet. Detta gaturum bör utvecklas till ett integrerat frirum där man ger ökad prioritet för fotgängare och cyklister likt Algatan väst om Flockergatan. Kantstensparkering för bilar bör tas bort för att skapa utrymme för fotgängare och cyklister som är besökare i centrum samt för att skapa ytor för vistelse. I enlighet med parkeringsstrategin bör antalet bilplatser i de mest centrala delarna av staden begränsas så att söktrafiken och trafikflödena inom den föreslagna fotgängarzonen på sikt kan minska.



KLASSIFICERING AV CYKELNÄTET

Trelleborgs stad har ett relativt omfattande cykelvägnät. Generellt för cykelvägnätet i kommunen är att kvaliteten är bristande. Cykelbanorna är ofta smala, det saknas ofta separering mellan gående och cyklande, och det saknas en enhetlig och säker utformning för cyklande i korsningspunkter. Genom att dela upp cykelnätet enligt olika klassificeringar, underlättas kommunens arbete med satsningar och prioriteringar av åtgärder i cykelnätet.

Cykelnätet har delats upp enligt följande klassificeringar:

- Prioriterat cykelnät: Ett stråk som är snabbt, gent och enkelt samt tillgängligt hela tiden.
- Kompletterande cykelnät: Kompletterar det prioriterade cykelnätet på kortare sträckor, tillätet med lägre standard.

Det prioriterade cykelnätet ska vara utan avbrott och knyta ihop viktiga målpunkter samt stadens olika områden. Det ska även anknyta till stråken till de omkringliggande mindre orterna i kommunen. Det prioriterade nätet ska utformas med hög framkomlighet för att samla större flöden av cyklande. Det ska ha en hög standard avseende bredd, separering, prioritet och säkerhet i korsningspunkter med gatunätet, samt utformas så rakt och gent som möjligt. Nätet ska dessutom ha högsta prioritering vid snöröjning och halkbekämpning samt ha en bra beläggning och belysning. Det prioriterade cykelnätet har en maskvidd på cirka 200–400 meter, och är som tätast i de centrala delarna.

Som tillägg till det prioriterade cykelnätet utpekas även ett kompletterande cykelnät, som gör att hela cykelnätet blir än mer finmaskigt. Det kompletterande cykelnätet kan utformas med lägre standard då det inte är lika högt belastat, samt att de cyklande färdas kortare sträckor på detta nät.

Cykelparkeringar av god standard ska placeras i nära anslutning till målpunkter som till exempel hållplatser och entréer för att hela resan ska fungera med cykel. Cykelparkeringarna ska vara säkra och trygga samt möjliggöra parkering med olika typer av cyklar.

Större delen av cykelnätet i Trelleborgs kommun skulle i dagsläget inte uppfylla standarden enligt riktlinjerna för prioriterat cykelnät. Därmed har inga stråk fått en lägre klassificering jämfört med dagsläget. Klassificeringen syftar främst till att utmärka vissa stråk som ska prioriteras vid ny- och ombyggnad, för att i framtiden kunna skapa ett cykelnät av högsta kvalitet.

Förutom det utpekade cykelnätet finns det även bra möjligheter att cykla i blandtrafik på många gator i Trelleborg. Det är dock viktigt att inte glömma bort barns behov i denna aspekt. Cykling i blandtrafik fungerar bra för barn när trafikflödena är låga, så som de ofta är på bostadsgator. I stadens centrala delar är cykling i blandtrafik inte att rekommendera för barn, eftersom deras kognitiva förmågor inte är fullt utvecklade för att klara av mer komplexa trafiksituationer. Barn har snävare synfält, svårare att bedöma hastigheter och avstånd, svårare att förutse andra människors beteenden samt svårare för att dra lärdom av liknande trafiksituationer.



Exempel på en cykelöverfart över en sidogata i Lund.

Riktlinjer för utformning av cykelnätet

Nedan anges riktlinjer som ska användas vid ny- och ombyggnation av cykelnätet för att uppnå önskvärd standard. I Trelleborgs tätorts mest centrala delar är det eventuellt inte möjligt att uppfylla alla kriterier för prioriterat cykelnät som nämns nedan. En del gator har ändå fått denna kategorisering då de bör prioriteras högt vid både utformning och underhåll, eftersom många cyklande nyttjar dem ofta. På de platser där det är svårt att uppnå riktlinjerna, ska bästa möjliga lösning utföras med hänsyn till gällande förutsättningar.

Prioriterat cykelnät

- Stråket ska utformas rakt och gent, där antalet korsningspunkter och riktningsförändringar ska minimeras. Huvudgator är ofta lämpliga eftersom de är raka, gena, lättorienterade, samt är prioriterade i korsningspunkter.
- Intilliggande gångbanor ska vara minst 1,8 meter breda. Om gångbanan är för smal är risken stor att gående går på cykelbanan.
- Dubbelriktade cykelbanor som endast finns på en sida av gatan, samt friliggande cykelvägar, bör minst ha bredden 2,5 meter på cykeldelen, men gärna 3 meter. Detta för att två cyklande ska kunna mötas med god standard.
- Då cykelbanor finns på båda sidorna av en gata bör bredden minst vara 1,6 meter på cykeldelen, men gärna 2 meter.
- I korsningar med motorfordonstrafik ska bilvägen anpassas till cykelbanans plan och profil.
- Avgränsningen ska vara minst heldragen linje mot gående och med olika beläggning

i centrala delar av Trelleborg. Cykelbanan märks ut frekvent med cykelsymboler.

- Kombinerade gång- och cykelbanor utan separering kan vara tillåtet i perifera områden. Den totala bredden ska vara minst 3 meter.
- Avgränsning mot motorfordonstrafik ska normalt vara kantstöd eller skiljeremsa. GCM-stöd kan användas i perifera områden.
- Cykelnätet ska ha samma väjningsskyldighet som motsvarande längsgående bilväg.
- Cykeltrafiken ska prioriteras i korsningspunkter. I korsningar med större flöden av cyklande ska cykelöverfart införas.
- Det prioriterade cykelnätet ska ha prioritet ett för drift och underhåll och vara försedd med belysning anpassad för cykeltrafiken.
- Beläggning ska vara asfalt.
- Stolpar, skåp, grindar och dylikt som står i cykelvägen ska avlägsnas. Om avgränsning mot otillåten fordonstrafik i undantagsfall behövs så ska detaljutformning för säker passage med hjälp av pollare övervägas.

Kompletterande cykelnät

- Stråk med lägre standard som oftast går inne i bostadsområden eller genom parker.
- En friliggande gång- och cykelväg bör vara minst tre meter bred.
- Inget krav på separering mellan gående och cyklande.
- Befintliga avgränsningar ska anpassas för passage med de olika slags cyklar som förekommer, till exempel lastcykel.

I kartan på nästa sida redovisas förslag till prioriterat och kompletterande cykelnät i Trelleborgs tätort.

RINGVÄGEN OCH TILLFARTEN TILL HAMNEN

Ringvägen och hamnfarten är ett av delprojekten i Kuststad 2025 och en förutsättning för att Sjöstaden, den omfattande stadsutveckling som ingår i projektet, ska kunna utvecklas enligt kommunens vision, d.v.s. utan påverkan av trafik till och från hamnen. I november 2017 fattade kommunfullmäktige beslut om vilka placeringar av Östlig ringväg och Östlig hamnfart man vill gå vidare med i fortsatt planering. Dessa alternativ kallas i konsulternas rapporter för N2, D och 3.

En ringväg och östlig hamnfart är en förutsättning för att Trelleborgs kommun ska kunna utveckla ytorna som Trelleborgs hamn lämnar utan de begränsningar som trafik till och från hamnen via E6/E22 och Travemündeallén innebär. Under hösten 2018 kommer arbetet med planprogram för Östra ringvägen och Östra hamnfarten att slutföras.

Östra ringvägen planeras för en hastighet på 80 respektive 100 km/tim. Den kommer sträcka sig mellan väg 108 i norr och väg 9 öster om Trelleborgs centrum. Engelbrektsgatans förlängning österut kommer att ansluta till Östra ringvägen med en cirkulationsplats. Ytterligare två anslutningar planeras, en med förlängningen av Östervångsvägen och en med Kyrkoköpinge byaväg/Gyllevägen (väg 642). Dessa två korsningspunkter kan komma att utformas som planskilda trafikplatser för att uppnå god framkomlighet.

De två planerade anslutningarna behöver utredas ytterligare i syfte att klargöra om båda anslutningarna behövs, hur de påverkar fördelningen av trafiken i stadens befintliga gatunät, när behovet uppkommer samt om det finns alternativa sätt att koppla ihop

strukturen. Utifrån den befintliga trafikstrukturen är behovet av en förlängning av Östervångsvägen som ansluter mot den planerade Östra ringvägen är i dagsläget osäker. Möjligheten bör finnas på mycket lång sikt men behovet uppkommer troligtvis tidigast när angränsande område är planeras för ny bebyggelse alternativt eventuellt nytt framtida stationsläge. Anslutningen i höjd med Kyrkoköpinge har en högre prioritet i syfte att avlasta befintliga radiella stråk från främst väster och norr mot centrum samt minska genomfartstrafiken genom centrum för trafik med målpunkt i de östra delarna av staden.

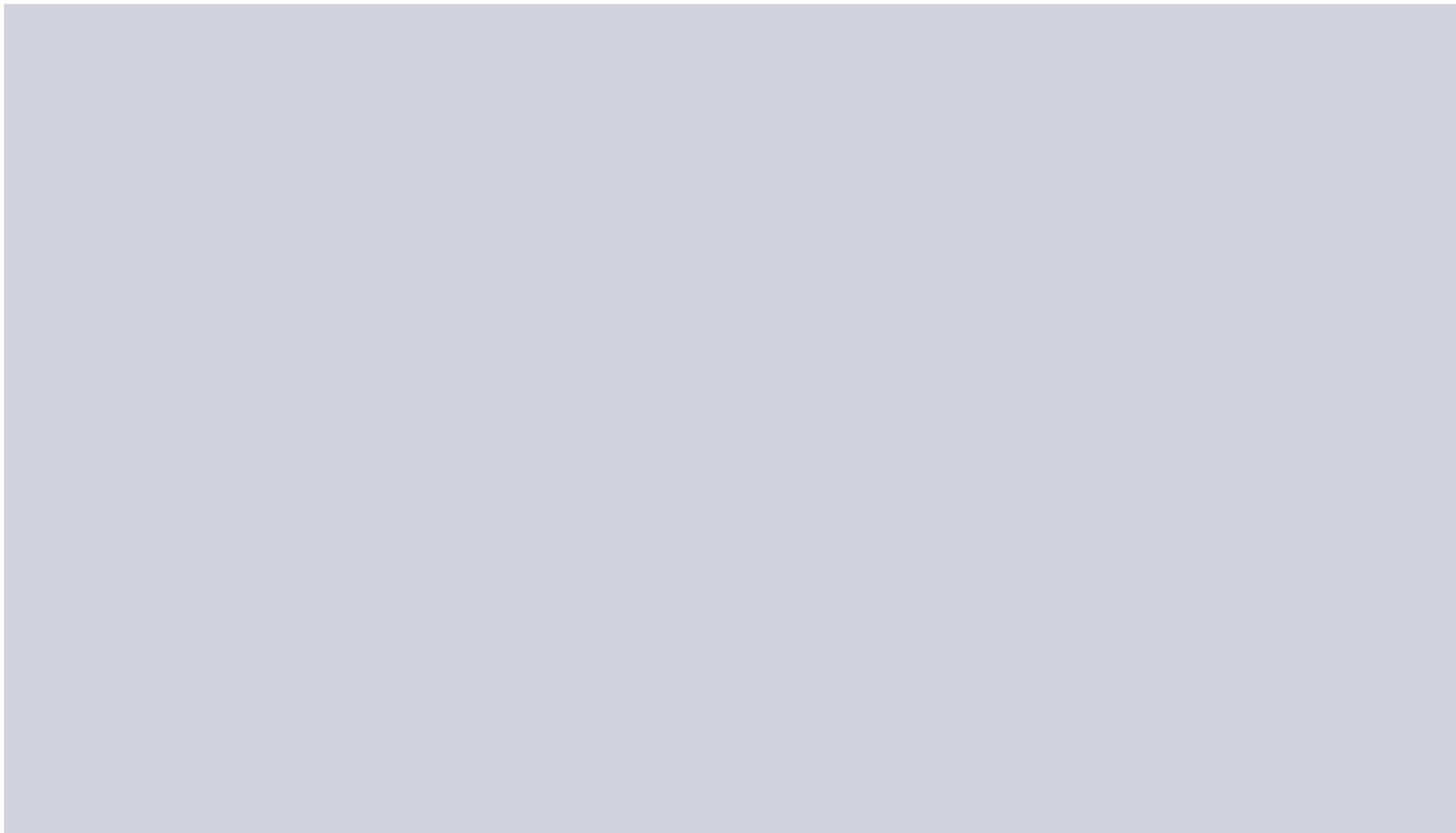
Ytterligare förutsättningar, studerade alternativ, konsekvenser och effekter redovisas i:

- Planprogram för Östra ringvägen och Östra hamnfarten, PL-2018-34, samrådshandling 2018-05-29.
- Miljökonsekvensbeskrivning till planprogram för Östlig ringväg samt Östlig hamnfart inkl incheckning, samrådsversion 2018-05-29.

Det finns dessutom ett antal tidigare utredningar som hanterat frågan om en ringväg runt Trelleborg.



Kartan visar planerad sträckning av en Östra ringväg



ÅTGÄRDSFÖRSLAG UTIFRÅN TRAFIKSTRATEGIERNA

ÅTGÄRDSFÖRSLAG UTIFRÅN TRAFIKSTRATEGIERNA

Utifrån dagens situation gällande resvanor, färdmedelsfördelning och trafiknätets befintliga funktion och karaktär kommer det att krävs ett målinriktat arbete i linje med trafikstrategin och trafikplanens åtgärdsförslag för att nå de högt satta målen för 2028. För att nå framgång måste stadens planerade utveckling av den byggda miljön gå hand i hand med trafiksystemets utveckling.

Föreslagna åtgärder och trafiklösningar ska leda kommunen i önskad riktning i enlighet med kommunens vision och trafikstrategins mål och strategier. De ska visa på hur trafiksystemet mer konkret bör utvecklas, på kort och lång sikt för att säkerställa ett långsiktigt hållbart trafik- och transportsystem med hög tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för alla. Funktionsblandning och närhet som grundläggande planeringsprinciper skapar förutsättningar för ett socialt liv där människor möts i vardagen.

Trafikplanen omfattar åtgärder på olika nivåer och detaljeringsgrad och de ska utgöra ett underlag för kommunens långsiktiga planering, vilka är utvecklade ur trafikstrategin och dess strategier. De har kompletterats med åtgärder från andra kommunala planer, program och utredningar tillsammans med nya åtgärder som utvecklats i arbetet med framtagandet av trafikplanen i samarbete med Trelleborgs kommun. Åtgärderna redovisas under respektive strategi och de är angivna som antingen fysisk åtgärd, utredning, information, arbetssätt eller stadsutveckling. Åtgärderna för fysisk planering och infrastruktur har

delats upp i åtgärder för tätorten samt åtgärder för byarna.

I efterföljande kapitel redovisas en prioritering och värdering av föreslagna åtgärder. Denna prioritering och värdering ligger sedan till grund för vilka åtgärder som kommunen ska arbeta med

på kort sikt (inom fem år), på lång sikt (om fem till tio år) samt åtgärder som är viktiga att beakta och som bör utvecklas på längre sikt (efter tio år). Denna sammanställning ska ligga till grund för kommunens åtgärdsprogram, genomförandeprojekt och prioriterade förvaltningsåtgärder som Trelleborgs kommun planerar genomföra framöver.

1	STRATEGIER FÖR HÅLLBARA RESOR
1.1	Arbeta med mobility management för förändrat beteende
1.2	Stötta alternativa ägandeformer och användning av fossilfria bränslen
1.3	Satsa på attraktiva bytesformer
1.4	Underlätta för kombinationsresor
2	STRATEGIER FÖR FYSISK PLANERING OCH INFRASTRUKTUR
2.1	Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning
2.2	Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklister och minska barriärerna
2.3	Satsa på cykelnät av högsta kvalitet
2.4	Utveckla möjligheterna att röra sig till fots
2.5	Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet
2.6	Parkering som styrmedel för en hållbar stad
2.7	Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus
2.8	Prioritera säkra skolvägar
3	STRATEGIER FÖR GODS OCH HAMN
3.1	Säkerställ tillgänglighet till hamnen
3.2	Godstransporter på stadens villkor
3.3	Samlastning för minskade tunga transporter i känsliga områden

Tabell 3. Tabellen visar de 15 trafikstrategierna som finns under de tre huvudstrategierna

ÅTGÄRDER FÖR HÅLLBARA RESOR

Strategierna för hållbara resor behandlar i första hand åtgärder inom steg ett och steg två enligt fyrstegsprincipen. Det kan vara icke fysiska åtgärder såsom mobility management med marknadsföring och kampanjer för att öka andelen hållbara resor samt att införa bilpool och elbilar.

I kategorin hållbara resor finns sammanlagt fyra strategier utpekade:

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



Cykelparkering på Trelleborg C.

Arbeta med mobility management för förändrat beteende

Mobility management (MM) handlar om åtgärder för att påverka en resa innan den startar. MM-åtgärder syftar ytterst till att människor ska ändra sina resvanor, och framför allt minska sina bilresor. Mobility management består av flera typer av åtgärder som påverkar människors beteende på olika sätt.

- Normskapande, åtgärder som visar vad samhället eftersträvar och förväntar sig av invånarna
- Attitydpåverkande, åtgärder som förändrar människors inställning till och värdering av exempelvis färdmedel, restid, kostnader och hälsa
- Handlingsförberedande, åtgärder som förbättrar förutsättningarna för hållbara resor och att människor får kunskap om förbättringarna
- Handlingsutlösande, åtgärder som direkt leder till ändrade resbeteenden
- Bekräftande, åtgärder som bekräftar den som ändrat sitt beteende

Vissa åtgärder har dubbla effekter, de kan exempelvis vara både normskapande och handlingsförberedande. Exempel på detta är marknadsföring av förbättringar i cykelvägnätet eller kollektivtrafiken. Information om FN:s globala hållbarhetsmål och Sveriges miljö kvalitetsnormer kan motivera människor att förändra sitt resande, eftersom de får kunskap om varför det behövs. Därmed är sådan information normskapande, attitydpåverkande, handlingsförberedande och i bästa fall även handlingsutlösande.

Ingen ska behöva skadas eller förolyckas när de går eller cyklar i trafiken. God trafiksäkerhet är en grundläggande förutsättning för att övergången till

mer hållbara färdmedel ska lyckas, och att bilister ska våga bli oskyddade trafikanter.

Föräldrars skjutsning av barn till skolor är en typ av resor som ökat dramatiskt de senaste 20 åren. Skjutsningen är särskilt allvarlig eftersom den berövar barnen tillfällen till motion, trafikträning och socialt umgänge med klasskamrater till och från skolan. Därutöver skapar det mycket allvarliga trafiksituationer utanför skolorna, vilket även drabbar alla dem som bor i skolornas närområden. Föräldrars skjutsning är idag ett samhällsproblem, och Trelleborg är inget undantag. Att arbeta med mobility management tillsammans med skolorna är en möjlighet att tidigt påverka barnens medvetenhet om hur våra val påverkar miljön. Aktiviteter för att få barnen att gå och cykla till skolan kan kopplas till olika ämnen.

Skolresplaner¹² är en annan metod för att arbeta med frågan. I en skolreseplan engageras fler kommunala verksamheter, exempelvis gatukontor, fastighetskontor och stadsbyggnadsförvaltning. En

skolreseplan kan jämföras med en arbetsmiljöplan eller miljö kvalitetsrutiner. Det är en systematisk arbetsmetod som innehåller problembeskrivning, inventering och nulägesbeskrivning, generering av åtgärdsförslag och fördelning av ansvar för åtgärdernas genomförande samt uppföljning och utvärdering, allt i en cyklisk process.

Närtrafik innebär att invånare på landsbygden som bor längre bort än två kilometer från en hållplats, är berättigad till anropsstyrd trafik. Närtrafiken utnyttjas i dagsläget i mycket låg utsträckning. Trelleborgs kommun gör tillköp till en grundnivå på fem dubbelturer per vecka som erhålls av Region Skåne. Närtrafiken innebär möjlighet för dem som bor på landet att i högre utsträckning resa hållbart.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
1.1.1.	Ta fram en trafiksäkerhetsplan med fokus på fotgängare och cyklister	Utredning
1.1.2	Marknadsföring av hållbart resande i samband med fysiska åtgärder	Information
1.1.3	Tillhandahåll tydlig information om allmänna parkeringsplatser i tätorten	Information
1.1.4	Marknadsföring av anropsstyrd närtrafik	Information
1.1.5	Uppdatera befintlig cykelkarta och komplettera med information om cykelparkering	Information
1.1.6	Arbeta med mobility management på skolor tillsammans med lärare, elever och föräldrar	Arbetsätt
1.1.7	Arbeta inom den kommunala förvaltningen med skolreseplaner som verktyg för minskad skjutsning till skolor	Arbetsätt

¹² Metoden har utvecklats och används av VGR, Västra Götalandsregionen sedan 2016

Stötta alternativa ägandeformer och användning av fossilfria bränslen

En bil står stilla i snitt 97 procent av tiden. Det finns därmed stora möjligheter att minska behovet av parkeringsytor om bilar kan samnyttjas och utnyttjas under en större del av dygnet. Det kan ske genom andra ägandeformer, exempelvis bilpooler. Ett sätt att uppmuntra och stötta alternativa ägandeformer är genom en flexibel parkeringsnorm.

Med flexibel parkeringsnorm menas att fastighetsägaren kan göra avsteg från befintlig parkeringsnorm om vissa krav uppfylls. Detta gäller om man kan förvänta sig ett lägre bilinnehav på grund av bra kollektivtrafikläge, medlemskap i bilpool eller andra åtgärder som främjar andra färdssätt än bil. Syftet är stödja utveckling mot ett mer hållbart resande men också för att kunna bygga billigare bostäder samt möjliggöra förtätning där anläggandet av parkering kan utgöra en hög kostnad.

Bil användningen blir mindre miljöbelastande när användningen av fossila bränslen minskar. El och biogas är exempel på fossilfria bränslen.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
1.2.1.	Aktivt arbeta med flexibla parkeringsnormer i enlighet med "Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025" för att stötta alternativa ägandeformer.	Arbetssätt
1.2.2.	Ta fram en grön resplan för Trelleborgs kommun. Kommunen som arbetsgivare bör föregå med gott exempel i arbetet för ett mer hållbart resande.	Utredning
1.2.3.	Utred möjligheterna att ersätta kommunala tjänstebilar genom att bilda en kommunal bilpool.	Utredning
1.2.4	Verka för att bilpooler etableras i kommunen, framför allt vid utveckling av nya områden	Arbetssätt
1.2.5	Inför möjlighet att ladda elbilar vid större samlade parkeringsplatser vid större målpunkter såsom: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunhuset • Lasarettet • Söderslättshallen • Vångavallen • Badhuset • Färjeterminalen 	Fysisk åtgärd
1.2.6	Inför möjligheten att ladda elbilar vid befintliga pendlarparkeringar: <ul style="list-style-type: none"> • Trelleborg C • Skegrie E6 • Maglarp • Modeshög • Alstad 	Fysisk åtgärd
1.2.7	Ta fram information om elbilar, laddinfrastruktur och andra fossilfria bränslen.	Information

Satsa på attraktiva bytespunkter

Bytespunkten är en nyckelplats för att fler ska välja att åka kollektivt. Bytespunkten 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. Ny bebyggelse och nya målpunkter lokaliseras runt befintliga hållplatser och bytespunkter.

