

Gång- och cykelvägsplan 2021



SVEDALA KOMMUN

Antagen av Teknisk nämnd 2021-09-28
TN 2020-000421

Innehåll

Syfte och omfattning	6
Övergripande mål, ÖP	6
Regional planering	7
Befintligt nät	7
Trafiksäkerhet.....	7
Trafikflöden och tillgänglighet.....	10
Potentialstudier	10
Resvaneundersökning	12
Cykelfrämjandets undersökning.....	13
Trygghet.....	14
Reglering	14
Målpunkter	15
Gång- och cykelstråk	15
Korsningar	17
Joachim Becksgata.....	20
Tunnel under Malmövägen, väg 841.....	20
Förslag till kommunala gång- och cykelvägsutbyggnader	21
Standard	21
Kostnader och finansiering.....	21
Svedala	22
Pilgatan.....	22
Smitväg norr om Erik Palmqvist väg.....	22
Malmövägen, delen Kapellvägen- Bökebergsgatan	22
Malmövägen förbi kyrkogården	22
Kyrkogatan delen Åbjörngatan-Almgatan-Gamlegårdsgatan/Västergatan	23
Kyrkogatan delen Gamlegårdsgatan – Holmagatan/ Kapellvägen.....	23
Angöring till stationen	23
Vintergatan.....	24
Södergatan/ Skolgatan	24
Trädgårdsgatan.....	24
Almgatan	24
Roslättsvägen	25
Bara	26

Förskolegatan	26
Bara centrum	26
Joachim Becksgata/Malmövägen	26
Banvägen	27
Möllebergavägen.....	27
Utmed Malmövägen, väg 841	27
Utflyktsstigen.....	27
Klågerup.....	28
Tejarsdalsvägen, delen Gyllensparvsgatan – Lars Fyrsväg	28
Stråket längs ån i Klågerup	28
Malmövägen/Vårdalavägen	28
Ytterligare åtgärder för att främja cykling.....	29
Stråk som behöver stärkas genom trafikföreskrifter eller andra åtgärder	29
Vägvisning.....	31
Belysning och trygghetsåtgärder.....	31
Cykelparkering, pump mm.	33
Hinder	33
Underhåll och vägarbete	33
Beteendepåverkan – ökad cykling, säker cykling	33
Förslag till prioriteringar.....	35
Priogrupp 1	37
Priogrupp 2	37
Priogrupp 3	38

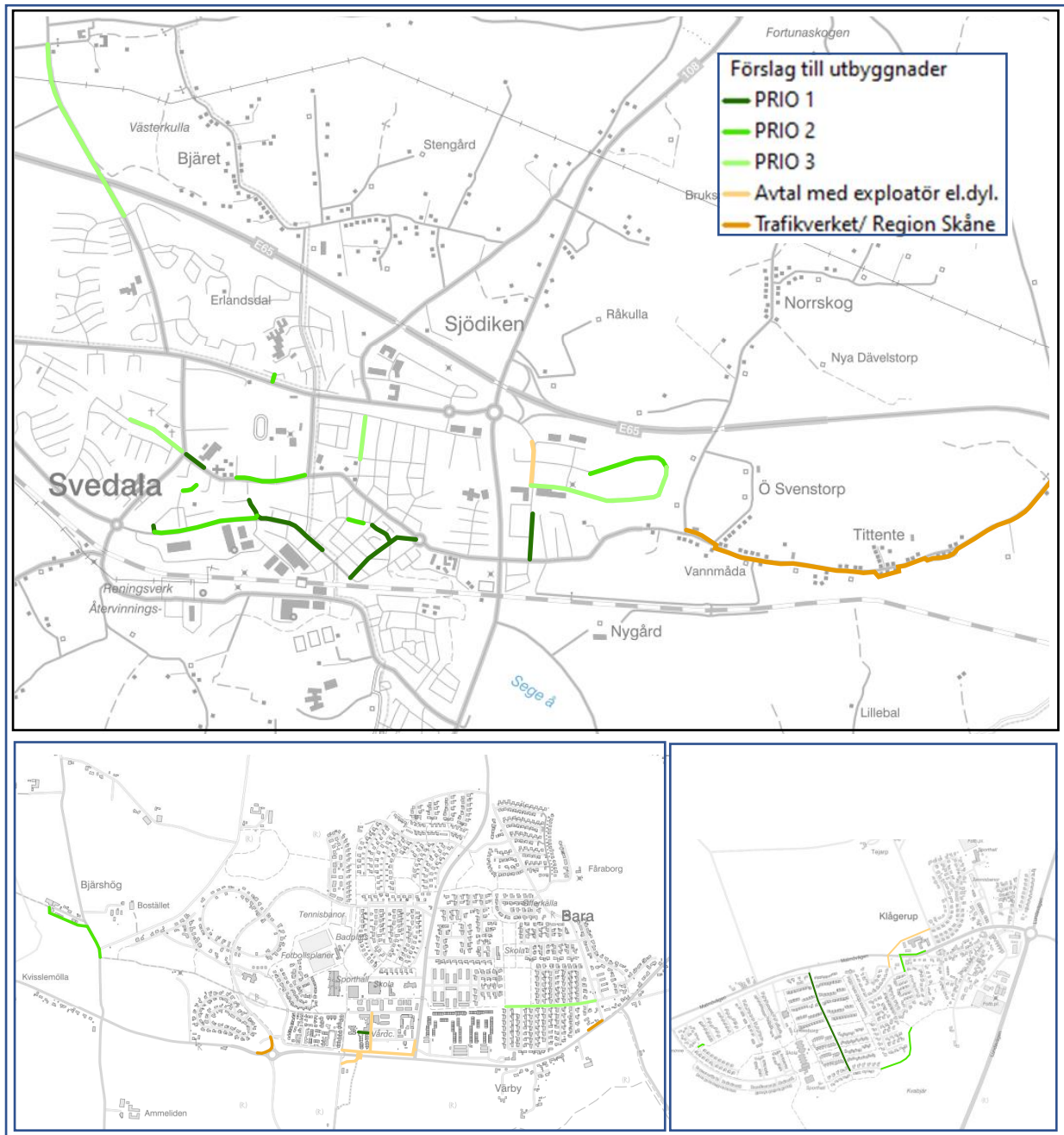
Sammanfattning

Denna plan syftar till att ta fram förslag till att utveckla det kommunala gång- och cykelvägnätet med fokus på utbyggnad av gång- och cykelvägar inom tekniska nämndens ekonomiska ram. I översiktsplanen slås fast att genom att planera för resor med kollektivtrafik, gång eller cykel framför biltrafik kan tillgängligheten stärkas på ett hållbart sätt. För att klara av klimatomställningen krävs satsningar på attitydförändring såväl som fysiska åtgärder. Stor potential att öka cyklingen bedöms finnas för främst korta resor, mindre än 5 km. I Cykelfrämjandets undersökning svarade 48 procent att otrygga trafiksituationer var det största hindret för att cykla mer.

Under den senaste 5-årsperioden (2016-01-01 – 2020-12-31) har 572 gående och cyklister (inklusive moped) skadats på det kommunala vägnätet i Svedala kommun. Enligt statistiken blev drygt 5 procent av personerna allvarligt skadade. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor (62 %). Olyckorna sker utspritt. Barn och unga är överrepresenterade, även äldre är olycksdrabbade. Nollvisionen säger att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Ett åtgärdsförslag har tagits fram som omfattar 29 utbyggnadsobjekt av nya gång- och cykelvägar inom kommunens allmänna platser och vägområde. Åtgärderna har prioriterats i 3 grupper utifrån bland annat behov och genomförbarhet. Prioriteringarna redovisas i kartbild nedan. Syftet med prioriteringarna är att vara ett stöd vid beslut om de årliga investeringarna inom tekniska nämndens budget.

Ett behov finns också av att skapa säkra korsningspunkter med biltrafiken. En säkerhetsklassning har tagits fram för korsningspunkterna i huvudcykelvägnätet. Inga korsningar i huvudcykelvägnätet längs det kommunala vägnätet klassades som röda, låg standard, men 74 korsningar klassades till gul, acceptabel standard, där hastighetssäkringar i många fall behövs. Kommunen behöver också arbeta med att stärka cyklingen och förbättra cykelklimatet. Det kan ske exempelvis genom ökad standard, trygghetsåtgärder och beteendepåverkan. Underhållet av de befintliga anläggningarna är viktigt för att främja cykeltrafiken och hålla en hög trafiksäkerhet.



Förslag till utbyggnader och prioriteringar

Syfte och omfattning

Tekniska nämnden beslutade 2020-10-09 § 107 att uppdra gatu- och parkenheten att ta fram en reviderad gång- och cykelvägsplan. Denna plan syftar till att ta fram förslag till att utveckla det kommunala gång- och cykelvägnätet inom tekniska nämndens årliga ekonomiska ram för utbyggnad av gång- och cykelvägar. Fokus ligger på att skapa gemensamma sammanhållna gång- och cykelstråk och i denna plan föreslås nya länkar och breddning av befintliga. Utbyggnader av regionala stråk ingår i den regionala cykelvägsplanen och behandlas här endast för att ge en helhetsbild av gång- och cykelvägnätet. Även utbyggnaden av korsningsåtgärder redovisas endast sammanfattningsvis i denna rapport. Sådana åtgärder finansieras normalt inom tekniska nämndens budget för trafiksäkerhetsåtgärder. Rapporten redovisar också driftåtgärder som är viktiga för gång- och cykeltrafiken.

Övergripande mål, ÖP

I översiktsplanen slås fast att genom att planera för resor med kollektivtrafik, gång eller cykel framför biltrafik kan tillgängligheten stärkas på ett hållbart sätt. För att uppnå klimatavtalet och ett hållbart resande år 2045 ska kollektivtrafik, gång och cykelresor utgöra 85 % och biltransporterna resterande 15 % av det totala antalet resor. Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. För att uppnå de nationella miljö kvalitetsmålen och minska vårt klimatavtryck krävs bland annat ändringar i våra resmönster. Hållbart resande som exempelvis cykelpendling genererar utöver ett minskat utsläpp av växthusgaser även ytterligare positiva effekter som förbättrad hälsa, företagsekonomiska vinster genom minskad sjukfrånvaro och bättre skolresultat för elever genom ökad koncentrationsförmåga. För att klara av omställningen krävs satsningar på attitydförändring såväl som fysiska åtgärder. Insatser inom hållbart resande (mobility management) är tillvägagångssätt för att få människor att ompröva sina resvanor. Utformningen av stadsmiljöer, god bebyggelseplanering och transportsystem påverkar också vilket färd sätt som framstår som mest attraktivt. Genom satsningar på befintliga eller fler Pågatågsstationer, cykelinfrastruktur, bilpooler, biogasstationer och på laddinfrastruktur får fler möjlighet att resa hållbart. En hållbar resandekultur behöver fortsatt stödjas och vidareutvecklas, där kommunen tillsammans med Region Skåne och Trafikverket satsar på de befintliga stråken och utvecklar dem. Bättre förutsättningar för hållbart resande innebär dock inte per automatik att fler reser hållbart.

Översiktsplanen vill utveckla cykelvägnätet för pendling och rekreation genom nya cykelvägar. Särskilt prioriterade är:

- Inom Svedala tätort
- Utefter Tittentévägen
- Utefter väg 108 till Staffanstorp
- Mellan väg E65 och Malmö Airport
- Mellan Svedala och Oxie
- Ökad standard Malmö Bara

I denna gång- och cykelvägsplan ingår endast de med kommunalt huvudmannaskap. För väg 108 och mellan Svedala – Oxie, där Trafikverket är väghållare pågår åtgärdsvalsstudier. I vägplanen för E65 kommer troligen också del av cykelinfrastrukturen mot Malmö Airport ingå. För stråket Svedala-Oxie har åtgärdsvalsstudien slutförts och finansieringen diskuteras.

Översiktsplanen fastslår vidare att gång- och cykelvägar till förskola, skola, arbete, station och busshållplatser ska vara trafiksäkra, gena, bekväma och trygga. De ska vara asfalterade, belysta och helst gå längs befintliga gator och stråk där många människor rör sig. Underfarter vid planskilda

korsningar ska vara ljusa och breda så att man ser ordentligt genom dem för att gående och cyklister ska välja denna väg och inte korsa gatan i stället. Korsningspunkter ska anläggas så att trafiksäkerheten prioriteras för de oskyddade trafikanterna. De gång- och cykelstråk som används för rekreation och som leder till utflyktsmål kan vara mer anpassade till naturen. De kan exempelvis följa befintliga småvägar eller stigar.

