

Cykelplan Trelleborgs kommun

2016-2020



2016-05-09

Cykelplan för Trelleborgs kommun 2016-2020 bygger på Cykelstrategi för Trelleborgs kommun 2016-2020. Båda dokumenten har tagits fram av infrastrukturgruppen inom projektet Hållbart resande.

Arbetsgrupp för Cykelplan för Trelleborgs kommun 2016-2020

Mats Åstrand, Utredare och projektledare för Hållbart resande, kommunledningsförvaltningen

Ann-Katrin Sandelius, Stadsarkitekt, samhällsbyggnadsförvaltningen

Jessica van Rooyen, Trafikingenjör, tekniska förvaltningen

Hans Lilja, Projektledare, tekniska förvaltningen

Caroline Forsnor, Projektsamordnare för Hållbart resande, kommunledningsförvaltningen

Foton: Mats Åstrand

Omslagsbild: Cyklister av Erik Höglund, 1956

Innehåll

Cykelplanens slutsatser och förslag för målsättningen att Trelleborg utvecklas till Skånes tredje bästa cykelkommun 2020	5
Strategier för att nå ökat cyklande i Trelleborg	5
Cykelplan	7
Trelleborg som cykelstad.....	7
Medborgarundersökning 2015 – hur ser invånarna på Trelleborg som cykelstad	7
Målsättning att bli Skånes tredje bästa cykelkommun	7
Skötsel och underhåll	7
Fokus på hela resan	7
Viktiga cykelstråk.....	9
Viktiga cykelstråk i staden	9
Cykelstråk på landsbygden.....	14
Upprustning av viktiga cykelstråk.....	14
Uppföljning	15
Skötsel och underhåll	15
Cykelparkeringar	15
Trafiksäkerhet.....	16
Cykelövergångar	16
Cykeltunnlar och cykelbroar.....	17
Underhåll och skötsel	17
Målsättningar för trafiksäkerheten	17
Cykling till skolan	18
Målvärde	18
Skolvägar	19
Åtgärder vid eller i anslutning till skolor	19
Förändring av beteenden och attityder	19
Mobility Management.....	20
Information.....	20
Marknadsföring	20
Resurser	20
Investeringar och drift	21

Cykelplanens slutsatser och förslag för målsättningen att Trelleborg utvecklas till Skånes tredje bästa cykelkommun 2020

- Befintliga cykelvägar har eftersatt underhåll och kräver betydande insatser för att nå en bra standard
- För att cykelvägarna ska upplevas trygga och vara trafiksäkra krävs kontinuerlig skötsel
- Likartade trafikmiljöer ska ha samma utformning på trafiklösningar för ökad tydlighet och igenkänning
- För att öka andelen barn som cyklar till skolan kommer ett omfattande arbete att krävas för förändrade attityder och beteenden
- Marknadsföring, information och kommunikation ökar effekten av satsningar på cykelinfrastrukturen

- Ta fram en genomförandeplan för upprustning av Cykelplanens utpekade viktiga cykelstråk
- Ett årligt budgetanslag för skötsel av cykelvägar
- Anställ en cykelsamordnare

Strategier för att nå ökat cyklande i Trelleborg

I Cykelstrategi för Trelleborgs kommun 2016-2020 definierades fyra grupper av strategier; övergripande strategier, infrastruktur och underhåll, trafik och säkerhet samt fokus på hela resan.

Övergripande strategier

Vid planering av åtgärder för cykelförbättringar i Trelleborgs kommun ska sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarhetsfaktorer tas i beaktande. Det innebär att tydliga definitioner och målsättningar ska finnas och att de ska viktas jämnt.

Social hållbarhet: Fler människor ges bättre möjligheter att använda cykel för resor till arbete, skola och för fritidsresor.

Ekonomisk hållbarhet: Investeringar i cykelinfrastruktur ska vara samhällsekonomiskt lönsamma genom fler cykelresor och färre bilresor.

Miljömässig hållbarhet: Investeringar i cykelinfrastruktur ska i första hand ske för att nå en tydlig omfördelning från bilresor till cykelresor.

Infrastruktur och underhåll

Cykelvägnätet ska utformas på ett gott, enkelt och tydligt sätt. Detta uppnås genom att nyinvestering i cykelvägar sker i hela stråk och att avbrott och hinder i cykelstråk ska inventeras och åtgärdas.

Vid planering av infrastrukturförändringar ska en prioritering göras mellan färdmedel i enlighet med Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs stad 2025.

Cykel bör få en högre prioritering ju närmare centrum man befinner sig, i närhet av skolor och fritids- och kulturanläggning samt närmare andra identifierade och prioriterade målpunkter för cyklister.

Cykelparkeringar ska finnas nära målpunkter.

Utforma och besluta en standard för trafiklösningar och cykelvägar för att skapa igenkänning och ökad säkerhet i trafiken.

Strävan är att separera cykel från andra trafikslag men cykel i blandtrafik kan förekomma vid låg trafikmängd, låg hastighet och beroende på gatans utformning.

Trafik och säkerhet

Trafiksäkra cykelvägar ska finnas till alla grundskolor från respektive skolas upptagningsområde.

Befintliga större cykelvägar ska vara tryggt utformade.

Otrygga cykelmiljöer åtgärdas genom kartläggning och åtgärdsplan. Punkter som bör uppmärksammas är: belysning längst cykelväg, separering av gång/cykelväg, cykeltunnlar och cykelövergångar.

