



Trafikutredning

Detaljplan Sjöbo väst

Sjöbo kommun



RAPPORT GRANSKNING

Datum
2021-12-02

Beställare
Sjöbo kommun

Kontaktperson
André Blohmé

E-post
andre.blohme@sjobo.se

Projektorganisation AFRY

Cecilia Johansson, uppdragsledare och rapport
Tel: 010-505 05 16
E-post: cecilia.johansson@afry.com

Erik Malmström, Handläggare Trafik och ÅVS-process
Charlotte Lindskog, Handläggare ÅVS-process
Bára Guðmundsdóttir, Handläggare Trafikanalys
Linnéa Edenvärn, Handläggare Trafikstruktur och utformning
Linnea Almroth, Handläggare Barnperspektivet
Anders Carlén, Handläggare Kostnadsbedömningar
Agnes Kåregård, Granskning

Innehåll

1	Initiera	5	2.2.5	Kollektivtrafik	34
1.1	Bakgrund och syfte	5	2.2.6	Biltrafik	36
1.2	Avgränsningar	6	2.3	Beskrivning av mål	38
1.3	Metod	6	2.3.1	Nationella mål och styrmedel	38
1.3.1	ÅVS-metodiken	6	2.3.2	Regionala mål	39
1.3.2	Bedömningsgrunder – fokus barn och unga	7	2.3.3	Lokala mål	40
1.3.3	Trafikanalys	9	2.3.4	Projektspecifika mål	41
1.4	Aktörer och intressenter	11	3	Pröva tänkbara lösningar	42
1.5	Rapportens disposition	11	4	Forma inriktning och rekommendera åtgärder	43
2	Förstå situationen	12	4.1	Åtgärds paket Detaljplan skola och idrottshall	44
2.1	Nuläge	12	4.2	Åtgärds paket Detaljplan Sjöbo väst	48
2.1.1	Målpunkter	12	4.3	Åtgärds paket Planer och program i Sjöbo kommun	53
2.1.2	Resvanor	14	4.4	Åtgärds paket Regionala och statliga åtgärder	56
2.1.3	Gång och cykel (GC)	16	4.5	Vidareutveckling åtgärds förslag för Sjöbo väst	60
2.1.4	Kollektivtrafik	20	4.5.1	Förslag på utformningsprinciper	62
2.1.5	Biltrafik	24	4.6	Kostnadsbedömningar av åtgärds förslag för Sjöbo väst ..	71
2.1.6	Väghållare för infrastrukturen	27	5	Barnperspektivet	72
2.2	Framtida planer och kommande utveckling	28	6	Fortsatt arbete	72
2.2.1	Planerad utbyggnad i Sjöbo väst	28	7	Arbetsprocessen	73
2.2.2	Fördjupad översiktsplan för Sjöbo tätort	28	8	Referenser	74
2.2.3	Målpunkter	30	Bilaga 1	Sammanfattning av synpunkter från allmänheten	75
2.2.4	Gång och cykel (GC)	32	Bilaga 2	Kapacitet i vägnätet	78

Sammanfattning

Trafikutredningen för Sjöbo väst har tagits fram på uppdrag av Sjöbo kommun. Den har delvis gjorts parallellt med trafikutredning för detaljplan för skola och idrott som ingår i området Sjöbo väst.

Syftet med trafikutredningen är att utgöra underlag till detaljplanen genom att presentera åtgärdsförslag som kan förbättra trafiklösningar och trafikmiljöer för den planerade exploateringen av bostäder och verksamheter, där kopplingar till den planerade skolan och idrottshallen har hög prioritet. Målet med åtgärderna är att ge bättre förutsättningar för hållbart resande samt öka trafiksäkerhet och upplevd trygghet samtidigt som vistelsemiljön inom området ska vara god. Särskild vikt har lagts vid barns och ungas behov.

Arbetet med trafikutredningarna för detaljplan skola och idrott samt detaljplan Sjöbo väst har drivits med hjälp av Trafikverkets metodik för åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Syftet med en ÅVS är att involvera berörda parter kring ett problem i dialogbaserade moment i form av tex workshops, seminarium eller möten där alla aktörer får lyfta fram sina synpunkter. Med hjälp av tre workshops med bland annat representanter från olika delar av Sjöbo kommuns organisation, Trafikverket, Skånetrafiken och exploatören Melica har problembild, tänkbara lösningar och åtgärdspaket arbetats fram. Utöver det har synpunkter inhämtats från allmänheten med hjälp av riktade utskick från kommunen.

Eftersom de båda trafikutredningarna är nära knutna till varandra och genomförts i samma ÅVS-process är vissa delar i rapporterna snarlika. Utredningen för Sjöbo väst hanterar i större grad helheten för området och kopplingar till det nationella vägnätet.

Problembilderna har delats in i kategorierna målpunkter, gång och cykel, kollektivtrafik och biltrafik, där även särskild analys har gjorts av barns och ungas behov.

Åtgärdsförslagen har delats upp och paketerats så att ansvarsförhållandena, liksom sammanhangen/skedena för hur dessa bör tas vidare, blir synliga för att underlätta vidare hantering i den fortsatta planeringsprocessen. De har delats upp i fyra paket: Detaljplan skola och idrottshall, Detaljplan Sjöbo väst, Planer och program i Sjöbo samt Regionala och statliga åtgärder. Ett urval av förslagen i åtgärdspaketet har vidareutvecklats till förslag på struktur och utformning för Sjöbo väst. Förslagen hanterar genomgående förbättringar för barns och ungas möjligheter att kunna gå, cykla och åka buss till sin skola på ett säkert, framkomligt och attraktivt sätt. Åtgärderna innebär att störningar från biltrafik bedöms minska. Det kan ge en viss försämring för framkomlighet med bil inom Sjöbo väst, men framkomligheten bedöms fortsättningsvis hållas på en acceptabel nivå. Åtgärder som föreslagits i åtgärdspaketet, strukturbilden och som närmare utformningsförslag kräver fortsatt utredning i den kommande arbetsprocessen. Här lyfts behov av att starta en ÅVS eftersom kapaciteten för Rv 11 inte bedöms vara tillräcklig. Utredningen bör beakta behov av kopplingar till Sjöbo väst och utveckling av kollektivtrafiknod med nytt läge.

Förutom utveckling av fysiska åtgärder är det av stor vikt att i tidigt skede utveckla planer för mobilitetsåtgärder. Sådana planer kan påverka fysiska åtgärder men bör också vara på plats vid inflyttning och verksamhetsstarter för att tidigt påverka resebeteende hos barn och vuxna. När åtgärderna implementerats bör uppföljning av dess effekter göras för att identifiera behov av förbättringar.

1 Initiera

1.1 Bakgrund och syfte

Trafikutredningen för Detaljplan Sjöbo väst har initierats av Sjöbo kommun. Den görs delvis parallellt med trafikutredning för detaljplan skola och idrott som ingår i området Sjöbo väst. Det finns idag en antagen detaljplan för Sjöbo väst (2017-03-19) och exploatering inom området pågår. Kommunen bedömer att en översyn av gällande detaljplan behöver göras. Tätare bebyggelse för kvarvarande ytor bör prövas liksom läge och omfattning av skola och idrottshall. I samband med detta behöver väginfrastrukturen ses över för att uppnå bättre funktioner.

Syftet med trafikutredningen är att utgöra underlag till detaljplanen genom att presentera åtgärdsförslag som kan förbättra trafiklösningar och trafikmiljöer.

Målet med åtgärderna är att ge bättre förutsättningar för hållbart resande samt öka trafiksäkerhet och upplevd trygghet samtidigt som boendemiljön inom Sjöbo väst ska vara god. Särskild vikt behöver läggas vid barns och ungas behov.

Ett urval av berörda aktörer har varit delaktiga under arbetsprocessens gång och bidragit till framtagande av åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen delas upp och paketeras så att ansvarsförhållandena, liksom sammanhangen/skedena för hur dessa bör tas vidare, blir synliga för att underlätta vidare hantering i den fortsatta planeringsprocessen.

Trafikutredningen för Sjöbo väst är en mer övergripande utredning än trafikutredningen för detaljplan skola och idrott. Vissa delar i

rapporterna återfinns i båda trafikutredningarna. Trafikutredning för detaljplan skola och idrott i Sjöbo väst har däremot fokus på infrastrukturen med störst betydelse för skolans och idrottshallens utveckling samt vilka funktioner som behövs för att den ska fungera och gynna en hållbar utveckling.

Vidare är syftet att redogöra för vilka kostnader ett urval av åtgärderna innebär för att underlätta beslutsfattande i frågan.



Figur 1 Framtida exploatering av bostäder i Sjöbo väst (blått). Framtida skola och idrottshall (rosa).

1.2 Avgränsningar

Trafikutredningen för Sjöbo väst har fokus på vilka konsekvenser framtida planer kommer att få för boende och verksamma inom Sjöbo väst samt vilka behov som finns för närmast omgivande vägnät för trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

Målpunktsanalysen sträcker sig till de större behoven för Sjöbo väst och omfattar inte hela Sjöbo tätort. Dialoger med barn och unga har inte genomförts inom ramen för detta uppdrag.

1.3 Metod

1.3.1 ÅVS-metodiken

Arbetet med båda trafikutredningarna har drivits med hjälp av metodiken för åtgärdsvalsstudier (ÅVS), som används av bland andra Trafikverket, SKR och Boverket. En ÅVS är det första planeringssteget i det statliga planeringssystemet som tidigare utgjordes av förstudier eller utredningar. Syftet med en ÅVS är att involvera samtliga berörda parter kring ett problem. En ÅVS består av fyra olika faser; *initiera*, *förstå situationen*, *pröva tänkbara lösningar* samt *forma inriktning och rekommendera åtgärder*, se Figur 2. I ÅVS:en inbegrips dialogbaserade moment i form av tex workshops, seminarium eller möten där alla aktörer får lyfta fram sina synpunkter.

I den första fasen *initieras* studien, en arbetsgrupp tillsätts, intressenter identifieras och arbetet med utredningen startas upp.

I fasen *förstå situationen* handlar det om att precisera problembilden identifiera nuläget, samt att enas om en målbild.

I nästa steg, *pröva tänkbara lösningar*, föreslås åtgärder enligt fyrstegsprincipen som sedan konsekvensbeskrivs utifrån målbilden.

I sista steget, *forma inriktning och rekommendera åtgärder*, handlar det om att välja vilka åtgärder som ska tas vidare och senare paketeras.



Figur 2 De olika faserna i ÅVS-processen.

Fyrstegsprincipen är grunden i åtgärdsvalsgenereringen och Trafikverkets strategi för att säkerställa en god resurshushållning, och den används för att säkerställa att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Fyrstegsprincipens olika steg:

- **Steg 1. Tänk om**
Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- **Steg 2. Optimera**
Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- **Steg 3. Bygg om**
Åtgärder i form av begränsade ombyggnationer.
- **Steg 4. Bygg nytt**
Åtgärder i form av nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

En ÅVS ska ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. De åtgärder som väljs ska vara kostnadseffektiva och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

1.3.2 Bedömningsgrunder – fokus barn och unga

För utvärdering av väginfrastrukturens samtliga trafikslag används rekommendationer/riktlinjer i Trafik för en attraktiv stad (TRAST) (TRV, 2015), Vägars och gators utformning (TRV, 2021), Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplanering (TRV, 2005 1b), Barnen och vägplaneringen – En kunskapsöversikt (TRV 2005 1a) samt Trafikplan för Sjöbo tätort (Sjöbo kommun 2013) som grund. Anpassningar har dock gjorts för vissa bedömningar utifrån ett barnperspektiv med fokus på barns och ungas bästa.

Barn har begränsade förutsättningar att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende och trafikmiljön behöver anpassas till barns förutsättningar. Begränsningarna består i att identifiera varifrån ljud kommer, bedöma avstånd och hastighet på fordon, använda sitt perifera seende, bedöma risker samt göra flera saker samtidigt. Exempelvis då barn cyklar måste de koncentrera sig på att trampa och manövrera cykeln så mycket att de inte kan uppmärksamma trafiken. Trafikmognad skiljer sig åt men runt tolv års ålder brukar barn ha utvecklats så pass att de klarar att sprida sin uppmärksamhet och lära sig att förhålla sig till trafikreglerna och tolka den totala trafiksituationen. Barns förmågor ställer därför särskilda krav på utformning av en säker och trygg trafikmiljö. Barn är beroende av en trafikmiljö som begränsar bilarnas hastigheter och sammanhängande gång- och cykelvägar med säkra korsningar och passager. (NTF 2021)

För barn och unga är det viktigt att ha friheten att kunna transportera sig självständigt. Det bidrar till ökad självständighet, ökat lärande och mer rörelse som bidrar till bättre hälsa.

För barns och ungas gång- och cykelnät utvärderas aspekter som tillgänglighet och framkomlighet, trafiksäkerhet, upplevelsekaraktär och social trygghet.

Tillgänglighet och framkomlighet

Av TRAST framgår att om andelen barn som bor inom 500 meter från viktig vardagsmålpoint är >80% är tillgängligheten för barn god, medan om andelen barn är <70% är tillgängligheten låg.

Maskvidden i ett cykelnät bör vara minst 500 meter, men för barn bör en tätare maskvidd eftersträvas, gärna ca 250 meter.

Om en genhetskvot för en cykelväg överstiger 1,5 innebär det låg standard.

Beaktande behöver göras avseende gång- och cykelbanors kontinuitet, orienterbarhet, bredd, korsbarhet, beläggning, lutning, hinder och utfarter samt belysning.

Trafiksäkerhet

Trafikens omfattning, sammansättning och hastighet har påverkan på cyklande barns faktiska och upplevda säkerhet. Låg fordons hastighet bidrar till att minska riskerna för de oskyddade trafikanterna. Både mindre antal olyckor och olyckor av lindrigare slag förekommer vid lägre hastigheter. En hastighetsbegränsning till 30 km/h vid till exempel en skola gör att bilförarna är mer uppmärksamma vilket också minskar olycksriskerna.

För att säkerställa ett trafiksäkert och användbart gång- och cykelnät ska vägar där barn kommer i kontakt med biltrafik (måste gå i körbanan) vara hastighetssäkrade till 30 km/h. Korsningar ska vara planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h (Vägverket 2005 1a).

Samtidigt som hastigheterna sänkts har dock trafikintensiteten ökat vid många skolor, främst till följd av skjutsande föräldrar. Den generella trafikökningen har varit ungefär en procent per år under den senaste 20-årsperioden. Detta bidrar till en trafikmiljö med otrygga omgivningar i anslutning till skolan och blir ett hinder för barnens cyklande, vilket i sin tur ökar normen av skjutsning (VTI 2017).

För bedömning av trafiksäkerhet är en gång- och cykelbanas separeringstyp viktig i förhållande till övriga trafiksäkerhetsåtgärder /hastigheter för en bilväg. En gång- och cykelbana som separeras från biltrafik med en bred skiljeremsa eller räcke innebär till exempel god standard. En bilvägs funktion och flöde i relation till separeringstyp har betydelse.

Korsningstyp för en gång- och cykelbana har stor betydelse. För barn och unga är viktiga trafiksäkerhetshöjande åtgärder att begränsa bilarnas hastighet, säkerställa god sikt utan skymmande objekt samt tydlig utformning som visar vilket trafikslag som har prioritet. I princip utgör upphöjd passage, planskild passage och rätt utformat gångfartsområde god standard för barn. Överfarter där många cyklister förväntas passera bör också regleras som cykelöverfart.

Parkering nära gång- och cykelvägar utan tillräckligt bred skyddsremsa, dåliga siktförhållanden eller risk för backande fordon innebär låg standard.

Upplevelsekvalitet och upplevd trygghet

Hur ett gång- och cykelstråk upplevs, har betydelse för hur människor gör sina vägval.

Upplevd hög närvaro av människor i rörelse, men även entréer och fönster till bostäder och verksamhetsbyggnader bidrar till känslan av social kontroll och upplevd trygghet. Ett stråk kan upplevas olika under dagtid respektive kvällstid.

Om ett stråk och dess omgivning är överblickbara bidrar det till en känsla av kontroll och frihet att fatta beslut kring vägval. Exempel på låg standard kan vara trånga tunnlar och passager som upplevs instängda.

Variationsrikedom i ett stråks närmiljö kan förhöja en trivselkänsla men också ha motsatt verkan. Fotgängare och cyklister upplever sin närmiljö via flera sinnen. Exempel på intressanta stråk kan vara centrummiljöer eller rekreativa stråk utmed kvalitativa natur- eller kulturmiljöer. Stråk längs enformiga, storskaliga och bullriga miljöer ger ofta låga upplevelsekvalliteter.

Närhet till lekplatser, idrottsplatser och grönområden kan bidra till ökat nyttjande av ett gång- och cykelstråk.

Dygns- och säsongsvariationer har betydelse för hur ett stråk upplevs. Närvaro av människor, men också typ av belysning är viktigt i sammanhanget. Belysningen för gång- och cykelvägen behöver vara jämn och enhetligt ljussatt längs med hela stråket. Det är viktigt för trygghetskänslan men även för att upptäcka hinder och synas själv både som gångtrafikant och cyklist.

Cykeln och resor till fots är ofta delar i en resa tillsammans med andra trafikslag, särskilt kollektivtrafiken. Kopplingen till busshållplatser är mycket viktig och bland annat är cykelparkeringar i nära anslutning till hållplatser betydelsefulla för att främja intermodala resor.

Cykelparkeringar behöver vara synliga och upplysta, ha läsbara cykelställ och vara placerade nära hållplatsen från båda sidor av vägen.

1.3.3 Trafikanalys

Den trafik som genereras som en följd av detaljplanen för Sjöbo väst är en del av flera faktorer som påverkar kapaciteten i bilvägnätet.

Resultat från trafikanalysen presenteras i Bilaga 2 Kapacitet i vägnätet. I denna trafikutredning har en trafikanalys av fyra korsningspunkter gjorts, se Figur 3, utifrån tre scenarion:

- **Scenario Nuläge**
För nuläget har dagens uppmätta och bedömda biltrafikflöden använts för kapacitetsberäkningar av befintlig infrastruktur.
- **Scenario Nollalternativ**
Beräknar kapacitet utifrån trafikallsträng för Sjöbo västs pågående exploatering och framtida planer samt befintliga trafikflöden
- **Scenario 2050**
Beräknar kapacitet utifrån uppräknade av dagens trafik enligt Trafikverkets uppräkningsstal och allsträng från Sjöbo väst med hänsyn till mål om färdmedelsfördelning för området.

Trafikanalysen utgår från följande steg:

- Kartlägga befintlig trafiksituation (flöden och svängandelar)
- Prognos för målår för den befintliga trafiken

- Trafikalsträng av planerad exploatering inklusive nätutläggning
- Kapacitetsberäkning i utvalda korsningspunkter

Enligt trafikmätningar från NVDB, Sjöbo kommun samt AFRY inträffar maxtimme trafiken för Sjöbo väst mellan kl. 16-17. Riktning av flödet längs vägarna samt svängfördelningar bedöms utifrån flödesmätningar och analys av bland annat målpunkter och resvanor.

Vid allsträng inkluderas nyttotrafik (% av total trafikmängd) enligt Trafikverkets riktlinjer (TRV, 2011):

- Bostäder: 15% (inkl. besöks trafik)
- Industri/hantverk: 10%
- Övriga verksamheter: 5%

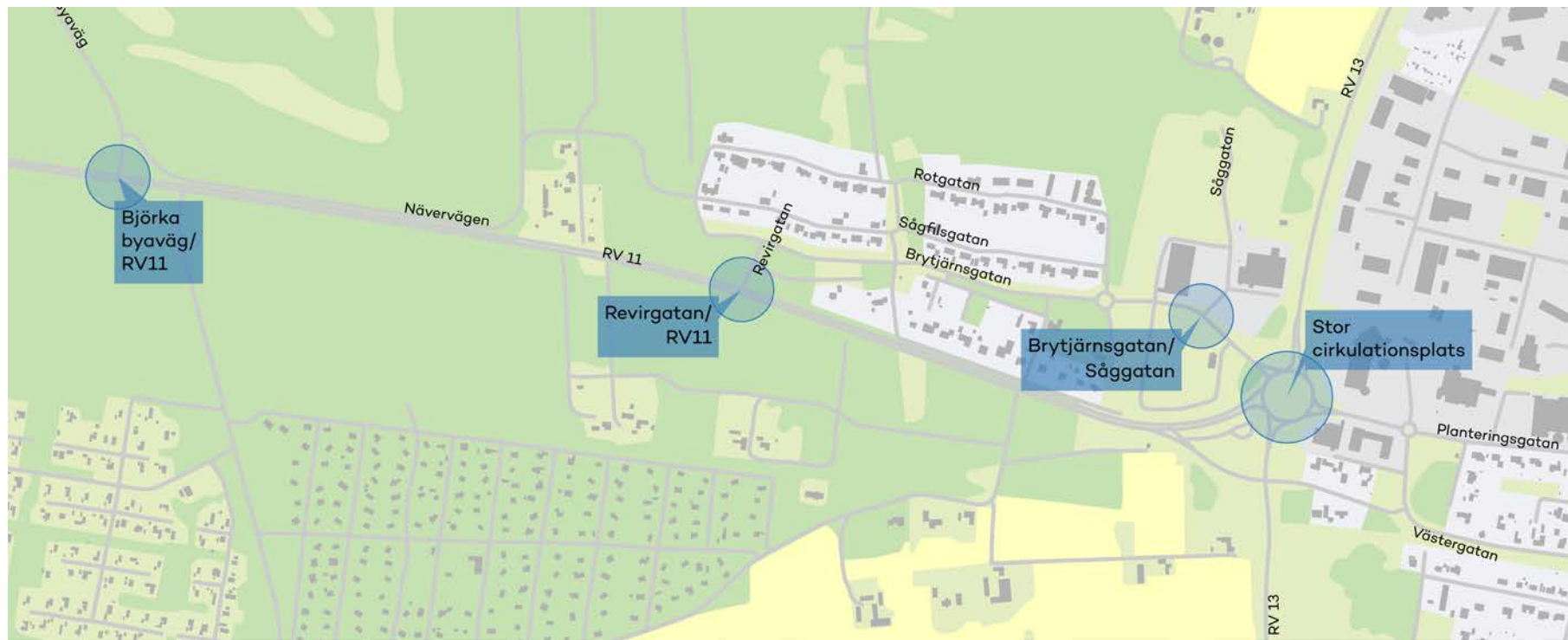
Kapacitetsberäkningar har gjorts med Capcal, ett verktyg som beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. **Belastningsgrad** är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Kapacitetsanalysen utförs för att kontrollera om dagens utformning klarar av trafikmängderna från respektive scenario.

Belastningsgraden beräknas i Capcal som baseras på Trafikverkets beräkningshandledning *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter TRV 2013:64346* (Trafikverket, 2014). Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har värden för önskvärd respektive godtagbar servicenivå, se Tabell 1. För den godtagbara servicenivån behövs godkännande från Trafikverket.

Tabell 1 Servicenivå uttryckt i belastningsgrad under den funktionella livslängden, under maxtimme. (Trafikverket, 2012)

Korsningstyp	Önskvärd	Godtagbar
Trevägs korsning	$\leq 0,6$	$< 1,0$
Cirkulationsplats	$\leq 0,8$	$< 1,0$

Capcal har inte kapacitet att direkt beräkna fembenta cirkulationsplatser. Istället har den stora cirkulationsplatsen analyserats i tre steg, där två ben i korsningen slås ihop i varje steg.



Figur 3 Analys och beräkningar har utförts i de fyra utpekade korsningspunkterna.

1.4 Aktörer och intressenter

I kapitel 7 redogörs det för vilka aktörer som medverkat i ÅVS-processen.

De aktörer och intressenter som berörs av trafikutredningen för Sjöbo väst är:

- Sjöbo kommun
- Trafikverket
- Region Skåne/Skånetrafiken
- Exploatör för skola
- Medborgarna i Sjöbo kommun, främst boende i Sjöbo väst men även besökare och näringsliv inom Sjöbo väst.
- Polis och Räddningstjänst

I samband med genomförandet av ÅVS-processen gjordes riktade utskick med post till boende inom området. De skickades ut den 15 september 2021. De boende kunde skicka in synpunkter fram till den 29 september. Synpunkterna har sammanfattats i Bilaga 1. Synpunkterna har delvis beaktats vid framtagande av trafikutredningen, men kommer även att beaktas i den fortsatta planeringsprocessen.

1.5 Rapportens disposition

Rapporten är upplagd utifrån de olika stegen i ÅVS-processen. I kapitel 1 Initiera, beskrivs bakgrund och syfte med uppdraget, vilka avgränsningar som gjorts, vilka metoder som använts i arbetet och vilka aktörer som berörts och varit delaktiga i arbetsprocessen.

I Kapitel 2 Förstå situationen, beskrivs nuläget för de olika trafikslagen samt de förändringar som den planerade utvecklingen av Sjöbo väst kommer att innebära för trafikmiljön. Kapitlet innehåller även en sammanfattning av nationella, regionala, lokala och projektspecifika mål.

I kapitel 3 Prova tänkbara lösningar, redogörs för de åtgärdsförslag som togs fram men som man valde att inte gå vidare med i nuläget.

Kapitel 4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder, innehåller dels en redogörelse för de åtgärdsförslagen som tagits fram under ÅVS-processen samt de olika åtgärdsförslagens måluppfyllnad, dels en vidareutveckling av de åtgärdsförslag som är extra relevanta för detaljplanen Sjöbo väst. För dessa åtgärdsförslag presenteras ett urval av utformningsprinciper. **Ett urval av åtgärdsförslagen har kostnadsbedömts.**

Därefter följer en samlad bedömning av nuläge, den planerade utvecklingen samt åtgärdsförslagen ur ett barnperspektiv samt samlade slutsatser kring fortsatt arbete. Rapporten avslutas med en kort beskrivning av arbetsprocessen.

2 Förstå situationen

2.1 Nuläge

2.1.1 Målpunkter

Inom Sjöbo väst har idag ca 77 villatomter exploaterats och ytterligare ca 17 tomter kommer att exploateras inom kort. Sammantaget omfattas den tätare villabebyggelsen av mer än 100 bostäder. Inom Sjöbo väst finns idag ett handelsområde och ytterligare exploatering av handel samt en padelhall pågår.

Merparten av Sjöbos tätorts målpunkter för Sjöbo väst, såsom handel, sjukvård, skolor och rekreation, är belägna i närheten av Sjöbo centrum och resecentrum samt norr och öster om detta, se Figur 4. Avståndet från Sjöbo väst till dessa målpunkter är drygt ca 2 km.

Väg 13 (Rv 13) och väg 11 (Rv 11) upplevs som barriärer mellan Sjöbo väst och övriga Sjöbo tätort. Söder om Sjöbo väst och Rv 11 finns relativt isolerade sommarstugeområden, Sjöbo sommarby och strax väster om den Svansjö sommarby, som håller på att utvecklas till villaområden.

Tillgänglighet till dagens busshållplatser belyses i kapitel 2.1.4. Kollektivtrafik.

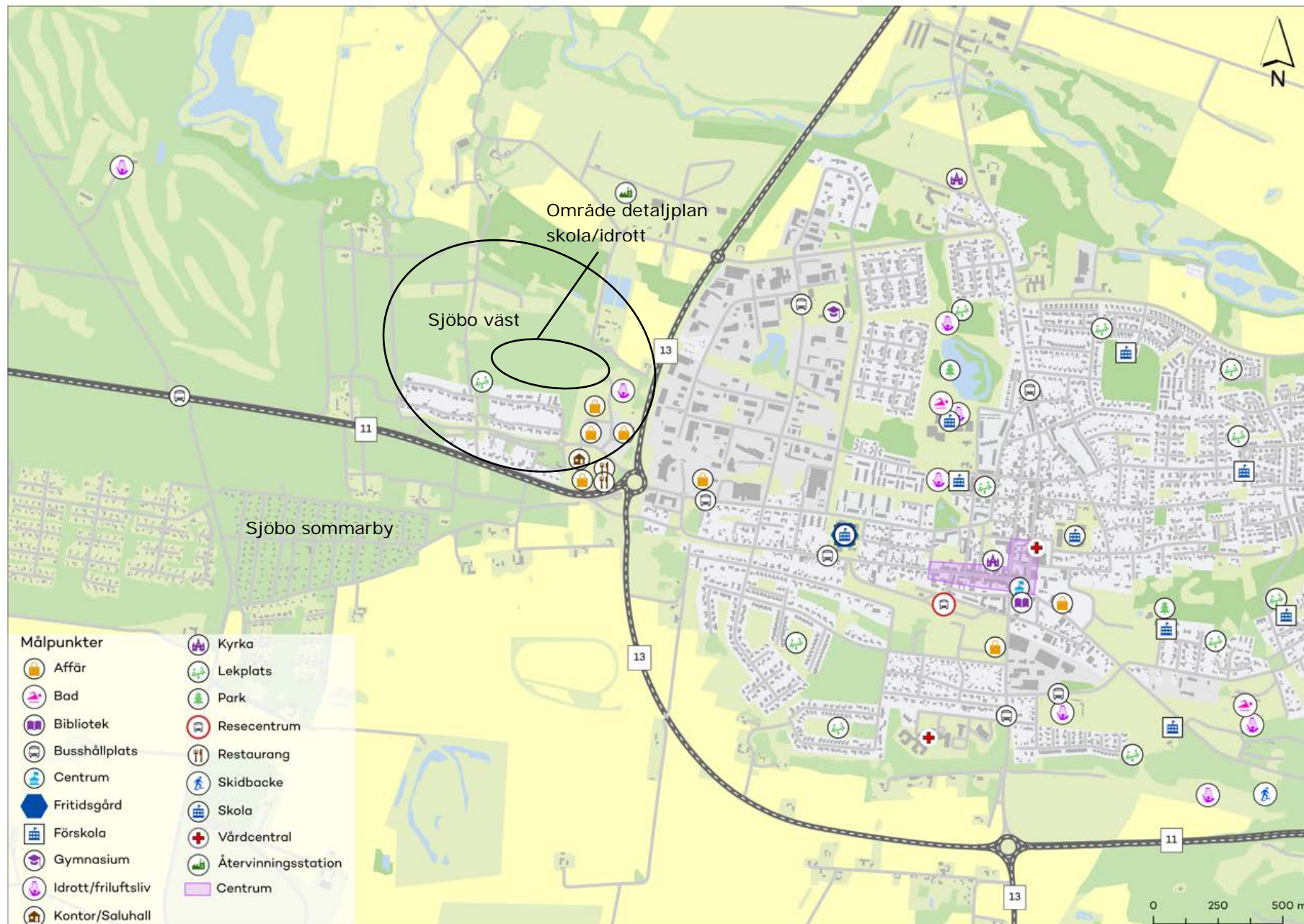
Sammantaget bedöms tillgängligheten med gång och cykel acceptabel men på gränsen till låg. Detta beror på långa avstånd och barriärer mellan Sjöbo väst och flertalet av Sjöbos vardagsmålpunkter i övriga Sjöbo tätort.