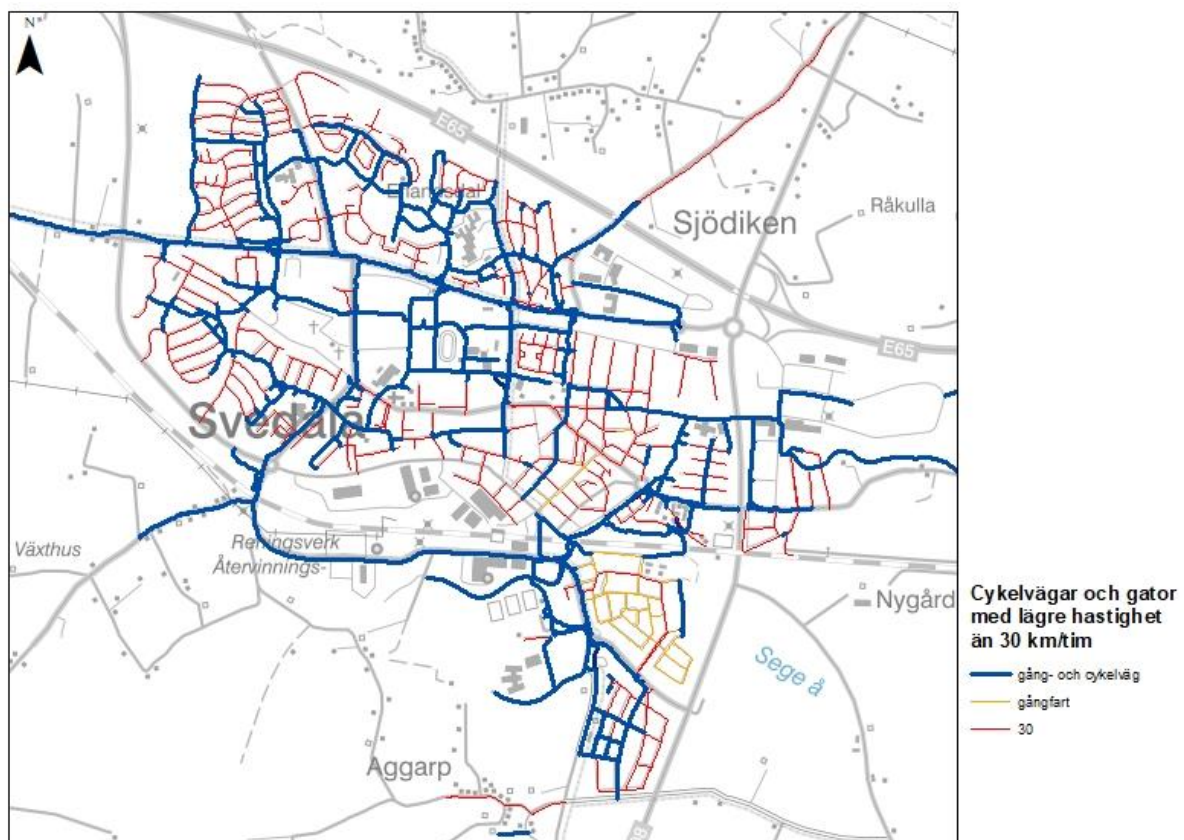
Regional planering

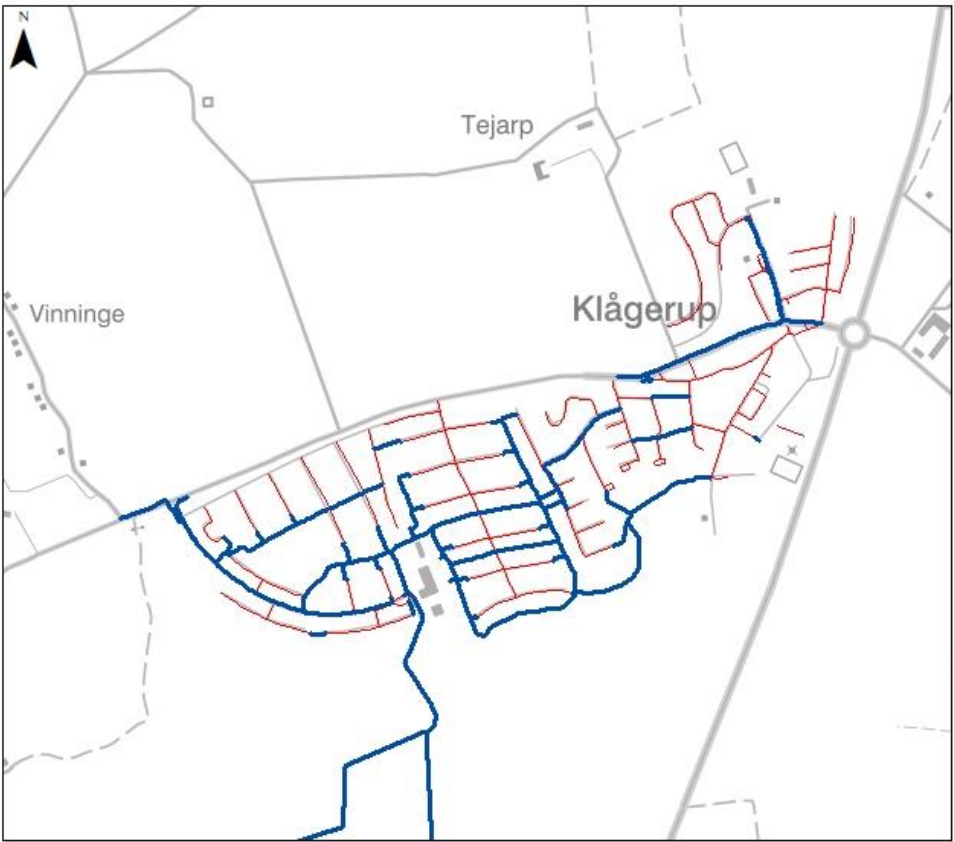
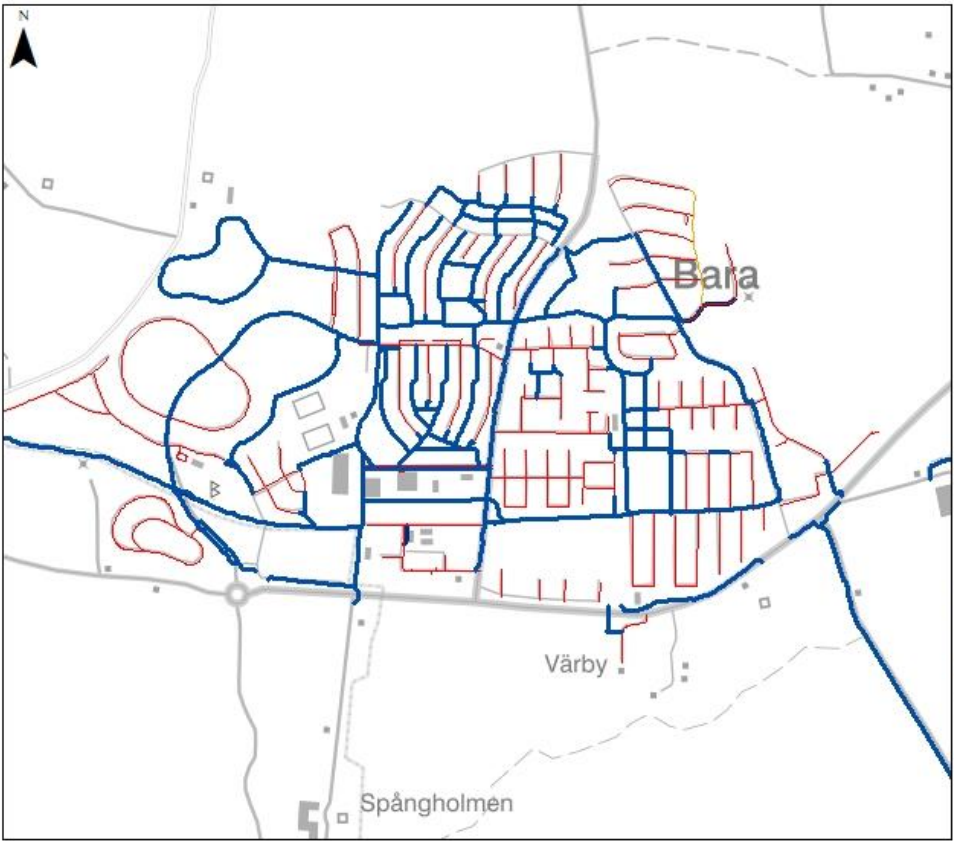
Nuvarande regionala cykelvägsplan, som sträcker sig fram till 2029, har en budgetram som omfattar 765 miljoner kronor under planens tolv år. Pengarna fördelas mellan tre poster: cykelvägar utmed statliga regionala vägnätet, investeringspotter för standardhöjning av cykelstråk och medfinansiering av kommunal cykelinfrastruktur. För Svedalas del ingår två objekt för utbyggnad av cykelvägar utmed statliga regionala vägnätet, Bökeberg-Holmeja och Oxie-Svedala. Svedala kommun har under flera år fått medfinansiering till cykelvägsutbyggnader enligt cykelvägsplanen. En ny reviderad regional plan beräknas antas av Regionfullmäktige under 2022.

Befintligt nät

Trafiksäkerhet

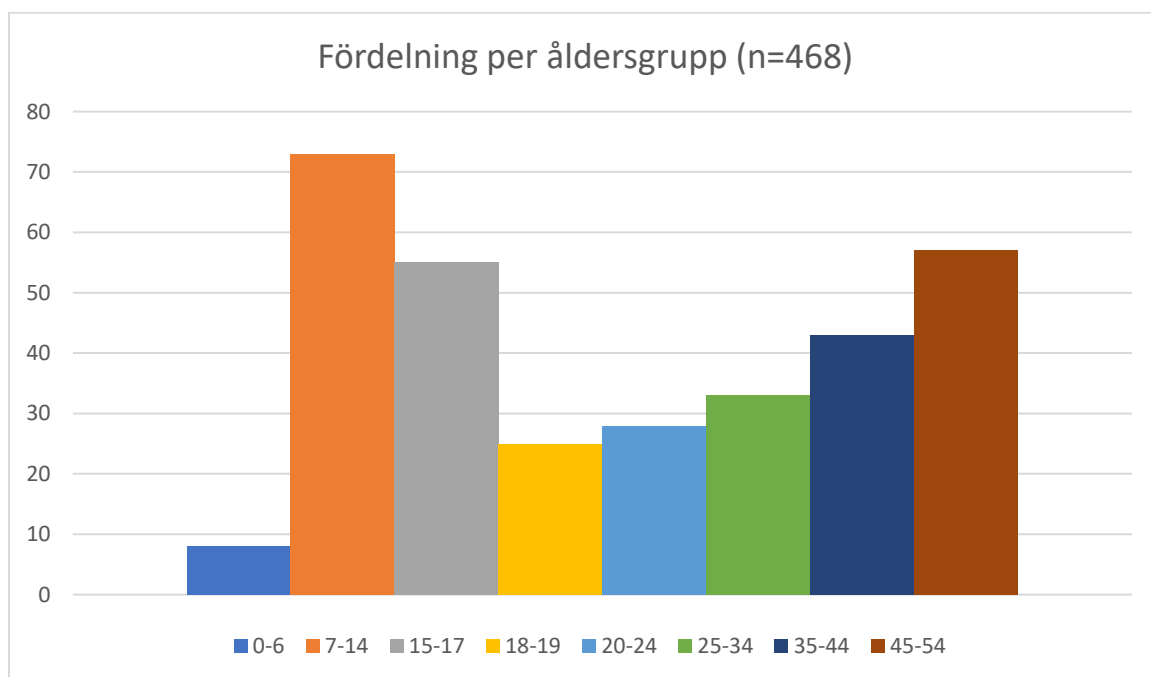
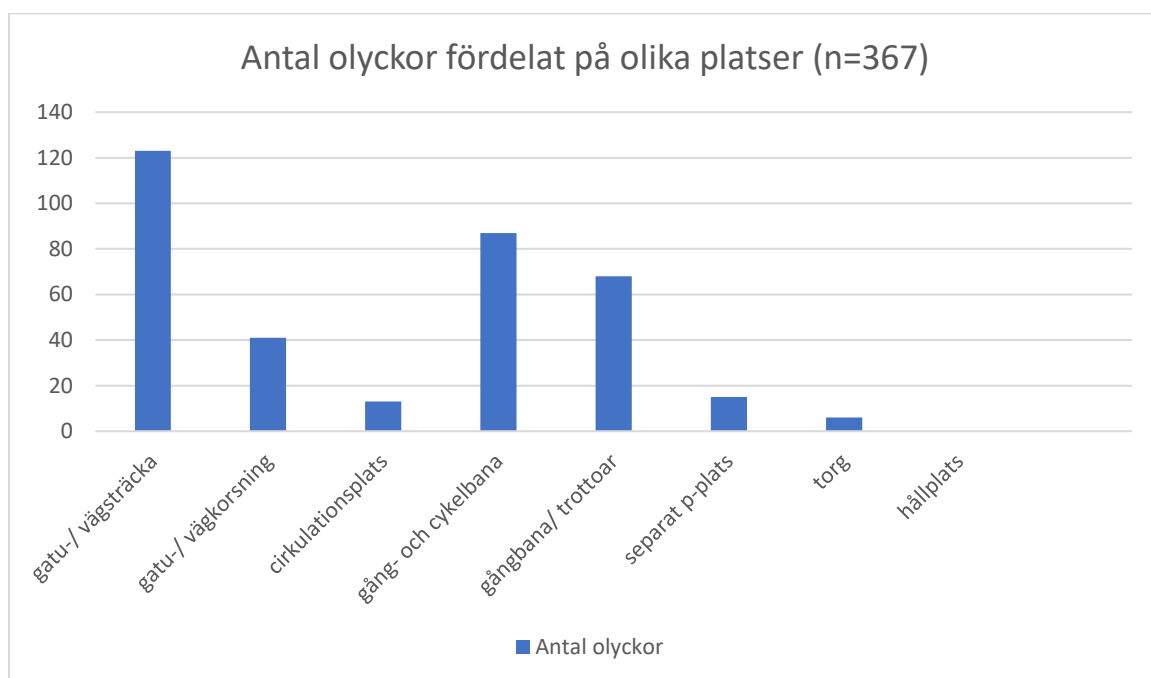
I tätorterna där kommunen är väghållare finns ett relativt välutvecklat gång- och cykelväg. Detta tillsammans med ett omfattande lågtrafikerat och asfalterat lokalgatunät, som i stor utsträckning är skyltat med 30 km/tim som högsta tillåtna hastighet gör det möjligt att på flera platser cykla säkert i blandtrafik på hela eller delar av en sträcka.





Trots att antalet döda och svårt skadade cyklister i Skåne minskat de senaste tio åren så är cyklister fortfarande den trafikantgrupp som drabbas av flest olyckor. I synnerhet om statistiken utgår från olyckor per resta kilometer. Olycksstatistiken utgår från Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada). Den helt klart största andelen olyckor är singelolyckor.

