

TRAFIKPLAN FÖR

SJÖBO KOMMUNS TÄTORTER



SJÖBO KOMMUN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2015-02-25

Dokumentinformation

Titel: Trafikplan för Sjöbo kommuns tätorter
Version: 1.0

Beställare: Sjöbo kommun
Christel Wohlin

Konsult: Sweco TransportSystem AB
David Edman, uppdragsledare
Lena Hägg, trafikutredare

Uppdragsnummer: 2211098

Dokumenthistorik

| Version | Datum | Dokumentet status | Distribution |
|---------|------------|--------------------------------------|---------------|
| 0.01 | 2013-06-26 | Rapportstruktur framtagen | Internt Sweco |
| 0.7 | 2013-12-18 | Handling för intern granskning | Internt Sweco |
| 0.8 | 2014-01-21 | Handling för beställarens granskning | Beställaren |
| 0.9 | 2014-04-30 | Remisshandling | Beställaren |
| 1.0 | 2014-11-28 | Beslutshandling | Beställaren |
| 1.1 | 2015-02-25 | Fastställd handling | Beställaren |

FÖRORD

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

Arbetet har bedrivits av Sweco genom David Edman (uppdragsledare och trafikplanerare) och Lena Hägg (trafikplanerare) med stöd av Ola Wilhelmsson (trafikplanering) och Christina Granér (beteendepåverkande åtgärder). Oberoende granskning har gjorts av Jenny Rosenkvist. Arbetet och analyserna gjordes under hösten/vintern 2013-2014. Trafikplanen fastställdes av kommunfullmäktige i Sjöbo 2015-02-25.

Sweco TransportSystem AB
Malmö, Södra regionen

David Edman & Lena Hägg

INNEHÅLL

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | INLEDNING | 7 |
| 1.1 | Syfte och omfattning | 7 |
| 1.2 | Trafikplanens position i kommunens planering | 8 |
| 1.3 | Workshop och samråd med byalagen | 8 |
| 2 | VISION OCH MÅL FÖR TRAFIKEN I SJÖBO KOMMUN | 9 |
| 2.1 | Trafikens miljöpåverkan | 9 |
| 2.2 | Nationella mål | 9 |
| 2.3 | Nollvisionen | 10 |
| 2.4 | Fyrstegsprincipen | 10 |
| 2.5 | Sjöbo kommuns vision för transportsystemet | 12 |
| 2.6 | Sjöbo kommuns mål för transportsystemet | 12 |
| 2.7 | Samband mellan trafiksystemet och övergripande mål | 16 |
| 2.8 | Avvägning och balansering mellan trafikslag | 16 |
| 3 | PLANERINGSPROCESSEN | 17 |
| 3.1 | Så planeras vägar, gator och cykelvägar | 17 |
| 3.2 | Så planeras kollektivtrafiken | 18 |
| 3.3 | Trafikplan för mindre tätorter | 18 |
| 4 | TRAFIKEN I SJÖBO KOMMUN | 19 |
| 5 | TRAFIKSLAGENS ANSPRÅK | 23 |
| 5.1 | Gångtrafik | 23 |
| 5.2 | Cykeltrafik | 27 |
| 5.3 | Kollektivtrafik | 30 |
| 5.4 | Biltrafik | 31 |
| 5.5 | Särskild trafik | 33 |
| 6 | BJÄRSJÖLAGÅRD | 35 |
| 6.1 | Ortens karaktär | 35 |
| 6.2 | Gång- och cykeltrafik | 39 |
| 6.3 | Kollektivtrafik | 45 |
| 6.4 | Biltrafik | 49 |
| 6.5 | Särskild trafik | 52 |

| | | |
|------|-----------------------|-----|
| 7 | VOLLSJÖ | 55 |
| 7.1 | Ortens karaktär | 55 |
| 7.2 | Gång- och cykeltrafik | 58 |
| 7.3 | Kollektivtrafik | 66 |
| 7.4 | Biltrafik | 69 |
| 7.5 | Särskild trafik | 73 |
| 8 | LÖVESTAD | 75 |
| 8.1 | Ortens karaktär | 75 |
| 8.2 | Gång- och cykeltrafik | 78 |
| 8.3 | Kollektivtrafik | 86 |
| 8.4 | Biltrafik | 90 |
| 8.5 | Särskild trafik | 93 |
| 9 | ÄSPERÖD | 95 |
| 9.1 | Ortens karaktär | 95 |
| 9.2 | Gång- och cykeltrafik | 98 |
| 9.3 | Kollektivtrafik | 105 |
| 9.4 | Biltrafik | 109 |
| 9.5 | Särskild trafik | 112 |
| 10 | SÖVDE | 113 |
| 10.1 | Ortens karaktär | 113 |
| 10.2 | Gång- och cykeltrafik | 116 |
| 10.3 | Kollektivtrafik | 123 |
| 10.4 | Biltrafik | 127 |
| 10.5 | Särskild trafik | 130 |
| 11 | BLENTARP | 131 |
| 11.1 | Ortens karaktär | 131 |
| 11.2 | Gång- och cykeltrafik | 134 |
| 11.3 | Kollektivtrafik | 143 |
| 11.4 | Biltrafik | 146 |
| 11.5 | Särskild trafik | 149 |
| 12 | REFERENSER | 151 |

BILAGOR

- Bilaga 1 Åtgärder sammanställning
- Bilaga 2 Åtgärder på karta



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 konkret stötta den utveckling som där beskrivs.

Trafikplanen tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i tätorterna Blentarp, Vollsjö, Lövestad, Bjärsjölagård, Sövde och Äsperöd som tillhör Sjöbo kommun. Trafikplanen behandlar trafiksystemet i vardera tätort samtidigt som kopplingar till andra tätorter i kommunen och till det regionala trafiknätet ses över. 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 strategier och åtgärder ska också lyfta ut 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. 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. Stor vikt har lagts vid att skapa ett trafiksäkert, tillgängligt, lättorienterat och självförklarande gatunät i tätorterna. 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, det vill säga åtgärden gynnar flera trafikslag och/eller flera aspekter. Detta gör kommunens ekonomiska satsningar så effektiva som möjligt i arbetet för att nå de uppsatta målen.



1.2 Trafikplanens position i kommunens planering

Sjöbos 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.

Arbetet med trafikplanen inleddes med en workshop tillsammans med politiker från kommunstyrelsen och tekniska nämnden samt tjänstemän från olika förvaltningar i samband med att arbetet med trafikplanen för Sjöbo tätort påbörjades i oktober 2012. En särskild trafikvision arbetades då fram som samstämmat med Sjöbo kommuns övergripande vision, se 2.5 *Sjöbo kommuns vision för transportsystemet*. Utifrån visionen arbetades konkreta mål, indikatorer och styrtalet 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 beslutar om vem denna trafikplan kommer att gå på remiss till. Därefter kommer synpunkterna att behandlas och trafikplanen kommer att revideras för att antas i tekniska nämnden och därefter slutligt antas i kommunfullmäktige som en beslutshandling.

En del av de åtgärder som föreslås i denna trafikplan ligger utanför Sjöbo kommuns väghållningsområde. Ytterligare några åtgärder faller utanför tekniska nämndens ansvarsområde. För att trafikplanen ändå ska visa på ett helhetstänkande redovisas dessa förslag i bilaga men med särskild anmärkning.

Några åtgärder som rör regionala cykelvägar blir troligtvis inte aktuella inom trafikplanens tidsperiod. Dessa cykelvägar redovisas ändå för att visa på en viljeinriktning men med särskild anmärkning i bilaga.

Kollektivtrafiken i kommunen planeras och beslutas av Skånetrafiken. En kontinuerlig dialog förs mellan Skånetrafiken och kommunledningskontoret där frågor som exempelvis turtäthet och linjedragning förs.

1.3 Workshop och samråd med byalagen

En viktig aspekt i arbetet med trafikplanen är förankring, såväl inom organisationen som med allmänheten. I september 2013 genomfördes en workshop med tjänstemän från kommunen och representanter för de sex tätorterna inbjudna. Fyra av tätorterna (Vollsjö, Lövestad, Äsperöd och Sövde) var representerade. Totalt deltog sju personer från de fyra tätorterna.

Workshopen inleddes med en genomgång av trafikplanens syfte och innehåll. Därefter fick de representerade byalagen beskriva tätorternas karaktär för de tätorter som ingår i trafikplanen. De deltagande fick möjlighet att redovisa problem och behov av åtgärder, dels för den egna tätorten men också för övriga tätorter.

Workshopen har fungerat som underlag i denna trafikplan då tätorternas karaktär och målpunkter har beskrivits. Vidare gav tillfället en bra inblick i de trafikala förutsättningarna, styrkor och svagheter i tätorterna som behandlas i trafikplanen.

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 bostadsbyg-

gelse 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 respektive mäns transportbehov.

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 skapas ett jämställt transportsystem som svarar upp mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen 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 transportsystemet. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur. 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 på nästa sida.

Fyrstegsprincipen innebär att lösningar på trafikproblem stegvis analyseras enligt steg 1 till 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

Tänk om
Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.

1



Optimera
Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon.

2

3 Bygg om
Begränsade ombyggnadsåtgärder.

3

4 Bygg nytt
Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

4

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 busskörvägar 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 Sjöbo kommuns vision för transportsystemet

Visionen för Sjöbo kommuns transportsystem är en drömbild över hur transportsystemet ska se ut och hur målen i sin tur ger vägledning till hur man kan nå dit. Den vision som togs fram i samband med trafikplanen för Sjöbo tätort redovisades i samband med workshopen för att därefter anpassas till de mindre tätorterna. Sjöbos tätorters vision för transportsystemet redovisas i rutan nedan.

För tätorterna i Sjöbo kommun innebär detta att kommunikationerna med Sjöbo tätort, men också till det starka kollektivtrafikstråke, framför allt längs riksväg 11 är bra. I likhet med trafikplanen för Sjöbo tätort ska i första hand långsiktigt hållbara transportmedel som gång- cykel och kollektivtrafik prioriteras. Arbetet med trafiksäkerhet och tillgänglighet ska genomföras även i de mindre tätorterna.

”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 i de mindre tätorterna gör att också andra besökare hittar hit och gärna kommer tillbaka. Genomfartstrafikens hastighet är anpassad till tätorternas omgivande miljö och de anspråk som de oskyddade trafikanterna har. Naturen i anslutning till tätorterna är tillgänglig för de boende varför orterna betraktas som attraktiva.

Möjligheten att ta sig till de starka pendlarstråken är god varför kommunikationerna till de stora utpendlingsorterna Malmö och Lund anses vara snabba och effektiva med hög turtäthet. Inom och till tätorterna ges goda möjligheter för fotgängare och cyklister. 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 Sjöbo kommuns 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.

De mål som togs fram i samband med trafikplanen för Sjöbo tätort redovisades för att anpassas till de mindre tätorterna. I Tabell 2-1

redovisas mål, styrtalet 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. Målen för Sjöbo kommun lever upp till det nationella funktionsmålet genom att förbättra tillgängligheten och användbarheten i transportsystemet och hänsynsmålet genom att arbeta mot minskad miljöbelastning och förbättrad trafiksäkerhet

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 blåa ytor | Antal gröna och blå ytor med ökad tillgänglighet | 1 per 2 år | 12 år |
| | Enkelt att parkera | Beläggningsgrad på parkeringsplatser | 60-80 % | 12 år |
| | Skapa mötesplatser | Antal nya mötesplatser | 1 per 2 år | 12 år |
| Område | Mål | Indikator | Styrtal | Tid |
| Trafiknät | Förbättra gång- och cykelnätet | Bygga ut fler gång- och cykelbanor, antal km per år | 1 km per år | 12 år |
| | | Införa turist- och rekreationscykelvägar | Koncept och demonstrationsstråk genomfört | 4 år |
| Område | Mål | Indikator | Styrtal | Tid |
| Trafikens omfattning | Kollektivtrafiken ska öka | Antalet kollektivtrafikresenärer | +5,0 % per år | 12 år |
| | Minskad motorfordonstrafiken | Antalet motorfordon i centrum | -2,5 % per år | 12 år |
| | Cykeltrafiken ska öka | Antalet cyklister | +2,5 % per år | 12 år |
| | Gångtrafiken ska öka | Antalet fotgängare i centrum | +2,5 % per år | 12 år |
| Område | Mål | Indikator | Styrtal | Tid |
| Tillgänglighet | Förbättrad tillgänglighet till och för kollektivtrafiken | Antal pendlarparkeringsanläggningar | 2 st. | 12 år |
| | | Antal parkeringsplatser | 50 platser | 12 år |
| | | Se över hållplatslägen | Hållplatsutredning | 4 år |
| | | Antal hållplatser med cykelparkeringar | 100% | 4 år |
| | | Antal cykelparkeringar vid busshållplatser | 115 nya cykelställ | 6 år |
| | Tillgänglighet för alla | Enkelt avhjälpna hinder. Andel åtgärdade. | 100% | 10 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 viktigt miljöer | Två åtgärder per år | 12 år |
| | | Visuell separation mellan fotgängare och cyklister | 50 % av gång- och cykelbanorna | 4 år |
| | Förbättrad trygghet för kollektivtrafikresenärer | Antal genomförda åtgärder | 8 st. | 12 år |
| Område | Mål | Indikator | Styrtal | Tid |
| Trafik-säkerhet | Alla barn ska ges möjlighet till en trafiksäker skolväg | Kartlagda skolvägar | Alla | 4 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 kommuninvånarna mindre bilberoende | Beteendepåverkande aktiviteter | 1 per år | 12 år |
| | Öka andelen miljöfordon | Antal laddställen 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 (55 dBA) | 0 st. | 4 år |



2.7 Samband mellan trafiksystemet och övergripande mål

Funktionsmålet

Det nationella funktionsmålet handlar om att skapa ett jämställt och tillgängligt transportsystem. Målen för Sjöbo kommun 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 förbättra biltrafikens villkor skapas ett jämställt transportsystem som svarar upp mot både kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Det nationella hänsynsmålet handlar om ett hållbart transportsystem där säkerhet, mil-

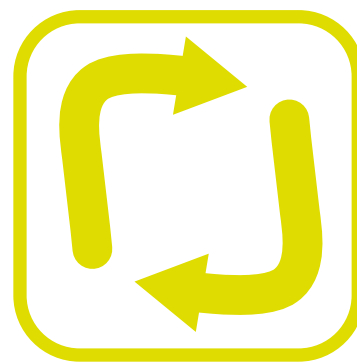
jö och hälsa står i fokus. Målen för Sjöbo kommuns tätorter anknyter till det nationella hänsynsmålet genom att nollvisionen ligger till grund för arbetet, det vill säga målet om att ingen ska skadas allvarligt eller dö i trafiken. Trafikplanen har en tydlig prioritering av trafikslagen där oskyddade 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.

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 PLANERINGS- PROCESSEN



3.1 Så planeras vägar, gator och cykelvägar

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet samt länsplaneupprättarna att ta fram trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur; Region Skånes så kallade RTI-plan. Transportplanerna upprättas parallellt på nationell och regional nivå. Den nationella planen behandlar järnvägar och nationella vägar (i Skåne främst Europavägar) och den regionala planen behandlar de regionala vägnäten med riksvägar och länsvägar. Planerna sträcker sig över 12 år men ersätts av en ny reviderad version varje mandatperiod, var fjärde år.

Gällande nationella infrastrukturplane avser åren 2014 till 2025. Planen avser åtgärder i transportsystemet uppdelat på bland annat utveckling, drift och underhåll. I planen finns ekonomiskt stöd för listade sträckor för ett angivet tidsintervall. Efter att den nationella planen blivit antagen fattas beslut om de ekonomiska ramarna för infrastrukturinvesteringar på regional nivå.

Det är Region Skåne som ansvarar och utarbetar den regionala investeringsplanen för infrastrukturen i Skåne. Gällande Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) avser åren 2014 - 2025 och i denna beskrivs investeringar inom regionen som exempelvis vägutbyggnad, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelvägar, kollektivtrafiksåtgärder och statlig medfinansiering på kommunala vägar.

Den regionala transportinfrastrukturplanen utgår från de nationella transportpolitiska målen, nationella miljökvalitetsmålen och folkhälsomål samt för de samlade visioner, strategier och mål som finns för utvecklingen av Skåne. Underlag hämtad från bland annat den nationella transportplanen, cykelplanen för Skåne, det regionala utvecklingsprogrammet och strategi för infrastruktur i Öresundsregionen. Planen är utarbetad i samverkan och dialog med aktörer i Skåne som de skånska kommunerna, Trafikverket, näringslivet och Näringsdepartementet.

Även kommunerna har möjlighet att påverka innehållet i RTI-planen. Sjöbo kommun samarbetar med Österlens kommuner genom Sydöstra Skåne Samarbetskommitté (SÖSK). SÖSK arbetar strategiskt och drivande med infrastrukturfrågor. Via SÖSK ger Sjöbo kommun förslag på infrastruktursinvesteringar till RTI-planen.

I Skåne finns en cykelvägsplan som tillhör den regionala infrastrukturplanen med tidshorisonten 2014 – 2025. Inför denna cykelvägsplan har en omfattande inventering av cykelvägnätet gjorts i Skåne. Samtliga kommuner i regionen har haft möjlighet att lämna önskemål om nya satsningar till cykelvägsplanen. I planen redovisas bland annat utbyggnad av cykelstråk, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och underhåll. Finansieringsprincipen för större delen av investeringarna som redovisas i cykelplanen utgår från att kommunen medfinansierar åtgärden till 50 %.



Trafikverket har ansvar för genomförande av den nationella och de regionala planerna för transportinfrastruktur. Bidrag för åtgärderna tilldelas i det årliga regleringsbrevet från regeringen. Trafikverket har en verksamhetsplan som reglerar genomförandet av de nationella och de regionala planerna för infrastruktur. I denna verksamhetsplan finns också ekonomiska medel, så kallade ”potter”, att ansöka för övriga åtgärder. Det gäller exempelvis miljöinvesteringar och åtgärder för att öka andelen resande med kollektivtrafik och cykel. Var tredje år kommer Trafikverket med ny verksamhetsplan som innefattar inriktning, mål och medel för verksamheten.

3.2 Så planeras kollektivtrafiken

För att uppnå en bra och attraktiv kollektivtrafik krävs ett väl fungerande samspel mellan alla inblandade aktörer. Det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken har landstinget som i Skåne är Region Skåne.

Grunden för samverkan med Region Skåne är lagd i det länsomfattande avtalet *Avtal om ansvar för lokal och regional kollektivtrafik i Skåne*, även kallat Regionavtalet. Avtalet ingicks år 1998 mellan Region Skåne och alla Skånes kommuner. I Regionavtalet finns speciellt beskrivet fördelningen av ansvar för kollektivtrafikens anläggningar.

Planering och samordning

- Region Skåne ska planera för investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som främjar trafikens utveckling. Planeringen avser effektivitet, tillgänglighet, kund Anpassning och framkomlighet.
- Kommunerna ska skapa goda planmässiga förutsättningar för kollektivtrafiken och dess infrastruktur. Region Skåne och Skånetrafiken samverkar genom insyn och medverkan i kommunernas arbete med översikts- och detaljplaner och andra utvecklingsprogram som har betydelse för kollektivtrafiken.

- Trafikverket ska inom sitt ansvarsområde genomföra investeringar i det statliga transportnätet och förvalta och underhålla nätet på ett sätt som skapar goda förutsättningar för en positiv utveckling av kollektivtrafiken. Detta ska ske i nära samarbete med regionen, trafikhuvudmannen och kommunerna.

Bidrag till kommunerna för kollektivtrafikprojekt

Kommunen kan ansöka om bidrag som främjar kollektivtrafiken som förmedlas från staten eller från Region Skåne. Det är Skånetrafiken, Trafikverket och Region Skåne som planerar och delar ut bidrag till ansökande kommuner. Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne (RTI-planen) används för fastställelse av bidrag. Den gällande planen löper över en tioårsperiod och gäller för åren 2014 till 2025.

Statsbidrag kan ges till investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar som har koppling till regional kollektiv persontrafik och tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Bidraget täcker normalt 50 % av totalkostanden för åtgärden.

Regionalbidrag kan ges till större åtgärder som främjar kollektivtrafiken med stor regional nytta. Bidraget täcker 25 - 50 % av totalkostnaden för åtgärden (Skånetrafiken, 2013).

3.3 Trafikplan för mindre tätorter

De tätorter som berörs i denna trafikplan är relativt små. Vid prioritering av åtgärder kan det därför vara svårt att prioritera de åtgärder som föreslås. Det har därför varit viktigt att hitta samverkande och effektiva åtgärder som kan fylla flera olika mål. Vidare kan det bli aktuellt att i vissa fall bygga exempelvis tätortsportar i stället för gång- och cykelbanor för att på så sätt skapa bra och trafiksäkra förhållanden för oskyddade trafikanter. Det är också viktigt att önskvärda åtgärder listas som i denna plan för att kunna arbetas in som ”passa-på-åtgärd” vid exempelvis beläggningsunderhåll eller vid genomförande av detaljplaner och exploatering.

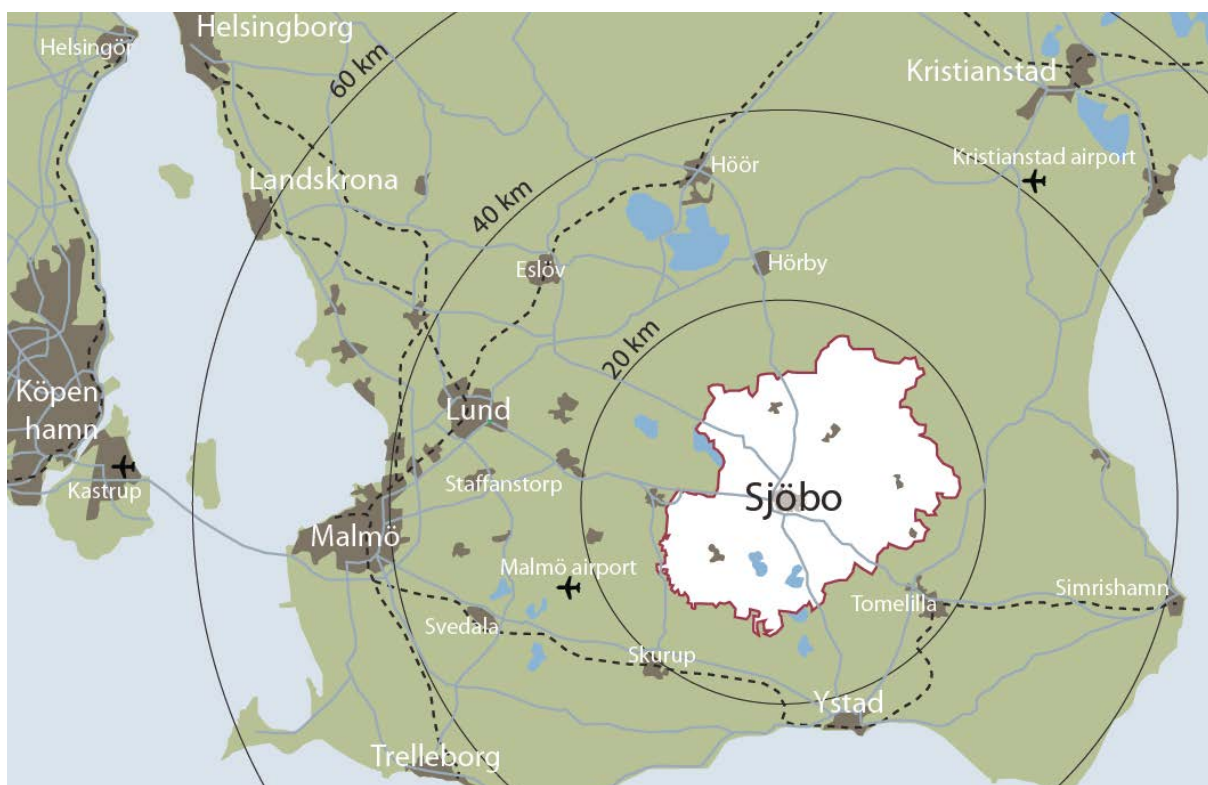
4 TRAFIKEN I SJÖBO KOMMUN



Sjöbo kommun ligger i sydöstra Skåne på en yta av 500 kvadratkilometer vilket gör kommunen till den fjärde största i Skåne. I kommunen bor cirka 18 400 invånare (2013), varav drygt 7 300 (2013) invånare bor i Sjöbo tätort. Enligt översiktsplanen för Sjöbo kommun är målet för befolkningstillväxten att öka med 15 % (cirka 1 000 invånare) från 2009 fram till och 2020 (ÖP, 2009). Befolkningstillväxten kommer framför allt att ske i Sjöbo tätort och i de tre utpekade serviceorterna Blentarp, Vollsjö och Lövestad.

Sjöbo kommun är tillsammans med Båstad kommun den biltätaste kommunen i Skåne i förhållande till antalet invånare (Trafikanalys, 2013).

Sjöbo kommun angränsar till Eslöv kommun, Hörby kommun, Tomelilla kommun, Ystad kommun, Skurup kommun och Lunds kommun. Avstånden till grannkommunernas städer är inte långt. Från Sjöbo tätort är det cirka 35 kilometer till Lund, cirka 45 kilometer till Malmö, cirka 25 kilometer till Ystad och drygt 40 kilometer till Simrishamn. Till Kristianstad är det cirka 50 kilometer och till Helsingborg cirka 80 kilometer.



Figur 4-1. Sjöbo kommuns centrala placering i Skåne och närheten till grannstäderna (ÖP, 2009).



Inom kommunen finns det flera mindre tätorter som redovisas i Figur 4-2. Denna trafikplan omfattas av de sex tätorterna Blentarp, Vollsjö, Lövestad, Bjärsjölagård, Sövde och Äsperöd.

Riksväg 13 utgör tillsammans med riksväg 11 stommen 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 8 mellan Sjöbo och Malmö. Buss finns även till Tomelilla och Hörby samt inom kommunen. Tidigare fanns även järnväg genom Sjöbo, som var en tillväxtmotor för tätorten. Sjöbo växte då fram som järnvägsknut för trafik på Simrishamnsbanan och järnvägen mellan Landskrona – Kävlinge – Sjöbo. Samtliga järnvägsförbindelser är idag nerlagda.

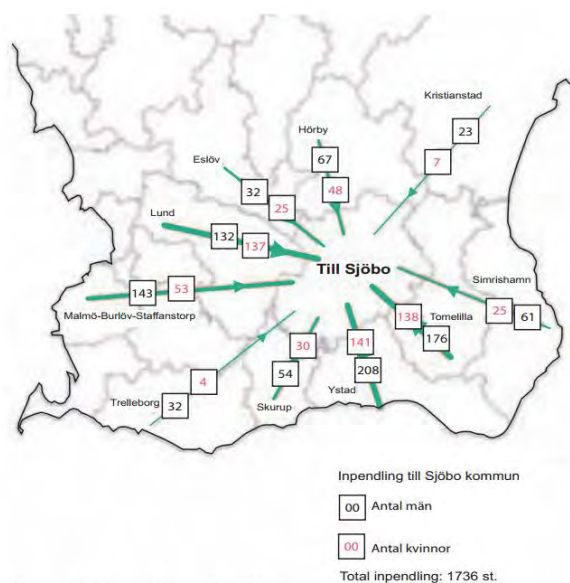
På sikt finns planer att återuppta tågtrafiken på Simrishamnsbanan. I väntan på detta planerar kommunen tillsammans med Skånetrafiken

att köra *superbuss*. Superbuss innebär att buss-trafiken är högt prioriterad och utformad enligt tanken: *tänk spårvagn kör buss*.

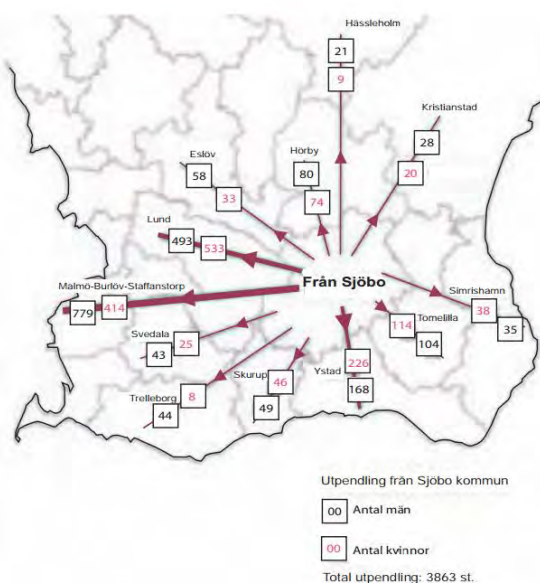
Sydsåne utgör en gemensam bostads- och arbetsmarknad med stor pendling över kommungränserna. I Sjöbo arbetar cirka 50 % av de förvärvsarbetande i den egna kommunen och cirka 50 % pendlar ut till arbete i andra kommuner varför Sjöbo kommun benämns som en förort till större stad.

Från Sjöbo pendlar cirka 4 000 personer ut och 1 800 pendlar in. Den största utpendlingen sker till Malmö och Lund. Den största inpendlingen sker från Ystad, Tomelilla och Lund, se Figur 4-2. Den största utpendlingen sker till Malmö och Lund, se Figur 4-3.

Näringslivet i kommunen präglas av att Sjöbo kommun tidigare var en utpräglad jordbrukskommun. Av de cirka 2 000 små och medelstora företag som finns i kommunen är cirka 700 jordbruksföretag. Detta innebär att det finns flest företag inom jordbruksbranschen i kommunen. Dock är bygg- och anläggningsbranschen det verksamhetsområde som sysselsätter flest boende i kommunen.



Figur 4-2. Inpendling till Sjöbo kommun (ÖP, 2009).



Figur 4-3. Utpendling till Sjöbo kommun (ÖP, 2009).



Figur 4-4. Markanvändning, tätorter och vägar i Sjöbo kommun (ÖP, 2009).





5 TRAFIKSLAGENS ANSPRÅK



Under detta kapitel beskrivs vilka anspråk de olika trafikslagen har, det vill säga vilka krav respektive trafikslag har för att uppnå en godkänd standard. De anspråks- och kvalitetsnivåer som anges är inte alltid relevanta för mindre tätorter som denna trafikplan berör, och i dessa fall har anpassningar gjorts.

5.1 Gångtrafik

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 5-1.

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 färdstätt. Därför spelar genheten en viktig roll vid val av färdmedel. Med genhet menas att

Tabell 5-1. 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. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritids-områden/ anläggningar och busshållplatser. |



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.

Ett sammanhängande, säkert och tryggt gångnät är också 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 5-2.

Tabell 5-2. Gåendes anspråk på att korsa bilnätet

| Målpunkter i länkens omgivning | Anspråk |
|--|---|
| Butiker, kontors- och bostadsentréer, service-lokaler, 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 försämrade trygghet och tidsförlust. Om barriären är kraftig kan även rörelsemönstret påverkas eller göra att fotgängare väljer 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 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 är med avseende till personens funktionsnedsättning. Personer som har någon form av funktionsnedsättning är en mycket heterogen grupp med allt från personer med omfattande

funktionsnedsättningar som har stora hjälp- och hjälpmedelsbehov till personer med mindre dolda nedsättningar. Denna trafikplan kommer att fokusera på de grupper som har funktionsnedsättningar i form av nedsatt syn/blindhet, nedsatt rörelseförmåga och till viss del allergi. Dessa funktionsnedsättningar och gruppens behov redovisas i följande tre text-rutor.

För kollektivtrafiken ställs krav på bussen, busshållplatsen och möjligheten att ta sig av och på bussen. Bussarna ska vara av låg-golvstyp 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 5-1.

Nedsatt rörelseförmåga

Nedsatt rörelseförmåga kan uppstå för personer med försvagade krafter, värk i leder och muskler, dålig balans eller koordination. Personer som har gångsvårigheter har ofta lätt för att snubbla och svårigheter att gå längre sträckor. Särskilda svårigheter uppkommer vid ojämna, hala eller lutande underlag samt trappor. För de personer som använder gånghjälpmedel som rollator eller krycka blir den fysiska utformningen än mer viktig då de måste manövrera sitt hjälpmedel eller bara har en hand att använda.

För personer som sitter i rullstol är breda passager och gångytor viktigt för att kunna framföra rullstolen. Öppna ytor behöver vara väl tilltagna för att en rullstol ska kunna manövreras. Räckvidden är även begränsad för många rullstolsburna på grund av balansproblem vilket resulterar i svårigheter att sträcka sig och luta sig framåt för att exempelvis öppna en dörr eller använda manöverdon. För personer som använder manuell rullstol krävs att markunderlaget inte lutar för kraftigt då det kan vara mycket fysiskt ansträngande att rulla upp för en kraftigt lutande ramp.

- Behov för bättre tillgänglighet:
- Korta avstånd mellan viktiga funktioner eller att det finns bänkar längs längre sträckor.
- Golv- och markunderlag bör vara halkfritt, fast och jämnt.
- Passager bör vara väl tilltagna utan kantsten.
- Ledstänger längs trappor och ramper.
- Skyltar bör vara placerade så att de kan läsas av personer i rullstol.



Nedsatt syn

Beroende på hur grav en synnedsättning är orienterar sig synskadade och blinda personer olika. För personer som delvis kan orientera sig med synen är det extra viktigt med färgkontraster i den fysiska miljön. Personer som är blinda eller har grav synnedsättning och använder teknikkäpp har däremot behov av taktila kontraster i markstrukturen. För personer med teknikkäpp är ledstråk mycket viktigt. Gångvägen bör planeras med naturliga ledstråk som kompletteras med konstgjorda ledytor där avbrott förekommer. Ett naturligt ledstråk kan vara en väggfasad eller kontrastskillnad mellan två ytor, exempelvis asfalt och planteringsyta. Andra blinda personer kan använda ledarhund eller ledsagning.

En stor del av de som har nedsatt syn är äldre personer. Ofta har de inte några större svårigheter att orientera sig med synen, men kan däremot ha problem att läsa skyltar och annan information och behöver därför förstärkt belysning.

Behov för bättre tillgänglighet:

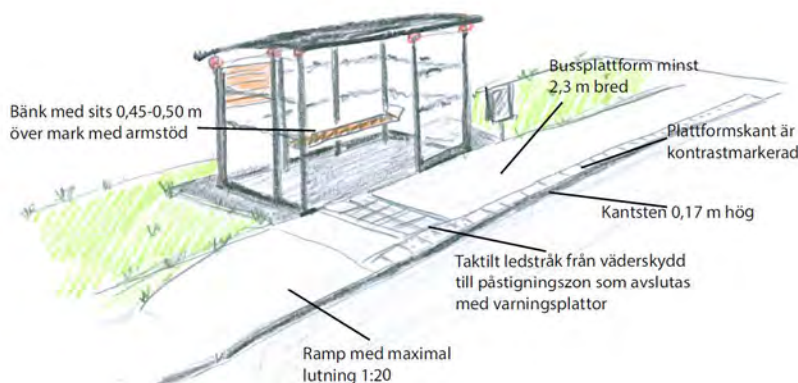
- Enkel och logisk planlösning.
- Ledstråk som både har taktila och visuella kontraster.
- God belysning.
- Logisk färgsättning som förtydligar rummets utformning.
- Möjlighet till säker förflyttning längs gångstråk där hinder är undanröjt eller markerat för att undvika ofrivillig sammanstötning.

Allergi

För människor med besvär i andningsorganen och allergier innebär tillgänglighet att det ska vara möjligt att vistas i en miljö utan att drabbas av allergiska reaktioner eller besvär i andningsvägarna. Detta innebär att luftkvaliteten i byggnader måste vara bra, att det finns möjlighet att undvika ämnen, material, växter och dofter som kan ge upphov till allergiska reaktioner eller besvär personer med överkänslighet.

Behov för bättre tillgänglighet:

- Undvik allergiframkallande växter och träd i det offentliga rummet



Figur 5-1. En tillgänglig busshållplats med väderskydd enligt Skånetrafikens krav och HIN:s råd.

5.2 Cykeltrafik

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 5-3.

Cyklister har vidare anspråk på hur cykelvägnätets struktur är uppbyggt, se Tabell 5-4. Cyklister har anspråk på cykelvägars kapacitet, framkomlighet och komfort, se Tabell 5-5.

Tabell 5-3. 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 lokalvägar 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 5-4. Cyklisters anspråk på cykelnätets struktur.

| Nättyp | Huvudsaklig trafikuppgift |
|--------------------|---|
| Huvudnät för cykel | Cykelvägnätet bör vara minst lika gott 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 cyklister. Stråken bör ha en enkel och tydlig vägvisning och en egen anpassad belysning. |
| Lokalnät för cykel | Cykelvägnätet bör på ett gott 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. Cykelvägnätet 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 5-5. 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 framkomlighetssynpunkt 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 5-6 beskrivs cyklisters behov av att korsa bilnätet.

Tabell 5-6. 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. | Cyklister 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. | Cyklister ska kunna korsa bilnätet vid bestämda platser i plan eller planskilt. |
| Inga aktiviteter/målpunkter utmed gatan. Cykeltrafikens huvudnät korsar länk i biltrafikens huvudnät. | Cyklister 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. | Cyklister har inget anspråk på att korsa bilnätet. |

Parkering

Cyklisters anspråk på tillförlitliga parkeringar är viktigt för att cykeltrafiken ska öka. Cykel-parkering ska placeras i närhet till stora mål-punkter och i anslutning till cykelvägnätet. Placeringen väljs så att cyklister kan cykla fram till parkeringen som ligger nära cyklistens mål-punkt, exempelvis entré och hållplats, så att 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 viktiga 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 5-7 redovisas Trasts parkeringsnorm.

Tabell 5-7. Exempel på cykelparkeringsnorm (BTA – Bruttototalarea).

| Butiker, centrum | Enhet | Antal platser |
|---|------------------------|---------------|
| Köpcentrum | 100 m ² BTA | 4-6 |
| Stadsdelscenter | 100 m ² BTA | 5-8 |
| Kontor | | |
| Utan informationsdiskfunktion | 100 m ² BTA | 1-3 |
| Med informationsdiskfunktion (post, bank) | 100 m ² 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 |



5.3 Kollektivtrafik

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 5-8. 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 |

5.4 Biltrafik

Motorfordonstrafikens vägnät

Motorfordons anspråk på vägnätet är god framkomlighet, tillgänglighet och hög säkerhet. Anspråket har en stark koppling till funktionsnivån hos den enskilda vägen, se funktionsindelningens principer enligt Tabell 5-9 och Tabell 5-10.

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

Tabell 5-9. 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 5-10. 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. |



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 trafikaneläggningens 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 har ett nära samband med 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 kapacitets-sänkning 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. Mark-

beläggning 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 m² 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 fordons- trafiken 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 eller tätorten samt att reducera missförstånd i trafiken som annars kan resultera i en trafikolycka.



5.5 Särskild trafik

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 är 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 arbetsfor-

dons 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 5-11 redovisas utryckningsnätets funktionsindelning samt de anspråk som kan ställas på hastighet och kapacitet i utryckningsnätets olika delar.



Tabell 5-11. 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 enstaka 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 |



6 BJÄRSJÖLAGÅRD

6.1 Ortens karaktär

Bjärsjölagård är ett samhälle som växte fram i samband med att järnvägen mellan Ystad och Eslöv öppnades. Banan öppnades för trafik under 1860-talet. 1911 invigdes ytterligare en järnvägslinje som sträckte sig mellan Dalby, Harlösa och Bjärsjölagård. Orten skulle då utgöra en viktig punkt varför ett nytt stationshus byggdes, se Figur 6-1. Projektet blev dock en olönsam historia och sträckan Dalby – Bjärsjölagård lades ner under 1950-talet. Huvudlinjen Ystad-Eslöv lades ned 1981, och Bjärsjölagård var därmed inte längre en järnvägsort.

År 2013 bodde det nästan 320 invånare i Bjärsjölagård. Bebyggelsen i tätorten är till stor del samlad kring huvudgatorna Tullesbovägen/Bjärsjölagårdsvägen, Centrumgatan och Bjärrödsvägen. Bebyggelsen består till större delen av friliggande villor, i norr finns ett mindre industriområde.



Figur 6-1. Bjärsjölagårds stationshus.

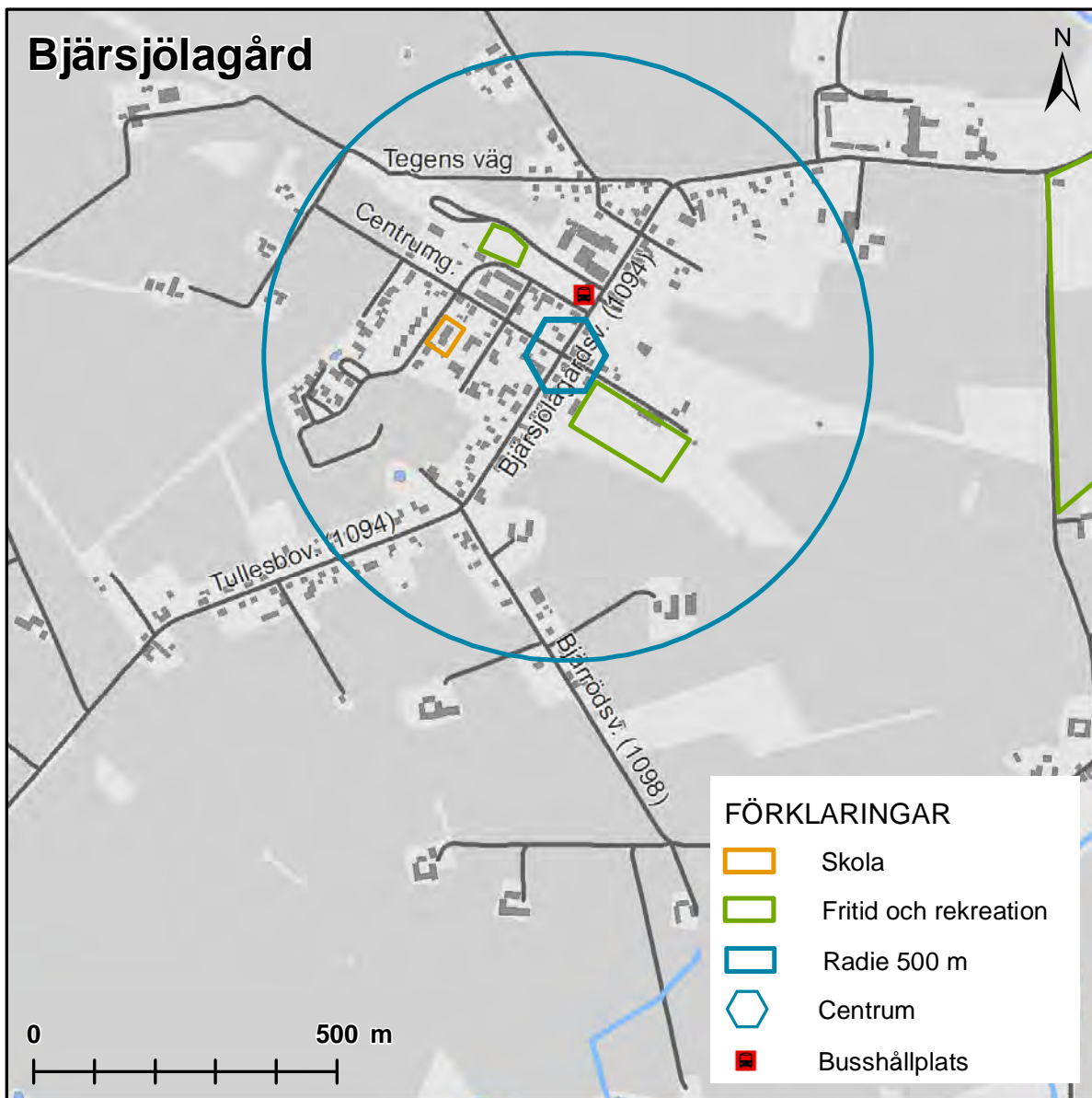
Orten har ingen egen skola utan barnen är hänvisade till Vollsjö för klasserna årskurs 1-6 och till Sjöbo för högstadium. I Sjöbo finns också ett mindre gymnasium med yrkesförberedande utbildningar. Ystad och Lund är dock de populäraste orterna för val av gymnasium.

Viktiga målpunkter för Bjärsjölagård är busstationen som ligger placerad mellan Spannmålgatan och Brittsommargatan. Även förskolan, idrottsplatsen (Figur 6-2) och lekplatsen utgör viktiga målpunkter i Bjärsjölagård. Målpunkter redovisas i Figur 6-3.

Cirka 500 meter öster om korsningen Bjärsjölagårdsvägen/Djupadalsvägen ligger Bjärsjölagårds slott som byggdes under andra halvan av 1700-talet, se Figur 6-4. Idag används byggnaden främst som hotell och konferensanläggning.



Figur 6-2. Idrottsplatsen utgör en viktig mötesplats för de idrottsintresserade.



Figur 6-3. Målpunkter i Bjärsjölagård.

Ungefär 500 meter sydost om slottet finns ett kalkbrott som en gång i tiden var Skånes största, se Figur 6-5. Här bröt man kalk fram till 1920-talets början. Nordväst om slottet i Bjärsjölagård hittas kalkugnarna Adam och Eva som byggdes 1865 respektive 1902. Idag klassas ugnarna som fornminnen.

Naturen runt om Bjärsjölagård karaktäriseras av det skånska öppna landskapet med lövträdskogar, hagmarker och allékantade vägar.

Resebehov

Bjärsjölagård är ett samhälle där större delen av arbetsplatserna, handel och annan service finns utanför tätorten. Bilen utgör därmed ett

viktigt transportslag för de boende i tätorten. Närmsta livsmedelsbutiken från Bjärsjölagård finns i Vollsjö, men vanligtvis sker inköp i annan tätort exempelvis på vägen hem efter arbetet. I Sjöbo finns mer väl sorterade livsmedelsbutiker och annan service. Avstånd från Bjärsjölagård till Sjöbo kommuns största tätorter redovisas i Tabell 6-1.

Kollektivtrafiken i Bjärsjölagård utgörs av en busslinje som binder samman Sjöbo, Bjärsjölagård och Hörby.



Figur 6-4. Bjärsjölagård slott (Sjöbo, 2013).



Figur 6-5. Kalkbrottet i Bjärsjölagård.

Tabell 6-1. Avståndstabell

| Från | Till | Avstånd vägnät (km) | Avstånd fågelväg (km) |
|---------------|----------|---------------------|-----------------------|
| Bjärsjölagård | Sjöbo | 13,9 | 10,2 |
| | Vollsjö | 8,3 | 6,8 |
| | Lövestad | 20,8 | 15,1 |
| | Åsperöd | 24,2 | 19,4 |
| | Sövde | 20,4 | 15,2 |
| | Blentarp | 24,5 | 16,4 |

Trafikolyckor

Trafiksäkerheten i Bjärsjölagård kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Antalet registrerade olyckor i Bjärsjölagård är så få att det endast ger en svag bild av trafiksäkerheten i tätorten. Mörkertalet är generellt stort för de lindriga olyckorna enligt Transportstyrelsen.