Huvudinriktningen är att cykelvägar byggs separat från gående med tydlig markering och skyltning.

Förbättrad säkerhet i korsningar genom tydlig markering och bra belysning.

Ökat underhåll av enklare åtgärder som beläggningsskador, sopning och liknande.

Fokus på hela resan – kommunikation

Ombyggnader av cykelvägnät ska skyltas och kommuniceras på ett lättförståeligt sätt.

Det ska vara enkelt att få en samlad information om hur kommunen arbetar med cyklande.

Trelleborg ska arbeta långsiktigt med cykelkampanjer och medborgardialog för att främja cyklande.

Cykelplan

För att uppnå strategierna i cykelstrategin har cykelplanen indelats i fem huvudområden; Trelleborg som cykelstad, viktiga cykelstråk i staden och på landsbygden, trafiksäkerhet, cykling till skolan samt Mobility Management.

Trelleborg som cykelstad

Medborgarundersökning 2015 – hur ser invånarna på Trelleborg som cykelstad

Gång- och cykelvägar får betyget 48 av 100 i medborgarundersökningen. Det är ett betyg som bedöms lågt men godkänt och är lägre än samtliga deltagande kommuner i undersökningen men även lägre än kommuner i samma befolkningsstorlek.

De faktorer som bedömdes var belysning, skötsel och underhåll, snöröjning samt trafiksäkerhet. Snöröjning fick ett något lägre betyg än övriga faktorer.

En förbättring av gång- och cykelvägar ger stor effekt för att få nöjdare medborgare och bedöms därför i analysen av undersökningen som viktigt att prioritera.

Målsättning att bli Skånes tredje bästa cykelkommun

Målsättningen i Cykelstrategin är att Trelleborg ska bli tredje bästa cykelkommun i Skåne.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer är en årlig uppföljning av kommuners status gällande cykeltrafikarbetet. Cirka 40 kommuner deltog 2015, motsvarande halva Sveriges befolkning. Av de deltagande kommunerna kom tre från Skåne.

Maximal poäng i Kommunvelometern är 60 och 40 poäng räknas som ett mycket bra resultat.

Man delar in bedömningen i sex delområden med vardera maxpoängen 10 poäng. Dessa sex områden består av Befintlig infrastruktur, Infrastruktur och underhåll, Information och marknadsföring, Cykelaktiviteter, Cykelpolitik samt Uppföljning och mätning. Det krävs därmed både resurser för personal som arbetar med frågan som för fysiska åtgärder.

Det är tydligt i mätningen att det inte räcker att satsa under ett eller ett par år för att vara en bra cykelkommun utan det krävs ett långsiktigt och kontinuerligt arbete för detta.

En rimlig ambitionsnivå för Trelleborg är att senast 2020 nå 40 poäng eller ett par poäng över denna nivå. Hade Trelleborg deltagit i 2015 års mätning hade resultatet hamnat på runt 15 poäng. Genom de åtgärder som föreslås i Cykelplanen samt det som utförts och planeras inom projektet Hållbart resande kan Trelleborg i nästa mätning, som avser utfört arbete 2016 och planerat arbete 2017, nå mellan 28-35 poäng. Ett fortsatt arbete i enlighet med förslagen i Cykelplanen bör etablera Trelleborg som en mycket bra cykelkommun senast 2020.

Skötsel och underhåll

Genom att identifiera och prioritera hur arbetet med underhåll av cykelbanor ska fortlöpa finns potential att höja säkerheten samt att förlänga cykelsäsongen längs viktiga cykelstråk. Att arbeta med attityd- och beteende förändring för att öka andelen som cyklar till och från arbetet, skolan och andra målpunkter borde då också underlättas.

Fokus på hela resan

Genom att identifiera viktiga målpunkter för cykelresan, till exempel större arbetsplatser, skolor, fritidsanläggningar, kollektivtrafiknav, centrumhandel och turistattraktioner skapas bättre

möjligheter att knyta ihop hela leder och underlätta för cyklande i kommunen. Att anpassa planering av cykelparkering vid målpunkter och cykelpumpstationer vid strategiska punkter är andra åtgärder för att göra det mer attraktivt att cykla. Som grund för detta utvecklingsarbete ligger den kommande parkeringsstrategin för Trelleborgs kommun.

Arbetet med att identifiera viktiga målpunkter gör det även enklare att målgruppsanpassa attityd- och beteendeförändringsinsatser gällande cykling. Det används för samarbete med skolor, arbetsplatser, föreningar och näringsidkare av olika slag.

Viktiga cykelstråk

Viktiga cykelstråk i staden

De viktiga cykelstråken ska i möjligaste mån separeras från gångtrafik, ha erforderlig bredd för trafikmängden, ha jämn vägbeläggning, ha god belysning, vara smidiga och bekväma samt skyltas.

Cykelvägarnas bredd ska vägledas av rekommendationer i GCM-handbok (Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting, 2010). Dessa rekommendationer anger:

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

Cykelstråken har valts ut enligt följande kriterier:

- Längre stråk från utkanter av staden till centrum och Trelleborg C
- Har en uppsamlande funktion för flera andra stråk
- Utgår från eller passerar en större mängd bostäder
- Bedöms idag vara en frekventerad cykelväg eller har förutsättningar att utvecklas till en sådan

När cykling sker på gator med biltrafik har dessa delar klassificerats enligt Livsrumsmodellen (Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad, SKL och Trafikverket 2008 samt Trafikutredning och trafikanalys i Trelleborgs centrum, Ramböll 2015).

