



# Trafikutredning

Detaljplan skola och idrott i Sjöbo väst

Sjöbo kommun



## RAPPORT GRANSKNINGSVERSION

Datum  
2021-11-19

Beställare  
Sjöbo kommun

Kontaktperson  
André Blohmé

E-post  
andre.blohme@sjobo.se

Projektorganisation AFRY

Cecilia Johansson, Uppdragsledare och PM  
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  
Linus Bergman, Handläggare Parkeringsutredning  
Agnes Kåregård, Granskning

## Innehåll

1	Initiera .....	5	2.2.6	Biltrafik .....	34
1.1	Bakgrund och syfte .....	5	2.2.7	Parkeringsbehov .....	36
1.2	Avgränsningar .....	6	2.2.8	Behov för skolbuss .....	38
1.3	Metod .....	6	2.2.9	Behov för leveranser och avfallstransporter .....	38
1.3.1	ÅVS-metodiken .....	6	2.3	Beskrivning av mål .....	39
1.3.2	Bedömningsgrunder – fokus barn och unga .....	7	2.3.1	Nationella mål och styrmedel .....	39
1.3.3	Trafikanalys .....	9	2.3.2	Regionala mål .....	40
1.4	Aktörer och intresser .....	11	2.3.3	Lokala mål .....	41
1.5	Rapportens disposition .....	11	2.3.4	Projektspecifika mål .....	42
2	Förstå situationen .....	12	3	Pröva tänkbara lösningar .....	43
2.1	Nuläge .....	12	4	Forma inriktning och rekommendera åtgärder .....	44
2.1.1	Målpunkter .....	12	4.1	Åtgärdspaket Detaljplan skola och idrottshall .....	45
2.1.2	Gång och cykel (GC) .....	14	4.2	Vidareutveckling åtgärdsförslag för Sjöbo väst .....	49
2.1.3	Kollektivtrafik .....	18	4.2.1	Förslag på utformningsprinciper .....	51
2.1.4	Biltrafik .....	22	5	Barnperspektivet .....	60
2.2	Framtida planer och kommande utveckling .....	25	6	Fortsatt arbete .....	60
2.2.1	Planerad utbyggnad i Sjöbo väst .....	25	7	Arbetsprocessen .....	61
2.2.2	Planering av skola och idrottshall .....	25	8	Referenser .....	62
2.2.3	Målpunkter .....	28	Bilaga 1	Sammanfattning av synpunkter från allmänheten .....	63
2.2.4	Gång och cykel (GC) .....	30	Bilaga 2	Kapacitet i vägnätet .....	66
2.2.5	Kollektivtrafik .....	32			

## Sammanfattning

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

Syftet med trafikutredningen är att utgöra underlag till detaljplanen genom att presentera åtgärdsförslag som kan förbättra trafiklösningar och trafikmiljöer med koppling till den planerade skolan och idrottshallen. Målet med åtgärderna är att ge bättre förutsättningar för hållbart resande samt öka trafiksäkerhet och upplevd trygghet samtidigt som vistelsemiljö vid skola och idrottshall 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 åtgärds paket 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, men trafikutredning för detaljplan skola och idrottshall fokuserar på åtgärdsförslagen som behövs för denna verksamhet i första hand.

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. I denna utredning redovisas endast åtgärds paket för detaljplan skola och idrottshall. Ett urval av förslagen i åtgärds paketet för detaljplan skola och idrott har vidareutvecklats till förslag på struktur och utformning. 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 åtgärds paketet, strukturbilden och som närmare utformningsförslag kräver fortsatt utredning i den kommande arbetsprocessen. Förutom utveckling av fysiska åtgärder för skolan och idrottshallen är det av stor vikt att i tidigt skede utveckla en plan för mobilitetsåtgärder. En sådan plan kan påverka fysiska åtgärder men bör också vara på plats vid verksamhetsstart 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 skola och idrott inom Sjöbo väst har initierats av Sjöbo kommun. Den görs delvis parallellt med trafikutredning för detaljplan för området Sjöbo väst där detaljplanen för skola och idrott ingår. 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 området 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. Vissa delar i rapporterna återfinns i båda trafikutredningarna, men

trafikutredning för detaljplan skola och idrott i Sjöbo väst har 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.



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

## 1.2 Avgränsningar

Trafikutredningen för detaljplanen skola och idrott i Sjöbo väst har fokus på vilka konsekvenser planen 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 bidrar 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, upplevelse kvalitet 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 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 upplevelsekvantiteter.

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 skola och idrott är en mindre del av flera och större faktorer som påverkar kapaciteten i bilvägnätet. Resultat från trafikanalysen presenteras i Bilaga 2 Kapacitet i vägnätet. I trafikutredningen för detaljplan Sjöbo väst 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 trafikallstring för Sjöbo västs pågående exploatering och framtida planer samt befintliga trafikflöden

- **Scenario 2050**

Beräknar kapacitet utifrån uppräknade av dagens trafik enligt Trafikverkets uppräkningsstal och allstring från Sjöbo väst med hänsyn till mål om färdmedelsfördelning för området.

Det är framförallt två av dessa korsningspunkter som har betydelse för detaljplan för skola och idrott, cirkulationsplatserna Brytjärnsgatan/Såggatan och Rv 11/Rv 13.

Trafikanalysen utgår från följande steg:

- Kartlägga befintlig trafiksituation (flöden och svängandelar)
- Prognos för målår för den befintliga trafiken
- Trafikalstring av planerad exploatering inklusive nätutläggning
- Kapacitetsberäkning i utvalda korsningspunkter

Enligt trafikmätningar från NVDB, Sjöbo kommun samt AFRY inträffar maxtimmestrafiken 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 allstring inkluderas nyttotrafik (% av total trafikmängd) enligt Trafikverkets riktlinjer (TRV, 2011):

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

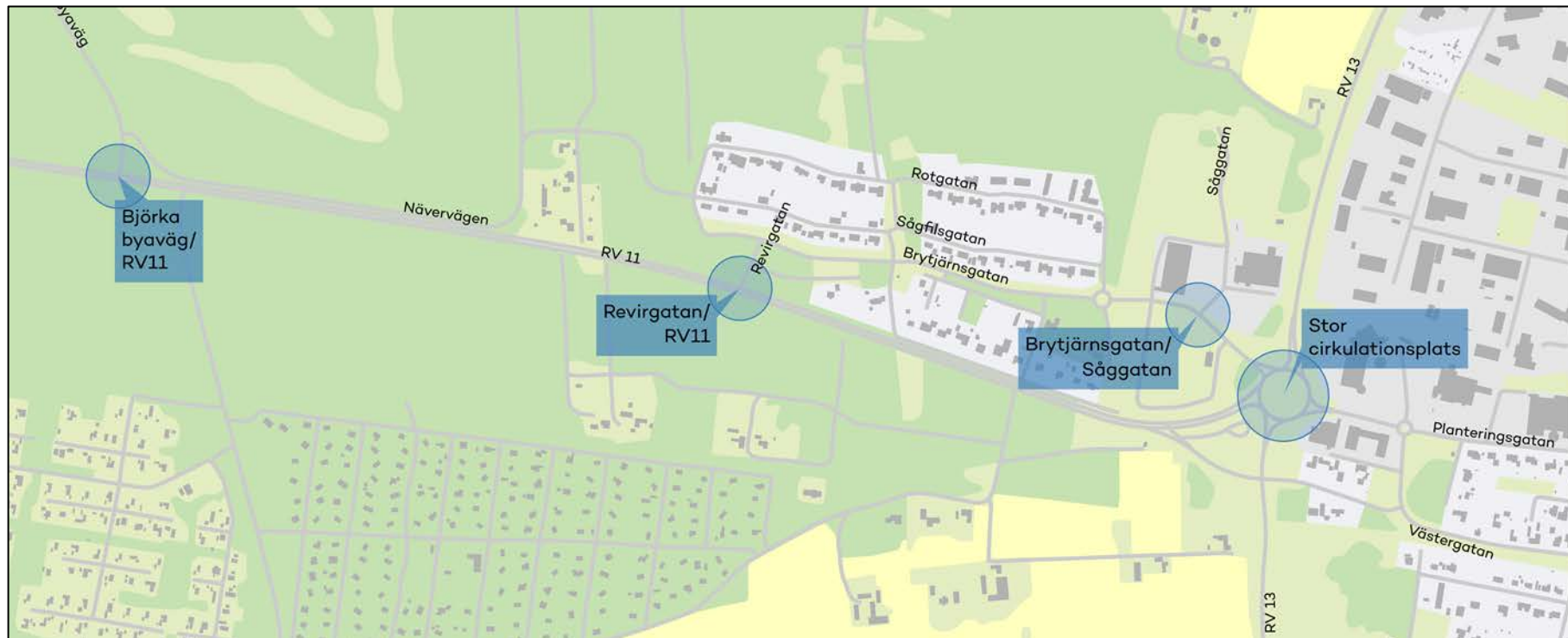
Kapacitetsberäkningar har gjorts med Capcal, ett verktyg som beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. **Belastningsgrad** är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Kapacitetsanalysen utförs för att kontrollera om dagens utformning 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 med skola och idrottshall kommer att innebära för trafikmiljön. Kapitlet innehåller även en sammanfattning av nationella, regionala, lokala och projektspecifika mål.

I nästa kapitel 3, Pröva 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 det åtgärdspaket som tagits fram för detaljplan skola och idrott samt de olika åtgärdernas måluppfyllnad, dels en vidareutveckling av de åtgärdsförslag inom åtgärdspaketet för Sjöbo väst som är extra relevanta för detaljplan skola och idrott. För dessa åtgärdsförslag presenteras även enklare utformningsprinciper.

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

Tillgänglighet till dagens busshållplatser belyses i kapitel 2.1.6. Kollektivtrafik.

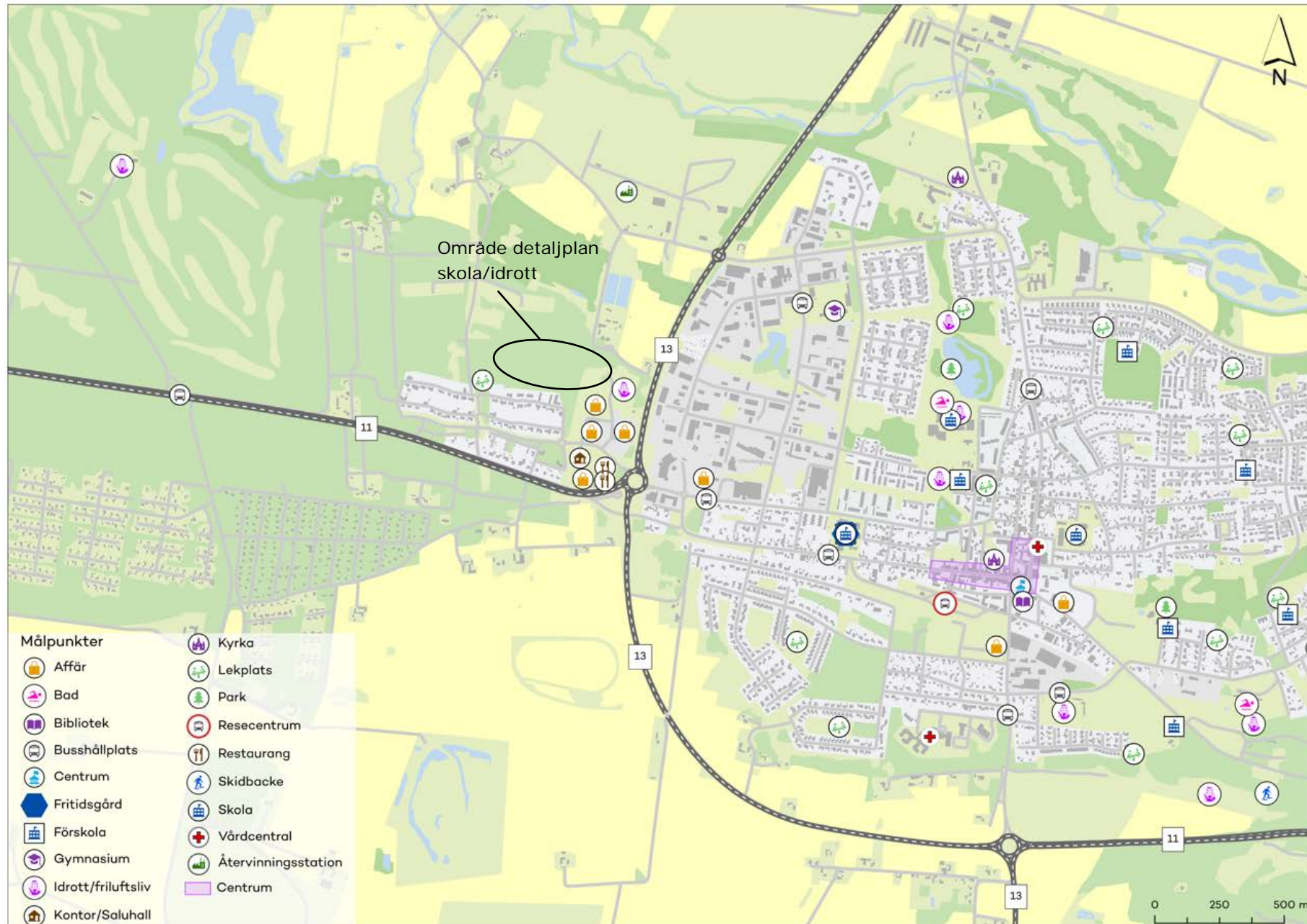
*Sammantaget bedöms tillgängligheten med cykel och gång, på grund av långa avstånd och barriärer, mellan Sjöbo väst och flertalet av Sjöbos vardagsmålposter i övriga Sjöbo tätort vara acceptabel, men på gränsen till låg*

#### **Målpunkter - barn och unga**

För barn och unga som bor inom Sjöbo väst idag är deras vardagsmålposter, såsom skola och fritidsaktiviteter, 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.