Antalet skadade gående och cyklister (inklusive moped) på det kommunala vägnätet var 572 personer under den senaste 5-årsperioden (2016-01-01 – 2020-12-31, uttag 2021-01-22) det vill säga mellan 22 och 52 personer per år. Enligt statistiken blev drygt 5 procent av personerna allvarligt skadade. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor (62 %). Olyckorna sker utspjitt. Barn och unga är överrepresenterade, även äldre är olycksdrabbade. Nollvisionen säger att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.



Trafikflöden och tillgänglighet

Kommunen började 2020 även mäta gång- och cykelflöden, och även Region Skåne har gjort mätningar på bland annat cykelvägen mellan Bara och Klågerup. Mätningarna visar att gång- och cykelflödena varierar mycket från dag till dag och över olika tider. Väder är faktorer som bedöms påverka vårt beteende.

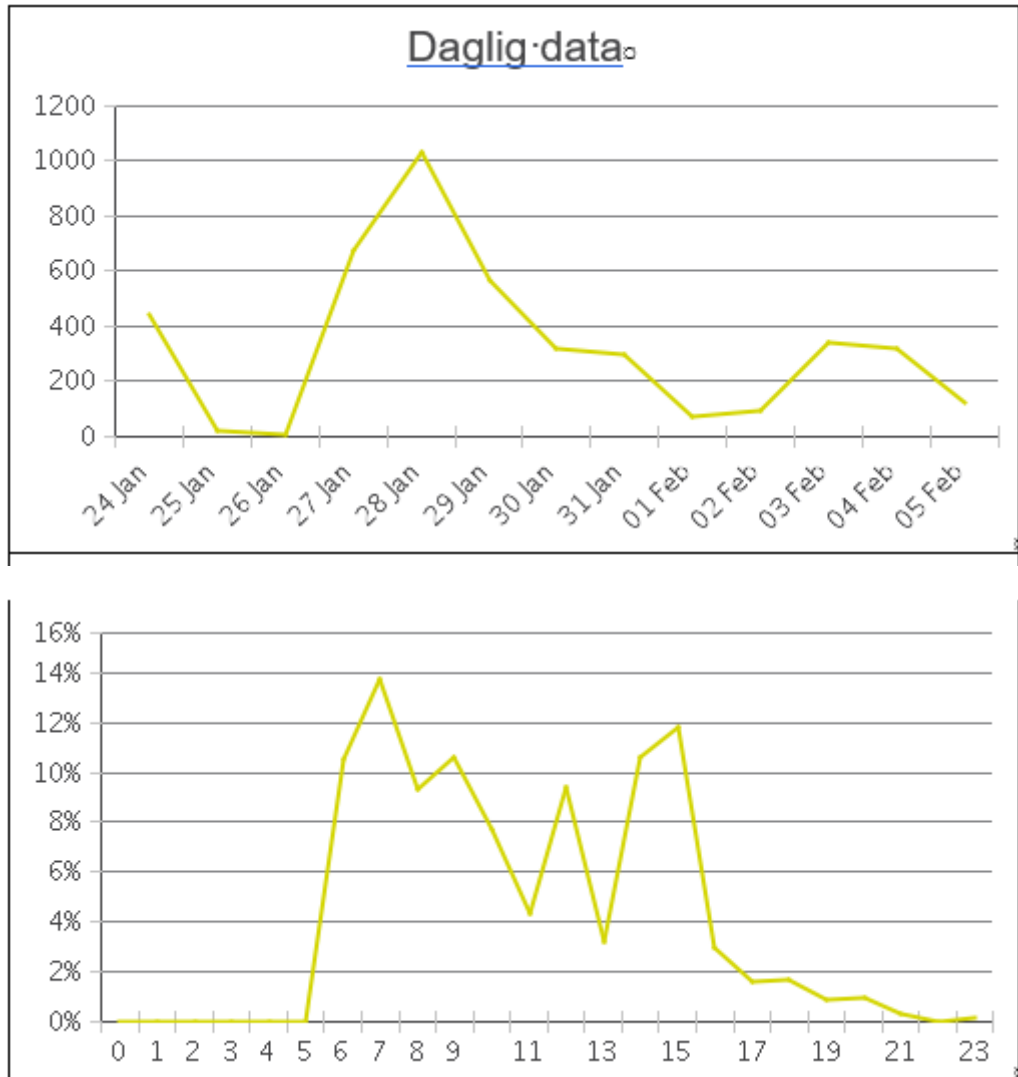


Diagram: Fördelning per dag och klockslag, Södra Infarten vid Idrottsgatan.

Potentialstudier

För att kunna besluta om nya cykelsatsningar kan det vara viktigt att känna till faktorerna som styr val av färdmedel.

I ett utvecklingsprojekt som Ecologizes för närvarande bedriver ingår Svedala tätort. Uppdraget bedrivs av Ecologize, Lunds universitet och SGI med finansiering från Energimyndigheten och med avsiktsförklaringar från flera kommuner däribland Svedala kommun.

Uppdraget syftar till arbeta vidare med modellen för beräkning av geografisk tillgänglighet för cykling. Analyserna visar att tillgängligheten med avseende på avståndet mellan bostad och olika målpunkter, med cykel är mycket god i Svedala tätort. Avståndet är den viktigaste faktorn för cykling. Därefter blir det viktigt att arbeta vidare med dels nya etableringar av verksamheter och bostäder och vidare god tillgång och kvalitet i cykelvägnätet. Även Bara och Klågerup bedöms ha god tillgänglighet till kollektivtrafik, skola och livsmedel.

1.Avstånd –har störst betydelse!

2.Markanvändning –såsom täthet och blandning av boende har också stor betydelse.

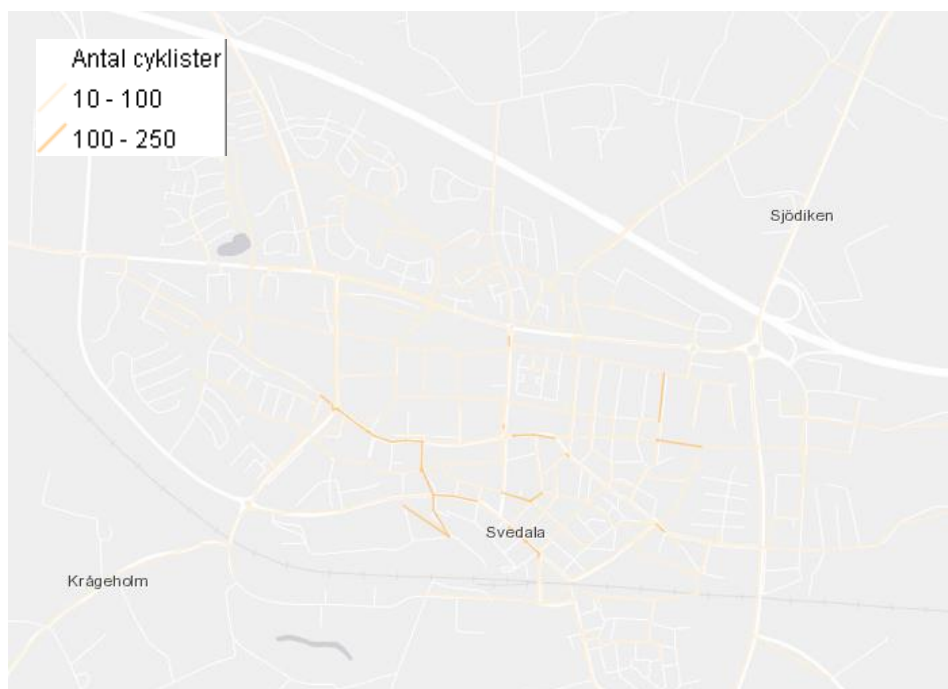
3.Transportsystemet –det vill säga tillgång till och kvaliteten på den cykelbara infrastrukturen är viktig.

4.Kvaliteten på miljön som cyklisten ska färdas i –det handlar till stor del om attraktivitet och trygghet!

5.Trafiksäkerheten –inkluderar säkerhet och trygghet!

Enligt Robertson, K. m.fl. (2013). Cykelvänlig stad, betydelsen av stadsutformning och infrastruktur, VTI rapport 769

Region Skåne har tagit fram potentialstudier för hållbart resande som svarar på hur stor andel av befolkningen som kan ta sig till arbete eller skola med olika färd sätt och vilken väg de i sådana fall skulle välja. Region Skåne har gjort två sådana potentialstudier. En för arbetspendling och en för barn och ungas väg till skolan. Studierna bygger på var befolkningen faktiskt bor och var de jobbar respektive går i skolan. Detta kopplas samman med befintligt utbud av gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt olika kombinationer av dessa. På det sättet är det möjligt att se på en karta hur många som exempelvis skulle cykla på en viss väg. Syftet med studierna är att synliggöra den teoretiska potentialen för ett visst resande på en plats eller i ett stråk blir det exempelvis möjligt att bättre prioritera bland de insatser som görs för att påverka resandet.



Kartan redovisar var cykelresorna skulle ske om alla valde att cykla till arbetet som har 30 minuters eller kortare cykelresa till arbetet. Svedala tätort. Studien visar att det finns potential för ökad cykling till bland annat Sandvikområdet och centrum. I Bara och Klågerup är potentialen för arbetsresor lägre. Ökas pendlingstiden till 45 minuter (normal cykel) syns en tydlig potential för pendling mellan Bara och Malmö, eftersom man når fler målpunkter.

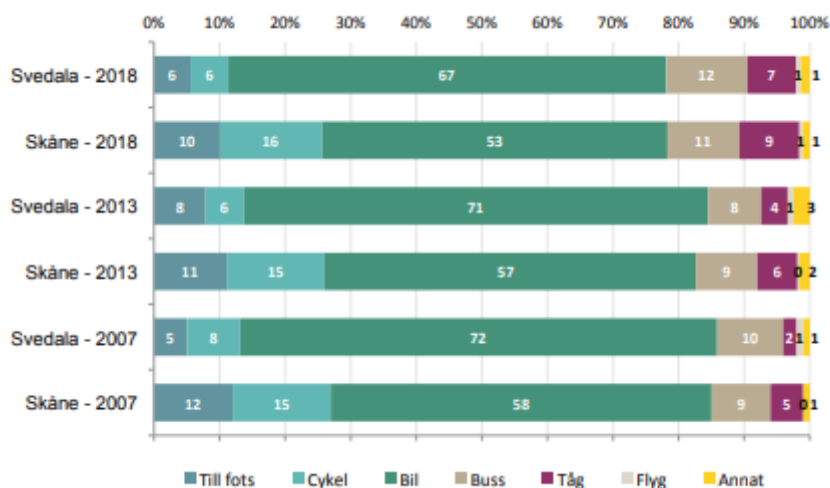
Potentialstudien för barn och unga visar att avstånden till skolan är längre för äldre barn än för yngre. I Bara syns det tydligt att både cykelstråket längs Henriette Coyets gata och cykelstråket genom grönområdet via tunneln under Värbyvägen är viktiga cykelstråk för barn och ungas resor till skolan.

En person som 200 dagar om året ersätter en biltur med en cykeltur, minskar sitt utsläpp av koldioxid med 0,5 ton per år. Det är en stor andel av vårt årliga koldioxidutsläpp. Om alla invånare i en stad skulle välja aktiv transport, gång eller cykel, som huvudsakligt färd sätt en dag i veckan skulle koldioxidutsläppen minska lika mycket, det vill säga med 0,5 ton per år, visar en ny europeisk forskningsstudie från PASTA-projektet. (Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches), ett europeiskt forskningsprojekt som har främjat aktiv mobilitet. Med aktiv mobilitet menas i detta sammanhang, gång och cykling, både som eget transportsätt och i kombination med kollektivtrafik.)

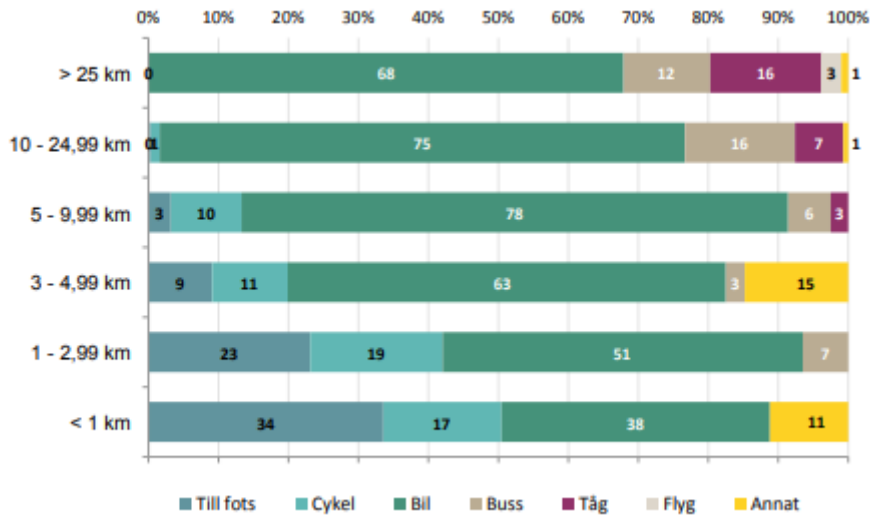
Resvaneundersökning

2018 tog Region Skåne i samarbete med Skånes kommuner fram en resvaneundersökning. Resvaneundersökningen hade som syfte att kartlägga hur man reser i Skåne i stort och i Skånes kommuner samt vilka möjligheter befolkningen har att använda olika färdmedel. Undersökningen syftade till att följa upp tidigare gjorda regionala resvaneundersökningar och följa upp mot transportrelaterade politiskt antagna mål.

