



Ystads kommun

CYKELPLAN

2018-2028

CYKELPLAN YSTADS KOMMUN

Antagen av kommunfullmäktige 2018-02-15

Projektledare

Tobias Gustafsson, Ystads kommun

Arbetsgrupp

Ystads kommun:

Mari Holm

Carina Tenngart Ivarsson

Cecilia Persson

Mats Nylén

Ralp Hargemyr

Ramböll:

Malin Ekman, uppdragsledare

André Kingstedt

Christoffer Hedberg

Lottie Carlsson, layout

Omslag:

Foto: Ystads kommun

Foton:

Ystads kommun om inget annat anges

Illustrationer:

Ramböll om inget annat anges



Ystads kommun

Samhällsbyggnad



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	5
----------------------------	---

DEL 1: BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....7

1. INLEDNING8

1.1 VARFÖR EN CYKELPLAN?.....	8
1.2 SATSA PÅ CYKLING I YSTAD!.....	8
1.3 OMFATTNING	9
1.4 ANVÄNDNING.....	9
1.5 TIDSPERSPEKTIV	9

2. STRATEGIER OCH MÅL.....10

2.1 NATIONELLA MÅL	10
2.2 REGIONALA MÅL	10
2.3 KOMMUNALA MÅL	11

3. NULÄGESBESKRIVNING.....14

3.1 RESVANOR.....	14
3.2 CYKELTURISM OCH REKREATION	14
3.3 TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET.....	16
3.4 TILLGÄNGLIGHET OCH FRAMKOMLIGHET	20
3.5 BEFINTLIGT CYKELVÄGNÄT.....	21
3.6 CYKELPARKERING.....	22
3.7 DRIFT OCH UNDERHÅLL	23
3.8 CYKELENKÄT.....	25
3.9 MÅLPUNKTER OCH PLANERAD UTBYGGNAD	26
3.10 FRAMTIDA CYKELTRAFIK	27

DEL 2: CYKELPLAN 2018-202829

4. MÅL FÖR CYKELPLANEN30

4.1 ÖVERGRIPANDE MÅL	30
4.2 INDIKATORER	30

5. UPPDATERAT CYKELNÄT32

5.1 HUVUDNÄT.....	32
5.2 LOKALNÄT.....	34
5.3 BRISTER I CYKELNÄTET	34

6. UTFORMNINGSSTANDARD36

6.1 FUNKTIONSKRAV	36
6.2 ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGSPRINCIPER	37
6.3 UTFORMNING AV STRÄCKOR.....	37
6.4 UTFORMNING AV KORSNINGAR.....	41
6.5 ÖVRIGA UTFORMNINGSPRINCIPER	43
6.6 CYKELPARKERING	44

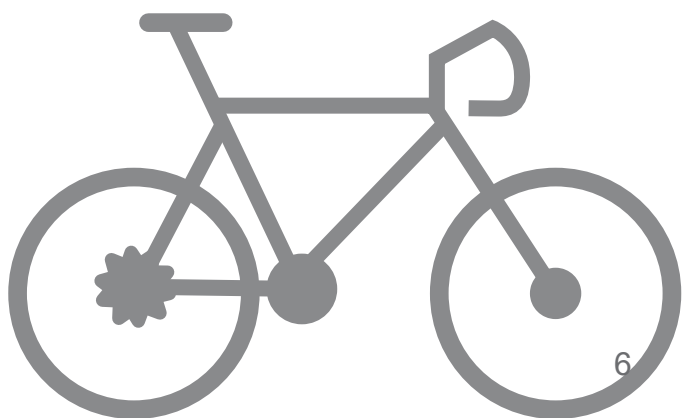
7. ÅTGÄRDER.....45

8. REFERENSER.....52

BILAGOR

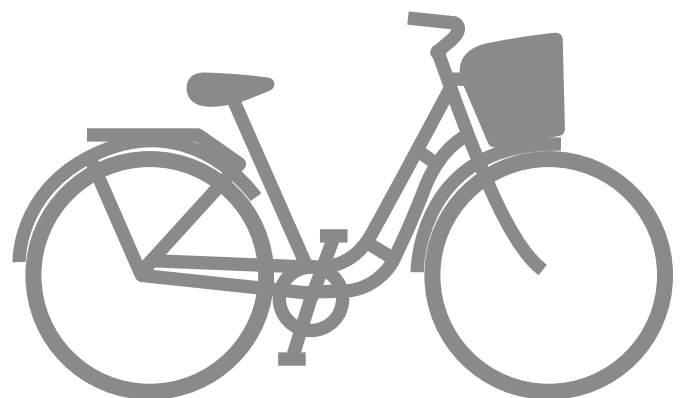
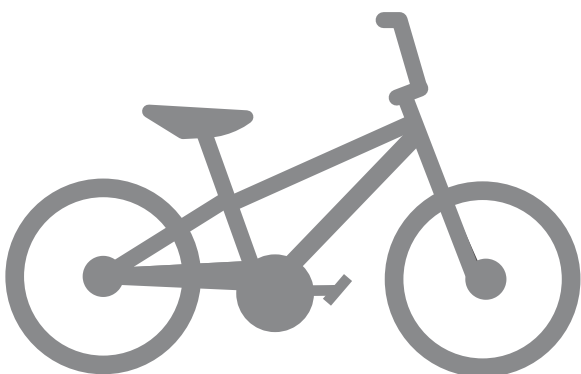
BILAGA 1 - KARTA: FRAMTIDA CYKELNÄT FÖR YSTAD

BILAGA 2 - KARTOR: FRAMTIDA CYKELNÄT FÖR BYARNA



DEL 1:

BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR



1. INLEDNING

1.1 VARFÖR EN CYKELPLAN?

Cykeltrafikens status har ökat markant under de senaste decennierna och cykeln är idag ett viktigt transportmedel som främjar bättre hälsa, positiva effekter på miljön samt ger fler möjlighet att delta i den offentliga miljön. Cykeln är en viktig del i samhällets omställning mot ett miljövänligare transportsystem och är central för att skapa ett mer balanserat transportsystem där gång, cykel och kollektivtrafik kan väga upp decennier av tidigare bilorienterad planering och utformning av våra samhällen.

För att cykeltrafiken i Ystad med omnejd ska öka behöver den vara konkurrenskraftig och prioriteras i infrastrukturnätet.

Under 2014 och 2015 tog Ystad kommun fram en cykelstrategi med syfte att ta ett helhetsgrepp över cykeltrafiken i tätorten och omkringliggande byar och landsbygd för att se hur kommunen ska kunna öka andelen cyklande (Cykelstrategi Ystads kommun, 2015). Målet var att belysa cykelfrågor och öka kunskapen kring cykelanvändandet i kommunen för att lättare kunna integrera den i övrig planering. Strategin syftar till att på en övergripande nivå visa på ett antal områden som bör hanteras för att förbättra och öka cykelanvändandet i kommunen.

Denna cykelplan tar strategierna ett steg längre genom att visa på konkreta åtgärdsförslag som ger ett tryggt, säkert och gent cykeltrafiknät. Målet med planen är att skapa förutsättningar för en mer attraktiv cykelupplevelse som lockar fler till att välja cykeln framför bilen och tillgängliggöra kommunen för fler. **I Ystad ska det vara enkelt, attraktivt och säkert att cykla!**

1.2 SATSA PÅ CYKLING I YSTAD!

Ystad har som mål att invånarantalet ska växa med 1 % årligen vilket innebär att allt fler ska dela på kommunens yta. För att kunna behålla Ystads småstadskvaliteter, uppmuntra till en bättre folkhälsa och ge attraktivare miljöer finns det ett behov av att satsa på cykelplanering och åtgärder som gör det enklare och mer attraktivt för Ystads invånare att välja cykeln framför bilen.

Kollektivtrafik och ett utbrett cykelvägnät kan möjliggöra ett mindre behov av ytkrävande funktioner såsom bilparkering och breda bilvägar. Istället kan mer yta ges till fler bostäder, verksamheter, parker och andra offentliga vistelseytor.

Fördelarna med en ökad andel resor som sker med cykel är många och Ystad har goda förutsättningar att bli en attraktiv cykelkommun. Störst potential att öka cyklingen finns i och omkring tätorterna. Ystads tätort med sina korta avstånd ger exempelvis stora möjligheter att utveckla ett sammanhängande cykelvägnät som kan vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

1.2.1 Tillgänglighet för fler

Att satsa på en förbättrad cykelinfrastruktur medför även förbättrade förutsättningar för gående och speciellt funktionsnedsatta. Exempelvis medför en primärt trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande ombyggnation av en korsning även att tillgängligheten för rörelsehindrade och synskadade stärks. Genom att separera gående från cyklande längs kombinerade gång- och cykelbanor med avskiljande beläggningar gynnas såväl trafiksäkerheten, framkomligheten och tryggheten för båda trafikslagen samtidigt som tillgängligheten förbättras för synskadade. Vid borttagande eller ombyggnation av bilhinder och fällor för att primärt öka framkomligheten och minska risken för singelolyckor för cykeltrafiken gynnas också tillgängligheten för gående och speciellt rullstolsburna.

Fokus på platser som formas för att prioritera cyklister och gående blir också ofta barnvänligare, mindre bullriga och renare. Ett utbrett gång- och cykelvägnät gynnar grupper som inte har tillgång bil och ger ökade möjligheter för barns rörelse och delaktighet i stadsrummet. Ökad gång- och cykeltrafik ger dessutom förutsättningar för mer liv och möten i de offentliga miljöerna vilket i sin tur kan främja en tryggare stad. Ett minskat bilanvändande ger också positiva effekter på miljön genom minskade utsläpp.

1.3 OMFATTNING

Cykelplanen omfattar hela Ystad kommun med Ystad tätort, omkringliggande byar (Glemmingebro, Hedeskoga, Kåseberga, Köpingebro, Löderup, Nybrostrand, Stora Herrestad, Svarte och Sövestad) samt sträckor på landsbygden som är viktiga ur ett cykelperspektiv. Cykelplanen bygger på kommunala strategier och mål som rör cykeltrafiken i kommunen. I begreppet cykeltrafik är även moped klass 2 inkluderat.