Tillgänglighet med kollektivtrafik belyses i kapitel 2.1.6. Kollektivtrafik – behov för barn och unga.

*Sammantaget ger målpunktsanalysen att Sjöbo västs barn och unga har låg tillgänglighet, sett till avstånd, till sina vardagsmålposter 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 15, kapitel 2.1.4 Biltrafik.

### 2.1.2 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 5. 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 6.

GC-banan längs Brytjärnsgatan fortsätter österut via en planskild passage under väg 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 7.

Sjöbo västs och skolans och idrottshallens koppling till busshällplatsen vid korsningen Björka byaväg/väg 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

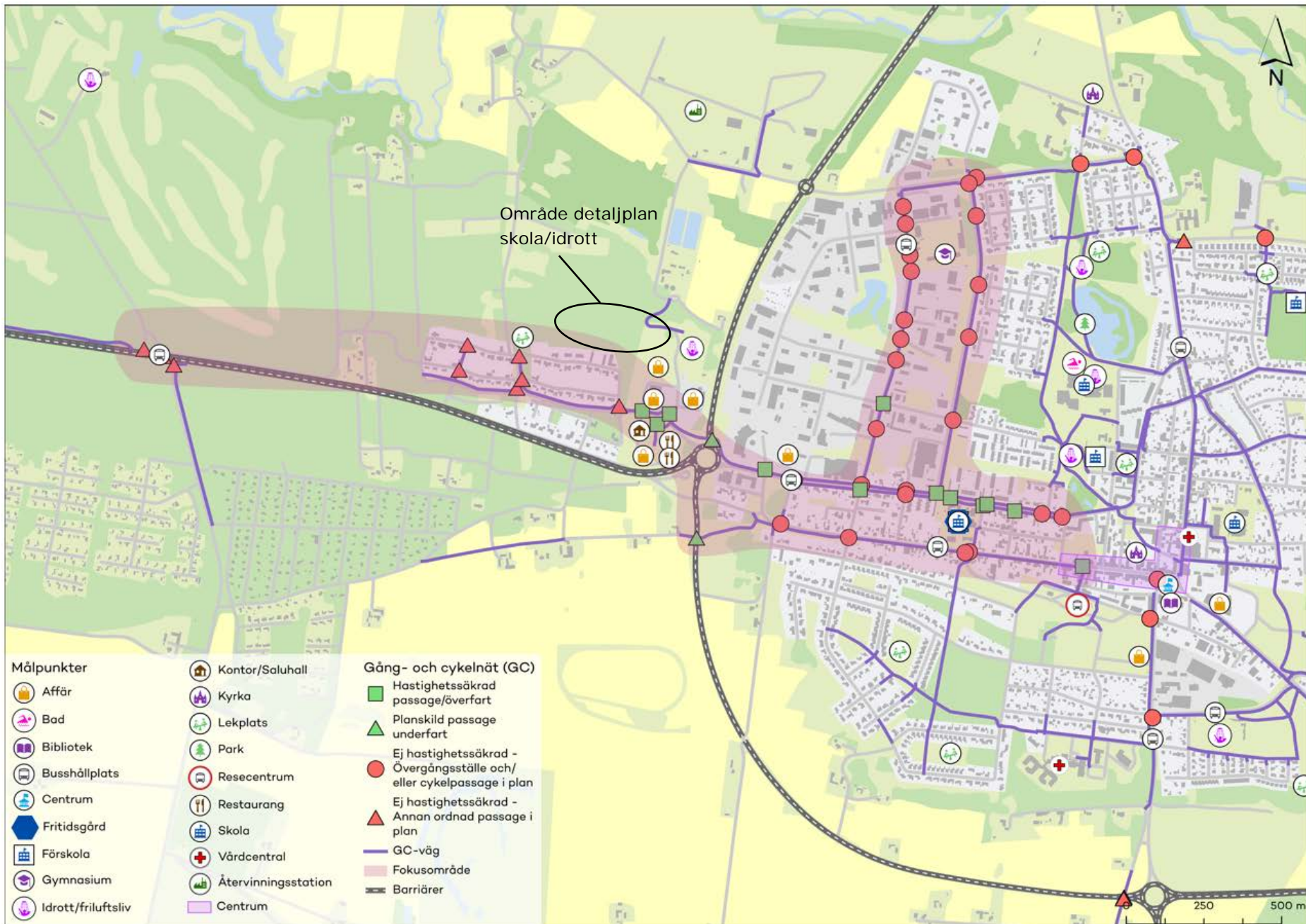
cykelturiststråk. Nävervägen används även för oskyddade trafikanter som ska ta sig från Sjöbo och Svansjö sommarbyar till Sjöbo väst och dess verksamhetsområde.



Figur 5 Såggatan sett från norr.



Figur 6 Bilhinder längs med cykelbana i Sjöbo väst.



Figur 7 Analyserat gång- och cykelnät inom valt fokusområde. Fler gatunamn finns i Figur 15, kapitel 2.1.4 Biltrafik.

Sjöbo och Svansjö sommarbyar har ingen direkt GC-koppling till Sjöbo väst. Antingen väljs den icke hastighetsssäkrade passagen över väg 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 väg 11.

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

För utvalt huvudnät inom Sjöbo tätort saknar GC-banorna egen belysning utan 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, delvis bristfällig belysning och delvis bristfällig 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 8 och 9.

*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 8 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 9 Siktproblem vid planskild GC-passage mot Sjöbo väst.*



### **Gång och cykel - barn och unga**

Följande behov och brister, avseende tillgänglighet/framkomlighet, trafiksäkerhet samt upplevelsekvaiteter 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 trafiksäkerhethöjande.

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

**Planskild GC-passage under väg 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 10.

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

vuxna. En översyn bör göras 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 väg 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 väg 11** mellan Sjöbo sommarstad och Sjöbo väst.



Figur 10 Planskild GC-passage till/från Sjöbo väst

### 2.1.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Sjöbo utgörs av regionbusstrafik, där området kring Sjöbo Väst är redovisat i Figur 11. 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.

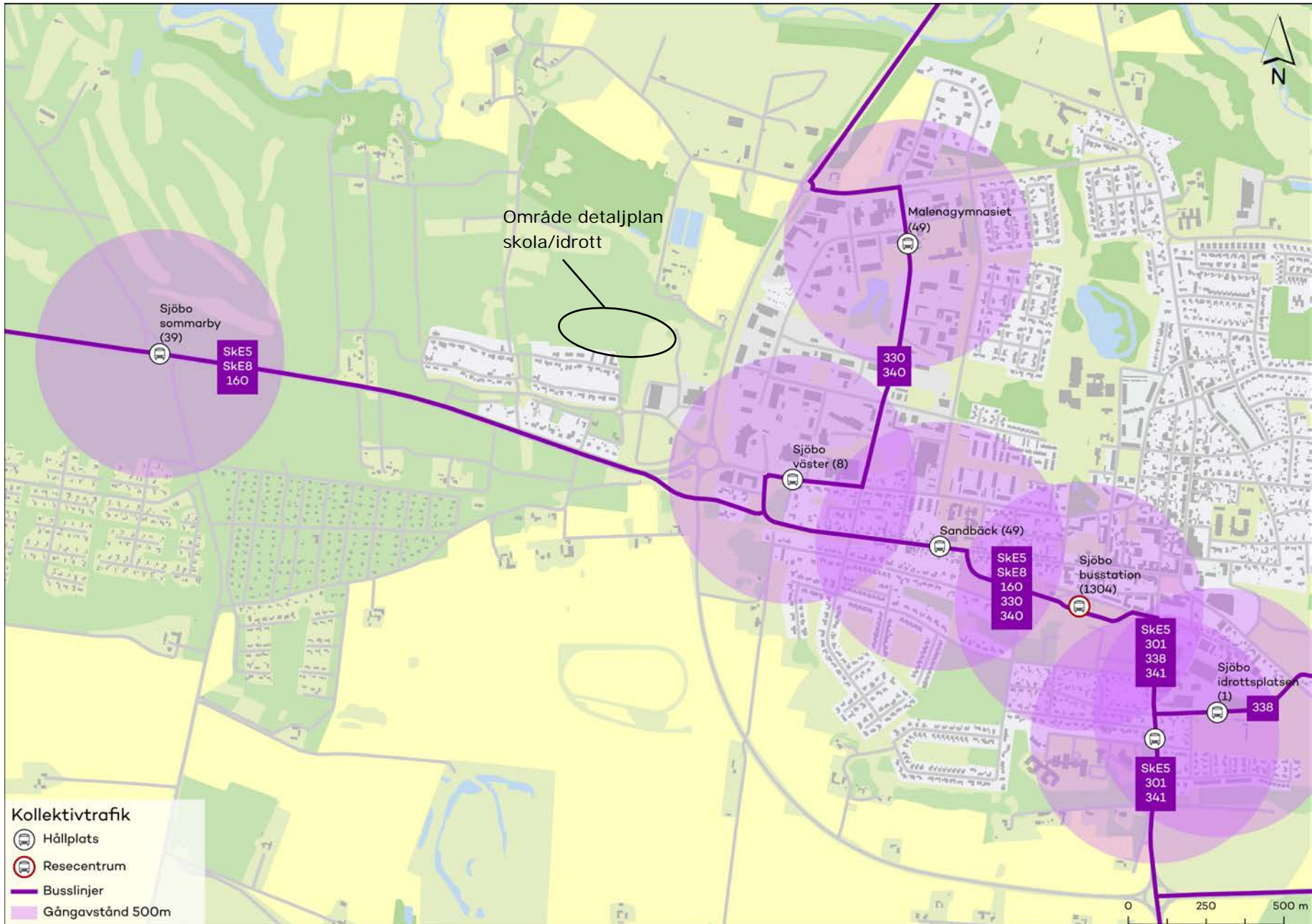
I kartbilden visas de aktiva hållplatserna med 500 meters gångavstånd för att indikera ett acceptabelt upptagningsområde. Utifrån 500 meter gångavstånd, tas hänsyn till genhetsknot, som gör att cirklarna i figuren har en radie på 400 meter.

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 11. 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 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 nästa sida.*



Figur 11 Kollektivtrafik kring Sjöbo väst och Sjöbo tätort. Cirklarna visar upptagningsområde med radien 400 meter. Genomsnittligt antal påstigande per dag i parentes. Sida 19/72

## 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, Storkskolan och Vollsjo 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 9 bussar vid kl 16 från Färsingaskolan.

Om barnen har fritidsaktiviteter som ligger längs 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.

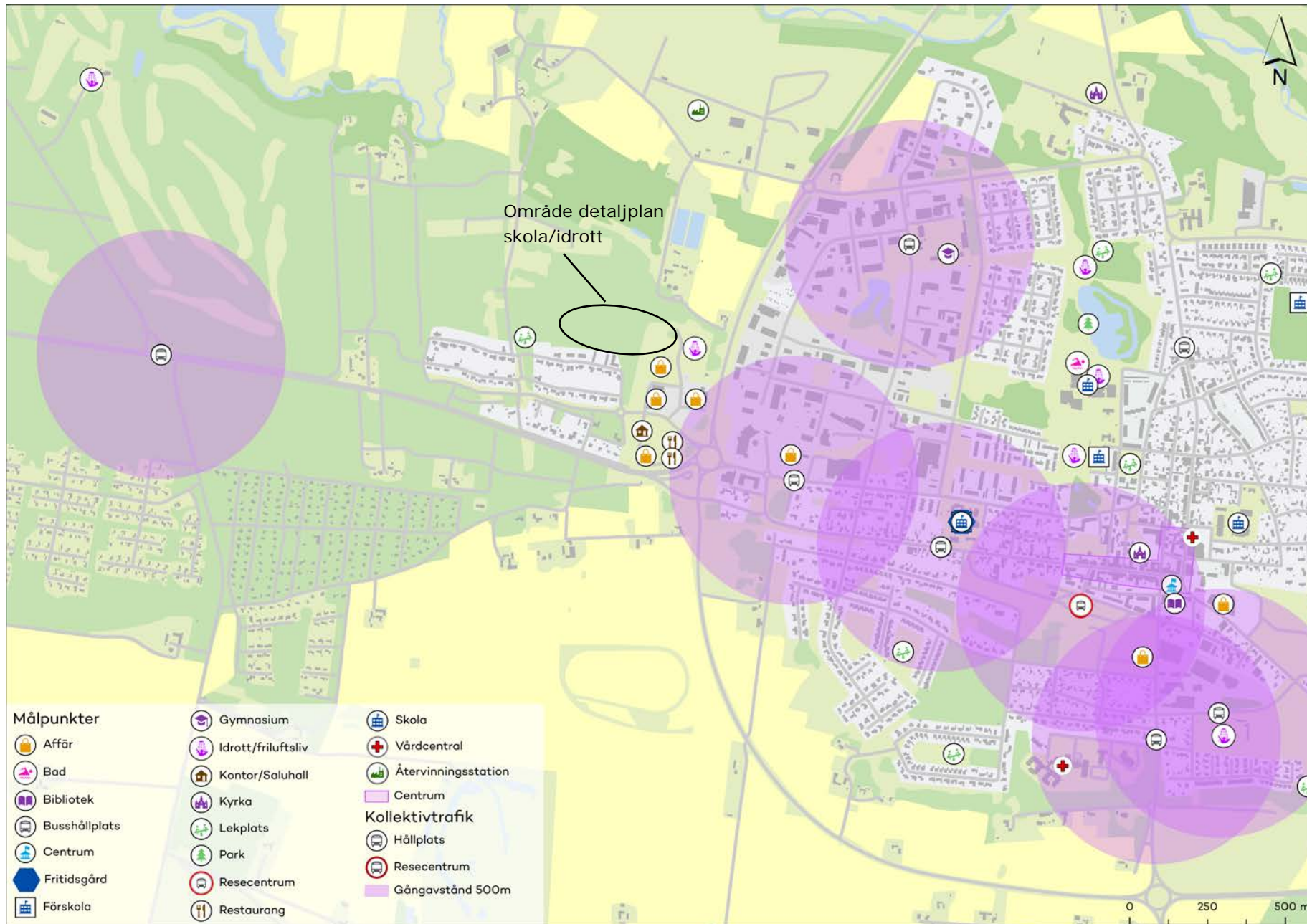
Sjöbo västs barn och unga har ingen busshållplats inom acceptabelt gångavstånd. Den närmaste busshållplatsen i väster ligger vid Björka byaväg mer än 1,5 kilometer från detaljplaneområdet för skola och idrott. Den har väderskydd och cykelparkering utan möjlighet att låsa

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



Figur 13 Busshållplatsernas upptagningsområden i relation till utvalda målpunkter inom Sjöbo tätort i relation till Sjöbo väst.

