

# TRAFIKPLAN FÖR SJÖBO TÄTORT

SJÖBO KOMMUN



BESLUTSHANDLING 2013-10-22



#### Dokumentinformation

Titel: Trafikplan för Sjöbo tätort

Version: 0.92

Beställare: Sjöbo kommun  
Christel Wohlin

Konsult: Sweco Infrastructure AB  
David Edman Uppdragsledare och trafikplanerare  
Lena Hägg Trafikplanerare och ansvarig layout  
Ola Wilhelmsson Trafikplanerare  
Joakim Bengtsson Oberoende granskare

Uppdragsnummer: 2211084

#### Dokumenthistorik

| Version | Datum      | Dokumentet status            | Distribution  |
|---------|------------|------------------------------|---------------|
| 0.01    | 2012-08-22 | Rapportstruktur framtagen    | Internt Sweco |
| 0.03    | 2012-09-17 | Rapportstruktur reviderad    | Beställaren   |
| 0.7     | 2013-02-11 | Granskningshandling, internt | Internt Sweco |
| 0.8     | 2013-02-15 | Granskningshandling          | Beställaren   |
| 0.9     | 2013-03-15 | Remisshandling               | Beställaren   |
| 0.91    | 2013-03-20 | Remisshandling               | Beställaren   |
| 0.92    | 2013-10-22 | Beslutshandling              | Beställaren   |

# FÖRORD

---

Sweco Infrastructure har fått i uppdrag att ta fram en ny trafikplan för Sjöbo. Arbetet har gjorts med utgångspunkt i de kvalitetsmått som beskrivs i handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad. De förslag som redovisas i rapporten och de målsättningar som redovisas har och också tagit sin utgångspunkt i Sjöbo kommuns mål, strategier och visioner.

Arbetet har bedrivits av Sweco genom David Edman (uppdragsledare), Lena Hägg (trafikplanerare) och Ola Wilhelmsson (trafikplanerare). Arbetet och analyserna gjordes under hösten och vintern 2012/2013. Trafikplanen fastställdes av kommunfullmäktige i Sjöbo 2013-12-18

Sweco Infrastructure AB  
Södra regionen/Trafik  
2013-10-22

Sweco Infrastructure AB  
Södra regionen/Trafik

David Edman

# INNEHÅLL

---

|          |                                                   |           |
|----------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEDNING</b>                                  | <b>7</b>  |
| 1.1      | Syfte och omfattning                              | 7         |
| 1.2      | Trafikplanens position i kommunens planering      | 8         |
| 1.3      | Workshop och samråd med allmänheten               | 8         |
| <b>2</b> | <b>VISION OCH MÅL FÖR TRAFIKEN I SJÖBO</b>        | <b>9</b>  |
| 2.1      | Trafikens miljöpåverkan                           | 9         |
| 2.2      | Nationella mål                                    | 10        |
| 2.3      | Nollvisionen                                      | 10        |
| 2.4      | Fyrstegsprincipen                                 | 11        |
| 2.5      | Sjöbos vision för transportsystemet               | 12        |
| 2.6      | Sjöbos mål för transportsystemet                  | 13        |
| 2.7      | Samband mellan de nationella målen och Sjöbos mål | 16        |
| 2.8      | Avvägning och balansering mellan trafikslag       | 16        |
| <b>3</b> | <b>TRAFIKEN I SJÖBO</b>                           | <b>17</b> |
| 3.1      | Om Sjöbo                                          | 17        |
| 3.2      | Trygghet                                          | 22        |
| 3.3      | Trafikolyckor                                     | 23        |
| <b>4</b> | <b>GÅNGTRAFIK</b>                                 | <b>27</b> |
| 4.1      | Anspråk                                           | 27        |
| 4.2      | Nuläge                                            | 29        |
| 4.3      | Planerade förändringar                            | 32        |
| 4.4      | Bristanalys                                       | 32        |
| 4.5      | Strategi                                          | 38        |
| 4.6      | Förslag till förändringar                         | 39        |
| 4.7      | Konsekvenser av förändringar                      | 44        |



|          |                              |           |
|----------|------------------------------|-----------|
| <b>5</b> | <b>CYKELTRAFIK</b>           | <b>45</b> |
| 5.1      | Anspråk                      | 45        |
| 5.2      | Nuläge                       | 48        |
| 5.3      | Planerade förändringar       | 51        |
| 5.4      | Bristanalys                  | 51        |
| 5.5      | Strategi                     | 56        |
| 5.6      | Förslag till förändringar    | 57        |
| 5.7      | Konsekvenser av förändringar | 58        |
| <b>6</b> | <b>KOLLEKTIVTRAFIK</b>       | <b>59</b> |
| 6.1      | Anspråk                      | 59        |
| 6.2      | Nuläge                       | 60        |
| 6.3      | Planerade förändringar       | 63        |
| 6.4      | Bristanalys                  | 63        |
| 6.5      | Strategi                     | 65        |
| 6.6      | Förslag till förändringar    | 65        |
| 6.7      | Konsekvenser av förändringar | 66        |
| <b>7</b> | <b>BILTRAFIK</b>             | <b>67</b> |
| 7.1      | Anspråk                      | 67        |
| 7.2      | Nuläge                       | 69        |
| 7.3      | Planerade förändringar       | 74        |
| 7.4      | Bristanalys                  | 74        |
| 7.5      | Strategi                     | 76        |
| 7.6      | Förslag till förändringar    | 76        |
| 7.7      | Konsekvenser av förändringar | 77        |
| <b>8</b> | <b>SÄRSKILD TRAFIK</b>       | <b>79</b> |
| 8.1      | Anspråk                      | 79        |
| 8.2      | Nuläge                       | 81        |
| 8.3      | Planerade förändringar       | 83        |
| 8.4      | Bristanalys                  | 83        |
| 8.5      | Strategi                     | 83        |
| 8.6      | Förslag till förändringar    | 83        |
| 8.7      | Konsekvenser av förändringar | 84        |
| <b>9</b> | <b>REFERENSER</b>            | <b>85</b> |

## BILAGOR

|          |                          |
|----------|--------------------------|
| Bilaga 1 | Åtgärder sammanställning |
| Bilaga 2 | Åtgärder gångtrafik      |
| Bilaga 3 | Åtgärder gröna stråk     |
| Bilaga 4 | Åtgärder tillgänglighet  |

|          |                          |
|----------|--------------------------|
| Bilaga 5 | Åtgärder cykeltrafik     |
| Bilaga 6 | Åtgärder kollektivtrafik |
| Bilaga 7 | Åtgärder biltrafik       |





# 1 INLEDNING

---

## 1.1 Syfte och omfattning

Trafikplanen ska samla samtliga trafikfrågor i ett dokument och fungera som stöd för politiker, tjänstemän, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala planeringen. Trafikplanen underlättar samarbete och kommunikation inom den kommunala organisationen. Vidare ska trafikplanen fungera som en utveckling av trafikfrågorna i översiktsplanen och Sjöbo tätorts fördjupade översiktsplan. Planen ska stötta den utveckling som beskrivs där.

Trafikplanen tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i Sjöbo tätort och dess kopplingar till övriga tätorter i kommunen och till det regionala trafiknätet. Planen syftar till att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. En övergripande strategi för att uppnå detta ingår som en del av trafikplanen. Strategin kan tillsammans med övriga delar i trafikplanen tjäna som underlag för åtgärder vid nyexploatering och ombyggnationer. Planen med tillhörande strategi och åtgärder ska också lyfta fram de mål som kommunen tagit fram.

Som underlag för arbetet har bland annat planeringsverktyget och handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad, använts. Trast har tagits fram av Sveriges kommuner och Landsting i samarbete med Boverket och Trafikverket (dåvarande Vägverket och Banverket).

Handbokens syfte är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen med att ta fram och förankra en kommunal trafikplan, som är anpassad efter den egna stadens förhållanden. I trafikplanen har samtliga trafikslags behov och förutsättningar beaktas utifrån Trast.

Utöver att samtliga trafikslag har behandlats i trafikplanen har även trafiksäkerhets- och trygghetsaspekter samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning analyserats som särskilda områden för berörda trafikslag. Kvaliteter och brister för de olika områdena analyserades i första hand med avseende på de aspekter, anspråk och kvaliteter som beskrivs i Trast. För berörda trafikslag har avstämning gjorts mot trafikplanen från 2001, cykelplanen från 2000 och den fördjupade översiktsplanen för Sjöbo tätort från 2013. Stor vikt har lagts vid att skapa ett trafiksäkert, tillgängligt, lättorienterat och självförklarande gatunät. Trafikplanen redovisar brister i det befintliga transportsystemet och lämpliga åtgärder föreslås för respektive trafikslag med beräknade kostnader och prioritering. Flera åtgärder som föreslås har multipla effekter, d.v.s. åtgärden gynnar flera trafikslag och/eller flera aspekter. Detta gör att kommunens ekonomiska satsningar ger mångfaldiga resultat gentemot de uppsatta målen.



## 1.2 Trafikplanens position i kommunens planering

Trafikplanen är en handlingsplan med åtgärdsförslag på hur Sjöbo kommun ska nå ett långsiktigt hållbart transportsystem som beskrivs i den vision och de mål som kommunfullmäktige tagit beslut om, se kapitel 2 Vision och mål för trafiken i Sjöbo kommun. Vidare tydliggör trafikplanen vilka prioriteringar som behöver göras i den kommunala verksamheten för att nå målen samt att planen kan utgöra ett stöd i den årliga verksamhetsplaneringen.

Sjöbo kommun har en gällande översiktsplan från 2009 där kommunikationer ingår som ett delområde. Översiktsplanen behandlar med bred pensel visioner och planerade förändringar inom området kommunikationer vilka ligger till grund för upprättandet av denna trafikplan. Trafikplanen från 2001, cykelplanen från 2000, den fördjupade översiktsplanen för Sjöbo tätort från 2013 och de nationella målen har också legat som grund för denna trafikplan. Arbetet med trafikplanen inleddes med en workshop tillsammans med politiker från kommunstyrelsen och tekniska nämnden och tjänstemän från kommunens olika förvaltningar. En särskild trafikvision arbetades fram som samstämmer med Sjöbo kommuns övergripande vision, se 2.5 Sjöbos vision för transportsystemet. Utifrån visionen arbetades konkreta mål, indikatorer och styrtal fram, se kapitel 2.6 Sjöbos mål för transportsystemet. Visionen och målen som arbetades fram under workshopen ligger till grund för trafikplanens föreslagna åtgärder.

Tekniska nämnden har beslutat om vem denna trafikplan går på remiss till. Därefter har synpunkterna från remissyttrandena behandlas och trafikplanen har revideras för att antas i tekniska nämnden. Slutligen har trafikplanen antagits i kommunfullmäktige som en beslutshandling.

## 1.3 Workshop och samråd med allmänheten

En viktig aspekt i arbetet med trafikplanen är förankring, såväl inom organisationen som med allmänheten. I oktober 2012 genomfördes vid två tillfällen en workshop med politiker och tjänstemän. Vid dessa båda tillfällen togs mål och visioner för Sjöbos trafiksystem fram.

I januari 2013 genomfördes ett samråd med allmänheten. Syftet var dels att informera om trafikplanen och dess innehåll, dels att ge allmänheten möjligheter att inkomma med synpunkter och önskemål.

## 2 VISION OCH MÅL FÖR TRAFIKEN I SJÖBO KOMMUN



### 2.1 Trafikens miljöpåverkan

Fordonstrafiken påverkar miljön och människors hälsa på många olika sätt. Den nyttjar stora mängder energi, ändliga naturresurser och genererar växthusgaser som påskyndar den globala uppvärmningen.

Svavel- och kvävedioxiderna samt partiklar från biltrafiken kan leda till astma, allergier, irritationer på andningsorganen samt en ökad infektionskänslighet. Marknära ozon skadar växter, djur och människor. Utsläpp av andra hälsoskadliga ämnen, såsom bensen och kolväten, ger upphov till cancer. I Sverige bedöms cirka 700 cancerfall per år kunna hänföras till luftföroreningarna (Boverket, 2002).

Trafikbuller alstras dels av däckens kontakt med vägbanan och dels av motorljudet. Trafikbullret ökar med ökad hastighet, trafikmängd och andel tung trafik. Buller från trafiken har genom åren kommit att uppmärksammas som ett allt större miljöproblem. Trafikbuller leder till stress, otrivsel och sömnproblem. Ett av de största problemen är det lågfrekventa buller som tung trafik alstrar. Den tunga trafiken har ökat kraftigt på senare år till följd av att allt mer gods transporteras på lastbil.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (prop. 1996/97:53). Följande riktvärden för trafikbuller bör inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Det finns ett åtgärdsprogram för att minska trafikbullerstörningar i befintlig bebyggelse (prop. 1996/97:53). Åtgärdsprogrammet syftar till att uppnå riktvärdena inomhus enligt punkterna ovan. Sjöbo kommun är i egenskap av väghållare ansvariga på det kommunala vägnätet. Åtgärdsprogrammet är uppdelat på två etapper. I den första etappen bör åtgärder vidtas för de fastigheter som exponeras av vägtrafikbuller över 65 dBA ekvivalentnivå utomhus. Den andra etappen avser fastigheter som exponeras av flygbuller.



## 2.2 Nationella mål

Regeringen har i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (2008/09:93) fastställt transportpolitiska mål som redovisas nedan.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har delats upp i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

### Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

### Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

## 2.3 Nollvisionen

Ökad trafik säkerhet är i hänsynsmålet formulerat enligt ovan som att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är fastställt genom beslut i riksdagen. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador

Beslutet om nollvisionen innebär att ansvaret för säkerheten inom vägtrafiken delas mellan trafikanterna och systemutformarna. Kommunerna har därmed ett stort ansvar för att leva upp till visionen, se följande punkter:

- Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och ansvarar härigenom för hela systemets säkerhetsnivå.
- Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.
- Om trafikanten inte tar sitt ansvar, på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga eller om personskador uppstår av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

## 2.4 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Principen lanserades för att bättre hushålla med investeringsmedlen, men idag lyfts principen upp som en metod att minska trafikens negativa effekter på exempelvis trängsel, luftkvaliteten och klimatet. Fyrstegsprincipens fyra steg redovisas nedan.

Fyrstegsprincipen innebär att lösningar på trafikproblem stegvis analyseras enligt steg 1 – 4. Ibland kan en kombination av olika åtgärder vara den effektivaste lösningen. Denna trafikplan har i första hand fokuserat på åtgärder enligt steg 1 och 2. Om inte åtgärder i steg 1 och/eller steg 2 är tillräckliga föreslår trafikplanen åtgärder enligt steg 3 och 4.

### Fyrstegsprincipen

#### Steg 1. Tänk om

Detta steg omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan eller föra över resor och transporter till effektivare transportslag. Att genom kampanjer få fler att arbetspendla med buss är ett exempel på åtgärd inom detta steg.

#### Steg 2. Optimera

Detta steg är insatser inom planering och påverkan för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare. Hastighetsanpassning, separata busskörfält och trafikreglering är exempel på åtgärder inom detta steg.

#### Steg 3. Bygg om

Omfattar förbättringsåtgärder och mindre ombyggnader för att lösa trafikproblem. Ombyggnad av korsning till cirkulationsplats och upphöjda passager är exempel på åtgärder inom detta steg.

#### Steg 4. Bygg nytt

Omfattar ombyggnadsåtgärder och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel ny vägsträckning.





## 2.5 Sjöbos vision för transportsystemet

Visionen för Sjöbos transportsystem är en drömbild över hur transportsystemet ska se ut inom tätorten och målen i sin tur ger vägledning till hur man kan nå dit. Sjöbos

vision för transportsystemet har formulerats i samband med den workshop som inledde arbetet med trafikplanen:

### Sjöbos vision för transportsystemet

"Med sitt levande stadsliv och uppskattade torghandel är Sjöbo den naturliga centralorten för de boende i kommunen. Kommunikationerna till de mindre tätorterna i kommunen är bra. Den välkomnande miljön gör att också många andra besökare hittar hit och gärna kommer tillbaka. Genomfartstrafiken leds utanför orten, vilket ger en tyst miljö och goda förutsättningar för möten mellan människor. Plantering av träd och annan växtlighet gör att Sjöbo betraktas som "den gröna orten".

Kommunikationerna till de stora utpendlingsorterna Malmö och Lund är snabba, effektiva och har hög turtäthet. Sjöbo är åter en järnvägsort med tågstopp. Inom och till tätorten ges goda möjligheter för fotgängare och cyklister. I ortens mest centrala delar färdas man på de gåendes villkor. De goda förutsättningarna för gång- cykel- och kollektivtrafik har lett till ett minskat bilberoende.

Ett målmedvetet arbete har lett till hög trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. Såväl fotgängare och cyklister som bussresenärer och bilister har god tillgänglighet till Sjöbo och dess service. Parkeringsplatser finns i närheten av de viktigaste målpunkterna. Trafiksystemet är lättorienterat och självförklarande."

## 2.6 Sjöbos mål för transportsystemet

Sjöbos mål för transportsystemet är kopplade till visionen och satta utifrån nationella, regionala och kommunala mål. Målen är indelade efter Trasts sju aspekter på trafik; Stadens karaktär, Trafiknät, Trafikens omfattning, Tillgänglighet, Trygghet, Trafiksäkerhet, Trafikens miljöpåverkan. Målen är SMARTa, en förkortning som redovisas i rutan till höger.

I Tabell 2-1 redovisas mål, styrtal och indikator för respektive mål. Styrtalet anger ett mätbart tal (antal, år eller andel) för indikatorn och tiden anger under hur lång period styrtalet gäller.

### SMARTa mål

#### Specifika

Målen ska vara konkreta och avgränsade.

#### Mätbara

Det ska vara mätbart att nå upp till målet. Måttet kan vara i procent, tid, avstånd eller pengar.

#### Accepterade

Det finns en tydlighet för vad målet är och att det är möjligt att ta sig dit. Det ska vara accepterat som sitt eget mål bland alla inom organisationen.

#### Realistiska

Det ska vara möjligt att nå målet med gällande förutsättningar i förhållande till tid, pengar och arbetsinsats.

#### Tidsatta

Målen ska vara tidsatta, när börjar målarbete och när ska målet vara uppfyllt.



Tabell 2-1. Indikatorer, styrtal och tid för att uppnå Sjöbos mål som är baserade på Trasts sju delområden.

| Område               | Mål                                                      | Indikator                                                                                                    | Styrtal                                   | Tid   |
|----------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------|
| Stadens karaktär     | Skapa fler gröna och blå ytor                            | Antal nya träd i centrum                                                                                     | 10 nya per år                             | 12 år |
|                      |                                                          | Antal gröna och blå ytor med ökad tillgänglighet                                                             | 1 per år                                  | 12 år |
|                      | Enkelt att parkera                                       | Beläggingsgrad på parkeringsplatser                                                                          | 60-80 %                                   | 12 år |
|                      | Skapa mötesplatser                                       | Antal nya mötesplatser                                                                                       | 1 per år                                  | 12 år |
| Område               | Mål                                                      | Indikator                                                                                                    | Styrtal                                   | Tid   |
| Trafiknät            | Förbättra gång- och cykel-nätet                          | Bygga ut fler gång- och cykelbanor, antal km per år                                                          | 2 km per år                               | 12 år |
|                      |                                                          | Införa turist- och rekreations-cykelvägar                                                                    | Koncept och demonstrationsstråk genomfört | 4 år  |
|                      | Öka framkomligheten för kollektivtrafiken                | Fysiska åtgärder för ökad buss-framkomlighet                                                                 | 6 st.                                     | 12 år |
|                      | Skapa järnvägsförbindelse till Sjöbo                     | Aktivt arbete med Simrishamns-banan. Avstämningsmöte på kommunledningsnivå med Trafikverket och Region Skåne | 1 per år                                  | 12 år |
| Område               | Mål                                                      | Indikator                                                                                                    | Styrtal                                   | Tid   |
| Trafikens omfattning | Kollektivtrafiken ska öka                                | Antalet kollektivtrafikresenärer                                                                             | +5,0 % per år                             | 12 år |
|                      | Minskad motorfordons- trafik i centrum                   | Antalet motorfordon i centrum                                                                                | -2,5 % per år                             | 12 år |
|                      | Cykeltrafiken ska öka                                    | Antalet cyklister                                                                                            | +2,5 % per år                             | 12 år |
|                      |                                                          | Antalet cyklister i centrum                                                                                  | +2,5 % per år                             | 12 år |
|                      | Gångtrafiken ska öka                                     | Antalet fotgängare i centrum                                                                                 | +2,5 % per år                             | 12 år |
| Område               | Mål                                                      | Indikator                                                                                                    | Styrtal                                   | Tid   |
| Tillgäng- lighet     | Förbättrad tillgänglighet till och för kollektivtrafiken | Antal pendlarparkerings- anläggningar                                                                        | 2 st.                                     | 12 år |
|                      |                                                          | Antal parkeringsplatser                                                                                      | 100 platser                               | 12 år |
|                      |                                                          | Se över hållplatslägen                                                                                       | Hållplatsutredning                        | 4 år  |
|                      |                                                          | Antal hållplatser med cykelparkeringar                                                                       | 100 %                                     | 4 år  |

|                 |                                                                    | Antal cykelparkeringar vid buss-hållplatser                                             | 100 nya cykelställ             | 12 år |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------|
|                 | Tillgänglighet för alla                                            | Enkelt avhjälpna hinder.<br>Andel åtgärdade                                             | 100 %                          | 4 år  |
| Område          | Mål                                                                | Indikator                                                                               | Styrtal                        | Tid   |
| Trygghet        | Förbättrad trygghet genom ljussättning                             | Översyn av befintliga ljuskällor                                                        | 4 besiktningar per år          | 4 år  |
|                 | Förbättrad trygghet för gående och cyklister                       | Komplettering av belysning vid särskilt viktiga miljöer.                                | Två åtgärder per år            | 12 år |
|                 |                                                                    | Visuell separation mellan fotgängare och cyklister                                      | 50 % av gång- och cykelbanorna | 4 år  |
|                 |                                                                    | Antal cykelställ med möjlighet att låsa cykelns ram i fast föremål                      | 20 per år                      | 12 år |
|                 | Förbättrad trygghet för kollektivtrafikresenärer                   | Antal genomförda åtgärder                                                               | 4 st.                          | 12 år |
| Område          | Mål                                                                | Indikator                                                                               | Styrtal                        | Tid   |
| Trafik-säkerhet | Alla barn ska ges möjlighet till en trafiksäker skolväg            | Kartlagda skolvägar                                                                     | Alla                           | 1 år  |
|                 |                                                                    | Åtgärdade skolvägar enligt kartläggning                                                 | Alla                           | 12 år |
|                 | Trafiksäkerheten i Sjöbo kommun ska öka                            | Antalet svårt skadade och dödade                                                        | 0 dödade, 0 svårt skadade      | 12 år |
| Område          | Mål                                                                | Indikator                                                                               | Styrtal                        | Tid   |
| Miljö           | Göra sjöboborna mindre bilberoende                                 | Beteendepåverkande aktiviteter                                                          | 1 per år                       | 12 år |
|                 | Öka andelen miljöfordon                                            | Antal uppladningsställen för elfordon inom kommunen                                     | 24 st.                         | 12 år |
|                 |                                                                    | Antal tank/ladd-stationer för miljövänliga bränslen inom kommunen                       | 2 st.                          | 12 år |
|                 | Inga överskridanden av riktlinjer buller eller gränsvärden utsläpp | Vid ny- och ombyggnad ska inga personer utsättas för bullerstörningar över riktlinjerna | 0 st.                          | 4 år  |



## 2.7 Samband mellan de nationella målen och Sjöbos mål

### Funktionsmålet

Det nationella funktionsmålet handlar om att skapa ett jämställt och tillgängligt transportsystem. Målen för Sjöbo lever upp till det nationella funktionsmålet genom att förbättra tillgängligheten och användbarheten i transportsystemet.

Vidare handlar det nationella funktionsmålet om att skapa ett jämställt transportsystem. Kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt. Kvinnor reser generellt sett mer lokalt, kollektivt och som oskyddade trafikanter. De gör också i högre grad så kallade kombinationsresor. Kvinnor har generellt inte tillgång till bil i lika stor utsträckning som män. Genom att förbättra möjligheterna att transportera sig till fots, med cykel eller kollektivt samtidigt som satsningar görs för att effektivisera biltrafiken och öka trafiksäkerheten skapas ett jämställt transportsystem som svarar upp mot både kvinnors och mäns transportbehov.

### Hänsynsmålet

Det nationella hänsynsmålet handlar om ett hållbart transportsystem där säkerhet, miljö och hälsa står i fokus. Målen för Sjöbo anknyter till det nationella hänsynsmålet genom att nollvisionen ligger till grund för arbetet, det vill säga målet om att ingen ska skadas allvarligt eller dö i trafiken.

Trafikplanen har en tydlig prioritering av trafikslagen där oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) prioriteras högst följt av kollektivtrafik och biltrafik. Genom att satsa på de transportslag som inte påverkar miljön negativt kan målet om en god livsmiljö uppfyllas. Vidare har Sjöbos mål även behandlat buller varför målet om god hälsa bedöms kunna uppnås.

## 2.8 Avvägning och balansering mellan trafikslag

Kommunikationer är grundläggande för att samhället ska fungera. Ett hållbart transportsystem för samman människor, ger förutsättningar för ett levande stadsliv och minskar samtidigt trafikens miljöbelastning och barriäreffekter. Denna trafikplan har det hållbara transportsystemet som utgångspunkt varför trafikslag med liten miljöpåverkan har prioriterats högst. Prioriteringsordningen för trafikplanen är med högst prioritering först: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, yrkestrafik och biltrafik.



## 3 TRAFIKEN I SJÖBO

### 3.1 Om Sjöbo

Sjöbo är en tätort och centralort i Sjöbo kommun i sydöstra Skåne. I kommunen bor cirka 18 300 invånare (2012) varav knappt 7 000 i Sjöbo tätort enligt statistik från Statistiska Centralbyrån. År 1999 var befolkningen i kommunen drygt 16 500 invånare, och sedan 2000 har befolkningen ökat med 100 – 200 invånare om året fram till 2008. Mellan åren 2008 och 2011 har befolkningstillväxten varierat i kommunen, från -41 till +80 personer/år. År 2012 ökade befolkningen med nästan

150 personer. Enligt översiktsplanen för Sjöbo kommun är målet för befolkningstillväxten att öka med 15 % (cirka 2 500 invånare) fram till och 2020 (ÖP, 2009).

Avstånden till grannstäderna är inte långt. Från Sjöbo är det cirka 35 kilometer till Lund, cirka 45 km till Malmö, cirka 25 km till Ystad och drygt 40 kilometer till Simrishamn. Till Kristianstad är det cirka 50 km och till Helsingborg cirka 80 km.



Figur 3-1. Sjöbo kommuns centrala placering i Skåne och närheten till grannstäderna (ÖP, 2009).

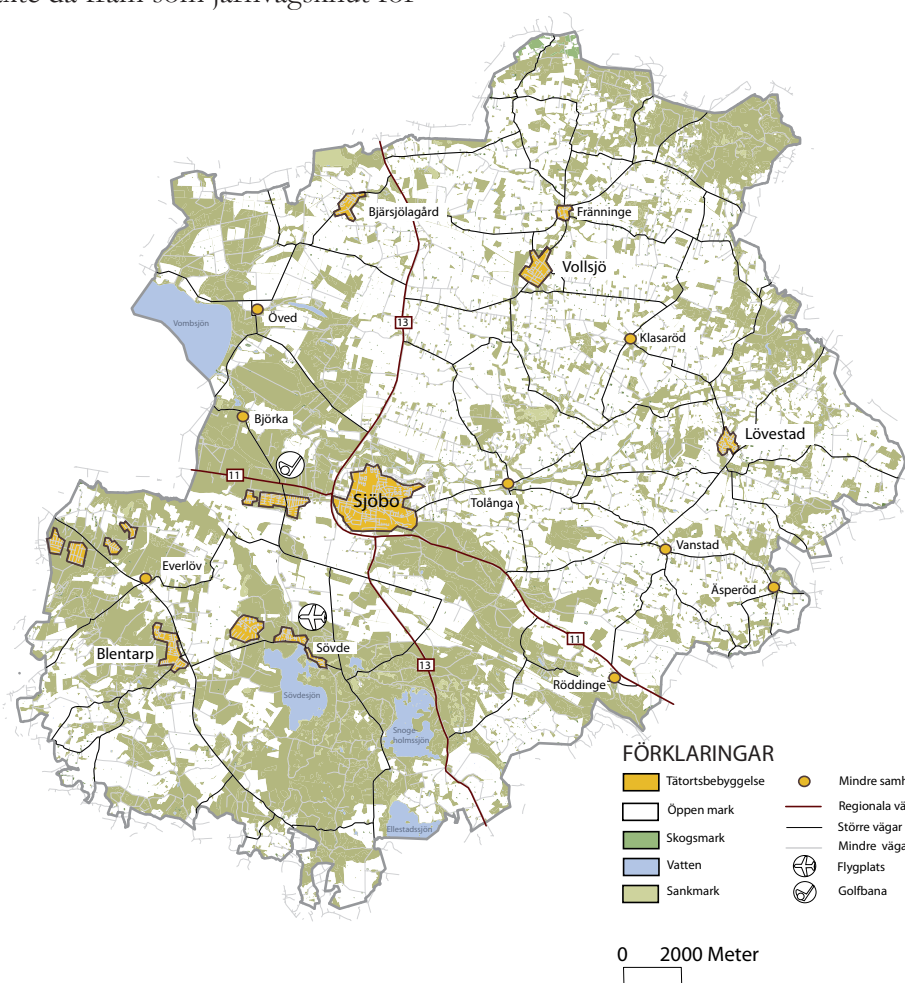


Inom kommunen finns det flera mindre tätorter som redovisas i Figur 3-2. Från Sjöbo är cirka 14 km körväg till de tre serviceorterna Vollsjo, Lövestad och Blentarp.