Målpunkter för barn och unga

I nuläget är vardagsmålpunkter, såsom skola och fritidsaktiviteter, för barn och unga som bor inom Sjöbo väst belägna närmare centrala Sjöbo. Närmaste förskola/skola ligger ca 1,5 km österut och flertalet målpunkter för barn och unga är lokaliserade mer än 2 km österut. Det finns även en gymnasieskola, Malenagymnasiet, beläget i Sjöbo tätort, med ca 2 kilometers cykelväg från Sjöbo väst. Inom Sjöbo väst finns en utflyktslekplats med bondgårdstema, Bondgårdslekplatsen, som är populär bland Sjöbos invånare. I övrigt kan Sjöbo västs handelsområde och padelhall ses vara målpunkter för unga inom Sjöbo väst, men även för unga inom Sjöbo tätort.

Tillgänglighet med kollektivtrafik belyses i kapitel 2.1.4. Kollektivtrafik – barn och unga.

Sammantaget ger målpunktsanalysen att Sjöbo västs barn och unga har låg tillgänglighet, sett till avstånd, till sina vardagsmålpunkter där även den större barriären väg 11/13 behöver passeras. På motsvarande sätt bedöms barn och unga som bor i övriga Sjöbo tätort ha låg tillgänglighet till Sjöbo väst.

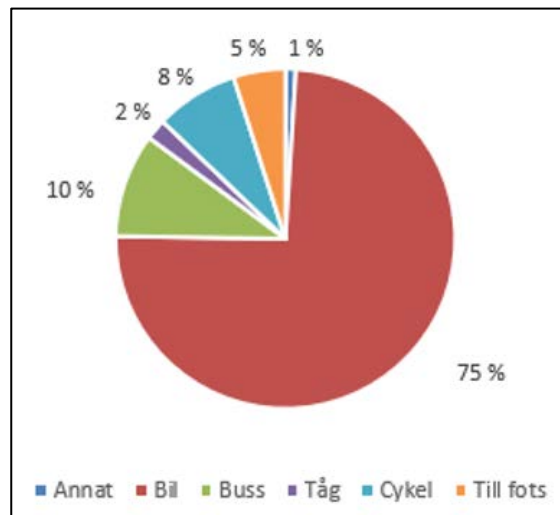


Figur 4 Analyserade målpunkter inom Sjöbo väst. Fler gatunamn finns i Figur 19, kapitel 2.1.5 Biltrafik.

2.1.2 Resvanor

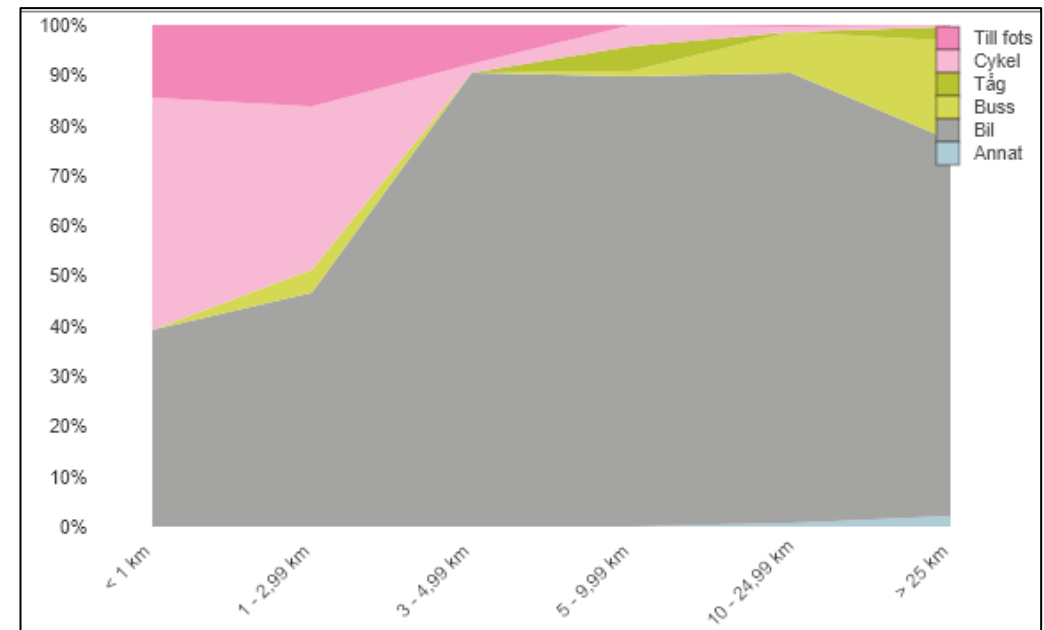
Region Skånes resvaneundersökning som genomfördes år 2018 (Region Skåne, 2019) ger att Sjöbos invånare gör i snitt 1,8 resor per dygn fördelat på 2,0 resor per vardag och 1,3 resor per helgdag.

Av de resor som genomförs görs 75% med bil, 10% med buss, 8 % med cykel och 5% till fots, se Figur 5.



Figur 5 Färdmedelsfördelning för invånarna i Sjöbo.

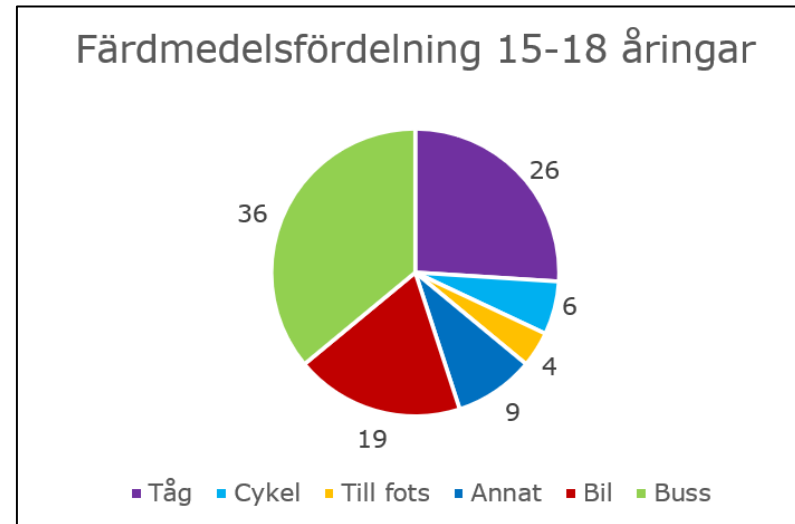
Sett till färdmedelsfördelning baserat på reslängd så ökar andelen bilresor påtagligt vid mellan 3-5 kilometers reslängd, se Figur 6.



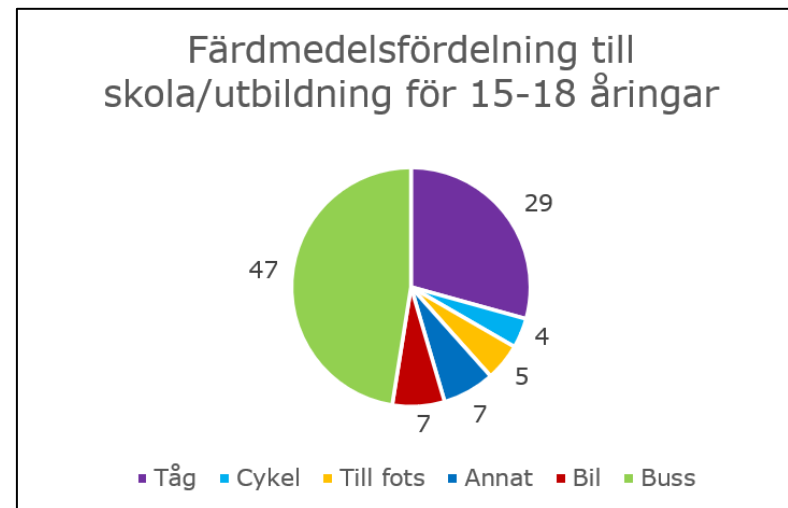
Figur 6 Färdmedelsfördelning baserat på reslängd i Sjöbo.

Det finns för få respondenter för att bedöma ungas resande för enbart Sjöbo kommun. För att få en uppfattning om hur ungdomars resvanor kan se ut valdes ett antal liknande kommuner ut, där orternas samlade statistik utgjorde underlag till sammanställningen. Orterna som valdes ut är närliggande skånska kommuner utan egen stadsbusstrafik. Vissa kommuner har dock tågtrafik. Orterna som är inkluderade i statistiken är: Höör, Hörby, Simrishamn, Sjöbo, Skurup, Svedala, Staffanstorps och Tomelilla. För dessa kommuner kombinerat så finns tillräckligt underlag för att ge statistik över ungas resvanor (15-18 åringar).

Av figurerna 7 och 8 framgår att ungdomar står för en stor andel kollektivtrafikresor. Här framgår även att andel bilresor är högre än andel cykelresor.



Figur 7 Procentuell färdmedelsfördelning för unga i mindre skånska kommuner.



Figur 8 Procentuell färdmedelsfördelning till utbildning för unga i mindre skånska kommuner.

2.1.3 Gång och cykel (GC)

Inom Sjöbo väst finns idag en kombinerad gång- och cykelbana (GC-bana), som huvudsakligen är avskild med en bredare gräsyta och trädplantering, längs med Brytjärnsgatans norra sida. Till denna ansluter två GC-banor norrut, mot Rotgatan respektive Bondgårdslekplatsen. Längs Såggatan är fotgängare och cyklister hänvisade till blandtrafik med bilister, se Figur 9. En cirkulationsplats med hastighetssäkrade GC-passager har nyligen byggts i anslutning till Såggatan, Brytjärnsgatan och till ett nytt handelsområde. En GC-väg ansluter i Såggatans norra del mot Reningsverksvägen. För övriga gator hänvisas fotgängare och cyklister till blandtrafik. Förutom vid den nyanlagda cirkulationsplatsen finns inga hastighetssäkrade GC-passager. Det finns bilhinder på GC-banor inom Sjöbo väst som snarare gynnar biltrafikens och missgynnar cykeltrafikens framkomlighet i området, se Figur 10.

GC-banan längs Brytjärnsgatan fortsätter österut via en planskild passage under Rv 13 för att ansluta till Sjöbos huvudnät för gång och cykel. För att ta sig mot centrum och resecentrum kan GC-banor längsmed Planteringsgatan och Västergatan väljas. Stråket längs Planteringsgatan är ordnat med flera hastighetssäkrade passager, men alla är inte hastighetssäkrade i dagsläget. Längs Västergatan finns endast en hastighetssäkrad passage. Längs Ommavägen och Industrigatan är flertalet passager inte hastighetssäkrade, se Figur 11.

Sjöbo västs koppling till busshållplatsen vid korsningen Björka byaväg/Rv 11 är via Nävervägen som är en smal bilväg, ca 4 meter bred, med blandtrafik och skyltad hastighet 70 km/h. Bilister använder den som smitväg, särskilt under dygnets maxtimmar. Nävervägen skyltas även som ett regionalt cykelturiststråk.

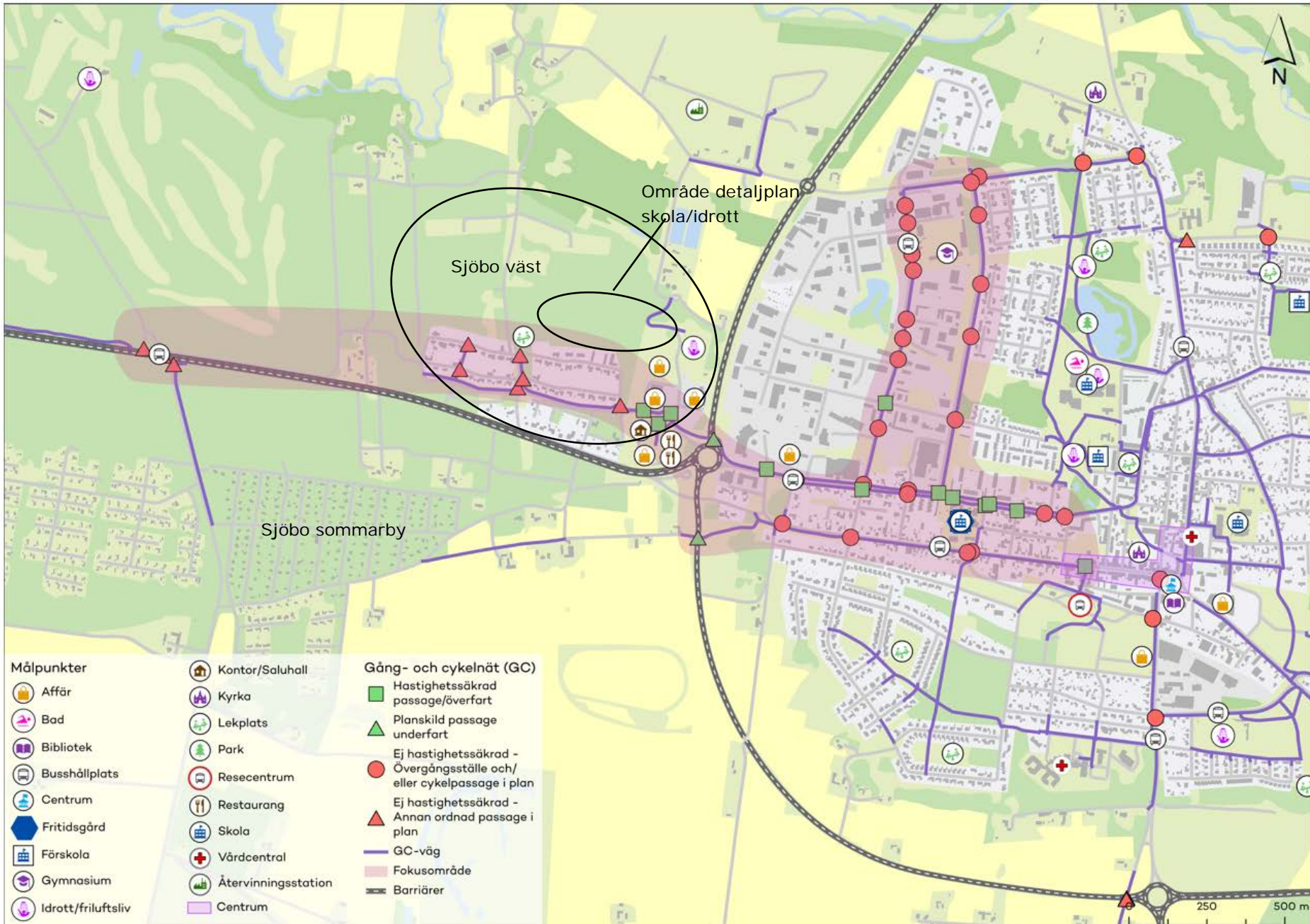
Nävervägen används även för oskyddade trafikanter som ska ta sig från Sjöbo och Svansjö sommarbyar till Sjöbo väst och dess verksamhetsområde.



Figur 9 Såggatan sett från norr.



Figur 10 Bilhinder längs med cykelbana i Sjöbo väst.



Figur 11 Analyserat gång- och cykelnät inom valt fokusområde. Fler gatunamn finns i Figur 19, kapitel 2.1.5 Biltrafik.

Sjöbo och Svansjö sommarbyar har ingen direkt GC-koppling till Sjöbo väst. Antingen väljs den icke hastighetssäkrade passagen över Rv 11 vid Björkakorset eller en planskild passage österut mot Västergatan. Båda alternativen innebär stora omvägar för de boende och även en risk för farliga genvägar över Rv 11.

Det saknas en GC-bana inklusive anordnad passage längs Esplanaden via cirkulationsplatsen med Rv 13 för att ansluta till befintlig bana vid Ommadalsvägen.

För utvalt huvudnät inom Sjöbo tätort saknar GC-banorna egen belysning och tar del av bilvägarnas gatubelysning, som i flera fall finns på motsatt sida om GC-banorna. Detta berör bl. a. Planteringsgatan, Ommavägen och Industrigatan.

GC-banan längs Planteringsgatans norra sida, som leder via planskild passage till Sjöbo väst, kan betraktas som Sjöbo västs stora entré för fotgängare och cyklister. Här finns idag endast en smal skiljeremsa mot Planteringsgatan och delvis bristfällig belysning och sikt som påverkar trafiksäkerheten negativt. Vegetation och siktproblematik kan förstärka känslan av otrygghet. Sjöbo västs stora huvudentré för gång och cykel är inte synliggjord. Se Figur 12 och 13.

Sammantaget har ett flertal behov och brister identifierats för det analyserade GC-nätet. Fokus på analysen har gjorts utifrån barns och ungas behov. Dessa tydliggörs i avsnittet som barns och ungas behov på nästa sida.



Figur 12 Sjöbo västs huvudentré är inte synliggjord. På sträcka vid planteringsgatan åtskiljs GC-banan från biltrafiken endast med en smal skiljeremsa. Särskild belysning för GC-banan saknas.



Figur 13 Siktproblem vid planskild GC-passage mot Sjöbo väst.

Gång och cykel - barn och unga

Följande behov och brister, avseende tillgänglighet/framkomlighet, trafiksäkerhet samt upplevelsekvalliteter och social trygghet lyfts för befintligt gång- och cykelnät (GC-nät).

Såggatan är en ca 7 meter bred gata med blandtrafik och ansluter till verksamheter, bl. a. handel, som alstrar tung trafik. Gatumiljön är storskalig. Gatans verksamheter bidrar dock till rörelser och social trygghet för stråket dagtid. Här saknas en GC-bana, helst i kombination med skiljeremsa/trädallé, samt förbättrad småskalig belysning för oskyddade trafikanter. Det saknas upphöjda gångpassager mellan verksamheternas parkeringar för att uppmuntra samnyttjande av parkering samtidigt som de skulle verka hastighetsdämpande och därmed trafiksäkerhetshöjande.

Befintligt GC-nät inom Sjöbo väst har bilhinder som även hindrar cyklisterna och GC-passagerna är inte hastighetssäkrade.

Planskild GC-passage under Rv 13 norr om cirkulationsplatsen är Sjöbo västs huvudentré för oskyddade trafikanter varför den bör göras mer attraktiv och synas mer för allmänheten. Det finns behov av att jobba med bredare skiljeremsa mot Planteringsvägen, vägleda med trädallé, attraktiv växtlighet, småskalig belysning och förbättrad gestaltning för själva tunneln. Här finns också siktproblem i nedförsbacke som bör motverkas t ex genom målning av skiljelinjer och eventuellt installation av speglar. Förbättrande gestaltningsförslag bör tas fram för GC-sträckan mellan Såggatan och korsningen med Västergatan. Se Figur 14.

Planteringsgatan och Västergatan är viktiga GC-stråk mot centrum, resecentrum och många målpunkter för barn, unga och

vuxna. En översyn bör göras av hur dessa GC-stråk kan göras mer trafiksäkra och framkomliga genom t. ex. fler hastighetssäkrade passager.

GC-stråket längs med Nävervägen har trafiksäkerhetsbrister och unga och vuxna kan uppleva det osäkert att ta sig till busshållplatsen.

GC-passagen över Rv 11 till busshållplatsen vid Björka byaväg är inte hastighetssäkrad och därmed inte tillräckligt trafiksäker för barn och unga.

Det saknas en **gen och trafiksäker GC-passage via Rv 11** mellan Sjöbo sommarstad och Sjöbo väst.



Figur 14 Planskild GC-passage till/från Sjöbo väst

2.1.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Sjöbo utgörs av regionbusstrafik, där området kring Sjöbo väst är redovisat i Figur 15. Sjöbo trafikeras av de båda Skåneexpressen-linjerna SkE5 och SkE8 mot Lund respektive Malmö samt linje 160 mot Lund. Dessa har god turtäthet under rusningstrafik och kan ses som goda alternativ för arbetspendling in till andra orter. För att ta sig norrut, mot till exempel Hörby, avgår linjerna 330 och 340 från hållplatsen Sjöbo väster. Dessa trafikeras mer sällan. Söderut går det att ta sig mot Tomelilla och Simrishamn med SkE5 eller Ystad med linje 301.

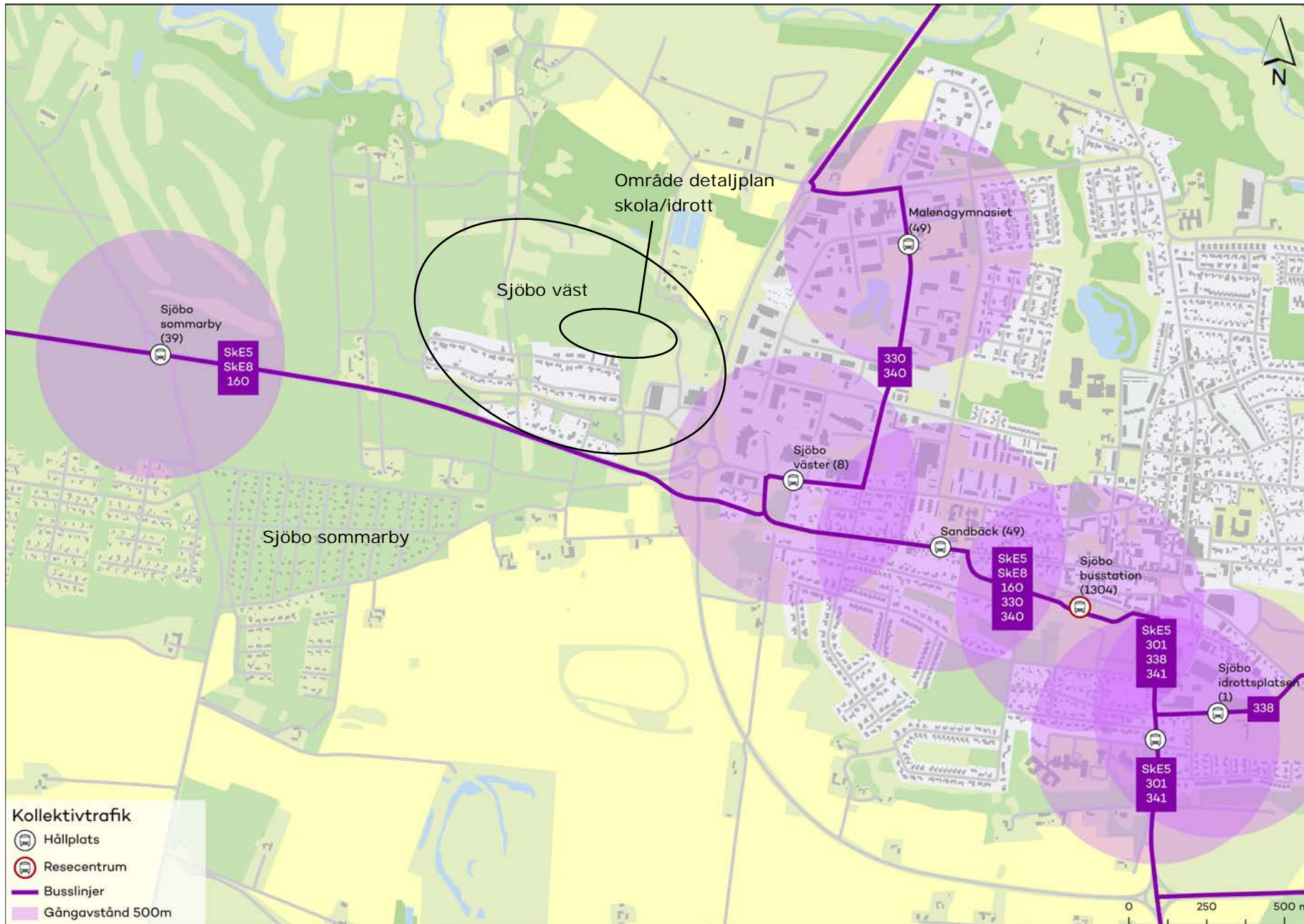
I kartbilden visas de aktiva hållplatserna med 500 meters gångavstånd för att indikera ett acceptabelt upptagningsområde. Utifrån 500 meter gångavstånd, tas hänsyn till genhetsknot, som gör att cirklarna i figuren har en radie på 400 meter.

Gångavståndet utgår från Sjöbos trafikplan (2013), där 500 meter anges vara ett avstånd som bör finnas från busshållplats till merparten av bostäder i tätorten. Detta sammanfaller väl med Kol-TRAST (TRV, SKR 2012), där 400–600 meter är en standard som kan tillämpas vid besvärliga planeringsförutsättningar, t.ex. vid förändringar i befintliga områden.

Genomsnittligt antal påstigande passagerare (i båda riktningar) per hållplats redovisas inom parentes i Figur 15. Statistik är hämtad från tio vardagar i mars 2019 (4-8 samt 11-15 mars). Det är tydligt att Sjöbo busstation är en viktig knutpunkt, där 1300 passagerare stiger på buss per dag, jämfört med näst största hållplats (Sandbäck, 49 påstigande). Samtliga busslinjer i Sjöbo tätort leder via Sjöbo busstation.

Idag stannar SkE 8 och linje 160 vid hållplatsen Sjöbo sommarby. Linje 330 och 340 stannar vid hållplatsen Sjöbo väster.

För boende i Sjöbo väst och Sjöbo sommarby, samt verksamheter som finns och byggs inom Sjöbo väst, finns i nuläget ingen busshållplats som har en acceptabel standard avseende gångavstånd. Ytterligare tydliggöranden beskrivs i avsnittet om barns och ungas behov på sida 22.



Figur 15 Kollektivtrafik kring Sjöbo väst och Sjöbo tätort. Cirklarna visar upptagningsområde med radien 400 meter. Genomsnittligt antal påstigande per dag i parentes.

Kollektivtrafik - barn och unga

I Sjöbo tätort finns det två F-6 skolor (Emanuelskolan och Sandbäcksskolan) samt en 7-9 skola (Färsingaskolan) i kommunal regi. Utanför tätorten finns även Lövestad skola, Storksskolan och Vollsjö skola. Det finns även en gymnasieskola, Malenaskolan, inom orten.

Barn som bor i Sjöbo väst och inom Sjöbo tätort har inte tillgång till skolskjuts i dagsläget.

Barn som bor i mindre orter utanför Sjöbo tätort har skolskjuts. Mer än 40% av barnen använder skolskjuts idag. Till Emanuelskolan och Sandbäcksskolan går en tur på morgonen och en på eftermiddagen för att lämna F-6-barnen. Turer för yngre barn går även till de andra kommunala skolorna. Efter att dessa lämnats av, kör bussarna en runda till för att hämta upp och därefter lämna av högstadieläverna på Färsingaskolan, där eleverna börjar en timme senare än på låg- och mellanstadiet. På eftermiddagen avgår totalt nio bussar vid kl 16 från Färsingaskolan.

Om barnen har fritidsaktiviteter som ligger långs med skolskjutsens linje och tiderna är anpassade kan de bli avsläppta. Ingen aktiv samordning sker dock i dagsläget mellan fritidsaktiviteter i övrigt.

Gymnasieelever hänvisas till de regionala busslinjerna. Inga hämtningar sker utanför kommunen.