#### 2.1.4 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 och västerut under eftermiddagens maxtimme. Kapacitetsberäkningar av nuläget visar att cirkulationsplatsen har kapacitetsproblem idag, se Bilaga 2 Kapacitet i vägnätet.

Området Sjöbo väst ansluter till cirkulationsplatsen via huvudgatan Brytjärnsgatan, som därefter ansluter till verksamhetsområdet via Såggatan 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 enligt NVDB, klass 9. Via denna gata är det möjligt att senare ansluta till Rv 11 vid Björka byaväg. Idag observeras smittrafik till och från Sjöbo väst då 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

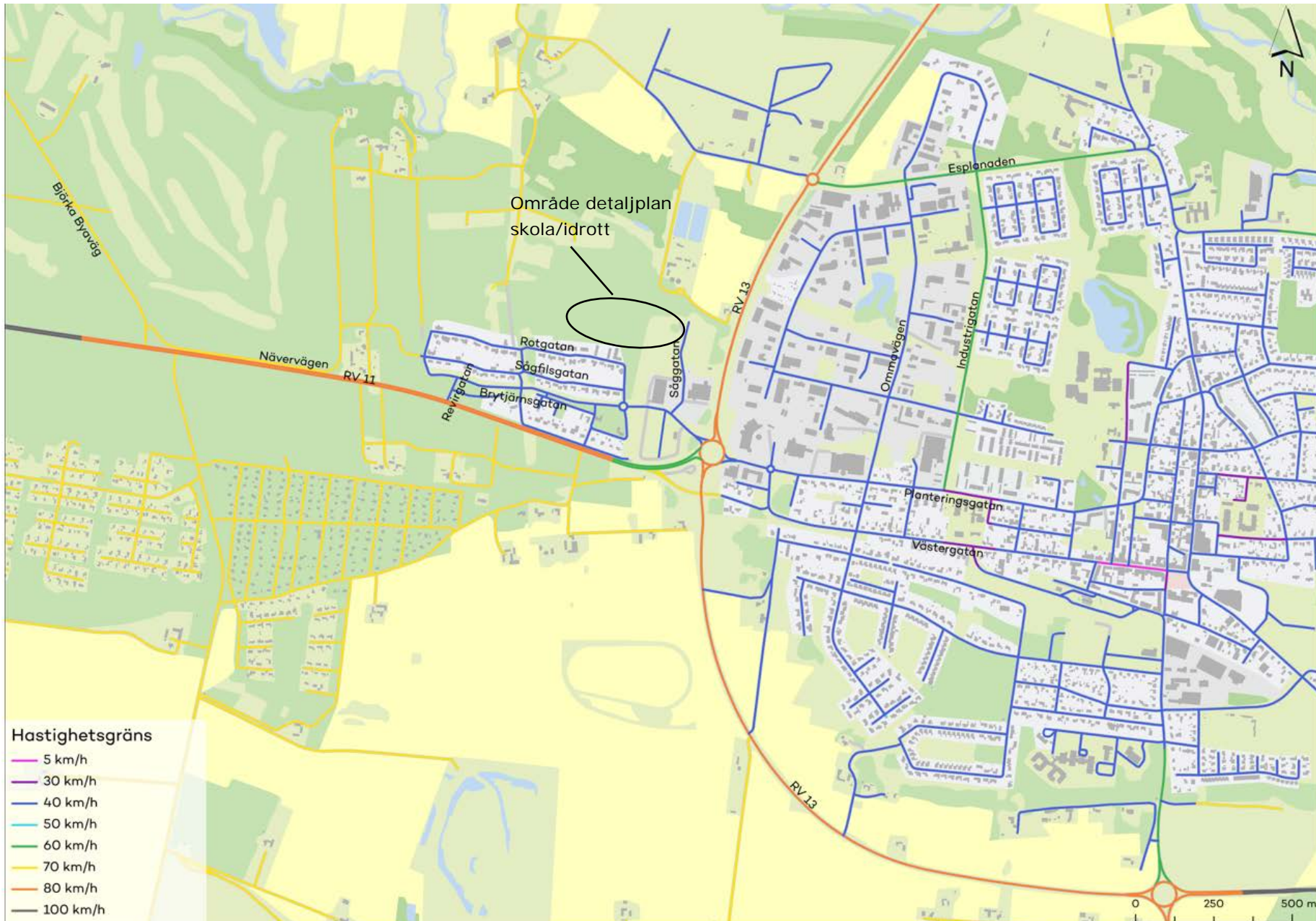
Sågfilsgatan istället för Brytjärnsgatan som är den egentliga huvudgatan.

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 rakt igenom hastighetsgräns 80 km/h. I Sjöbo väst är det 40 km/h i bostads- och verksamhetsområdet. Längs Nävervägen är det skyltat för 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 14 Trafik leds in från Nävervägen på villagatan Sågfilsgatan, där det inte finns gång- eller cykelbana för oskyddade trafikanter.



Figur 15 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 den planerade skolan och idrottsverksamheten samtidigt som bilen innebär en negativ påverkan på ett 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** behöver ändras för att motverka onödig trafik på villagatan Sågfilsgatan och minimera trafiksäkerhetsriskerna.

**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 Såggatans 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 16 Vägnetet inom Sjöbo väst saknar till stor del hastighetsdämpande åtgärder och leder till sämre hastighetsefterlevnad.



Figur 17 Nävervägen är smal och trafikeras av både bilister och oskyddade trafikanter. Den belastas idag av smittrafik.



## 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 20, 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.

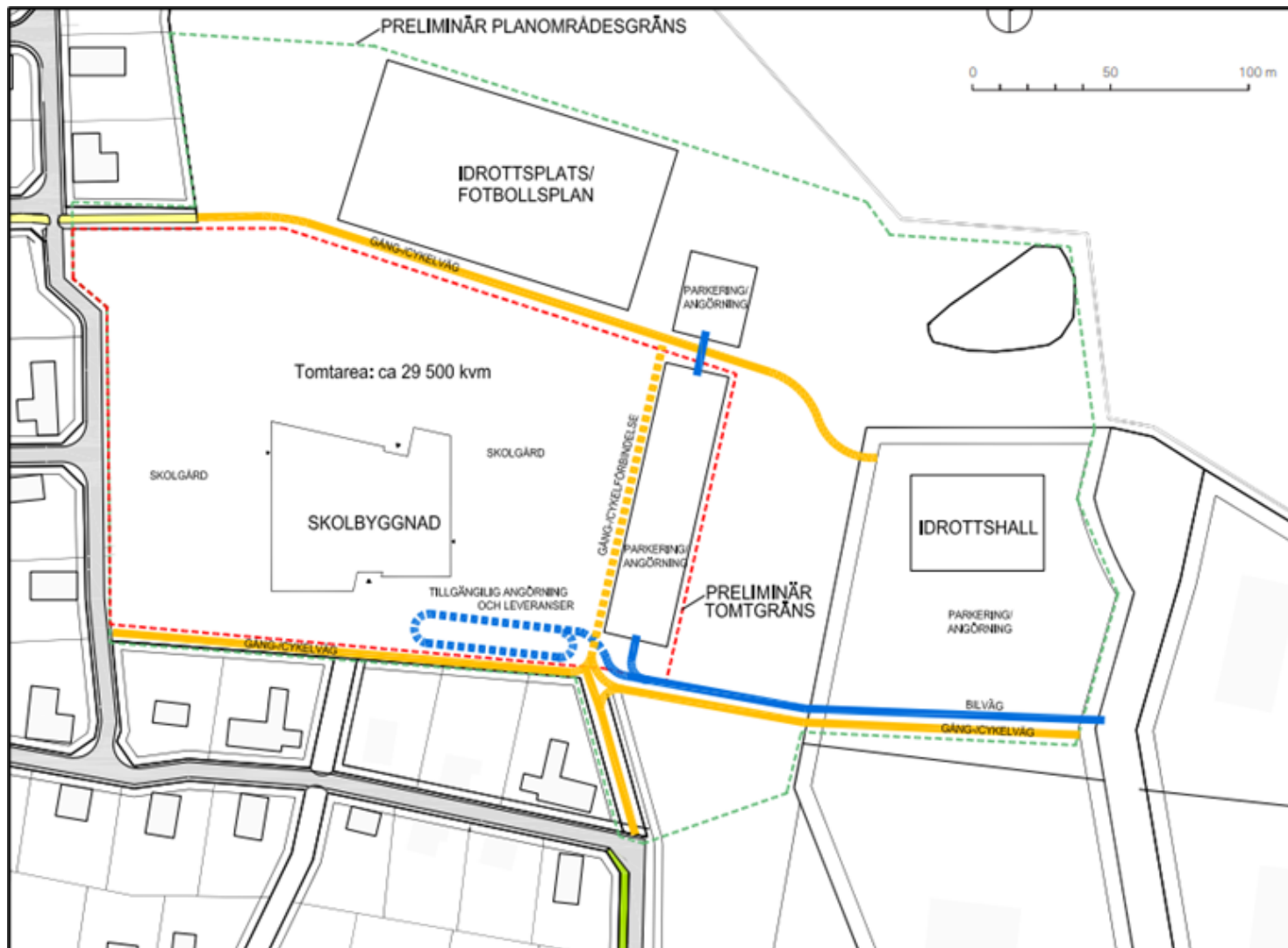
På grund av pågående exploatering är en del av infrastrukturen fastlagd och går inte att ändra och uppdaterade planer behöver förhålla sig till detta. Följande ändringar planeras och behöver utredas:

- **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**

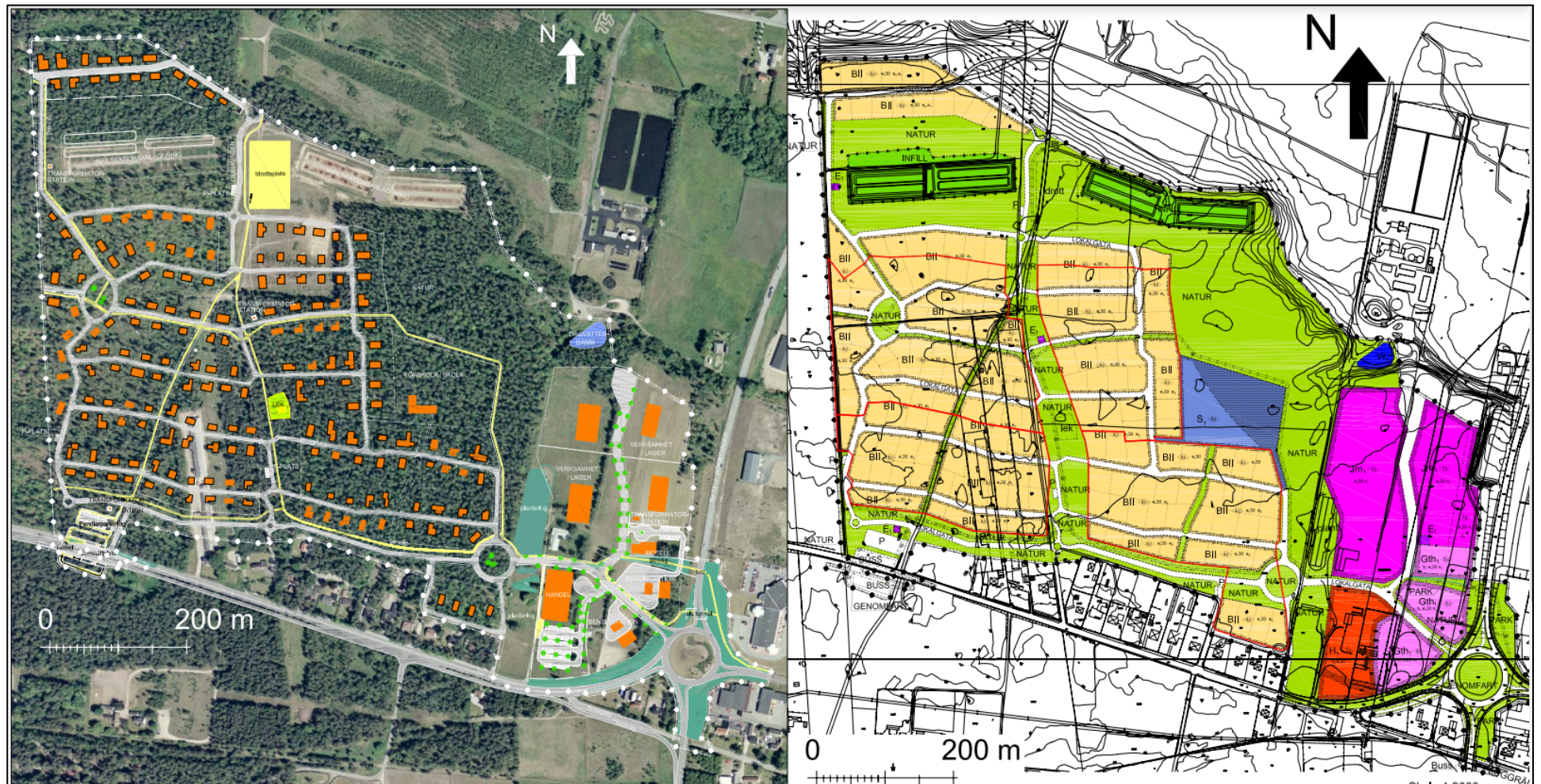
Utdrag ur fördjupad översiktsplan för Sjöbo tätort visar ett framtida utredningsområde för bostadsbebyggelse, B3, strax väster om Sjöbo väst som också behöver beaktas avseende påverkan och utveckling av infrastruktur för Sjöbo väst.