Riksväg 13 utgör tillsammans med riksväg 11 grundstommen i Sjöbo kommuns vägnät och kommunen verkar för att dessa vägar byggs ut för att möta krav på god framkomlighet, tillgänglighet och hög trafiksäkerhet. För att ta sig inom samt till och från kommunen används främst riksväg 11 mot Malmö/Lund och Tomelilla/Simrishamn samt riksväg 13 mot Ystad och Hörby. Skånetrafiken trafikerar kommunen med kollektivtrafik i form av buss. Genom kommunen går SkåneExpressen 5 mot Simrishamn och Lund samt SkåneExpressen 6 mot Ystad och Lund. Buss finns även till Malmö, Hörby samt inom kommunen. Tidigare fanns även järnväg genom Sjöbo, som var tillväxtmotorn för tätorten. Sjöbo växte då fram som järnvägsknut för

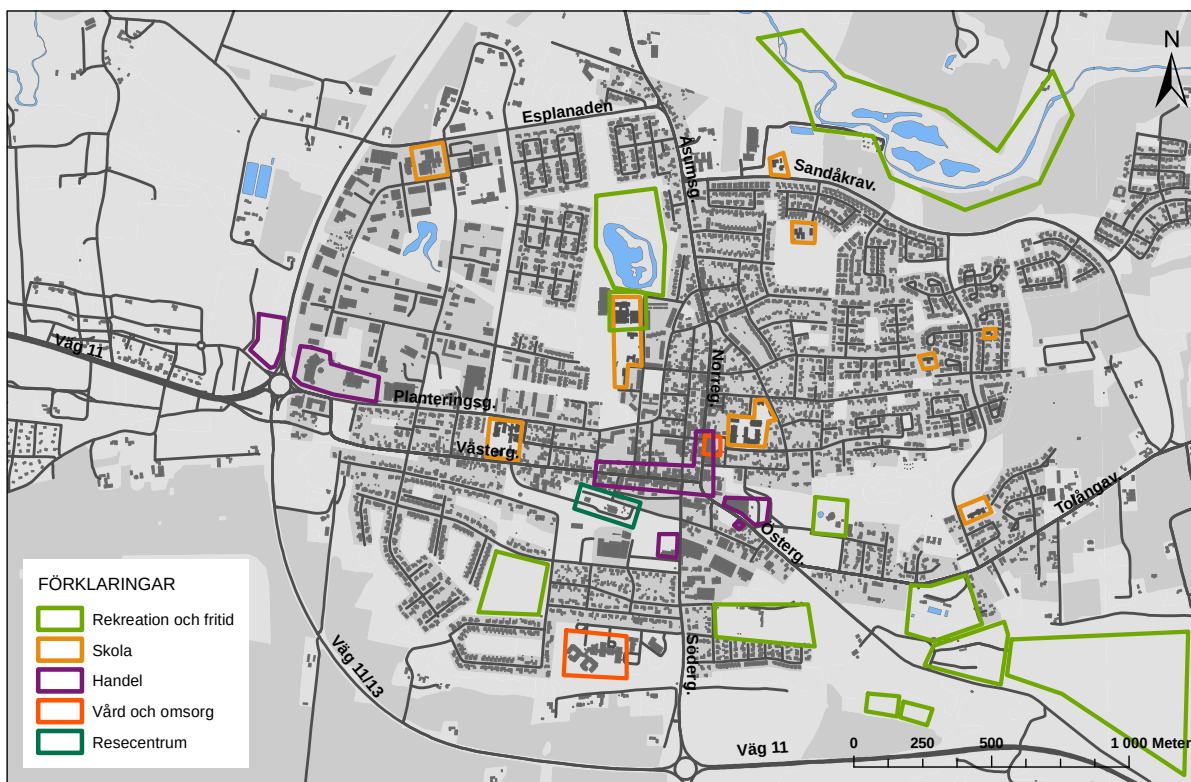
trafik på Simrishamnsbanan och järnvägen mellan Landskrona – Kävlinge – Sjöbo. Samtliga järnvägsförbindelser är idag nerlagda.

Näringslivet i kommunen präglas av att Sjöbo tidigare var en utpräglad jordbrukskommun. Av de cirka 2 000 små och medelstora företag som finns i kommunen är cirka 700 jordbruksföretag. Det innebär att det finns flest företag inom jordbruksbranschen i kommunen. Dock är bygg- och anläggningsbranschen det verksamhetsområdet som sysselsätter flest sjöbabor. I Sjöbos ytterområden finns verksamheter av olika slag. Tätorten präglas av bostäder, handel och service. Bostadsbebyggelsen är blandad och består av såväl villor som flerbostadshus. I nordvästra delen av tätorten finns ett större, samlat industriområde.



Figur 3-2. Markanvändning, tätorter och vägar i Sjöbo kommun (ÖP, 2009).





Figur 3-3. Målpunkter i Sjöbo.

## Bebyggelse och målpunkter

Målpunkter har identifierats efter handel, fritid, rekreation, skola och vård, se Figur 3-3. De två tyngsta målpunkterna i Sjöbo bedöms vara vårdcentralen och Sjöbo centrum. De fritidsområden som markerats är Sandåkra, Möllers mosse, Folkets park, Björkhagen, Idrottsplatsen, Orebadet, Oran och Gumparpsdalen.

## Resebehov

Inom varje tätort finns det ett resebehov som ofta kan relateras till och från bostaden. Resorna är dels direktresor, dels mer komplicerade mönster i form av reskedjor. På väg hem från arbetet hämtar vi först barnen på förskolan och passerar sedan exempelvis affären för att utföra ärenden innan vi når hemmet. Det finns även ett behov av att nå platser utanför tätorten; exempelvis arbetsplatser, skolor, områden för friluftsliv och rekreation, vänner och släktingar med mera. Valet av transportmedel påverkas av många aspekter såsom bekvämlighet, tid, ekonomi, väder, kollektivtrafikutbud och vardagliga rutiner och vanor.

Kollektivtrafikförbindelserna mellan Sjöbo och Malmö, Lund, Ystad, Tomelilla, Simrishamn, Hörby och Höör utgår i dagsläget från resecentrum vid Järnvägsgatan. Utpendlingen i Sjöbo är ungefär dubbelt så stor som inpendlingen. År 2010 var antalet personer som pendlade ut från Sjöbo cirka 4 500 personer per dag. De största pendlingsmålen är Lund, Malmö och Ystad. Inpendlingen under samma period knappt 2 000 personer per dag. De som pendlar in till Sjöbo är arbetstagare från Lund, Malmö och Ystad.

## Bostadsbebyggelse

Sjöbo tätorts bostadsbebyggelse kännetecknas av flerfamiljshus i centrum och längs huvudgatorna. I norr, nordöst, söder och sydväst finns tätare strukturer av friliggande villaområden. I sydöst finns glesare villaområden.

## Centrum

Sjöbos kommersiella centrum ligger utsträckt längs ett stråk från Sjöbo Gästgifveri och västerut på Västergatan som kantas av affärer och butiker. I centrumkärnan ligger stora delar





av stadens kultur- och serviceutbud. De mötesplatser som finns är koncentrerade till inomhusmiljöer till exempel bibliotek, konditori, serveringar och kommunes dagcentraler. Den centrala stadsbilden domineras av byggnader som uppfördes fram till andra världskriget, och kvartersstrukturen som redovisas i stadsplanen från 1927 är i stort sett intakt.

Genom centrum går Södergatan och Norregatan som infartsgator. Västergatan leder också genom centrum men gatan är i den

östra delen numera ett gångfartsområde, det vill säga trafik sker på de gåendes villkor, och den är enkelriktad med tillåten färdriktning österut varför den inte längre fungerar som infartsgata i den östra delen. Trafikmängderna genom centrala Sjöbo är relativt låga med undantag för huvudgatorna Esplanaden, Västergatan, Södergatan, Tolångavägen och Åsumsgatan. Något som utmärker centrala Sjöbo är, förutom torg och trevliga gatumiljöer, Sjöbo mölla och Sjöbo Gästgifveri som båda är från 1700-talet, se Figur 3-6 och Figur 3-5.



Figur 3-4. Gamla torgs marknad med frukt, grönt och blomster.



Figur 3-5. Sjöbo Gästgifveri.



Figur 3-6. Sjöbo mölla.

## Livsrum

Gaturummets utformning beskrivs med golv och väggar vilka skapar en karaktär som beskrivs utifrån olika livsrum. Golvet är beläggning och mark medan väggar är ytor vid sidan av vägen såsom bebyggelse, vegetation eller murar. Livsrummet är den del av staden som trafikeras, exempelvis en gata. Livsrummen delas in i följande områden:

- Frirum (F)

Ett rum för fotgängare, cyklister och lekande barn där bilister i princip inte bör förekomma. Torg, parker och avstängda gator är exempel på frirum.

- Integrerat frirum (IF)

Ett rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Bilister får köra i rummet men bara på de oskyddade trafikanternas villkor. Vägarna består av täta entréer mot vägen.

- Mjuktrafikrum (M)

Ett rum där alla trafikslag ska samspela. Biltrafiken begränsas för att ge utrymme till övriga trafikanter. Vägarna gör anspråk på rummet med täta entréer.

- Integrerat transportrum (IT)

Ett rum där alla trafikanter får vistas men de oskyddade trafikanterna färdas längs med och korsar bara vid angivna platser. Detta rum har mest en transportfunktion.

- Transportrum (T)

Ett rum som endast är avsett för fordonstrafik där de oskyddade trafikanterna är separerade. Rummets funktion är endast transport. För det övergripande huvudnätet eftersträvas ofta transportrum.

Sjöbo består till största del av mjuktrafikrum i både väg- och gatunät. De större huvudgatorna som Södergatan, Åsumsgatan, Sandåkravägen, Tolångavägen är integrerade transportrum. Västergatans gångfartsområde är ett integrerat frirum. Riksvägarna som till viss del omringar Sjöbos bedöms som ett transportrum. Tabell 3-1 redogör för några av Sjöbos livsrum och de hastigheter som anges är från 2012. Hastigheterna har skyltats om i början av 2013.

Tabell 3-1. Livsrum i Sjöbo (Rätt fart i Sjöbo, 2012).

| Gata                    | Livsrum | Hastighet (km/tim) |
|-------------------------|---------|--------------------|
| Sandåkravägen           | IT      | 50                 |
| Åsumsgatan              | IT      | 50                 |
| Esplanaden              | IT      | 50                 |
| Norregatan del söder    | M       | 30                 |
| Norregatan del norr     | M       | 50                 |
| Västergatan del centrum | IF      | Gångfartsområde    |
| Västergatan mellan      | M       | 50                 |
| Västergatan del skola   | IT      | 30                 |
| Västergatan del väster  | IT      | 50                 |
| Tolångavägen            | IT      | 50                 |
| Ommavägen               | IT      | 50                 |
| Industrigatan           | IT      | 50                 |
| Väg 11/13               | T       | 70/80              |



## 3.2 Trygghet

### Anspraak

Känslor av otrygghet och obehag är ett växande problem som påverkar människors nyttjande av offentliga miljöer. Upplevelsen av trygghet är i första hand beroende av huvudkategorierna upplevd olycksrisk respektive upplevd våldsrisk. Upplevd otrygghet och känslor av obehag finns framförallt i miljöer med låg mänsklig närvaro, där skalan inte är anpassad efter människan, där det finns tecken på bristande ansvar och skötsel samt på platser som är svåra att överblicka. Känslan av obehag är subjektiv och den uppfattas därför olika av människor beroende på livssituation och erfarenhet. Upplevelsen av sårbarhet är ett resonemang som är vanligt förekommande när det talas om trygghet. Den som känner sig sårbar är mer otrygg än den som inte tror sig vara sårbar. Sårbarheten kan vara fysisk som att vara mindre och svagare, till exempel barn, kvinna, äldre, funktionshindrad eller oskyddad trafikant. Tryggheten kan variera beroende av olika typer av omständigheter som vilken tid på dygnet det är, hur väl upplyst området är, närvaro av andra människor, vandalism och nedskräpning.

Hur platser och stråk är kopplade, hur platser förhåller sig till varandra och till målpunkter påverkar flödet av människor. Hur befolkad en plats är har stor betydelse för trygghetsupplevelsen. Trygghet är en viktig fråga både för individen och för samhället eftersom otrygghet minskar människors resmöjligheter och reskvaliteter. Oro för att drabbas av brott eller olycka kan påverka människors vanor och begränsa rörelsefriheten.

Enligt en studie som redovisas i Trast kan följande omständigheter ge upphov till otrygghet hos alla individer:

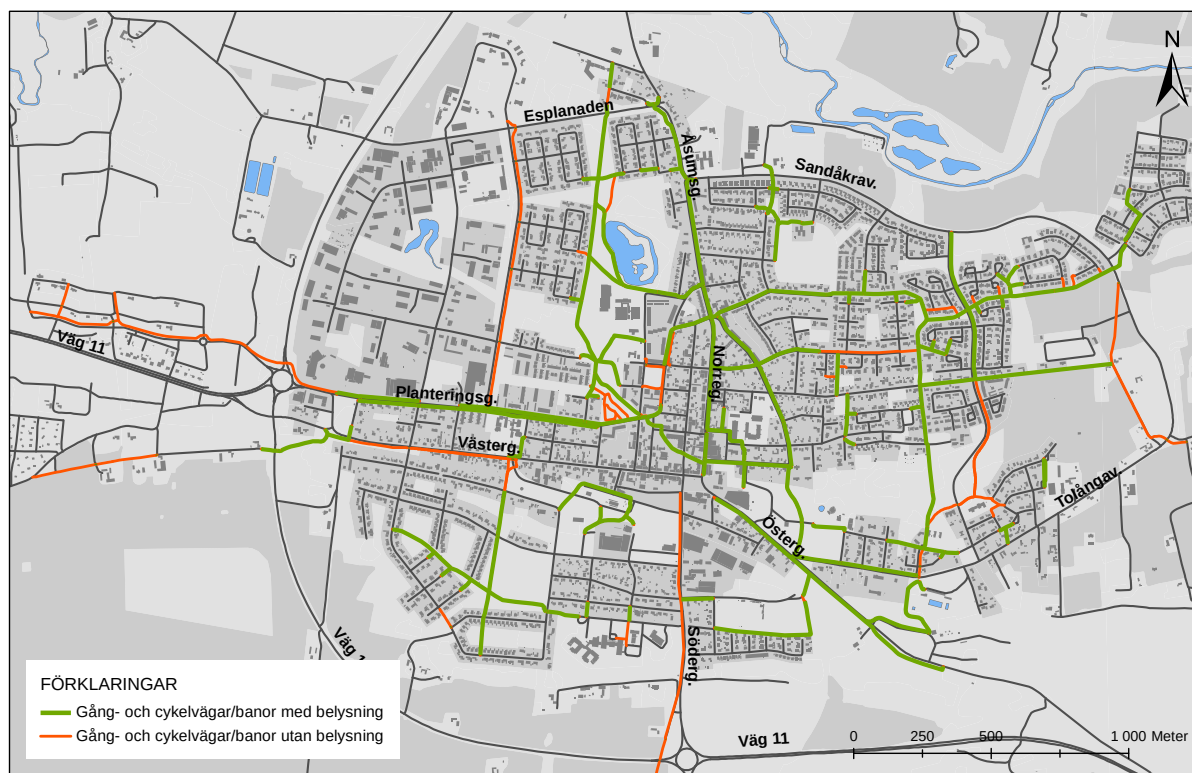
- Kvälls- och nattetid (mörker)
- Avsaknad av belysning
- Frånvaro av personal och andra resenärer
- Nedskräpning, vandalism och klotter
- Närvaro av onyktra och högljudda eller på andra sätt störande personer

Kommunen har ett stort ansvar för människors trygghet då stadsbyggandet är en viktig aspekt i det hela. Dålig stadsplanering kan underlätta brott vilket skapar en otrygghet hos allmänheten. För att uppnå positiva effekter av trygghetsåtgärder är det viktigt att tidigt starta en dialog med inblandande parter, det vill säga boende i området då det är de som vet vilka brister som finns i samhället.

### Nuläge

Under denna rubrik behandlas enbart nuläget för den fysiska miljön som kan påverka tryggheten. Som nämnts ovan är trygghet en subjektiv känsla.

Sjöbo är ett relativt rent samhälle med lite klotter vilket är bra ur trygghetsperspektivet. Sjöbo har däremot en del problem med vandalism som sönderslagna bussväderskydd. Belysning finns på stora delar av Sjöbos gång- och cykelvägnät, se Figur 3-7. Belysning saknas dock på den friliggande cykelvägen som delvis går parallellt med Långdansgatan och gång- och cykelbanan/vägen som delvis löper parallellt med Plantskolevägen. Många av Sjöbos gång- och cykelvägar/banor löper parallellt med gator varför de delar belysning med motorfordonstrafiken. Flera gång- och cykelvägar är inte separerade mellan gång- och cykeltrafik vilket kan påverka tryggheten negativt.



Figur 3-7. Separat belysning till gång- och cykelvägar/banor.

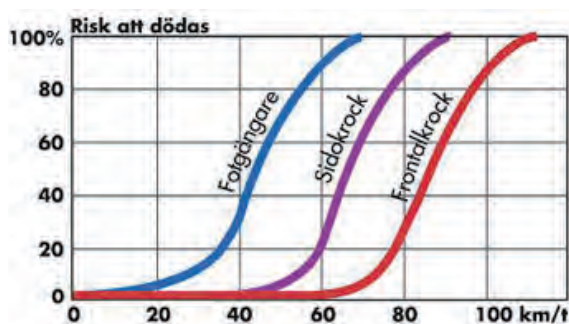
### 3.3 Trafikolyckor

#### Anspråk

Anspråken på trafiksäkerhet utgår från nollvisionen vars långsiktiga mål för trafiksäkerheten grundar sig i att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Krockvårdskurvan i Figur 3-8 redovisar det våld, krockhastighet, som människan tål i olika situationer. I stadsmiljö är i allmänhet oskyddade trafikanter dimensionerande på gator med blandtrafik och vid korsningspunkter mellan motortrafik och oskyddade trafikanter.

En analys av krockvårdskurvan ovan leder till följande fyra slutsatser:

- Där gående, cyklister och bilar kan kollidera (planerade möten) ska bilarnas faktiska hastighet vara högst 30 km/tim.
- Där sidokollisioner mellan bil och bil kan inträffa ska bilarnas faktiska hastighet vara högst 50 km/tim.
- Där bilar kan frontalkollidera eller köra på fasta hinder ska bilarnas faktiska hastighet högst vara 70 km/tim.



Figur 3-8. Krockvårdskurva.





## Nuläge

Trafiksäkerhetssituationen i Sjöbo tätort kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Även om statistiken kommer från såväl polisen som sjukhuset så finns det mörkertal och antalet registrerade olyckor är så pass få att det endast ger en del av trafiksäkerhetsbilden.

Endast olyckor som skett på det kommunala vägnätet i Sjöbo tätort, med personskada som utgång har tagits med i statistiken, se Tabell 3-2 och Tabell 3-3. Olycksplats och olyckans svårighetsgrad illustreras i Figur 3-9 och Figur 3-10.

Tabell 3-2. Trafikolyckor i Sjöbo 2007-2011.

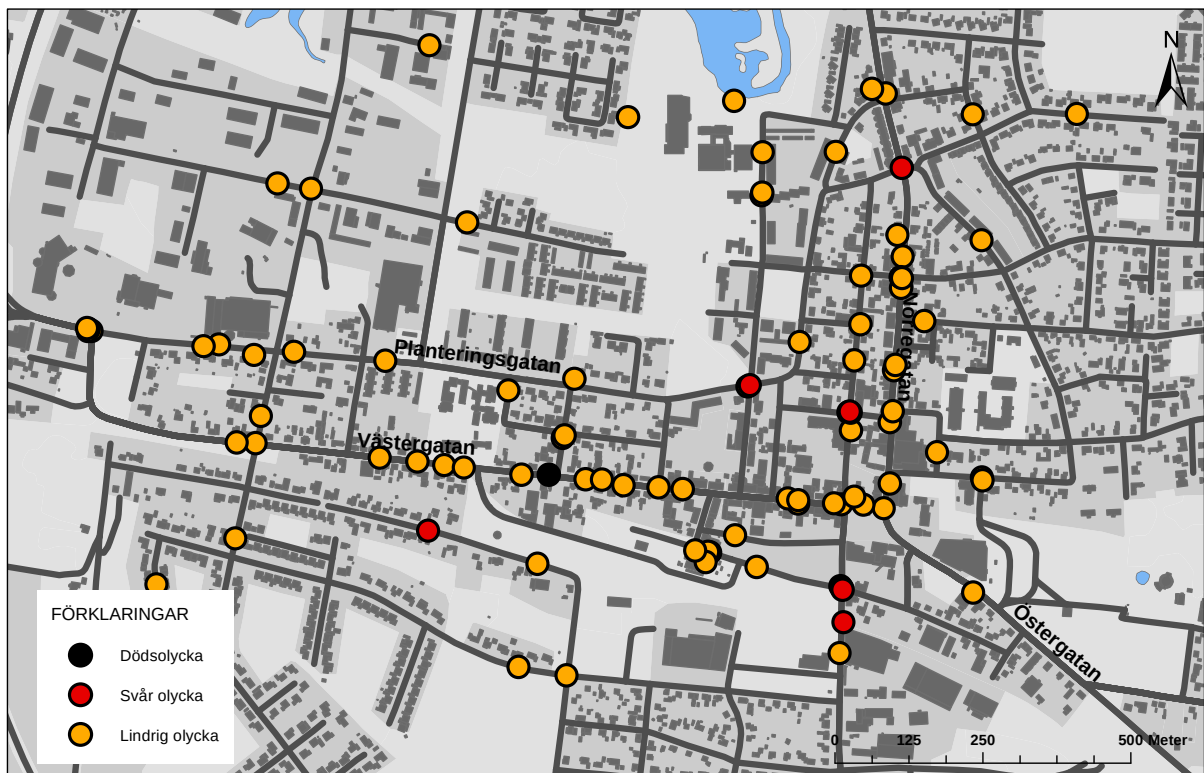
| Svårhetsgrad     | Antal olyckor | Uppdelat per år |      |      |      |      |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
|                  |               | 2007            | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Dödsolyckor      | 2             | 1               | 0    | 0    | 0    | 1    |
| Svåra olyckor    | 9             | 3               | 3    | 0    | 2    | 1    |
| Lindriga olyckor | 124           | 21              | 26   | 34   | 25   | 18   |
| Totalt:          | 135           | 25              | 29   | 34   | 27   | 20   |

Tabell 3-3. Konflikttabell, trafikolyckor i Sjöbo 2007-2011. Siffrorna inom parantes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka.

|           | Singel      | Djur | Släp | Fotg.     | Cykel       | Moped      | MC      | Personbil   |
|-----------|-------------|------|------|-----------|-------------|------------|---------|-------------|
| Fotg.     | 23 (-,1,22) |      |      |           |             |            |         |             |
| Cykel     | 34 (-,1,33) |      |      |           | 2 (-,2)     |            |         |             |
| Moped     | 10 (-,1,9)  |      |      | 1 (-,1)   | 2 (-,2)     | 1 (-,1)    |         |             |
| MC        | 1 (-,1)     |      |      |           |             |            |         |             |
| Personbil | 8 (1,-,7)   |      |      | 5 (-,1,4) | 14 (1,1,12) | 11 (-,2,9) | 2 (-,2) | 14 (-,1,13) |
| Lastbil   |             |      |      |           | 2 (-,2)     | 1 (-,1)    |         | 2 (-,2)     |
| Buss      |             |      |      |           | 1 (-,1)     |            |         |             |
| Spårb.    |             |      |      |           |             |            |         |             |
| Övrigt    |             |      |      | 1 (-,1,-) |             |            |         |             |



Figur 3-9. Trafikolyckor i Sjöbo tätort under en femårsperiod, 2007-2011 (Transportstyrelsen, 2012).



Figur 3-10. Trafikolyckor i centrala Sjöbo under en femårsperiod, 2007-2011 (Transportstyrelsen, 2012).



Totalt har det inträffat 135 trafikolyckor på det kommunala vägnätet under den studerade femårsperioden, från 2007 till och med 2011. Två olyckor hade dödlig utgång, en olycka mellan cykel och bil och en singelolycka med bil. Nio av olyckorna ledde till allvarliga personskador. Av konflikttabellen framgår att drygt hälften av olyckorna är singelolyckor, nästan uteslutande handlar det om fotgängare, cykel och moped. Det framgår också att det inträffar relativt många olyckor mellan olika fordon där personbil är inblandad, särskilt mellan personbil och cykel samt mellan personbil och moped. De flesta av olyckorna inträffar längs huvudgatorna och i centrala Sjöbo, vilket dels kan bero på trafikmängderna och dels på att den faktiska hastigheten längs huvudgatorna är högre än på vissa lokalvägar.

### Mål och vision, Sjöbo kommun

Kommunens övergripande vision för det olycksförebyggande arbetet är att ”Sjöbo kommun ska upplevas som en säker och trygg kommun att bo och vistas i, samt en kommun som aktivt arbetar för att minska olyckor och skador.”

Sjöbos trafiksäkerhetsvision från 2011 säger att ”Ingen ska dödas eller skadas allvarligt på de kommunala gatorna fram till 2020” (Trafiksäkerhetsprogram, 2011).

I kommunens handlingsprogram enligt lag om skydd mot olyckor finns det övergripande målet om att minska det totala antalet olyckor i trafikmiljöer inom Sjöbo med 10% under mandatperioden 2006 – 2010.

### Måluppföljning

Målet om att minska antalet olyckor under mandatperioden 2006-2010 uppfylldes. År 2006 var antalet trafikolyckor 102 stycken och 2010 var antalet 92. Både 2007 och 2008 låg antalet olyckor på 87 stycken.

Perioden som studerats för denna trafikplan visar inte på någon nedåtgående trend. Det totala antalet trafikolyckor varierar mellan 20 och 34 olyckor per år. Generellt är det svårt att bedöma statistik med ett så begränsat urval.





## 4 GÅNGTRAFIK

### 4.1 Anspråk

#### Sträckor

Gångtrafiknätets fysiska struktur består av ett övergripande huvudnät, som syftar till att koppla ihop stadens olika stadsdelar, och ett lokalt nät som sammanbinder viktiga platser inom stadsdelen. Trast föreslår en funktionsindelning av gångnätet i huvudnät och lokalnät enligt Tabell 4-1.

Gångtrafiken delas normalt in i förflyttning, motion och flanering. Förflyttning görs av de som går till sin arbetsplats eller annan viktig målpunkt och som inte har målpunkter mellan start- och målpunkter. Motionerar gör de som går i syfte att röra på sig. Flanören har många målpunkter längs med sin ofta obestämda sträcka och promenerar som ren rekreation. Dessa tre grupper har olika anspråk på gångbanan.

Vid förflyttning anser många att det är viktigt att slippa stora trafikmängder och passager över hårt trafikerade gator. Dessa faktorer, tillsammans med avståndet, påverkar framkomligheten. En försämrad framkomlighet innebär ofta en förlängd restid där tiden ibland är den avgörande faktorn vid valet att välja andra färdssätt. Därför spelar genheten en viktig roll vid val av färdmedel. Med genhet menas att gångnätet ska vara utformat så att det verkligen är det kortaste möjliga. Därför är ett finmaskigt och gent gångnät viktigt för att det ska kännas attraktivt att använda.

Tabell 4-1. Funktionsindelning för gångnätet.

| Nättyp              | Huvudsaklig trafikuppgift                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huvudnät för gående | För fotgängare som tar längre promenader som motion, rekreation eller för att färdas mellan till exempel bostad och arbetsplatser, centrum och större fritidsanläggningar. Nätet sammanfaller i stora delar med huvudnätet för cykeltrafiken och består därför till stor del av kombinerade gång- och cykelvägar.                                             |
| Lokalnät för gående | För fotgängaren som dagligen färdas korta sträckor om cirka 1–2 km inom en stadsdel eller tätortens centrum till exempelvis lokalt centrum, affär, skola eller fritidsaktivitet.<br><br>Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser. |



Ett sammanhängande, säkert och tryggt gångnät är viktigt för att det ska vara attraktivt att använda. Gångnätet ska vara kontinuerligt så det finns möjlighet att nå fram till viktiga målpunkter. Faktorer som påverkar säkerhet och trygghet är bland annat separeringsgrad mellan gång- och cykeltrafik, standard på markunderlag, vinterväghållning, belysning, passagers utformning och möjligheten till att se och/eller träffa andra människor.

Vid motionering och flanering anser många att det är viktigt att gångsträckan erbjuder olika upplevelser och olika typer av attraktiva miljöer. Miljöer som upplevs som attraktiva

är bilfria områden, gångfartsområden och stråk genom parker. Mindre trafikmängder och kontinuerliga gångvägar, utan avbrott för passage över vägar med biltrafik, anses även vara viktiga faktorer vid motion och rekreation.

## Passager

Gångtrafiken har såväl anspråk på att kunna korsa motortrafikens gator, så att gångtrafiknätet håller en god finmaskighet, som att det finns möjligheter att gå på båda sidor av motortrafikens gator. Trast föreslår gåendes anspråk på att korsa bilnätet enligt Tabell 4-2.

Tabell 4-2. Gåendes anspråk på att korsa bilnätet

| Målpunkter i länkens omgivning                                                                                                         | Anspråk                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Butiker, kontors- och bostadsentréer, servicelokaler, busshållplatser eller liknande målpunkter finns på båda sidor av länken.         | Gående ska kunna korsa bilnätet var som helst utmed sträckan.                     |
| Målpunkterna finns samlade till vissa lägen längs gatan så att gående naturligt väljer att korsa gatan på bestämda platser (passager). | Gående ska kunna korsa bilnätet vid bestämda gångpassager i plan eller planskilt. |
| Inga aktiviteter/målpunkter utmed gatan. Alla målpunkter samlade på ena sidan av gatan.                                                | Gående har inget anspråk på att korsa bilnätet.                                   |

Fordonstrafiken inverkar på fotgängares säkerhet, trygghet och tillgänglighet när de ska korsa en fordonstrafikerad gata. Beroende av trafikflödets storlek, andel tung trafik och fordonstrafikens hastighet varierar barriäreffekten som gatan utgör. Effekterna som de gående kan uppleva är exempelvis försämrad trygghet och tidsförlust. Om barriären är kraftig kan även rörelsemönstret påverkas eller val av annat färdmedel.

## Tillgänglighet

Tillgänglighet kan beskrivas på två olika nivåer; makro- och mikronivå. Med makronivå menas den lätthet med vilken medborgare eller näringsliv kan nå olika målpunkter i samhället. Denna rapport kommer dock att fokusera på tillgänglighet på mikronivå vars definition är ”mötet mellan individens funktionella kapacitet och den fysiska miljöns krav och utformning” (Holmberg et al, 2008).

Tillgänglighet på mikronivå används ofta för att beskriva med vilken enkelhet personer med funktionsnedsättning kan röra sig i den fysiska miljön. Personer med funktionsnedsättning kan delas in i olika grupper med avseende på deras fysiska förmåga. I denna rapport har fokus lagts på grupperna med nedsatt syn/blindhet, rullstolsburen och äldre.

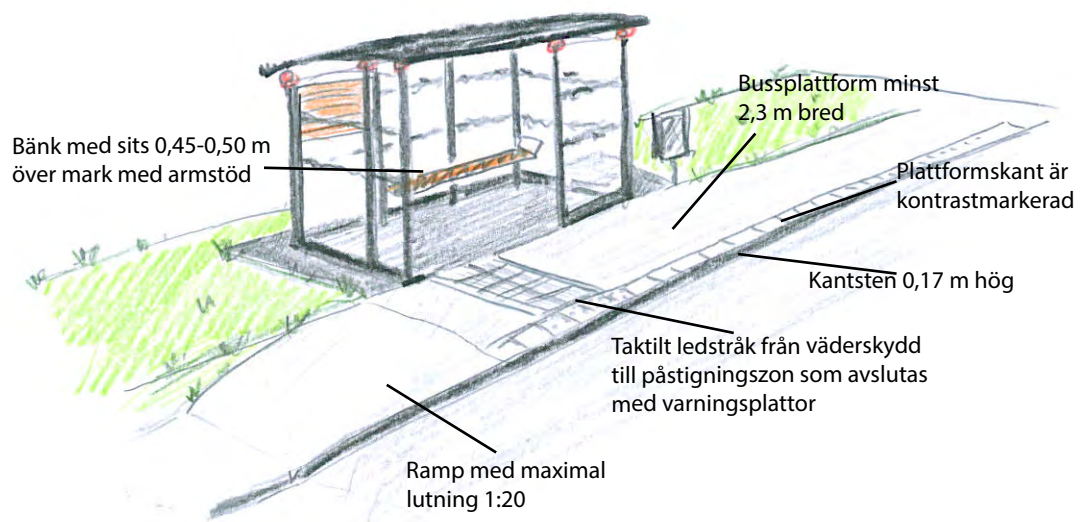
I Sverige räknas ungefär en femtedel av befolkningen i åldrarna 16-64 år till gruppen personer med funktionsnedsättning vilket kan innebära allt från mindre funktionsnedsättningar som vanliga ålderskrämpor till de som har stora hjälpbehov och inte klarar sig själva. För personer som är över 65 år ökar den andelen som en naturlig del i åldrandet. Det innebär att nästan alla människor blir beroende av en tillgänglig miljö någon gång under livet (Svensson, 2008).