Cykelnätet i kommunen är både en lokal och regional fråga och utöver denna cykelplan för Ystads kommun har Region Skåne tagit fram en cykelplan som är en del av den regionala infrastrukturplanen; Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025. I den regionala cykelplanen innefattas förslag på tre nya stråk inom Ystad kommun: Hedeskoga-Sövestad, Hammar-Skillinge samt Ystad-Stora Herrestad varav sträckningarna Hedeskoga-Sövestad och Stora Herrestad-Ystad är under planering och beräknas ha byggstart 2017. Huvudansvaret för den regionala planeringen ligger hos Region Skåne och Trafikverket.

1.4 ANVÄNDNING

Cykelplanen ska användas för att underlätta och stödja ett strukturerat arbetssätt i både ett tidigt och sent skede inom planering, anläggning och drift för att nå målen mot en tryggare, genare och mer funktionellt cykelnät i Ystad kommun. Målgruppen är främst de tjänstemän och politiker inom kommunens Samhällsbyggnadsförvaltning respektive Samhällsbyggnadsnämnd som arbetar med den fysiska planeringen av kommunen.

Denna cykelplan ersätter den gällande cykelplanen från år 1998.

1.5 TIDSPERSPEKTIV

Cykelplanen för Ystad kommun avser tidsperspektivet 2018-2028.

2. STRATEGIER OCH MÅL

2.1 NATIONELLA MÅL

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.” (Mål för framtidens resor och transporter, 2008)

Utifrån det övergripande målet har sedan ett funktionsmål och ett hänsynsmål angetts. Funktionsmålet fokuserar på tillgänglighet och att kunna erbjuda ett jämställt och jämlikt transportsystem för alla i hela Sverige. Hänsynsmålet grundar sig dels på nollvisionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, men anger också att transportsystemet ska bidra till att uppfylla det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen. Hänsynsmålet innebär också att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa.

En utveckling av cykeltrafiken har en tydlig koppling till uppfyllandet av dessa mål varvid Regeringen i nuläget arbetar med framtagandet av en nationell cykelstrategi med ambitionen att stärka samarbetet mellan bland annat statliga myndigheter, kommuner och intresseorganisationer och därmed kunna erbjuda en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur. (Regeringen, 2016)

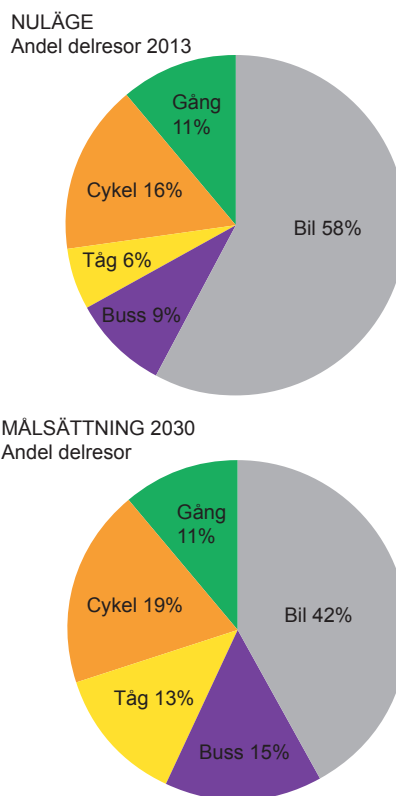
2.2 REGIONALA MÅL

Det finns flera dokument som hanterar regionala mål och strategier för cykling i regionen. Dokument såsom *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* och fördjupningen *Mobilitetsplan för Skåne* samt *Cykelstrategi för Skåne* och *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025* utgör viktiga underlag för kommunen att förhålla sig till.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* är målet att cirka en tredjedel av alla resor ska göras med kollektivtrafik, en tredjedel med bil och en tredjedel till fots eller med cykel år 2050. Det naturliga valet för kortare resor och för att nå målpunkter i orterna år 2050 ska vara gång och cykel, och de vardagliga transportererna ska också utgöra en betydande del av skåningens dagliga motion. För att nå ett mer hållbart transportsystem i Skåne behöver regionen således satsa på cykelinfrastrukturen. Sådana satsningar anses ge samhällsvinster, bland annat i form av folkhälsovinster.

Cykeln har också en viktig roll som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafiken och utbyggnad av trafiksäkra cykelvägar och cykelparkeringar anses viktigt. Regionala satsningar på både kollektivtrafik och cykling innebär också ett behov av lokala satsningar så de större systemen och det finmaskiga nätverket av gång-, cykel- och kollektivtrafik ska kunna fungera hela vägen.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* anges specifika andelsmål för 2030 som ett steg på vägen mot de övergripande målen 2050. Enligt planen är målet för färdmedelsfördelning för tätorter med stadsbuss, såsom Ystad, att cykeltrafiken ska öka från 16 % cykel år 2013 till 19 % cykel år 2030, se figur 1. Detta innebär att antalet cykelresor ska öka med 58 % till år 2030.



Figur 1. Färdmedelsfördelning 2013 respektive mål för tätorter med stadsbuss 2030. Figur efter *Mobilitetsplan för Skåne* (2016).

Målsättningen innebär dock att bilen kommer fortsätta vara det dominerande färdmedlet men fördelningen kommer att behöva se annorlunda ut utifrån reslängder. För kortare resor upp till fem kilometer ska det 2030 vara mer attraktivt att välja gång, cykel eller kollektivtrafik. Målsättningen för denna reslängd är att färdmedelsfördelningen ska utgöras av 60 % gång- cykel- och kollektivtrafik.

De insatsområden som pekas ut i *Cykelstrategi för Skåne* för att nå de uppsatta målen till 2030 är *stärk den skånska cykelkulturen, lyft cykeln i samhällsplaneringen, investera i regionalt viktiga stråk och leder, förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik, öka säkerheten för cyklister samt låt näringslivet medverka i cykelsatsningar.*

2.3 KOMMUNALA MÅL

Ystad kommun har ett uttalat mål om att befolkningen ska öka med 1 % per år. Det största bostadsbehovet anses finnas inom staden men även i Svarte och Köpingsbro kommer större utbyggnader att ske. I utbyggnadsstrategin i kommunens senaste översiktsplan innebär målet kring tillväxt utbyggnadsprinciper med fokus på tätortsutbyggnad i stationsnära lägen och att skapa förutsättningar för en god närmiljö. En ökad tillväxt av befolkning och bostäder innebär fler som transporterar sig i staden vilket i sin tur innebär ökad risk för buller, utsläpp och många funktioner på samma ytor. Det måste därför bli lättare att välja kollektivtrafik, cykel och gång samt ge goda förutsättningar för en god närmiljö.

Ystad kommun ska arbeta aktivt med cykelplanering. Det framgår dels i den senaste översiktsplanen för Ystads kommun som antogs 2005 och dels i den fördjupande översiktsplanen över tätorten Ystad som antogs 2016. I översiktsplanen från 2005 beskrivs visioner om att kommunen ska vara genomkorsad av cykelleder som förbinder alla tätorter och grannkommuner samt att cykelvägarna i tätorterna ska ansluta till mindre trafikerade vägar och anpassas till kommunens grönstrukturer. De kommunala målen för cykling beskrivs framförallt i *"Cykelstrategi Ystad kommun"* som antogs 2015. Planen efterträder den gällande cykelplanen från år 1998.

2.3.1 Ystads kommuns cykelstrategi

Målet med framtagandet av en cykelstrategi i kommunen var att belysa cykelfrågor och öka kunskapen kring cykelanvändandet för att lättare kunna integrera den i övrig planering. Strategin visar på en övergripande nivå ett antal områden som bör hanteras för att förbättra och öka cykelanvändandet i kommunen. De fem strategierna i cykelstrategin sammanfattas i följande stycken:

Koppla ihop staden med ett gent och sammanhängande cykelnät

Det är viktigt att det finns en kontinuitet i cykelvägnätet och att det är välplanerat oavsett om det utgörs av separerade cykelbanor, cykelfält i gator eller cykelväg i blandtrafik för att cyklister ska kunna lita på att vägnätet hänger ihop och att det länkar samman viktiga målpunkter. Detta innebär att det är viktigt att arbeta fram ett tydligt huvudnät med hög kvalitet både i utformning och utförande med fokus på orienterbarhet, framkomlighet och säkerhet. I kommunen ska det finnas ett utbud av alternativa vägar utifrån cyklisternas olika behov (ex. dag- och nattstråk utifrån en trygghetsaspekt). För att uppnå strategin finns det ett behov av att se över öst-västra cykelvägar genom tätorten.

Bättre standard på cykelvägnätet

För att fler ska välja cykeln behöver cykelvägarna vara attraktiva utifrån både form och funktion. Drift och underhåll är viktigt för ett cykelnätverk av god standard. Beläggningen på cykelvägar ska vara jämn och kanter vid cykelöverfarter ska vara tillräckligt avfasade eftersom ojämn beläggning är en orsak till singelolyckor. Cykelvägnätet ska också vara funktionellt vintertid då många cyklar till jobb och skolor under hela året. Växtlighet längs cykelstråk ska inte skymma sikt eller minska framkomligheten. För att rikta underhållsarbetet till de cykelvägar som används mest kontinuerligt finns ett behov av en prioritering av kommunens cykelvägnät.

Koppla ihop staden med landsbygden

Det befintliga cykelvägnätet är idag utbyggt till de största orterna i kommunen och knyter ihop en majoritet av kommunens befolkning. Det finns dock flera orter och målpunkter som inte nås av cykelvägnätet till exempel Sövestad, Glemmingebro, Kåseberga, Löderup och

Stora Herrestad samt målpunkter sommartid såsom badplatser och naturområden. Ett utökat cykelvägnät förväntas också stärka Ystad som besöksdestination då en utbredd cykelinfrastruktur på landsbygden och österut mot Österlen är viktigt för att utveckla cykelturismen i kommunen. Cyklister utanför befintligt cykelvägnät är idag förpassade till vägar med stora trafikmängder och höga hastigheter.

Utveckla bytespunkterna

Kombinationsresor där en del av resan görs med cykel och en del med exempelvis kollektivtrafik behöver bli smidigare och mer attraktiva. Det inkluderar välfungerande och trygga järnvägsstationer och busshållplatser med cykelparkeringar av hög kvalitet samt den service som cyklister kan tänkas behöva både i staden och på landsbygden. Det är av vikt att det finns bra och tillräckligt många cykelparkeringar som också är utformade för olika typer av cyklar. Parkeringarna bör placeras så att det är enkelt och upplevs tryggt att använda dem. För långtidsparkering finns behov av väderskyddade och stöldsäkra cykelparkeringar samt möjligheter att ladda elcyklar.