### 2.2.2 Planering av skola och idrottshall

Nedan visas utdrag av konceptskiss gällande skola och idrottshall som kommer att utvecklas. Trafikutredningen kommer att ligga till grund för fortsatt planering av skola och idrottshall och dess behov för angöring och parkering på ett mer hållbart sätt än vad skissen visar i Figur 19.



Figur 19 Utdrag ur konceptskiss som kommer att utvecklas.



Figur 20 Utdrag ur nu gällande detaljplan med illustration för Sjöbo väst, antagen 2017-03-19.

### 2.2.3 Målpunkter

Av Figur 21 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.

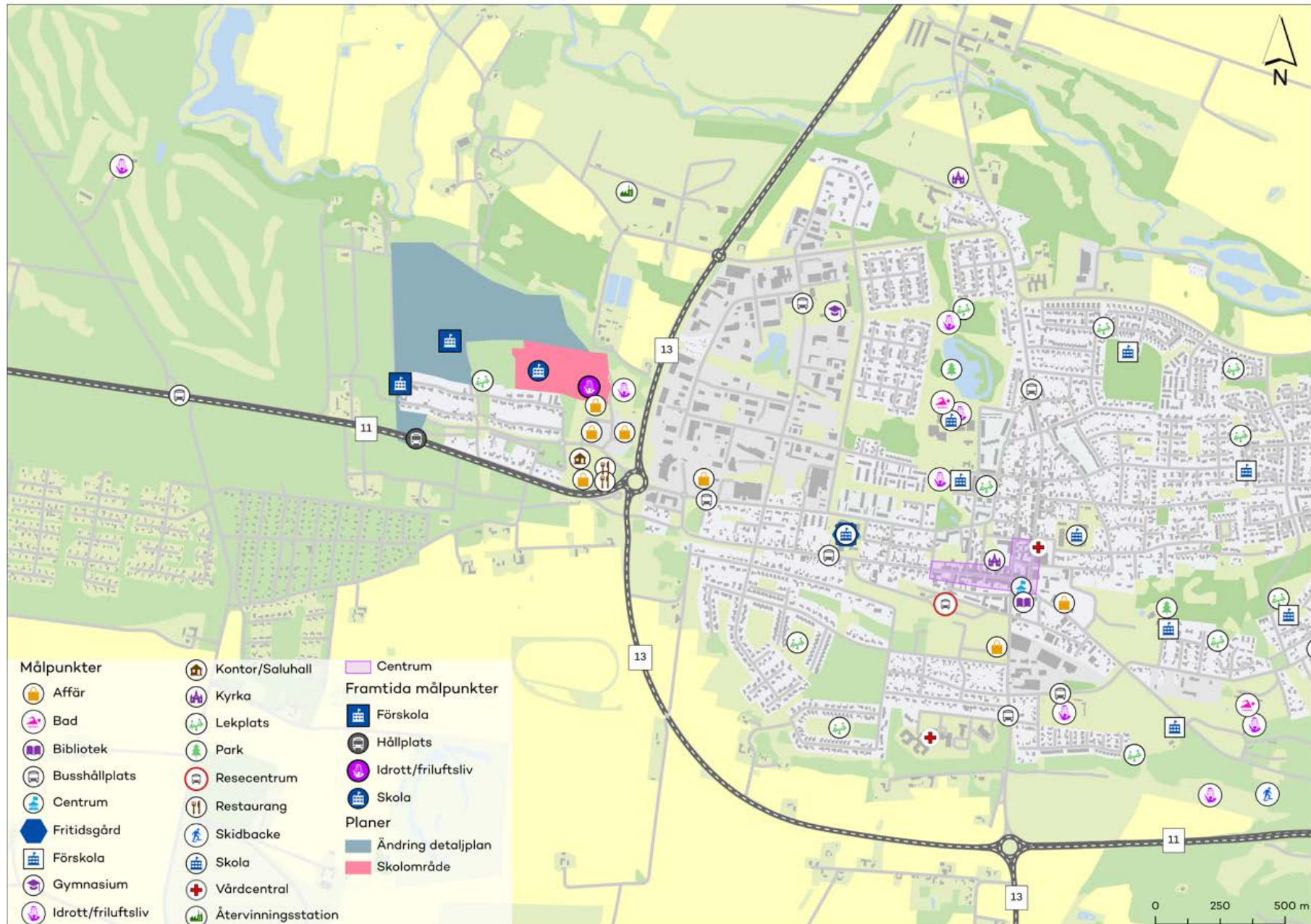
Som beskrivits i kapitel 2.1 Nuläge, finns utmaningar med läget för den planerade skolan och idrottshallen gällande avstånd där även de nationella vägarna Rv 11 och Rv 13 blir barriärer mot övriga Sjöbo tätort.

*Sammantaget bedömdes 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 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 21 Nya planer och målpunkter i Sjöbo väst har lagts till nulägesbilden.

#### 2.2.4 Gång och cykel (GC)

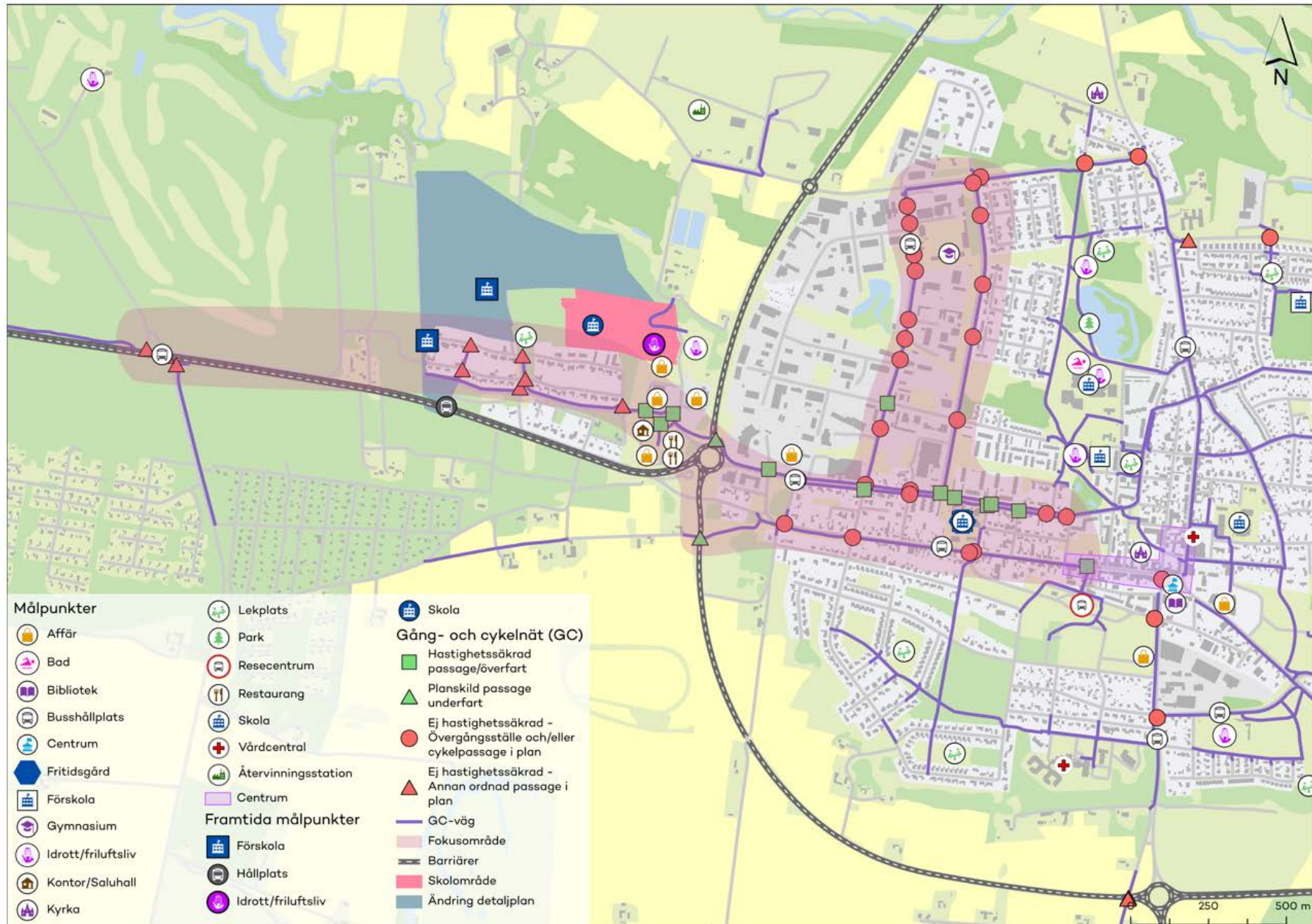
Av Figur 22 framgår Sjöbo västs nya planer i relation till befintligt cykelnät.

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 bilarsamtidigt som många barn troligen kommer att gå och cykla längsmed gatan. Att utveckla trafiksäkerheten här blir viktig, 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 41 Den planskilda GC-passagen har utmaningar med ett undanskymt läge, siktproblem och delvis oattraktiv utformning. Ljusinsläpp i passagen bidrar dock till en positiv upplevelse.



Figur 22 Nya planer och målpunkter i Sjöbo väst har lagts till nulägesbilden för gång och cykel.

### 2.2.5 Kollektivtrafik

Av Figur 23 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.

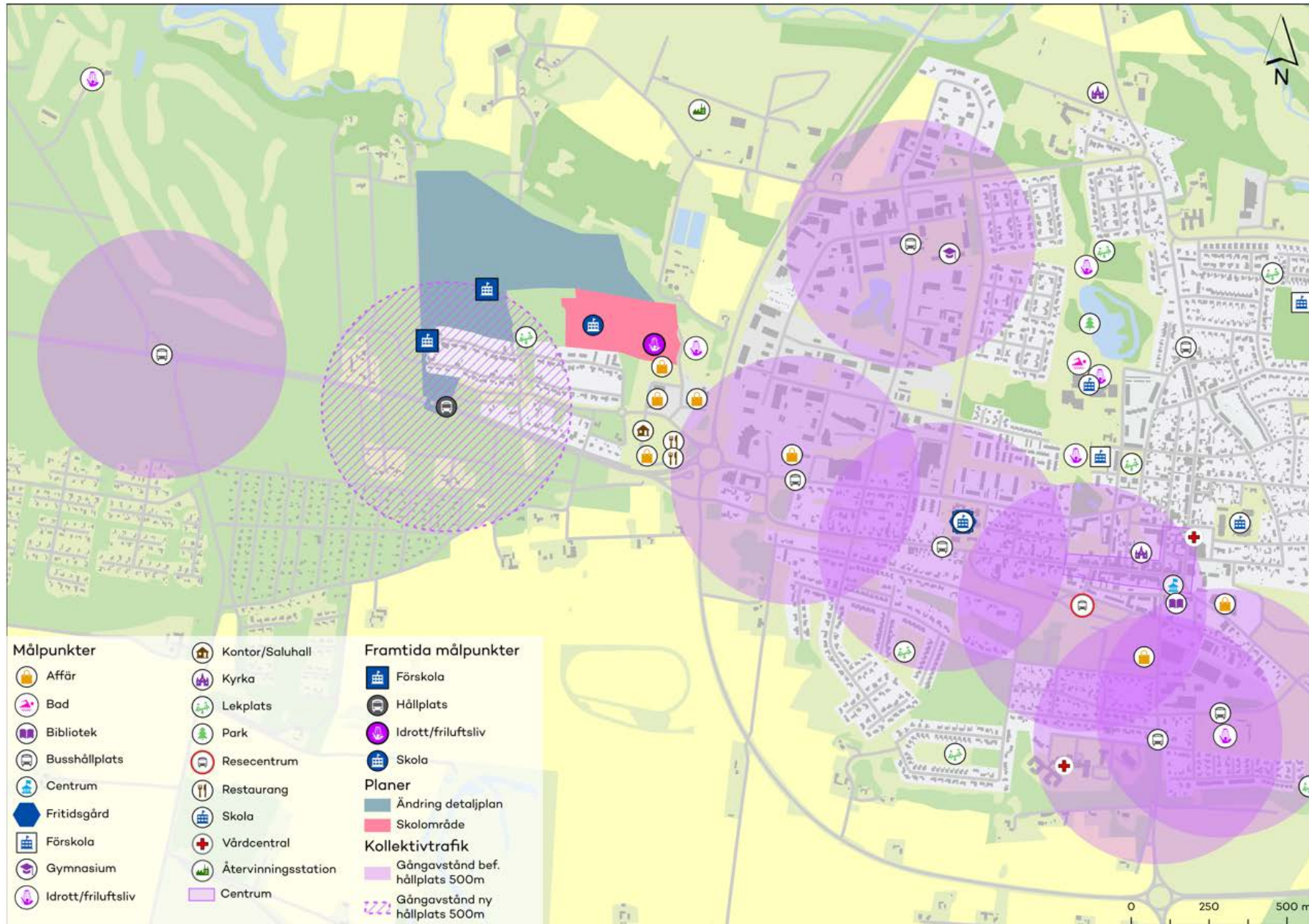
Sjöbo kommun diskuterar en flytt av hållplats Sjöbo sommarby till Sjöbo väst istället, se förslag på nytt läge i Figur 23. Denna hållplats kan utvecklas till en mobilitetsnod med pendelparkering och på så sätt avlasta Sjöbo resecentrum. En planskild passage utvecklas att nå även Sjöbo sommarby.

