

# Trafikstrategi

för

## Trelleborg

2010-2015



## **Trafikstrategi för Trelleborg**

Trafikstrategin är ett ganska omfattande dokument. För den som vill ha en helhetsbild utan att behöva läsa igenom hela materialet rekommenderas avsnittet Vision och mål. Detta avsnitt sammanfattar tankarna och principerna bakom och de konkreta förslag som Trafikstrategin utmynnar i.

Bakgrunden till att en trafikstrategi tagits fram finns i avsnittet Varför en trafikstrategi?

Metoden för arbetet beskrivs i avsnittet Vad är en trafikstrategi.

Trafikstrategin bygger på en mängd material vilket finns beskrivet i avsnittet Underliggande material som Trafikstrategin baseras på.

Resten av dokumentet består av fördjupningar i de sju olika ämnen som arbetet utgått från i enlighet med den använda metoden TRAST (Trafik för en attraktiv stad).

När Trafikstrategin handlar om centrum i Trelleborg avses det geografiska området inom Lotsgränden – Gamla Torg – Norregatan – Lejonhjärmsgränden – Valldammsgatan – Allén – Trelleborg Övre – Spårvägen – Hyredammsgatan – Hejderidaregatan – Hantverkaregatan och allt söder om.

Trafikstrategin har utarbetats av en projektgrupp på uppdrag av Kommunstyrelsen och med kommunstyrelsens presidium som politisk styrgrupp.

### **Politisk styrgrupp**

Ulf Bingsgård (m)

Catherine Persson (s)

Åke Svensson (kd)

### **Projektgrupp**

Mats Åstrand (projektledare), Utredningssekreterare Kommunstyrelsen

Mats Ohlsson, Trafikutvecklare Skånetrafiken

Anitha Ljung, Agenda 21-samordnare Kommunstyrelsen

Bengt Lander, Projekteringschef Tekniska förvaltningen

Staffan Stål, Gatuchef Tekniska förvaltningen

Greger Persson, Trafiktekniker Tekniska förvaltningen

Johan Pettersson, Miljöingenjör Miljöförvaltningen

Stefan Ferm, Stadsbyggnadschef Stadsbyggnadskontoret

### **Elever från Söderslättsgymnasiet som gjort praktikarbete i projektet**

Loka Holm Kvist, Naturvetenskapsprogrammet

Mathilda Persson, Naturvetenskapsprogrammet

Emma Wernram, Samhällsvetenskapsprogrammet

Susan Abdalrazak, Samhällsvetenskapsprogrammet

Viktor Ludvigsson, Naturvetenskapsprogrammet

Sebastian Skogh, Naturvetenskapsprogrammet

## Innehåll

Varför en trafikstrategi?	4
Vad är en trafikstrategi	5
Vision och mål	6
Hälsovinster och effekter på den positiva miljön	8
Underliggande material som trafikstrategin baseras på	9
Kommunens karaktär	11
Trafiknät och transportsystem	14
Tillgänglighet	20
Trygghet	23
Trafiksäkerhet	26
Trafikens miljöpåverkan	30
Det fortsatta arbetet med trafikstrategin som grund	34



Miljövänligt transportsätt, dock inte kostnadseffektivt

## Varför en trafikstrategi?

Dagligen företar trelleborgaren ett antal resor; till arbetet eller skolan, för att handla, träffa vänner, ta sig själv eller barn till en fritidsaktivitet. Färdmedlet för den dagliga resan kan vara till fots, med cykel, med bil eller annat motorfordon eller kollektivt med buss eller tåg. Vilket färdmedel man väljer beror på vana, tillgång, tid, pengar, miljöhänsyn eller bekvämlighet. Vilket val av färdmedel trelleborgaren gör i det enskilda fallet är således högst individuellt utifrån egna personliga preferenser.

Och där skulle vi kunnat stanna. Men den enskildes resa har också betydelse för alla andra trelleborgare. Väljer man bilen medför detta flera negativa konsekvenser. Miljön påverkas i form av utsläpp och buller. Trängseln på vissa av våra gator är redan stor och det är förenat med stora kostnader att bredda gatorna eller bygga nya. Parkeringsplatser tar stor plats och marken kunde använts till annat, en park, en lekplats eller till bostäder.

Det är många intressen som ska sammanfogas när det gäller trafikfrågorna och det är först i slutändan som själva den tekniska frågan ska lösas, om nya vägar ska anläggas, om en cirkulationsplats behöver byggas eller om det behövs en ny cykelväg. Dessförinnan ska behovet klarläggas. Och i detta skede kan samhället påverka och förändra efterfrågan. En förbättrad stadsbusstrafik med förändrad linjedragning, ökad turtäthet, högre medelhastighet och bekvämare bussar kan medföra att fler låter bilen stå kvar hemma och tar bussen till arbetet. Trängseln minskar på vägarna och det befintliga vägnätet kanske klarar sig betydligt längre än vad vi ursprungligen planerat.

Det handlar om ett helhetsperspektiv på resor, transporter, miljö, stadsbyggnad, tillväxt, människor, jämställdhet när man ska forma en trafikstrategi. I Trelleborg har vi även andra aspekter som påverkar utformningen av framtidens trafik. Kommunen har de senaste åren växt och kommer att fortsätta växa. Det kommer att tillkomma nya trafikförbindelser de närmaste åren med motorvägsutbyggnad till Malmö, persontågtrafik, en kommande ringväg och förändrade färjelägen i hamnen. Klimatfrågan måste vi ta hänsyn till. Trafiksäkerheten behöver förbättras. Allt detta finns beskrivet i olika dokument. Det som behövs är att väga och balansera dessa mot varandra, jämföra med övergripande mål och samla detta i ett övergripande dokument, en Trafikstrategi.

Detta tog kommunstyrelsen fasta på och tillsatte i november 2008 en projektgrupp för att utarbeta en trafikstrategi. I projektgruppen har tjänstemän inom Kommunstyrelsen, Tekniska förvaltningen, Miljöförvaltningen och Stadsbyggnadskontoret samt från Skånetrafiken ingått. Sex elever från Söderslättsgymnasiet har utfört arbete för projektet under sin praktikvecka och vi har därigenom fått ett värdefullt ungdomsperspektiv på trafikstrategin.

Projektgruppen tog under våren 2009 fram fakta och material för att belysa trafikfrågan ur olika perspektiv. Materialet redovisades för kommunstyrelsens ledamöter och övriga nämnders presidier vid ett seminarium i juni 2009. Under sommaren sammanställdes materialet och under hösten har trafikstrategin fastställts genom diskussioner, remissbehandling och beslut i kommunstyrelsen.

## Vad är en trafikstrategi

En trafikstrategi är ett övergripande dokument som anger inriktningen för trafikplaneringen. I strategin samlas den kunskap som finns inom kommunen om trafiken och dess effekter. En samlad och avvägd bedömning utifrån de målsättningar som formuleras för trafikens utveckling ska i trafikstrategin resultera i ett antal åtgärdsförslag som ska beaktas i den fortsatta trafikplaneringen. Åtgärdsförslagen kan vara av både principiell och detaljerad natur och ska vara formulerade för de olika trafikslagen.

Arbetet med trafikstrategi för Trelleborg har följt TRAST-metoden där TRAST står för Trafik för en attraktiv stad. Metoden är utvecklad i samarbete mellan Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket och Boverket. Syftet med TRAST är att foga in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen.

Grundidén med TRAST är att skapa förutsättningar för ett balanserat trafiksystem. Det handlar om balans mellan stadens karaktär, handel, arbetsplatser, bostäder och de resor som görs med de olika trafikslagen.

Hållbar utveckling är en övergripande målsättning med TRAST. Det handlar om social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet, där ingen rangordning kan göras inbördes. Det innebär för trafikstrategin gällande social hållbarhet att den yttre miljön ordnas så att människor tryggt kan vistas utomhus och att stadens utformning gör att människor från olika grupper kommer så nära varandra att de träffas. Den ekonomiska hållbarheten innebär att medborgare långsiktigt kan försörja sig. Stadens utformning är därför viktig för att skapa utrymme för arbetsplatser. Den regionförstoring som sker med alltmer pendling mellan orterna förutsätter väl fungerande resor och transporter mellan städer och tätorter i regionen. Samtidigt ska detta ökande resande inte bidra till en ökad miljöbelastning vilket den ekologiska hållbarheten handlar om. Klimatpåverkan behöver minska och för trafiksektorn handlar det om alternativa bränslen, minskning av bilresor och ökning av det kollektiva resandet samt gång- och cykeltrafiken.

För att nå fram till ett balanserat trafiksystem behöver detta belysas utifrån olika aspekter. I TRAST är det sju olika aspekter man tittar på:

- Stadens karaktär; stadens struktur, utformning och tillgänglighet
- Trafiknät/Transportsystem för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik
- Trafikens omfattning; resvanor, trafikströmmar, fördelning mellan trafikslag
- Tillgänglighet; möjlighet att nå utbud och aktiviteter, att använda olika trafikslag, borttagande av funktionshinder
- Trygghet; upplevd och faktisk risk för brott eller olycka, åtgärder i trafikmiljön
- Trafiksäkerhet; minskning av dödade eller skadade genom förbättrad trafikmiljö
- Trafikens miljöpåverkan genom utsläpp och buller

## Vision och mål

Under arbetet med trafikstrategin har ett övergripande mönster blivit tydligt: Biltrafiken i kommunen behöver minskas till förmån för transporter med kollektivtrafik, cykel och gående. Trelleborgaren använder i hög grad bilen för korta transporter, huvudvägnätet i staden är hårt belastat och trafiken i centrum är omfattande. En ny ringväg kommer delvis att ta bort trafik men då 70 procent av trafiken idag in mot Trelleborg har en målpunkt i staden kommer belastningen att vara fortsatt hög om inget görs och med en ökande befolkning ökar också trafiken. I det praktiska arbetet som gjordes gällande ungdomars framtida transporter så ser det tyvärr ut så att många ungdomar bär på samma attityder i sin syn på bilkörandet som genomsnittstrelleborgaren.

Lösningen är en minskning av biltrafiken genom olika åtgärder samtidigt som miljövänliga och mindre utrymmeskrävande trafik får bättre förutsättningar och blir ett starkare alternativ till resor med bil.