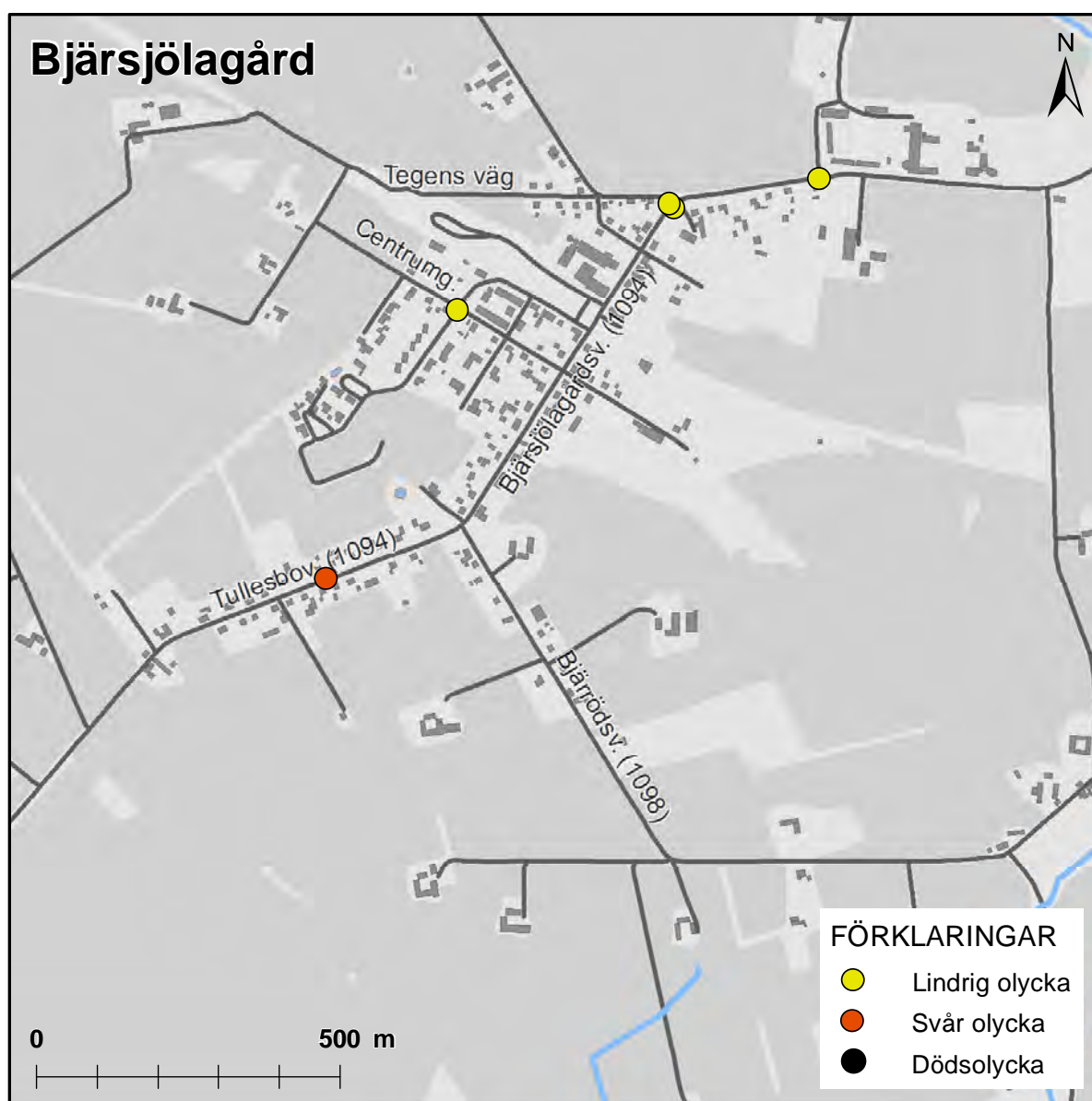
Totalt har det inträffat fem trafikolyckor på vägnätet under den studerade femårsperioden, från 2008 till och med 2012. Fyra olyckor var av lindrig karaktär och en av svår karaktär. I Figur 6-6 framgår det att den svåra olyckan har inträffat på Tullerbovägen. De lindriga olyckorna är koncentrerade till korsningspunkter. Av Tabell 6-2 framgår att fyra av de fem olyckorna är singelolyckor.

Tabell 6-2. Trafikolyckor i Bjärsjölagård 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

| Svårhetsgrad | Antal olyckor | Uppdelat per år | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Dödsolyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Svåra olyckor | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Lindriga olyckor | 4 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Totalt: | 5 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 |

Tabell 6-3. Trafikolyckor mellan olika trafikslag och singelolyckor i Bjärsjölagård 2008-2012. Siffrorna inom parantes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka (Transportstyrelsen, 2013).

| | Singel | Djur | Släp | Fotg. | Cykel | Moped | MC | Bil | Lastbil | Buss |
|---------|-----------|------|------|-------|-------|-------|----|---------|---------|------|
| Fotg. | 1 (-,1,-) | | | | | | | | | |
| Cykel | | | | | | | | | | |
| Moped | 1 (-,1) | | | | | | | | | |
| MC | | | | | | | | | | |
| Bil | 2 (-,2) | | | | | | | 1 (-,1) | | |
| Lastbil | | | | | | | | | | |
| Buss | | | | | | | | | | |



Figur 6-6. Trafikolyckor i Bjärsjölagård under en femårsperiod, 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

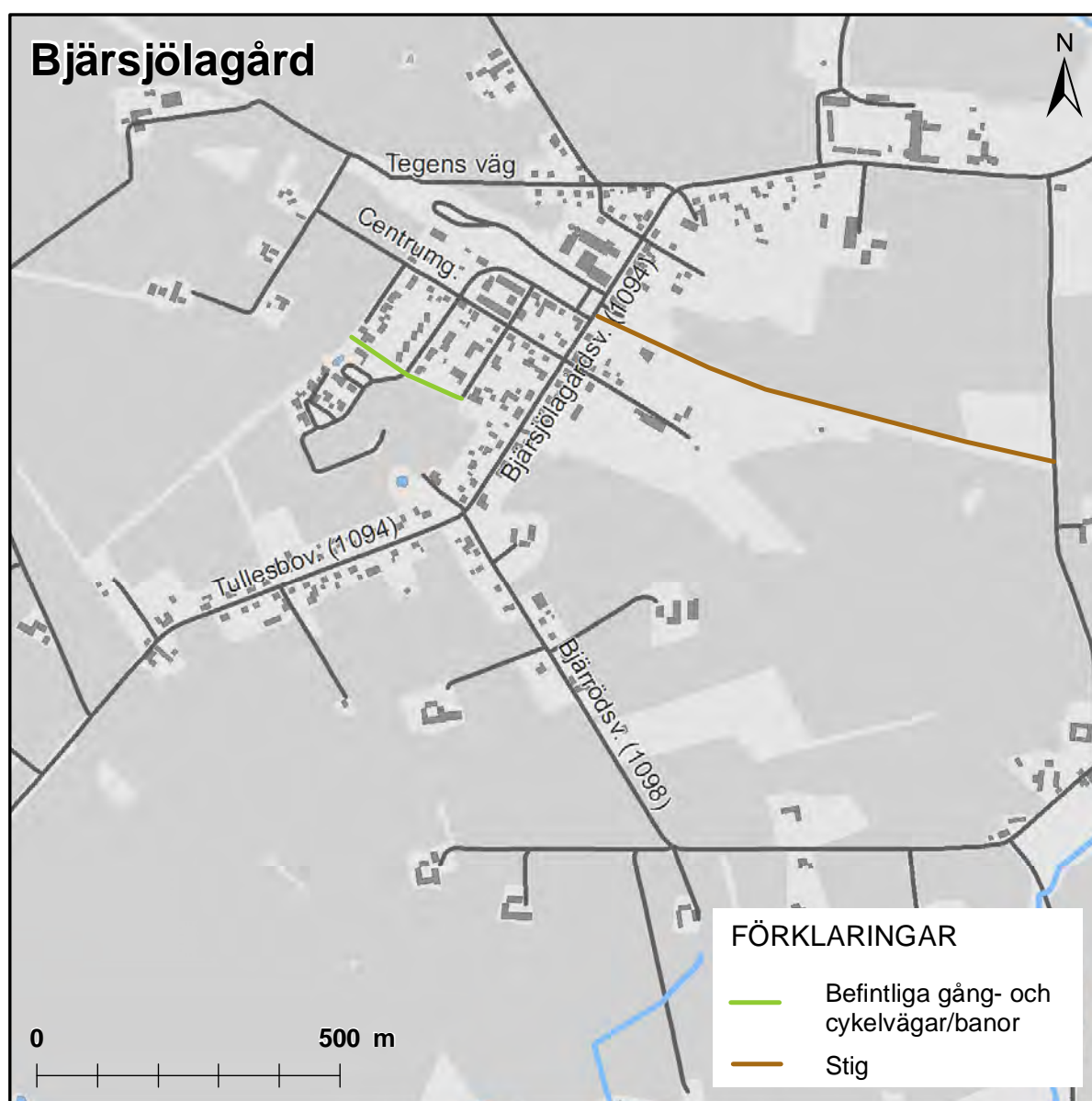
6.2 Gång- och cykeltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Gångnätet i Bjärsjölagård utgörs av trottoar längs Bjärsjölagårdsvägens båda sidor och trottoar på södra sidan av Djupadalsvägen, sträckan närmst byn. Övriga gator saknar trottoar. Bjärsjölagårds gångtrafik kännetecknas därför av blandtrafik.

En gång- och cykelväg finns i Bjärsjölagård som sträcker sig i västostlig riktning från söder

om Nybyggaregatan till Bjärsjölagårdsvägen, se Figur 6-7. Gång- och cykelvägen är inte separerad mellan trafiklagen gång och cykel. Cykeltrafiken i Bjärsjölagård kännetecknas av cyklister i blandtrafik på grund av att det finns få sträckor som är särskilt avsedda för transportslaget. En stig sträcker sig längs den gamla banvallen mellan Bjärsjölagårdsvägen och den enskilda vägen som löper parallellt med Bjärsjölagårdsvägen cirka 750 meter österut.



Figur 6-7. Gång- och cykelvägar samt stigar i Bjärsjölagård.



Figur 6-8. Befintlig gång- och cykelväg i Bjärsjölagård.

I Bjärsjölagård är avstånden inte långa mellan målpunkter och bostadsområden vilket är en viktig förutsättning för att välja att gå för att nå sin målpunkt. Bostadsområdenas gator tillsammans med gång- och cykelnätet skapar ett relativt finmaskigt gångnät vilket gör att gångsträckan inte upplevs som någon större omväg jämfört med fågelvägen.

Passagerna i Bjärsjölagård är omarkerade bortsett från passagen Centrumgata/Bjärsjölagårdsvägen som är markerad, se Figur 6-9.

Avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning så är trottoarer nedfasade till nollnivå i korsningar. Taktila varningsplattor saknas dock vid trottoarernas korsningspunkter.

Parkering för cykeltrafik finns i anslutning till busshållplatsen Bjärsjölagårds busshållplats.

Bristanalys

Gång- och cykelnätet i Bjärsjölagård är inte kontinuerligt. Avsaknaden av trottoarer i villaområdena är acceptabel på de flesta gatorna på grund av det låga trafikflödet och låga hastigheter. Dock bedöms avsaknaden inte som acceptabel på Centrumgatan då gatan är en uppsamlingsgata. Vidare är avsaknaden av gång- och cykelsträckor inte acceptabel på Tullerbovägen och Bjärrödsvägen.

Belysning finns på gång- och cykelvägen i Bjärsjölagård. Vidare finns belysning på både



Figur 6-9. Gångpassage med målad vägmarkering och vägmärke.

det kommunala och det statliga vägnätet varför belysning för de oskyddade trafikanterna bedöms som godkänd.

Bjärsjölagårdsvägen är en rak och lång gata som kan göra att motorfordonstrafiken kommer upp i höga hastigheter. Vid viktiga passager för oskyddade trafikanter finns därför behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Kvaliteten på nätet för gång- och cykeltrafik bedöms bland annat med avseende på genhet vilket har analyserats. Behovet av ett gent nät är generellt stort för gång- och cykeltrafik. I Bjärsjölagård bedöms hela tätorten ha en godkänd genhetskvot, det vill säga att det verkliga gång- eller cykelavståndet mellan två punkter inte skiljer sig nämnvärt från fågelvägen.

Trottoaren på Bjärsjölagårdsvägen är i korsningspunkterna nedfasad till nollnivå med körbanan. Detta är bra ur tillgänglighetssynpunkt för personer med exempelvis rullstol och rullator som då kan rulla upp och ner från trottoaren. Det saknas dock taktila varningsplattor vid passager vilket försvårar orienteringen för synskadade personer som orienterar sig med teknikkäpp. Det finns naturliga ledstråk i Bjärsjölagård som främst utgörs av den taktila kontrasten mellan asfaltkant och planterad mark. Längs vissa sträckor görs dock uppehåll i dessa naturliga ledstråk då buskage hänger över stråket vilket gör att det inte går att käppa sig fram längs den taktila kontrasten, se Figur 6-10.



Figur 6-10. Till höger syns buskage som hänger över gatan.



Figur 6-11. Trottoar på Bjärsjölagårdsvägen.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bedöms som icke godkänd vilket främst beror på att stråken för gång inte är anpassade för personer med nedsatt syn/blindhet, se Tabell 6-4.

Bjärsjölagård trafikeras av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av låggolvstyp. Förbi hållplatsen Sjöbo sommarby vid väg 13 passerar SkåneExpressens bussar som är försedda med lift. Hållplatsläget i Bjärsjölagård är inte anpassat för personer med funktionsnedsättning vilket inte är acceptabelt (röd markering) enligt Trast, se Tabell 6-4.

I Bjärsjölagård saknas cykelparkeringar vid viktiga målpunkter som bushållplats och rekreation/idrottsplats.

Strategi

Det övergripande målet som strategin för gång- och cykeltrafik grundar sig på är att få fler boende i Bjärsjölagård att transportera sig till fots och med cykel istället för att ta bilen samt att få fler att motionera.

För att nå upp till målet om fler gående och cyklande i Bjärsjölagård har följande strategier satts upp:

- Attraktivare miljö

Skapa eller lyfta fram fler gröna och blå ytor (växter och vatten). Detta bidrar till attraktivare miljöer för dem som vill gå och cykla vilket kan generera fler resor till fots eller med cykel. Rekreativområdena ska göras mer tillgängliga.

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där boende i Bjärsjölagård 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 på gatan.

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 centrala trevliga miljöer som i parker och längs populära gångstråk.

Tabell 6-4. 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 |

- Bygga för gång och cykel

Fler gång- och cykelbanor i Bjärsjölagård som skapar ett genare och mer trafiksäkert gångnät med färre sträckor i blandtrafik. Cykelparkering i anslutning till viktiga målpunkter för att främja resandet med cykel.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo kommun 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 vilka skyldigheter dem har enligt HIN.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelbanor/vägar ger ökad trygghet för gående och cyklister vilket är viktigt för att få fler att välja att gå eller cykla som färdmedel. Strategin grundar sig på att i första hand komplettera belysning på huvudstråken för de oskyddade trafikanterna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där oskyddade trafikanter är inblandade på Bjärsjölagårds trafikanät.

Bjärsjölagård har bara haft en olycka med oskyddad trafikant under de senaste fem åren. Trafiksäkerheten kan höjas genom att anlägga fler trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar i tätorten. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov. Trafikverket ansvarar för beläggningen på de statliga vägarna.

Även drift- och underhållsåtgärder är viktigt på de sträckor där gång- och cykeltrafikanter rör sig. Sjöbo kommun har ett informationsblad på hemsidan där siktens betydelse för trafiksäkerheten beskrivs. I informationsbladet "Klipp Häcken" framgår det bland annat vilka höjder som bör gälla för häckar och buskage vid utfarter och vid korsningar. Vidare beskrivs att häckar och buskage bör växa inom eget tomtområde och att det är viktigt att gatubelysningen är fri från skymmande vegetation (Sjöbo, 2014).

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende i Bjärsjölagård att gå till fots eller cykla som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan och kan med fördel drivas tillsammans med andra kommuner och Region Skåne. 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 boende och intressenter, så som företagare och arbetsgivare.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende gång- och cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Attraktivare miljö

Bjärsjölagårds lekplatsområde har potential att utvecklas till en ännu trevligare miljö med mer rörelser och grönska. Möjlighet finns att öka tillgängligheten till Bjärsjölagårds kalkbrott och dess närområde där miljön är vacker.

- 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.

Lekplatsen i nordvästra delen av tätorten lockar idag till sig barn, barnföräldrar och till viss del yngre ungdomar. Genom att placera ut mer aktiviteter som exempelvis boulebana, "slänga ärtpåse", "bollstege" och "fallande tornet" kan även ungdomar, vuxna och den äldre generationen av boende i tätorten känna sig välkommen till platsen. Exempel på aktiviteter visas i Figur 6-12 till Figur 6-14. Val av aktiviteter bör ske i samråd med berörda parter. Genom en väl genomtänkt plantering kan olika rum skapas, exempelvis uppdelat per

aktivitet eller ålder. Ny plantering ska vara av lämpliga växter som inte framkallar allergiska reaktioner. Allergiska reaktioner på växter varierar dock från person till person men Astma- och allergiförbundet har tagit fram en lista med lågallergena växter och som med fördel användas. Aktiviteterna ska avspegla de boendes behov varför en social konsekvensanalys föreslås göras. En sådan analys ger svar på vilken typ av människor som bor i tätorten, vilka intressen de har och hur de boende använder tätorten.

- Bygga för gång och cykel

Trottoarer och gång- och cykelbanor bör byggas ut i Bjärsjölagård. Gång- och cykelbanor/vägar som föreslås byggas ut redovisas i bilaga 2. Längs Bjärsjölagårdsvägen finns trottoar men cykeltrafik får cykla i blandtrafik. Gaturummet är smalt längs sträckan varför det bör utredas om det finns möjlighet att bygga ut för en cykelbana eller om man i stället bör förbättra trafiksäkerheten och tryggheten för de oskyddade trafikanterna genom hastighets-sänkande åtgärder.

Följande gator och sträckor föreslås byggas ut med gång- och cykelbana/väg:

- Tullesbovägen
- Bjärrödsvägen
- Centrumgatan
- Bjärsjölagårdsvägen
- Bjärsjölagård - Vollsjö *(ej aktuell inom tidsramen för denna trafikplan)*

Cykelvägen Bjärsjölagård - Vollsjö blir troligtvis inte aktuella inom trafikplanens tidsperiod, men redovisas ändå för att visa på en viljeinriktning.

Cykelparkeringar föreslås vid fotbollsplanen.

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Bjärsjölagård ska göras där råden i HIN ligger till grund. Sjöbo tätort föreslås inventeras under år 1-6, med start 2014. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 6-5. Bjärsjölagård inventeras alltså under år 2021. Det är dock



Figur 6-12. "Slänga ärtpåse".



Figur 6-13. "Bollstege".



Figur 6-14. "Fallande tornet".

Tabell 6-5. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område | År | Zon/Område |
|----|---------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Huvudstråk för gång Sjöbo | 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 |

viktigt att även under tiden fram till dess arbeta med passa-på-åtgärder. Vid beläggningsunderhåll kan exempelvis gatan anpassas för personer med funktionsnedsättning. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. Exempelvis ska buskage som hänger över gatan rensas bort och viktiga korsningspunkter ska förses med taktila plattor. En prioritering görs av åtgärderna och åtgärderna bör göras samma år som inventeringen.

- Ökad trygghet

Hållplatsen i Bjärsjölagård bedöms vara väl belyst vilket gör att den väntande resenären tydligt framträda i mörkret så att buss och andra medtrafikanter tydligt kan se personen.

- Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att minska bilanvändningen. Gång- och cykeltrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar.

Informationsblad om fri sikt i korsningar, fri sikt vid utfarter och fri gångväg på trottoarer ska spridas till berörda fastighetsägare. Syftet är att informera villaägare om tillåtna höjder på häckar och buskage samt att det inte är tillåtet att låta buskage hänga ut över exempelvis trottoar.

– 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 Bjärsjölagård som bör ses över är Bjärsjölagårdsvägen/Tegens väg. Korsningen Centrumgatan/Bjärsjölagårdsvägen bör också åtgärdas med trafik-säkerhetshöjande åtgärder. Detta trots att korsningen inte är olycksdrabbad. Anledningen till förslaget grundar sig på att korsningen utgör en viktig passage för boende i Bjärsjölagård för dem som bor i byn och ska ta sig till fotbollsplanen. Då Bjärsjölagårdsvägen är statlig bör samordning ske mellan kommun och Trafikverket.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

I Bjärsjölagård finns inga olycksdrabbade sträckor. Genom att anlägga en gång- och cykelväg på Bjärsjölagårdsvägen kan den positiva trenden med få olyckor på sträckan fortsätta.

- Beteendepåverkan

Förslaget på beteendepåverkande åtgärder bygger på att få fler boende i tätorten att gå eller cykla istället för bil.

Ett viktigt tankesätt för att få fler att gå och cykla som transportmedel är att sänka trösklarna och acceptera mindre förändringar, exempelvis att gå med barnet till dagis en gång i veckan och acceptera skjutsning de övriga fyra dagarna i veckan. Det är trots allt ett steg i rätt riktning.

För att öka cykeltrafiken är det viktigt att alltid marknadsföra cykeln samt att visa på enkelheten med cyklingen. Exempelvis kan cykelkartor skickas ut till boende, cykelställ ska

finnas vid viktiga målpunkter som affär och busshållplats.

Marknadsföringen kan med fördel göras dels i samband med ombyggnadsåtgärder, men också till exempelvis nyinflyttade.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att lyfta fram befintliga och anlägga nya gröna ytor kan en attraktivare miljö för de boende skapas. Aktiviteter i anslutning till parkområdet skapar möjligheter för spontana möten mellan människor samt att olika åldersgrupper kan träffas på en och samma plats vilket skapar samhörighet. Förslaget om grönstråk mot Vollsjö kan resultera i att fler boende i Bjärsjölagård väljer att motionera vilket är bra ur ett hälsoperspektiv samt att det ger upphov till spontana möten. Likaså kan fler parkbänkar i Bjärsjölagård ge upphov till fler möten. Strategiskt utplacerade parkbänkar är även 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 oskyddade trafikanterna 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”.

Förslaget att bygga ut cykelväg till Vollsjö och Sjöbo ökar tillgängligheten till närliggande tätorter. Detta gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från vänner och fritidsaktiviteter. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och sämre 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 skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i en helt tillgänglighetsanpassad tätort år 2021, om erforderliga åtgärder vidtas. Förslagen tillgänglighetsinventering innebär även att busshållplatsen som inte är tillgänglighetsanpassad åtgärdas. Samtliga åtgärder som föreslås för ökad tillgänglighet på mikronivå kommer att leda till att fler människor kan vara delaktiga i samhället vilket är viktigt för demokratin och jämställdheten i samhället.

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

6.3 Kollektivtrafik

Nuläge och planerade förändringar

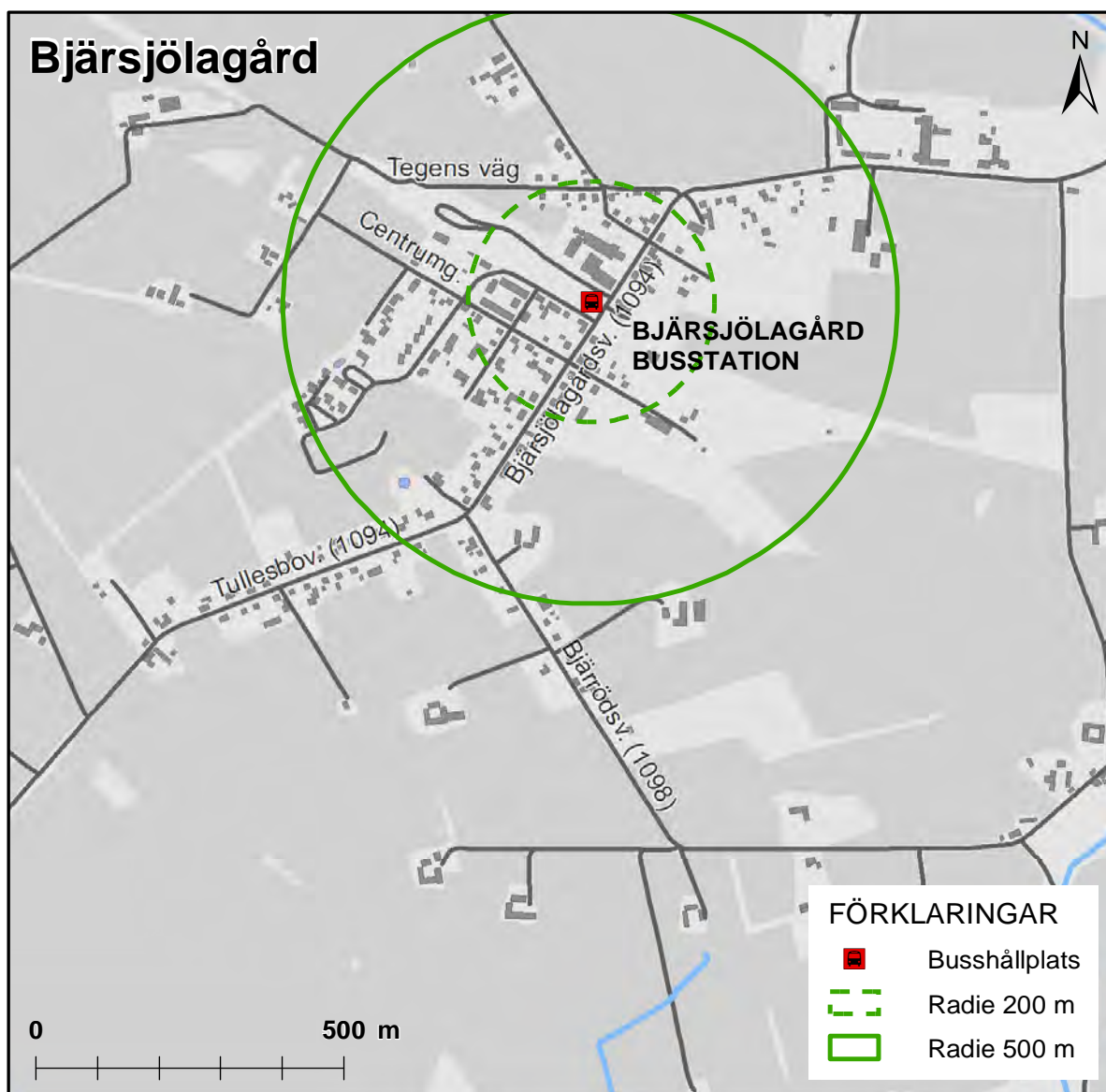
Bjärsjölagård trafikeras av busslinje 330 som går mellan Hörby och Sjöbo via Bjärsjölagård, se Tabell 6-6. En resa från Bjärsjölagård till Sjöbo respektive Hörby tar cirka 20 minuter.

I Bjärsjölagård finns ett hållplatsläg på Bjärödsvägen, se Figur 6-15. Busstrafiken mellan Hörby och Sjöbo trafikerar väg 13 och gör en mindre avstickare för att gå via Bjärsjölagård.

Busstrafiken i Sjöbo kommun planeras och beslutas av Skånetrafiken. Samråd sker dock med Sjöbo kommun om var och hur busslinjerna ska gå.

Tabell 6-6. Busslinjer som trafikerar Bjärsjölagård vardagar.

| Linje | Rutt | Avgångar | | | |
|-------|----------------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Morgon, kl. 05 – 09 | Förmiddag, kl. 09 – 13 | Eftermiddag, kl. 13 – 18 | Kväll, kl. 18 – 23 |
| 330 | Hörby - Bjärsjölagård – Sjöbo | 2 | 3 | 3 | 2 |
| | Sjöbo – Bjärsjölagård – Hörby | 3 | 3 | 3 | 1 |



Figur 6-15. Busshållplatser i Bjärsjölagård.

Bristanalys

Bedömningen av kollektivtrafiken som helhet i Bjärsjölagård görs utifrån närhet, framkomlighet och tillgänglighet. Närheten bedöms utifrån avstånd mellan hållplats och bostäder samt avstånd mellan hållplats och viktiga målpunkter. Framkomligheten bedöms utifrån bussens möjlighet att hinderfritt köra rutten genom byn. Tillgängligheten bedöms utifrån två perspektiv, hur tillgängliga busshållplatsen är för personer med funktionsnedsättning och hur tillgänglig bussen är med avseende på tur-tätheten.

Närhet

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

I Figur 6-15 framgår det att stora delar Bjärsjölagård har hållplatsavstånd mindre än 500 meter vilket ger godkänd standard avseende hållplatsavstånd till busshållplats.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. Cirka en femtedel av Bjärsjölagårds bebyggelse ligger inom avståndet 200 meter från hållplatsen vilket kan bedömas som acceptabelt i en småort som saknar direkta målpunkter för personer med funktionsnedsättning, målpunkter som vårdcentral och äldreboende.

Framkomlighet

I Bjärsjölagård finns inga framkomlighetsproblem för busstrafiken som beror på kapacitetsbrist i trafiknätet.

Bjärsjölagård Busstation är utformad som en vändögla kopplad till Bjärsjölagårdsvägen.

Utformningen gör det möjligt för bussar att på ett smidigt vis byta färdriktning vilket är viktigt för en hållplats där bussen ska göra en U-sväng.

Tillgänglighet

Busstationen är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning. Tullensbovägen, Bjärsjölagårdsvägen och Centrumgatan kan ses som huvudstråk till hållplatsen och bör därför prioriteras högt och ha god tillgänglighet och framkomlighet.

Det stora problemet för kollektivtrafiken i orten är dock turtätheten, vilket är svårt att hantera eftersom orten inte ligger utmed något av de tyngre kollektivtrafikstråken. Mycket av åtgärderna bör därför fokusera på att utnyttja befintligt kollektivtrafiknät bättre och att göra det enklare att använda bland annat genom att förenkla kopplingen till de starka kollektivtrafikstråken utmed riksväg 13.

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 busshållplatsen och längs busslinjernas rutter genom tätorten.

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbo kommuns mål vara tillgänglig. Busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt Skånetrafikens hållplatshandbok (2013).

Strategin för god tillgänglighet på makronivå innebär att det ska vara enkelt för gående, cyklande och bilister att ta sig till hållplatsen och att det ska finnas möjlighet att parkera cykel eller bil i nära anslutning.

Turtätheten för busstrafiken ska avspegla Bjärsjölagårds behov och följa Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2015 där riktlinjer finns för ett basutbud som baseras på ortens storleksnivå och stråkets regionala betydelse.

- Ökad trygghet

Genom att öka tryggheten för kollektivtrafikresenärerna kan en högre andel boende i tätorten tänkas åka buss.

- Beteendepåverkan

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

Förslag till förändring

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Inga åtgärder föreslås då busstrafiken har god framkomlighet i Bjärsjölagård.

- Ökad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att utreda förutsättningarna för kollektivtrafiken och möjligheterna till förbättrad turtäthet. Bjärsjölagårds läge gör att det är svårt att försörja med kollektivtrafik. Möjligheterna att utnyttja befintligt bussystem bättre bör därför ses över i första hand. Exempelvis finns möjligheten att ta sig till hållplatsläget Araskoga mejeri vid riksvägen där busslinje 340 (Sjöbo - Fränninge) stannar. För många, inte minst arbetspendlare, är det viktigt att ta sig till kollektivtrafikstråket längs riksväg 11. Åtgärder för att göra det enkelt och attraktivt att ta sig till hållplatsen här bör

därför genomföras. Vidare föreslås att befintlig möjlighet till busstaxi marknadsförs bättre så att invånarna är medvetna om alternativet och hur taxin kan användas.

En samåkningsparkering finns vid den västra stora cirkulationsplatsen i Sjöbo. Denna parkering är idag inte kopplad till någon busshållplats utan fyller funktionen som en samåkningsparkering för de som samkör bil. Möjlighet finns att placera en ny pendlarparkering i anslutning till hållplatsen Sjöbo sommarby på väg 11. Förbi hållplatsen passerar busslinje 160 (Sjöbo - Lund) och Skåne-Expressen 8 (Sjöbo - Malmö). Busslinje 160 har kommunens största trafikutbud bland kollektivtrafiklinjerna. Alla linjer stannar dock inte vid hållplatsen Sjöbo sommarby, men om behovet finns kan frågan lyftas med Skånetrafiken, exempelvis om SkåneExpressen 5 (Lund - Simrishamn) också ska stanna vid denna hållplats. En pendlarparkering i detta läge skulle gynna flera tätorter och byar i Västra Sjöbo kommun som Bjärsjölagård och Vollsjö. För att göra parkeringen attraktiv och trygg krävs att den belyses väl och att skogen öppnas upp.

En inventering av busshållplatsen föreslås med HIN som underlag. Busshållplatsen föreslås utformas enligt Skånetrafikens hållplatshandbok.

Tullesbovägen, Bjärsjölagårdsvägen, Bjärrödsvägen och Centrumgatan som pekats ut som huvudstråk för att nå hållplatsläget varför sträckorna ska prioriteras vid snö- och löv-
röjning.

- Ökad trygghet

Hållplatsen ska vara ren, fri från klotter, rensad från skymmande buskage och vara väl upplyst. Vidare åtgärder för ökad trygghet bör utredas för att säkra att ekonomiskt medel läggs på rätt åtgärder.

- 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 Bjärsjölagård för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns, både från Bjärsjölagård och från Sjöbo. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan med kampanjer för ökad cykling. Informationskampanjerna kan också med fördel beskriva hur biljettsystemet fungerar och var man kan ladda sitt Jojo-kort och hur det går till. Exempelvis kan det vara de som väljer att inte åka kollektivt på grund av att det inte finns någon laddningsmaskin i tätorten. Detta utan kännedom att det finns möjlighet att ladda Jojo-kortet på internet.

Information om pendlarparkeringen vid stationsområdet i Sjöbo ska skickas ut till boende i Bjärsjölagård. Parkeringsmöjligheten intill busshållplatsen kan få fler att välja att köra bilen till Sjöbo för att sen byta till buss mot större målpunkt.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik så kan Bjärsjölagård få fler avgångar från tätorten på vardagar.

Om förslaget om att anlägga en ny pendlarparkering i Sjöbo Sommarby blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Bjärsjölagård börjar pendla med bil och buss istället för enbart med bil. Den kombinerade reskedjan innebär att kollektivtrafiken plockar andelar av motorfordonstrafiken vilket är bra ur flera aspekter som miljö och trafiksäkerhet. Det är av betydelse att det framgår att det just är en pendlarparkering så att parkeringsytan

används ändamålsenligt och inte av boende eller verksamma i området.

Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken till kollektivtrafiken innebär att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

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

6.4 Biltrafik

Nuläge och planerade förändringar

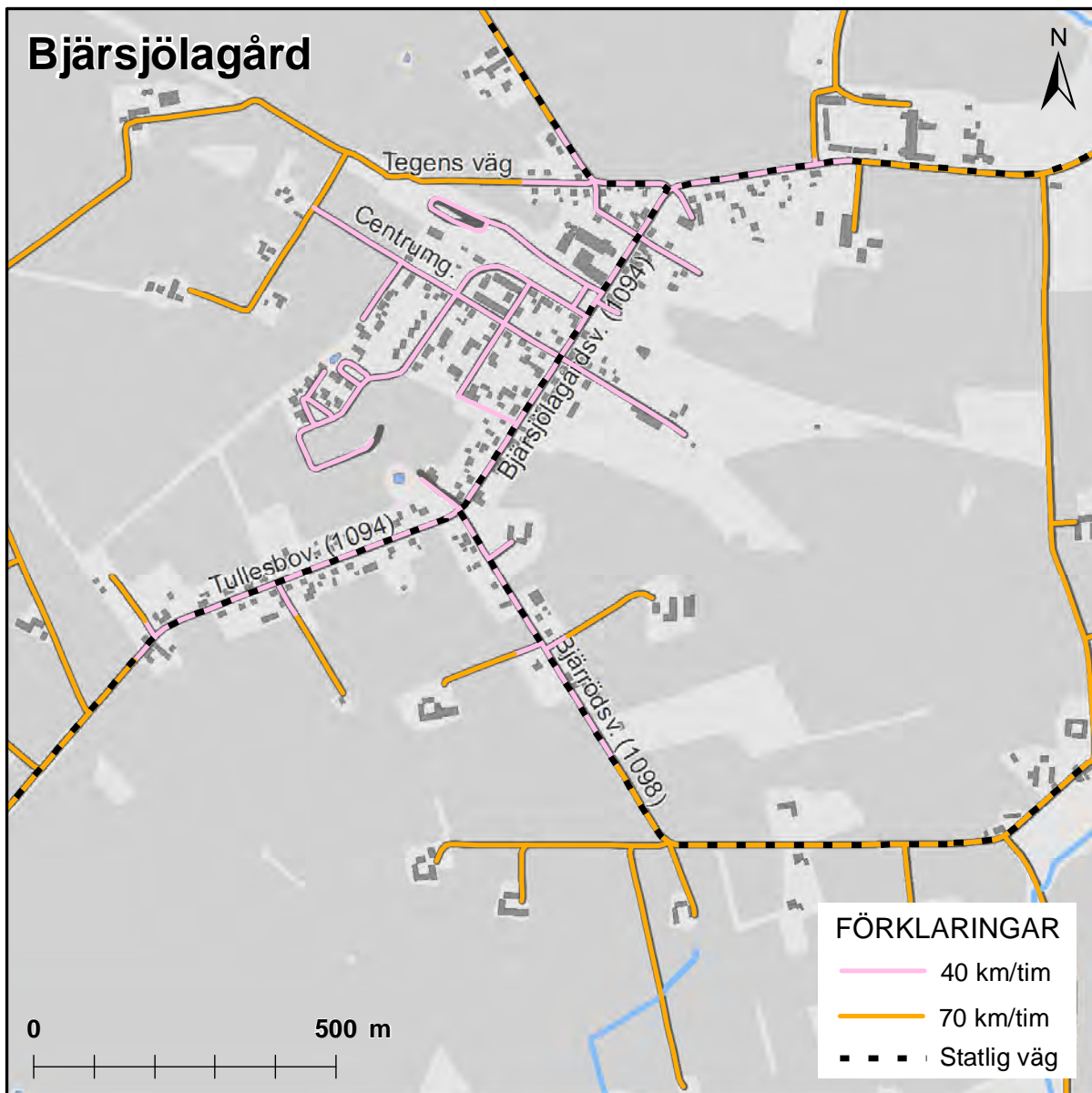
Fordonstrafiken i Bjärsjölagård är koncentrerad till de större vägarna Tulllesbovägen, Bjärsjölagårdsvägen och Djupadalsvägen som alla är statligt ägda vägar. Medeldygnstrafiken på dessa vägar redovisas i Tabell 6-7. Centrumgatan är en uppsamlingsgata för några av villaområdena i Bjärsjölagård. Övriga gator i tätorten är villagator med låga trafikflöden.

Vägnätets huvudgator kännetecknas av en relativt smal vägbredd om cirka 6 meter med trottoarer. Vägbredden tillåter att max två bilar kan stå i bredd. I villaområdena är vägbredden smalare 5,5 - 6,0 meter och trottoarer saknas genomgående.

Under 2013 har ett arbete med att skylta om Bjärsjölagårds gator genomförts enligt hastighetsplanen ”Rätt fart i staden”. 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 30 km/tim och på de större trafiklederna föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim. Hastigheterna i Bjärsjölagård visas i Figur 6-16.

Tabell 6-7. Medeldygnstrafik på utvalda vägar i Bjärsjölagård (NVDB, 2013).

| Väg | Dygnstrafik (fordon/dygn) | Mätår |
|---------------------|---------------------------|-------|
| Tulllesbovägen | 500 | 2011 |
| Bjärsjölagårdsvägen | 500 | 2011 |
| Djupadalsvägen | 600 | 2011 |



Figur 6-16. Hastighetsgränser och statliga vägar i Bjärsjölagård.

I Sjöbo finns en samåkningsparkeirng och en pendlarparkeringar.

Parkering i Bjärsjölagård sker främst på egen tomt och kantstensparkering är tillåten i villaområdena.

Bristanalys

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

Det finns inga framkomlighetsproblem i Bjärsjölagård som beror på höga trafikflöden eller lång väntan i korsningar.

Biltrafikens gatenät i villaområdena är utformade som säckgator, det vill säga att det finns bara en väg in och ut. Denna typ av gatustruktur ger mindre bra närhet till målpunkter för biltrafik i Bjärsjölagård.

I Bjärsjölagård saknas det helt hastighets-sänkande åtgärder på sträckor och vid passager.

Behov av säkra ytterligare sträckor och passager finns i tätorten och dessa åtgärder redovisas i kapitel 5.2 *Gång- och cykeltrafik*. Åtgärderna påverkar fordonstrafikens framkomlighet negativt men de måste avvägas mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Tabell 6-8 Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

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

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur bra tätorten är skyltad för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 6-8.

Vägmärken på det statliga nätet berör främst korsningar där föraren ska välja riktning, stopplikt, väjningsplikt och hastighetsgränser. I Bjärsjölagård finns vägvisning cirka 150 meter innan korsningspunkt, stopplikt visas tydligt både med linje och skylt på avsedda platser och hastighetsskyltar finns där tätorten börjar. Det statliga vägvisningsnätet har därmed en sammanhängande, tydlig och konsekvent skyltning vilket ger god standard (grön markering) enligt Tabell 6-8.

Skyltningen på det kommunala gatunätet är konsekvent och tydligt men kvaliteten på skyltarna varierande där en del av skyltarna är gamla och täckta med smuts och alger. Det kan skapa en viss otydlighet i skyltningen. Sammantaget är den lokala vägvisningen av lägre standard (gul markering) enligt Tabell 6-8.

Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt stadslivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och beteende hos de boende i Bjärsjölagård.

- Minska antalet körda kilometer

På landsbygden finns ett större behov av bilen jämfört med behovet i större tätorter där gång- och cykelnätet är väl utbyggt, kollektivtrafiken har bra turtäthet och större delen av

den vardagliga handeln och servicen finns inom gång- eller cykelavstånd.

Trafikplanens strategi för mindre tätorterna riktar sig därför mot att främja åtgärder som minskar trafikarbetet med motorfordon, det vill säga åtgärder som minskar antalet körda kilometer med bil.

Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring stadens karaktär.

- Enkelt att parkera

Planeringen av parkeringsplatser ska underlätta byten till kollektivtrafik och samåkning. Det ska även vara enkelt att parkera i närheten av målpunkter så som service och handel.

- 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.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende att färdas kollektivt och att få fler att resa kombinerade resor, exempelvis först resa med bil till parkering nära busshållplats för att sen åka buss till huvudmålet.

Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Minska antalet körda kilometer

Förslaget grundar sig på att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och att satsa på bra gång- och cykelvägar till hållplatsen. Dessa åtgärder finns redovisade under kapitlen för 5.2 *Gång- och cykeltrafik* och 5.3 *Kollektivtrafik*.

Kommunen ska arbeta för att uppmuntra samåkning i bil för att minska antalet körda kilometer med bil.

- Enkelt att parkera

Behovet av och möjligheten till att anlägga en pendlarparkering i anslutning till Sjöbo Sommarby ska utredas.

Vid målpunkterna Bjärsjölagård Busstation och fotbollsplanen är möjligheten till parkering god varför inga åtgärder föreslås.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförandet av hastighetsplanen resulterar över lag i sänkta hastighetsgränser i Bjärsjölagård. Detta påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna.

En del av gatorna i Bjärsjölagård behöver byggas om så att den skyltade hastigheten stämmer överens med gaturummets tillåtna hastighet.

Bjärsjölagård har även behov av utbyggnad av gång- och cykelnätet, detta redovisas i kapitel 5.2 *Gång- och cykeltrafik*.

Inventering av kvaliteten på vägmärken bör göras där dåliga skyltar identifieras och byts ut.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan under 5.2 *Gång- och cykeltrafik* och 5.3 *Kollektivtrafik*.

Konsekvenser av förändringarna

Om förslaget om att anlägga en ny parkering för bussresenärer blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Bjärsjölagård börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket minskar antalet körda kilometer med bil jämfört med om hela resan görs med bil.

6.5 Särskild trafik

Något särskilt uttryckningsnät finns inte för Bjärsjölagård. Dessa tar i första hand huvudgatorna, det vill säga Tullesbovägen/Bjärrödsvägen och Djupadalsvägen.

Tung trafik är tillåten på samtliga gator. Ambitionen är dock att så långt som möjligt leda trafiken via huvudgatorna och att göra denna så trafiksäker som möjligt.

Nuläge och planerade förändringar

Inga förändringar är planerade med avseende på särskild trafik

Bristanalys

Framkomligheten för uttryckningstrafiken på gatunätet i Bjärsjölagård är god med relativt låga trafikflöden och få hastighetssänkande åtgärder.

Strategi

Framkomligheten för uttryckningsfordonen är viktig. Samtidigt är det uttalat i räddningstjänstlagen att kommunen ska verka olycksförebyggande. Hastighetssänkande åtgärder kan därför vara aktuella på riskfyllda platser. Placeringen och utformningen av dessa bör dock vara sådan att uttryckningstiderna kan hållas.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende särskild trafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

Hastighetsänkande åtgärder på framför allt huvudgatnätet för att öka trafiksäkerheten på de gator som den tunga trafiken i huvudsak använder. Trafikplanen innehåller inga förslag på att förbjuda tung trafik.

Konsekvenser av förändringarna

Fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på huvudgatnätet påverkar uttryckningstiderna marginellt. För övrig tung trafik har de föreslagna åtgärderna även här begränsad påverkan.



7 VOLLSJÖ

7.1 Ortens karaktär

Vollsjö har drygt 800 invånare (2013) och tätorten genomkorsas i nordsydlig riktning av Storgatan som södeut leder mot Sjöbo och norrut mot Fränninge som ligger cirka två kilometer nordost om Vollsjö. Där Storgatan korsas av Säterivägen/Stenebergsvägen finns ett torg som ger en tydlig centrumbild.

Vollsjö är en av tre seviceorter i kommunen och ska serva den norra kommundelen med bland annat skola och viss affärsverksamhet.

Vollsjö är i likhet med Bjärsjölagård, Lövestad och Äsperöd ett gammalt stationssamhälle längs Ystad-Eslövs järnväg. I Vollsjö stationshuset 1866 i samband med att järnvägen byggdes. Det var bemannat ända fram till

1975, men förföll sedan och slutligen revs byggnaden. Kvar finns godsmagasinet, bankvaktstugan och pumphuset. Figur 7-1 visar Pumphuset intill järnvägsspåret.

I Vollsjö växte Fritiof Nilsson Piraten upp som senare blev en känd författare. Idag finns det ett museum i byn som avspeglar författarens liv och verksamhet.

Genom Vollsjö flyter Vollsjöån som är en stor kvalitet för rekreation och som lokal mötesplats.

Viktiga målpunkter för Vollsjö är busshållplatserna, rekreationsområdet i väster, Piratens museum, skolorna i öster, äldreboendet i sydväst och handelsområdet i centrum. Målpunkterna för Vollsjö finns redovisade i Figur 7-3.

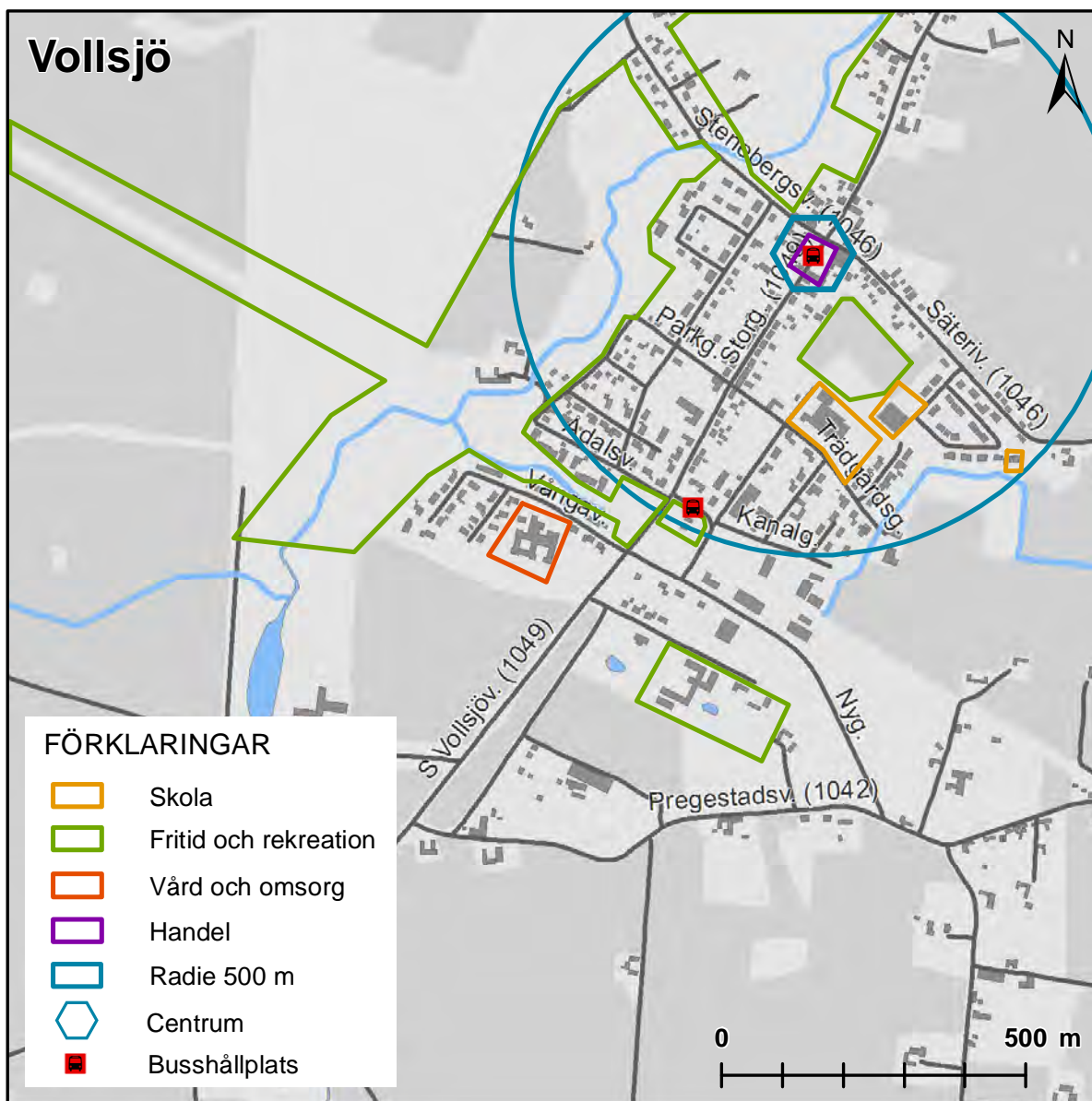


Figur 7-1. Pumphuset i Vollsjö.