Jämfört med behov och brister 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 23 Nya planer och busshållplatsernas upptagningsområden i relation till utvalda målpunkter för barn och unga.

## 2.2.6 Biltrafik

Av Figur 24 framgår Sjöbo västs nya planer i relation till befintligt biltrafiknät.

Nuläget visar att den fembenta cirkulationsplatsen Rv 11/Rv 13 har en kapacitetsbrist i vid Rv 11:s tillfart. Nya planer för Sjöbo väst förvärrar situationen där skola och idrottshall bidrar med en mindre del av den totala trafikstringen. Det som i stor grad även 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 fortsatt utredas. Vid utveckling av en sådan koppling behöver onödig genomfartstrafik via Sjöbo väst minimeras.

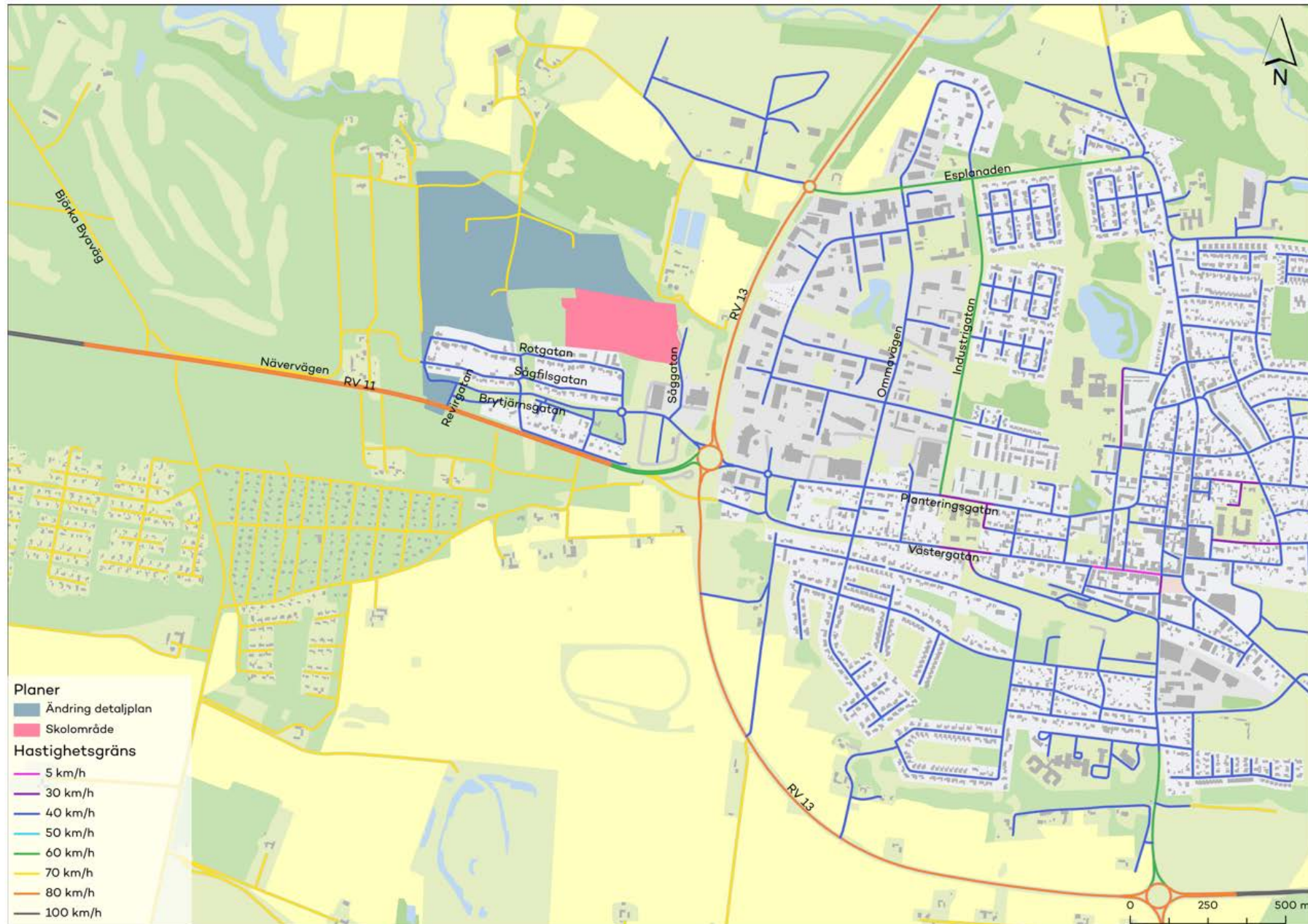
Ett flertal behov och brister identifierades i kapitel 2.1 Nuläge och i och med de aktuella planerna ökar behoven av förbättringar både för

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 42 Såggatans norra del sett från norr. Dess miljö är storskalig och brister i trafiksäkerhet och ogästvänlig miljö för oskyddade trafikanter.



Figur 24 Nya planer och skyltade hastigheter i aktuellt vägnät.

### 2.2.7 Parkeringsbehov

Som utgångspunkt för utredning av parkeringsbehov för skola och idrottsverksamheterna har Sjöbo kommuns "Mobilitetsnorm för Sjöbo tätort" använts. För bedömning av parkeringsbehov för skolor och förskolor krävs enligt mobilitetsnormen en särskild utredning. För detta fall används Malmös stads parkeringsnorm för zon 4 med förutsättningar som bedöms likna Sjöbo väst.

#### Parkeringsbehov beräknas för följande verksamheter

- En F-9 skola med 640 barn med två klasser för varje årskurs.
- En förskola som ska dimensioneras för 80 st barn
- En idrottsplats med utrymme för 70 personer samtidigt

#### Parkeringsbehov skola

*Cykelparkeringsbehovet för skolan* bedöms vara totalt ca 350 platser. För anställda bör ca 10%, och för korttidsparkering F-2 bör ca 20%, av platserna anpassas för utrymmeskrävande cyklar. I Sjöbo använder ca 40% av barnen skolskjuts vilket bedöms var betydlig högre andel än för zon 4 i Malmö. För en rimlig bedömning har därför behovet reducerats med 35 % för kategorierna Barn F-2 och 3-9, se Tabell 13.

Tabell 2 Skolans behov av cykelparkering

Kategori	cpl/100 elever	Antal barn	Behov antal cykelplatser
Anställda F-2	6,4	192	12
Anställda 3-9	6,4	448	29
Barn F-2	60	192	81
Barn 3-9	60	448	188
Korttidsparkering F-2	20	192	38
<b>Totalt:</b>			<b>348</b>

*Bilparkeringsbehovet för skolan* bedöms vara totalt ca 52 platser utan hänsyn till samnyttjande och trolig belägningsgrad, se Tabell 14.

Tabell 3 Skolans behov av bilparkering

Kategori	bpl/100 elever	Antal barn	Behov antal bilplatser
Skola F-2 Korttid	11	192	21
Skola F-9 Anställda	4,8	640	31
<b>Totalt</b>			<b>52</b>

#### Parkeringsbehov förskola

*Cykelparkeringsbehovet för förskolan* bedöms vara ca 29 platser. För anställda bör ca 10%, och för korttidsparkering bör ca 20%, av platserna anpassas för utrymmeskrävande cyklar.

Tabell 4 Förskolans behov av cykelparkering

Kategori	Cpl/20 barn	Antal barn	Behov antal cykelplatser
Anställda	1,3	80	5
Barn	2	80	8
Korttidsparkering	4	80	16
<b>Totalt:</b>			<b>29</b>

Bilparkeringsbehovet för förskolan bedöms vara totalt ca 13 platser utan hänsyn till samnyttjande och trolig beläggningsgrad, se Tabell 16.

Tabell 5 Förskolans behov av bilparkering

Kategori	bpl/20 barn	Antal barn	Behov antal bilplatser
Anställda	1	80	4
Korttid	2,2	80	9
<b>Totalt</b>			<b>13</b>

### Parkeringsbehov idrottshall

Det antas att 70 personer ska vistas samtidigt i idrottshallen varav 10% är anställda och resten är besökare. Färdmedelsandelar för idrottshallen antas enligt Malmö stads parkeringsnorm zon 4.

Cykelparkeringsbehovet för idrottshallen bedöms vara ca 25 platser, se Tabell 17.

Tabell 6 Idrottshallens behov av cykelparkering

Kategori	Färdmedelsandel för cykel	Antal besökare	Behov antal cykelplatser
Anställda	0,35	7	2
Besökare	0,35	63	22
<b>Totalt</b>			<b>25</b>

Bilparkeringsbehovet för idrottshallen bedöms vara totalt ca 11 platser utan hänsyn till samnyttjande och trolig beläggningsgrad, se Tabell 18.

Tabell 7 Idrottshallens behov av bilparkering

Kategori	Färdmedelsandel för bilplats	Antal besökare	Behov bilplatser
Anställda	0,25	7	2
Besökare	0,15	63	9
<b>Totalt</b>			<b>11</b>

### Angöring för att hämta och lämna

Malmö stad har inget direkt krav på angöring för att hämta och lämna, d.v.s. att föräldrar släpper av eller på barn utan att lämna fordonet. Vanlig rekommendation inom andra kommuner är att avlämningsplats ligger minst 200–300 meter från skolan för att minska trafiken i skolans omedelbara närhet där den största koncentrationen av barn förekommer.

Det kan vara en fördel att anordna en sådan zon eftersom det kan minska uppehållstiden och därmed minska behov av antal parkeringsplatser.

### **Bilparkeringsbehov vid samnyttjande**

En gemensam bilparkeringsyta för skolan och idrottshallen möjliggör samnyttjande. Enligt "Mobilitetnorm för Sjöbo tätort" bedöms 80% av skolans parkeringsplatser vara belagda under dagtid. Från kl 16 och framåt antas 20% av parkeringen vara belagd av skolan. Antagande görs att beläggningen för idrottsplatsen dagtid är 50% och kvällstid 100%. Det ger följande behov:

Behov bilparkering dagtid:  $0,8*52+0,5*12=48$  parkeringsplatser.

Behov bilparkering kvällstid:  $0,2*52+1*12=23$  parkeringsplatser.

Den dimensionerande situationen under dagtid innebär ett bilparkeringsbehov på ca 48 bilplatser.

### **Bilparkeringsbehov för rörelsehindrade**

Enligt Sjöbo kommuns mobilitetsnorm behövs 2 bilplatser för rörelsehindrade vid ett parkeringsbehov på ca 50 bilplatser. De ska lokaliseras inom 25 meters gångavstånd från entré till berörd byggnad.

*Sammantaget är bilparkeringsbehovet för skola och idrottshall ca 48 parkeringsplatser för en yta som går att samnyttja. Behov av 2 bilparkeringsplatser för rörelsehindrade bedöms tillkomma.*

### 2.2.8 Behov för skolbuss

Bedömning av behov för antal skolbussar som behöver lämna/hämta barn har gjorts av Sjöbo kommuns skolskjutssamordnare. Behovet är mycket osäkert eftersom detta är ett tidigt planeringsskede då det är oklart om det blir en kommunal eller privat skola och hur upptagningsområdet kommer att se ut.

*Behovet kan bli att 3–6 bussar behöver stå uppställda samtidigt.*

### 2.2.9 Behov för leveranser och avfallstransporter

Bedömning av antal och storlek på leverans- och avfallstransporter har inte gjorts i detta tidiga skede utan bör utvecklas i den fortsatta planeringsprocessen. Transportbehovet och transportavståndet beror på omfattning och lokalisering av skolans lokaler, t.ex. matsal och byggnaden som helhet. Om dessa planeras närmare angöringen till allmän gata kan transportsträckan kortas och konflikt med barnens rörelsemönster minska. Utgångspunkten bör vara att uppnå så lite utrymmeskrävande transporter som möjligt samtidigt som så få transporter som möjligt bör trafikera inne på skolområdet som annars bör hållas fritt från biltrafik för anställda och föräldrar.

Utgångspunkten för denna trafikutredning är att visa en så lite utrymmeskrävande koppling som möjligt för dessa transporter in till skolområdet. Den kan behöva vidareutvecklas i det fortsatta utredningsarbetet.

## 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 minska 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 27. 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 27 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 prioritetsordning 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 vardagsmålspunkter 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 att tas vidare och presenteras enligt paketering i Kapitel 4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder. För denna trafikutredning redovisas endast åtgärds paket knutet till detaljplanarbetet för skola och idrottshall.