Kollektivtrafiken ska vara ett starkt alternativ genom regiontågtrafik och förbättrad stadsbusstrafik. Målsättningen är en fördubbling av antalet resor 2020. För stadsbussarna borde fördubblingen ske redan 2015. För att nå detta krävs ökad turtäthet med målet 15 minuters-trafik, snabbare resor, bättre täckning av stadens bostadsområden och hållplatser i centrum.

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

För tillgängligheten är den övergripande målsättningen att allmänna platser ska vara tillgängliga för alla oavsett kön, ålder, funktionshinder, betalningsförmåga eller bakgrund. Det innebär att det handlar om att kunna transportera sig till olika målpunkter på trafiksystem som inte utestänger någon. I centrum ska finnas centrumnära busshållplatser, bekväma cykelparkeringar i tillräcklig mängd och en miljö som är inriktad för gående. Andra attraktioner såsom idrottsanläggningar, kulturinstitutioner, handelslokaler, lasarett och vårdcentraler ska kunna nås med alla trafikslag och vara anpassade för personer med funktionshinder.

Hela resan ska beaktas gällande tillgänglighet vilket även inbegriper vägen mellan bostad och hållplats, cykelbana och gångbana.

Arbetet med att anpassa staden till funktionshindrade kommer inte att kunna vara helt klart enligt målsättningen 2010. Arbetet pågår och vid nya trafikprojekt sker funktionsanpassning, i övrigt görs detta vid renoveringar. För att kunna arbeta bort de åtskilliga mindre hinder som finns kvar i befintligt trafiksystem kommer det att behövas mer anslag.

Det ska vara tryggt att röra sig i staden. Blandade verksamheter, överblickbarhet och väl upplysta miljöer är viktiga inslag för att förbättra tryggheten.

Trafiksäkerheten ska förbättras genom att hastigheterna sänks. På huvudvägnätet, vid korsningspunkter med oskyddade trafikanter, får hastigheten inte överstiga 30 km/h. Även korsningspunkter för biltrafiken behöver åtgärdas så att hastigheten inte överstiger 50 km/h. I alla bostadsområden ska lokalgatorna utformas för maxhastighet 30 km/h.

Vid kommunens förskolor och skolor ska trafiksäkerheten öka främst genom hastighetssäkring till 30 km/h vid gång- och cykelöverfarter samt ombyggnadsåtgärder vid skolornas och förskolornas angöringspunkter.

Centrum ska i första hand anpassas för gående, därefter för cyklister och kollektivtrafik. Det innebär att gående ska ha hög tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet och miljön ska vara anpassad för funktionshindrade.

För att uppnå den nödvändiga förändringen av transportvanorna behövs också attitydförändringar. Information och marknadsföring, kampanjer och liknande åtgärder behöver därför genomföras.

En viktig aspekt är samverkan mellan olika aktörer i kommunen för att få helhetsperspektiv och uppfylla en hållbar utveckling.



## Huvudmål för trafikstrategin

- Biltrafiken på huvudvägnätet och i centrum ska minska
  - Andel kortare resor (under tre kilometer) minskas
  - Parkeringsplatser i centrum anordnas för att minska biltrafiken
  - Kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik prioriteras
- Andelen resor med kollektivtrafik ska öka
  - Regiontågtrafik etableras 2015
  - Antalet resor med stadsbuss fördubblas senast 2020
  - Ökad turtäthet, snabbare resor, bättre linjetäckning och hållplatser i centrum
- Andelen resor med cykel ökar
  - Övergripande huvudvägnät för cykel etableras 2013
  - Högre andel skilda gång- och cykelvägar
  - Cykelparkeringar i tillräcklig mängd vid målpunkter
- Trafiksäkerheten ska öka
  - Samtliga behovsprövade gång- och cykelöverfarter på huvudvägnätet ska vara hastighetssäkrade till 30 km/h 2015
  - Alla lokalgator utformas för maxhastighet 30 km/h
  - Åtgärder vidtas vid skolor och förskolor
- Tillgängligheten ökas
  - Alla enkelt avhjälpta hinder ska vara åtgärdade senast 2012
  - Centrumnära busshållplatser etableras
  - Centrum anpassas i första hand för gående
  - Alla offentliga lokaler kan nås med alla trafikslag

## Hälsovinster och effekter på den positiva miljön

En förändring av transporterna i Trelleborg med en minskning av biltrafiken till förmån för transporter med kollektivtrafik, cykel och till fots får flera positiva effekter. Trafikstrategin behandlar främst minskad trängsel, förbättrad miljö och ökad tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet men det leder också till hälsovinster och andra positiva effekter.

Hälsovinsterna består av en skönare stadsmiljö, mindre avgaser och minskat buller. Att åka buss, cykla eller gå medför att vi rör oss mer och därmed minskar risken för övervikt och sjukdomar.

Andra positiva effekter är ökad jämställdhet i trafiksystemet då fler kvinnor promenerar, cyklar eller åker kollektivt medan män i högre utsträckning kör bil. Det kan vidare leda till en ökad cykelturism i kommunen. En ökad trafik med mindre utrymmeskrävande fordon kräver mindre ytor för bilgator och parkeringar och kan utveckla en attraktivare och mer levande stadsmiljö.

## Underliggande material som trafikstrategin baseras på

I arbetet med att ta fram en trafikstrategi har en mängd material använts som beskriver de olika delarna i trafikstrategin. En stor del av arbetet har varit att sammanställa detta material på de områden som berör trafiken, att göra avvägningar och att ta fram principer för det framtida trafikarbetet.

Det material vi baserar strategin på kommer främst från Trelleborgs kommun. Från Skånetrafiken har vi också hämtat en hel del. Handboken för TRAST-modellen har fungerat som instruktionsbok och vi har inspirerats av trafikstrategier från Gävle, Eslöv, Malmö, Helsingborg och Bromölla. Utöver detta har vi tagit del av och i olika grad inspirerats av material från Vägverket, Folkhälsoinstitutet och liknande.

Bland de viktigare underliggande materialen finns:

**Översiktsplan:** Det viktigaste dokumentet för en trafikstrategi då det beskriver kommunens utveckling, byggande och markfrågor i vid bemärkelse. Under arbetet med trafikstrategin var översiktsplanen från 2002 den som gällde men arbetet med ny översiktsplan pågick parallellt. Detta har både underlättat och försvårat arbetet med trafikstrategin. Samtidigt som viktiga frågor diskuterats gällande den nya översiktsplanen har vi fått förhålla oss till den faktiskt gällande översiktsplanen från 2002. Ambitionen har dock hela tiden varit att trafikstrategin ska harmoniera med den nya översiktsplanen.

**Översiktlig väg- och bebyggelsemönster:** Beskriver en ringväg runt Trelleborg och en utvidgning av huvudvägnätet norrut för att etablera nya utbyggnadsområden. Dokumentet är ett underlag till översiktsplanen och har arbetats in i den nya översiktsplanen.

**Klimatstrategi för Trelleborgs kommun 2004-2010:** En strategi för att nå de lokala miljömålen gällande växthusgaser.

**Trafiksäkerhetsrevision i Trelleborg:** En kartläggning av nivån på det systematiska trafiksäkerhetsarbetet och den faktiska säkerhetsnivån samt förslag på förbättringar.

**Parkeringsnorm:** Rekommendation för antal parkeringsplatser vid bostäder och verksamheter.

**Strategidokument Parkeringsplan för centrala Trelleborg:** Framtida behovet av parkeringsplatser.

**Trafiken vid skolor:** Ett projekt för att klargöra trafiksituationen vid skolor och åtgärdsförslag. Projektet pågick under 2009 och resulterade i ett antal åtgärder för att öka trafiksäkerheten vid kommunens skolor.

**Befolkningsprognos för Trelleborgs kommun 2009-2019**  
**Framtida regiontågtrafik från Trelleborg C**

**Ombyggnad av Trelleborg övre**, genomförd under 2009.

**Handlingsprogrammet Skydd vid olyckor**

**Resvaneundersökning**, Skånetrafiken

**Tågstrategi 2037**, Skånetrafiken

**Med buss i Skåne**, busstrategi, Skånetrafiken

**Praktikarbeten av gymnasieelever** gällande tillgänglighet, trygghet och trafikens miljöpåverkan för åldersgruppen 16-19 år.

## Kommunens karaktär

Stadens karaktär och utformning har stor betydelse för den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten. En samlad stad med närhet mellan stadsdelarna, attraktiva vardagsmiljöer, närhet till centrum, rekreationsområden, arbetsplatser, andra verksamheter och regionaltrafik samt ett väl utbyggt kollektiv-, cykel- och gångtrafiknät stimulerar till sociala kontakter, är bra för miljön och ger möjligheter till företagande och arbetstillfällen.

Trelleborg är en stad som växer, idag närmare 42 000 invånare men på 10 års sikt en ökning till drygt 46 000 invånare enligt prognoserna. Efterfrågan på bostäder är hög, främst gällande småhus. Detta ger behov av ökad offentlig service vilket är mest märkbart gällande förskolor men också andra utbyggnader. En ökande befolkning de senaste åren har påverkat utvecklingen av ett ökat utbud av butiker i centrum med fler människor i rörelse. Det har också påverkat ökningen av transporter med en hög belastning på genomfartsgatorna i huvudvägssystemet.

Staden utvecklades i sin tidiga historia längs strandlinjen och har därefter utvecklats radiellt i halvcirkelform. Stadens centrum har funnits på olika ställen och finns idag vid Stortorget-Algatan. Trelleborgs entréer landvägen till staden finns i huvudsak vid tre ställen, västra infarten från E6, östra infarten från rv 9 och norra infarten från v 108. Entrén från havssidan är via hamnen.

Trelleborg ligger vid havet dock utan direkt kontakt med Östersjön då främst bangården och hamnen men även västra infarten utgör en barriär som skiljer staden från havet.

Trelleborg ska fortsätta att växa genom att vara en attraktiv kommun för bosättning, utbildning och etablering. Attraktionskraften ligger i trivsamma vardagsmiljöer och centrum, levande landsbygd, tilldragande kustområde i söder och storslaget naturområde i norr.

### Staden

Ett levande och vackert centrum är viktigt för att bibehålla och utveckla detta som en viktig mötesplats och handelsplats. Externhandel med sällanköpsvaror, köpcentra av olika slag belägna utanför bostadsbebyggelse, kan etableras om dessa inte bedöms påverka livskraften i centrum negativt. Närhet till dagligvaruhandel i de olika stadsdelarna ska eftersträvas.