Figur 7-2. Det gamla järnvägsspåret som löper parallellt med ett rekreationsstråk.





Figur 7-3. Målpunkter i Vollsjö.

Resebehov

Vollsjö är ett samhälle där större delen av arbetsplatserna, handel och annan service finns utanför tätorten. Bilen utgör därmed ett viktigt transportslag för de boende i tätorten. En mindre livsmedelsbutik finns dock vid Vollsjö torg. I Sjöbo finns ett större utbud av

livsmedelsbutiker och annan service. Avstånd från Vollsjö till Sjöbo kommuns övriga tätorter redovisas i Tabell 7-1.

Vollsjö har en busslinje som trafikerar tätorten som binder samman Sjöbo, Vollsjö och Fränninge.

Tabell 7-1. Avståndstabell

| Från | Till | Avstånd vägnät (km) | Avstånd fågelväg (km) |
|---------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Vollsjö | Sjöbo | 14 | 9,7 |
| | Lövestad | 11,4 | 8,9 |
| | Äsperöd | 18,0 | 13,4 |
| | Sövde | 20,4 | 14,6 |
| | Blentarp | 24,5 | 17,6 |
| | Bjärsjölagård | 8,3 | 6,8 |

Trafikolyckor

Trafiksäkerheten i Vollsjö kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Antalet registrerade olyckor i Vollsjö är så få att det endast ger en svag bild av trafiksäkerheten i tätorten. Mörkertalet är generellt stort för de lindriga olyckorna enligt Transportstyrelsen.

Totalt har det inträffat 14 trafikolyckor på vägnätet under den studerade femårsperioden,

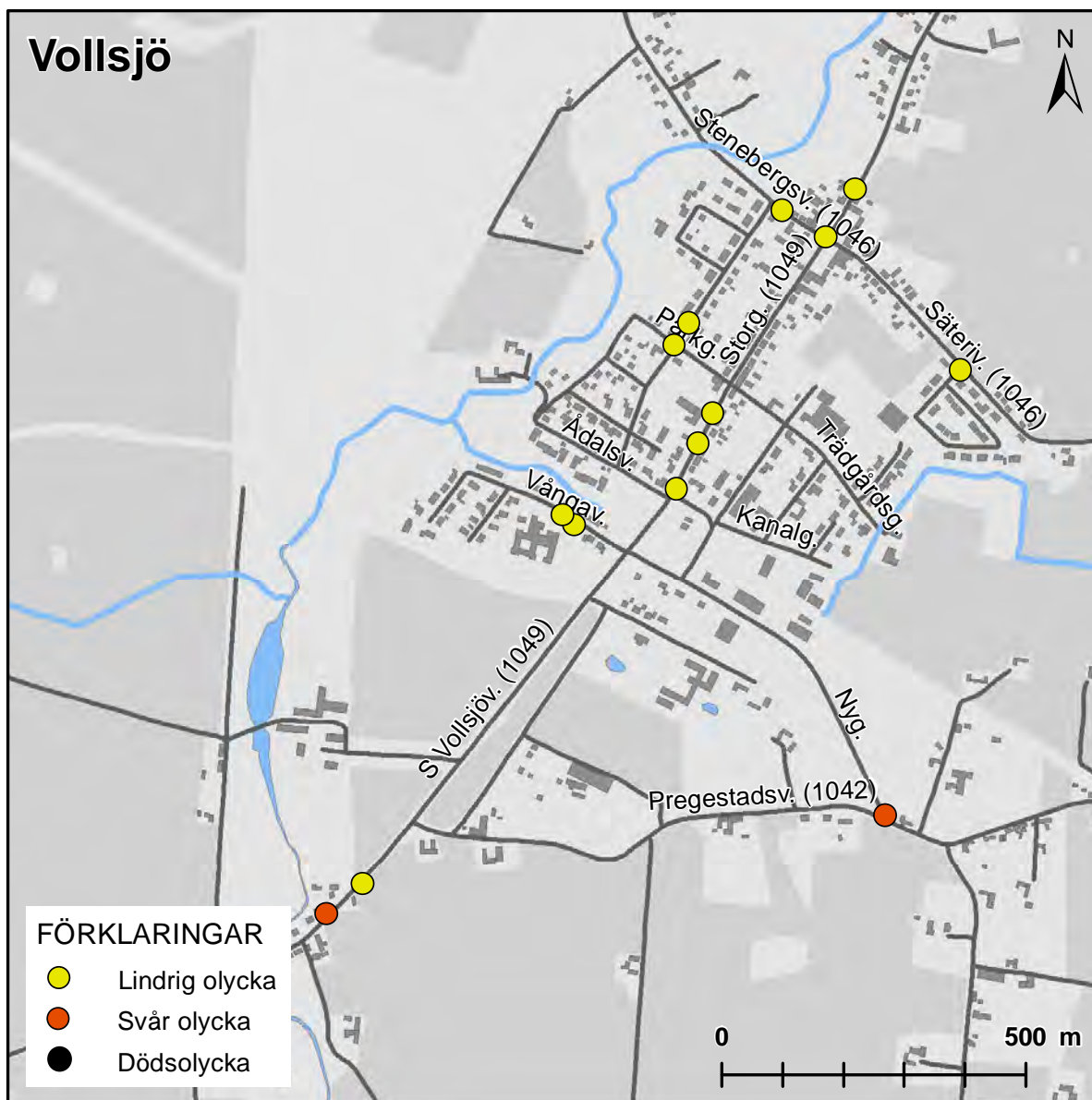
från 2008 till och med 2012. Tolv olyckor var av lindrig karaktär och två olyckor av svår karaktär. I Figur 7-4 framgår det att de svåra olyckorna har inträffat på Södra Vollsjövägen och i korsningen Nygatan/Pregestadvägen. Fem av de tolv lindriga olyckorna har inträffat på Storgatan inom tätbebyggt område. Av Tabell 7-3 framgår att tio av de 14 olyckorna är singelolyckor.

Tabell 7-2. Trafikolyckor i Vollsjö 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

| Svårhetsgrad | Antal olyckor | Uppdelat per år | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Dödsolyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Svåra olyckor | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Lindriga olyckor | 12 | 3 | 4 | 3 | 1 | 1 |
| Totalt: | 14 | 4 | 6 | 3 | 1 | 2 |

Tabell 7-3. Trafikolyckor i Vollsjö 2008-2012. Siffrorna inom parentes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka (Transportstyrelsen, 2013).

| | Singel | Djur | Släp | Fotg. | Cykel | Moped | MC | Bil | Lastbil | Buss |
|---------|-----------|------|------|-------|---------|---------|----|---------|---------|------|
| Fotg. | 1 (-,1) | | | | | | | | | |
| Cykel | 4 (-,4) | | | | 1 (-,1) | | | | | |
| Moped | 1 (-,1) | | | | | | | | | |
| MC | 1 (-,1,-) | | | | | | | | | |
| Bil | 3 (-,1,2) | | | | | | | 2 (-,2) | | |
| Lastbil | | | | | | 1 (-,1) | | | | |
| Buss | | | | | | | | | | |



Figur 7-4. Trafikolyckor i Vollsjö under en femårsperiod, 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

7.2 Gång- och cykeltrafik

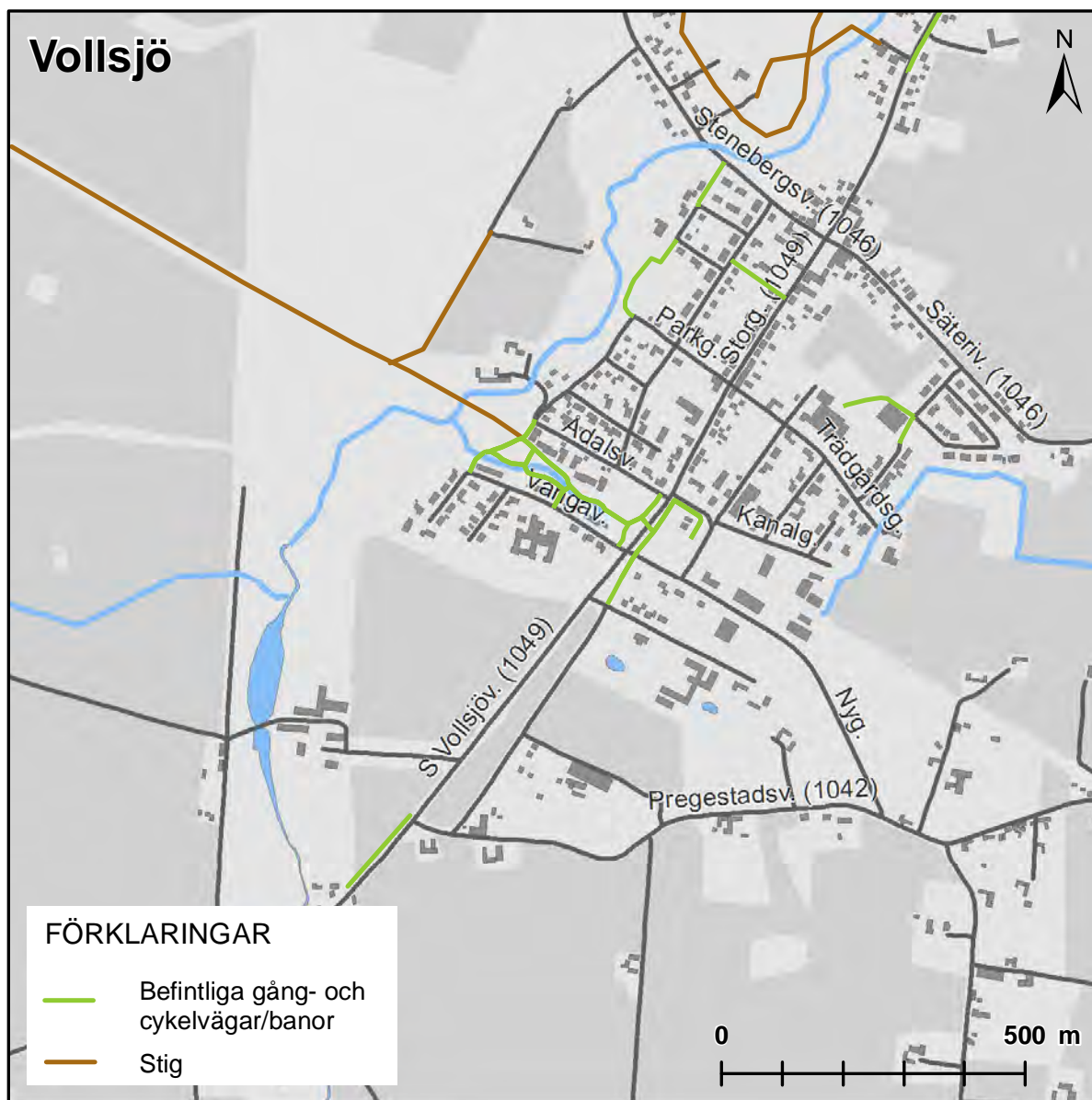
Nuläge och planerade förändringar

Gångnätet i Vollsjö utgörs av trottoar längs Storgatans båda sidor, Norra delen av Västergatan på västra sida, Stenbergsvägens båda sidor och Sätterivägens södra sida. Övriga gator saknar trottoarer eller har bara en liten bit trottoar. Vollsjö's gångtrafik kännetecknas därför av gående i blandtrafik i villaområdena.

Det finns en stig på den gamla banvallen i riktning mot Bjärsjölagård som nyttjas

för rekreation. I norra Vollsjö finns det ett motionsspår som utgörs av stigar.

En cirka två kilometer lång gång- och cykelväg finns längs med Fränningevägen som förbinder Vollsjö med grannbyn Fränninge. I Södra delen av Vollsjö tätort finns en del gång- och cykelbanor. Storgatan saknar cykelbana. Gång- och cykelvägen i Vollsjö visas i Figur 7-5.



Figur 7-5. Gång- och cykelvägar samt stigar i Vollsjö.

I Vollsjö är avstånden inte långa mellan målpunkter och bostadsområden vilket är en viktig förutsättning för att välja att gå eller att cykla för att nå sin målpunkt. Bostadsområdenas gator tillsammans med gång- och cykelnätet skapar ett finmaskigt nät vilket gör att transportsträckan inte upplevs som någon större omväg jämfört med fågelvägen.

Passagera i Vollsjö är omarkerade bortsett från ett fåtal passager som är markerade, se exempel på markerade passager i Figur 7-6 och Figur 7-7.

Vollsjö har ett rekreationsområde i sydvästra delen. Området har tidigare varit ett stationsområde i Vollsjö för tågtrafiken.

Avseende tillgängligheten så är trottoarer nedfasade till nollnivå i korsningar, dock saknas taktila varningsplattor vid omarkerade passager i Vollsjö.

Parkering för cykeltrafik finns i anslutning till busshållplatsen Piraten, de övriga hållplatserna i Vollsjö saknar cykelparkering.

Busshållplatsläget vid torget planeras att flyttas till strax norr om korsningen Stenbergsvägen/ Fränningevägen.

I cykelvägsplanen för 2014 – 2025 finns en cykelväg mellan Vollsjö och Vollsjö by med som önskemål från Sjöbo kommun.



Figur 7-6. Målad gångpassage över Storgatan försedd med taktila plattor och trottoar nedsänkt till noll-nivå.



Figur 7-7. Gång- och cykelpassage med refug och gatsten. Passagen är tillgänglighetsanpassad.

Bristanalys

Avsaknaden av trottoarer i villaområdena är i de flesta fall acceptabel på grund av det låga trafikflödet. Dock bedöms avsaknaden inte som acceptabel på Vångavägen då gatan utgör en viktig länk till vård och omsorg. Avsaknaden av trottoar är inte acceptabel på Trädgårdsgatan då denna gata är en viktig skolväg för de elever som går på Vollsjöskolan som ligger på denna gata. Vidare bör behovet av trottoar ses över på Västergatans del där trottoar saknas och på den östra delen av Parkgatan. Detta då dessa gator är av uppsamlingskaraktär och därför mer trafikerade än övriga villagator.

Möjligheten att anlägga gång- och cykelbanan längs Storgatan bör ses över, Storgatans gaturum visas i Figur 7-8. Likaså bör det ses över längs Västergatan, Trädgårdsgatan och Parkgatan.

En av kvaliteterna för gång- och cykeltrafiktrafiken bedöms med avseende på genhet i nätet vilket har analyserats. Behovet av ett gent nät är generellt stort för gående och cyklande.

I Vollsjö bedöms hela tätorten ha en godkänd genhetskvot, det vill säga att det verkliga gång- eller cykelavståndet mellan två punkter inte skiljer sig nämnvärt från fågelvägen.

Trottoarerna på Storgatan är i korsningspunkterna nedfasad till nollnivå med körbanan. Detta är bra ur tillgänglighetssynpunkt för personer med exempelvis rullstol och rullator som då kan rulla upp och ner från trottoaren. Det saknas dock taktila varningsplattor i tätorten vid omarkerade passager vilket försvårar orienteringen för synskadade personer med teknikkäpp. Vid de flesta markerade passagera finns taktila varningsplattor.

Det finns naturliga ledstråk i Vollsjö som främst utgörs av den taktila kontrasten mellan asfalt och planterad mark, se Figur 7-9.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bedöms som icke godkänd vilket främst beror på att omarkerade passager längs huvudstråken för gång inte alltid är anpassade för personer med nedsatt syn/blindhet, se Tabell 7-4.

Tabell 7-4. 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 |



Figur 7-8. Storgatan med trottoarer på båda sidor om körbanan.



Figur 7-9. Den taktila kontrasten mellan asfalt och gräs utgör ett naturligt taktilt stråk.

Vollsjö trafikeras av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av låggolvstyp. Förbi hållplatsen Sjöbo sommarby vid väg 13 passerar SkåneExpressens bussar som är försedda med lift. Hållplatsläget Piraten är anpassad för personer med funktionsnedsättning, övriga hållplatser är inte anpassade vilket inte är acceptabelt (röd markering) enligt Trast, se Tabell 7-4.

I Vollsjö saknas cykelparkeringar vid hållplatsen Torget.

Strategi

Det övergripande målet som strategin för gång- och cykeltrafik grundar sig på är att få fler Vollsjöbor att transportera sig till fots eller med cykel istället för att ta bilen samt att få fler att motionera.

För att nå upp till målet om fler gående och cyklande i Vollsjö har följande strategier satts upp:

- Attraktivare miljö

Skapa eller lyfta fram fler gröna och blå ytor (växter och vatten). Genom att anlägga fler gröna ytor och lyfta fram de blå kvaliteterna i Vollsjö kan attraktivare miljöer skapas för dem som går och cyklar vilket kan generera fler resor till fots och med cykel. För de som motionerar genom en promenad är de bilfria rekreationsområdena viktiga. Rekreationsområdet väster om Vollsjö ska göras mer tillgänglig.

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där Vollsjöborna 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 uppstå då två vänner spontant träffar varandra på gatan.

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.

- Bygga för gång och cykel

Fler gång- och cykelbanor i Vollsjö som skapar ett genare och mer trafiksäkert gångnät i tätorten med färre sträckor i blandtrafik. Cykelparkering i anslutning till busshållplatser för att främja resandet med cykel.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo kommun 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 vilka skyldigheter de har enligt HIN.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelbanor/vägar ger ökad trygghet för gående varför förbättrad belysning i Vollsjö är en strategi för att

uppnå ökad trygghet. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken för de oskyddade trafikanterna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där oskyddade trafikanter är inblandade på Vollsjöns trafiknät. De senaste fem åren har fem cykelolyckor och en fotgängare olycka inträffat i Vollsjö. Trafiksäkerheten kan höjas genom att anlägga fler trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar i tätorten. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov.

Även drift- och underhållsåtgärder är viktigt på de sträckor där gång- och cykeltrafikanter rör sig. Sjöbo kommun har ett informationsblad på hemsidan där siktens betydelse för trafiksäkerheten beskrivs. I informationsbladet "Klipp Häcken" framgår det bland annat vilka höjder som bör gälla för häckar och buskage vid utfarter och vid korsningar. Vidare beskrivs att häckar och buskage bör växa inom eget tomtområde och att det är viktigt att gatubelysningen är fri från skymmande vegetation (Sjöbo, 2014).

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler Vollsjöbor att gå till fots eller cykla som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan och kan med fördel drivas tillsammans med andra kommuner och Region Skåne. 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 boende och intressenter, så som företagare och arbetsgivare.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende gång- och cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Attraktivare miljö

Vollsjö har ett rekreationsområde i sydvästra delen av tätorten där det idag finns trevliga stigar att promenera på längs små bäckar. Detta område har potential att utvecklas till en ännu trevligare miljö med mer grönska och där de blå elementen lyfts fram ännu tydligare.

Fler ridstigar behövs i Vollsjö så att de som rider på hästar inte behöver använda gång- och cykelstråken i tätorten. Möjlighet finns att anlägga ridstråk strax sydväst om Vollsjö.

- Fler mötesplatser

Antalet parkbänkar kan öka. De kan placeras ut längs med viktiga gångstråk och på strategiskt utvalda platser där mycket folk rör sig för att möjliggöra fler mötespunkter.

Det finns en lekplats mitt emot Piratens museum (motsatt sida av Storgatan) som idag lockar till sig barn, barnföräldrar och till viss del yngre ungdomar. Genom att placera ut mer aktiviteter som boulebana, pingisbord och spelbord kan även ungdomar, vuxna och den äldre generationen av människor känna sig välkommen till platsen. Exempel på aktiviteter visas i Figur 7-10 till Figur 7-12. Val av aktiviteter bör ske i samråd med berörda parter. Genom en väl genomtänkt plantering kan olika rum skapas, exempelvis uppdelat per aktivitet eller ålder. Ny plantering ska vara av lämpliga växter som inte framkallar allergiska reaktioner. Allergiska reaktioner på växter varierar dock från person till person men Astma- och allergiförbundet har tagit fram en lista med lågallergena växter och denna lista kan med fördel användas. Aktiviteterna ska avspeglade de boendes behov varför en social konsekvensanalys föreslås göras. En sådan analys ger svar på vilken typ av människor som bor i tätorten, vilka intressen de har och hur de boende använder tätorten.

- Bygga för gång och cykel

Trottoarer och gång- och cykelbanor bör byggas ut i Vollsjö. Gång- och cykelbanor/vägar

som föreslås byggas ut redovisas i bilaga 2. Längs Storgatan finns trottoarer men cyklister får cykla i blandtrafik. Gaturummet är smalt längs sträckan varför det bör utredas om det finns möjlighet att bygga ut för en cykelbana eller förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafik genom att få ner hastigheterna på gatorna.

Följande gator/sträckor föreslås byggas ut med gång- och cykelbana/väg:

- Storgatan
- Trädgårdsgatan
- Parkgatan
- Västergatan
- Södra Vollsjövägen mellan Vollsjö – Vollsjö by
- Vollsjö - Bjärsjölagård *(ej aktuell inom tidsramen för denna trafikplan)*

Cykelvägen Vollsjö - Bjärsjölagård blir troligtvis inte aktuell inom trafikplanens tidsperiod, men redovisas ändå för att visa på en viljeinriktning.

Cykelparkering föreslås i anslutning till busshållplatsen Torget, motionsspåret och parken mitt emot Piraten.

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Vollsjö ska göras där råden i HIN ligger till grund. Sjöbo tätort föreslås inventeras under år 1-6, med start 2014. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 7-5. Vollsjö inventeras alltså under år 7, år 2020. Det är dock viktigt att även under tiden fram till dess arbeta med passa-på-åtgärder. Vid beläggningsunderhåll kan exempelvis gatan anpassas för personer med funktionsnedsättning. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. Exempelvis ska buskage som hänger över gatan rensas bort och viktiga korsningspunkter ska förses med taktila plattor. En prioritering av åtgärderna görs och åtgärderna bör göras samma år som inventeringen.



Figur 7-10. "Slänga ärtpåse".



Figur 7-11. "Bollstege".



Figur 7-12. "Fallande tornet".

Tabell 7-5. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område | År | Zon/Område |
|----|---------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Huvudstråk för gång Sjöbo | 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 |

- Ökad trygghet

Belysning utmed gång- och cykel-banors/vägars bör ses över och åtgärdas vid behov. Belysning bör kompletteras på stråk där belysning saknas eller är bristfällig. Bland annat saknas belysning vid miljöstationen.

Hållplatserna bedöms vara tillräckligt belysta och fria från buskage varför de bedöms som trygga.

- Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten och tryggheten för gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att minska bilanvändningen. Gångtrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar.

Förstärkt belysning förslås i korsningspunkter där gång- och cykelvägar korsar varandra och där de korsar gator. Den förstärkta belysningen lyser upp korsningspunkten vilket gör att trafikanterna i korsningspunkten tydligare framträder under dygnets mörka timmar, se Figur 7-13. Förstärkt belysning föreslås i korsningen Storgatan/Trädgårdsgatan på grund av att det är en viktig skolväg för skolbarn till Vollsjö skola.

Informationsblad om fri sikt i korsningar, fri sikt vid utfarter och fri gångväg på trottoarer ska spridas till berörda fastighetsägare. Syftet är att informera villaägare om tillåtna höjder på häckar och buskage samt att det inte är tillåtet att låta buskage hänga ut över exempelvis trottoar.

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas

I Vollsjö finns det ingen koncentration av olyckor till några särskilda korsningspunkter. Dock bedöms korsningarna Storgatan/

Trädgårdsgatan och Parkgatan/Västergatan som viktiga korsningar att hastighetssäkra, det vill säga att säkerställa en låg hastighet. Det kan göras genom exempelvis farthinder och smalare körbanor. Ytterligare ett alternativ för att sänka hastigheterna i en korsning, med högerregel, är att bygga en väglins. En väglins är ett farthinder som sänker hastigheten för alla fordon som passerar genom korsningen. Trots att en väglins i vissa delar liknar en cirkulationsplats till utseendet är det generella trafikregler som gäller i korsningen, det vill säga högerregeln. Bilisten färdas genom korsningen som vanligt och åker mer eller mindre över väglinsen med sitt fordon. Det avvikande materialet på linsen gör att fordonstrafiken håller en lägre hastighet över linsen. Figur 7-14 visar exempel på en väglins.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

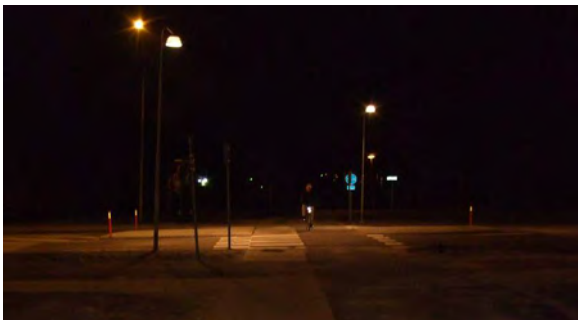
Fler gator i Vollsjö ska förses med gång- och cykelytor så gående och cyklande separeras från motorfordonstrafik. En olycksdrabbad sträcka i Vollsjö är Storgatan varför den bör åtgärdas.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga vägar, som framgår av denna trafikplan, bör samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket äger och ansvarar för de statliga vägarna vilket innebär att de beslutar om och när åtgärderna ska genomföras.

- Beteendepåverkan

Förslaget på beteendepåverkande åtgärder bygger på att få fler boende i tätorten att gå eller cykla istället för att ta bilen.

Ett viktigt tankesätt för att få fler att gå och cykla som transportmedel är att sänka trösklarna och acceptera mindre förändringar,



Figur 7-13. Exempel på förstärkt belysning vid en gång- och cykelpassage.

exempelvis att gå med barnet till dagis en gång i veckan och acceptera skjutsning de övriga fyra dagarna i veckan. Det är trots allt ett steg i rätt riktning.

För att öka cykeltrafiken är det viktigt att alltid marknadsföra cykeln samt att visa på enkelheten med cyklingen. Exempelvis kan cykelkartor skickas ut till boende, cykelställ ska finnas vid viktiga målpunkter som affär och busshållplats.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att lyfta fram befintliga och anlägga nya gröna ytor kan en attraktivare miljö för de boende skapas. Aktiviteter i anslutning till parkområdet skapar möjligheter för spontana möten mellan människor samt att olika åldersgrupper kan träffas på en och samma plats vilket skapar samhörighet. Fler parkbänkar föreslås i Vollsjö vilket kan ge upphov till fler spontana möten. Strategiskt utplacerade parkbänkar är även viktiga komponenter längs gångstråk för personer med funktionsnedsättning, vars fysiska förmåga kräver en plats att vila på med jämna avstånd.

Förslaget om att anlägga separata ridstigar i syvästra delen av Vollsjö skulle innebära att hästtrafiken skulle minska på befintligt gång- och cykelnät.

Förslaget att bygga ut gång- och cykelnätet ger en genare och trafiksäkrare miljö för de oskyddade trafikanterna 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”.



Figur 7-14. Exempel på väglins (Norrköping, 2013).

Förslaget att bygga ut cykelväg till Bjärsjölagård och till Sjöbo ökar tillgängligheten till närliggande tätorter. Det gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från vänner och fritidsaktiviteter. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och sämre 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 skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i en tillgänglighetsanpassad tätort år 2020, om erforderliga åtgärder vidtas. Föreslagen tillgänglighetsinventering innebär även att de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. Samtliga åtgärder som föreslås för ökad tillgänglighet på mikronivå kommer att leda till att fler människor kan vara delaktiga i samhället vilket är viktigt för demokratin och jämställdheten i samhället.

Förbättrad och kompletterad belysning i tätorten 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. Genom att förbättra och öka andelen sträckor med belysning önskas effekten att fler väljer att gå och cykla oberoende av tid på dygnet.

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.

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.

7.3 Kollektivtrafik

Nuläge och planerade förändringar

Vollsjö trafikeras av busslinje 340, se Tabell 7-6. Busslinjen har ruten Sjöbo – Vollsjö – Fränninge. En resa från Vollsjö till Sjöbo tar cirka 20.

I Vollsjö finns det tre hållplatslägen; en vid torget, en på Nygatan (Piraten) och en vid kyrkan i Vollsjö by, se Figur 7-15.

Busstrafiken i Sjöbo kommun planeras och beslutas av Skånetrafiken. Samråd sker dock med Sjöbo kommun om var och hur busslinjerna ska gå.

Bristanalys

Bedömning av kollektivtrafiken som helhet i Vollsjö görs utifrån närhet, framkomlighet och tillgänglighet. Närheten bedöms utifrån

avstånd mellan hållplatser och bostäder samt avstånd mellan hållplatser och viktiga målpunkter. Framkomligheten bedöms utifrån bussens möjlighet att hinderfritt köra mellan hållplatslägena. Tillgängligheten bedöms utifrån två perspektiv, hur tillgängliga busshållplatserna är för personer med funktionsnedsättning och hur tillgänglig bussen är med avseende på turtätheten.

Närhet

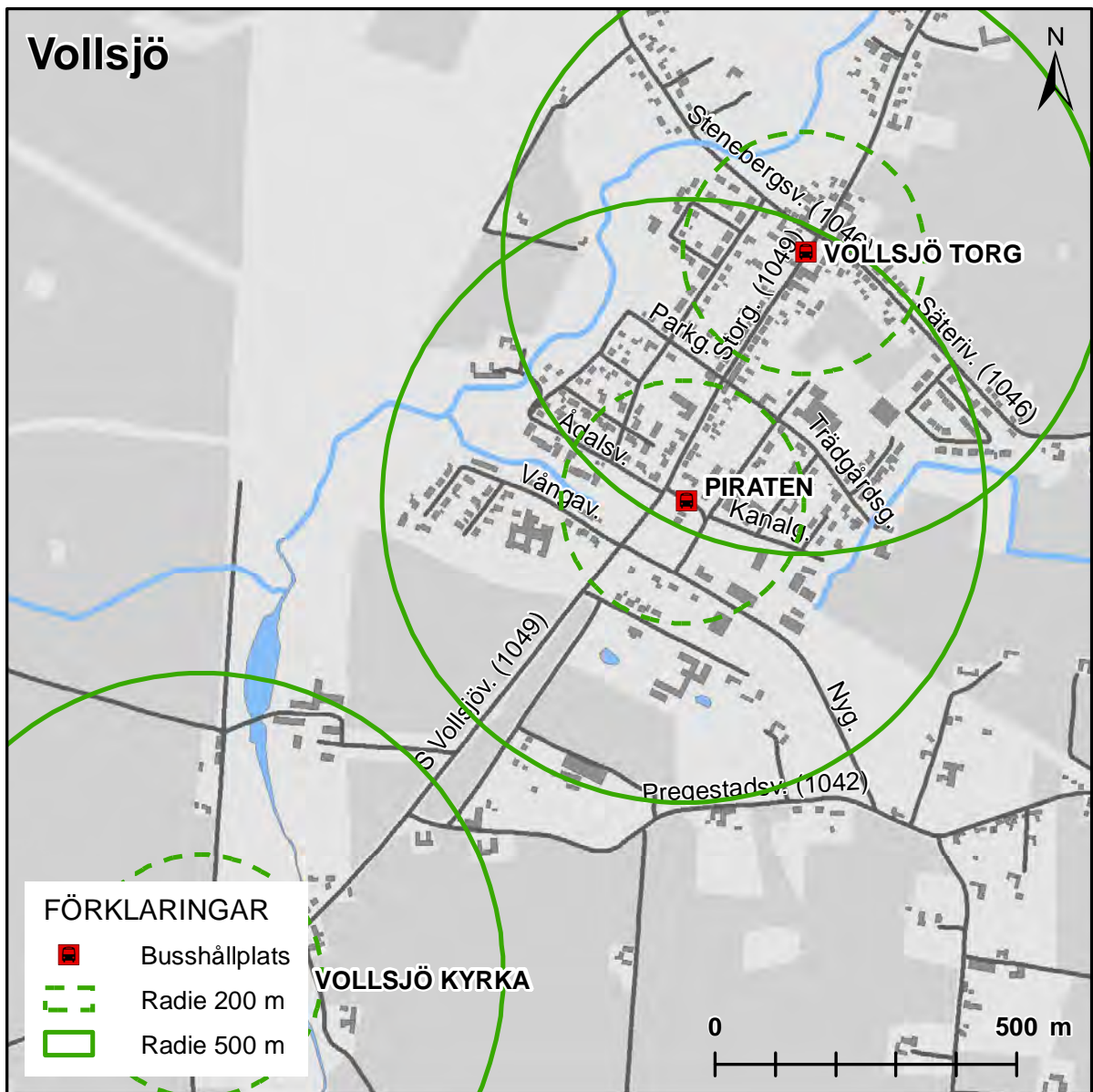
Enligt Trast ska helst 90 % av de boende i en tätort ha mindre än 500 meter från bostad till hållplats för lokaltrafik. I Vollsjö saknas dock lokaltrafik men hållplatsavståndet 500 meter är ändå intressant att studera då det bedöms som ett önskvärt avstånd för normalresenären.

Ur Figur 7-15 framgår det att i princip hela Vollsjö har hållplatsavstånd mindre än 500 meter vilket ger hög standard avseende hållplatsavstånd till regionbuss.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. För avstigande på Piratens busstation innebär avståndet till äldreboendet precis över 200 meter vilket bedöms som godkänt ur tillgänglighetsynpunkt för personer med funktionsnedsättning. För avstigande på hållplatsen Torget innebär det att du kliver av i centrum där möjlighet bland annat finns till att inhandla varor i livsmedelsbutik. Hållplatsläget bedöms som därför som godkänt ur tillgänglighetsynpunkt för personer med funktionsnedsättning.

Tabell 7-6. Busslinjer som trafikerar Vollsjö på vardagar.

| Linje | Rutt | Avgångar | | | |
|-------|-----------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Morgon, kl. 05 – 09 | Förmiddag, kl. 09 – 13 | Eftermiddag, kl. 13 – 18 | Kväll, kl. 18 – 23 |
| 340 | Fränninge – Vollsjö – Sjöbo | 3 | 2 | 4 | 2 |
| | Sjöbo – Vollsjö – Fränninge | 3 | 2 | 4 | 3 |



Figur 7-15. Busshållplatser i Vollsjö.

Framkomlighet

I Vollsjö finns inga framkomlighetsproblem för busstrafiken som beror på kapacitetsbrist i trafiknätet.

De tre busshållplatserna i Vollsjö är av typen körbanehållplats, det vill säga att bussen står i körbanan då den angör en hållplats. Vid högre trafikflöden stoppar bussen upp bakomvarande trafik. På vägar som i Vollsjö, där trafikflödena är låga, innebär stoppen dock att bakomvarande trafik har möjlighet att passera bussen i körbanan för motsatt körriktning då

inga mötande fordon syns. Utformningen kan därför innebära fara för trafiksäkerheten om bakomvarande fordon väljer att köra om bussen.

Hållplatsen vid torget är placerad i ett läge som gör att sikten för busstrafiken är begränsad. Därför planeras en flytt av busshållplatsen till ett läge strax norr om korsningen Storgatan/Stenbergsvägen.

Tillgänglighet

Busshållplatserna vid torget och i Vollsjö by är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning. Storgatan, Stenbergsvägen, Säterivägen, Ådalsvägen och Kanalgatan kan ses som huvudstråk till hållplatserna i Vollsjö och därför bör dessa stråk prioriteras högt och ha god tillgänglighet och framkomlighet.

Det stora problemet för kollektivtrafiken i orten är dock turtätheten, vilket är svårt att hantera eftersom orten inte ligger utmed något av de starka kollektivtrafikstråken. Mycket av åtgärderna bör därför fokusera på att utnyttja befintligt kollektivtrafiknät bättre och att göra det enklare att använda.

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 busshållplatserna och längs busslinjernas rutt genom tätorten.

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbo kommuns mål vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt Skånetrafikens hållplatshandbok.

Strategin för god tillgänglighet på makronivå innebär att det ska vara enkelt för gående, cyklande och bilister att ta sig till hållplatserna och att det ska finnas möjlighet att parkera cykel eller bil i nära anslutning.

Turtätheten för busstrafiken ska avspeglade Vollsjöns behov och följa Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2015 där riktlinjer finns för ett basutbud som baseras på ortens storleksnivå och stråkets regionala betydelse. Åtgärder som förbättrade pendlerparkeringar föreslås för att enklare kunna använda de starka kollektivtrafikstråken.

- Ökad trygghet

Genom att öka tryggheten för kollektivtrafiken resenärerna kan en högre andel boende i tätorten tänkas åka buss.

- Beteendepåverkan

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

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Inga åtgärder föreslås då busstrafiken har god framkomlighet i Vollsjö.

- Ökad tillgänglighet

Utreda förutsättningarna och möjligheterna av tätare turtäthet för busstrafiken. Vidare bör även möjligheten att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik ses över. Vidare föreslås att befintlig möjlighet till busstaxi marknadsförs bättre så att invånarna är medvetna om alternativet och hur taxin kan användas.

En samåkningsparkering finns vid den västra cirkulationsplatsen i Sjöbo. Denna parkering är idag inte kopplad till någon busshållplats utan fyller funktionen som en pendlerparkering för de som samkör bil. Möjlighet finns att utreda behovet av att placera en ny pendlerparkering i anslutning till hållplatsen Sjöbo sommarby på väg 11. Förbi denna hållplats passerar SkåneExpressen 8 (Sjöbo - Malmö) och busslinje 160 (Lund – Sjöbo). Busslinje 160 har kommunens största trafikutbud bland kollektivtrafiklinjerna. Dock stannar inte alla linjer till vid hållplatsen. En pendlerparkering i detta läge skulle gynna flera tätorter och byar i Västra Sjöbo kommun som Bjärsjölagård och Vollsjö. För att göra parkeringen attraktiv och

trygg krävs att den belyses väl och att skogen öppnas upp.

En inventering av busshållplatser föreslås med Skånetrafikens hållplatshandbok som underlag.

Storgatan, Stenbergsvägen, Säterivägen, Ådalsvägen och Kanalgatan har pekats ut som huvudstråk till hållplatserna i Vollsjö tätort och ska prioriteras högt med god tillgänglighet och framkomlighet. Exempelvis bör dessa statliga vägar prioriteras vid snö- och lövröjning av Trafikverket.

- Ökad trygghet

Hållplatserna ska vara rena, fria från klotter, rensade från skymmande buskage och vara väl upplysta. Vidare åtgärder för ökad trygghet bör utredas för att säkra att ekonomiskt medel läggs på rätt åtgärder.

- Beteendepåverkan

Skånetrafiken hade en kampanj i Sjöbo 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 Vollsjö för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns, både från Vollsjö och från Sjöbo. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan med kampanjer för ökad cykling. Informationskampanjerna kan också med fördel beskriva hur biljettsystemet fungerar och var man kan ladda sitt Jojo-kort och hur det går till. Exempelvis kan det vara de som väljer att inte åka kollektivt på grund av att det inte finns någon laddningsmaskin i tätorten. Detta utan kännedom att det finns möjlighet att ladda Jojo-kortet på internet.

Information om pendlarparkeringen vid stationsområdet i Sjöbo ska skickas ut till boende i Vollsjö. Parkeringsmöjligheten intill busshållplatsen kan få fler att välja att köra bilen till Sjöbo för att sen byta till buss mot större målpunkt.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik så kan Vollsjö få fler avgångar från tätorten på vardagar.

Om förslaget att anlägga en ny pendlarparkering för bussresenärer blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Vollsjö börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket innebär att kollektivtrafiken plockar andelar av fordonstrafiken. Det är av betydelse att det framgår att det just är en pendlarparkering så att parkeringsytan används ändamålsenligt och inte av boende eller verk samma i området.

Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken innebär att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

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

7.4 Biltrafik

Nuläge och planerade förändringar

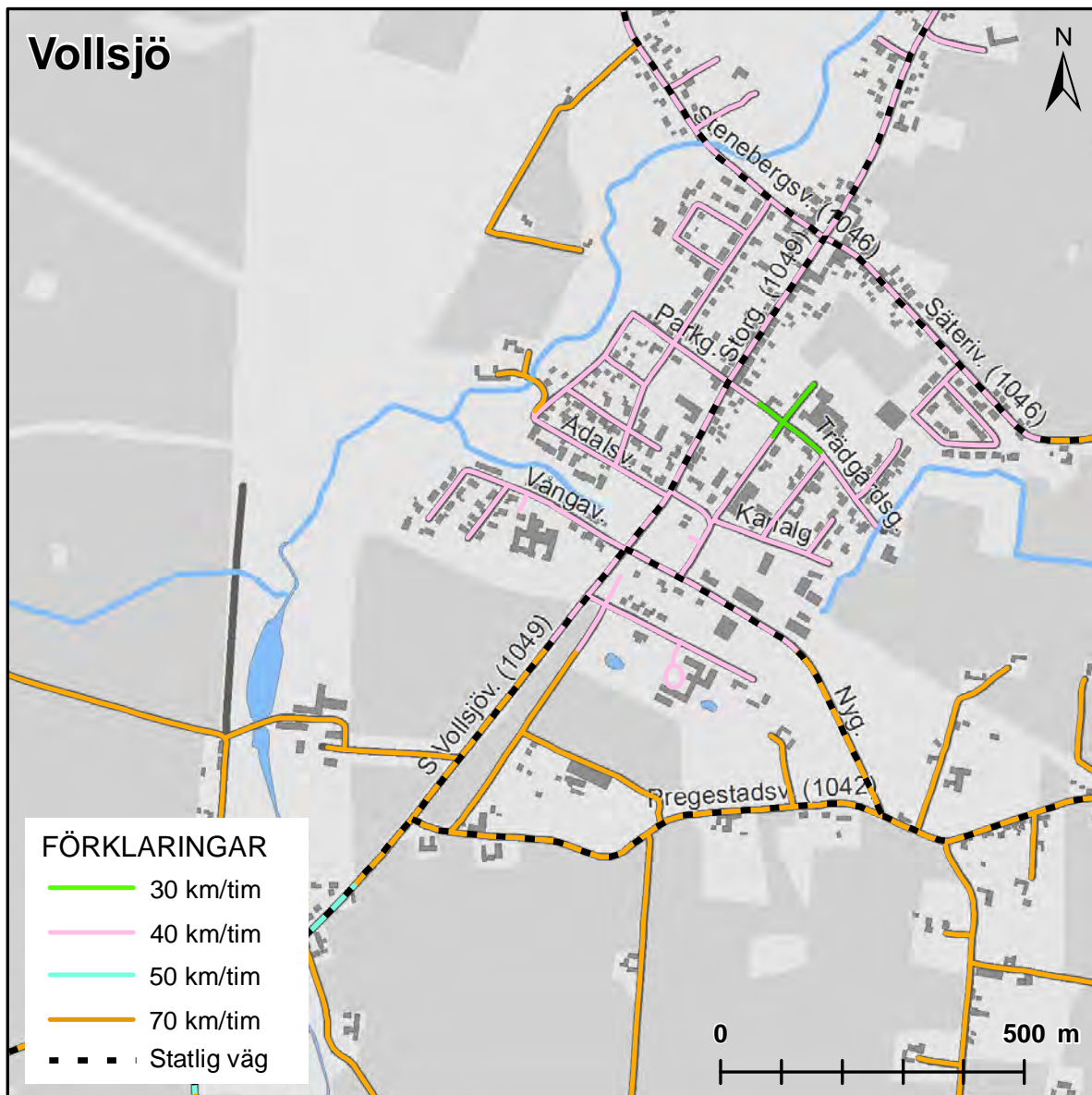
Fordonstrafiken i Vollsjö är koncentrerad till de större vägarna Storgatan, Fränningevägen, Stenbergsvägen och Säterivägen som alla är statligt ägda vägar. Medeldygnstrafik redovisas i Tabell 7-7. Parkgatan/Trädgårdsgatan, Ådalsvägen och Kanalgatan är uppsamlingsgator för några av villaområdena i Vollsjö. Övriga gator i tätorten är villagator med låga trafikflöden.

Tabell 7-7. Medeldygnstrafik på utvalda vägar i Vollsjö (NVDB, 2013).

| Väg | Dygnstrafik (fordon/dygn) | Mätår |
|----------------|------------------------------|-------|
| Storgatan | 2200 | 2007 |
| Fränningevägen | 1500 | 2007 |
| Stenbergsvägen | 400 | 2007 |
| Säterivägen | 300 | 2007 |

Huvudgatorna Storgatan, Fränningevägen och Stenbergsvägen kännetecknas av bredare körbana (7,0–7,5 meter), vilket möjliggör tre bilar i bredd, med trottoarer på båda sidor om körbanan. Säterivägen är en smalare väg (5,0 meter) där maximalt två bilar kan vara i bredd. I villaområdena är vägbredden också smal (5,5 - 6,0 meter), vilket innebär att två bilar kan vara i bredd, och trottoarer saknas genomgående.

Under 2013 har ett arbete med att skylta om Vollsjö's gator genomförts enligt hastighetsplanen "Rätt fart i staden". 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 föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim, se Figur 7-16. Riksväg 13 som är



Figur 7-16. Hastighetsgränser och statliga vägar i Vollsjö.

den primära vägen mot Sjöbo har hastighetsgränsen 80 km/tim.

I Sjöbo finns en samåkningsparkering och en pendlarparkering, en vid den västra cirkulationsplatsen i Sjöbo och en i de centrala delarna av Sjöbo. Samåkningsparkeeringen är till för den som pendlar med bil och exempelvis vill samköra med kollegor till jobbet. Pendlarparkeringen är till för den som busspendlar och föredrar att köra bil till busshållplatsen.

Parkering i Vollsjö sker främst på egen tomt och kantstensparkering är tillåten i villaområdena. På torgytan finns parkeringsplatser för allmänheten som är avgiftsfria. Två laddningsstationer för elbilar finns på torget.

Bristanalys

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

Det finns inga framkomlighetsproblem i Vollsjö som beror på höga trafikflöden eller lång väntan i korsningar.

Biltrafikens gatunät i villaområdena är till större delen utformade som ett rutnät vilket möjliggör alternativa vägar till och från områdena. Denna typ av gatustruktur ger bra närhet till målpunkter för biltrafik i Vollsjö.



Figur 7-17. Tätortsport på Storgatan i söder.

I Vollsjö finns hastighetssänkande åtgärder i form av refuger i mitten av gata. Refugernas placering gör att körbanan smalare av varpå fordonstrafiken väljer att sänka hastigheten för att inte riskera att köra in i refugernas kantsten. Denna utformning av refuger har Vollsjö som tätortsport på Storgatan i söder och då i kombination med gatsten som sänker hastigheten ytterligare på grund av att materialet är obekvämt att köra på i hög hastighet, se Figur 7-17. Vägporten utgör även en passage för oskyddade trafikanter utformad med fällor.

Ytterligare två refuger finns på Vångavägen och Nygatan, en på vardera sida om Storgatan. Båda dessa refuger är kombinerade med passager för oskyddade trafikanter. Nygatans refug visas i Figur 7-18.

Behov av att säkra ytterligare sträckor och passager finns i tätorten och dessa åtgärder redovisas i kapitel 6.2 *Gång- och cykeltrafik*. Åtgärderna påverkar fordonstrafikens framkomlighet negativt men de måste avvägs mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur bra vägvisning är för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 7-8.



Figur 7-18. Passage med refug på Nygatan intill Storgatan.

Tabell 7-8. Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

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

Vägmärken på det statliga nätet berör främst korsningar där föraren ska välja riktning, stopplik, väjningsplikt och hastighetsgränser. I Vollsjö finns vägvisning 20-40 meter innan fyrvägs korsningen Stenbergsvägen/Storgatan från samtliga håll. Väjningslikt för trafik på väg 1049 råder och det framgår tydligt i fyrvägs korsningen med vägmärke och vägmålning. Likaså visas stopplik mot Storgatan tydligt och markerade övergångsställen har tydlig vägmålning och är välskyltade. Hastighets skyltar finns där Vollsjö tätort börjar. Den statliga vägs skyltningen är därmed sammanhängande, tydlig och konsekvent i tätorten vilket ger god standard (grön markering) enligt Tabell 7-8.

Skyltningen på det kommunala vägvisningssystemet är konsekvent och kvaliteten på skyltarna är bra vilket ger en god standard (grön markering) enligt Tabell 7-8.

Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt stadslivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och beteende hos de boende i Vollsjö.

- Minska antalet körda kilometer

På landsbygden finns ett större behov av bilen jämfört med behovet i större tätorter där gång- och cykelnätet är väl utbyggt, kollektivtrafiken har bra turtäthet och större delen av den vardagliga handeln och servicen finns inom gång- eller cykelavstånd.

Trafikplanens strategi för mindre tätorterna riktar sig därför mot att främja åtgärder som minskar trafikarbetet med motorfordon, det vill säga åtgärder som minskar antalet körda kilometer med bil.

Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring stadens karaktär.

- Enkelt att parkera

Planeringen av parkeringsplatser ska underlätta byten till kollektivtrafik och samåkning. Det ska även vara enkelt att parkera i närheten av målpunkter så som service och handel.

- 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.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende att färdas kollektivt och att få fler att resa kombinerade resor, exempelvis först resa med bil till pendlarparkering vid busshållplats för att sen åka bussen till huvudmålet.

Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Minska antalet körda kilometer

Förslaget grundar sig på att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och att satsa på bra gång- och cykelvägar till hållplatslägena. Dessa åtgärder finns redovisade under kapitlen för 6.2 *Gång- och cykeltrafik* och 6.3 *Kollektivtrafik*.

Kommunen ska arbeta för att uppmuntra samåkning i bil för att minska antalet körda kilometer.

- Enkelt att parkera

Möjligheten och behovet av att anlägga en pendlarparkering i anslutning till Sjöbo Sommarby ska utredas.

Vid Vollsjö's torg, där tätortens handelsområde ligger, finns god möjlighet att parkera bilen. Parkeringsområdet är dock i behov av ommålning av parkeringsrutor. Likaså kan torgets parkering nyttjas av bussresenärer varför inga åtgärder föreslås för förbättrad parkering.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförandet av hastighetsplanen resulterar över lag i sänkta hastighetsgränser i Vollsjö. Detta påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna.

En del av gatorna i Vollsjö behöver byggas om så att den skyltade hastigheten stämmer överens med gaturummets tillåtna hastighet.

Vollsjö har även behov av utbyggnad av gång- och cykelnätet, detta redovisas i kapitel 6.2 *Gång- och cykeltrafik*.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan under 6.2 *Gång- och cykeltrafik* och 6.3 *Kollektivtrafik*.

Konsekvenser av förändringarna

Om förslaget om att anlägga en ny parkering för bussresenärer blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Vollsjö börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket minskar antalet körda kilometer med bil jämfört med om hela resan görs med bil.

7.5 Särskild trafik

Något särskilt uttryckningsnät finns inte för Vollsjö. Dessa tar i första hand huvudgatorna, det vill säga Storgatan/Fränningevägen, Stenbergsvägen/Sätervägen och Nygatan.

Tung trafik är tillåten på samtliga gator. Ambitionen är dock att så långt som möjligt leda trafiken via huvudgatorna och att göra denna så trafiksäker som möjligt.

Nuläge och planerade förändringar

Inga förändringar är planerade med avseende på särskild trafik

Bristanalys

Framkomligheten för uttryckningstrafiken på gatunätet i Vollsjö är god med relativt låga trafikflöden och få hastighetssänkande åtgärder.

Strategi

Framkomligheten för utryckningsfordonen är viktig. Samtidigt är det uttalat i räddningstjänstlagen att kommunen ska verka olycksförebyggande. Hastighetsänkande åtgärder kan därför vara aktuella på riskfyllda platser. Placeringen och utformningen av dessa bör dock vara sådan att utryckningstiderna kan hållas.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende särskild trafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

Hastighetsänkande åtgärder på framför allt huvudgatnätet för att öka trafiksäkerheten på de gator som den tunga trafiken i huvudsak använder. Trafikplanen innehåller inga förslag på att förbjuda tung trafik.

Konsekvenser av förändringarna

Fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på huvudgatnätet påverkar utryckningstiderna marginellt. För övrig tung trafik har de föreslagna åtgärderna även här begränsad påverkan.



8 LÖVESTAD

8.1 Ortens karaktär

Lövestad växte fram som stationssamhälle under mitten av 1800-talet i samband med att järnvägssträckningen Ystad - Eslöv togs i bruk. I anslutning till den gamla stationen finns vissa centrumfunktioner i form av bland annat livsmedelsbutik. Figur 8-1 visar stationen i Lövestad.

Lövestad är en av tre serviceorter med bland annat skola som ska serva kommunens östra delar. Kyrkbyn Lövestadby ligger en knapp kilometer söder om Lövestad. I anslutning till kyrkan ligger den gamla skolbyggnaden där det numera är en friskola. Den kommunala skolan ligger längs med landsvägen Vanstadsvägen mitt emellan Lövestad och Lövestadby. Placeringen gör att eleverna behöver korsa relativt trafikerade gator och vägar.

I Lövestad bor det cirka 570 invånare (2013). Viktiga målpunkter för tätorten är busstationen och busshållplatsen i Lövestadby. Löves-

tad skola utgör en viktig målpunkt för många skolbarn i Lövestad och i kommunens östra del. Idrottsplats och bad finns sydost om tätorten och dessa platser utgör viktiga målpunkter för främst den yngre generationen. En livsmedelsbutik finns i tätortens centrala delar. Andra viktiga målpunkter är äldreboendet och rekreationsområdet (Figur 8-2). Målpunkterna för Lövestad finns redovisade i Figur 8-3.

Resebehov

Lövestad är ett samhälle där större delen av arbetsplatserna, handel och annan service finns utanför tätorten. Bilen utgör därför ett viktigt transportslag för de boende i tätorten. En mindre livsmedelsbutik finns dock väster om det gamla stationshuset. I Sjöbo finns mer väl sorterade livsmedelsbutiker och annan service.

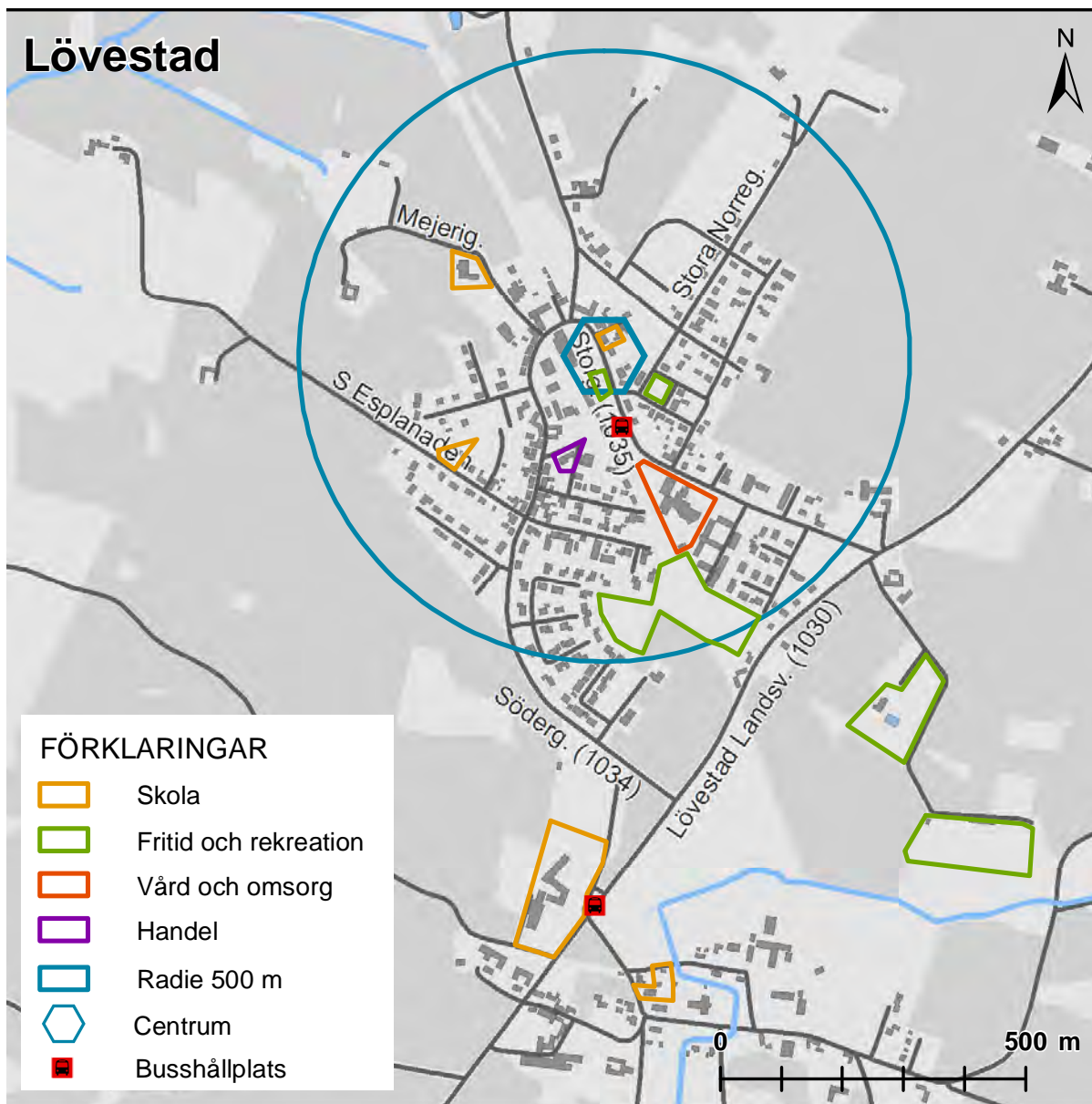


Figur 8-1. Lövestads station.



Figur 8-2. Rekreationsområde i centrala Lövestad.





Figur 8-3. Målpunkter i Lövestad.

Avstånd från Lövestad till Sjöbo kommuns största tätorter redovisas i Tabell 8-1.

Lövestad har en busslinje som trafikerar tätorten och som binder samman Lövestad med Sjöbo och Tomelilla.

Trafikolyckor

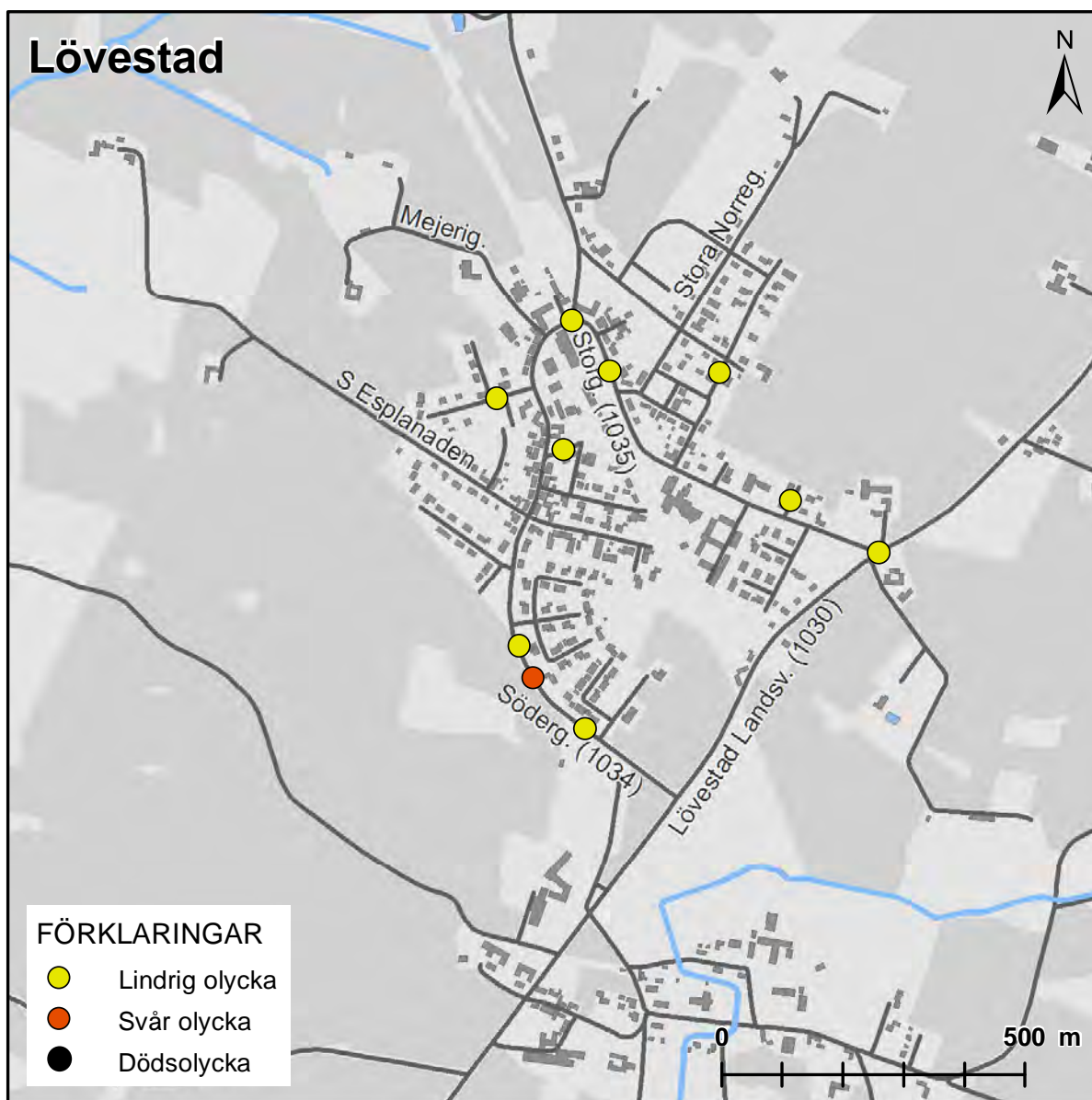
Trafiksäkerheten i Lövestad kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Antalet registrerade olyckor i Lövestad är dock så få att det endast ger en svag bild av trafiksäkerheten i tätorten.

Mörkertalet är generellt stort för de lindriga olyckorna enligt Transportstyrelsen.

Totalt har det inträffat tio trafikolyckor på vägnätet under den studerade femårsperioden, från 2008 till och med 2012. Nio olyckor var av lindrig karaktär och en av svår karaktär. I Figur 8-4 framgår det att den svåra olyckan har inträffat på Södergatan. Fem av de nio lindriga olyckorna har inträffat på huvudgatorna Södergatan och på Storgatan. Av Tabell 8-3 framgår det att åtta av de tio olyckorna är singelolyckor.

Tabell 8-1. Avståndstabell

| Från | Till | Avstånd vägnät (km) | Avstånd fågelväg (km) |
|----------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Lövestad | Sjöbo | 14,4 | 12,0 |
| | Äsperöd | 9,2 | 5,0 |
| | Sövde | 22,1 | 16,0 |
| | Blentarp | 27,4 | 19,9 |
| | Bjärsjölagård | 20,8 | 15,3 |
| | Vollsjö | 11,4 | 8,9 |



Figur 8-4. Trafikolyckor i Lövestad under en femårsperiod, 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

Tabell 8-2. Trafikolyckor i Lövestad 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

| Svårhetsgrad | Antal olyckor | Uppdelat per år | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Dödsolyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Svåra olyckor | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Lindriga olyckor | 9 | 2 | 3 | 3 | 0 | 1 |
| Totalt: | 10 | 2 | 4 | 0 | 0 | 1 |

Tabell 8-3. Trafikolyckor mellan olika trafikslag och singelolyckor i Lövestad 2008-2012. Siffrorna inom parentes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka (Transportstyrelsen, 2013).

| | Singel | Djur | Släp | Fotg. | Cykel | Moped | MC | Bil | Lastbil | Buss |
|---------|-----------|------|------|-------|-------|-------|----|-----------|---------|------|
| Fotg. | 2 (-,-,2) | | | | | | | | | |
| Cykel | 2 (-,-,2) | | | | | | | | | |
| Moped | 2 (-,-,2) | | | | | | | | | |
| MC | 1 (-,1,-) | | | | | | | | | |
| Bil | 1 (-,-,1) | | | | | | | 2 (-,-,2) | | |
| Lastbil | | | | | | | | | | |
| Buss | | | | | | | | | | |

8.2 Gång- och cykeltrafik

Nuläge och planerade förändringar

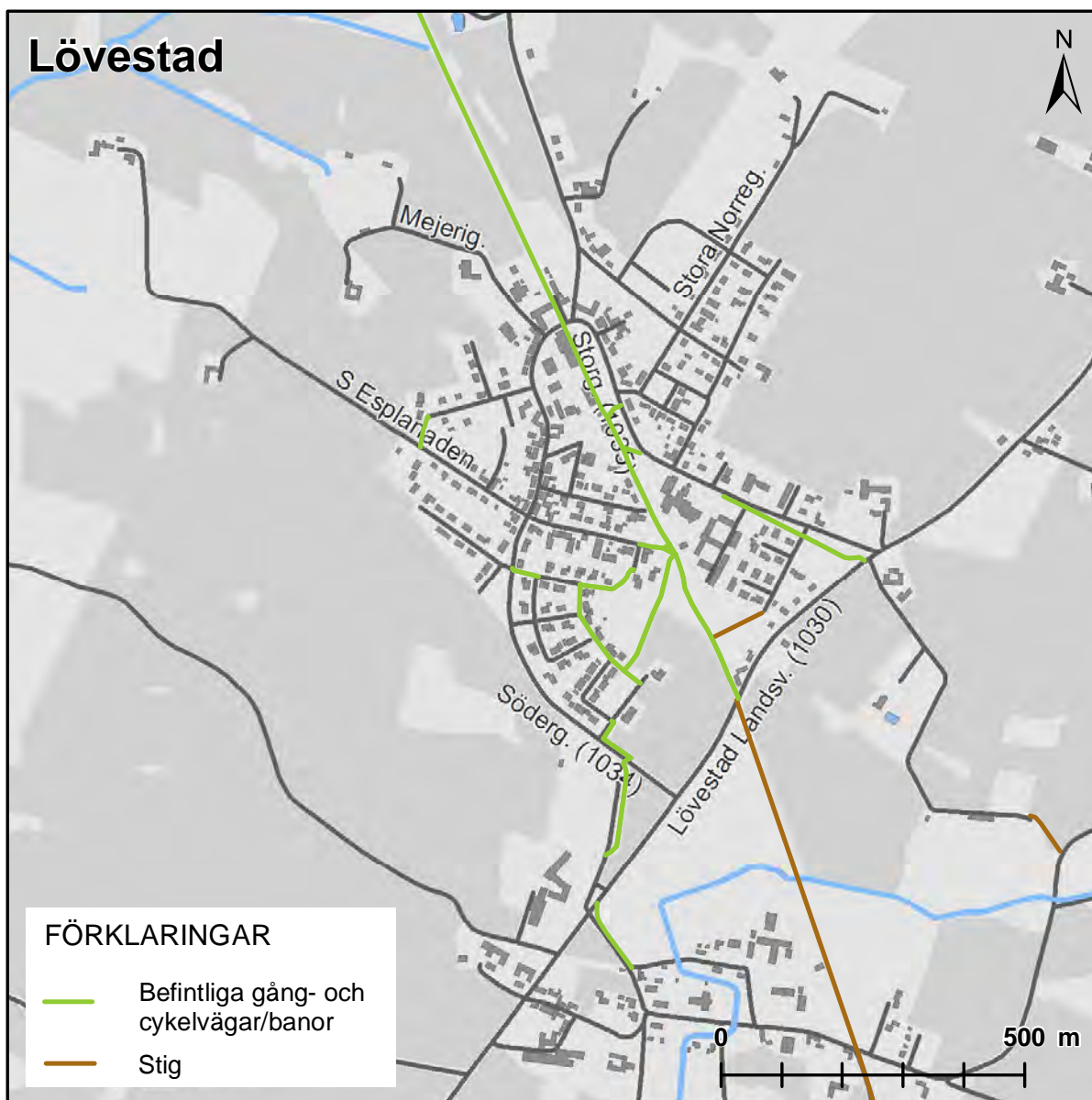
Gångnätet i Lövestad utgörs av gångytor på Storgatan och på den norra delen av Södergatan. Dessa gångytor varierar mellan trottoar och gång- och cykelbana/väg. Även Stora Norregatan och Järnvägsgatan har trottoar. Övriga villagator saknar trottoar. Lövestads gångtrafik kännetecknas därför av gående trafikanter i blandtrafik i villaområdena.

I Lövestad är gång- och cykelnätet väl utbyggt. En gammal järnvägslinje som sträckte sig genom Lövestad utgör idag gång- och cykelväg på den gamla banvallen, se Figur 8-6. Denna gång- och cykelväg börjar vid Lövestad Landsväg och sträcker sig cirka 500 meter norr om tätorten. I villaområdena finns det cykelvägar som binder samman bostadsområdena. Gång- och cykelväg finns från Lövestad till skolan som ligger strax söder om tätorten i anslutning till Lövestadby. Gång- och cykelvägen i Lövestad visas i Figur 8-5. Från Lövestad

Landsväg fortsätter en stig på banvallen i södergående riktning ner mot Lövestadby. Vidare finns det en upptrampad sträcka som förbinder Dalievägen med gång- och cykelvägen på banvallen samt en kort sträcka som förbinder Lövestad Byaväg med Lövängsvägen.

I Lövestad är avstånden inte långa mellan målpunkter och bostadsområden vilket är en förutsättning för att välja att gå för att nå sin målpunkt. Bostadsområdenas gator tillsammans med gång- och cykelnätet skapar ett finmaskigt nät vilket gör att gång- och cykelsträckan inte upplevs som någon större omväg jämfört med fågelvägen.

Passager i Lövestad är överlag omarkerade med undantag för två passager, en i södra delen av Storgatan och en på Storgatan i höjd med busshållplatsen. Exempel på passagers utformning i Lövestad visas i Figur 8-8 och Figur 8-9.



Figur 8-5. Gång- och cykelvägar samt stigar i Lövestad.

Lövestad har ett rekreationsområde i mitten av tätorten och strax norr om stationen finns en lekplats för den yngre generationen. Det finns även natursköna områden strax väster om och norr om Lövestad som är av riksintresse för friluftsliv. Här ligger bland annat *Åsarne* som utgörs av rullstensåsar med unik miljö. Här finns möjlighet att vandra runt i artrik bokskog och i områdets fuktiga sänkorna finns andra lövträd som hassel och sälg.

Avseende tillgängligheten så är trottoarer nedfasade till nollnivå i korsningar, dock är avsaknaden av taktila plattor stor i Lövestad.

Parkering för cykeltrafik saknas vid viktiga målpunkter.



Figur 8-6. Gång- och cykelväg i centrala Lövestad på den gamla järnvägssträckningen.



Figur 8-7. Gång- och cykelväg längs södra delen av Storgatan.



Figur 8-8. Målad gångpassage över Storgatan försedd med taktila plattor och trottoar nedsänkt till noll-nivå.



Figur 8-9. Omarkerad gång- och cykelpassage över Södergatan. Passagen är en skolväg för barnen i Lövestad.

Bristanalys

Avsaknaden av trottoarer i villaområdena i Lövestad är acceptabel på grund av det låga trafikflödet. Dock bedöms avsaknaden inte som acceptabel på gator med högre trafikflöden. Södergatans sträcka söder om Örn-gatan är en sådan sträcka som har ett högt trafikflöde och som saknar trottoar och cykelbana. Norra delen av Södergatan har smala trottoarer vilket gör det svårt för personer med exempelvis rullstol och barnvagn att använda trottoaren utan att behöva gå ner med hjulen på körbanan.

Storgatan är en viktig länk till vård och omsorg i Lövestad. Trottoaren är smal i höjd med äldreboendet varför endast gångtrafik bedöms kunna använda ytan. Ytan är dock skyltad som en gång- och cykelbana. Den icke separerade och smala gång- och cykelbanan kan upplevas som otrygg vid möte med cyklist för äldre som är ute och promenerar med sin rullator. Storgatans gaturum i höjd med äldreboendet visas i Figur 8-10. Gång- och cykelväg saknas från stationshuset mot Södergatan, eftersom byggnaden är privatägt och en passage över den fastigeten framöver inte är självklar.

Kvaliteten på nätet för gång- och cykeltrafik bedöms bland annat med avseende på genhet vilket har analyserats. Behovet av ett gent nät är generellt stort för gång- och cykeltrafik. I Lövestad bedöms hela tätorten ha en godkänd genhetskvot. Det vill säga att det verkliga gång- eller cykelavståndet mellan två punkter inte nämnvärt skiljer sig från fågelvägen.

Trottoarerna i Lövestad är i korsningspunkterna nedfasad till nollnivå med körbanan. Detta är bra ur tillgänglighetssynpunkt för personer exempelvis rullstol och rullator som då kan rulla upp och ner från trottoaren. Det saknas dock taktila varningsplattor i tätorten vid passager som inte är markerade vilket försvårar orienteringen för synskadade personer med teknikkäpp. Även den markerade passagen i höjd med busshållplatsen Lövestad station saknar taktila plattor.

Det finns naturliga ledstråk i Lövestad som främst utgörs av kontrastskillnaden mellan asfalt och planterad mark, se Figur 8-11.



Figur 8-10. Storgatan med en smal trottoar till höger som är klassad som gång- och cykelban.



Figur 8-11. Den taktila kontrasten mellan asfalt och gräs utgör ett naturligt taktilt stråk.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bedöms som icke godkänd, se Lekplatsen norr om stationen ligger precis intill en gång- och cykelväg. Här håller cyklisterna hög hastighet varför lekplatsen bedöms som osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Tabell 8-4. Det beror främst på att få passager är anpassade för personer med nedsatt syn/blindhet.

Lövestad trafikeras av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av låggolvstyp. Förbi hållplatsen Anklam vid väg 11 passerar Skåne-Expressens bussar som är försedda med lift. Hållplatsläget Lövestad station och Lövestadby är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning vilket inte är acceptabelt enligt Trast, se Tabell 8-4.

I Lövestad behövs cykelparkeringar vid hållplatsen Lövestad station och Lövestadby.

Strategi

Det övergripande målet som strategin för gång- och cykeltrafik grundar sig på är att få fler boende i Lövestad att transportera sig till fots och med cykel istället för att ta bilen samt att få fler att motionera.

För att nå upp till målet om fler gående och cyklande i Lövestad har följande strategier satts upp:

- Attraktivare miljö

Skapa eller lyfta fram fler gröna och blå ytor (växter och vatten). Genom att anlägga fler gröna ytor och lyfta fram de blå kvaliteterna i Lövestad kan attraktivare miljöer skapas för dem som går och cyklar vilket kan generera fler resor till fots och med cykel. För dem som motionerar genom en promenad är de bilfria rekreationsområdena viktiga. Rekreationsområdet väster om Lövestad ska göras mer tillgängligt.

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där boende i Lövestad 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 på gatan.

Genom att få fler människor i rörelse i tätorten och få fler att transportera sig till fots ökar chanserna till de spontana mötena. Bänkar kan placeras ut i trevliga miljöer som i parker och längs populära gångstråk.

Tabell 8-4. 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 |

- Bygga för gång och cykel

Fler gång- och cykelbanor/vägar i Lövetstad som skapar ett genare och mer trafiksäkert nät för de oskyddade trafikanterna i tätorten med färre sträckor i blandtrafik. Cykelparkeringar ska finnas i anslutning till bushållplatser och andra viktiga målpunkter för att främja resandet med cykel.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo kommun 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 vilka skyldigheter de har enligt HIN.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelbanor/vägar ger ökad trygghet för gående varför förbättrad belysning i Lövestad är en strategi för att uppnå ökad trygghet. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken för de oskyddade trafikanterna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där oskyddade trafikanter är inblandade på Lövestads trafiknät. De senaste fem åren har tio trafikolyckor inträffat i Lövestad varav gång- och cykeltrafikanter har varit inblandade i fyra av olyckorna. Trafiksäkerheten kan höjas genom att anlägga fler trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar i tätorten samt att fler sträckor kan separeras mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov.

Även drift- och underhållsåtgärder är viktigt på de sträckor där gång- och cykeltrafikanter rör sig. Sjöbo kommun har ett informationsblad på hemsidan där siktens betydelse för trafiksäkerheten beskrivs. I informationsbladet "Klipp Häcken" framgår det bland annat vilka höjder som bör gälla för häckar och bukage vid utfarter och vid korsningar. Vidare beskrivs att häckar och bukage bör växa inom eget tomtområde och att det är viktigt att

gatubelysningen är fri från skymmande vegetation (Sjöbo, 2014).

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende i Lövestad att gå till fots eller cykla som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan och kan med fördel drivas tillsammans med andra kommuner och Region Skåne. 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 mer miljövänliga alternativ. Framgångsrika kampanjer bygger på en god dialog med boende och intressenter så som företagare och arbetsgivare.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende gång- och cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Attraktivare miljö

Rekreativområdet cirka 1,7 kilometer väster om Lövestad ska göras mer tillgängligt, både fysiskt och mentalt. Vidare kan ett grönt stråk förstärkas längs Lövestad byaväg, Lövängsvägen, Storgatan, gång- och cykelbanan på banvallen från Lövestad till Lövestadby.

- Fler mötesplatser

Antalet parkbänkar kan öka. De kan placeras ut längs med viktiga gångstråk och på strategiskt utvalda platser där mycket folk rör sig för att möjliggöra fler mötesplatser.

Lekplatsen strax norr om busstationen lockar idag till sig barn, barnföräldrar och till viss del yngre ungdomar. Genom att placera ut mer aktiviteter som exempelvis boulebana, "slänga ärtpåse", "bollstege" och "fallande tornet" kan även ungdomar, vuxna och den äldre generationen av boende i tätorten känna sig välkomna till platsen. Exempel på aktiviteter visas

i Figur 9-12 och Figur 9-14. Val av aktiviteter bör ske i samråd med berörda parter. Genom en väl genomtänkt plantering kan olika rum skapas, exempelvis uppdelat per aktivitet eller ålder. Ny plantering ska vara av lämpliga växter som inte framkallar allergiska reaktioner. Allergiska reaktioner på växter varierar dock från person till person men Astma- och allergiförbundet har tagit fram en lista med lågallergena växter och denna lista kan med fördel användas. Aktiviteterna ska avspegla de boendes behov varför en social konsekvensanalys föreslås göras. En sådan analys ger svar på vilken typ av människor som bor i tätorten, vilka intressen de har och hur de boende använder tätorten.

Lekplatsen ska fysiskt avgränsas mot gång- och cykelvägen så att barn inte kan spinga ut på stråket då detta är en stor fara för trafiksäkerheten.

- Bygga för gång och cykel

Trottoarer bör breddas på de platser där de är för smala och gång- och cykelbanor bör byggas ut på de sträckor där trafikflödet är högt. Gång- och cykelbanor/vägar som föreslås byggas ut redovisas i bilaga 2. Längs Storgatan i höjd med äldreboendet finns det en gång- och cykelväg som snarare ser ut som en trottoar på grund av den smala bredden. Därför bör det ses över om möjlighet finns att bredda denna sträcka så att en gång- och cykelbana med godkänd bredd kan byggas.

Längs Södergatans södra del föreslås att anlägga en ny gång- och cykelbana längs den västra sidan. Denna sträcka är ingen vanlig sträcka att gå eller cykla idag, men potential finns att göra sträckan till en rekreationssträcka då den har fina kvaliteter som är karakteristiska för det skånska landskapet. Vidare kan sträckan även bli en transportsträcka, främst för skolbarn. Skolbarnen har då möjlighet att passera över till den västra sidan om Södergatan inom tätbebyggt område där möjlighet finns att genom fysiska åtgärder säkra fodoshastigheten till högst 30 km/tim i korsningspunkten.

En gång- och cykelbana föreslås från stationshuset mot Södergatan.



Figur 8-12. "Slänga ärtpåse".



Figur 8-13. "Bollstege".



Figur 8-14. "Fallande tornet".

En cykelväg föreslås från Lövestad till Sjöbo via Eggestad och Tolånga. Cykelvägen skulle kunna passera åsarna väster om Lövestad via väg 1032. På så vis kan cykelvägen både utgöra en transportled för cyklister samt att den kan utgöra en gång- och cykelväg för den som vill besöka naturen väster om Lövestad.

De regionala cykelvägarna blir troligtvis inte aktuella inom trafikplanens tidsperiod, men redovisas ändå för att visa på en viljeinriktning.

Cykelparkering föreslås i anslutning till hållplatserna Lövestads station och Lövestadby.

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Lövestad ska göras där råden i HIN ligger till grund. Sjöbo tätort föreslås inventeras under år 1-6, med start 2014. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 8-5. Lövestad inventeras alltså under år 8, år 2021. Det är dock viktigt att även under tiden fram till dess arbeta med passa-på-åtgärder. Vid beläggningsunderhåll kan exempelvis gatan anpassas för personer med funktionsnedsättning. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. Exempelvis ska buskage som hänger över gatan resas bort och viktiga korsningspunkter ska förses med taktila plattor. En prioritering görs av åtgärderna och åtgärderna bör göras samma år som inventeringen.

- 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 vilket redovisas under nästa punkt.

Hållplatserna och dess närområden är väl upplysta och röjda från buskage varför dem bedöms som trygga.

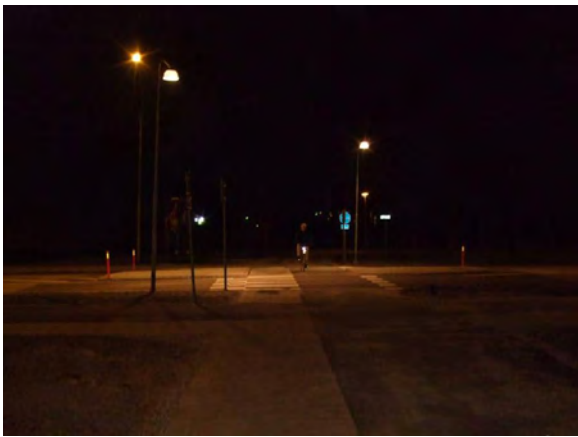
- Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten och tryggheten för gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att minska bilanvändningen. Gångtrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar. I Lövestad har tio olyckor inträffat varav sex är på huvudgatorna Storgatan, Södergatan och Lövestad Landsväg. Övriga olyckor är utspridda i villaområdena.

Förstärkt belysning föreslås i korsningspunkter där gång- och cykelvägar korsar varandra och där de korsar gator. Den förstärkta belysningen lyser upp korsningspunkten vilket gör att trafikanterna i korsningspunkten tydligare framträder under dygnets mörka timmar, se Figur 8-15. Förstärkt belysning föreslås i korsningen där gång- och cykelvägen från Lövestad till Lövestads skola korsas av Södergatan. Vidare föreslås förstärkt belysning i korsningen där Storgatans gång- och cykelväg korsar Lövestad Landsväg. Dessa korsningspunkter är viktiga då det är skolbarn som passerar över dessa passager då de ska till skolan samt att det är barn och ungdomar som passerar över Lövestads Landsväg då de ska ta sig till Östra Färsbadet, fotbolls- och tennisbanorna.

Tabell 8-5. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område | År | Zon/Område |
|----|---------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Huvudstråk för gång Sjöbo | 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 8-15. Exempel på förstärkt belysning vid en gång- och cykelpassage.

Informationsblad om fri sikt i korsningar, fri sikt vid utfarter och fri gångväg på trottoarer ska spridas till berörda fastighetsägare. Syftet är att informera villaägare om tillåtna höjder på häckar och buskage samt att det inte är tillåtet att låta buskage hänga ut över exempelvis trottoar.

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas

I Lövestad finns det ingen koncentration av olyckor i korsningspunkter. Dock bedöms följande korsningar som viktiga att åtgärda för att säkerställa barn och ungdomars rörelsefrihet:

- Gång- och cykelvägen till Lövestads skola och Södergatan
- Storgatans gång- och cykelväg och Lövestad landsväg
- Gång- och cykelvägen från Lövestad by och Lövestad landsväg

Dessa korsningspunkter bör hastighetssäkras. Det effektivaste och säkraste åtgärden för att säkra låg hastighet vid en passage är att bygga ett farthinder i anslutning.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

Fler gator i Lövestad ska förses med gång- och cykelytor som är separerade från motorfordonstrafik. Olyckans allvarlighetsgrad styrs många gånger beroende av motorfordons trafikens hastighet, ju högre hastighet desto allvarligare skada både på motorfordonet och på den oskyddade trafikanten. Genom att göra gaturummet smalare kan hastigheten

på motorfordonstrafiken sänkas och ett mer trafiksäkert klimat skapas då.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga vägar, som framgår av denna trafikplan, ska samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket äger och ansvarar för de statliga vägarna vilket innebär att de beslutar om och när åtgärderna ska genomföras.

- Beteendepåverkan

Förslaget på beteendepåverkande åtgärder bygger på att få fler boende i tätorten att gå eller cykla istället för bil.

Ett viktigt tankesätt för att få fler att gå och cykla som transportmedel är att sänka trösklarna och acceptera mindre förändringar, exempelvis att gå med barnet till dagis en gång i veckan och acceptera skjutsning de övriga fyra dagarna i veckan. Det är trots allt ett steg i rätt riktning.

För att öka cykeltrafiken är det viktigt att alltid marknadsföra cykeln samt att visa på enkelheten med cyklingen. Exempelvis kan cykelkartor skickas ut till boende, cykelställ ska finnas vid viktiga målpunkter som affär och busshållplats. Marknadsföringen kan med fördel göras dels i samband med ombyggnadsåtgärder, men också till exempelvis nyinflyttade.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att lyfta fram befintliga och anlägga nya gröna ytor kan en attraktivare miljö för de boende skapas. Aktiviteter i anslutning till befintlig lekplats skapar möjligheter för spontana möten mellan människor samt att olika åldersgrupper kan träffas på en och samma plats vilket skapar samhörighet. Fler parkbänkar föreslås i Lövestad vilket kan ge upphov till fler spontana möten. Strategiskt utplacerade parkbänkar är även 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 oskyddade trafikanterna 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”.

Förslaget att bygga ut cykelväg till Sjöbo och Äsperöd ökar tillgängligheten till närliggande tätorter. Det gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från vänner och fritidsaktiviteter. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och sämre 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 skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i en tillgänglighetsanpassad tätort år 2021, om erforderliga åtgärder vidtas. Föreslagen tillgänglighetsinventering innebär även att de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. Samtliga åtgärder som föreslås för ökad tillgänglighet på mikronivå kommer att leda till att fler människor kan vara delaktiga i samhället vilket är viktigt för demokratin och jämställdheten i samhället.

Förbättrad och kompletterad belysning i tätorten 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. Genom att för-

bättra och öka andelen sträckor med belysning önskas effekten att fler väljer att gå oberoende av tid på dygnet.

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.

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.

8.3 Kollektivtrafik

Nuläge och planerade förändringar

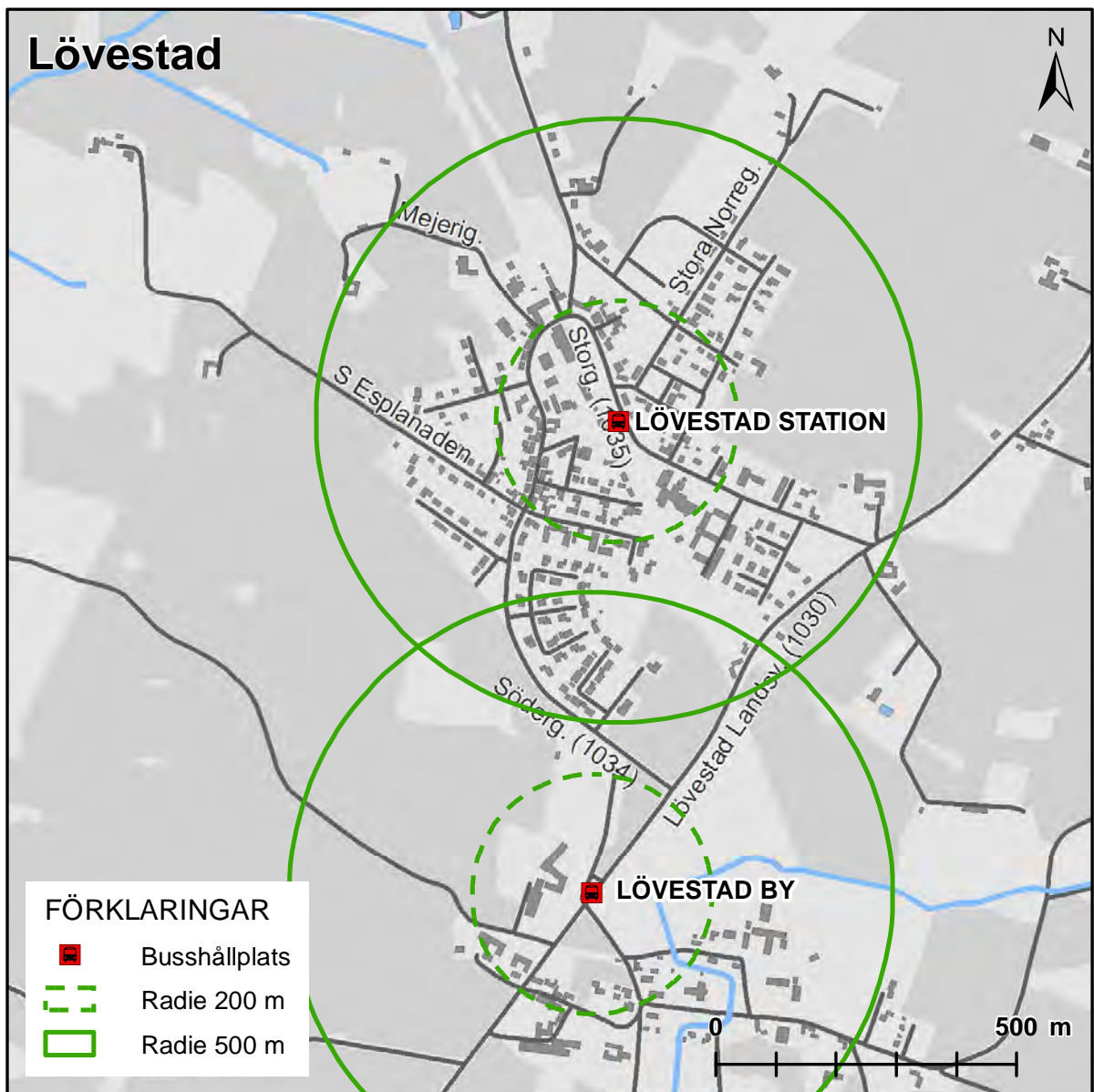
Lövestad trafikeras av busslinje 338 som går mellan Sjöbo och Tomelilla via Lövestad, se Tabell 8-6. Busslinjen tar cirka 25 minuter både mellan Lövestad - Tomelilla och Lövestad - Sjöbo.

I Lövestad finns det två hållplatslägen, en i centrum av Lövestad och en i Lövestadby, Hållplats Lövestad station och hållplats Lövestadby, se Figur 8-16. Båda hållplatser saknar väderskydd.

Busstrafiken i Lövestad planeras av Skånetrafiken i samarbete med Sjöbo kommun.

Tabell 8-6. Busslinjer som trafikerar Lövestad vardagar.

| Linje | Rutt | Avgångar | | | |
|-------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Morgon, kl. 05 – 09 | Förmiddag, kl. 09 – 13 | Eftermiddag, kl. 13 – 18 | Kväll, kl. 18 – 23 |
| 338 | Sjöbo – Lövestad – Tomelilla | 4 | 2 | 4 | 3 |
| | Tomelilla – Lövestad – Sjöbo | 3 | 2 | 4 | 2 |



Figur 8-16. Busshållplatser i Lövestad.

Bristanalys

Bedömning av kollektivtrafiken som helhet i Lövestad görs utifrån närhet, framkomlighet och tillgänglighet. Närheten bedöms utifrån avstånd mellan hållplatser och bostäder samt avstånd mellan hållplatser och viktiga målpunkter. Framkomligheten bedöms utifrån bussens möjlighet att hinderfritt köra mellan hållplatslägena. Tillgängligheten bedöms utifrån två perspektiv, hur tillgängliga busshållplatserna är för personer med funktionsnedsättning och hur tillgänglig bussen är med avseende på turtätheten.

Närhet

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

Ur Figur 8-16 framgår det att i princip hela Lövestad och Lövestadby har hållplatsavstånd mindre än 500 meter vilket ger hög standard avseende hållplatsavstånd till regionbuss.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. I Lövestad bedöms äldreboendet Rosenlund som en viktig målpunkt för personer med funktionsnedsättning. För avstigande på Lövestad station är avståndet till boendet nästan 200 meter vilket bedöms som godkänt ur tillgänglighetsynpunkt för personer med funktionsnedsättning.

Framkomlighet

I Lövestad finns inga framkomlighetsproblem för busstrafiken som beror på kapacitetsbrist i trafiknätet.

Lövestad station är utformad som en ö-hållplats och hållplatsen i Lövestadby är i anslutning till skolan och avskild från Lövestad landsväg. Vid skolan är skolbussbarnen separerade från bussen med buskar. Utformningen bedöms som bristfällig ur trafiksäkerhetsynpunkt på grund av att barnen syns dåligt bakom buskarna. Denna hållplats bör ha en hög trafiksäkerhet och vara anpassad för skolbarn som har ett oförutsägbart beteende i trafiken.

Tillgänglighet

De två busshållplatserna i Lövestad är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning och båda saknar väderskydd.

Busshållplatsen Lövestadby i norrgående riktning är farlig ur trafiksäkerhetsynpunkt. Bussresenärer får stå och vänta på en smal grusad remsa och hållplatsen är dåligt belyst. Likaså är hållplatsen på skolan dåligt belyst.

Storgatan, Södergatan och Lövestad byaväg kan ses som huvudstråk till hållplatserna i Lövestad och därför bör dessa stråk prioriteras högt med god framkomlighet.

Det stora problemet för kollektivtrafiken i orten är dock turtätheten, vilket är svårt att hantera eftersom orten inte ligger utmed något av de tyngre kollektivtrafikstråken. Mycket av åtgärderna bör därför fokusera på att utnyttja befintligt kollektivtrafiknät bättre och att göra det enklare att använda.

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 tätorten.

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbo kommuns mål vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt Skånetrafikens hållplatshandbok (2013).

Strategin för god tillgänglighet på makronivå innebär att det ska vara enkelt för gående, cyklande och bilister att ta sig till hållplatsområdena och att det ska finnas möjlighet att parkera cykel eller bil i nära anslutning.

Turtätheten för busstrafiken ska avspegla Lövestads behov och följa Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2015 där riktlinjer finns för ett basutbud som baseras på ortens storleksnivå och stråkets regionala betydelse.

- Ökad trygghet

Genom att öka tryggheten för kollektivtrafikresenärerna kan en högre andel boende i tätorten tänkas åka buss.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler att välja kollektivtrafik som transportmedel istället för bil. Eftersom det är svårt att åstadkomma en stark kollektivtrafik till och från Lövestad är det viktigt att arbeta för att förenkla så kallade kombinationsresor.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Hållplatsen vid skolan bör åtgärdas så att barn inte kan gömma sig bakom buskarna vid hållplatsen. Exempelvis kan buskarna klippas ner till en lägre höjd.

- Ökad tillgänglighet

Utreda förutsättningarna och möjligheterna av tätare turtäthet för busstrafiken. Vidare föreslås att befintlig möjlighet till busstaxi marknadsförs bättre så att invånarna är medvetna om alternativet och hur taxin kan användas.

Möjligheterna att fullt ut utnyttja befintligt bussystem ska ses över. Exempelvis bör möjlighet att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik ses över. Vidare kan även behovet av en pendlarparkering vid busshållplatsen Anklam ses över. Vid Anklams hållplats passerar SkåneExpressen 5 (Lund – Sjöbo – Tomelilla – Simrishamn). En pendlarparkering i detta läge skulle gynna flera tätorter och byar i Östra Sjöbo kommun som Lövestad, Åsperöd och Klasaröd. För att göra parkeringen attraktiv och trygg föreslås förstärkt belysning.

Hållplatsen för norrgående trafik vid Lövestadby ska åtgärdas enligt Skånetrafikens hållplatshandbok. Övriga hållplatser ska inventeras enligt Skånetrafikens hållplatshandbok. Samtliga hållplatser saknar väderskydd vilket är en brist då det gör kollektivtrafiken mindre attraktiv.

Storgatan, Södergatan och Lövestad byaväg har pekats ut som huvudstråk till hållplatserna i Lövestad och därför bör dessa stråk prioriteras högt med god framkomlighet. Exempel-

vis bör dessa stråk prioriteras vid snö- och lövröjning.

Åtgärder som förbättrade pendlarparkeringar föreslås för att enklare kunna använda de starka kollektivtrafikstråken.

- Ökad trygghet

Hållplatserna ska vara rena, fria från klotter, rensade från skymmande buskage och vara väl upplysta. Vidare åtgärder för ökad trygghet bör utredas för att säkra att ekonomiskt medel läggs på rätt åtgärder.

- Beteendepåverkan

Skånetrafiken hade en kampanj i Sjöbo 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 Lövestad för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns, både från Lövestad, Sjöbo och Tomelilla. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan med kampanjer för ökad cykling. Informationskampanjerna kan också med fördel beskriva hur biljettsystemet fungerar och var man kan ladda sitt Jojo-kort och hur det går till. Exempelvis kan det vara de som väljer att inte åka kollektivt på grund av att det inte finns någon laddningsmaskin i tätorten. Detta utan kännedom att det finns möjlighet att ladda Jojo-kortet på internet.