Tryggheten vid bytespunkter och hållplatser är viktig under alla tider på dygnet. God belysning, minskad skuggbildning och överblickbarhet ökar tryggheten under dygnets mörka timmar. Alternativa vägar har stor betydelse, inte minst för kvinnor, som kan välja andra vägar till och från målpunkten för att undvika möte personer som upplevs hotfulla. Trygga, säkra och väl fungerande bytespunkter och hållplatser har även betydelse utifrån sociala aspekter. Det bidrar till att höja kollektivtrafikens status och attraktivitet och kan medverka till ett mer jämställt resande. Det är välkänt att kvinnor reser mer kollektivt än män. Det kan förändras när kollektivtrafiken förbättras.

I kommunen finns det två bytespunkter, Trelleborg C samt hållplatsen vid Lasarettet. Trelleborgs C är ett nytt och modernt resecentrum som togs i bruk i december 2015. Här finns både tåg, regionbuss, stadsbuss och taxi. Cykelparkeringsplatserna närmast entrén till stationen är hårt belastade. Antalet resenärer med tåg förväntas öka kraftigt och därmed ökar också efterfrågan på attraktiva och väderskyddade cykelparkeringsplatser placerade nära entrén.

Hållplats Lasarettet är en bytespunkt som trafikeras av tre regionbusslinjer och tre stadsbusslinjer fördelat på fyra hållplatslägen, tre på Hedvägen och ett på Valldammsgatan. För att underlätta byten vid hållplatsen bör oskyddade trafikanter på ett snabbt och säkert sätt kunna korsa gatan för att stiga på en buss på andra sidan. Passagerernas standard bör ses över och hastighetssäkras i den mån som är möjlig med hänsyn till eventuell utryckningstrafik. Cykelparkeringen bör dessutom placeras så nära hållplatsläget som möjligt och utformas med hög kvalitet.

Andra viktiga hållplatser med ett stort antal resenärer i Trelleborgs tätort är hållplatserna Stortorget samt Allén, Allmogevägen och Östra Ringvägen.

Utanför tätorten är hållplatserna Skegrie E6 samt Klörupskorset av stor betydelse.

Skånetrafiken kommer att uppdatera sitt hållplatsregister under 2018 avseende hållplatsernas standard och utrustning. Denna inventering kan utgöra en viktig grund för framtida satsningar med att göra hållplatserna mer attraktiva för resenärerna. Det hade varit värdefullt att se hållplatserna ur ett bredare perspektiv än bara utformning och möblering. Aspekter såsom trygghet, belysning, anslutande gång- och cykelstråk, gång- och cykelpassagers utformning och säkerhet samt utbud och kvalitet på cykelplatser påverkar resenärerna i hög grad.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
1.3.1	Anpassa hållplatser för rörelsehindrade och synskadade: <ul style="list-style-type: none"> Västra Tommarp (181) Badhuset (145, 181, 182 hpl för trafik mot söder) Gislöv byn (144, 184) 	Fysisk åtgärd
1.3.2	Inventera standarden avseende utformning och möblering av befintliga hållplatser	Utredning Skånetrafiken
1.3.3	Ta fram en åtgärdsplan för höjning av standard på befintliga hållplatser	Utredning Skånetrafiken
1.3.4	Inventering av trygghet och tillgänglighet till kommunens viktigaste hållplatser samt ta fram förslag till åtgärdsprogram	Utredning
1.3.5	Skapa attraktiva och hastighetssäkrade gångpassager i anslutning till hållplats Lasarettet, både utmed Hedvägen och Valldammsgatan.	Fysisk åtgärd
1.3.6	Förbättra cykelnätet i anslutning till hållplats Lasarettet, genom nytt gång- och cykelstråk utmed Skyttsvägen samt Engelbrektsgatan. Se åtgärder under <i>Satsa på cykelnät av högsta kvalitet</i> .	Fysisk åtgärd
1.3.7	Öka antalet entrénära cykelparkeringsplatser vid Trelleborgs C.	Fysisk åtgärd

Underlätta för kombinationsresor

För att öka andelen hållbara resor i Trelleborgs kommun måste satsningar göras för att öka andelen resor med kollektivtrafiken. I denna satsning är det viktigt att underlätta för invånarna att göra kombinationsresor med flera olika färdmedel. Kombinationsresor handlar om att arbeta med ett hela resan-perspektiv.

Fokus för bytespunkterna bör vara goda möjligheter att byta mellan gång, cykel och kollektivtrafik. I vissa lägen kan det finnas skäl att skapa möjlighet att även byta mellan bil och kollektivtrafik. Stadsbussarnas turtäthet och öppettider är i dagsläget inte helt anpassade efter tågtrafikens avgångar och ankomster. Särskilt inte tidiga morgnar och sena kvällar på vardagar samt på helger.

Attraktiv cykelparkering ska integreras i bytespunkten, vilket innebär att den ska placeras i omedelbar närhet till hållplatsen. Därefter ska hög säkerhet prioriteras, till exempel genom att möjliggöra ramlåsning. För att skapa god trygghet ska parkeringen vara väl belyst och placerad så att både insyn och utblick främjas, vilket ger en naturlig övervakning. Vädskydd ökar bekvämligheten och attraktiviteten. Det ska även finnas utrymme för större cyklar såsom lådcyklar och cyklar med vagn.

För att möjliggöra för boende utanför Trelleborgs tätort att ta sig med tåg eller buss till arbetsplatser i Malmö, Lund eller andra städer i Skåne finns idag en parkeringsyta för bil cirka 300 meter öster om centralstationen. Denna är i dagsläget öppen och kostnadsfri. I framtiden kommer denna att ligga inom den planerade avgiftszonen.

En attraktiv hållplats måste ha bra anslutningar till gång- och cykelvägnätet eftersom det påverkar resan som helhet. Byte mellan cykel och kollektivtrafik är

främst aktuellt vid regionala resor, eftersom dessa hållplatslägen generellt placeras glesare jämfört med den lokala kollektivtrafikens hållplatslägen. Det prioriterade cykelnätet täcker i stort sett väl in de regionala hållplatslägena längs Hedvägen, Heskillegatan, Östergatan, Engelbrektskatan samt Valldammsgatan. En brist är smala gång- och cykelbanor till hållplats Trelleborg Lasarettet längs Hedvägen, som är en viktig hållplats med många resenärer.

Utöver pendlarparkering för bil vid Trelleborgs C så finns det fyra pendlarparkeringsplatser inom

kommunen med sammanlagt cirka 120 platser. Enligt "Kollektivtrafikanalys för Trelleborgs kommuns översiktsplan 2028" så har dessa platser en generellt låg beläggning vilket i dagsläget inte föranleder några förslag på att utöka antalet platser. Dock finns det en potential att öka tillgängligheten till busstrafiken på landsbygden främst längs stråket utmed väg 9 och den befintliga regionbusslinje 190.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
1.4.1	Ökad turtäthet och ökade öppettider för stadsbusstrafiken så att stadsbuss finns att tillgå för resenärer i samband med tågens alla avgångar och ankomster vid stationen.	
1.4.2	Tillgodose attraktiv cykelparkering vid hållplatser med regional busstrafik.	Fysisk åtgärd
1.4.3	Tillgodose attraktiv pendelparkering vid befintliga anläggningar: Trelleborgs C Skegrie E6	Fysisk åtgärd
1.4.4	Förbättra standarden på pendlarparkeringen vid Modeshög med bättre skyltning, belysning samt plats för funktionshindrade. På sikt bör även antalet platser utökas.	Fysisk åtgärd
1.4.5	Skapa möjligheter för pendlare att parkera på COOP:s nya parkering vid Hedvägen-Västra Ringvägen.	
1.4.6	Skapa nya pendlarparkeringar i: • Böste • Smygehamn • Beddingestrand • Klörupskorset	Fysisk åtgärd

ÅTGÄRDER FÖR FYSISK PLANERING OCH INFRASTRUKTUR – TRELLEBORGS TÄTORT

Inom strategin ingår åtgärder som omfattar utbyggnad och höjd standard på cykelnätet inom Trelleborgs tätort samt till/från och genom de mindre orterna. Detta med åtgärder som stärker gång- och cykelnätet i samband med större korsningar för att öka framkomligheten för de oskyddade trafikanterna och minska gatans barriärinverkan. För att prioritera rätt trafikslag på rätt plats krävs fysiska åtgärder för att skapa ett självförklarande gaturum med hjälp av rätt karaktär, utformning och hastighetsreglering. Klassificeringen utgår från framtagna livsrumsmodell.

Förslag till åtgärder föreslås på gatunätet oavsett väghållare och för att vissa åtgärder ska vara genomförbara kommer samarbete med Trafikverket samt i vissa fall även ändring av väghållaransvaret att krävas.

I kategorin åtgärder för fysisk planering och infrastruktur finns sammanlagt åtta strategier utpekade:

- 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



Cykelväg i anslutning till Östergatan.



Algatan i Trelleborg.



Farthinder på villagata i Trelleborg.

Skapa tillgänglighet för alla genom närhet och funktionsblandning

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.

Att skapa sammanhängande och integrerande kollektivtrafiksystem är en viktig faktor för stabila och välfungerande samhällen överlag. I framtiden väntas åldersstrukturerna i Sverige att förändras, med störst ökning i gruppen 65 år och äldre. Då många äldre lever långa liv, lever också allt fler med sjukdom och en nedsatt hälsa¹³. Det kommer att ha en väsentlig inverkan på transportsystemet och äldre kommer exempelvis att ställa allt högre krav på tillgängligheten i kollektivtrafiken¹⁴ och på trygga och säkra gångstråk. Därför är det viktigt att beakta äldres behov i ett tidigt skede i planeringsprocessen.

Tillgänglighet är en viktig social parameter. Alla människor ska ha möjlighet att ta del av samhällets funktioner. I ett samhälle som är inkluderande, ökar engagemanget och delaktigheten, liksom tilliten till samhällets institutioner.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.1.1	Planera för funktionsblandning och förtätning med fokus på områden i anslutning till Trelleborgs centrum samt i närheten av kollektivtrafikstråk	Stadsutveckling
2.1.2	Ta fram en modell för kartläggning av närhet och tillgänglighet till viktiga målpunkter	Utredning
2.1.3	Genomför trygghetsvandringar löpande	Arbetssätt
2.1.4	Genomför en tillgänglighetsinventering av staden	Utredning

¹³ Gilleard, C. och Higgs, P., 2010

¹⁴ Trafikanalys, 2011

Anpassa gaturummen till fotgängare och cyklisterna och minska barriärerna

En gata ska utformas utifrån den funktion och roll gatan har i stadens struktur samt vilka trafikanter som har anspråk på att vistas utmed den. En gata som har rätt utformning med hänsyn till funktion och karaktär ger möjlighet att signalera prioritet och balans mellan olika trafikslag. Då blir trafikmiljön självförklarande och lätt att tolka för alla. Utvecklingen av gaturummens framtida funktion är en avgörande faktor för stadens utveckling samt förutsättningar att uppnå kommunens högt satta mål och visioner. Dessa förändringar beskrivs i kapitlet *Utveckling av den övergripande trafikstrukturen*. Merparten av förslagen innebär att förändra gator genom staden som är utformade som vägar med exempelvis målade väggrenar, stora skyltportiker, höga belysningsstolpar och liknande. Genom att utveckla dessa stråk till stadsgator med kantsten, generösa ytor för fotgängare och cyklisterna samt trädplantering, kortare avstånd mellan korsningspunkterna och hastighetssäkrade passager skapas gaturum som är anpassade för stadens funktioner och krav.

I trafikstrategin identifieras ett flertal vägar som stora barriärer i tätorten. Det är primärt de öst-västra stråken Hedvägen och E6/E22-väg 9 tillsammans med nord-sydliga stråket väg 108. Dessa stråk har ett större trafikflöde än 800 fordon per timme vid 50 km/tim vilket är en stor barriäreffekt för gående¹⁵ och begränsar människors mobilitet. Vägarna med höga trafikflöden påverkar också stadsmiljön negativt genom högre utsläpp av luftföroreningar och bullernivåer.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.2.1	Inventera och kvalitetssäkra åtgärder i gatunätet så att det skapas tydliga stråk med kontinuitet och god orienterbarhet för gående och cyklande	
2.2.2	Ny gatukaraktär enligt 3.1 Gaturummens framtida funktion och karaktär, planerade förändringar av det statliga vägnätet. <ul style="list-style-type: none"> E6/E22 mellan Strandridaregatan och Travemundeallén Väg 108 mellan Havrejordsvägen och Hedvägen Väg 9 genom centrala Trelleborg (Hamngatan/Järnvägsgatan) 	Stadsutveckling
2.2.3	Ny gatukaraktär enligt 3.1 Gaturummens framtida funktion och karaktär, planerade förändringar av det kommunala vägnätet. <ul style="list-style-type: none"> Allén Spårvägen 	Stadsutveckling
2.2.4	Nytt frirum i form av ett gång- och cykelstråk i förlängning av Astrid Lindgrens allé norrut mot Lasarettet. Där stråket passerar bilväg införs hastighetssäkrade och prioriterade passager. Utvecklas enligt Planprogram Övre och Stadsparkskvarteren.	Stadsutveckling
2.2.5	Nytt frirum i form av ett gång- och cykelstråk i förlängningen av C.B. Friisgatan söder om Hamngatan.	Stadsutveckling
2.2.6	Ombyggnad av den befintliga Östra ringvägen från transportrum till mjuktrafikrum i samband med ny kompletterande bebyggelse i området.	Stadsutveckling
2.2.7	Ombyggnad av södra delen av C.B. Friisgatan till integrerat frirum med högre prioritet för fotgängare och cyklisterna fram till Hamngatan. Där stråket passerar Hamngatan införs hastighetssäkrade passager.	Fysisk åtgärd
2.2.8	Ombyggnad av västra delen av Nygatan med ökad prioritet för fotgängare och cyklisterna både längs och tvärs gatan.	Fysisk åtgärd
2.2.9	Ombyggnad av Flockergatan till ett integrerat frirum med ökad prioritet för fotgängare och cyklisterna likt Algatan väst om Flockergatan.	Fysisk åtgärd
2.2.10	Ombyggnad av Östergatan (mellan Österbrogatan och Hantverkaregatan) till integrerat frirum med högre prioritet för fotgängare och cyklisterna likt Algatan väst om Flockergatan.	Fysisk åtgärd

¹⁵ SKL och Trafikverket, 2013

Satsa på cykelnät av högsta kvalitet

Det saknas i dagsläget en enhetlig standard för cykelinfrastrukturen i Trelleborg, och med hänsyn till de höga målen om ökade andel resor med cykel behöver standarden på både befintlig och planerad cykelinfrastruktur höjas. Under kapitlet Klassificering av cykelnätet redovisas ett förslag till en uppdaterad utformningsstandard av cykelnätet.

Generellt är flertalet cykelbanor smala och saknar separering från gående, och längs en del större gator med mycket trafik saknas separerade cykelbanor helt. Ett sätt att skapa mer utrymme för cykling i staden är att ta bort kantstensparkering för bilar. Parkeringsytornas bredd motsvarar en bra cykelbana. Tillvägagångssättet innebär att den kvarvarande ytan, som tidigare använts av både fotgängare och cyklister, kan reserveras för gående. Det finns även ett behov av att se över flertalet korsningspunkter och passager så att dessa är trygga, säkra och framkomliga för cyklande.

Det finns idag brister på cykelstråket längs Strandgatan, Hamngatan och Järnvägsgatan. Cykelbanorna är smala, det saknas separering från gående, samt att cyklande är underordnade vid utfarter. En ombyggnad av detta stråk bör göras i samband med utveckling av ny stadsbebyggelse på den södra sidan, se kapitel *Planerade förändringar av det statliga vägnätet, Väg 9 – Strandgatan-Hamngatan-Järnvägsgatan-Östra Infarten*.

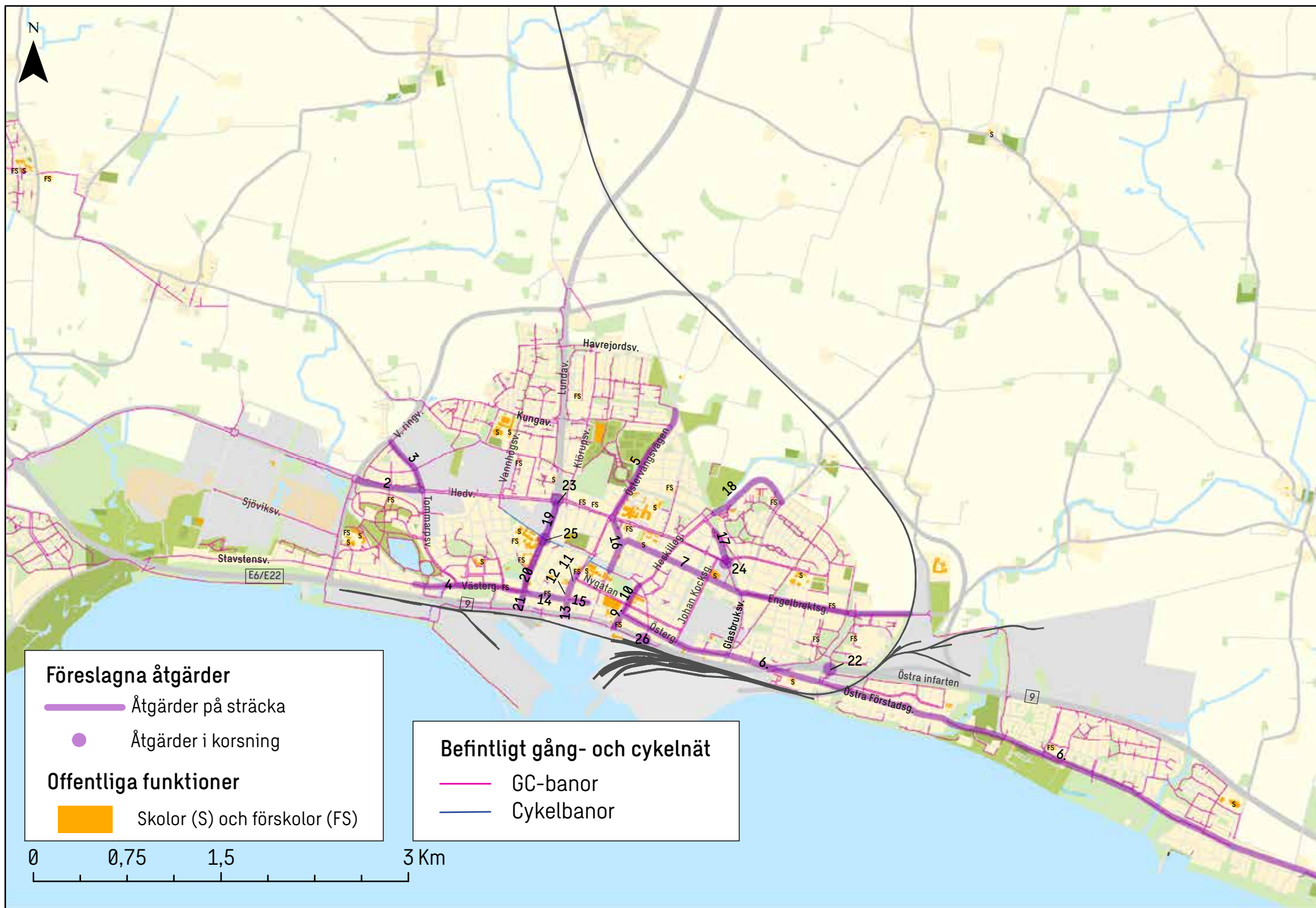
På Kontinentgatan saknas separerade cykelbanor, vilket blir en felande länk i riktning mot stationen. Motorfordonstrafiken dominerar gaturummet och kortidsparkering för bil utmed båda sidor av gatan har prioriterats före utrymme för cyklande. Detta bidrar till försämrad trafiksäkerhet samt otrygghet. En målkonflikt är busstrafiken som också ställer krav på tillräckligt med utrymme.

Inom de östa delarna av Trelleborgs tätort behövs ett prioriterat cykelstråk förstärkas, vilket gäller på Gislövs strandväg, Dalköpinge strandväg, Östra Förstadsgatan och Östergatan för att nå centrala Trelleborg samt på Kontinentgatan för att nå tågstationen. Stråket passerar genom en cykeltunnel under Östra infarten som idag är utformad med branta lutningar och tvära svängar, vilket inte är bra med avseende på trafiksäkerheten samt att sikten är begränsande vilket bidrar till en höjd otrygghet. Längs stråket finns felande länkar som innebär att cyklande behöver ta omvägar eller cykla i blandtrafik.

Längs Algatan mellan Flockergatan och Valldammsgatan är det reglerat cykelbana i västlig färdriktning, och gatan är enkelriktad i östlig färdriktning för motorfordonstrafik. Cykelbanan är dock väldigt smal, och utformningen gör det väldigt svårt att förstå att det faktiskt är en cykelbana.

Bryggaregatan/Lundavägen borde vara ett tydligt och framkomligt cykelstråk, men har stora brister och saknade länkar. I de planskilda korsningspunkterna tvingas man cykla långa omvägar och det är svårt att orientera sig.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.3.1	Införa cykelvägvisning utmed det prioriterade cykelnätet	Fysisk åtgärd
2.3.2	Nya gång- och cykelbanor på båda sidor av Hedvägen på sträckan mellan Tommarpsvägen och Västra Ringvägen.	Fysisk åtgärd
2.3.3	Bredda gång- och cykelbanan längs Tommarpsvägen, samt separera gående från cyklande.	Fysisk åtgärd
2.3.4	Förstärk cykelstråket utmed Stavstensvägen och Västergatan genom att hastighetssäkra korsningspunkter.	Fysisk åtgärd
2.3.5	Öka prioriteten för cyklande i korsningspunkter utmed Östervångsvägen.	Fysisk åtgärd
2.3.6	Åtgärda felande länkar samt hastighetssäkra korsningspunkter längs cykelstråket utmed Gislövs strandväg, Dalköpinge strandväg, Östra Förstadsgatan och Östergatan.	Fysisk åtgärd
2.3.7	Nya cykelbanor längs Engelbrektsgatan, väster om Glasbruksvägen.	Fysisk åtgärd
2.3.8	Bredda gång- och cykelbanor samt separera gående från cyklande längs Engelbrektsgatan, öster om Glasbruksvägen.	Fysisk åtgärd
2.3.9	Inför separerade cykelbanor längs Kontinentgatan mot tågstationen.	Fysisk åtgärd
2.3.10	Utred möjligheten att bredda gång- och cykelbanor längs Österbrogatan, Östra Vallgatan och Heseکیلlegatan.	Utredning
2.3.11	Inför separerad cykelbana på Valldammsgatans västra sida (mellan Norra Vallgatan och Lejonhjärmsgränden) där det idag endast finns ett smalt cykelfält.	Fysisk åtgärd
2.3.12	Separera cyklande från motorfordonstrafik längs Valldammsgatan söder om Lejonhjärmsgränden.	Fysisk åtgärd
2.3.13	Nya cykelbanor längs Hansagatan.	Fysisk åtgärd
2.3.14	Separera cyklande från motorfordon längs Algatan mellan Bryggaregatan och Valldamsgatan.	Fysisk åtgärd
2.3.15	Bredda och förtydliga den enkelriktade cykelbanan längs Algatan mellan Flockergatan och Valldammsgatan.	Fysisk åtgärd
2.3.16	Nytt gent cykelstråk längs Skyttsgatan mellan Spårvägen och Hedvägen.	Fysisk åtgärd
2.3.17	Bredda och rätta ut gång- och cykelvägarna till ett gent stråk i parkmiljön mellan Tallvägen och Frans Malmrosgatan.	Fysisk åtgärd
2.3.18	Ny gång- och cykelbana längs Malörtvägen.	Fysisk åtgärd
2.3.19	Inför gång- och cykelbana på Bryggaregatans västra sida, mellan Hedvägen och Allén. Separera gående från cyklande på den befintliga gång- och cykelbanan längs gatans östra sida.	Fysisk åtgärd
2.3.20	Bredda gång- och cykelbanor längs Bryggaregatan mellan Allén och Västergatan.	Fysisk åtgärd
2.3.21	Inför cykelbanor på Bryggaregatan mellan Västergatan och Strandgatan.	Fysisk åtgärd
2.3.22	Öka tryggheten vid cykeltunnel under Östra infarten.	Fysisk åtgärd
2.3.23	Skapa möjlighet för gående och cyklande att korsa cirkulationsplatsen Bryggaregatan/ Hedvägen i det västra benet.	Fysisk åtgärd
2.3.24	Ge oskyddade trafikanter ökad prioritet i korsningen Tallvägen/Hedvägen/Glasbruksvägen.	Utredning
2.3.25	Möjliggör att fortsätta cykla i plan norrut längs Bryggaregatan/Lundavägen, istället för att leda ner alla gående och cyklande till den planskilda gång- och cykelporten.	Utredning
2.3.26	Hastighetssäkring av gång- och cykelpassage i korsningspunkten Hantverkaregatan-Järnvägsgatan.	Fysisk åtgärd



Utveckla möjligheterna att röra sig till fots

Den mest centrala delen av staden ska utformas och fungera som en prioriterad zon för fotgängare enligt "Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad". Omfattningen bör dock utökas till att inbegripa området mellan Trelleborgs Lasarett i norr till det planerade utbyggnadsområdet Kustastad 2025 i söder samt mellan Valldammsgatan och Östra Vallgatan. Förslaget redovisas i föreslagen klassificering av det framtida gatunätet utifrån livsrumsmodellen samt i form av förslag till åtgärder under "Anpassa gaturummen för fotgängare och cyklister". Trafikplanen föreslår att ett sammanhållet och utpekat gångnät skapas för hela staden.