Satsningar på att utveckla bytespunkterna gynnar både kommunens invånare men även turister eller de som besöker kommunen tillfälligt.

Information och skyltning

Kommunikationsinsatser kan vara ett sätt att få fler att välja cykel framför bil för resor kortare än fem kilometer. Nya fysiska investeringar som görs kan få bättre genomslag om de kompletteras med mobility management-åtgärder såsom kampanjer och kommunikation.

Att det är lätt att hitta och orientera sig är viktigt vilket kan underlättas genom skyltning. Exempelvis kan viktiga stråk och målpunkter skyltas. En tydlig och synlig cykelvägvisning kan också ses som ett sätt att marknadsföra cykelvägnätet. Det är av vikt att det finns riktlinjer för hur skyltningen i kommunen ska utformas för att den ska vara enhetlig. Detta kräver samordning med grannkommunerna. Riktlinjerna bör i framtiden ske i enlighet med riktlinjerna i *Vägledning för regional cykelvägvisning* (Trafikverket 2015).



Figur 2. Enligt Ystads kommuns cykelstrategi är det viktigt med väl fungerande stationer med cykelparkeringar av hög kvalitet. Cykelparkeringarna ska ha hög kapacitet och vara utformade för olika typer av cyklar.

3. NULÄGESBESKRIVNING

I Ystads kommun finns det idag sammanlagt cirka 100 kilometer cykelväg varav ca 60 kilometer finns inom Ystad tätort. I Ystad tätort är avstånden korta och nästan hela tätorten ryms inom en radie på 2,5 kilometer från centrum. Ett bekvämt cykelavstånd anses ofta vara upp till 5 kilometer.

Mellan Ystad och orterna Svarte, Nybrostrand, Köpingebro och Hedeskoga finns idag separerade gång- och cykelvägar och i dessa orter (inklusive Ystad) bor ca 75% av kommunens befolkning. Orterna Sövestad, Löderup, Stora Köpinge, Kåseberga, Glemmingebro och Stora Herrestad saknar idag separerade cykelvägar till och från Ystad. Det finns dock, i Trafikverkets utbyggnadsplaner, planerade cykelvägar mellan Hammar-Kåseberga och Sövestad-Ystad/Hedeskoga samt Ystad-Stora Herrestad.

3.1 RESVANOR

Enligt genomförd resvaneundersökning 2013 (Ramböll, 2013) där 606 kommuninvånare deltog visade det sig att 14 % av invånarnas resor sker med cykel. Det placerar Ystad på en fjärde plats i en jämförelse med andra skånska kommuner utifrån andelen resor gjorda med cykel.

Ser man till cykling i Ystad tätort finns det indikatorer på att en stor andel av de boende i Ystad redan idag cyklar eller går till centrum, 24 % respektive 38 % av resorna till centrum sker med cykel eller till fots enligt en attitydundersökning från 2014 (Tyréns, 2014).

DE VANLIGASTE ÄRENDENA FÖR RESA I KOMMUNEN ÄR

1. ARBETE / SKOLA / UTBILDNING
2. MOTION / NÖJE
3. INKÖP

(Resvaneundersökning för Skåne 2013)

Förutsättningarna för cykling på landsbygden skiljer sig från förutsättningarna inne i tätorten. Exempelvis präglas Ystads landsbygd av ett öppet och jordbrukslandskap som ger vindutsatta cykelvägar. Vilka vägar som är lämpade att cykla på beror på faktorer som hastighet, trafikmängd och utformning.

3.2 CYKELTURISM OCH REKREATION

Cykling som rekreation är ett bra sätt att komma ut och se sin omgivning för både boende och besökande i kommunen. Ystads läge vid havet och dess koppling till Österlen ger goda förutsättningar för cykelturism. För att öka möjligheterna för rekreations- och turismcykling finns ett behov av att via det lågtrafikerade vägnätet koppla ihop natursköna stråk och målpunkter som rekreationsområden, stränder och sevärdheter såsom pittoreska byar och slott. Även bytespunkter till andra trafikslag är viktiga för att gynna en attraktiv rekreation och cykelturism.

3.2.1 Sydkustleden

Ystads kommun är en av 10 kommuner som berörs av utredning kring en planerad nationell cykelled, med arbetsnamnet Sydkustleden. Leden är tänkt att gå längs Skånes kust och sammanbindas med den befintliga Kattegattleden mellan Helsingborg och Göteborg samt Sydostleden mellan Simrishamn och Växjö. De nationella cykellederna riktar sig mot en mer hållbar turism och en internationell marknad och lederna ska vara bilfria eller skyltas längs mindre vägar med låga hastigheter och låga flöden. Syftet med en nationell cykelled är att bidra till rekreationscykling och cykelturism genom att koppla samman orter, sevärdheter och service längs vägen. Sträckningen utgörs av en problematisk del mellan Hammar i Ystads kommun och Örnahusen i Simrishamns kommun då den föredragna sträckningen längs Östra Kustvägen klassas som en trafikfarlig väg för cykeltrafik. Det finns ett förslag på att skylta och marknadsföra en tillfällig dragning av cykelleden som Region Skåne tagit fram. Denna temporära sträckning är acceptabel under förutsättning att det är en temporär sträckning och att den permanenta sträckningen kommer att färdigställas under 2019-2022.



Figur 3. Havet är en viktigt målpunkt i Ystad och det är viktigt att det kan nås med cykel.



Figur 4. I Cykling som rekreation är ett bra sätt för motion och att se sin omgivning. Både för boende i kommunen och besökare.

3.3 TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET

Trafiksäkerhet och trygghet är två nära besläktade faktorer med tydliga kopplingar men med flera viktiga skillnader som ofta förväxlas.

Trafiksäkerhet relateras till den faktiska olycksstatistiken och hur man kan minska antalet olyckor samt dess konsekvenser. Statistiken hämtas från polisens och sjukhusens gemensamma databas för trafikolyckor (Strada) och ger en objektiv beskrivning av händelseförloppet samt gällande förhållanden. Tryggheten är subjektiv och innefattar både den upplevda risken att skadas i trafiken och den upplevda risken att utsättas för brott.

Båda faktorerna är nog så viktiga att beakta vid cykelplanering men det är lätt att endast fokusera på trafiksäkerhetsbrister då det är mer lättöverskådligt och lättare att analysera. Genom specifika trygghetsanalyser och undersökningar kan specifikt otrygga stråk eller platser identifieras och åtgärdas.

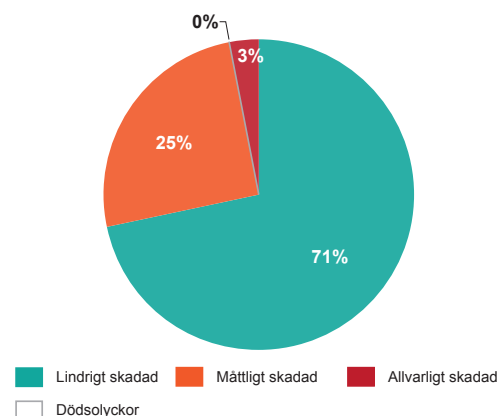
3.3.1 Olycksstatistik

Under femårsperioden 1/1-2011 till 31/12-2015 skedde 1170 trafikolyckor inom Ystads kommun vilket medförde totalt 1230 skadade personer. Det är dock viktigt att påpeka att det finns ett stort bortfall vad gäller fotgängares och cyklisters olyckor. Detta beror bland annat på att det bara är akutsjukhusen som registrerar trafikolyckor i Strada, inte vårdcentraler eller andra liknande vårdinrättningar. Det är också tänkbart att många fotgängare och cyklister som råkar ut för främst singelolyckor inte uppsöker vården.

Merparten av olyckorna är klassificerade som lindriga eller måttliga olyckor. Ca 3% av de personer som har skadats i trafikolyckor inom kommunen har fått allvarliga eller dödliga skador, se figur 5.

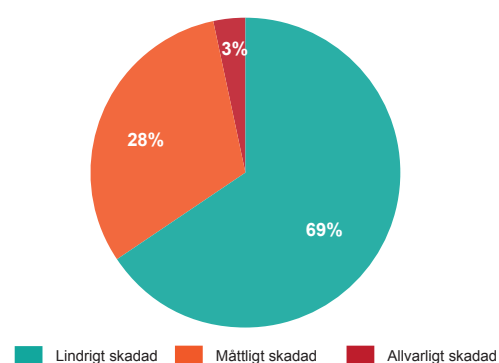
Totalt utgjorde cyklister och mopedister 29 % (437 personer) av samtliga skadade personer i trafikolyckor inom Ystads kommun under den aktuella femårsperioden. Två tredjedelar av dem fick lindriga skador, se figur 6.

FÖRDELING SVÄRIGHETSGRAD - Skadade i trafikolyckor



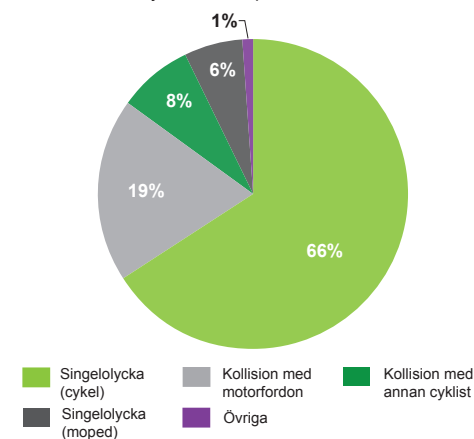
Figur 5. Fördelning av svårhetsgrader för samtliga skadade i trafikolyckor inom Ystads kommun 2011-2015. (Källa: Strada)

FÖRDELING SVÄRIGHETSGRAD - Cykel- och mopedtrafikanter



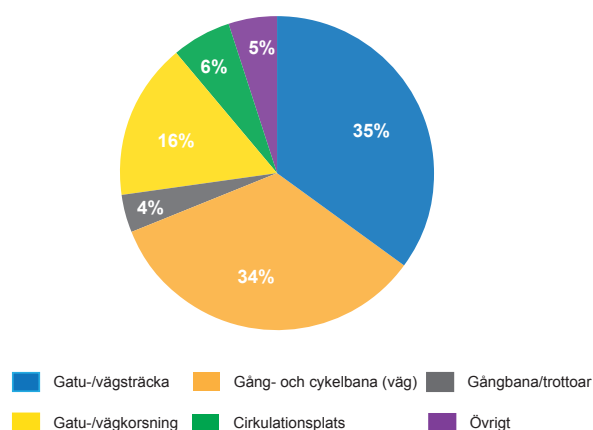
Figur 6. Fördelning av svårhetsgrader för skadade cyklister och mopedister inom Ystads kommun 2011-2015. (Källa: Strada)

OLYCKSTYP - Cykel- och mopedtrafikanter



Figur 7. Fördelning av olyckstyper för skadade cyklister och mopedister inom Ystads kommun 2011-2015. (Källa: Strada)

OLYCKSPLATS - Cykel- och mopedtrafikanter



Figur 8. Fördelning av olycksplatser för skadade cyklister och mopedister inom Ystads kommun 2011-2015. (Källa: Strada)

Närmare 70 % av samtliga skadade cyklister och mopedister skadade sig i singelolyckor, se figur 7, vilket delvis förklarar den höga andelen av dessa olyckor som sker på sträcka, se figur 8. Även om dessa olyckor oftast inte medför de allvarligaste skadorna har de en stark negativ effekt på valet av cykel som primärt färdmedel.