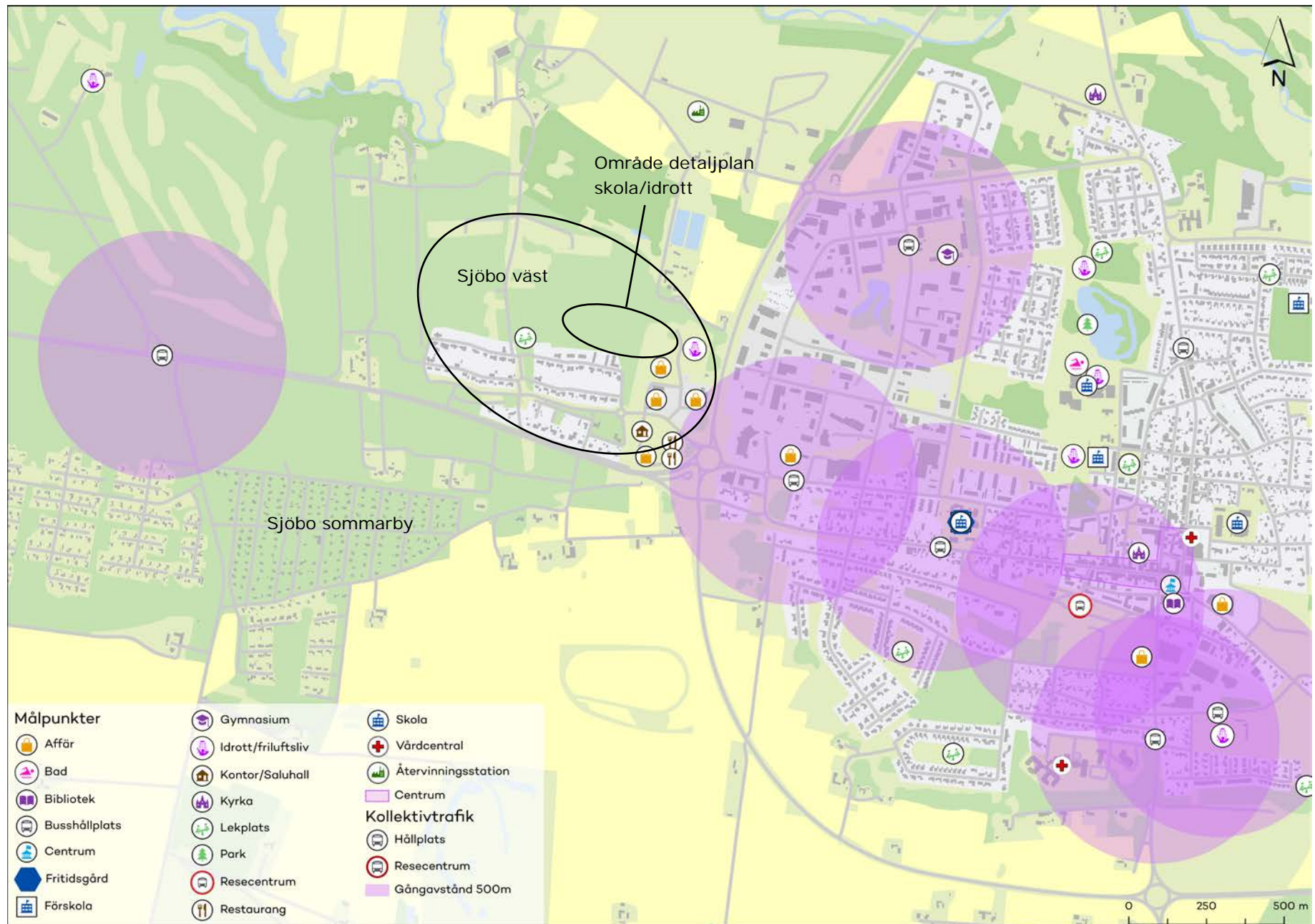
Sjöbo västs barn och unga har ingen busshållplats inom acceptabelt gångavstånd. Den närmaste busshållplatsen i väster ligger vid Björka byaväg mer än 1,5 kilometer från detaljplaneområdet. Den har väderskydd och cykelparkering utan möjlighet att låsa fast en

cykelram. Närmaste busshållplatsen i öster ligger knappt en kilometer bort vid Planteringsgatan. Här finns varken väderskydd eller cykelparkering. Gång/cykelpassagerna för busshållplatserna är planpassager som inte är hastighetssäkrade.

Det finns i nuläget ingen busshållplats som har acceptabelt gångavstånd med en god koppling till Sjöbo väst, Sjöbo sommarby eller planerad skola och idrottsverksamhet. Trafiksäkerhetsstandarden för passager/busshållplats bedöms bristfällig. Säkrare cykelparkering bör ordnas liksom översyn av belysning. Barnen i Sjöbo väst och Sjöbo tätort har ingen skolskjuts vilket innebär större risk att barn istället skjutsas med bil till den planerade skolan.



Figur 16 Gång- och cykelpassage över väg 11 vid busshållplatsen Sjöbo sommarby.



Figur 17 Busshållplatsernas upptagningsområden i relation till utvalda målpunkter inom Sjöbo tätort i relation till Sjöbo väst.

2.1.5 Biltrafik

Biltrafikens huvudnät kring Sjöbo tätort utgörs främst av Rv 11 (Malmövägen) som löper västerut mot Lund och Malmö samt österut mot Simrishamn. I nord-sydlig riktning sträcker sig Rv 13 (Hörbyvägen) där Höör och Hörby nås i norr och Ystad i söder. De båda statliga vägarna möts i en fembent cirkulationsplats väster om tätortens centrum. Vägarna är utpekade som del av det funktionellt prioriterade vägnätet. I dagsläget observeras köbildning på Rv 11 från cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 och västerut under eftermiddagens maxtimme. Kapacitetsberäkningar av nuläget visar att cirkulationsplatsen har kapacitetsproblem, se Bilaga 2 Kapacitet i vägnätet.

Området Sjöbo väst ansluter till cirkulationsplatsen via huvudgatan Brytjärnsgatan, som därefter ansluter till verksamhetsområdet via Säggatan samt bostadsgator längre västerut. Brytjärnsgatan har en längre raksträcka med ca 6 meters bredd, som inbjuder till högre hastigheter. Dess anslutningar mot villagatorna är något svåra att orientera sig i. Villagatornas körbanor är ca 6 meter breda. Bilparkering sker inom respektive villatomt, men är tillåten på villagatorna. Det finns ingen anordnad bilparkering för Bondgårdslekplatsen, vilket gör att besökande bilar parkerar på villagatorna och skapar trånga förhållanden.

Väster om Sjöbo väst ansluter Nävervägen, som är ca 4 meter bred och har den lägsta vägklassen, klass 9, enligt NVDB (Nationell vägdatabas). Via denna väg är det möjligt att senare ansluta till Rv 11 vid Björka byaväg. Idag observeras smittrafik till och från Sjöbo väst när det upplevs enklare att ta denna väg än Rv 11. Nävervägens anslutning mot Sjöbo väst är utformad så att smittrafiken kan missta

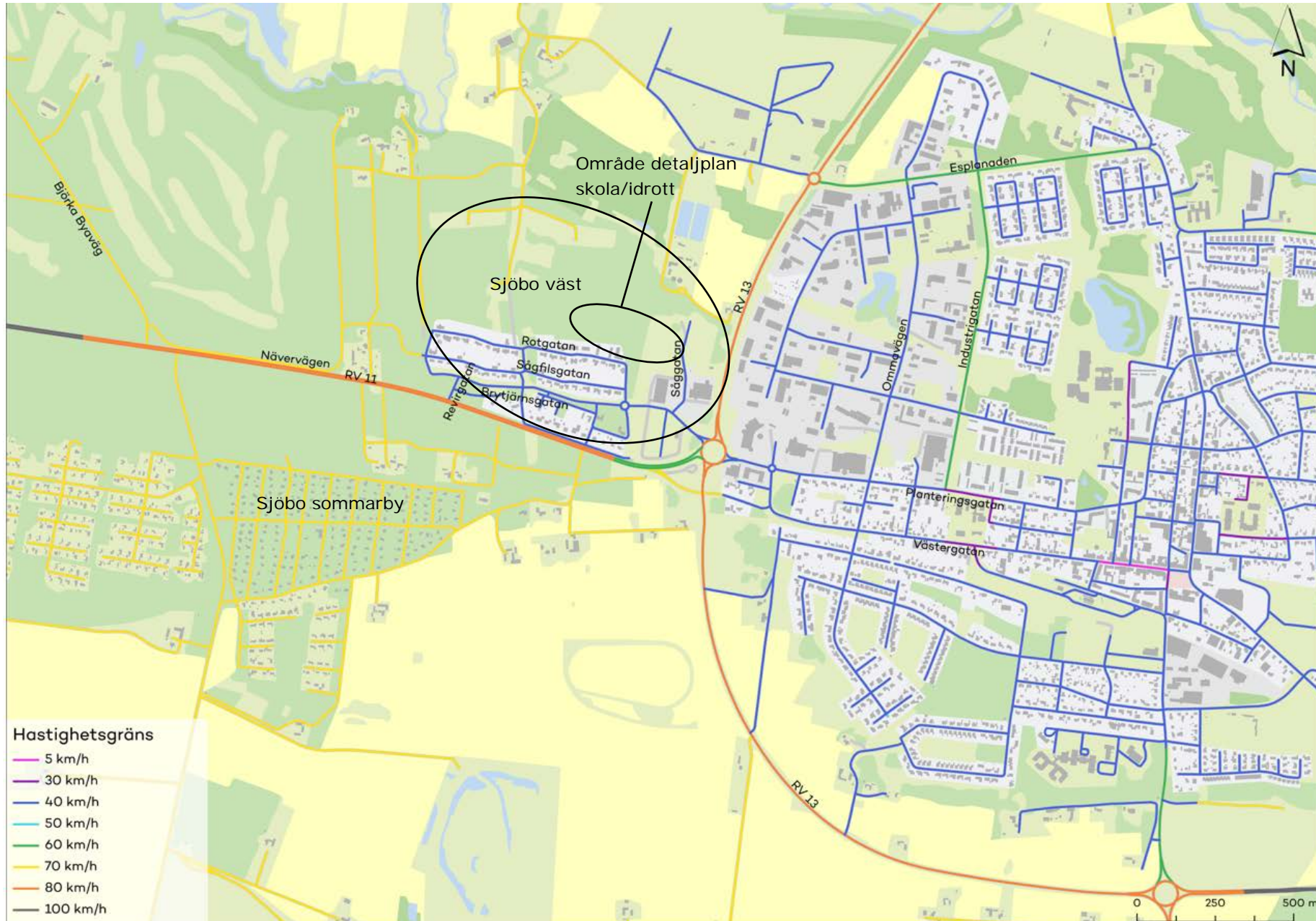
vägval och belasta villagatan Sägfilsgratan istället för Brytjärnsgatan som är den egentliga huvudgatan.

Hastigheten är 30 km/h längs med skolområde i centrala delen av orten. I övrigt gäller främst 40 km/h i Sjöbo, undantaget gågatan i centrum samt ett par gator i de norra delarna av orten. Längs Rv 11 i väst sänks hastighetsgränsen från 100 till 80 km/h närmare tätorten för att bli 60 km/h närmast cirkulationsplatsen. Rv 13 har genomgående hastighetsgräns 80 km/h. I Sjöbo väst är det 40 km/h i bostads- och verksamhetsområdet. Längs Nävervägen är det skyltat 70 km/h vidare västerut.

Sammantaget upplevs idag kapacitetsproblem i den fembenta cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13. Nävervägen är en viktig GC-koppling mot busshållplatsen och bedöms inte vara trafiksäker för oskyddade trafikanter och här förekommer smittrafik. Dess anslutning mot Sjöbo väst leder trafik in på villagator. Hastighetsefterlevnaden på Brytjärnsgatan bedöms bristfällig. Parkering på villagator vid Bondgårdslekplatsen skapar trång miljö.



Figur 18 Trafik leds in från Nävervägen på villagatan Sägfilsgratan, där det inte finns gång- eller cykelbana för oskyddade trafikanter.



Figur 19 Skyltade hastigheter i aktuellt vägnät.

Biltrafik - barn och unga

För barn och unga har de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik stor betydelse för deras utveckling och hälsa. Som dagens samhälle och Sjöbo tätort är format idag finns risk att bilen kommer att användas för att skjutsa barnen till skolor och fritidsverksamheter samtidigt som bilen innebär en negativ påverkan på barns livsmiljöer och möjligheter att transportera sig självständigt. Följande behov bedöms finnas med koppling till biltrafik.

Nävervägen är smal, skyltad med 70 km/h och innehar blandtrafik. Ett säkrare gång- och cykelstråk behöver utvecklas längs vägen för säkrare väg till busshållplatsen vid Björka byaväg och mot Sjöbo och Svansjö sommarbyar. **Nävervägens anslutning till Sjöbo väst** leder in onödig trafik på villagatan Sägfilsgatan och skapar trafiksäkerhetsrisker.

Ungdomar kör A/Epa-traktorer till skolan istället för att cykla eller åka buss. Det skapar ett parkeringsbehov som bör undvikas.

Det finns behov av **hastighetsdämpande åtgärder** för bil på Brytjärnsgatan, men även andra anslutande gator, dels för att motverka onödig smittrafik, dels för att höja trafiksäkerheten.

Bondgårdslekplatsen är en utflyktslekplats för Sjöboborna. Idag finns ingen anordnad bilparkering. Det får till följd att skjutsande föräldrar parkerar sina bilar allra närmast lekplatsen på villagatorna med trängsel och trafiksäkerhetsrisker som följd. Det finns behov att anordna en **mindre bilparkering** på promenadavstånd en bit från lekplatsen. Allra närmast lekplatsen bör en tydlig cykelparkering anordnas.

Gestaltningen av Sägгатans gaturum behöver överlag förbättras. Förutom att anordna en separerad GC-bana längs gatan bör möjligheter och behov för vegetation och vattenhantering utredas. Trafiksäkerhet för barn och samnyttjande av parkeringsplatser mellan verksamheter underlättas genom att anordna hastighetssäkrade gångpassager över vägen.

Översyn av **kapaciteten för cirkulationsplatsen med Rv 11/Rv 13** bör göras. En alltför låg kapacitet kan innebära risk för förseningar för kollektivtrafik men också risker för onödig smittrafik inom Sjöbo väst. Detta kan påverka resande och trafiksäkerhet för barn inom Sjöbo väst negativt.



Figur 20 Vägnätet inom Sjöbo väst saknar till stor del hastighetsdämpande åtgärder och leder till sämre hastighetsefterlevnad.

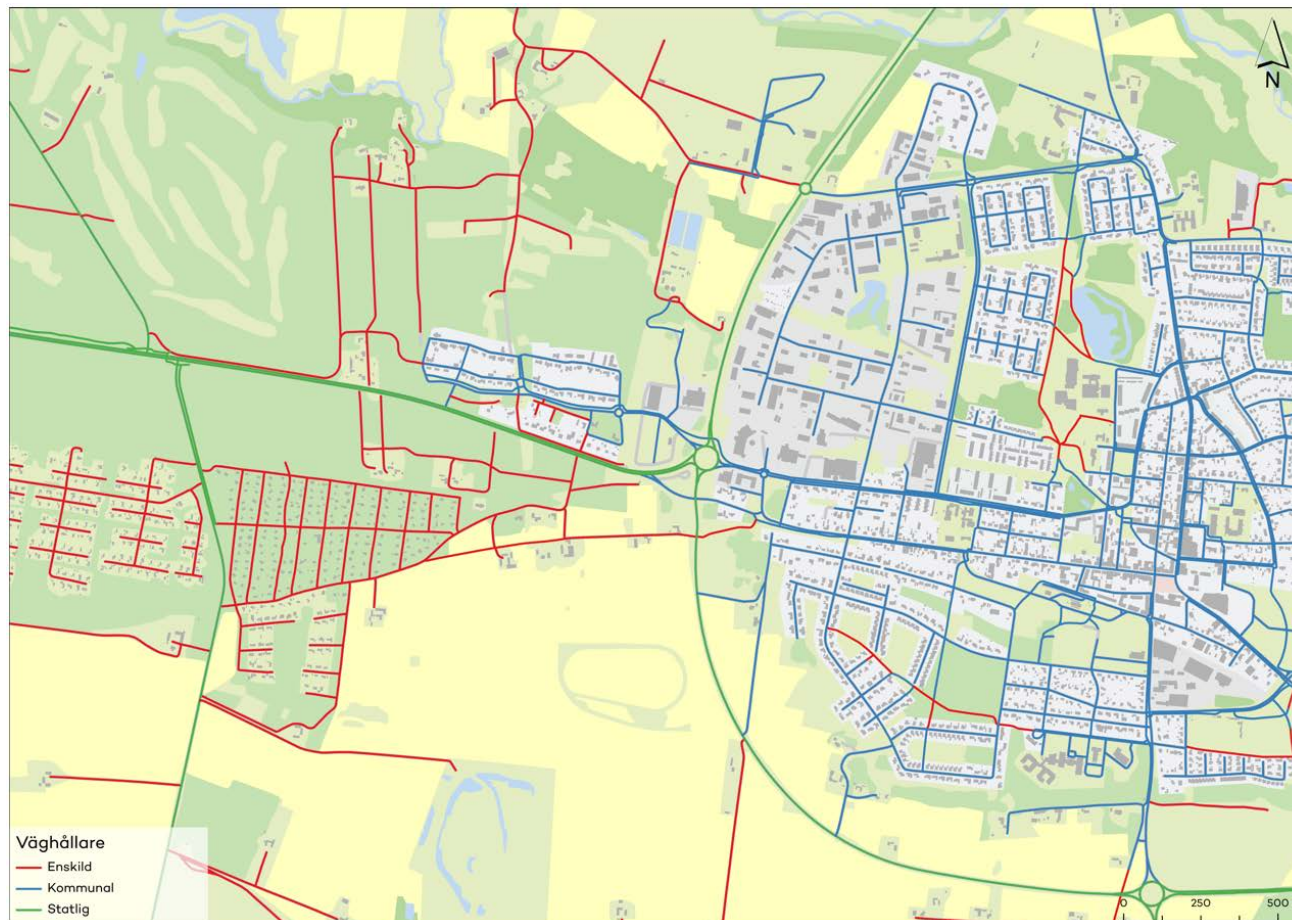


Figur 21 Nävervägen är smal och trafikeras av både bilister och oskyddade trafikanter. Den belastas idag av smittrafik.

2.1.6 Väghållare för infrastrukturen

Av Figur 22 framgår väghållaransvar för aktuella vägar. Inom redan exploaterat område inom Sjöbo väst är Sjöbo kommun väghållare. Det mer perifera vägnätet som bl.a. berör Nävervägen är enskilda vägar.

Trafikverket är väghållare för Rv 11, Rv 13, Björka byaväg och Ilstorpsvägen.



Figur 22 Vägnät som visar väghållaransvar.

2.2 Framtida planer och kommande utveckling

2.2.1 Planerad utbyggnad i Sjöbo väst

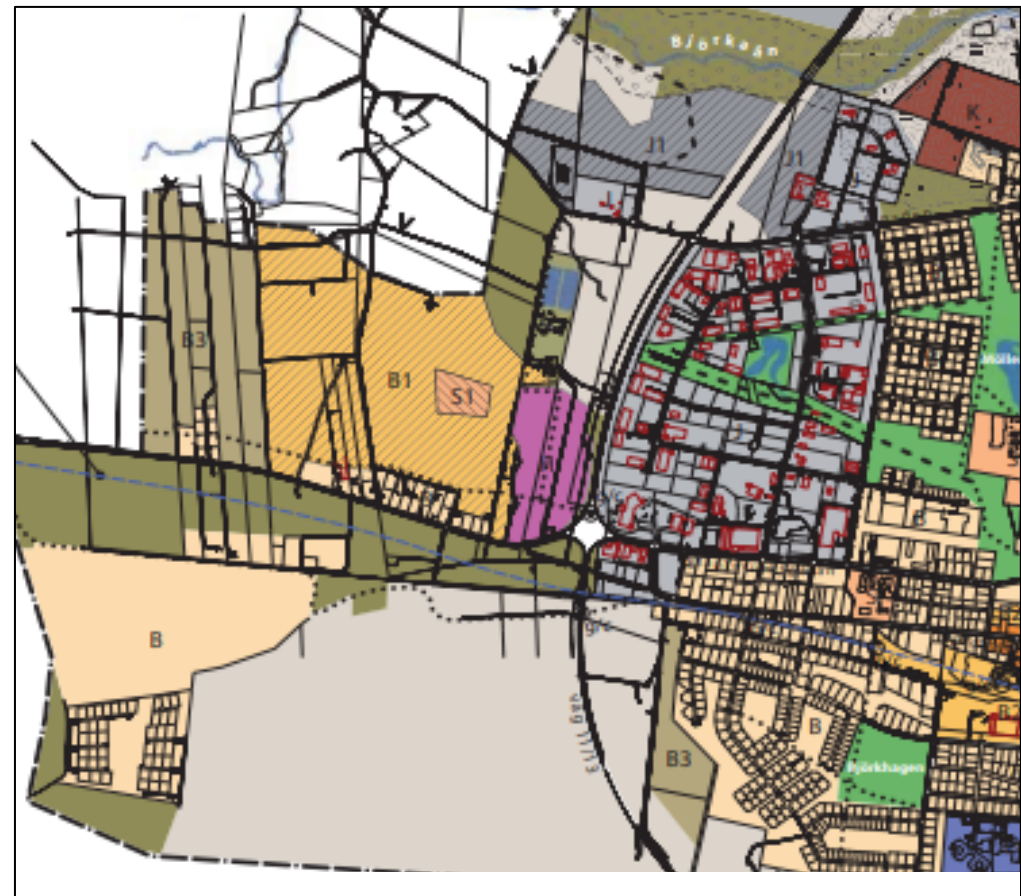
Det finns idag en antagen detaljplan för Sjöbo väst (2017-03-19), se Figur 24, och exploatering inom området pågår. Kommunen bedömer att en översyn av gällande detaljplan behöver göras. Tätare bebyggelse för kvarvarande ytor bör prövas liksom läge och omfattning av skola och idrottshall.

På grund av pågående exploatering är en del av infrastrukturen fastlagd och går inte att ändra. Uppdaterade planer behöver förhålla sig till detta. Följande ändringar planeras och behöver utredas:

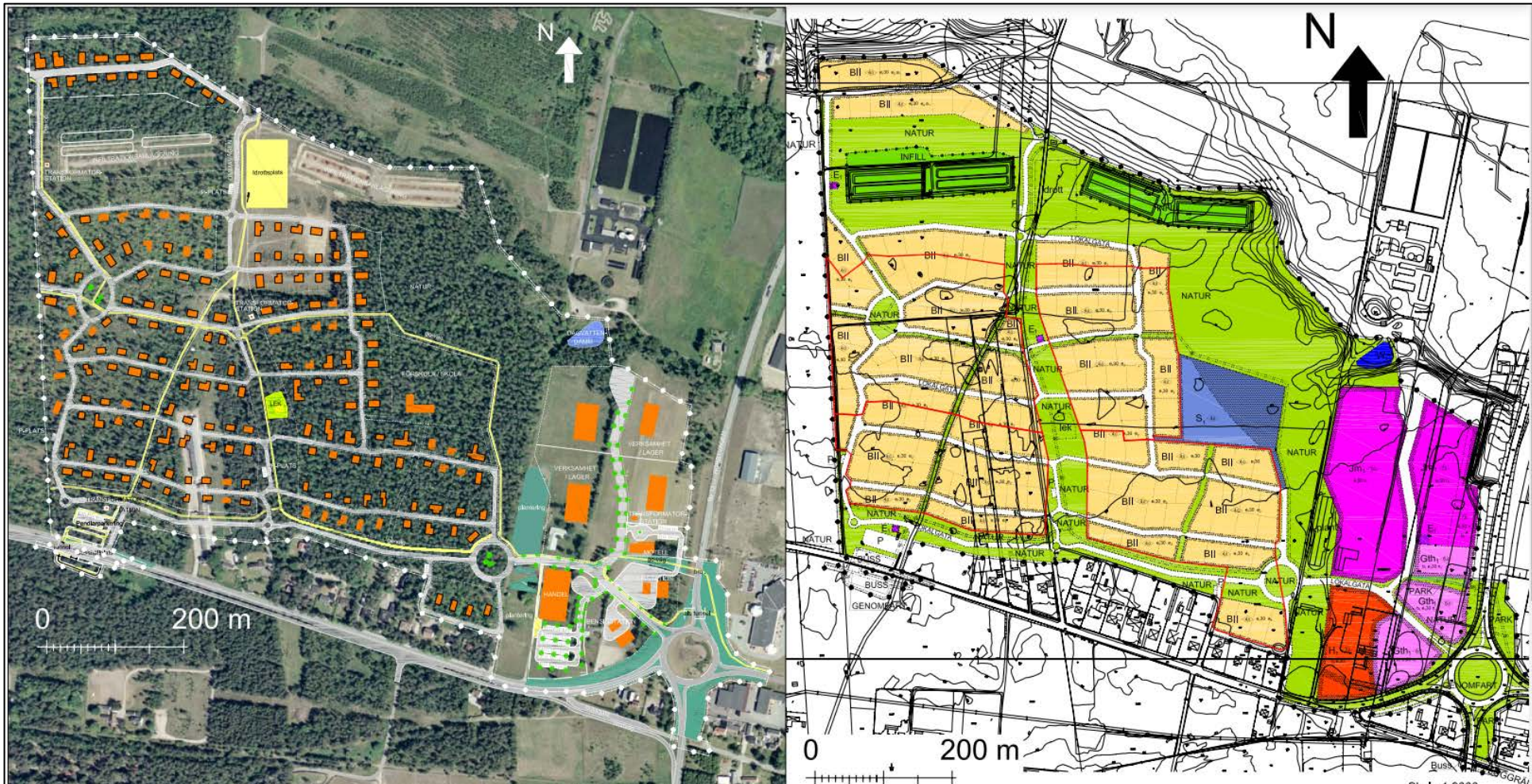
- **Mer och något tätare bebyggelse.** Ca 90 kvarvarande villatomter ska utökas till ca 90 småhus och 90 radhus/parhus/flerbostadshus.
- **Förskola** för 40 barn med utbyggnadsmöjlighet för 80 barn.
- **Nytt läge för skola med 640 barn, F-9**, som kommer att användas av elever från hela Sjöbo och omgivande kommuner.
- **Idrottshall**, med en storlek på ca 2000 kvm BTA, vilken som mest antas rymma ca 70 personer samtidigt (idrottande och besökande).
- För skola och idrottshall bör **angöring med bil från Såggatan** prövas.
- **Ny lokalisering av busshållplats bör prövas**
- Översyn över **infrastruktur inom Sjöbo väst**
- Översyn över **anslutande infrastruktur till Sjöbo väst**

2.2.2 Fördjupad översiktsplan för Sjöbo tätort

Utdrag ur fördjupad översiktsplan för Sjöbo tätort visar ett framtida utredningsområde för bostadsbebyggelse, B3, strax väster om Sjöbo väst. Detta område behöver så långt möjligt beaktas avseende påverkan och utveckling av infrastruktur för Sjöbo väst, se Figur 23.



Figur 23 Utdrag ur Fördjupad översiktsplan för Sjöbo tätort



Figur 24 Nu gällande detaljplan med illustration för Sjöbo väst, antagen 2017-03-19.

2.2.3 Målpunkter

Av Figur 25 framgår Sjöbo västs nya planer. Tre större målpunkter för barn och unga tillkommer. Det är ny skola, ny idrottshall och en förskola. En tätare bostadsbebyggelse kommer också att prövas.

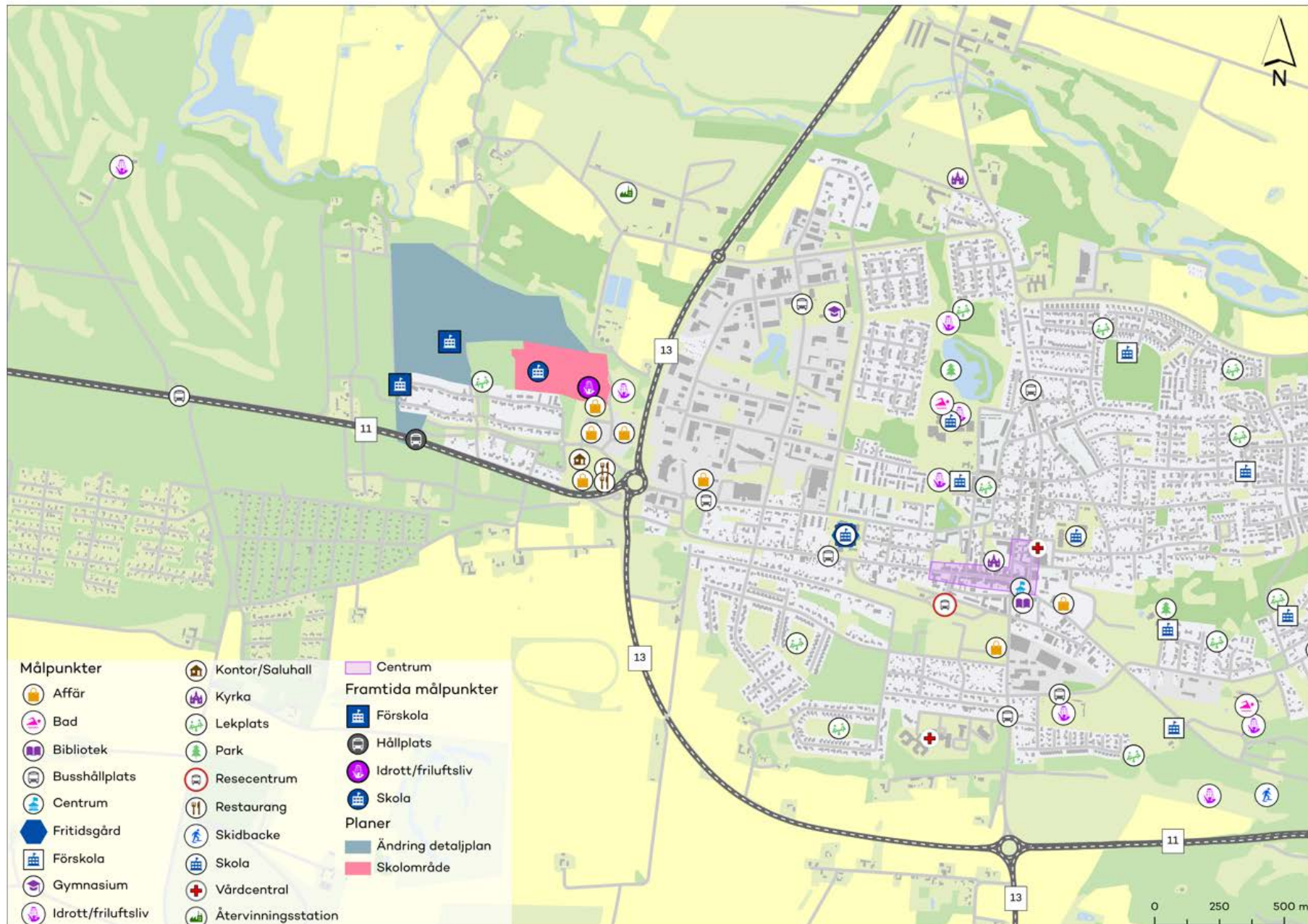
Som beskrivits i kapitel 2.1 Nuläge, finns utmaningar med läget för den planerade skolan och idrottshallen gällande avstånd till Sjöbo tätort där även de nationella vägarna Rv 11 och Rv 13 blir barriärer mot övriga Sjöbo tätort.