Det ska finnas goda förbindelser till centrum för kollektivtrafik, cykeltrafik och för gående. Hållplatser för stadsbussarna ska finnas i centrum och det ska finnas bekväma cykelparkeringar i tillräckligt antal. Parkeringsplatser ska finnas i randen av eller strax utanför centrum, på rimligt promenadavstånd från butikerna i centrum. I själva centrum ska parkeringsplatserna ordnas på ett sådant sätt att biltrafiken minskas. Det ankommer på tekniska nämnden att besluta om avgiftsfri parkering alternativt avgiftsfri tidsbegränsad parkering.

Centrum ska inriktas på bekvämlighet, attraktivitet och trygghet för gående och vara tillgängligt för funktionshindrade. Genom att utgå från barnens behov av trygghet och trafiksäkerhet förbättras detta för alla. Stadskärnans gator ska ges extra omsorg i sin utformning genom materialval, planteringar med mera.

Befintliga stadsmiljöer och torgplatser ska framhävas och nya ska skapas. Kulturhistoriskt intressanta byggnader och platser ska tydliggöras. Hamnarna och de stadsnära stränderna kan göras mer lättillgängliga och attraktiva.

Staden och centrum bör återfå sitt kustläge genom att minska barriäreffekterna av bangård, hamn och västra infarten. Tillgängligheten, både fysiskt och visuellt, till kusten behöver ökas utan att därför lägga hinder för hamnverksamheten eller att minska säkerheten.

Den kommande regiontågtrafiken kommer att innebära förändringar i centrum genom etablering av stationen, flyttning av bussterminalen och förändrade trafikströmmar. Förändringen är positiv för stadens karaktär då en del av den barriär mot hamnen som finns idag öppnas upp då Trelleborg C åter kommer i bruk och en bussterminal etableras i dess närhet. Andra verksamheter kan också etableras i stationsbyggnaden i form av kontor, information och biljettförsäljning för transporter med färja, tåg och buss och mindre handelsverksamhet. Bilparkering kommer att finnas men det är viktigt att redan från början arbeta för att anslutningstrafiken till stationen främst sker med kollektivtrafik, per cykel eller gående. En väl utbyggd och trygg cykelparkering behöver därför anläggas.

Befolkningsprognosen för Trelleborg pekar på fortsatta ökningar vilket ger behov av nya bostäder. Bostäder ska byggas i centrum, förtätning ska uppmuntras genom effektivare utnyttjande av mark avsedd för bostäder. Detta gynnar resor med andra trafikslag än bil. Det är viktigt att bilresorna minskar samtidigt som befolkningsökningen sker. Nya bostadsområden ska planeras så att de etableras nära kollektivtrafikstråk eller att de är möjliga att inlemmas i kollektivtrafiknätet.

Stadsmiljöns grönstruktur är av hög kvalitet i Trelleborg. Den gröna stadskaraktären kan förstärkas ytterligare genom att huvudgatorna inramas av trädplanteringar där detta är möjligt.

Infarterna till Trelleborg ger ett bra intryck som stadens entréer med välkomnande skyltar, vackra cirkulationsplatser i öster och norr och det havsnära läget i väster. En kommande ringväg bör ge intryck av att tillhöra staden genom att få karaktär av lokal trafikled och vackra omgivningar.

### **Målsättningar för stadens karaktär**

1. Förtätning av centrum.
2. Ökat besöksantal i centrum.
3. Ökad andel resor med buss, cykel och till fots till centrum.
4. Närheten till busshållplatser. Andel av befolkningen som har högst 300 meter till busshållplats ska öka.



## Utvecklingsorterna

En utvecklingsort i Trelleborg definieras utifrån att de är goda boendemiljöer, att verksamheter kan vara mycket varierande och att det finns samhällsservice i form av skola, förskola, ungdomsverksamhet, äldreomsorg och dagligvaruhandel.

**Skegrie:** Ett naturligt centrum saknas, servicen i byn är utspridd och det finns ingen sammanhängande grönstruktur. Ett mer varierat utbud av olika bostäder bör eftersträvas så att även äldre och ungdomar kan bo här. Byn bör byggas ut utan att tappa bykänslan. En grönstruktur med promenadstråk bör skapas längs Albäcksån. Det är angeläget att skapa möjligheter för centrumfunktioner

**Anderslöv:** Samhället har en jämnt fördelad bostadsbebyggelse gällande småhus och flerbostadshus. Den kulturhistoriska bebyggelsen bör värnas. Det finns ett fungerande centrum som ska fortsätta att värnas. Man bör fortsätta som förut med en måttfull och varsam utbyggnad av samhället.

**Smygehamn:** Ett fiskeläge som utvecklats till ett villasamhälle. Bostadsutbudet är ensidigt med övervägande småhus. Nya bostäder och bostadsområden bör bidra till Smygehamns ursprungliga karaktär. Ett samlat centrum saknas vilket kan vara svårt att uppnå med den struktur som finns. Servicenivån i samhället ska bevaras och gärna utvecklas och mindre verksamheter kan etableras. En sammanhängande grönstruktur bör skapas och stranden ska hållas tillgänglig för allmänheten. Smygehuk ska utvecklas för bybor och turister.

## Trafiknät och transportsystem

Trafiknätet delas in i tre kategorier; transportrummet, mjuktrafikrummet och frirummet.

**Transportrummet** är de vägar där framkomligheten för fordon bör vara god, samtidigt som konfliktpunkterna med oskyddade trafikanter utförs så att risken för svåra olyckor minimeras. Huvudvägar och vissa industrigator är exempel på gator som ingår i transportrummet.

I **mjuktrafikrummet** bör vägnätet till stor del utformas på de oskyddade trafikanternas villkor. Framkomligheten för bilar får här stå tillbaka genom att hastigheten är lägre och vägnätet är utformat så att hastigheten kan garanteras. På så sätt kan en blandtrafik accepteras. Bostadsgator, angöringsgator och cykelvägar längs våra gator till bostadsområden är självklara gator i mjuktrafikrummet men även vissa industrigator bör ingå. Angöringsgatorna och industrigatorna kan ibland vara svåra att utforma helt enligt dessa önskemål men bör så långt möjligt även ingå i mjuktrafikrummet.

I **frirummet** förekommer inga konflikter med bilar. Frirummet utgörs av våra parker, bilfria gator och cykelvägar. Det är önskvärt att transport mellan de olika frirummen kan ske på ett säkert sätt, att det i konfliktpunkterna utformas korsningspunkter som kan upplevas som säkra för oskyddade trafikanter.

Andel resor som görs med bil i Trelleborg är hög. För resor mellan 1-5 kilometer görs 62 procent med bil, 21 procent med cykel, 12,5 procent sker till fots, 4,2 procent med buss och återstående 0,3 procent på annat sätt.

Av de resor trelleborgarna gör med bil är nästan 50 procent kortare än fem kilometer. Det gör att Trelleborg hamnar på fjärde plats i Skåne, bara Osby, Klippan och Burlöv har större andel korta bilresor.

Stadsbusstrafikens andel av resorna är låg. Andelen arbetsresor som görs med stadsbuss är endast drygt en procent. Boende inom Trelleborgs tätort gör cirka 24 resor per år med stadsbuss vilket är klart lägre än jämförbara städer i Skåne.

### Biltrafiknätet

Biltrafiknätet består av huvudvägnät och lokalvägnät. Huvudvägnätet är de vägar som förbinder stadens olika delar. Det består av de statliga vägarna E6, 108 och 9, där väg 108 och riksväg 9 går genom centrala staden. Förutom dessa vägar utgör Hedvägen stommen i huvudvägnätet.

Huvudvägnätet i Trelleborg är kraftigt belastat med stora trafikmängder. Hamngatan trafikeras varje dygn av 16 000 fordon och Hedvägen väster om Bryggaregatan av 13 400 fordon per dygn. (karta)



Antal fordon per dygn vid olika mätpunkter på huvudvägnätet

Det regionala utbytet är till största delen baserat på kommunikation genom det statliga vägnätet E6, väg 108 och riksväg 9 som alla löper genom staden. Förutom den trafik som har målpunkt i hamnen sker det relativt lite genomfartstrafik till regionala mål i södra Skåne. Den regionala trafiken som kommer till Trelleborg har oftast en målpunkt i kommunen.

Den genomfartstrafik som noteras i rusningstrafik är således till allra största delen alstrad av kommuninvånare utanför den egentliga stadskärnan, som har behov av pendling till regionala mål utanför kommunen/staden eller trafik till Trelleborgs hamn. Av den trafik som trafikerar stadens infarter är ca 30 procent ren genomfartstrafik. Övrig trafik, 70 procent, som kommer till Trelleborg har en målpunkt någonstans i staden.

Nationellt är E6 till Trelleborgs hamn en viktig led. Trafiken till och från hamnen fördelar sig så att ca 70 procent av trafiken har kommunikationsbehov mot väster (E6), ca 10 procent mot norr (väg 108) och ca 10 procent mot öster (rv 9) medan ca 10 procent har målpunkt inne i Trelleborgs stad. Stora delar av denna trafik är tung trafik som till största delen leds via väg E6. Övrig tung trafik, ca 30 procent, leds genom staden.

Den trafik som idag trafikerar stadens huvudgator består till allra största delen av trafik som har behov av kommunikation till målpunkter inom staden. Någon egentlig mätning av denna trafik finns inte men är med all sannolikhet mer än 50 procent av all trafik på huvudvägnätet. För att kunna utveckla staden med nya bostads- och verksamhetsområden, ha god beredskap för Trelleborgarnas pendlingsbehov samt minska trafikförlingen på en del av det befintliga huvudvägnätet, som idag tidvis har nått sitt kapacitetstak, krävs en förändring i trafikstrukturen. I alla trafikplaner som har framställts, har behovet av att bryta det öst-västliga transportmönstret inom staden poängterats. Istället förordas ett nord-sydligt transportmönster till en norr om staden liggande ringväg. Detta ger möjligheter att fördela delar av den befintliga trafiken på ett bättre sätt samtidigt som en minskning av trafiken kan ske i det mest centralt belägna huvudvägnätet. Ett nytt huvudvägnät i den norra delen av Trelleborg är en förutsättning för att kunna genomföra ny bostadsbebyggelse och ha god beredskap för inflyttning i samband med kommande högkonjunkturer.