Gång är ett demokratiskt färdssätt som gynnar de flesta. Fler gående ger liv åt staden och bidrar till en ökad livskvalitet och till en tilltalande social miljö. Gångtrafik bidrar till ett lugnare och mer mänskligt tempo i staden och ger ett ökat besöksunderlag för handeln. Tillgänglighet för gående uppnås genom närhet, och genhet är mycket viktigt för gående. Ett gångnät ska därför vara finmaskigt. Det bör även vara lättförståeligt, med en miljö där de gående förstår vad som finns runt hörnet. En fotgängarvänlig miljö gynnar även barns mobilitet, och ökar möjligheterna för barn att röra sig fritt i staden.

I en bra gångmiljö kommunicerar golvet med väggarna i trafikrummet; det finns gott om entréer, skyltfönster, variation och detaljrikedom. Gångbanorna bör ha tillräcklig bredd för att inte inkräkta på ytor för möblering, och separering mot cyklister är också viktigt. I arbetet med att utveckla ett bra gångnät bör kommunen prioritera stråk som har förutsättning för högt användande.

I plan- och bygglagen, PBL, anges att alla enkelt avhjälpta hinder mot tillgänglighet och användbarhet i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser ska avhjälpas. Det rör sig om förhållandevis små åtgärder som är av stor betydelse för att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda publika lokaler eller allmänna platser. Kravet gäller om det med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpa hindren. Exempel på enkelt avhjälpta hinder är mindre nivåskillnader eller trappsteg, avsaknad av ledstänger, dålig belysning, bristande skyltning eller bristande kontrastmarkering.



Föreslagen utbredning av den prioriterade fotgängarزونen

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.4.1	Skapa en prioriterad fotgängarzon i Trelleborgs centrum	Fysisk åtgärd
2.4.2	Utveckla de prioriterade fotgängarstråken genom Trelleborgs centrum' <ul style="list-style-type: none"> Nord-sydligt stråk via Skyttsgatan-Astrid Lindgrens allé-C B Friisgatan Öst-västligt stråk via Östergatan - Algatan 	Fysisk åtgärd
2.4.3	Hastighetssäkra samtliga gångpassager till 30 km/tim inom den prioriterade fotgängarزونen i centrala Trelleborg	Fysisk åtgärd
2.4.4	Utveckla och etablera en sammanhängande strandpromenad från Skåre hamn till Gislövs läges hamn	Fysisk åtgärd
2.4.5	Begränsa antalet bilparkeringsplatser inom den föreslagna fotgängarزونen, framför allt kantstensparkeringar och bilparkeringen på Stortorget	Fysisk åtgärd
2.4.6	Skapa ett sammanhållet och utpekat gångnät för hela staden	Utredning
2.4.7	Inventera samt ta fram en åtgärdsplan för genomförande av enkelt avhjälpta hinder på gångnätet (HIN)	Utredning
2.4.8	Inventera avsaknad av samt bristande utformning av orienterande skyltning för gående, samt ta fram en åtgärdsplan för dessa.	Utredning
2.4.9	Inventera tillgång till och placering av sittbänkar i den offentliga miljön, samt ta fram en åtgärdsplan med syftet att förbättra sittmöjligheterna i staden.	Utredning
2.4.10	Ta bort buskage vid gång- och cykelbanor där det hindrar överblickbarheten för att skapa en trygg miljö	Arbetsätt

En av åtgärderna innebär att göra Stortorget mer attraktivt genom att ta bort alla parkeringsplatser för bil Stortorget så att torget blir en prioriterad plats för socialt liv, cyklister och fotgängare samt fler mötesplatser och sittplatser.

Genom att ta bort eller flytta kantstensparkeringar till samlade parkeringsplatser kan nya ytor för vistelse, uteserveringar, plantering eller cykelparkeringar m.m. skapas. Det blir mer säkert för barn att röra sig i staden när gatorna inte kantas av parkerade bilar. Längs gångstråk med höga fotgängarflöden är det viktigt att separera cykelbanan från gångbana så att konfliktrisen mellan fotgängare och cyklister minskar.

Kollektivtrafik för ökad tillgänglighet

En väl utbyggd kollektivtrafik är viktig på många sätt. Den behövs för att knyta samman regionens olika delar till en helhet, vilket också kan bidra till utvecklandet av en flerkärnig och sammanhållen region. Kollektivtrafiken bidrar till att nå samhälls- och transportpolitiska mål och till att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar en positiv samhällsutveckling¹⁶.

Ur ett jämlikhetsperspektiv är kollektivtrafiken av yttersta relevans. Kollektivtrafiken är nära förknippad med medborgarnas vardag och alla ska ha lika villkor för att kunna ta sig till utbildning, arbete, fritidsaktiviteter, rekreation och annat. Kollektivtrafiken bör också ses som en möjliggörare för ett mer jämlikt samhälle och den anses ofta ha en central funktion.

Alla kommunens mindre 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. Kollektivtrafiken ska byggas ut så att invånarna inom tätorten har maximalt 400 meters gångväg till närmsta stadsbusshållplats, i de centrala delarna av staden ska linjerna samlas i starka stråk för ökad turtäthet.

För att prioritera kollektivtrafiken och öka framkomligheten bör stråken Järnvägsgatan-Hamngatan samt Valldammsgatan och Hedvägen inventeras och utredas. Främst bör korsningspunkten mellan Kontinentgatan och Järnvägsgatan samt korsningspunkterna utmed Hedvägen

¹⁶ Andersson, P. G. o.a., 2012



Buss 146 Trelleborg. Foto från Trelleborgs kommuns hemsida

(Valldamsgatan, Liljeborgsgatan, Hesekillegatan samt Västra Ringvägen) studeras. Utifrån inventeringen bör ett separat åtgärdsprogram tas fram.

Det är låg kännedom om närtrafiken och resandet i kommunen är mycket lågt. Med närtrafik menas att invånare på landsbygden som bor längre bort än 2 km från en hållplats är berättigad till anropsstyrd trafik. Trelleborgs kommun gör tillköp till en grundnivå på 5 dubbelturer per vecka som erhålls av Region Skåne. Närtrafiken utnyttjas dock i mycket låg utsträckning. Möjligheten att utveckla närtrafiken bör studeras vidare samtidigt som marknadsföring och bättre information bör spridas. Speciellt i de västra delarna av kommunen där invånartätheten är högre och avståndet till tågstation i Östra Greve ligger nära.

Trelleborgarna har goda möjligheter att ta sig med kollektivtrafik till alla omkringliggande kommuner förutom till Skurup. För att ta sig till Skurup måste man ta bussen till Svedala för att byta till tåg eller byta tåg i Malmö. Möjligheten att införa en busslinje mot Skurup, till exempel via Anderslöv eller Klagstorp bör vidare studeras.

Busslinje 190 trafikerar sträckan mellan Trelleborg och Ystad via bl.a. Smygehamn, Beddingestrand och Simremarken. Busslinjen har ett mycket stort antal resenärer. Restiden är i dagsläget 64 minuter jämfört med 52 minuter med bil. Om restiden kan minskas till under 60 minuter skapas möjligheten att öka turtätheten samtidigt som både attraktiviteten och kostnadseffektiviteten ökar. På delar av sträckan är i dagsläget mycket tätt mellan hållplatserna.

Busslinje 145 mellan Trelleborg och Svedala gör två återturer på sträckan, en mot Minnesberg och en mot Alstad. Genom att undvika dessa avstickare kan körtiden kortas och attraktiviteten för resenärerna öka.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.5.1	Utredda möjligheterna att prioritera och öka framkomligheten för kollektivtrafiken längs Hedvägen, Valldamsgatan och Järnvägsgatan/Hamngatan	Utreddning
2.5.2	Aktivt arbeta tillsammans med Skånetrafiken för att stärka den regionala busstrafiken	Arbetsätt
2.5.3	Kartlägg möjligheterna för trimningsåtgärder längs regionbusslinjerna.	Utreddning
2.5.4	Utredda möjligheten att minska restiden för busslinje 190 mellan Ystad och Trelleborg till under 60 min	Utreddning
2.5.5	Utredda möjligheten att utveckla närtrafiken på landsbygden	Utreddning
2.5.6	Utredda möjligheterna att förlänga busslinje 144 eller 183 till Skurup	Utreddning
2.5.7	Utredda möjligheten att utöka turtätheten för busslinje 181	Utreddning
2.5.8	Bygg ny hållplats utmed väg 108 vid Klörupskorset för busslinje 145. Behöver kompletteras med cykelväg till Alstad, hastighetsäkrade gångpassager i anslutning till cirkulationsplatsen samt pendlarparkering.	Fysisk åtgärd
2.5.9	Bygg ny hållplats utmed väg 108 vid Minnesberg för busslinje 145. Behöver kompletteras med cykelväg till Minnesberg, samt en gångpassage till hållplatsläget väster om väg 108.	Fysisk åtgärd
2.4.10	Ta bort buskage vid gång- och cykelbanor där det hindrar överblickbarheten för att skapa en trygg miljö	Arbetsätt

Parkering som styrmedel för en hållbar stad

Samhällsbyggnadsförvaltningen har under 2017 tagit fram en ny parkeringsstrategi för Trelleborgs stad. Strategin behandlar parkering för besökare, personer som arbetar i centrumområdet, boende och pendlare med kollektivtrafiken. Parkeringsstrategi och parkeringsnormer för Trelleborgs kommun 2017-2025 redovisar fem parkeringsstrategier med tillhörande 22 åtgärder som anger inriktningen på kommunens arbete med parkeringsfrågor. Strategierna har ett fokus på Trelleborgs stad och dess utmaningar kopplade till planerade utbyggnads- och förtätningsprojekt. Parkeringsnormerna för bil och cykel gäller för hela kommunen.

Strategierna för parkering som styrmedel för en hållbar stad:

- 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

En av de viktigare strategierna innebär att centralt placerad markparkering ska tas bort för att skapa möjlighet för exploatering och förtätning i Trelleborgs centrum. I stället för markparkering samlas befintligt och tillkommande bilplatsbehov i parkeringshus för en mer effektiv användning av marken samt av nya bilplatser genom samnyttjande.

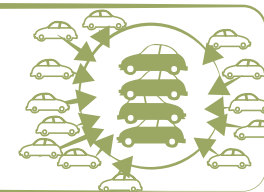
ATTRAKTIV STADSMILJÖ FRAMFÖR PARKERING

Skapa nya bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum
Bilparkering främst på kvartersmark
Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar
Kontinuerlig uppföljning av beläggning av allmänna bil- och cykelplatser



SAMLA OCH SAMNYTTJA PARKERING

Omlokalisera parkeringsplatser i centrum
Samla parkering i parkeringshus
Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort



ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN MED RÄTT BIL PÅ RÄTT PLATS

Rekommenderade gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt
Inför parkeringsavgifter
Prioritera parkering för besökare i centrum



PLANERA FÖR PARKERING SOM FRÄMJAR HÅLLBARA RESVAL

Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel
Arbeta med flexibla parkeringsnormer
Skapa fler cykelparkeringsplatser
Höj standard på befintliga allmänna cykelparkeringsplatser
Erbjud attraktiva pendelparkeringar för bil
Ladningsmöjligheter för elbilar placeras på strategiskt valda platser



DET SKA VARA LÄTT ATT PARKERA RÄTT

Förenkla skyltning och reglering
Inför enkla betalsystem
Inför ett effektivt parkeringsledsystem
Tillhandahåll tydlig information
Informationskampanjer
Bilda kommunalt parkeringsbolag



Åtgärderna ovan är direkt hämtade från parkeringsstrategin. För ytterligare beskrivning och bakgrund se gällande handling som antogs av kommunfullmäktige 2017-12-18.

Åtgärderna i parkeringsstrategin innebär också att prioritera besökare till handel, restauranger och service i stadskärnan. Detta skapas genom att inför parkeringsavgifter för bilparkering under dagtid i de mest centrala delarna av staden. Med parkeringsavgifter skapas en högre omsättning på bilplatserna vilket skapar möjlighet för fler kunder att parkera på samma antal parkeringsplatser jämfört med fri parkering. Beläggningen blir också mer jämnt fördelad.

Befintligt parkeringsbestånd för såväl bil som cykel ska kontinuerligt följas upp med avseende på beläggningen för att kunna skapa en bra balans mellan utbud och efterfrågan.

Enligt Boverkets byggregler måste det finnas angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga. Denna angöring ska finnas inom 25 meter avstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, verksamheter och bostadshus. Vid behov ska det dessutom finnas bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga med samma krav på avstånd. Vid exploatering ska bilplatsen tillgodoses på kvartermark och om det är en allmän verksamhet kan detta krav hanteras på allmän platsmark.

Bilparkeringen framför Söderslättsgymnasiet borde prioriteras som en yta för socialt liv och aktiviteter framför parkering för bil i enlighet med strategin om attraktiv stadsmiljö framför parkering. Ytan kan då både fungera som skolgård och användas av alla kommuninvånare. Befintliga bilplatser bör flyttas till det planerade och nya parkeringshus i "Övre".

I tabellen nämns kompletterande förslag på åtgärder som ej omnämns i parkeringsstrategin.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.6.1	Utreda lokalisering av parkeringshus	Utredning
2.6.2	Ta bort befintlig bilparkering vid Söderslätts gymnasium.	Fysisk åtgärd
2.6.3	Ta bort befintlig bilparkering på Stortorget	Fysisk åtgärd
2.6.4	Skapa fler och mer attraktiva cykelparkeringar vid ingången till Valens köpcentrum från Nygatan/busshållplatserna på Stortorget.	Fysisk åtgärd
2.6.5	Skapa fler entrénära cykelparkeringar vid Trelleborg C.	Fysisk åtgärd
2.6.6	Skapa fler och mer attraktiva cykelparkeringar vid Söderslättsgymnasiets huvudbyggnad.	Fysisk åtgärd

Drift och underhåll med fotgängare och cyklister i fokus

Många skadas årligen i Sverige på grund av brister i drift och underhåll, och vanliga orsaker är sprickor, hål och ojämnheter i beläggningen, bristande vinterväghållning och bristande sopning. Det är angeläget att driftsfrågorna finns med genom hela planeringsprocessen, inte minst för att säkerställa en hög kvalitet till en rimlig kostnad i det långa perspektivet¹⁷.

För att förlänga cykelsäsongen och höja säkerheten för fotgängare och cyklister, främst med avseende på det stora antalet singelolyckor ska drift- och underhåll av gång- och cykelbanor prioriteras. Möjlighet till effektivisering av sopning, lagning, halkbekämpning och snöröjning bör ses över samt möjligheten för medborgare att göra effektiva felanmälningar via hemsida eller app.

När gångbanor och cykelstråk snöröjs före vägarna, ökar trafiksäkerheten. Gående och cyklande kan då röra sig på ytor ämnade för dem, i stället för att tvingas ut i körbanorna.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.7.1	Prioritera drift- och underhåll av gång- och cykelbanor framför gator med biltrafik	Arbetsätt
2.7.2	Inför effektivare felanmälning via hemsida och/eller app	Information
2.7.3	Frekventa och strategiska mätningar av gång- och cykelflöden för bättre prioritering av drift- och underhåll samt prioritering av åtgärder.	Uppföljning / Arbetsätt
2.7.4	Ny beläggning samt breddning av gång- och cykelbanan längs Klörupsvägen mellan Högalid och Allén.	Fysisk åtgärd
2.7.5	Ny beläggning samt breddning av gång- och cykelbanan längs Tommarpsvägen mellan Hedvägen och Västergatan samt dess anslutning både norrut och söderut på Prästahejdan.	Fysisk åtgärd



Snöröjning i Trelleborg. Foto: Mats Lawesson

¹⁷ Sveriges Kommuner och Landsting, 2012

Prioritera säkra skolvägar

Enligt Region Skånes folkhälsoundersökning för barn och unga 2016 går eller cyklar cirka 55-70 procent av barnen 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 skolresor, omkring 35-45 procent.

För att få fler barn att gå eller cykla till skolan ska trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till skolor, förskolor och fritidsanläggningar prioriteras. Trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till skolor och fritidsanläggningar bör inventeras och vid behov förstärkas. I dessa miljöer ska trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister alltid prioriteras framför framkomligheten för biltrafiken.

Trafikolyckor med barn inblandade har minskat i Sverige, men det har skett på bekostnad av barns självständiga mobilitet. Allt fler barn skjutsas till skolor och fritidsaktiviteter. För barnen innebär det sämre hälsa och minskad trafikträning. I stället för att skjutsa barnen, bör trafikmiljön anpassas till barns förutsättningar i trafiken. De utformningar som utgör barnets bästa i enlighet med FN:s barnkonventions artikel 3 ska alltid väljas. Barnkonsekvensanalyser är en systematisk metod för att analysera vad som är barnets bästa inför åtgärdsval på skolvägar och vid parkeringsplatser och angöringar utanför skolor. När inte barnkonsekvensanalyser genomförs, riskerar andra hänsyn att gå före, exempelvis föräldrars krav på fler bilparkeringsplatser.

Barn är känsligare än vuxna både för bilavgaser och buller¹⁸. När biltrafik förs in i barns områden, påverkas deras hälsa negativt. Biltrafik i barns miljöer riskerar ge barnen försämrade lungfunktion, sömnsvårigheter, koncentrationssvårigheter och inlärningsproblem. Därutöver begränsas deras självständiga mobilitet vilken har stor betydelse för deras självkänsla, hälsa, kognitiva utveckling och sociala liv.

Det finns idag brister i cykelnätet kopplat till skolor bland annat längs Vannhögsvägen till Vannhögskolan samt längs Bruksgatan till Bastionen. Övriga skolor och förskolor täcks in relativt bra i det befintliga gång- och cykelnätet. 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.

Bruksgatan är en felande länk i ett viktigt stråk till/från Kattebäckskolan, Bastionskolan och ett mindre antal förskolor då det saknas separerade cykelbanor och det råder tidvis höga trafikflöden på gatan.



	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
2.8.1	Definiera och inventera de viktigaste korsningspunkterna på gång- och cykelnätet till skolor och fritidsanläggningar.	Utredning
2.8.2	Åtgärdsplan för säkra skolvägar	Arbetsätt
2.8.3	Genomför barnkonsekvensanalyser inför åtgärder på skolvägar och parkeringar vid skolor samt i andra miljöer där barn vistas	Arbetsätt
2.8.4	Genomför åtgärder som minskar möjligheterna att köra bil till och parkera/stanna vid skolor, i syfte att kraftigt minska biltrafiken i barns vistelsemiljöer	Fysisk åtgärd
2.8.5	Inför ny gång- och cykelbana på Bruksgatan till Kattebäckskolan.	Fysisk åtgärd
2.8.6	Gång- och cykelbana längs stråket Vannhögskolan-Ståtorpsgratan behöver breddas.	Fysisk åtgärd

ÅTGÄRDER FÖR FYSISK PLANERING OCH INFRASTRUKTUR – BYARNA

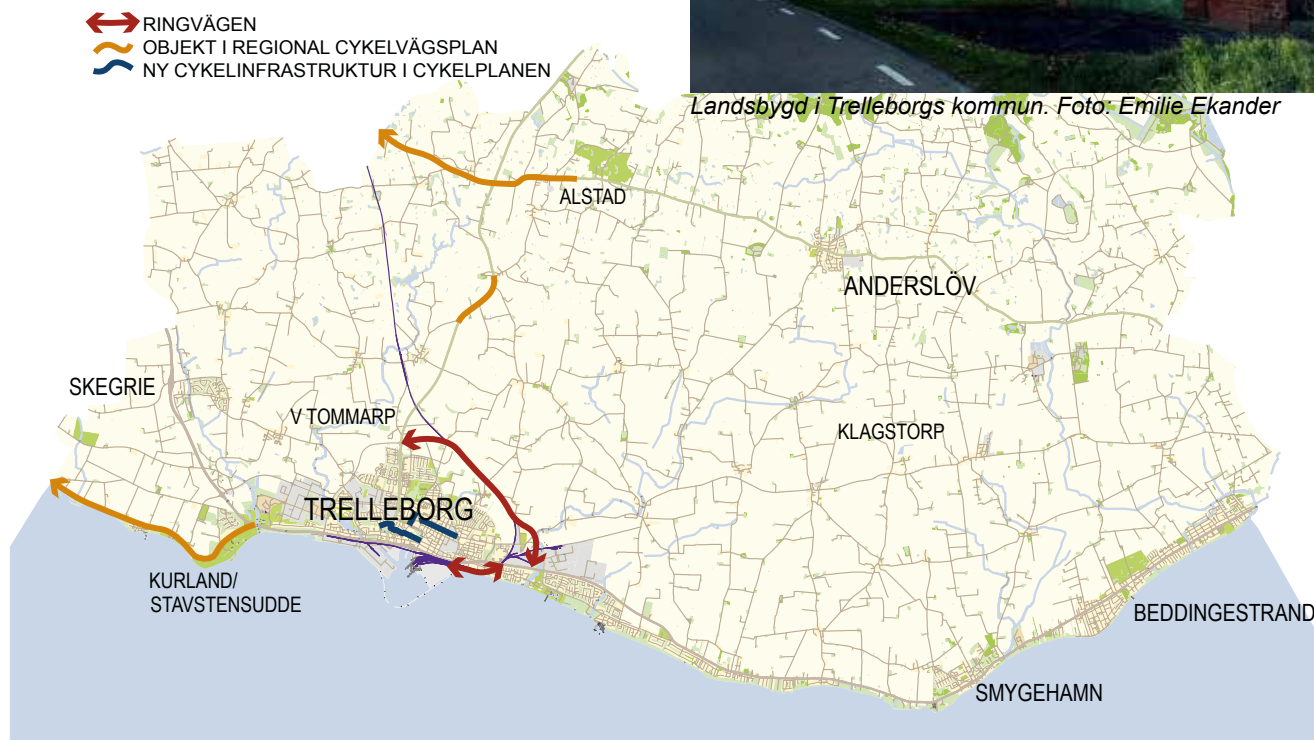
Nedan presenteras åtgärdsförslag för respektive by. Delar av de inledande korta beskrivningarna är hämtade från Framtidens Trelleborg - Översiktsplan för orter och landsbygd 2028. Alla byarna förutom Kurland kännetecknas av att de ligger utmed en väg som tillhör det statliga vägnätet. Alstad och Anderslöv ligger utmed väg 101. Utmed väg 9 längs kusten ligger byarna Bedingestrand, Smygehuk och Simremarken. Längs denna sträcka är det stora årstidsvariationer på trafikflödena med generellt höga trafikflöden under sommaren. Klagstorp ligger utmed väg 667 och Skegrie utmed väg 628 samt väg 517.