Sammantaget bedöms tillgängligheten, avseende avstånd och barriärer för vuxna med cykel och gång, vara acceptabel, men på gränsen till låg i nuläget. Den utmaningen kvarstår och ökar i betydelse. Fler boende och verksamheter innebär att gång- och cykelnätet så långt möjligt bör utvecklas för att underlätta att transportera sig på ett hållbart sätt.

Målpunkter - barn och unga

De barn som bor i Sjöbo väst kommer att ha acceptabelt gång- och cykelavstånd och inga större barriärer till den planerade skolan och idrottshallen. Tillgängligheten bedöms utifrån dessa aspekter vara relativt god. Skola och idrottshall planeras dock även användas av boende i övriga Sjöbo och omkringliggande kommuner. Här kvarstår utmaningen med de planerade lägena.

Sammantaget bedöms att barn och unga som bor inom Sjöbo väst kommer att ha relativt god tillgänglighet till ny skola och idrott, med hänsyn till avstånd och barriärer. Barn och unga som bor i övriga Sjöbo tätort kommer att ha låg tillgänglighet till de nya målpunkterna inom Sjöbo väst. Gång- och cykelnätet behöver så långt möjligt utvecklas för att underlätta för barns och ungas behov.



Figur 25 Nya planer och målpunkter i Sjöbo väst har lagts till nulägesbilden.

2.2.4 Gång och cykel (GC)

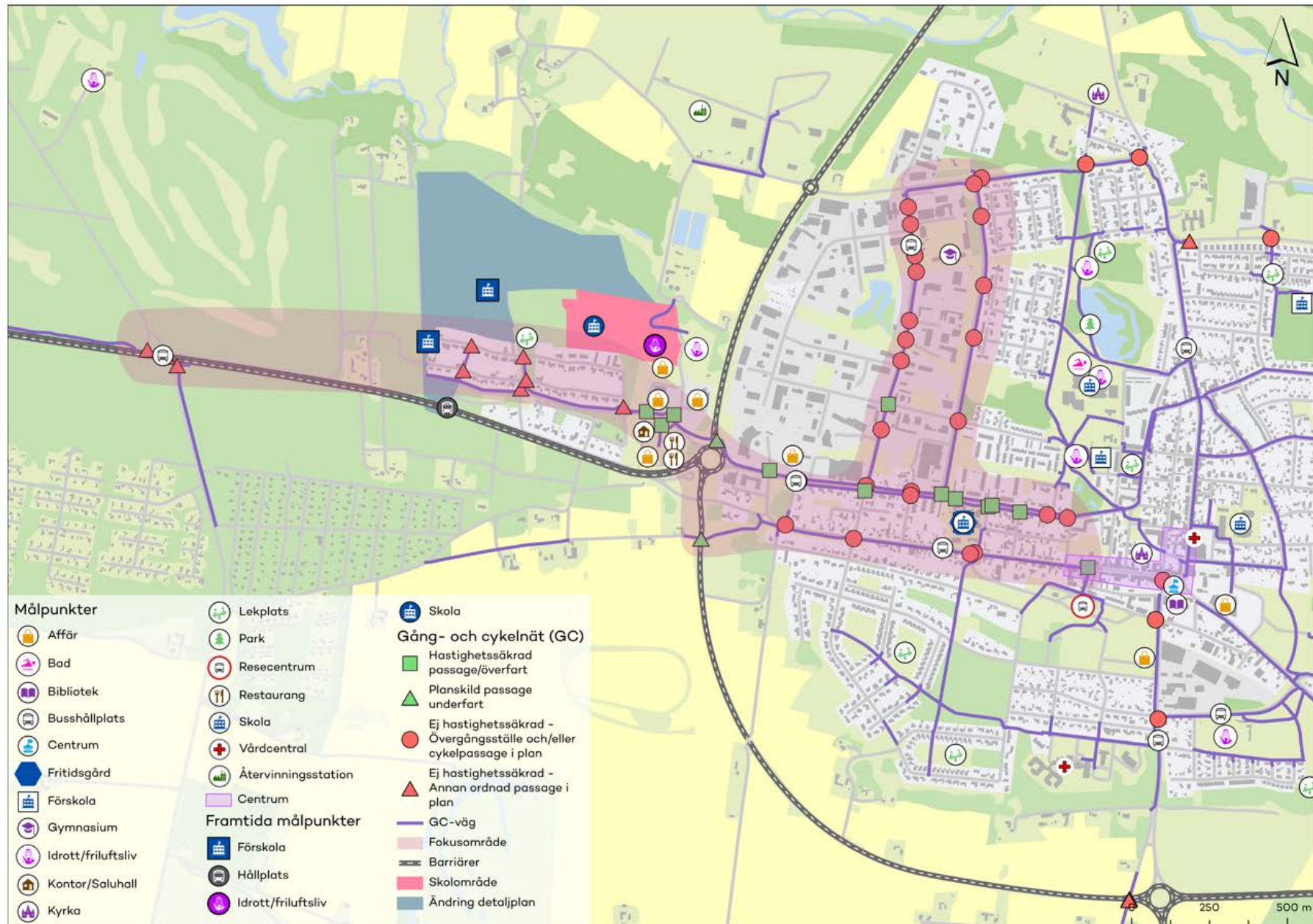
Av Figur 27 framgår Sjöbo västs nya planer i relation till befintligt cykelnät.

Ett flertal behov och brister identifierades i kapitel 2.1 Nuläge och i och med planerna ökar behoven av förbättringar både för barn och vuxna och sammanfattas kort:

- *GC-bana, trafiksäkrare och attraktivare miljö vid Såggatan.* Gatan kommer att bli den enda infartsgatan till skolan för bilar samtidigt som många barn troligen kommer att gå och cykla längsmed gatan. Att förbättra trafiksäkerheten här blir viktigt, såsom trafikseparering, minimering av antal korsningar liksom attraktiv gestaltning. En utmaning är alla de infarter till parkeringar som finns i verksamhetsområdet innan skolan.
- *Förbättringar av befintligt GC- nät för att göra det framkomligare och trafiksäkrare för cykel.*
- *En attraktivare och trafiksäkrare GC-passage under Rv 13.*
- *Trafiksäkrare GC-stråk längs Planteringsgatan och Västergatan mot centrum.*
- *Förbättring av GC-stråk läng med Nävervägen.*
- *Bättre GC-passage under/över väg 11.*
- *Bättre koppling mot Sjöbo Sommarby.*
- *Nya och förbättrade GC-kopplingar mot ny skola och idrottshall*



Figur 26 Den planskilda GC-passagen har utmaningar med ett undanskymt läge, siktproblem och delvis oattraktiv utformning. Ljusinsläpp i passagen bidrar dock till attraktivitet.



Figur 27 Nya planer och målpunkter i Sjöbo väst har lagts till nulägesbilden för gång och cykel.

2.2.5 Kollektivtrafik

Av Figur 28 framgår Sjöbo västs nya planer i relation till befintligt kollektivtrafiknät.

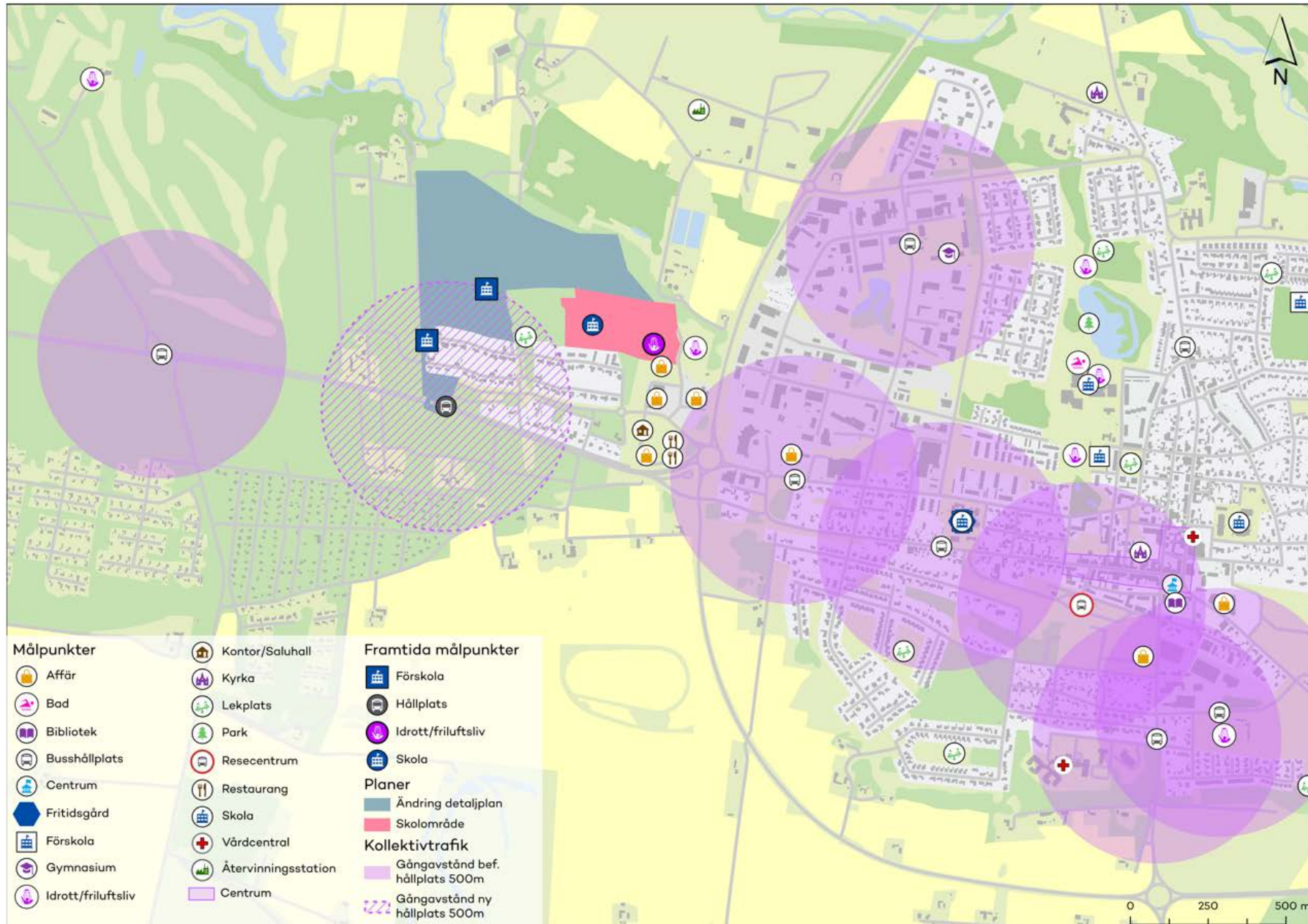
Utöver detta arbetar Skånetrafiken med planer på att ändra ett par av kollektivtrafiklinjerna. SkE5 kommer att stanna vid hållplatsen Sjöbo sommarby och sedan köra direkt till Lund. SkE 8 kommer att fortsätta stanna vid hållplats Sjöbo sommarby, men stannar även vid nästa hållplats i väster, kallad Klostersågen. Linje 160 kommer inte att stanna vid Sjöbo sommarby utan alla dess turer kommer att vända i Veberöd.

Sjöbo kommun diskuterar en flytt av hållplats Sjöbo sommarby till Sjöbo väst istället, se förslag på nytt läge i Figur 28. Denna hållplats kan utvecklas till en mobilitetsnod med pendelparkering och på så sätt avlasta Sjöbo resecentrum. En planskild passage utvecklas för att nå även Sjöbo sommarby.

Jämfört med de behov och brister som identifierades i kapitel 2.1 Nuläge skulle det diskuterade läget förbättra upptagningsområdet både för vuxna och barn inom Sjöbo väst men avståndet till skola och idrottshall är fortfarande längre än det rekommenderade.

Det finns inte planer på förändrade skolskjutsrutiner, det vill säga endast de som bor i orter utanför Sjöbo tätort får skolskjuts.

Sammantaget innebär planerna på ett nytt regionalt busshållplatsläge en bättre tillgänglighet för vuxna och barn som bor i eller ska till Sjöbo väst. Skola, idrottshall och norra Sjöbo väst kommer att lokaliseras utanför rekommenderat gångavstånd till det nya hållplatsläget. Det kan ge negativa effekter såsom ökat skjutsande med bil och därmed otryggare miljö vid bl.a. skolan. Det kan leda till att den hållbara mobiliteten inte optimeras och att mål för färdmedelsfördelningsmålen blir svåra att uppnå.



Figur 28 Nya planer och busshållplatsernas upptagningsområden i relation till utvalda målpunkter för barn och unga.

2.2.6 Biltrafik

Av Figur 30 framgår Sjöbo västs nya planer i relation till befintligt biltrafiknät.

Nuläget visar att den fembenta cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 har en kapacitetsbrist vid Rv 11:s tillfart. Nya planer för Sjöbo väst förvärrar delvis situationen, men det som i stor grad påverkar framtidens kapacitet i cirkulationsplatsen är den generella uppräknig av trafikflödena som görs enligt Trafikverkets prognos.

Kapacitetsberäkningar har utförts för Scenario Nollalternativ och Scenario 2050 och redovisas i Bilaga 2 Kapacitet i vägnätet.

I samband med utökade planer för Sjöbo väst samt på sikt utveckling av bostadsområde väster om Sjöbo väst diskuteras behov av ytterligare en koppling för att minska sårbarheten i bilvägnätet. Var denna koppling bör utvecklas i förhållande till Rv 11 behöver utredas vidare. Vid utveckling av en sådan koppling behöver onödig genomfartstrafik via Sjöbo väst minimeras.

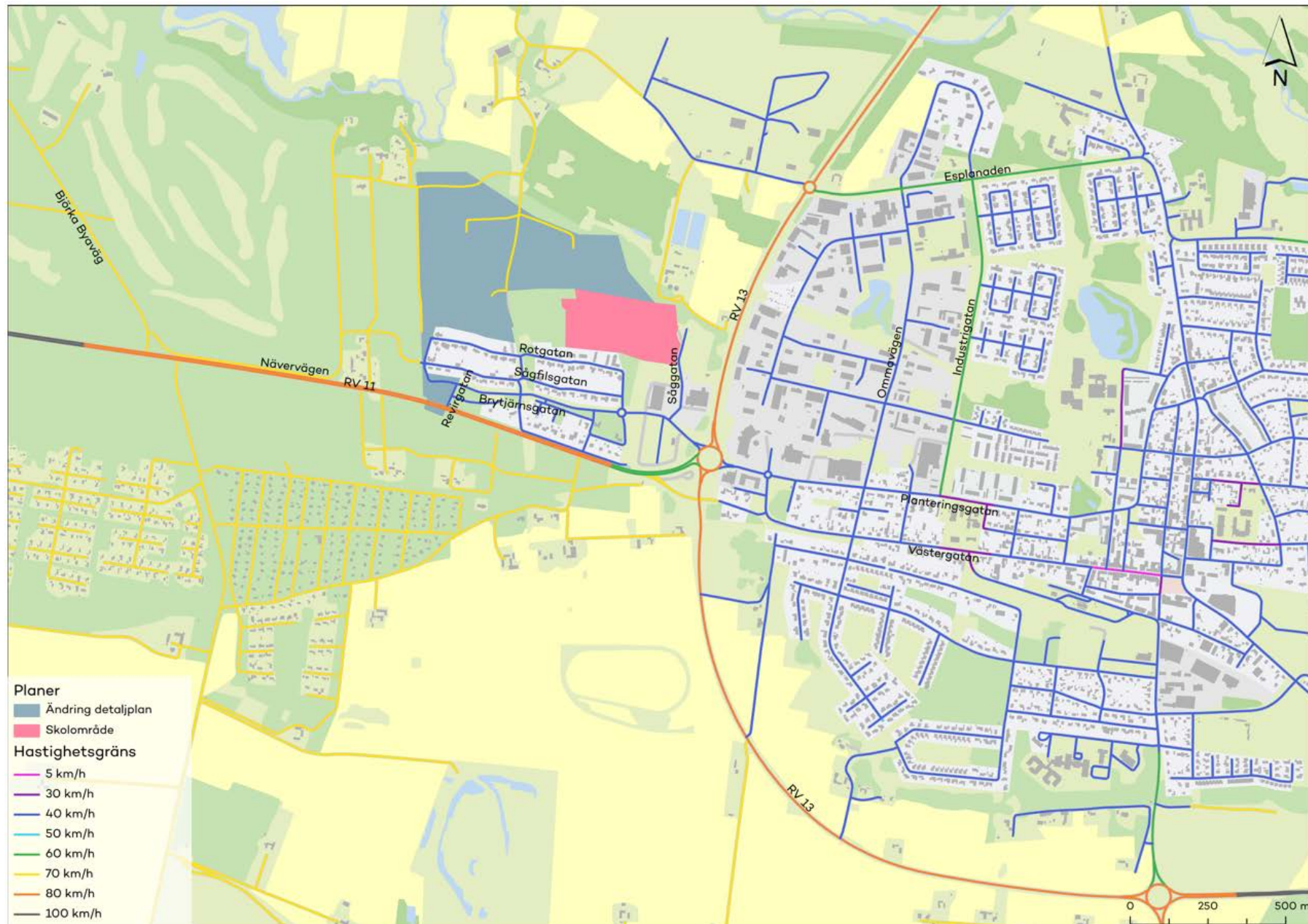
Ett flertal behov och brister identifierades i kapitel 2.1 Nuläge och i och med de aktuella planerna ökar behoven av förbättringar både för

barn och vuxna och sammanfattas kort:

- *Utveckla ett säkrare gång- och cykelstråk längs med Nävervägen.*
- *Ändra Nävervägens anslutning till Sjöbo väst*
- *Utveckla hastighetsdämpande åtgärder på Brytjärnsgratan*
- *Förbättra trafiksäkerhet och gestaltning vid Såggatan. En separerad GC-bana behövs.*
- *Utred behov av kapacitetshöjande åtgärder för Rv 11 och den fembenta cirkulationsplatsen. Utred ytterligare en koppling från Sjöbo väst mot Rv 11.*



Figur 29 Såggatans norra del sett från norr. Dess miljö är storskalig, brister i trafiksäkerhet och skapar en ogästvänlig miljö för oskyddade trafikanter.



Figur 30 Nya planer och skyltade hastigheter i aktuellt vägnät.

2.3 Beskrivning av mål

2.3.1 Nationella mål och styrmedel

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

Särskilt prioriterade områden för att uppnå funktionsmålet om tillgänglighet utgår från preciseringarna:

- Medborgarnas resor ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Nollvisionen ligger till grund för målet. För hänsynsmålet finns etappmål, som utvecklades år 2017:

- Antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel till år 2030. För att uppnå etappmålet prioriteras särskilt åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet. Det lokala trafiksäkerhetsarbetet framhålls som särskilt betydelsefullt.
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Barnkonventionen, FN:s konvention om barnets rättigheter (1989) är lag i Sverige (beslutad 2020). Det innebär att ett barnrättsbaserat synsätt ska genomsyras all offentlig verksamhet och att barns bästa i praktiken ska beaktas i alla beslut, ärenden och åtgärder som rör barn. Barn är individer med egna rättigheter och fyra grundläggande principer är vägledande och ska alltid beaktas vid frågor som rör barn.

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Alla barn har rätt till liv och utveckling
- Alla barn har rätt till att uttrycka sin mening och få den respekterad.

Barnkonventionen ställer krav på att barnens bästa bör komma i främsta rummet vid trafik- och samhällsplanering.

Den nationella cykelstrategin (beslutad 2017) ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Ökad kunskap om barn och ungas förutsättningar och främja cyklande för denna grupp betonas särskilt. De fem insatsområdena i strategin är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklister
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- Främja en säker cykeltrafik
- Forskning och innovationer

2.3.2 Regionala mål

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 (beslutad 2017) anger målsättningar för färdmedelsfördelning för Skåne och riktlinjer för prioritering av åtgärder. I Skåne finns olika förutsättningar för val av färdmedel, t. ex. geografiska och fysiska. För Sjöbo bedöms målsättningar för tätort utan stadsbuss vara de mest relevanta, se Figur X. Det innebär att andelen resor för fotgängare bör vara 25%, andel bussresor 35% och andel bilresor 40 % år 2050.

En central del i färdmedelsfördelningen är att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40% av den motoriserade trafiken.

I strategin för hållbart transportsystem i Skåne 2050 finns inte specifika mål utsatta för gruppen barn och unga.



Figur 31 Mål för färdmedelsfördelning, Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

2.3.3 Lokala mål

Sjöbo kommun har en trafikplan för Sjöbo tätort. Av denna framgår Sjöbos vision och mål för transportsystemet. Målen är indelade efter TRAST:s sju aspekter på trafik och till dessa har indikatorer, styrtal och tid formulerats. Flera av målen har betydelse för barnperspektivet.

Stadens karaktär

- Skapa fler gröna och blå ytor
- Enkelt att parkera
- Skapa mötesplatser

Trafiknät

- Förbättra gång- och cykelnätet
- Öka framkomligheten för kollektivtrafiken
- Skapa järnvägsförbindelse till Sjöbo

Trafikens omfattning

- Kollektivtrafiken ska öka
- Minskad motorfordonstrafik i centrum
- Cykeltrafiken ska öka
- Gångtrafiken ska öka

Tillgänglighet

- Förbättrad tillgänglighet till och för kollektivtrafiken
- Tillgänglighet för alla

Trygghet

- Förbättrad trygghet genom ljussättning
- Förbättrad trygghet för gående och cyklister
- Förbättrad trygghet för kollektivtrafikresenärer

Trafiksäkerhet

- Alla barn ska ges möjlighet till en trafiksäker skolväg
- Trafiksäkerheten i Sjöbo kommun ska öka

Miljö

- Göra sjöboborna mindre bilberoende
- Öka andelen miljöfordon
- Inga överskridanden av riktlinjer buller eller gränsvärden utsläpp

Av trafikplanen framgår en tydlig prioriteringsordning mellan trafikslagen med högst prioritering först: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, yrkestrafik och biltrafik.

2.3.4 Projektspecifika mål

En arbetsgrupp med tjänstemän för Trafikutredning Sjöbo väst och skola/idrott har tillsammans diskuterat målbilden för Sjöbo väst inom projektet. Den ÅVS-process som utförts med berörda aktörer har bidragit vid framtagande av de projektspecifika målen.

Bedömningen är att flertalet lokala mål enligt Trafikplan för Sjöbo tätort är aktuella för projekt Sjöbo väst. Sedan Trafikplan för Sjöbo tätort antogs år 2013 har barns och ungas rättigheter ytterligare stärkts liksom arbete för en hållbar utveckling och hantering av klimatfrågan.

Sjöbo västs planerade utveckling kommer att medföra stora konsekvenser för barn och unga. Denna målgrupps behov bör därför ha högst prioritet vid val av åtgärder för området.

Regionens mål för färdmedelsfördelning inom Sjöbo hamnar inom kategorin "Tätort utan stadsbuss". Andel delresor år 2050 ska vara 40 % bilresor, 35 % kollektivtrafikresor och 25 % gång- och cykelresor. Förutsättningar att nå målet bedöms vara olika för Sjöbo kommuns olika stadsdelar. Sjöbo väst med sitt läge en bit från centrum och med väg 11 och väg 13 som barriärer kan ha svårare att nå målet jämfört med utveckling av ett centralt läge inom Sjöbo med närhet till flera målpunkter. Realistiskt mål för Sjöbo väst bedöms återfinnas mellan mål för "Tätort utan stadsbuss" och "Landsbygd".

Följande projektspecifika mål har formulerats. Vissa omformuleringar har gjorts men bedöms fortfarande vara i linje med Sjöbo kommuns lokala mål:

- Alla barn ska ges möjlighet till tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelvägar till skola och andra större vardagsmåltpunkter för barn
- Gång- och cykeltrafik ska främjas
- Kollektivtrafiken ska främjas
- Sjöboborna ska bli mindre bilberoende
- Enkelt samnyttjande av parkering ska prioriteras
- Klimatsäkring av området är av yttersta vikt
- Den föreslagna trafikstrukturen ska samspela med en sammanhängande grönstruktur i hela området
- Färdmedelsfördelningen för Sjöbo väst 2050 uppskattas till
 - 50% bilresor
 - 30% kollektivtrafikresor
 - 20% gång- och cykelresor

3 Pröva tänkbara lösningar

Utifrån de problempunkter och behov som identifierades, vilka framgår av Kapitel 2 Förstå situationen, togs ett flertal åtgärdsförslag fram. Åtgärdsförslagen bedömdes sedan utifrån steg i fyrstegsprincipen, prioritet, genomförandetid och på vilket sätt de kan tas vidare. Åtgärdsförslagen paketerades utifrån ansvarsfrågan att driva åtgärderna vidare, men också utifrån lämplig hantering i planeringsprocessens olika delar.

Flertalet åtgärdsförslag valdes ut att gå vidare med och presenteras utifrån paketering i Kapitel 4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder.

I detta kapitel redovisas de åtgärder som man bedömer att inte driva vidare utifrån arbetet med de specifika detaljplanerna, Sjöbo väst och

skola/idrottshall, som ska tas fram. Åtgärderna kan dock vara aktuella att driva vidare av andra aktörer/sammanhang.

Definition av tidsperspektivet kort sikt är att åtgärden bör vara genomförd inom 10 år.

Storlek på åtgärd definieras: Liten – enklare och billigare åtgärd att genomföra, t ex driftåtgärd; Mellan – mer kostsam åtgärd, t ex ny cykelväg som kommunen bygger med hänsyn till detaljplan; Stor – kostsam åtgärd som kräver större insats och tar längre tid att genomföra, t ex utbyggnad av körfält på Trafikverkets väg.

Tabell 2 Åtgärdsförslag som inte drivs vidare avseende detaljplanerna Sjöbo väst och skola/idrott.

Kategori	Åtgärd	Åtgärd omskriven	Steg i fyrstegsprincipen	Storlek på åtgärd	För- och nackdelar för olika trafikanter	Ansvarig/våghållare	Gå vidare	Prioritet	Tid	Motivering/kommentar	Paket
Skola	Lokalisering. Underlättar om förskola och skola placeras nära varandra.	Titta på alternativa placeringar för förskola, då samlokalisering av detta med skola har fördelar i leveranser och drift.	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas Måluppfyllelse JA	Sjöbo kommun	Ja/nej	2	Kort sikt	Alternativa placeringar kommer att tas upp i strukturprogrammet	Planer och program Sjöbo
Skola	Planera för dusch och ombyte för skolans/förskolans cyklande personal.	Planera för dusch och ombyte för skolans/förskolans cyklande personal.	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas +Hälsan gynnas Måluppfyllelse JA	Sjöbo kommun/skolan/byggherre/arkitekt	Nej	3	Kort sikt	Inte upp till detta forum. Byggherre och verksamhetsutövare driver detta vidare.	Sjöbo V Skola
Bil + park	Möjlig bilkoppling norrut mot cirkulationsplatsen vid Rv 13/Esplanaden.		4	Stor	-Bilresor gynnas Måluppfyllelse NEJ	Skånetrafiken/Trafikverket	Nej			Kan bli aktuellt att beröra på sikt inom arbete med planer och program samt kommande utredning med Trafikverket.	Planer och program Sjöbo Statliga och regionala åtgärder

4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Åtgärdsförslagen i detta kapitel föreslås tas vidare enligt åtgärdsvalsprocessen. Åtgärdsförslagen bedömdes utifrån steg i fyrstegsprincipen, prioritet, genomförandetid och på vilket sätt de kan tas vidare. Åtgärdsförslagen paketerades utifrån ansvarsfrågan att driva åtgärderna vidare, men också utifrån lämplig hantering i planeringsprocessens olika delar.

Åtgärdsförslagen har i första hand paketerats utifrån behovet att ta hänsyn till dessa i olika delar av planeringsprocessen. De presenteras i följande åtgärds paket:

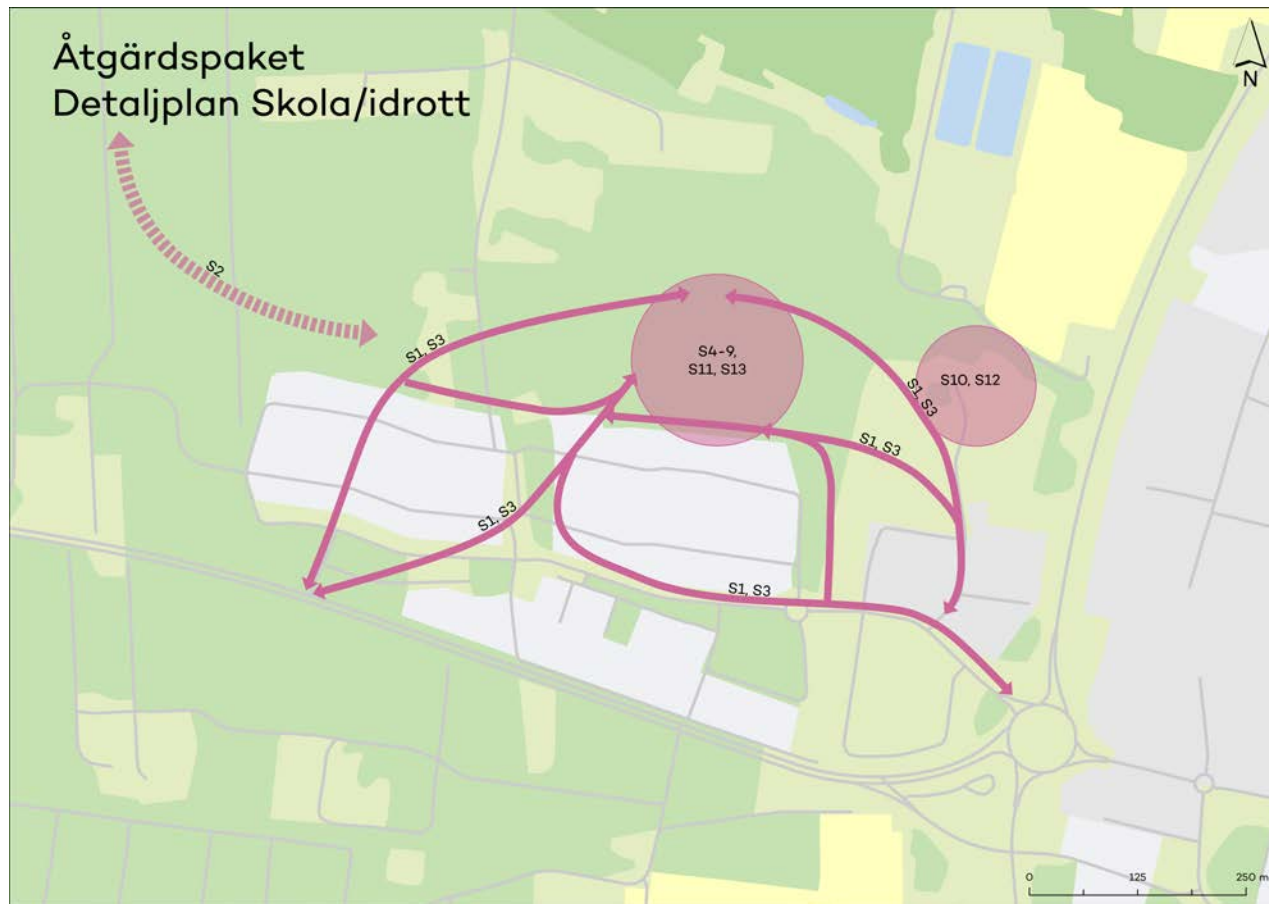
- Detaljplan skola och idrottshall
- Detaljplan Sjöbo väst
- Planer och program i Sjöbo kommun
- Regionala och statliga åtgärder

En del åtgärdsförslag kan finnas i flera paket, exempelvis kan en åtgärd vara aktuell för detaljplan skola och idrottshall, men också för utveckling i Sjöbo väst som helhet och dess detaljplaneprocess.