Sverige står inför stora utmaningar då vi lever i ett åldrande samhälle. År 2030 beräknas andelen av befolkningen som är 80 år eller äldre ha ökat med 60 % jämfört med 2008 års siffror. Med den ökande medelåldern följer ett stort ansvar för staten som ska driva på arbetet för ett tillgängligare Sverige (Regeringen & SKL, 2008).

De funktionshindrades tillgänglighet påverkas av hur anpassad bland annat gatumiljön och kollektivtrafiken är samt möjligheten till att ta

sig in i butiker etcetera. För kollektivtrafiken ställs krav på bussen, busshållplatsen och möjligheten att ta sig av och på bussen. Bussarna ska vara av låggolvstyp eller försedda med lift. På- och avstigningen underlättas om busshållplatsen är handikappanpassad vilket bland annat innebär att plattformen är försedd med extra hög kantsten. Det gör att det vertikala glappet mellan bussgolv och plattform minimeras. En tillgänglig busshållplats visas i Figur 4-1.



Figur 4-1. En tillgänglig busshållplats med väderskydd enligt Skånetrafikens krav och HIN:s råd.

## 4.2 Nuläge

### Sträckor

Gångtrafiknätet i Sjöbo kännetecknas av anlagda trottoarer eller gång- och cykelbanor längs med körbanan. I tätorten finns även sträckor som är friliggande gång- och cykelvägar. Längs vissa sträckor är gång- och cykeltrafiken separerade från varandra med en målad linje eller så är trafikslagen separerade med olika markbeläggning exempelvis betongplattor för gående och asfalt för cyklister. Sjöbos gångbanor kan kategorieras i tre olika typer:

- Klassiska gångbanor som trottoarer, se Figur 4-2.
- Vackra gångmiljöer som gångfartsområdet genom centrum, gågator som är separerade från cykeltrafik och gröna stigar genom naturområden, se Figur 4-3.
- Gång- och cykelvägar som inte är separerade från varandra, se Figur 4-4.





Figur 4-2. Trottoar i bostadsområde.



Figur 4-3. Grön gångväg genom park.



Figur 4-4. Gång- och cykelbana där trafikslagen inte är separerade från varandra.

I Sjöbo är avstånden inte långa mellan målpunkter och bostadsområden vilket är en förutsättning för att välja att gå från exempelvis hem till skola. Bostadsområdenas gator tillsammans med gångnätet skapar ett relativt finmaskigt gångnät vilket gör att gångsträckan inte upplevs som någon större omväg jämfört med fågelvägen. I industriområdet i nordvästra Sjöbo ser situationen annorlunda ut där kvarteren är av större skala och gångvägar saknas på gatorna. Inom området får därför gående gå i blandtrafik. Det storskaliga gatunätet gör även att genheten påverkas negativt då längdskillnaden mellan gångväg och fågelväg ökar vilket upplevs som oattraktivt ur tillgänglighetssynpunkt.

I Sjöbo tätort finns det inga planskilda korsningar bortsett från de två som passerar under väg 13/11. Den planskilda korsningen som binder samman Planteringsgatan med Brytjärnsgatan bedöms som trygg eftersom den är välbelyst och möjligheten till att se andra människor är god vilket ökar trygghetskänslan. För planskildheten söder om Flugegränd är trygghetskänslan begränsad vilket främst beror på dålig belysning och avsaknaden av andra människor.

Flera av gångvägarna passerar genom parker och över öppna gräsytor där motorfordons trafik inte är tillåten vilket upplevs som en attraktiv miljö för den som väljer att färdas till fots. Även de gångvägarna som finns inom bostadsområdena bedöms som attraktiva då det inte är något större flöde på biltrafiken vilket främst beror på villaområdenas säckgatustruktur som motverkar genomfartstrafik. Även variation upplevs som attraktivt för den som går. Därför kan vissa av de längre gatorna och för gatorna genom industriområdet upplevas som oattraktiva då de är en monoton miljö som passeras.

Gångnätet i Sjöbo är inte kontinuerligt då det längs flera sträckor saknas trottoarer eller gång- och cykelvägar som binder samman gångnätet. Det gäller speciellt för de gator där det inte är lämpligt att gå i blandtrafik, vilket för Sjöbo framför allt är uppsamlingsgator i villaområden.



## Passager

Gångpassager i Sjöbo kännetecknas av både klassisk vägmarkering tillsammans med vägmärke och av hastighetssäkrade passager som platåupp som även är trafikseparerade mellan gång- och cykeltrafik, se Figur 4-5 och Figur 4-6. I Trafiksäkerhetsrevisionen (2011) konstaterades att endast 5-10 % av samtliga gång- och cykelpassager tvärs biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till högst 30 km/tim (90-percentilen får ej vara 40 km/tim eller över) genom skyltning och fysiska åtgärder. Det har införts fysiska åtgärder vid fler passager, men dessa anses inte vara hastighetssäkrade till 30 km/tim.

En del av passagerna är tillgänglighetsanpassade med taktila betongplattor för personer som är blinda eller har nedsatt syn och orienterar sig med teknikkäpp. Taktila ledstråk i form av sinusplattor leder fram till passagen där även varningsplattor finns i form av kupolplattor. Sinusplattorna underlättar orienteringen för den som använder teknikkäpp att finna vägen fram till passagen och kupolplattorna varnar för att passagen börjar. De taktila plattorna kan även hjälpa den som har nedsatt syn som orienterar sig med hjälp av färgkontraster då de taktila plattorna har en ljusare kulör än asfalten.

Inom Sjöbos tätort utgör de flesta gatorna, med undantag för Esplanaden, Södergatan, Västergatan, Tolångavägen och Sandåkravägen ingen större barriär på grund av att de är relativt lågt trafikerade. Däremot kan hastigheten upplevas som en barriär då större delen av tätorten har hastighetsgränsen 40 km/tim bortsett från Skolgatan, gatorna kring Gamla torg och en kortare sträcka på Planteringsgatan, Domaregatan där 30 km/tim gäller som hastighetsgräns. Gångfartsområde finns på Västergatan mellan Järnvägsgatan och Södergatan. Många av de mer trafikerade gatorna i Sjöbo är breda vilket i sig kan upplevas som en barriär. De breda gatorna kan leda till att fordonstrafiken inbjuds till att köra med högre hastighet än skyltad och innebär att sträckan som fotgängarna behöver korsa blir längre.



Figur 4-5. Gångpassage med målad vägmarkering och vägmärke som upplyser fordonstrafiken om passagen och gällande reglering.



Figur 4-6. Hastighetsäkrad passage i form av platåupp med refug. Passagen är trafikseparerad mellan gång- och cykeltrafik samt försedd med taktila plattor.

## Tillgänglighet

Många passager saknar taktila varningsplattor innan passage. En del passager saknar avfasad kantsten från gatunivå upp till trottoar. Sjöbo har utformat en del av passagerna som upphöjda passager vilket innebär att kantsten saknas. Flertalet av de upphöjda passagerna är även försedda med taktila plattor.

Många gator i Sjöbo är breda varför de kan upplevas som ett hinder för en del grupper av personer med funktionsnedsättning då de många gånger behöver längre tid för att passera gatan.

Kollektivtrafiken i Sjöbo utgörs av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av låg-golvstyp och SkåneExpressens bussar är försedda med lift.



I Sjöbo är Sjöbo busstations hållplatslägen, Sandbäcks södra hållplats, idrottsplatsens västra hållplats och Allégatans hållplats tillgänglighetsanpassade. Övriga elva hållplatser är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Flera butiker har trappsteg upp till entrédörren och saknar ramp. En vanlig syn är även att möblering som uteservering och reklamskyltar finns placerad i gångzonen.

### 4.3 Planerade förändringar

I Sjöbos fördjupade översiktsplan för Sjöbo tätort (2013) planeras följande punkter som berör gångtrafiken:

- Utveckling av trygga gång- och cykelstråk som förbinder viktiga målpunkter, som skola och fritidsverksamheter, med bostadsområden.
- De befintliga stråken för gång- och cykeltrafik ska byggas ut och kompletteras till sammanhängande leder som markeras för att bli tydliga och sammanhängande, och förses med belysning för att öka trygghet och användning.
- Handel och service ska kunna nås till fots via trafikseparerade stråk eftersom dessa utbud kan generera stora gångtrafikmängder. Hotellgatan planeras att byggas om till gångfartsområde.
- Befintligt gång- och cykelnät byggs ut i Sjöbo. Enligt den fördjupade översiktsplanen är gång- och cykelbanor längs med följande gator aktuella för utbyggnad av cykelnätet: Tolångavägen, Björkvägen, Ommavägen, Esplanaden, Törnedalsgatan, Verksamhetsgatan och Idegatan. Vidare planeras det även för friliggande gång- och cykelväg intill Grimstoftabacken och en sträcka mellan Möllers mosse och Verkstadsgatan.

- Gång- och cykeltunnel som förbinder Sjöbo sommarby med Sjöbo tätort under väg 13/11 har behov av att förbättras med avseende på trygghet och säkerhet samt tillgänglighet till Sjöbo Väst.
- Kompletterande länkar i gång- och cykelvägnätet byggs ut mot viktiga målpunkter.
- Spårområdet planeras för att innehålla attraktiva gångmiljöer i närheten av Västergatans serviceutbud.

### 4.4 Bristanalys

Gångtrafikanter delas in i de tre grupperna förflyttning, motion och flanering. Enligt Trast utvärderas inte kvaliteten för gångtrafikanter för dessa grupperingar utan gångtrafikanter ses som en enda grupp. För denna trafikplan har gånghuvudnätet för förflyttning identifierats samt gångnätet för rekreation där gångtrafikanterna för motion och flanering ingår. Vidare har genhet, barriärer och attraktiva miljöer analyserats.

Huvudnätet för gående har identifierats som gång- och cykelbanorna längs huvudgatorna Planteringsgatan, Västergatan, Industrigatan, Norregatan/Åsumsgatan och Södergatan. Lokalgatorna Fågelgatan, Mäster Nilssons gata, Kunskapsgatan, Långdansgatan och Brytjärnsgatan har också identifierats som huvudstråk för gång tillsammans med tre friliggande gång- och cykelvägar. Identifieringen av viktiga stråk har också gjorts för rekreation varför Östergatan pekats ut som huvudstråk. Vidare har även sträckor till viktiga målpunkter pekats ut som huvudstråk. Exempel på målpunkter är vårdcentral, äldreboende, skolor och busshållplatser. Även Sjöbo sommarby är utsedd till en målpunkt. Huvudstråken för gångtrafik redovisas i Figur 4-7.







Figur 4-7. Illustration över identifierade huvudstråk för gång avseende förflyttning, motion och flanering.

En av kvaliteterna för gångtrafiken bedöms med avseende på genhet i nätet vilket har analyserats. Behovet av ett gent gångnät är generellt stort för den gående. En gångtrafikanter går cirka en meter per sekund och en omväg på 200 meter tar drygt tre minuter att gå för en normaltrafikanter. Eftersom en

normal resa till fots sker på sträckor som är maximalt 1,5 – 2 km långa så är en omväg på en så kort sträcka som 200 meter av stor betydelse för kvaliteten hos gångnätet. Genheten beskrivs som en kvot i relation till fågelvägens avstånd. I Tabell 4-3 redogörs för hur Trast valt att klassificera genhetsknoten.

Tabell 4-3. Kvalitet avseende gångnätets genhet.

| Nättyp              | Genhetsknot |            |        |
|---------------------|-------------|------------|--------|
|                     | > 1,5       | 1,25 – 1,5 | < 1,25 |
| Lokalnät för gående | Röd         | Gul        | Grön   |

Gångtrafikens genhet har analyserats genom att studera genhetsknoten för sex relationer till och från centrum, se Figur 4-8 och Tabell 4-4. Relationerna är utvalda så att de representerar olika delar av tätorten. För att bestämma gångvägen har närmsta möjliga väg valts till målpunkten oberoende av om trottoar finns eller inte på gatorna. Studien visar att genhetsknoten till och från centrum ligger på 1,2 till 1,4, vilket motsvarar grön och gul standard enligt Trast. Den låga genhetsknoten visar

på att Sjöbo har ett gent gångnät och att inga större barriärer som leder till omvägar finns som påverkar genheten negativt. Det är dock viktigt att poängtera att den närmsta vägen inte alltid är den mest attraktiva och tillgängliga varför den gående kanske väljer en alternativ väg. Det kan därför tänkas att den verkliga kvoten är högre än vad som redovisas i Tabell 4-4 om hänsyn tas till kvaliteter som attraktivitet och trygghet.





Figur 4-8. Gång- och fågelvägssträckor för sex utvalda sträckor i Sjöbo.

Tabell 4-4. Kvalitet avseende gångnätets genhet.

| Startpunkt | Faktisk gångväg (km) | Fågelvägen (km) | Genhetskvot | Klass enl. Strada |
|------------|----------------------|-----------------|-------------|-------------------|
| 1          | 2,36                 | 2,05            | 1,15        | Grön              |
| 2          | 1,70                 | 1,32            | 1,29        | Gul               |
| 3          | 1,64                 | 1,20            | 1,37        | Gul               |
| 4          | 2,64                 | 2,09            | 1,26        | Gul               |
| 5          | 1,71                 | 1,43            | 1,20        | Grön              |
| 6          | 1,17                 | 0,83            | 1,41        | Gul               |

Avstånden är relativt korta i Sjöbo. Det verkliga gångavståndet till centrum är från utkanten av tätorten är generellt inte längre än 2 km, bortsett från bostadsområdet i nordöstra Sjöbo (punkt 4) och bostadsområdet i västra Sjöbo (punkt 1). Att gå 2 km motsvarar 15-20 minuter i restid. Det finns därmed stor potential för gångtrafik inne i tätorten.

Kvaliteten på gångnätets kontinuitet beror av motorfordonstrafikflödet på de gator som de gående använder. Trast förespråkar att gångbana på minst en sida om gatan/vägen bör finnas om trafikflödet överstiger 500 fordon per dygn. I Tabell 4-5 redogörs för Trasts klassificering för gångnätets kvalitet avseende kontinuitet.

Trafikflödet har uppmätts på ett antal större gator i Sjöbo, se i kapitel 7.2 Nuläge. Större delen av dessa gators trafikflöde överskrider 500 fordon per dygn och trottoar saknas på flera av dessa gator, exempelvis saknas trottoar på Esplanaden, Ommavägen och Sandåkravägen. Trottoar saknas på många av gatorna i villaområdena vilket medför att högre trafikerade villagator kan hamna i gul klassificering. Om en gata saknar gångbana och är av uppsamlande karaktär till små bostadsgator så bör en trafikmätning göras för att identifiera om ett behov finns för att bygga en gångbana.

Tabell 4-5. Kvalitet avseende gångnätets kontinuitet.

| Nättyp              | Ingen gångbana på gata med trafik över 500 f/d | Gångbana på ena sidan av gata med trafik över 500 f/d | Gångbana på båda sidorna av gata med trafik över 500 f/d |
|---------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Lokalnät för gående | Röd                                            | Gul                                                   | Grön                                                     |

Utöver trafikmängden är verklig hastighet på biltrafiken en viktig aspekt för fotgängarnas trafiksäkerhet och trygghet. På de flesta villagatorna kan blandtrafik erbjuda tillräckligt god trafiksäkerhet under förutsättning att hastigheterna hålls låga. Större delen av gatorna i villaområden är sedan början av 2013 skyltade till 40 km/tim, men för flera av villagatorna kan den faktiska hastigheten på fordonstrafiken vara lägre då gatorna inte är så långa. Kvartersstrukturen utgörs på flera platser av säckgator vilket motverkar genomfartstrafik. Det medför att det mest är boende som kör på gatorna i villaområden varför extra hänsyn tas till hastigheten vilket påverkar trafiksäkerheten och tryggheten positivt. På flera av dessa gator är behovet av trottoar lågt och det går i många fall att skapa bra trafiksäkerhet med ren blandtrafik.

Sjöbo har också gator med motsatt utformning än den som är beskriven ovan, det vill säga gator som inbjuder till högre hastigheter än skyltad vilket påverkar trafiksäkerheten och tryggheten negativt. Det gäller främst gatorna

i sydvästra Sjöbo och gatorna i industriområdet. Där är gatorna ofta långa, raka och väl tilltagna i bredd, vilket försämrar trafiksäkerheten och attraktiviteten för fotgängare.

Gångtrafikanterna, framför allt flanörerna, har stora krav på att miljön är upplevelserik och vacker för att den ska användas och fokus bör därför läggas på att skapa tilltalande miljöer i centrumkärnan i syfte att uppmuntra fler att gå till och från centrum. Exempel på vackra och upplevelserika miljöer från Sjöbo visas i Figur 4-9 och Figur 4-10.

Fotgängaren rör sig generellt inte över några större avstånd om syftet inte är att motionera. Är avsikten att gå från en punkt till en annan är avståndet normalt avgörande, även om man exempelvis vid mörker i vissa fall väljer andra, längre vägar. På avstånd upp till 1,5 km är det vanligaste transportsättet enligt Trast att gå till fots. När avståndet ökar ersätts gåendet med andra transportslag som cykel och bil.

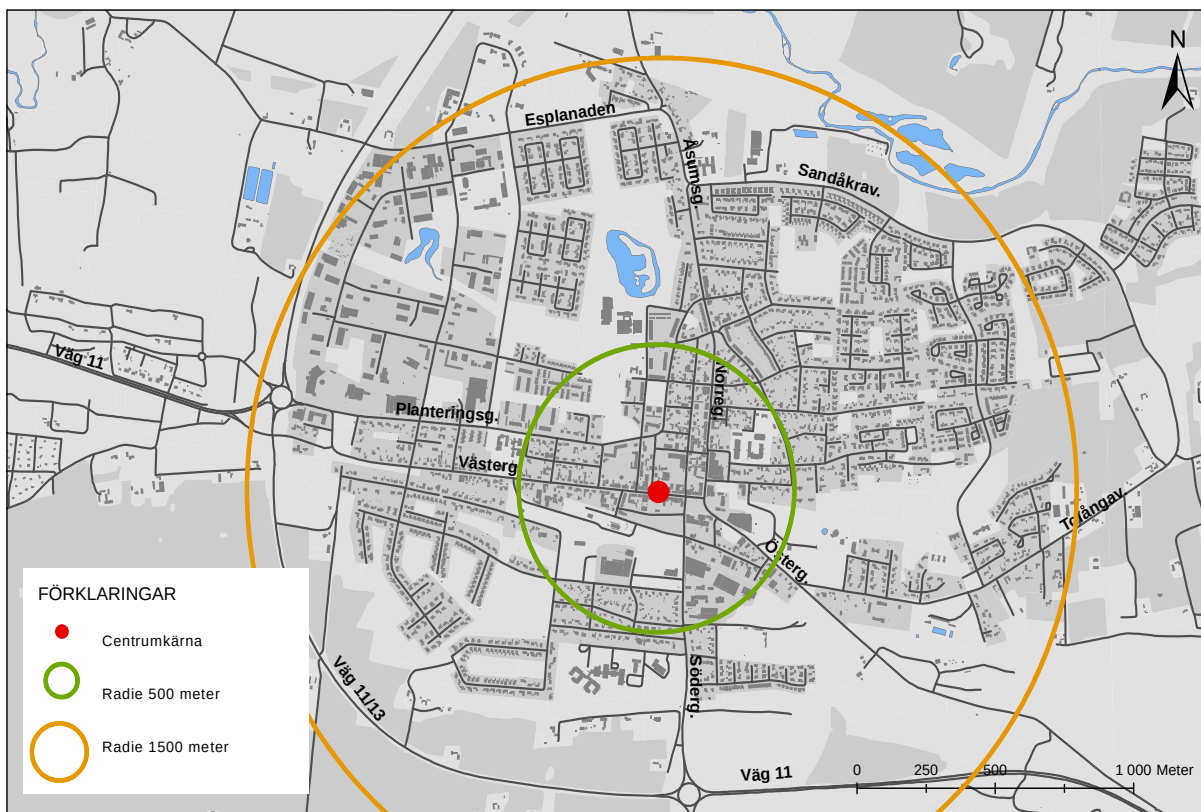


Figur 4-9. Vackert gångstråk för rekreation.



Figur 4-10. Ett upplevelserikt gångstråk i Sjöbo centrum.





Figur 4-11. Den stora orangefärgade cirkeln illustrerar avståndet 1,5 km in till centrum, röd prick. Grön cirkel illustrerar det område där extra fokus bör läggas på att skapa attraktiva gångmiljöer för att nå målpunkten, röd prick.

Nästan hela Sjöbo tätort ryms inom en radie på 1,5 km med centrum som utgångspunkt, se Figur 4-11. Det innebär att möjligheten att gå in till stadskärnan från bostadsområdena i Sjöbo är god med avseende på avstånd och tid. När avståndet mellan start- och målpunkt minskar blir det än mer självklart att gå till fots. Generellt brukar avståndet 500 meter användas som ett mått då det är självklart att gå till fots för att nå sin målpunkt. Det anses inte vara mödan värt att ta fram cykeln eller att starta bilen. För Sjöbo har shoppingstråket på Västergatan identifierats som en av de viktigaste målpunkterna för tätorten. Därför

bör extra fokus ligga på att skapa attraktiva gångmiljöer till denna målpunkt inom en radie på 500 meter, se Figur 4-11. Inom denna radie finns bland annat spårområdet planerade gångstråk som kan betraktas som en attraktiv gångmiljö när det är förverkligat.

Enligt Trast kan kvaliteten av de funktionshinderades tillgänglighet uttryckas som andelen anpassade gångtytor och andelen anpassad kollektivtrafik, se Tabell 4-6. För att bedöma tillgängligheten i Sjöbo har ”HIN -Enkelt avhjälpna hinder” (BFS 2011:13) legat till grund.



Tabell 4-6. Kvalitetsbedömning av funktionshindrades tillgänglighet.

| Indikatorer                                             | Enhet | Grön | Gul   | Röd |
|---------------------------------------------------------|-------|------|-------|-----|
| Andel anpassade gångytor (gångbana och passage)         | %     | >95  | 80-95 | <80 |
| Andel anpassad kollektivtrafik (hållplatser och fordon) | %     | >95  | 80-95 | <80 |

Avsaknaden av taktila varningsplattor innan passage gör det svårt för synskadade/blinda som orienterar sig med teknikkäpp att uppmärksamma passagen. De passager som saknar avfasad kantsten från gatunivå upp till trottoar gör det svårt/omöjligt för personer med rullator eller rullstol att ta sig upp och ner från trottoar. Flertalet av de upphöjda passagerna är försedda med taktila plattor. Sammanfattningsvis är andelen tillgänglighetsanpassade gångstråk mindre 80 % vilket innebär att Sjöbos tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning avseende gångytor inte är acceptabel enligt Trast.

Kollektivtrafiken i Sjöbo utgörs av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av låg-golvstyp, det vill säga de är anpassade så att resenärer med rullstol kan köra ombord själv.

På SkåneExpressens bussar sker ombord- och avstigning med hjälp av en lift vid mittdörren. Det innebär att andelen anpassade bussar är >95 % vilket är god tillgänglighet enligt Trast.

Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser under 80 % vilket innebär att Sjöbos tillgänglighet avseende kollektivtrafik inte lever upp till en acceptabel nivå enligt Trast.

Butiker som har trappsteg upp till entrédörren och saknar ramp gör det svårt/omöjligt för flera grupper av personer med funktionsnedsättning att använda butiken. De butiker som har möblering i gångzonen eller mot fasaden gör det svårt för personer med nedsatt syn/blindhet att orientera sig då de ofta använder fasadväggen som orienteringsstöd. I samband med att Västergatan byggdes om hösten 2012 åtgärdades många butiker.





## 4.5 Strategi

Det övergripande målet som strategin för gångtrafik grundar sig på är att få fler sjöbobor att transportera sig till fots istället för att ta bilen samt att få fler att motionera. För att nå upp till målet om fler gående i Sjöbo har följande strategier satts upp:

- Attraktivare miljö

Skapa eller lyfta fram fler gröna och blå ytor (växter och vatten) samt att göra bilfria rekreatiomsområden mer tillgängliga. Genom att anlägga fler gröna ytor och lyfta fram de blå kvaliteterna i Sjöbo kan attraktivare miljöer skapas för dem som gå vilket kan generera fler resor till fots. För de som motionerar genom en promenad är de bilfria rekreatiomsområdena viktiga. Rekreatiomsområdena ska göras mer tillgängliga.

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där sjöboborna kan träffas. Möten mellan människor kan ske på olika sätt, exempelvis finns planerade möten på ett café och så finns det spontana möten som kan uppkomma då två vänner spontant träffar varandra utanför närlivsbutiken. Genom att få fler människor i rörelse i tätorten och få fler att transportera sig till fots ökar chanserna till att spontana möten. Bänkar kan placeras ut i trevliga miljöer som i parker och längs populära gångstråk. Genom att öppna nytt café eller ny pub fås effekten att fler sjöbobor träffas för planerade möten, dessa platser kan även bli en plats för spontana möten.

- Bygga för gång

Fler gångbara gator i Sjöbo som skapar ett genare och mer trafiksäkert gångnät i Sjöbo.

Färre sträckor i Sjöbo ska vara blandtrafik, gående bör, beroende på gatans utformning och funktion, separeras från fordonstrafiken med gång- och cykelbanor eller med trottoarer. Genom att komplettera dagens gångnät med ny gång- och cykelbana eller trottoarer kan saknade länkar bindas ihop med befintligt nät. Gångnätet kan byggas ut för att skapa nya kopplingar till områden inom tätorten. Utbyggnaden av gångnätet kommer resultera i ett genare gångnät.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo ska ha samma rättigheter till den fysiska miljön.

Genom inventering kan hinder i den fysiska miljön identifieras och åtgärdas enligt de råd som finns i HIN, enkelt avhjälpna hinder. Strategin grundar sig också på att informera privata aktörer om HIN. Detta kan göras genom att skapa policys för den offentliga miljön där tydliga anvisningar finns för hur skyltar och annan möblering ska placeras.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelvägar/banor ger ökad trygghet för gående varför förbättrad belysning på Sjöbos gångstråk är en strategi för att uppnå ökad trygghet. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken och de friliggande gång- och cykelvägarna. Fler gång- och cykelbanor där gång- och cykeltrafik är separerad leder också till ökad trygghet.

Pendelparkeringarna vid stationsområdet och vid stora västra cirkulationsplatsen bör belysas för att öka tryggheten, dels på själva parkeirngsområdet men även för de personer som passerar förbi parkeringen.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där gående är inblandade på Sjöbos trafiknät. Fler trottoarer och gång- och cykelvägar/banor i Sjöbo. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov. För att få ner singelolyckorna är det framför allt drifts- och underhållsåtgärder som behövs.

- Beteendepåverkan

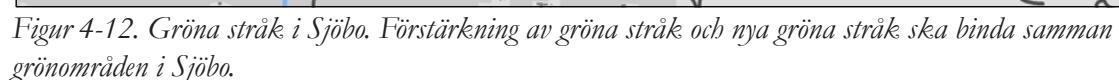
Beteendepåverkande åtgärder som får fler sjöbobor att gå till fots som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan. Kampanjer kan rikta sig mot olika slags transporter så som resor till arbetet eller korta resor där kampanjen syftar till att flytta över bilresor till miljövänligt alternativ. Framgångsrika kampanjer bygger på en god dialog med sjöboborna och intressenter, så som företagare och arbetsgivare.



Förslagen till förändringar avseende gångtrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att man i första hand ska genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 Fyrstegsprincipen.

- Rekreatiomsområdena Sandåkra, Möllers mosse, Linnéparken och Oran ska göras mer tillgängliga genom att skapa nya kopplingar eller förstärka befintliga kopplingar. Satsningar ska göras för att koppla samman dessa rekreatiomsområden. Det kan göras med gröna stråk som förstärks med bättre skyltning. Inom rekreatiomsområdet Sandåkra finns redan idag en upptrampad stig som används frekvent. Denna stig kan utan allt för stora ingrepp göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

De gröna stråken kan med fördel markeras ut genom skyltning och då skapa olika slingor i Sjöbo för rekreation och motion. Tre slingor föreslås förstärkas och markeras ut, se Tabell 4-7.



Tabell 4-7. Gröna slingor som föreslås förstärkas och markeras ut.

| Namn             | Grönområden som passeras                                                                    | Längd  |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Lång slinga      | Möllers mosse – Björkhagen – Ora – Grimstofta skog – Sandåkra – Linnéparken – Möllers mosse | 7,5 km |
| Medellång slinga | Möllers mosse – Ora – Grimstofta skog – Sandåkra – Linnéparken – Möllers mosse              | 6 km   |
| Kort slinga      | Möllers mosse – Grimstofta skog – Linnéparken – Möllers mosse                               | 3,5 km |

- Fler mötesplatser

Antalet parkbänkar bör öka. De kan placeras ut längs med viktiga gångstråk och på strategiskt utvalda platser där mycket folk rör sig för att möjliggöra fler mötesplatser. Biblioteket ligger i ett strategiskt bra läge för att skapa en samlingspunkt för möten där alla åldrar har möjlighet att träffas. Fler satsningar kan göras för att anordna tillfällen i biblioteket för sjöborna att träffas. Ett alternativ till en social mötesplats är ett café i nära anslutning till biblioteket.

- Bygga för gång

Trottoarer och gång- och cykelbanor bör byggas ut i Sjöbo för att skapa ett enhetligt och sammanhängande gångnät. Behov finns också av en tydligare koppling mellan centrum och stationsområdet för gående. Gång- och cykelvägar/banor som föreslås byggas ut redovisas i Figur 4-16.

Följande gator föreslås byggas ut med gång- och cykelbana:

- Östergatan, gång- och cykelbana kopplas ihop med Södergatans
- Idégatan
- Västergatan, mellan Sandbäcksskolan och gångfartsområdet inklusive Järnvägsgatan
- Fabriksgatan, från Södergatan till Ommavägen
- Björkvägen, från Södergatan förbi vårdcentralen till befintligt nät i väster
- Ommavägen, mellan Fabriksgatan och Esplanaden

- Esplanaden, från Ommavägen till Åsumsgatan

- Sandåkravägen, mellan Åsumsgatan och Långdangsgatan

- Tolångavägen, mellan Badgatan och Sandåkravägen

Följande friliggande gång- och cykelvägar föreslås byggas ut:

- Längs ån mellan Verkstadsgatan och befintlig gång- och cykelväg mellan Planteringsgatan och Esplanaden

- Mellan Divisionsgatan och Brisingagatan, Möllers Mosse till Ommavägen

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Sjöbo ska göras där rekommendationerna i HIN ligger till grund. Förslagsvis görs inventeringen i olika etapper där huvudstråken, centrum och busshållplatserna görs inledningsvis. Huvudstråken som pekats ut redovisas i Figur 4-13 och innefattar bland annat gångvägar till skolor, äldreboenden och busshållplatser. Dessa sträckor bör inventeras år 1, inklusive busshållplatserna. Tillsammans skapar huvudstråken ett nät som täcker upp större delarna av Sjöbo. Hela Sjöbo tätort kan därefter delas upp i zoner som centrum, nordöst, sydöst, sydväst och nordväst. Exempel på zonindelning visas i Figur 4-13. Dessa zoner föreslås inventeras under år 2-6. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 4-8.