Generellt ställer Trafikverket höga krav på framkomligheten för biltrafiken utmed det statliga vägnätet. Detta kan bidra till den komplexitet och svåra balans mellan regionala och lokala intressen som finns utmed de äldre landsvägarna genom byarna i Trelleborgs kommun. De statliga vägarna ska både ha en funktion som väg med god framkomlighet för regional trafik som passerar genom orten samtidigt som de ska fungera lokalt för de som bor och rör sig inom orten. Detta innebär att prioritering bitvis blir en utmaning, särskilt när avståndet mellan byggnaderna är kort och utrymmet för olika trafikantter blir begränsat.

I den regionala cykelvägsplanen för perioden 2014–2025 finns två objekt i Trelleborgs kommun med. Dessa är Stavstensudde–Fredshög med genomförande 2020 och Alstad–Östra Greve med genomförande 2021–2023. I remissutgåvan av regional cykelvägsplan finns även sträckan Trelleborg–Svedala med genomförande 2024–2026. Trafiksäkerhetslösningar på väg 9 i Böste finns med bland de åtgärder som föreslås finansieras genom potten för standardhöjning på cykelstråk.



Landsbygd i Trelleborgs kommun. Foto: Emilie Ekander



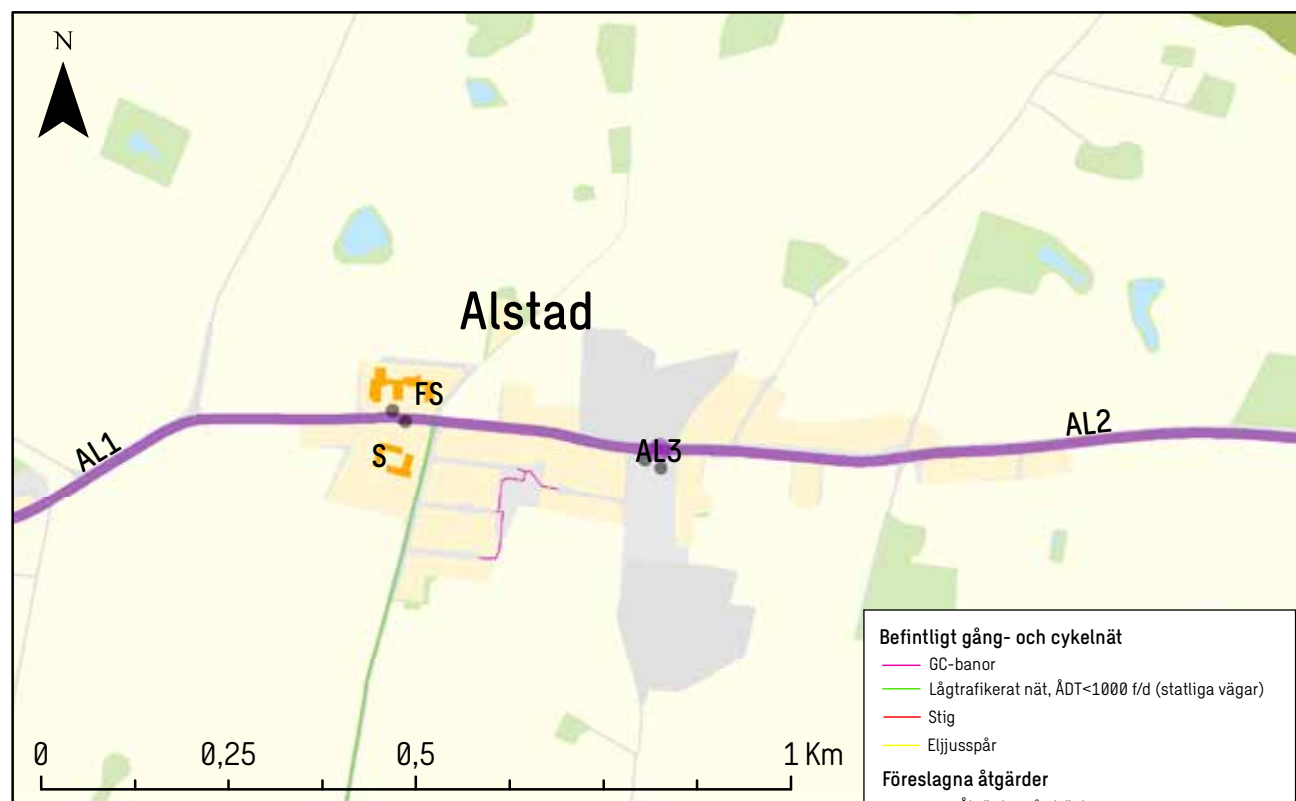
Planerade infrastrukturåtgärder i kommunen med de två objekten från den regionala cykelvägsplanen (Illustration från Trafikstrategi, Trelleborgs kommun).

Alstad

I Alstad bor drygt 360 invånare och fler än 70 procent arbetar i en annan kommun, främst Malmö. Mötesplatser i Alstad är skolan, förskolan, idrottsplatsen, lekplatsen och gatuköket. Det finns övergångsställe vid skolan, i övrigt saknas säkra överfarter. Hastigheten genom samhället är begränsad till 40 km/h och förbi skolan är hastigheten sänkt till 30 km/h. Det saknas helt separerade cykelvägar i tätorten. Väg 101 som passerar genom orten är en statlig väg och enligt Trafikverket en "kompletterande regionalt viktig väg" för kollektivtrafik.

Alstad trafikeras av två regionbusslinjer, varav linje 144 trafikerar sträckan från Anderslöv via Alstad till Östra Greve station där tåget mellan Malmö och Trelleborg C stannar. Regionbuss 145 mellan Svedala och Trelleborg gör en avstickare från väg 108 till Alstad hållplats Stationsvägen där den vänder och kör illbaka ut på väg 108. Väg 101 genom Alstad är en barriär. Ny cykelbana längs väg 101 planeras genomföras 2021-2023. Avståndet mellan Alstad och stationen i Östra Greve är knappt 5 km. Med en cykelbana hit skapas förutsättningar för ett ökat resande med tågtrafiken mot Malmö och Helsingborg. Ny cykelbana längs väg 101 på sträckan mellan Alstad-Anderslöv/ Grönby bör ingå i kommande regional cykelvägsplan (2018-2029).

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
AL1	2.3	Ny cykelbana längs väg 101 mellan Alstad och Östra Greve.	Fysisk åtgärd
AL2	2.3	Ny cykelbana längs väg 101 på sträckan mellan Alstad-Anderslöv	Fysisk åtgärd
AL3	2.4	Inför ett säkert övergångsställe över väg 101 i Alstad i anslutning till busshållplatsen Alstad Stationsvägen	Arbetsätt



Föreslagna åtgärder i Alstad

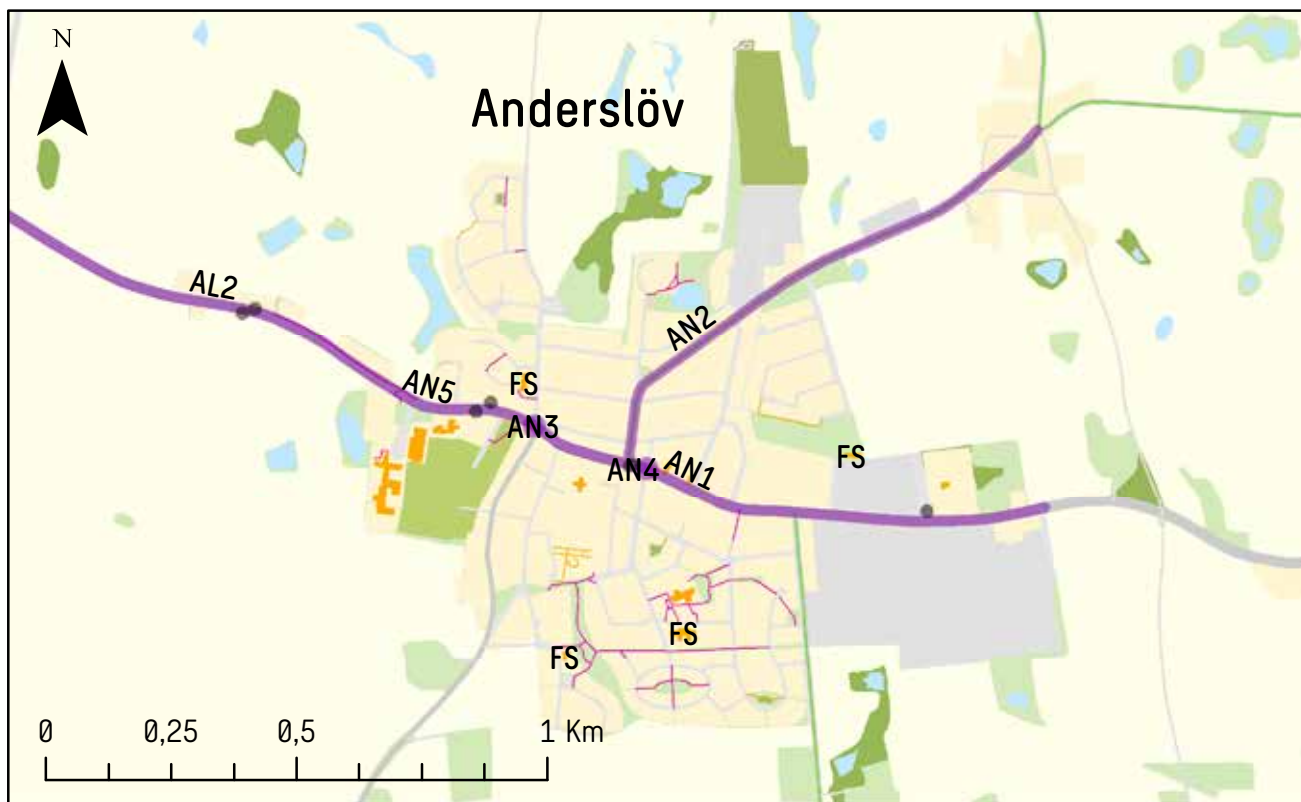
Anderslöv

Anderslöv är kommunens näst största ort. Här bor nära 2 000 invånare och mellan 50 och 70 procent arbetar i en annan kommun, främst Malmö. Anderslöv trafikeras av två regionbusslinjer, varav buss 144 går till Östra Greve station där tåget mellan Malmö och Trelleborg C stannar. Buss 183 trafikerar sträckan Anderslöv-Trelleborg. I orten finns flera mötesplatser, bland annat service, kyrkan och torget och skolan, som även har högstadium. Idrottsplatsen är också en välbesökt mötesplats. Väg 101 som passerar genom orten är en statlig väg och enligt Trafikverket en "kompletterande regionalt viktig väg" för kollektivtrafik.

Väg 101 genom Anderslöv är en barriär för oskyddade trafikanter. Hastigheten genom samhället är begränsad till 40 km/h och i västra delen av tätorten är hastigheten begränsad till 30 km/h. Det finns längs en kortare sträcka separerad cykelbana utmed väg 101 i den västra delen av orten fram till tätortsporten. Dock saknas en kortare sträcka mellan tätortsporten i väster fram till Väståkraskolan. Det är cirka 10 km till kusten rakt söderut samt cirka 13 km till Trelleborgs centrum. Till kusten kan man cykla på ett nät av lågtrafikerade cykelvägar (ÅDT<1000 f/d). Mot Trelleborgs centrum saknas denna möjlighet.

Befintligt gång- och cykelnät	
	GC-banor
	Lågtrafikerat nät, ÅDT<1000 f/d (statliga vägar)
	Stig
	Eljusspår
Föreslagna åtgärder	
	Åtgärder på sträcka
	Åtgärder i korsning
Offentliga funktioner	
	Skolor (S) och förskolor (FS)
	Regionala hållplatslägen

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
AN1	2.2	Ny gatukaraktär på väg 101 genom centrala Anderslöv med separerad cykelbana utmed hela sträckan genom tätorten.	Fysisk åtgärd
AN2	2.3	Ny separerad cykelbana mellan Anderslöv och Sörby.	Fysisk åtgärd
AN3	2.4	Inför hastighetssäkrad passage över väg 101 i Anderslöv i höjd med Pålsvägen.	Fysisk åtgärd
AN4	2.2	Inför hastighetssäkrad passageröver väg 101 i Anderslöv i höjd med Smedjegatan.	Fysisk åtgärd
AN5	2.2	Komplettera cykelbanan västerifrån längs väg 101 mellan tätortsporten och strax väster om Väståkraskolan.	Fysisk åtgärd

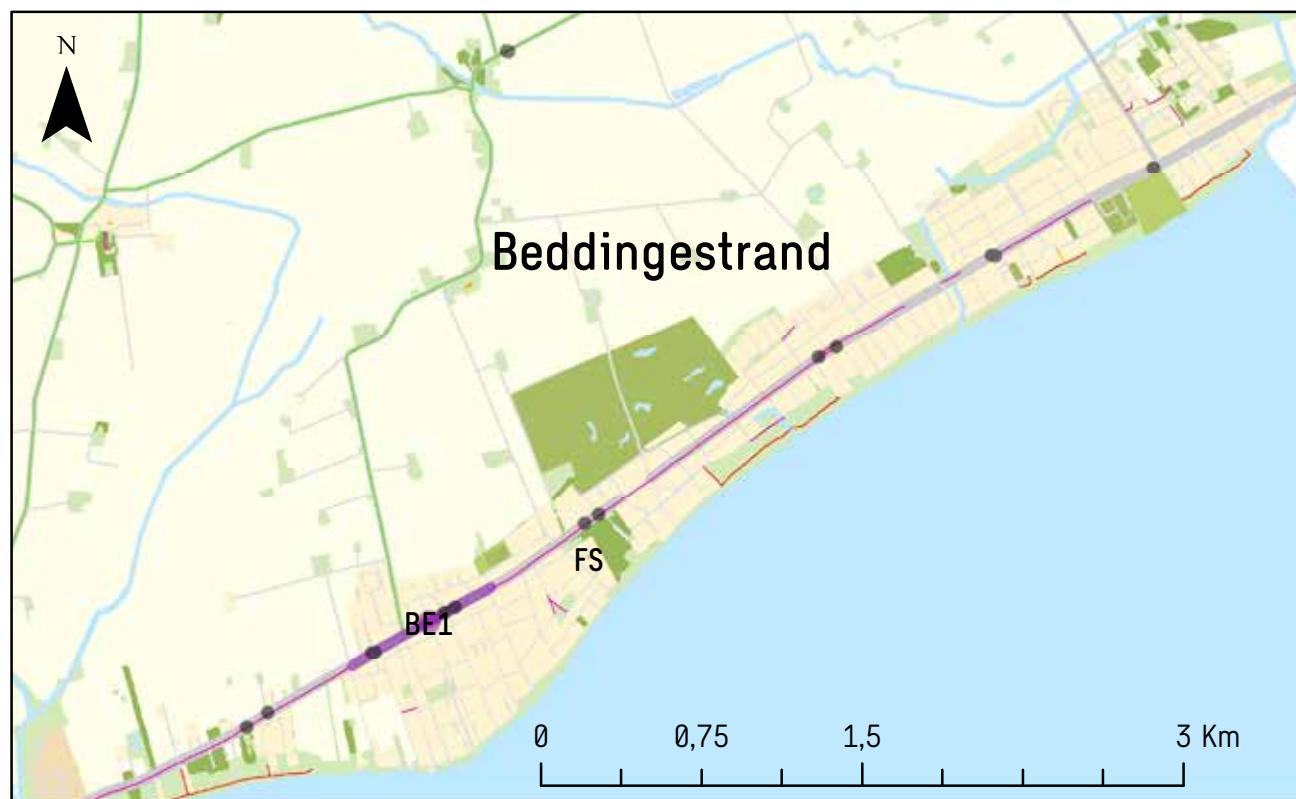
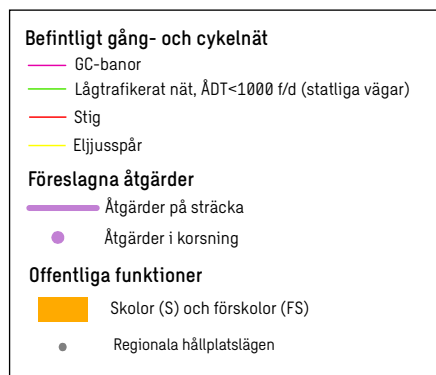


Föreslagna åtgärder i Anderslöv

Beddingestrand

I Beddingestrand bor cirka 1 200 invånare. Orten utmärker sig genom att en stor andel, 17 procent, arbetar inom orten, och hälften jobbar i Trelleborg. Beddingestrand trafikeras av en regionsbuss 190 mellan Trelleborg och Ystad. Beddingestrand har gott om mötesplatser såsom förskolan, livsmedelsaffären, tennisbanorna, idrottsplatsen, golfbanan och stranden. Väg 9 som passerar genom byn är en statlig väg och enligt Trafikverket en "kompletterande regionalt viktig väg" för dagliga personresor och kollektivtrafik. Utmed Beddinge strandväg genom orten, löper en separerad gång- och cykelbana som har två felande länkar. Den skyltade hastigheten genom tätorten växlar mellan 40 och 60 km/h.









LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
BE1	2.2	Inför hastighetssäkrade passager för fotgängare och cyklister över Beddinge strandväg i korsningarna med Strandvägen och Bläcksvampsvägen.	Fysisk åtgärd
BE2	2.3	Kompletterande felande länk på gång- och cykelbanan längs Beddinge strandväg, mellan Vipphögsvägen och Rödkörvelsvägen.	Fysisk åtgärd



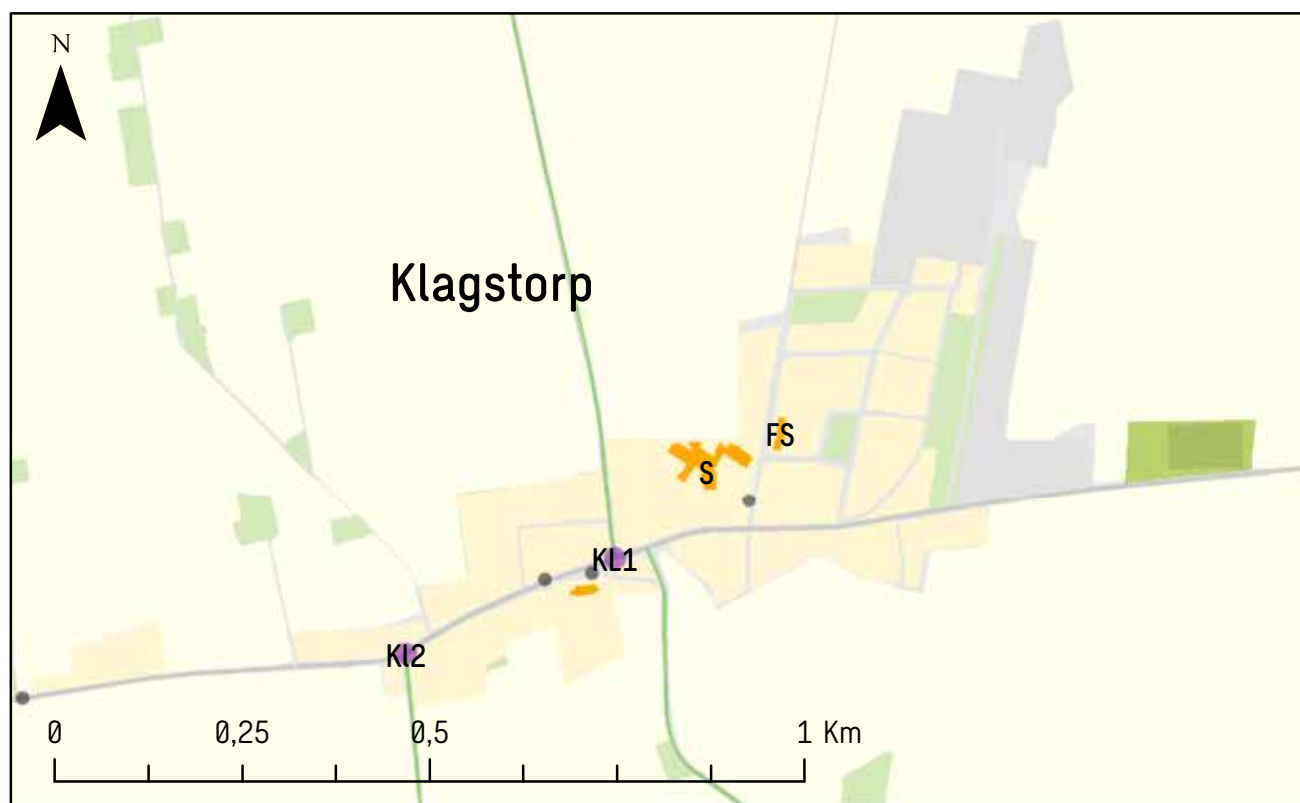
Föreslagna åtgärder i Beddingestrand

Klagstorp

I Klagstorp bor nära 550 invånare, och en relativt låg andel, knappt hälften, arbetar i en annan kommun, främst Malmö. Klagstorp trafikeras av en regionbusslinje 184 som trafikerar sträckan mellan Trelleborg, Ö Klagstorp och St Beddinge. Mötesplatser är förskolan, skolan med gymnastiksal, lekplatsen, kyrkan, livsmedelsaffären och idrottsplatsen. Väg 667 genom orten är en statlig väg som och utgör en "kompletterande regionalt viktig väg" för kollektivtrafik. Hastigheten längs vägen genom byn är 40 km/h och vägen är en mindre barriär och det behövs säkra passager för gående och cyklister, bland annat för att säkrare kunna ta sig till skolan och busshållplatsen. Det finns inga separerade cykelvägar i anslutning till orten. Trafikflödena är dock begränsade utmed vägarna.