Måluppfyllnad för åtgärdsförslagen har bedömts och redovisas i tabell. De ska tolkas som översiktliga bedömningar för att tydliggöra om de bidrar till måluppfyllnaden för projekten och definiera om det uppkommer någon målkonflikt.

4.1 Åtgärdspaket Detaljplan skola och idrottshall

Av karta i Figur 32 och Tabell 3 framgår åtgärdsförslag som bör tas vidare och vilka aktörer som har ansvar att driva frågan. Tabell 4 visar åtgärdsförslagets måluppfyllnad.



Figur 32 Principer/lägen för åtgärdsförslagen.

I tabellen nedan listas åtgärdsförslag kopplat till kategorin Detaljplan skola och idrottshall:

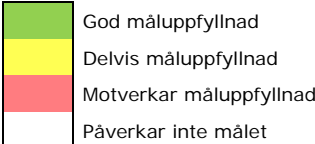
Tabell 3 Åtgärdsförslag för Detaljplan skola och idrottshall.

ID	Kategori	Åtgärd	Steg i fyrstegsprincipen	Storlek på åtgärd	För- och nackdelar för olika trafikanter	Ansvarig/våghållare	Prioritet	Tid	Motivering/kommentarer
S1	GC	Höja upp korsningspunkter inom Sjöbo väst för att hastighetssäkra dessa till 30 km/h.	2	Mellan	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas - Risk för ökat buller	Sjöbo kommun	1	Kort	Där det är allmän gata blir det mindre åtgärd då den kan göras i samband med att man byter toppbeläggning. Viktigt planera så tidigt som möjligt.
S2	GC	Planera för och tillgodose yta för gång och cykel till och från skolan. Detta innefattar gena stråk genom området.	1-4	Mellan/stor	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	GC-stråkens utbyggnad bör följa Sjöbo västs utveckling. Cykelstråk som är viktiga för skolans användare behöver utvecklas i samband med skolan.
S3	GC	Viktiga gång- och cykelkopplingar (saknade länkar eller länkar som ska förstärkas) till/från Sjöbo väst norr via Säggatan, Rotgatan och mot lekplats.	2-3	Mellan	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Utreds och planeras för att vara på plats innan skolverksamhet börjar. Viktigt att utreda korsningspunkter.
S4	Skola	Framtagande av grön mobilitetsplan för skolan, för att på så vis få fler elever och föräldrar att gå och cykla till skolan.	1	Liten	+ Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Sjöbo kommun/skolan	2	Kort	Kan även inkludera befintliga skolor. Diskutera med andra förvaltningar. Kan ha en påverkan på beteende, särskilt vid ny skola.
S5	Skola	Tillgodose skola och målpunkter med cykelparkering samt service såsom cykelpump. Möjliggöra för att cykeln ska vara det fordon som kommer närmast entréer.	1	Liten	+ Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Inom etapp för skola.
S6	Skola	Införande av hjärtezoner, vilket innebär att det blir bilfritt närmast skolan.	1	Liten	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun/skolan/ byggherre/ arkitekt	1	Kort	Byggherren bedöms ha samsyn med Sjöbo kommun. Den exakta utformningen är inte bestämd. Prioriterat för byggherren.

S7	Bil + park	Effektivt markutnyttjande genom att sträva efter ca 80% beläggningsgrad.	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Effektivare markanvändning +Friytor, vegetation och vattenhantering kan gynnas	Sjöbo kommun/ Byggherre/ Fastighetsägare/ Verksamhetsutövare	1	Kort	Ingen överexploatering av parkeringsytor. Även exploatörer har ansvar.
S8	Bil + park	Se över alternativ för markbeläggning vid parkeringsytor – minska hårdgjorda ytor.	1	Liten	+Vegetation och vattenhantering kan gynnas	Sjöbo kommun/ Byggherre	1	Kort	
S9	Bil + park	Införa åtgärder för att endast tillgodose skolan med biltrafik öster om fastigheten. Genom att ha förbud mot in- och utfarter i den västra delen.	1	Mellan	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Förbud mot in- och utfart i västra delen. Behov av parkeringsförbud på gata väster om skolan behöver utredas.
S10	Tunga transporter	Utreda uppställningsplatser för bussar vid skolskjuts. Titta på samnyttjande av ytor och på hur ytan för vändzon kan minimeras, eller om det går att ordna genomfart istället för en vändzon.	2-3	Liten	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas +Friytor, vegetation och vattenhantering kan gynnas -Kan påverka barns och ungas trafiksäkerhet negativt	Sjöbo kommun/ Fastighetsägare/ Verksamhetsutövare	1	Kort	Viktigt att titta på. Minska hårdgjorda ytor. Även fastighetsägarnas och skolans ansvar (samnyttjandeavtal)
S11	Tunga transporter	Utreda hur nära varu- och avfallstransporter behöver komma till skolan och om detta ligger i konflikt med hjärtezon. Utred om det går att ordna genomfart istället för vändzon.	2	Liten	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas + Effektivt markutnyttjande -Kan påverka barns och ungas trafiksäkerhet negativt	Sjöbo kommun/ Arkitekt/Byggherre/ Fastighetsägare/ Verksamhetsutövare	1	Kort	Det hänger samman med verksamheten. Verksamhetsutövare/byggherre behöver delta i utvecklingsarbetet.
S12	Tunga transporter	Hur kan befintlig vändplan minimeras och hur ytan kan fördelas till gång och cykel istället.	2	Liten	+Hållbara resor gynnas + Effektivt markutnyttjande	Sjöbo kommun	1	Kort	Trafikutredningen utreder hur ytan kan minimeras. Nyttja delar av den för gång och cykel istället.
S13	Tunga transporter	Säkerställa så att underhåll är möjligt att genomföra på skolområdet.	3	Liten	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Kopplat till transporter till och från fastighet

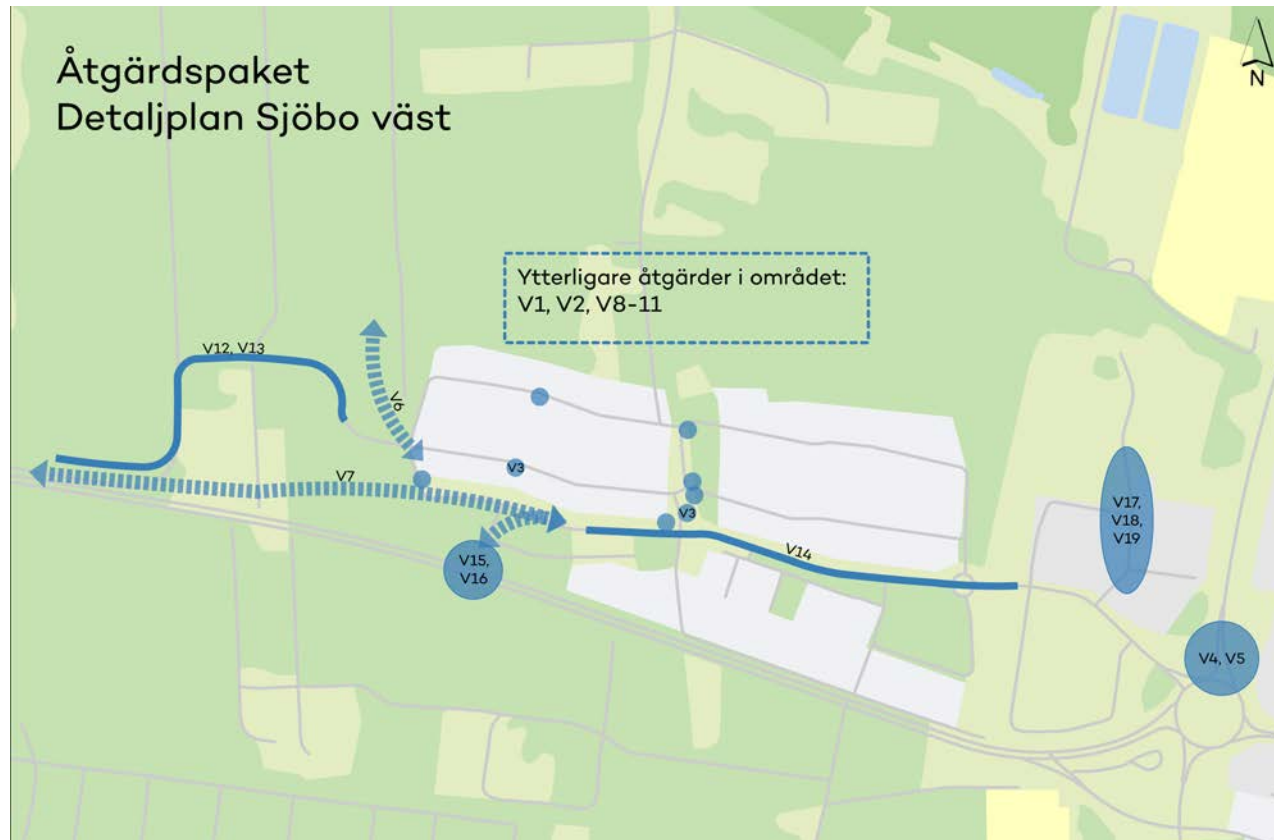
I tabellen nedan listas måluppfyllnaden av åtgärdsförslagen kopplat till kategorin Detaljplan skola och idrottshall:

Tabell 4 Måluppfyllnad av åtgärdsförslag för Detaljplan skola och idrottshall.

<p>Åtgärdsförslagens måluppfyllnad</p> 		<p>Alla barn ska ges möjlighet till tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelvägar till skola och andra större vardagsmålpunkter för barn.</p>	<p>Gång- och cykeltrafik ska främjas</p>	<p>Kollektivtrafiken ska främjas</p>	<p>Sjöboborna ska bli mindre bilberoende</p>	<p>Enkelt samnyttjande av parkering ska prioriteras</p>	<p>Klimatsäkring av området är av yttersta vikt</p>	<p>Den föreslagna trafikstrukturen ska samspela med en sammanhängande grönsstruktur i hela området</p>	<p>Färmedelfördelningen för Sjöbo väst 2050</p>
ID	Åtgärd								
S1	Höja upp korsningspunkter inom Sjöbo Väst för att hastighetssäkra dessa till 30 km/h.								
S2	Planera för och tillgodose yta för gång och cykel till och från skolan. Detta innefattar gena stråk genom området.								
S3	Viktiga gång- och cykelkopplingar (saknade länkar eller länkar som ska förstärkas) till/från Sjöbo väst norr via Såggatan, Rotgatan och mot lekplats.								
S4	Framtagande av grön mobilitetsplan för skolan, för att på så vis få fler elever och föräldrar att gå och cykla till skolan.								
S5	Tillgodose skola och målpunkter med cykelparkering samt service såsom cykelpump. Möjliggöra för att cykeln ska vara det fordon som kommer närmast entréer.								
S6	Införande av hjärtezon, vilket innebär att det blir bilfritt närmast skolan.								
S7	Effektivt markutnyttjande genom att sträva efter ca 80% beläggningsgrad.								
S8	Se över alternativ för markbeläggning vid parkeringsytor – minska hårdgjorda ytor.								
S9	Införa åtgärder för att endast tillgodose skolan med biltrafik öster om fastigheten. Genom att ha förbud mot in- och utfarter i den västra delen.								
S10	Utreda uppställningsplatser för bussar vid skolskjuts. Titta på samnyttjande av ytor och på hur ytan för vändzon kan minimeras, eller om det går att ordna genomfart istället för en vändzon.								
S11	Utreda hur nära varu- och avfallstransporter behöver komma till skolan och om detta ligger i konflikt med hjärtezon. Utred om det går att ordna genomfart istället för vändzon.								
S12	Hur kan befintlig vändplan minimeras och hur ytan kan omfördelas till gång och cykel istället.								
S13	Säkerställa så att underhåll är möjligt att genomföra på skolområdet.								

4.2 Åtgärds paket Detaljplan Sjöbo väst

Av karta i Figur 33 och Tabell 5 framgår åtgärdsförslag som bör tas vidare och vilka aktörer som har ansvar att driva frågan. Tabell 6 visar måluppfyllnad.



Figur 33 Principer/lägen för åtgärdsförslagen.

I tabellen nedan listas åtgärdsförslag kopplat till kategorin Detaljplan Sjöbo väst:

Tabell 5 Åtgärdsförslag för Detaljplan Sjöbo väst.

*Åtgärden bör gås vidare med enligt Sjöbo kommuns bedömning, men prioritet och tidplan beror på andra aktörer.

ID	Kategori	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Storlek på åtgärd	För- och nackdelar för olika trafikanter	Ansvarig/väghållare	Prioritet	Tid	Motivering/kommentarer
V1	GC	Säkra god belysning inför projektering av gång- och cykelåtgärder. Viktigt med rätt ljus för rätt ändamål för att ge en säker och trygg miljö.	2	Mellan	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Trygghet och rörelsefrihet för barn och unga gynnas	Sjöbo kommun	1	Etappvis	Vid projektering behöver belysning för respektive åtgärd bedömas och därefter ritas in.
V2	GC	Planera och tillgodose yta för gång och cykel, gena och enkla stråk inom Sjöbo väst, kombinerat med grönstråk.	1-4	Mellan	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Kommer även att ingå i strukturprogrammet.
V3	GC	Ta bort bilspärrarna (som hindrar cyklister när de ska korsa biltrafiken). Ta bort bilbarriärerna i GC-stråk mot lekplatsen, då detta är en viktig målpunkt för gång och cykel.	2	Liten	+Framkomlighet och rörelsefrihet för oskyddade trafikanter +Hållbara resor gynnas - Kan påverka trafiksäkerheten negativt om inte hastighetssäkring görs på rätt ställen	Sjöbo kommun	1	Kort omedelbart	Sjöbo kommun har en tydlig inriktning. Dessa bilspärrar ska tas bort inom Sjöbo väst. Detta är extra tydligt vid lekplatsen. Borttagande av dessa barriärer gör det enklare för drift och underhåll.
V4	GC	Förbättra entrén mot Sjöbo väst för gång- och cykeltrafikanter. Synliggörandet och förstärkandet av entrén genom belysning.	2-3	Liten	+Trafiksäkert och trygghet för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel och gång	Sjöbo kommun	1	Kort	Detta är Sjöbo västs huvudentré för gång och cykel.
V5	GC	Förbättra entrén mot Sjöbo väst för gång- och cykeltrafikanter. Synliggörandet och förstärkandet av entrén genom trädallé, växtlighet, bättre skiljermesa mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik. Bättre sikt och skiljelinje för den planskilda gång- och cykelbanan.	2-3	Liten	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas +Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel och gång	Sjöbo kommun	2	Lång	Vid ny gång- och cykelväg har man möjlighet att anlägga trädallé med mera. Vid befintlig är man mer begränsad.

V6	GC	Säkerställa att gång- och cykelvägen i den västra delen av Brytjärnsgatan fortsätter i takt med att området fortsätter exploateras.	3	Mellan	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Koppling till kommande exploatering.
V7	GC	Skapa trygg och trafiksäker koppling för gång och cykel till hållplats från Sjöbo väst - oavsett lokalisering.	3-4	Liten/ stor	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel och gång	Sjöbo kommun	1	Osäker, beror på hållplats	Förutsätter att hållplats flyttas.
V8	Kollektiv trafik	Erbjuda resekort som en kampanj för de nyinflyttade i samarbete med Skånetrafiken.	1	Liten	+Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Sjöbo kommun	2	Kort	Respektive byggherre/verksamhet behöver implementera åtgärden.
V9	Bil + park	Erbjuda resekort som en kampanj för verksamheter i Sjöbo väst i samarbete med Skånetrafiken. På så sätt kan detta påverka mobilitetsnormen.	1	Liten	+Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Sjöbo kommun	2	Kort	Detta är upp till respektive byggherre/verksamhet
V10	Bil + park	Effektivt markutnyttjande genom att sträva efter ca 80% beläggningsgrad.	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Effektivare markanvändning +Friyor, vegetation och vattenhantering kan gynnas + Hälsan gynnas	Sjöbo kommun/ berörda verksamhets- utövare	1	Kort/lång	Ingen överexploatering av parkeringsytor. Även exploitörer har ansvar. Sjöbo kommuns mobilitetsnorm är ett verktyg för att optimera lokalisering, antal, samverkan och samnyttjande av parkering i en hållbar riktning.
V11	Bil + park	Se över alternativ för markbeläggning vid parkeringsytor – minska hårdgjorda ytor.	1	Liten	+Vegetation och vattenhantering kan gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort/lång	
V12	Bil + park	Utred möjlighet att ändra väghållarskap för Nävervägen. - Utredda alternativ att koppla an till Sjöbo väst längre söderut - Uppgradera för både bil och cykel	2	Stor	+Hållbara resor gynnas - Risk att bilresor gynnas	Sjöbo kommun/ nuvarande väghållare	1	Kort	Svårt att utveckla Sjöbo väst utan att utveckla ytterligare en koppling jämfört med idag. Den ska vara tillgänglig för cykel oavsett alternativ.
V13	Bil + park	Stänga Nävervägen för biltrafik. Ha kvar enbart som gång och cykelkoppling.	2	Liten	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas	Sjöbo kommun/ gynnas	1	Kort	Svårt att utveckla Sjöbo väst utan att utveckla ytterligare en koppling jämfört med idag. Den ska vara

					+Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel, gång och kollektivtrafik	nuvarande väghållare			tillgänglig för cykel oavsett alternativ.
V14	Bil + park	Se över Brytjärnsgatan för att motverka genomfartstrafik till handelsområdet. Detta görs genom att titta på - Koppling till Nävervägen och åtgärder som planeras där - Införa hastighetsdämpande åtgärder längs Brytjärnsgatan	2-3		+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel, gång och kollektivtrafik	Sjöbo kommun	1	Kort	Motverka genomfartstrafik till handelsområde.
V15	Bil + park	Ombyggnad av korsning Rv 11/ Revirgatan. Detta kan ske på grund av mobilitetsnoden eller då Nävervägen stängs för biltrafik/genomfartstrafik.	3	Stor	+Hållbara resor gynnas -Bilresor gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Trafikverkets fråga. Man behöver se över även andra delar och kopplingar till och i det statliga vägnätet. Del av större utredning.
V16	Bil + park	Vid mobilitetsnod behöver pendlarparkering utredas (norr) om Rv 11. Frågeställningen hur denna nås utan att belasta internt nät i Sjöbo väst. Vem är målgrupp för denna parkering?	4	Stor	+Hållbara resor gynnas -Bilresor gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Trafikverkets fråga. Man behöver se över även andra delar. Del av större utredning. Kommer även att tas fram strukturprogram. Ett förarbete till det krävs.
V17	Tunga transporter	Sträva efter samnyttjande av in- och utfarter för gods och på så sätt minska hårdgjorda ytor.	2	Mellan	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Effektivt markutnyttjande -Kan påverka barns och ungas trafiksäkerhet negativt	Sjöbo kommun/ berörda verksamhetsutövare	1	Kort	Frågan drivs i planarbetet. Dialog med verksamhetsutövare behöver drivas.
V18	Tunga transporter	Säkra korsningspunkter för oskyddade trafikanter, då mycket godstrafik finns i området.	3	Liten	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Förslag presenteras i Trafikutredning detaljplan Sjöbo väst.
V19	Tunga transporter	Stänga den södra in- och utfarten till Dollar Store.	3	Liten	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun/ berörda verksamhetsutövare	1	Kort	Tas upp i trafikutredning detaljplan Sjöbo väst. Frågan drivs i planarbetet. Dialog med verksamhetsutövare behöver drivas.

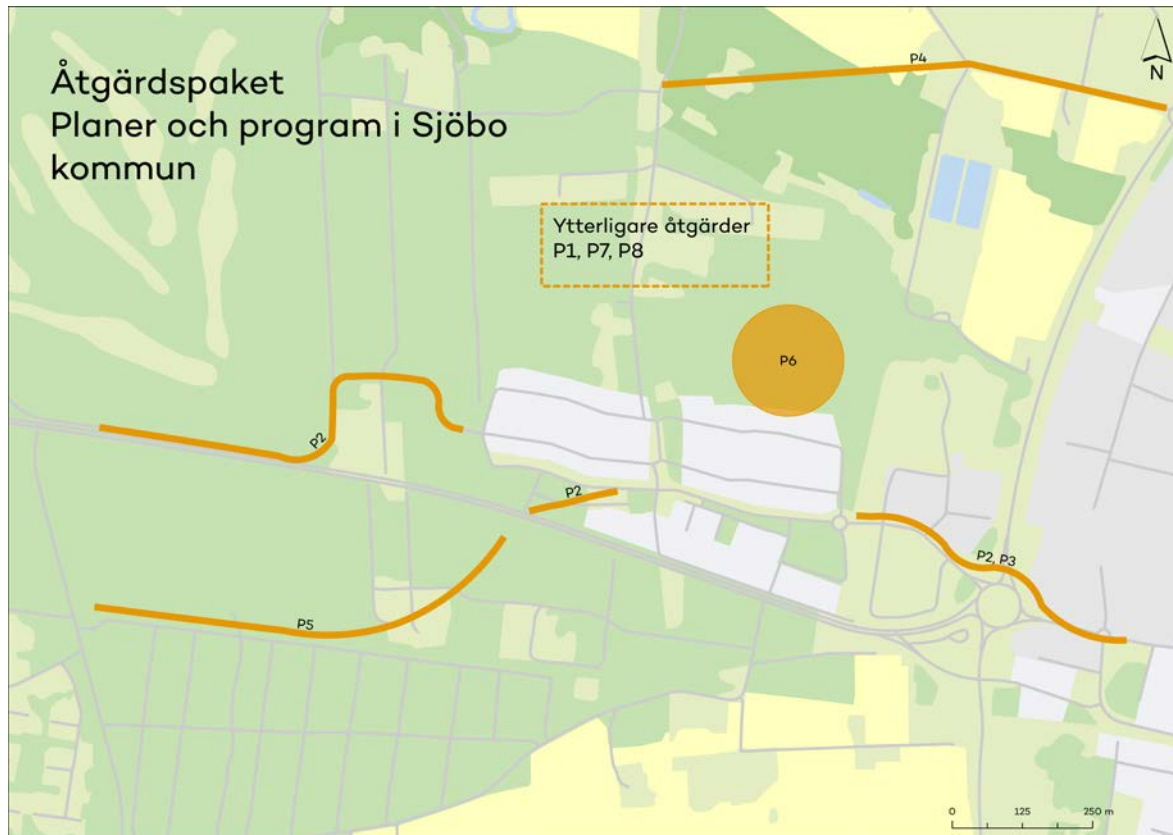
I tabellen nedan listas måluppfyllnaden av åtgärdsförslagen kopplat till kategorin Detaljplan Sjöbo väst:

Tabell 6 Måluppfyllnad av åtgärdsförslag för Detaljplan Sjöbo väst.

Åtgärdsförslagens måluppfyllnad		Alla barn ska ges möjlighet till tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelvägar till skola och andra större vardagsmålpunkter för barn.	Gång- och cykeltrafik ska främjas	Kollektivtrafiken ska främjas	Sjööborna ska bli mindre bilberoende	Enkelt samnyttjande av parkering ska prioriteras	Klimatsäkring av området är av yttersta vikt	Den föreslagna trafikstrukturen ska samspela med en sammanhängande grönsstruktur i hela området	Färmedelsfördelningen för Sjöbo väst 2050
ID	Åtgärd								
V1	Säkra god belysning inför projektering av gång- och cykelåtgärder. Viktigt med rätt ljus för rätt ändamål för att ge en säker och trygg miljö.								
V2	Planera och tillgodose yta för gång och cykel, gena och enkla stråk inom Sjöbo väst, kombinerat med grönstråk.								
V3	Ta bort bilspärrarna (som hindrar cyklister när de ska korsa biltrafiken). Ta bort bilbarriärerna i GC-stråk mot lekplatsen, då detta är en viktig målpunkt för gång och cykel.								
V4	Förbättra entrén mot Sjöbo väst för gång- och cykeltrafikanter. Synliggörandet och förstärkandet av entrén genom belysning.								
V5	Förbättra entrén mot Sjöbo väst för gång- och cykeltrafikanter. Synliggörandet och förstärkandet av entrén genom trädallé, växtlighet, bättre skiljeremsa mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik. Bättre sikt och skiljelinje för den planskilda gång- och cykelbanan.								
V6	Säkerställa att gång- och cykelvägen i den västra delen av Brytjärnsgatan fortsätter i takt med att området fortsätter exploateras.								
V7	Skapa trygg och trafiksäker koppling för gång och cykel till hållplats från Sjöbo väst - oavsett lokalisering.								
V8	Erbjuda resekort som en kampanj för de nyinflyttade i samarbete med Skånetrafiken.								
V9	Erbjuda resekort som en kampanj för verksamheter i Sjöbo väst i samarbete med Skånetrafiken. På så sätt kan detta påverka mobilitetsnormen.								
V10	Effektivt markutnyttjande genom att sträva efter ca 80% beläggningsgrad.								
V11	Se över alternativ för markbeläggning vid parkeringsytor – minska hårdgjorda ytor.								
V12	Utred möjlighet att ändra väghållarskap för Nävervägen. - Utreda alternativ att koppla an till Sjöbo väst längre söderut - Uppgradera för både bil och cykel								
V13	Stänga Nävervägen för biltrafik. Ha kvar enbart som gång och cykelkoppling.								
V14	Se över Brytjärnsgatan för att motverka genomfartstrafik till handelsområdet genom att titta på - Koppling till Nävervägen och åtgärderna som planeras där - Införa hastighetsdämpande åtgärder längs Brytjärnsgatan								
V15	Ombyggnad av korsning Rv 11/ Revirgatan. Detta kan ske på grund av mobilitetsnoden eller då Nävervägen stängs för biltrafik/genomfartstrafik.								
V16	Vid mobilitetsnod behöver pendlarparkering utredas (norr) om Rv 11. Frågeställningen hur denna nås utan att belasta internt nät i Sjöbo väst. Vem är målgrupp för denna parkering?								
V17	Sträva efter samnyttjande av in- och utfarter för gods och på så sätt minska hårdgjorda ytor.								
V18	Säkra korsningspunkter för oskyddade trafikanter, då mycket godstrafik finns i området.								
V19	Stänga den södra in- och utfarten till Dollar Store.								

4.3 Åtgärdspaket Planer och program i Sjöbo kommun

Av karta i Figur 34 och Tabell 7 framgår åtgärdsförslag som bör tas vidare och vilka aktörer som har ansvar att driva frågan. Tabell 8 visar måluppfyllnad.



Figur 34 Principer/lägen för åtgärdsförslagen.

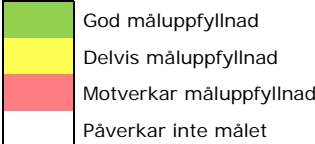
I tabellen nedan listas åtgärdsförslag kopplat till kategorin Planer och program i Sjöbo kommun:

Tabell 7 Åtgärdsförslag för Planer och program i Sjöbo kommun.