Värt att notera är att olyckor mellan fotgängare och cyklister inte tycks vara något stort problem. Under den studerade femårsperioden har endast sex personer (fyra fotgängare och två cyklister) som skadats i denna typ av olyckor registrerats i Strada. Alla fick lindriga skador. Cykeltrafik i kombination med gångtrafik kan alltså sägas vara en trygghetsfråga snarare än ett trafiksäkerhetsfråga.

Kartan, figur 10, redovisar en schematisk bild över var moped- och cykelrelaterade olyckor skett i kommunen de senaste 5 åren. Denna karta klargör att merparten av dessa olyckor sker i Ystad tätort, vilket är rimligt då merparten av cyklandet inom kommunen sker just där och då trafiksituationen är mer komplicerad än i andra tätorter. I kommande kapitel görs djupare olycksanalyser av platser som utmärker sig i statistiken.

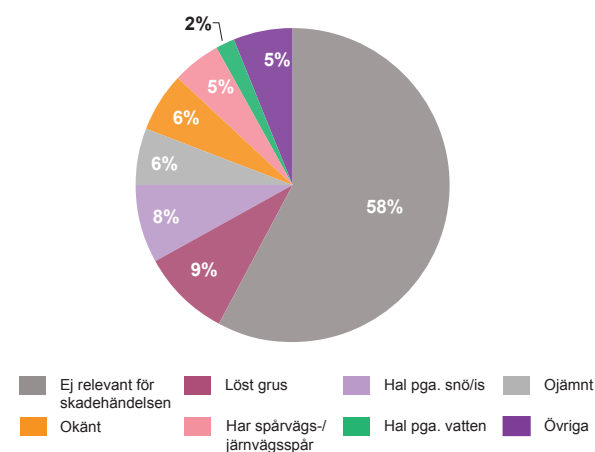
3.3.1.1 Fördjupning: Singelolyckor

Som nämnts tidigare har närmare 70 % av samtliga skadade cyklister och mopedister i trafikolyckor under åren 2011-2015 skadats vid singelolyckor. Av de närmare 60 singelolyckorna som sker årligen får cirka en tredjedel måttliga eller allvarliga konsekvenser.

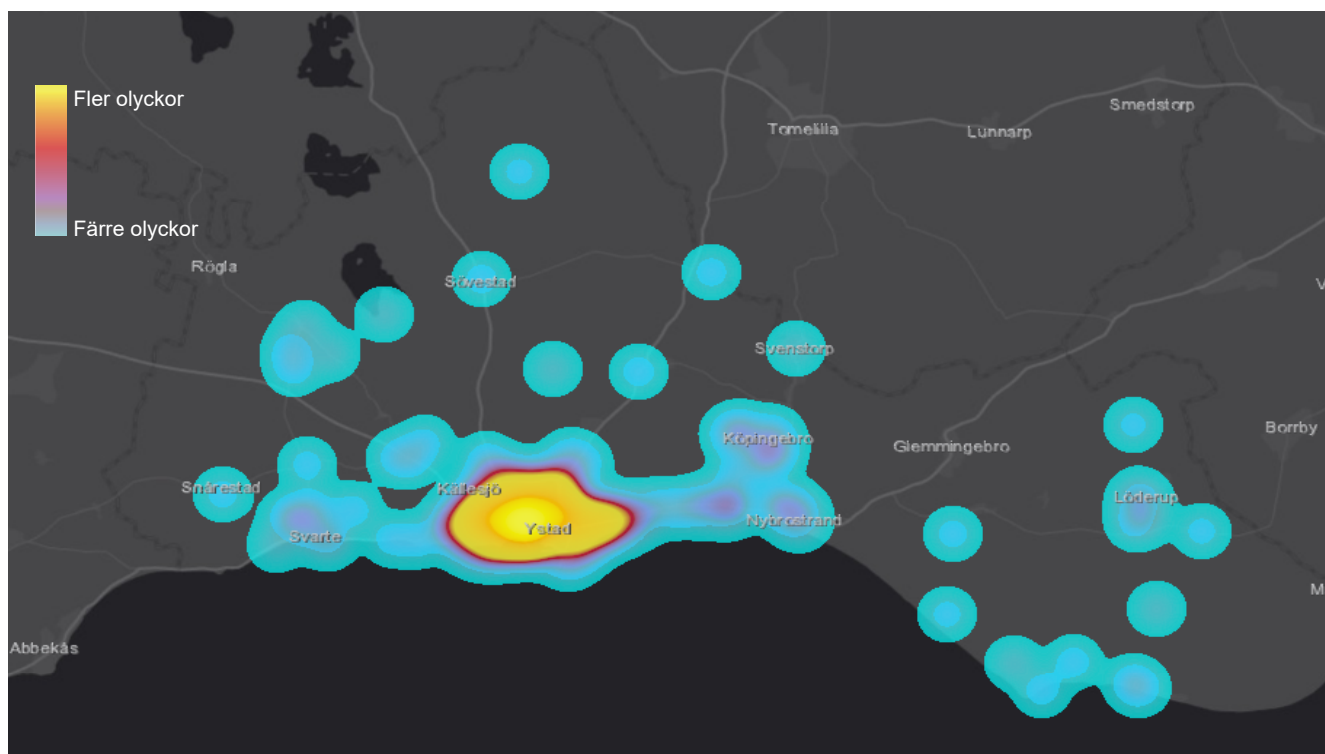
I olycksdatabasen går det att utläsa att ca 10 % av singelolyckorna beror på kollision med fasta föremål och där räcken samt stolpar utmärker sig. Riktlinjer för bilhinder och andra fasta föremål på cykelbanor presenteras i kapitel 6. Utformningsstandard. Underlaget är en annan faktor som är intressant att studera för just singelolyckor, i kombination med skarpa svängar och höga hastigheter hos cyklisterna kan underlaget medföra stora risker för singelolyckor. Även om merparten av singelolyckorna vid skaderapporteringen inte verkar bero på brister i beläggning skulle ett mer aktivt arbete med översyn av underlag samt en regelbunden städning av denna reducera riskerna för singelolyckor.

I figur 9 går det att utläsa att 14 singelolyckor för cykel- och mopedtrafik kan relateras till att cyklister fastnat i järnvägsspår. Merparten av dessa olyckor skedde vid järnvägspassagen vid Österleden i Sandskogen vilket föranledde en ombyggnation 2014. Den sporadiskt använda järnvägen som korsar Österleden vid Strindbergs väg utmärker sig även i statistiken.

VÄGFÖRHÅLLANDEN



Figur 9. Vägförhållanden kopplade till singelolyckor för moped- och cykeltrafik inom Ystads kommun 2011-2015. (Källa: Strada)



Figur 10. Heatmap. Lokalisering av samtliga moped- och cykeltrafikolyckor i Ystads kommun 2011-2015.

De flesta singelolyckorna sker inom Ystads tätort. Järnvägs korsningarna som nämnts tidigare framgår som tydliga problempunkter liksom centrala Ystad. Även korsningarna Kyrkogårdsgatan/Malmövägen, Tennisgatan/Gustafsgatan och Kyrkogårdsgatan/Bellevuevägen samt cykelbanorna längs Bellevuevägen norr om Gustafsgatan är platser där det sker singelolyckor, se figur 11.

För centrala Ystad går det inte att hitta några generella gemensamma orsaker till varför singelolyckorna sker just här. Det höga flödet av cyklister påverkar förstås. Några olyckor kan relateras till smågats-, storgats- eller kullerstensbeläggning. De flesta bedöms dock bero på individuella misstag, såsom kassar i hjul, avstigning eller bristande uppmärksamhet hos cyklisten. Några enstaka olyckor relateras till höga kanter vid anslutning till cykelbana.

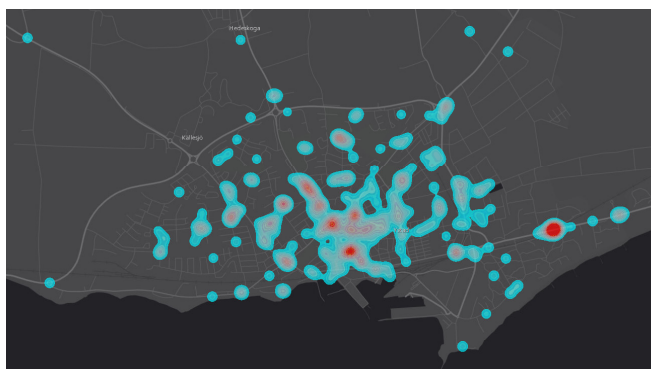
I korsningarna Kyrkogårdsgatan/Malmövägen, Tennisgatan/Gustafsgatan och Kyrkogårdsgatan/Bellevuevägen kan några singelolyckor relateras till halka och resterande handlar framförallt om att cyklisten tappat kontrollen på grund av individuella misstag. Längs Bellevuevägen dominerar de individuella

misstagen kombinerat med höga hastigheter till följd av längslutningen. Även om det inte framgår av statistiken är det tänkbart att svängradierna för cykelbanan vid till exempel cirkulationsplatsen med Gustafsgatan inte dimensionerats för så höga hastigheter hos cyklister och som då kan bidra till att olyckor sker.