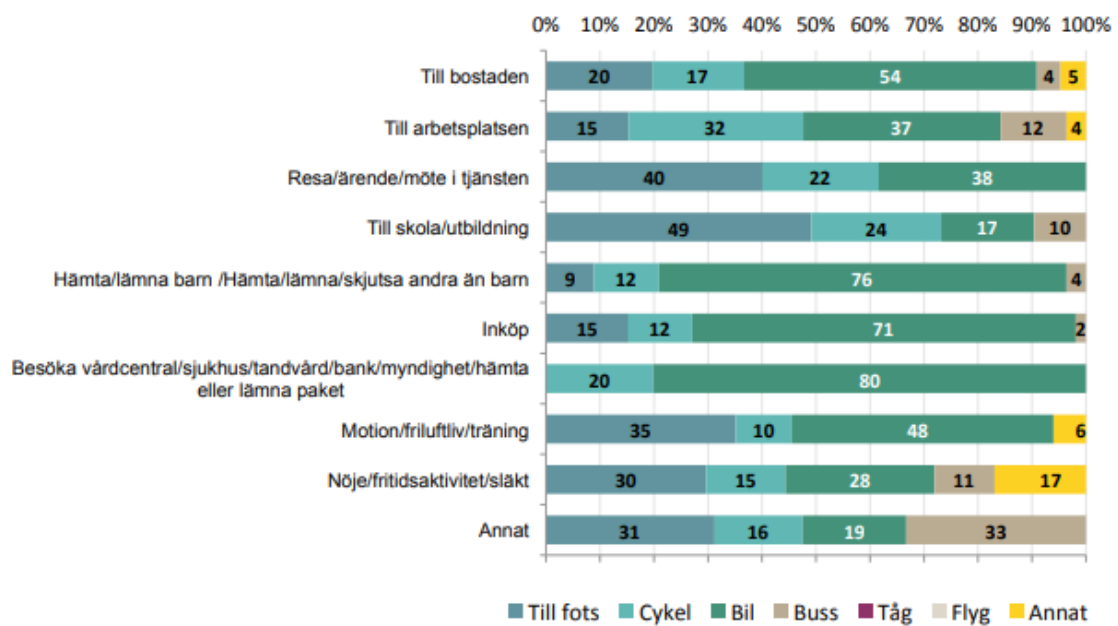
Enligt undersökningen har 80 procent i Svedala kommun alltid eller för det mesta tillgång till cykel. Motsvarande andel för de tidigare två resvaneundersökningarna är 84 procent respektive 85.



Andel resor per färdmedel i Svedala kommun jämfört med tidigare år och med Skåne i stort. Nr = 1339.



Andel resor per färdmedel uppdelat på resor i olika reslängdsintervall i Svedala kommun. Nr = 1281



Andel resor per färdmedel som är kortare än fem kilometer per ärende i Svedala kommun. Nr = 318

Cykelfrämjandets undersökning

Cykelfrämjandets undersökning som pågick 27 maj-6 september 2020 rankade Svedala kommun till nummer 9 av 50 små kommuner (mindre än 50 000 invånare) när det gäller totalbetyget i sammanställningen som bland annat berörde nöjdhet, trygghet och framkomlighet i cykelvägnetet.

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER OCH TOTALBETYG

	Svedala kommun	Små kommuner	Nationellt
Generell nöjdhet	3,38 Betyg: B	3,05 Betyg: C	3,37 Betyg: B
Trygghet	2,98 Betyg: C	2,58 Betyg: D	2,80 Betyg: C
Tillgång till cykelinfrastruktur	3,06 Betyg: C	2,73 Betyg: D	2,92 Betyg: C
Framkomlighet i cykelvägnätet	3,23 Betyg: C	2,87 Betyg: C	2,94 Betyg: C
Cykelklimat	2,72 Betyg: D	2,48 Betyg: D	2,45 Betyg: D
Cykelns prioritet i kommunen	3,02 Betyg: C	2,59 Betyg: D	2,85 Betyg: C
Totalpoäng	3,07 Betyg: C	2,72 Betyg: D	2,89 Betyg: C

Otrygga trafiksituationer uppgår 48 procent av de svarande som det största hindret för att cykla mer. Även väderleken (33 procent), det är för långt till min destination (28 procent) och svårigheter med att ta med varor (23 procent) anges som hinder.

Trygghet

De största trygghetsproblemen i Svedala kommun enligt Polisens trygghetsmätning (2020) som de svarande upplever är bland annat ungdomsgång som bråkar, skadegörelse, buskörningar med mopeder och mc samt bilar som kör för fort. Det är fler än i fjol som anser att trafikregler inte respekteras, detta har ökat. Nedskräpning och skadegörelse är andra faktorer som nämns.

Reglering

Genom reglering finns möjlighet till att stimulera cykeltrafiken och ge den ökad framkomlighet. Under den senaste tiden har två nya vägmärken tillkommit, cykelöverfart och cykelgata.



Cykelöverfart



Cykelgata

Cykelöverfart har införts på några platser i kommunen men ännu har ingen cykelgata införts. Cykelgator lämpar sig exempelvis för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats eller där trafikflödet är lågt och cykling sker i blandtrafik. På cykelgator ska motordrivna fordon anpassa hastigheten till cykeltrafiken, högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i timmen och fordon får inte parkeras på gatorna. Innan cykelgata införs behöver felparkeringsavgifterna uppdateras.

Bygdevägar, även kallad bymiljöväg och enfältsväg (med dubbelriktad trafik), är också en ny utformningsmöjlighet av lokala gator och vägar. Bygdevägar innebär att breda vägrenar skapas för att underlätta för cykeltrafiken. På sådana vägar bör hastigheten högst vara 60 km/tim. Under 2021 omvandlades Toftavägen mellan Solskengatan och Bjeretsvägen till bygdeväg i samband med att gatan asfalterades om.



Toftavägen, efter ombyggnaden till bygdeväg

För att öka cyklisternas säkerhet är det även viktigt med regleringen av hastigheten och parkeringsregleringen.

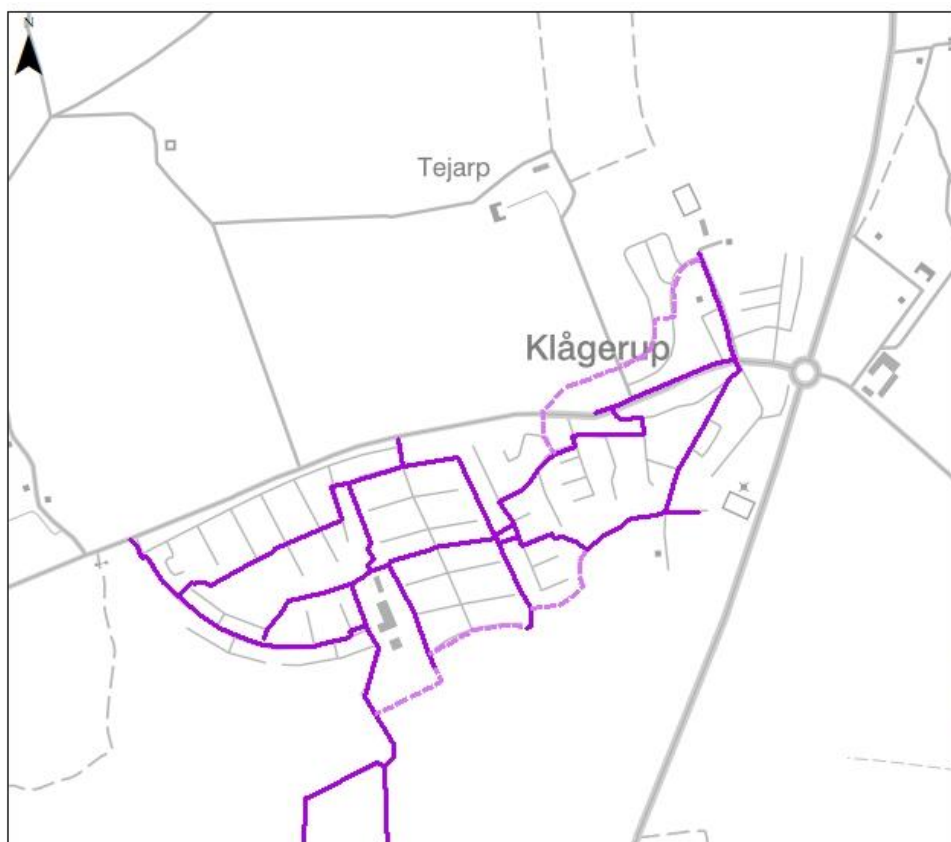
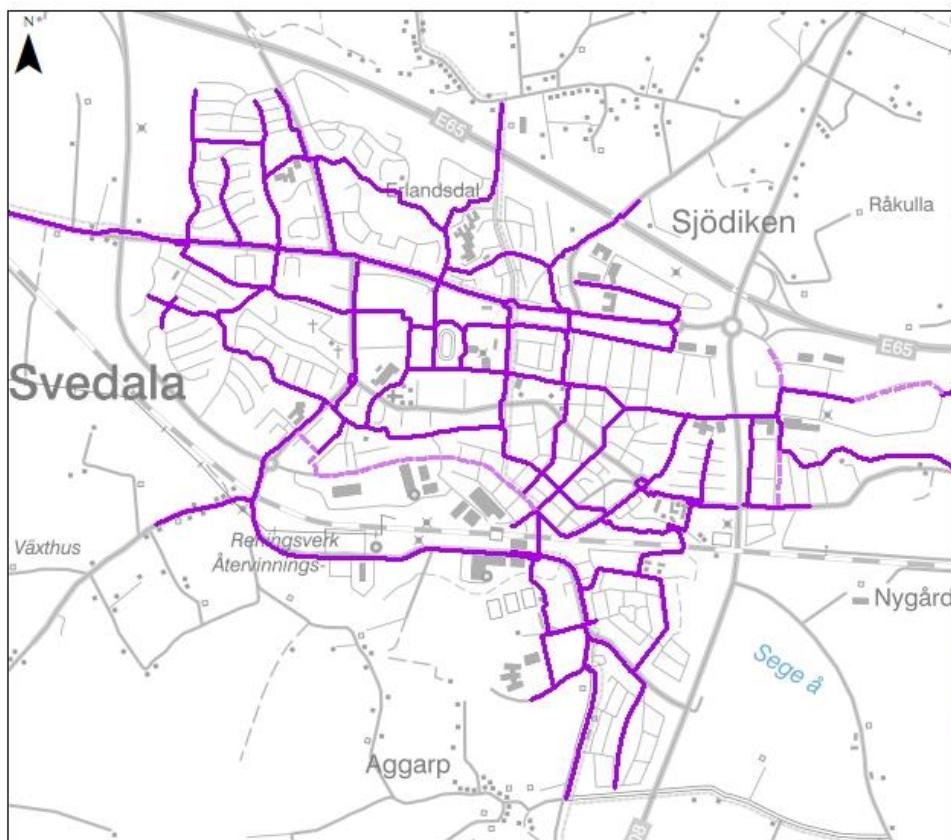
Målpunkter

Cyklisternas målpunkter sammanfaller i stort med biltrafikens målpunkter med undantag av transport av stora skrymmande varor. Barnperspektivet bör vara stort då de inte har tillgång till körkort. Målpunkter som förskolor, skolor, föreningslokaler bör därför ges hög tillgänglighet för gående och cyklister. Även till busshållplatser och järnvägsstation är det viktigt med goda gång- och cykelförbindelser. Tillgängligheten för cyklister till exempelvis livsmedelsbutiker, återvinningsstationer mm bör öka. För gångtrafiken tillkommer målpunkter som till exempel lekplatser, hundrastgårdar. Behov finns även av slingor för rekreation, till exempel joggingturer.

Gång- och cykelstråk

Huvudcykelstråk som leder cyklisterna mellan viktiga målpunkter har definierats och inventerats. Huvudcykelstråken kan karaktäriseras som vägnätet huvudgator och bör hålla hög standard.