ID	Kategori	Åtgärd	Steg i fyrstegs- principen	Storlek på åtgärd	För- och nackdelar för olika trafikanter	Ansvarig/ väghållare	Prioritet	Tid	Motivering/kommentarer
P1	GC	Undersöka införande av en bashastighetsgräns på 30 km/h inom Sjöbo väst. Detta innebär att det även ska ges stöd i gaturummet för att hålla denna hastighet.	1	Mellan	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Trygghet och rörelsefrihet för barn och unga gynnas	Sjöbo kommun	2	Kort	Översyn av hastigheter enligt Rätt fart i staden för att det ska vara lika i andra delar av Sjöbo. Kan lyftas i samband med kommande FÖP-arbete.
P2	GC	Se över cykelstråken till hållplatser (inte enbart den närmaste). Siktröjning och se över korsningspunkter.	2	Mellan	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Sjöbo kommun	1	Kort	Fortlöpande åtgärd.
P3	GC	Se över och utred gång- och cykelkoppling från Sjöbo väst in till centrala Sjöbo.	2-3	Mellan/ stor	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas +Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel och gång	Sjöbo kommun	1	Kort	Kopplad till P2. Tas upp i kommande FÖP-arbete. Utredning görs i ett parallellt projekt.
P4	GC	Titta på behov av skapandet av en cykelkoppling norrut från Sjöbo väst som kopplar an till cirkulationsplats vid Rv 13.	3	Mellan	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	3	Lång	Fokusera på passage vid cirkulationsplats norr.
P5	GC	Skapa trygg och trafiksäker koppling för gång och cykel till hållplats från Sjöbo sommarby. Inkludera banvallen i denna koppling.	3-4	Stor	+Trafiksäkert för oskyddade trafikanter +Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas +Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel och gång	Skånetrafiken/ Trafikverket	1	Osäker beror på hållplats- läge	
P6	Skola	Framtagande av grön mobilitetsplan för skolan, för att på så vis få fler elever och föräldrar att gå och cykla till skolan.	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Sjöbo kommun/ skolan	2	Kort	Kan även inkludera befintliga skolor. Kan diskutera med andra förvaltningar. Kan ha en påverkan på beteende, särskilt vid ny skola.
P7	Skola	Titta på alternativa placeringar för förskola, då samlokalisering med skola har fördelar i leveranser och drift.	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	2	Kort	Alternativa placeringar kommer att tas upp i strukturprogrammet.
P8	Kollektiv- trafik	Utreda möjlighet för att utveckla skolskjuts för de barn som ska från Sjöbo tätort till Sjöbo väst (och vice versa). Är det möjligt att titta på fritidsaktiviteter också?	1	Liten	+Rörelsefrihet för barn och unga gynnas +Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Sjöbo kommun/ skolan/ föreningar	3	Kort	Familjeförvaltningens fråga Utredning förordas.

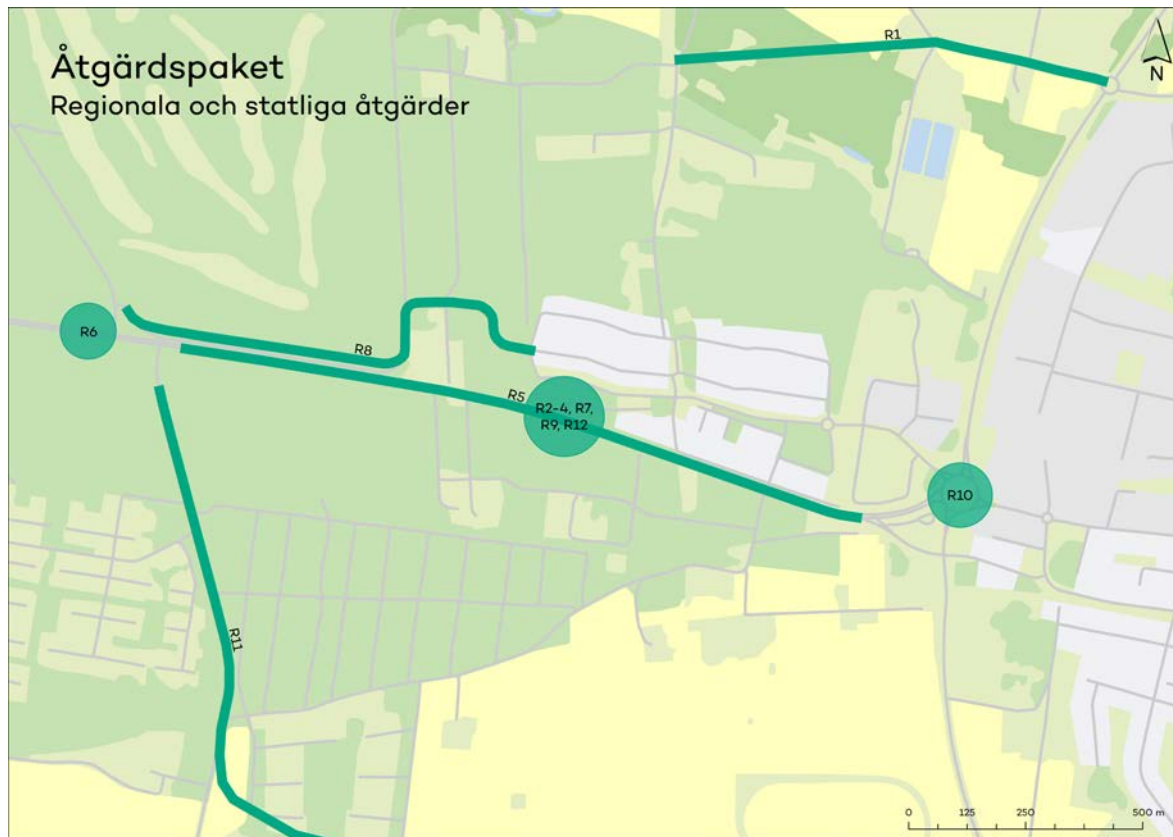
I tabellen nedan listas måluppfyllnaden av åtgärdsförslagen kopplat till kategorin Planer och program i Sjöbo kommun:

Tabell 8 Måluppfyllnad av åtgärdsförslag för Planer och program i Sjöbo kommun.

Åtgärdsförslagens måluppfyllnad 		Alla barn ska ges möjlighet till tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelvägar till skola och andra större vardagsmålpunkter för barn.	Gång- och cykeltrafik ska främjas	Kollektivtrafiken ska främjas	Sjöboborna ska bli mindre bilberoende	Enkelt samnyttjande av parkering ska prioriteras	Klimatsäkring av området är av yttersta vikt	Den föreslagna trafikstrukturen ska samspela med en sammanhängande grönsstruktur i hela området	Färmedelfördelningen för Sjöbo väst 2050
ID	Åtgärd								
P1	Undersöka införande av en bashastighetsgräns på 30 km/h inom Sjöbo väst. Detta innebär att det även ska ges stöd i gaturummet för att hålla denna hastighet.								
P2	Se över cykelstråken till hållplatser (inte enbart den närmaste). Siktröjning och se över korsningspunkter.								
P3	Se över och utred gång- och cykelkoppling från Sjöbo väst in till centrala Sjöbo.								
P4	Titta på behov av skapandet av en cykelkoppling norrut från Sjöbo väst som kopplar an till cirkulationsplats vid Rv 13.								
P5	Skapa trygg och trafiksäker koppling för gång och cykel till hållplats från Sjöbo sommarby. Inkludera banvallen i denna koppling.								
P6	Framtagande av grön mobilitetsplan för skolan, för att på så vis få fler elever och föräldrar att gå och cykla till skolan.								
P7	Titta på alternativa placeringar för förskola, då samlokalisering med skola har fördelar i leveranser och drift.								
P8	Utreda möjlighet för att utveckla skolskjuts för de barn som ska från Sjöbo tätort till Sjöbo Väst (och vice versa). Är det möjligt att titta på fritidsaktiviteter också?								

4.4 Åtgärdspaket Regionala och statliga åtgärder

Av karta i Figur 35 och Tabell 9 framgår åtgärdsförslag som bör tas vidare och vilka aktörer som har ansvar att driva frågan. Tabell 10 visar måluppfyllnad.



Figur 35 Principer/lägen för åtgärdsförslagen.

I tabellen nedan listas åtgärdsförslag kopplat till kategorin Regionala och statliga åtgärder:

Tabell 9 Åtgärdsförslag för Regionala och statliga åtgärder.

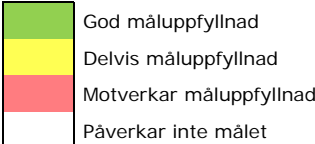
*Åtgärden bör gås vidare med enligt Sjöbo kommuns bedömning, men prioritet och tidplan beror på andra aktörer.

ID	Kategori	Åtgärd	Steg i fyrstegs-principen	Storlek på åtgärd	För- och nackdelar för olika trafikanter	Ansvarig/väghållare	Prioritet	Tid	Motivering/kommentarer
R1	GC	Utred behov av skapandet av en koppling norrut från Sjöbo väst som kopplar an till cirkulationsplats vid Rv 13.	3	Mellan	+ Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas	Sjöbo kommun	3	Lång	Fokusera på passage vid cirkulationsplats norr.
R2	GC	Planskild korsning för gång och cykel som ska korsa Rv 11. Två alternativ, beroende på om busshållplats flyttas eller ej.	4	Stor	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel, gång och kollektivtrafik	Skånetrafiken/ Trafikverket	1	Kort	Viktigt med koppling till Sjöbo sommarby vid den planskilda korsningen.
R3	Kollektivtrafik	Vid busshållplatsförflyttning etableras en mobilitetsnod som tillgodoser behov för cykel- och bilpendling till noden.	1-4	Stor	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel, gång och kollektivtrafik	Skånetrafiken/ Trafikverket	1	Görs i samband m hpl	Det viktiga är att säkra ytorna för att säkerställa utveckling av tjänster, även om den utvecklas efter att hållplats etableras. Prioritering av plan.
R4	Kollektivtrafik	Vid flytt av hållplats kan etablering av cykelparkering, service för cyklare, samt hyrcykelsystem ske.	2-4	Liten	+ Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	2	Kort sikt station och cykelpark. Lång sikt utveckla mobilitetsnod.	Del av en större, förvaltningsövergripande fråga. Mer internt arbete krävs. Skånetrafiken/TRV gör troligtvis åtgärd inom 10 år. Utvecklar superbusskonceptet ännu mer. Säkerställ kopplingar.
R5	Kollektivtrafik	Utredning av kapacitet på Rv 11 kopplat till busstrafikens framkomlighet, i rusningstrafik i synnerhet. Detta är ännu viktigare vid införandet av s.k. superbussar.	3-4	Mellan/ stor	+ Hållbara resor och kollektivtrafik gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	1	Helst kort	Sjöbo önskar gärna att en utredning görs kring kapaciteten på väg 11 och cirkulationsplatsen. (separat åtgärd för utredning) Det är TRV:s fråga i huvudsak. Avstämning med Skånetrafiken och TRV kring deras planer.
R6	Kollektivtrafik	Om befintlig hållplats är kvar så måste det tillgodoses säker passage för gående och	3	Stor	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Om det blir kvar är det samma prioritet för kopplingar/parkering som för nytt hållplatsläge.

		cyklister samt goda kopplingar från Sjöbo väst (GC och bil). Samt pendlarparkering (cykel och bil).			gynnas +Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel, gång och kollektivtrafik				
R7	Kollektivtrafik	Busshållplatsläge flyttas från befintligt läge till ett läge närmare Sjöbo väst vid Revirgatan.	4	Stor	+ Trafiksäkert för oskyddade trafikanter + Rörelsefrihet för barn och unga gynnas + Hållbara resor gynnas + Attraktivitet för Sjöbo väst med cykel, gång och kollektivtrafik	Skånetrafiken/ Trafikverket	1	Kort	Avstämning med Skånetrafiken och TRV kring deras planer.
R8	Bil + park	Utred möjlighet att ändra väghållarskap för Nävervägen. - Utredda alternativa kopplingar till Sjöbo väst längre söderut - Uppgradera för både bil och cykel	2	Stor	+Hållbara resor gynnas -Bilresor gynnas	Sjöbo kommun/ nuvarande väghållare	1	Kort	Svårt att utveckla Sjöbo väst utan att utveckla ytterligare en koppling jämfört med idag. Den ska vara tillgänglig för cykel oavsett alternativ.
R9	Bil + park	Ombyggnad av korsning Rv 11/ Revirgatan. Detta kan ske på grund av mobilitetsnoden eller då Nävervägen stängs för biltrafik/genomfartstrafik.	3	Stor	+Hållbara resor gynnas -Bilresor gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Trafikverkets fråga Man behöver se över även andra delar och kopplingar till och i det statliga vägnätet. Del av större utredning.
R10	Bil + park	Införande av högersvängskörfält i den stora cirkulationsplatsens västra ben.	3	Stor	+Hållbara resor gynnas -Bilresor gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Trafikverkets fråga Man behöver se över även andra delar och kopplingar till och i det statliga vägnätet. Del av större utredning.
R11	Bil + park	Omledning av trafik som går mellan Rv 11 och Rv 13 (söderut) via Ilstorpsvägen.	3	Stor	-Bilresor gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Regionala cykelvägnätet går längs med Ilstorpsvägen. Trafikverkets fråga. Del av större utredning.
R12	Bil + park	Vid mobilitetsnod behöver pendlarparkering utredas (norr och söder) om Rv 11. Frågeställningen hur denna nås utan att belasta internt nät i Sjöbo väst. Vem är målgrupp för denna parkering?	4	Stor	+Hållbara resor gynnas -Bilresor gynnas	Skånetrafiken/ Trafikverket	*	*	Trafikverkets fråga. Man behöver se över även andra delar. Del av större utredning. Kommer även att tas fram strukturprogram. Ett förarbete till det krävs.

I tabellen nedan listas måluppfyllnaden av åtgärdsförslagen kopplat till kategorin regionala och statliga åtgärder:

Tabell 10 Måluppfyllnad av åtgärdsförslag för regionala och statliga åtgärder.

Åtgärdsförslagens måluppfyllnad 		Alla barn ska ges möjlighet till tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelvägar till skola och andra större vardagsmålpunkter för barn.	Gång- och cykeltrafik ska främjas	Kollektivtrafiken ska främjas	Sjöborna ska bli mindre bilberoende	Enkelt samnyttjande av parkering ska prioriteras	Klimatsäkring av området är av yttersta vikt	Den föreslagna trafikstrukturen ska samspela med en sammanhängande grönsstruktur i hela området	Färmedelfördelningen för Sjöbo väst 2050
ID	Åtgärd								
R1	Utred behov av skapandet av en koppling norrut från Sjöbo väst som kopplar an till cirkulationsplats vid Rv 13.								
R2	Planskild korsning för gång och cykel som ska korsa Rv 11. Två alternativ, beroende på om busshållplats flyttas eller ej.								
R3	Vid busshållplatsflyttning etableras en mobilitetsnod som tillgodoser behov för cykel- och bilpendling till noden.								
R4	Vid flytt av hållplats kan etablering av cykelparkering, service för cyklar, samt hyrcykelsystem ske.								
R5	Utredning av kapacitet på Rv 11 kopplat till busstrafikens framkomlighet, i rusningstrafik i synnerhet. Detta är ännu viktigare vid införandet av s.k. superbussar.								
R6	Om befintlig hållplats är kvar så måste det tillgodoses säker passage för gående och cyklister samt goda kopplingar från Sjöbo väst (GC och bil). Samt pendlarparkering (cykel och bil).								
R7	Busshållplatsläge flyttas från befintligt läge till ett läge närmare Sjöbo väst vid Revirgatan.								
R8	Utred möjlighet att ändra väghållarskap för Nävervägen. - Utredda alternativa koppla an till Sjöbo väst längre söderut - Uppgradera för både bil och cykel								
R9	Ombyggnad av korsning Rv 11/ Revirgatan. Detta kan ske på grund av mobilitetsnoden eller då Nävervägen stängs för biltrafik/genomfartstrafik.								
R10	Införande av högersvängskörfält i den stora cirkulationsplatsens västra ben.								
R11	Omledning av trafik som går mellan Rv 11 och Rv 13 (söderut) via Ilstorpsvägen.								
R12	Vid mobilitetsnod behöver pendlarparkering utredas (norr och söder) om Rv 11. Frågeställningen hur denna nås utan att belasta internt nät i Sjöbo väst. Vem är målgrupp för denna parkering?								

4.5 Vidareutveckling åtgärdsförslag för Sjöbo väst

En illustration har tagits fram för att tydliggöra trafikutredningarnas förslag på trafikstruktur och åtgärder knutet till dessa, se Figur 36. Förslagen som illustreras är de som är närmast knutna till området Sjöbo väst, exempelvis har cirkulationsplatsen Rv11/Rv 13, där fortsatt utredningsbehov identifierats, inte pekats ut.

Förslaget är framtaget i samarbete med Sjöbo kommun där hänsyn tagits till utveckling av grönstruktur och lokalisering av bebyggelse, liksom sådan infrastruktur som inte kan ändras. Ett urval av åtgärdsförslagen förklaras närmare i kapitel 4.5.1 Förslag på utformningsprinciper. De markeras med **kursiv text** i nedanstående sammanfattning. Åtgärdsförslaget "Utveckla angöring för skolbuss och minimera vändplatsens yta" (8) beskrivs närmare i Trafikutredning för detaljplan skola och idrott och endast översiktligt i denna utredning.

Sammanfattning av åtgärder:

- **Nya gång- och cykelbanor (GC-banor, exakta lägen är inte utpekade)**
- **Ny större bostadsgata (exakt läge är inte utpekade)**
- **Nya bostadsgator (exakt läge är inte utpekade)**
- **Utveckling av Brytjärnsgatans GC-passager, två upphöjda korsningar vid Brytjärnsgatan, gångbana på södra sidan.**
- Ny mobilitetsnod men busshållplatser och pendelparkering
- **Upphöjda GC-passager i befintligt GC-nät** och nytt GC-nät.
- Borttagande av bilhinder i GC-nätet
- Utred behov av parkeringsförbud väster om den planerade skolan.
- **Utveckling av GC-bana längs Rotgatan (1)**
- **Utveckling av fickparkering längs Hällegatans östra sida, kräver mindre flytt av befintlig GC-bana.** Alternativt görs parkeringsfickor på Hällegatans västra sida men med sämre funktion/koppling till GC-banan (2)
- Flytt av del av Brytjärnsgatan (3)
- Utveckla GC-bana mellan framtida mobilitetsnod och övrigt GC-nät. Var GC-banan ska lokaliseras beror på utveckling av mobilitetsnoden. (4)
- Utveckling av planskild GC-passage. Var GC-passagen ska lokaliseras beror på utveckling av mobilitetsnoden. (5)
- Ta bort södra in- och utfarten till Dollar Store. Alternativt ta bort infarten, men behåll utfarten vilket är sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt. (6)
- **Utveckla Såggatan. En ca 6 meter bred körbana, gångbana på östra sidan, en ca 3 meter bred trädallé samt en ca 4 meter bred GC-bana. Alternativt utvecklas en sektion utan trädallé där upphöjd GC-bana läggs intill körbanan, vilket är sämre för barn och unga samt för vattenhantering och upplevelsekvalliteter. (7)**
- Utveckla angöring för skolbuss och minimera vändplatsens yta. (8)
- Utveckla Nävervägen. Antingen blir detta en GC-väg eller så utvecklas den som bilkoppling med säker GC-bana. (9)
- Utveckla eventuellt korsningen Rv 11/Revirgatan i samband med utveckling av mobilitetsnod. (10)



Figur 36 Illustration med tydliggörande av åtgärdsförslag.

4.5.1 Förslag på utformningsprinciper

Förutsättningar

Utifrån befintliga begränsningar har ett förslag på en ny gatustruktur tagits fram i samarbete med kommunen. Strukturen bygger på ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som främjar gång och cykel med särskild hänsyn till barns behov att gå och cykla till skola och idrottshall. Strukturen främjar generellt gena kopplingar för cyklister genom området i öst-västlig riktning och nord-sydlig riktning samtidigt som bilburna trafikanter får en mindre gen körsträcka via föreslagna gator som i första hand kopplar i nord-sydlig riktning. Förutom gång- och cykelvägar består gatunätet av två huvudgator, en ny större bostadsgata och ett antal bostadsgator varav en av mindre format. Huvudgatorna angör dels skola och idrottshall, dels nya bostadsområden i väster via Såggatan och Brytjärnsgatan.

Utredningen har även tittat på möjliga trafiksäkerhetsåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på befintliga gång- och cykelstråk genom hastighetssäkrande och trafikslagsavskiljande åtgärder. För gång- och cykelvägnätet har en avskiljning mellan gående och cyklister med målad linje eller olika ytmaterial endast föreslagits på Såggatan. Detta då det i samband med separering mellan gående och cyklister på gång- och cykelbana finns stor risk att barn ändå rör sig över både gång- och cykelbana och ofta går i grupp. Behovet av separering mellan fotgängare och cyklister har satts i relation till bedömt antal oskyddade trafikanter som använder gång- och cykelbanorna.

Med fokus på barnperspektivet har ett antal förslag på gatusektioner tagits fram utifrån trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetssynpunkt. Förutsättningar vad gäller dimensionerande fordon och utrymmesklass för dessa gatusektioner är förankrat hos

kommunen. Utifrån önskemål har även några alternativa gatusektioner tagits fram som tar mindre yta i anspråk men har en lägre trafiksäkerhet och tillgänglighet.

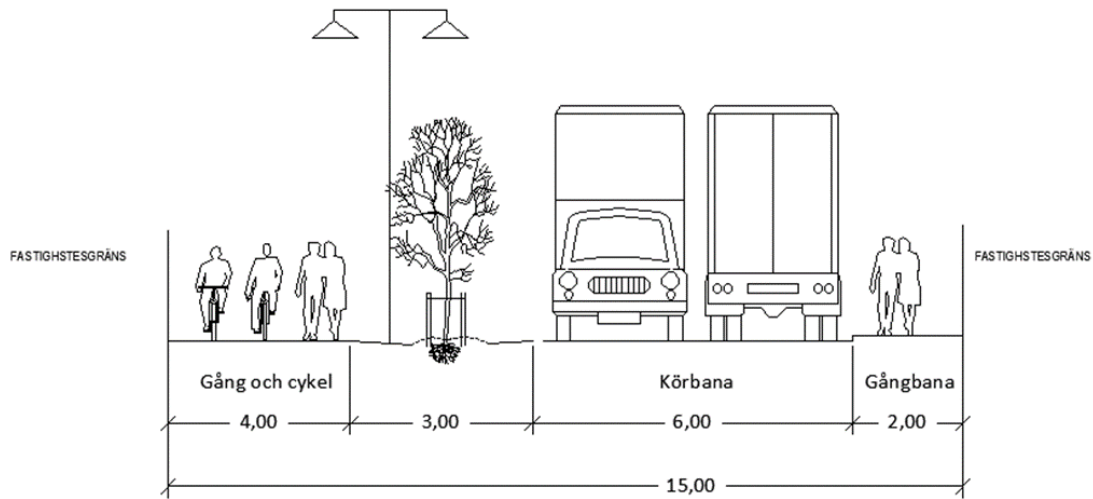
Förslag på gatusektioner för Sjöbo väst

Förslag på ny gatusektion för Såggatan

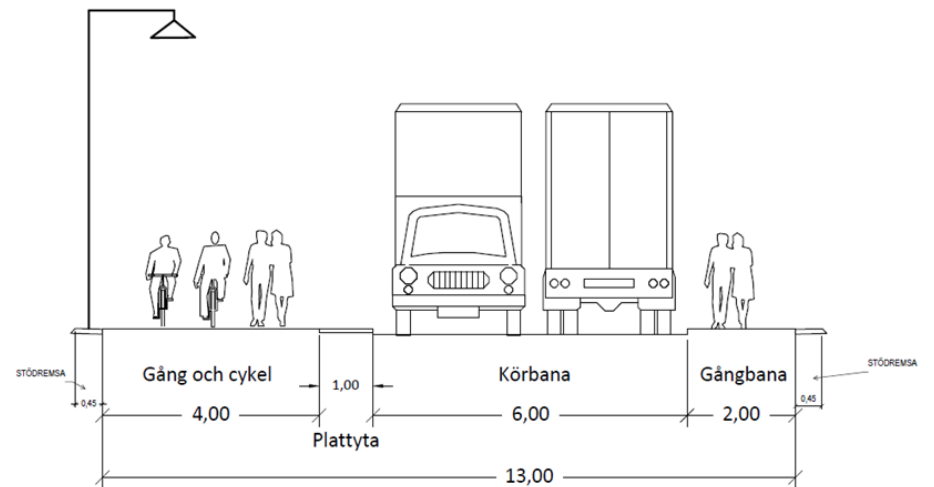
Såggatan får i den nya detaljplanen en ny funktion som primär angöring till både skola och idrottshall utöver de målpunkterna för handel etc. som redan finns i dag. Bilflödet på gatan beräknas efter exploatering bli nästan 6000 ÅDT i södra delen. Den nya funktionen, framför allt som skolväg, ställer högre krav på tydlighet i form av gestaltning, trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Sektionen är aktuell på sträckan söder om den föreslagna passagen för oskyddade trafikanter som är lokaliserad söder om angöring till föreslagen parkering vid idrottshallen, vilken finns redovisad i Trafikutredning för detaljplan skola och idrott. Ett förslag på utformning har tagits fram där tunga fordon ska kunna mötas i lite lägre hastighet. Gående har egen separat gångbana på båda sidor av gatan och cyklister har en dubbelriktad cykelbana på den ena sidan avskild från gångytan med målning eller annat ytmaterial. En trädallé avskiljer oskyddade trafikanter från biltrafiken och förhöjer attraktiviteten i stråket. Se Figur 37.

En enklare gatusektion för Såggatan med endast trafikytor har även tagits fram som alternativ utformning, se Figur 38. Sektionen saknar gestaltning med grönremsa med trädallé och bedöms inte uppfylla den målbild som planarbetet har kring tydlighet i gestaltning och avgränsning av ytor utifrån trygga och tydliga kopplingar för skolbarn. Behov finns även för ett säkerhetsavstånd på ca en meter mellan

dubbelriktad gång- och cykelbana och körbana, vilken kan utformas med andra ytmaterial eller som upphöjd refugyta. Denna avskiljande remsa innebär även att den totala bredden på sektionen bara blir ca 2 meter smalare än sektionen med trädplantering.



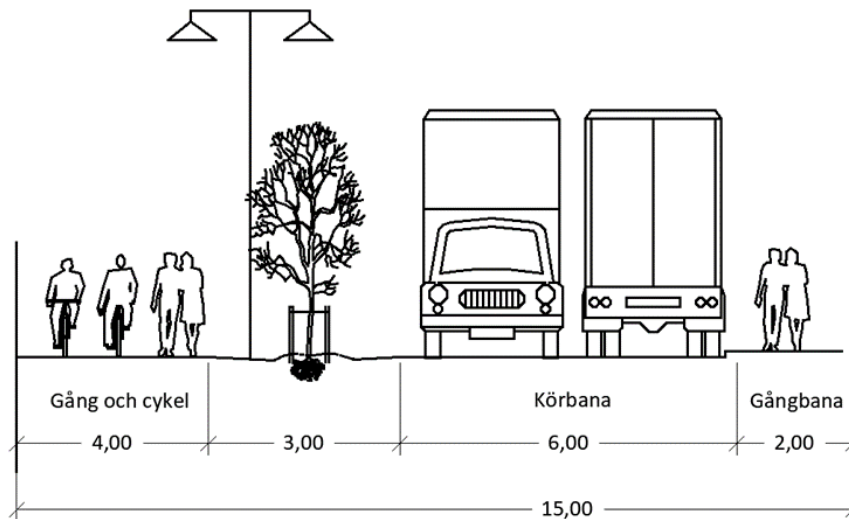
Figur 37 Föreslagen gatusektion för Säggatan.



Figur 38 Alternativ gatusektion för Säggatan utan grönyta.

Förslag på ny gatusektion för Brytjärnsgatan

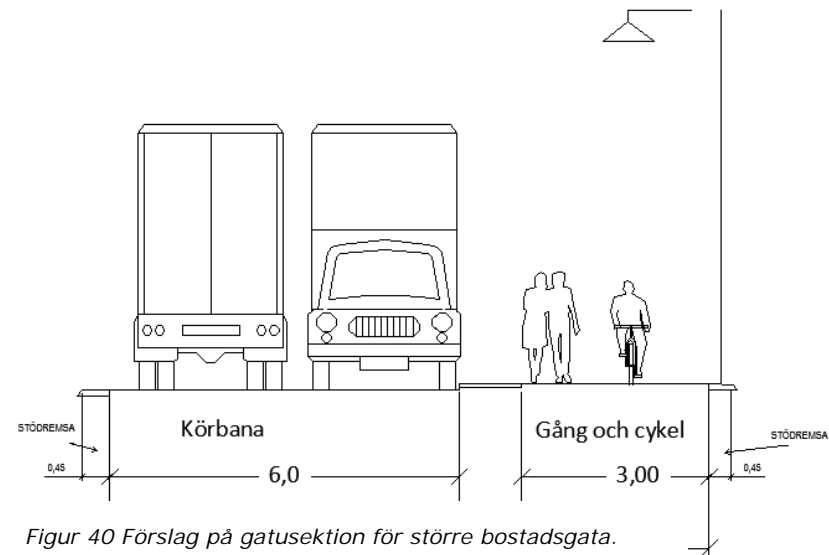
Brytjärnsgatan får i den nya detaljplanen en tydlig funktion som angörande huvudgata till området och fördelar flödet vidare inom området med en del genomfartstrafik. Utbyggnaden av området innebär att gatan beräknas få ett framtida dimensionerande trafikflöde på ca 2000 ÅDT och kommer även delvis utgöra ett huvudstråk för oskyddade trafikanter mellan planerad ny skola och ny kollektivtrafikknutpunkt. Den nya funktionen ställer högre krav på tydlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Ett förslag på utformning har tagits fram där större fordon ska kunna mötas i lägre hastighet och där gående har separat gångbana på ena sidan och gående och cyklister har gemensam gång- och cykelväg på andra sidan, se Figur 39.



Figur 39 Förslag på gatusektion för Brytjärnsgatan.