Befintligt gång- och cykelnät	
	GC-banor
	Lågtrafikerat nät, ÅDT < 1000 f/d (stättiga vägar)
	Stig
	Eljusspår
Föreslagna åtgärder	
	Åtgärder på sträcka
	Åtgärder i korsning
Offentliga funktioner	
	Skolor (S) och förskolor (FS)
	Regionala hållplatslägen

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
KL1	2.2	Inför hastighetssäkrad passage för fotgängare och cyklister över väg 667 genom Klagstorp i korsningen med Äspövägen.	Fysisk åtgärd
KL2	2.2	Inför hastighetssäkrad passage för fotgängare och cyklister över väg 667 genom Klagstorp i korsningen med Nils Perssons väg.	Fysisk åtgärd



Föreslagna åtgärder i Klagstorp

Kurland

Kurland är en liten by som i översiktsplanen ingår i begreppet stadsnära landsbygd. Byn ligger nära och strax väster om Trelleborgs stad där Skåre och Stavstensudde ingår. Byn har goda förbindelser i form av separerade gång- och cykelstråk mot Trelleborgs centrum. Avståndet till Trelleborgs centrum är bara lite drygt 4 km. Avtal är undertecknade och planering finns för färdigställande av ny cykelbana utmed Kustvägen västerut under 2020 eller 2021. En utredning om framförallt delsträckan Skåre-Trelleborg kan byggas i ett tidigare skede bör utföras. Regionbusslinje 182 trafikerar sträckan mellan Skåre och Trelleborg via Kämpingevägen som sträcker sig utmed kusten.

Befintligt gång- och cykelnät	
	GC-banor
	Lågtrafikerat nät, ÅDT<1000 f/d (stättiga vägar)
	Stig
	Eljusspår
Föreslagna åtgärder	
	Åtgärder på sträcka
	Åtgärder i korsning
Offentliga funktioner	
	Skolor (S) och förskolor (FS)
	Regionala hållplatslägen

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
KU1	2.3	Utreda möjligheterna att införa ny cykelbana utmed kustvägen västerut mot Skåre tidigare än 2022-2025.	Utredning



Föreslagna åtgärder i Kurland

Simremarken

Simremarken är en liten boendeort, där omkring 40 procent arbetar i en annan kommun och ungefär lika många i Trelleborg. Simremarken trafikeras av regionbuss 190 mellan Trelleborg och Ystad. Mötesplatser är förskola, idrottsplats och stranden. Väg 9 som passerar genom byn är en statlig väg och enligt Trafikverket en "kompletterande regionalt viktig väg" för dagliga personresor och kollektivtrafik. Hastigheten genom Böste är 40 km/h, och på övrig sträcka 70 km/h. Landsvägen genom orten är en barriär och det saknas övergångsställen och säkra överfarten på hela sträckan. Merparten av bebyggelsen ligger söder om väg 9. Hastighetssäkrade passager bör därmed prioriteras där behoven av att passera vägen är som högst. Det finns separerad cykelbana på långa sträckor genom samhället. Dock saknas en mindre sträcka mot Smygehamn öster om orten och en lite längre sträcka mot Gislövs läge väster om orten. Mellan Simremarken och Trelleborgs centrum är avståndet endast 9 km.

Befintligt gång- och cykelnät	
	GC-banor
	Lågtrafikerat nät, ÅDT < 1000 f/d (statliga vägar)
	Stig
	Eljusspår
Föreslagna åtgärder	
	Åtgärder på sträcka
	Åtgärder i korsning
Offentliga funktioner	
	Skolor (S) och förskolor (FS)
	Regionala hållplatslägen

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
SI1	2.2	Inför hastighetssäkrade passager för fotgängare och cyklister över väg 9 genom Simremark i korsningen med Altonavägen.	Fysisk åtgärd
SI2	2.3	Höjd standard på cykelbanan genom Böste strax öster om Simremarken så att cykeltrafik på väg 9 undviks.	Fysisk åtgärd



Föreslagna åtgärder i Simremarken

Skegrie

Skegrie har ungefär 1 150 invånare. Här arbetar mer än 70 procent i en annan kommun, främst Malmö. Skegrie trafikeras av två regionbusslinjer, linje 146 mellan Malmö-Vellinge-Trelleborg samt linje 181 mellan Vellinge-Höllviken-Skegrie-Trelleborg. Båda linjerna har en hållplats i anslutning till trafikplats Trelleborg Västra på väg E6/E22. Linje 181 har kompletterande hållplatser inne i byn utmed Skegrie stationsväg. Mötesplatser är förskolan, skolan med bibliotek och gymnastiksal, idrottsplatsen och kyrkan samt en fritidsgård. Genom Skegrie går byagatan som har potential att utvecklas till det centrala stråket. Merparten av det kommunala gatunätet inom orten har hastighetsbegränsningen 30 km/h. Undantag är Skegrie byaväg och Midsommarvägen som har 40 km/h.

Det finns goda möjligheter att cykla inom orten och till Trelleborg. Det finns separerad cykelbana mellan Skegrie och V Tommarp. Härifrån saknas det dock en separerad cykelbana vidare mot Trelleborg. Det finns mycket begränsade möjligheter att på ett tryggt sätt gå och cykla längs Skegrie stationsväg och Skegrie byagata. Här finns i dagsläget endast smala gångbanor.

Det bör utredas hur man kan skapa möjlighet att cykla i de nordvästra delarna av Trelleborgs kommun mot Skegrie, Håslöv och Östra Grevie. Här finns en möjlighet att skapa ett stråk med fokus på turism och utbud av gårdsbutiker.

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
SK1	2.2	Utreda möjligheterna att cykla i de nordvästra delarna av Trelleborgs kommun (mot Skegrie, Håslöv och Östra Grevie).	Utredning
SK2	2.2	Ny gatukaraktär på Västra Värtingevägen med ökad prioritet för fotgängare och cyklister i samband med planerad ny exploatering öster om vägen.	Fysisk åtgärd
SK3	2.2	Skapa mer utrymme för fotgängare och cyklister utmed Skegrie stationsväg och Skegrie byagata.	Fysisk åtgärd
SK4	2.2	Inför hastighetssäkrade passager i närhet till skola, förskola och busshållplatser över Skegrie stationsväg och Skegrie byagata.	Fysisk åtgärd











Föreslagna åtgärder i Simremarken

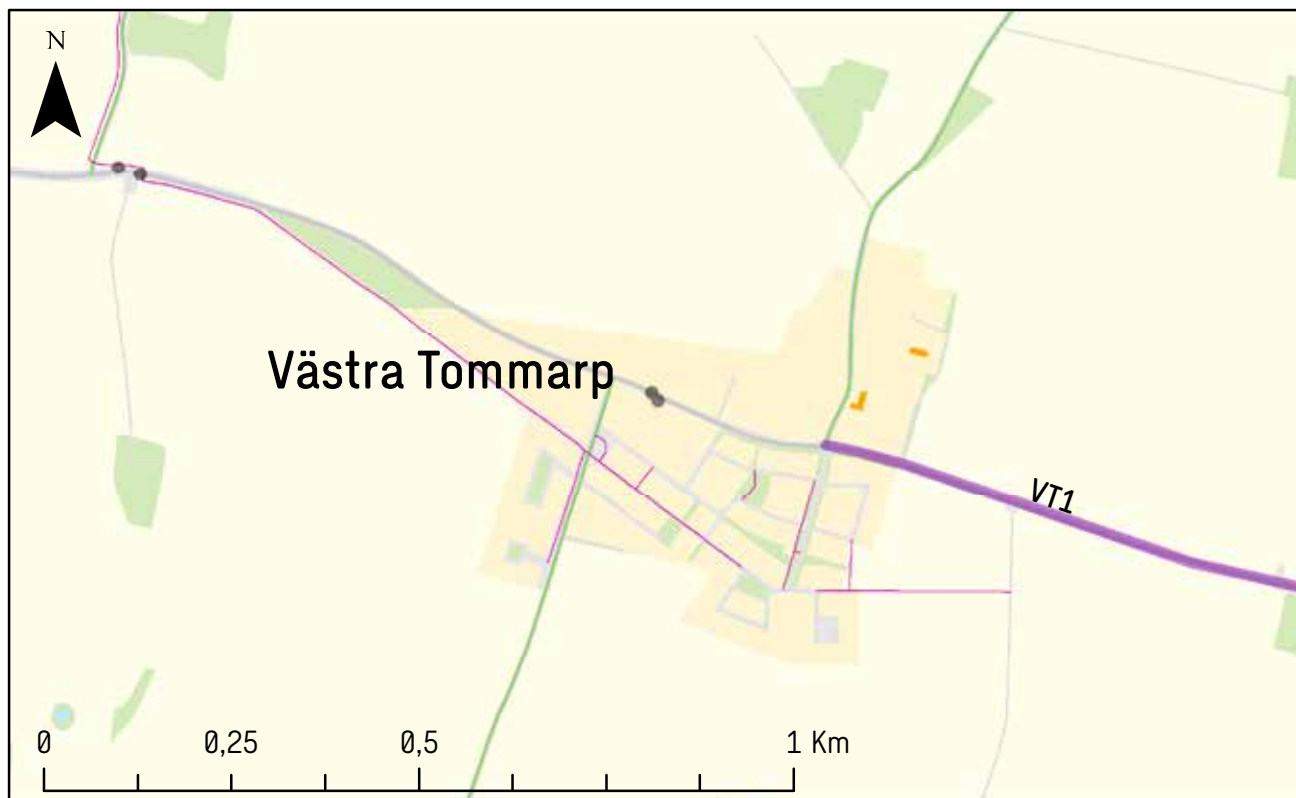
Västra Tommarp

I Västra Tommarp bor nära 300 invånare, och orten är belägen cirka två kilometer från nordvästra Trelleborg och cirka en kilometer öster om Skegrie. Västra Tommarp trafikeras av en regionbusslinje 181 mellan Vellinge-Höllviken-Skegrie-Trelleborg som har fyra hållplatser utmed Tommarpsvägen på sträckan mellan byn och Västra Ringvägen. Mötesplatser är främst kyrkan samt två lekplatser.

Det finns separerad cykelinfrastruktur inom ortens södra delar som kopplar till Skegrie via Snarringe i nordväst, samt till Hedvägen i Trelleborgs ytterkant via befintlig landsväg i sydost. Dessa stråk är dock ogena och svårorienterade. Längs Tommarpsvägen saknas separerad cykelbana på en sträcka av cirka 1,5 km mellan Västra Tommarp och Trelleborg. Med hänsyn till Skegries storlek och avståndet mellan Skegrie och Trelleborg (6-7 km) så har denna saknade länk potential att öka andelen resor med cykel mellan Trelleborg och de båda orterna Skegrie samt Västra Tommarp.

Befintligt gång- och cykelnät	
	GC-banor
	Lågtrafikerat nät, ÅDT<1000 f/d (stättiga vägar)
	Stig
	Eljusspår
Föreslagna åtgärder	
	Åtgärder på sträcka
	Åtgärder i korsning
Offentliga funktioner	
	Skolor (S) och förskolor (FS)
	Regionala hållplatslägen

LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
VT1	2.2	Ny separerad gång- och cykelbana utmed Tommarpsvägen.	Utredning



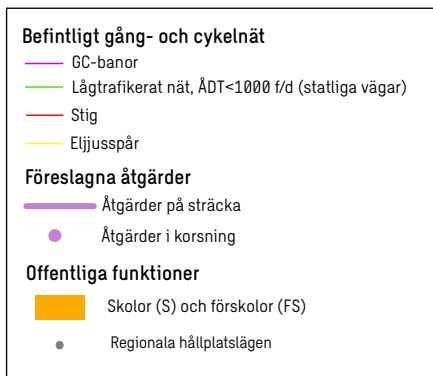
Föreslagna åtgärder i Västra Tommarp

Smygehamn

I Smygehamn bor nära 1 300 människor, majoriteten arbetar i Trelleborg och en stor andel, hela 16 procent, förvärvsarbetar på den egna orten.

Smygehamn trafikeras av en regionbuss 190 mellan Trelleborg och Ystad. Mötesplatser är förskolan, skolan med idrottshall, livsmedelsaffären, hamnen och den allmänna badplatsen samt en fritidsgård.

Väg 9 som passerar genom byn är en statlig väg och enligt Trafikverket en "kompletterande regionalt viktig väg" för dagliga personresor och kollektivtrafik. Vägen har en hastighet på 40 km/h på sträckan genom byn och på sträckan genom Smygehamn är en barriär för oskyddade trafikanter.



LITTERA	STRATEGI	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
SM1	2.2	Ny gatukaraktär på väg 9 genom centrala Smygehamn med ökad prioritet för fotgängare och cyklister.	Fysisk åtgärd
SM2	2.2	Inför hastighetssäkrade passager för fotgängare och cyklister på Smyge Strandväg i korsningen med Kalkbrottsvägen.	Fysisk åtgärd



Föreslagna åtgärder i Smygehamn

ÅTGÄRDER FÖR GODS OCH HAMN

Under strategier för gods och hamn ingår följande strategier:

- Säkerställ tillgänglighet till hamnen
- Godstransporter på stadens villkor
- Satsning för minskade tunga transporter i känsliga områden.

Trelleborgs hamn är ett riksintresse och är en av fem CORE-hamnar i landet. Hamnen ingår i en av nio transportkorridorer (TEN-T) genom Europa vilket visar dess betydelse för svensk import och export. I dagsläget trafikerar merparten av trafiken till Trelleborgs hamn sträckan E6/E22 samt Travemündeallén fram till färjelägena. Trelleborgs hamn hanterar idag cirka 3 000 fordon per dygn över kaj, som ett årsmedel. Nära 2 000 av dessa fordon är lastbilar. Trafiken över kaj har ökat årligen och förväntas öka ytterligare. Trafikverkets basprognos visar att fram till år 2040 kan antalet fordon per dygn komma att öka till totalt cirka 4 200. Hela den prognosticerade ökningen kommer från lastbilstrafik. Ökningen motsvarar 40% jämfört med idag.

Det finns problem inom den befintliga hamnanläggningen i dagsläget. Kapacitetstaket för den befintliga incheckningen har snart nått sitt maximum, befintliga ytor är svåra att utnyttja på ett effektivt sätt, utökat behovet av uppställningsytor har ökat och man har behov av ny uppställningsplats för vila. Dessutom finns det konfliktpunkter inom området när rangering med godståg korsar körvägen för lastbilstrafiken vilket skapar fördröjningar och bidrar till anläggningens ineffektivitet.

En ringväg och östlig hamninfart med tillhörande incheckning och lastbilsuppställning utanför hamnområdet är en förutsättning för att Trelleborgs kommun på bästa sätt ska kunna utnyttja ytor som Trelleborgs Hamn lämnar när verksamheten flyttas åt sydost. Om ringvägen inte blir komplett tvingas trafiken till och från hamnen trafikera långa sträckor inom det planerade utvecklingsområdet Kuststad 2025. Med en ny ringväg och östlig infart till hamnen skapar man möjligheter att leda trafiken runt

Trelleborg via den befintliga Hedvägen och Västra Ringvägen samt via den planerade Östra Ringvägen. Detta ger förutsättningar att utveckla Kuststad 2025 och Sjöstaden i enlighet med kommunens vision samt minska barriären utmed E6/E22 i staden då trafiken till och från hamnen kan ledas om samt utmed stråket Strandgatan-Hamngatan-Järnvägsgatan då genomfartstrafik och rekommenderad väg för farligt gods kan flyttas bort.



Mittelbron i Trelleborgs hamn. Foto från Trelleborgs kommuns hemsida

Säkerställ tillgängligheten till hamnen

Med en utbyggnad av Östra ringvägen skapas möjlighet att leda trafiken till ett nytt östligt hamnläge från trafikplats Maglarp på E6/E22 via Hedvägen, Västra ringvägen, Östra ringvägen och Östra hamninfarten. Med en östlig infart till Trelleborgs hamn skapas en komplett ringväg samt förutsättningar att frigöra de västliga delarna av dagens Trelleborgs hamn helt från hamnverksamhet och hamntrafik. Detta leder i sin tur till att attraktiva ytor i kollektivtrafknära läge blir tillgängliga för att bygga en havsnära stadsdel och att den centrala delen av staden ges förutsättningar att knytas samman med havet. Detta leder i sin tur till att attraktiva ytor blir tillgängliga för att bygga en ny stadsdel i direkt anslutning till Trelleborg C och de centrala delarna av staden vilket skapar goda förutsättningar för att både boende och anställda i området att resa hållbart med en hög andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor. De nya stadsdelarna i Sjöstaden har även andra värdefulla kvaliteter såsom läget vid vattnet som inte bara blir en tillgång för den tillkommande bebyggelsen utan skapar även möjligheter att knyta den centrala delen av staden mot havet.

Den befintliga ringvägen har på delen via Hedvägen en lägre standard än vad som planeras för den östra delen. Vägen passerar genom Västra verksamhetsområdet där det är relativt tätt mellan korsningspunkterna och där gatan har en lägre hastighet. Verksamhetsområdet växer vilket ökar efterfrågan på nya anslutningar mot Hedvägen och Västra Ringvägen.

Med ett nytt check-in-område i öster skapas förutsättningar att effektivisera incheckningsprocessen samtidigt som man kan skapa bättre och mer lättillgängliga uppställningsytor. Detta medför kortare

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
3.1.1	Utbyggnad av Östra Ringvägen mellan väg 108 och väg 9	Fysisk åtgärd
3.1.2	Öka framkomligheten längs Västra Ringvägen alternativt ny sträckning norr om Västra verksamhetsområdet	Fysisk åtgärd
3.1.3	Utbyggnad av ett nytt check-in-område med uppställningsytor öster om tätorten	Fysisk åtgärd
3.1.4	Arbeta för att öka andelen godstransporter på järnväg	Arbetsätt
3.1.5	Analysera hur planerade kopplingar mellan Östra ringvägen och staden påverkar fördelningen av trafikflödet utmed det befintliga gatunätet.	Utredning

körvägar, högre hastighet, färre konfliktpunkter och en mer effektiv och modern hamnverksamhet.

Godstransporter på stadens villkor

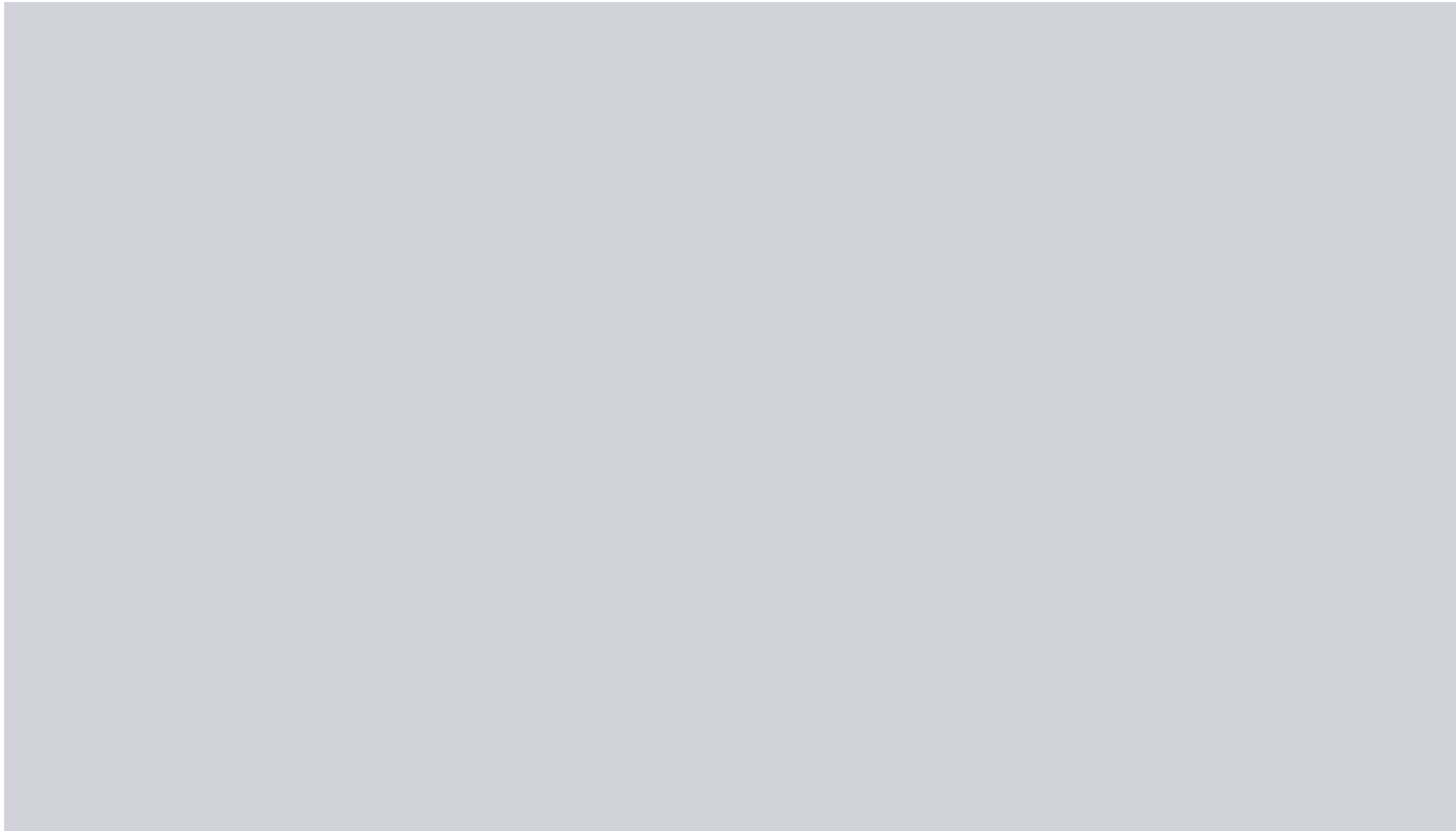
Kommuner kan besluta om att utestänga vissa tunga fordon (lastbilar och bussar) från stadskärnor och andra särskilt miljö känsliga områden genom att införa en miljözon, som en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i dessa områden. Genom att införa miljözon för tunga fordon inom centrum tillsammans med åtgärderna för att säkerställa tillgängligheten till hamnen bidrar till att reducera trafikbelastningen i de mer centrala delarna av staden samtidigt som tillgängligheten till hamnen säkerställs.

Samlastning för minskade tunga transporter i känsliga områden

Genom satsningar på t.ex. omlastningsterminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer attraktiv. Trelleborgs kommun har påbörjat ett arbete med samordnande varudistribution.

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
3.2.1	Utred möjligheterna att införa miljözon för tunga fordon i Trelleborg	Utredning
3.2.2	A) Flytta hamntrafiken från stråket E6/E22-Travemündeallén till Hedvägen-Västra ringvägen-Östra ringvägen-Östra hamnfarten B) Flytta genomfartstrafik från stråket E6/E22-Strandgatan-Hamngatan-Järnvägsgatan-Väg 9 till Hedvägen-Västra ringvägen-Östra ringvägen-väg 9	
3.2.3	Flytta rekommenderade leder för farligt gods till Östra Ringvägen. Västra Ringvägen är redan idag utpekad led för farligt gods.	Enligt FÖP
3.2.4	Ta fram förslag på vilka vägar som både kort- och långsiktigt ska utpekas och utformas för att rymma godstrafik och tunga transporter för att minska mängden tungtrafik och barriärerna genom centrum i dialog med Trafikverket.	
3.2.5	Säkerställ att tung trafik såsom leveranser, renhållning och avfallshantering inte behöver backa vid planering av nya områden	Arbetsätt

	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	
3.3.1	Utred möjligheterna för samordnad varudistribution	Utredning



PRIORITERING OCH VÄRDERING AV ÅTGÄRDER

PRIORITERING OCH VÄRDERING AV ÅTGÄRDER

Trafikplanen innehåller många åtgärdsförslag. Det kan därför vara svårt för kommunens planerare att veta var de ska börja, och vad man bör satsa på för att uppnå störst effekt. De olika åtgärderna behöver värderas enligt olika måttstockar, för att det ska bli möjligt att göra en prioritering som underlättar måluppfyllelsen. I detta kapitel värderas och bedöms åtgärderna utifrån Kano-modellen, sociala effekter och deras bidrag till att uppfylla FN:s globala hållbarhetsmål.