Information om pendlarparkeringen vid stationsområdet i Sjöbo ska skickas ut till boende i Lövestad. Parkeringsmöjligheten intill busshållplatsen kan få fler att välja att köra bilen till Sjöbo för att sen byta till buss mot större målpunkt.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik kan Lövestad få fler avgångar från tätorten på vardagar.

Om parkering i Anklam blir till verklighet kan fler boende i Lövestad börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket innebär att kollektivtrafiken plockar andelar av fordonstrafiken. Möjlighet finns också att ha parkeringen som utgångspunkt för samkörning. Det är av betydelse att det framgår att det just är en pendlarparkering så att parkeringsytan används ändamålsenligt och inte av boende eller verksamma i området.

Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken innebär att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

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

8.4 Biltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Fordonstrafiken i Lövestad är koncentrerad till de större gatorna Storgatan, Södergatan och Lövestads Landsväg som alla är statligt ägda vägar. Medeldygnstrafiken på dessa vägar redovisas i Tabell 8-7. Stora Norregatan är av uppsamlingskaraktär men gatan bedöms inte ha några större trafikflöden.

Södergatans södra del kännetecknas av ett bredare gaturum (7,0 – 8,5 meter) där tre, nästan fyra, bilar kan stå i bredd. Norra delen av Södergatan och Storgatan är däremot smalare gator, cirka 6 meter, där två bilar kan stå i bredd. I villaområdena är vägbredden cirka

6 meter och trottoarer saknas genomgående, bortsett från Stora Norregatan där gångbana finns.

Under 2013 har ett arbete med att skylta om Lövestads gator genomförts enligt hastighetsplanen ”Rätt fart i staden”. 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 föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim, se Figur 8-17.

I Sjöbo finns en pendlarparkering och en samåkningsparkering.

Parkering i Lövestad sker främst på egen tomt och kantstensparkering är tillåten i villaområdena.

Bristanalys

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

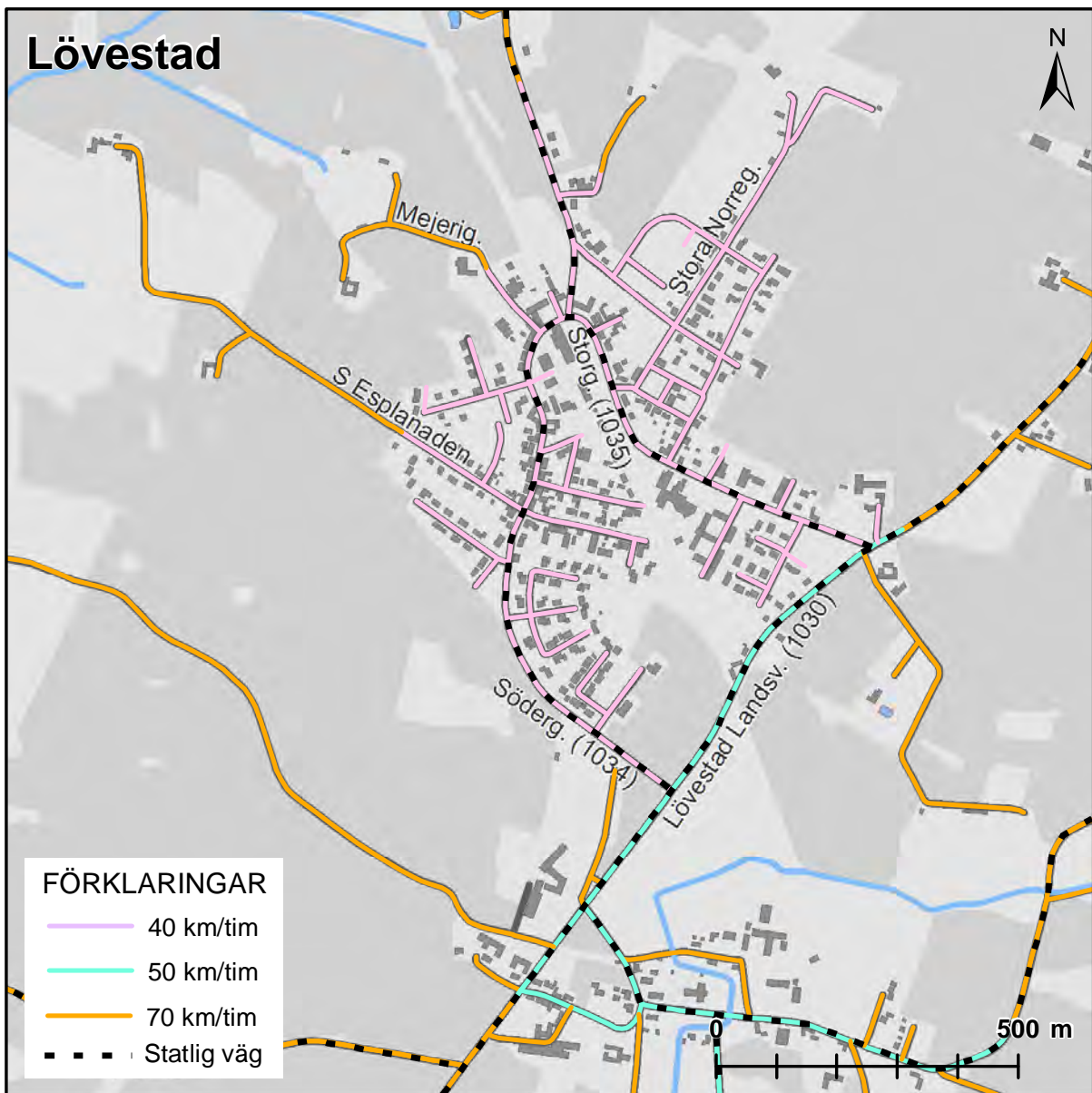
Det finns inga framkomlighetsproblem i Lövestad som beror på höga trafikflöden eller lång väntan i korsningar.

Biltrafikens huvudgatunät är utformat som ett ”U” med anslutande villagator. Det har resulterat i att det finns få uppsamlingsgator i tätorten. Denna typ av gatustruktur ger bra närhet till målpunkter för biltrafiken i Lövestad.

I Lövestad finns en hastighetssänkande åtgärd i form av en refug mitt i gatan där en passage för skolelever finns. Denna passage ligger i korsningen där södra delen av Södergatan korsar gång- och cykelbanan mellan Lövestad och skolan, se Figur 8-18. Refugens placering gör att körbanan smalas av varpå det är menat att

Tabell 8-7. Medeldygnstrafik på utvalda vägar i Lövestad (NVDB, 2013).

| Väg | Dygnstrafik (fordon/dygn) | Mätår |
|--------------------|---------------------------|-------|
| Storgatan | 1000 | 2004 |
| Södergatan | 1000 | 2004 |
| Lövestads Landsväg | 1200 - 1600 | 2007 |



Figur 8-17. Hastighetsgränser och statliga vägar i Lövestad.

fordonstrafiken ska välja att sänka hastigheten för att inte riskera att köra in i refugernas kantsten. Denna utformning är dock inte optimal på grund av att körbanan inte är tillräckligt smal varpå motorfordonstrafiken inte sänker hastigheten tillräckligt.

Behov av en effektivare hastighetssäkring finns vid passager och dessa åtgärder redovisas i kapitel 7.2 *Gång- och cykeltrafik*. Åtgär-

derna påverkar fordonstrafikens framkomlighet negativt men de måste avvägs mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur bra vägvisning är för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 8-8.



Figur 8-18. Tätortsport på Södergatan.

Vägmärken på det statliga nätet berör främst korsningar där föraren ska välja riktning, stopplikt, väjningsplikt och hastighetsgränser. I Lövestad finns vägvisning 0-40 meter innan trevägskorsningen Storgatan/Södergatan från samtliga håll. Väjningsplikt för trafik på Lövestads Landsväg framgår tydligt både från Storgatan och från Södergatan med vägmärken och vägmålning. Hastighetsskyltar finns där Lövestad tätort börjar. Stoppliktskylt saknas för trafik på Lövängsvägen i norrgående riktning som ska ansluta till Lövestad Landsväg. Den statliga vägs skyltningen är i övrigt sammanhängande, tydlig och konsekvent vilket ger god standard (grön markering) enligt Tabell 8-8.

Vägvisningen på det kommunala vägvisningssystemet är konsekvent och kvaliteten på skyltarna är bra vilket ger en god standard (grön markering) enligt Tabell 8-8.

Tabell 8-8. Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

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

Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt stadslivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och beteende hos de boende i Lövestad.

- Minska antalet körda kilometer

På landsbygden finns ett större behov av bilen jämfört med behovet i större tätorter där gång- och cykelnätet är väl utbyggt, kollektivtrafiken har bra turtäthet och större delen av den vardagliga handeln och servicen finns inom gång- eller cykelavstånd.

Trafikplanens strategi för mindre tätorterna riktar sig därför mot att främja åtgärder som minskar trafikarbetet med motorfordon, det vill säga åtgärder som minskar antalet körda kilometer med bil.

Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring stadens karaktär.

- Enkelt att parkera

Planeringen av parkeringsplatser ska underlätta byten till kollektivtrafik och samåkning. Det ska även vara enkelt att parkera i närheten av målpunkter så som service och handel.

- 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.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende att färdas kollektivt och att få fler att resa kombinerade resor, exempelvis först resa med bil till parkering vid busshållplats för att sen åka med bussen till huvudmålet.

Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Minska antalet körda kilometer

Förslaget grundar sig på att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och att satsa på bra gång- och cykelvägar till hållplatslägena. Dessa åtgärder finns redovisade under kapitlet för 8.2 *Gång- och cykeltrafik* och 8.2.5 *Kollektivtrafik*.

Kommunen ska arbeta för att uppmuntra samåkning i bil för att minska antalet körda kilometer.

- Enkelt att parkera

Möjligheten och behovet av att anlägga en pendlarparkering i anslutning till hållplatsen Anklam ska utredas.

Bakom stationshuset finns god möjlighet att parkera bilen varför inga åtgärder föreslås för förbättrad parkering.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförandet av hastighetsplanen resulterar över lag i sänkta hastighetsgränser i Lövestad. Detta påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. En del av gatorna i Lövestad

behöver byggas om så att den skyltade hastigheten stämmer överens med gaturummets tillåtna hastighet.

Stoppliktsskylt på Lövängsvägen i norrgående riktning för anslutande trafik till Lövestad Landsväg.

Lövestad har även behov av utbyggnad av gång- och cykelnätet, detta redovisas i kapitel 8.2 *Gång- och cykeltrafik*.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan under 8.2 *Gång- och cykeltrafik* och 8.3 *Kollektivtrafik*.

Konsekvenser av förändringarna

Om ny parkering vid Anklam busshållplats blir till verklighet kan det innebära att fler boende i Lövestad börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket minskar antalet körda kilometer med bil jämfört med om hela resan görs med bil.

8.5 Särskild trafik

Något särskilt uttryckningsnät finns inte för Lövestad. Dessa tar i första hand huvudgatorna, det vill säga Storgatan, Södergatan och Vanstadsvägen.

Tung trafik är tillåten på samtliga gator. Ambitionen är dock att så långt som möjligt leda trafiken via huvudgatorna och att göra denna så trafiksäker som möjligt.

Nuläge och planerade förändringar

Inga förändringar är planerade med avseende på särskild trafik

Bristanalys

Framkomligheten för uttryckningstrafiken på gatunätet i Lövestad är god med låga trafikflöden och få hastighetssänkande åtgärder.

Strategi

Framkomligheten för utryckningsfordonen är viktig. Samtidigt är det uttalat i räddningstjänstlagen att kommunen ska verka olycksförebyggande. Hastighetsänkande åtgärder kan därför vara aktuella på riskfyllda platser. Placeringen och utformningen av dessa bör dock vara sådan att utryckningstiderna kan hållas.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

Förslag till förändringar

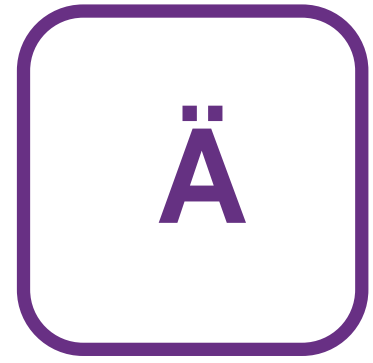
Förslagen till förändringar avseende särskild trafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

Hastighetsänkande åtgärder på framför allt huvudgatnätet för att öka trafiksäkerheten på de gator som den tunga trafiken i huvudsak använder. Trafikplanen innehåller inga förslag på att förbjuda tung trafik.

Konsekvenser av förändringarna

Fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på huvudgatnätet påverkar utryckningstiderna marginellt. För övrig tung trafik har de föreslagna åtgärderna även här begränsad påverkan.



9 ÄSPERÖD

9.1 Ortens karaktär

Äsperöd var som flera av tätorterna i Sjöbo kommun tidigare ett stationssamhälle längs med Ystad-Eslövs järnväg. Genom orten går också landsvägen mellan Anklam och Skåne-Tranås som för vissa resor kan användas som smitväg mellan riksväg 11 och riksväg 19. Orten har ingen egen skola utan barnen hänvisas till Vanstad och Lövestad för låg- och mellanstadium och till Sjöbo för högstadium. I Sjöbo finns också ett mindre gymnasium med yrkesförberedande utbildningar. Ystad och Lund är dock de populäraste orterna för val av gymnasium.

I Äsperöd bor det cirka 200 invånare. Viktiga målpunkter för tätorten är busshållplatsen, lekplatsen och förskolan. Målpunkterna för Äsperöd finns redovisade i Figur 9-3.

Resebehov

Äsperöd är ett samhälle där större delen av



Figur 9-1. Den gamla banvallen utgör idag ett gång- och cykelstråk.

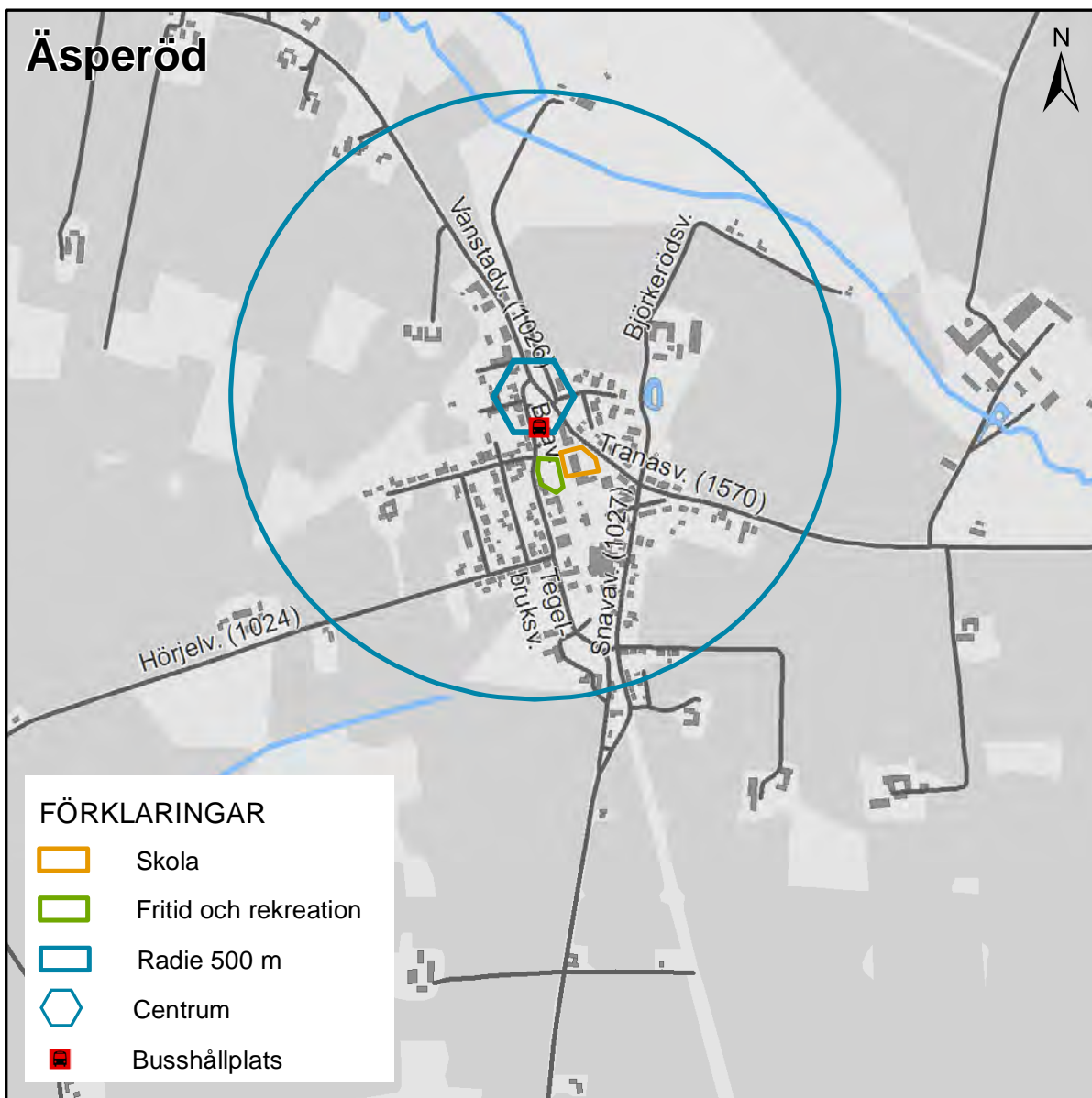
arbetsplatserna, handel och annan service finns utanför tätorten. Bilen utgör därmed ett viktigt transportslag för de boende i tätorten. I Sjöbo finns mer välsorterade livsmedelsbutiker och annan service. Avstånd från Äsperöd till Sjöbo kommuns största tätorter redovisas i Tabell 9-1.

Av tabellen ovan framgår att Äsperöd ligger närmare Tomelilla än Sjöbo. För viss service tar sig därför äsperödsborna till Tomelilla. Till Lövestad, som är serviceort för kommundelen är det en knapp mil körväg på befintligt vägnät och cirka fem kilometer fågelvägen. Längs den gamla järnvägsspåret mellan orterna, som skulle kunna användas som cykelväg, är det drygt fem kilometer.

Äsperöd har en busslinje som trafikerar tätorten och som binder samman Äsperöd med Sjöbo, Lövestad och Tomelilla.



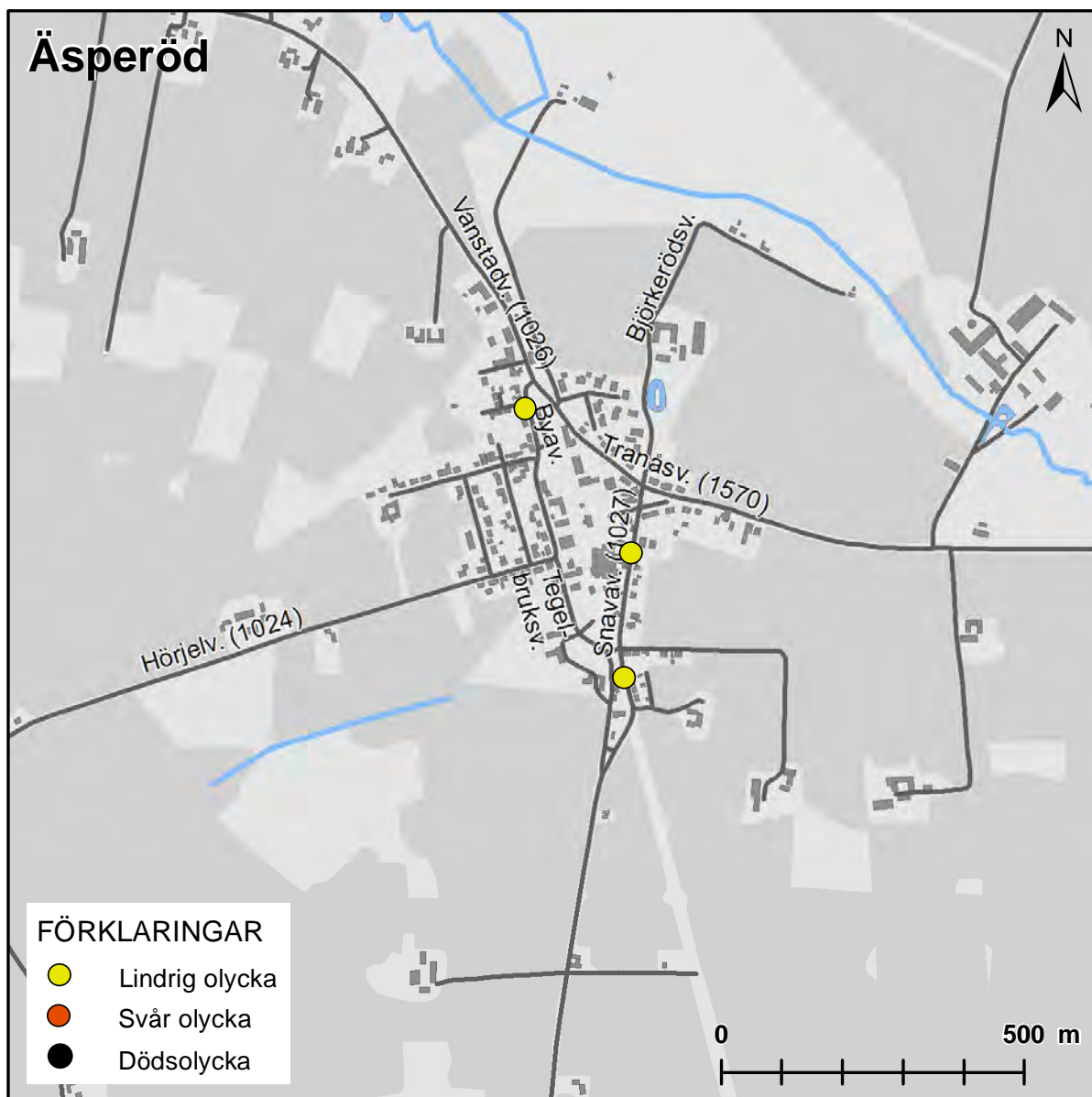
Figur 9-2. Utblickar från Äsperöd ut över det skånska landskapet.



Figur 9-3. Målpunkter i Äsperöd.

Tabell 9-1. Avståndstabell

| Från | Till | Avstånd vägnät (km) | Avstånd fågelväg (km) |
|---------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Äsperöd | Sjöbo | 15,7 | 13,8 |
| | Sövde | 22,5 | 16,4 |
| | Blentarp | 27,8 | 20,1 |
| | Bjärsjölagård | 24,2 | 19,4 |
| | Vollsjö | 18,0 | 13,4 |
| | Lövestad | 9,2 | 5,0 |
| | Tomelilla | 8,4 | 7,3 |



Figur 9-4. Trafikolyckor i Äsperöd under en femårsperiod, 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

Trafikolyckor

Trafiksäkerheten i Äsperöd kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Antalet registrerade olyckor i Äsperöd är dock så få att det endast ger en svag bild av trafiksäkerheten i tätorten. Mörkertalet är generellt stort för de lindriga olyckorna enligt Transportstyrelsen.

Totalt har det inträffat tre trafikolyckor på vägnätet i Äsperöd under den studerade femårsperioden, från 2008 till och med 2012, alla av lindrig karaktär. I Figur 9-4 framgår det var i Äsperöd olyckorna har inträffat.

Tabell 9-2. Trafikolyckor i Äsperöd 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

| Svårhetsgrad | Antal olyckor | Uppdelat per år | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2010 | 2012 |
| Dödsolyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Svåra olyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lindriga olyckor | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 |
| Totalt: | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 |

Tabell 9-3. Trafikolyckor mellan olika trafikslag och singelolyckor i Äsperöd 2008-2012. Siffrorna inom parentes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka (Transportstyrelsen, 2013).

| | Singel | Djur | Släp | Fotg. | Cykel | Moped | MC | Bil | Lastbil | Buss |
|---------|---------|------|------|---------|-------|-------|----|-----|---------|------|
| Fotg. | 1 (-,1) | | | | | | | | | |
| Cykel | | | | | | | | | | |
| Moped | | | | | | | | | | |
| MC | | | | | | | | | | |
| Bil | 1 (-,1) | | | 1 (-,1) | | | | | | |
| Lastbil | | | | | | | | | | |
| Buss | | | | | | | | | | |

9.2 Gång- och cykeltrafik

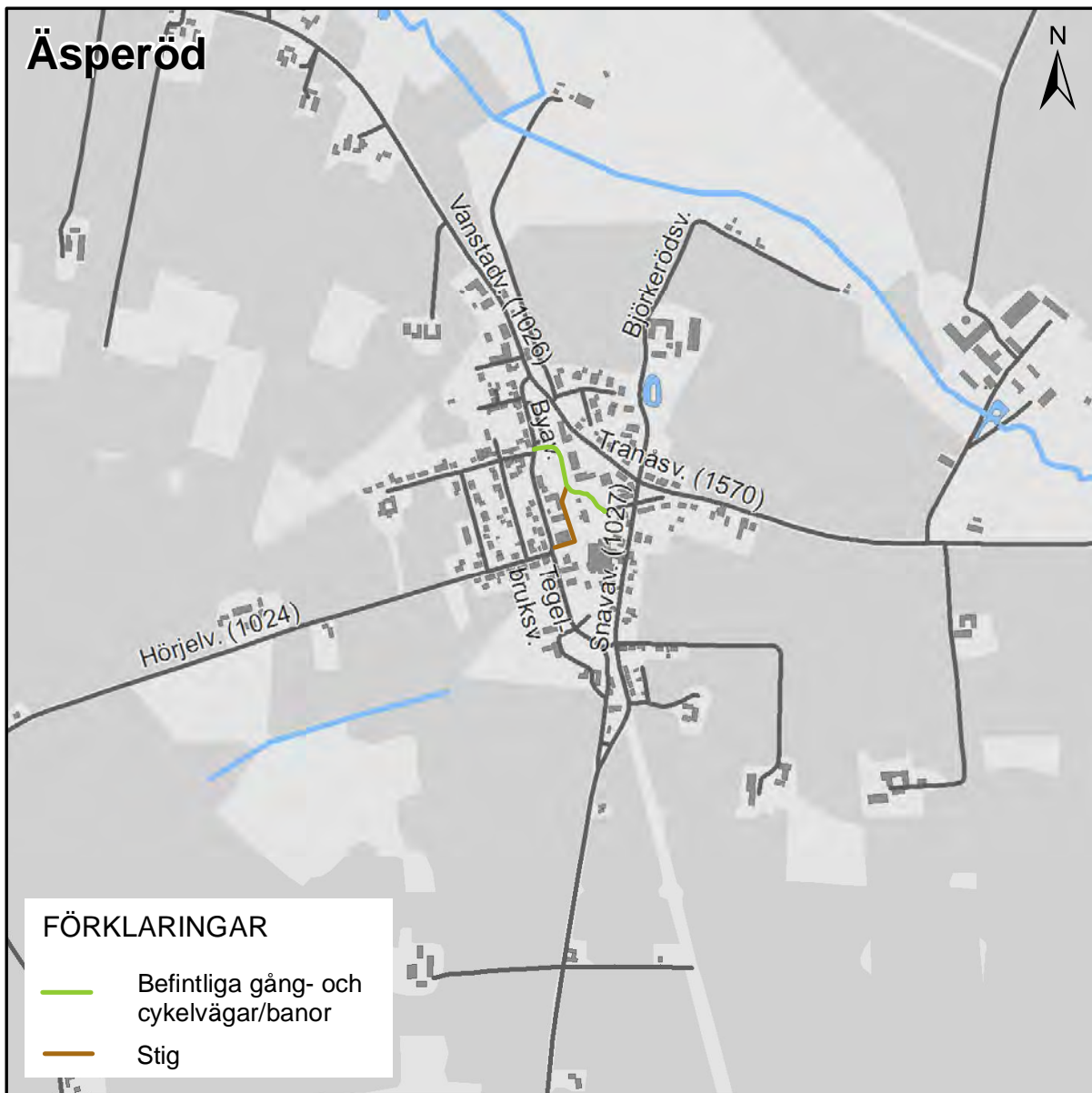
Nuläge och planerade förändringar

Gångnätet i Äsperöds utgörs av trottoarer längs Tranåsvägen, Snavavägen och Byavägen. Övriga gator saknar trottoar men på grund av det låga trafikflödet bedöms det som acceptabelt. Äsperöds gångtrafik kännetecknas därför av gående trafikanter i blandtrafik i villaområdena.

I Äsperöd finns det en gång- och cykelväg i området söder om busshållplatsen, se Figur 9-6. Gång- och cykelvägen förbinder Snavavägen med busshållplatsen, se Figur 9-6. Det finns även en upptrampad stig som förbinder busshållplatsen med Hörjelvägen, se Figur 9-7.

I Äsperöd är avstånden inte långa mellan målpunkter och bostadsområden vilket är en viktig förutsättning för att välja att gå eller cykla för att nå sin målpunkt. Bostadsområdenas gator tillsammans med gång- och cykelnätet skapar ett finmaskigt nät vilket gör att gångsträckan inte upplevs som någon större omväg jämfört med fågelvägen.

Gångpassagerna i Äsperöd är omarkerade med undantag för en passage på Byavägen strax söder om busshållplatsen, se Figur 9-8.



Figur 9-5. Gång- och cykelvägar samt stigar i Äsperöd.



Figur 9-6. Gång- och cykelväg i Äsperöd som förbinder busshållplats med Snavavägen.



Figur 9-7. Grusstig mellan busshållplats och Hörjelvägen.



Figur 9-8. Målad gångpassage över Byavägen.



Figur 9-9. Mossavägen mellan Äsperöd och fotbollsplanen norr om Äsperöd.



Figur 9-10. Tranåsvägens gaturum.



Figur 9-11. Den taktila kontrasten mellan asfalt och gräs utgör ett naturligt taktilt stråk.

Äsperöd har ett rekreationsområde mitt i tätorten, nära busshållplatsen. Här passerar gång- och cykelvägen och här finns en lekplats. Området utanför tätbebyggt område karaktäriseras av det skånska odlingslandskapet med långa vyer och trädrader som utgör odlingsgränser. Träddungar är ett vanligt inslag i odlingslandskapet vilka tillför en grönska som är typisk för det mitskånska landskapet.

Avseende tillgängligheten så är större delen av trottoarerna nedfasade till nollnivå i korsningar. Emellertid saknas taktila plattor i Äsperöd.

Parkering för cykeltrafik finns vid busshållplatsen men saknas i övrigt i byn.

Bristanalys

Gatorna med högre trafikflöden har trottoarer vilket är bra. Trottoarerna är dock smala. Avsaknaden av trottoarer på övriga gator bedöms som acceptabel på grund av det låga trafikflödet.

Den upp trampade stigen mellan busshållplatsen och Hörjelvägen är ett tecken på att denna genväg ofta används av boende i Äsperöd. Kvaliteten på denna stig bör höjas.

Övergångsstället på Byavägen är i behov av ommålning. För att säkerställa låg hastighet på fordonstrafiken vid passagen så kan övergångsstället kombineras med ett farthinder. Denna åtgärd kan också sänka hastigheten för motorfordonstrafiken på Byavägen.

Kvaliteten på nätet för gång- och cykeltrafik bedöms bland annat med avseende på genhet vilket har analyserats. Behovet av ett gent nät är generellt stort för gång- och cykeltrafik. I Äsperöd bedöms hela tätorten ha en godkänd genhetskvot, det vill säga att det verkliga gång- eller cykelavståndet mellan två punkter skiljer sig inte nämnvärt från fågelvägen.

Trottoarerna i Äsperöd är i korsningspunkterna till större delen nedfasade till nollnivå med körbanan. Detta är bra ur tillgänglighets synpunkt för personer med rullstol och rullator som kan rulla upp och ner från trottoaren. Det saknas dock taktila varningsplattor helt i

tätorten vid passager som inte är markerade vilket försvårar orienteringen för synskadade personer med teknikkäpp. Även den markerade passagen i höjd med busstationen saknar taktila plattor.

Det finns naturliga ledstråk i Äsperöd som främst utgörs av kontrastskillanden mellan asfalt och planterad mark, se Figur 9-11.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bedöms som icke godkänd vilket främst beror på att omarkerade passager längs huvudstråken för gång inte är anpassade för personer med nedsatt syn/blindhet, se Tabell 9-4.

Äsperöd trafikeras av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av låggolvstyp. Förbi hållplatsen Anklam vid väg 13 passerar Skåne-Expressens bussar som är försedda med lift. Hållplatsläget Äsperöd är anpassat för personer med funktionsnedsättning vilket ger godkänd standard (grön markering) enligt Trast, se Tabell 9-4.

Strategi

Det övergripande målet som strategin för gång- och cykeltrafiken grundar sig på är att få fler boende i Äsperöd att transportera sig till fots och med cykel istället för att ta bilen samt att få fler att motionera.

För att nå upp till målet om fler gående och cyklande i Äsperöd har följande strategier satts upp:

- Attraktivare miljö

Genom att anlägga fler gröna ytor i Äsperöd kan attraktivare miljöer skapas för de som går och cyklar vilket kan generera fler resor till fots och med cykel. För de som motionerar genom en promenad är de bilfria rekreationsområdena viktiga.

Tabell 9-4. 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 |

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där boende i Äsperöd kan träffas. Möten mellan människor kan ske på olika sätt, exempelvis finns planerade möten på café och så finns det spontana möten som kan uppkomma då två vänner spontant träffar varandra på gatan.

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.

- Bygga för gång och cykel

Strategin är att bygga fler gång- och cykelbanor i Äsperöd som skapar ett genare och mer trafiksäkert gång- och cykelnät i tätorten med färre sträckor i blandtrafik. Vidare syftar strategin till att bygga ytterligare cykelparkering i anslutning till busshållplatsen för att främja resandet med cykel.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo kommun 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 vilka skyldigheter de har enligt HIN.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelbanor/vägar ger ökad trygghet för gående varför förbättrad belysning i Äsperöd är en strategi för att uppnå ökad trygghet. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken för de oskyddade trafikanterna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där oskyddade trafikanter är inblandade på Äsperöds trafiknät. De senaste fem åren har tre trafikolyckor inträffat i Äsperöd. Att det är få olyckor innebär givetvis att det svårt att styra mot detta mål. Trafiksäkerheten kan höjas dels genom att anlägga fler trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar i tätorten, dels genom att sänka hastigheten i viktiga korsningspunkter. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög standard varför den bör ses över och åtgärdas vid behov.

Även drift- och underhållsåtgärder är viktigt på de sträckor där gång- och cykeltrafikanter rör sig. Sjöbo kommun har ett informationsblad på hemsidan där siktens betydelse för trafiksäkerheten beskrivs. I informationsbladet "Klipp Häcken" framgår det bland annat vilka höjder som bör gälla för häckar och buskage vid utfarter och vid korsningar. Vidare beskrivs att häckar och buskage bör växa inom eget tomtområde och att det är viktigt att gatubelysningen är fri från skymmande vegetation (Sjöbo, 2014).

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende i Äsperöd att gå till fots eller cykla som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan och kan med fördel drivas tillsammans med andra kommuner och Region Skåne. 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 boende och intressenter, så som företagare och arbetsgivare.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende gång- och cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Attraktivare miljö

Äsperöd har ett mindre rekreationsområde i mitten av byn där gång- och cykelvägen passerar igenom. Detta område har potential att utvecklas till en ännu trevligare miljö med mer grönska.

- Fler mötesplatser

Antalet parkbänkar kan öka. De kan placeras ut längs med viktiga gångstråk och på strategiskt utvalda platser där mycket folk rör sig för att möjliggöra fler mötesplatser.

I ovan nämnda rekreationsområde finns en lekplats som idag lockar till sig barn, barnföräldrar och till viss del yngre ungdomar. Genom att placera ut mer aktiviteter som exempelvis boulebana, "slänga ärtpåse", "bollstege" och "fallande tornet" kan även ungdomar, vuxna och den äldre generationen av boende i tätorten känna sig välkommen till platsen. Exempel på aktiviteter visas i Figur 9-12 till Figur 9-14. Val av aktiviteter bör ske i samråd med berörda parter. Genom en väl genomtänkt plantering kan olika rum skapas, exempelvis uppdelat per aktivitet. Ny plantering ska vara av lämpliga växter som inte framkallar allergiska reaktioner. Allergiska reaktioner på växter varierar dock från person till person men Astma- och allergiförbundet har tagit fram en lista med lågallergena växter och denna lista kan med fördel användas. Aktiviteterna ska avspegla de boendes behov varför en social konsekvensanalys föreslås göras. En sådan analys ger svar på vilken typ av människor som bor i tätorten, vilka intressen de har och hur de boende använder tätorten.

- Bygga för gång och cykel

Följande gator föreslås byggas ut med gång- och cykel-väg/bana:

- Tranåsvägen
- Byavägen

- Den upptrampade stigen mellan busshållplatsen och Hörjelvägen
- Mellan Äsperöd och Lövestad längs den gamla banvallen (*ej aktuell inom tidsramen för denna trafikplan*)

Föreslagna gång- och cykelbanor/vägar redovisas i bilaga 2.

Föreslagen cykelväg mellan Äsperöd och Lövestad skulle kunna utgöra både en transportled för cyklister samt att den kan utgöra en gång- och cykelväg för den som vill besöka naturen norr om Äsperöd. I ett andra steg finns förslag om att anlägga en gång- och cykelväg mellan Lövestad och Sjöbo. Det innebär att det i framtiden skulle finnas möjlighet att cykla på cykelväg mellan Äsperöd och Sjöbo.

Den föreslagna regionala cykelvägen blir troligtvis inte aktuella inom trafikplanens tidsperiod, men redovisas ändå för att visa på en viljeinriktning.

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Äsperöd ska göras där råden i HIN ligger till grund. Sjöbo tätort föreslås inventeras under år 1-6, med start 2014. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 9-5. Äsperöd inventeras alltså under år 9, det vill säga 2022. Det är dock viktigt att även under tiden fram till dess arbeta med passa-på-åtgärder. Vid beläggningsunderhåll kan exempelvis gatan anpassas för personer med funktionsnedsättning. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. Exempelvis ska buskage som hänger över gatan resas bort och viktiga korsningspunkter ska förses med taktila plattor. En prioritering görs av åtgärderna och åtgärderna bör göras samma år som inventeringen.



Figur 9-12. "Slänga ärtpåse".



Figur 9-13. "Bollstege".



Figur 9-14. "Fallande tornet".

Tabell 9-5. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område | År | Zon/Område |
|----|---------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Huvudstråk för gång Sjöbo | 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 |

- Ökad trygghet

Gång- och cykelvägen längs gamla järnvägsspåret förbi lekplatsen är belyst, likaså är alla gator i Äsperöd belysta. Busshållplatsen och dess närområden är väl upplysta och röjda från buskage varför dem bedöms som trygga och inga åtgärder föreslås.

- Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten och tryggheten för gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att minska bilanvändningen. Gångtrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar. I Äsperöd har tre olyckor inträffat under en femårsperiod. Av dessa olyckor har samtliga inträffat på huvudgatorna Snavavägen och Byavägen.

Förstärkt belysning föreslås i korsningspunkter där gång- och cykelvägar korsar varandra och där dem korsar gator. Den förstärkta belysningen lyser upp korsningspunkten vilket gör att trafikanterna i korsningspunkten tydligare framträder under dygnets mörka timmar, se Figur 9-15. Förstärkt belysning föreslås i korsningen där gång- och cykelvägen korsar Byavägen. Förstärkt belysning föreslås också i korsningen Byavägen/Askarödsvägen.

Informationsblad om fri sikt i korsningar, fri sikt vid utfarter och fri gångväg på trottoarer ska spridas till berörda fastighetsägare. Syftet är att informera villaägare om tillåtna höjder på häckar och buskage samt att det inte är tillåtet att låta buskage hänga ut över exempelvis trottoar.

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas

I Äsperöd finns det ingen koncentration av olyckor i några särskilda korsningspunkter.

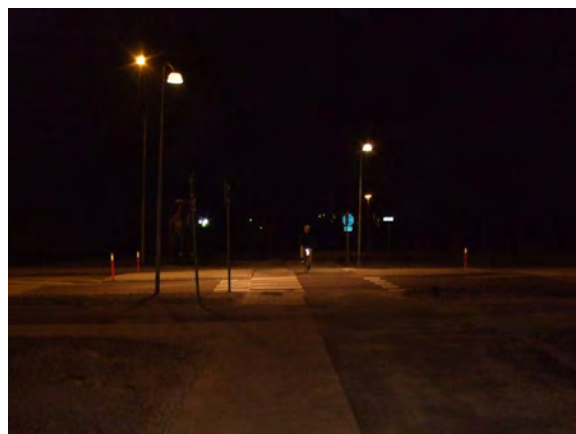
Dock föreslås hastighetsänkande åtgärder i korsningen där gång- och cykelvägen korsar Byavägen.

Den effektivaste och säkraste åtgärden för att säkra låg hastighet vid en passage är att bygga ett farthinder i anslutning till passagen.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

Fler gator i Äsperöd ska förses med gång- och cykelytor som är separeras från motorfordonstrafik. Olyckans allvarlighetsgrad styrs många gånger beroende av motorfordonstrafikens hastighet, ju högre hastighet desto allvarligare skada på den oskyddade trafikanten. Genom att göra gaturummet smalare kan hastigheten på motorfordonstrafiken sänkas och ett mer trafiksäkert klimat skapas då.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga vägar, som framgår av denna trafikplan, ska samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket äger och ansvarar för de statliga vägarna vilket innebär att de beslutar om och när åtgärderna ska genomföras.



Figur 9-15. Exempel på förstärkt belysning vid en gång- och cykelpassage.

- Beteendepåverkan

Förslaget på beteendepåverkande åtgärder bygger på att få fler boende i tätorten att gå eller cykla istället för att köra bil.

Ett viktigt tankesätt för att få fler att gå och cykla som transportmedel är att sänka trösklarna och acceptera mindre förändringar, exempelvis att gå med barnet till dagis en gång i veckan och acceptera skjutsning de övriga fyra dagarna i veckan. Det är trots allt ett steg i rätt riktning.

För att öka cykeltrafiken är det viktigt att alltid marknadsföra cykeln samt att visa på enkelheten med cyklingen. Exempelvis kan cykelkartor skickas ut till boende, cykelställ ska finnas vid viktiga målpunkter som affär och busshållplats.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att lyfta fram befintliga och anlägga nya gröna ytor kan en attraktivare miljö för de boende skapas. Aktiviteter i anslutning till befintlig lekplats skapar möjligheter för spontana möten mellan människor samt att olika åldersgrupper kan träffas på en och samma plats vilket skapar samhörighet. Fler parkbänkar föreslås i Äsperöd vilket kan ge upphov till fler spontana möten. Strategiskt utplacerade parkbänkar är även 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 oskyddade trafikanterna 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”.

Förslaget att bygga ut cykelväg till Lövestad och Tomelilla ökar tillgängligheten till närliggande tätorter. Det gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från vänner och fritidsaktiviteter. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och

sämre 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 skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i en tillgänglighetsanpassad tätort år 2022, om erforderliga åtgärder vidtas. Föreslagen tillgänglighetsinventering innebär även att de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. Samtliga åtgärder som föreslås för ökad tillgänglighet på mikronivå kommer att leda till att fler människor kan vara delaktiga i samhället vilket är viktigt för demokratin och jämställdheten i samhället.

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.

9.3 Kollektivtrafik

Nuläge och planerade förändringar

Äsperöd trafikeras av busslinje 338 som går mellan Sjöbo och Tomelilla via Äsperöd, se Tabell 9-6.

Busslinje 338 från Äsperöd till Sjöbo tar cirka 40 minuter och sträckan mellan Äsperöd och Tomelilla tar cirka 15 minuter.

I Äsperöd finns ett hållplatsläge vid centrum av tätorten, hållplats Torget, se Figur 9-16.

Busstrafiken i Sjöbo kommun planeras och beslutas av Skånetrafiken. Samråd sker dock med Sjöbo kommun om var och hur busslinjerna ska gå.

Tabell 9-6. Busslinjer som trafikerar Äsperöd vardagar.

| Linje | Rutt | Avgångar | | | |
|-------|-----------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Morgon, kl. 05 – 09 | Förmiddag, kl. 09 – 13 | Eftermiddag, kl. 13 – 18 | Kväll, kl. 18 – 23 |
| 338 | Sjöbo – Äsperöd – Tomelilla | 4 | 2 | 4 | 3 |
| | Tomelilla – Äsperöd – Sjöbo | 3 | 2 | 4 | 1 |

Bristanalys

Bedömning av kollektivtrafiken som helhet i Äsperöd görs utifrån närhet, framkomlighet och tillgänglighet. Närheten bedöms utifrån avstånd mellan hållplatser och bostäder samt avstånd mellan hållplatser och viktiga målpunkter. Framkomligheten bedöms utifrån bussens möjlighet att hinderfritt köra mellan hållplatslägena. Tillgängligheten bedöms utifrån två perspektiv, hur tillgängliga busshållplatserna är för personer med funktionsnedsättning och hur tillgänglig bussen är med avseende på turtätheten.

Närhet

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

Ur Figur 9-16 framgår det att hela Äsperöd har hållplatsavstånd mindre än 500 meter vilket ger hög standard avseende hållplatsavstånd till regionbuss.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. Drygt hälften av Äsperöds bebyggelse ligger inom avståndet 200 meter från hållplatsen varför hela tätorten kan bedömas som måttligt tillgänglig avseende avstånd.

Framkomlighet

I Äsperöd finns inga framkomlighetsproblem för busstrafiken som beror på kapacitetsbrist i trafiknätet.

Busshållplatsen Torget är utformad som en vändögla kopplad till Byavägen. Utformningen gör det möjligt för bussar att på ett smidigt vis byta färdriktning. Intill hållplatsen finns parkeringsmöjligheter för bil.

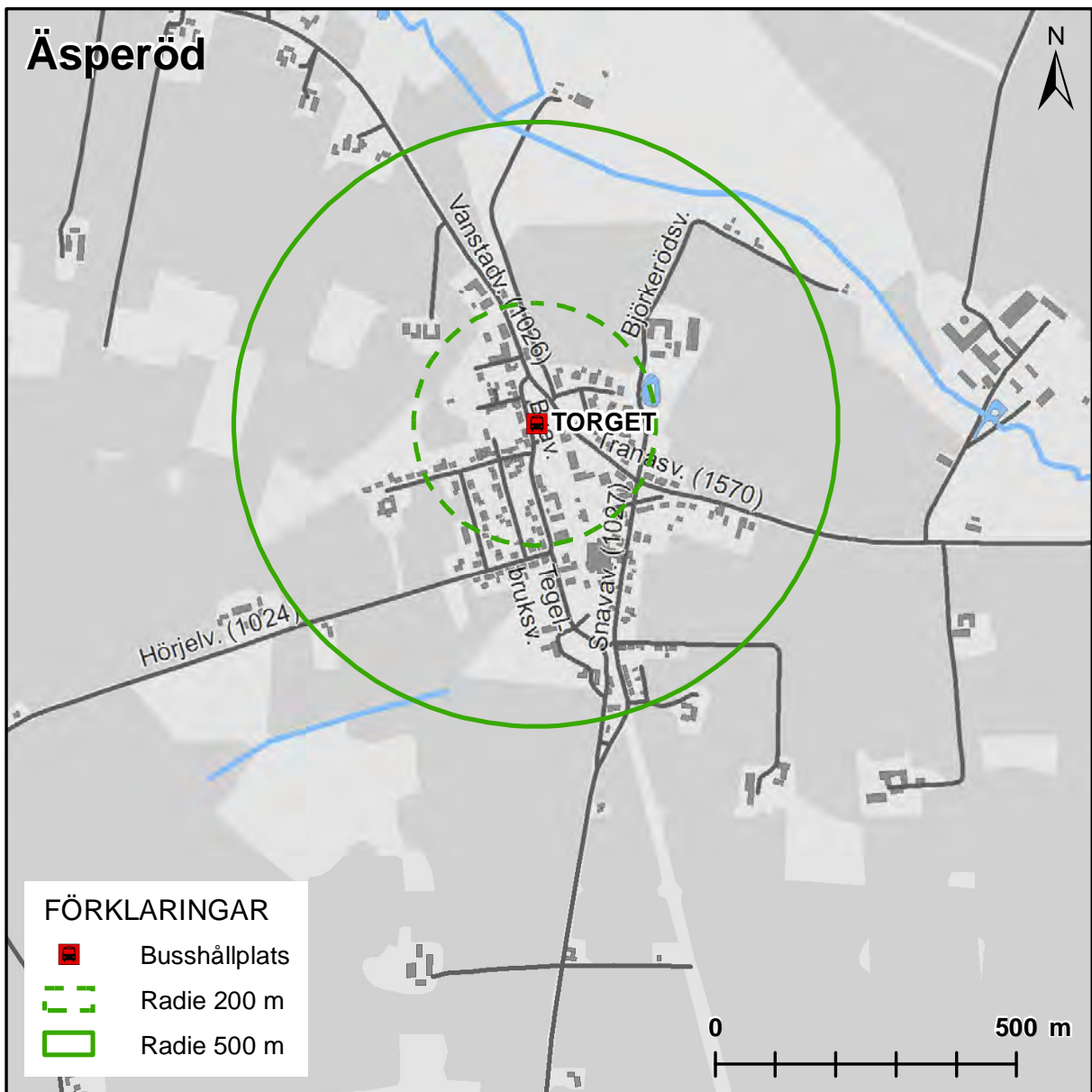
Tillgänglighet

Busshållplatsen är anpassad för personer med funktionsnedsättning. Tranåsvägen och Byavägen kan ses som huvudstråk till hållplatsen i Äsperöd. Dessa stråk bör prioriteras högt med god framkomlighet.