Förslag på gatusektion för större bostadsgata

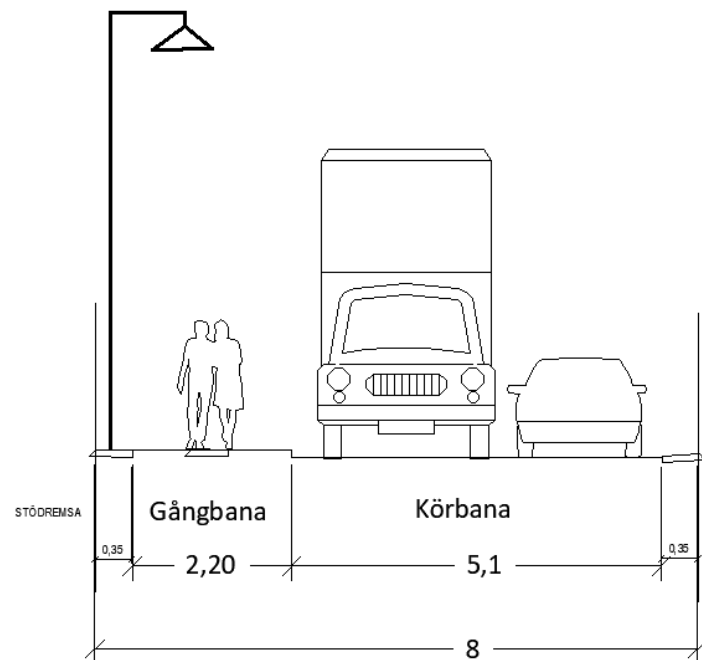
I det nya detaljplaneområdet skapas en större bostadsgata i väster med genomfartstrafik till bostadsområdet längst i norr, se Figur 36. Denna gata beräknas få mer trafik än de övriga bostadsgatorna med en ÅDT på ca 1250 motorfordon/dygn och har även en mer tydlig genomfartsfunktion till nästa bostadsområde. Ett förslag på gatusektion för denna gata har tagits fram med separerad gång- och cykelbana då dimensionerande flöde närmar sig kraven för separerad gång- och cykelbana enligt riktlinjer i VGU. Det finns även planer på att eventuellt placera en förskola i anslutning till gatan. För sektionen har föreslagits en 3 meter bred gång- och cykelbana med en säkerhetsytta på ca 1 meter mellan körbana och gång- och cykelbana i annat ytmaterial. En 4 meter bred gång- och cykelbana kan övervägas beroende på förskoleverksamhetens storlek. Se föreslagen sektion i Figur 40.



Figur 40 Förslag på gatusektion för större bostadsgata.

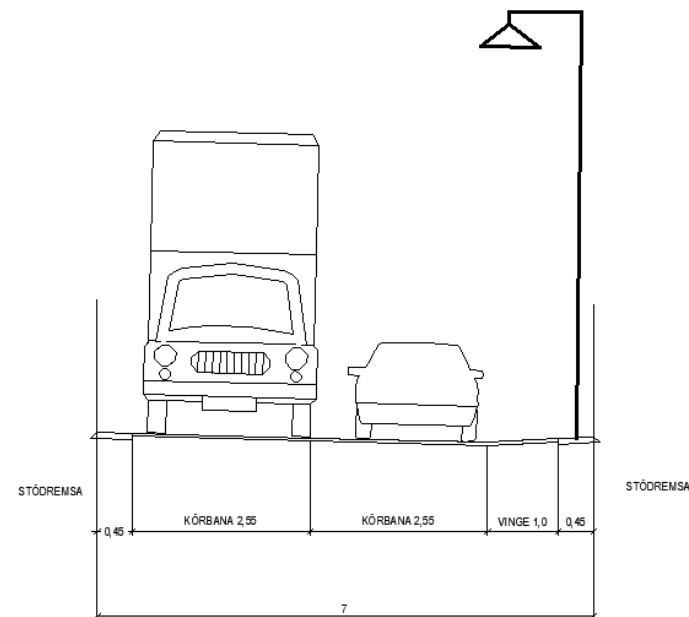
Förslag på övriga bostadsgator

Utifrån nya planer på bebyggelse tillkommer ett antal bostadsgator inom området. Se Figur 36. Gatorna beräknas få ett bilflöde på mellan 170-420 ÅDT. Utifrån VGUs riktlinjer ska mindre gator utformas med enkelsidig gångbana för oskyddade trafikanter utifrån trafiksäkerhet och tillgänglighet. Förslag på utformning har tagits fram och redovisas i Figur 41.



Figur 41 Föreslagen gatusektion för bostadsgata med gångbana.

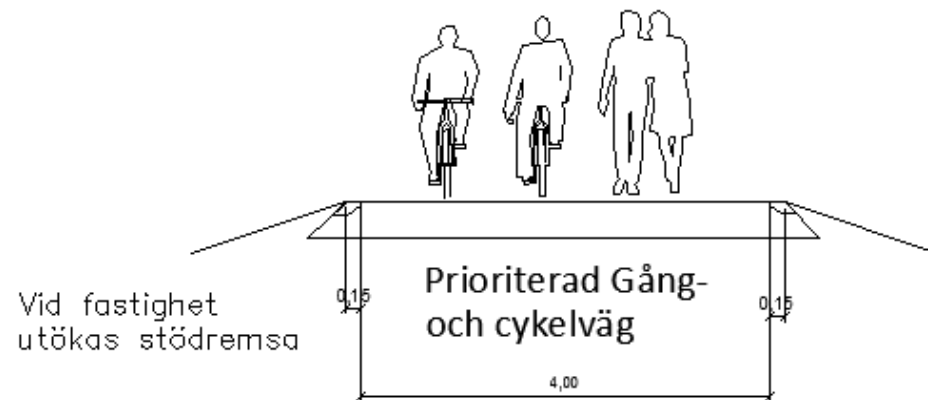
I samband med den nya detaljplanen har särskilt ett mindre bostadsområde i norr, strax nordväst om det planerade skolområdet, utpekats som ett område med mycket begränsat fordonsslöde. I samband med detta har en alternativ gatusektion tagits fram. Denna gatusektion innebär blandtrafik för alla trafikslag och är ett sämre alternativ utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för de oskyddade trafikanterna. Denna utformning rekommenderas inte utifrån rekommendationer i VGU och ur trafiksäkerhets- och barnperspektiv. Se Figur 42.



Figur 42 Förslag på alternativ gatusektion utan separat gångbana.

Förslag på friliggande gång- och cykelbanor

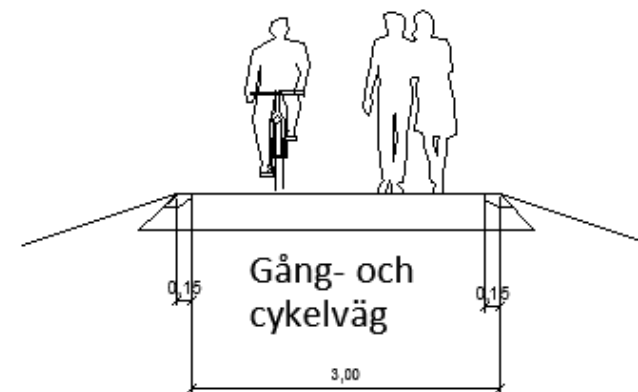
Utifrån bedömning kring oskyddade trafikanters rörelser till målpunkter i området och med särskild hänsyn till barn har förslag på dimensionering för gång- och cykelvägar tagits fram. För de gång- och cykelvägar som inte ligger i samma sektion som gator finns två olika nivåer på framkomlighets- och tillgänglighetsbehov. Det huvudstråk för gång- och cykel som löper genomgående genom utredningsområdet från idrottshallen i öster, förbi skolan och vidare till framtida utbyggnation längst i väster, bedöms ha särskilt stort behov av framkomlighet och tillgänglighet då det är ett centralt stråk som fångar flera målpunkter. Se Figur 36. Denna sträcka föreslås utformas med en bredd på minst 4 meter för mötande cyklister i bredd med mötande gående och rullstol. Detta ger en utrymmesklass enligt VGU på mellan A-B.



För övriga friliggande gång- och cykelvägar föreslås en utformning med en minsta riktbredd på ca 3 meter där cyklister kan mötas i bredd med en gående, även det ger en utrymmesklass mellan A-B. Se Figur 43.

Föreslagna gång- och cykelvägsstråk kommer att höra till ett allmänt huvudnät och föreslås läggas i offentlig platsmark för att kommunen som väghållare ska ha rådighet över ytan.

Belysningen för gång- och cykelbanorna behöver vara jämnt och enhetligt ljussatt längs med hela stråket, med en utformning som möter den mänskliga skalan.



Figur 43 Förslag på sektioner för friliggande gång- och cykelbanor.

Förslag på parkering för lekplats

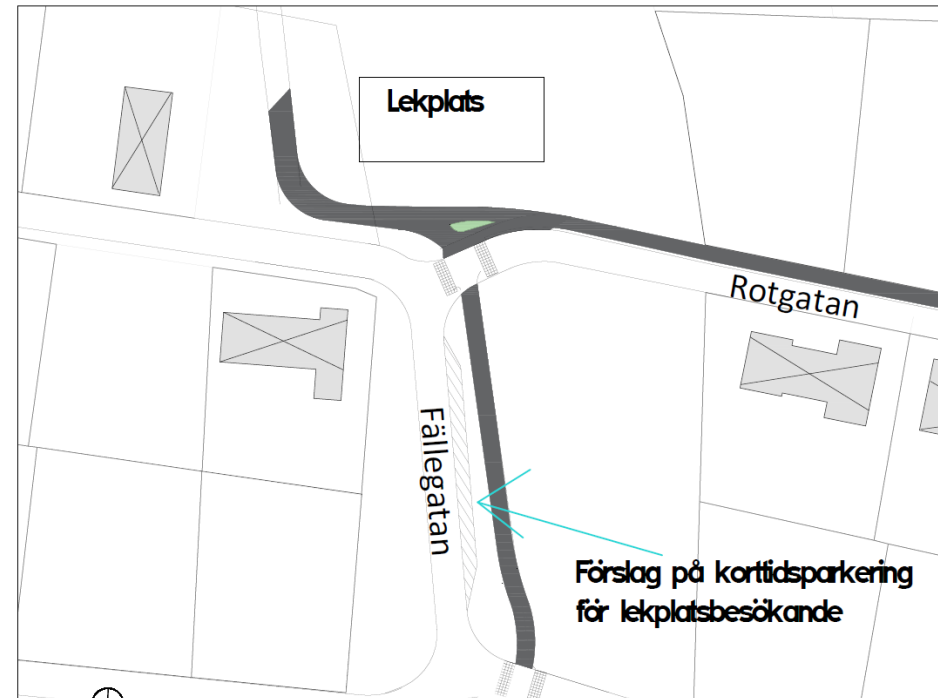
I samband med ny detaljplan har behov av anvisad bilparkering för besökande till utflyktslekplatsen, Bondgårdslekplatsen, norr om Fällegatan identifierats. Ett förslag på markerade platser för begränsad parkering, max 2 timmar, har tagits fram som rymmer ca 5 bilar. Parkeringsytan kopplar till lekplatsen via den befintliga gång- och cykelbanan som behöver flyttas något österut, dels för lämpligt avstånd till parkeringsplatserna, dels för att rätta upp banan inför passagerna. Utformningen behöver ha ett avstånd mellan parkeringsyta och gång- och cykelväg som möjliggör att kunna öppna dörrar och kliva ut utan att inkräkta på gång- och cykelvägen. Se Figur 44. Cykelparkering bör anordnas vid lekplatsen.

Planerad förskoleverksamhet i området

Utifrån de planer på etablering av ny förskola som finns i området har höjd tagits för att ny förskola ska kunna placeras i västra delen av området, öster om föreslagen större bostadsgata i nord-sydlig riktning. Se placering i Figur 36.

Utredningen har tittat på att möjliggöra kopplingar för samtliga trafikantgrupper till föreslagen lokalisering om man i framtiden väljer att gå vidare med detta alternativ. Föreslagna vägnätsskopplingar ger goda möjligheter att angöra förskolefastigheten via friliggande gång- och cykelbana österifrån. De gator som ansluter mot fastigheten i väster (större bostadsgata) och i söder (förlängning av Brytjärnsgratan) föreslås utformas med långsgående separata gång- och cykelvägar. Framkomligheten för leveransfordon och bussar via dessa gator är även god.

Väljer man att gå vidare med en placering av förskola på föreslagen plats kan ytterligare utredning kring trafiksäkerhetsåtgärder, säkra passager och angöring till verksamheten behövas.



Figur 44 Förslag på placering av korttidsparkering för ny lekplats med gång- och cykelvägsskoppling. Avstånd mellan parkeringsyta och gång- och cykelväg >0,8 meter.

Behov av trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder

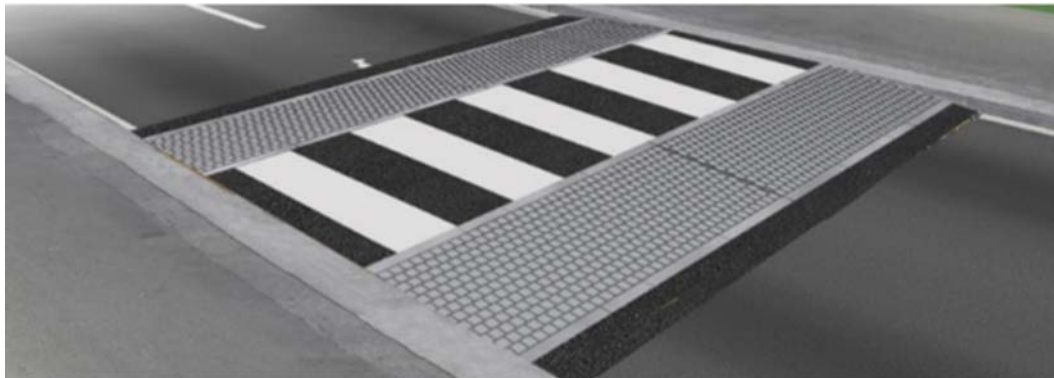
Utredningen har analyserat behov av trafiksäkerhetsåtgärder i samband med den nya detaljplanen och presenterar ett antal förslag, se Figur 36. Åtgärderna syftar till att skapa högre trafiksäkerhet särskilt för de oskyddade trafikanterna med fokus på barnperspektivet. Åtgärderna syftar även till att öka framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Hastighetssäkring i korsning mellan prioriterad gång- och cykelbana och bilgata

För att främja gående och cyklisters framkomlighet föreslås att det på prioriterade cykelstråk anläggs övergångsställen med cykelöverfarer som ger väjningsskyldighet för bilister. De konfliktpunkter som identifierats och föreslås utformas med cykelöverfarer finns markerade med röda dubbelpilare i Figur 36.

För att anlägga cykelöverfart behöver hastighetssäkring ske av korsande trafik och det föreslås genom anläggande av rampgupp. Se exempel på utformning i Figur 45.

Gång- och cykelstråket mellan den nya kollektivtrafiknoden och skolan



Figur 45 Exempel på förtillverkade rampgupp bestående av betongplatta med ingjuten gatusten i ytan.

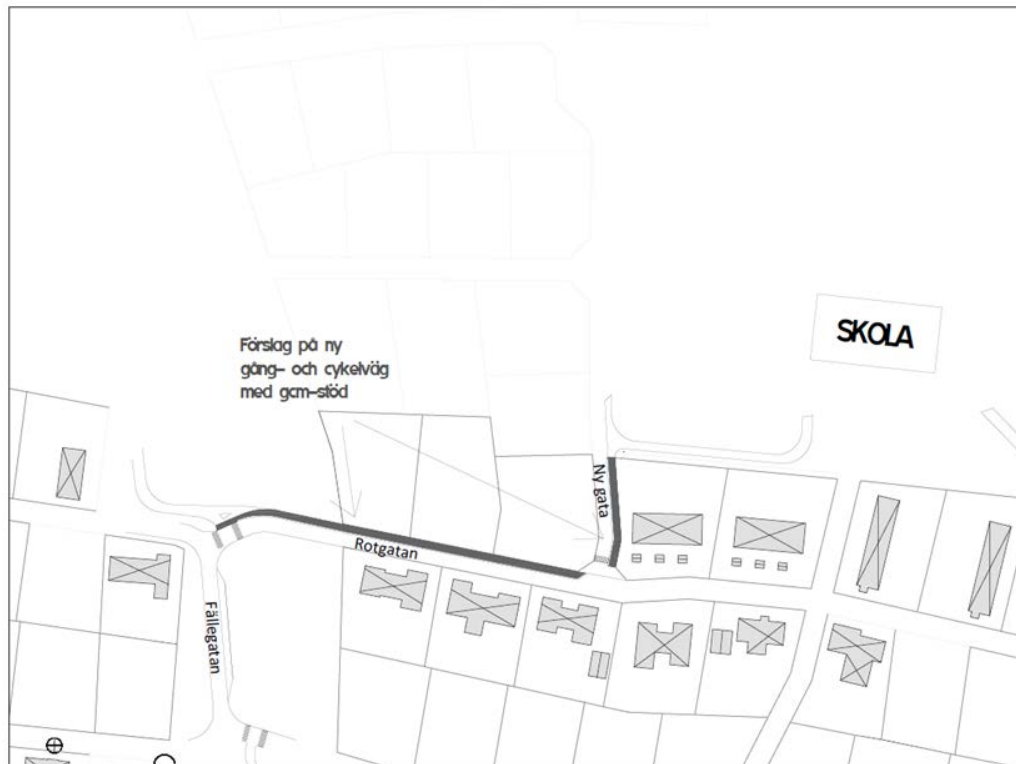
behöver rätas upp vid korsningspunkter för att förbättra trafiksäkerheten.

Separering av gående och cyklister på Rotgatan

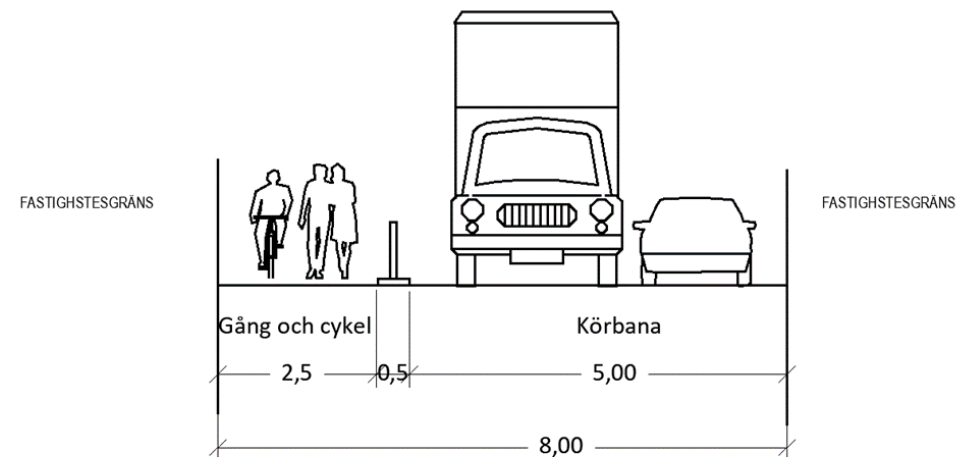
Ett åtgärdsförslag har tagits fram på Rotgatan och den nya bostadsgata som planeras väster om skolans fastighet. Denna sträcka utgör en viktig länk i kopplingen mellan den nya kollektivtrafikhållplatsen vid Revirgatan och skolans angöring i väster. På sträckan råder det i dag blandtrafik. Utredningen ser ett behov av separat yta för gående och cyklister då detta bedöms bli en viktig skolväg med krav på god trafiksäkerhet. Här föreslås en separering av de oskyddade trafikanterna genom breddning av befintlig vägbana och anläggande av gcm-stöd i betong mellan körbanorna. Gcm-stödet utrustas löpande med reflexrör eller pollare för en tydlig och trygghetsskapande effekt. Här styr redan gällande detaljplanegränser och utrymme skapas genom en omdisposition av befintlig yta. Detta innebär att gång- och cykelvägen som skapas får en smalare gatusektion än övrigt föreslagna gång- och cykelvägar samtidigt som gatan smalnas av och framkomligheten för motorfordon begränsas lite mer än på omkringliggande gator. Se Figur 46.

Föreslagen utformning innebär att gång- och cykelvägen får en minimibredd enligt riktlinjer i VGU på 2,5 meter medan körbanan får en bredd på 5 meter vilket ger lägsta utrymmesklass för möte mellan renhållningsfordon och bil och innebär att fordon kan behöva stanna till vid möte. Se Figur 47.

Utifrån ambitionen att begränsa trafikflödet med bilar och särskilt undvika att barn skjutsas till skolan via Rotgatan ses denna begränsning av framkomlighet ändå ligga i linje med planens ambitioner. Boende i fastigheter norr om gatan kommer att behöva korsa den separerade gång- och cykelvägen. En samlokalisering av anslutningar är därför positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt för att minska antalet korsningspunkter.



Figur 46 Förslag på ny separat gång och cykelväg längsmed Rotgatan och ny bostadsgata utformad med gcm-stöd.



Figur 47 Förslag på ny gatusektion genom omdisponering av yta.

Hastighetssäkring av Brytjärnsgatan

Utifrån Brytjärnsgatans funktion, raka utformning och framtida dimensionerande trafikflöde bedöms gatan och ett antal korsningspunkter för oskyddade trafikanter behöva hastighetssäkras. Gatan föreslås få hastighetsdämpande åtgärder vid korsningarna med Revirgatan och Kvistvägen samt vid passage över Brytjärnsgatan direkt öster om cirkulationsplatsen vid Rotgatan. Vid Revirgatan och Kvistvägen föreslås att hela korsningarna höjs upp med ramper på samtliga tillfarter. Vid passage på Brytjärnsgatan öster om cirkulationsplatsen vid Rotgatan föreslås att gång- och cykelvägspassagen höjs upp med ett rampgupp från båda håll samt utformas som en reglerad cykelöverfart med vägmärke och vägmärkning. Hastighetsdämpning föreslås genom anläggande av rampgupp, liknande de som föreslås vid korsningspunkter på det prioriterade gång- och cykelvägnätet. Se Figur 45. Vidare utredning kan krävas kring geotekniska frågor för anläggande av ramper, särskilt vid belastning med tung trafik.

Belysning som trafiksäkerhetsåtgärd

Utifrån trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt med god belysning vid konfliktpunkter för att trafikanter ska hinna se och reagera i tid. Utifrån områdets karaktär ser vi att belysning generellt behövs på samtliga gator och gång- och cykelvägar och då särskilt vid passager och korsningspunkter. Vidare utredning behövs kring behov av förstärkt belysning i korsningspunkter och eventuellt utformning med dubbelarmaturer på huvudgatorna.

Förslag på hastigheter inom detaljplaneområdet

Inom det nya detaljplaneområdet har en översyn gjorts vad gäller lämpliga hastigheter utifrån föreslagna gatusektioner, framtida dimensionerande trafikflöden samt trafiksäkerhet. Gatunätet föreslås ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt och miljö regleras till 30 km/h. Undantaget är Brytjärnsgatan där hastigheten föreslås regleras till 40km/h då gatan även har en genomfartsfunktion som höjer behovet av framkomlighet.



Figur 48 Befintliga cykelbanor kan vidareutvecklas med upphöjda passager som tydliggör och trafiksäkrar för oskyddade trafikanter. Cykelbanorna med sina lågen kan utvecklas till attraktiva stråk.

4.6 Kostnadsbedömningar av åtgärdsförslag för Sjöbo väst

Sjöbo kommun har valt ut ett antal åtgärdsförslag för kostnadsbedömning.

OBS! KOMPLETTERING AV UPPGIFTER SKER EFTER KOMMUNENS GRANSKNING AV UTREDNINGEN DÅ DE OCKSÅ PEKAT UT VAD SOM SKA KOSTNADSBEDÖMAS.

5 Barnperspektivet

Vad är då den samlade bedömningen av nuläget, de framtida planerna och åtgärdsförslagen utifrån ett barnperspektivs behov och möjlighet till hållbara transporter?

Sjöbo väst har en utmaning med ett längre avstånd till Sjöbo tätort och ett relativt isolerat läge med Rv 11 och Rv 13 som barriärer. Bilen är idag det mer gynnade trafikslaget inom området. Analys och åtgärdsförslag visar att ett flertal förbättringar bör göras för trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Här behöver trafiksäkerhet, framkomlighet och upplevelsekvantiteter förbättras framförallt för barn och unga, både i direkt koppling till skola och idrottshall men också för gång- och cykelnätet i skolans omgivning som knyter samman kollektivtrafik, bostadsområden och fritidsmålplatser för barnen.

Föreslagen flytt och skapande av kollektivtrafiknod behöver vidare studeras för att skapa attraktivitet. Föreslagen lokalisering av noden innebär en förbättring jämfört med idag, men har fortfarande utmaningar eftersom gångavståndet till skola, idrottshall och norra Sjöbo väst kommer att vara längre än vad som rekommenderas.

Åtgärder som bidrar till hållbara resor för skolan och idrottshallen bör vara färdigställda innan verksamheterna tas i bruk. Det gäller även den nya kollektivtrafiknoden och dess viktiga gång- och cykelkopplingar som även bör vara på plats innan fler bostäder byggs. Detta för att säkerställa att beteendemönster för hållbara transporter kan främjas från start. Vissa åtgärdsförslag kommer att påverka framkomligheten för bil negativt. Den kommer dock fortfarande att hållas på en acceptabel nivå och samtidigt motverka de negativa

konsekvenser på trafiksäkerhet och andra störningar som biltrafik ger. Rv 11 bedöms ha kapacitetsproblem redan idag och det finns risk att dessa ökar. Förbättringar i biltrafiknätet kan komma att behövas för framförallt Rv 11 inklusive dess kopplingar till Sjöbo väst. Att endast ha en anordnad bilkoppling till Sjöbo väst är en sårbar lösning varför ytterligare en koppling bör utvecklas. Framkomligheten i det nationella vägnätet bör vara så pass god att kollektivtrafiken inte missgynnas och risk för smittrafik inom området Sjöbo väst undviks.

6 Fortsatt arbete

Flertalet åtgärder som föreslagits i trafikutredningen kräver vidare utveckling i den fortsatta planprocessen.

Det finns behov av att starta upp ett ÅVS-arbete för det nationella vägnätet där man inkluderar ytterligare en koppling mot Sjöbo väst samt flytt och utveckling av kollektivtrafiknod.

Förutom fysiska åtgärder är det viktigt att jobba med en plan för mobilitetsåtgärder. De verksamhetsutövare som ansvarar för planering av bostäder och verksamheter bör utveckla mobilitetsplaner i ett tidigt skede. Särskilt viktigt är att ha en plan redan vid utveckling av skolan och idrottshallen. En mobilitetsplan för skolan bör också vara klar inför skolstart och är ett viktigt komplement till de fysiska åtgärderna. Efter att åtgärderna implementerats bör uppföljning av dess effekter göras. Det kan t ex göras genom resevaneundersökningar och dialoger med elever/föräldrar på skolan, boende och verksamhetsutövare. Åtgärder kan behöva kompletteras och utvecklas för att de ska kunna användas så som tänkt i planeringen. På så vis stärker kommunen även sitt arbete gentemot barnkonventionen och barnens rätt till att göra sin röst hörd.

7 Arbetsprocessen

Nedan beskrivs arbetsprocessen kortfattat för Trafikutredningarna för detaljplan Sjöbo väst och detaljplan skola och idrottshall inom Sjöbo väst.

Trafikutredningen har genomförts enligt Trafikverkets ÅVS-metodik, dvs åtgärdsvalsstudie.

Studien initierades och ett startmöte med Sjöbo kommun har genomförts. Platsbesök genomfördes för projektet. Arbetet med trafikutredningen påbörjades och en nulägesbeskrivning togs fram. Under arbetsprocessens gång har det genomförts tre digitala workshops där arbetsgruppen som redovisas nedan deltog.

Workshop 1: "Initiera" och "Förstå situationen" genomfördes den 30 september 2021. Analys av trafiksituationen i för Sjöbo väst.

Workshop 2: "Pröva tänkbara åtgärder" genomfördes den 14 oktober 2021. Framtagande av åtgärdsförslag.

Workshop 3: "Pröva tänkbara åtgärder" genomfördes den 29 oktober 2021. Forma inriktning och rekommendera åtgärder. Framtagande av åtgärdsförslag och åtgärdspaket.

Åtgärdsförslagen vidareutvecklades i förslag till struktur och utformningsprinciper och ett urval av dessa har kostnadsbedömts. Trafikutredningen avslutades.

Medverkande kompetenser och personer i arbetsgruppen från respektive organisation

Sjöbo kommun:

Intern arbetsgrupp som deltagit i alla workshops:

André Blohmé, trafikingenjör, Tekniska förvaltningen

Marie Rosdahl, planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen

Caroline Kroeker, mobilitetsstrateg, Stadsledningsförvaltningen

Deltagare i urval av workshops:

Jesper Andersson, förvaltningschef, Tekniska förvaltningen

Åsa Bjurström, planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen

Per Olof Wigsén, skolchef, Familje- och skolförvaltningen

Trafikverket: Deltog i workshop 1 och 2.