ÅTGÄRDER ENLIGT KANO-MODELLEN

Kano-modellen¹⁹ är en modell för att mäta kundnöjdheten av en vara eller tjänst. Modellen utgår från en uppdelning av kundernas behov i tre hierarkiska behovsnivåer: basbehov, medvetna och uttalade behov samt omedvetna och uttalade behov. Basbehoven utgör nödvändiga förutsättningar och när de är tillgodosedda, uppnås en nödvändig kvalitet. De medvetna och uttalade behoven motsvarar förväntad kvalitet, och de omedvetna och uttalade behoven svarar mot en attraktiv kvalitet.

För att bli nöjd med en tjänst krävs att behoven tillgodoses. Ju högre grad av implementering, desto

¹⁹ Framtagen av Noriaki Kano, professor emeritus vid Tokyo universitet, verksam inom kvalitetsstyrning

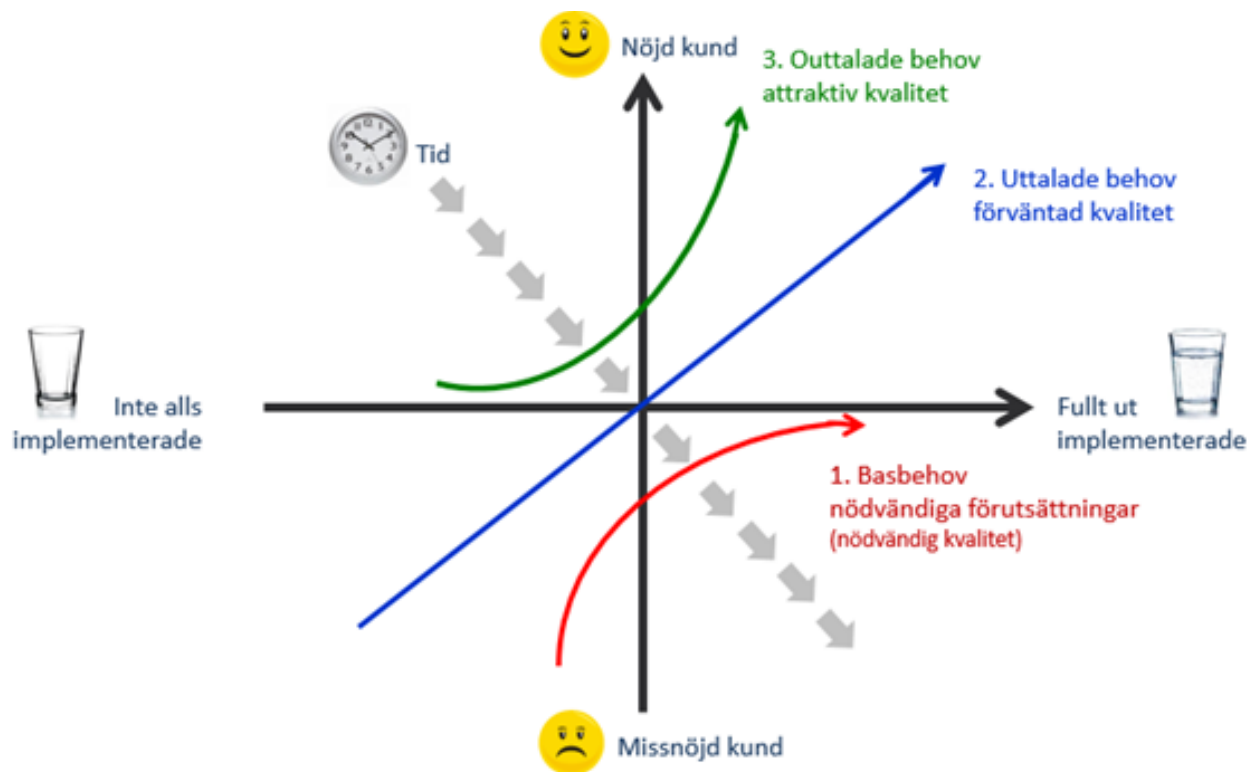


Illustration över Kano-modellen och de tre behovsnivåerna.

nöjdare kund. När Kano-modellen överförs på tjänsten trafiksystem, krävs att basbehoven och majoriteten av de medvetna behoven är uppfyllda, för att kunderna, trafikanterna, ska vara nöjda med systemet.

Behoven förändras över tid. Nyheter som introduceras på den översta attraktiva nivån (omedvetna behov), skapar ett nytt behov och blir med tiden självklara och därmed medvetna och uttalade behov. På samma sätt blir medvetna behov med tiden ett basbehov, en nödvändig förutsättning. Exempelvis gav

realtidsvisning vid busshållplatser en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken, då det infördes. I dag är det ett uttalat och medvetet behov och på sikt kan det bli ett grundläggande basbehov.

I det här sammanhanget definieras basbehov som nödvändiga förutsättningar för att kunna förflytta sig med olika transportslag. Det behövs bland annat sammanhängande vägnät och parkeringar vid start- och målpunkter. Systemen ska vara till för alla människor och erbjudas vid de tillfällen som

de är efterfrågade. God trafiksäkerhet är också ett basbehov eftersom människor inte vill riskera att skadas eller omkomma i trafiken.

I det här sammanhanget definieras medvetna behov som efterfrågade kvaliteter i systemet. Det kan vara att transportsystemen är försedda med belysning och vägvisning, att de snöröjs och sandas och i övrigt är väl underhållna. God bredd på cykelbanor samt separering är utformningar som är tydligt efterfrågade av cyklister och fotgängare och därmed medvetna behov.

I det här sammanhanget definieras omedvetna behov som åtgärder som ingen direkt aktivt efterfrågar, men som skapar en attraktivitet i transportsystemet när de väl tillgodoses. Det kan vara variabla vägskyltar (ITS), grön våg för cyklister, störningsinformation och cykelreseplanerare som mobilapp, p-ledssystem och självkörande bilar.

Vad som är ett basbehov respektive ett medvetet eller omedvetet behov varierar även mellan individer. En cykelreseplanerare som mobilapp lockar förmodligen inte bilister att bli cyklister, men kan innebära ett attraktivt mervärde för vanecyklisten. En bilist som ska lockas bli cyklist, behöver åtgärder på basbehovsnivån såsom trafiksäkra, trygga och bekväma cykelvägar och cykelparkeringar vid start- och målpunkter. Nya cyklister är också mer beroende av cykelvägvisning än etablerade cyklister. Behoven av grundläggande god trafiksäkerhet är större hos barn än vuxna, eftersom barn inte har fullt utvecklade kognitiva förmågor för att klara av olika trafiksituationer.

Därutöver kan åtgärder för ett trafikslag svara mot behov hos trafikanter inom andra trafikslag. Exempelvis: åtgärder för att flytta ut bilparkeringar utanför stads kärnan och ta bort kantstensparkeringar, motsvarar inget behov hos bilisterna. Däremot är det åtgärder som ökar tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister (basbehov) och gör staden till en trevligare plats för vistelse (basbehov och uttalat behov).

Prioritering av åtgärds-kategorier enligt Kano-modellen

Åtgärderna i Trelleborgs trafikplan har prioriterats med hjälp av Kano-modellen. Då antalet föreslagna åtgärder är mycket omfattande så har åtgärderna delats in i åtgärds-kategorier som svarar mot de tre behovsnivåerna. För att skapa ett hållbart transportsystem måste basbehoven och de medvetna behoven för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer först åtgärdas. Att prioritera bashoven är den viktigaste åtgärden för att få människor att byta färdmedel. Bilister är vana vid ett system som är fullt utbyggt, och de kommer inte att acceptera att gå över till cykel eller kollektivtrafik om inte de grundläggande behoven är fullt ut implementerade.

Åtgärds-kategorierna som fått högst prioritet gäller både för staden och landsbygden och syftar till att skapa heltäckande nät, som är till för alla och som kan användas under hela året. I nästa prioritetsgrupp finns åtgärder som är tydligt uttalade, bland annat hamnens behov av fungerande transporter och oskyddade trafikanters behov av större ytor och ökad grad av separering. Hamnens behov av fungerande transporter kan ses som ett basbehov. Bedömningen här är att det basbehovet är uppfyllt eftersom det redan är möjligt för gods, resenärer och anställda att komma till hamnen och färjelägena. Det uttalade behovet är att förbättra dessa möjligheter genom ny anläggning från öster. Åtgärden att utreda något finns inte med i denna prioritering.

Prioritering enligt Kano-modellen innebär att följande åtgärds-kategorier har bedömts som basbehov och getts en högsta prioritering:

1. Bygga bort felande länkar i cykelvägnätet och gångnätet
2. Åtgärda enkelt avhjälpta hinder i gatumiljön
3. Bygga trafiksäkra cykelöverfarter och övergångsställen
4. Bygga cykelparkeringar vid målpunkter (som saknar eller har otillräckligt med cykelparkeringar)
5. Bygga trygga och trafiksäkra busshållplatser inklusive dess angöringar
6. Tillgänglighetsanpassningar vid hållplatser
7. Prioritera snöröjning och sandning på gång- och cykelbanor och vid busshållplatser

I nästa grupp med kategorier finns åtgärder som bedöms som medvetna och uttalade behov. Dessa har getts näst högsta prioritet:

8. Belysning på gång- och cykelbanor och vid hållplatser
9. Drift- och underhållsåtgärder på gång- och cykelbanor samt vid hållplatser (lagning av hål och trasig belysning, asfaltering, sopning)
10. Cykelvägvisning (den som börjat cykla när cykelvägnätet byggs ut, kommer med tiden att cykla längre sträckor och utanför för hen kända områden)
11. Större ytor för oskyddade trafikanter i staden (exempelvis genom borttagning av bilparkeringar)
12. Breddning av gångbanor och cykelbanor
13. Separering mellan fotgängare och cyklister, samt mellan oskyddade trafikanter och biltrafik
14. Åtgärder för att skapa attraktiva bytespunkter och underlätta kombinationsresor
15. Åtgärder för att förstärka kollektivtrafiken (fler linjer, ökad turtäthet, snabbare restider)
16. Trafiksäkerhetsåtgärder på skolvägar
17. Åtgärder för att flytta bilparkering från stadens centrala delar till infarter (avgiftsreglering, parkeringshus)
18. Åtgärder som säkerställer hamnens behov av fungerande transporter
19. Drift- och underhållsåtgärder för biltrafiken

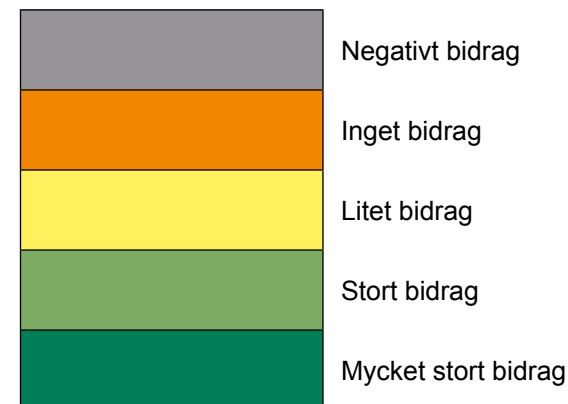
Lägst prioritet ges åtgärder som inte aktivt efterfrågas samt åtgärder som har låg potential att skapa bestående förflyttningar från bil till hållbara transportslag.

20. Stötta användningen av fossilfria bränslen
21. Informationsåtgärder om förbättringar i systemen för hållbara transporter
22. Mobility management-åtgärder som inte är kopplade till fysiska åtgärder, typ generella kampanjer, tävlingar och uppmaningar
23. Stötta alternativa ägandeformer (nya former ger ökad valfrihet som skapar attraktivitet i systemet, men efterfrågas sällan aktivt)

VÄRDERING AV MÅLUPPFYLLELSE FÖR ÅTGÄRDSKATEGORIER

I tabellerna i detta kapitel bedöms åtgärdernas bidrag till att uppnå trafikstrategins mål. Sammanställningen isar tydligt att åtgärdskategorierna som utgör ett basbehov bidrar i större utsträckning till att uppfylla Trafikstrategins mål jämfört med åtgärdskategorierna under medvetna samt omedvetna behov. I

Åtgärdernas bidrag till att uppnå trafikstrategins mål har värderats utifrån en femgradig skala från negativt bidrag (åtgärden motverkar målet) till att åtgärden ger ett mycket stort bidrag till att uppnå målen.



BASBEHOV - Ger nödvändig kvalitet

ÅTGÄRDSKATEGORI	HUVUDMÅL: Resor och transporter	HÄNSYNSMÅL: Trafiksäkerhet	HÄNSYNSMÅL: Trygghet	HÄNSYNSMÅL: Miljö och hälsa
1. Bygga bort felande länkar i cykelvägnätet och gångnätet				
2. Åtgärda enkelt avhjälpta hinder i gatumiljön				
3. Bygga trafiksäkra cykelpassager, cykelöverfarter och övergångsställen				
4. Bygga cykelparkeringar vid målpunkter				
5. Bygga trygga och trafiksäkra busshållplatser inkl. dess angöringar				
6. Tillgänglighets- anpassningar vid hållplatser				
7. Prioritera snöröjning och sandning på gång-och cykelbanor och vid busshållplatser				

MEDVETET BEHOV - Ger efterfrågad kvalitet

ÅTGÄRDSKATEGORI	HUVUDMÅL: Resor och transporter	HÄNSYNSMÅL: Trafiksäkerhet	HÄNSYNSMÅL: Trygghet	HÄNSYNSMÅL: Miljö och hälsa
8. Belysning på gång- och cykelbanor och vid hållplatser				
9. Drift- och underhållsåtgärder på gång- och cykelbanor samt vid hållplatser				
10. Cykelvägvisning				
11. Större ytor för oskyddade trafikanter i staden				
12. Breddning av gångbanor och cykelbanor				
13. Separering mellan fotgängare och cyklister, samt mellan oskyddade trafikanter och biltrafik				
14. Åtgärder för att skapa attraktiva bytespunkter och underlätta kombinationsresor				
15. Åtgärder för att förstärka kollektivtrafiken				
16. Trafiksäkerhetsåtgärder på skolvägar				
17. Åtgärder för att flytta bilparkering från stadens centrala delar till infarter				
18. Åtgärder som säkerställer hamnens behov av fungerande transporter				
19. Drift- och underhållsåtgärder för biltrafiken				

Omedvetet behov - ger en attraktiv kvalitet

ÅTGÄRDSKATEGORI	HUVUDMÅL: Resor och transporter	HÄNSYNSMÅL: Trafiksäkerhet	HÄNSYNSMÅL: Trygghet	HÄNSYNSMÅL: Miljö och hälsa
20. Stötta användningen av fossilfria bränslen				
21. Informationsåtgärder om förbättringar i systemen för hållbara transporter				
22. Mobility management-åtgärder som inte är kopplade till fysiska åtgärder				
23. Stötta alternativa ägandeformer				

	Negativt bidrag
	Inget bidrag
	Litet bidrag
	Stort bidrag
	Mycket stort bidrag

SOCIALA EFFEKTER OCH KONSEKVENSER

Åtgärderna som föreslås i denna trafikplan har valts för att uppnå kommunens mål och övergripande strategier. I takt med att åtgärderna genomförs, kommer påverkan på staden och byarna att bli tydliga. Sammanhängande nät för cyklister, trafiksäkra passager för oskyddade trafikanter, färre parkerade bilar i centrum och fler sittplatser i det offentliga rummet är exempel på åtgärder som syns och tar plats. De är påtagliga bevis på den omställning av transportsystemet som Trelleborg står inför.

En övergripande beskrivning av åtgärdernas sammanlagda påverkan är att biltrafiken får minskade ytor medan gående, cyklande och bussresenärer får större ytor. Trafiktempot blir långsammare och det blir något tystare. Det kommer att bli lättare att mötas och se varandra i vardagen. Trafiksäkerheten och tryggheten ökar för oskyddade trafikanter vilket är särskilt positivt för barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Fler hastighetssäkrade passager innebär att de trafikerade vägarnas barriäreffekt minskar. En ökad grad av separering mellan trafikslagen skapar en större tydlighet i transportsystemet och är mycket positivt för barns möjligheter till självständig mobilitet.

Mobiliteten förbättras för alla eftersom bilberoendet minskar i takt med att trafiksystemen för gång, cykel och kollektivtrafik förbättras. Fler fullgoda system för transporter, ger ökade valmöjligheter. Barn får bättre möjligheter till självständig mobilitet.

Närheten förbättras när staden förtätas och kompletteras med nya funktioner och ny service. Närheten ökar även när vägarnas barriäreffekter minskar och människor slipper ta omvägar. Gångtrafiken är det transportslag som är mest känsligt för hinder och omvägar av olika slag. Ett heltäckande, finmaskigt och därmed gent cykelvägnät ökar också närheten.

Det sociala livet i staden gynnas av ett långsammare tempo, tystare trafikmiljö och mer välkomnande offentliga rum med fler trevliga sittplatser, vända åt rätt håll. Det blir lättare att mötas, stanna till och samtala. Förtätningen och fler funktioner bidrar till att staden blir mer befolkad. En minskad biltrafik ger också mervärden i att utemiljöer skapas, vilka inbjuder till liv och rörelse och till miljöer som blir trevligare och mer harmoniska att vistas i. Det finns ett positivt värde i att invånare och besökare med lätthet kan förflytta sig i staden med cykel eller till fots, utan att biltrafiken skapar barriärer, och detta i sig gynnar ett socialt liv med möjligheter till möten och till att skapa attraktivitet. Med förbättrade möjligheter till social interaktion och tillgänglighetsåtgärder, minskar risken för att människor blir socialt exkluderade.

Trafiksäkerheten förbättras i takt med ökad separering mellan alla trafikantslag, och utbyggnad av hastighetssäkrade övergångar över trafikerade vägar. Trafiksäkerheten för barn förbättras påtagligt när kantstensparkeringar för bilar tas bort; barn är ju korta och syns inte bakom parkerade bilar, och kan inte se över biltaken. Trafiksäkerheten ökar om gång- och cykelvägar prioriteras före bilvägar vid snöröjning, eftersom de oskyddade trafikanterna då kan röra sig på sina ytor och inte tvingas ut i körbanor. Vid utformning av nya cykelstråk är det viktigt att beakta att allt fler människor använder elcyklar, lådcyklar och påhängscyklar för barn. Elcyklar får högre hastighet och är beroende av raka dragningar utan skarpa kurvor. Lådcyklar behöver god bredd och påhängscyklar relativt stor svängradie.

Orienterbarheten är en mer svårbedömd faktor då den är kopplad till utformningen av den förtätning och övriga stadsutvecklingsprojekt som ska genomföras. Enskilda höga byggnader, torg eller andra typer av blickfång i staden, underlättar orienteringen. Separering mellan trafikslag ökar tydligheten var man som trafikant ska röra sig. Orienterbarheten förbättras genom skyltning och cykelvägvisning.

Tillgängligheten förbättras avsevärt när enkelt avhjälpta hinder åtgärdas, ojämnheter och hål i beläggningar lagas och snöröjning och sandning prioriteras på gångvägar och cykelstråk. Tillgänglighetsanpassningar av hållplatser har också stor betydelse. Tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsvariationer förbättras också av att trafikmiljön generellt blir mer säker.

Tryggheten förbättras när staden blir mer befolkad och människor kan mötas och se varandra. Ett finmaskigt gång- och cykelnät har stor betydelse för tryggheten, särskilt för kvinnor, som har behov av alternativa vägar. Kvinnor använder oftare än män ett dagvägnät och ett nattvägnät för gång och cykel. Förbättrad belysning, befolkade platser och alternativa vägar är faktorer som stärker tryggheten.

Överblickbarheten är liksom orienterbarheten mer svårbedömd för staden då den påverkas av framtida förtätning. Färre parkerade bilar längs vägar förbättrar överblickbarheten, medan skyltning och belysningsstolpar kan ge ett "pinnigt" intryck som påverkar möjligheten att överblicka ett område.

Hälsan gynnas sammantaget av åtgärderna i trafikplanen. Särskilt betydelsefullt är det att minska biltrafiken utanför skolor och förskolor, eftersom barn är extra känsliga för avgaser och buller. Den största hälsovinsten består i att fler människor rör sig mer, när gång och cykel ersätter bilen för resor i staden. Det innebär också ökad motion att åka kollektivt när det kompletteras med gång eller cykel till och från hållplatser. Åtgärderna minskar sammantaget risken för att människor blir socialt exkluderade vilket har stor effekt på den psykiska hälsan.

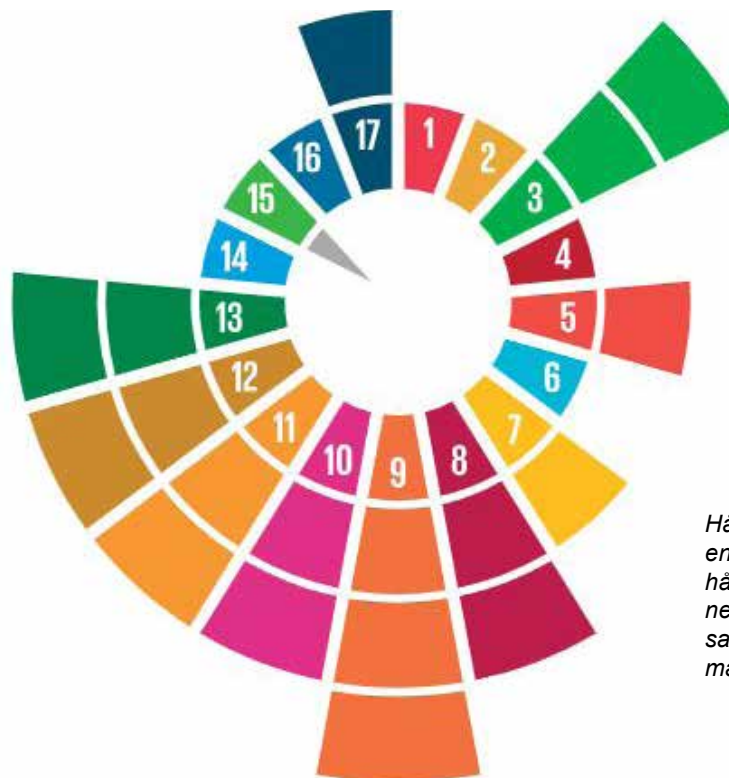
ÅTGÄRDERNAS BIDRAG TILL ATT UPPNÅ DE GLOBALA HÅLLBARHETSMÅLEN

Swecos har utarbetat en metod för att bedöma åtgärders bidrag till FN:s globala hållbarhetsmål. Bedömningen baseras på en systematisk genomgång av samtliga 169 delmål som finns under de 17 hållbarhetsmålen. Relevanta delmål har lagts in i en bedömningsmatris, som används som ett verktyg för att analysera om, hur och i vilken utsträckning de föreslagna åtgärderna i trafikplanen bidrar till att uppfylla FN:s globala hållbarhetsmål.

Alla relevanta delmålen har bedömts på en femgradig skala:

- negativt bidrag/motverkar målet
- relevant men inget bidrag till måluppfyllelse
- litet bidrag till måluppfyllelsen
- stort bidrag till måluppfyllelsen
- mycket stort bidrag till måluppfyllelsen

Eftersom varje hållbarhetsmål har olika många relevanta delmål, sätts ett medelvärde av delmålen värden på skalan. Resultatet av hållbarhetsbedömningen överförs därefter till en grafisk illustration i form av Swecos hållbarhetssol™. Ju längre solstrålar i hållbarhetssolen, desto större bidrag till måluppfyllelsen av det aktuella hållbarhetsmålet.