Det stora problemet för kollektivtrafiken i orten är dock turtätheten, vilket är svårt att hantera eftersom orten inte ligger utmed något av de tyngre kollektivtrafikstråken. Mycket av åtgärderna bör därför fokusera på att utnyttja befintligt kollektivtrafiknät bättre och att göra det enklare att använda.

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.



Figur 9-16. Busshållplatser i Äsperöd.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

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

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbo kommuns mål vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt Skånetrafikens hållplats-handbok (2013).

Strategin för god tillgänglighet på makronivå innebär att det ska vara enkelt för gående, cyklande och bilister att ta sig till hållplatsområdena och att det ska finnas möjlighet att parkera cykel eller bil i nära anslutning.

Åtgärder som förbättrade pendlarparkeringar föreslås för att enklare kunna använda de tunga kollektivtrafikstråken.

- Ökad trygghet

Genom att öka tryggheten för kollektivtrafiken resenärerna kan en högre andel boende i tätorten tänkas åka buss.

- Beteendepåverkan

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

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Inga åtgärder föreslås då busstrafiken har god framkomlighet i Äsperöd.

- Ökad tillgänglighet

Utreda förutsättningarna och möjligheterna av tätare turtäthet för busstrafiken.

Tranåsvägen och Byavägen, som har pekats ut som huvudstråk till hållplatsen i Äsperöd, ska prioriteras med god framkomlighet. Exempelvis bör stråken prioriteras vid snö- och lövröjning.

Möjligheterna att fullt ut utnyttja befintligt bussystem ska ses över. Exempelvis bör möjlighet att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik ses över. Möjligheten att förbeställa busstaxi tider på dygnet då busstrafiken inte går bör utredas.

Vidare kan även behovet av en pendlarparkering vid Anklam ses över. Vid Anklams hållplats passerar SkåneExpressen 5 (Lund – Sjöbo – Tomelilla – Simrishamn). En pendlarparkering i detta läge skulle gynna flera tätorter och byar i Östra Sjöbo kommun som Lövestad, Äsperöd och Klasaröd. För att göra parkeringen attraktiv och trygg föreslås förstärkt belysning samt att träd och buskage ses över.

- Ökad trygghet

Hållplatserna ska vara rena, fria från klotter, rensade från skymmande buskage och vara väl upplysta. Vidare åtgärder för ökad trygghet bör utredas för att säkra att ekonomiskt medel läggs på rätt åtgärder.

- Beteendepåverkan

Skånetrafiken hade en kampanj i Sjöbo 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 Äsperöd för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns, från Äsperöd, Sjöbo och Tomelilla. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan med kampanjer för ökad cykling. Informationskampanjerna kan också med fördel beskriva hur biljettsystemet fungerar och var man kan ladda sitt Jojo-kort och hur det går till. Exempelvis kan det vara de som väljer att inte åka kollektivt på grund av att det inte finns någon laddningsmaskin i tätorten. Detta utan kännedom att det finns möjlighet att ladda Jojo-kortet på internet.

Information om pendlarparkeringen vid stationsområdet i Sjöbo ska skickas ut till boende i Äsperöd. Parkeringsmöjligheten intill busshållplatsen kan få fler att välja att köra bilen till Sjöbo för att sen byta till buss mot större målpunkt.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik så kan Äsperöd få fler avgångar från tätorten på vardagar.

Om förslaget om att anlägga en ny parkering för bussresenärer i Anklam blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Äsperöd börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket innebär att kollektivtrafiken plockar andelar av fordonstrafiken. Möjlighet finns också att ha parkeringen som utgångspunkt för samkörning. Det är av betydelse att det framgår att det just är en pendlarparkering så att parkeringsytan används ändamålsenligt och inte av boende eller verksamma i området.

Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken innebär att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

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

9.4 Biltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Fordonstrafiken i och genom Äsperöd är koncentrerad till Tranåsvägen och Snavavägen som båda är statligt ägda vägar. Medeldygnstrafiken på dessa vägar redovisas i Tabell 9-7. Stora Norregatan är av uppsamlingskaraktär men gatan bedöms inte ha några större trafikflöden.

Tranåsvägens och Snavavägens bredd är relativt smal (6,0 - 6,5 meter respektive 5,5 meter). I villaområdena är vägbredden cirka 6 meter och trottoarer saknas genomgående.

Under 2013 har ett arbete med att skylta om Äsperöds gator genomförts enligt hastighetsplanen "Rätt fart i staden". I rapporten Rätt fart i Sjöbo (2012) föreslås generellt att has-

tigheten inom tätbebyggt område sänks från 50 till 40 km/tim. Vid skolor föreslås hastigheten vara 30 km/tim och på de större trafiklederna föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim, se Figur 9-17.

I Sjöbo finns en pendlarparkering och en samåkningsparkering.

Parkering i Äsperöd sker främst på egen tomt och kantstensparkering är tillåten i villaområdena.

Bristanalys

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

Det finns inga framkomlighetsproblem i Äsperöd som beror på höga trafikflöden eller lång väntan i korsningar.

Biltrafikens huvudgatunät för de boende i Äsperöd är utformat som ett "V" som små villagator är anslutna till. Det har resulterat i att det finns få uppsamlingsgator i tätorten. Denna typ av gatustruktur ger bra närhet till målpunkter för biltrafik i Äsperöd.

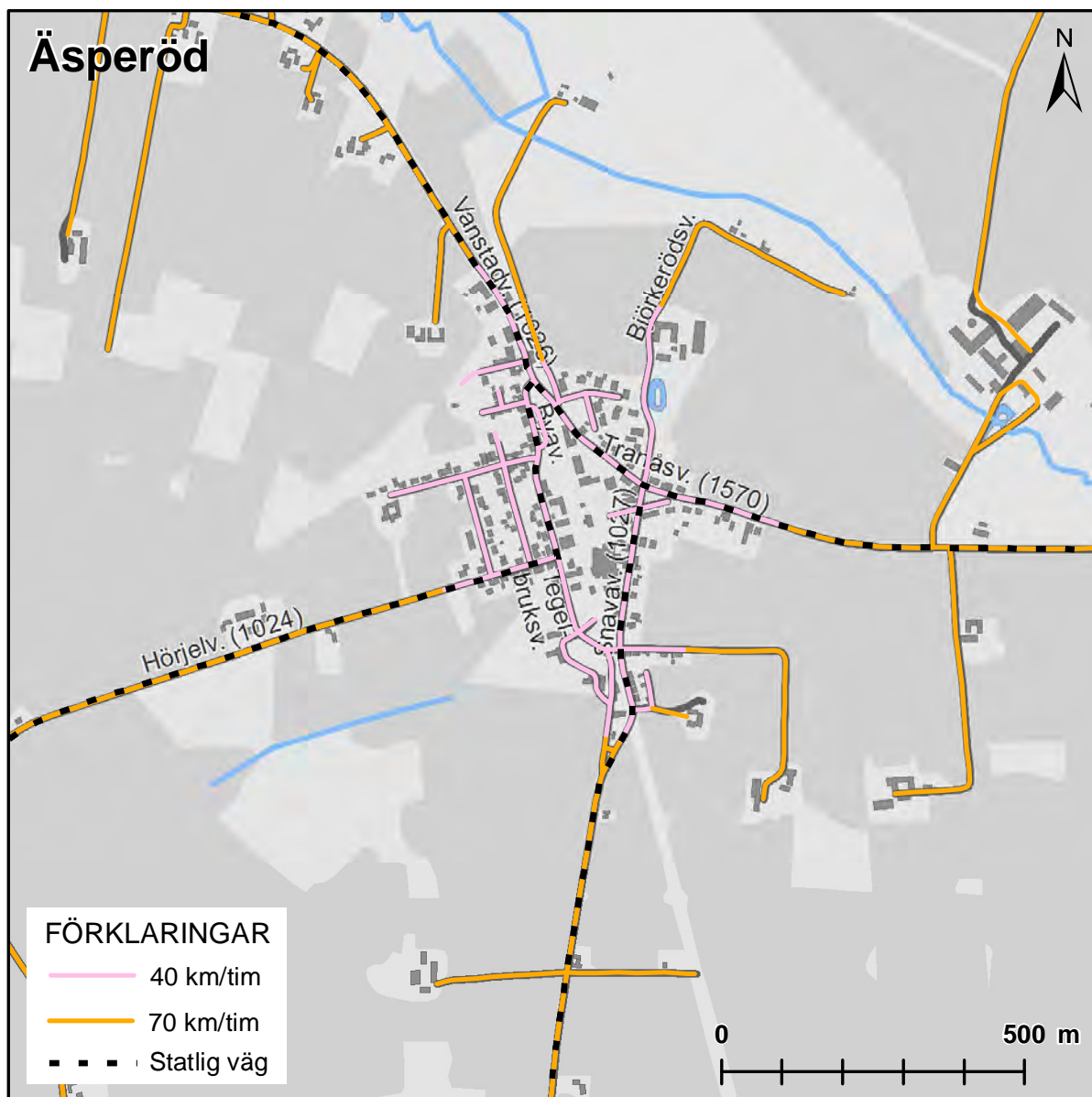
I Äsperöd finns inga hastighetssänkande åtgärder i form av exempelvis farthinder eller refug.

Behov av en effektivare hastighetssäkring finns vid passager och dessa åtgärder redovisas i kapitel 9.2 *Gång- och cykeltrafik*. Åtgärderna påverkar fordonstrafikens framkomlighet negativt men de måste avvägs mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur bra vägvisning är för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 9-8.

Tabell 9-7. Medeldygnstrafik på utvalda vägar i Äsperöd (NVDB, 2013).

| Väg | Dygnstrafik (fordon/dygn) | Mätår |
|-------------|------------------------------|-------|
| Tranåsvägen | 800 | 2004 |
| Snavavägen | 800 | 2004 |



Figur 9-17. Hastighetsgränser och statliga vägar i Äsperöd.

Skyltningen på det statliga nätet berör främst korsningar där föraren ska välja riktning, stopplikt och hastighetsgränser. I Äsperöd finns vägvisning 20-40 meter innan fyrvägs korsningen Tranåsvägen/Snavavägen från samtliga håll. På Vanstadsvägen finns skyltning mot Hörjel för fordonstrafik i södergående riktning. Det saknas dock skyltning mot Hörjel för trafik på Tranåsvägen i norrgående riktning. På Byavägen är skyltningen bra.

Väjnings- och stopplikt för trafik på väg Tranåsvägen framgår tydligt i alla korsningspunkter med vägmärke och vägmålning. Övergångsstället på Byavägen är i behov av ommålning. Hastighetsskyltar finns där Äsperöd tätort börjar.

Det statliga vägvisningsnätet saknar visning mot Hörjel varför det inte bedöms ha en god standard (gul markering) enligt Tabell 9-8. Vägmarkeringen är även i behov av ommålning på bland annat övergångsstället och mittsträcken på Tranåsvägen.

Vägvisningen på det kommunala vägnätet är konsekvent och kvaliteten på skyltarna är bra vilket ger en god standard enligt Tabell 9-8.

Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt stadslivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och beteende hos de boende i Äsperöd.

Tabell 9-8. Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

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

- Minska antalet körda kilometer

På landsbygden finns ett större behov av bilen jämfört med behovet i större tätorter där gång- och cykelnätet är väl utbyggt, kollektivtrafiken har bra turtäthet och större delen av den vardagliga handeln och servicen finns inom gång- eller cykelavstånd.

Trafikplanens strategi för mindre tätorterna riktar sig därför mot att främja åtgärder som minskar trafikarbetet med motorfordon, det vill säga åtgärder som minskar antalet körda kilometer med bil.

Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring byns karaktär.

- Enkelt att parkera

Planeringen av parkeringsplatser ska underlätta byten till kollektivtrafik och samåkning. Det ska även vara enkelt att parkera i närheten av målpunkter så som service och handel.

- Ökad trafiksäkerhet

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

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende att färdas kollektivt och fler att resa kombinerade resor, exempelvis först resa med bil till pendlarparkering vid busshållplats för att sen åka bussen till huvudmålet.

Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Minska antalet körda kilometer

Förslaget grundar sig på att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och att satsa på bra gång- och cykelvägar till hållplatslägena. Dessa åtgärder finns redovisade under kapitlen för 9.2 *Gång- och cykeltrafik* och 9.3 *Kollektivtrafik*.

Kommunen ska arbeta för att uppmuntra samåkning i bil för att minska antalet körda kilometer.

- Enkelt att parkera

Möjligheten och behovet av att anlägga en pendlarparkering i anslutning till Anklam ska utredas. Parkering finns i direkt anslutning till busshållplatsen vilket är positivt för den som vill pendla med buss.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförandet av hastighetsplanen resulterar över lag i sänkta hastighetsgränser i Äsperöd. Detta påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna.

En del av gatorna i Äsperöd behöver byggas om så att den skyltade hastigheten stämmer överens med gaturummets tillåtna hastighet.

Äsperöd har även behov av utbyggnad av gång- och cykelnätet, detta redovisas i kapitel 9.2 *Gång- och cykeltrafik*.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan under 9.2 *Gång- och cykeltrafik* och 9.3 *Kollektivtrafik*.

Konsekvenser av förändringarna

Om förslaget om att anlägga en ny parkering för bussresenärer blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Äsperöd börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket minskar antalet körda kilometer jämfört med om hela resan görs med bil.

Om förslaget om att anlägga en ny parkering för bussresenärer blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Äsperöd börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket minskar antalet körda kilometer jämfört med om hela resan görs med bil.

Om möjlighet finns att pendelparkera i Tomelilla och om det marknadsförs på rätt sätt så kan fler bilister tänkas börja köra kombinerade resor till sin målpunkt via Tomelilla.

9.5 Särskild trafik

Något särskilt utryckningsnät finns inte för Äsperöd. Dessa tar i första hand huvudgatorna, det vill säga Vanstadsvägen/Äsperödsvägen, Snavavägen och Askarödsvägen.

Tung trafik är tillåten på samtliga gator. Ambitionen är dock att så långt som möjligt leda trafiken via huvudgatorna och att göra denna så trafiksäker som möjligt.

Nuläge och planerade förändringar

Inga förändringar är planerade med avseende på särskild trafik.

Bristanalys

Framkomligheten för utryckningstrafiken på gatunätet i Äsperöd är god med låga trafikflöden och få hastighetssänkande åtgärder.

Strategi

Framkomligheten för utryckningsfordonen är viktig. Samtidigt är det uttalat i räddningstjänstlagen att kommunen ska verka olycksförebyggande. Hastighetssänkande åtgärder kan därför vara aktuella på riskfyllda platser. Placeringen och utformningen av dessa bör dock vara sådan att utryckningstiderna kan hållas.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende särskild trafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

Hastighetsänkande åtgärder på framför allt huvudgatunätet för att öka trafiksäkerheten på de gator som den tunga trafiken i huvudsak använder. Trafikplanen innehåller inga förslag på att förbjuda tung trafik.

Konsekvenser av förändringarna

Fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på huvudgatunätet påverkar utryckningstiderna marginellt. För övrig tung trafik har de föreslagna åtgärderna även här begränsad påverkan. Cykelbanor och /eller tätortsportar kan innebära att viss tung trafik i stället väljer exempelvis riksvägväg 11 och 13.



10 SÖVDE

10.1 Ortens karaktär

Sövde är en långsträckt tätort där all trafik genom byn går på Sövdeborgsvägen. Orten präglas också av att den är något av en sommarort med bland annat bad och amfiteater. I anslutning till tätorten ligger Sövde skogsby som har så många invånare att den är att betrakta som en tätort.

I Sövde bor det cirka 160 invånare och i Sövde skogsby bor det cirka 210 invånare (2013). Viktiga målpunkter för Sövde är naturen kring Sövdesjön där Sövdebadet, båthamn och idrottsplatser finns. Amfiteatern utgör en viktig målpunkt under sommaren. Busshållplatserna utgör också viktiga målpunkter i tätorten. Målpunkterna för Sövde finns redovisade i Figur 10-3.



Figur 10-1. Sövdebadet.

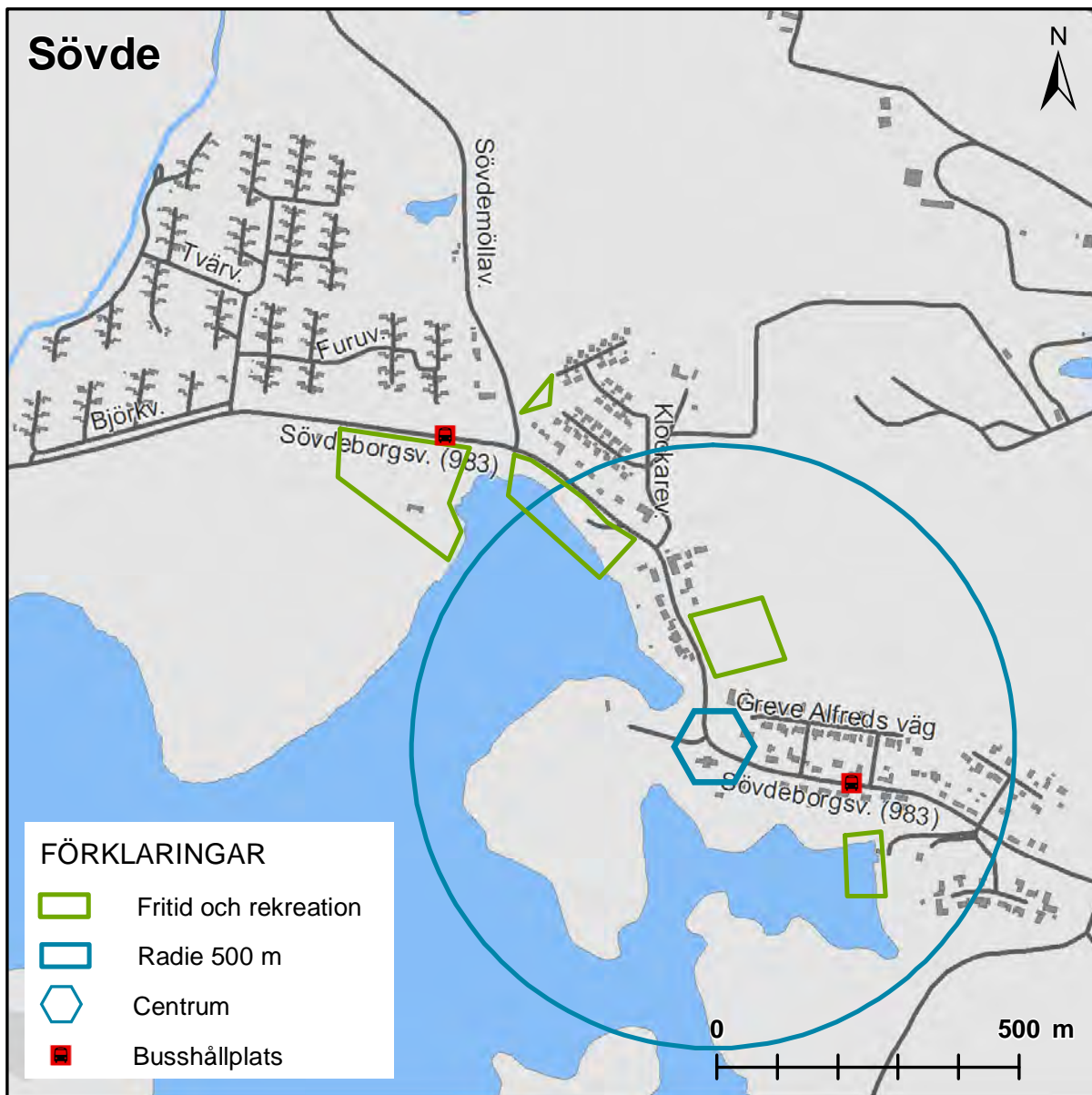
Resebehov

Sövde är ett samhälle där större delen av arbetsplatserna, handel och annan service finns utanför tätorten varför bilen utgör ett viktigt transportslag för de boende i tätorten. Orten har inte någon utvecklad service och saknar livsmedelsaffär. Närmaste livsmedelsbutik finns i Blentarp, cirka fem kilometer körvägen, som är serviceort för kommundelen. I Sjöbo finns mer väl sorterade livsmedelsbutiker och annan service. Avstånd från Sövde till Sjöbo kommuns största tätorter redovisas i Tabell 10-1.

Sövde har en busslinje som trafikerar tätorten och som binder samman Sövde med Sjöbo, Blentarp och Veberöd.



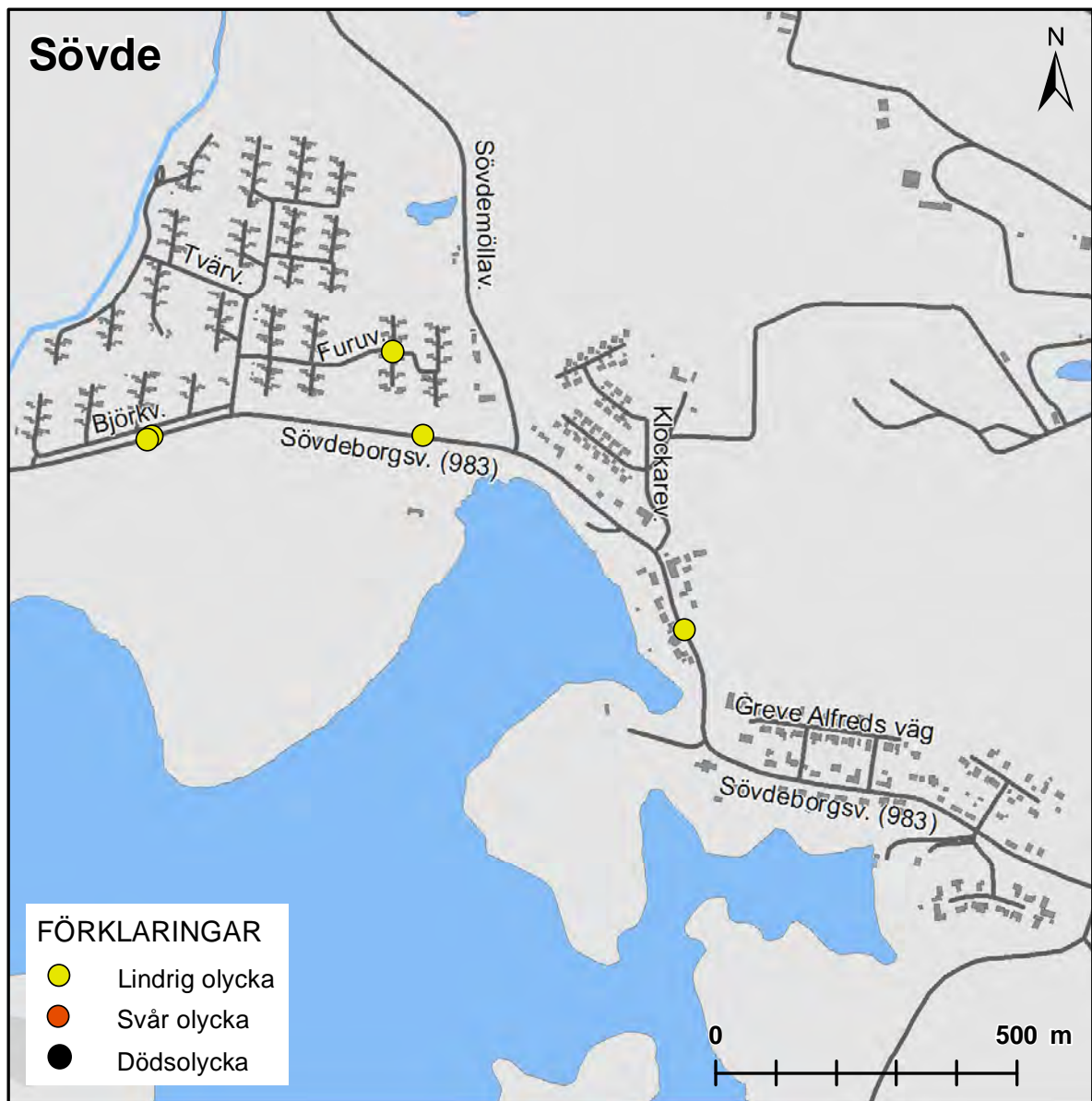
Figur 10-2. Amfiteatern.



Figur 10-3. Målpunkter i Sövde.

Tabell 10-1. Avståndstabell

| Från | Till | Avstånd vägnät (km) | Avstånd fågelväg (km) |
|-------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Sövde | Sjöbo | 9,0 | 5,2 |
| | Blentarp | 5,6 | 4,2 |
| | Bjärsjölagård | 20,4 | 15,2 |
| | Vollsjö | 20,4 | 14,6 |
| | Lövestad | 22,1 | 16,0 |
| | Äsperöd | 22,5 | 16,4 |



Figur 10-4. Trafikolyckor i Sövde under en femårsperiod, 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

Trafikolyckor

Trafiksäkerheten i Sövde kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Antalet registrerade olyckor i Sövde är dock så få att det endast ger en svag bild av trafiksäkerheten i tätorten. Mörkertalet är generellt stort för de lindriga olyckorna enligt Transportstyrelsen.

Totalt har det inträffat fem trafikolyckor på vägnätet under den studerade femårsperioden, från 2008 till och med 2012. Samtliga olyckor är av lindrig karaktär. I Figur 10-4 framgår det att fyra av de fem olyckorna har inträffat på Sövdeborgsvägen. Av Tabell 10-3 framgår att fyra av de fem olyckorna är singelolyckor.

Tabell 10-2. Trafikolyckor i Sövde 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

| Svårhetsgrad | Antal olyckor | Uppdelat per år | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Dödsolyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Svåra olyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lindriga olyckor | 5 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Totalt: | 5 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 |

Tabell 10-3. Trafikolyckor mellan olika trafikslag och singelolyckor i Sövde 2008-2012. Siffrorna inom parentes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka (Transportstyrelsen, 2013).

| | Singel | Djur | Släp | Fotg. | Cykel | Moped | MC | Bil | Lastbil | Buss |
|---------|---------|------|------|-------|---------|-------|----|-----|---------|------|
| Fotg. | 1 (-,1) | | | | | | | | | |
| Cykel | 2 (-,2) | | | | 1 (-,1) | | | | | |
| Moped | 1 (-,1) | | | | | | | | | |
| MC | | | | | | | | | | |
| Bil | | | | | | | | | | |
| Lastbil | | | | | | | | | | |
| Buss | | | | | | | | | | |

10.2 Gång- och cykeltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Gångnätet i Sövde utgörs av trottoarer och stigar. I öster startar gångnätet i Sövde i höjd med Jägarevägen på Sövdeborgsvägen där en grusad gångstig, som är separerad med en skiljeremsa från gatan, sträcker sig cirka 100 meter västerut där en trottoar tar vid. Denna trottoar fortsätter sedan på den södra sidan av Sövdeborgsvägen fram till Sövde kyrkan. Där hänvisas gående över på motsatt sida av vägen där trottoaren fortsätter på den norra sidan av Sövdeborgsvägen fram till cirka 100 meter väster om Sövdemöllavägen. Därefter hänvisas de gående till blandtrafik. Övriga gator i Sövde är av villagatakaraktär och dessa saknar trottoarer eller andra gångytor.

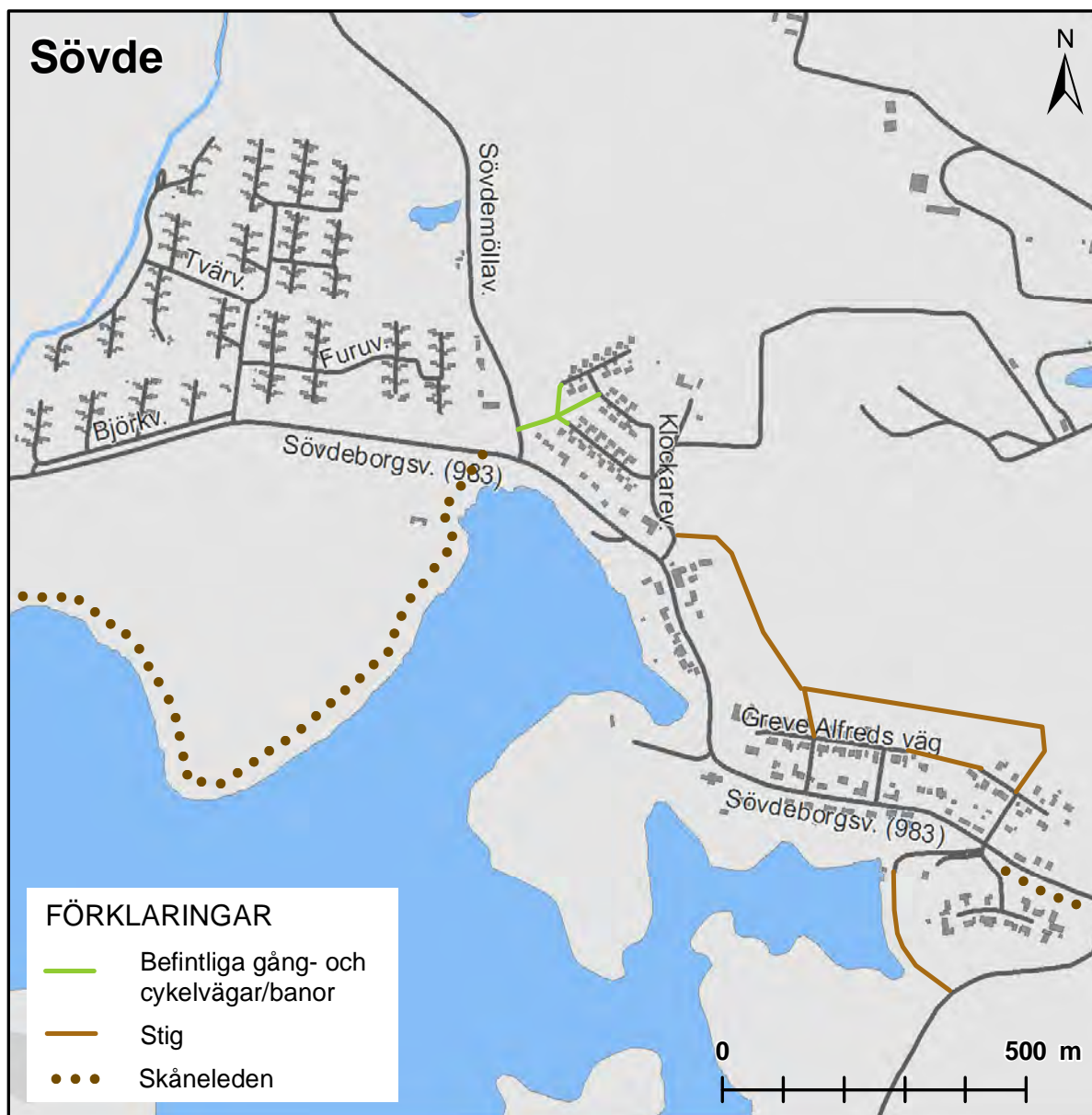
Sövdes gångtrafik kännetecknas därför av gående trafikanter i blandtrafik i villaområdena och längs Sövdeborgsvägen av gående trafikanter på trottoar.

I Sövde finns det enbart en gång- och cykelväg i området som förbinder Bostadsgatorna Lille Mats väg, Klockarevägen och Absalons väg med Sövdemöllavägen, se Figur 10-5

Flera upptrampade stigar finns i Sövde för flanering. Det finns även stigar som binder samman de olika bostadsområdena, se Figur 10-5. I samma figur redovisas Skåneledens sträckning genom Sövde.

Skåneleden passerar genom Sövde, från öster ansluter leden till Sövdeborgsvägen där och i väster fortsätter leden längs sjökanten, i höjd med Sövdemöllavägen, vidare mot Blentarp.

Sövde är ett långsmalt samhälle men på grund av dess ringa storlek är avstånden ändå inte långa mellan målpunkter och bostadsområden. Detta är en viktig förutsättning för att välja att gå eller cykla för att nå sin målpunkt. Bostadsområdenas gator tillsammans med gång- och cykelnätet samt stigarna skapar ett finmaskigt



Figur 10-5. Gång- och cykelvägar i Sövde.

nät vilket gör att den verkliga sträckan inte upplevs som någon större omväg jämfört med fågelvägen.

Det finns två passager i Sövde som är markerade och båda är på Sövdesborgsvägen. En av passagera är i höjd med kyrkan och en är i höjd med badet, se Figur 10-8 respektive Figur 10-9.

Sövde är ett rekreationsområde i sig då de har en mycket fin natur i tätorten och i dess närområde. Ett riksintresse för fritid breder ut sig över Sövdesjön och hela Sövde är av riksintresse för naturvård.

En lekplats finns strax väster om Absalons väg i anslutning till gång- och cykelvägen. Boulebana finns i anslutning till bastubryggan vid Sjön.

Området utanför tätbebyggt område karakteriseras i nord och väst av det skånska odlingslandskapet med långa vyer och träd-rader mellan odlingsgränserna. I söder och i öster karakteriseras området av träd-dungar vilka ingår som en del av riksintresset för naturvård.



Figur 10-6. Trottoar på Sövdesborgvägen.



Figur 10-7. Gång- och cykelväg i Sövde.



Figur 10-8. Målad passage över Sövdesborgvägen vid kyrkan.



Figur 10-9. Målad och upphöjd passage över Sövdesborgvägen vid Sövdebadet.

Avseende tillgängligheten så är trottoarerna nedfasade till nollnivå i korsningar. Taktila plattor finns i anslutning till de markerade passagerna

Parkering för cykeltrafik saknas vid samtliga busshållplatser.

Mellan Sövde och Blentarp längs med väg 983 finns planer på att bygga en gång- och cykelväg. Sträckningen illustreras i rött i Figur 10-10. En arbetsplan för sträckan Sövde-Blentarp är fastställd och byggstarten är planerad till år 2015. Som ett andra steg finns planer på att förlänga gång- och cykelvägen från Sövde till Sjöbo. Två alternativa vägar finns då, antingen via Sövdemöllavägen och Sjöbo sommarby med infart till Sjöbo från väster eller via väg 982 och väg 13 med infart i södra Sjöbo.

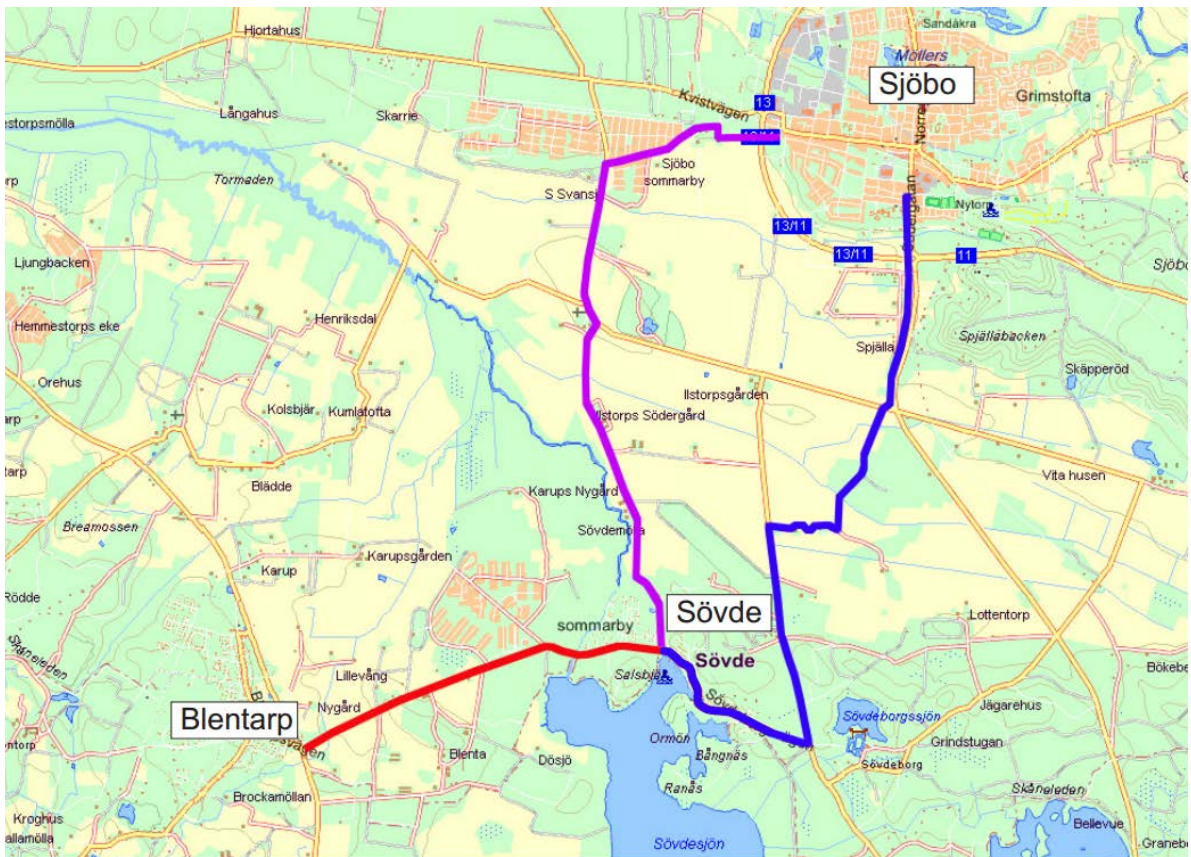
Bristanalys

Gång- och cykelnätet i Sövde är inte kontinuerligt. Sövdeborgsvägen har trottoarer vilket är bra. Avsaknaden av trottoarer i villaområdena är acceptabel på grund av det låga trafikflödet.

Avsaknaden av cykelbana längs Sövdeborgsvägen bedöms inte som acceptabel. Vidare bedöms det nödvändigt med gång- och cykelväg på Klockarevägen.

Kvaliteten på nätet för gång- och cykeltrafik bedöms bland annat med avseende på genhet vilket har analyserats. Behovet av ett gent nät är generellt stort för gång- och cykeltrafik. I Sövde bedöms hela tätorten ha en godkänd genhetskvot, det vill säga att det verkliga gång- eller cykelavståndet mellan två punkter skiljer sig inte nämnvärt från fågelvägen.

Trottoarerna i Sövde är i korsningspunkterna nedfasad till nollnivå med körbanan. Detta är bra ur tillgänglighetssynpunkt för personer med exempelvis rullstol och rullator som då kan rulla upp och ner från trottoaren. Det saknas dock taktila varningsplattor i tätorten vid passager som inte är markerade vilket försvårar orienteringen för synskadade personer med teknikkäpp. Även den markerade passagen i höjd med kyrkan saknar taktila plattor.



Figur 10-10. Röd sträcka illustrerar sträckningen av den planerade gång- och cykelvägen mellan Blentarp och Sövde. Blå och lila linje illustrerar möjliga (ej fastställda) sträckningar från Sövde till Sjöbo. Bilden är modifierad och hämtad från förstudien (Trafikverket, 2010).

Det finns naturliga ledstråk i Sövde som främst utgörs av den taktila kontrasten mellan asfalt och planterad mark, se Figur 10-12.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bedöms som icke godkänd vilket främst beror på att omarkerade passager längs huvudstråken för gång inte alltid är anpassade för personer med nedsatt syn/blindhet, se Tabell 10-4.

Sövde trafikeras av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av läggolvstyp. Hållplatsläget vid Sövdemöllavägen är anpassat för personer med funktionsnedsättning, det är dock inte hållplatsläget Sövde by. Att en av två hållplatslägen är anpassad för personer med funktionsnedsättning ger godkänd kvalitetsbedömning (grön markering) enligt Trast, se Tabell 10-4.

I Sövde behövs fler cykelparkeringar.



Figur 10-11. Sövedborgsvägens gaturum.



Figur 10-12. Kontrasten mellan grus och gräs utgör ett naturligt taktilt stråk.

Tabell 10-4. 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 |

Strategi

Det övergripande målet som strategin för gång- och cykeltrafik grundar sig på är att få fler boende i Sövde att transportera sig till fots och med cykel istället för att ta bilen samt att få fler att motionera.

För att nå upp till målet om fler gående och cyklande i Sövde har följande strategier upprättats:

- Attraktivare miljö

Genom att anlägga gång- och cykelvägar i den vackra miljön kan attraktivare miljöer skapas för dem som går och cyklar vilket kan generera fler resor till fots och med cykel.

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där boende i Sövde 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 på gatan.

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.

- Bygga för gång och cykel

Fler gång- och cykelbanor/vägar i Sövde som skapar ett genare och mer trafiksäkert nät för oskyddade trafikanter med färre sträckor i blandtrafik. Cykelparkering i anslutning till busshållplatser för att främja resandet med cykel.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo kom-

mun 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 vilka skyldigheter dem har enligt HIN.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelbanor/vägar ger ökad trygghet för gående varför förbättrad belysning i Sövde är en strategi för att uppnå ökad trygghet. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken för de oskyddade trafikanterna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där oskyddade trafikanter är inblandade på Sövdes trafiknät. De senaste fem åren har fem trafikolyckor inträffat i Sövde, fyra på Sövdeborgsvägen och en i villaområdet. Trafiksäkerheten kan höjas genom att anlägga fler trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar i tätorten. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov.

Även drift- och underhållsåtgärder är viktigt på de sträckor där gång- och cykeltrafikanter rör sig. Sjöbo kommun har ett informationsblad på hemsidan där siktens betydelse för trafiksäkerheten beskrivs. I informationsbladet "Klipp Häcken" framgår det bland annat vilka höjder som bör gälla för häckar och buskage vid utfarter och vid korsningar. Vidare beskrivs att häckar och buskage bör växa inom eget tomtområde och att det är viktigt att gatubelysningen är fri från skymmande vegetation (Sjöbo, 2014).

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder föreslås som strategi för att få fler boende i Sövde att gå till fots eller cykla som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan och kan med fördel drivas tillsammans med andra kommuner och Region Skåne. 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 boende och intressenter, så som företagare och arbetsgivare.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende gång- och cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Attraktivare miljö

Sövde har en mycket fin miljö, speciellt längs med Sövdeborgsvägen som sträcker sig längs med Sövdesjön. Genom att anlägga en gång- och cykelväg längs med vägen kan fler ta del av den attraktiva miljön.

- Fler mötesplatser

Antalet parkbänkar kan öka. De kan placeras ut längs med viktiga gångstråk och på strategiskt utvalda platser där mycket folk rör sig för

att möjliggöra fler mötesplatser.

I Sövde finns det aktiviteter för barn och ungdomar men aktiviteter saknas för den äldre åldersgruppen. Boulebanan vid Sövdesjön ger aktivitet till den äldre gruppen av boende i Sövde. Antalet mötesplatser och typen av mötesplatser i Sövde bedöms därför som tillfredställande.

- Bygga för gång och cykel

Trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar bör byggas ut i Sövde. Gång- och cykelbanor/vägar som föreslås byggas ut redovisas i bilaga 2. Längs Sövdeborgsvägen finns trottoar men cykeltrafik får cykla i blandtrafik. Gaturummet är smalt längs sträckan varför det bör utredas om det finns möjlighet att bygga ut för en cykelbana.

Följande gator föreslås byggas ut med gång- och cykel-väg/bana:

- Sövdeborgsvägen
- Sträckan Sövde – Blentarp
- Sträckan Sövde - Sjöbo

Cykelparkering föreslås i anslutning till samtliga busshållplatser i Sövde samt intill fotbollsplanen

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Sövde ska göras där råden i HIN ligger till grund. Sjöbo tätort föreslås inventeras under år 1-6, med start 2014. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 10-5. Sövde inventeras alltså under år 9, år 2023. Det är dock viktigt att även under tiden fram till dess arbeta med

Tabell 10-5. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område | År | Zon/Område |
|----|---------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Huvudstråk för gång Sjöbo | 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 |

passa-på-åtgärder. Vid beläggningsunderhåll kan exempelvis gatan anpassas för personer med funktionsnedsättning. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. Exempelvis ska viktiga korsningspunkter förses med taktilla plattor. En prioritering görs av åtgärderna och åtgärderna bör göras samma år som inventeringen.

- Ökad trygghet

I Sövde är gång- och cykelvägen belyst samt att alla gator i byn är belysta. Busshållplatsen Sövde by och hållplatsen vid Sövdemöllavägen är röjda från buskage. Belysningen är allmän för hållplatserna, det vill säga belysningen är inte riktad på hållplatserna utan syftar till att lysa upp vägen. Hållplatserna kan med fördel förses med riktad belysning så att väntande tydligt syns för andra medtrafikanter.

- Ökad trafiksäkerhet

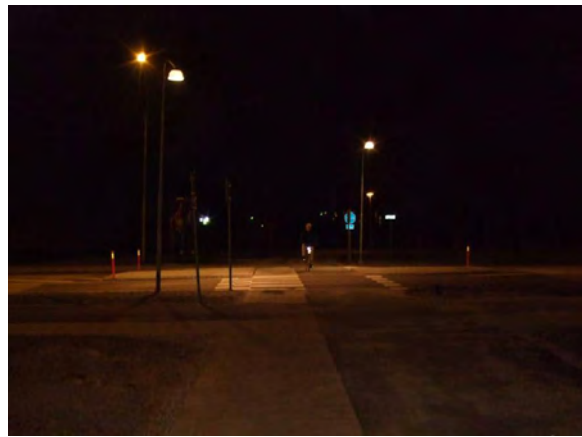
Trafiksäkerheten och tryggheten för gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att minska bilanvändningen. Gångtrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar. I Sövde har fyra olyckor inträffat under en femårsperiod. Av dessa olyckor har tre inträffat på Sövdeborgsvägen.

Förstärkt belysning förslås i korsningspunkter där gång- och cykelvägar korsar varandra och där dem korsar gator. Den förstärkta belysningen lyser upp korsningspunkten vilket gör att trafikanterna i korsningspunkten tydligare framträder under dygnets mörka timmar, se Figur 10-13. Förstärkt belysning föreslås i korsningen där gångstråk korsar Sövdeborgsvägen, det vill säga i höjd med kyrkan och vid Sövdebadet.

Informationsblad om fri sikt i korsningar, fri sikt vid utfarter och fri gångväg på trottoarer ska spridas till berörda fastighetsägare. Syftet är att informera villaägare om tillåtna höjder på häckar och buskage samt att det inte är tillåtet att låta buskage hänga ut över exempelvis trottoar.

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas

I Sövde finns det ingen koncentration av olyck-



Figur 10-13. Exempel på förstärkt belysning vid en gång- och cykelpassage.

kor i några särskilda korsningspunkter varför behovet av åtgärder inte bedöms som nödvändigt.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

Två olyckor har inträffat på Sövdeborgsvägen i höjd med Sövde skogsby. Här borde åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten. Sträckan är rak och utan belysning. Behov finns av att separera fordonstrafiken från gång- och cykeltrafik samt att förse sträckan med belysning.

Fler gator i Sövde ska förses med gång- och cykelytor som är separeras från motorfordons trafik. Olyckans allvarlighetsgrad styrs många gånger beroende av motorfordonstrafikens hastighet, ju högre hastighet desto allvarligare skada på den oskyddade trafikanten. Genom att göra gaturummet smalare kan hastigheten på motorfordonstrafiken sänkas och ett mer trafiksäkert klimat skapas då.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga vägar, som framgår av denna trafikplan, ska samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket äger och ansvarar för de statliga vägarna vilket innebär att de beslutar om och när åtgärderna ska genomföras.

- Beteendepåverkan

Förslaget på beteendepåverkande åtgärder bygger på att få fler boende i tätorten att gå eller cykla istället för bil.

Ett viktigt tankesätt för att få fler att gå och cykla som transportmedel är att sänka trösklarna och acceptera mindre förändringar, exempelvis att gå med barnet till dagis en gång i veckan och acceptera skjutsning de övriga

fyra dagarna i veckan. Det är trots allt ett steg i rätt riktning.

För att öka cykeltrafiken är det viktigt att alltid marknadsföra cykeln samt att visa på enkelheten med cyklingen. Exempelvis kan cykelkartor skickas ut till boende, cykelställ ska finnas vid viktiga målpunkter som affär och busshållplats.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att göra de gröna och blå ytorna mer tillgängliga kan en attraktivare miljö för de boende och för besökarna skapas. Aktiviteter för olika åldersgrupper finns i Sövde vilket skapar en gemenskap i samhället. Fler parkbänkar föreslås i Sövde vilket kan ge upphov till fler spontana möten. Strategiskt utplacerade parkbänkar är även 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 oskyddade trafikanterna 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”.