Martin Albrektsson, Åtgärdsplanerare med ansvar för Sjöbo kommun

Sara Lundgren, Samhällsplanerare och dialogansvarig för Sjöbo kommun

Skånetrafiken: Deltog i workshop1

Henrik Jörgensen, infrastrukturstrateg

Kirsten Wretstrand, kollektivtrafikutredare för södra Skåne

Exploatören för skolan och idrottshallen: Deltog i workshop 1

Magnus Uvnäs, Melica, projektutvecklare för Sjöbo väst

Arkitekten för Detaljplan skola och idrottshall: Deltog i workshop 1

Stina Eriksson, Semrén och Månsson, uppdragsansvarig arkitekt

AFRY:

Cecilia Johansson, senior trafikplanerare

Charlotte Lindskog, senior trafikplanerare

Jakob Sarvik, trafikplanerare

Erik Malmström, trafikplanerare

8 Referenser

Region Skåne, 2019. *Så reser vi i Skåne - Resvaneundersökningen 2018*

Skolverket, 2020. *Sök statistik om förskola, skola och vuxenutbildning*
<https://www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-statistik-om-forskola-skola-och-vuxenutbildning?sok=SokA>
 [Hämtad 2021-09-24]

SCB, 2020. *Hushållens boende - Antal personer per hushåll efter region och boendeform. År 2012 – 2020.*
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/hushallens-boende/>
 [Hämtad 2021-09-24]

Trafikverket, 2011. *Användarhandledning till Trafikverkets trafikstringsverktyg, version 1.0 - Användarhandledning till verktyg för beräkning av trafikstringstal*

Trafikverket, 2012. *Övergripande krav för vägars och gators utformning.* (TRV 2012:181)

Trafikverket, 2014. *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter Trafikverkets metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar.* (TRV 2013:64343)

Trafikverket, 2020. *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065.* (TRV 2017/111007)

Vägverket (2005 1 a). *Barnen och vägplaneringen – En kunskapsöversikt.* (Publikation 2005:27)

Vägverket (2005 1b). *Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplanering* (Publikation 2005:37)

(NTF 2021) Barn som trafikanter. <https://ntf.se/ntf-anser/barn/>

(VTI 2017). VTI, 2017:958

TRV, SKR (2015) Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner. TRAST, Trafik för en attraktiv stad, Utgåva 3

TRV, SKR (2012) Kol- TRAST

TRV (2021), VGU, Vägars och gators utformning

Trafikplan för Sjöbo tätort (Sjöbo kommun 2013)

Bilaga 1 Sammanfattning av synpunkter från allmänheten

I kapitel 1.4 beskrivs tillvägagångssätt för insamlandet av synpunkterna.

Allmänt

Bättre och utökat GC-nät

Flertal synpunkter. På många ställen tar nätet bara slut idag, t.ex. vid COOP och vid tippen. Säkra GC-vägar till skolan önskas. Behöver göras en GC-väg i den norra delen. Gångbanor mellan husen. Säkra GC-vägar till busshållplatser.

30-skylltar och andra hastighetsdämpande åtgärder

Flertal synpunkter. Höga hastigheter och mycket trafik i kombination med lekande barn.

Bygg inte hyreshus över 1,5 våningar

Enstaka synpunkter.

Se över parkeringssituationen, t.ex. besöksparkering.

Några synpunkter. Så att folk inte parkerar på gatorna.

Se över indelning av tomter

Enstaka synpunkter. Många tomter har en konstig form idag.

Delge de boende kontinuerlig information kring utvecklingen

Enstaka synpunkter. Tidplan, information om skola mm.

Undvik genomfartstrafik i det befintliga området på Sjöbo väst

Flertal synpunkter. Undvik trafik på de inre gatorna. Låt det norra bostadsområdet ha infart från Såggatan.

Vägar till huvudvägen in till området bör förses med "lämna företräde"-markering och skylt.

Enstaka synpunkter. Huvudgatan bör vara huvudled.

Tillåt byggnation av plank med insynsskydd

Enstaka synpunkter. För de tomter som blir exponerade.

Önskemål om en väg från rondellen som går till tippen ner till det nya området.

Enstaka synpunkter

Låt den befintliga grusvägen bli en naturlig väg i områdets mitt

Enstaka synpunkter. För att förenkla trafiken till kommande byggnation, kombinerat med genomgående väg på var sida om området.

Busshållplatser i nära anslutning till Sjöbo väst, samt säker väg dit

Några synpunkter. Busshållplats idag är långt ut och saknar bra väg med cykel. Belyst väg dit.

Inga vägbulor

Enstaka synpunkter. "Vem vill ha en sân utanför sitt hus".

Parkeringsförbud i gatorna

Enstaka synpunkter.

Brytjärnsgatan

Cirkulationsplats

Enstaka synpunkter. Vägen till nya området borde gå via Brytjärnsgatan upp förbi lekplatsen till gatorna som bör vara återvändsgränder. En liten cirkulationsplats vore lämplig vid Brytjärnsgatan.

Förläng cykelvägen till den blivande skolan

Enstaka synpunkter.

Led trafiken via Brytjärnsgatan istället för de inre gatorna

Enstaka synpunkter. Låt de inre gatorna vara för boende.

Höga hastigheter, farthinder

Några synpunkter. "Några gupp hade inte skadat". Farthinder speciellt viktigt om infart i västra delen skapas.

Flisgatan

Flisgatans förlängning

Enstaka synpunkter. Om Flisgatan förlängs till Motorsågsgatan bör Motorsågsgatans förlängning bli återvändsgränd för de nya tomterna

Cykelvägen som mynnar ut i Flisgatan har mycket tung trafik

Enstaka synpunkter

Lekplatsen

Parkering

Flertal synpunkter. Se över parkeringssituationen vid bl.a. lekplatsen och utred parkering vid idrottsplatsen. Idag parkerar besökare på gatorna vilket kan leda till trafiksäkerhetsproblem och situationen är inte hållbar.

Skyltning

Några synpunkter. Led trafiken till lekplatsen via Brytjärnsgatan och skylta dit.

Nävervägen

Underhållet av Nävervägen bör tas över av kommunen

Flertal synpunkter. Vägen är idag sliten och högt trafikerad av inte bara boende utan mycket genomfartstrafik.

Begränsa genomfartstrafik på Nävervägen

Några synpunkter. Fara för oskyddade trafikanter, sliter på vägen.

Höga hastigheter på Nävervägen

Några synpunkter. Fara för oskyddade trafikanter. Skyltat 70 idag.

Belysning, bredda/förstärk, mötesplatser och bättre underhåll på Nävervägen

Några synpunkter. Vägen är mörk nattetid. Se över vägens utformning.

Se över skyltningen vid Nävervägen

Några synpunkter. Förbud mot infart med fordon men saknas tilläggstavla om att det inte gäller för boende. Vägarna till Omma är privata.

Enkelrikta Nävervägen

Enstaka synpunkter.

Separat gc-väg på Nävervägen

Några synpunkter. Vägen är idag farlig för oskyddade trafikanter.

Räta ut vägen så att man ansluter till Brytjärnsgatan.

Några synpunkter. Idag leds trafiken in i bostadsområdet.

Rotgatan

Skogsremsa kvar mellan Rotgatan och skolan

Enstaka synpunkter

Höga hastigheter på Rotgatan och Sågfilsgatan

Några synpunkter. Långa raka vägar bjuder in till höga hastigheter och onödig körning. Dela av och förse gatorna med vändplats.

Dålig sikt på Rotgatan

Några synpunkter. Skarpa kurvor med parkering i närheten.

Se över vägnätet med avseende på Rotgatan

Några synpunkter. Leda om trafik till andra gator, nya vägar i närheten, undvika genomfartstrafik.

Trafikmätning vår och höst, jämför resultat

Enstaka synpunkter. Många kommer med bil från övriga kommunen.

Inför zonparkering på gatorna

Vanligt med parkering av bilar och arbetsfordon längs med gatorna, speciellt kurvan mellan Rotgatan 3 och 6. När fordon parkeras där tas innerkurvan vilket blir trafiksäkerhetsbrist för framförallt oskyddade trafikanter.

Samfällighetsvägen

Bredda Samfällighetsvägen, säkrare och med belysning.

Enstaka synpunkter. Öppna upp vägen från väst till väg 11.

Gör en rondell från Samfällighetsvägen i början av Sågfilsgatan.

Enstaka synpunkter. Rondellen förhindrar personbilar att köra i full fart över korset, vilket är ett problem idag.

Skolan

Låt inte bostadsområden bli en genomfartsled till skolan

Flertal synpunkter. Dra infarten via Såggatan.

Sågfilsgatan

Farthinder på Sågfilsgatan.

Enstaka synpunkter. Bilarna kör fort och det finns många barn på gatan.

Rensning av yta mellan Sågfilsgatan 8 och 10

Enstaka synpunkter. Så att man kan promenera där.

Soptunnor och parkerad bil på Rotvältan 7

Enstaka synpunkter. Skymmer sikten vid korsningen med Flisgatan/Sågfilsgatan

Översyn av Sågfilsgatans förlängning mot Björka byaväg

Enstaka synpunkter. Hela sträckningen är problematisk, framförallt för oskyddade trafikanter. Samspelet mellan trafikslagen fungerar dåligt.

Väg 11

Se över infarter till det nya området, infart från väg 11

Några synpunkter. Idag måste alla via rondellen, vilket skapar köer och olyckor.

Avfarter mot Ilstorp och Ystad

Några synpunkter. Avlastar väg 11. Gör liknande som man har gjort i Dalby.

Skyltning mot väg 11 från området

Några synpunkter. Från Brytjärnsgatan och västerut via Revirgatan. Även tydlig påfart via Revirgatan, som just nu är täckt av sly.

Bulleråtgärder från väg 11

Enstaka synpunkter. Bullret måste minska.

Sänka hastigheten på väg 11

Enstaka synpunkter. Med avseende på de nya busshållplatserna vid väg 11.

Pendlarparkering på båda sidor av väg 11

Enstaka synpunkter. Vid rusningstrafik svårt att ta sig ut på vägen, speciellt vänstersväng.

Bilaga 2 Kapacitet i vägnätet

Nuläge

Ett scenario för kapacitetsberäkningar för utvalda korsningspunkter har gjorts för nuläget:

- **Scenario Nuläge**

För nuläget har dagens uppmätta biltrafikflöden legat till grund för kapacitetsberäkningar av befintlig infrastruktur.

Trafikmätningar

För kapacitetsberäkningar av nuläget har uppmätta trafikflöden använts. Flödesuppgifter har erhållits från Trafikverket och Sjöbo kommun. Kompletterande mätningar gjordes under oktober 2021 för korsningarna Björka byaväg/Rv 11 samt Revirgatan/Rv 11 och den fembenta cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 samt den anslutande Planteringsgatan. Detta för att bättre uppskatta både svängrelationer och flödesstorlekar, se flöden i Figur 49. Trafikmängder (ÅDT) har inhämtats från Trafikverkets nationella vägdatatabas, NVDB. Rv 13 belastas av 7000-8000 fordon/dygn (13% tung trafik). För Rv 11 är denna siffra cirka 11000 fordon/dygn (11% tung trafik). Söder om cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 är flödet cirka 8500 fordon/dygn (14% tung trafik). Mätningarna utförda av kommunen under 2021 visar att flödet på Brytjärnsgratan närmast cirkulationsplatsen är knappt 5000 fordon/dygn (5% tung trafik). Efter cirkulationsplatsen Brytjärnsgratan/Såggatan är flödet på Brytjärnsgratan mot bostadsområdet 800 fordon/dygn (5% tung trafik). Andelen tung trafik på Brytjärnsgratan kan vara något högre under nuvarande förhållanden p.g.a. exploateringens byggtrafik.

Planteringsgatans flöden är ca 7900 fordon/dygn (7% tung trafik)

För de mätningar som gjorts 2019 räknas inte trafiken upp till 2021 års nivåer eftersom dagens trafikflöden bedöms vara desamma på grund av pandemins effekter på resandet. För Björka byavägs maxtimme används det genomsnittliga flödet uppmätt under svängrelationsmätning i oktober 2021.

För beräkning av cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 utgår denna från den manuella trafikmätning som gjordes i oktober 2021, som inkluderade antal fordon samt svängfördelning för respektive korsningsben. Trafikräkningen genomfördes kl. 16-17 den 7 oktober.

Den södra anslutningen till Sjöbo västs interna cirkulationsplats antas i princip inte ha något flöde eftersom den endast är öppen för byggtrafik i nuläget.

Kapacitetsberäkning

Björka byaväg/Rv 11

Resultatet för kapacitetsberäkningar för korsningen Björka byaväg/Rv 11 visas nedan i Tabell 11. Resultaten visar på att det inte finns kapacitetsbrist i korsningen enligt scenario nuläge och framkomligheten är god. Högst belastning sker i det körfält längs Rv 11 som kommer från väster och kör rakt fram.

Tabell 11 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nuläge i korsning Björka byaväg/Rv 11.

Björka byaväg/Rv 11			
Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad
A - Rv 11 V	R	778	0.43
	V	31	0.05
B - Björka byaväg	HV	31	0.18
C - Rv 11 Ö	HR	347	0.19

Revirgatan/Rv 11

Resultatet för kapacitetsberäkningar för korsningen Revirgatan/Rv 11 visar på att det inte finns kapacitetsbrist i korsningen enligt scenario nuläge och framkomligheten är god. Även i denna korsning sker högst belastning i körfält längs Rv 11 från väster och kör rakt fram.

Tabell 12 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nuläge i korsning Revirgatan/Rv 11.

Revirgatan/RV 11			
Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad
A - Rv 11 V	R	876	0.49
B - Revirgatan	H	14	0.03
C - Rv 11 Ö	HR	375	0.21

Cirkulationsplats Brytjärnsgratan/Såggatan

För cirkulationsplatsen vid Såggatan är belastningsgraden betydligt lägre än 0,8, som är gränsen för önskvärd nivå enligt Trafikverket. Den tillfart som har högst belastning är den östra delen av Brytjärnsgratan.

Tabell 13 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nuläge i cirkulationsplats Brytjärnsgratan/Såggatan.

Cirkulationsplats Brytjärnsgratan/Såggatan			
Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad
A - Brytjärnsgratan V	HRV	21	0.02
B - Såggatan N	HRV	221	0.15
C - Brytjärnsgratan Ö	HRV	295	0.20
D - Såggatan S	HRV	0	0.00

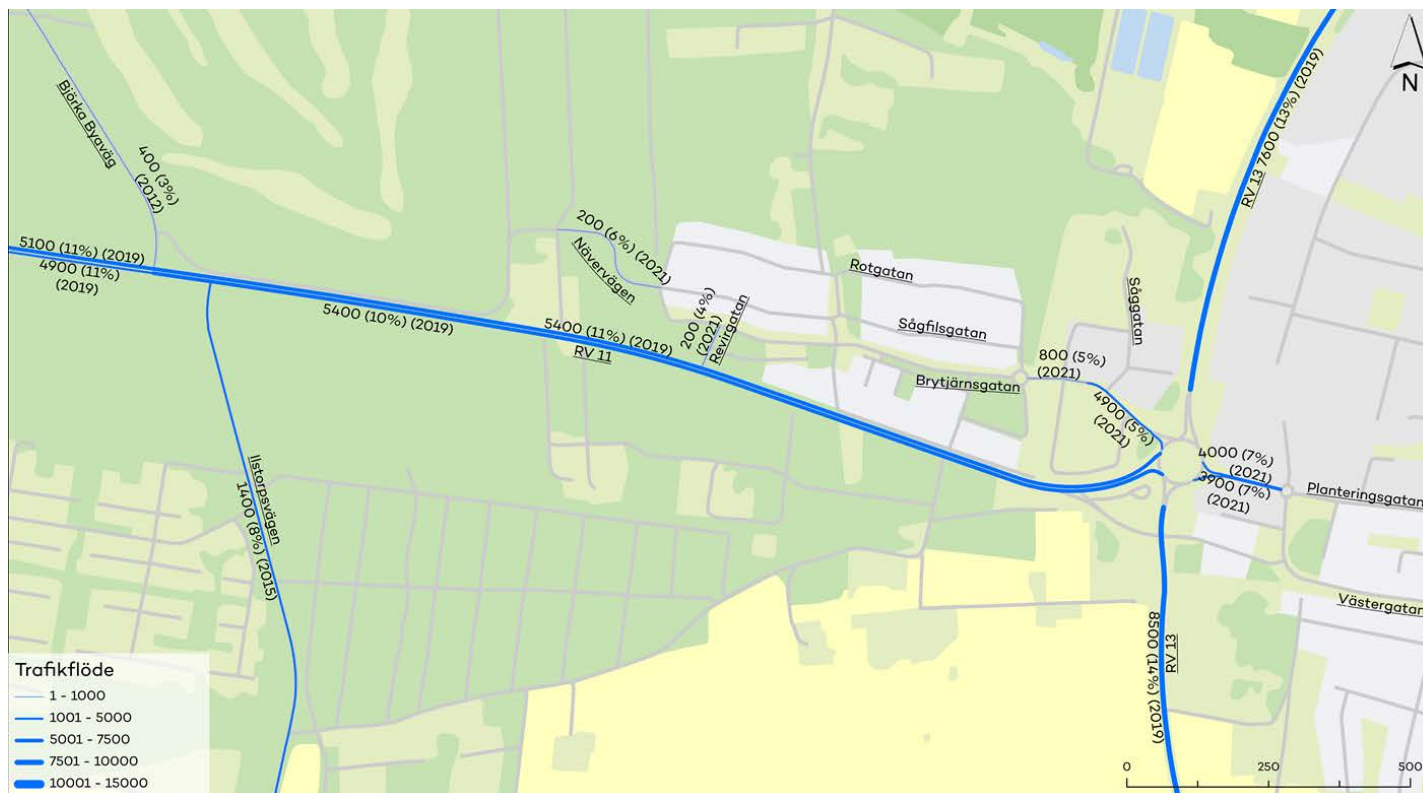
Cirkulationsplats Rv 11/Rv 13

Enligt resultatet är den stora cirkulationsplatsen den mest belastade korsningen av de som analyserats, där den västra tillfarten (Rv 11) når upp till 0,8, vilket är på gränsen för önskvärd servicenivå. I denna tillfart bedöms därmed framkomligheten inte vara god. Omfattande trafikköer under maxtimme observerades längs med väg 11 in mot cirkulationsplatsen under de manuella trafikmätningarna som utfördes på platsen. I övriga anslutande tillfarter bedöms framkomligheten vara god i detta scenario.

Analys för cirkulationsplatsen har även gjorts utifrån de uppmätta trafikflödena från NVDB. Här blir belastningsgraden i benet från väg 11 närmare 1,3, vilket innebär att cirkulationsplatsen inte klarar av belastningen.

Tabell 14 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nuläge i cirkulationsplats Rv 11/Rv 13.

Cirkulationsplats Rv 11/Rv 13			
Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad
A - Rv 11	HRV	678	0.80
B - Rv 13 S	HRV	426	0.56
C - Planteringsgatan	HRV	368	0.45
D - Rv 13 N	HRV	414	0.55
E - Brytjärnsgatan	HRV	288	0.43



Figur 49 Trafikflöde (fordon/dygn) för vägar i närheten och i Sjöbo väst. Andel tung trafik och mätår i parenteser.

Framtida planer

Två scenarion för kapacitetsberäkningar för utvalda korsningspunkter har gjorts för framtida planer och kommande utveckling:

- **Scenario Nollalternativ**
Beräknar kapacitet utifrån trafikallstring för Sjöbo västs pågående exploatering och framtida planer samt befintliga trafikflöden.
- **Scenario 2050**
Beräknar kapacitet utifrån uppräknings av dagens trafik enligt Trafikverkets uppräkningsstal och alstring från Sjöbo väst med hänsyn till mål om färdmedelsfördelning för området.

Trafikprognos

För Scenario 2050 räknas nuläget trafik på riksvägarna, Revirgatan, Björka byaväg samt Planteringsgatan upp enligt Trafikverkets prognos. Det antas inte ske någon omfattande genomfartstrafik på Brytjärnsgratan och den tillkommande trafiken antas endast vara den alstrade trafiken. Det sker därför ingen uppräknings på Brytjärnsgratan.

För trafikmätningarna vid cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 stämde inte mätningarna av Trafikia och manuella mätningar av AFRY 2021 överens med Trafikverkets siffror från 2019 för Rv 11. Orsak till detta är oklar, eventuellt kan det vara en Covid 19-effekt. Dock stämde övriga tillfarter i den stora cirkulationsplatsen överens med NVDB:s siffror relativt väl. För aktuell korsning har siffror från de senaste mätningarna använts, vilket bland annat betyder de lägre siffrorna för Rv 11.

Trafikflöden i maxtimme på ovan nämnda vägar förutom Brytjärnsgratan antas öka med trafikuppräkningsstalet för Skåne enligt

EVA (Trafikverket, 2020), vilket innebär att separat uppräknings görs till 2050 för personbil (1,41) respektive lastbil (1,62).

Trafikalstring

Trafikalstringen sker utifrån den planerade exploateringen. Hur många fordonsrörelser som respektive verksamhet beräknas alstra utgår från Trafikverkets alstringsverktyg. Dessa siffror har därefter korrigerats utifrån Sjöbo västs läge i förhållande till övriga målpunkter, infrastruktur och kollektivtrafikutbud. Se Figur 51.

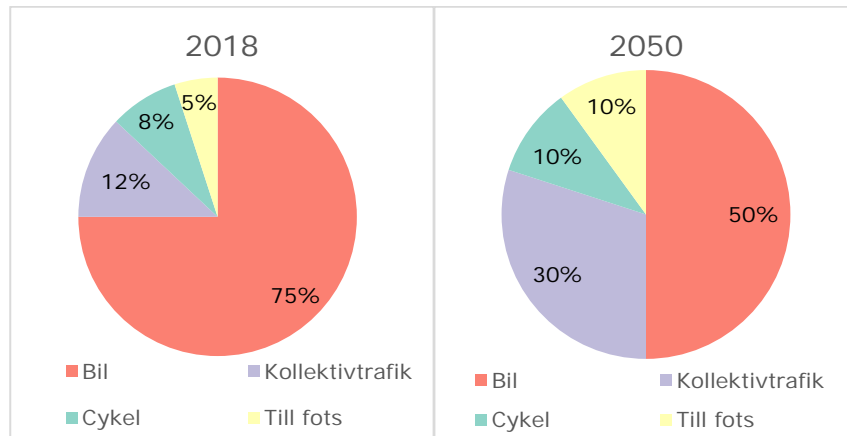
För skola och förskola har antal elever och personal utgått från Skolverkets statistik för Sjöbo kommun (Skolverket, 2020).

För den trafik som alstras från bostäder i Sjöbo väst utgår detta från genomsnittlig bostadsstorlek för småbostadshus (SCB, 2020), Skånes resvaneundersökning för Sjöbo kommun (Region Skåne, 2019) visar att en genomsnittlig Sjöbo-bo gör 2,0 resor per dag.

Alstringens färdmedelsfördelning skiljer sig beroende på vilket scenario som beräknats. För Scenario Nollalternativ har dagens färdmedelsfördelning antagits. För Scenario 2050 är färdmedelsfördelningen mer hållbar enligt uppsatta mål, se Figur 50. Det innebär att även om FÖP-området B3, strax väster om detaljplane-området Sjöbo väst, tillkommer, alstras cirka 560 färre fordon per dygn i detta scenario, vilket innebär drygt 40 fordon i timmen under maxtimme.

Tabell 15 Trafikalstring per scenario.

Total alstring	ÅDT (fordon/dygn)	Maxtimme
Scenario Nollalternativ	4090	360
Scenario 2050	3530	320



Figur 50 Färdmedelsfördelning från RVU 2018 (t.v.) samt färdmedelsmål för 2050 (t.h.) för boende i Sjöbo.

Tabell 16 Beräknad alstrad trafik i maxtimme för de båda scenariona.

Alstrad trafik	Maxtimme %	Nollalternativ	2050
Padelhall	10%	22	15
MotoStar	10%	44	30
Ica Supermarket	10%	61	37
Saluhall och kontor	10%	53	41
Idrottshall	10%	38	25
McDonalds	10%	26	17
Förskola	5%	12	8
Skola	5%	36	24
Boende	10%	68	45
Boende – FÖP*	10%	0	80

Nätutläggning

Hur den alstrade trafiken fördelar sig i trafiksystemet görs genom nätutläggning. Denna baseras på antagande utifrån lokala och regionala målpunkter och arbetsplatser, samt uppmätta svängfördelningar i korsningar. För samtliga alstrande verksamheter bedöms majoriteten resa via den stora cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 in mot Brytjärnsgatan i maxtimmen. Trafikmönstret från alstringen är likadant i cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 för fordon som ska till och från Sjöbo väst. Fördelningen i cirkulationsplats Rv 11/Rv 13 följer de svängrörelser som uppmättes vid manuella trafikräkningar i oktober 2021.

Andelen resor via den stora cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 är något lägre för resor från tillkommande bostäder och förskola, då dessa i högre grad (20%) väljer korsningen vid Björka byaväg för att ta sig till och från Sjöbo väst. Få alstrade resor (5%) bedöms belasta korsningen Revirgatan/Rv 11, vilket utgår från de låga flöden som uppmätts 2021.

För boende antas 70% vara på väg hemåt under maxtimme, övriga 30% rör sig från bostaden. För resterande exploatering är riktningsfördelningen lika stor i båda riktningar.



Figur 51 Trafikalstring för framtida planer och kommande utveckling i Sjöbo väst.

Kapacitetsberäkning

Björka byaväg/Rv 11

Resultaten från beräkningarna för korsningen Björka byaväg/Rv 11, se Tabell 17, visar att inga kapacitetsbrister finns för Nollalternativet, när endast trafikstring från planerad exploatering läggs till (<0,6 är önskvärt), framkomligheten är således god. Högst belastning sker i det körfält längs Rv 11 som kommer från väster och kör rakt fram.

För Scenario 2050, där trafiken längs samtliga tillfarter räknats upp, skiftar den högsta belastningen till att vara på tillfarten Björka byaväg. Här är nivån godtagbar enligt Trafikverkets definition (belastningsgrad 0,6 – 1,0). I Scenario 2050 antas 20% av tillkommande trafik från boende och förskola använda korsningen. I en känslighetsanalys har 30% använts, vilket ger en belastningsgrad på tillfart Björka byaväg på 0,70.

Tabell 17 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nollalternativ och 2050 i korsning Björka byaväg/RV 11.

Björka byaväg/Rv 11		Belastningsgrad	
Tillfart	Riktning	Scenario Nollalt.	Scenario 2050
A - Rv 11 V	R	0.45	0.65
	V	0.07	0.13
B - Björka byaväg	HV	0.22	0.66
C - Rv 11 Ö	HR	0.21	0.29

Revirgatan/Rv 11

Vid korsningen Revirgatan/Rv 11 är det en låg andel som använder vägen idag, endast ett fåtal fordon i maxtimme. Därav blir den prognosticerade trafiken inte heller stor. Merparten av fordonen som har målpunkter nära Revirgatan är boende och är vid maxtimmen (eftermiddag) på väg hemåt. De som kommer från norr, öster och söder bedöms använda Brytjärnsgatan för att sig in i bostadsområdet. För de som kommer västerifrån är korsningen stängd för vänstersvängar – det är här den högsta belastningsgraden för scenario nollalternativ (0,51) uppstår. Belastningsgraden för scenario 2050 är högst i samma tillfart till korsningen.

Belastningen från tillfarten Revirgatan är låg i samtliga scenarion. Om en ombyggnad av korsningen sker, där vänstersväng blir möjlig, finns en risk för större belastning i korsningen. Som bilresenär kommer man närmare målpunkter (boende, skola), men också verksamhetsområdet, vilket gör att genomfartstrafik riskeras för att undvika köer i den cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13.

Tabell 18 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nollalternativ och 2050 i korsning Revirgatan/Rv 11.

Revirgatan/RV 11		Belastningsgrad	
Tillfart	Riktning	Scenario Nollalt.	Scenario 2050
A - Rv 11 V	R	0.51	0.73
B - Revirgatan	H	0.04	0.06
C - Rv 11 Ö	HR	0.23	0.32

Cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan

Cirkulationsplatsen vid Brytjärnsgatan och Såggatan, har tillräcklig kapacitet för både Scenario Nollalternativ och Scenario 2050. Belastningsgraden är betydligt lägre än 0,8, vilket är gränsen för önskvärd servicenivå enligt Trafikverket. Belastningsgraden är lägre vid Scenario 2050, då ingen uppräknig av flödena på dessa vägar görs och alstringen är lägre på grund av en annorlunda färdmedelsfördelning. En känslighetsanalys har därför gjorts där flödena längs samtliga korsningstillfarterna räknats upp enligt EVA, beskrivet i 1.3.3 - Trafikanalys. Testet visar att även med dessa flöden ger cirkulationsplatsen en god framkomlighet.

*Tabell 19 Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nollalternativ, 2050 samt stresstest i cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan. *Känslighetsanalys innebär här en uppräknig av flödena i tillfarterna enligt EVA.*

Cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan	Belastningsgrad			
	Tillfart	Scenario Nollalt.	Scenario 2050	Känslighetsanalys*
A - Brytjärnsgatan V		0.05	0.05	0.06
B - Såggatan N		0.23	0.21	0.29
C - Brytjärnsgatan Ö		0.31	0.29	0.37
D - Såggatan S		0.06	0.04	0.04

Cirkulationsplats Rv 11/Rv 13

För nollalternativet når cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 belastningsgraden 1,0 i tillfarten Rv11, vilket innebär att kapaciteten överskrids. I övriga tillfarter är belastningsgraden under 0,8, vilket uppfyller önskvärd nivå av service.

Vid Scenario 2050 överskrids belastningsgradens önskvärda värde i samtliga tillfarter. I tre av fem tillfarter överskrids även det acceptabla värdet.

När belastningsgraden går över 1,0 i Capcal har programmet problem med att med precision återge hur mycket mer än 1,0 som belastningsgraden överskrids. Det går inte att säga med säkerhet att det är just 1,5 som är belastningsgraden på Rv 11.

Enligt de manuella mätningarna är det en tredjedel av fordonen från Rv 11 som svänger direkt till höger. För scenario 2050 har kapacitetsberäkningen kompletterats med att lägga till en fri högersväng, från Rv 11 till Rv 13. Här går det att se en lägre belastningsgrad (1,12) i körfältet som går in i cirkulationsplatsen, vilket innebär att kapaciteten fortfarande överskrids i tillfarten.

Tabell 20 Resultat av kapacitetsberäkning för Scenario nollalternativ och 2050 i stor cirkulationsplats.

Cirkulationsplats Rv 11/Rv 13	Riktning	Belastningsgrad	
		Scenario Nollalt.	Scenario 2050
A - Rv 11	HRV	1.00	1.50
B - Rv 13 S	HRV	0.74	1.00
C - Planteringsgatan	HRV	0.59	0.97
D - Rv 13 N	HRV	0.70	1.25
E - Brytjärnsgatan	HRV	0.65	0.87