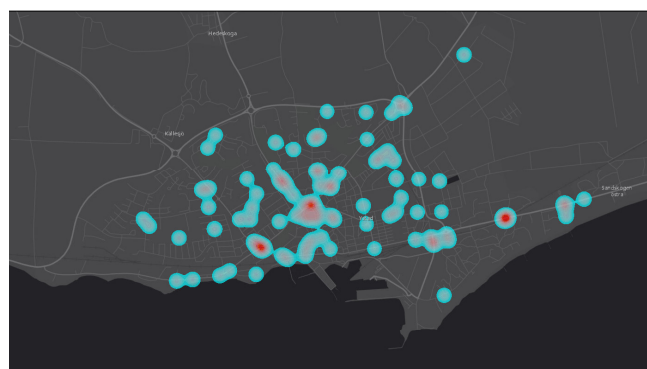
3.3.1.2 Fördjupning: Måttligt och allvarligt skadade

Närmare 30 % (128 stycken) av samtliga skadade cyklister och mopedister i trafikolyckor under åren 2011-2015 har fått skador som klassats som måttliga eller allvarliga. Även här är singelolyckor den vanligaste olyckstypen (75 %). Resterande olyckor är främst relaterade till kollision med motorfordon (16 %) eller kollision med annan cykel/moped (8%).

Av de totalt 21 personer som fått allvarliga eller måttliga skador i kollisionsolyckor mellan cykel och motorfordon har 10 skadats på sträckor i blandtrafik. Olycksrapporterna visar att de inblandade vanligtvis inte hållit erforderliga avstånd och därefter kolliderat med framförvarande fordon på grund av till exempel oväntade stopp. Bristande uppmärksamhet är en annan vanlig anledning till olycka. Cyklisten har då



Figur 11. Heatmap. Singelolyckor för moped- och cykeltrafik i Ystads kommun 2011-2015.



Figur 12. Heatmap. Lokalisering av de allvarliga och måttliga trafikolyckorna för moped- och cykeltrafik i Ystads kommun 2011-2015.

inte observerat parkerade bilar eller så har bilisten genomfört backrörelser utan att ha säkerställt fritt manöverutrymme. Resterande 11 av kollisionsolyckorna har skett i korsningspunkter på grund av bristande uppmärksamhet för korsande trafik.

Kollisionsolyckorna mellan cykel/moped sker främst på grund av omkörningar eller möten där banans bredd inte räckt till. En annan vanlig orsak är att trafikanter genomfört oväntade svängar och därmed föranlett upphinnandeolyckor.

Lokaliseringen av de allvarliga och måttliga olyckorna, se figur 12, överensstämmer generellt med lokaliseringen för singelolyckorna. Utöver de tidigare nämnda utmärkande olycksplatserna för singelolyckorna, bör även cirkulationsplatsen vid Kristianstadsvägen/Klostergatan/Blekegatan uppmärksammas då tre kollisionsolyckor med motorfordon skett där de senaste 5 åren.

3.3.2 Säkrade passager

NTF gjorde under 2014 en inventering av samtliga gång- och cykelpassager i Ystad. Inventeringen följde den definition av säkerhetsklassade passager som Trafikverket har tagit fram som stöd för arbetet mot nollvisionen där andelen säkrade gång- och cykelpassager ingår som en indikator. Uppföljningen av indikatorn bygger på data som kommunerna rapporterar in till NVDB och uppföljning kan göras kontinuerligt med en kartapplikation som Trafikverket ansvarar för. Enligt kartapplikationen är 12 % av gång- och cykelpassagera på huvudgatunätet inom tätort i Ystads kommun säkra, se gröna markeringar i figur 15.

En passage är säker om den antingen är planskild eller om 85-percentilen av bilister kör maximalt 30 km/h. För att kriteriet om högsta hastighet ska vara uppfyllt ska passagen ligga maximalt 15 meter från en vertikal hastighetssäkring, d.v.s. gupp eller motsvarande, eller på en sträcka med hastighetsgräns 30 km/h och inom 15 meter från någon annan typ av farthinder. Övriga passager på sträckor med 30 km/h, passager på sträckor med 40 km/h och med avsmalning eller sidoförskjutning, signalreglerade passager och passager vid cirkulationsplatser får gul standard medan övriga får röd standard.

3.4 TILLGÄNGLIGHET OCH FRAMKOMLIGHET

Vid en satsning på cykeltrafik och utveckling av nät och korsningspunkter är det lätt att endast fokusera på trafiksäkerhet och trygghet. Faktorerna tillgänglighet och framkomlighet är dock minst lika viktiga faktorer att beakta för att få fler att cykla. Tillgängligheten handlar främst om möjligheten att kunna nå målpunkter medan framkomligheten syftar till hur lätt det är att ta sig fram i nätet.

Genhet är ett begrepp som ofta används för att bedöma hur stora omvägar cykelvägnätet innebär och därmed hur god tillgängligheten är. Genom att studera nuvarande nät och dess maskvidd för att därefter jämföra genhetsknoten gentemot biltrafiken kan konkurrenskraften fastställas. Genhetsknoten för

en resa på 2 kilometer bör inte vara högre än 1,25. En bra genhet uppnås genom ett tillräckligt finmaskigt nät. En annan viktig förutsättning för bra tillgänglighet är kontinuiteten längs stråk och i nätet generellt.

En god framkomlighet mäts med genomsnittshastigheten på aktuell sträcka eller plats. Framkomlighet kan också vara väldigt subjektiv där ett onödigt stopp kan upplevas som väldigt framkomlighetsbegränsande för individen även om det kanske inte påverkar genomsnittshastigheten i stor utsträckning. Att längs ett stråk begränsas av flertalet sådana stopp påverkar dock genomsnittshastigheten och skapar irritation hos cyklisten.



Figur 13. Kristianstadsvägen, Ystad

3.5 BEFINTLIGT CYKELVÄGNÄT

Cykelnätet i kommunen är indelat i huvudnät respektive lokalt nät. Huvudnätet binder samman byarna med Ystad tätort respektive stadsdelarna inom Ystad med varandra medan lokalnätet binder samman målpunkter inom stadsdelen eller byn.

I figur 14 visas vägnätet i Ystads kommun klassat enligt den klassning som Trafikverket tagit fram för trafiksäkerhet på vägar för rekreationscykling. De flesta vägar på landsbygden är lågtrafikerade och lämpar sig väl för cykling i blandtrafik. Men mellan Ystad och de övriga tätorterna är oftast en tungt trafikerad väg med hög hastighetsgräns den genaste vägen och där behöver cykeltrafiken separeras från biltrafiken för att det ska vara tryggt och säkert att cykla. Idag finns det utbyggda cykelvägar mellan Ystad och Svarte, Hedeskoga,

Nybrostrand och Köpingebro. Dessutom planerar Trafikverket att fram till 2022 bygga ut cykelvägar Ystad-Stora Herrestad, Hedeskoga-Sövestad och Hammar-Kåseberga-Skillinge.

Inom Ystads tätort finns ca 60 km separerade cykelvägar som kompletteras av ett antal gator som pekas ut som lämpliga för cykling i blandtrafik. De delar av nätet som går längs huvudgatorna består i de flesta fall av cykelbanor där fotgängare och cyklister är separerade från varandra. De delar som är friliggande och sträcker sig genom parkmark består däremot av kombinerade gång- och cykelbanor. Cykelvägnätet är överlag sammanhängande och man når de flesta viktiga målpunkter på cykelbanor separerade från biltrafik. Det finns dock delar med bristande standard och saknade länkar som presenteras i kommande kapitel.



Figur 14. Befintligt cykelvägnät i Ystads kommun samt trafiksäkerhetsklass på vägar utom tätbebyggt område.
Källa: NVDB (bearbetad av Ramböll), bakgrundskarta från Lantmäteriet



Figur 15. Befintligt cykelnät i Ystad tätort samt trafiksäkerhetsklass för befintliga gång- och cykelpassager (se avsnitt 3.2.2).
Källa: Ystads kommun och Trafikverket (bearbetat av Ramböll), bakgrundskarta från Lantmäteriet.

3.6 CYKELPARKERING

Idag används främst klassiska cykelställ, anpassade för normala cyklar, för fastlåsning av cykelhjul. På vissa platser till, exempel tågstationen i Ystad, finns väderskyddade cykelparkeringsplatser för långtidsparkering. Flertalet av dessa väderskyddade platser är dock placerade för långt från stationen för att kunna avlasta övriga hårt belastade cykelparkeringar vilket även genomförda beläggningsstudier påvisar, se exemplet i figur 16. Möjlighet för ramlåsning, övervakning och speciellt avsedda platser för större cyklar saknas generellt vid de större målpunkterna inom kommunen.



Figur 16. Cykelparkering med väderskydd för långtidsparkering vid Ystads station.

3.7 DRIFT OCH UNDERHÅLL

För att få Ystadsborna att utnyttja tillgänglig cykelinfrastruktur krävs regelbundet underhåll från kommunens driftsansvariga. Viss del av cykelnätet ligger dock längs med statliga vägar samt på tomtmark där Trafikverket respektive markägaren ansvarar för underhållet.

Att till exempel kontinuerligt sopa undan löv samt ta bort is och snö vid vinterväglag är en förutsättning för att minska risken för halkolyckor. I drift och underhåll av cykelbanor ingår även komfort- och tillgänglighetshöjande åtgärder såsom att klippa omgivande buskar och träd, se över beläggning, borttagande av onödiga kantstenar och hinder samt underhåll av luftpumpar och belysning med mera. För att underlätta och snabba på processen samt skapa delaktighet hos medborgarna ska det även vara enkelt att som privatperson rapportera in eventuella brister för både akuta och framtida åtgärder.

3.7.1 Beläggningsåtgärder

2012 genomfördes en komplett underhållsutredning av kommunens samtliga gång- och cykelbanor. Med ett speciellt fordon undersöktes kvaliteten på banorna och brister i form av bland annat potthål, sprickor, sättningar kantskador och gräsintrång registrerades. Resultatet 2012 visade att närmare 77 % av nätet håller en acceptabel standard men där samtidigt närmare 40 % av nätets beläggning har en beräknad restlevnadstid på mindre än 7 år. Kommunen använder detta underlag som prioriteringslista för att planera kommande beläggningsåtgärder. Mer akuta beläggningsåtgärder kopplade till olycksrisk, inrapporterade via till exempel felanmälningsformuläret, åtgärdas normalt samma dag.