Förslaget att bygga ut en cykelväg till Sjöbo och en till Blentarp ökar tillgängligheten till närliggande tätorter. Det gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från vänner och fritidsaktiviteter. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och sämre 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 skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till deras aktiviteter.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i en tillgänglighetsanpassad tätort till år 2023, om erforderliga åtgärder vidtas. Föreslagen tillgänglighetsinventering

innebär även att de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. 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.

Förbättrad och kompletterad belysning i tätorten 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. Genom att förbättra och öka andelen sträckor med belysning önskas effekten att fler väljer att gå oberoende av tid på dygnet.

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.

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.

10.3 Kollektivtrafik

Nuläge och planerade förändringar

Sövde trafikeras av busslinje 341 som går mellan Veberöd, Blentarp och Sjöbo, se Tabell 10-6.

I Sövde finns det två hållplatslägen längs med Sövdeborgsvägen; Sövde by och Sövdebadet, se Figur 10-14. Hållplatsen Sövdebadet kommer att placeras längre väster ut i samband med den nya gång- och cykelvägen mellan Blentarp och Sövde.

Busstrafiken i Sjöbo kommun planeras och beslutas av Skånetrafiken. Samråd sker dock med Sjöbo kommun om var och hur busslinjerna ska gå.

Tabell 10-6. Busslinjer som trafikerar Sövde vardagar.

| Linje | Rutt | Avgångar | | | |
|-------|-------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Morgon, kl. 05 – 09 | Förmiddag, kl. 09 – 13 | Eftermiddag, kl. 13 – 18 | Kväll, kl. 18 – 23 |
| 341 | Veberöd – Sövde – Sjöbo | 3 | 2 | 4 | 2 |
| | Sjöbo – Sövde – Veberöd | 5 | 1 | 5 | 2 |

Bristanalys

Bedömning av kollektivtrafiken som helhet i Sövde görs utifrån närhet och framkomlighet. Närheten bedöms utifrån avstånd mellan hållplatser och bostäder samt avstånd mellan hållplatser och viktiga målpunkter. Framkomligheten bedöms utifrån bussens möjlighet att hinderfritt köra mellan hållplatslägena.

Närhet

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

Ur Figur 10-14 framgår det att hela Sövde har hållplatsavstånd mindre än 500 meter, om Sövde skogsby inte räknas, vilket ger hög standard avseende hållplatsavstånd till regionbuss.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. Drygt hälften av Sövde tätort bebyggelse, ej inkluderat Sövde skogsby, ligger inom avståndet 200 meter från hållplatserna varför tätorten kan bedömas som måttligt tillgänglig avseende avstånd.

Framkomlighet

I Sövde finns inga framkomlighetsproblem för busstrafiken som beror på kapacitetsbrist i trafikinätet.

Hållplatslägena Sövde by och Sövdebadet är utformade som en bussficka. Det innebär att bussen kör in i en ficka då den angör hållplatsen, det vill säga bussen lämnar körfältet, och stoppar på så vis inte upp bakomvarnade

trafik.

Tillgänglighet

Busshållplats Sövdebadet är anpassad för personer med funktionsnedsättning vilket inte hållplatsen Sövde by är. Sövdeborgsvägen och Klockarevägen kan ses som huvudstråk till hållplatserna i tätorten och därför bör dessa stråk prioriteras högt och ha god tillgänglighet och framkomlighet.

Det stora problemet för kollektivtrafiken i orten är dock turtätheten, vilket är svårt att hantera eftersom orten inte ligger utmed något av de tyngre kollektivtrafikstråken. Mycket av åtgärderna bör därför fokusera på att utnyttja befintligt kollektivtrafikinät bättre och att göra det enklare att använda.

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.

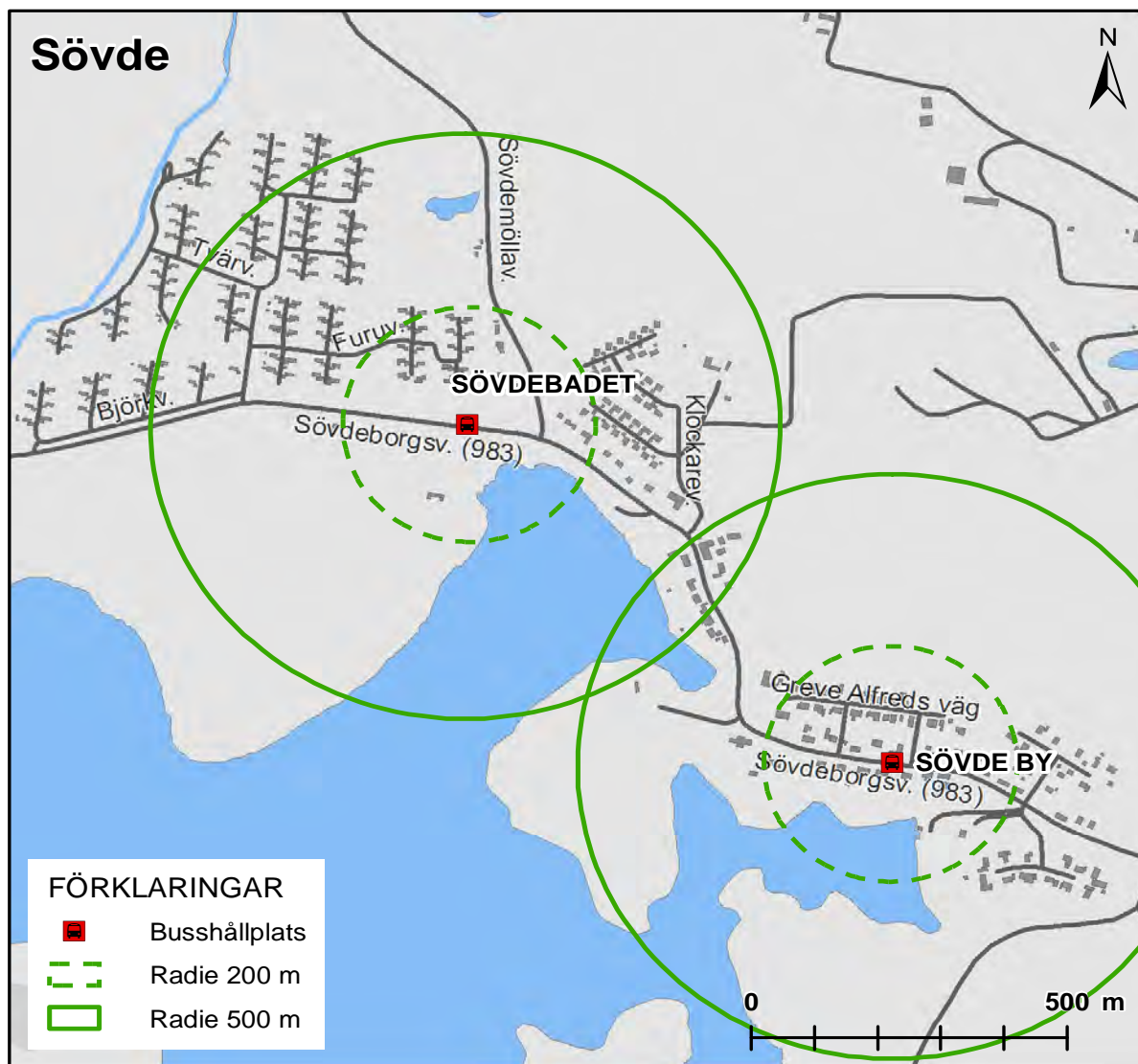
- Öka framkomligheten för busstrafiken

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

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbo kommuns mål vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt Skånetrafikens hållplatshandbok (2013).

Strategin för god tillgänglighet på makronivå



Figur 10-14. Busshållplatser i Sövde.

innebär att det ska vara enkelt för gående, cyklande och bilister att ta sig till hållplatsområdena och att det ska finnas möjlighet att parkera cykel eller bil i nära anslutning.

Turtätheten för busstrafiken ska avspegla Sövdes behov och följa Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2015 där riktlinjer finns för ett basutbud som baseras på ortens storleksnivå och stråkets regionala betydelse. Åtgärder som förbättrade pendlarparkeringar föreslås för att enklare kunna använda de tunga kollektivtrafikstråken.

- Ökad trygghet

Genom att öka tryggheten för kollektivtrafikresenärerna kan en högre andel boende i tätorten tänkas åka buss.

- Beteendepåverkan

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

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Öka framkomligheten för busstrafiken

Inga åtgärder föreslås då busstrafiken har god framkomlighet i Sövde.

- Ökad tillgänglighet

Förslaget om att etablera en ny pendlarparkering vid hållplatsen Sjöbo sommarby ger inga större positiva effekter för boende i Sövde då deras naturliga val av busshållplats, för färd mot Lund och Malmö, är i Veberöd där pendlarparkering redan finns. För färd mot Simrishamn är Sjöbo busstation det naturliga valet då denna expressbuss inte stannar vid hållplatsen Sjöbo sommarby. För att få fler boende i Sövde att åka buss förelås befintliga pendlarparkeringar annonseras bättre med särskilda kampanjer.

En inventering av busshållplatser föreslås med Skånetrafikens hållplatshandbok som underlag.

Sövdeborgsvägen och Klockarevägen som är utpekade som huvudstråk till hållplatserna i tätorten ska prioriteras högt och ha god tillgänglighet och framkomlighet. Exempelvis bör stråken prioriteras vid snö- och lövröjning.

- Ökad trygghet

Hållplatserna ska vara rena, fria från klotter, rensade från skymmande buskage och vara väl upplysta. Vidare åtgärder för ökad trygghet bör utredas för att säkra att ekonomiskt medel läggs på rätt åtgärder.

- Beteendepåverkan

Skånetrafiken hade en kampanj i Sjöbo 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 Sövde för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns, både från Sövde, Sjöbo och Veberöd. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan

med kampanjer för ökad cykling. Informationskampanjerna kan också med fördel beskriva hur biljettsystemet fungerar och var man kan ladda sitt Jojo-kort och hur det går till. Exempelvis kan det vara de som väljer att inte åka kollektivt på grund av att det inte finns någon laddningsmaskin i tätorten. Detta utan kännedom att det finns möjlighet att ladda Jojo-kortet på internet.

Information om pendlarparkeringen vid stationsområdet i Sjöbo ska skickas ut till boende i Sövde. Parkeringsmöjligheten intill busshållplatsen kan få fler att välja att köra bilen till Sjöbo för att sen byta till buss mot större målpunkt.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik så kan Sövde få fler avgångar från tätorten på vardagar.

Marknadsföring av pendlarparkeringar kan resultera i att fler boende i Sövde börjar pendla med bil och buss istället för enbart med bil. Den kombinerade reskedjan innebär att kollektivtrafiken plockar andelar av biltrafikens körda kilometer vilket är bra ur flera aspekter som miljö och trafiksäkerhet.

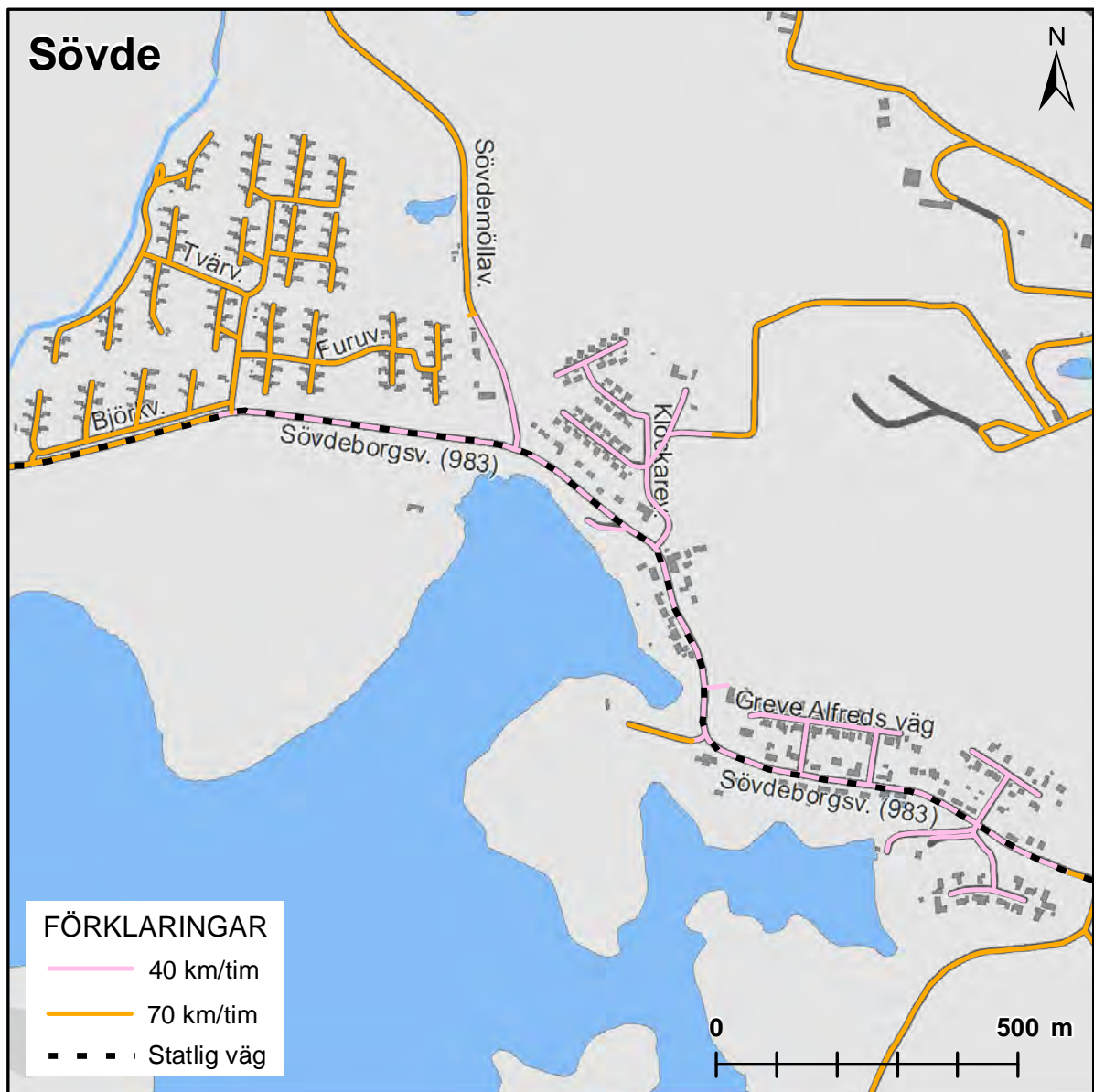
Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken innebär att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

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

10.4 Biltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Fordonstrafiken i Sövde är koncentrerad till Sövdeborgsvägen som är en statligt ägd väg. Medeldygnstrafiken på denna väg är 1845 (2003) och körbanebreddens är cirka 6 meter med en varierande totalbredd på vägområdet.



Figur 10-15. Hastighetsgränser och statliga vägar i Sövde.

Under 2013 har ett arbete med att skylta om Sövdes gator genomförts enligt hastighetsplanen "Rätt fart i staden". 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 föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim, se Figur 10-15.

I Sjöbo finns en samåkning- och en pendlar-parkering för den som pendlar med bil och exempelvis vill samköra med kollegor till jobbet respektive för den som vill köra till busshållplatsen för vidare färd med buss till målpunkt.

Parkering i Sövde sker främst på egen tomt och kantstensparkering är tillåten i villaområdena.

Bristanalys

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

Det finns inga framkomlighetsproblem i Sövde som beror på höga trafikflöden eller lång väntan i korsningar.

Biltrafikens huvudgatanät sträcker sig rakt genom Sövde där Sövdesjön gränsar i söder och i norr gränsar villaområdena.

Tabell 10-7. Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

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

I Sövde finns en hastighetsänkande åtgärd i form av ett farthinder på Sövdeborgsvägen i höjd med badplatsen, se Figur 10-16.

Behov av en effektivare hastighetssäkring finns vid passager och dessa åtgärder redovisas i kapitel 10.2 *Gång- och cykeltrafik*. Åtgärderna påverkar fordonstrafikens framkomlighet negativt men de måste avvägs mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur bra vägvisning är för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 10-7.

Skytningen på det statliga nätet berör främst korsningar där föraren ska välja riktning, stopplikt och hastighetsgränser. Genom Sövde finns dock bara en anslutande väg till Sövdeborgsvägen som är Sövdemöllavägen. Till denna väg saknas skyltning från Sövdeborgsvägen. Vägen kan skyltas mot Sjöbo, främst av intresse för cyklister. Med fördel kan detta göras efter att Trafikverket tagit fram nya riktlinjer för vägvisning. Då vägen är enskild behövs en överenskommelse göras med väghållaren.



Figur 10-16. Tätortssport på Sövdeborgsvägen.

I övrigt är vägskytningen konsekvent och av god kvalitet. Vägbeläggning är utförd på Sövdeborgsvägen år 2013 varför den håller god standard med en bra beläggning och tydlig vägmarkering. Hastighetsskyltar finns där Sövde tätort börjar och även i tätorten. Det statliga vägvisningsnätet har därmed en sammanhängande, tydlig och konsekvent skyltning vilket ger god standard (grön markering) enligt Tabell 10-7.

Vägvisningen på det kommunala vägvisningssystemet är liten i sin omfattning och den är konsekvent. Kvaliteten på skyltarna är bra vilket ger en god standard enligt (grön markering) Tabell 10-7.

Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt bylivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och beteende hos de boende i Sövde samt körbeteendet för dem som passerar genom byn.

- Minska antalet körda kilometer

På landsbygden finns ett större behov av bilen jämfört med behovet i större tätorter där gång- och cykelnätet är väl utbyggt, kollektivtrafiken har bra turtäthet och större delen av den vardagliga handeln och servicen finns inom gång- eller cykelavstånd.

Trafikplanens strategi för mindre tätorterna riktar sig därför mot att främja åtgärder som minskar trafikarbetet med bil, det vill säga åtgärder som minskar antalet körda kilometer med bil.

Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring byns karaktär.

- Enkelt att parkera

Planeringen av parkeringsplatser ska underlätta byten till kollektivtrafik och samåkning. Det ska även vara enkelt att parkera i närheten av målpunkter så som service och handel.

- 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.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende att färdas kollektivt och att få fler att resa kombinerade resor, exempelvis först resa med bil till pendelparkering vid busshållplats för att sen åka bussen till huvudmålet.

Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Minska antalet körda kilometer

Förslaget grundar sig på att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och att satsa på bra gång- och cykelvägar till hållplatslägena. Dessa åtgärder finns redovisade under kapitlen för 10.2 *Gång- och cykeltrafik* och 9.3 *Kollektivtrafik*.

Kommunen ska arbeta för att uppmuntra samåkning i bil för att minska antalet körda kilometer.

- Enkelt att parkera

Möjligheten och behovet av att anlägga en pendelparkering i anslutning till Sjöbo sommarby ska utredas.

Möjligheten att pendelparkera vid busshållplatsen i östra Veberöd bör utnyttas och boende i Sövde bör informeras om och i så fall var pendelparkering finns.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförandet av hastighetsplanen resulterar över lag i sänkta hastighetsgränser i Sövde. Detta påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna.

Sövde har behov av utbyggnad av gång- och cykelnätet, detta redovisas i kapitel 10.2 *Gång- och cykeltrafik*.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan under 10.2 *Gång- och cykeltrafik* och 10.3 *Kollektivtrafik*.

Konsekvenser av förändringarna

Möjlighet att pendelparkera i Veberöd finns och om det marknadsförs på rätt vis tillsammans med Skånetrafiken och Lunds kommun så kan fler bilister tänkas börja köra kombinerade resor till sin målpunkt via Veberöd.

10.5 Särskild trafik

Något särskilt utryckningsnät finns inte för Sövde. Dessa tar i första hand huvudgatorna, det vill säga Sövdeborgsvägen.

Tung trafik är tillåten på samtliga gator. Ambitionen är dock att så långt som möjligt leda trafiken via huvudgatorna och att göra denna så trafiksäker som möjligt.

Nuläge och planerade förändringar

Inga förändringar är planerade med avseende på särskild trafik.

Bristanalys

Framkomligheten för utryckningstrafiken på gatunätet i Sövde är god med låga trafikflöden och få hastighetssänkande åtgärder.

Strategi

Framkomligheten för utryckningsfordonen är viktig. Samtidigt är det uttalat i räddningstjänstlagen att kommunen ska verka olycksförebyggande. Hastighetssänkande åtgärder kan därför vara aktuella på riskfyllda platser. Placeringen och utformningen av dessa bör dock vara sådan att utryckningstiderna kan hållas.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende särskild trafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

Hastighetsänkande åtgärder på framför allt huvudgatnätet för att öka trafiksäkerheten på de gator som den tunga trafiken i huvudsak använder. Trafikplanen innehåller inga förslag på att förbjuda tung trafik.

Konsekvenser av förändringarna

Fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på huvudgatnätet påverkar utryckningstiderna marginellt. För övrig tung trafik har de föreslagna åtgärderna även här begränsad påverkan.

11 BLENTARP

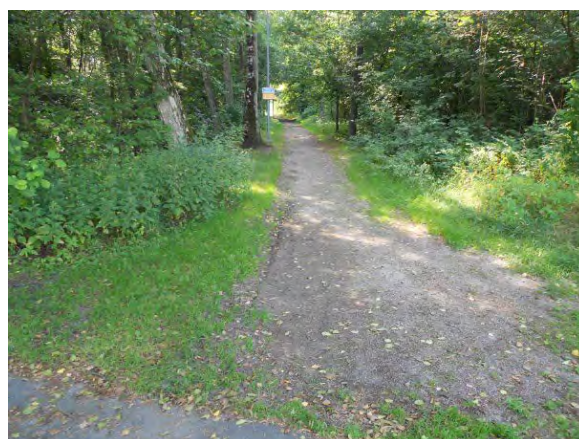
11.1 Ortens karaktär

Blentarp är en av tre serviceorter i kommunen med bland annat skola 1-9 och viss service i form av livsmedelsbutiker. I tätorten bor det cirka 1 200 invånare och Blentarp är den av tätorterna i Sjöbo kommun som vuxit mest de senaste åren, vilket bland annat har att göra med den relativa närheten till Veberöd och därmed tillgång till de starka kollektivtrafikstråken längs riksväg 11. Utbyggnaden de senaste åren har skett relativt utspritt, vilket gjort avstånden långa i förhållande till ortens storlek. Blentarp är vidare den enda av tätorterna med landsvägen som tidigare gick genom byn i ny sträckning vilket gör att genomfartstrafiken i nordsydlig riktning går utanför orten.

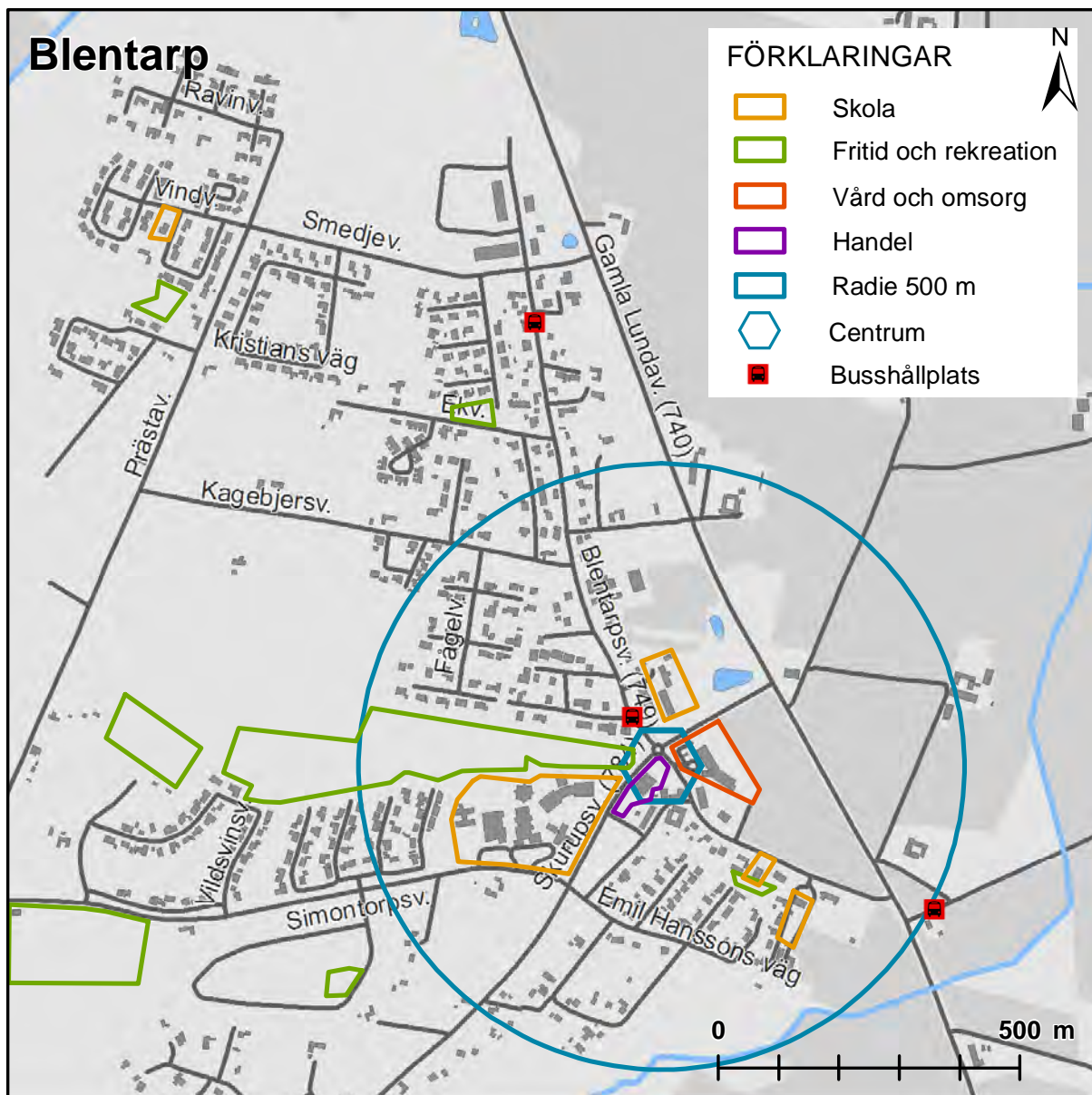


Figur 11-1. Blentarps kyrka.

Viktiga målpunkter för Blentarp är Stork-skolan med förskoleklasser och årskurs ett till nio. I Blentarp finns också en friskola och andra förskolor. I de centrala delarna av tätorten finns livsmedelsbutik och begränsad service. Blentarp har flera lekplatser utspridda i tätorten och idrottsplatser finns i sydväst. Rekreatiomsområde finns nordväst om Stork-skolan. Målpunkterna för Blentarp finns redovisade i Figur 11-6.



Figur 11-2. Rekreatiomsområde nordväst om Stork-skolan.



Figur 11-3. Målpunkter i Blentarp.

Resebehov

Blentarp är ett samhälle där ett begränsat antal arbetsplatser finns i tätorten, handel och annan service är begränsad vilket gör bilen till ett viktigt transportslag för de boende. I Sjöbo finns mer väl sorterade livsmedelsbutiker och annan service. Avstånd från Blentarp till Sjöbo kommuns största tätorter redovisas i Tabell 11-1.

Blentarp har en busslinje som trafikerar tätorten och som binder samman Blentarp med Sjöbo, Sövde och Veberöd. Av Tabell 11-1 framgår det att Blentarp har relativt nära till Veberöd och kollektivtrafiken där. Tabellen visar också att avståndet till Sjöbo längs vägnätet är långt jämfört med fågelvägen.

Tabell 11-1. Avståndstabell

| Från | Till | Avstånd vägnät (km) | Avstånd fågelväg (km) |
|----------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Blentarp | Sjöbo | 14,3 | 8,5 |
| | Bjärsjölagård | 24,5 | 16,4 |
| | Vollsjö | 24,5 | 17,6 |
| | Lövestad | 27,4 | 19,9 |
| | Äsperöd | 27,8 | 20,1 |
| | Sövde | 5,6 | 4,2 |
| | Veberöd | 9,7 | 8,9 |

Trafikolyckor

Trafiksäkerheten i Blentarp kan beskrivas genom att studera fem års olycksstatistik från polis- och sjukhusrapporter. Antalet registrerade olyckor i Blentarp ger en bild av trafiksäkerheten i tätorten. Mörkertalet är generellt stort för de lindriga olyckorna enligt Transportstyrelsen.

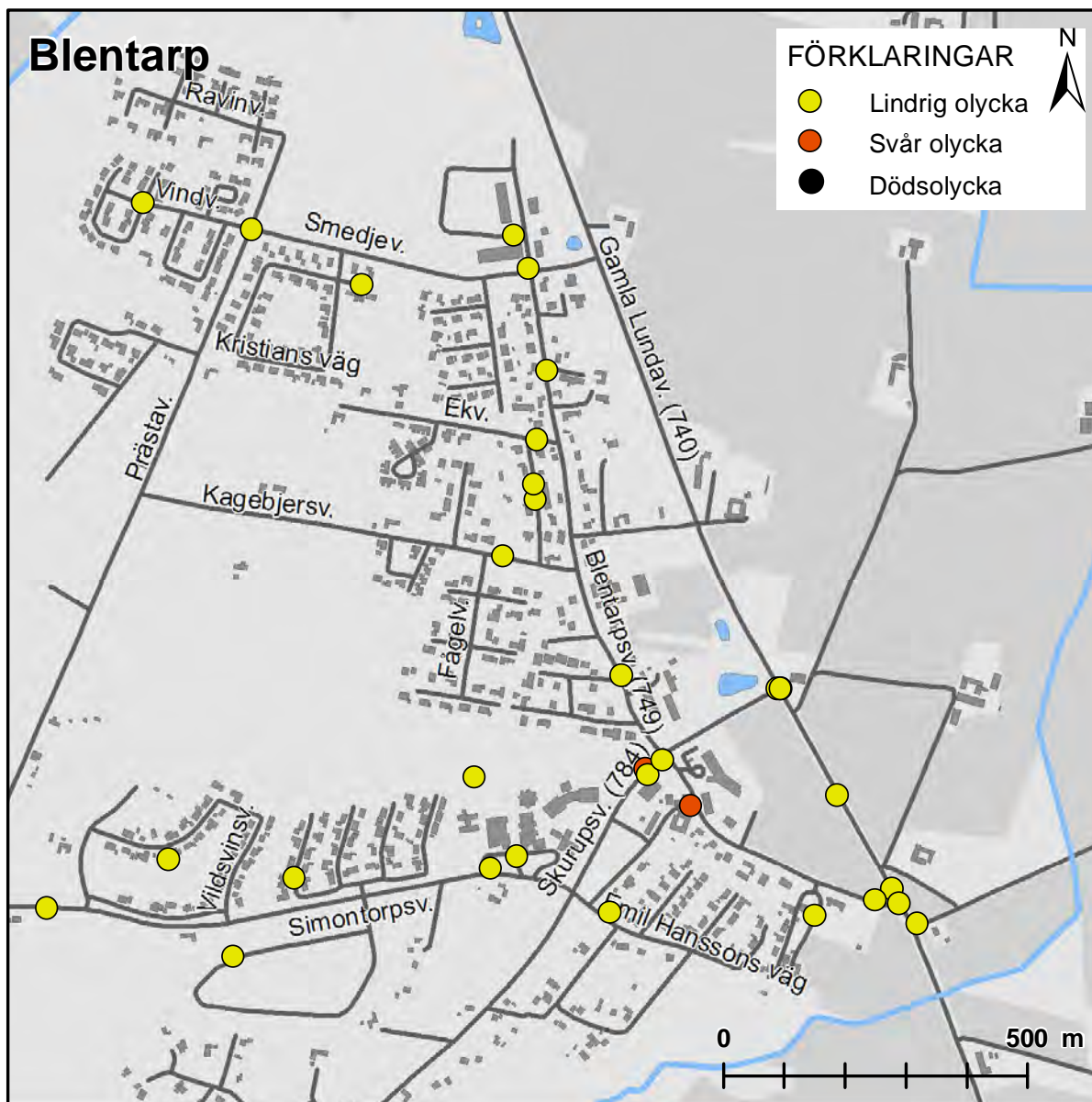
Totalt har det inträffat 31 trafikolyckor på vägnätet under den studerade femårsperioden, från 2008 till och med 2012. 29 olyckor var av lindrig karaktär och två av svår karaktär. I Figur 11-4 framgår det att de svåra olyckorna har inträffat på Skurupsvägen och i korsningen Blentarpsvägen/Gamla vägen. Av Tabell 11-3 framgår att 23 av de 31 olyckorna är singelolyckor.

Tabell 11-2. Trafikolyckor i Blentarp 2008-2012 (Transportstyrelsen, 2013).

| Svårhetsgrad | Antal olyckor | Uppdelat per år | | | | |
|------------------|---------------|-----------------|------|------|------|------|
| | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Dödsolyckor | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Svåra olyckor | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Lindriga olyckor | 29 | 7 | 8 | 2 | 3 | 9 |
| Totalt: | 31 | 8 | 9 | 2 | 3 | 9 |

Tabell 11-3. Trafikolyckor mellan olika trafikslag och singelolyckor i Blentarp 2008-2012. Siffrorna inom parantes står för antalet olyckor inom kategorierna dödsolycka, svår olycka och lindrig olycka (Transportstyrelsen, 2013).

| | Singel | Djur | Släp | Fotg. | Cykel | Moped | MC | Bil | Lastbil | Buss |
|---------|-----------|------|------|-------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| Fotg. | 6 (-,-,6) | | | | | | | | | |
| Cykel | 7 (-,-,7) | | | | | | | | | |
| Moped | 2 (-,-,2) | | | | | | | | | |
| MC | | | | | | | 1 (-,-,1) | | | |
| Bil | 7 (-,1,6) | | | | | 1 (-,-,1) | | 1 (-,-,1) | | |
| Lastbil | 1 (-,-,1) | | | | | 1 (-,1,-) | | 2 (-,-,2) | | |
| Buss | | | | | | | | | 1 (-,-,1) | |



Figur 11-4. Målpunkter i Blentarp

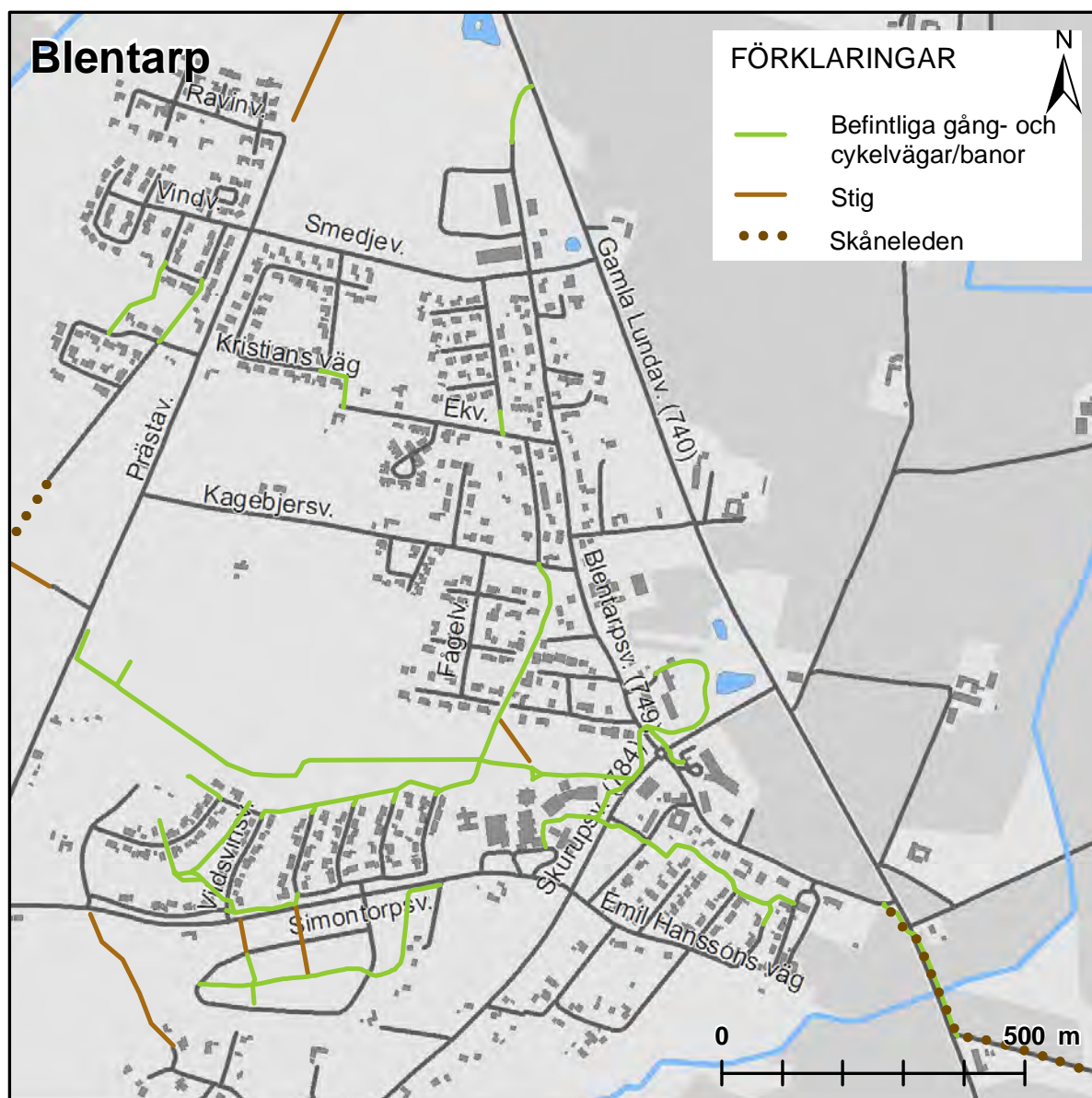
11.2 Gång- och cykeltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Gång- och cykelnätet i Blentarp utgörs av trottoar på Blentarpsvägens västra sida, från cirkulationsplatsen till Smedjevägen och gångyta på Skurupsvägens västra sida mellan Ebbe Engdalsvägen och cirkulationsplatsen. Gång- och cykelbanor/vägar visas i Figur 11-5. Övriga gator saknar trottoarer eller har bara en liten bit trottoar. Blentarps gångtrafik kännetecknas därför av gående trafikanter i blandtrafik i villaområdena.

Längs med huvudstråken saknas cykelbanor varför cyklister får cykla i blandtrafik. Bland annat saknas cykelbanor på Blentarpsvägen, Simontorpsvägen, Skurupsvägen och Smedjevägen.

I området kring skolan finns en koncentration av gång- och cykelvägar. Elever som bor i nordvästra Blentarp får nyttja Prästavägen som är en grusad skogsväg för att ta sig till och från skolan, se Figur 11-7.



Figur 11-5. Gång- och cykelvägar i Blentarp.

I Blentarp är avstånden inte långa mellan målpunkter och bostadsområden, bortsett från bostadsområdet i nordvästra Blentarp där gatorna Vindvägen och Ravinvägen bland annat finns. Korta avstånd är en förutsättning för att välja att gå eller cykla för att nå sin målpunkt. Bostadsområdenas gator tillsammans med gång- och cykelnätet skapar ett gångnät som för en del sträckor kan upplevas som en omväg jämfört med fågelvägen.

Passager i Blentarp är både omarkerade och markerade, se exempel på passager i Figur 11-8 och Figur 11-9.

Blentarp har ett rekreationsområde norr om skolan och fotbollsplanen. Skåneleden passerar också Blentarp. Leden sträcker sig från väster till öster.

Avseende tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning så är trottoarer nedfasmade till nollnivå i korsningar. Det saknas dock taktila plattor vid omarkerade passager i Blentarp.

Parkering för cykeltrafik saknas i anslutning till Blentarps busshållplatser.



Figur 11-6. Gång- och cykelväg norr om skolan.



Figur 11-7. Prästavägen används som skolväg.



Figur 11-8. Omarkerad passage över Skurupsvägen.



Figur 11-9. Gång- och cykelpassage med refug och gatsten. Passagen är tillgänglighetsanpassad.

Mellan Blentarp och Sövde längs med väg 983 finns planer på att bygga en gång- och cykelväg. Sträckningen illustreras i rött i Figur 11-10. En arbetsplan för sträckan Blentarp - Sövde är fastställd och byggstarten är planerad till år 2015. Som ett andra steg finns planer på att koppla samman gång- och cykelvägen från Sövde till Sjöbo. Två alternativa vägar finns då, antingen via Sövdemöllavägen och Sjöbo sommarby med infart till Sjöbo från väster eller via väg 982 och väg 13 med infart i södra Sjöbo, se Figur 11-10.

Utöver detta finns en avsiktsförklaring om gång- och cykelled mellan Hemmestorp och Veberöd.

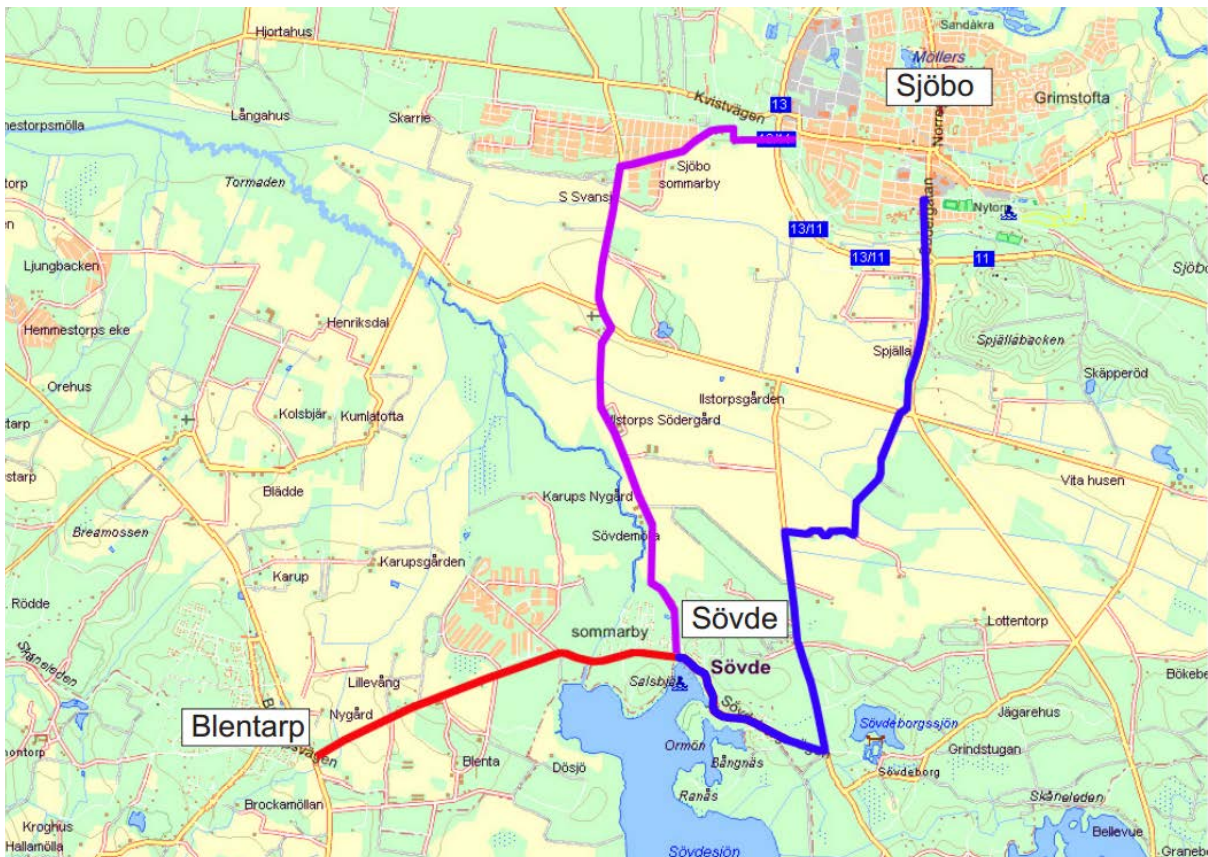
Bristanalys

Avsaknaden av gångytor i villaområdena är i de flesta fall acceptabel på grund av gatornas låga trafikflödet. Dock bedöms avsaknaden inte som acceptabel på Smedjevägen och Simontorpsvägen då dessa gator är av uppsamlande karaktär. Vidare bör behovet av gångytor ses över på Emil Hanssons väg.

Möjligheten att anlägga gång- och cykelbana längs Blentarpsvägen, Skurupsvägen, Smedjevägen och den saknades delen på Simontorpsvägen bör ses över.

Kvaliteterna för gång- och cykeltrafiktrafiken bedöms bland annat med avseende på genhet i nätet vilket har analyserats. I Blentarp bedöms större delen av tätorten ha en godkänd genhetskvot, det vill säga att det verkliga gång- eller cykelavståndet mellan två punkter skiljer sig inte nämnvärt från fågelvägen. Bostadsområdet i nordvästra delen av Blentarp bedöms dock inte ha en godkänd genhetskvot. Detta beror på att omvägen blir lång för den som bor på exempelvis Ravinvägen och ska ta sig till skolan via Prästgatan jämfört med fågelvägen.

Trottoarerna i Blentarp är i korsningspunkterna nedfasad till nollnivå med körbanan. Detta är bra ur tillgänglighetssynpunkt för personer med rullstol och rullator som kan rulla upp och ner från trottoaren. Det saknas dock taktila varningsplattor i tätorten vid passager vilket försvårar orienteringen för synskadade personer med teknikkäpp.



Figur 11-10. Röd sträcka illustrerar sträckningen av den planerade gång- och cykelvägen mellan Blentarp och Sövde. Blå och lila linje illustrerar möjliga (ej fastställda) sträckningar från Sövde till Sjöbo. Bilden är modifierad och hämtad från förstudien (Trafikverket, 2010).

Det finns naturliga ledstråk i Blentarp som främst utgörs av kontrastskillnaden mellan asfalt och planterad mark, se Figur 11-12.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning bedöms som icke godkänd vilket främst beror på att passager längs huvudstråken för gång inte alltid är anpassade för personer med nedsatt syn/blindhet, se Tabell 11-4.

Blentarp trafikeras av Skånetrafikens regionbussar där flertalet är av laggolvstyp. Hållplatsläget Hasselvägen är anpassade för personer med funktionsnedsättning, övriga hållplatser är inte anpassade vilket inte är acceptabelt (röd markering) enligt Trast, se Tabell 11-4.

I Blentarp behövs cykelparkeringar vid samtliga hållplatser.

Strategi

Det övergripande målet som strategin för gång- och cykeltrafik grundar sig på är att få fler boende i Blentarp att transportera sig till fots och med cykel istället för att ta bilen samt att få fler att motionera.

För att nå upp till målet om fler gående och cyklande i Blentarp har följande strategier satts upp:

Tabell 11-4. 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 |



Figur 11-11. Blentarpsvägens gaturum i söder.



Figur 11-12. Den taktila kontrasten mellan asfalt och gräs utgör ett naturligt taktilt stråk.

- Attraktivare miljö

Skapa eller lyfta fram fler gröna och blå ytor (växter och vatten). Genom att anlägga fler gröna ytor och lyfta fram de blå kvaliteterna i Blentarp kan attraktivare miljöer skapas för de som går och cyklar vilket kan generera fler resor till fots och med cykel. För de som motionerar genom en promenad är de bilfria rekreativområdena viktiga. Rekreativområdet väster om Blentarp ska göras mer tillgänglig.

- Fler mötesplatser

Fler mötesplatser där boende i Blentarp 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 på gatan.

Genom att få fler människor i rörelse i tätorten och få fler att transportera sig till fots ökar chanserna till spontana möten. Bänkar kan placeras ut i trevliga miljöer som i parker och längs populära gångstråk.

- Bygga för gång och cykel

Fler gång- och cykelbanor i Blentarp som skapar ett genare och mer trafiksäkert gångnät i tätorten med färre sträckor i blandtrafik. Cykelparkering i anslutning till bushållplatser och andra viktiga målpunkter för att främja resandet med cykel.

- Förbättrad tillgänglighet

Strategin grundar sig på att alla i Sjöbo kommun 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 vilka skyldigheter dem har enligt HIN.

- Ökad trygghet

Belysning på gång- och cykelbanor/vägar ger ökad trygghet för gående varför förbättrad belysning i Blentarp är en strategi för att uppnå ökad trygghet. Fokus ska ligga på att komplettera belysning på huvudstråken för de oskyddade trafikanterna.