För cykling är följande rum aktuella:

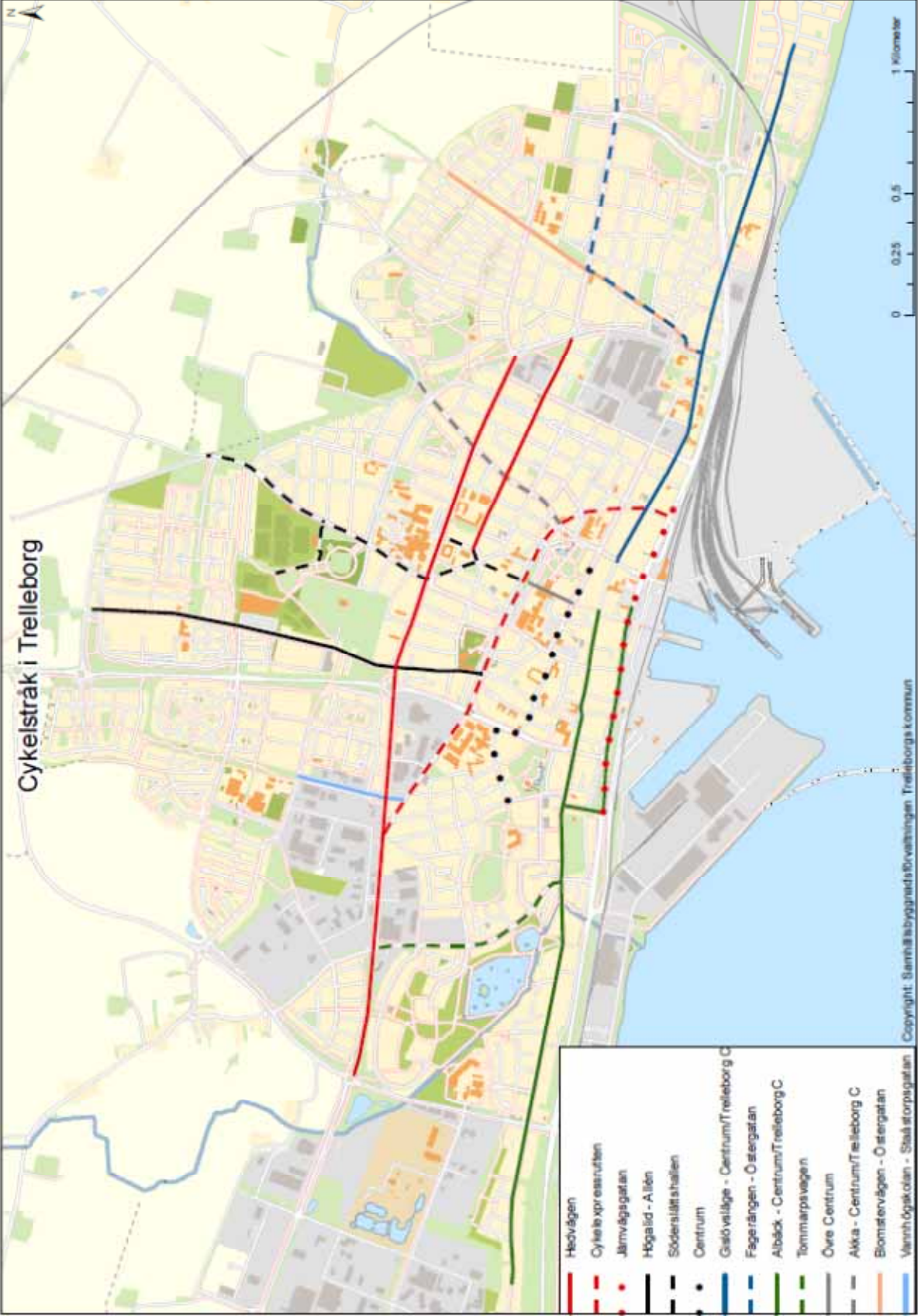
- Integrerat frirum. Gångfartsgata där trafik sker på oskyddade trafikanters villkor.
- Mjuktrafikrum. Stadsgata med målpunkter längs sträckan. Samspel mellan trafikslagen.
- Integrerat trafikrum. Gator för genomfartstrafik. Ska ha separerad cykelväg.

De utvalda cykelstråken nedan är initialt och översiktligt beskrivna. Stråken ska inventeras avseende vägbeläggning, belysning, komfort, trafiksäkerhet och liknande innan en upprustning genomförs. Cykelstråkan kan förändras i den fortsatta processen.



Cykelexpressrutten sista biten innan Trelleborg C

Karta över viktiga cykelstråk i staden



Cykelexpressruten Hedvägen/Ståtorpsgatan – Trelleborg C

Utbyggnad av stråket är beslutad av kommunstyrelsen för att byggas under 2016. Cykelexpressruten går förbi Söderslättsgymnasiet Bastionen, längs Allén, förbi Övre och ansluter Trelleborg C från Hantverkargatan.