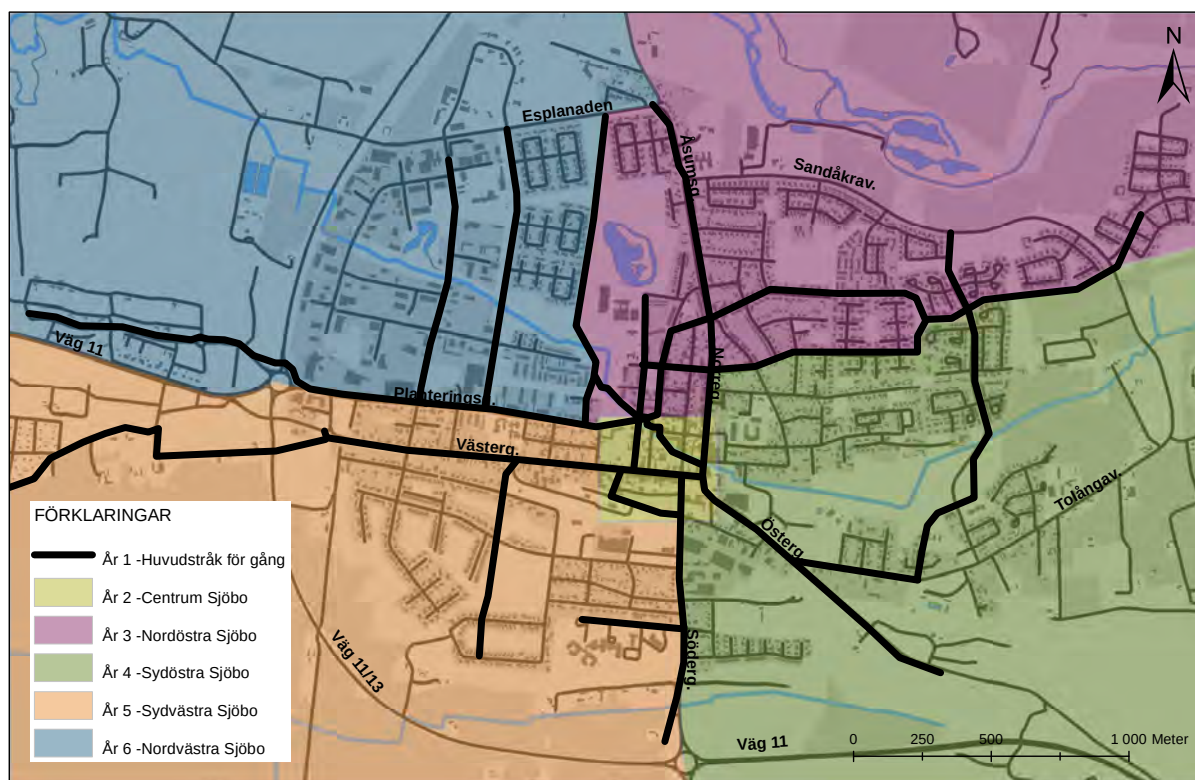
Att Sjöbo tätort föreslås inventeras och åtgärdas först beror på att det är här flest rör sig och att åtgärderna kommer även de som tar sig in från de övriga tätorterna i kommunen till godo. Det är dock mycket viktigt att man har en konkret tidplan för alla orter och även att man genomför så kallade passa-på-åtgärder även i övriga tätorter när detta är aktuellt. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. En prioritering görs av åtgärderna och åtgärderna bör göras samma år som inventeringen.

Passager bör utformas enligt Figur 4-14 med taktila plattor, tydlig kantsten och en ramp. De

taktila plattorna och kantstenen fungerar som orienteringsstöd för synskadade som orienterar sig med käpp och rampen används av personer i rullstol och personer med rullator.

Sjöbo kommun ska ta fram tydliga regler och anvisningar för möblering i offentlig miljö. Möblering kan vara uteserveringar och reklamskyltar. Dessa regler och anvisningar ska också följas upp.

Berörda fastighetsägare ska informeras om HIN genom att kommunen bedriver kampanjer. Exempelvis kan informationsblad skickas ut till berörda.



Figur 4-13. Förslag på zonindelning för etappvis inventering.

Tabell 4-8. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område          | År | Zon/Område              |
|----|---------------------|----|-------------------------|
| 1  | Huvudstråk för gång | 6  | Nordvästra Sjöbo        |
| 2  | Centrum Sjöbo       | 7  | Blentarp, Vollsjö       |
| 3  | Nordöstra Sjöbo     | 8  | Lövestad, Bjärsjölagård |
| 4  | Sydöstra Sjöbo      | 9  | Äsperöd, Sövde          |
| 5  | Sydvästra Sjöbo     | 10 | Klasaröd                |





Figur 4-14. Exempel på en passage som är anpassad för personer med funktionsnedsättning.

- Ökad trygghet

Gång- och cykelbanors/vägars belysning bör ses över och åtgärdas vid behov. Belysning bör kompletteras på stråk där belysning saknas eller är bristfällig. I första hand bör den friliggande gång- och cykelvägen som delvis går parallellt med Långdansgatan försees med belysning samt gång- och cykelbanan/vägen som delvis löper parallellt med Plantskolevägen.

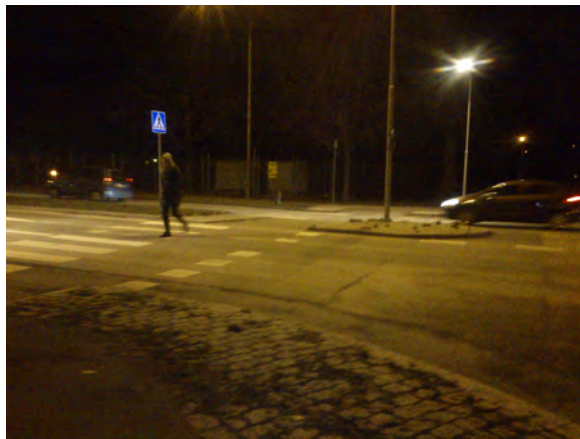
Fler gång- och cykelvägar bör separeras mellan gång- och cykeltrafik. Separeringen kan utgöras av målad linje eller genom olika markbeläggning som asfalt och betongplattor.

Hållplatserna och dess närområden ska ses över, främst när det gäller belysning och buskage, så att de upplevs som trygga. Särskilda kampanjer genomförs i skolorna för att minska klotter och annan förstörelse som påverkar tryggheten negativt.

Belysning på pendelparkeringarna vid stationsområdet och stora västra cirkulationsplatsen ska ses över. I samband med denna översyn kan även behovet av belysning för andra parkeringsplatser ses över.

- Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten och tryggheten för gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att bryta Sjöbos relativt höga bilanvändning. Gångtrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar.



Figur 4-15. Förstärkt belysning - upplyst korsningspunkt. Fjellievägen i Lund.

Förstärkt belysning förslås i korsningspunkter där gång- och cykelvägar korsar varandra och där de korsar gator. Förstärkt belysning, exempelvis Cross lights, lyser upp korsningspunkten vilket gör att trafikanterna i korsningspunkten tydligare framträder under dygnets mörka timmar, se Figur 4-15.

Utpekade korsningspunkter där förstärkt belysning föreslås är:

- Fabriksgatan/gång- och cykelväg mellan Videvägen och Västergatan
- Industrigatan/Ny gång- och cykelväg längs med ån
- Ommavägen/Ny gång- och cykelväg längs med ån
- Åsumsgatan/Sandåkravägen
- Långdansgatan/gång- och cykelväg mellan Skolgatan och Plantskolevägen
- Långdansgatan/gång- och cykelväg mellan Badgatan och Snäckgatan

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas

Korsningar som är olycksdrabbade ska ses över och åtgärdas. Åtgärderna kan vara att hastighetssäkra korsningspunkterna i syfte att skapa säkrare passager för de oskyddade trafikanterna. Fokus bör i första hand ligga på åtgärder i korsningspunkter där koncentrationen av oskyddade trafikanter är hög.



En olycksdrabbad korsning i Sjöbo som ska åtgärdas är Järnvägsgatan/Silogatan. Det är en viktig korsning för oskyddade trafikanter mot stationsområdet.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

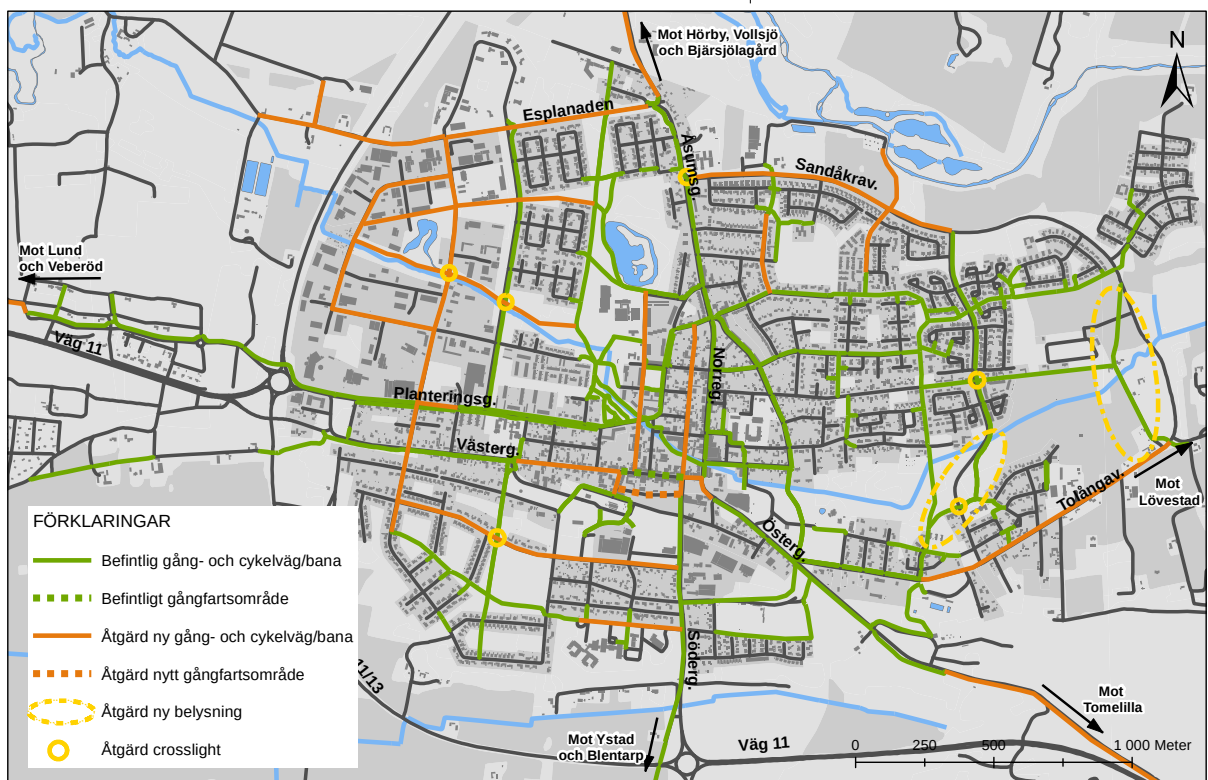
Fler gator i Sjöbo ska försees med trottoarer så gående kan separeras från fordonstrafik. Olycksdrabbade sträckor i Sjöbo är Västergatan, Norregatan och Lilla Norregatan. På den sträcka där Västergatan saknar gång- och cykelbana föreslås en ny byggas.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler Sjöbobor att gå till fots som transportmedel

istället för bil. Exempelvis kan kampanjer rikta sig till föräldrar som har barn som går på förskola eller i låg- och mellanstadiet. Familjer kan turas om att följa sina egna och andras barn till och/eller från skolan, så kallad vandrande skolbuss. Kampanjer kan också rikta sig till arbetsplatser i Sjöbo där företagen upplyser sina anställda om fördelarna med att gå eller cykla till arbetsplatsen. På detta vis kan både kommunen och företaget få hälsosammare anställda samtidigt som Sjöbo blir ett bilfriare samhälle.

Beteendepåverkande åtgärder liknande dessa måste bedrivas kontinuerligt.



Figur 4-16. Förslag på utbyggnad av gång- och cykelvägar/banor, gångfartsområden samt belysningsåtgärder i Sjöbo.



## 4.7 Konsekvenser av förändringar

Genom att knyta samman Sjöbos gröna ytor med förstärkta och nya gröna stråk kan Sjöbos gröna kvaliteter lyftas fram och skapa en attraktivare miljö för de boende och besökande. Även ån genom Sjöbo föreslås lyftas fram vilket tillför harmoni och attraktivitet till de gröna stråken. De attraktiva stråken kan resultera i att fler sjöbobor väljer att traska till sina målpunkter vilket skulle kunna leda till minskad bilanvändning i Sjöbo. Föreslagna motionsslingor kan resultera i att fler sjöbobor motionerar vilket leder till ökad folkhälsa i orten.

Fler parkbänkar i Sjöbo kan ge upphov till fler spontana möten samtidigt som strategiskt utplacerade parkbänkar är viktiga komponenter längs gångstråk för personer med funktionsnedsättning, vars fysiska förmåga kräver en plats att vila på med jämna avstånd.

Förslaget att bygga ut gång- och cykelnätet ger en genare och trafiksäkrare miljö för de gående i Sjöbo. Andelen gångsträckor längs med gator med trafik över 500 fordon per dygn utan gångbana kommer att minska i takt med att Esplanaden, Ommavägen och Sandåkravägen förses med trottoar.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i ett tillgänglighetsanpassat Sjöbo inom sex år, om erforderliga åtgärder vidtas. Redan efter förslagets första år, då huvudstråk för gång ska inventeras och åtgärdas, bedöms andelen gångytor som är tillgänglighetsanpassade klara 80-95% (gul nivå) enligt Trast. Föreslagen tillgänglighetsinventering innebär även att de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. Det innebär att redan efter första året kommer alla busshållplatser att vara tillgänglighetsanpassade och klara >95% (grön nivå) enligt Trast. Samtliga åtgärder som föreslås för ökad tillgänglighet på mikronivå kommer att leda till att fler människor kan vara delaktiga i samhället vilket är en viktig för demokratin och jämställdheten i samhället.

För att HIN ska få genomslag krävs att kommunerna arbetar mer aktivt med att sprida information om dokumenten till allmänheten och näringsidkare samt att de driver på sitt eget tillgänglighetsarbete för att visa gott föredöme.

Förbättrad och kompletterad belysning i Sjöbo kommer att leda till generell ökad trygghet. Det kan även resultera i att fler väljer att färdas till fots under de mörka timmarna på dygnet istället för att ta bilen. Om fler gång- och cykelbanor separeras mellan gång- och cykeltrafik ökar också den generella tryggheten vilket främjar båda trafikslagen. Genom att förbättra och öka andelen sträckor med belysning önskas effekten att fler väljer att gå oberoende av tid på dygnet.

Utbyggnaden av fler trottoarer och gång- och cykelvägar/banor kommer leda till en trafiksäkrare miljö för de gående vilket även är i linje med Sjöbos trafiksäkerhetsvision från 2008 som säger att ”ingen ska dödas eller skadas allvarligt på de kommunala gatorna fram till 2020”.

Beteendepåverkande åtgärder som föreslås ger effekten att fler väljer att gå till arbetet och följa barnen till fots till skolan. Det kommer att resultera i en trafiksäkrare miljö för de oskyddade trafikanterna och framför allt för barnen i tätorten. Sjöbo kommun har tidigare försökt att starta upp ”vandrande skolbussar” men utan större framgång. Möjlighet finns dock att pröva andra metoder för att lyckas med ett uppstartande av de gående skolbussarna.





## 5 CYKELTRAFIK

### 5.1 Anspråk

#### Sträckor

Cykelvägnätet delas normalt in i huvudnät och lokalnät. Indelningen är främst relevant för stora och medelstora tätorter. Mindre tätorter kan hantera sitt cykelnät helt och hållet som ett lokalnät enligt Tabell 5-1.

Cyklisterna har anspråk på hur cykelvägnätets struktur är uppbyggt, se Tabell 5-2, samt på cykelvägars kapacitet, framkomlighet och komfort, se Tabell 5-3.

Tabell 5-1. Funktionsindelning av cykelnätet.

| Nättyp             | Huvudsaklig trafikuppgift                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huvudnät för cykel | För cyklister som färdas längre sträckor inom tätorten. Nätet består till övervägande delen av separerade cykelvägar som binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter. Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, gymnasieskolor, högskolor/universitet, sjukhus och större fritidsanläggningar. |
| Lokalnät för cykel | För cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Nätet består av både cykelvägar och lokalgator som binder ihop olika målpunkter inom stadsdelen. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/ anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss.                  |



Tabell 5-2. Cyklisters anspråk på cykelnätets struktur.

| Nättyp             | Huvudsaklig trafikuppgift                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huvudnät för cykel | Cykelnätet bör vara minst lika gent som bilnätet. Omvägar på mer än 25 % bör ej förekomma. Det bör vara lätt att hitta till de målpunkter som nätet sammanbinder och det bör bestå av ett sammanhängande nät av cykelvägar som medger en god färdhastighet och vägvalsfrihet för cyklisterna. Stråken bör ha en enkel och tydlig vägvisning och en egen anpassad belysning.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Lokalnät för cykel | Cykelnätet bör på ett gent sätt sammanbinda viktigare målpunkter inom stadsdelen. Nätet bör ansluta till huvudnätet så att cyklister kan hitta alternativa och mer upplevelserika cykelvägar än vad huvudnätet erbjuder. Lokalnätet bör sammantaget erbjuda en tillräckligt tät maskvidd. Cykelnätet bör till stora delar bestå av separerade cykelvägar, särskilt i närheten av viktigare målpunkter såsom skola och lokalt centrum. Där det inte är möjligt eller önskvärt att anlägga cykelvägar utgörs cykeltrafikens lokalnät av länkar i biltrafikens lokalnät. För att underlätta orienterbarheten bör vägvisning ske vid viktiga knutpunkter. Cyklisternas krav på färdhastighet och kontinuitet är lägre i lokalnätet. Belysning bör finnas inom hela nätet men den kan samordnas med gatubelysningen. |

Tabell 5-3. Cyklisternas anspråk på cykelnätets utformning.

| Nättyp             | Huvudsaklig trafikuppgift                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huvudnät för cykel | Cykelnätet bör klara den trafikbelastning som råder vid högtrafiktid. Nätet bör medge en färdhastighet på 30 km/tim och en god komfort. Branta backar och tvära kurvor bör om möjligt undvikas och beläggningen bör vara utan skarvar och ojämnheter. Inga hinder bör förekomma i form av gupp, cykelfällor, uteserveringar etc. |
| Lokalnät för cykel | Cykelnätet bör klara den trafikbelastning som råder vid högtrafiktid. Nätet bör medge en färdhastighet på 15–20 km/tim. Alternativ till branta backar bör finnas. Nätet bör erbjuda en god komfort för cyklisterna och beläggningen bör vara utan större ojämnheter.                                                             |

## Passager

Cykelvägnätet består av länkar och noder, alltså stråk och korsningspunkter. Det är av stor betydelse för cykelvägnätet att länkarna byggs samman i noderna med väl utformade passager eller god ledning i blandtrafikmiljöer, detta för att uppnå en god kontinuitet i nätet. Även orienterbarheten i nätet är av stor betydelse för att ha ett väl fungerande nät, det är viktigt att cyklisten hittar från en länk till en annan.

Cykeltrafikens passage över gångbana och körbana är även viktig ur framkomlighets-synpunkt och med avseende på trafiksäkerhet. En väl utformad passage gör trafikföringen i punkten tydligare för såväl cyklister som bilister och gångtrafikanter vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vid cykelnätets korsningspunkter med bilnätet bör utformningen göra att cykeltrafiken prioriteras framför biltrafiken så att bilnätets barriärstorlek minimeras. I Tabell 5-4 beskrivs cyklisters behov av att korsa bilnätet.

Tabell 5-4. Cyklisters anspråk på att korsa bilnätet.

| Målpunkter i länkens omgivning                                                                                                                                                                             | Anspråk                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Kontors- och bostadsentréer, cykelparkeringar eller liknande målpunkter finns på båda sidor av gatan eller aktiviteter/ målpunkter är samlade utmed gatan på ena sidan, men cykelväg saknas på denna sida. | Cyklisterna ska kunna korsa bilnätet i plan utmed hela gatans sträckning.         |
| Målpunkterna finns samlade till vissa lägen längs gatan så att cyklister naturligt väljer att korsa gatan på bestämda platser.                                                                             | Cyklisterna ska kunna korsa bilnätet vid bestämda platser i plan eller planskilt. |
| Inga aktiviteter/målpunkter utmed gatan. Cykeltrafikens huvudnät korsar länk i biltrafikens huvudnät.                                                                                                      | Cyklisterna ska kunna korsa bilnätet vid bestämd plats i plan eller planskilt.    |
| Inga aktiviteter/målpunkter utmed gatan. Alla aktiviteter/målpunkter samlade på ena sidan av gatan och cykelväg finns på samma sida i gatans längdriktning.                                                | Cyklisterna har inget anspråk på att korsa bilnätet.                              |

## Parkering

Cyklisters anspråk på tillförlitliga parkeringar är viktigt för att cykeltrafiken ska öka. Cykelparkering ska placeras i närhet till stora målpunkter och i anslutning till cykelvägnätet. Placeringen väljs så att cyklister kan cykla fram till parkeringen som ligger nära cyklistens målpunkt, exempelvis entré och hållplats, så sträckan till fots blir så liten som möjligt. Det är också viktigt eftersom risken annars är att man parkerar cykeln på platser närmare målet där det inte är lämpligt, exempelvis om det innebär att man förhindrar tillgängligheten för

synskadade eller rullstolsburna. En bevakad cykelparkering kan vara önskvärd vid de viktigaste målpunkterna inom tätorten, till exempel vid busstationen. Det bör alltid finnas tillgång till lediga parkeringsplatser vilket kräver att parkeringarna är rätt dimensionerade och att de underhålls så att cyklar som är att betrakta som skrot eller övergivna forslas bort. Parkeringen bör även vara väderskyddad, väl belyst, estetiskt tilltalande och anordnade så att möjlighet finns att låsa fast cykelramen. I Tabell 5-5 redovisas Trasts parkeringsnorm.

Tabell 5-5. Exempel på cykelparkeringsnorm (BTA – Bruttototalarea).

| Butiker, centrum                          | Enhet        | Antal platser |
|-------------------------------------------|--------------|---------------|
| Köpcentrum                                | 100 m2 BTA   | 4-6           |
| Stadsdelscenter                           | 100 m2 BTA   | 5-8           |
| Kontor                                    |              |               |
| Utan informationsdiskfunktion             | 100 m2 BTA   | 1-3           |
| Med informationsdiskfunktion (post, bank) | 100 m2 BTA   | 2-4           |
| Skolor                                    |              |               |
| Låg- och mellanstadium                    | 100 elever   | 30-40         |
| Högstadium och gymnasium                  | 100 elever   | 60-70         |
| Sport och fritid                          |              |               |
| Sporthall                                 | 100 besökare | 35-45         |
| Badhus                                    | 100 besökare | 15-20         |
| Teater, konserthus, bio                   | 100 besökare | 20-35         |





## 5.2 Nuläge

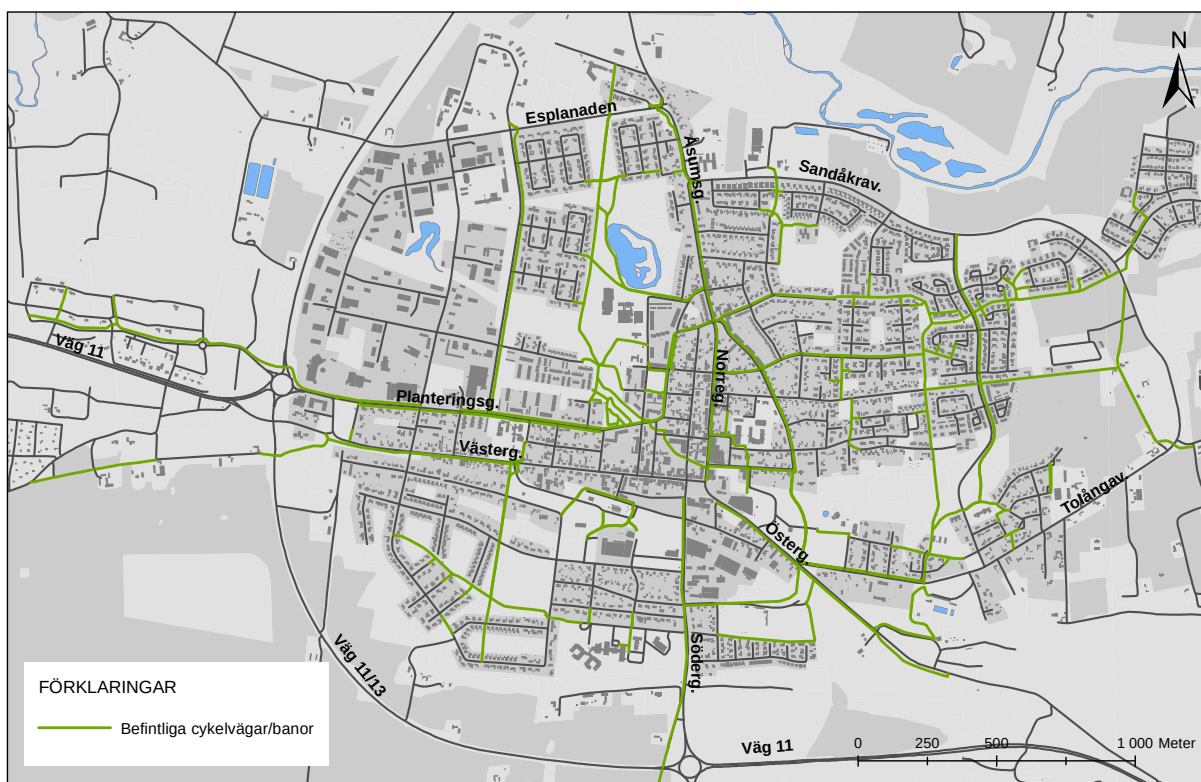
### Sträckor

Cykelvägnätets utbyggnad i Sjöbo varierar. I de centrala delarna av tätorten är nätet relativt finmaskigt bortsett från de mest centrala delarna omkring Gamla torg där cykelbana saknas. Möjlighet att cykla mellan bostadsområden i tätorten är god, speciellt i den östra delen av Sjöbo. Cykelvägarna i Sjöbo visas i Figur 5-1.

Cyklernätets karaktär växlar mycket. Vissa länkar är väl utbyggda och har god standard avseende markbeläggningen som utgörs av jämn asfalt. För de större cykelvägarna/banorna är även gång- och cykeltrafiken separerade från varandra, oftast med målad linje som längs flera sträckor är i behov av att målas om. I övrigt samsas cyklarna med motorfordonen i blandtrafik, och inte sällan på motortrafik-

fordonens villkor då det inte finns cykelfält eller annan utformning som ger cykeln status eller ledning i gatumiljön. På flera ställen i Sjöbo slutar en länk utan anknytning till nästa länk vilket sänker cykelvägnätets värde även om cykelvägen eller cykelbanan har en god standard. Detta medför att cykelresor på enbart cykelnätet många gånger blir en omväg jämfört med bilnätet.

Cyklernätet saknar skyltning vilket sänker cykeltrafikens status då det blir svårare att orientera sig i det. Många av Sjöbos cykelbanor delar belysning med motorfordonstrafiken och flera av de friliggande cykelvägarna har egen belysning.



Figur 5-1. Befintliga cykelbanor och cykelvägar i Sjöbo.



*Figur 5-2. Separerad gång- och cykelbana längs Åsumsgatan där cykeltrafiken är visuellt separerad från gångtrafiken med målad linje som är i behov av att åtgärdas.*



*Figur 5-3. Friliggande gång- och cykelväg vid Möllers Mosse som inte är trafikseparerad men har egen belysning.*

## Passager

I Sjöbo kännetecknas cykelpassagerna av både klassisk vägmarkering som är anpassad för gemensam passage för gång- och cykeltrafik och av hastighetssäkrade passager som plåtågupp. För de klassiska passagerna är de flesta utformade med en mindre ramp som går ner i nollnivå från cykelväg till körbanan. Många av

plåtåguppen är utformade med eget cykel-fält över gatan som är visuellt skild från gångtrafiken med annan markbeläggning i form av röda betongplattor, se Figur 5-4.

Plåtåutformningen är bra ur två aspekter, dels är passagen hastighetssäkrad och dels ger den god komfort för den cyklande. Ett mindre antal passager finns för enbart cykeltrafik. Flera passager är försedda med taktila plattor som ofta sträcker sig över cykelvägen, om trafikseparering finns mellan gång- och cykeltrafik, se Figur 5-5.



*Figur 5-4. Passageutformning som är vanligt förekommande i Sjöbo. Gång- och cykeltrafiken är visuellt separerade från varandra med olika markbeläggning.*



*Figur 5-5. Exempel på när taktila plattor anlagts över cykelbanan vid passage.*





## Parkering

Vid Sjöbos busshållplatser finns parkering för cykeltrafiken där samtliga saknar väderskydd för cykelparkeringen, bortsett från cykelparkeringen vid busstationen. Vid busstationens cykelparkering finns cirka 335 parkeringsplatser, varav 32 platser är väderskyddade, se Figur 5-6. Vid inventering konstaterades det att cirka 132 cyklar var parkerade på denna parkering. I stort sett samtliga cyklar var placerade i cykelställ.

Vid de fyra större busshållplatserna Sandbäck (två stycken) och Idrottsplatsen (två stycken) finns parkeringsplatser på en sida för respektive hållplats. På Sandbäcks hållplatser finns fem parkeringsplatser på den södra hållplatsen, se Figur 5-7, på den norra sidan saknas platser. Dock finns det cykelparkeringar vid den intilliggande skolan för Sandbäcks norra hållplats. Dessa parkeingsplatser ligger på skolans gård varför de kan uppfattas som skolans ägor och att de inte ska användas av bussresenärer. På Idrottsplatsens hållplatser finns tio platser för cykelparkering på den västra hållplatsen, på den östra hållplatsen finns inga parkeringar. Väderskydd för parkeringarna saknas vid både Sandbäck och Idrottsplatsen.

Centrum har en del uppställningsplatser och parkering för cykeltrafik i anslutning till viktiga målpunkter, där det finns parkeringsplatser över. Även skolor och fritidsanläggningar har cykelparkering. En vanlig företeelse är att cykelparkering finns mot husfasaden på trottoarerna.



Figur 5-6. Cykelparkering vid Sjöbos busstation. Delar av parkeringsområdet har väderskydd.