- Ökad trafiksäkerhet

Färre trafikolyckor där oskyddade trafikanter är inblandade på Blentarps trafiknät. De senaste fem åren har 32 trafikolyckor inträffat i Blentarp varav gående och cyklister är inblandade i 13 av olyckorna. Trafiksäkerheten kan höjas genom att anlägga fler trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar i tätorten. Fler sträckor med separering mellan gång- och cykeltrafik. Markbeläggningen ska hålla hög status varför den bör ses över och åtgärdas vid behov.

Även drift- och underhållsåtgärder är viktigt på de sträckor där gång- och cykeltrafikanter rör sig. Sjöbo kommun har ett informations-

blad på hemsidan där siktens betydelse för trafiksäkerheten beskrivs. I informationsbladet framgår det bland annat vilka höjder som bör gälla för häckar och buskage vid utfarter och vid korsningar. Vidare beskrivs att häckar och buskage bör växa inom eget tomtområde och att det är viktigt att gatubelysningen är fri från skymmande vegetation.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende i Blentarp att gå till fots eller cykla som transportmedel istället för bil. Kampanjer är en viktig del i arbetet med beteendepåverkan och kan med fördel drivas tillsammans med andra kommuner och Region Skåne. 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 boende och intressenter, så som företagare och arbetsgivare.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende gång- och cykeltrafiken tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Attraktivare miljö

Blentarp har möjlighet att ta bättre tillvara på Skåneledens trevliga rekreativitet som finns utanför Blentarp. Just genom Blentarp är det uppehåll i leden och denna koppling mellan västra delen och östra delen av stigen kan utvecklas. Exempelvis genom en tydlig led genom Blentarp och med skyltning.

- Fler mötesplatser

Antalet parkbänkar kan öka. De kan placeras ut längs med viktiga gångstråk och på strate-

giskt utvalda platser där mycket folk rör sig för att möjliggöra fler mötesplatser.

Det finns fyra lekplatser i Blentarp, ej inkluderat lekplats på skolan. Dessa lekplatser lockar till sig barn, barnföräldrar och till viss del yngre ungdomar. Genom att placera ut mer aktiviteter som exempelvis boulebanor, "slänga ärtpåse", "bollstege" och "fallande tornet" kan även ungdomar, vuxna och den äldre generationen av boende i tätorten känna sig välkomna till platsen. Exempel på aktiviteter visas i Figur 11-13 till Figur 11-15. Val av aktiviteter bör ske i samråd med berörda parter. Genom en väl genomtänkt plantering kan olika rum skapas, exempelvis uppdelat per aktivitet. Ny plantering ska vara av lämpliga växter som inte framkallar allergiska reaktioner. Allergiska reaktioner på växter varierar dock från person till person men Astma- och allergiförbundet har tagit fram en lista med lågallergena växter och denna lista kan med fördel användas. Aktiviteterna ska avspegla de boendes behov varför en social konsekvensanalys föreslås göras. En sådan analys ger svar på vilken typ av människor som bor i tätorten, vilka intressen de har och hur de boende använder tätorten.

- Bygga för gång och cykel

Trottoarer och gång- och cykelbanor/vägar bör byggas ut i Blentarp och dessa redovisas i bilaga 2.

Följande sträckor föreslås byggas ut med gång- och cykelbanor/vägar:

- Skurupsvägen
- Smedjevägen
- Simontorpsvägen
- Blentarpvägen
- Emil Hanssons väg
- Hemmestorp - Veberöd
- Hemmestorp - Blentarp (*ej aktuell inom tidsramen för denna trafikplan*)
- Blentarp - Sövde



Figur 11-13. "Slänga ärtpåse".



Figur 11-14. "Bollstege".



Figur 11-15. "Fallande tornet".

Cykelparkering föreslås i anslutning till samtliga busshållplatser.

- Förbättrad tillgänglighet

En inventering av Blentarp ska göras där råden i HIN ligger till grund. Sjöbo tätort föreslås inventeras under år 1-6, med start 2014. Därefter föreslås övriga tätorter i kommunen inventeras, se Tabell 11-5. Blentarp inventeras alltså under år 7, år 2020. Det är dock viktigt att även under tiden fram till dess arbeta med passa-på-åtgärder. Vid beläggningsunderhåll kan exempelvis gatan anpassas för personer med funktionsnedsättning. Under inventeringen identifieras platser som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och förslag ges på åtgärder som gör att platsen blir tillgänglig. Exempelvis ska buskage som hänger över gatan rensas bort och viktiga korsningspunkter ska förses med taktila plattor. En prioritering görs av åtgärderna och dessa bör göras samma år som inventeringen.

- Ökad trygghet

Gång- och cykel-banors/vägars belysning bör ses över och åtgärdas vid behov. Belysning bör kompletteras på stråk där belysning saknas eller är bristfällig.

Västra hållplatsen Smedjegatan bör rensas från buskage och hållplatsläget bör förses med belysning så att hållplatsen upplevs som tryggare för den som väntar på bussen.

- Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten och tryggheten för gående är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för att minska bilanvändningen. Gångtrafiken ska kunna öka utan att antalet olyckor ökar.

Förstärkt belysning föreslås i korsningspunkter där gång- och cykelvägar korsar varandra och där dem korsar gator. Den förstärkta belysningen lyser upp korsningspunkten vilket gör att trafikanterna i korsningspunkten tydligare framträder under dygnets mörka timmar, se Figur 11-16. Förstärkt belysning föreslås i korsningen där stigarna korsar Simontorpsvägen, där gång- och cykelvägen avslutas på

Tabell 11-5. Förslag på zonindelning för inventering i Sjöbo och i Sjöbo kommun.

| År | Zon/Område | År | Zon/Område |
|----|---------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Huvudstråk för gång Sjöbo | 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 |

Kagebjersvägen och där de två gång- och cykelvägarna norr om skolan korsar varandra.

Informationsblad om fri sikt i korsningar, fri sikt vid utfarter och fri gångväg på trottoarer ska spridas till berörda fastighetsägare. Syftet är att informera villaägare om tillåtna höjder på häckar och buskage samt att det inte är tillåtet att låta buskage hänga ut över exempelvis trottoar.

– Olycksdrabbade korsningar ska åtgärdas

I Blentarp finns det en koncentration av olyckor i korsningspunkt inom tätbebyggt område vid cirkulationsplatsen Skurupsvägen-/Blentarpvägen. Ett förslag är att hastighets-säkra cirkulationsplatsen genom att anlägga farthinder in till cirkulationen för passager. Då hastigheten är avgörande för en olyckas allvarlighetsgrad kan denna åtgärd ge positiva effekter om och när en olycka väl inträffar.

– Olycksdrabbade sträckor ska åtgärdas

Olyckor som inträffat på sträcka är väl utspritt i Blentarp varför det är svårt att ange olycksdrabbade gator. Genom att förses fler gator i Blentarp med gång- och cykelytor kan vägrummet minskas för motorfordonstrafiken vilket kan ge positiva effekter på hastigheten. Vidare så separeras oskyddade trafikanter vilket är en trafiksäkerhetshöjande åtgärd i sig.

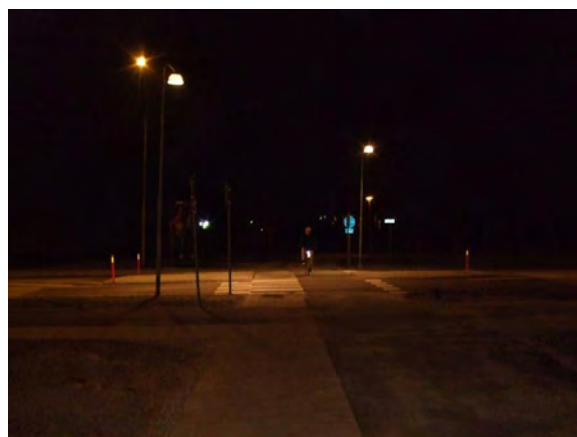
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga vägar, som framgår av denna trafikplan, ska samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Trafikverket äger och ansvarar för de statliga vägarna vilket innebär att de beslutar om och när åtgärderna ska genomföras.

- Beteendepåverkan

Förslaget på beteendepåverkande åtgärder bygger på att få fler boende i tätorten att gå eller cykla istället för bil.

Ett viktigt tankesätt för att få fler att gå och cykla som transportmedel är att sänka trösklarna och acceptera mindre förändringar, exempelvis att gå med barnet till dagis en gång i veckan och acceptera skjutsning de övriga fyra dagarna i veckan. Det är trots allt ett steg i rätt riktning.

För att öka cykeltrafiken är det viktigt att alltid marknadsföra cykeln samt att visa på enkelheten med cyklingen. Exempelvis kan cykelkartor skickas ut till boende, cykelställ ska finnas vid viktiga målpunkter som affär och busshållplats.



Figur 11-16. Exempel på förstärkt belysning vid en gång- och cykelpassage.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att lyfta fram befintliga och anlägga nya gröna ytor kan en attraktivare miljö för de boende skapas. Aktiviteter i anslutning till befintlig lekplats skapar möjligheter för spontana möten mellan människor samt att olika åldersgrupper kan träffas på en och samma plats vilket skapar samhörighet. Fler parkbänkar föreslås i Blentarp vilket kan ge upphov till fler spontana möten. Strategiskt utplacerade parkbänkar är även 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 oskyddade trafikanterna 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”.

Förslagen att bygga ut cykelväg till Sövde och Sjöbo samt en till Veberöd ökar tillgängligheten till närliggande tätorter. Det gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att på ett säkert sätt transportera sig till och från vänner och fritidsaktiviteter. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och sämre 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 skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.

Den föreslagna tillgänglighetsinventeringen kommer att resultera i en tillgänglighetsanpassad tätort till år 2020, om erforderliga åtgärder vidtas. Föreslagen tillgänglighetsinventering innebär även att de busshållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. 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.

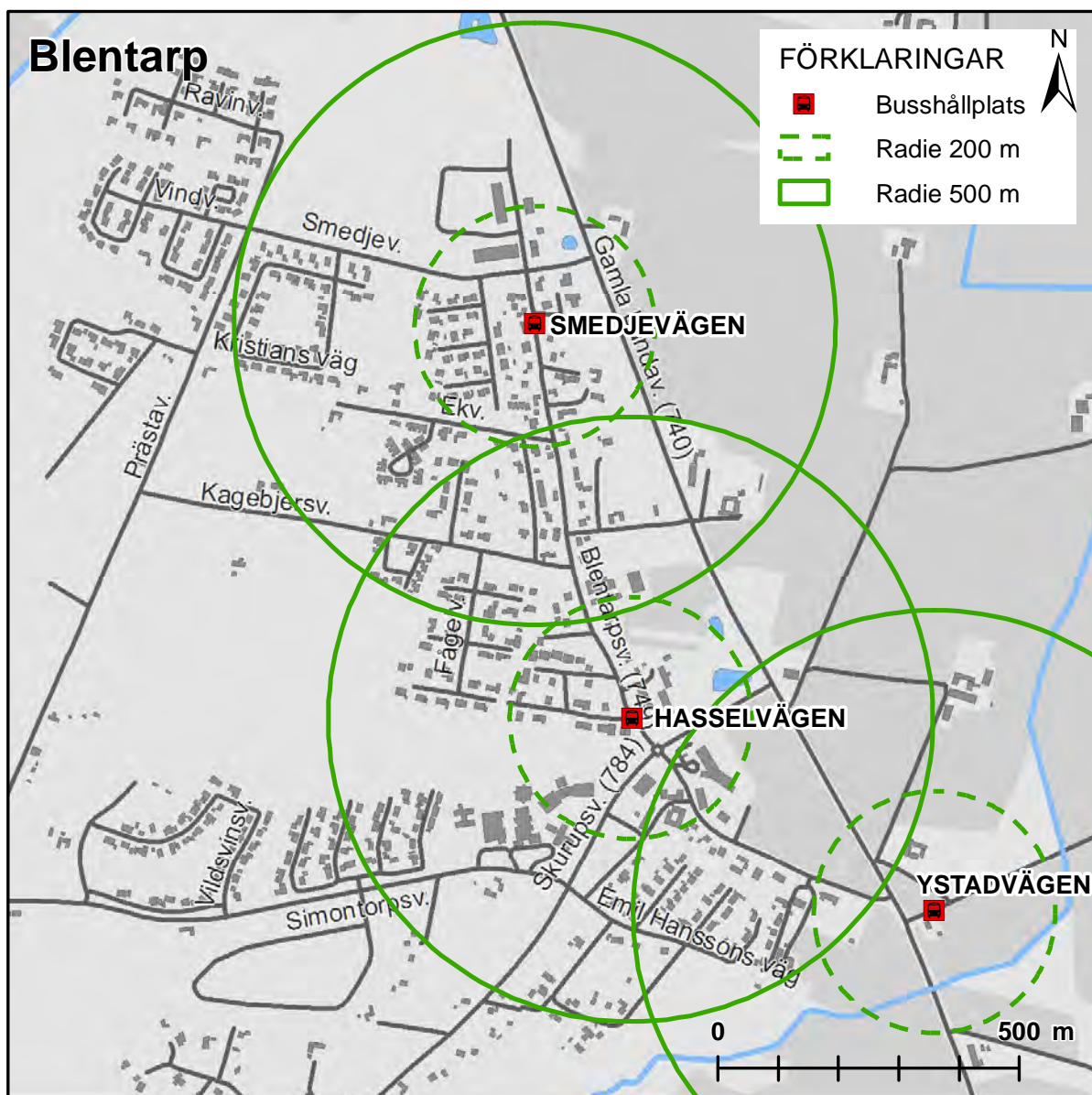
Förbättrad och kompletterad belysning i tätorten kommer att leda till generell ökad trygghet. Det kan även resultera i att fler väljer att färdas till fots under de mörka timmarna på dygnet istället för att ta bilen. Genom att förbättra och öka andelen sträckor med belysning önskas effekten att fler väljer att gå oberoende av tid på dygnet.

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.

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.

Tabell 11-6. Busslinjer som trafikerar Blentarp vardagar.

| Linje | Rutt | Avgångar | | | |
|-------|----------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Morgon, kl. 05 – 09 | Förmiddag, kl. 09 – 13 | Eftermiddag, kl. 13 – 18 | Kväll, kl. 18 – 23 |
| 341 | Veberöd – Blentarp – Sjöbo | 3 | 2 | 4 | 2 |
| | Sjöbo – Blentarp – Veberöd | 5 | 1 | 5 | 2 |



Figur 11-17. Busshållplatser i Blentarp.

11.3 Kollektivtrafik

Nuläge och planerade förändringar

Blentarp trafikeras av busslinje 341 som går mellan Veberöd, Blentarp, Sövde och Sjöbo, se Tabell 11-6.

I Blentarp finns de tre hållplatslägena Ystadvägen, Hasselvägen och Smedjevägen, se Figur 11-17. Hållplatsen Ystadvägen kommer att läggas ner i samband med att gång- och cykelvägen byggs mellan Blentarp och Sövde 2015.

Busstrafiken i Sjöbo kommun planeras och beslutas av Skånetrafiken. Samråd sker dock med Sjöbo kommun om var och hur busslinjerna ska gå.

Bristanalys

Bedömning av kollektivtrafiken som helhet i Blentarp görs utifrån närhet, framkomlighet och tillgänglighet. Närheten bedöms utifrån avstånd mellan hållplatser och bostäder samt avstånd mellan hållplatser och viktiga målpunkter. Framkomligheten bedöms utifrån bussens möjlighet att hinderfritt köra mellan hållplatslägena. Tillgängligheten bedöms utifrån två perspektiv, hur tillgängliga busshållplatserna är för personer med funktionsnedsättning och hur tillgänglig bussen är med avseende på turtätheten.

Närhet

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

Ur Figur 11-17 framgår det att de nordvästliga och de sydvästliga delarna av Blentarp inte når avståndscirkeln på 500 meter vilket innebär att områdena har låg standard avseende närheten till en busshållplats. Områdena längs med Blentarpsvägen har desto närmre till en hållplats, mindre än 500 meter, och bedöms därför ha hög standard avseende hållplatsavstånd till regionbuss.

Hållplatsavståndet 200 meter är främst ett hållplatsavstånd för personer med funktionsnedsättning. I Blentarp bedöms äldreboendet Blentarpsgården som en viktig målpunkt för personer med funktionsnedsättning. För avstignande på Hasselvägen är avståndet till boendet nästan 200 meter vilket bedöms som ett godkänt avstånd ur tillgänglighetsynpunkt för personer med funktionsnedsättning.

Framkomlighet

I Blentarp finns inga framkomlighetsproblem för busstrafiken som beror på kapacitetsbrist i trafiknätet.

Samtliga hållplatser är av typen körbanehållplats, det vill säga att bussen står i körbanan då den angör en hållplats. Vid högre trafikflöden stoppar bussen upp bakomvarnade trafik. På vägar som i Blentarp, där trafikflödena är låga, innebär stoppen dock att bakomvarnade trafik har möjlighet att passera bussen i körbanan för motsatt körriktning då inga mötande fordon syns. Utformningen kan därför innebära fara för trafiksäkerheten om bakomvarnade fordon väljer att köra om bussen.

Tillgänglighet

Busshållplatserna Ystadsvägen och Smedjevägen är inte anpassade för personer med funktionsnedsättning. Skurupsvägen, Simon-

torpsvägen, Blentarpsvägen och Smedjevägen kan ses som huvudstråk till hållplatserna i tätorten och ska därför prioriteras högt och ha god tillgänglighet och framkomlighet.

Det stora problemet för kollektivtrafiken i orten är dock turtätheten, vilket är svårt att hantera eftersom orten inte ligger utmed något av de tyngre kollektivtrafikstråken. Mycket av åtgärderna bör därför fokusera på att utnyttja befintligt kollektivtrafiknät bättre och att göra det enklare att använda.

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 tätorten.

- Ökad tillgänglighet

Kollektivtrafiken ska enligt Sjöbo kommuns mål vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Busshållplatserna ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning enligt Skånetrafikens hållplatshandbok (2013).

Strategin för god tillgänglighet på makronivå innebär att det ska vara enkelt för gående, cyklande och bilister att ta sig till hållplatsområdena och att det ska finnas möjlighet att parkera cykel eller bil i nära anslutning.

Turtätheten för busstrafiken ska avspegla Blentarps behov och följa Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2015 där riktlinjer finns för ett basutbud som baseras på ortens storleksnivå och stråkets regionala betydelse. Åtgärder som förbättrade pendlarparkeringar föreslås för att enklare kunna använda de tunga kollektivtrafikstråken.

- Ökad trygghet

Genom att öka tryggheten för kollektivtrafikresenärerna kan en högre andel boende i tätorten tänkas åka buss.

- Beteendepåverkan

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

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Ökad tillgänglighet

Förslaget om att etablera en ny pendlarparkering vid hållplatsen Sjöbo sommarby ger inga större positiva effekter för boende i Blentarp då deras naturliga val av busshållplats, för färd mot Lund och Malmö, är i Veberöd där pendlarparkering redan finns. För färd mot Simrishamn är Sjöbo busstation det naturliga valet då denna expressbuss inte stannar vid hållplatsen Sjöbo Sommarby. För att få fler boende i Sövde att åka buss förelås befintliga pendlarparkeringar annonseras bättre med särskilda kampanjer.

En inventering av busshållplatser föreslås med Skånetrafikens hållplatshandbok som underlag.

Skurupsvägen, Simontorpsvägen, Blentarpsvägen och Smedjevägen som är utpekade som huvudstråk till hållplatserna i tätorten ska prioriteras högt och ha god tillgänglighet och framkomlighet. Exempelvis bör stråken prioriteras vid snö- och lövröjning.

- Ökad trygghet

Hållplatserna ska vara rena, fria från klotter, rensade från skymmande buskage och vara väl upplysta. Vidare åtgärder för ökad trygghet bör utredas för att säkra att ekonomiskt medel läggs på rätt åtgärder.

- 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 Blentarp för att informera om vilka kommunikationer med buss som finns, från Blentarp, Sjöbo och Veberöd. Informationskampanjer kan med fördel göras i samverkan med kampanjer för ökad cykling. Informationskampanjerna kan också med fördel beskriva hur biljettsystemet fungerar och var man kan ladda sitt Jojo-kort och hur det går till. Exempelvis kan det vara de som väljer att inte åka kollektivt på grund av att det inte finns någon laddningsmaskin i tätorten. Detta utan kännedom att det finns möjlighet att ladda Jojo-kortet på internet.

Information om pendlarparkeringen vid stationsområdet i Sjöbo skickas ut till boende i Blentarp. Parkeringsmöjligheten intill busshållplatsen kan få fler att välja att köra bilen till Sjöbo för att sen byta till buss mot större målpunkt som Tomelilla.

Konsekvenser av förändringarna

Genom att kombinera skolbusstrafik med vanlig linjetrafik så kan Blentarp få fler avgångar från tätorten på vardagar.

Marknadsföring av pendlarparkeringar kan resultera i att fler boende i Blentarp börjar pendla med bil och buss istället för enbart med bil. Den kombinerade reskedjan innebär att kollektivtrafiken plockar andelar av biltrafikens körda kilometer vilket är bra ur flera aspekter som miljö och trafiksäkerhet.

Prioritering av drift- och underhåll på huvudstråken innebär att kollektivtrafikresenärer känner en trygghet i att de kan nå sin hållplats oberoende av väderlek.

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

11.4 Biltrafik

Nuläge och planerade förändringar

Fordonstrafiken i Blentarp är koncentrerad till de större vägarna Blentarpsvägen och Skrupsvägen som är statligt ägda vägar. Medeldygnstrafik redovisas i Tabell 11-7. Simontorpsvägen och Smedjevägen är gator av uppsamlande karaktär.

Huvudgatorna Blentarpsvägen och Skrupsvägen är smala gator, körbanebredd 6,0-6,5 meter. Uppsamlingsgatorna och villagatorna har körbanebredd cirka 6 meter och trottoarer saknas genomgående.

Under 2013 har ett arbete med att skylta om Blentarp gator genomförts enligt hastighetsplanen "Rätt fart i staden". I rapporten Rätt fart i Sjöbo (2012) föreslås generellt att

hastigheten inom tätbebyggt område sänks från 50 till 40 km/tim. Vid grundskolor föreslås hastigheten vara 30 km/tim och på de större trafiklederna föreslås hastighetsgränsen på 60 km/tim, se Figur 6-16. Riksväg 13 som är den primära vägen mot Sjöbo har hastighetsgränsen 80 km/tim.

I Sjöbo finns en samåkningsparkering och en pendlarparkeringar.

Parkering i Blentarp sker främst på egen tomt och kantstensparkering är tillåten i villaområdena.

Bristanalys

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

Det finns inga framkomlighetsproblem i Blentarp som beror på höga trafikflöden eller lång väntan i korsningar.

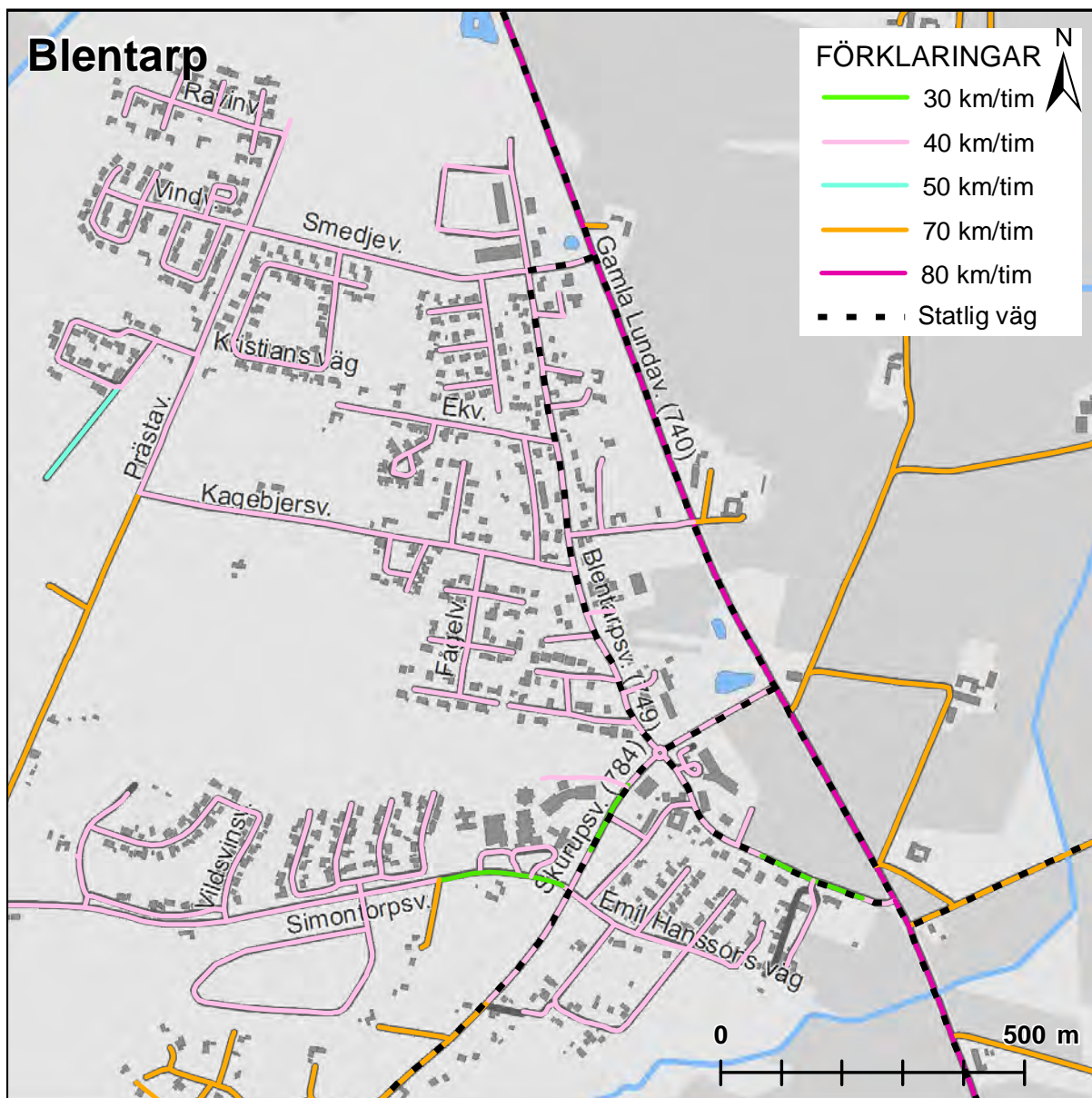
Biltrafikens gatunät till villaområdena utgörs till större delen av uppsamlingsgator vilket endast gör det möjligt att använda ett fåtal vägar för att nå sitt område med bil. Denna typ av gatustruktur ger en låg genhet till målpunkter för biltrafik i Blentarp.

I Blentarp finns hastighetssänkande åtgärder på Skrupsvägen i form av en refug mitt i gata och på Vildsvinsvägen där ett farthinder finns strax söder om en gång- och cykelpassage. Refugernas placering gör att körbanan smalas av varpå fordonstrafiken väljer att sänka hastigheten för att inte riskera att köra in i refugernas kantsten. Se Figur 11-19.

Behov av säkra ytterligare sträckor och passager finns i tätorten och dessa åtgärder redovisas i kapitel 10.2 *Gång- och cykeltrafik*.

Tabell 11-7. Medeldygnstrafik på utvalda vägar i Blentarp (NVDB, 2013).

| Väg | Dygnstrafik (fordon/dygn) | Mätår |
|----------------|---------------------------|-------|
| Blentarpsvägen | 800 - 1100 | 2011 |
| Skurupsvägen | 500 - 1100 | 2011 |



Figur 11-18. Hastighetsgränser och statliga vägar i Blentarp.

Åtgärderna påverkar fordonstrafikens framkomlighet negativt men de måste avvägs mot de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet och tillgänglighet.

Orienterbarheten bedöms med avseende på hur bra vägvisning är för biltrafiken i vägnätet, se Tabell 11-8.

Skyltningen på det statliga nätet berör främst korsningar där föraren ska välja riktning, stopplikt och hastighetsgränser. Vägvisning in till

Det statliga vägvisningsnätet bedöms som ett sammanhängande system varför det får godkänd orienterbarhet (grön markering) enligt Tabell 11-8.

Vägvisningen på det kommunala vägvisningssystemet är konsekvent och kvaliteten på skyltarna är bra vilket ger en god standard (grön markering) enligt Tabell 11-8.



Figur 11-19. Passage över Skurupsvägen.



Figur 11-20. Gång och cykelpassage över Vildsvinsvägen.

Tabell 11-8. Kvalitet avseende bilnätets orienterbarhet.

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

Strategi

För att nå målet om att bilen lämnar plats åt stadslivet krävs åtgärder som både förändrar och påverkar den fysiska miljön och beteende hos de boende i Blentarp.

- Minska antalet körda kilometer

På landsbygden finns ett större behov av bilen jämfört med behovet i större tätorter där gång- och cykelnätet är väl utbyggt, kollektivtrafiken har bra turtäthet och större delen av den vardagliga handeln och servicen finns inom gång- eller cykelavstånd.

Trafikplanens strategi för mindre tätorterna riktar sig därför mot att främja åtgärder som minskar trafikarbetet med motorfordon, det vill säga åtgärder som minskar antalet körda kilometer med bil.

Minskad biltrafik, framför allt i de centrala delarna skulle få positiva effekter även för målen kring stadens karaktär.

- Enkelt att parkera

Planeringen av parkeringsplatser ska underlätta byten till kollektivtrafik och samåkning. Det ska även vara enkelt att parkera i närheten av målpunkter så som service och handel.

- 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.

- Beteendepåverkan

Beteendepåverkande åtgärder som får fler boende att färdas kollektivt och att få fler att resa kombinerade resor, exempelvis först resa med bil till pendlerparkering vid busshållplats för att sen åka bussen till huvudmålet.

Beteendepåverkande åtgärder kan också syfta till att trafiksäkerhets- och miljöanpassa den biltrafik som kvarstår.

Förslag till förändringar

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

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

- Minska antalet körda kilometer

Förslaget grundar sig på att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och att satsa på bra gång- och cykelvägar till hållplatslägena. Dessa åtgärder finns redovisade under kapitlen för 9.2 *Gång- och cykeltrafik* och 9.3 *Kollektivtrafik*.

Kommunen ska arbeta för att uppmuntra samåkning i bil för att minska antalet körda kilometer.

- Enkelt att parkera

Möjligheten och behovet av att anlägga en pendlarparkering i anslutning till Sjöbo sommarby ska utredas.

Möjligheten att pendlarparkera i Veberöd utnyttjas och boende i Blentarp bör informeras om och var pendlarparkering finns.

- Ökad trafiksäkerhet

Genomförandet av hastighetsplanen resulterar över lag i sänkta hastighetsgränser i Blentarp. Detta påverkar framkomligheten för motortrafiken negativt men ökar å andra sidan säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. En del av gatorna i Blentarp behöver byggas om så att den skyltade hastigheten stämmer överens med gaturummets tillåtna hastighet.

Blentarp har även behov av utbyggnad av gång- och cykelnätet, detta redovisas i kapitel 9.2 *Gång- och cykeltrafik*.

- Beteendepåverkan

Se förslag till förändring avseende beteendepåverkan under 9.2 *Gång- och cykeltrafik* och 9.3 *Kollektivtrafik*.

Konsekvenser av förändringarna

Om förslaget att anlägga en ny pendlarparkering vid Sjöbo sommarby blir till verklighet så kan det innebära att fler boende i Blentarp börjar pendla med en kombination av bil- och bussresa vilket minskar antalet körda kilometer med bil jämfört med om hela resan görs med bil.

Möjlighet att pendelparkera i Veberöd finns och om det marknadsförs på rätt vis så kan fler bilister tänkas börja köra kombinerade resor till sin målpunkt via Veberöd.

11.5 Särskild trafik

Något särskilt uttryckningsnät finns inte för Blentarp. Dessa tar i första hand huvudgatorna, det vill säga Simontorpsvägen, Skurupsvägen, Blentarpvägen och landsvägen öster om orten trafik är tillåten på samtliga gator. Ambitionen är dock att så långt som möjligt leda trafiken via huvudgatorna och att göra denna så trafiksäker som möjligt.

Nuläge och planerade förändringar

Inga förändringar är planerade med avseende på särskild trafik

Bristanalys

Framkomligheten för uttryckningstrafiken på gatunätet i Blentarp är god med relativt låga trafikflöden och få hastighetssänkande åtgärder.

Strategi

Framkomligheten för uttryckningsfordonen är viktig. Samtidigt är det uttalat i räddningstjänstlagen att kommunen ska verka olycksförebyggande. Hastighetssänkande åtgärder kan därför vara aktuella på riskfyllda platser. Placeringen och utformningen av dessa bör dock vara sådan att uttryckningstiderna kan hållas.

För de tunga transporterna är det framför allt viktigt att det går komma fram på gatunätet, vilket ställer krav på körbanebredder och svängradie.

Förslag till förändringar

Förslagen till förändringar avseende särskild trafik tar avstamp i fyrstegsprincipen som syftar till att i första hand genomföra mindre resurskrävande åtgärder, se kapitel 2.4 *Fyrstegsprincipen*.

Åtgärder finns sammanställda i bilaga 1 och en del av åtgärderna är även kopplade till karta i bilaga 2.

Hastighetsänkande åtgärder på framför allt huvudgatnätet för att öka trafiksäkerheten på de gator som den tunga trafiken i huvudsak använder. Trafikplanen innehåller inga förslag på att förbjuda tung trafik.

Konsekvenser av förändringarna

Fysiska åtgärder för att få ner hastigheterna på huvudgatnätet påverkar uttryckningstiderna marginellt. För övrig tung trafik har de föreslagna åtgärderna även här begränsad påverkan.

12 REFERENSER

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

Norrköping (2012). Väglinser ökar trafiksäkerheten i Lindö. <http://www.norrkoping.se/bo-miljo/trafik/nyheter/2012/vaglinser-okar-trafiksake/index.xml>

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

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

Sjöbo (2013), www.sjobo.se

Sjöbo (2014) www.sjobo.se/trafik-och-infrastruktur/trafik/klipp-hacken/

Skånetrafiken (2013). Skånetrafikens hållplatshandbok 2013. Skånetrafiken. Transportstyrelsen (2013) Strada -Databas för Sveriges trafikolyckor.

Trafikverket (2010) Förstudie Väg 983, Gång- och cykelväg mellan Blentarp och Sövde. Daterad 2010-03-12.

Trafikanalys (2013). Fordon i län och kommuner 2013. trafa.se/PageDocuments/Fordon_i_laen_och_kommuner_2013.pdf

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 sammanställning

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|--------------------------------|----------|-----------------------------------|--|-------------|-------|-----------------------|--|
| BJÄRSJÖLAGÅRD | | | | | | | |
| Åtgärder - Bilaga 2 | | | | | | | |
| Bj 01 | | Bjärsjölågårdsvågen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 600 | 3 000 000 400 000 | Endast tätortsport (hastighetssånkande åtgärder) |
| Bj 02 | | Tullesbovågen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 600 | 3 000 000 400 000 | Endast tätortsport (hastighetssånkande åtgård) |
| Bj 03 | | Bjärrödsvågen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 500 | 2 500 000 400 000 | Endast tätortsport (hastighetssånkande åtgård) |
| Bj 04 | | Centrumgatan | Utbyggnad av gång- och cykelbana/TS-åtgärder | 2 | 300 | 1 500 000 | Cykelbana |
| Bj 23 | | Centrumgatan/Bjärsjölågårdsvågen | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| Bj 34 | | Idrottsplatsen | Cykelparkering | 2 | | 20 000 | |
| Bj 41 | | Bjärsjölågårdsvågen/Tegens våg | Trafiksåkerhetshöjande åtgärder | 2 | | 100 000 | |
| Bj 42 | | Centrumgatan/Bjärsjölågårdsvågen | Trafiksåkerhetshöjande åtgärder | 1 | | 100 000 | |
| Bj 43 | | Bjärsjölågårdsvågen/Bjärrödsvågen | Trafiksåkerhetshöjande åtgärder | 2 | | 100 000 | |
| Bj 51 | | Lekplatsen | Åtgård mötesplats/grönområde | 2 | | 100 000 | |
| Bj 71 | | Tillgånglighetsåtgärder | Tillgånglighet | Enligt plan | | 250 000 | |
| Som viljeinriktning | | | | | | | |
| Bj 05 | | Mot Vollsjö | Cykelvåg på banvall | X | 7000 | 3 500 000 - 7 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| Bj 05 | | Mot Sjöbo | Cykelvåg på banvall | X | | 5 000 000- 10 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| Bj 61 | | Mot Vollsjö | Åtgård grönstråk | 2 | | 100 000 -500 000 | Delvis privat mark, ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|---------------------|----------|--|--|-------------|-------|-----------------------|--|
| Vollsjö | | | | | | | |
| Åtgärder | | | | | | | |
| - Bilaga 2 | | | | | | | |
| V01 | | Storgatan | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 700 | 3 500 000 400 000 | Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) |
| V02 | | Stenebergsvägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 650 | 3 250 000 400 000 | Samordning med V2 Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) |
| V03 | | Säterivägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 500 | 2 500 000 400 000 | Samordning med v2 Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) |
| V04 | | Trädgårdsgatan | Utbyggnad av gång- och cykelbana/TS-åtgärder | 1 | 300 | 1 500 000 200 000 | TS-åtgärder |
| V05 | | Parkgatan | TS-åtgärde/utbyggnad av gång- och cykelbana/TS-åtgärder | 3 | 200 | 200 000 1 000 000 | TS-åtgärder |
| V06 | | Västergatan | TS-åtgärder/utbyggnad av gång- och cykelbana/TS-åtgärder | 3 | 500 | 200 000 2 500 000 | TS-åtgärder |
| V07 | | Skolgatan/Södra Vollsjävägen till Vollsjö by | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 1100 | 5 500 000 400 000 | Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) |
| V21 | | Miljöstation | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| V22 | | Trädgårdsgatan/Storgatan | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| V32 | | Torget/HPL Vollsjö torg | Cykelparkering | 1 | | 20 000 | |
| V33 | | Idrottsplatsen | Cykelparkering | 2 | | 20 000 | |
| V34 | | Grönområde vid Piraten | Cykelparkering | 2 | | 20 000 | |
| V41 | | Trädgårdsgatan/Storgatan | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 1 | | 100 000 | |
| V42 | | Parkgatan/Västergatan | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 2 | | 100 000 | |
| V43 | | Södra Vollsjävägen/Skolgatan | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 1 | | 100 000 | Vid utbyggnad av gc-bana V07 |
| V44 | | Storgatan/Stenebergsvägen | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 2 | | 100 000 | |
| V51 | | Grönområde norr om Vångavägen | Åtgärd mötesplats | 2 | | 1 00 000 -500 000 | Delvis privat mark |
| V 71 | | Tillgänglighetsåtgärder | Tillgänglighet | Enligt plan | | 250 000 | |
| Som viljeinriktning | | | | | | | |
| V08 | | Mot Bjärsjölagård | Cykelväg på banvall | X | 7000 | 3 500 000 - 7 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| V09 | | Mot Lövestad | Cykelväg på banvall | X | 9000 | 4 000 000 -8 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| V10 | | Mot Sjöbo | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | X | | 5 000 000- 10 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| V 61 | | Mot Bjärsjölagård | Åtgärd grönstråk | X | | 100 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|---------------------|----------|--|--|------|-------|-----------------------|--|
| Lövestad | | | | | | | |
| Åtgärder | | | | | | | |
| - Bilaga 2 | | | | | | | |
| L 1 | | Storgatan | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 600 | 3 000 000 | |
| L 2 | | Södergatan | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 3 | 1000 | 5 000 000 | |
| L 6 | | Stationshus - Södergatan | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 200 | 1 000 000 | |
| L 21 | | Södergatan, vid kyrkogården | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| L 22 | | Storgatan/Vanstadsvägen | Belysning | 2 | | 40 000 | |
| L 23 | | Vanstadsvägen/cykelbana längs järnvägsbank | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| L 24 | | HPL Lövestad by, båda sidor | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| L 31 | | HPL Lövestads järnvägsstation | Cykelparkering | 1 | | 20 000 | |
| L 32 | | HPL Lövestad by, båda sidor | Cykelparkering | 2 | | 20 000 | |
| L 41 | | Södergatan, vid kyrkogården | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 1 | | 100 000 | |
| L 42 | | Storgatan/Lövestad Landsväg | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 3 | | 100 000 | |
| L 43 | | Storgatan/Lövestad Landsväg | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 2 | | 100 000 | |
| L 44 | | Lövestad Landsväg/cykelbana längs järnvägsbank | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 3 | | 100 000 | |
| L 45 | | Lövestad Landsväg, HPL | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 2 | | 100 000 | |
| L 46 | | Lövestad Landsväg, HPL | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 3 | | 100 000 | |
| L 47 | | Lövestads Landsväg/Storgatan | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 1 | | 100 000 | |
| L 51 | | Lekplats | Åtgärd mötesplats | 2 | | 100 000 -500 000 | |
| L 52 | | Lekplats | Åtgärd grönområde | 2 | | 100 000 -500 000 | |
| L 53 | | Grön plätt | Åtgärd grönområde | 2 | | 100 000 -500 000 | |
| L61 | | Grönstråk | Åtgärd, grönstråk | 3 | | 250 000-500 000 | |
| V 71 | | Tillgänglighetsåtgärder | Tillgänglighet | 1 | | 250 000 | |
| Som viljeinriktning | | | | | | | |
| L 3 | | Mot Äsperöd | Cykelväg på banvall | X | 5000 | 2 500 000 - 5 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| L 4 | | Mot Vollsjö | Cykelväg på banvall | X | 9000 | 4 500 000 -9 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| L 5 | | Mot Sjöbo | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | X | | 3 000 000 - 5 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|---------------------|----------|---------------------------|--|------|-------|-----------------------|--|
| Äsperöd | | | | | | | |
| Åtgärder | | | | | | | |
| - Bilaga 2 | | | | | | | |
| Ä 1 | | Tranåsvägen/Vanstadsvägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 700 | 3 500 000 800 000 | Två tätortsportar (hastighetssänkande åtgärder) |
| Ä 2 | | Byavägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana/TS-åtgärder | 3 | 600 | 3 000 000 200 000 | TS-åtgärder |
| Ä 3 | | Snavavägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 300 | 1 500 000 400 000 | Tätortsport |
| Ä 21 | | Byavägen/Ripavägen | Belysning | 2 | | 40000 | |
| Ä 41 | | Byavägen/Ripavägen | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 2 | | 100 000 | |
| Ä 51 | | Grönområde vid stationen | Åtgärd mötesplats | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| Ä 52 | | Grönområde vid stationen | Åtgärd grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| Ä 71 | | Tillgänglighetsåtgärder | Tillgänglighet | 1 | | 250 000 | |
| Ä 91 | | Tung trafik | Styra utanför byn | 1 | | 50 000 | Informationsåtgärder, samråd med Trafikverket |
| Som viljeinriktning | | | | | | | |
| Ä 4 | | Mot Lövestad | Cykelväg på banvall | X | 5000 | 2 500 000 - 5 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| Ä 5 | | Mot Tomelilla | Cykelväg på banvall | X | 8000 | 4 000 000 - 8 000 000 | Ej prioriterad inom trafikplanens tidsperiod |
| Ä 61 | | Mot Lövestad | Åtgärd, grönstråk | X | | 1 00 000 -500 000 | Aktuellt i samband med utbyggnad av gång- och cykelväg.. |

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|-------------------|----------|---------------------------------|---|--------|-------|------------------------|--|
| Sövde | | | | | | | |
| Åtgärder | | | | | | | |
| - Bilaga 2 | | | | | | | |
| S 1 | | Sövdeborgsvägen | Utbyggnad av TS-åtgärder Gång- och cykelbana | 1 2 | 1200 | 1 000 000 6 000 000 | Två tätortsportar (hastighetssänkande åtgärder) plus TS-åtgärder på sträcka Gång- och cykelbana, delvis trångt gaturum. Utredning krävs |
| S 2 | | Mot Blentarp | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | X | | | Byggs 2015 |
| S 3 | | Mot Sjöbo | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | 2 | 12000 | 12 000 000 | Två alternativa dragningar |
| S 21 | | HPL Sövde by | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| S 22 | | Sövdemöllavägen/Sövdeborgsvägen | Belysning | 2 | | 40 000 | |
| S 23 | | Sövdeborgsvägen, vid kyrkan | Belysning | 2 | | 40 000 | |
| S 24 | | HPL Sövdebadet | Belysning | 2 | | 40 000 | Hållplatsen flyttas i samband med att cykelbana anläggs |
| S 31 | | HPL Sövde by | Cykelparkering | 1 | | 20 000 | |
| S 33 | | Idrottsplatsen | Cykelparkering | 2 | | 20 000 | |
| S 34 | | HPL Sövdebadet | Cykelparkering | 2 | | 20 000 | Hållplatsen flyttas i samband med att cykelbana anläggs |
| S 52 | | Idrottsplats | Grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| S 53 | | Lekplats | Grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| S 71 | | Tillgänglighetsåtgärder | Tillgänglighet | 1 | | 250 000 | |

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|---------------------|----------|-----------------------------------|---|--------|-------|------------------------|--|
| Blentarp | | | | | | | |
| Åtgärder | | | | | | | |
| - Bilaga 2 | | | | | | | |
| Bl 1 | | Blentarpsvägen | Hastighetssänkande åtgärder Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 2 | 1300 | 1 000 000 6 500 000 | Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) plus TS-åtgärder på sträcka Gång- och cykelbana, delvis trångt gaturum. Utredning krävs |
| Bl 2 | | Smedjevägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 500 | 2 500 000 400 000 | Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) |
| Bl 3 | | Simontorpsvägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 900 | 4 500 000 1 000 000 | Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd)+ TS-åtgärder |
| Bl 4 | | Skurupsvägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 2 | 700 | 3 500 000 400 000 | Tätortsport (hastighetssänkande åtgärd) |
| Bl 5 | | Vildsvinsvägen till Dohjortsvägen | Utbyggnad av gång- och cykelbana | 1 | 100 | 500 000 | |
| Bl 6 | | Mot Sövde | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | - | | | Byggs 2015 |
| Bl 7 | | Mot Sjöbo | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | 2 | | 0 | Via Sövde, se S3 |
| Bl 8 a | | Hemmestorp -Veberöd | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | 1 | 2000 | 2 000 000 - 4 000 000 | Avsiktsförklaring finns |
| BL 21 | | Vildsvinsvägen/Simontorpsvägen | Belysning | 1 | | 40 000 | |
| BL 23 | | Kagebjersvägen/Villavägen | Belysning | 2 | | 40 000 | |
| BL31 | | HPL Smedjevägen | Cykelparkering | 1 | | 20 000 | |
| BL32 | | HPL Hasselvägen | Cykelparkering | 1 | | 20 000 | |
| Bl 41 | | Smedjevägen/Prästavägen | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 1 | | 100 000 | |
| Bl 42 | | Blentarpsvägen/Smedjevägen | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 1 | | 100 000 | |
| Bl 43 | | Skurupsvägen/Blentarpsvägen | Trafiksäkerhetshöjande åtgärd | 3 | | 100 000 | |
| Bl 51 | | Grönområde väster Prästavägen | Grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| Bl 52 | | Grönområde vid Dohjortsvägen | Grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| Bl 53 | | Grönområde vid Klara Hanssons väg | Grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| Bl 54 | | Grönområde vid Ekvägen | Grönområde | 2 | | 1 00 000 -500 000 | |
| BL 71 | | Tillgänglighetsåtgärder | Tillgänglighet | 1 | | 250 000 | |
| BL 91 | | Genomfartstrafik | Nummerskivning, styra mot Gamla Lundavägen | 2 | | 50 000 | |
| Som viljeinriktning | | | | | | | |
| Bl 8b | | Mot Veberöd (Blentarp Hemmestorp) | Utbyggnad av regional cykelväg/cykelbana | X | 5000 | 5 000 000 - 10 000 000 | Ej aktuell inom ramen för trafikplanen. Delen Hemmestorp Veberöd finns i avsiktsförklaring. |

| Nr | Kategori | Plats | Åtgärdstyp | Prio | Längd | Kostnad | Anm. |
|------------------|----------|---|------------|------|-------|--------------------------------|-----------------|
| Gemensamt | | | | | | | |
| G 82 | | Pendlarparkering Sjöbo Sommarby | | 1 | | 250 000 | |
| G 82 | | Pendlarparkering Anklam | | 1 | | 250 000 | |
| G 91 | | Beteendepåverkande åtgärder kollektivtrafik | | 1 | | Arbets tid | |
| G 92 | | Beteendepåverkande åtgärder cykeltrafik | | 2 | | Arbets tid | |
| G 93 | | Samordning skolbussar/ordinarie bussar | | 1 | | Arbets tid | Påbörjad åtgärd |
| G 94 | | Informationsblad om fri sikt och fria gångytor från buskage | | 2 | | 50 000 + arbets tid | |
| G 95 | | Socialkonsekvensanalys | | 3 | | Kostnad beroende på omfattning | |