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 och i andra 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 8 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/väghållare	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 verksamhetsutvöare driver detta vidare.	Sjöbo V Skola
Bil + park	Möjlig bilkoppling norrut mot cirkulationsplasan 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 det 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 åtgärdspaket:

- Detaljplan skola och idrottshall
- Detaljplan Sjöbo väst
- Planer och program i Sjöbo
- 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.

Denna trafikutredning redovisar endast åtgärdspaketet för Detaljplan skola och idrottshall, medan alla fyra åtgärdspaket redovisas i trafikutredning Sjöbo väst.

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 Åtgärds paket Detaljplan skola och idrottshall

Av karta i Figur 28 och Tabell 20 framgår åtgärdsförslag som bör tas vidare och vilka aktörer som har ansvar att driva frågan. Tabell 21 visar åtgärdsförslagets måluppfyllnad.



Figur 28 Principer/lägen för åtgärdsförslagen.

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

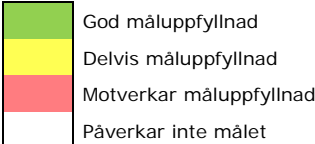
Tabell 9: Åtgärdsförslag för Detaljplan skola och idrottshall.

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 hjärtezon, 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 exploitörer 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 (samnyttjande-avtal)
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 omfördelas 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 10: Måluppfyllnad av åtgärdsförslag för Detaljplan skola och idrottshall.

<b>Åtgärdsförslagens måluppfyllnad</b> 		Alla barn ska ges möjlighet till tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelvägar till skola och andra större vardagsmåluppunkter 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	Färmedelsfördelningen för Sjöbo väst 2050
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 Vidareutveckling åtgärdsförslag för Sjöbo väst

En illustration har tagits fram för att tydliggöra trafikutredningarnas förslag på trafikstruktur och åtgärder knutet till dessa, se Figur 29. 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. De åtgärdsförslag som har störst betydelse för utveckling av skola och idrottshall förklaras närmare i kapitel 4.2.1 Förslag på utformningsprinciper. De markeras med **kursiv text** i nedanstående sammanfattning.

### Sammanfattning av åtgärder:

- **Nya gång- och cykelbanor (GC-banor, exakta lägen inte utpekade)**
  - Ny större bostadsgata (exakt läge inte utpekad)
  - Nya bostadsgator (exakt läge inte utpekad)
  - Två upphöjda korsningar vid Brytjärnsgatan
  - Gångpassager längs Brytjärnsgatans södra sida och **Såggatans östra sida**
  - Ny mobilitetsnod men busshållplatser och pendelparkering
  - Upphöjda GC-passager i befintligt 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 behålla 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 upplevelsekvaiteter. (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 29 Illustration med tydliggörande av åtgärdsförslag.

#### 4.2.1 Förslag på utformningsprinciper

##### Förutsättningar

Utifrån befintliga begränsningar har ett förslag på ny gatustruktur tagits fram i samarbete med kommunen. Gatusektionen 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. Såggatan utgör en huvudgata i området och planeras angöra skola och idrottshall men även befintlig handel och tillkommande verksamheter. Utredningen har analyserat möjlighet att samordna angöring till skola och sporthall för hämtning och lämning samt parkering och angöring buss för att samutnyttja ytor som annars riskerar att stå tomma periodvis.

Föreslagen utformning och kopplingar för trafikanter i anslutning till skolan och idrottshallen bygger på följande antaganden och förutsättningar:

- Endast angöring med bil till skola och idrott från öster via Såggatan. Avlämningsplatsen bör lokaliseras mellan 200-300 meter från skolan.
- Entré till idrottshall placeras i byggnadens sydvästra hörn norr om föreslagen bilparkeringsyta.
- Skola placeras i södra delen av fastigheten med entré åt söder och med ett större avstånd från västra fastighetsgränsen för att inte uppmana till angöring med bil från väster.
- Skolbussar ska angöra inne på fastighetsmark från öster.

Vid val av andra lokaliseringar på entréerna kan förutsättningarna ändras och andra flöden uppstå som behöver hanteras och säkras.

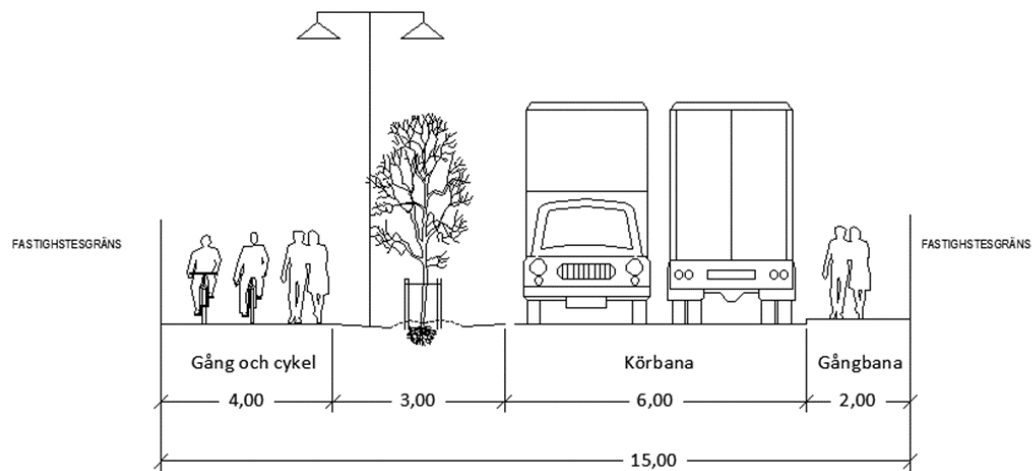
##### Förslag på sektioner för vägnät i anslutning till skola och idrottshall

###### Förslag på ny gatusektion på Såggatan

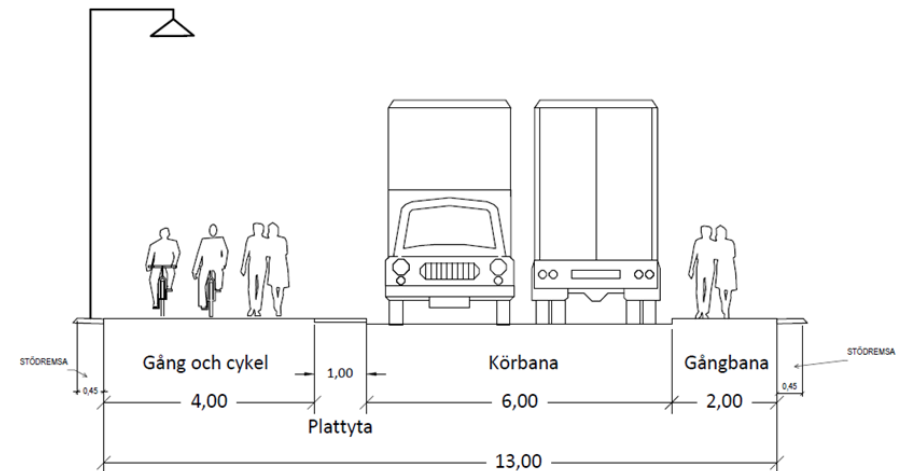
Såggatan får en ny funktion som angöring till både skola och idrottshall utöver de målpunkter till handel etc. som redan finns i dag. Bilflödet på gatan beräknas efter exploatering bli ca 6000 ÅDT i den södra delen, men sjunker norrut. Förslag på ny gatusektion har fokus på barnperspektivet. Den nya 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. Norr om anslutning till föreslagen parkering föreslås enkel gatusektion med körbana och gångbana på östra sidan. Förutsättningar gällande dimensionerande fordon och utrymmesklass för gatusektionerna har förankrats hos kommunen. Förslag på utformning ger möjlighet för tunga fordon att mötas i låg hastighet. Gående kan gå på separata gångbanor på båda sidor av gatan och cyklister har dubbelriktad cykelbana på västra sidan. En trädallé avskiljer oskyddade trafikanter från biltrafiken och förhöjer attraktiviteten för stråket. Se Figur 30.

En enklare gatusektion för Såggatan med endast trafikytor har även tagits fram som alternativ utformning, se Figur 31. 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 av ett säkerhetsavstånd på ca 1 meter mellan dubbelriktad gång- och cykelbana och körbana vilken kan utformas

med andra ytmaterial eller som upphöjd refugityta. Denna avskiljande remsa innebär även att den totala bredden på sektionen bara blir ca 2 meter smalare än sektionen med trädplantering.



Figur 30 Föreslagen gatusektion för Säggatan.



Figur 31 Alternativ gatusektion för Säggatan utan grönyta.

### Friliggande gång- och cykelvägar

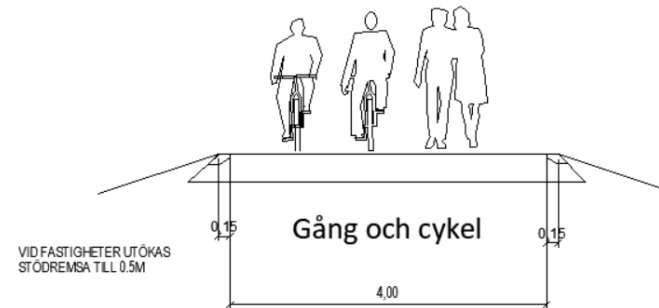
Utifrån bedömning av oskyddade trafikanters rörelser till målpunkter i området och med särskild hänsyn till barn har förslag på dimensionering för friliggande gång- och cykelvägar tagits fram.

Det huvudstråk för gång och cykel som föreslås löpa genom utredningsområdet från Såggatan, söder om föreslagen parkering, vidare väster om idrottshallen mot norr och nya cykelstråk kopplade till framtida utbyggnation längst i väster, bedöms ha särskilt stort behov av framkomlighet och tillgänglighet då det är ett centralt stråk som fångar stora delar av målpunkterna, se figur 29. Denna sträcka föreslås utformas med en bredd på minst 4 meter för mötande cyklister i bredd med mötande gående och rullstol. Det innebär en utrymmesklass enligt VGU som ligger klass mellan A-B, se Figur 32.

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.

För övriga gång- och cykelstråk i närheten av skola och idrottshall bör eftersträvas en minsta riktbredd på ca 3 meter. Det innebär en utrymmesklass enligt VGU där det går att mötas två cyklister i bredd med en gående.

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

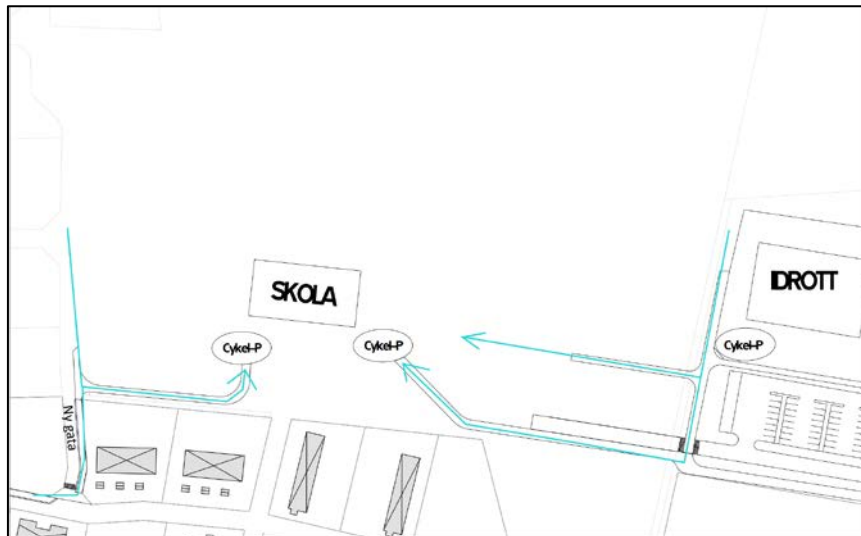


Figur 32 Föreslagen gatusektion för friliggande gång- och cykelväg som huvudkoppling från öster till väster genom området

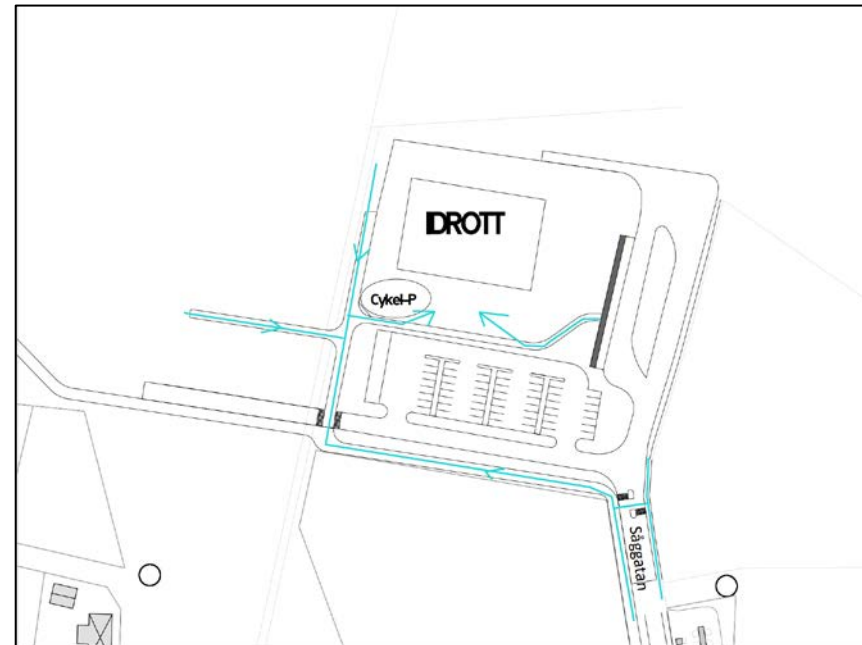
## Förslag på utformning för angöring till skola och idrottshall

### Angöring för gående och cyklister

Angöring till skola och idrottshall har studerats med särskild prioritering för gående och cyklister. Denna angöring föreslås primärt via gång- och cykelbanor från väster via Rotgatan och ny bostadsgata väster om skolfastigheten, men även från öster via gång- och cykelbana längsmed Såggatan. En lokalisering av skolbyggnaden närmare idrottshallen möjliggör större friytor utan tillkommande barriäreffekter och minskar risk för angöring med bil från väster, som ska undvikas. En förutsättning för en god angöringsmöjlighet för cyklister är att cykelparkering anordnas i anslutning till byggnaders entréer och att dessa parkeringar ansluter till ovan nämnda gång- och cykelstråk både från väster och öster. Se Figur 33 och 34.