Figur 5-7. Cykelparkering vid Sjöbo Sandbäcks busshållplats. Cykelparkeringen saknar väderskydd.

## 5.3 Planerade förändringar

I Sjöbos cykelledsplan från 2000 och i den fördjupade översiktsplanen från 2013 finns det utpekade stråk som är speciellt angelägna att åtgärda. Nedan redovisas de mest aktuella stråken från planerna som ännu inte är åtgärdade:

- Ombyggnad av Västergatan och Östergatan vid Gamla Torget (Västergatan ombyggd hösten 2012)
- Gång- och cykelväg på gamla banvallen
- Gång- och cykelväg längs Södergatans norra del.

Övriga planer som är aktuella är de som finns redovisade för gångtrafiken i kapitel 4.3 Planerade förändringar.

## 5.4 Bristanalys

Bristanalysen för cykeltrafiken görs med fokus på framkomligheten och tillgängligheten i nätet samt med fokus på tillgänglighet i passager. Sjöbo är en mindre tätort varför större delen av cykelnätet behandlas som lokalt bortsett från de viktigaste cykelstråken som behandlas som huvudnät.

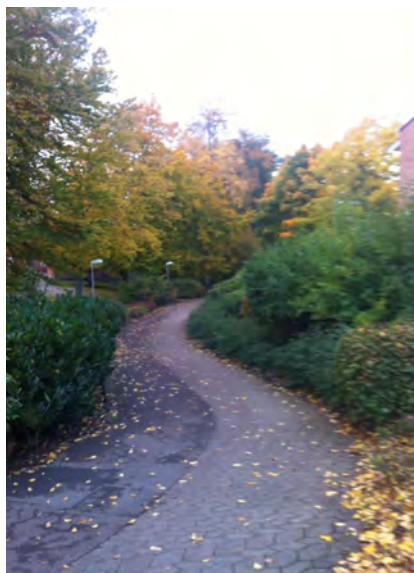
I utkanterna av Sjöbo är cykelnätet bristfälligt och i industriområdet saknas det helt cykelbanor. Längs med fler av Sjöbos större gator saknas också separata cykelbanor. Sandåkravägen, Tolångavägen och delar av Västergatan är exempel på större gator som saknar cykelväg/bana. Cykelnätet är även bristfälligt till vissa viktiga målpunkter i Sjöbo, exempelvis vårdcentralen och busstationen. Vidare saknas cykelbanor kring Gamla torg som binder samman cykelbanorna från Östergatan,

Södergatan, Norregatan och gångfartsområdet på Västergatan. Skolorna i Sjöbo har relativt bra cykelnät i närområdet bortsett från Linnéstugans förskola.

Generellt är Sjöbos cykelvägar/banor breda med jämn markbeläggning såsom asfalt. Det ger en komfortabel cykling och skapar möjlighet till att hålla en god hastighet. Större delen av cykelstråken har belysning, se Figur 5-8. Längs vissa längre sträckor saknas dock belysning som på Industrigatan, västra delen av Västergatan och den södra delen av Långdangatan.

I centrum har Västergatan byggts om till gångfartsområde mellan Järnvägsgatan och Södergatan under 2012. På sträckan sker all trafik på de gåendes villkor vilket innebär att fordonstrafiken, även cykeltrafiken, inte får köras fortare än gångfart samt att föraren har väjningsplikt mot gående. På gatan delar många trafikanter och trafikslag på trafikrummet. Markbeläggningen är av gatsten och därför är cykeltrafikens framkomlighet och bekvämlighet något lägre på sträckan. Detta är en brist för cykeltrafiken, även om det är en fördel för exempelvis gångtrafiken. Materialval såsom smågatsten kan skapa en okomfortabel cykling, i synnerhet för de som cyklar på sträckan regelbundet. På ett fåtal sträckor i tätorten är cykelbanan inte tillräckligt bred. Ett exempel på detta är den södra delen av Norregatan, där bredden endast är 1,8 meter på den dubbelriktade cykelbanan, se Figur 5-9.





Figur 5-8. Gång- och cykelväg norr om Västergatans gångfartsområde. Gång-och cykelvägen har belysning.



Figur 5-9. Smal dubbelriktad cykelbana på södra delen av Norregatan.

Kvaliteten avseende restiden för cykel brukar beskrivas med restidskvot. Restidskvoten är relationen mellan cykeltrafikens och biltrafikens restid. Kvoten räknas ut genom att dividera tiden det tar att cykla med tiden det tar att resa med bil. Eftersom cykeltrafiken och biltrafiken står i konkurrens till varandra och cykeltrafiken anses vara ett mer hållbart och hälsosamt sätt att färdas önskas en så låg

restidskvot som möjligt för cykeltrafiken, det vill säga, att det går snabbare att cykla än att köra. I Tabell 5-6 redovisas klassificeringen för restidskvoten.

En jämförelse mellan restiden för cykel och restiden för bil har gjorts för sex sträckor i Sjöbo, se Figur 5-10 och Tabell 5-7.

Tabell 5-6. Kvalitet avseende cykeltrafikens konkurrenskraft.

| Nättyp             | Restidskvot cykel/bil |           |       |
|--------------------|-----------------------|-----------|-------|
|                    | < 1,5                 | 1,5 – 2,0 | > 2,0 |
| Huvudnät för cykel | Grön                  | Gul       | Röd   |
| Lokalnät för cykel | Grön                  | Grön      | Gul   |





Figur 5-10. Cykel-, bil- och fägelvägssträckor för sex utvalda sträckor i Sjöbo.

Tabell 5-7. Restidskvot mellan cykel och bil i Sjöbo, sträckor enligt Figur 5-10.

| Startpunkt | Cykelväg (km) | Cykelväg (min) | Bilväg (km) | Bilväg (min) | Genhetsknot (cykel/bil) | Klass enl. STRADA |
|------------|---------------|----------------|-------------|--------------|-------------------------|-------------------|
| 1          | 2,36          | 9              | 2,33        | 8 (5+3)      | 1,13                    | Grön              |
| 2          | 1,70          | 6              | 2,34        | 8 (5+3)      | 0,75                    | Grön              |
| 3          | 1,64          | 6              | 2,09        | 8 (5+3)      | 0,75                    | Grön              |
| 4          | 2,64          | 9              | 2,85        | 10 (7+3)     | 0,90                    | Grön              |
| 5          | 1,71          | 6              | 1,88        | 7 (4+3)      | 0,86                    | Grön              |
| 6          | 1,17          | 4              | 1,30        | 6 (3+3)      | 0,67                    | Grön              |

Tiden det tar att åka bil har fått en tilläggstid på tre minuter. Tilläggstiden avser tiden det tar att parkera bilen väl framme i Sjöbo centrum för att sen gå den sista sträckan för att nå målpunkten. Samtliga sträckor får grön klass enligt Trasts klassificering där analysen grundar sig på Tabell 5-6. Kvalitet avseende cykeltrafikens konkurrenskraft. Den gröna klassningen innebär att cykeltrafiken tidsmässigt är konkurrenskraftig mot biltrafiken i Sjöbo. För fyra av de sex sträckorna innebär det en tidsvinst att cykla till målpunkten och för de övriga två sträckorna är differensen endast

en minut. Det finns därmed god potential till att flytta över många av de korta bilresorna inom tätorten till cykel.

För att bedöma hur gent Sjöbos cykelnät är har jämförelse mellan cykelväg och fägelväg gjorts på de sex sträckorna, se Figur 5-10. Genheten hos cykelvägnätet beskrivs i relation till fägelvägens sträcka, se Tabell 5-8. Genhetsknoten räknas ut genom att dividera längden för cykelvägen med längden för fägelvägen.



Tabell 5-8. Kvalitet avseende cykelnätets genhet.

| Nättyp             | Genhetskvot |            |       |
|--------------------|-------------|------------|-------|
|                    | < 1,25      | 1,25 – 1,5 | > 1,5 |
| Huvudnät för cykel | Grön        | Gul        | Röd   |
| Lokalnät för cykel | Grön        | Gul        | Röd   |

Tabell 5-9. Genhetskvot avseende längden för cykelväg och bil i Sjöbo, sträckor enligt Figur 5-10.

| Startpunkt | Cykelväg (km) | Fågelvägen (km) | Genhetskvot | Klass enl. Strada |
|------------|---------------|-----------------|-------------|-------------------|
| 1          | 2,41          | 2,05            | 1,18        | Grön              |
| 2          | 1,70          | 1,32            | 1,29        | Gul               |
| 3          | 1,64          | 1,20            | 1,37        | Gul               |
| 4          | 2,64          | 2,09            | 1,26        | Gul               |
| 5          | 1,71          | 1,43            | 1,20        | Grön              |
| 6          | 1,17          | 0,83            | 1,41        | Gul               |

Enligt Tabell 5-9 är två av de sex utvalda sträckorna klassade som gröna, övriga som gula. Anledningen till att så få sträckor har fått grön klassning beror främst på att det är korta sträckor som har studerats och ju kortare sträckor som studeras desto större genomslag får en viss given omväg. Det resulterar i att genhetskvoten för de sex sträckorna får en aningen missvisande klassning då Sjöbo är en mindre tätort med korta cykelsträckor. Därför kan klassningen ses som fullt godkänd för de studerade sträckorna.

Något som har betydelse för säkerheten, trygghet och tillgängligheten för cykeltrafiken är hur passager fungerar i korsning med bilnät. Detta är huvudsakligen beroende av två saker: biltrafikflödet på sträckan och den högsta tillåtna hastigheten. Tabell 5-10 visar hur kvaliteten bedöms med avseende på barriäreffekten.

Tabell 5-10. Kvalitet avseende bilnätets barriäreffekt.

| Korsningspunkt                          | < 5 000 fordon/dygn | 5 000 – 15 000 fordon/dygn | > 15 000 fordon/dygn |
|-----------------------------------------|---------------------|----------------------------|----------------------|
| Cykelnät tvärs länk i nät för biltrafik | Grön                | Gul                        | Röd                  |

Enligt trafikflödesmätningarna som presenteras i nulägesbeskrivningen är kvaliteten grön med avseende på barriärer förutom på Södergatan och på Västergatan där den är gul i mätpunkten, det vill säga gatan har mer än 5000 fordon/dygn. På de gulklassade gatorna är det av betydelse att utformningen på cykeltrafikens passager ses över så att cykeltrafikens framkomlighet, säkerhet och trygghet kan säkras.

Cykelpassager i Sjöbo utformas på flera olika sätt där den vanligaste typen är en upphöjd passage där gång- och cykeltrafiken separeras från varandra med olika färg på markbeläggningen, se Figur 5-11. Den upphöjda utformningen är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt då det är ett effektivt sätt att hastighetssäkra motorfordonens hastighet vid passagen. Ett mindre antal passager är utformade med övergångsställe i kombination med cykelöverfart, se Figur 5-12. Dessa passager kan ge en falsk trygghet för den som cyklar över passagen. Den cyklande förväntar sig att fordon då ska stanna för dem vilket kan resultera i en trafikolycka där hastigheten är livsavgörande.

Utifrån inventeringens resultat bedöms det finnas tillräckligt många parkeringsplatser för cykel vid busstationen. Vid de större busshållplatserna Sandbäck och Idrottsplatsen är

antalet parkeringar för lågt och dessutom finns att parkering endast på en av hållplatsernas sidor. De flesta parkeringsplatserna bör placeras vid påstigningshållplatsen, men ett visst antal cykelställ bör dock också placeras på avstigningshållplatsen. Bedömningen grundar sig i Trasts tabell för cykelparkeringens tillförlitlighet, se Tabell 5-11. Båda busshållplatserna saknar väderskydd för parkeringen vilket ger låg standard för parkeringen. Vidare har dessa tre parkeringsplatser enbart vanliga parkeringar för cykel, det vill säga att cykelramen inte kan låsas fast i cykelstället på ett smidigt sätt.

Vid stora målpunkter såsom utanför skolor och sporthall finns ett tillfredsställande antal cykelparkeringsplatser. I centrum och vid andra stora målpunkter kan platserna behöva utökas. Det kan vara bra att genomföra en räkning och beläggninginventering för cykelparkeringarna samt se över platser där cyklar placeras fritt eftersom det inte finns tillräckligt med cykelparkering. Det kan också i en sådan inventering vara bra att se över placeringen av cykelparkeringen i relation till målpunkter, eftersom cykeltrafiken har ett stort anspråk på att parkeringen är nära målpunkten och att det finns utrymme till att parkera cykeln, se Tabell 5-12.



Figur 5-11. Upphöjd cykelöverfart som är separerad från gångtrafiken.



Figur 5-12. Cykelöverfart tillsammans med övergångsställe.

Tabell 5-11. Kvalitet avseende cykelparkeringens tillförlitlighet. Med säker parkering avses antingen parkering där cykelns ram kan låsas fast eller att cykelparkeringen är bevakad. Andra parkeringsanordningar betraktas inte som säker parkering.

| Nättyp                                        | Parkeringen är överfull vardagar kl. 15-17 | Parkeringen är full eller nästan full vardagar kl. 15-17 | Parkeringen har > 10 % ledigt utrymme vardagar kl. 15-17 |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Inom huvudnätet för cykel, säker parkering    | Röd                                        | Gul                                                      | Grön                                                     |
| Inom huvudnätet för cykel, ej säker parkering | Röd                                        | Röd                                                      | Gul                                                      |

Tabell 5-12. Kvalitet avseende cykelparkeringens tillgänglighet.

| Målpunkt                              | Avstånd mellan entré och parkering |            |        |
|---------------------------------------|------------------------------------|------------|--------|
|                                       | > 200 m                            | 50 – 200 m | < 50 m |
| Inom huvudnätet för cykel, bevakad P  | Röd                                | Grön       | Grön   |
| Inom huvudnätet för cykel, obevakad P | Röd                                | Gul        | Grön   |
| Inom lokalnätet för cykel             | Röd                                | Röd        | Grön   |

## 5.5 Strategi

Det övergripande målet som strategin för cykeltrafik grundar sig på är att få fler sjöbo-bor att välja cykel som transportmedel framför bilen. Det kräver att det ska vara attraktivt att cykla i Sjöbo, det vill säga cykelnätet ska vara gent, trafiksäkert och ha bra utformning. Det ska även vara enkelt att parkera sin cykel i Sjöbo.

För att nå upp till målet om fler cyklister i Sjöbo sätts följande strategier upp:

- Fler cykelparkeringar

Tillräckligt många parkeringsplatser i nära anslutning till viktiga målpunkter som handelsområden, större arbetsplatser och busshållplatser. Belägningsgraden på parkeringsområdena bör inte vara för hög, det ska alltid finnas platser över. Cykelparkeringar ger en bättre koppling mellan olika trafikslag, exempelvis mellan cykel och buss.

- Bygga fler gång- och cykelvägar

Fler gång- och cykelvägar i Sjöbo som skapar ett genare och mer trafiksäkert cykelvägnät i Sjöbo. Genom att komplettera dagens cykelnät med ny gång- och cykelbana kan saknade länkar bindas ihop med befintligt nät. Gång- och cykelnätet kan byggas ut för att skapa nya kopplingar till områden inom tätorten.

- Ökad trygghet

Förbättrad belysning på Sjöbos cykelstråk. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken och de friliggande cykelvägarna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där cykel är inblandat på Sjöbos trafiknät. Fler cykelvägar i Sjöbo resulterar i färre cyklister i blandtrafik vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. En förutsättning är dock att man är mycket noggrann vid utformning av korsningspunkter. Viktiga

passager för cykeltrafiken ska hastighets-säkras för att hindra allvarliga trafikolyckor där hastigheten är livsavgörande. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Blandtrafik kan accepteras på gator där både hastighet och trafikflödet är lågt.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler sjöbobor att välja cykel som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan. Kampanjer kan rikta sig mot olika typer av resor som arbetsresor där kampanjen syftar till att flytta över bilresor till cykel. Framgångsrika kampanjer bygger på en god dialog med sjöboborna och intressenter.

Sjöbo kommun har tidigare utförst kampanjer som exempelvis "Cykla till jobbet" och "Använd cykelhjälmen".

## 5.6 Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att man i första hand ska genomföra mindre kostnadskrävande åtgärder, se kap 2.4 Fyrstegsprincipen.

Cykeltrafikens behov måste komma in tidigt i alla planer och finnas med kontinuerligt genom hela stadsbyggnadsprocessen; planering, byggande, drift och underhåll. Beslutsfattare och handläggare på alla nivåer måste vara involverade för att cykelfrågorna ska få en högre dignitet. Rutiner för stadsbyggnadsprocessen måste bestämmas för cykelfrågorna. Riktlinjer för utformning av cykelvägar och cykelparkering bör upprättas. Vägvisningsplan som även innehåller namn på de olika cykelvägarna och en cykelkarta för Sjöbo bör upprättas.

- Fler cykelparkeringar

Fler cykelparkeringar vid busshållplatserna Sjöbo Sandbäck och Idrottsplatsen. Cykelparkeringarna ska ge möjlighet att låsa fast cykelramen. Sandbäck och Idrottsplatsens

busshållplatser bör också förses med väderskydd för cykelparkeringen. En inventering bör även göras av cykelparkeringar i anslutning till skolor, större arbetsplatser och i centrum i Sjöbo för att bestämma beläggningen på parkeringsplatserna, det vill säga hur stor andel av parkeringsplatserna som är upptagna. Beläggningen bör inte överskrida 90 % vardagar kl. 15-17, i så fall bör fler parkeringsplatser för cykel anordnas. Nya parkeringsplatser bör vara av sorten som gör det möjligt att låsa fast cykelramen.

- Bygga fler gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar/banor som föreslås byggas ut redovisas under kapitlet för gångtrafik, se kapitel 4.6 Förslag till förändringar. Utöver de gång- och cykelvägar som föreslås byggas ut i Sjöbo föreslås även cykelbara stråk byggas ut för att binda ihop Sjöbo med tätorter i närområdet. Följande kopplingar föreslås:

- Ystadvägen mot Ystad och Blentarp
- Sågfilsgatan/väg 11 mot Lund och Veberöd
- Åsumsgatan, mot Vollsjö, Bjärsjölagård och Hörby
- Stora Tolångavägen mot Lövestad
- Östergatan mot Tomelilla

- Ökad trygghet

Belysningen är en viktig faktor som påverkar trygghetskänslan, åtgärder för belysningen redovisas i kapitlet för gångtrafik 4.6 Förslag till förändringar.

- Ökad trafiksäkerhet

Cyklister är en olycksdrabbad trafikantgrupp vars olyckor kan få allvarliga konsekvenser. Trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister är extra viktig eftersom möjligheterna att cykla har stor betydelse för möjligheterna att bryta Sjöbos relativt höga bilanvändning. Cykeltrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar.

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas  
Korsningar som är olycksdrabbade ska ses över och åtgärdas. Åtgärderna kan vara att





hastighetssäkra korsningspunkterna i syfte att skapa säkrare passager för oskyddade trafikanterna. Fokus bör i första hand ligga på åtgärder i korsningspunkter där koncentrationen av oskyddade trafikanter är hög. Olycksdrabbade korsningar i Sjöbo är Sparbanksgatan/Trädgårdsgatan och Södergatan/Silogatan.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas  
Olycksdrabbade sträckor ska ses över och åtgärdas. Åtgärder kan vara att se över cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet på sträckan. Cykeltrafiken ska vara separerad från andra trafikslag. Markbeläggningen ska vara jämn och väl underhållen, det vill säga fri från exempelvis löv och snö. Vidare ska belysningen ska vara god. Olycksdrabbade sträckor i Sjöbo för cykeltrafiken är Västergatan, Lilla Norregatan och Norregatan.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler sjöbobor att cykla istället för att ta bilen. I Malmö har kampanjen “Inga löjliga bilresor” drivits med framgång. De korta bilresorna i Malmö har gått ner från 50 till 40 %. Att ta cykeln sparar både miljön och ger en bättre hälsa. Dessutom finns det pengar att spara på att cykla. På detta vis kan både kommun och företaget få hälsosammare anställda samtidigt som Sjöbo blir ett bilfriare samhälle. Sjöbo har tidigare arbetat med liknande kampanjer men beteendepåverkande kampanjer behöver kommunen arbeta med kontinuerligt.

Möjlighet finns också att införa lånecyklar för kortare resor för exempelvis kommunanställda och för större företag.

## 5.7 Konsekvenser av förändringar

Genom att möjliggöra parkering av cykel vid viktiga målpunkter erhålls effekten att fler väljer att cykla inom orten för att nå sina målpunkter. Fler cykelparkeringar leder även till bättre möjligheter att byta färdmedel under en reskedja, exempelvis mellan cykel och buss.

Kompletteringen och utbyggnaden av cykelnätet ger Sjöbos cyklister en mer trafiksäker miljö att vistas i samtidigt som det ger ett genare cykelsystem. Förslaget att bygga ut cykelvägar till omkringliggande byar ökar tillgängligheten att transportera sig till Sjöbos kransorter. Det gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från Sjöbo för att utföra fritidsaktiviteter eller ärenden. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och dåliga trender som att föräldrar skjutsar sina barn till träning eller andra aktiviteter undviks. Skjutsande föräldrar är ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt då de skapar en mindre trafiksäker miljö för de barn och ungdomar som väljer att gå eller cykla till sin aktivitet. Detta i skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Förbättrad och kompletterad belysning på cykelbara stråk ökar tryggheten generellt, vilket främjar såväl gång- som cykeltrafik. Separerade gång- och cykelbanor ökar också tryggheten. Effekten av dessa trygghetsåtgärder kan bli att fler väljer att cykla oberoende av tid på dygnet. Cykelkampanjer kan resultera i att fler väljer att ta cykeln istället för bilen.





## 6 KOLLEKTIVTRAFIK

---

### 6.1 Anspråk

Den viktigaste förutsättningen för en effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en god samplanering mellan linjenätets uppbyggnad och bebyggelsen i form av bostäder, arbetsplatser och besökspunkter av olika slag samt att skapa så god samverkan mellan de olika trafikslagen som möjligt. Då får man ett bra resandeunderlag, vilket är en förutsättning för hög turtäthet. Detta innebär att bebyggelseutvecklingen bör ske utmed befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk. Linjenätet bör ha en central och gen sträckning genom bebyggelsen. Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas främst av restiden, effektiva linjesträckningar, närhet till hållplats vid start- och målpunkt, turtäthet, lokalisering av resecentra och bytesmöjligheter mellan olika trafikslag.

Kollektivtrafiken har anspråk på snabbhet, korta restider men även enkelhet och trygghet för resenärerna. För regionbussar bör gångavståndet till busshållplatsen inte vara mer än 1 000 meter. Gångavstånd till

hållplats för lokal busstrafik är svårt att tillgodose eftersom olika människor har olika förutsättningar och preferenser. Exempelvis kan avståndet 200 meter anses vara för långt för många personer med nedsatt rörelseförmåga. För normalresenären är snarare ett hållplatsavstånd på 500 meter önskvärt för att restiden för bussen inte ska bli för lång då fler stopp måste göras med kortare hållplatsavstånd.

Turtätheten bör vara minst fyra turer per timma och inte mindre än en tur per timma för en stad där invånarantalet är mindre än 50 000. För att vara konkurrenskraftig mot biltrafiken bör vidare restidskvoten (inklusive gång- vänte- och eventuell bytestid) inte vara större än två. Detta ställer i sin tur krav på färdhastigheten (inklusive tid för hållplatsstopp) men innebär också att linjedragningen måste vara rimligt gen.



Tabell 6-1. Kvalitetsanspråk för kollektivtrafiken.

| Kvalitet                           | Mått                                                                            |
|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Turtäthet (Stad < 50 000 invånare) | 15-30 min                                                                       |
| Gångavstånd, regionbussar          | 1 000 meter                                                                     |
| Gångavstånd, lokal kollektivtrafik | Högst 500 meter till 90 % av bostäderna. Högst 200 meter till tunga målpunkter. |
| Restidskvot                        | < 2                                                                             |

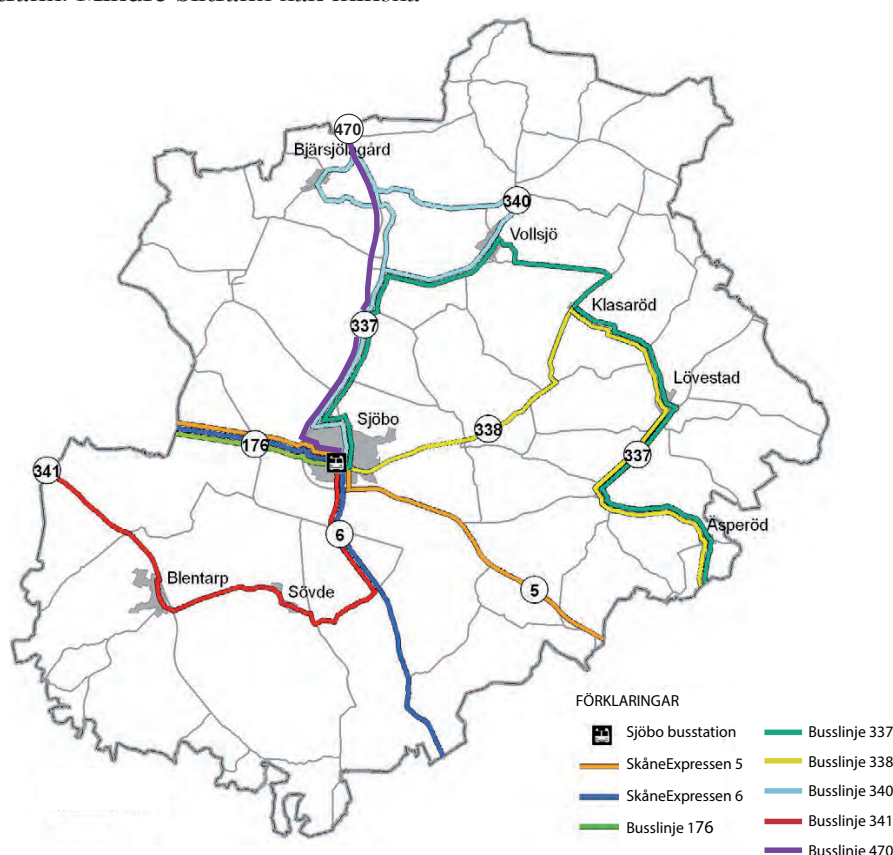
## 6.2 Nuläge

Kollektivtrafiken i Sjöbo består idag endast av regional busstrafik. Framtiden kan erbjuda förändring i detta då Simrishamnsbanan (järnväg) beräknas trafikera Sjöbo på sin sträckning mellan Simrishamn och Malmö. Simrishamnsbanan fanns en gång i tiden och gick då förbi Sjöbo på ungefär samma sträckning som nu planeras att byggas. Simrishamnsbanan lades ner på 70-talet.

Att öka antalet kollektivtrafikresande är ett övergripande mål eftersom det kan leda till minskad biltrafik. Mindre biltrafik kan minska

antalet trafikolyckor i tätorten, förbättra boendemiljön och förhöja kvaliteterna i stadsmiljön.

De stora kollektivtrafikstråken med flest avgångar förbinder Sjöbo med Malmö, Lund och Ystad. Alla busslinjer som trafikerar Sjöbo redovisas i Tabell 6-2. De busslinjer som har högst turtäthet illustreras i Figur 6-1. Sjöbos busshållplatser redovisas i Figur 6-2 uppdelat på större och mindre hållplatser med avseende på antalet passerande turer.



Figur 6-1. Busskarta över busslinjer i Sjöbo kommun. På kartan redovisas bara linjerna med högst turtäthet (Modifierad. ÖP, 2009).

Tabell 6-2. Busslinjer genom Sjöbo, trafikerade busshållplatser, antal turer och turtäthet.

| Linje             | Trafikerar                         | Trafikerar buss-<br>hållplatser i Sjöbo                                      | Turer per vardag<br>och riktning | Turtäthet under<br>rusningstrafik |
|-------------------|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Skåne Expressen 5 | Lund – Simrishamn                  | Sjöbo Busstation                                                             | 18 + 17                          | 30 min                            |
| Skåne Expressen 6 | Lund – Ystad                       | Sjöbo Sommarby<br>Sjöbo Sandbäck<br>Sjöbo Busstation<br>Idrottsplatsen       | 37 + 39                          | 20 min                            |
| 176               | Malmö – Veberöd –<br>Sjöbo         | Sjöbo Sommarby<br>Sjöbo Sandbäck<br>Sjöbo Busstation                         | 16 + 16                          | 30 min                            |
| 337               | Sjöbo – Ystad                      | Sjöbo Busstation<br>Gamla torg<br>Mäster Nilsgatan<br>Allégatan<br>Ommavägen | 2 + 2                            | –                                 |
| 338               | Sjöbo – Tomelilla                  | Sjöbo Busstation<br>Gamla torg<br>Tofta                                      | 6 + 7                            | –                                 |
| 339               | Sjöbo – Tomelilla                  | Sjöbo Busstation<br>Idrottsplatsen                                           | 4 + 2                            | –                                 |
| 340               | Sjöbo – Vollsjö –<br>Bjärsjölagård | Sjöbo Busstation<br>Gamla torg<br>Mäster Nilsgatan<br>Allégatan<br>Ommavägen | 7 + 8                            | –                                 |
| 341               | Sjöbo – Blentarp –<br>Veberöd      | Sjöbo busstation<br>Idrottsplatsen                                           | 7 + 6                            | –                                 |
| 398               | Sjöbo – Sövestad –<br>Ystad        | Sjöbo Busstation<br>Idrottsplatsen                                           | 1 + 1                            | –                                 |
| 470               | Sjöbo – Hörby –<br>Höör            | Sjöbo Busstation<br>Sandbäck                                                 | 5 + 5                            | –                                 |





Figur 6-2. Busshållplatser i Sjöbo, större och mindre, samt bussgator.

De mest trafikerade busslinjerna är SkåneExpressen 5, SkåneExpressen 6 och linje 176. SkåneExpressen 5 stannar endast på Sjöbo busstation. SkåneExpressen 6 stannar på Idrottsplatsen, Sjöbo busstation, Sandbäck samt Sjöbo Sommarby. Linje 176 trafikerar Sjöbo busstation, Sandbäck och Sjöbo Sommarby. Sjöbos busshållplatser placering redovisas i Figur 6-2. Figur 6-3 visar ett foto från Sjöbos busstation som är tätortens huvudhållplats där samtliga busslinjer genom Sjöbo passerar.

Huvudlinjerna färdas endast utmed större gator och längs med bussgator där framkomligheten generellt är god och inga kapacitetsproblem råder. Busstrafiken till/från väster har en egen körbana in till/ut från Sjöbo, en

direktkoppling från väg 11 till Västergatan vilket gör att bussen inte behöver köra genom cirkulationsplatsen väg 11/väg 13/Planteringsgatan. Parallellt med Västergatan, mellan Sandbäcksskolan och busstationen har busstrafiken också en egen bussgata. Bussgatorna i Sjöbo redovisas i Figur 6-2.



Figur 6-3. Sjöbo Busstation.



### 6.3 Planerade förändringar

Busstrafiken i Sjöbo tätort planeras av Skånetrafiken i samarbete med Sjöbo kommun. Stommen i nätet är SkåneExpressen 5 som går mot Lund och Simrishamn och SkåneExpressen 6 som går mot Lund och Ystad samt linje 176 som går mot Malmö. Längs dessa linjer har ett antal framkomlighetshöjande åtgärder gjorts och det finns önskemål om ytterligare åtgärder, framför allt i anslutning till korsningar. Turtäthet och linjedragning ses löpande över i samråd mellan kommunen och Skånetrafiken.