Stråken redovisas nedan. I de flesta fallen leds gång- och cykeltrafiken på separerade gång- och cykelvägar men i vissa fall leds stråken för cyklister och gående på lågtrafikerade gator. I Svedala leds ett av stråken genom HSB-området vid Malmövägen/Bökebergsgatan. Förslaget cykelstråk är x:at om befintlig stadsplan och ska hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

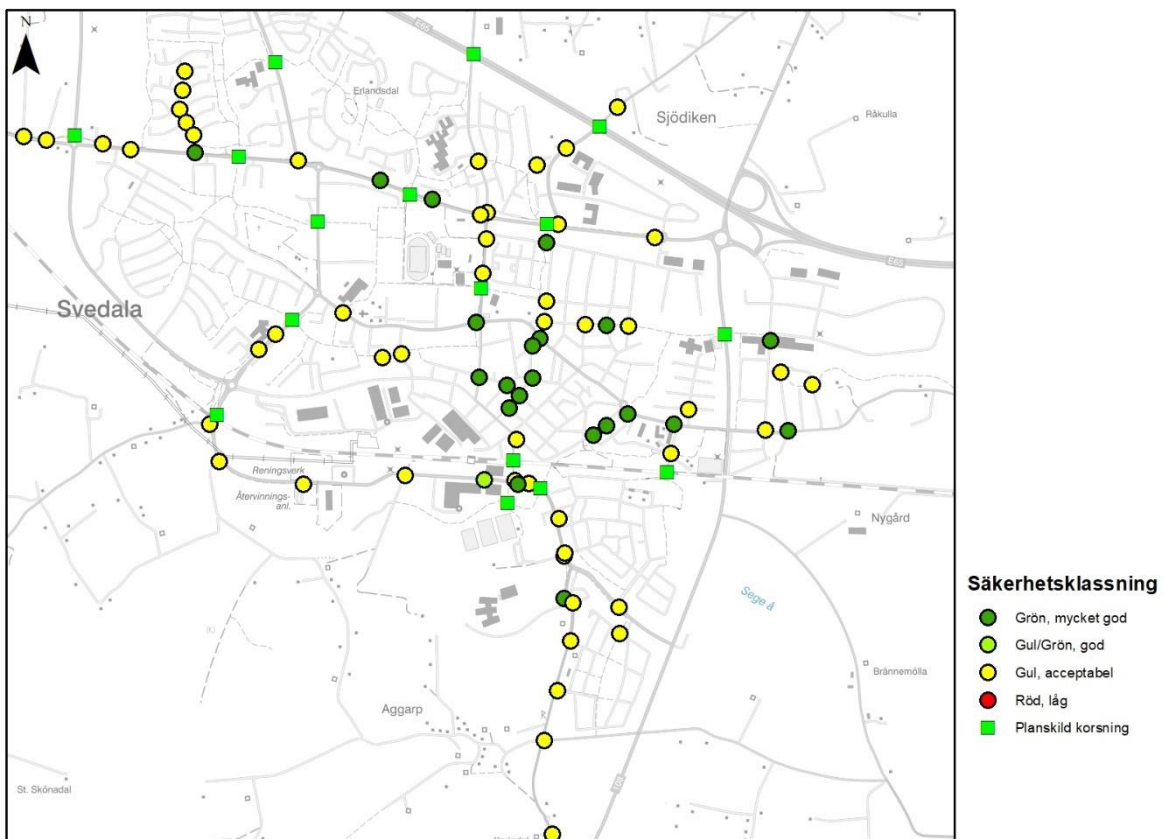


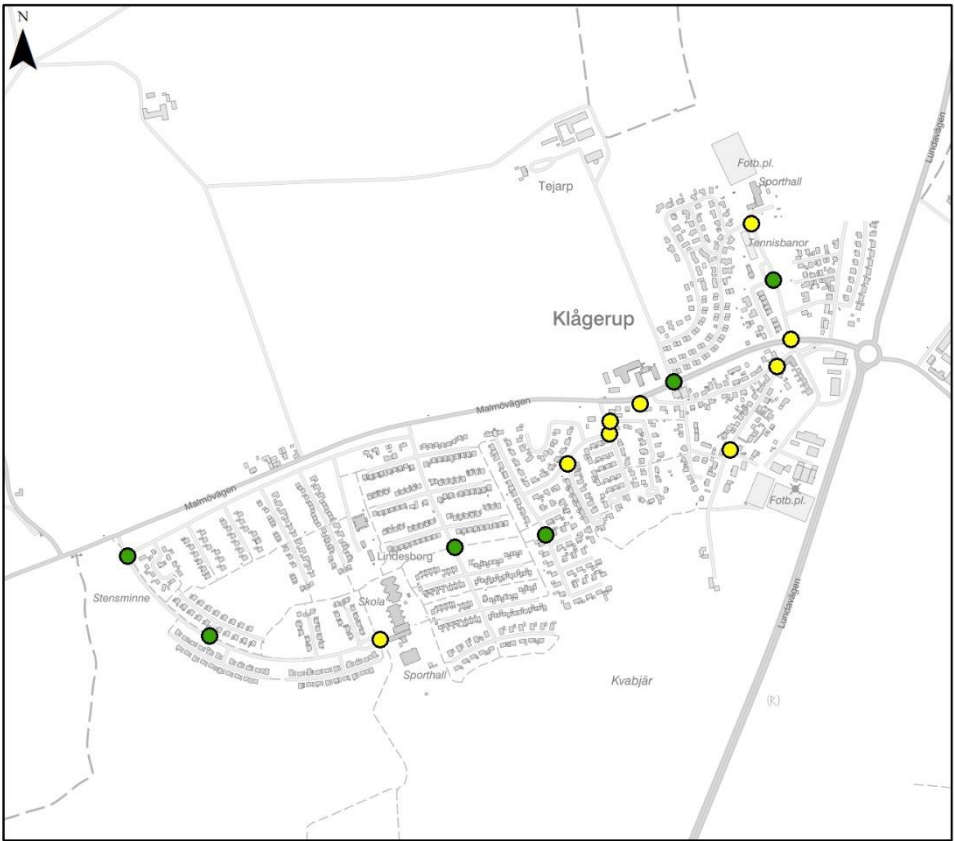
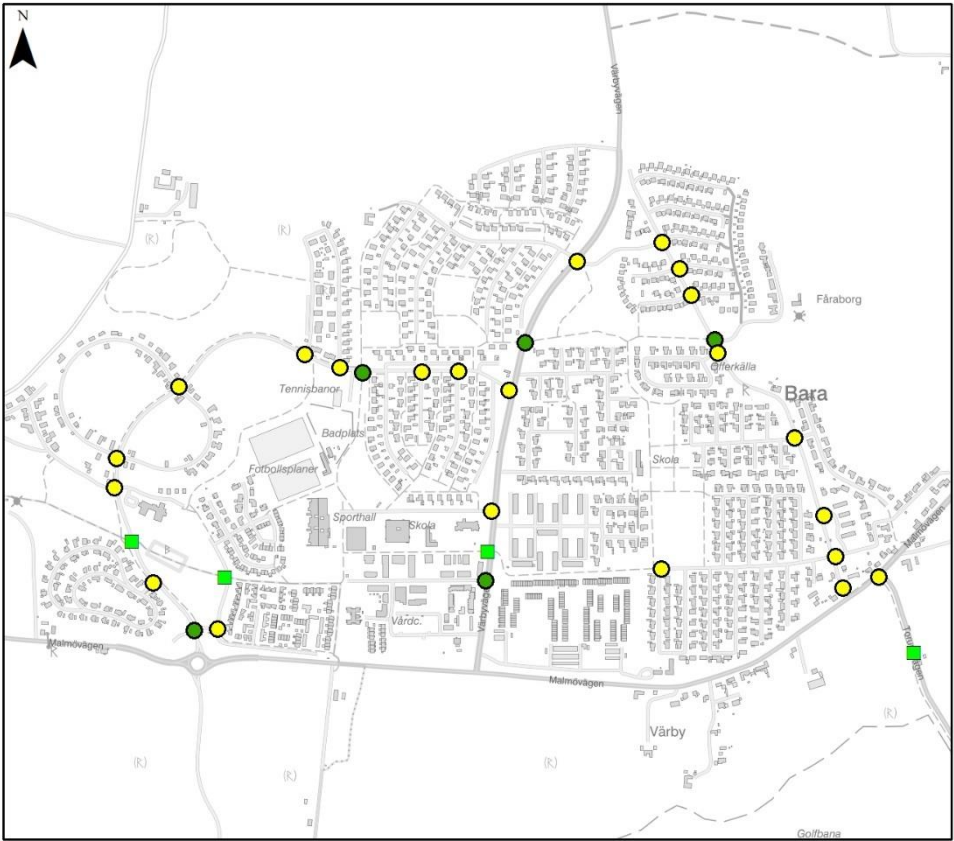
Korsningar

För huvudcykelstråkens korsningspunkter med biltrafiken har en säkerhetsklassning genomförts. Följande kriterier enligt Trafikverkets och Sveriges kommuners och regioners rådgivande handbok för vägars och gators utformning har använts.

Säkerhetsklassning – kriterier för gång- och cykelanordningar i tätortsnära miljöer på sträcka och vid korsning

Vägtyp/hastighet	Mycket god	God	Acceptabel	Låg
Väg med fyra körfält 90 80 70	Separerad längs och tvärs vägen		Vägren >0,75 m, separerad passage eller hastighet <60 km/tim	
Väg med två körfält 60	Separerad för cyklister och gående längs vägen. Gångpassage hastighetssäkrad till 30.	Separerad för gående längs vägen. Passage i två steg. Gångpassage hastighetssäkrad till 40.	Separerad för gående längs vägen. Ordnad gr-passage.	
Väg med två körfält 50	Separerad för gående längs vägen. Gångpassage hastighetssäkrad till 30.	Separerad för gående längs vägen. Gångpassage hastighetssäkrad till 40.	Separerad för gående längs vägen.	
Väg med två körfält 40	Gångpassage hastighetssäkrad till 30.	Gångpassage hastighetssäkrad till 40.		





74 punkter klassades som gula, acceptabel standard. Av dessa bör i första hand huvudcykelvägnätets korsningspunkter med huvudvägnätet hastighetssäkras till 30 km/tim. Exempel på en sådana punkter är Södra Infarten mellan Åkerbruket och Tegelbruket. I korsningen med Hyltarpsvägen vid busshållplats Malmövägen finns nedsänkningar som inbjuder cyklister till att korsa vägen i den oskyddade platsen på fotot nedan (röd standard) i stället för vid närliggande refug (gul standard).



Södra Infarten vid Tegelbruksområdet



Hyltarpsvägen vid busshållplats Malmövägen

I Svedala utgör väg 108 en barriär mellan verksamheterna och bostäderna öster om vägen till centrum och övriga orten. Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie för väg 108 där denna problematik ingår. I den regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029 ingår en ombyggnad av väg 108 där väg 108 föreslås sänkas ner under järnvägen och korsningen med Börringevägen blir planskild.

Det regionala stråket mellan Bara och Klågerup korsar Flängvadsvägen, väg 840. Ur cykelperspektiv vore det önskvärt öka trafiksäkerheten i korsningen.

Joachim Becksgata

Inom projektet Bara backar ingår utbyggnad av hastighetssäkrade korsningar för gång- och cykeltrafiken i tre punkter längs Joachim Becksgata.



Planerade hastighetssäkrade korsningar för gång- och cykeltrafiken längs Joachim Becksgata

Tunnel under Malmövägen, väg 841



Avtal finns om utbyggnad av gång- och cykeltunnel under väg 841 vid Spångholmen. Någon ny kostnadsberäkning har därför inte tagits fram i denna utredning.

Förslag till kommunala gång- och cykelvägutbyggnader

Nedan redovisas förslag och önskemål om utbyggnader av gång- och cykelvägar. Avsnittet inleds med en beskrivning av standarden på gång- och cykelvägnätet samt kostnader och finansiering.

Standard

Gång- och cykelvägarna i Svedala kommun ska i möjligaste mån ha en enhetlig standard. Förutom skyltningen för främst cyklister så innebär detta speciella riktlinjer för sektionsbredd och beläggning. Sektionsmått och graden av separering gång - cykel kan variera beroende på utrymme, läge och trafikflöde. I Svedala kommun finns i huvudsak dubbelriktade gång- och cykelvägar. Om utrymme finns att tillskapa en planteringszon mellan gatan och gång- och cykelvägen är det att föredra både ur trafiksäkerhets-, dagvatten- och stadsbyggnads perspektiv. Breddmålet bör helst vara 3 meter för en dubbelriktad gång- och cykelväg. Enstaka hinder, som exempelvis elskåp och stolpar, betraktas som tillfälliga avsmalningar och tillåts inkräkta på bredden. Minsta bredd förbi hinder ska dock vara 1,2 meter på gångbanor och 2,4 meter för gång- och cykelbanor. Kantstenen ska ha en nollvisning i korsningspunkter så att rullstolsburna, barnvagnar med flera enkelt kan ta sig upp på gångbanan eller gång- och cykelvägen. Lutningar i längsled och tvärfall ska vara anpassade för rullstolsburna och personer med begränsad rörelseförmåga. Bänkar är viktiga för att erbjuda vila. Ledstråk för synskadade bör i möjligast mål var naturliga ledstråk, som exempelvis fasader eller gräskant.

För att öka andelen som väljer att gå och cykla är det viktigt att alternativet upplevs som attraktivt och tryggt. Valet av en jämn beläggning av stor betydelse för både komfort och säkerhet. Resenärer cyklar och går ogärna på en ojämn och lerig väg utan väljer då hellre andra alternativ. För funktionshindrade är det ännu viktigare. Med anledning av detta ska gång- och cykelvägar i Svedala kommun som används för vardagliga resor till arbete, skola, inköp etcetera vara hårdgjorda. Rekreativstråk kan dock i vissa fall lämpligen utföras som hårdgjorda grusvägar.

Kostnader och finansiering

En cykelväg kan kosta allt från tusen kronor per meter för en enklare lösning till femtusentus kronor per meter och än mer för separerad och belyst cykelväg. Konstruktioner som broar och tunnlar kan kraftigt öka kostnaderna för ett objekt. Nedan redovisas de beräknade kostnaderna per objekt. Kostnaderna är beräknade i 2020 års prisnivå om inget annat anges. Normalt kan kommunen ansöka om medfinansiering för utbyggnaden och få uppåt 50 % av den beräknade kostnaden. Vid byggnation av nya bostäder och verksamheter bör dialog tas med exploatören om cykelinfrastrukturen.

Nedan redovisas önskemål och förslag till ombyggnader. Objekten redovisas per ort.

Svedala

Pilgatan



Längs Pilgatan har framförts önskemål om att en gång- och cykelväg skapas för att få en avsmalnad körbana. Med hänsyn till att det finns ett parallellt gång- och cykelstråk i grönområdet föreslås åtgärden inte ges hög prioritet ur cykelsynpunkt.

Smitväg norr om Erik Palmqvist väg



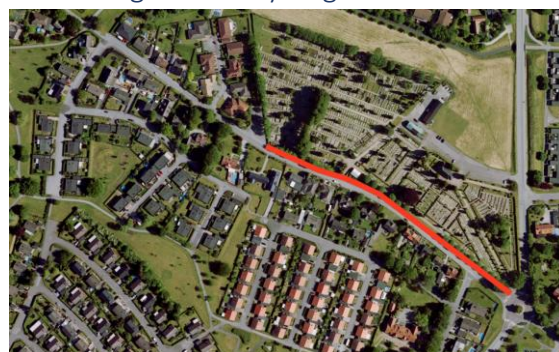
Smitvägen är en upptrampad förbindelseväg mellan gång- och cykelstråket under Kapellvägen mot cykelstråket till Kyrkskolan.