3.7.2 Sopning

Kommunens driftsorganisation sköter den regelbundna sopningen av cykelbanor. En stor del av cykelbanorna sopas åtminstone 1 gång/månad. Banor förlagda i parkmiljö sopas 2 gånger/år. Speciella insatser görs dessutom på hösten efter lövfällning samt på våren för att ta bort halkbekämpningsrester.

3.7.3 Snöröjning

Vinterberedskap gäller från den 10 december till den 10 mars då kommunens driftsorganisation kompletteras med inhyrda entreprenörer för att hålla gator, cykelbanor med mera fria från snö och halka. Halkbekämpning sker idag genom saltning. Kommunen har upprättat en prioriteringslista där de viktigaste gatorna och cykelbanorna röjs först för att vara klara innan morgonrusningen inleds. Det finns även en intern prioritering inom prioriteringslistan som anger att cykelbanor ska prioriteras över bilvägar. Cykelbanor med grusbeläggning (t.ex. längs med norra delarna av E65) vinterunderhålls inte. En karta på de prioriterade cykelbanorna går att hitta på kommunens hemsida.

3.7.4 Borttagning av hinder och dylikt

I nuläget jobbas det inte systematiskt med åtgärder för borttagande av onödiga hinder och komfortstörande beläggning, detta åtgärdas sporadiskt efter till exempel önskemål från allmänheten.

Vid många korsningspunkter och där cykelbanan slutar mot en gata finns det idag cykelfällor, grindar eller andra hinder för cykeltrafiken. Hindren har som syfte att förhindra biltrafik på cykelvägarna och minska risken att cyklister i hög hastighet cyklar ut på gatan. I själva verket innebär hindren ofta en större fara för



Figur 17. Exempel på hinder och komfortstörande beläggning längs Surbrunnsvägen, Ystad.

cyklisterna eftersom de kan bidra till singelolyckor samtidigt som de försämrar framkomligheten för exempelvis cyklisterna med lådcyklar och cykelkärror men också för funktionshindrade och fotgängare med t.ex. barnvagn. Alternativ till fallor och riktlinjer för bilhinder presenteras i kapitel 6. *Utförningsstandard.*

3.7.5 Vegetation

I dagsläget finns inga specifika rutiner för regelbunden beskärning av vegetation i sidoområden längs cykelbanor. Åtgärder görs efter inkomna ärenden. Om det är kommunens sidoområden åtgärdas vegetationen av kommunens driftorganisation. Är de placerade på tomtmark informeras markägaren istället om kraven på sikt genom skriften "Klipp häcken" och att de förväntas vidta åtgärder. Denna skrift finns även tillgänglig på kommunens hemsida.

3.7.6 Drift och underhåll av cykelpumpar och belysning

Kommunen har i dagsläget en kompressordriven cykelpump vid tågstationen i Ystad samt manuella pumpar vid tågstationerna i Svarte respektive Köpingsbro. Pumparna genomgår en regelbunden tillsyn en gång per månad och eventuella fel åtgärdas efter inkomna ärenden. För belysning har kommunen inarbetade rutiner för regelbundna kontroller och vid inrapportering om brister åtgärdas dessa av kommunens upphandlade entreprenör.

3.7.7 Felanmäling

På kommunens hemsida kan medborgare enkelt skicka in felanmälingarna via ett formulär. Felanmälingen registreras i kommunens ärendesystem och skickas sedan vidare till aktuell handläggare inom kommunen. På hemsidan visas även status på pågående ärenden varvid det är lätt att se om någon annan redan skickat in anmälan om aktuellt ärende. Det går även att ta del av processen för ett specifikt ärende om så önskas.

3.7.8 Avstängningsrutiner

Vägarbeten sker regelbundet på såväl gator som på cykelbanor inom kommunen. Avstängningarna har för avsikt att säkerställa en trafiksäker arbetsplats för såväl de som arbetar där såväl som för de som ska passera den. Genom en god förståelse för cyklisters behov kan även avstängningarnas komfort-, tillgänglighets- och framkomlighetsbrister minimeras.

För att underlätta vid vägarbeten har därför Ystad kommun tagit fram några exempel på hur trafikordningsplanen och dess avstängning ska se ut för att ta hänsyn till bland annat cyklisters behov. Trafikordningsplanen ska sedan bifogas till aktuell grävningsansökan. Det är dock relativt vanligt förekommande att trafikordningsplanen inte utgår från framtagna typexempel, dels på grund av förutsättningarna skiljer sig från typexemplen. I dagsläget finns det inga rutiner på uppföljning av brister vid avstängningar.

3.7.9 Cykelrensningrutiner

2-4 gånger per år genomförs en utrensning av cyklar som inte används utan endast tar upp värdefulla parkeringsplatser i kommunens hårt belastade cykelställ. De cyklar som står kvar efter 4 veckor med den tejp som ska avlägsnas för att visa att cykeln används, flyttas cykeln till kommunens lager, kontrolleras gentemot polisens register och såvida de inte finns där så skänks eller säljs de vidare. Utrensningen sker framförallt vid tågstationen i Ystad men även andra stora målpunkter såsom tågstationerna i Svarte och Köpingsbro kontrolleras regelbundet.

3.8 CYKELENKÄT

I samband med framtagandet av cykelstrategin genomfördes en enkät där kommuninvånarna kunde svara på ett antal frågor om cykling i Ystad på kommunens hemsida. Frågorna rörde önskemål om nya cykelvägar, förbättring av befintliga cykelvägar, korsningspunkter, vad som skulle underlätta cyklandet, service samt övriga idéer.

Återkommande önskemål och synpunkter bland enkätsvaren var bland annat:

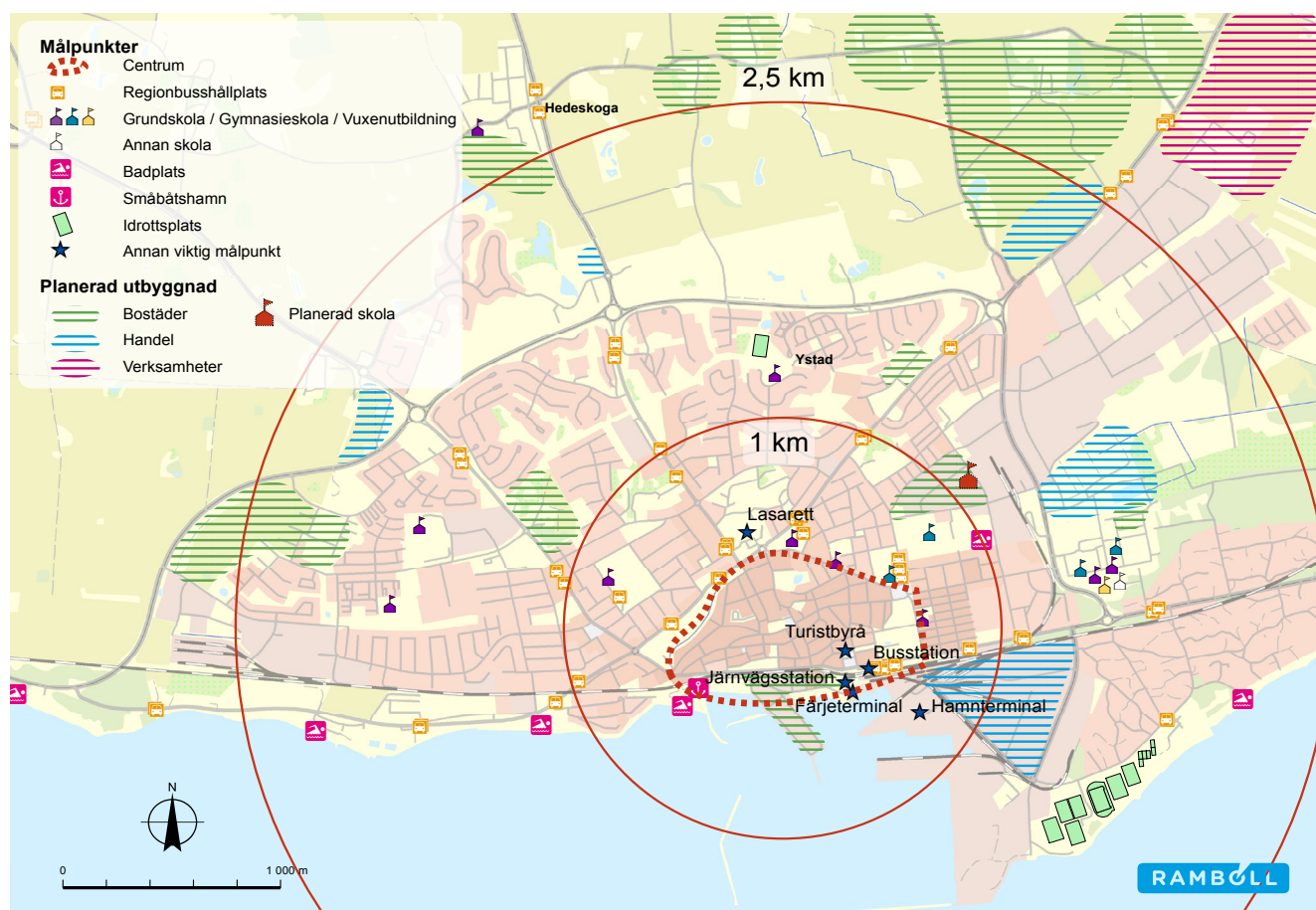
- Cykelvägar Hammar-Kåseberga(-kommungränsen), Ystad-Stora Herrestad(-Tomelilla) och Hedeskoga-Sövestad.
- Cykelbana längs Regementsgatan
- Förbättrad belysning på cykelbanan Ystad-Svarthe
- Förbättrad standard på cykelbanorna längs Österleden och Surbrunnsgatan
- Förbättrad tydlighet i korsningspunkter

- Tydligare uppmärkning av cykelbanor
- Förbättrade cykelmöjligheter till och från järnvägsstationen
- Säkrare korsningar över Dragongatan
- Fler cykelpumpar
- Säkrare cykelparkeringsmöjligheter
- Cykeluthyrning
- Trafikundervisning i skolan

Flera av önskemålen från enkäten återfinns i åtgärdslistan i kapitel 7.



Figur 18. Vid Ystads station är cykelställen hårt belastade.