Det behövs en utökning av parkeringsplatser för pendlare, både med kollektivtrafik och genom samåkning. Behovet finns främst i stadens västra del men även i andra delar kan behov finnas av mindre parkeringar för bussresenärer och samåkande.

## Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt i staden. Ett problem är att gång- och cykelvägar ofta får samsas om utrymmet, ibland åtskilda av olika markbeläggning. Anledningen till detta är att utrymmet för de olika trafikslagen är begränsat och att lösningen blir en god kompromiss. För det mesta fungerar detta men ju närmare centrum desto fler fotgängare och cyklister ska samsas om utrymmet vilket leder till irritation och även olycksrisker. Ambitionen bör vara att försöka hitta andra möjligheter, andra cykelvägssträckningar, som kan vara attraktiva för cyklister att välja för att på så sätt avlasta de mest belastade gemensamma gång- och cykelvägarna nära centrum.

Huvudvägnätet för cykel är ganska omfattande vilket gör det svårt att upprätthålla en hög standard på nätet. För att få en riktigt bra framkomlighet och trafiksäkerhet bör ett övergripande huvudvägnät etableras bestående av fem stråk. Dessa knyts ihop på lämpligt sätt för att nå centrum och Trelleborg Övre från stadens utkanter i öster, nordost, norr, nordväst och väster. Dessa cykelbanor ska ha bra beläggning, ha högsta prioritet för vinterväghållning, säkrade cykelöverfarter, vara skiljda från gångbanor och kunna ta större trafikmängder. Cykelnätet ska vara väl skyltat så att detta väljs i första hand av cyklisterna som därmed får en högre trafiksäkerhet.

För landsbygden och utvecklingsorterna finns det cykelväg österut längs riksväg 9 och, 2010, mellan Skegrie och Trelleborg. På landsbygden finns oftast inte behov av separata cykelvägar då vägar med låg trafikbelastning kan användas. Undantag är mellan Anderslöv och Grönby respektive Sörby samt mellan Alstad och Östra Grevie, den senare i samband med att pågatågtrafiken går igång.

## Kollektivtrafiken

Trelleborg har idag fyra stadsbusslinjer. Linjerna har god yttäckning i de centrala delarna. Det finns dock några områden som saknar närhet till stadsbussar (bl.a. Stavstensudde )

Linje 1 körs med 30-minuters turtäthet, och trafikerar Högalid-Övre-Hallabacken-Albäck. Linjen kör alla veckodagar. Linje 2 kör från Fagerängen till Övre via Kyrkoköpinge. Linjen kompletterar linje 3 från Fagerängen, så att man här får högre turtäthet. Linje 2 har öppet måndag-lördag. Linje 3 körs med normalbussar Gislövs läge-Övre-Fagerängen. Vissa turer körs från Modeshög. Linjen har nästan hälften av alla stadsbussresor, och turtätheten är som bäst var 15:e minut. Linje 4 är industrilinjens till Ö Industriområdet, och kör idag med efterfrågestyrd taxi.

Senaste linjeomläggningen gjordes 2004, och resandet har ökat sedan dess. 2008 bröts dock denna trend, och resandet minskade. 2008 gjordes ca 560 000 resor med stadsbussarna. I början på 2000-talet låg resandet på ca 500 000 resor.

Anderslöv kollektivtrafikförsörjs av busslinje 144 Trelleborg-Anderslöv-Alstad-Ö Grevie-Malmö. Linjen har ett ökat resande, och trafiken har byggts ut de senaste åren. 2008 ökade resandet med 4,5 procent och ca 270 000 reste med linjen. Linjen har entimmestrafik vardagar.

Skegrie kollektivtrafikförsörjs av busslinje 181 Trelleborg-Skegrie-Vellinge. Linjen har gles trafik. De senaste åren har dock trafikutbudet ökat, och resandet ökade med ca 6 procent 2008. Under 2008 gjordes 38 000 resor med linjen.

Smygehamn kollektivtrafikförsörjs av busslinje 190 Trelleborg-Smygehamn-Abbekås-Ystad. Linjen lanseras som Sveriges vackraste busslinje. Linjen startades sommaren 2008 genom att man slog ihop linje 183 och 303. Under sommaren 2008 ökade resandet med ca 32 procent. Totalt 2008 ökade resandet med 4,3 procent och ca 100 000 reste med linjen.



## **Regiontrafik**

För att Trelleborg ska fortsätta utvecklas som boendekommun och få ökad tillgång till den regionala arbetsmarknaden är det av största vikt att regiontågförbindelser utvecklas. Det skulle innebära väsentligt förbättrade förbindelser med Malmö, Lund och resten av Skåne samt med Köpenhamn och Själland. Regiontågtrafik har också stor betydelse för hur målen i trafikstrategin kan nås.

Regionbuss 146 kommer även efter att regiontågen börjat köra på Trelleborg att ha en viktig roll. Detta dels genom en annan sträckning än regiontågen men också genom täta avgångar.

## Trelleborg stad

Kollektivtrafiken måste öka sin marknadsandel mot bilen i Trelleborg för att belastningen på huvudvägnätet och centrum ska minska. Andelen korta resor med bil måste snabbt föras över till kollektivtrafiken.

Skånetrafiken har som mål att fördubbla resandet till 2020. Detta skulle innebära att ca 1,2 miljoner resor skulle göras med stadsbussarna i Trelleborg 2020. Det är angeläget att resandet ökar i snabbare takt i Trelleborg, och att fördubblingen inträffar innan 2016.

När regiontågen börjar köra till Trelleborg, ska det självklara valet vara att åka kollektivtrafik till stationen.

Även resor inom Trelleborgs tätort kan i framtiden ske med spårbunden trafik. För att detta ska kunna förverkligas krävs en långsiktig inriktning för denna trafik.

I stadsplaneringen måste hänsyn tas till kollektivtrafikens behov men den bör också användas som ett viktigt stadsbyggnadselement. En stadsbuss med 20 resenärer motsvarar en bilkö på ca 100 m (1 person/bil). Bussen är ca 10 m. En parkerad bil kräver ca 20 kvm parkeringsyta. Väljer fler att åka buss, frigör detta utrymme i staden att använda för andra syften, såsom handel och grönytor. Vägledande principer är att planera för kollektivtrafiken redan från början i nya områden, att förtäta bebyggelsen vid befintliga och nya busstråk och att i högre grad än idag prioritera gång, cykel och kollektivtrafik vid trafikförsörjningen i centrum. Kollektivtrafiken bidrar också till bättre trafiksäkerhet.

Restid och komfort är viktiga parametrar för att få en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Restiderna i nuvarande system behöver minskas för att resandet ska öka. Snitthastigheten bör vara ca 25 km/h. Busstrafiken måste därför prioriteras för att få god framkomlighet. Det innebär bl a:

- att nya gator, där busstrafik planeras, ska utformas så att bussarna lätt kan komma fram (gatubredd, trädplanteringar mm).
- att framkomlighetsproblem och trängsel behöver åtgärdas.
- att åtgärder som busskörfält, klack- eller timglashållplatser och annan bussprioriterande utformning av befintlig gatumiljö behöver vidtas. Vägbulor bör undvikas på gator med busstrafik
- att gatubeläggningen behöver vara jämn och av hög standard för att undvika buller, ojämn körning och försämrade komfort.

En fungerande kollektivtrafik i Trelleborg behöver trevliga, tillgängliga och trygga hållplatsmiljöer.

Trelleborg Övre är, innan etablering av regiontågtrafik, ett viktigt nav och måste utvecklas till en fungerande och trygg knutpunkt alla tider på dygnet.

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv, behövs en central hållplats.

En översyn av linjenätet blir aktuellt i takt med att staden växer. När regiontågen börjar köra till Trelleborg, måste linjenätet justeras så att man snabbt kan åka stadsbuss och regionbuss till Trelleborg C. I samband med detta avvecklas Trelleborg Övre som bussterminal och ersätts av en ny bussterminal vid Trelleborg C.

I takt med att staden växer och resandet ökar bör även turtätheten öka. Genom att öka framkomligheten förbättras också möjligheterna till ökad turtäthet utan stora kostnadsökningar. 15-minuterstrafik måste vara målet för samtliga linjer.

Trelleborg stadsbussar kommer att från januari 2010 att drivas med gas. Målsättningen är att bussarna ska drivas med biogas.

Bussarna ska hålla hög standard, med god tillgänglighet för bl.a. rörelsehindrade kunder.

Det räcker inte alltid med bra linjenät och god turtäthet. Potentiella kunder reser ofta efter invanda mönster och kör bil korta sträckor. Folks attityd och beteende måste ibland bearbetas, så att man ska se nyttan med att resa kollektivt.

Entreprenörerna som kör trafiken, är stora lokala arbetsgivare. Dessa måste tillsammans med kommunen, och Skånetrafiken känna delaktighet i utvecklingen av Trelleborg.

### **Anderslöv**

Kollektivtrafiken till Anderslöv bör byggas ut ytterligare, med tätare trafik. När regiontågen börjar trafikera Trelleborgsbanan kommer Anderslöv att få ett attraktivt läge. Genom att utöka linje 144 Anderslöv-Ö Grevie, kommer man kunna åka buss/tåg till Malmö på ca 40 minuter med byte i Ö Grevie. Detta måste beaktas i planeringen för det framtida Anderslöv.

### **Skegrie**

Skegrie har de senaste åren byggts ut kraftigt. Planeringen av en god kollektivtrafik har försvarats av ombyggnadsplanerna för E6:an. När E6:an byggs kommer det att byggas en motorväghållplats i Skegrie. Detta innebär att Skegrie får en mycket god kollektivtrafik med regionbuss 146 Trelleborg-Malmö.

### **Smygehamn**

Smygehamn har goda förbindelser med Trelleborg och Ystad via linje 190. När regiontågen kommer till Trelleborg, kommer linje 190 att köra till Trelleborg C. Detta medför att Smygehamn får goda förbindelser med regiontågssystemet. En resa Smygehamn – Malmö kommer att ta ca 1 timme.

Linje 190 har stort resande på sommaren, och flera platser och områden längst linjen har stora värden för turister. Smygehamn och Smygehuk kommer att bli mer tillgängligt med en god kollektivtrafik. Belastningen på väg 9 och parkeringen i Smygehuk, kan minskas om fler väljer att åka kollektivtrafik.