Albäck – Centrum/Trelleborg C

Stråket följer Stavstenvägen, Västergatan och Algatan till centrum. För att komma till Trelleborg C finns gc-väg längs Östersjögatan och vidare på gc-väg längs Strandgatan och Hamngatan samt även möjlighet över C.B. Friisgatan för att ta sig vidare till Trelleborg C.

Stråket mot centrum övergår vid Östersjögatan i en smal cykelväg och från Bryggaregatan sker cykling i mjuktrafikrum.

Övergången vid Östersjögatan har en utformning som skapar osäkerhet mellan korsande cyklister och motorfordonstrafik.

Cykling till Trelleborg C och cykling i mjuktrafikrum på Algatan behöver analyseras vidare och kan behöva förändras.

Tommarpsvägen från Hedvägen till Västergatan

På båda sidor av Tommarpsvägen finns gc-vägar av skiftande bredd och vägbeläggningskvalitet. Anslutning till stråket sker dels norrifrån och dels längs gc-väg söder om Prästahejdan. Båda anslutningsvägarna har dålig vägbeläggning.

Vannhögskolan – Ståtorpsgatan

Bra väg men delen mellan Hedvägen och Ståtorpsgatan är något för smal för både gående och cyklister.

Anslutning sker från olika delar av Västervång.

Högalid – Allén

Detta stråk följer Klörupsvägen på gc-väg och därefter i mjuktrafikrum på Norregatan.

Bra beläggning på Klörupsvägen södra del men ojämnt och slitet på norra delen.

Söderslättshallen/Knäckekärr Ö/Lasarettet-Övre

Detta är delvis ett nytt stråk där delen mellan Övre som delar sig vid Vikingagatan mot Lasarettet respektive Lasarettstrondellen är ett förslag från tekniska nämnden på ny gc-väg. Stråket passar bra in för att förbinda både lasarettet och idrottsområdet i norr med centrum och Trelleborg C. Stråket bör kompletteras med en trygg och säker cykelväg genom Östervångsparken till Söderslättshallen.

Övre – Centrum

Den separata cykelvägen mellan Övre och Algatan är i bra skick.

Akka – Centrum/Trelleborg C

Stråket går längs Hesekillegatan på smala cykelbanor på båda sidor vägen.

Anslutning från Malörten sker i parkmiljö i mestadels öppen omgivning. Längs Malörtsvägen är vägbeläggningsen dålig.

Blomstervägen – Östergatan

Detta stråk går på gamla banvallen för järnvägen till Lund och är relativt bred och i hyfsat bra skick.

Längs Kilgatan och Gyllegatan är gående och cyklister separerade. Stråket ansluter till Östergatan vid Glasbruksvägen.

Fagerängen – Östergatan

Här cyklar man på gc-vägar i bra skick på båda sidor Engelbrektsgränd och ansluter till stråket från Blomstervägen till Östergatan.

Gislövs läge – Centrum/Trelleborg C

Stråket går längs Gislövs strandväg, Dalköpinge strandväg och Östra Förstadsgatan på gc-väg. Denna gc-väg fortsätter norr om Öster Järs förskola och längs Östra infarten men då detta är en väsentlig omväg för cyklister väljer de flesta att cykla i mjuktrafikrum på Östra Förstadsgatan. För boende längs Östra Förstadsgatan och söder om denna är det lite krångligt att ta sig till gc-vägen längs Östra Infarten med påföljd att man cyklar på Östra Förstadsgatan.

Cykeltunneln under Östra Infarten är inte bra då nerfarten från väster är alltför brant samt att cykelvägen genom tunneln har två svänger och därför skapar otrygghet då man inte kan se genom tunneln.

Gatstensbeläggningen vidare på Östra Förstadsgatan är mycket ojämn och behöver åtgärdas. Längs Östergatan är gående och cyklister separerade men då det är många gående använder dessa ofta cykelbanan.

Trelleborg C nås via Hantverkaregatan.

Genomgående stråk

Hedvägen

Hedvägen mellan Västra Ringvägen och Johan Kocksgatan har mellan Västra Ringvägen och Tommarpsvägen en slingrande gc-väg med dålig vägbeläggning längs ett buskage norr om Hedvägen. Från Tommarpsvägen finns gc-väg på båda sidor Hedvägen. Från Bryggaregatan till Hesekillegatan är det smala, separerade ytor för gående och cyklister och från Hesekillegatan till Johan Kocksgatan blir ytorna ännu smalare och i mycket dåligt skick.

Framtiden för ett genomgående stråk i höjd med Hedvägen behöver utredas. Om det inte är möjligt att öka bredden på cykelvägen från Hesekillegatan och österut kan en alternativ dragning vara längs Engelbrektsgränd, sträckan från Lasarettströmmen till Glasbruksgatan. Första delen från rondellen kan ske i nytt stråk. Cykling sker idag i mjuktrafikrum på Engelbrektsgränd.

Järnvägsgatan – Strandgatan

Detta stråk går längs väg 9, från Kapellgatan till Östersjögatan där det fortsätter i parkmiljö och vidare längs Strandridaregatan och längs kusten till väg 511 mot Höllviken. Sträckan längs väg 9 tillhör Trafikverket.

Centrum

När Nygatan ges bättre villkor för cykeltrafik kan detta ingå i ett stråk som fortsätter Lejonhjärmsgränd och Gråbrödersgatan i mjuktrafikrum, Bryggaregatan på gc-väg och därefter Bruksgatan till Kattebackskolan och Gissbergshejdan. Bruksgatan behöver säkras för cykeltrafik då motorfordonstrafiken kan vara ganska hög vissa tider på dygnet genom sin närhet till gymnasieskola och förskolor.