Malmövägen, delen Kapellvägen- Bökebergsgatan



Längs Malmövägen i Svedala finns behov av en parallell gång- och cykelväg för att öka tryggheten och säkerheten. Längs sträckan ligger målpunkter som Kyrkskolan och Svedala kyrka inklusive församlingshem. Gatan har ett trafikflöde på cirka 1800 fordon/ vardagsdygn och medelhastigheten på gatan är cirka 34 km/tim. Passagen förbi kyrkan och församlingshemmet är smal. Utrymme finns inte för att ha både busstrafik i två körfält och en parallell gång- och cykelväg. Ett alternativ kan vara att bygga ut cykelvägnätet i etapper. Den västra delen har kostnadsberäknats till 400 tkr och den östra till 400 tkr. I den västra etappen påverkas busshållplatsen och bussen föreslås stanna i gatan i stället för i bussficka.

Malmövägen förbi kyrkogården



Önskemål har inkommit om att anlägga en gångbana längs med kyrkogården på östra sidan av Malmövägen. Trafikflödet på gatan är cirka 1500 f/d och medelhastigheten 34

km/tim. Gångbana finns på västra sidan om gatan. Kostnaden har beräknats till drygt 500 tkr.

Kyrkogatan delen Åbjörngatan-Almgatan-Gamlegårdsgatan/Västergatan



Enligt beräkningar för potentialen för arbetspendling finns det en stor potential för stråket längs Kyrkogatan mellan Åbjörngatan och Gamlegårdsgatan/ Västergatan. Längs denna sträcka föreslås att en gång- och cykelbana skapas på den nordöstra sidan.

På delsträckan Åbjörngatan-Almgatan föreslås gång- och cykelvägen anläggas innanför trädraden, vilket medför att häcken inmot kommunhuset behöver minskas in. Del av Gamlegårdsgatan ingår också i ombyggnaden för att knyta ihop stråken i korsningen med Västergatan. Utbyggnaden kan delas upp i flera etapper.

Kyrkogatan delen Gamlegårdsgatan – Holmagatan/ Kapellvägen



På sikt bör cykelvägnätet byggas ut fram till Holmagatan/ Kapellvägen för att på så vis skapa ett tryggt och gent stråk mot Krågeholm på den norra sidan om järnvägen. Prelimärt år 2023-2024 kan även en ny hållplats för linje

145 Svedala-Trelleborg skapas längs Kyrkogatan på denna sträcka. Kopplingar till cykelvägnätet behöver då skapas. Fortsatt studier bör undersöka om det är bäst att leda gång och cykeltrafiken uppe på vallen eller längs med/på Kyrkogatan.

Angöring till stationen



Svedala station planeras byggas om under 2023-2024. Stationen bedöms vara den största cykelvägs-målpunkten i kommunen. Cykelparkeringarna på norra sidan kommer ligga ungefär på samma ställe som idag. På södra sidan skapas nya cykelparkeringsplatser mellan ICA och spårområdet, öster om tunneln. Inga kringinvesteringar med cykelplanens budget bedöms erfordras.

I det fortsatta arbetet bör Storgatan studeras vidare på sträckan mellan stationen och Kyrkogatan. Nedan redovisas en idéskiss som togs fram inom det regionala projektet "Ortsutveckling längs med Ystad- och Österlenbanan".



Vintergatan



Längs Vintergatans norra del utmot Hyltarpvägen föreslås en ny gångbana för att ansluta bebyggelsen till gång- och cykelvägen längs Hyltarpvägen. Trafikflödet är lågt varför cykeltrafiken bedöms kunna ledas via gatan.

Södergatan/ Skolgatan



Under 2021-2023 planeras omfattande VA-arbeten genomföras längs Skolgatan/Södergatan. När gatan återställs föreslås att man förbättrar tryggheten för cyklisterna. Behovet bedöms vara störst mellan Börringevägens cykelstråk till/från Storgatan och centrum. På delen Kyrkogatan - Trädgårdsgatan föreslås att gång- och cykelväg byggs på ömse sidor om gatan. På delen Trädgårdsgatan till cirkulationsplatsen föreslås att en dubbelriktad gång- och cykelväg byggs på norra sidan.

Trädgårdsgatan



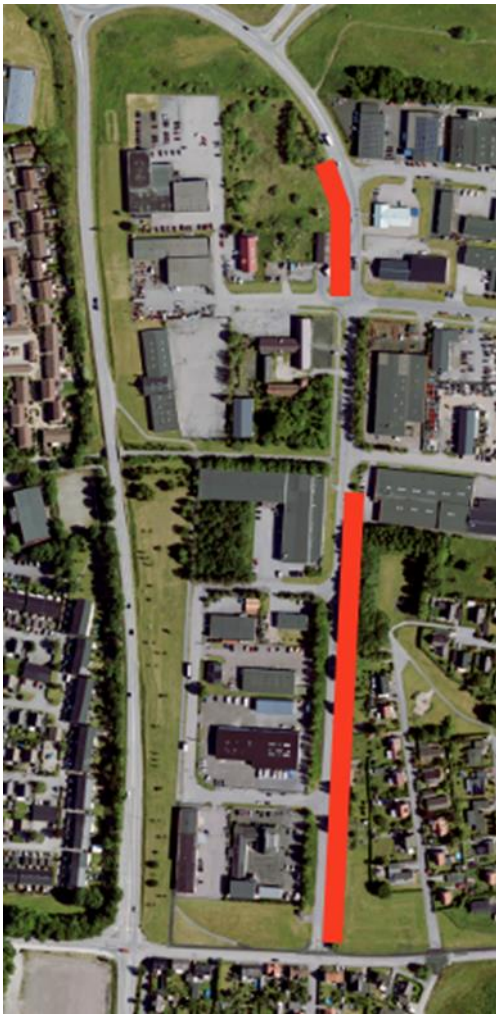
Trädgårdsgatan, östra delen, är den sista etappen av centrumgator som ansluter till Storgatan som planeras byggas om för att få samma stadskaraktär som de övriga gatorna. Ombyggnaden har avvaktats på grund av byggnation på den gamla ICA-tomten som nu blivit bostäder och bibliotek. I samband med ombyggnaden bör det studeras hur gående och cyklister tryggt ska kunna trafikera gatan. Gatan knyter ihop stråket från Segestrand som via Replslagaregatan kommer upp till Skolgatan och därefter finns ett behov av ett tryggt stråk fram till gågatan, Storgatan.

Almgatan



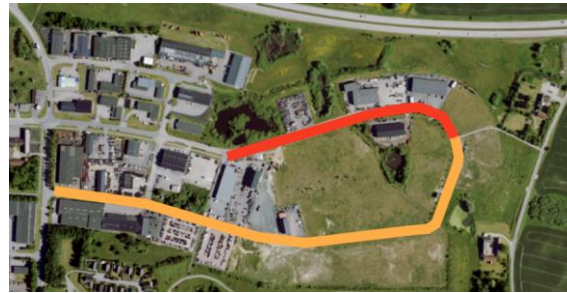
Väster om Marknadstorget bör stråket förlängas fram till huvudcykelstråket som löper längs Pilgatan/Åbjörngatan, förslagsvis genom att kantsten flyttas ut i körbanan för att öka bredden för gående och cyklister.

Norra Ellenborgsgatan



Två delsträckor saknas längs Norra Ellenborgsgatan. Dels en koppling norrut när ny livsmedelsbutik öppnar, dels en koppling i söder för att binda ihop stråket till återvinningsstationen och huvudcykelstråket längs Börringevägen. Den norra utbyggnaden ingår i exploateringsavtalet. Den södra delen bör anläggas när busstrafiken, linje 141, flyttas till Norra Ellenborgsgatan, vilket är beroende av väg 108:s ombyggnad genom Svedala. Trafikflödet på Norra Ellenborgsgatan beräknas öka betydligt dels på grund av ombyggnaden av väg 108, dels på grund av utbyggnaden av verksamhetsområdet. Vid utbyggnaden bör man sträva efter öka stadskaraktären genom att till exempel plantera fler träd. Det finns även behov av att skapa fler trafiksäkra korsningar och åtgärder för att stävja busskörning.

Östra industriområdet, Industrigatan och Svetsaregatan



För främst arbetspendling efterfrågas bättre cykelmöjlighet i Östra industriområdet, längs Industrigatan och Svetsaregatan. Sträckan är cirka 4,3 kilometer och utbyggd cykelväg finns endast längs den östra sidan av Industrigatan på en sträcka av drygt 300 meter. Hur stort behovet av cykelväg blir beror på verksamheternas inriktning och personaltäthet. I öster finns cykelkoppling till Norreskogsvägen, varför utbyggnaden på Industrivägen föreslås prioriteras före utbyggnaden längs Svetsaregatan, såvida publika lokalerna inte öppnar längs sträckan.

Roslättsvägen



Utdrag ur Översiktsplan 2018, Gul = Framtida cykelväg

För delen Blomgatan-väg 830 är kommunen väghållare för Roslättsvägen. Kommunen har genomfört mätningar som visar på ett trafikflöde på drygt 3900 fordon/ vardagsdygn

(okt 2020) söder om Violgatan. Trafikflödet bedöms minska längre norrut. Norr om Väg 830 har Trafikverket mätt trafikflödet till 850 fordon/dygn (ÅDT, 2014). En alternativ färdväg för cyklister från Svedala till Torup är att cykla via Toftavägen och Bjäret.

Bara

Förskolegatan



Till förskolan saknas idag gångbana till entrén. Gatan används dels för varuleveranser till och från förskolan, dels angöring till parkeringsplatserna längs gatan. Det föreslås att en gångbana skapas på Förskolegatan, men även en ny möjlig anslutning för fotgängare vid Torggatan (trappor/ramp) vilket bör undersökas tillsammans med verksamheten.

Bara centrum



I Bara centrum pågår ett detaljplanearbete för Värby 61:402 m.fl. "Bara centrum södra delen" i Bara. Det är viktigt att tillskapa goda gång- och cykelförbindelser till och genom centrumområdet.

Längs Biblioteksgatan förväntas cykeltrafiken öka när gång- och cykelvägen under Malmövägen, väg 841, byggs. Stråket föreslås läggas i den västra kanten för att minimera konfliktytan mot lastintaget till livsmedelsbutiken. I detaljplanen studeras även ett stråk längs Malmövägen, väg 841, och Värbyvägen. Avtal om finansiering av utbyggnaden bör tecknas med exploitören.

Joachim Becksgata/Malmövägen



Under 2022 planeras en ny busshållplats byggas på Malmövägen, väg 841, vid cirkulationsplatsen där Joachim Becksgata ansluter. Hållplatsen bedöms bli en stor målpunkt för cyklister och cykelvägnätet planeras knytas ihop med hållplatsen från korsningen med Skammarpsvägen/Returgatan. I området föreslås att Bäcktistelgatan knytas ihop med Joachim Becksgata strax norr om återvinningsstationen. Ombyggnaden bekostas av Trafikverket om inget annat överenskommes.

Banvägen



Längs Banvägen leds cykeltrafiken i blandtrafik. Cykelstråket ingår även i det regionala stråket Malmö – Klågerup och mot Torup. Trafikflödet på gatan är lågt, ca 600 fordon/dygn och den uppmätta medelhastigheten ca 33 km/tim. För att stärka stråket kan gångbanan på den norra sidan breddas alternativt kan cykelfält eller cykelgata vara alternativ för att stärka stråket.

Möllebergavägen



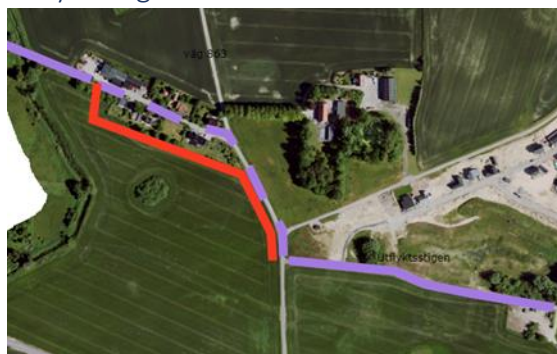
Det regionala stråkets fortsättning på Möllebergavägen leds också i blandtrafik. Sträckan upplevs som otrygg med infart till den tidigare bensinstationen. Gångbanan är endast målad. Trafikflödet är ca 800 fordon/dygn och hastigheten reglerad till 40 km/tim. Vägen har stopplikt och dålig sikt ut mot Malmövägen. Eftersom det saknas utrymme för att separera cykeltrafiken och sträckan är relativt kort, ca 100 m, föreslås att hastighetsdämpande åtgärder görs i korsningspunkterna i stället för att separera cykeltrafiken.

Utmed Malmövägen, väg 841



Utmed Malmövägen, väg 841 saknas gång och cykelväg förbi 2 fastigheter. Utbyggnaden bör ske inom vägområdet, där Trafikverket är väghållare. Kommunen kan eventuellt komma att medfinansiera utbyggnaden.

Utflyktsstigen



Utflyktsstigen, cykelstråket mellan Malmö och Bara-Torup går till stor del på separat cykelväg. Cykelvägen används både av pendlare och i rekreativt syfte. Väster om Bara leds stråket en bit på väg 865 som är en smal väg med 70 km/tim i hastighetsbegränsning, därefter leds den in på en enskild väg. Önskemål finns om att anlägga en separat cykelväg. Kommunen är inte markägare vilket innebär att ett markköp eller annan överenskommelse måste tecknas med markägaren. Region Skåne har pekat ut stråket som ett möjligt supercykelstråk.

Klågerup

Tejarpsdalsvägen, delen Gyllensparvsgatan
– Lars Fyrsväg



Längs Tejarpsdalsvägen cyklar man idag i gatan. Trafikflödet på gatan är lågt, cirka 550 fordon/dygn och medelhastigheten 29 km/tim. Två alternativ för att stärka cyklisternas trygghet och framkomlighet har studerats.