Figur 19. Målpunkter och planerad utbyggnad i Ystad. Cirkelarna visar avståndet till centrum (Stortorget)
 Källa: Ystads kommun (bearbetat av Ramböll), bakgrundskarta från Lantmäteriet.

3.9 MÅLPUNKTER OCH PLANERAD UTBYGGNAD

Befintliga målpunkter och kommande exploateringar är viktiga utgångspunkter för hur det framtida cykelvägnet bör se ut.

De främsta målpunkterna för cykeltrafiken i Ystad är stadskärnan, järnvägsstationen, skolorna (främst grundskolor och gymnasier), lasarettet, de större fritidsanläggningarna och regionbusshållplatserna, se figur 19. Dessutom är alla arbetsplatser, all form av samhällsservice, alla butiker, med mera potentiella målpunkter.

I de övriga tätorterna i kommunen och på landsbygden är det främst Ystad, skolor, bytespunkter och eventuella arbetsplatser som utgör de viktigaste målpunkterna.

Planerade exploateringsområden finns utpekade i fördjupade översiktsplaner för Ystad, Svarte och Köpingebro. Enligt planen för Ystad ska bostadsutbyggnad främst ske inom den täta staden, inom ringvägen Dag Hammarskjölds väg-Dragongatan, bland annat genom förtätning och utbyggnad av Västra Sjöstaden. Men för att möta efterfrågan på bostäder pekas även byarna i stadens närområde norr om Dag Hammarskjölds väg ut för utbyggnad.

Vad gäller handel ska stadskärnan värnas och det ska inte etableras något externt köpcentrum. Däremot kan yrkrävande handel erbjudas på platser utanför stadskärnan.

Det har påbörjats en utbyggnad av ett verksamhetsområde vid Öja i den nordöstra delen av Ystad. I den fördjupade översiktsplanen pekas förutom detta även på ett område norr om Hedeskoga som kan

komma att behövas för att erbjuda tillräckligt med mark för verksamheter i Ystads närhet.

I Svarte planeras för utbyggnad av bostäder öster, väster och norr om befintlig bebyggelse samt verksamheter och idrottsområde i norr. Köpingebro planeras växa framförallt norr om järnvägen med start runt det före detta sockerbruket. Enligt den fördjupade översiktsplanen planeras för blandstad med bostäder, handel, service och verksamheter närmast järnvägen och ett mer renodlat bostadsområde norr om detta.

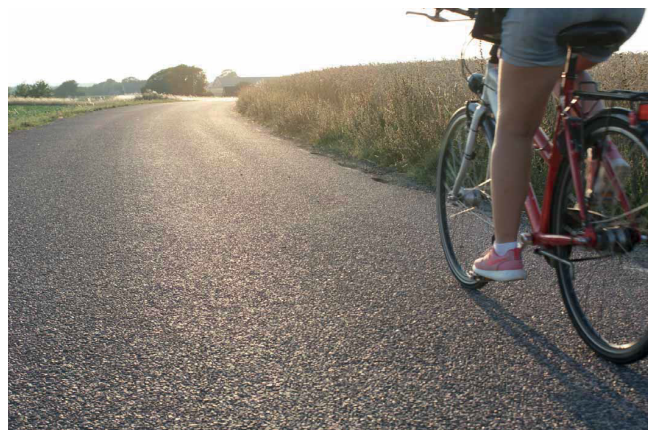
3.10 FRAMTIDA CYKELTRAFIK

Över hälften av alla resor under fem kilometer i kommunen görs med bil. Fem kilometer är också det avstånd som anses vara bekvämt att cykla. Ystads geografiska förutsättningar ger goda möjligheter för en cykelvänlig kommun där fler invånare med lätthet ska kunna välja cykeln istället för bilen.

Genom att anpassa infrastrukturen efter cyklister behov kan resan bli så pass snabb och smidig att cykeln i de flesta fall kan ersätta bilen. Ett första steg är därför att uppmärksamma cykeltrafiken som ett eget trafikslag och skilja det från gångtrafiken för att göra det attraktivare för såväl cyklande som gående.

Nästa steg är att uppmärksamma olika cyklister olika behov och krav på nätet då cyklister är en heterogen grupp med helt olika förutsättningar och önskemål för att cykla:

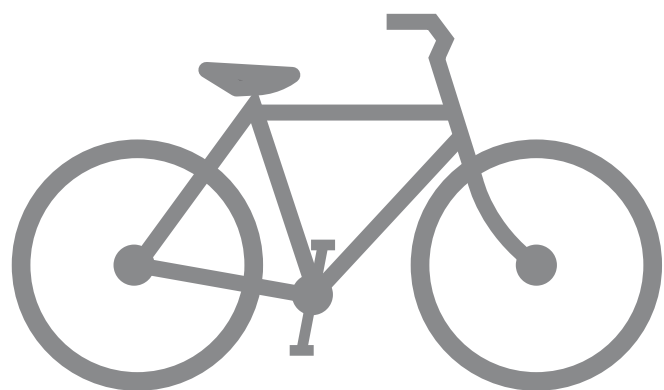
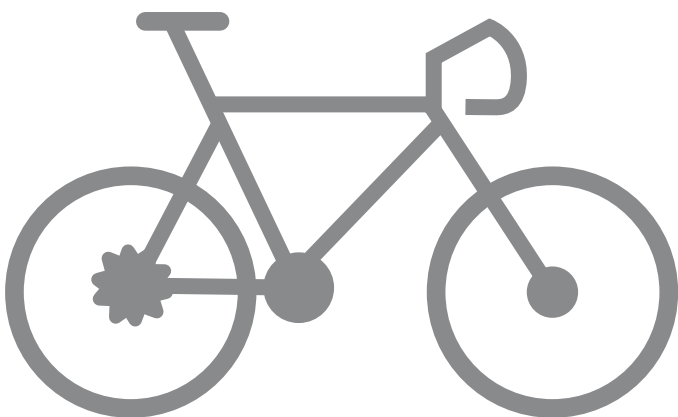
- Cykelpendlaren ställer krav på framkomlighet i form av gena och snabba sträckningar utan hinder och onödiga stopp. Pendlaren kräver också tillförlitlighet i att dessa stråk alltid är farbara samt att det vid slutdestinationen finns en tillgänglig och säker cykelparkering.
- Föräldrar och barn på väg till skola värdesätter i högre grad trygghet och trafiksäkerhet. Separering, låga hastigheter på övrig trafik samt planskildhet vid större vägar är därför viktiga aspekter i cykelnätet för denna kategori.



Figur 20. Det framtida cykelplaneringen i Ystad ska tillgodose olika typer av cyklister behov oavsett om cykeln som transportmedel används för pendling, rekreation, träning eller för att ta sig till skolan.

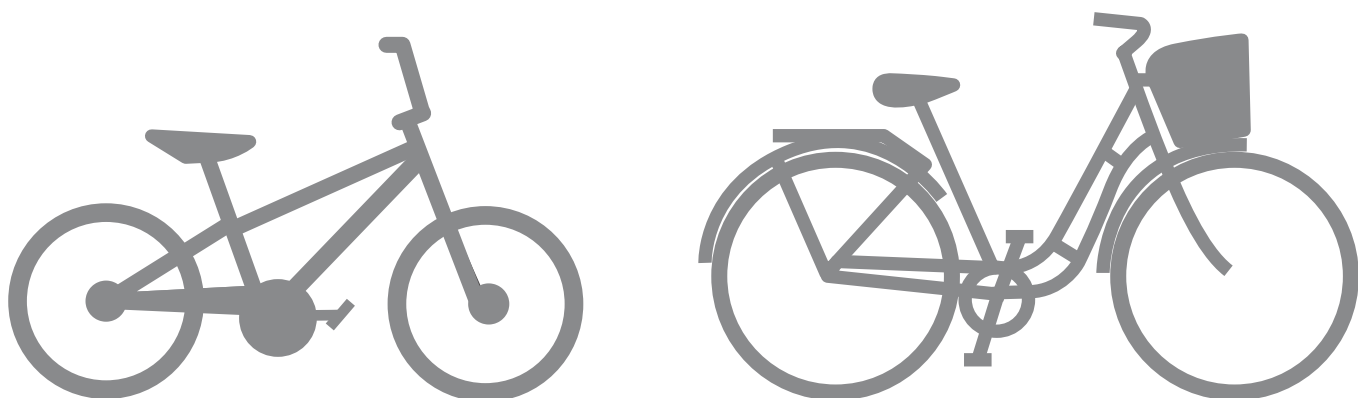
- Träningscyklisten är främst aktiv utanför tätorter där högre hastigheter och färre konflikter kan uppnås. Bra, jämn och ren beläggning på cykelvägar och vägar är viktiga aspekter för denna grupp.
- För de cyklister som främst använder cykeln ur ett rekreativt syfte är omgivning och möjlighet att nå mer rekreativa målpunkter och enkelt skifta till andra trafikslag viktiga förutsättningar. Denna grupp ställer även krav på tydlig vägvisning.

Slutligen krävs det i planeringen av cykeltrafiken att det tas hänsyn till ett framtidsscenario där cykeltrafiken kraftigt har ökat sin färdmedelsandel och att det samtidigt sker en ökning av antalet kommuninvånare. Detta medför att krav ställs på planerandet av ett långsiktigt och kapacitetsstarkt cykelnät som ständigt förtätas och där ny- och ombyggnation, av såväl länkar som korsningar, tar hänsyn till framtida utrymmesbehov.



DEL 2:

CYKELPLAN 2018-2028



4. MÅL FÖR CYKELPLANEN

4.1 ÖVERGRIPANDE MÅL

Det övergripande målet för Ystads cykelstrategi och vidare Ystads cykelplan är att fler av kommunens invånare ska välja att cykla. Målet ska nås samtidigt som antalet olyckor med allvarligt eller måttligt skadade cyklister inte ska öka vilket innebär att risken att skadas som cyklist eller mopedist ska minska.

Det regionala målet, se avsnitt 2.2, om en ökning av andelen resor som sker med cykel från 15 % till 19 % innebär att antalet cykelresor ska öka med ca 58 % till 2030. Omräknat till Ystads kommun motsvarar det 38 % ökning av antalet resor som sker med cykel fram till cykelplanens slutår 2028.










4.2 INDIKATORER

För att tydligt kunna följa upp målsättningen i cykelplanen har ett antal indikatorer tagits fram. Indikatorerna ska följas upp årligen för att kontrollera att kommunens arbete leder i riktning mot det övergripande målet. Förutom en indikator för det övergripande målet finns även indikatorer för de fem strategierna som anges i cykelstrategin, se tabell 1.