Cykelstråk på landsbygden

Anderslöv och Alstad

I Anderslöv behöver möjligheten att cykla från ortens södra delar till skolan förbättras genom att en cykelövergång byggs i höjd med Pålsvägen samt vid Smedjegatan. En kort cykelväg behöver byggas med ordentlig markering vid Pålsvägen till cykelövergången.

Ny cykelväg behövs för Anderslöv-Sörby. Trafikverket har nyligen sagt nej till detta men arbetet bör fortsätta för att få bygga denna cykelväg då trafikmängderna på denna väg är för höga för cykling.

Den korta biten mellan Alstad och vägen till Minnesberg behöver separat cykelväg för att möjliggöra vidare cykling till Svedala. Delen ingår i utbyggnad av gc-väg Alstad – Klörupsrondellen under 2016-2017.

Cykelväg behövs längs väg 101 från Östra Grevie till Grönby. I Regional infrastrukturplan för Skåne finns cykelväg Östra Grevie – Alstad men denna ligger alldeles för långt fram i tiden. En tidigareläggning av denna planerade cykelväg samt att sträckan Alstad – Grönby kommer in i planeringen är viktiga uppgifter att arbeta för.

Längs väg 9 österut

Cykling österut kan ske på gc-vägar och i blandtrafik. Sträckan tillhör Trafikverket. Genom Böste går cykelleden på en dålig grusväg vilket leder till att många cyklar på riksväg 9. Detta cykelstråk behöver snarast kompletteras med bra cykelväg genom Böste.

Längs kustvägen västerut

Cykelväg längs denna sträcka finns i Cykelplan för Skåne men behöver tidigareläggas i planeringen.

Cykling på landsbygden

Cykling på landsbygden kan ske på vägar med högsta trafikmängd på 500 fordon per årsmedeldygn.

Upprustning av viktiga cykelstråk

Befintliga cykelvägar har eftersatt underhåll och kräver betydande insatser för att nå en standard som kvalificerar Trelleborg som Skånes tredje främsta cykelkommun. Det behöver tas fram en plan för upprustning av viktiga cykelstråk för kommande fyra år, 2017-2020. De viktiga cykelstråken utgör cirka 30 kilometer cykelväg och för att nå en standard där dessa i möjligaste mån separeras från gångtrafik, har erforderlig bredd för trafikmängden, har jämn vägbeläggning, har god belysning, är smidiga och bekväma samt skyltas beräknas kostnaden uppgå till 500 kronor per meter eller cirka fyra miljoner kronor per år i fyra år, totalt 15 miljoner kronor. I denna summa ingår också trafiksäkerhets- och trygghetshöjandeåtgärder framför allt av cykelövergångar och cykeltunnlar.

Cykelvägarna i Trelleborg inventerades 2011 då man undersökte 30 km avseende beläggingsstatus, ytjämnhet, trygghet, buskage, belysning och trafiksäkerhet. Man kom då fram till att 2 km var i omedelbart behov av åtgärder, att 8 km var av normal standard och resten av bra standard. På nio sträckor eller punkter var det dålig belysningsstandard. Det fanns ett par korsningspunkter som behövde åtgärdas.

Inventeringen har några år på nacken men kan användas som grund för en kompletterande inventering av cykelvägarna.

Planen för upprustning av de viktiga cykelstråken bör prioritera de sträckor som ligger närmast centrum och Trelleborg C.

Uppföljning

Regelbundna flödesmätningar av cykeltrafiken har inte gjorts i Trelleborg tidigare. För att kunna göra bra uppföljningar av förbättringar för cykeltrafiken samt för att få bättre underlag inför framtida satsningar och investeringar behöver regelbundna mätningar utföras vid fasta mätpunkter.

Resultatet bör kommuniceras med cyklisterna i en punkt genom en mätare med display, lämplig punkt för detta kan vara Hantverkaregatan strax norr om Trelleborg C på Cykelexpressrutten som färdigställs under 2016.

Resvaneundersökningar görs vart 6-7 år, gemensamt av de skånska kommunerna. Lokala resvaneundersökningar och uppföljningsplaner kan behöva komplettera utfallet av cykelmätningar.

Skötsel och underhåll

Det är av mycket stor vikt att cykelvägarnas skick upprätthålls. Framför allt är det en trafiksäkerhetsfråga då halkolyckor beroende på väderlek men även till stor del beroende på grus eller löv orsakar en stor andel av cykelolyckorna.

Cykelvägarna behöver regelbundet inspekteras och omedelbart åtgärdas om det ligger grus, glasskärvor, löv eller liknande. Skador i beläggningen bör åtgärdas snarast möjligt. Återställning efter grävningensarbeten ska ske omgående. Halkbekämpning av cykelvägar ska ligga högt i prioritering.

De viktiga cykelstråken har högst prioritering för drift- och underhållsåtgärder, därefter anslutande cykelvägar till de viktiga cykelstråken och lägst prioritering har övriga cykelvägar.

Kostnaderna för kommunens skötsel och underhåll av cykelvägar har de senaste åren varit 0 kronor, förutom kostnader för belysning och vinterväghållning. För 2016 planeras cykelvägarna sopas vid två tillfällen till en kostnad på totalt 60 – 90 000 kronor. Anslagen för skötsel och underhåll av cykelvägar föreslås öka till 12 kronor per meter och år eller totalt 540 000 kronor per år.