- Alternativ 1
separat cykelväg byggs hela sträckan kostnad cirka 640 tkr.
- Alternativ 2
En skiljebarriär byggs i norr så att separat gång- och cykelväg skapas. Ett nytt infartsgupp anläggs i höjd med Domherregatan/Bofinksgränd samt ett söder om Hämplinggränd/Grönfinksgränd. Kostnaden beräknas till 280 tkr.

Stråket längs ån i Klågerup

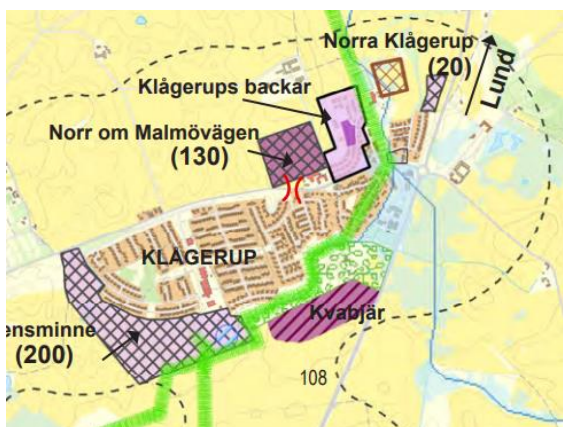


Det uppklippt grässtråk önskas förses med singel och belysning. Kostnaden har beräknats till 800 tkr. I det fortsatta arbetet bör det utredas om stråket bör gå närmast bebyggelsen eller ån.

Malmövägen/Vårdalavägen



Cykelstråket från det nya bostadsområdet Klågerupsbackar mot skolan bör utvecklas. Befintligt stråk går i blandtrafik på Gamla Malmövägen, Vångavägen och Vårdalavägen. Övergångsställe finns på Malmövägen som inte är hastighetsäkrat till 30 km/tim. gångbana finns fram till Vårdalavägen.



Utdrag ur ÖP 2018, utbyggnadsområden

I översiktsplanen 2018 föreslås en planskild gång- och cykelväg väster om Solgården för att öka tillgängligheten till Klågerups centrum. Ett genare och säkrare stråk är angeläget när orten växer. Diskussion bör tas med exploitörer och Trafikverket som är väghållare för Malmövägen, väg 841.

Entitegränd



En ny förskola planeras byggas söder om Stenminnesvägen. Förskolan planeras öppnas 2026 med 160 barn. Detaljplanearbete har startat och en trafikutredning planeras tas fram. Idag leds gång- och cykeltrafiken genom parkerings- och vändplatsen på Entitegränd. För att främja gång- och cykeltrafik till förskolan bör cykelvägen ledas runt området och korsningen med Stenminnesvägen bör hastighetssäkras.

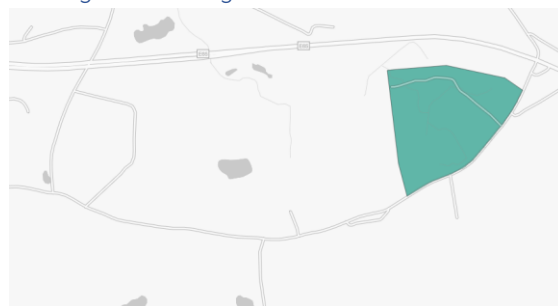
Ytterligare åtgärder för att främja cykling

För att stärka cyklingen i kommunen är det viktigt att förutom ha en god infrastruktur arbeta med aktiviteter som stärker attraktiviteten och tryggheten.

Stråk som behöver stärkas genom trafikföreskrifter eller andra åtgärder *Bara-Klågerup*

Stråket Bara-Klågerup löper längs gamla banvallen och är upplöst. Kommunen är väghållare för stråket men äger dock inte marken. Kommunen bör detaljplanelägga och/eller köpa in marken för att säkerställa den framtida användningen.

GC-väg *Tittentévägen*



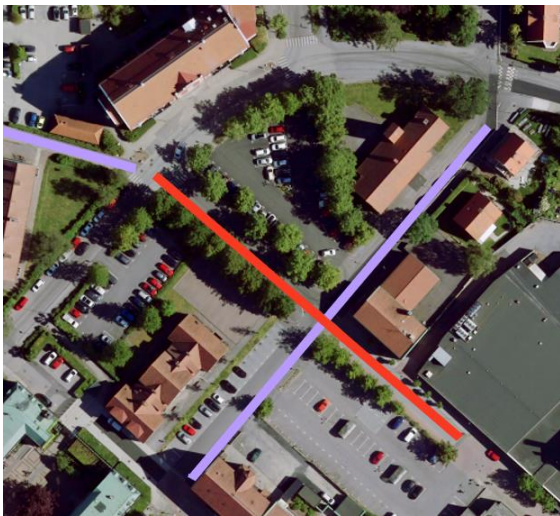
Ny detaljplan är på gång längs Tittentévägen, söder om E65. Tittentévägen är en smal statlig väg och olika alternativ till cykelväg längs vägen studeras under 2004 och delar av cykelvägen är utbyggd förbi de nya bostäderna. Trafikflödet på Tittentévägen kommer inte bara påverkas av den nya bebyggelsen utan även av ombyggnaden E65 då korsningen planeras stängas. Möjligheten att skapa en cykelväg har studerats men bör studeras vidare. Ett alternativ till helt utbyggd parallell cykelväg kan vara att måla vägen delvis som en bygdeväg. Fortsatt dialog bör tas med Trafikverket.

Johan Borgsgatan i Svedala



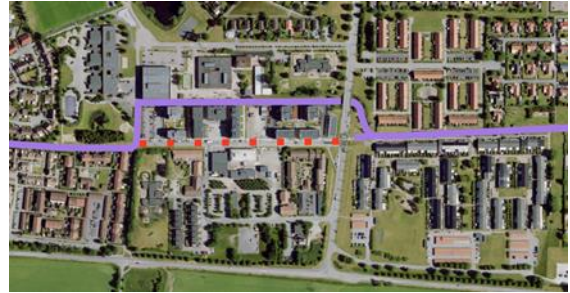
Stråket mellan Storgatan och stadsparken bör stärkas för gång- och cykeltrafiken dels för att stärka sambandet mellan målpunkterna, dels för att binda ihop cykelstråken mot Marbäcksområdet och östra Industriområdet samt cykelstråket längs Floragatan/Pilgatan. Det kan till exempel ske genom att utvidga Storgatan gångfartsområde eller införa cykelgata.

Hantverkaregatan i Svedala



Huvudcykelstråket från väster (Bärgatorna mfl.) leder in till Hantverkaregatan. Cyklingen sker där i blandtrafik. På sikt bör det studeras om förutsättningarna för cykeltrafiken kan stärkas mellan Almgatan och Storgatans gångfartsområde/gågata och även bindas ihop tydligare med stråk i Åbjörngatan. Ett alternativ kan vara att införa cykelgata.

Torggatan i Bara



Torggatan ingår i det öst-västliga stråket mellan Malmö och Klågerup och är en angöring till centrum. Cyklister hänvisas i dagsläget till den smala körbanan eller till stråket strax norr om, vilket är en omväg för cyklister som ska förbi eller angöra centrum. Stråket norr om fyller dock en viktig funktion för cykeltrafik till förskola, skola och idrottsområdet. Utrymme för att skapa en avskild cykelväg bedöms inte finnas. För att ge cyklisterna större trygghet föreslås att gatan regleras som cykelgata.

Cykelöverfarter

Där huvudcykelstråk korsar huvudgator bör man i varje punkt överväga att införa cykelöverfart. Det sammanfaller ofta med de punkter där vi idag har övergångsställe. Korsningspunkterna bör vara hastighetssäkrade till 30 km/tim. Följande platser kan exempelvis vara aktuella för införande av cykelöverfart:

- Norra Tvärgatan, Svedala
- Timmergatan, Svedala
- Toftavägen, Svedala
- Bökebergsgatan, Svedala
- H Coyetsgata, Bara
- Joachim Becksgata, Bara

Vid cirkulationsplatser och där cykelvägarna löper med huvudgatorna bör väjningslinjerna läggas så att cyklisterna har företräde.

Vägvisning



Vägvisning längs cykelnätet är lika viktigt som vägvisning för biltrafik. Är det enkelt att orientera sig och hitta rätt väg så ökar attraktiviteten för cykeln som färdmedel. Skyltningen innebär även en marknadsföring av färdmedelsalternativet. Samtidigt är skyltningens vägledningmöjligheter betydande ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta eftersom cyklister kan ledas från gator och vägar med omfattande trafikmängder till säkrare stråk. Idag finns sporadisk vägvisning för cyklisterna som har kommit upp under olika tidsperioder. En enhetlig vägvisning bör skapas och knytas ihop med den regionala cykelvägvisningen som Region Skåne och Trafikverket planerar att genomföra.

Även tryckt kartmaterial kan hjälpa till att vägvisa cyklisterna.

Genom kommunens leverans av kartdata till nationella vägdatatabasen, NVDB, som Trafikverket ansvarar för, kan även privata kartleverantörer hämta ut data för att skapa olika tjänster t ex applösningar. Under 2021 kommer kommunen 3D-fotografera cykelvägnätet och lägga ut det som öppen data.

Belysning och trygghetsåtgärder

Belysning av cykelvägar spelar en stor roll för cyklisternas trygghet under den mörka årstiden och dygnet. Cykelvägar inom tätort för skol- och arbetspendling bör vara belysta. Det är även viktigt att arbeta med trygghetsskapande åtgärder så att det till exempel inte finns dolda vrår med oupplysta partier där någon kan gömma sig. Speciellt är det viktigt med trygghetsåtgärder vid planskilda korsningspunkter.

I grönplanen behandlas också skymmande buskage, slänter intill gång- och cykelvägar.

Ett exempel på otrygga och problematiska grönytor är större buskage intill gång- och cykelvägar. Fotot nedan är ett exempel på ett större buskage som finns i Bara tätort vid Gröningen i direkt anslutning till gång- och cykelvägen. Buskagen är skötselkrävande då det krävs årlig beskärning för att gång- och cykelvägen ska hållas fri från överhängande växtlighet. Likaså bidrar det till stor otrygghet

med buskage så nära inpå ett gång- och cykelstråk. Slänter vid gång- och cykelvägstunnlar har ofta av branta slänter som kantas av buskvegetation. Buskagen består oftast av består av fel valt och gammalt växtmaterial. Slänterna är oftast svåra att sköta och passagera upplevs som otrygga av kommuninvånarna. Ett arbete har påbörjats med att förändra slänterna. De två sämsta passagera har byggts om i Svedala tätort genom att buskagen tagits bort och ängsmattor har anlagts i slänterna. Detta har upplevts mycket positivt både ur skötsel- och trygghetshänseende, såväl som det samtidigt gynnar den biologiska mångfalden och våra pollinatörer. Foto nedan visar före- och efterbilder från förändringen som gjordes på Kapellvägens två gång- och cykelvägstunnlar i Svedala. Åtgärder med att förändra buskageytorna till ängsytor bör fortsätta att prioriteras.



Otrygg gång- och cykelväg vid Gröningen i Bara tätort



Gång- och cykeltunnel vid Kapellvägen i Svedala före och efter genomförd åtgärd

För att kartlägga och kunna prioritera trygghetsåtgärder kan digitala trygghetsvandringar eller trygghetsvandringar i fält genomföras. En sådan planeras genomföras under hösten 2021.

Cykelparkering, pump mm.

En del i att göra det attraktivt att cykla är att även beakta behovet av cykelparkeringsplatser. Ett tillräckligt antal parkeringsplatser är i detta hänseende viktigt. Detta innebär även att antalet parkeringsplatser behöver öka om cykeltrafiken till ett resmål ökar. För avståndet mellan två cykelparkeringsplatser rekommenderas ett c/c-avstånd på 50 centimeter. Det är även önskvärt att öka antalet platser med ramlåsning. Cykelpumpar kan med fördel placeras på strategiska platser som är frekvent besökta av cyklister.



Hinder



På många ställen finns hinder längs gång- och cykelvägarna för att förhindra biltrafik. Hindren utgör inte bara hinder för oönskad biltrafik utan även för större cykelfordon, till exempel cykelkärvar och lådcyklar, samt synskadade som kan ha svårt att uppfatta hindren. I vissa fall har hinder också satts upp för att dämpa cyklisternas hastigheter. I exempelvis nedförsbackar finns det då stor risk för att cyklisterna cyklar in i hindren och skadar sig. Alternativa lösningar bör studeras i de fallen.