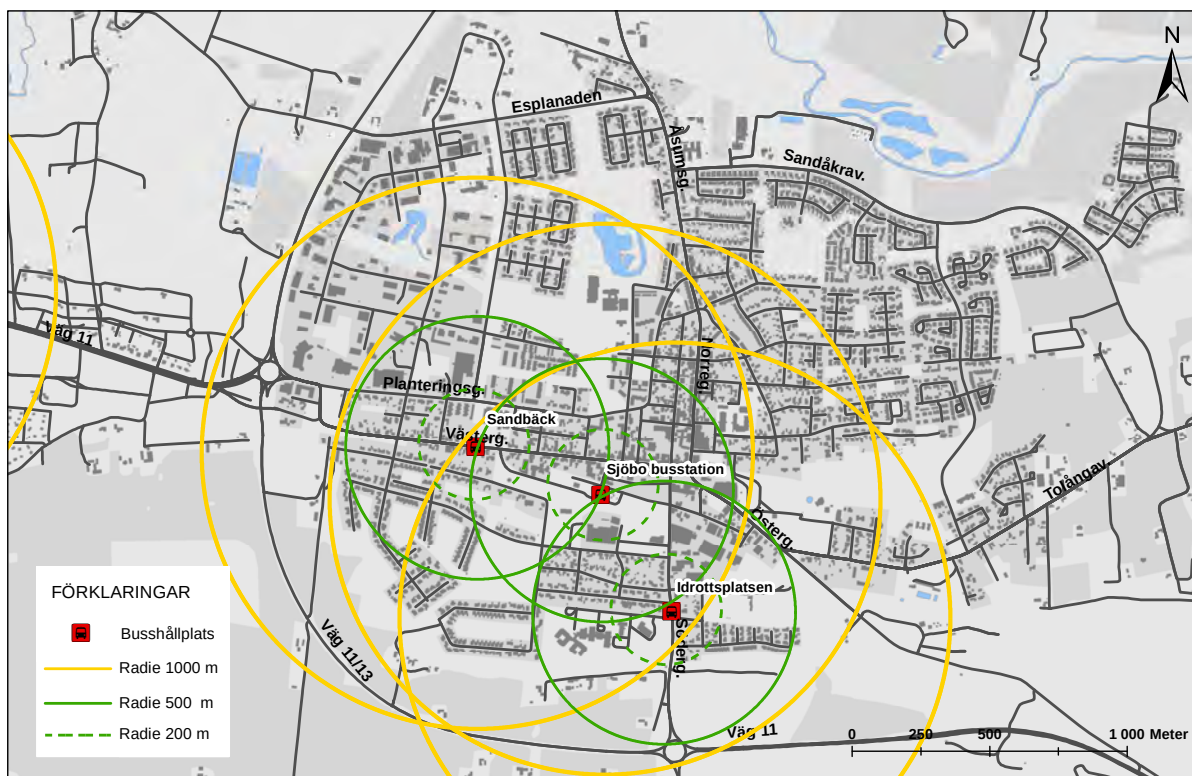
I ett längre perspektiv finns planer på att åter skapa järnvägstrafik längs Simrishamnsbanan och det finns en etablerad grupp med representanter för berörda kommuner, trafikverket och Skånetrafiken som arbetar med detta.

### 6.4 Bristanalys

Bedömning av kollektivtrafiken som helhet i Sjöbo görs utifrån närhet och framkomlighet. Närheten bedöms utifrån avstånd mellan hållplatser och bostäder samt avstånd mellan hållplatser och viktiga målpunkter.

I analysen har en uppdelning gjorts mellan huvudlinjer och andra busslinjer med avseende på turtäthet. Till huvudlinjerna ingår SkåneExpressen 5 och SkåneExpressen 6 samt busslinje 176. Fortsatt bedömning är gjord med fokus på huvudlinjerna.

Hållplatserna för huvudlinjerna i Sjöbo redovisas i Figur 6-4 med hållplatsavstånden 1000, 500 och 200 meter för respektive hållplats.



Figur 6-4. Busshållplatser som SkåneExpressen 5 och 6:s stannar vid samt avstånd till dessa hållplatser.



Enligt Trast ska helst 90 % av de boende i en tätort ha mindre än 500 meter från bostad till hållplats för lokaltrafik. I Sjöbo saknas dock lokaltrafik men hållplatsavståndet 500 meter är ändå intressant att studera då det bedöms som ett önskvärt avstånd för normalresenären.

De hållplatser som trafikeras i Figur 6-4 är Idrottsplatsen, Sjöbo busstation, Sandbäck och Sommarby. Hållplatsen Sommarby ligger strax utanför valt kartutsnitt och även strax utanför trafikplanens utredningsområde. Dock hamnar hållplatsens 1 000 meter radie inom utredningsområdet varför den ingår i analysen.

För boende i västra delen av Sjöbo är hållplatsen Sommarby ett alternativ till att stiga på busslinjerna SkåneExpressen 6 och linje 176. Tillgängligheten till hållplats Sommarby är dock begränsad i nuläget, en gång- och cykelväg planeras att byggas ut och ansluta till befintliga gator. Målet är att därmed öka attraktiviteten till hållplatsen.

### Närhet

Ur Figur 6-4 framgår det att cirka två tredjedelar av Sjöbos tätort har hållplatsavstånd mindre än 1 000 meter vilket ger låg standard avseende hållplatsavstånd till regionbuss. Sämst försörjt med närhet till kollektivtrafik är områdena i nordöstra och norra Sjöbo där avståndet är upp mot 2 000 meter till närmsta regionbusshållplats.

Drygt en fjärdedel av tätorten har mindre än 500 meter till närmsta hållplats vilket ger hög standard avseende tillgängligheten.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. För avstigande på Sjöbo busstation innebär avståndet möjlighet att nå centrum och för avstigande på Idrottsplatsen är avståndet till vårdcentralen precis över 200 m, vilket bedöms som godkänt ur tillgänglighetsynpunkt för personer med funktionsnedsättning.

### Framkomlighet

I Sjöbo finns det två bussgator, en bussgata som ger direktkoppling från väg 11 till Västergatan och en bussgata som löper parallellt med Västergatan. Dessa gator, som endast är avsedda att användas av bussar i linjetrafik, ger god framkomlighet för buss-trafiken genom Sjöbo. Restiden med buss från Sjöbo busstation till Södervärn i Malmö är i dagsläget en timme med den snabbaste busslinjen, linje 176. Med bil tar samma sträcka cirka 45 minuter. Restidskvoten mellan busslinje 176, inklusive gång- och väntetid, och biltrafik med är cirka 1,7 vilket ger godkänd restid enligt Trast som förespråkar restidskvoter under två för att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftigt mot biltrafiken.

En omfördelning av trafiken har skett i samband med att Västergatan enkelriktades med förbjuden färdriktning från öst till väst. Det har resulterat i en omfördelning av trafikflödena i området. Fler fordon färdas nu längs med Silogatan förbi Sjöbo busstation. Trafikökningen kan leda till framkomlighetsproblem för bussar i korsningen Silogatan/Södergatan. Därför kan framkomlighetsåtgärder bli aktuellt i denna korsning.



## 6.5 Strategi

Det övergripande målet som strategin för kollektivtrafik grundar sig på är att flytta över fler bilresor till kollektiva resor. För att åstadkomma detta behöver kollektivtrafikens konkurrenskraft stärkas.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Genom fysiska åtgärder kan bussens framkomlighet öka. Åtgärderna kan vara riktade mot stationsområdet, busshållplatserna och längs busslinjernas rutter genom Sjöbo.

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbos mål vara tillgänglig. Det kräver att alla trafikslag ska kunna ta sig till stationsområdet och att det ska finnas möjlighet att parkera i nära anslutning. Stationsområden och busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt HIN – Enkelt avhjälpta hinder.

- Järnvägsförbindelse

Simrishamnsbanan passerar Sjöbo, men ligger nere sen 70-talet. Genom Sjöbo tätort

är spåren borttagna. Järnvägsutredningen för Simrishamnsbanan inleddes hösten 2012. Sjöbo har som strategi att aktivt delta i järnvägsutredningen som berörd kommun.

Om järnvägsförbindelsen öppnar igen måste stor hänsyn tas till de korsningspunkter som järnvägen skapar med övriga trafikslag.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler Sjöbobor att välja kollektivtrafik som transportmedel istället för bil.

## 6.6 Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende kollektivtrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att man i första hand ska genomföra mindre kostnadskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 Fyrstegsprincipen.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Ombyggnad för bättre framkomlighet föreslås vid de tre korsningarna, Bussgatan/Västergatan, Bussgatan/Silogatan och Västergatan/Fluggränd, se Figur 6-5.



Figur 6-5. Förslag på fysiska åtgärder i Sjöbo för kollektivtrafiken.





- Ökad tillgänglighet

Busshållplatserna Sandbäck, Sjöbo busstation och Idrottsplatsen ska göras mer tillgängliga. Västergatan kan ses som ett huvudstråk till både Sandbäcks hållplats och busstationen. Södergatan kan ses som ett huvudstråk till Idrottsplatsens hållplats. Även Åsumsgatan/Norregatan bör ingå bland huvudstråken till busshållplatser då gatan utgör en viktig länk för boende i norra Sjöbo. Dessa stråk bör prioriteras högt och ha god framkomlighet. Exempelvis bör dessa stråk prioriteras vid snö- och lövröjning. Vidare bör gång- och cykelvägarna vara separerade med olika markbeläggning eller målad linje. Stråken kan med fördel skyltas mot hållplatslägena.

En inventering av busshållplatser och av stationsområdet föreslås med HIN, Enkelt avhjälpna hinder, som underlag. Förslag på inventering och åtgärdsprogram finns redovisat i kapitel 4.6 Förslag till förändringar.

- Järnvägsförbindelse

Fortsatt dialog mellan Sjöbo kommun, Region Skåne och Trafikverket för att förverkliga järnvägsförbindelsen mellan Malmö och Simrishamn via Sjöbo.

- Beteendepåverkan

Skånetrafiken har haft en kampanj i Sjöbo år 2012 där de erbjöd hushåll att beställa gratis busskort för två veckors resande med Skånetrafiken. Kampanjer liknande Skånetrafikens måste ske kontinuerligt för att ge gott resultat. Ett alternativ kan också vara att byta metod för att nå ut med budskapet.

Informationskampanjer kan också göras, exempelvis kan busstidtabeller skickas ut till boende i Sjöbo för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan med kampanjer för ökad cykling.

Information om pendelparkeringen vid stationsområdet och vid den västra stora cirkulationsplatsen kan skickas ut till boende i Sjöbo. Parkeringsmöjligheterna intill kollektiv-

trafikshållplatser kan få fler att välja buss som färdalternativ.

Utredning om behov av ytterligare pendelparkeringar ska genomföras.

- Analys av körvägar

I trafikplanen föreslås att området kring Gamla Torg görs mer attraktivt för gående, framför allt för flanering och vistelse. I samband med detta bör körvägarna för busstrafiken norrut på Åsumsgatan studeras så att man tar hänsyn till såväl bussarnas krav på framkomlighet och körtider som fotgängarnas anspråk på tysta och attraktiva miljöer.

## 6.7 Konsekvenser av förändringar

Genom framkomlighetsåtgärderna kan bussens framkomlighet öka genom Sjöbo vilket leder till att busstrafiken flyter på bättre och tidtabellerna kan hållas bättre vilket ökar bussens pålitlighet och minskar restiden. Åtgärderna kan höja bussens status vilket kan resultera i att fler sjöbobor väljer bussen framför bilen.

Genom att separera gång- och cykeltrafiken från den motorburna trafiken på de viktigaste stråken till busshållplatserna förbättras trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. För kollektivtrafiken blir framkomligheten bättre samt att tryggheten och säkerheten ökar för de oskyddade trafikanterna som vill resa med kollektivtrafiken. Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken innebär också att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

Om stråken till busshållplatserna skyltas ökar medvetenheten om möjligheten att resa kollektivt. Tillsammans kan dessa åtgärder höja kollektivtrafikens status och fler kan välja att resa kollektivt.

Kollektivtrafikskampanjer kan öka andelen som ställer bilen hemma och i stället väljer bussen som färdmedel.





## 7 BILTRAFIK

### 7.1 Anspråk

#### Motorfordonstrafikens vägnät

Motorfordons anspråk på vägnätet är god framkomlighet, tillgänglighet och hög säkerhet. Anspråket har en stark koppling till funktions-

nivån hos den enskilda vägen, se funktionsindelningens principer enligt Tabell 7-1 och Tabell 7-2.

Tabell 7-1. Funktionsindelning av bilnätet.

| Nättyp           | Huvudsaklig trafikuppgift                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huvudnät för bil | Nätet består av gator för trafik genom tätorten och gator för trafik till/från tätorten samt mellan stadsdelar inom tätorten. Inom huvudnätet finns länkar som ingår i ett övergripande nät som används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Viktiga målpunkter är centrum, verksamhetsområden och besökspunkter inom staden och fjärrpunkter utanför tätorten. |
| Lokalnät för bil | Nätet omfattar gator för trafik som till övervägande del har målpunkt utmed gatan. Viktiga målpunkter är huvudnätet för bil och målpunkter inom stadsdelen.                                                                                                                                                                                                                                    |





Tabell 7-2. Bilnätets utformning.

| Nättyp           | Anspråk                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Huvudnät för bil | Huvudnätet bör klara den trafikbelastning som normalt råder i nuläget eller den framtida situation man väljer att dimensionera för. Tillräcklig kapacitet bör därför säkerställas vid högtrafiktid för varje länk inom huvudnätet för dagens trafikflöden plus det tillskott som beräknas uppstå till följd av tätortens kända expansion. Beläggningen bör vara utan gropar, hål och större ojämnheter. Bilisters krav på ytjämnhet är lägre än cyklisters och fotgängares. Bilisters behov av snabba insatser för att åtgärda brister i ytjämnheten är lägre än gåendes och cyklisters behov. Farthinder i form av gupp eller andra förhöjningar får avvägas mot gåendes och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Alltför tvära horisontalkurvor bör undvikas liksom att placera större korsningar direkt efter en brant backe (kan förorsaka problem att starta vintertid). |
| Lokalnät för bil | Lokalnätet bör klara den trafikbelastning som normalt råder vid högtrafiktid. Beläggningen bör vara utan gropar, hål och större ojämnheter. Farthinder i form av gupp eller andra förhöjningar är fullt acceptabla.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

Motortrafikvägnätets anspråk kan sammanfattas enligt följande punkter:

- God kapacitet i korsningar och på sträckor
- Finmaskighet och närhet till samtliga målpunkter
- Valmöjligheter och flexibilitet
- God orienterbarhet
- Tillgänglighet till stadens utrymmen
- Bekvämlighet

Kapaciteten i nätet är av stor betydelse för motortrafiken. Belastningsgrad i korsningar är ett mått för att bestämma korsningars framkomlighet. Den räknas ut genom att dividera aktuellt flöde och trafikanläggningens kapacitet. Belastningsgraden ska på sträckor och korsningar inte överskrida 0,8 och i signalreglerade korsningar 0,5. Dimensionerande är normalt kapaciteten i korsningarna. Där är belastningsgraden normalt högre än på sträckor. Är belastningsgraden för hög uppstår köbildning med restidsökning som följd. Även miljöproblem i form av emissioner, barriärer och buller uppkommer vid köbildning. Resvägsförändringar kan också uppstå vilket

ibland innebär att trafik kör på gator där mer trafik inte är önskvärt.

Finmaskighet och närhet till målpunkter står i relation till valmöjligheter och flexibilitet i nätet, det vill säga att det finns flera sätt att nå en målpunkt. Detta behöver inte betyda att framkomligheten och bekvämligheten är hög i de alternativa vägarna, men det finns möjlighet att välja alternativ väg vid exempelvis driftbrott eller tillfällig kapacitetssänkning i det normala vägvalet.

God orienterbarhet syftar på hur lättförståeligt och självförklarande nätet är, exempelvis ger vägs skyltning ökad orienterbarhet. Standard och dimensionering ska vara tillfredsställande. Vidare ska passager och korsningar vara utformade så att det är enkelt att passera.

Motortrafiken har likt alla transportmedel anspråk på god tillgänglighet, vilket syftar till att körvägen önskas vara så pass god att det är enkelt att köra till sin målpunkt. Tillgänglighet är ett vitt begrepp och ibland krävs mycket utrymme för att anspråket ska kunna beskrivas tillfredsställande. Restid är en tydlig markör avseende god tillgänglighet för samtliga trafikslag, men är bara en del av sanningen. Tillgänglighet hänger samman med



finmaskighet, bekvämlighet, trygghet, stadens karaktär och gatans livsrum samt förarens individuella behov och förmågor.

Bekvämlighet avser hur pass bekvämt det är att trafikera vägen man färdas på. Markbeläggning kan exempelvis påverka detta. Vidare påverkar fordonets skick, övrig trafik och väder också bekvämligheten att färdas en sträcka.

## Parkering och uppställning

Parkering är en viktig faktor för biltrafikens tillgänglighet och bilnätets funktion. Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för resmönstret. En begränsning av antalet parkeringsplatser kan användas för att påverka biltrafikmängden i ett område. Parkering kan på detta sätt användas som ett aktivt instrument i stadsplaneringen.

Anspråket på parkeringsplatser uttrycks oftast genom behovstal (parkeringsnormer). Behovstalen beskrivs i antal bilplatser per kvadratmeter våningsyta. Behovstalen innebär en kompromiss mellan tillgänglighetsanspråk från biltrafik och andra anspråk i staden. Behovstalen för parkering ska alltid följas vid nybyggnad och exploatering i samband med bygglovgivning. Detta gäller såväl allmänna parkeringsplatser som särskilda parkeringar för personer med parkeringstillstånd.

## Genomfartstrafik

Oavsett transportslag eftersträvar i allmänhet trafiken den snabbaste vägen. För fordonstrafiken behöver den snabbaste vägen inte alltid vara den genaste. Ringleder är ett exempel på hur ökad färdhastighet leder motortrafik utanför tätorter. Om ringleder saknas finns anspråk på att använda de genaste vägarna och de vägar som ger kortast restid genom tätorten.

## Vägvisning

Orienterbarheten i nätet är viktig för tillgängligheten, tryggheten och säkerheten. Anspråk på god vägvisning är oerhört betydelsefull för motortrafiken. En god vägvisning har potential att minska trafikarbetet i staden samt att reducera missförstånd i trafiken som annars kan resultera i en trafikolycka.

## 7.2 Nuläge

### Motorfordonstrafikens vägnät

Motorfordonstrafiken använder idag nästan alla delar av vägnätet i Sjöbo men är framförallt koncentrerat till de större trafiklederna. Det finns en del regleringar i och runt centrum som begränsar framkomligheten för motordrivna fordon. Begränsningen är till fördel för stadens karaktär och framkomligheten för kollektivtrafiken och de oskyddade trafikanterna. Det går att nå alla platser i Sjöbo tätort med motordrivna fordon. Vägnätets karaktär kännetecknas generellt av breda och asfaltsbelagda gator med eller utan gångbanor. Centrumgatorna kännetecknas av omsorgsfullt valda markbeläggningsmaterial, som ger en mjukare karaktär.

Flera gator, bland annat i Industriområdet, men också delar av de gator som utgör infartsvägar mot centrum är breda och inbjuder till höga hastigheter. Smalare körbanor på dessa gator kan sänka hastigheten vilket är en viktig aspekt för trafiksäkerheten. I trafikplanen ges förslag på gator där körbana tas i anspråk för gång- och cykelbana.

På en del lokalgator av uppsamlande karaktär har gångbanor byggts ut vilket ger en prydlig karaktär och en tydlighet för gaturummet. De bostadsgator som endast försörjer den egna gatan har i allmänhet inga trottoarer vilket trafiksäkerhetsmässigt inte är några problem så länge hastigheterna kan hållas låga.



Vägnätet har på en del platser kompletterats med olika typer av hastighetssänkande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder som vanligtvis utgörs av upphöjda sidogator i kombination med övergångsställen samt avsmalningar av vägbanan. Vägmarkeringar görs på ett standardtypiskt sätt. Passager över sidogator har ofta en röd färg för att tydliggöra överfarten, se Figur 7-1. Gatorna i villaområden är förhållandevis breda, vissa har gångbanor och andra inte, se Figur 7-2 för exempel på en villagata.



*Figur 7-1. Gatukorsning i centrala Sjöbo med olika materialval samt rödmarkerad, upphöjd överfart för att tydliggöra korsningens funktion.*

Under 2012 har ett arbete med att anpassa Sjöbo till "Rätt fart i staden" genomförts. I rapporten Rätt fart i Sjöbo (2012) föreslås generellt att hastigheten inom tätbebyggt område sänks från 50 till 40 km/tim. Vid skolor föreslås hastigheten vara 30 km/tim och på de större trafiklederna Industrigatan, Esplanaden, Sandåkravägen och Södergatan föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim, se Figur 7-8. Gatorna har skyltats i början av 2013. Riksvägarna runt Sjöbo har generellt hastighetsgränsen 80 km/tim.

Uppmätta hastigheter och trafikflöden finns beskrivna i Tabell 7-3.



*Figur 7-2. Villaområde i Sjöbo.*



Figur 7-3. Hastighetsgränser i Sjöbo (Rätt fart i staden, 2012).



Tabell 7-3. Uppmätta hastigheter och trafikflöden i Sjöbo tätort. ÅDT står för årsmedeldygnstrafik vilket kan beskrivas som antalet fordon som passerar ett angivet gatusnitt under ett dygn. I tabellen anges den hastighet som gällde när trafikmätningen gjordes.

| Gata           | Del | ÅDT          | Mätning utförd år | Skyltad hastighet (km/tim) | Medel-hastighet (km/tim) | 85-perc (km/tim) |
|----------------|-----|--------------|-------------------|----------------------------|--------------------------|------------------|
| Esplanaden     |     | 2800         | 2010              | 50                         | 52                       | 59               |
| Fabriksgatan   |     | 857          | 2010              | 50                         | 47                       | 55               |
| Långdangsgatan |     | 1007         | 2011              | 50                         | 46                       | 55               |
| Matematikgatan |     | 108          | 2011              | 30                         | 29                       | -                |
| Ommadalsvägen  |     | 744          | 2010              | 50                         | 43                       | 53               |
| Ommavägen      |     | 1353         | 2009              | 50                         | -                        | -                |
| Sandåkravägen  |     | 2300         | 2009              | 50                         | 54                       | 63               |
| Silogatan      |     | 1900         | 2011              | 50                         | 39                       | 47               |
| Sparbanksgatan |     | 785          | 2007              | 50                         | -                        | -                |
| Södergatan     |     | 5447         | 2011              | 50                         | 43                       | 50               |
| Tolångavägen   |     | 3903         | 2010              | 50                         | 44                       | 53               |
| Tvärgatan      |     | 139          | 2009              | 30                         | 29                       | 37               |
| Västergatan    |     | 5442         | 2011              | 30                         | 31                       | 38               |
| Åsumsgatan     |     | [1576-3898]* | 2006              | 50                         | [47-50]*                 | [54-58]*         |
| Östergatan     |     | 1723         | 2006              | 50                         | -                        | -                |

\* Intervallet anger högsta och lägsta värde, baserat på flera mätningar genomförda på olika sektioner samt under olika årstider.

Medelhastigheten är generellt lägre än satt hastighetsgräns, förutom på Åsumsgatan, Sandåkravägen och Esplanaden. Att 85-percentilen ligger under 55 km/tim betyder att 85 procent av förarna håller en hastighet under 55 km/tim, och 15 % överskrider hastighetsgränsen. En 85 percentil som närmar sig 60 km/tim visar på att det finns många som kör mycket för fort på sträckan.

Trafikflöden över 3 000 fordon per dygn brukar beskrivas som av betydelse. Följande gator har mer än eller nära 3 000 fordon per dygn:

- Esplanaden
- Södergatan
- Tolångavägen
- Västergatan
- Åsumsgatan





## Parkering och uppställning

I Sjöbo kommun finns två pendelparkeringar. Dessa är lokaliserade vid bussterminalen och i västra delen av Sjöbo, korsningen väg 11 och väg 13.

I nuläget finns det mellan 400 – 500 parkeringsplatser i Sjöbo. För att skapa ett effektivt parkeringssystem behöver antalet parkeringsplatser ses över. Vidare behövs det undersökas hur lätta de är att hitta till och hur de är reglerade. Det sistnämnda är viktigt, framför allt för att skapa omsättning på platserna.

## Genomfartstrafik

Sedan ringleden bestående av riksvägarna 11 och 13 byggdes söder och väster om Sjöbo tätort leds trafiken huvudsakligen utanför tätorten. Viss genomfartstrafik förekommer ändå på de stora trafiklederna, särskilt på Södergatan och till viss del på Västergatan/Silogatan.

Västergatan har under hösten 2012 byggts om till gångfartsgata på sträckan mellan Järnvägsgatan och Södergatan. Gatan är numera enkelriktad med förbjuden färdriktning blir från öst till väst. Trafiken som tidigare färdades på Västergatan i västlig riktning får nu i stället köra Silogatan och Järnvägsgatan för att ta sig runt det enkelriktade gångfartssområdet.



Figur 7-4. Västergatan, en centrumgata full av liv och rörelse, inte optimal för trafikgenomfart.

## Vägvisning

Vägvisning hänvisar generellt trafiken ut mot ringleden bestående av väg 11 och väg 13, se Figur 7-5. Vägvisningen behöver dock kompletteras och uppdateras bland annat i samband med att Västergatans ombyggnad har färdigställts.



Figur 7-5. Vägvisning till nationella vägnätet bestående av väg 11 och väg 13 in mot Västergatan i centrala Sjöbo.

## Allmänna observationer

Flera gator har reglerats och utmärkts med väjningsplikt i korsningar, dock finns brister i utmärkningen av huvudleder och prioritet på berörda gator i samma korsning. Detta kan leda till situationer där fordonsförare på de större gatorna tror att högerregeln gäller och därför stannar för att släppa fram korsande trafik, även då det är anslutande gator som ska lämna företräde i korsningen, se Figur 7-6.

En vanlig syn i centrala Sjöbo är varningsskyltar för cyklister, se Figur 7-7. Varningsskyltar har begränsad effekt varför dessa bör ses över och användas sparsamt för att de ska ha så god effekt som möjligt på de platser där de sitter uppe.





Figur 7-6. Exempel på skyltning i Sjöbo.



Figur 7-7. Exempel på skyltning i Sjöbo.

## 7.3 Planerade förändringar

### Motorfordonstrafikens vägnät

Enligt Sjöbos trafiksäkerhetsprogram var en stor fråga år 2000 att få färre hastighetsöverträdelser i orten. För att kunna åstadkomma detta är det viktigt att gatans utformning och funktion stämmer överens. Exempelvis bör inte en gata med låg hastighet vara allt för bred då gatans bredd talar mot den skyltade hastighetsgränsen. Det är då svårt att få acceptans för den skyltade hastigheten. Vidare är det mycket viktigt att hastighetsgränsen på gatan svarar mot de anspråk och krav som de oskyddade trafikanterna har.

### Parkering och uppställning

Sjöbo kommun skriver i FÖP (2013) att behovet av p-platser i kollektivtrafknära lägen och parkeringsmöjligheter för samåkning måste tillgodoses i kommande detaljplanering för att tillväxtmålen ska kunna uppnås.

### Genomfartstrafik

De centrala delarna av tätorten ska avlastas från genomfartstrafik enligt FÖP (2013). Som en del i detta har Västergatan byggts om och reglerats för enkelriktad västerifrån.

### Vägvisning

Inga planerade förändringar.

## 7.4 Bristanalys

Kvalitetsbedömning av motorfordonstrafikens vägnät görs med avseende på framkomlighet och orienterbarhet.

Belastningsgraden ska på sträckor och korsningar inte överskrida 0,8, se Tabell 7-4 och i signalreglerade korsningar 0,5. Signalreglerade korsningar finns inte i Sjöbo. Belastningsgraden i korsningarna bedöms vara under 0,8 varför kapaciteten i Sjöbos huvudnät bedöms som god. Kvaliteten i bilnätet avseende framkomligheten bedöms således som grön.

Tabell 7-4. Kvalitet avseende framkomlighet (maxtimme).

| Nättyp   | Belastningsgrad | Belastningsgrad | Belastningsgrad |
|----------|-----------------|-----------------|-----------------|
|          | < 0,8           | 0,8 – 1,0       | > 1,0           |
| Huvudnät | Grön            | Gul             | Röd             |

Biltrafikens gatunät är finmaskigt, med undantag för industriområdet, vilket ger närhet till målpunkter i Sjöbo. Farthinder i form av upphöjda sidogator och övergångsställen är relativt vanligt finns på ett antal ställen i gatan, men det finns behov av ytterligare trafiksäker-

hetsåtgärder i tätorten. Dessa åtgärder avvägs mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur pass god vägvisning det finns för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 7-5.

Tabell 7-5 Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

| Nättyp   | Ingen konsekvent vägvisning | Tabellvägvisare vid viktiga knutpunkter i nätet | Sammanhållande, tydlig och konsekvent vägvisning |
|----------|-----------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Huvudnät | Röd                         | Gul                                             | Grön                                             |
| Lokalnät | Gul                         | Grön                                            | G                                                |

Vägvisningen för huvudnätet är generellt sett god, det finns vägvisning i viktiga korsningar och knutpunkter. Däremot är ingen vägvisningsplan för biltrafiken genomförd och vägvisningen är inte alltid konsekvent, därför bedöms både huvudnätets- och lokalnätets orienterbarhet som gul.

Den uppmätta hastigheten i Sjöbo överensstämmer generellt sett väl med skyltad hastighet, se Tabell 7-3. Undantagen är Åsumsgatan och Esplanaden där den skyltade hastigheten är 50 km/tim men hastighetsmätningar visar att 15 % av förarna håller en hastighet upp mot och över 60 km/tim. Både Åsumsgatan och Esplanaden har relativt hög dygnstrafik och bedöms därför som gator av betydelse.

Den generella skyltningen i Sjöbo uppvisar vissa brister i form av tydlighet. Det förekommer att gator skyltas som väjningsplikt ut mot andra gator som inte skyltas som huvudled. Detta kan leda till förvirring då fordon från alla riktningar i vissa korsningar kan få uppfattningen att de ska lämna företräde.

Södergatan har till viss del problem med mycket trafik vilket påverkar bullernivåerna negativt.



## 7.5 Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt stadslivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och sjöbornas beteende.

- Färre bilar i centrum

Trafikplanens strategi är att främja åtgärder som minskar andelen som tar bil till centrum. Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring stadens karaktär.

- Enkelt att parkera

Genom att strategiskt välja ut bra lägen för parkeringsplatser kan kollektivtrafiken gynnas då det enkelt och effektivt går att byta mellan fordonsslagen. För sjöborna är det även viktigt att parkeringsplatser finns till större målpunkter i tätorten.

- Ökad trafiksäkerhet

Målet för trafikplanen är att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. De oskyddade trafikanterna är högt prioriterade. Sänkt hastighetsgräns och utformningsåtgärder av gaturummet är sätt att anpassa trafikrummet till människans förutsättningar utifrån krockvårdskurvan och nollvisionens synsätt.