Cykelparkeringar

Cykelparkeringar av bra kvalitet och utformning och som är placerade vid målpunkter för resan samt i tillräckligt antal är en viktig del i målsättningen att öka andelen resor med cykel. Detta förstärker cykelns smidighet och signalerar en hög betydelse för cyklingen.

Cykelparkeringar är en del av kommunens Parkeringsstrategi och där redovisas behov, placeringar, investeringsbehov och kostnader för dessa.



Populär cykelparkering på Trelleborg C

Trafiksäkerhet

Det är viktigt att se till helheten när det gäller trafiksäkerhet, att se till hela resan. Upplevs en situation under en resa som osäker eller farlig kan detta påverka hela resan och leda till att man avstår från resan eller använder annat resätt.

Singelolycka är den vanligaste typen av olycka med cykel. I Trelleborg utgjorde singelolyckor 66 procent av de totala inrapporterade olyckorna med cykel. En jämförelse med fyra andra kommuner i Trelleborgs storlek visar liknande andel, från 63 till 78 procent av de inrapporterade olyckorna.

Vid trafiksäkerhetsarbete för cykeltrafik är det viktigt att ta hänsyn till att en betydande andel av cyklisterna saknar körkort och därmed har lägre kunskap om trafikregler. Många cyklister är också barn.

Det är därför viktigt med tydlighet och igenkänning när trafikmiljöer utformas som omfattar cykeltrafik. Om utformningen av trafikmiljöer har perspektivet att det ska förstås och användas av barn i 10-12 årsåldern så fungerar det för alla cyklister. Med samma perspektiv vid planering av belysning för cykelvägar, för ökad trygghet i vissa miljöer och under dygnets mörka timmar får man också in ett jämställdhetsperspektiv i cykelplaneringen.

Cykelövergångar

Cykelövergångarna längs de mest trafikerade vägarna är till stora delar bra. På Engelbrektskatan vid Östra Ringvägen behöver en övergång få ökad belysning. På Glasbruksgatan vid Engelbrektskatan är sikten lite begränsad, övergången ligger nära vägkorsningen och fungerar som skolväg. Denna övergång behöver därför säkras upp ytterligare. På Hedvägen vid S:ta Gertruds väg är cykelövergången inte markerad i vägbanan. På Västergatan vid Östersjögatan är det inte mycket trafik men korsningen är otydlig för både cyklister och bilister.

Nationalföreningen för trafiksäkerhets främjande, NTF, har klassificerat samtliga kommuners cykelövergångar. Trelleborgs kommun ska använda sig av denna klassificering för att öka säkerheten vid cykelövergångar.

Tydligheten bör öka vid cykelövergångar och liknande trafikmiljöer ska utformas på samma sätt för ökad igenkänning och tydlighet.

Möjligheten för att bygga cykelöverfarter ska utredas.



Kattebäcksvägen – Hedvägen där olyckor skett mellan cykel och bil

Cykeltunnlar och cykelbroar

Cykeltunnlar kan både ha bristande trafiksäkerhet och upplevas som osäkra och otrygga. Vid korsning mellan väg och cykelväg ska trafiksäker cykelövergång anordnas. Vid behov av planskildhet mellan väg och cykelväg bör cykelbro i första hand väljas då dessa upplevs tryggare att cykla på. Cykeltunnlar bör endast byggas om de utformas raka och breda, går att överblicka samt förses med bra belysning. I annat fall ska lösningen med cykeltunnlar undvikas.

Befintliga cykeltunnlar som inte kan uppfylla dessa krav bör på längre sikt ersättas av andra trafiklösningar.

I det kortare perspektivet bör belysningen förbättras i befintliga cykeltunnlar. Tunnlarna bör städas regelbundet från grus och löv. Där det är möjligt bör ner- och uppfarter byggas om för att möjliggöra rakare passering, bättre överblick och få ner hastigheten.

Underhåll och skötsel

Grus, ojämnheter, beläggningsskador och halka står för en stor andel av inrapporterade cykelolyckor. Nivån för drift och underhåll behöver höjas för att minska singelolyckor med cykel.

Målsättningar för trafiksäkerheten

Den grundläggande principen för utformning av korsningar mellan körbanor och cykelbanor är att det ska vara tydligt för både cyklister och andra trafikanter vilka regler som gäller på platsen. Likartade trafikmiljöer ska ha samma utformning på trafiklösningar för ökad tydlighet och igenkänning.

Cykling till skolan

Andelen barn som går eller cyklar till skolan ska öka. Detta ska ske genom fysiska åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet samt genom att arbeta för förändrade attityder och beteenden både mot föräldrar och barn.

Huvudinriktningen är att trafiksäkra skolvägar ska finnas till alla grundskolor från respektive skolas upptagningsområde. Det kan dock finnas situationer där detta inte är möjligt, främst på landsbygden utanför den tätort skolan är belägen.

Det finns ingen mätning gjord för hur stor andel av barnen som går eller cyklar till skolan. Målvärdet för andelen får därför sättas utifrån vad som bedöms möjligt och rimligt. I det kommande arbetet med att öka andelen barn som går eller cyklar till skolan tas nuläge och målvärde fram för respektive skola.