Figur 33 Angöring gående och cyklister till skolan.



Figur 34 Angöring för gående och cyklister till idrottshallen.

### Angöring för personbil via gemensam parkering

Ett förslag på utformning med gemensam parkering för skola och idrottshall, placerad i södra delen av idrottshallens fastighet, har utvecklats. Angöringen ska fungera som parkering för besökande och personal samt lämning och hämtning av barn till både skola och idrottshall och är belägen inom ca 200 meter från skolan. En gång-

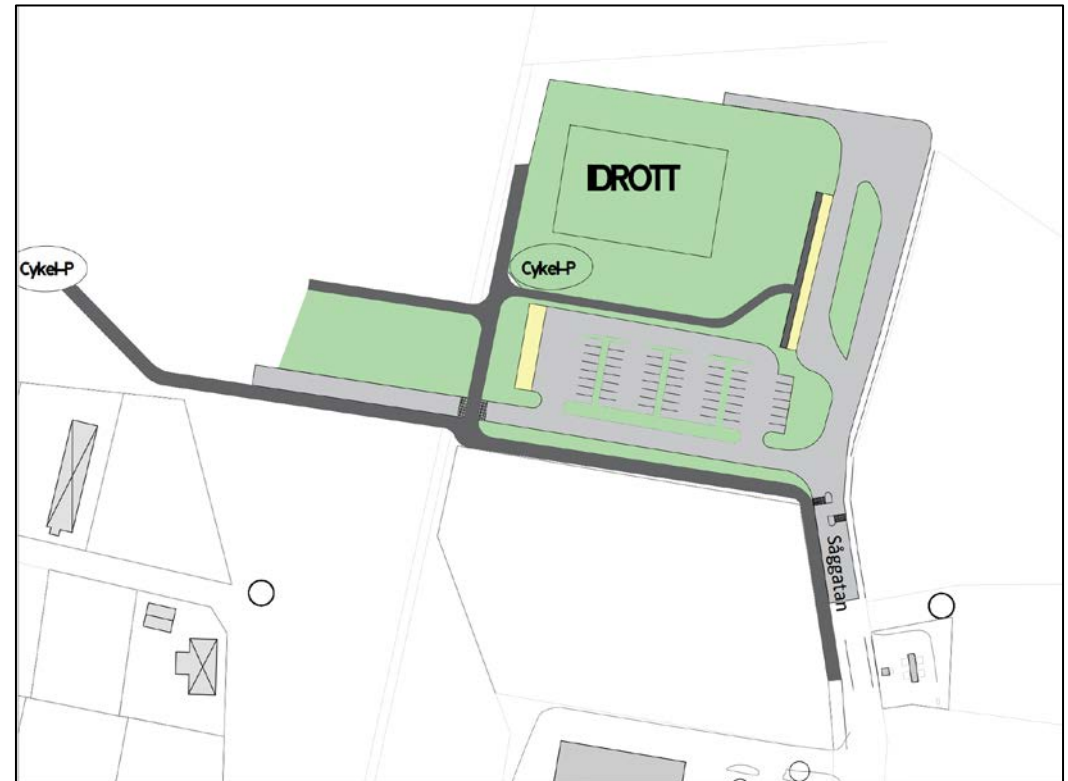
och cykelväg leder vidare västerut från bilparkeringen till skolan och dess entré. Sporthallen angörs strax norr om parkeringen.

Föreslagen parkeringsyta är utformad för personbilar parkerade i fyra nord-sydliga parkerings skepp och längst i väster föreslås en av- och påstigningszon för hämtning och lämning. Parkeringsytan är dimensionerad för personbil men även mindre renhållnings- och leveransfordon kan angöra in till ytan. Infarten från Såggatan föreslås dimensioneras för lastbil (Lbn) i möte med personbil på sträcka då infarten även ska kunna försörja skolans fastighet med leveranser. Utfarten mot Såggatan föreslås få en lägre framkomlighetsklass där större fordon får vänta på mötande fordon innan de kan svänga in eller ut. Se Figur 35.

#### Angöring för leveranser och renhållning

Kommunen har uttryckt ambitioner kring begränsning av större fordon i direkt anslutning till skolan och en angöring vid skolans fastighetsgräns för omlastning till andra leveranssätt ses som positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Utformning kring detta styrs till stor del av skolans utformning, behov och möjligheter varför det inte utretts vidare i detta tidiga skede. Leverans- och renhållningsfordon samt fordon för rörelsehindrade föreslås angöra skolans fastighet via idrottshallens fastighet vid infarten söder om den föreslagna parkeringsytan. Leveransvägen föreslås utformas och dimensioneras för lägsta framkomlighetsklass och med framkomlighet för lastbil (Lbn). Vidare utredning krävs kring utformning för begränsning av obehörig trafik. Utformning med rörlig pollare, bomsystem eller enbart reglering med vägmärke bör fortsatt utredas.

För leveranser och renhållningsfordon till idrottshallen föreslås att dessa transporter i första hand hanteras i fastighetens norra del där övriga trafikrörelser är få och angöring kan ske från Såggatans vändplats.



Figur 35 Skiss på föreslagen parkeringsyta söder om idrottshallen, gång- och cykelvägskopplingar samt bussangöring öster om idrottshallen.

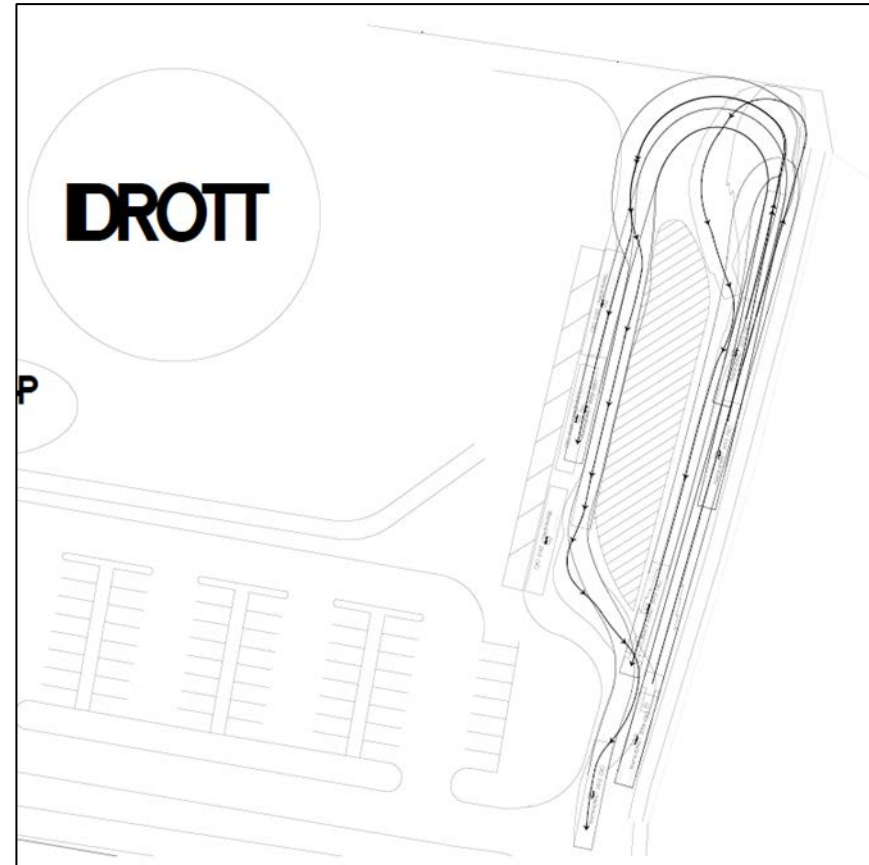
### Angöring för skolbussar

För angöring med buss till skola och idrottshall har två olika ytor studerats, ytan norr om idrottshallen, men även ytan öster om idrottshallen i anslutning till befintlig vändplats i Såggatans norra ändpunkt. Möjligheten att delvis använda befintlig vändplats, och därmed redan hårdgjorda ytor, för skolbussarnas svängande vändrörelse motiverade utveckling av alternativet öster om idrottshallen för bussangöring. Utformningen föreslås dimensioneras för boggibuss med möjlighet för 3 uppställda bussar samtidigt efter varandra. Vändöglan längst i norr föreslås dimensioneras för lastbil (Lps). Se figur 36.

Bussarna föreslås ställas upp längsmed fastighetens östra sida, inne på fastighetsmark, efter att ha svängt runt i den allmänna vändytan i Såggatans ändpunkt. Medan övrig trafik på gatan vänder i övre vändöglan och tillbaka på Såggatan föreslås en utformning där bussarna leds rakt söder ut in på en separat yta reglerad med infartsförbud för övriga fordon. Ytan föreslås avgränsas tydligt med en större refug eller rondellyta där gestaltning och plantering är möjlig.

Samordning av bussturer bör eftersträvas för att klara behovet av 3 bussuppställningar. Om det trots samordningsplanering finns utökat behov av samtidig bussuppställning kan mittrefugen mitt för nuvarande uppställningsplatser eventuellt byggas om för att kunna ta emot elever på östra sidan. Det behöver utredas vidare och innebär troligen att bussar behöver trafikera i båda riktningar utan möjlighet att kunna passera varandra om bussar står uppställda mitt för varandra.

Gräsarmering av bussuppställningsplatsen bedöms vara möjlig och bör fortsatt utredas.



Figur 36 Angöring för bussar via Såggatan och östra sidan av sporthallen.



## Behov av trafiksäkerhetsåtgärder

Utifrån föreslagen utformning med parkering, bussangöring och gång- och cykelvägsstråk har ett antal punkter med behov av trafiksäkerhetsåtgärder identifierats. Vissa åtgärder har även nämnts i tidigare stycken.

### Utformning av anslutningar till fastigheter mot Såggatan

För befintliga anslutningar längsmed Såggatan till bland annat köpcenter och drivmedelsstation bör möjlighet att minska och samordna anslutningar utredas. För butiken Dollarstore väster om Såggatan i gatans södra del kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt finnas behov av att stänga dess södra anslutning. Möjlighet för en upphöjd och hastighetssäkrad gångpassage mellan Dollarstores och Coops parkeringar bör utredas, liksom en eventuell omplacering av Coops anslutning så att angöringarna inte hamnar mitt för varandra, för att öka säkerheten.

I samband med anläggande av ny padelhall på Såggatans östra sida i norra delen föreslås att anslutning till Såggatan förläggs en bit norr om anslutning till föreslagen parkering vid idrottshallen så att dessa anslutningar inte hamnar mitt för varandra. Två trevägskorsningar istället för en fyrvägskorsning skapar en enklare utformning med färre konfliktpunkter och är lättare för trafikanter att överblicka.

### Separata gång- och cykelvägar inom och i anslutning till skola och idrottshall

Inom och mellan skolans och sporthallens fastigheter där barn kommer att uppehålla och röra sig föreslås separata gång- och cykelbanor. Både mellan skola och idrottshall men även i anslutning

till intilliggande gång- och cykelvägnät som utgör viktiga skolvägar. En tydlig och säker koppling för elever föreslås även mellan bussangöringen vid Såggatan via idrottshallens fastighet och vidare till skolan. Se figur 34 och 35.

### Separata gång- och cykelbanor som säkra skolvägar inom Sjöbo väst

Utöver den separata gång- och cykelbana för skolbarn som föreslås längsmed Såggatan, och den friliggande breda gång- och cykelväg i öst-västlig riktning som kopplar genom hela Sjöbo väst, föreslås även åtgärder för skolvägskopplingen från väst/sydväst.

Ett åtgärdsförslag har tagits fram för Rotgatan och den nya bostadsgata som planeras väster om skolans fastighet, se Figur 37.

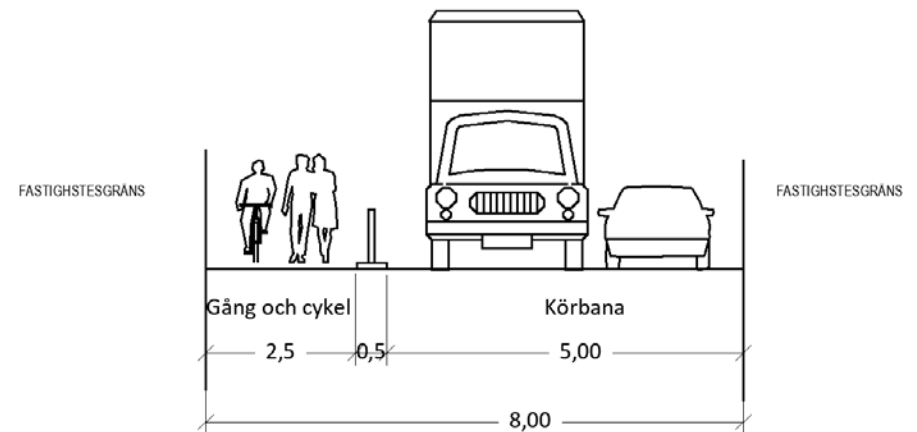
Denna sträcka utgör en viktig del i koppling mellan en framtida mobilitetsnod vid Revirgatan och skolans angöring i väster. Här föreslås en separering av de oskyddade trafikanterna genom breddning av befintlig vägbana och anläggande av GCM-stöd mellan körbanorna. Här styr redan gällande detaljplanegränser och utrymme skapas genom en omDisposition av befintlig yta. Det 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.