Fordonstrafiken håller högre hastighet än skyltat på flera av Sjöbos gator. Kommunen bör utveckla ett samarbete med polisen kring kontroll och mätning av hastigheter i Sjöbo.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler Sjöborna att lämna bilen hemma och istället välja att färdas kollektivt, med cykel eller till fots. Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

## 7.6 Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende biltrafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre kostnadskrävande åtgärder, se kap 2.4 Fyrstegsprincipen.

- Färre bilar i centrum

Ett mål för Sjöbo kommun är att minska antalet motorfordon i centrum. Västergatan har nyligen gjorts om till enkelriktad gata med gångfartsområde vilket är en åtgärd i rätt riktning för att minska antalet bilar genom centrum. För den trafik som är kvar bör en vägvisningsplan upprättas för att leda trafik från centrum till mer trafiktåliga gator där oskyddade trafikanter inte berörs av fordonstrafiken i lika stor utsträckning.

På Södergatan passeras mycket trafik på grund av dess koppling till den södra infarten till Sjöbo. Södergatan kan avlastas genom att ansluta Östergatan till väg 11. Positiva och negativa effekterna av en sådan anslutning bör utredas.

- Enkelt att parkera

En genomarbetad, tillämpad och väl förankrad parkeringsstrategi är ett kraftfullt styrmedel när det handlar om att skapa fungerande stadskärnor och smidiga trafikflöden.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförande av hastighetsplan. En översyn av hastighetsgränserna har genomförts med verktyget ”Rätt fart i staden”. Den skyltade hastigheten i tätorten har under vintern 2013 ändrats i enlighet med förslagen i Rätt fart i Sjöbo. Den generella hastigheten inom tätbebyggt område har därmed sänkts från 50 till 40 km/tim. De sänkta hastighetsgränserna påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. I klassningen har hänsyn tagits till bland annat dessa aspekter och en sammanvägning av olika transportslag har gjorts. För vissa av gatorna behöver ombyggnad, exempelvis utbyggnad av gång- och cykelbana eller trafik-



säkerhetshöjande åtgärder, vilket bör göras systematiskt och efter behov. Trafikplanen ger förslag på ombyggnad av gator där delar av körbanan tas i anspråk till förmån för gång och cykelbana.

En av de stora gatorna som föreslås byggas om för högre trafiksäkerhet är Västergatans västra del. Från bussgatan och västerut är detta ett viktigt kollektivtrafiksstråk och här föreslås refug vid viktiga passager, exempel på refug visas i Figur 7-8. På Västergatan öster om bussgatan kan trafiksäkerhetshöjande åtgärder anläggas i form av farthinder vid punkter där fordonstrafiken korsar oskyddade trafikanters stråk, exempel visas i Figur 7-9.



Figur 7-8. Exempel på refug i gata för att smälta av körbanans bredd och på så vis sänka hastigheten.



Figur 7-9. Exempel på gång- och cykelpassage som är hastighetssäkrat med platågupp i gatsten.

Korsningen Planteringsvägen/Ommavägen är en otydlig korsning där sikten är begränsad. För att öka trafiksäkerheten i korsningen är ett alternativ att sänka hastigheten. Det kan göras genom att anlägga fartgupp eller cirkulationsplats. Vilken utformning som är bäst för denna korsningspunkt bör utredas och samordnas med utbyggnad av gång- och cykelbana.

- Översyn av reglering huvudleder

En översyn av vägnätet i Sjöbo tätort bör genomföras där större gator med stor mängd trafik föreskrivs och skyltas som huvudleder. I dagsläget finns inga huvudleder i Sjöbo centrum, för att öka framkomligheten och tydligheten i vissa korsningar bör det framgå vem som har företräde i korsningen.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan för gång-, cykel och kollektivtrafik.

## 7.7 Konsekvenser av förändringar

Med de föreslagna åtgärderna skapas ett mer effektivt utnyttjat trafiksystem, såväl vad gäller gator som parkeringar. Sjöbo ska vara tillgängligt även med bil, men på det mest centrala gatorna gäller de gåendes villkor. Parkering ska göras enkel och lättillgänglig, men det är inte en självklarhet att möjlighet finna att parkera i omedelbar närhet till alla målpunkter.

De föreslagna åtgärderna går också i linje med att styra ut så mycket trafik som möjligt från Sjöbos centrala delar.









## 8 SÄRSKILD TRAFIK

### 8.1 Anspråk

#### Tung trafik

Tung trafik ställer särskilda krav på utrymme, tillgänglighet, framkomlighet, bärighet med mera. Den tunga trafiken påverkar boendemiljön negativt då fordonen ger ifrån sig buller, avgaser och vibrationer. Biltrafiknätet måste därför utformas med särskild hänsyn till lastbilarnas körvägar, lastning och lossning, parkering med mera. De gator som rekommenderas för tung trafik bör vara trafiktåliga samt att antalet boende som blir störda av trafiken blir så få som möjligt.

#### Arbetsfordon, långsamtgående fordon

Till arbetsfordon hör fordon som används för att utföra ett specifikt arbete, till exempel grävmaskin, traktor och truck. Ofta är arbetsfordon av långsamtgående trafikslag. Arbetsfordon används både kontinuerligt och tillfälligt beroende av vilken verksamhet eller arbete som utförs.

Långsamtgående fordon är fordon med låg maxhastighet, max 45 km/tim, till exempel traktorer, motorredskap och vissa släpfordon. Långsamtgående fordon är i allmänhet beroende av gena körvägar. Denna typ av trafik är också genom lagstiftning förbjuden att köra på motorvägar och motortrafikleder.

Både arbetsfordon och långsamtgående trafik ställer i många fall särskilda krav på utrymme, tillgänglighet, framkomlighet, bärighet etcetera. Vissa fordonstyper orsakar buller, avgaser och vibrationer. Biltrafiknätet måste därför utformas med särskild hänsyn till arbetsfordons och långsamtgående trafiks körvägar, lastning/lossning, parkering med mera. De gator som rekommenderas för långsamtgående trafik bör inte vara allt för hårt trafikerade men får inte heller innebära störningar för närboende.

#### Utryckningstrafik

Utryckningstrafikens behov handlar till stor del om framkomlighet och körutrymme, i synnerhet behoven för räddningstjänstens fordon, som vanligen är de som behöver störst utrymme. Gemensamt för all utryckning är att insatstiden är viktig och dimensionerande för både lokaliseringen av enskilda anläggningar och utformningen av det gatunät som behövs. Brandkårens inställningstider till olika målpunkter är i hög grad beroende av närheten till stationen och färdhastigheten. Framkomligheten i korsningarna är av stor betydelse för utryckningsfordon. För ambulanstransporter finns, i likhet med brandkåren, behov av viss färdhastighet för att hålla sina utryckningstider, men också på en jämn och rak färdväg för att inte utsätta patienterna för onödigt lidande. Polisens behov är mer svårdefinierade och följer inte huvudvägarna på samma sätt som för brandkår- och ambulanstransporter.



Normalt brukar utryckningsnätet bestå av olika delar med olika krav på hastighet och körutrymmen, ett primärt och ett sekundärt nät.

I Tabell 8-1 redovisas utryckningsnätets funktionsindelning samt de anspråk som kan ställas på hastighet och kapacitet i utryckningsnätets olika delar.

Tabell 8-1. Funktionsindelning och anspråk.

| Funktionsindelning            |                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Länktyp                       | Omfattning och huvudsaklig trafikuppgift                                                                                                                                                                                           |
| Primärt utryckningsnät        | Omfattar större delen av biltrafikens huvudnät samt anslutningsgator till sjukhus och vårdhem, brandstation och andra väl frekventerade målpunkter för ambulanser och brandfordon. Ger god framkomlighet till de viktigaste målen. |
| Sekundära utryckningsvägar    | Omfattar övriga delar av blandtrafiknätet utom gator med gångfart. Ger rimlig framkomlighet till övriga större utryckningsmål.                                                                                                     |
| Övriga utryckningsvägar       | Omfattar gator med gångfart, samt vissa kvartersgator och delar av gc-nätet som kan behöva utnyttjas för att komma åt enskilda byggnader med brandfordon, m.m. Gör det möjligt att komma nära alla utryckningsmål.                 |
| Hastighetsanspråk             |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Länktyp                       | Hastighet (km/tim)                                                                                                                                                                                                                 |
| Primärt utryckningsnät        | 50                                                                                                                                                                                                                                 |
| Sekundärt utryckningsnät      | 30                                                                                                                                                                                                                                 |
| Övriga gator och körbara ytor | Gångfart                                                                                                                                                                                                                           |



## 8.2 Nuläge

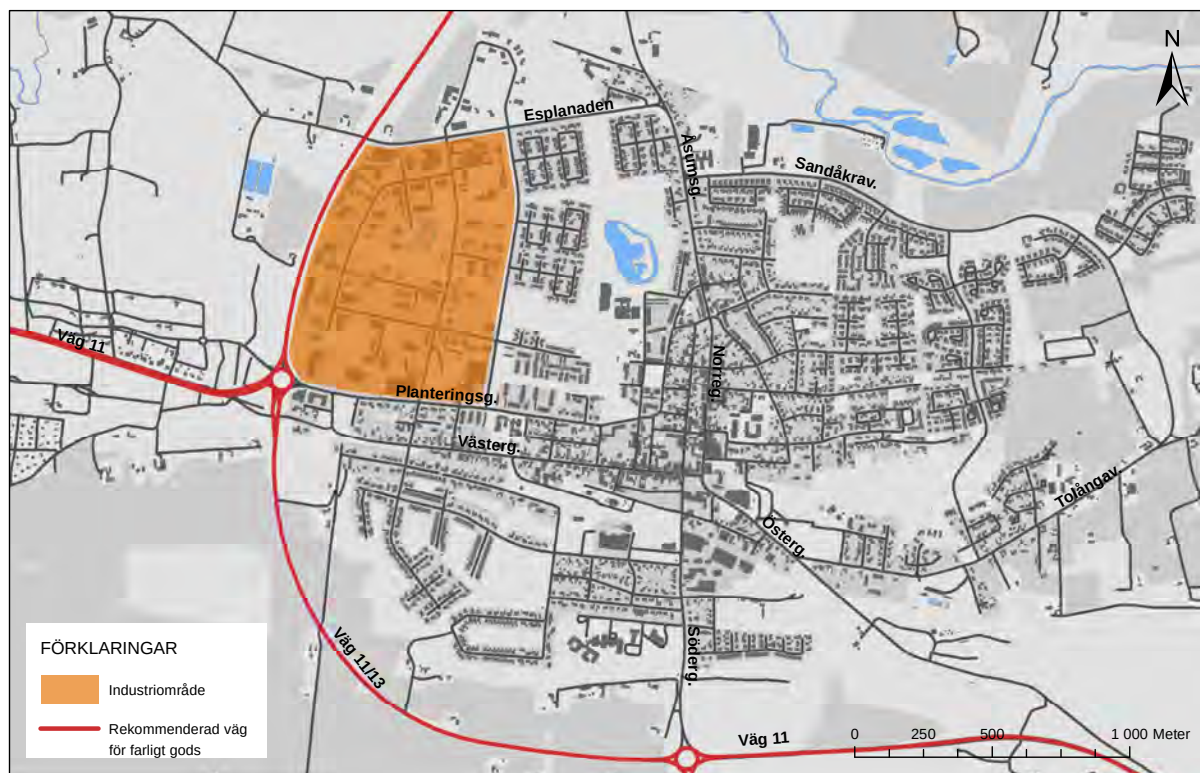
### Tung trafik

Tunga fordon har förbjudits genomfart på vissa gator i Sjöbo, se Figur 8-1. Den tunga trafiken hänvisas till att, tillsammans med trafik med farligt gods att, använda ringvägen runt Sjöbo, se Figur 8-2.

En viktig målpunkt för den tunga trafiken är industriområdet i nordvästra Sjöbo, se Figur 82. Området nås enkelt från väg 11/13 via Esplanaden eller Planteringsvägen utan att behöva köra genom centrala Sjöbo.



Figur 8-1. Förbud mot genomfart av tunga fordon gäller generellt i Sjöbo.



Figur 8-2. Rekommenderad väg för farligt gods (NVDB, 2012).



## Arbetsfordon, långsamtgående fordon

Inom Sjöbo tätort är det främst industriområdet som genererar arbetsfordonstrafik och långsamtgående trafik. Arbetsfordonstrafik som inte är av långsamtgående typ är hänvisade till att använda Planteringsvägen eller Esplanaden för att ta sig in till industriområdet.

I tätorten sker byggnadsåtgärder med arbetsfordon periodvis som en del av Sjöbo kommuns underhålls- och utvecklingsplan. Det kan vara byggnadsåtgärder i gatunätet och/eller nya byggnader som byggs eller renoveras. Arbetena kan påverka boendemiljön negativt under perioden arbetet utförs då arbetsfordon ofta bullrar och sprider avgaser.

## Utryckningstrafik

Sjöbos brandkår finns på Björkvägen 1 intill Sjöbos vårdcentral, se Figur 8-3. Placering är strategiskt bra då Södergatan ger en direktkoppling till väg 11/13. Sjöbos räddningstjänst har inte några bestämda primära eller sekundära utryckningsvägar, men för att nå målpunkter i Sjöbo och i grannorterna används främst vägarna och gatorna som redovisas i Figur 8-3 varför de har antagits till primära utryckningsvägar för brandkåren och ambulans.



Figur 8-3. Antagna primära utryckningsvägar för brandkåren i Sjöbo och till grann tätorterna.



### 8.3 Planerade förändringar

Sjöbo har tagit fram en hastighetsplan enligt metodiken Rätt fart i staden. Enligt denna hastighetsplan, som antagits av kommunfullmäktige, ska den generella hastigheten sänkas från 50 till 40 km/tim. Skyltning av gatorna enligt de nya hastigheterna har genomförts med början i januari 2013.

Räddningstjänsten ska bland annat arbeta för att förhindra att olyckor inträffar. De ändrade hastigheterna, med tillhörande åtgärder i förekommande fall, ligger i linje med detta. Det är dock viktigt att hänsyn tas till utryckningstrafikens inställetider vid planering och projektering av hastighets-sänkande åtgärder.

### 8.4 Bristanalys

Avsaknaden av bestämda utryckningsvägar för räddningstjänsten är en svaghet. Hastighets-säkrade åtgärder som farthinder och trånga gatusektioner hämmar framkomligheten för utryckningstrafiken. Enligt räddningstjänstlagen (lag om skydd mot olyckor) är en primär uppgift att förhindra uppkomsten av olyckor, varför trafiksäkerhetshöjande åtgärder generellt är i linje med räddningstjänstlagens intentioner. Det är dock viktigt att beakta utryckningstjänstens primära vägar när åtgärder vidtas i gatunätet.

Enligt Tabell 8-2 har Sjöbo tätort godtagbar framkomlighet på utryckningsnätet då hastigheten i tätorten till större delen är 30-60 km/tim. De flesta gatorna har numera hastighetsbegränsningen 40 km/tim, vilket ger medel standard för det primära utryckningsnätet.

Tabell 8-2. Bedömning av utryckningsnätets framkomlighet.

| Länktyp                               | Kvalitetsnivå vid angiven hastighet (under dimensionerande timme) |              |             |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------|-------------|
|                                       | < 30 km/tim                                                       | 30-50 km/tim | > 50 km/tim |
| Länk i det primära utryckningsnätet   | Röd                                                               | Gul          | Grön        |
| Länk i det sekundära utryckningsnätet | Gul                                                               | Grön         | Grön        |
| Övriga gator och körbara ytor         | Grön                                                              | Grön         | -           |

### 8.5 Strategi

För att leva upp till visionen för Sjöbo, framförallt gällande den tysta stadsmiljön och det miljövänliga Sjöbo, krävs att buller från den tunga trafiken minskar i centrum. Trafikplanens strategi är att dels genomföra åtgärder som minskar den tunga trafiken och dels genomföra åtgärder som minskar bullernivåer. Bedömningen är att ett minskat bilresande skulle få positiva effekter även för målen kring stadens karaktär, trafiksäkerhet och miljö i Sjöbo.

### 8.6 Förslag till förändringar

Genom att funktionsindela Sjöbos gator kan ett tydligare nät för särskild trafik i Sjöbo skapas. Tung trafik, arbetsfordon och långsamtgående fordon föreslås ledas till mer trafiktåliga gator. Trafiktåliga gator är framför allt de gator som i Rätt fart i staden klassas som transportrum och integrerade transportrum det vill säga gator där fotgängare och cyklister är tydligt separerade från den motorburna trafiken och där fastigheter, framför allt för boende samt skolor och vårdinrättningar inte ligger alldeles inpå gatan.



För att ytterligare minska problemen med tung trafik, arbetsfordon och långsamtgående fordon föreslås att verksamheter som genererar denna typ av transporter på sikt läggs utanför eller i utkanten av staden och i anslutning till gator och vägar där störningarna är så små som möjligt för boende i Sjöbo.

Primära utryckningsvägar i Sjöbo tätort bör fastslås. Detta ger underlag och stöd vid planering av trafiksystemet så att man på ett så effektivt sätt som möjligt kan genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder samtidigt som utryckningsfordon kan hålla sina utryckningstider.

## 8.7 Konsekvenser av förändringar

Tung trafik är en bidragande faktor till trafikbuller. Om tung trafik kan ledas utanför centrum skapas en tystare tätort vilket gynnar folkhälsan och stadens karaktär.

Genom att leda om tung trafik och arbetsfordon till mer trafiktåliga gator blir framkomligheten på Sjöbos gator bättre.

Genom att ha bestämda utryckningsvägar kan dessa sträckor säkras vid planering av exempelvis trafiksäkerhetshöjande åtgärder i trafiksystemet då åtgärder som ökar trafiksäkerheten ofta försämrar framkomligheten för fordonstrafiken. Vidare kan utryckningsvägarna vara prioriterade vid snöröjning för att säkra utryckningsfordonens framkomlighet oberoende av väderlek.



## 9 REFERENSER

Andersson, A (2007). Att öka gångtrafikens attraktivitet. Lunds Tekniska Högskola.

BFS 2011:13, – Enkelt avhjälpna hinder. Boverket.

Boverket (2002). Stadsplanera - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera. ISBN-nummer: 91-7147-702-0.

Cykelplan (2000). Dialogprojekt ”Cykelledsplan för Sjöbo”. Vägverket Region Skåne och Sjöbo Kommun.

FÖP (2013). Fördjupad översiktsplan för Sjöbo, Sjöbo kommun, Skåne län. Antagen av kommunfullmäktige 2013-04-24. Sjöbo kommun.

Holmberg, B. Ståhl, A. Almén, M & Wennberg, H. (2008) Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. I Hydén, C. (red.) Trafiken i den hållbara staden. Lund: Studentlitteratur.

NVDB (2012). Nationell vägdatabas. Trafikverket.

Proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter. Näringsdepartementet.

Proposition 1996/97:53. Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Kommunikationsdepartementet.

Regeringen & SKL (2008) Enkelt avhjälp – Strategi för genomförandet av tillgänglighetsmålen i nationella handlingsplanen för handikappolitiken. Edita Västra Aros, Västerås.

Rätt fart i Sjöbo (2012). Rätt fart i Sjöbo - Förslag till nya hastigheter för det kommunala vägnätet i Sjöbo kommun, 2012-04-18. Atkins.

Statistiska centralbyrån (2011). Statistiska centralbyråns databas för befolkningsstatistik i Sjöbo kommun 2011.

Svensson, E (2008). Bygg ikapp – För ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Västerås: Svensk Byggtjänst.

Trafikplan (2001). Trafikplan Sjöbo tätort. Sjöbo kommun, tekniska nämnden.

Trafiksäkerhetsprogram (2011). Trafiksäkerhetsprogram Sjöbo, mars 2011. Tyréns.

Trafiksäkerhetsrevisionen (2011). Trafiksäkerhetsrevision i Sjöbo kommun, rapport 2008:87, version 1.0.

Transportstyrelsen (2012) Strada -Databas för Sveriges trafikolyckor.

Trast (2007). Trafik i en attraktiv stad. ISBN: 978-91-7164-268-4. SKL, Vägverket, Banverket och Boverket.

ÖP (2009). Översiktsplan för Sjöbo kommun, ÖP 2009. Sjöbo kommun







Bilaga 1

Åtgärder

| Nr                             | Kategori | Plats                                                 | Åtgärdstyp                                 | Prio | Längd | Kostnad             | Anm.                                       |
|--------------------------------|----------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------|-------|---------------------|--------------------------------------------|
| GÅNGTRAFIK                     |          |                                                       |                                            |      |       |                     |                                            |
| Åtgärder gångtrafik - Bilaga 2 |          |                                                       |                                            |      |       |                     |                                            |
| G.1                            |          | Gamla torg                                            | Utbyggnad av gång- och cykelbana/gårdsgata | 1    |       | 500 000 -1 500 000  |                                            |
| G.2                            |          | Ågatan och Idegatan                                   | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 1    | 650   | 3 250 000           |                                            |
| G.3                            |          | Västergatan/Järnvägsgatan                             | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 1    | 900   | 4 500 000           |                                            |
| G.3a                           |          | Delen Västergatan från Järnvägsgatan till bussgatan   | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 1    | 800   | 4 000 000           |                                            |
| G.4                            |          | Fabriksgatan                                          | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 2    | 1100  | 5 500 000           |                                            |
| G.5                            |          | Grönsaksvägen mot Forskaregatan                       | Utbyggnad av gång- och cykelväg            | 2    | 600   | 2 100 000           |                                            |
| G.6                            |          | Björkvägen                                            | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 1    | 450   | Beslutad            | Åtgärdas 2013                              |
| G.7                            |          | Ommavägen                                             | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 2    | 1000  | 3 500 000           |                                            |
| G.8                            |          | Längs Grimstoftabäcken                                | Utbyggnad av gång- och cykelväg            | 2    | 1000  | 3 500 000           |                                            |
| G.9                            |          | Möllers Mosse till Industriområdet                    | Utbyggnad av gång- och cykelväg            | 2    | 900   | 3 150 000           |                                            |
| G.10                           |          | Esplanaden                                            | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 3    | 800   | 2 800 000           | Koppling till ändrad hastighetsreglering   |
| G.11                           |          | Sandåkravägen                                         | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 3    | 1000  | 3 500 000           |                                            |
| G.12                           |          | Tolångavägen                                          | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 2    | 1000  | 5 000 000           | Etappvis utbyggnad möjlig                  |
| G.13                           |          | Gång- och cykelväg delvis parallell med Långdansvägen | Ny belysning                               | 1    | 600   | 200 000             |                                            |
| G.14                           |          | Gång- och cykelväg delvis parallell med Sandåkravägen | Ny belysning                               | 2    | 600   | 200 000             |                                            |
| G.15                           |          | Fabriksgatan/gång- och cykelväg                       | Förstärkt belysning i korsning             | 1    |       | 40 000              |                                            |
| G.16                           |          | Industrigatan/gång- och cykelväg                      | Förstärkt belysning i korsning             | 2    |       | 40 000              |                                            |
| G.17                           |          | Ommavägen/ny gång- och cykelväg                       | Förstärkt belysning i korsning             | 3    |       | 40 000              | Görs i samband med G8/C9                   |
| G.18                           |          | Åsumsgatan/Sandåkravägen                              | Förstärkt belysning i korsning             | 1    |       | 40 000              |                                            |
| G.19                           |          | Långdansgatan/gång- och cykelväg                      | Förstärkt belysning i korsning             | 2    |       | 40 000              |                                            |
| G.20                           |          | Långdansgatan/gång- och cykelväg                      | Förstärkt belysning i korsning             | 2    |       | 40 000              |                                            |
| G.21                           |          | Hotellgatan                                           | Gångfartsområde                            | 1    | 250   | 500 000 - 1 000 000 |                                            |
| G.22                           |          | Sträckan Västergatan                                  | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder            | 1    |       | 200 000 -500 000    | Åtgärder enligt kap 7.6                    |
| G.23                           |          | Sträckan Norregatan och Lilla Norregatan              | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder            | 2    |       | 1 00 000 - 300 000  |                                            |
| G.24                           |          | Korsningen Silogatan/Järnvägsgatan                    | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder            | 3    |       | 50 000 -100000      | Eventuellt mindre justeringar av korsning. |
| G.80                           |          | Linnégatan                                            | Utbyggnad av gång- och cykebana            | 3    | 300   | 1 500 000           |                                            |
| G.81                           |          | Törnedalsgatan, del Ommavägen - Verkstadsgatan        | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 2    | 500   | 1 750 000           |                                            |
| G.82                           |          | Verkstadsgatan                                        | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 3    | 800   | 2 800 000           |                                            |
| G.83                           |          | Verkstadsgatan - Ommavägen                            | Utbyggnad av gång- och cykelväg            | 3    | 350   | 1 225 000           |                                            |
| G.84                           |          | Ommadalsvägen och Makadamsvägen                       | Utbyggnad av gång- och cykelväg            | 1    | 800   | 4 000 000           |                                            |
| G.85                           |          | Lilla Norregatan och Södergatan norr Hotellgatan      | Utbyggnad av gång- och cykelbana           | 1    | 600   | 3 000 000           |                                            |
| G.86                           |          | Planteringsgatan, del Sandbäcksvägen - Ommavägen      | Utbyggnad av gång- och cykelväg            | 1    | 150   | 750 000             |                                            |



| Nr                                    | Kategori | Plats                                                       | Åtgärdstyp                                                                                                               | Prio | Längd | Kostnad                                 | Anm.                                                      |
|---------------------------------------|----------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Åtgärder gröna stråk<br>- Bilaga 3    |          |                                                             |                                                                                                                          |      |       |                                         |                                                           |
| G.30                                  |          | Gång- och cykelväg Möllers Mosse - centrum + Trädgårdsgatan | Förstärkt grönt stråk                                                                                                    | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.31                                  |          | Gång-och cykelväg centrum - Ora via Östergatan              | Förstärkt grönt stråk                                                                                                    | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.32                                  |          | Mellan Östergatan och Storelidgatan                         | Nytt grönt stråk                                                                                                         | 2    | 400   | 100 000                                 | Kommer att korsa framtida järnvägsspår                    |
| G.33                                  |          | Storelidgatan till Björkhagen                               | Förstärkt grönt stråk                                                                                                    | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.34                                  |          | Björkhagen till ån                                          | Förstärkt grönt stråk                                                                                                    | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.35                                  |          | Längs ån i nordväst                                         | Nytt grönt stråk                                                                                                         | 2    | 1000  | 200 000                                 |                                                           |
| G.36                                  |          | Mellan Sandåkra och Möllers mosse                           | Förstärkt grönt stråk. Sandåkra grönområde ska göras tillgänglig för en större grupp av personer med funtionsnedsättning | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.37                                  |          | Från Norregatan via gång- och cykelväg till Ora             | Förstärkt grönt stråk                                                                                                    | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.38                                  |          | Sandåkravägen till Sandåkra                                 | Nytt grönt stråk                                                                                                         | 2    | 250   | 100 000                                 |                                                           |
| G.39                                  |          | Sandåkravägen via gång- och cykelväg till Ora               | Förstärkt grönt stråk                                                                                                    | 2    |       | 25 000 - 50 000                         | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| G.40                                  |          | Längs ån i sydöst                                           | Nytt grönt stråk                                                                                                         | 2    | 1200  | 250 000                                 |                                                           |
| Åtgärder tillgänglighet<br>- Bilaga 4 |          |                                                             |                                                                                                                          |      |       |                                         |                                                           |
| G.50                                  |          | Sjöbo tätort                                                | Genomförande av tillgänglighetsåtgärder                                                                                  | 1    |       | 1 250 000                               | 250 000/år utöver passa-på-åtgärder                       |
| G.51                                  |          | HIN                                                         | Informationskampanj om tillgänglighetsdokumentet HIN                                                                     | 1    |       | Arbets tid, kostnad styrs av omfattning |                                                           |
| G.52                                  |          | Sjöbo kommun                                                | Policy för möblering i offentlig miljö, dvs regler för exempelvis skyltar och reklamskyltar                              | 1    |       | Arbets tid, kostnad styrs av omfattning |                                                           |
| Övriga åtgärder                       |          |                                                             |                                                                                                                          |      |       |                                         |                                                           |
| G.60                                  |          | Biblioteket                                                 | Fler anordnade träffar/aktiviteter på biblioteket                                                                        | 3    |       | Arbets tid                              |                                                           |
| G.61                                  |          | Gröna stråk och viktiga gångstråk                           | Fler bänkar                                                                                                              | 1    |       | 200 000                                 |                                                           |
| G.62                                  |          | Beteende                                                    | Beteendepåverkan för att få fler att gå istället för bil                                                                 | 2    |       | Arbets tid, kostnad styrs av omfattning |                                                           |
| G.63                                  |          | Busshållplatser                                             | Se över belysning, buskage så att de upplevs som trygga                                                                  | 1    |       | Arbets tid och driftskostnader          |                                                           |
| G.64                                  |          | Pendelparkering och annan parkering                         | Se över behovet av belysning                                                                                             |      |       | Arbets tid                              |                                                           |