En ökad andel barn som går eller cyklar till skolan har flera positiva effekter för hälsa och utveckling men ger också en förbättrad trafiksäkerhet vid skolorna. Trafiksituationen är allvarlig på morgnarna vid flera av kommunens skolor beroende på att många barn skjutsas dit med bil.



Östra skolan en morgon vid åttatiden

Målvärde

Totalt bor cirka 20 procent av eleverna i Trelleborgs grundskolor utanför det skolupptagningsområde där de går i skolan. Dessa elever har i de allra flesta fall en längre skolväg än om de gått i en skola i samma område som de bor. Det är även nästintill omöjligt att definiera skolvägen för alla dessa elever och trafiksäkra deras skolväg. Arbetet med att öka andelen barn som går eller cyklar till skolan bör därför inriktas främst mot de som bor inom det skolupptagningsområde där de går i skolan.

Målvärdet bör anpassas till dessa förutsättningar och baseras på att 90 procent av de 80 procent av eleverna som bor inom det skolområde där man går i skolan ska gå eller cykla till och från skolan. För skolor på landsbygden gäller 90 procent av de 65 procent som bor inom den tätort skolan är belägen.

Målvärdet gäller elever i årskurs 4-6. För skolor inom staden blir målvärdet att 70 procent av alla elever i årskurs 4-6 ska gå eller cykla till skolan. För skolor på landsbygden blir målvärdet 60 procent.

Skolvägar

Östra skolans elever bor inom ett område som omfattar cykelpassager vid Johan Kocksgatan, Glasbruksgatan och Östra Ringvägen vilka fungerar väl. Cykeltunnlarna under Östra Infarten är inte bra ur trygghetssynpunkt då de inte går att se igenom. Tunneln på Östra Förstadsgatan är brant och har tvär sväng från väster vilket inte är bra utifrån trafiksäkerhetsperspektiv.

Pilevallskolan: Korsningen mellan Engelbrektsgatan - Östra Ringvägen är stor, svår att överblicka och har relativt mycket trafik. Övergångsställen är bra förutom att förstärkt belysning även borde finnas i västra delen av korsningen. Övriga övergångar längs Engelbrektsgatan är bra.

Övergången vid Engelbrektsgatan - Glasbruksvägen har lite dålig sikt och ligger nära korsningen. Denna övergång borde säkras maximalt då den är skolväg till Pilevallskolan och troligen även för elever på Kunskauskolan. Övergången skulle också kunna pekats ut som lämpligaste alternativ för barn att korsa Glasbruksgatan om den säkras upp.

Liljeborgskolan, Vannahögskolan, Lillevångskolan, Bäckaskolan och Fågelbäckskolan kan nås på cykelvägar, på lågtrafikerade gator och på utbyggda cykelövergångar. Gångtunneln under Hedvägen vid Prästahejdan är i mycket dåligt skick och bör ersättas av en säkrad övergång i markplan.

Kattebäckskolan når man via cykelvägar eller lågtrafikerade gator. Undantaget är via Bruksgatan som har tidvis intensiv trafik till förskolor och gymnasieskola och ligger mellan cykelväg i var ände. Den borde ingå i ett sammanhållet cykelstråk.

Serresjöskolan, Smygeskolan och Klagstorps skola kan nås på ett tryggt sätt.

Väståkraskolan i Anderslöv har lite otydlig cykelväg. En cykelövergång behöver byggas i höjd med Pålsvägen samt vid Smedjegatan. En kort cykelväg behöver byggas med ordentlig markering vid Pålsvägen till cykelövergången.

Alstad skola ligger söder om väg 101 där också den allra största delen av befolkningen bor och kan nås via mindre trafikerade gator.

Skegrie skola ligger väl till för cykling på cykelvägar eller mindre trafikerade gator.

Åtgärder vid eller i anslutning till skolor

Möjligheten att fortsätta resan med kollektivtrafik för föräldrar som går eller cyklar med sina barn bör undersökas och användas.

Busshållplatsernas lägen och utformning vid skolor ska finnas med i planeringen för att skapa säkra skolvägar.

Cykelparkeringarnas utformning och placering vid skolor kan ha stor betydelse för benägenheten att cykla till skolan. Cykelparkeringarna ska vara säkra och synliga.

Förändring av beteenden och attityder

Grundförutsättningarna för att få fler barn att cykla till och från skolan handlar om fysiska åtgärder. För att få till en verklig förändring krävs ett betydande arbete med beteende och attityder, framför allt gentemot föräldrarna. Detta kräver resurser både i form av personal men också för material, konsulthjälp och annat.

Mobility Management

Mobility Management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Grundläggande för Mobility Management är användningen av mjuka åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. Liknande åtgärder som i sig inte nödvändigtvis kräver stora finansiella investeringar, men som ändå ofta förbättrar effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan innan den har börjat.

Information

Informationen om cykling och cykelvägar behöver utvecklas. Uppdaterad information om de viktiga cykelstråken, var det finns cykelparkering, hur man når målpunkter för resan och liknande ska finnas på kommunens hemsida.

Informationsinsatser vid utåtriktade aktiviteter bör ske regelbundet där också invånarna kan diskutera och lämna synpunkter.

Marknadsföring

Alla insatser som görs och som förbättrar villkoren och ökar möjligheterna för cykling ska marknadsföras. Större åtgärder marknadsförs före, under och efter utförande och alltid på ett positivt sätt. Mindre åtgärder marknadsförs efter färdigställande.