### **Målsättningar för Trafiknät och Transportsystem**

- Ringväg och nytt huvudvägnät i norra delen av staden
- Minskning av resor med bil
- Ökning av resor med cykel
- Förbättrade pendlingsmöjligheter genom Regiontågförbindelse 2015
- Fördubblat resande med stadsbuss 2020

## Tillgänglighet

Alla ska kunna delta i stadens liv. Allmänna platser såsom gator, torg och parker ska vara tillgängliga för alla oavsett kön, ålder, funktionshinder, betalningsförmåga eller bakgrund. Tillgängligheten ska också vara god till andra attraktioner och målpunkter såsom idrottsanläggningar, kulturinstitutioner, kollektivtrafik och handelslokaler. Hänsyn ska också tas till att olika grupper beroende på preferenser och möjlighet till färdmedel kan ha olika behov och vara hänvisade till begränsningar i utbudet av transportmöjligheter. Barn och ungdomar utgör hälften av resenärerna på stadsbussarna och är därför i högre grad än andra grupper beroende av goda bussförbindelser.

### Tillgänglighet för funktionshindrade

I Trelleborg är målsättningen att 2010 ska alla enkelt avhjälpna hinder vara identifierade i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmän platsmark. Av dessa ska 75 procent vara åtgärdade vid utgången av 2010. (Handlingsprogram Skydd mot olyckor). Med enkelt avhjälpna hinder avses mindre nivåskillnader, tunga dörrar, skyltning, ljudmiljö, belysning, balansstöd, markbeläggning, handikapparkering, lekplatser och liknande.

Några anslag har inte speciellt avsatts för detta arbete utan det görs vid större investeringar i ny- eller ombyggnad i vägnätet och vid mindre renoveringar. Vid större investeringar i trafiksystem görs investeringar i trafiksäkerhet vilket också inrymmer tillgänglighet. I ett kommande projekt gällande övergångsställe på huvudvägnätet kommer åtgärder att göras för trafiksäkerhet och tillgänglighet för funktionshindrade.

På huvudvägnätet är 50 procent av enkelt avhjälpna hinder åtgärdade.

Mått för parkering för rörelsehindrade är numera fem meters bredd. Målsättningen är att fem procent av parkeringsplatserna ska utgöras av parkeringar för rörelsehindrade, i Trelleborg är nivån nu två procent. Parkeringsplanen anger att varje parkeringsplats, oavsett storlek, ska inrymma minst en parkering för rörelsehindrade.



## **Stadscentrum**

Det ska finnas goda förbindelser till stadens centrum, för både bilar, kollektivtrafik, cyklar och gående. Ett huvudvägnät för gång- och cykeltrafik ska finnas med bra beläggning och bra vinterväghållning. För dem som har behov att resa med bil till centrum ska det finnas tillgång till parkeringar. Parkeringar för rörelsehindrade ska finnas i tillräcklig mängd, vara väl utmärkta och hålla lagstadgade mått. Hållplatser för stadsbussarna ska finnas nära centrum och det ska finnas bekväma cykelparkeringar i tillräckligt antal.

Kvaliteten i centrummiljön skall inriktas på bekvämlighet, attraktion och trygghet för gående. Barn, äldre och människor med funktionshinder ska särskilt uppmärksammas.

## **Regiontågstation och bussterminal**

Den kommande regiontågstationen vid Trelleborg C, hållplatsen för regiontåg i östra stadsdelen samt bussterminalen vid Centralstationen ska ha hög tillgänglighet för övriga trafikslag. En linjeomläggning för stadsbussarna ska göras så att bussterminalen förses med stadsbusstrafik på samma sätt som Trelleborg Övre gör idag. Huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik ska ledas vidare från centrum till Trelleborg C och bussterminalen samt sträckas till hållplatsen för regiontåg på öster. Regiontågstationen, -hållplatsen och bussterminalen ska ha goda parkeringsmöjligheter för cyklar samt tillräckligt med parkeringsplatser för bilar.

## **Utbud och attraktiviteter**

Vid planering av nya bostadsområden bör hänsyn tas avseende tillgång till dagligvaruhandel. För det övriga utbudet; kommunal service, kulturverksamhet, idrottsanläggningar, sjukvård, ska det gå att nå dessa med samtliga trafikslag. Detta utbud ska nås med kollektivtrafik och ha en busshållplats inom 300 meter. Lasarettet ska även fortsättningsvis nås med alla stadsbusslinjer. Vid eventuella externhandelsetableringar ska strävan vara att dessa ska vara tillgängliga med kollektivtrafik. Cykel- och gångtrafikförbindelse ska finnas med bra beläggning och bra vinterväghållning. Parkering för rörelsehindrade ska finnas inom lagstadgad närhet, 25 meter. Alla dessa verksamheter ska vara anpassade för personer med funktionshinder.

## **Från bostad till trafiksystemen**

Det är av stor vikt att kollektivtrafiken och gång- och cykelvägarna finns tillgängliga från bostaden för att människor ska kunna få tillgänglighet till centrum, regiontrafik och andra målpunkter. Kollektivtrafiken ska ha hög täckning av tätorten med en hög andel av befolkningen som har en hållplats inom 300 meter. Strävan måste också vara att öka turtätheten med stadsbussarna med målsättningen att kunna ha 15-minuterstrafik.

## **Utvecklingsorterna**

Från utvecklingsorterna ska tillgängligheten till Trelleborg vara god. Kollektivtrafiken ska vara väl utbyggd och säkra cykelvägar ska finnas. Det ska även vara möjligt att på ett tillfredsställande sätt nå utvecklingsorterna från omgivande landsbygd. Inom utvecklingsorterna ska det finnas bra och säkra gång- och cykelvägar för att nå det utbud som finns. Parkeringsmöjligheterna ska vara goda och skyltade handikapparkeringar ska finnas tillräcklig och med lagstadgade mått. Cykelparkering i tillräckligt antal ska finnas. Alla verksamheter ska vara anpassade för personer med funktionshinder.

## **Målsättningar för tillgänglighet**

- Väl fungerande huvudvägnät för gång- och cykeltrafik med bra beläggning och bra vinterväghållning.
- Alla enkelt avhjälpta hinder ska vara åtgärdade senast 2012.
- Parkeringar för rörelsehindrade ska utgöra fem procent av parkeringsplatserna 2012.
- Parkering för rörelsehindrade ska finnas på alla parkeringsplatser 2012.
- Andel av befolkningen med högst 300 meter till busshållplats ska öka.
- Turtätheten för stadsbussarna ska öka

## Trygghet

Trygghet är en viktig faktor för den sociala hållbarheten. Den kommunala planeringen kan medverka till att öka tryggheten för människor att vistas utomhus, såväl dagtid som nattetid. Planeringen påverkar också möjligheter för människor från olika grupper att komma närmare varandra och träffas. En minskad segregation stärker tryggheten och den sociala hållbarheten. Det handlar både om att motverka segregation i bostadsområden som att integrera bostadsområden med andra, icke-störande, verksamheter.

Känslan av trygghet respektive otrygghet varierar mellan människor, om man är ung eller gammal, man eller kvinna. Den enskilde individens uppfattning stämmer ofta inte överens med den faktiska situationen. I planeringen räcker det därför inte att hantera fakta utan man måste också ta hänsyn till hur utformningen påverkar känslan av trygghet. Vid resor gäller det att se till hela resan. Det räcker att en punkt i resan känns otrygg för att man ska välja ett annat trafikslag.

Otrygghet i staden handlar om rädsla för brott eller olycka. Det handlar oftast om rädsla för människor men även att råka ut för en olycka eller rädsla för vissa gaturum. En minskning av klotter och vandalism ökar känslan av trygghet.

Tre huvudsakliga faktorer påverkar tryggheten; stadsbyggandet, människors olika förutsättningar och trafiksystemet. Stadsbyggandet formar gaturum och platser. Ett vackert gaturum ökar graden av liv och rörelse och stärker tryggheten. En blandning av bostäder, handel och andra verksamheter förhindrar att stadsdelar blir öde under delar av dygnet. En god belysning är också viktigt.

Människor upplever trygghet och otrygghet olika beroende på förutsättningar och upplevelser. Trafiksystemets påverkan handlar dels om trafikolyckor men också placering och utformning av hållplatser och terminaler för kollektivtrafiken, parkeringsplatser, gång- och cykelvägar, gångtunnlar och passager med mycket buskage. Gemensamt för dessa är svårigheter att överblicka området man befinner sig i.

All trygghet kan dock inte uppnås med trafikåtgärder men mycket kan göras för att stödja en ökad trygghet och utforma miljöer som försvårar för brott.

## Centrum

Trelleborgs centrum är relativt öppet gällande gator och torg. Det är en blandning av handel och bostäder vilket gör att centrum inte är helt öde under vissa tider. Det kan ändå kännas otryggt om kvällar och nätter men inte i första hand beroende på stadsplanering eller trafikstruktur.

Öppna rum med bra belysning är viktigt för att öka den upplevda tryggheten. Tätt växtlighet ska därför inte förekomma vid de stråk där människor rör sig, exempelvis är nordvästra hörnan av Stadsparken, mellan Tingshuset/Trelleborgs museum och Trelleborg Övre, inte bra ur trygghetssynpunkt med tät växtlighet nära ett gång- och cykelstråk.

För att minska brott mot parkerade bilar och cyklar ska dessa parkeringar utformas öppet för att medge insyn.

## Andra offentliga miljöer

Även andra offentliga miljöer ska utformas så att ytorna blir öppna och det finns en blandning av boende, handel och andra verksamheter som gör att människor rör sig i området under stora delar av dygnet. I offentliga miljöer som ligger mer avsides är det viktigt med öppna ytor och tillräcklig belysning.

I parker av olika slag finns rik växtlighet vilket kan vara en otrygg miljö att vistas i under dygnets mörka timmar. Finns möjligheten kan det i parkmiljön anordnas relativt öppna stråk med tillräcklig belysning. Alternativt ska det finnas möjlighet att ta en annan, tryggare utformad väg, som inte innebär alltför lång omväg.