| Nr                                 | Kategori | Plats                                                   | Åtgärdstyp                       | Prio | Längd | Kostnad                | Anm.                                                                      |
|------------------------------------|----------|---------------------------------------------------------|----------------------------------|------|-------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| CYKELTRAFIK                        |          |                                                         |                                  |      |       |                        |                                                                           |
| Åtgärder cykeltrafik<br>- Bilaga 5 |          |                                                         |                                  |      |       |                        |                                                                           |
| C.1                                |          | Gamla torg                                              | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1    |       | Se G.1                 |                                                                           |
| C.2                                |          | Ågatan och Idegatan                                     | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2    | 650   | Se G.2                 |                                                                           |
| C.3                                |          | Västergatan/Järnvägsgatan                               | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1    | 900   | Se G.3                 |                                                                           |
| C.3a                               |          | Västergatan från Järnvägsgatan till bussgatan           | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1    | 800   | Se G.3a                |                                                                           |
| C.4                                |          | Fabriksgatan                                            | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2    | 800   | Se G.4                 |                                                                           |
| C.5                                |          | Grönsaksvägen mot Forskaregatan                         | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 2    | 1100  | Se G.5                 |                                                                           |
| C.6                                |          | Björkvägen                                              | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1    | 600   | Se G.6                 | Åtgärdas 2013                                                             |
| C.7                                |          | Ommavägen                                               | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2    | 450   | Se G.7                 |                                                                           |
| C.8                                |          | Sågfilsgatan mot Veberöd Lund                           | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 3    | 1000  | 1 000 000              |                                                                           |
| C.9                                |          | Längs ån                                                | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 2    | 1000  | Se G.8                 |                                                                           |
| C.10                               |          | Möllers Mosse till Industriområdet                      | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 2    | 900   | Se G.9                 |                                                                           |
| C.11                               |          | Esplanaden                                              | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 3    | 800   | Se G.10                |                                                                           |
| C.12                               |          | Åsumsgatan, mot Vollsjö, Bjärsjölagård och Hörby        | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 3    |       | 5 000 000 - 10 000 000 | Regionalt stråk, kostnad beroende på hur mycket man kan utnyttja småvägar |
| C.13                               |          | Sandåkravägen                                           | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 3    | 1000  | Se G.11                |                                                                           |
| C.14                               |          | Tolångavägen                                            | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2    | 600   | Se G.12                |                                                                           |
| C.15                               |          | Stora Tolångavägen mot Lövestad                         | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 3    |       | 3 000 000 - 5 000 000  | Regionalt stråk, kostnad beroende på hur mycket man kan utnyttja småvägar |
| C.16                               |          | Östergatan mot Tomelilla                                | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 3    |       | 5 000 000 - 10 000 000 | Regionalt stråk, kostnad beroende på hur mycket man kan utnyttja småvägar |
| C.17                               |          | Södergatan, mot Ystad och Blentarp                      | Utbyggnad av gång- och cykelväg  | 3    |       | 5 000 000 - 10 000 000 | Regionalt stråk, kostnad beroende på hur mycket man kan utnyttja småvägar |
| C.18                               |          | Gång- och cykelväg delvis parallell med Långdansvägen   | Ny belysning                     | 1    |       | Se G.13                |                                                                           |
| C.19                               |          | Gång- och cykelväg delvis parallell med Plantskolevägen | Ny belysning                     | 2    |       | Se G.14                |                                                                           |
| C.20                               |          | Fabriksgatan/gång- och cykelväg                         | Förstärkt belysning i korsning   | 1    |       | Se G.15                |                                                                           |
| C.21                               |          | Industrigatan/gång- och cykelväg                        | Förstärkt belysning i korsning   | 2    |       | Se G.16                |                                                                           |
| C.22                               |          | Ommavägen/ny gång- och cykelväg                         | Förstärkt belysning i korsning   | 2    |       | Se G.17                | Görs i samband med C9/G8                                                  |
| C.23                               |          | Åsumsgatan/Sandåkravägen                                | Förstärkt belysning i korsning   | 1    |       | Se G.18                |                                                                           |
| C.24                               |          | Långdangsgatan/gång- och cykelväg                       | Förstärkt belysning i korsning   | 2    |       | Se G.19                |                                                                           |
| C.25                               |          | Långdangsgatan/gång- och cykelväg                       | Förstärkt belysning i korsning   | 2    |       | Se G.20                |                                                                           |
| C.26                               |          | Hotellgatan                                             | Nytt gångfartsområde             | 1    | 250   | Se G.21                |                                                                           |
| C.27                               |          | Busshållplats Sandbäck                                  | Fler cykelparkeringar            | 1    |       | 40 000 - 80 000        | Möjlighet att låsa fast ram och väderskydd för parkering                  |
| C.28                               |          | Busshållplats Idrottsplatsen                            | Fler cykelparkeringar            | 1    |       | 20 000 - 40 000        | Möjlighet att låsa fast ram och väderskydd för parkering                  |
| C.29                               |          | Sträckan Västergatan                                    | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder  | 1    |       | Se G.22                | Åtgärder enligt kap 7.6                                                   |
| C.30                               |          | Sträckan Norregatan och Lilla Norregatan                | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder  | 2    |       | Se G.23                |                                                                           |
| C.31                               |          | Korsningen Sparbanksgatan/Trädgårdsgatan                | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder  | 2    |       | 50 000 -100 000        |                                                                           |



| Nr              | Kategori | Plats                                                             | Åtgärdstyp                                                                                             | Prio | Längd | Kostnad                                 | Anm.                                                                 |
|-----------------|----------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| C.32            |          | Korsningen Södergatan/Silogatan.                                  | Trafiksäkerhetshöjande åtgärder                                                                        | 3    |       | 50 000 -100 000                         | Eventuellt mindre justeringar av korsning. Relativt nybyggd, avvakta |
| G.80            |          | Linnégatan                                                        | Utbyggnad av gång- och cykebana                                                                        | 3    | 300   | Se G.80                                 |                                                                      |
| G.81            |          | Törnedalsgatan, del Ommavägen - Verkstadsgatan                    | Utbyggnad av gång- och cykelbana                                                                       | 2    | 500   | Se G.81                                 |                                                                      |
| G.82            |          | Verkstadsgatan                                                    | Utbyggnad av gång- och cykelbana                                                                       | 3    | 800   | Se G.82                                 |                                                                      |
| G.83            |          | Verkstadsgatan - Ommavägen                                        | Utbyggnad av gång- och cykelväg                                                                        | 3    | 350   | Se G.83                                 |                                                                      |
| G.84            |          | Ommadalsvägen och Makadamsvägen                                   | Utbyggnad av gång- och cykelväg                                                                        | 1    | 800   | Se G.84                                 |                                                                      |
| G.85            |          | Lilla Norregatan  och Södergatan norr Hotellgatan                 | Utbyggnad av gång- och cykelbana                                                                       | 1    | 600   | Se G.85                                 |                                                                      |
| G.86            |          | Planteringsgatan, del Sandbäcksvägen - Ommavägen                  | Utbyggnad av gång- och cykelväg                                                                        | 1    | 150   | Se G.86                                 |                                                                      |
| Övriga åtgärder |          |                                                                   |                                                                                                        |      |       |                                         |                                                                      |
| C.50            |          | Anslutning till skolor, större arbetsplatser och i centrala Sjöbo | Cykelparkeringsinventering                                                                             | 2    |       | Arbets­tid, kostnad styrs av omfattning |                                                                      |
| C.51            |          | Beteende                                                          | Beteendepåverkane åtgärder                                                                             | 2    |       | Arbets­tid, kostnad styrs av omfattning |                                                                      |
| C.52            |          | Stadsbyggnadsprocessen                                            | Rutiner för  cykel­frågorna. Riktlinjer för utformning av cykelvägar och cykelparkering bör upprättas. | 1    |       | Arbets­tid                              | Samverkar med C .53                                                  |
| C.53            |          | Cykeltrafikpolicy                                                 | Riktlinjer för utformning av cykelvägar och cykelparkering bör upprättas.                              | 1    |       | Arbets­tid, kostnad styrs av omfattning | Samverkar med C.52                                                   |
| C.54            |          | Kommunal cykelpool                                                | Möjlighet till att låna cykel för tjänseresor för kommunanställda                                      | 1    |       | 5 000 - 8000/cykel                      | Inköp av tjänstecyklar. Gemensam upphandling                         |
| C.55            |          | Vägvisningsplan                                                   | Vägvisning till närorter och stadsdelar, namn på vissa av cykelvägarna och en cykelkarta för Sjöbo     | 3    |       | Arbets­tid, kostnad styrs av omfattning | Samorfning med Trafikverket/närliggande kommuner                     |



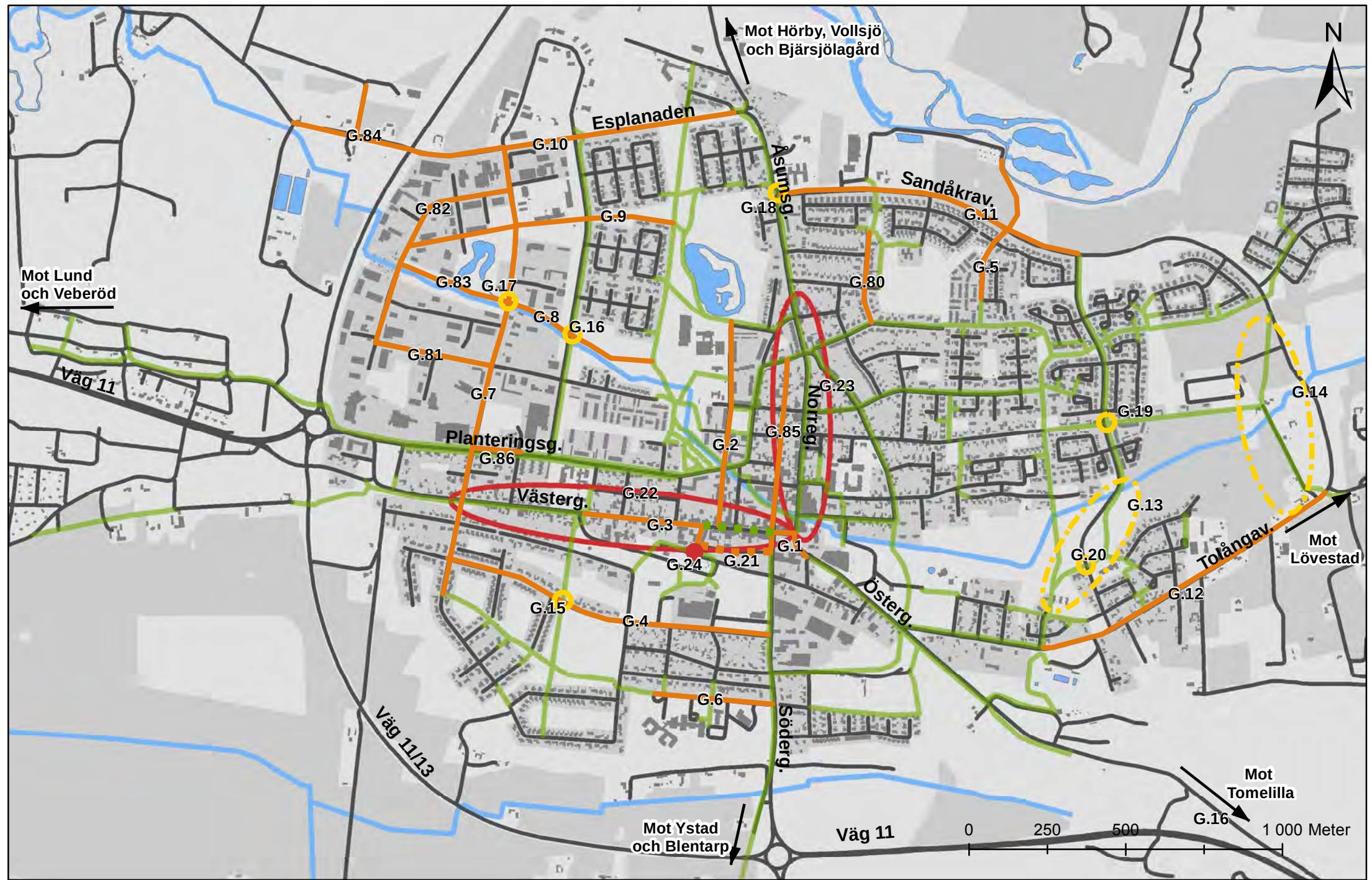
| Nr                                     | Kategori | Plats                          | Åtgärdstyp                                     | Prio | Längd | Kostnad           | Anm.                                                      |
|----------------------------------------|----------|--------------------------------|------------------------------------------------|------|-------|-------------------|-----------------------------------------------------------|
| KOLLEKTIVTRAFIK                        |          |                                |                                                |      |       |                   |                                                           |
| Åtgärder kollektivtrafik<br>- Bilaga 6 |          |                                |                                                |      |       |                   |                                                           |
| K.1                                    |          | Korsning Bussgatan/Västergatan | Ombyggnad för bättre framkomlighet             | 1    |       | 100 000 - 500 000 |                                                           |
| K.2                                    |          | Korsning Bussgatan/Silogatan   | Ombyggnad för bättre framkomlighet             | 2    |       | 100 000 - 500 000 |                                                           |
| K.3                                    |          | Korsning Västergatan/Fluggränd | Ombyggnad för bättre framkomlighet             | 3    |       | 100 00 - 500 000  |                                                           |
| K.4                                    |          | Busshållplats Sandbäck         | Handikappanpassning                            | 1    |       | 50 -1 00 000      |                                                           |
| K.5                                    |          | Busshållplats Idrottsplatsen   | Handikappanpassning                            | 1    |       | 50 - 100 000      |                                                           |
| K.6                                    |          | Busshållplats Gamla torg       | Handikappanpassning                            | 2    |       | 50 -100 000       |                                                           |
| K.7                                    |          | Busshållplats Måster Nilsgatan | Handikappanpassning                            | 2    |       | 50 -100 000       |                                                           |
| K.8                                    |          | Busshållplats Grengatan        | Handikappanpassning                            | 2    |       | 50 -100 000       |                                                           |
| K.9                                    |          | Busshållplats Ommavägen        | Handikappanpassning                            | 2    |       | 50 -100 000       |                                                           |
| K.10                                   |          | Busshållplats Tofta            | Handikappanpassning                            | 2    |       | 50 -100 000       |                                                           |
| K.11                                   |          | Västergatan                    | Prioriterat stråk till busshållplatser         | 2    |       | 25 000 - 50 000   | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| K.12                                   |          | Södergatan                     | Prioriterat stråk till busshållplatser         | 2    |       | 25 000 - 50 000   | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| K.13                                   |          | Åsumsgatan/Norregatan          | Prioriterat stråk till busshållplatser         | 2    |       | 25 000 - 50 000   | Små kompletterande åtgärder längs stråken + ev. skyltning |
| K.14                                   |          | Simrishamnsbanan               | Järnvägsförbindelse                            | 1    |       | Arbetstid         | Pågår kontinuerligt                                       |
| Övriga åtgärder                        |          |                                |                                                |      |       |                   |                                                           |
| K.15                                   |          | Buss till kransorter           | Utredning av potentialen                       | 2    |       | 25 000 - 50 000   |                                                           |
| K.16                                   |          | Samarbete med Skånetrafiken    | Påverkansåtgärder för att ökad kollektivtrafik | 1    |       | Arbetstid         | Kontinuerligt arbete viktigt                              |
| K.17                                   |          | Pendelparkeringar              | Utreda behov av ytterligare pendelparkering    | 1    |       | 30 000 -50 000    |                                                           |





| Nr                               | Kategori | Plats                                           | Åtgärdstyp                                                                                                                                                   | Prio | Längd | Kostnad                                               | Anm.                              |
|----------------------------------|----------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| BILTRAFIK                        |          |                                                 |                                                                                                                                                              |      |       |                                                       |                                   |
| Åtgärder biltrafik<br>- Bilaga 7 |          |                                                 |                                                                                                                                                              |      |       |                                                       |                                   |
| B.1                              |          | Esplanaden/Ommavägen                            | Ombyggnad av korsning                                                                                                                                        | 3    |       | 500 000 - 1 000 000                                   | Tätortsport                       |
| B.2                              |          | Planteringsgatan/Ommavägen                      | Utredning av korsning                                                                                                                                        | 1    |       | 60 000                                                | Förstudie                         |
| B.3                              |          | Västergatan, väster om bussgatan                | Anlägga refuger vid viktiga passager                                                                                                                         | 1    |       | Se G22                                                | Åtgärder enligt kap 7.6           |
| B.4                              |          | Västergatan, öster om bussgatan                 | Anlägga passager som är hastighetssäkrade                                                                                                                    | 1    |       | Se G22                                                | Åtgärder enligt kap 7.6           |
| Övriga åtgärder                  |          |                                                 |                                                                                                                                                              |      |       |                                                       |                                   |
| B.10                             |          | Pendlarparkering                                | Anläggande av p-platser                                                                                                                                      | 2    |       | 1 000 000                                             |                                   |
| B.11                             |          | Sjöbo tätort                                    | Gatuklassning                                                                                                                                                | 1    |       | Kostnad beroende på omfattning                        |                                   |
| B.12                             |          | Sjöbo tätort                                    | Vägvisningsplan                                                                                                                                              | 2    |       | 100 000 - 150 000                                     | Kostnad beroende på omfattning    |
| B.13                             |          | Ringled                                         | Utredning av behov                                                                                                                                           | 3    |       | 50 000                                                | Nummerskrivning plus enkel analys |
| B.14                             |          | Sjöbo tätort                                    | Genomförande av hastighetsplan                                                                                                                               | 1    |       | Beslutad                                              | Genomfördes februari 2013         |
| B.15                             |          | Sjöbo tätort                                    | Parkeringsutredning                                                                                                                                          | 1    |       | 100 000 - 150 000                                     | Kostnad beroende på omfattning    |
| B.16                             |          | Kontinuerlig samverkan med närpolis/trafikpolis | Samverkansinsatser för att minska felparkering, körning på förbjuden genomfart/infart, trafikering vid passager och efterlevnad av högsta tillåtna hastighet |      |       | Arbets tid                                            | Möten var tredje månad            |
| B.17                             |          | Samarbete med hållbar mobilitet Skåne           | Påverkansåtgärder miljöanpassad trafik                                                                                                                       | 1    |       | Arbets tid                                            | Kontinuerligt arbete viktigt      |
| B.18                             |          | Samarbete med Skånetrafiken                     | Påverkansåtgärder för ökad kollektivtrafik                                                                                                                   | 1    |       | Arbets tid                                            | Kontinuerligt arbete viktigt      |
| B.19                             |          | Östergatan/väg 11                               | Utreda behovet av att öppna upp anslutningen mellan Östergatan och väg 11.                                                                                   | 3    |       | 30 000                                                | Samordning med B.13 möjlig        |
| B.20                             |          | Belysning                                       | Se över behovet av belysning på pendlarparkeringar                                                                                                           | 2    |       | Arbets tid plus drifts åtgärder/ mindre investeringar | Samordnas med K.17                |
| TUNG TRAFIK                      |          |                                                 |                                                                                                                                                              |      |       |                                                       |                                   |
| Övriga åtgärder                  |          |                                                 |                                                                                                                                                              |      |       |                                                       |                                   |
| T.1                              |          | Omledning av tung trafik                        | Förbud mot tung trafik i centrum vissa tider på dygnet                                                                                                       | 2    |       | 20 000 - 40 000                                       | Reglering plus skyltning          |
| T.2                              |          | Omledning av tung trafik                        | Dialog med aktuella företag                                                                                                                                  | 2    |       | Arbets tid                                            |                                   |





Bilaga 2

Åtgärder gångtrafik

ANMÄRKNINGAR

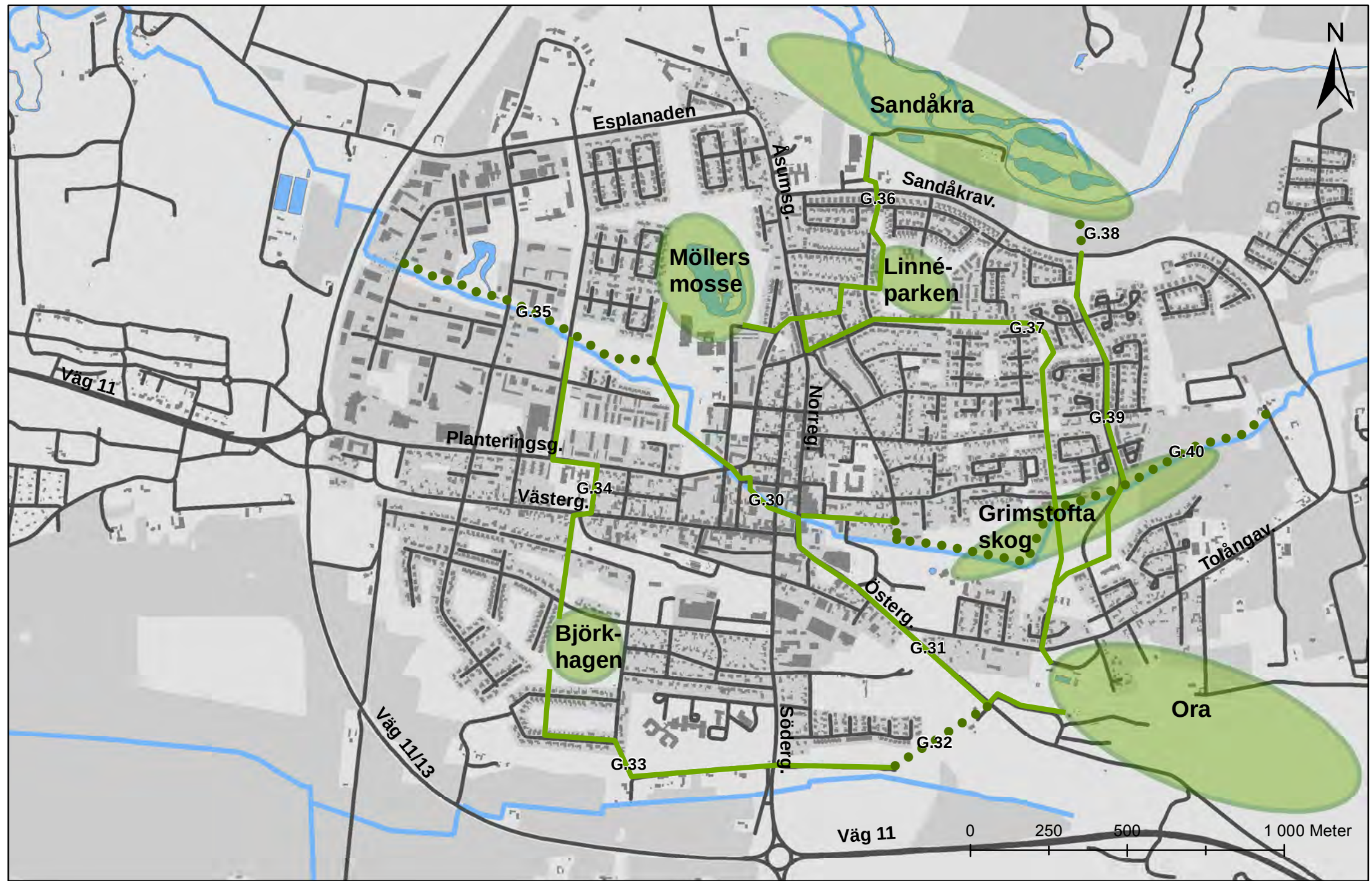
Koordinatsystem SWEREF 99 13°30'

FÖRKLARINGAR

- Befintlig gång- och cykelväg/bana
- Åtgärd ny gång- och cykelväg/bana
- Befintligt gångfartsområde
- Åtgärd nytt gångfartsområde
- Åtgärd ny belysning
- Åtgärd förstärkt belysning i korsning
- Åtgärd olycksdrabbad sträcka
- Åtgärd olycksdrabbad korsning
- G.5** Åtgärdsnummer







Bilaga 3

Åtgäder gröna stråk

ANMÄRKNINGAR

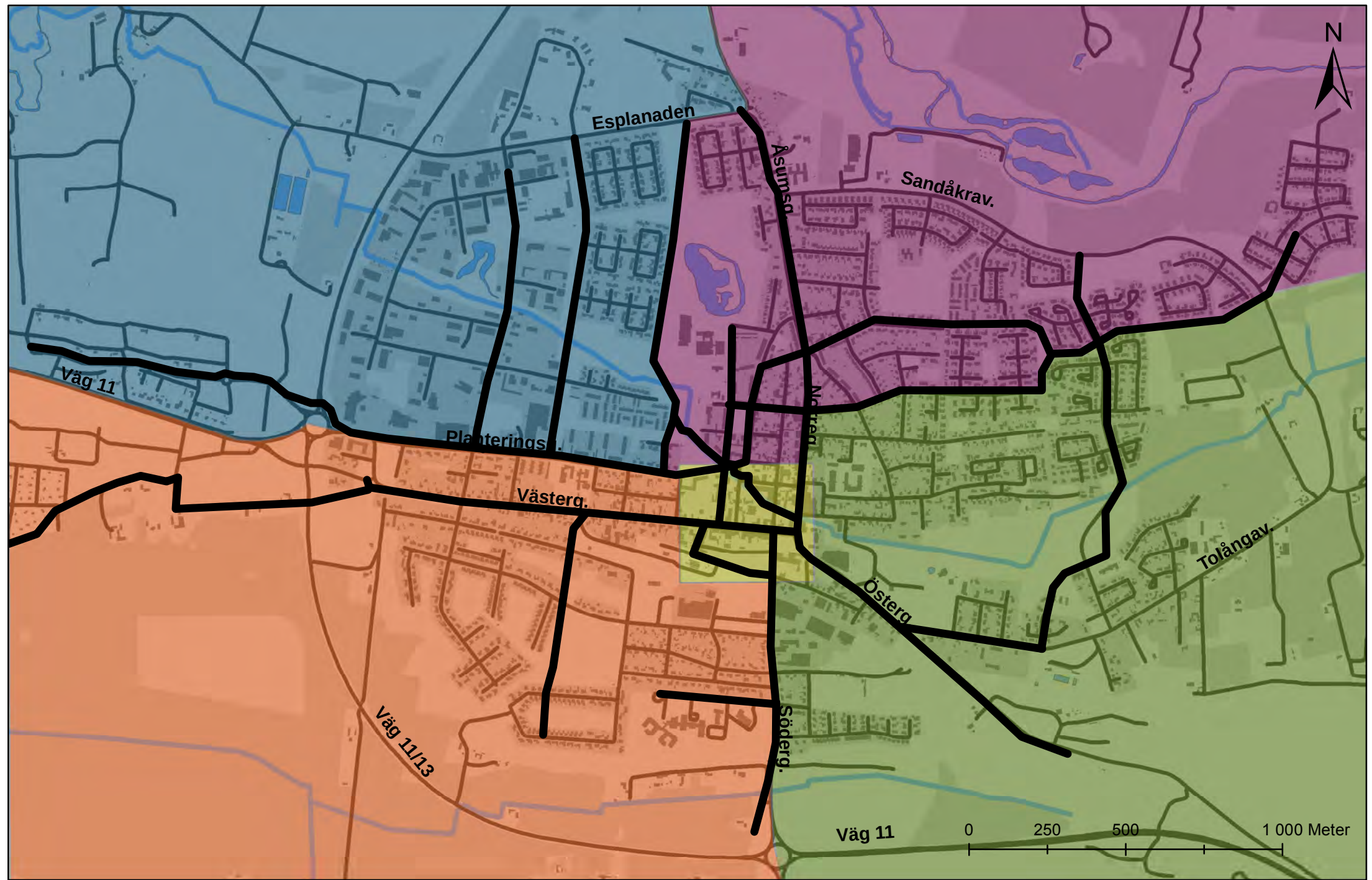
Koordinatsystem SWEREF 99 13°30'

FÖRKLARINGAR

- Grönområde
- Åtgärd förstärkning av grönt stråk
- Åtgärd nytt grönt stråk
- G.32 Åtgärdsnummer







Bilaga 4

Åtgäder tillgänglighet

ANMÄRKNINGAR

Koordinatsystem SWEREF 99 13°30'

FÖRKLARINGAR

- År 1 -Huvudstråk för gång
- År 2 -Centrum Sjöbo
- År 3 -Nordöstra Sjöbo
- År 4 -Sydöstra Sjöbo
- År 5 -Sydvästra Sjöbo
- År 6 -Nordvästra Sjöbo





## Bilaga 5

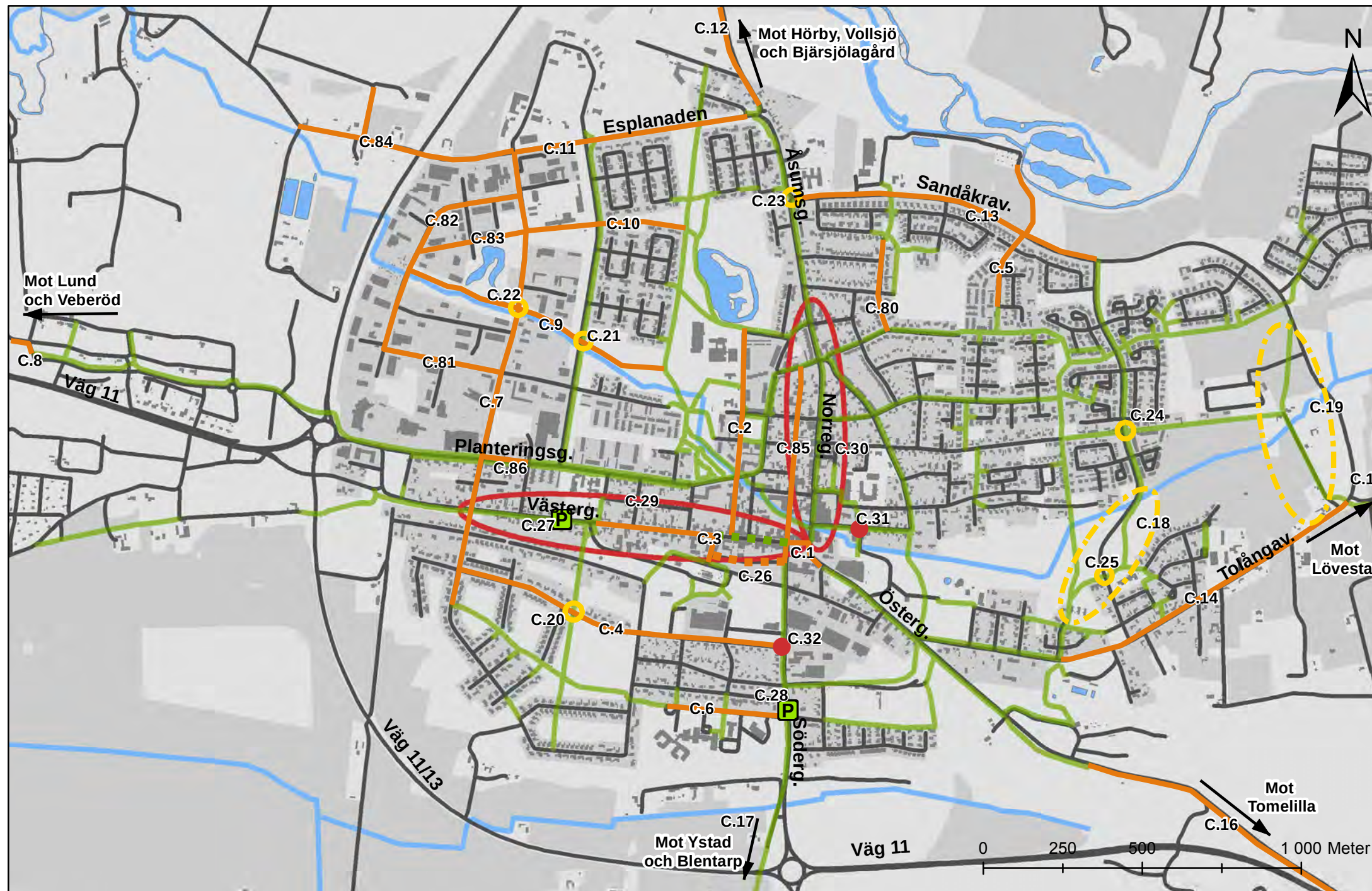
### Åtgäder cykeltrafik

#### ANMÄRKNINGAR

Koordinatsystem SWEREF 99 13°30'

#### FÖRKLARINGAR

-  Befintlig gång- och cykelväg/bana
-  Befintligt gångfartsområde
-  Åtgärd ny gång- och cykelväg/bana
-  Åtgärd nytt gångfartsområde
-  Åtgärd ny belysning
-  Åtgärd förstärkt belysning i korsning
-  Åtgärd olycksdrabbad sträcka
-  Åtgärd olycksdrabbad korsning
-  Åtgärd fler parkeringar
- C.5** Åtgärdsnummer









Bilaga 6

Åtgäder kollektivtrafik

ANMÄRKNINGAR

Koordinatsystem SWEREF 99 13°30'

FÖRKLARINGAR

-  Befintlig busshållplats
-  Befintlig busshållplats (mindre)
-  Befintlig bussgata
-  Åtgärd ökad framkomlighet i korsning
-  Åtgärd Simrishamnsbanan
-  Åtgärd prioriterat stråk till busshållplats
- K.5** Åtgärdsnummer







## Bilaga 7

### Åtgäder biltrafik

#### ANMÄRKNINGAR

#### FÖRKLARINGAR

-  Åtgärd korsning
-  Refuger vid viktiga passager
-  Hastighetssänkande åtgärder vid viktiga passager
- B.1** Åtgärdsnummer