Förslagen i cykelplanen erbjuder många möjligheter för marknadsföring.

Resurser

Arbetet med förändrade beteenden och attityder inom Cykelstrategi och Cykelplan sker under 2016 och 2017 inom projektet Hållbart resande. Från 2017 behöver en trafikplanerare anställas för att fortsätta detta arbete.

Trafikplaneraren ska även arbeta med att genomföra övriga delar av Cykelplanen; nya cykelvägar, upprustning av viktiga stråk, skötsel och underhåll samt bevaka cykelfrågor gällande stadsbyggnadsprojekt och trafikplanering.

Investeringar och drift

Beräknade kostnader för investeringar, skötsel, underhåll, uppföljning och personal utifrån Cykelplanens förslag och inriktning.

Ny cykelinfrastruktur, kommunens gator och vägar

År	Objekt	Kostnad (tkr)	Ansvar	Kommentar
2016	Cykelexpressrutt Hedvägen/Ståtorpsgatan – Trelleborg C		Tekniska nämnden	Beslutad
2016-2017	Gång- och cykelväg Lasarettet/Lasarett rondellen - Övre	2 100	Tekniska nämnden	Trafikverket 2 100 tkr
2017	Vångavallen – Söderslåtshallen genom Östervångsparken	500	Tekniska nämnden	
2017	Utredning Västra stadsdelarna – Trelleborg C	80	Tekniska nämnden	
2017	Utredning Engelbrektsgatan; Glasbruksvägen - Skyttsgatan	60	Tekniska nämnden	
2017	Utredning Nytt stråk Nygatan/Österbrogatan – Bruksgatan/V. Vallgatan	60	Tekniska nämnden	
2017	Utredning Östra Förstadsgatan Bullerbyvägen – Östra skolan	60	Tekniska nämnden	
2018	Västra stadsdelarna – Trelleborg C	100-500	Tekniska nämnden	
2019	Engelbrektsgatan; Glasbruksvägen - Skyttsgatan	500-3 000	Tekniska nämnden	
2020	Nytt stråk Nygatan/Österbrogatan – Bruksgatan/V. Vallgatan	1 500	Tekniska nämnden	
	Cykelparkering			Parkeringsstrategi

Ny cykelinfrastruktur, övriga väghållare

År	Väghållare	Objekt	Kostnad (tkr)	Ansvar	Kommentar
2016	Trafikverket	Alstad - Klörups rondellen		Tekniska nämnden	Beslutad
2017	Trafikverket	Anderslöv – Sörby 1)	2 000	Tekniska nämnden	
2017	Privat/Trafikverket	Genom Böste 2)	4 000	Tekniska nämnden	
2016-2017	Trafikverket	Trelleborg – Skåre Tidigareläggning i regional cykelplan		Tekniska nämnden / Kommunstyrelsen	
2016-2017	Trafikverket	Klörups rondellen – Östra Grevie Tidigareläggning i regional cykelplan		Tekniska nämnden / Kommunstyrelsen	

1) Hela Sörbyvägen 1 km, halva kostnaden

2) Totalt 1 km, hela kostnaden

Befintlig cykelinfrastruktur, kommunens gator och vägar

År	Objekt	Kostnad (tkr)	Ansvar
2017	Inventering av viktiga cykelstråk	100	Tekniska nämnden
2017	Upprustning av viktiga cykelstråk till fastslagen standard 1)	3 000	Tekniska nämnden
2018	Upprustning av viktiga cykelstråk till fastslagen standard	4 000	Tekniska nämnden
2019	Upprustning av viktiga cykelstråk till fastslagen standard	4 000	Tekniska nämnden
2020	Upprustning av viktiga cykelstråk till fastslagen standard	4 000	Tekniska nämnden

1) Totalt under 2017-2020: 30 km x 500 kr/m

Skötsel och underhåll

År	Objekt	Kostnad (tkr)	Ansvar
2017	Skötsel- och underhållskostnader för cykelvägar	540	Tekniska nämnden
2018	Skötsel- och underhållskostnader för cykelvägar	540	Tekniska nämnden
2019	Skötsel- och underhållskostnader för cykelvägar	540	Tekniska nämnden
2020	Skötsel- och underhållskostnader för cykelvägar	540	Tekniska nämnden

Uppföljning

År	Objekt	Kostnad (tkr)	Ansvar
2017	Utrustning för fasta mätpunkter av cykelflöden	150	Tekniska nämnden
2017	Utrustning för cykelmätning med digital display	150	Tekniska nämnden
2017	Deltagande i Kommunvelometer	10	Kommunstyrelsen
2018	Deltagande i Kommunvelometer	10	Kommunstyrelsen
2019	Deltagande i Kommunvelometer	10	Tekniska nämnden
2020	Deltagande i Kommunvelometer	10	Tekniska nämnden

Mobility Management

År	Objekt	Kostnad	Ansvar
2016	Utförs inom projektet Hållbart resande		Kommunstyrelsen
2017	Utförs inom projektet Hållbart resande		Kommunstyrelsen
2017	Anställning cykelsamordnare	600	Tekniska nämnden
2018	Trafikplanerare	600	Tekniska nämnden
2019	Trafikplanerare	600	Tekniska nämnden
2020	Trafikplanerare	600	Tekniska nämnden