Gång- och cykelbanan föreslås få en bredd på ca 2,5 meter, ett minimimått för gång- och cykeltrafik enligt VGU, samtidigt som gatan får en bredd på ca 5 meter. Se figur 38. Körbanebreddens 5 meter ger lägsta framkomlighetsklass i möte mellan sopbil och personbil och innebär att det ena fordonet behöver stanna till vid möte. Utifrån ambitionen att begränsa trafikflödet med bilar och särskilt undvika att

barn lämnas av till skolan via Rotgatan ses denna begränsning av framkomlighet ändå ligga i linje med planens ambitioner. För fastigheter på norra sidan gatan kommer det innebära att de korsar den separerade gång- och cykelvägen varför en samlokalisering av anslutningar, för att hålla nere antalet korsningspunkter, är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt.



Figur 37 Förslag på utformning med separerad gång- och cykelväg på Rotgatan och vidare norrut till planerade skolan.



Figur 38 Förslag på ny gatusektion på Rotgatan med separering för gång- och cykeltrafik.

### Hastighetssäkring i korsning mellan skolväg och gata

Föreslagen gång- och cykelkoppling från öster mot skolan och norrut korsar först Såggatan och därefter den mindre infartsgatan inne på sporthallens fastighet. Här föreslås att gång- och cykelpassagerna höjs upp med hjälp av ramper för att hastighetssäkras. På Såggatan där flödet är större föreslås även att passagen utformas med mittrefug så att en färdriktning i taget kan passera. Passagen över Såggatan föreslås utformas som ett reglerat övergångsställe med cykelöverfart i likhet med befintlig passage nere vid cirkulationsplats mot Brytjärnsgatan. Se Figur 35 och 39. Vidare utredning kring geotekniska aspekter för anläggande av ramper med belastning med tung trafik kan behövas.

### Belysning som trafiksäkerhetsåtgärd

Från trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt med god belysning vid konfliktpunkter för att trafikanter ska hinna se och reagera i tid. Belysning är även viktig utifrån en trygghetsaspekt. Områdets karaktär ger att belysning generellt behövs på berörda gator och gång- och cykelbanor och särskilt vid passager och korsningspunkter. Vidare utredning behövs kring typ och utformning, där hänsyn behöver tas till den mänskliga skalan.



*Figur 39 Upphöjd gång- och cykelpassage vid cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan.*

## 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 sitt avstånd 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 upplevelsekvaiteter förbättras för barn och unga, både i direkt koppling till skola och idrottshall men också för GC-nätet i skolans omgivning som knyter samman kollektivtrafik, bostadsområden och fritidsmålplatser för barnen.

Åtgärderna behöver vara genomförda innan skolan och idrottshallen sätts i bruk. Detta för att säkerställa att beteendemönster för hållbara transporter kan främjas från start. Sådana förbättringar kommer att påverka framkomligheten för bil negativt men den kommer fortfarande att hållas på en acceptabel nivå och samtidigt motverka de negativa konsekvenser på trafiksäkerhet och andra störningar som biltrafik ger. Vissa förbättringar kan dock komma att behövas för framförallt Rv 11 inklusive dess koppling till Sjöbo väst. Här behöver framkomligheten vara så pass god att kollektivtrafiken inte missgynnas och risk för smittrafik inom området Sjöbo väst undviks.

## 6 Fortsatt arbete

Flera åtgärder som föreslagits i åtgärdspaketet för detaljplan skola idrott, och de som närmare beskrivits i strukturbilden och åtgärdsförslagen, kräver vidare utredning i den fortsatta planprocessen.

Förutom fysiska åtgärder är det viktigt att jobba med en plan för mobilitetsåtgärder. Det är viktigt 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. Åtgärder kan behöva kompletteras och utvecklas för att de ska kunna användas så som tänkt i planeringen. På så vis stärker kommunen 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 workshop1

Magnus Uvnäs, Melica, projektutvecklare för Sjöbo väst

Arkitekten för Detaljplan skola och idrottshall: Deltog i workshop1

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, 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-skyltar 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 Sågfilsgratan

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 de fyra utvalda korsningspunkterna har gjorts för nuläget:

- **Scenario Nuläge**

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

Endast resultat för cirkulationsplatserna Brytjärnsgatan/Såggatan samt Rv 11/Rv 13 redovisas i denna utredning eftersom de bedöms ha störst relevans för skolan och idrottshallen.

### 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 18. 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 Brytjärnsgatan närmast cirkulationsplatsen är knappt 5000 fordon/dygn (5 % tung trafik). Efter cirkulationsplatsen Brytjärnsgatan/Såggatan är flödet på Brytjärnsgatan mot

bostadsområdet 800 fordon/dygn (5 % tung trafik). Andelen tung trafik på Brytjärnsgatan kan vara något högre under nuvarande förhållanden p.g.a. exploaterings 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 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

#### Cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan

För cirkulationsplatsen vid Såggatan är belastningsgraden betydligt lägre än 0,8, som är den önskvärda nivån enligt Trafikverket. Den tillfart som har högst belastning är den östra delen av Brytjärnsgatan.

Tabell 11: Resultat av kapacitetsberäkning för scenario nuläge i cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan.

Cirkulationsplats Brytjärnsgatan/Såggatan			
Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad
A - Brytjärnsgatan V	HRV	21	0.02
B - Såggatan N	HRV	221	0.15

C - Brytjärnsgatan Ö	HRV	295	0.20
D - Säggatan 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 även har 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 12: 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 18 Trafikflöde (fordon/dygn) för vägar i närheten och i Sjöbo väst. Andel tung trafik och mätår inom parentes.

## Framtida planer

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

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

Endast resultat för cirkulationsplatserna Brytjärnsgatan/Såggatan samt Rv 11/Rv 13 redovisas i denna utredning eftersom de bedöms ha störst relevans för skolan och idrottshallen.

### 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 Brytjärnsgatan och den tillkommande trafiken antas endast vara den allstrade trafiken. Det sker därför ingen uppräkningsstatistik på Brytjärnsgatan.

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 Brytjärnsgatan antas öka med trafikuppräkningsstatistiken för Skåne enligt EVA (Trafikverket, 2020), vilket innebär att separat uppräkningsstatistik 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 allsträng utgår från Trafikverkets allsträngsverktyg. Dessa siffror har därefter korrigerats utifrån Sjöbo västs läge i förhållande till övriga målpunkter, infrastruktur och kollektivtrafikutbud. Se Figur 26.

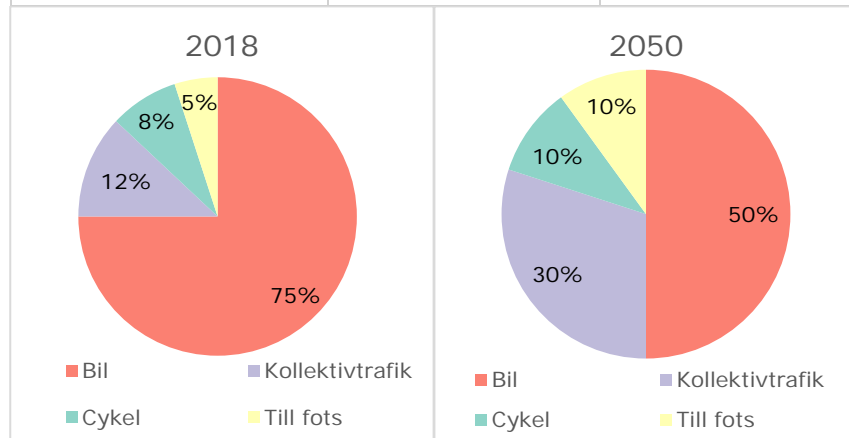
För skola och förskola har antal elever och personal utgått från Skolverkets statistik för Sjöbo kommun (Skolverket, 2020).

För den trafik som allstras 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.

Allstringens 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 24). Detta innebär att även om FÖP-området B3, strax väster om detaljplaneområdet Sjöbo väst, tillkommer, allstras cirka 560 färre fordon per dygn i detta scenario, vilket innebär drygt 40 fordon i timmen under maxtimme.

Tabell 13: Trafikalstring per scenario.

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



Figur 25 Färdmedelsfördelning från RVU 2018 (t.v.) samt färdmedelsmål för 2050 (t.h.) för boende i Sjöbo.

Tabell 14: Beräknad alstrad trafik i maxtimme för de båda scenarierna.

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

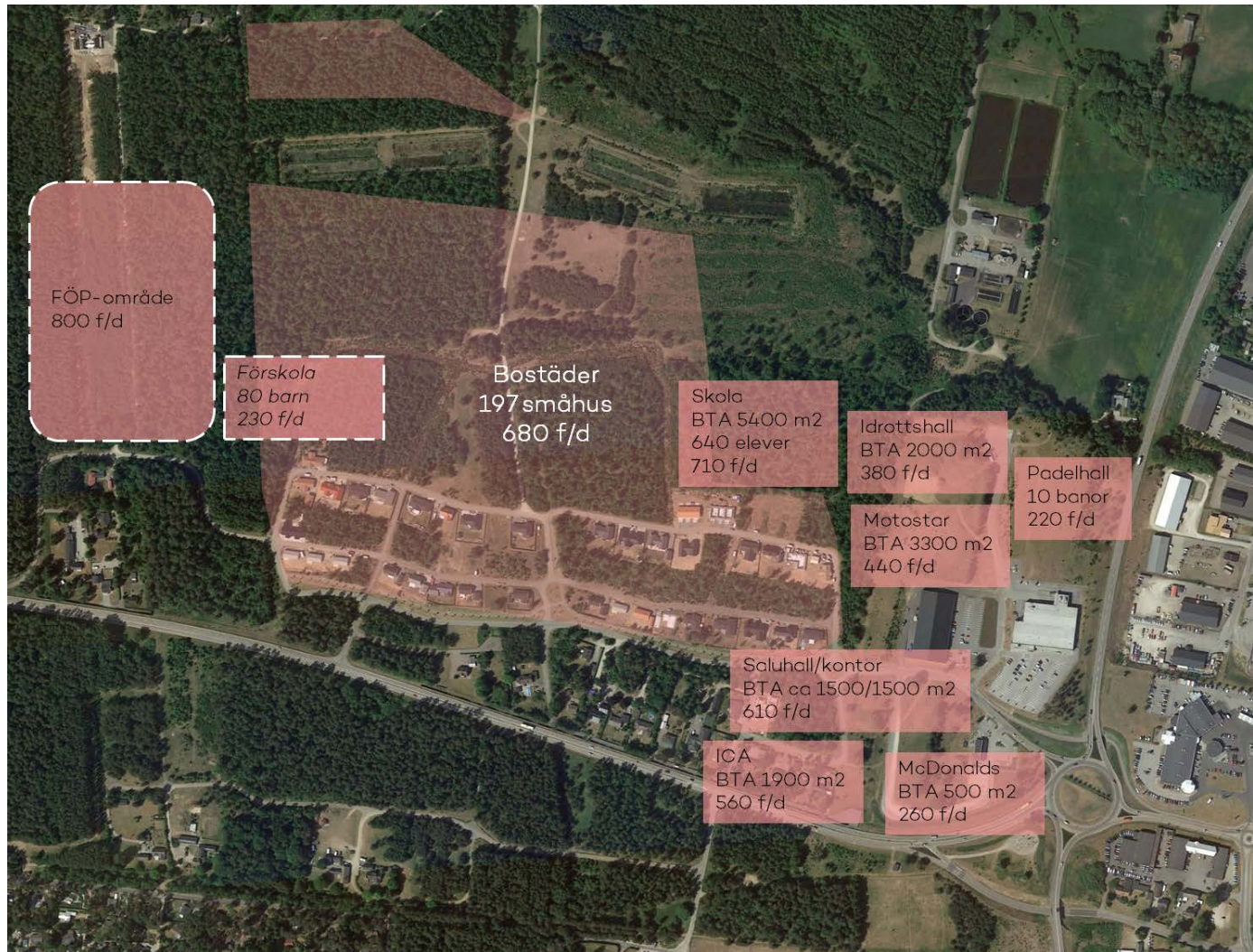
Förskola	5%	12	8
Skola	5%	36	24
Boende	10%	68	45
Boende – FÖP*	10%	0	80

### 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 riktningfördelningen lika stor i båda riktningar.



Figur 26 Trafikalstring för framtida planer och kommande utveckling i Sjöbo väst.

## Kapacitetsberäkning

### 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 önskvärt 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 15: 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		
	Scenario Nollalt.	Scenario 2050	Känslighets- analys*
Tillfart			
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 16: Resultat av kapacitetsberäkning för Scenario nollalternativ och 2050 i stor cirkulationsplats.

Cirkulationsplats Rv 11/Rv 13	Riktning	Belastningsgrad	
		Scenario Nollst.	Scenario 2050
Tillfart			
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