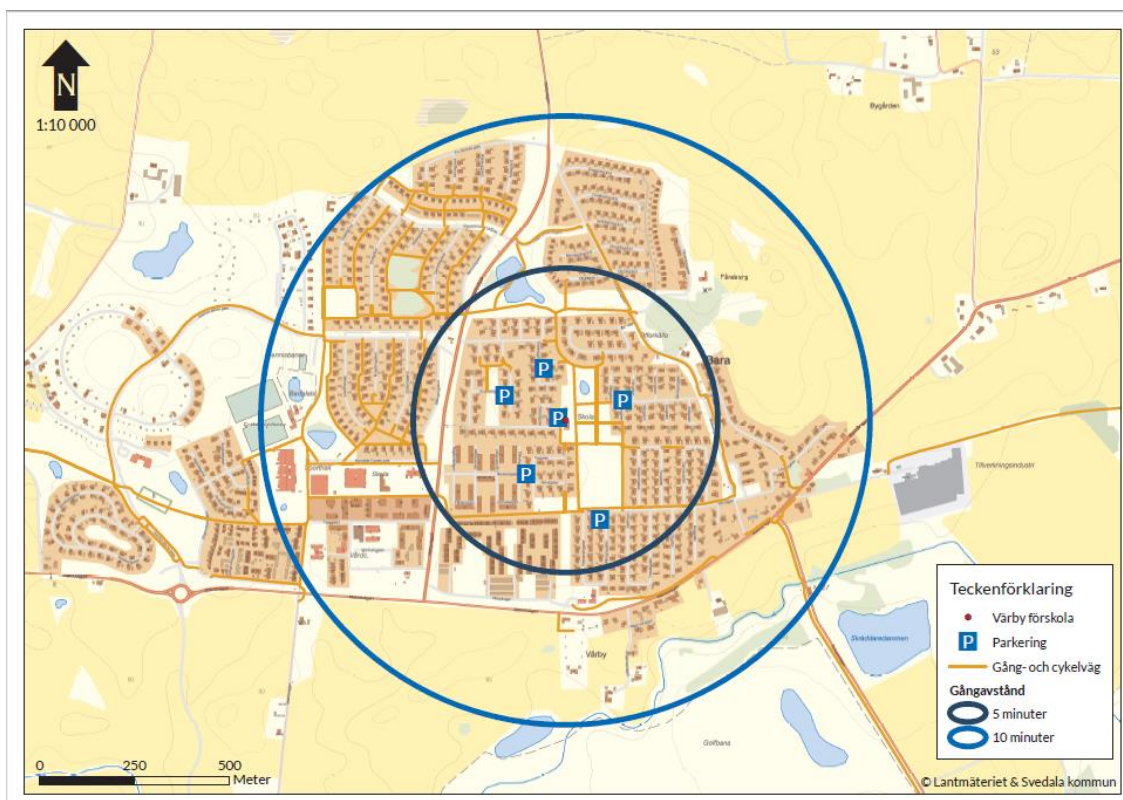
Underhåll och vägarbete

För att främja cykeltrafiken och hålla en hög trafiksäkerhet är underhållet av de befintliga anläggningarna viktigt. Snöröjning, klipp av uthängande växter, borttagning av skarpa kanter, sopning av löv, grus och kottar är några av drift- och underhållsåtgärderna. I samband med vägarbeten är det viktigt att vägleda gående och cyklister förbi arbetsplatser på ett tryggt och säkert sätt. Halka på grund av rullgrus och outmärkta nivåskillnader leder ofta till olyckor.

Förekomsten av fler bredare cykelfordon och snabbare bland annat elcykelfordon ställer också ökade krav på cykelvägnätet vad gäller bredd och trafiksäkerhet. Sikten i cykelvägskorsningar både med biltrafiken och inom cykelvägnät bör vara anpassade för de högre hastigheterna.

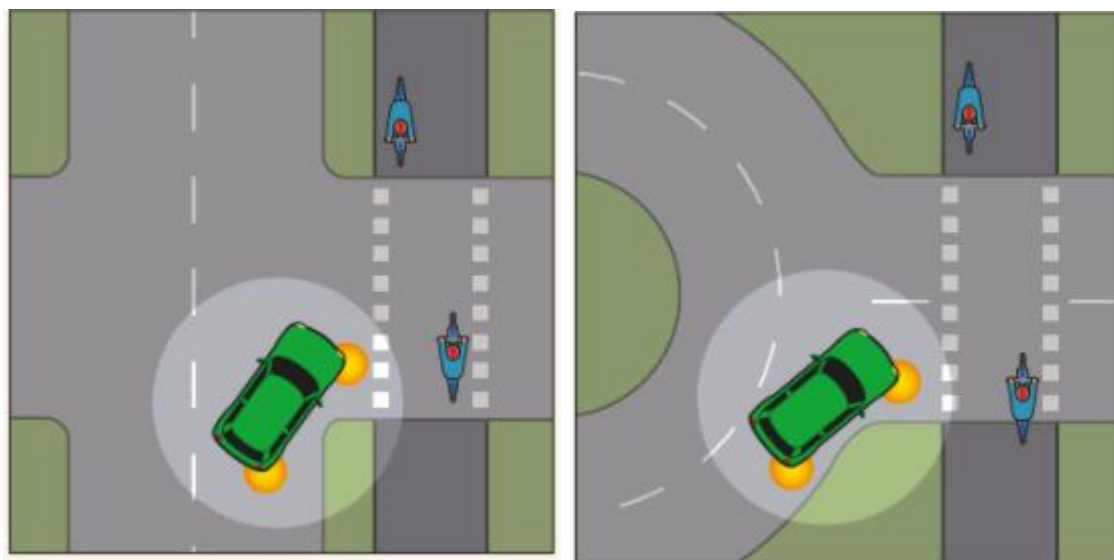
Beteendepåverkan – ökad cykling, säker cykling

För att nå målen om ökad cykling krävs troligen både utbyggnader av cykelvägnätet och beteendepåverkan. Även parkeringsreglering i form av avgifter och/eller tidsregleringar eller minskning av antalet p-platser kan bidra till att öka cykling. För att få nya cyklister bedöms kampanjer som visar på kort restid kunna vara framgångsrika. Miljö, hälsa, bättre inlärning är andra faktorer som kan lyftas fram.



Exempel på kartmaterial som visar gångavstånd i minuter till förskolan. I detta fall Värby förskola.

Bland både bilförare och cyklister behövs också ökade kunskaper om trafikregler för att hålla en god trafiksäkerhet och trygghet.



Exempel på situationer då bilförarna ska väja för cyklisterna.

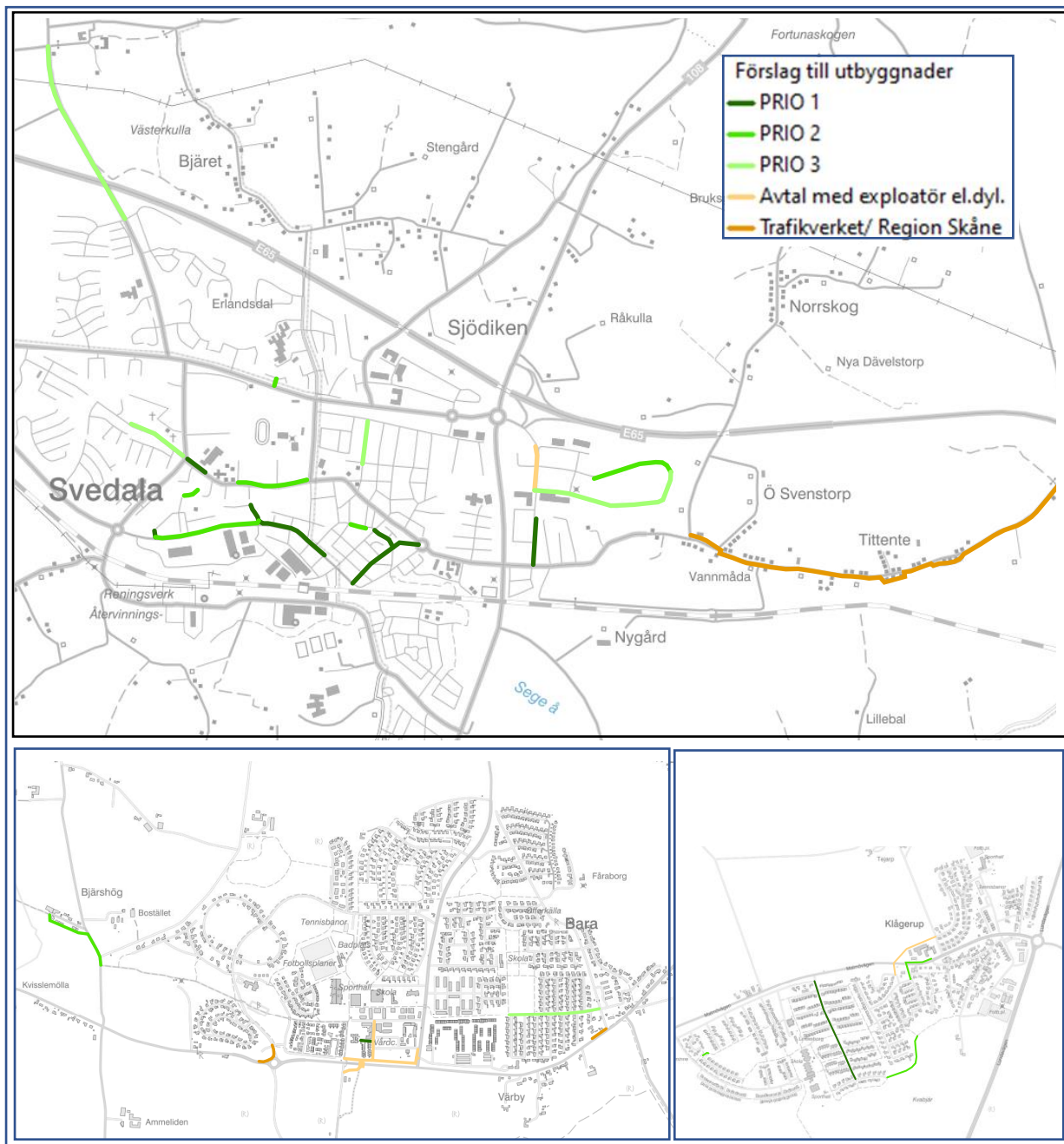
Förslag till prioriteringar

Kommunen förändras varje år. Nya målpunkter tillkommer eller avgår, trafikillströmningen varierar och så vidare. Därför föreslås att en prioritering görs varje år av objekten/investeringsprojekten som ska genomföras efterföljande år. En plan bör också redovisa de kommande åren för att ha god framförhållning.

Nedan har en prioritering i tre grupper redovisas. Åtgärdernas prioritering baseras på nytta, kostnader samt genomförbarhet. Utbyggnadstakten och prioriteringen mellan andra investeringar kommer att ske i kommunens budgetarbete. I priogrupp 2 och 3 har kostnaderna endast tagits fram schablonmässigt med en kostnad på 1000 kr/m om det inte har funnit annat att tillgå. Noggrannare kalkyler bör tas fram i ett senare skede när genomförande ligger närmare i tiden. Projekt som inte är mogna för genomförande under nästa år, exempelvis på grund av att detaljplan eller markinköp krävs, har lagts i priogrupp 2 eller 3. Projekt med låg investeringskostnad i priogrupp 2 kan lyftas upp till priogrupp 1 för att balansera de årliga anslagen för utbyggnader av cykelvägsinfrastrukturen.

En kostnadsfaktor utöver investeringskostnaderna är driftkostnader, exempelvis snöröjning. Då planen innebär att kommunens cykelvägnät byggs ut kommer driftkostnaderna öka.

För utbyggnad av kommunal infrastruktur tex. gång- och cykelvägar kan medfinansiering sökas årligen hos Trafikverket. De projekt som beviljas, medfinansieras normalt med 50 procent.



Förslag till utbyggnader och prioriteringar

Priogrupp 1

Objekt	Ort	Kostnad (tkr) (2021 kostnadsnivå)	Kommentar
Malmövägen, delen Kapellvägen österut till trafiksignalen vid Kyrkskolan	Svedala	400	
Kyrkogatan mellan Åbjörngatan och Gamlegårdsgatan/ Västergatan	Svedala	1 000	
Kyrkogatan mellan Gamlegårdsgatan och Erik Borgströms väg	Svedala	300	Spikad kantsten längs med befintlig gata
Kyrkogatan, anslutningar till ny busshållplats	Svedala		Kostnaden föreslås ingå i utbyggnadsprojektet för busshållplatsen.
Södergatan, delen Kyrkogatan-Trädgårdsgatan	Svedala	1 500	Föreslås genomföras 2022 i samband med VA-arbeten.
Skolgatan, delen Trädgårdsgatan-Järnvägsgatan/Börningevägen	Svedala	650	Föreslås genomföras i samband med VA-arbeten.
Trädgårdsgatan	Svedala		Utbyggnaden ingår i investeringsplanen
Norra Ellenborgsgatan, delen Börningevägen-norrut till befintlig cykelväg	Svedala	800	Utbyggnaden föreslås genomföras i samband med att busshållplatserna byggs
Förskolegatan	Bara	100	gångbana
Tejarpdalsvägen	Klågerup	<i>Alt 1 hela sträckan: 640 Alt 2: 280</i>	

Priogrupp 2

Objekt	Ort	Kostnad (tkr) (2021 kostnadsnivå)	Kommentar
Vintergatan	Svedala	50	gångbana
Almgatan	Svedala	200	
Malmövägen mellan Väkaregatan och Bökebergsgatan	Svedala	400	
Smitväg norr om Erik Palmqvist väg	Svedala	100	

Kyrkogatan, delen Väkaregatan – Erik Borgströmsgata	Svedala	600	
Industrigatan	Svedala	450	
Biblioteksgatan	Bara	50	Bör samordnas med utbyggnaderna i Bara centrum och ny tunneln under väg 841
Utflyktsstigen	Väster om Bara	600	Exklusive markinköp
Bara centrum			Avtal bör tecknas med exploitören
Stråket längs ån i Klågerup	Klågerup	800	
Malmövägen, Vångavägen, Vårdalavägen	Klågerup		Föreslås utredas
Entitegränd	Klågerup		Trafikutredning tas fram inom detaljplan
Tittentévägen			Sker delvis inom exploateringsprojekt. Bör samordnas med Trafikverket

Priogrupp 3

Objekt	Ort	Kostnad (tkr) (2021 kostnadsnivå)	Kommentar
Pilgatan, delen N Tvärgatan/ Algatan	Svedala	220	Parallellt cykelstråk finns i grönområdet
Malmövägen förbi kyrkogården	Svedala	500	gångbana
Svetsaregatan	Svedala	2 600	
Kyrkogatan mellan Gamlegårdsgatan och Erik Borgströms väg	Svedala	600	
Roslättsvägen, delen Blomgatan-väg 830	Svedala-Torup	1 500	Bör samordnas med Trafikverket/ Region Skåne
Banvägen	Bara	80	Föreslås utredas, kostnaden avser cykelfält