Hållbarhetsbedömning av Trelleborgs trafikplan enligt Swecos hållbarhetssol™. De globala hållbarhetsmål vars ikoner nedanför solen är nedtonade, bedöms vara relevanta men bidrag saknas. Den inåtgående gråa strålen för mål 15 markerar ett negativt bidrag.



Hållbarhetsbedömningens resultat

Nedan presenteras hållbarhetsbedömningen av Trelleborgs trafikplan och dess sammantagna bidrag till FN:s hållbarhetsmål.

Trelleborgs trafikplan bidrar framför allt till FN:s hållbarhetsmål om energi, ekonomisk tillväxt, hållbar infrastruktur, hållbara städer och samhällen, hållbar konsumtion och bekämpning av klimatförändringarna (mål 7, 8, 9, 11, 12 och 13). Det är väntat, eftersom trafikplanen syftar just till ett mer resurseffektivt transportsystem som ger positiva mervärden för staden. Trafikplanens bidrag till mål 13, Bekämpa klimatförändringarna, bedöms vara stort men inte mycket stort. Det förklaras av att trafikplanen saknar långtgående åtgärder för att begränsa biltrafiken. Här bedöms att det finns en potential för ytterligare åtgärder.

Trafikplanen har bedömts ge ett negativt bidrag (motverka) mål 15 om ekosystem och biologisk mångfald. Det förklaras av den Östra ringvägen, som om den byggs, tar jordbruksmark och grönytor i anspråk och därmed bidrar till "nettoförstörelse av mark" enligt formuleringar i delmålen. Ett negativt bidrag bör värderas i relation till helhetsbilden.

Trafikplanen bidrar även i hög grad till målen om god hälsa och välbefinnande, jämställdhet och jämlikhet (mål 3, 5 och 10). Hälsoaspekterna är nära knutna till en ökad rörlighet hos befolkningen när gång, cykel och kollektivtrafik gynnas. Jämställdheten kan förbättras när transportslagen får mer likvärdiga förutsättningar. Fortfarande kör män mer bil än kvinnor, medan kvinnor cyklar och åker kollektivt mer än män. Resvanorna har påverkan på bland annat graden av deltidsarbete och ansvar för det

obetalda hushållsarbetet. Ett mer jämställt resande gynnar jämställdheten i stort. Även jämlikheten mellan grupper inom landet gynnas när alla grupper, som inte har tillgång till bil, främjas i transportsystemet. Trafikplanen bedöms bidra till ökad inkludering när de offentliga rummen blir mer tillgängliga, överblickbara, trygga, säkra och trivsamma. Mobiliteten ökar för många grupper, bland annat för barn, äldre och personer med funktionsvariationer.

Slutligen finns ett positivt bidrag till mål 17. Trafikplanen innebär att Trelleborg bidrar till en mer samstämmig politik för hållbar utveckling. Trafikplanen följer bland annat Sveriges klimatpolitik manifesterad i miljökvalitetsnormer och transportpolitiska mål.

KOSTNADER

Nedan redovisas grova kostnadsbedömningar för olika typer av åtgärder. Syftet med dessa är att det ska utgöra stöd för kommunens planering och prioritering inför genomförande och framtagande av årliga åtgärdsprogram. Kostnadsbedömningarna avser att ange storleksordningen i kronor och är inte platsspecifika.

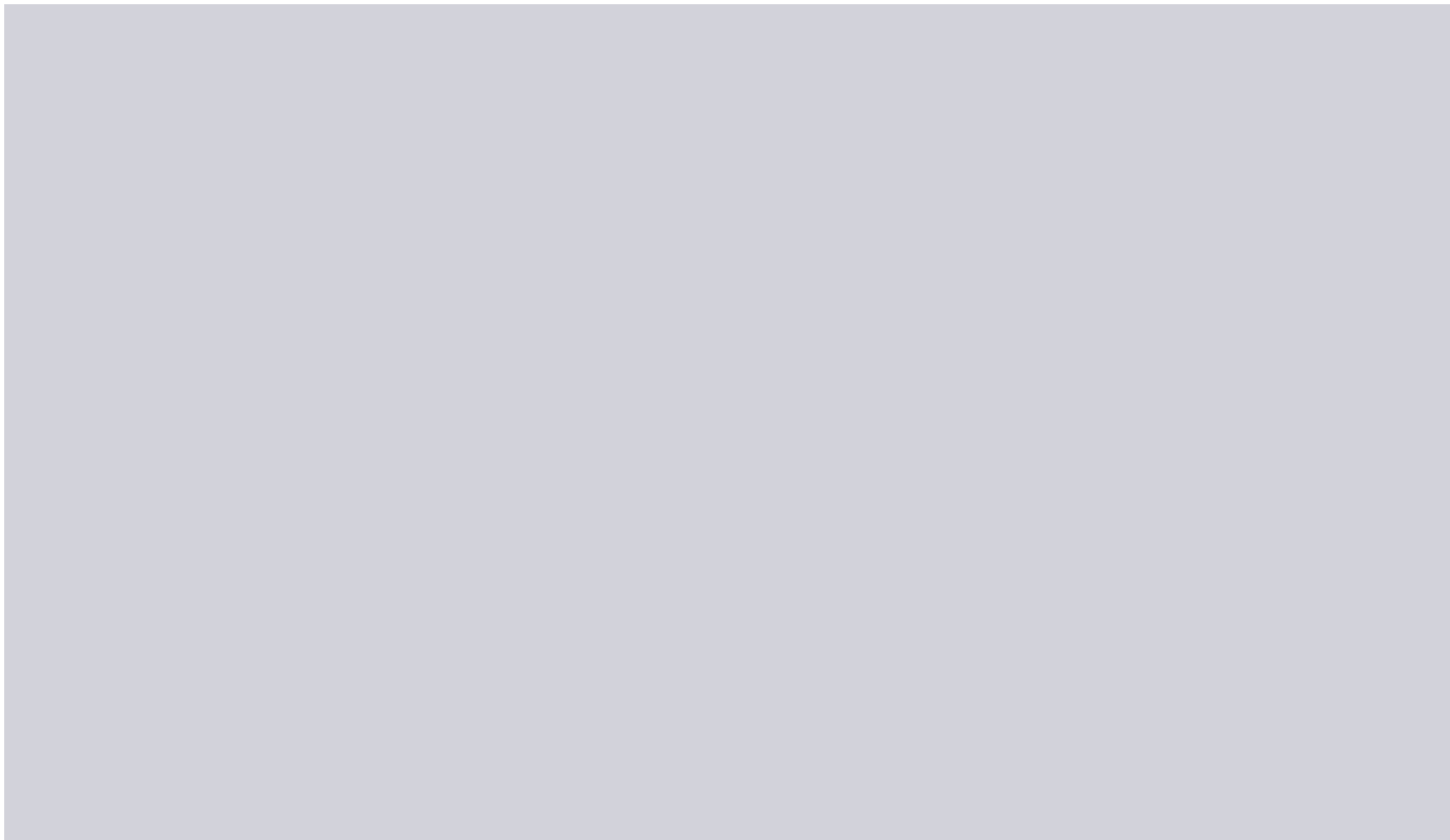
Kostnadsbedömningar för hela paket avser anläggningskostnad eller totalkostnad i prisnivå 2015-06. Anläggningskostnaden omfattar förutom entreprenadkostnaden även kostnader för projektering, marklösen, ledningsomläggning, arkeologi samt oförutsett under projekterings- och entreprenadtiden. Dessa poster innebär ett påslag på ungefär 35-40 % på den ursprungliga entreprenadkostnaden. Nedan redovisas bedömda å-priser (entreprenadkostnader) för ett urval av föreslagna åtgärder.

	ÅTGÄRD	KOSTNAD tkr	KOMMENTAR
1.	Bygga bort felande länkar i cykelvägnätet och gångnätet		
	Ny gång- och cykelväg - friliggande 2,5-3,0 m bredd	2-3	Kostnad per m gång- och cykelväg exkl. belysning
	Ny gång- och cykelväg - friliggande 3,0-4,0 m bredd	3-4	Kostnad per m gång- och cykelväg exkl. belysning
	Ny cykelväg utmed befintlig gata med gångbana	3-4	Kostnad per m gång- och cykelväg exkl. belysning.
2.	Åtgärda enkelt avhjälpta hinder i gatumiljön		
6.	Tillgänglighetsanpassningar vid hållplatser		
	Åtgärda fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännalar och trottoarkanter	200	
	Åtgärda hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkering	70	
	Anordna logiska ledstråk kan till och mellan målpunkter	70-150	
	Åtgärda hinder i form av brist på och bristande utformning av orienterande skyltning.	5-10	
	Åtgärda hinder i form av bristande eller bländande belysning	10-20	
	Åtgärda hinder i form av brist på och bristande utformning av balansstöd	5-10	
	Åtgärda hinder i form av bristande utformning av parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd	50-100	
3.	Bygga trafiksäkra cykelöverfarter och övergångsställen		
	Gång- och cykelpassage	20-40	Ej upphöjd, med refuger.
	Upphöjd gång- och cykelöverfart, korsande	50-100	Upphöjd yta ca 50-100 kvm
	Upphöjd gång- och cykelöverfart, längsgående över anslutande sidogata	50-100	Upphöjd yta ca 50-100 kvm
4.	Bygga cykelparkeringar vid målpunkter		
	Anlägga nya cykelplatser	15	Kostnad per 10 cykelplatser
	Anlägga nya väderskyddade cykelplatser	50	Kostnad per 10 cykelplatser
5.	Bygga trygga och trafiksäkra busshållplatser inkl. dess angöringar		
	Öka standarden på befintlig hållplats	200-300	Kostnad per hållplats
	Ny landsvägshållplats	1000-1500	Kostnad per hållplats per sida

	ÅTGÄRD
8.	Belysning på gång- och cykelbanor och vid hållplatser
	Ny belysning
	Ny belysning
10.	Cykelvägvisning
	Skyltning utmed prioriterat cykelnät
	Skyltning utmed prioriterat cykelnät
11.	Större ytor för oskyddade trafikanter i staden
	Bygga om en gata från mjuktrafikrum till integrerat frirum typ gångfartsgata
	Bygga om och höja upp en korsning
2.	Breddning av gångbanor och cykelbanor
	Bredda befintlig gång- och/eller cykelbana
	Anlägga nya väderskyddade cykelplatser
14.	Åtgärder för att skapa attraktiva bytespunkter och underlätta kombinationsresor
	Anlägga pendlarparkering
	Anlägga pendlarparkering
	Införa realtidsinformation vid hållplats
	Anlägga sittplatser
15.	Åtgärder för att förstärka kollektivtrafiken
	Införa prioritering av kollektivtrafiken i trafiksignal
	Införa prioritering av kollektivtrafiken med ny trafiksignal
16.	Trafiksäkerhetsåtgärder på skolvägar
	Anlägga hastighetsdämpande gupp
	Anlägga hastighetsdämpande schikan

	KOSTNAD tkr	KOMMENTAR
8.		
	30-40	Kostnad per armatur
	2-3	Kostnad per meter gång- och cykelväg
10.		
	40-50	Kostnad per km cykelväg
	3	Kostnad per skylt
11.		
	0,7	Kostnad per kvadratmeter
	200-300	Kostnad 700 kr á 300-400 kvadratmeter
2.		
	3-4	Kostnad per m gång- och cykelväg exkl. belysning.
	50	Kostnad per 10 cykelplatser
14.		
	1,0-1,5	Kostnad per kvadratmeter
	500	Kostnad för ca 20 platser (500 kvm)
	50-60	Kostnad per hållplats
	10-20	Kostnad per bänk
15.		
	200-300	Kostnad för ombyggnad av befintlig trafiksignal
	700	Kostnad för ny trafiksignal per korsning
16.		
	30	Kostnad per gupp
	20	Kostnad per schikan

	ÅTGÄRD	KOSTNAD tkr	KOMMENTAR
17.	Åtgärder för att flytta bilparkering från stadens centrala delar till infarter		
	Införa parkeringsavgifter i centrum	500-1000	Kostnad för skyltning, betalautomater, kommunikationsinsatser.
	Anlägga parkeringshus	250-350	Kostnad per parkeringsplats
	Anlägga parkeringshus	100000	Kostnad för parkeringshus med 300-400 platser
	Införa p-ledsystem	150-200	Kostnad per skylt, digital
18.	Åtgärder som säkerställer hamnens behov av fungerande transporter		
	Bygga ut Östra ringvägen, norra delen	170000-200000	Utredning WSP, alternativ N2
	Bygga ut Östra ringvägen, södra delen	100000	Utredning Tyréns, alternativ D
	Bygga ut anslutningen mot hamnen	100000	Utredning Tyréns, alternativ 3, exkl eventuell inlösen av fastighet.
	Öka framkomligheten utmed Hedvägen-Västra Ringvägen	3000-4000	Utredning SWECO, Analys av Västra Ringvägen, juni 2018.
	Öka framkomligheten utmed Hedvägen-Västra Ringvägen inkl trafikplats väg 108	50000-100000	Utredning SWECO, Analys av Västra Ringvägen, juni 2018.
	Ny förbifart norr om Hedvägen, alternativ södra	40000-50000	Utredning SWECO, Analys av Västra Ringvägen, juni 2018.
	Ny förbifart norr om Hedvägen, alternativ södra, inkl trafikplats väg 108	100000-150000	Utredning SWECO, Analys av Västra Ringvägen, juni 2018.
	Ny förbifart norr om Hedvägen, alternativ norra	60000-70000	Utredning SWECO, Analys av Västra Ringvägen, juni 2018.
	Ny förbifart norr om Hedvägen, alternativ norra, inkl trafikplats väg 108	110000-170000	Utredning SWECO, Analys av Västra Ringvägen, juni 2018.
19.	Stötta användningen av fossilfria bränslen		
	Anlägga laddningsstationer för elfordon	7-20	Kostnad för normalladdningsstation*
	Anlägga laddningsstationer för elfordon	20-50	Kostnad per semisnabb laddstation*
	Anlägga laddningsstationer för elfordon	150-250	Kostnad för snabbaddningsstation, eventuell kostnad för nätanslutning samt faciliteter tillkommer.
	* inklusive kostnader för nedgrävning av betongfundament samt framdragnin av el.		



SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDER

SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDER

Alla föreslagna åtgärder i Trafikplanen har sammanställts nedan i syfte att tydliggöra och lyfta fram dem utifrån typ av åtgärd. För att säkerställa genomförande och uppföljning bör tydligt ansvar för de olika åtgärderna fördelas mellan kommunens olika förvaltningar.

ARBETSSÄTT

Åtgärder som är definierade som ett arbetssätt har för avsikt att pågå löpande och genomsyra det dagliga arbetet. Åtgärderna är i stor utsträckning kopplade till beteendepåverkan men är flertalet har också en tydlig koppling till arbetet med parkeringsfrågor på olika nivåer. Tekniska förvaltningen ansvarar för frågor kopplade till befintliga parkeringsplatser på allmän platsmark medan samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för planering för parkering i samband med program, detaljplaner och bygglov.

1.1	ARBETA MED MOBILITY MANAGEMENT FÖR FÖRÄNDRAT BETEENDE
1.1.6	Arbeta med mobility management på skolor tillsammans med lärare, elever och föräldrar
1.1.7	Arbeta inom den kommunala förvaltningen med skolreseplaner som verktyg för minskad skjutsning till skolor
1.2	STÖTTA ALTERNATIVA ÄGANDEFORMER OCH ANVÄNDNING AV FOSSILFRIA BRÄNSLEN
1.2.4	Verka för att bilpooler etableras i kommunen, framför allt vid utveckling av nya områden
1.2.5	Inför möjlighet att ladda elbilar vid större samlade parkeringsplatser vid större målpunkter såsom: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunhuset • Lasarettet • Söderslättskallen • Vångavallen • Badhuset • Färjeterminalen
1.1	SKAPA TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA GENOM NÄRHET OCH FUNKTIONSBLANDNING
2.1.3	Genomför trygghetsvandringar löpande
2.4.10	Ta bort buskage vid gång- och cykelbanor där det hindrar överblickbarheten för att skapa en trygg miljö
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET
2.5.2	Aktivt arbeta tillsammans med Skånetrafiken för att stärka den regionala busstrafiken
2.3	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
	Bilparkering främst på kvartersmark
	Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar
	Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort
	Rekommenderade gångavstånd mellan parkering och målpunkt
	Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel
	Arbeta med flexibla parkeringsnormer
	Bilda ett kommunalt parkeringsbolag

1.1	SKAPA TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA GENOM NÄRHET OCH FUNKTIONSBLANDNING
2.1.3	Genomför trygghetsvandringar löpande
2.4.10	Ta bort buskage vid gång- och cykelbanor där det hindrar överblickbarheten för att skapa en trygg miljö
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET
2.5.2	Aktivt arbeta tillsammans med Skånetrafiken för att stärka den regionala busstrafiken
2.3	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
	Bilparkering främst på kvartersmark
	Uppför attraktivt gestaltade parkeringsanläggningar
	Arbeta med parkeringsköp vid ny- och ombyggnad i tätort
	Rekommenderade gångavstånd mellan parkering och målpunkt
	Arbeta med parkeringsnormer som stödjer målen om en ökad andel resor med hållbara transportmedel
	Arbeta med flexibla parkeringsnormer
	Bilda ett kommunalt parkeringsbolag
2.7	DRIFT OCH UNDERHÅLL MED FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER I FOKUS
2.7.1	Prioritera drift- och underhåll av gång- och cykelbanor framför gator med biltrafik
2.8	PRIORITERA SÄKRA SKOLVÄGAR
2.8.2	Åtgärdsplan för säkra skolvägar
2.8.3	Genomför barnkonsekvensanalyser inför åtgärder på skolvägar och parkeringar vid skolor samt i andra miljöer där barn vistas
3.1	SÄKERSTÄLL TILLGÄNGLIGHETEN TILL HAMNEN
3.1.4	Arbeta för att öka andelen godstransporter på järnväg
3.2	GODSTRANSPORTER PÅ STADENS VILLKOR
3.2.5	Säkerställ att tung trafik såsom leveranser, renhållning och avfallshantering inte behöver backa vid planering av nya områden

STADSUTVECKLING

Samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för kommunens planering, framtida byggande och miljö i ett brett perspektiv. Bebyggelsens utveckling måste gå hand i hand med utvecklingen av trafikstrukturen för att säkerställa kommunens vision om att "Trelleborg ska vara en framgångskommun med hög livskvalitet och en långsiktig hållbar tillväxt". Livsrumsmodellen bör användas för att tydliggöra framtida utveckling av befintliga och nya stadsmiljöer utifrån rummens hierarkiska indelning avseende funktion och karaktär.

2.1	SKAPA TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA GENOM NÄRHET OCH FUNKTIONSBLANDNING
2.1.1	Planera för funktionsblandning och förtätning med fokus på områden i anslutning till Trelleborgs centrum samt i närheten av kollektivtrafikstråk
2.2	ANPASSA GATURUMMEN TILL FOTGÅNGARE OCH CYKLISTER OCH MINSKA BARRIÄRERNA
2.2.2	Ny gatukaraktär enligt 3.1 Gaturummens framtida funktion och karaktär, planerade förändringar av det statliga vägnätet. <ul style="list-style-type: none"> E6/E22 mellan Strandridaregatan och Travemundeallén Väg 108 mellan Havrejordsvägen och Hedvägen Väg 9 genom centrala Trelleborg (Hamngatan/Järnvägsgatan)
2.2.3	Ny gatukaraktär enligt 3.1 Gaturummens framtida funktion och karaktär, planerade förändringar av det kommunala vägnätet. <ul style="list-style-type: none"> Allén Spårvägen
2.2.4	Nytt frirum i form av ett gång- och cykelstråk i förlängning av Astrid Lindgrens allé norrut mot Lasarettet. Där stråket passerar bilväg införs hastighetssäkrade och prioriterade passager. Utvecklas enligt Planprogram Övre och Stadsparkskvarteren.
2.2.5	Nytt frirum i form av ett gång- och cykelstråk i förlängningen av C.B. Friisgatan söder om Hamngatan.
2.2.6	Ombyggnad av den befintliga Östra ringvägen från transportrum till mjuktrafikrum i samband med ny kompletterande bebyggelse i området.
2.6	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
	Skapa bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum

INFORMATION

Information och marknadsföring i kombination med planerade förändringar ger medborgarna kunskap om och möjlighet till att förändra sitt beteende och sina resvanor. Mobility management är ett koncept för bettendepåverkan inom transportområdet och ska ses som ett viktigt komplement till den mera traditionella trafikplaneringen.

1.1	ARBETA MED MOBILITY MANAGEMENT FÖR FÖRÄNDRAT BETEENDE
1.1.2	Marknadsföring av hållbart resande i samband med fysiska åtgärder
1.1.3	Tillhandahåll tydlig information om allmänna parkeringsplatser i tätorten
1.1.4	Marknadsföring av anropsstyrd närtrafik
1.1.5	Uppdatera befintlig cykelkarta och komplettera med information om cykelparkering
1.2	STÖTTA ALTERNATIVA ÄGANDEFORMER OCH ANVÄNDNING AV FOSSILFRIA BRÄNSLEN
1.2.7	Ta fram information om elbilar, laddinfrastruktur och andra fossilfria bränslen.
2.6	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
	Skapa bostäder, verksamheter och platser för människor på befintliga parkeringsytor i centrum
	Informationskampanjer
2.7	DRIFT OCH UNDERHÅLL MED FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER I FOKUS
2.7.2	Inför effektivare felanmälning via hemsida och/eller app

UTREDNINGAR

Ett antal frågeställningar och områden bör utredas och fördjupas i syfte att skapa ett bättre och mer detaljerat underlag till val av åtgärd alternativt prioritering av åtgärder. Flertalet av de föreslagna utredningarna berör Tekniska förvaltningen då de avser befintliga trafikmiljöer på allmän platsmark. Utredningar kopplade till kollektivtrafiken ska ske i samarbete med Skånetrafiken.

I arbetet med framtagandet av Parkeringsstrategi för Trelleborg gjordes ett antal inventeringar och utredningar kopplade till befintligt utbud av bil- och cykelplatser, beläggning, standard m.m. Detta har gett kommunen ett bra underlag för fortsatt arbete med konkretisering och implementering av strategins föreslagna åtgärder.

Det är bra att årsvis fokusera och satsa på ett område. Att ta fram en trafiksäkerhetsplan med fokus på fotgängare och cyklister bör vara högt prioriterad. Inom ramen för detta arbete bör man även definiera och inventera de viktigaste korsningspunkterna på gång- och cykelnätet till skolor och fritidsanläggningar. En annan prioriterat viktigt område är att inventera och ta fram en åtgärdsplan för enkelt avhjälpta hinder vilket är av stor betydelse för att göra gatumiljöerna tillgängliga för alla, så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda allmänna platser.

Parallellt med detta bör det fortsatta utredningsarbetet och samarbetet med Skånetrafiken fortgå i syfte att kontinuerligt satsa på åtgärder för att öka kollektivtrafikens standard, attraktivitet och resandeandelar.