## Trelleborg Övre

Den ombyggnad som skett på Trelleborg Övre har inneburit väsentliga förbättringar av tryggheten. Det är dock viktigt att se till angränsande miljöer så att människor känner trygghet på väg till och från Övre. Det kan handla om att hålla nere växtlighet men också att få verksamheter etablerade i närområdet.



## Busshållplatser

De ombyggda busshållplatserna ökar känslan av trygghet då busskurarna är försedda med belysning och har transparent glas som ökar överblickbarheten av närområdet. Det är också viktigt att miljöerna runt busshållplatserna liksom vägarna dit upplevs trygga.

## Vägnätet

Trygghet i trafiken har oftast likhetstecken med trafiksäkerhet men då upplevd trygghet inte alltid överensstämmer med den verkliga bör ändå uppmärksamhet ges åt detta. Den upplevda tryggheten varierar också med människors förutsättningar. Hänsyn bör också tas till att en hel del av de oskyddade trafikanterna saknar trafikutbildning, de som inte har körkort.

Trafikmiljöerna bör därför utformas med hänsyn till tydlighet, att det så klart som möjligt framgår vad som gäller. Det gäller framför allt vid möten mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Exempel på situationer är vid övergångsställen, cykelöverfarter, cirkulationsplatser, trånga vägbanor och vägar med hög trafikbelastning.

### **Gång- och cykelvägar**

Gång- och cykelvägar bör utformas med bra beläggning, vara väl belysta och ha få beröringspunkter med fordonstrafik. Täta buskage ska undvikas längs dessa och gång- respektive cykelvägarna ska, om möjligt, vara klart åtskilda. Övergångsställen och cykelöverfarter över vägar med motorfordonstrafik ska utformas med god sikt för båda parter, vara väl markerade och väl skyltade så att det klart framgår vilka regler som gäller. Gång- och cykeltunnlar bör utformas raka och överblickbara.

### **Regiontågstationen**

Regiontågstationen på Trelleborg C med angränsande bussterminal ska utformas med öppna ytor och god belysning. Närheten till centrum ska upplevas stark. Etablering av olika verksamheter i stationen och stationsområdet är viktigt för att få rörelse av människor även mellan tågavgångarna och under kvällstid.

Utformning av parkeringsplatser för bilar och cyklar ska ta hänsyn till tryggheten, att bilar och cyklar kan parkeras säkert. Det ska kännas tryggt att ta sig till stationsområdet. Infarterna för gående och cyklister ska skiljas från infart för motorfordon.

### **Målsättningar för trygghet**

- Ökad andel som känner sig trygga i centrum
- Ökad andel cykelvägar med belysning
- Gång – och cykeltunnlar ska utformas för genomsikt
- Andel gångtrafikanter respektive cyklister som känner sig trygga ska öka

## Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är resultatet av vidtagna åtgärder för att minska olycks- och skaderiskerna i trafiken. Det handlar om åtgärder inom områdena minskad trafik, minskad hastighet och trafikdämpande åtgärder. Planeringen av trafiksystemet ska utgå från hög trafiksäkerhet. Planeringen ska syfta till att underlätta för en överföring av transporter från bil till andra trafikslag.

Om man studerar trafikolyckor med personskador så kan man se en minskning. Under 2008 inträffade i Trelleborgs kommun 277 olyckor med personskada: två döda, 35 svårt skadade samt 285 lindrigt skadade. Första halvåret 2009 har det inträffat 93 olyckor med personskada: 11 svårt skadade och 103 lindrigt skadade.

### Staden

Gång- och cykelvägarna ska ha en god säkerhet. Detta är en prioriterad aspekt i planeringen av dessa där även trygghet, framkomlighet och upplevelsen är viktiga inslag. Säkra transportvägar för motorfordonstrafiken ska skapas genom att E6 byggs ut, att en ringväg byggs, att huvudvägnätet kompletteras och att trafiken och hastigheten minskar.

Den kommande regiontågtrafiken bör kunna få en gynnsam effekt för trafiksäkerheten då tåg är ett relativt säkert transportmedel samtidigt som det ger en minskning av motorfordonstrafiken.

Huvudvägnätets utformning ur trafiksäkerhetssynpunkt är främst inriktat mot motorfordonstrafiken. Cykelbanor finns oftast parallellt med huvudvägnätet men är i flera fall smala och delar plats med gångtrafiken. Det finns en risk att cyklister väljer att cykla på vägen av framkomlighetsskäl för att slippa ojämnheter orsakade av trädrötter men även för att undvika fotgängare på cykelbanan. Den kritiska punkten är dock alla passager för cyklister och gående över huvudvägarna då trafiken ofta är tät och passagen oskyddad. Åtgärder behöver göras för att säkra dessa överfarter för oskyddade trafikanter. I första hand ska de punkter åtgärdas som finns inom huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik.

Cirkulationsplatser har med framgång använts i kommunen för att få ett bra flöde på trafiken. För gång – och cykeltrafik är dock cirkulationsplatser en osäker trafikmiljö, främst vid situationer när motorfordon lämnar cirkulationsplatsen och ska passera gång- och cykelöverfarter.

Hastigheten behöver minskas på huvudvägnätet, främst vid korsningspunkter med oskyddade trafikanter där hastigheten inte får överstiga 30 km/h. I nuläget är cirka tio procent av gång- och cykelöverfarterna hastighetssäkrade. Flera olika åtgärder kan användas men dessa bör inte hämma kollektivtrafiken, gupp är därmed en dålig lösning. Även korsningspunkter för biltrafiken behöver åtgärdas så att hastigheten inte överstiger 50 km/h.

Trafiksäkerheten vid skolor och barnens väg till skolan har varit ett prioriterat arbete de senaste åren. Fysiska åtgärder har gjorts såsom skolskjutsplatser, säkrade gångstråk,

hastighetssänkning etc. Man har också arbetat med förändring av beteende och attityder. Trots dessa ansträngningar har trafiksituationen runt kommunens skolor försämrats och det beror på att en stor andel föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan och köra så nära skolan det går. Utifrån en inventering och beteendestudier vid 35 förskolor och skolor i kommunen har en analys gjorts med åtgärdsförslag för de olika skolorna och förskolorna. Arbetet med åtgärder har satts igång med fyra prioriterade projekt under 2009-2010. De skolor som berörs i dessa projekt är Smygeskolan, Smygehamns förskola, Ljunggrenska skolan, Anderslöv F-6 skola, Väståkraskolan och Östra skolan.

I alla bostadsområden ska lokalgatorna utformas för maxhastighet 30 km/h. I nuläget bor 60 procent av trelleborgarna i bostadsområden där detta är genomfört.

Trelleborgs centralort är välförsett med cykelvägar. Dock borde andelen avskilda och breda cykelvägar öka. Ofta är cykelvägar kompromisser med delat utrymme med gångtrafikanter. Även när gångbanan har annan beläggning är denna så pass smal att gångtrafikanter använder cykelbanan. Dessa lösningar är svåra att åtgärda då det sammantagna utrymmet är begränsat. En förbättrad skyltning och markering kan vara en lösning. I de fall möjligheten att bredda cykelbanan finns ska detta göras och helst avskilja denna från gångbanan.

Bra beläggning, bra vinterunderhåll, tillräcklig belysning och säkra överfarter är viktiga inslag för att främja trafiksäkerheten.

Huvudvägnätet för cykel är ganska omfattande vilket gör det svårt att upprätthålla en hög standard på nätet. För att få en riktigt bra framkomlighet och trafiksäkerhet borde huvudvägnätet bestå av fem stråk. Dessa knyts ihop på lämpligt sätt för att nå centrum och övre från stadens utkanter i öster, nordost, norr, nordväst och väster. Dessa cykelbanor ska ha bra beläggning, ha högsta prioritet för vinterväghållning, säkrade cykelöverfarter, vara skiljda från gångbanor och kunna ta större trafikmängder. Cykelnätet ska vara väl skyltat så att detta väljs i första hand av cyklisterna som därmed får en högre trafiksäkerhet.



I centrum gäller 30 km/h (blå skylt). Undantaget buskörning är det få som kör i högre hastighet då de hastighetsdämpande åtgärder som finns fungerar. Centrum är dock ganska trafikintensivt och det finns flera punkter där motorfordon möter oskyddade trafikanter. Det finns också flera punkter där cyklister korsar de gåendes vägar. Genom att centrum är ganska lättillgängligt för bilister förekommer parkering på cykelbanor. (Gäller främst Algatan mellan Flockergatan och Valldammsgatan men förekommer även på Östergatans västra del)

Centrum ska i första hand anpassas för gående, därefter för cyklister och kollektivtrafik. Det innebär att gående ska ha hög tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet och miljön ska vara anpassad för funktionshindrade. Cyklister ska också ha hög tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet men det ska ske på gåendes villkor. Kollektivtrafiken ska ha god täckning med hållplatser i centrum. Ska detta ske trafiksäkert utifrån det begränsade utrymme som finns kan biltrafikens framkomlighet behöva minskas.

I centrum ska hastigheten vara lägre genom trafikmiljöns utformning och hastighetsbegränsning där dagens rekommenderade hastighet till 30 km/h kan ersättas med högsta tillåtna hastighet 40 km/h.

Den kommande regiontågtrafiken kan ge ökad trafiksäkerhet genom att färre fordon trafikerar vägarna och på att järnvägstrafik är ett relativt säkert transportmedel. Vid etableringen av regiontågstationen och bussterminalen ska tillfartsvägarna för de olika trafikslagen utformas på ett trafiksäkert sätt. I första hand ska transporter till och från regionbuss och tåg ske med kollektivtrafik, cykel och gående.

## Utvecklingsorterna

### **Anderslöv**

Länsväg 101 går genom samhället och är hastighetsbegränsad till 30 km/h från Thysells till skolan. Även Åbyvägen och Västergatan har 30 km/h. Länsväg 101 är ganska trafikbelastad. Det finns övergångsställe med refug vid torget och trafikreglerat övergångsställe för skolvägen. Trafiksäkerheten är bra med hänsyn till vägens betydelse och trafik. Ur trafiksäkerhetssynpunkt borde genomfartstrafiken flyttas utanför samhället men risken är att de negativa konsekvenser detta får för handeln i Anderslöv då skulle bli för stora. Cykelvägar finns inte längs 101:an men både i södra och i norra delen av Anderslöv går det att säkert ta sig fram på cykel.