1.1	ARBETA MED MOBILITY MANAGEMENT FÖR FÖRÄNDRAT BETEENDE
1.1.1.	Ta fram en trafiksäkerhetsplan med fokus på fotgängare och cyklister
1.2	STÖTTA ALTERNATIVA ÄGANDEFORMER OCH ANVÄNDNING AV FOSSILFRIA BRÄNSLEN
1.2.2.	Ta fram en grön resplan för Trelleborgs kommun. Kommunen som arbetsgivare bör föregå med gott exempel i arbetet för ett mer hållbart resande.
1.2.3.	Utred möjligheterna att ersätta kommunala tjänstebilar genom att bilda en kommunal bilpool.
1.3	SATSA PÅ ATTRAKTIVA BYTESPUNKTER
1.3.2	Inventera standarden avseende utformning och möblering av befintliga hållplatser
1.3.3	Ta fram en åtgärdsplan för höjning av standard på befintliga hållplatser
1.3.4	Inventering av trygghet och tillgänglighet till kommunens viktigaste hållplatser samt ta fram förslag till åtgärdsprogram

2.1	SKAPA TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA GENOM NÄRHET OCH FUNKTIONSBLANDNING
2.1.2	Ta fram en modell för kartläggning av närhet och tillgänglighet till viktiga målpunkter
2.2	ANPASSA GATURUMMEN TILL FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER OCH MINSKA BARRIÄRERNA
2.2.1	Inventera och kvalitetssäkra åtgärder i gatunätet så att det skapas tydliga stråk med kontinuitet och god orienterbarhet för gående och cyklande
2.3	SATSA PÅ CYKELNÄT AV HÖGSTA KVALITET
2.3.24	Ge oskyddade trafikanter ökad prioritet i korsningen Tallvägen/Hedvägen/Glasbruksvägen.
2.3.25	Möjliggör att fortsätta cykla i plan norrut längs Bryggaregatan/Lundavägen, istället för att leda ner alla gående och cyklande till den planskilda gång- och cykelporten.
2.3	UTVECKLA MÖJLIGHETERNA ATT RÖRA SIG TILL FOTS
2.4.6	Skapa ett sammanhållet och utpekat gångnät för hela staden
2.4.7	Inventera samt ta fram en åtgärdsplan för genomförande av enkelt avhjälpta hinder på gångnätet (HIN)
2.4.8	Inventera avsaknad av samt bristande utformning av orienterande skyltning för gående, samt ta fram en åtgärdsplan för dessa.
2.4.9	Inventera tillgång till och placering av sittbänkar i den offentliga miljön, samt ta fram en åtgärdsplan med syftet att förbättra sittmöjligheterna i staden.

2.5	KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET
2.5.1	Utreda möjligheterna att prioritera och öka framkomligheten för kollektivtrafiken längs Hedvägen, Valldammsgatan och Järnvägsgatan/Hamngatan
2.5.3	Kartlägg möjligheterna för trimningsåtgärder längs regionbusslinjerna.
2.5.4	Utreda möjligheten att minska restiden för busslinje 190 mellan Ystad och Trelleborg till under 60 min
2.5.5	Utreda möjligheten att utveckla närtrafiken på landsbygden
2.5.6	Utreda möjligheterna att förlänga busslinje 144 eller 183 till Skurup
2.5.7	Utred möjligheten att utöka turtätheten för busslinje 181
2.6	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
2.6.1	Utreda lokalisering av parkeringshus
2.6	PRIORITERA SÄKRA SKOLVÄGAR
2.8.1	Definiera och inventera de viktigaste korsningspunkterna på gång- och cykelnätet till skolor och fritidsanläggningar.

SKEGRIE	
SK1	Utred möjligheterna att cykla i de nordvästra delarna av Trelleborgs kommun (mot Skegrie, Håslöv och Östra Greve).
VÄSTRA TOMMARP	
VT1	Ny separerad gång- och cykelbana utmed Tommarpsvägen.

3.1	SÄKERSTÄLL TILLGÄNGLIGHETEN TILL HAMNEN
3.1.5	Analysera hur planerade kopplingar mellan Östra ringvägen och staden påverkar fördelningen av trafikflödet utmed det befintliga gatenätet.

3.2	GODSTRANSPORTER PÅ STADENS VILLKOR
3.2.1	Utred möjligheterna att införa miljözon för tunga fordon i Trelleborg

3.3	SAMLASTNING FÖR MINSKADE TRANSPORTER I KÄNSLIGA OMRÅDEN
3.3.1	Utred möjligheterna för samordnad varudistribution

FYSISKA ÅTGÄRDER

De fysiska åtgärderna har sammanställts utifrån den åtgärdskategori de tillhör samt vilken prioritering de tilldelats enligt KANO-modellen. Denna sammanställningen ska ligga till grund för kommunens årliga åtgärdsprogram, genomförandeprojekt och prioriterade förvaltningsåtgärder som Trelleborgs kommun planerar genomföra framöver.

Prio 1 Basbehov - Åtgärdskategori 1-7

Prio 2 Medvetna och uttalade behov - Åtgärdskategori 8-19

Prio 3 Omedvetna behov - Åtgärdskategori 20-23

1. Bygg bort felande länkar i cykelvägnätet och gångnätet

1.3	SATSA PÅ ATTRAKTIVA BYTESPUNKTER
1.3.6	Förbättra cykelnätet i anslutning till hållplats Lasarettet, genom nytt gång- och cykelstråk utmed Skyttsvägen samt Engelbrektsgatan. Se åtgärder under <i>Satsa på cykelnät av högsta kvalitet</i> .
2.3	SATSA PÅ CYKELNÄT AV HÖGSTA KVALITET
2.3.2	Nya gång- och cykelbanor på båda sidor av Hedvägen på sträckan mellan Tommarpsvägen och Västra Ringvägen.
2.3.6	Åtgärda felande länkar samt hastighetssäkra korsningspunkter längs cykelstråket utmed Gislövs strandväg, Dalköpinge strandväg, Östra Förstadsgatan och Östergatan.
2.3.7	Nya cykelbanor längs Engelbrektsgatan, väster om Glasbruksvägen.
2.3.9	Inför separerade cykelbanor längs Kontinentgatan mot tågstationen.
2.3.11	Inför separerad cykelbana på Valldammsgatans västra sida (mellan Norra Vallgatan och Lejonhjärmsgränden) där det idag endast finns ett smalt cykelfält.
2.3.12	Separera cyklande från motorfordonstrafik längs Valldammsgatan söder om Lejonhjärmsgränden.
2.3.13	Nya cykelbanor längs Hansagatan.
2.3.14	Separera cyklande från motorfordon längs Algatan mellan Bryggaregatan och Valldamsgatan.
2.3.16	Nytt gent cykelstråk längs Skyttsgatan mellan Spårvägen och Hedvägen.
2.3.18	Ny gång- och cykelbana längs Malörtvägen.

2.3.19	Inför gång- och cykelbana på Bryggaregatans västra sida, mellan Hedvägen och Allén. Separera gående från cyklande på den befintliga gång- och cykelbanan längs gatans östra sida.
2.3.21	Inför cykelbanor på Bryggaregatan mellan Västergatan och Strandgatan.
2.3.23	Skapa möjlighet för gående och cyklande att korsa cirkulationsplatsen Bryggaregatan/ Hedvägen i det västra benet.
2.3.26	Hastighetssäkring av gång- och cykelpassage i korsningspunkten Hantverkaregatan-Järnvägsgatan.
2.3	UTVECKLA MÖJLIGHETERNA ATT RÖRA SIG TILL FOTS
2.4.4	Utveckla och etablera en sammanhängande strandpromenad från Skåre hamn till Gislövs läges hamn
	ALSTAD
AL1	Ny cykelbana längs väg 101 mellan Alstad och Östra Grevie.
AL2	Ny cykelbana längs väg 101 på sträckan mellan Alstad-Anderslöv/Grönby
	ANDERSLÖV
AN1	Ny gatukaraktär på väg 101 genom centrala Anderslöv med separerad cykelbana utmed hela sträckan genom tätorten.
AN2	Ny separerad cykelbana mellan Anderslöv och Sörby.
AN5	Komplettera cykelbanan västerifrån längs väg 101 mellan tätortsporten och strax väster om Västakraskolan.
	BEDDINGESTRAND
BE2	Kompletterande felande länk på gång- och cykelbana längs Beddinge strandväg, mellan Vipphögsvägen och Rödkörvelsvägen.
	SIMREMARKEN
SI2	Höjd standard på cykelbanan genom Boste strax öster om Simremarken så att cykeltrafik på väg 9 undviks.
	SKEGRIE
SK2	Ny gatukaraktär på Västra Värtingevägen med ökad prioritet för fotgängare och cyklister i samband med planerad ny exploatering öster om vägen.
SK3	Skapa mer utrymme för fotgängare och cyklister utmed Skegrie stationsväg och Skegrie byagata.
	VÄSTRA TOMMARP
VT1	Ny separerad gång- och cykelbana utmed Tommarpsvägen

3. Bygga trafiksäkra cykelpassager, cykelöverfarter och övergångsställen

2.3	SATSA PÅ CYKELNÄT AV HÖGSTA KVALITET
2.3.4	Förstärk cykelstråket utmed Stavstensvägen och Västergatan genom att hastighetssäkra korsningspunkter.
2.3.5	Öka prioriteten för cyklande i korsningspunkter utmed Östervångsvägen.
2.3.22	Öka tryggheten vid cykeltunnel under Östra infarten.
2.3	UTVECKLA MÖJLIGHETERNA ATT RÖRA SIG TILL FOTS
2.4.3	Hastighetssäkra samtliga gångpassager till 30 km/tim inom den prioriterade fotgängarzonerna i centrala Trelleborg
	ANDERSLÖV
AN3	Inför hastighetssäkrad passage över väg 101 i Anderslöv i höjd med Pålsvägen
AN4	Inför hastighetssäkrad passage över väg 101 i Anderslöv i höjd med Smedjegatan.
	BEDDINGESTRAND
BE1	Inför hastighetssäkrade passager för fotgängare och cyklister över Beddinge strandväg i korsningarna med Strandvägen och Bläcksvampsvägen.
	KLAGSTORP
KL1	Inför hastighetssäkrad passage för fotgängare och cyklister över väg 667 genom Klagstorp i korsningen med Åspövägen.
KL2	Inför hastighetssäkrad passage för fotgängare och cyklister över väg 667 genom Klagstorp i korsningen med Nils Perssons väg.
	SIMREMARKEN
SI1	Inför hastighetssäkrade passager för fotgängare och cyklister över väg 9 genom Simremark i korsningen med Altonavägen
	SKEGRIE
SK4	Inför hastighetssäkrade passager i närhet till skola, förskola och busshållplatser över Skegrie stationsväg och Skegrie byagata.
	SMYGEHAMN
SM2	Inför hastighetssäkrade passager för fotgängare och cyklister på Smyge Strandväg i korsningen med Kalkbrottsvägen.

4. Bygga cykelparkeringar vid målpunkter

1.3	SATSA PÅ ATTRAKTIVA BYTESPUNKTER
1.3.7	Öka antalet entrénära cykelparkeringsplatser vid Trelleborgs C.
1.4	UNDERLÄTTA FÖR KOMBINATIONSRESOR
1.4.2	Tillgodose attraktiv cykelparkering vid hållplatser med regional busstrafik.
2.3	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
2.6.4	Skapa fler och mer attraktiva cykelparkeringar vid ingången till Valens köpcentrum från Nygatan/busshållplatserna på Stortorget.
2.6.5	Skapa fler entrénära cykelparkeringar vid Trelleborg C.
2.6.6	Skapa fler och mer attraktiva cykelparkeringar vid Söderslätts gymnasiums huvudbyggnad.
	Skapa fler cykelparkeringsplatser

5. Bygga trygga och trafiksäkra busshållplatser inkl. dess angröringar

1.3	SATSA PÅ ATTRAKTIVA BYTESPUNKTER
1.3.5	Skapa attraktiva och hastighetssäkrade gångpassager i anslutning till hållplats Lasarettet, både utmed Hedvägen och Valldammgatan.

6. Tillgänglighets-anpassningar vid hållplatser

1.3	SATSA PÅ ATTRAKTIVA BYTESPUNKTER
1.3.1	Anpassa hållplatser för rörelsehindrade och synskadade: <ul style="list-style-type: none"> • Västra Tommarp (181) • Badhuset (145, 181, 182 hpl för trafik mot söder) • Gislöv byn (144, 184)

9. Drift- och underhållsåtgärder på gång- och cykelbanor samt vid hållplatser

2.3	DRIFT OCH UNDERHÅLL MED FOTGÅNGARE OCH CYKLISTER I FOKUS
2.7.4	Ny beläggning samt breddning av gång- och cykelbanan längs Klörupsvägen mellan Högalid och Allén.
2.7.5	Ny beläggning samt breddning av gång- och cykelbanan längs Tommarpsvägen mellan Hedvägen och Västergatan samt dess anslutning både norrut och söderut på Prästahejdan.

11. Större ytor för oskyddade trafikanter i staden

2.2	ANPASSA GATURUMMEN TILL FOTGÅNGARE OCH CYKLISTER OCH MINSKA BARRIÄRERNA
2.2.7	Ombyggnad av Hantverkaregatan (mellan Östergatan och Järnvägsgatan) till ett integrerat frirum med högre prioritet för fotgängare och cyklister.
2.2.8	Ombyggnad av södra delen av C.B. Friisgatan till integrerat frirum med högre prioritet för fotgängare och cyklister fram till Hamngatan. Där stråket passerar Hamngatan införs hastighetssäkrade passager.
2.2.9	Ombyggnad av västra delen av Nygatan med ökad prioritet för fotgängare och cyklister både längs och tvärs gatan.
2.2.10	Ombyggnad av Flockergatan till ett integrerat frirum med ökad prioritet för fotgängare och cyklister likt Algatan väst om Flockergatan.
2.2.11	Ombyggnad av Östergatan (mellan Österbrogatan och Hantverkaregatan) till integrerat frirum med högre prioritet för fotgängare och cyklister likt Algatan väst om Flockergatan.
2.3	SATSA PÅ CYKELNÄT AV HÖGSTA KVALITET
2.3.1	Införa cykelvägvisning utmed det prioriterade cykelnätet
2.3	UTVECKLA MÖJLIGHETERNA ATT RÖRA SIG TILL FOTS
2.4.1	Skapa en prioriterad fotgängarzon i Trelleborgs centrum
2.4.2	Utveckla de prioriterade fotgängarstråken genom Trelleborgs centrum <ul style="list-style-type: none"> Nord-sydligt stråk via Skyttsgatan-Astrid Lindgrens allé-C B Friisgatan Öst-västligt stråk via Östergatan - Algatan
2.4.5	Begränsa antalet bilparkeringsplatser inom den föreslagna fotgängarzonen, framför allt kantstensparkeringar och bilparkeringen på Stortorget

12. Breddning av gångbanor och cykelbanor

2.3	SATSA PÅ CYKELNÄT AV HÖGSTA KVALITET
2.3.3	Bredda gång- och cykelbanan längs Tommarpsvägen, samt separera gående från cyklande.
2.3.8	Bredda gång- och cykelbanor samt separera gående från cyklande längs Engelbrektsgratan, öster om Glasbruksvägen.
2.3.10	Utred möjligheten att bredda gång- och cykelbanor längs Österbrogatan, Östra Vallgatan och Hesekillegatan.
2.3.15	Bredda och förtydliga den enkelriktade cykelbanan längs Algatan mellan Flockergatan och Valldammsgatan.
2.3.17	Bredda och rätta ut gång- och cykelvägarna till ett gent stråk i parkmiljön mellan Tallvägen och Frans Malmrosgratan.
2.3.20	Bredda gång- och cykelbanor längs Bryggaregatan mellan Allén och Västergatan.
	SMYGEHAMN
SM1	Ny gatukaraktär på väg 9 genom centrala Smygehamn med ökad prioritet för fotgängare och cyklister.

14. Åtgärder för att skapa attraktiva bytespunkter och underlätta kombinationsresor

1.4	UNDERLÄTTA KOMBINATIONSRESOR
1.4.3	Tillgodose attraktiv pendelparkering vid befintliga anläggningar: <ul style="list-style-type: none"> Trelleborgs C Skegrie E6
1.4.4	Förbättra standarden på pendlarparkeringen vid Modeshög med bättre skyltning, belysning samt plats för funktionshindrade. På sikt bör även antalet platser utökas.
1.4.5	Skapa möjligheter för pendlare att parkera på COOP:s nya parkering vid Hedvägen-Västra Ringvägen.
1.4.6	Skapa nya pendlarparkeringar i: <ul style="list-style-type: none"> Böste Smygehamn Beddingestrand Klörupskorset
2.3	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
	Erbjud attraktiva pendelparkeringar för bil
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ÖKAD TILLGÄNGLIGHET
2.5.8	Bygg ny hållplats utmed väg 108 vid Klörupskorset för busslinje 145. Behöver kompletteras med cykelväg till Alstad, hastighetsäkrade gångpassager i anslutning till cirkulationsplatsen samt pendlarparkering.
2.5.9	Bygg ny hållplats utmed väg 108 vid Minnesberg för busslinje 145. Behöver kompletteras med cykelväg till Minnesberg, samt en gångpassage till hållplatsläget väster om väg 108.

15. Åtgärder för att förstärka kollektivtrafiken

1.4	UNDERLÄTTA KOMBINATIONSRESOR
1.4.1	Ökad turtäthet och ökade öppettider för stadsbusstrafiken så att stadsbuss finns att tillgå för resenärer i samband med tågens alla avgångar och ankomster vid stationen.

16. Trafiksäkerhetsåtgärder på skolvägar

2.8	PRIORITERA SÄKRA SKOLVÄGAR
2.8.4	Genomför åtgärder som minskar möjligheterna att köra bil till och parkera/stanna vid skolor, i syfte att kraftigt minska biltrafiken i barns vistelsemiljöer
2.8.5	Inför ny gång- och cykelbana på Bruksgatan till Kattebackskolan.

17. Åtgärder för att flytta bilparkering från stadens centrala delar till infarter

2.3	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
2.6.2	Ta bort befintlig bilparkering vid Söderslätts gymnasium.
2.6.3	Ta bort befintlig bilparkering på Stortorget
	Omlokalisera parkeringsplatser i centrum
	Samla parkering i parkeringshus
	Inför parkeringsavgifter
	Prioritera parkering för besökare i centrum
	Förenkla skyltning och reglering
	Inför enkla betalsystem
	Inför ett effektivt parkeringsledsystem

18. Åtgärder som säkerställer hamnens behov av fungerande transporter

3.2	GODSTRANSPORTER PÅ STADENS VILLKOR
3.2.1	Ta fram förslag på vilka vägar som både kort- och långsiktigt ska utpekas och utformas för att rymma godstrafik och tunga transporter för att minska mängden tungtrafik och barriärerna genom centrum i dialog med Trafikverket

19. Stötta användningen av fossilfria bränslen

1.2	STÖTTA ALTERNATIVA ÄGANDEFORMER OCH ANVÄNDNING AV FOSSILFRIA BRÄNSLEN
1.2.5	Inför möjlighet att ladda elbilar vid större samlade parkeringsplatser vid större målpunkter såsom: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunhuset • Lasarettet • Söderslättshallen • Vångavallen • Badhuset • Färjeterminalen
1.2.6	Inför möjligheten att ladda elbilar vid befintliga pendlarparkeringar: <ul style="list-style-type: none"> • Trelleborg C • Skegrie E6 • Maglarp • Modeshög • Alstad
2.3	PARKERINGS SOM STYRMEDEL FÖR EN HÅLLBAR STAD
	Laddningsmöjligheter för elbilar placeras på strategiskt valda platser

UPPFÖLJNING

Det är mycket viktigt med kontinuerlig uppföljning för att säkerställa att kommunens arbete med trafikplanen i syfte att säkerställa effekten av de föreslagna åtgärderna samt hur åtgärderna bidrar till att uppfylla de mål som definierats i trafikstrategin. Trafikstrategin redovisar hur kommunen kontinuerligt bör följa upp målen med mätmetod och frekvens. Dessa har kompletterats med ytterligare två viktiga parametrar gällande trafiksäkerhet och hastighet samt utvecklingen av gång- och cykelflödena i staden.

ÖVRIG UPPFÖLJNING

Kontinuerlig uppföljning av hastighetsplanen för att säkerställa att den faktiska hastigheten stämmer överens med skyltad hastighet och gatukaraktären	Uppföljning
Frekventa och strategiska mätningar av gång- och cykelflöden för bättre prioritering av drift- och underhåll samt prioritering av åtgärder.	Uppföljning/ Arbetsätt

MÅL	MÄTMETOD	FREKVEN
Färdmedelsfördelning	Kommunomfattande resenaveundersökning	Vart 5:e år
Mängden tung trafik i centrala Trelleborg ska minska.	Mätning av biltrafiken	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 kväveoxider, flyktiga organiska ämnen och partiklar från trafik ska minska i enlighet med miljömålsprogrammet.	Sensorer i fasta mätpunkter/sensorer	Årligen samt större mätning vart femte år
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

KÄLLOR

Trafikstrategi för Trelleborgs kommun, Remissutgåva 2018-01-31

Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020

Cykelplan Trelleborgs kommun 2016-2020

Parkeringsstrategi för Trelleborgs kommun 2017-2025, 2017-09-14

Kollektivtrafikanalys för Trelleborgs kommuns översiktsplan 2028, Trivector Traffic Rapport 2017:26

Framtidens Trelleborg – Översiktsplan för orter och landsbygd 2028

Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs centrum

Planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren, PL-2015-31 Samrådshandling, 2017-09-26.

Planprogram för Östra Ringvägen och östra hamntillfarten, PL-2018-34, Samrådahandling 2018-05-29

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Region Skåne

Region Skånes folkhälsoundersökning för barn och unga 2016

Holmberg, B., Ståhl, A., Almén, M. & Wennberg, A. Trafiken i den hållbara staden - Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. 2008

Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet, Miljöhälsorapport 2013, (Rapporten har fokus på barns miljö och hälsa)

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägen till ett cyklande samhälle. Goda exempel på kommunal cykelplanering, 2012

Urry, J. Mobilities. Polity press, Cambridge, 2007

Gilleard, C. & Higgs, P. Aging without agency: Theorizing the fourth age. Aging & Mental Health 14, 14(2), pp. 121-128, 2010

Trafikanalys, Transportsektorn i framtiden: Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken, Stockholm: PM 2011:8, 2011

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

SKL och Trafikverket, Gångbar stad, handbok, 2013

SKL och Vägverket, Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad, 2008

Andersson, P. G. o.a., Kol-Trast: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Linköping: LTAB, 2012

United Nations, Universal Declaration of Human Rights, <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights>, uttag 2018-04-09

Regeringen, Ett jämställt transportsystem, <http://www.regeringen.se/artiklar/2018/03/ett-jamstallt-transportsystem>, uttag 2018-04-09

Regeringens proposition 2016/17:188, Nationellt mål och inriktning för funktionshinderpolitiken, http://www.regeringen.se/49aa12/ontentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17_188.pdf, uttag 2014-04-09

Boverkets författningssamling, Föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpbara hinder, 2013, <http://www.handikappkunskap.se/pdf/HIN3.pdf>, uttag 2018-04-09

Boverket författningssamling, Föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet iocgh användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, 2011, <https://info.boverket.se/ALM/PDF/BFS2011-5-ALM2.pdf>, uttag 2018-04-09

Naturvårdsverket, Ökade utsläpp från dieslbilar ger sämre stadsluft, 2017, <http://www.naturvardsverket.se/Nyheter-och-pessmeddelanden/Okade-utslapp-fran-dieslbilar-ger-samre-stadsluft/>, uttag 2018-04-09

Naturskyddsföreningen, 2018, Sveriges nya klimatlag – så funkar den! <https://www.naturskyddsforeningen.se/klimatlagen-sa-funkar-den>, uttag 2018-04-09



TRELLEBORGS KOMMUN