### **Smygehamn**

Smygehamn genomkorsas av riksväg 9. Trafikbelastningen på denna väg har minskat under senare år och därmed förbättrat trafiksituationen. Separat cykelväg finns längs riksväg 9 och bedöms vara tillräckligt trafiksäker. Dock behöver en övergång anläggas där cykelvägen går över från norra till södra sidan av riksväg 9 i höjd med hamnen.

## **Skegrie**

Användandet av Skegrie byaväg som alternativväg mellan E6 och Trelleborg har minskat men vägen är fortfarande en trafikrisk då sikten på vissa ställen är dålig och att cykelbana saknas. Cykelväg mellan Trelleborg och Skegrie har efterfrågats länge och kommer att vara färdig 2010.

### **Målsättningar för trafiksäkerhet**

- Ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken
- Lindrigt skadade ska minska
- Samtliga behovsprövade gång- och cykelöverfarter på huvudvägnätet ska vara hastighetssäkrade till 30 km/h 2015
- Ökad trafiksäkerhet vid skolor och förskolor
- Alla lokalgator utformas för maxhastighet 30 km/h
- Övergripande huvudvägnät för cykel etableras
- Minskad biltrafik på huvudvägnätet och i centrum

# Trafikens miljöpåverkan

## Klimatpåverkan

Trafiksektorn svarar för en stor del av utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser genom den stora mängden utsläpp av koldioxid från fossila drivmedel. Planeringen av trafiksystemet måste ta hänsyn till uppsatta mål för att minska dessa utsläpp och därmed bidra till en begränsad klimatpåverkan. Mängden körda fossilbränslekilometer måste minska om målen ska nås. Bilarna måste bli mer bränslesnåla eller köras med fossilbränslefria drivmedel. Fler bilister måste välja att ställa bilen och i stället transportera sig med tåg, buss, cykel eller till fots.

Planeringen av trafiksystemet ska utgå från att begränsa klimatpåverkan. Planeringen ska syfta till att underlätta för en överföring av transporter från bil till fossilbränslefria trafikslag, exempelvis behövs säkra gång- och cykelvägar, regiontågtaablering och busstrafik med gas- eller eldrivna bussar i centrum. Utbyggnader som motorväg och ringväg torde däremot generera mer biltrafik totalt sett och klimatmålen hamnar här i konflikt med trafiksäkerhetsmålen. Regiontågtrafiken kommer sannolikt att lindra denna konflikt då fler bilister väljer tåget. Samtidigt ser vi ingenting som tyder på att transportbehoven med biltrafik minskar och nya och bättre vägar brukar generera mer och mer biltrafik.

Vägtrafiken svarar för en fjärdedel av kommunens utsläpp av växthusgaser. De lokala målen för minskade utsläpp av växthusgaser anges i kommunens klimatstrategi. Dessa överensstämmer med de nationella och regionala målen. Utsläpp av växthusgaser från källor inom kommunen ska år 2050 sammantaget vara lägre än 4,5 ton koldioxidekvivalenter per år (5,7 ton år 2010) och invånare för att därefter minska ytterligare. För transportsektorn gäller att utsläpp av koldioxidekvivalenter från vägtrafik och arbetsmaskiner i kommunen år 2010 ska vara lägre än 1,7 ton/invånare och år (68.000 ton/år).

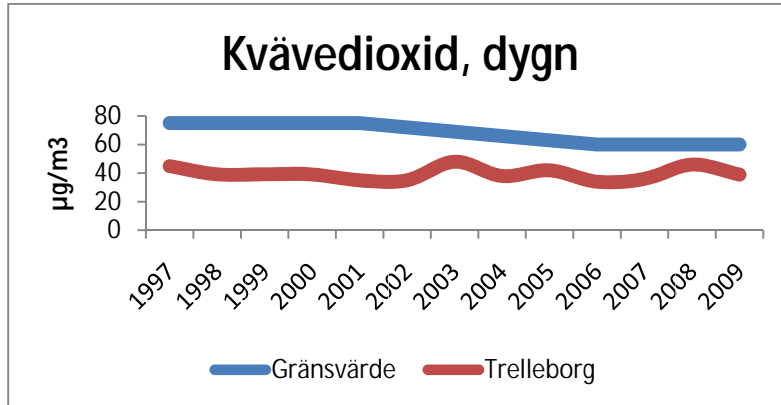
Trelleborgs kommun arbetar sedan lång tid tillbaka för att andelen körda mil/timmar med förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon och arbetsmaskiner med låga emissioner ska öka, såväl inom kommunens verksamheter som i kommunen som helhet. Endast miljöanpassade fordon köps numera in till den egna verksamheten och gentemot allmänhet och företag bedrivs informationsverksamhet. Kommuninvånarna uppmuntras också på olika sätt att välja cykel och buss före bil, särskilt vid kortare resor i centrum. Detta arbete måste fortsätta och intensifieras.

Trafikens påverkan på människors hälsa och miljön består av dels avgasutsläpp till luft och dels bullergenerering. Utsläppen av föroreningar till luft består framförallt av kvävedioxid, partiklar, koldioxid och olika typer av kolväten. För kvävedioxid, partiklar och bensen finns miljö kvalitetsnormer som föreskriver vilka gränsvärden som halten skall ligga under. Om en miljö kvalitetsnorm överskrids skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer upprätta ett åtgärdsprogram.

## Kvävedioxid

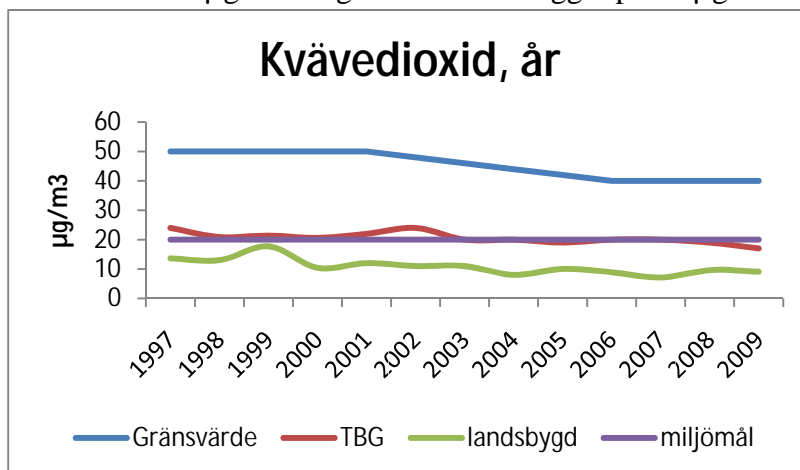
Halterna av kvävedioxid ligger omkring 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  på dygnsbasis. Halterna har legat stabilt kring denna nivå de sista 10 åren. Halten avser urban bakgrund dvs en punkt i stadens mitt som inte utsätts för en direkt källa och som avser en plats där människor vistas ofta.

Miljö kvalitetsnormen är 60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

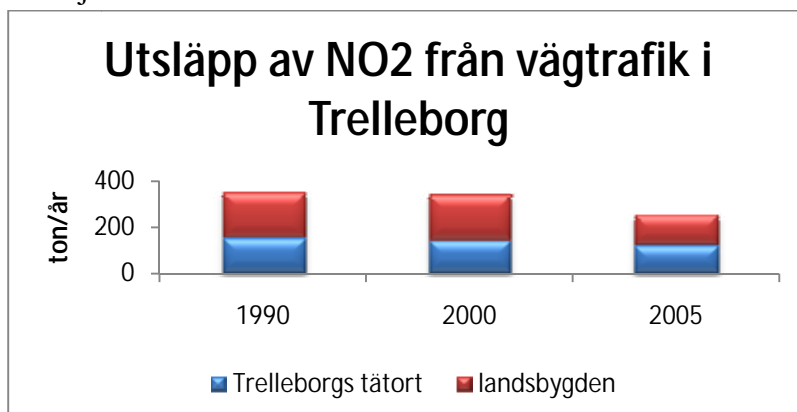


Nära vägar med stor trafikbelastning kan halterna dock vara högre.

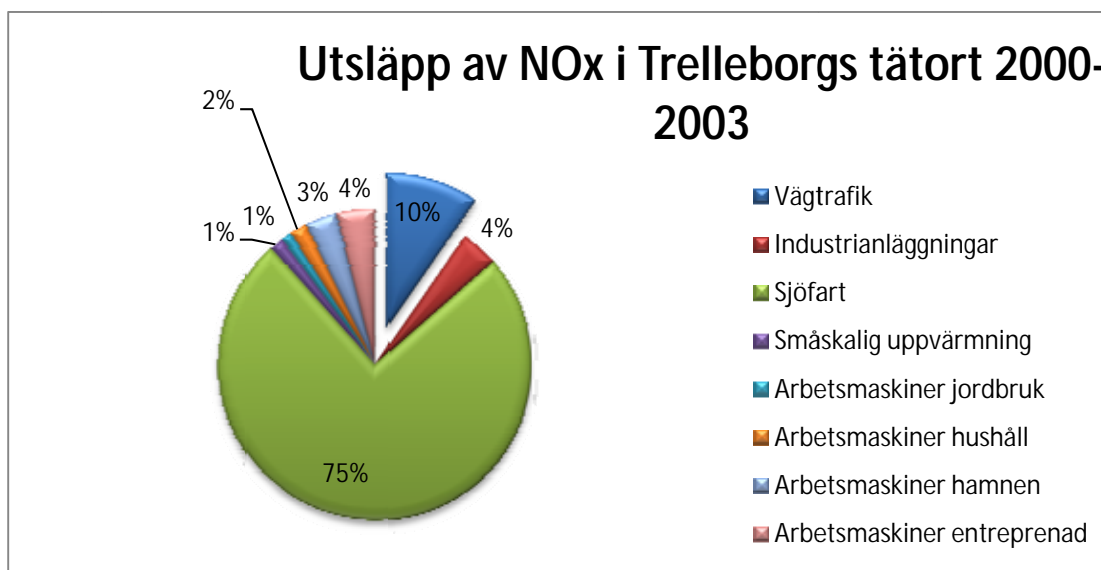
På årsbasis har kvävedioxidhalten sjunkit. Halterna har sjunkit från ca 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  för 10 år sedan till ca 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  idag. Gränsvärdet ligger på 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .



Utsläppen av kvävedioxid från vägtrafiken i Trelleborg har minskat. Detta beror på en allt större andel med fordon med katalysator. Utsläppen i Trelleborgs centralort uppgår till ca 100 ton kväveoxider per år, vilket utgör ca 10 % av utsläppen medsjöfarten inräknad eller ca 30 % med sjöfarten borträknad.



Utsläppen av kväveoxider i Trelleborgstätort uppgår till cirka 1000 ton per år. Från trafiken kommer ca 100 ton. Den största delen av NOx-utsläppen kommer från sjöfarten.

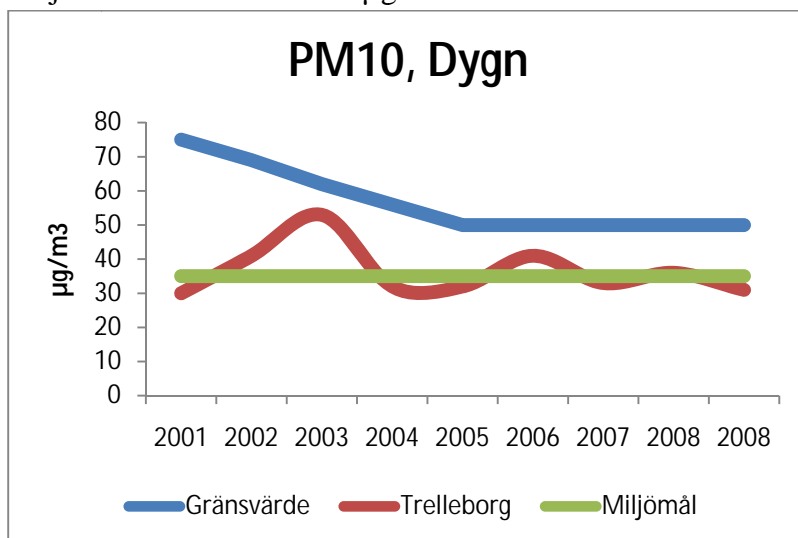


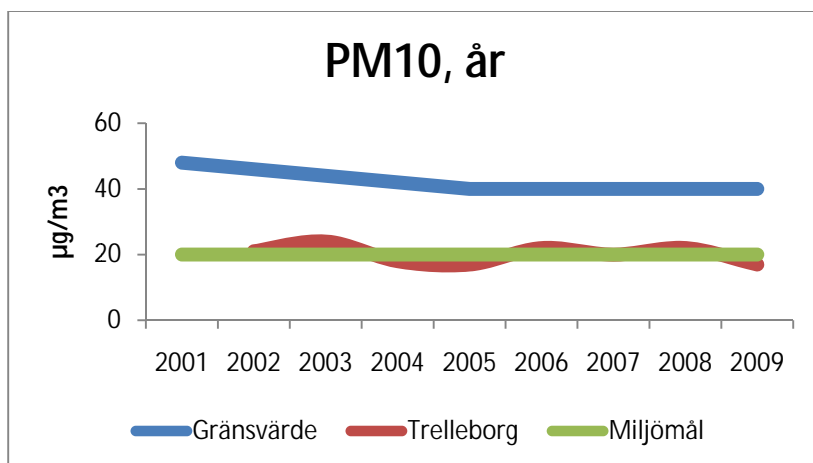
Av de uppmätta halterna i centrum beror ca 7 % av utsläpp från vägtrafiken. I ytterområdena ökar denna andel.

## Partiklar

Trafiken bidrar med en stor andel av utsläppen av partiklar. Särskilt under vintern och våren orsakar slitage och uppvirvling höga halter av inandningsbara partiklar på och nära vägarna. Då kan mer än 80 procent av partiklarna i luften komma från vägtrafiken.

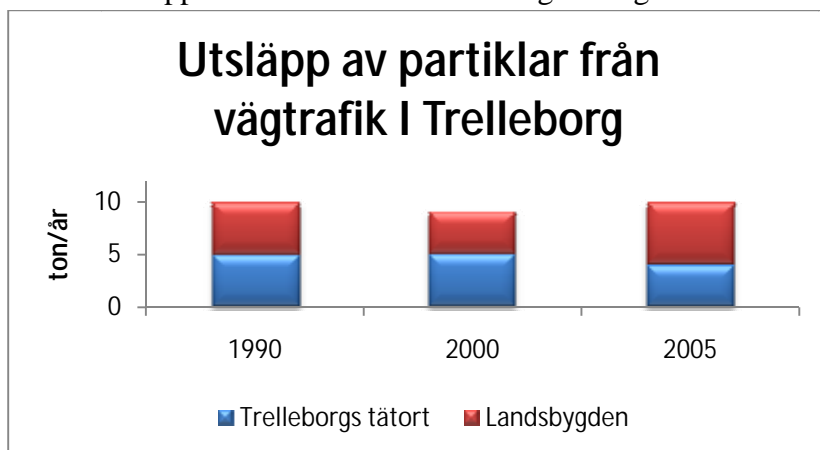
Halterna av partiklar i luften i Trelleborg uppgår till ca 40 µg/m<sup>3</sup> på dygnsbasis. Miljökvalitetsnormen är 50 µg/m<sup>3</sup>.





Halterna av PM10 ligger så pass högt att det finns ett krav på att mätningar erfordras för att kontrollera dem.

Partikelutsläppen från trafiken i Trelleborg har legat stabilt under senaste åren.



## Bensen, bly och koloxid

Även bensen och kolmonoxid är parametrar som det finns gränsvärde för och som är associerade med vägtrafiken. Mätningar i Trelleborg och i andra orter här visat att dessa värden ligger långt under gränsvärdet

## Buller

Trafiksektorn är en starkt bidragande orsak till störningar av buller. Några generella bullermätningar har inte gjorts de senaste åren i Trelleborg. Utifrån mätningar som gjorts vid klagomål av buller kan man dra slutsatsen att problem kan finnas på de trafikintensiva delarna av huvudvägnätet.

De normer som finns för bullernivå gäller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen och är:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

Vid befintlig bebyggelse och väg tillåts ytterligare 10 decibel utomhus, 65 dBA.

Då decibelskalan är logaritmisk innebär en ökning med tre dBA en fördubbling av effekten.

En målsättning som Riksdagen antagit gällande trafikbuller är att antalet människor som utsätts för högre nivåer än gällande riktvärden ska ha minskat med fem procent mellan 1998 och 2010.

För att kunna arbeta med att sänka trafikbullret i staden är det angeläget att regelbundna bullermätningar görs vid de mest trafikintensiva punkterna.

### **Målsättningar för trafikens miljöpåverkan**

- Andelen resor och transporter med förnyelsebara drivmedel ökar
- Andelen resor med cykel och kollektivtrafik ökar
- Förutsättningar för god kollektivtrafik- och cykeltrafikförsörjning skall finnas vid nyetableringar, såsom bostäder, industrier och handelscentra. Man ska kunna ta bussen eller cykeln till jobbet eller affären.
- Regiontågen börjar trafikera sträckan Trelleborg – Malmö snarast möjligt.
- Minskat utsläpp genom minskad biltrafik på huvudvägnätet och i centrum.
- Ingen ska få sin nattsömn störd av trafikbuller

### **Det fortsatta arbetet med trafikstrategin som grund**

Trafikstrategin är ett övergripande dokument som anger inriktningen för trafikplaneringen. Den är långsiktig och anger inriktningen för ett antal år framöver. Trafikstrategin innehåller en hel del konkreta förslag men är i andra fall av mer principiell inriktning.

De målsättningar och förslag som anges under huvudmålen och för respektive delämne ska ligga till grund för kommande konkreta åtgärder. Dessa ska formuleras i den trafikplan som tekniska nämnden ska ta fram i samband med arbetet med budget för 2011. Trafikplanen ska antas av kommunfullmäktige.

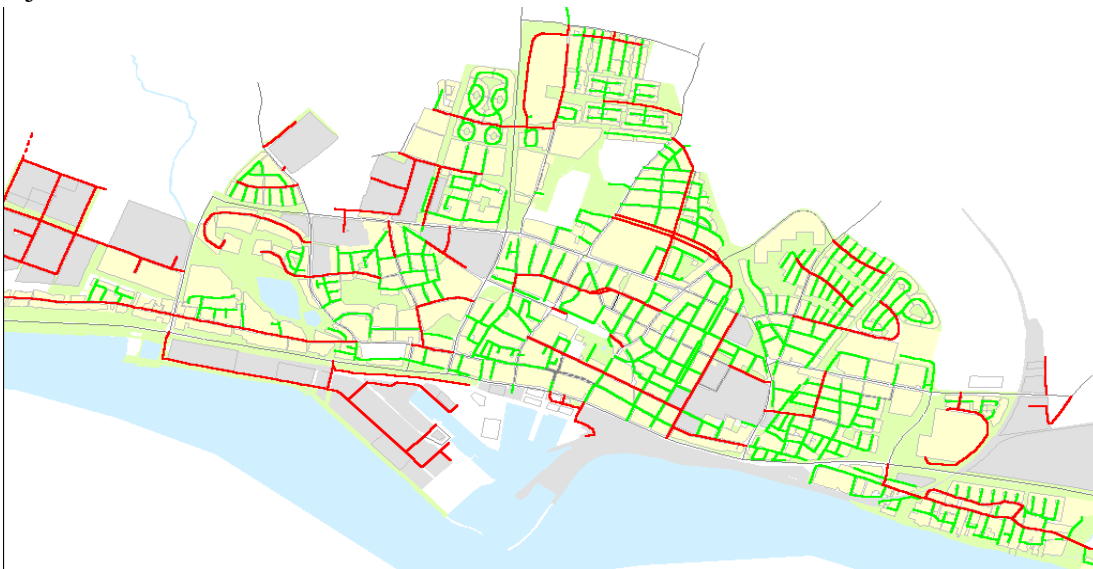
De åtgärder som inte redan är under behandling och som kommer att kräva investeringar är främst:

- Utveckling av huvudvägnätet utifrån möjligheter av en ny ringväg
- Övergripande huvudvägnät för cykeltrafiken
- Ökad andel skilda gång- och cykelvägar
- Cykelvägar på landsbygden
- Åtgärda alla enkelt avhjälpna hinder
- Belysning på gång- och cykelvägar
- Hastighetssäkrande åtgärder
- Regelbundna trafikbullermätningar

Huvudvägnätet



Mjuktrafikrummet



Cykelvägar