**ANTALET CYKELRESOR SOM
KOMMUNENS INVÅNARE GÖR SKA
ÖKA MED 35 % UNDER PERIODEN
FÖR CYKELPLANEN.**

**ANTALET ALLVARLIGT OCH
MÅTTLIGT SKADADE CYKLISTER
OCH MOPEDISTER SKA INTE ÖKA
UNDER PERIODEN FÖR
CYKELPLANEN.**

Tabell 1. Tabell med indikatorer för hur strategierna ska uppnås och vidare det övergripande målet för Ystads cykelstrategi och cykelplan.

INDIKATOR	UTGÅNGSLÄGE 2016	ÖNSKAD RIKTNING
Årliga cykeltrafikeräkningar på cykelvägnätet i Ystad	De första mätningarna görs 2018	 3 % per år
Strategi: Koppla ihop staden med ett gent och sammanhängande cykelnät		
Genhetsknot och restidsknot för resor inom Ystad	Metod för uppföljning tas fram under 2018	
Strategi: Bättre standard på nätet		
Antal singelolyckor med cykel	58 skadade (snitt 2013-2015)	
Andel säkra gång- och cykelpassager längs huvudgatunätet	12 % är säkra enligt Trafikverkets definition	
Enkätundersökning om kommuninvånarnas upplevelse av cykelnätets standard	Enkät och utgångsläge tas fram så snart som möjligt	
Strategi: Koppla ihop staden med landsbygden		
Antal tätorter i kommunen med ordnad cykelväg till Ystad.	4 av 8	
Strategi: Utveckla bytespunkterna		
Antal parkerade cyklar vid utvalda bytespunkter, minst en per tätort.	Utgångsläge tas fram under 2018	
Andel väderskyddade och stöldsäkra cykelparkeringsplatser	Utgångsläge tas fram under 2018	
Strategi: Information och skyltning		
Andel av huvudcykelnätet som har vägvisning	Okänt	
Enkätundersökning om kommuninvånarnas tillgång och bild av information om cykling i kommunen	Enkät och utgångsläge tas fram så snart som möjligt	

5. UPPDATERAT CYKELNÄT

Cykelvägnätet i Ystad delas in i två olika klasser, huvudnät och lokalnät, vars funktion och utformningskrav skiljer sig något. Tillsammans ska de två nätklasserna bilda ett sammanhängande finmaskigt nät med hög standard för alla cyklister.

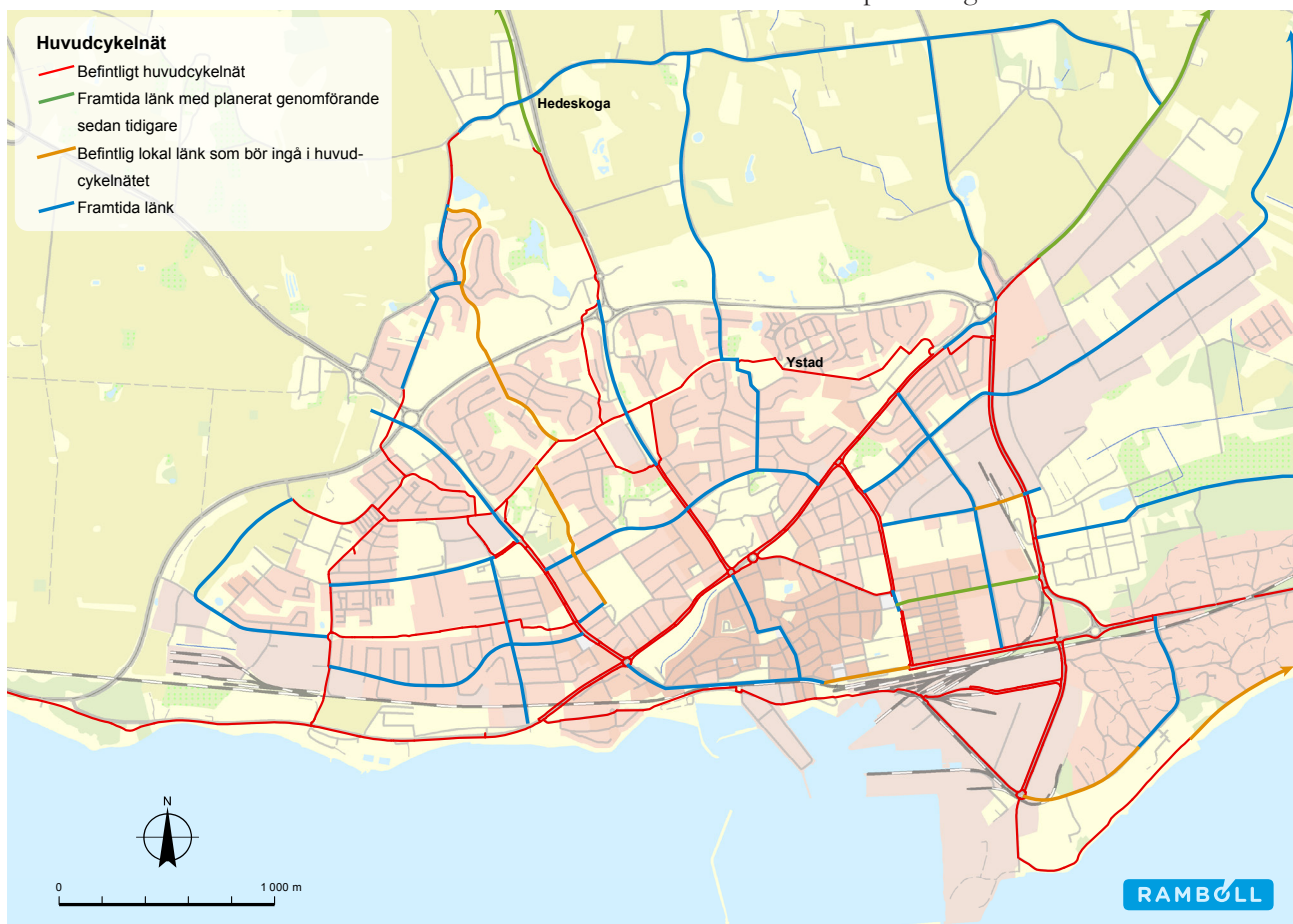
5.1 HUVUDNÄT

Huvudnätet för cykeltrafik i Ystads kommun ska hålla en hög kvalitet vad gäller beläggning, skyltning och belysning. Nätet ska vara gestaltat så att det tydligt framgår att det är avsett för cyklister och på så vis underlätta orienterbarheten och framkomligheten för cyklister liksom minska konflikterna med andra trafikslag. Huvudnätet ska vara utformat så att det upplevs som tryggt, framkomligt och användbart för alla typer av cyklister, oavsett ålder, kön eller mål med cyklingen. Dessa krav specificeras i form av funktionskrav för cykelnätet under kapitel 6. *Utformningsstandard.*

5.1.1 Ystad tätort

Huvudcykelnätet inom staden ska koppla ihop alla delar av staden och till största del bestå av cykelbanor som är separerade från såväl motorfordon som fotgängare. Delar av nätet kan dock under rätt förutsättningar (se kapitel Utformningsstandard) bestå av sträckor där cykling sker i blandtrafik eller längs kombinerade gång- och cykelbanor. I planeringen av huvudcykelnätet bör en maskvidd på cirka 500 meter inom tätorten eftersträvas.

Kartan nedan visar det nuvarande och framtida huvudcykelnätet inom och i direkt anslutning till Ystad. Längs vissa av de utpekade tillkommande sträckorna finns redan idag separerad cykelbana men som idag inte är en del i huvudcykelnätet. I kapitel 7 presenteras de delar av cykelnätet som bör prioriteras för utbyggnad under perioden för denna cykelplan. Det är dock viktigt att hänsyn tas till även övriga delar i kommunens planarbete och att nätet byggs ut enligt cykelplanen i kommunens exploateringsområden.



Figur 21. Huvudcykelnät inom Ystad tätort. Större karta i bilaga 1.
Källa: Ystads kommun (bearbetat av Ramböll), bakgrundskarta från Lantmäteriet.

5.1.2 Byarna

Även i de övriga tätorterna i kommunen finns behov av ett utpekat huvudnät för cykeltrafik som i första hand sammanfaller med huvudnätet för biltrafik. I de fördjupade översiktsplanerna för Svarte och Köpingebro finns ett framtida huvudcykelnät utpekat varför det inte finns behov av ytterligare kompletteringar.

I bilaga 1 finns kartor med framtida cykelnät för byarna. Det bedöms dock inte finnas något behov av utbyggnad av det befintliga cykelnätet i Stora Herrestad, Glemmingebro och Käseberga varför dessa inte finns med.

5.1.3 Landsbygd

På landsbygden ska huvudcykelnätet i första hand knyta ihop staden med landsbygden och byarna, men nätet är också viktigt för turismen och rekreationscyklingen. Därför är förutom byarna även badplatser och andra turistiskt intressanta platser viktiga målpunkter att ta hänsyn till i planeringen.

I kartan nedan presenteras ett huvudcykelnät som kopplar ihop samtliga tätorter i kommunen med Ystad längs befintliga vägar. I övrigt bedöms cykling i blandtrafik längs de relativt lågtrafikerade vägarna på landsbygden vara acceptabelt i de flesta fall.

Eftersom en stor del av det vägnät där det finns behov av utbyggd cykelinfrastruktur har statlig väghållning är det Trafikverket och Region Skåne som genom den nationella och regionala infrastrukturplaneringen har ansvar för planeringen av nya cykelbanor. Kommunen kommer dock att arbeta för en utbyggnad av cykelvägnätet på landsbygden enligt figur 22 nedan.



Figur 22. Det regionala huvudcykelnätet.

Källa: Ystads kommun (bearbetat av Rambøll), bakgrundskarta från Lantmäteriet.

5.2 LOKALNÄT

Lokalnätet för cykeltrafik ska knyta ihop huvudcykelnätet med alla de möjliga målpunkter som finns och ingår som en viktig del i början och slutet av de allra flesta cykelresorna. Via lokalnätet ska cyklister kunna nå alla de mål som kan tänkas finnas i staden. Lokalnätet behöver därför vara mycket mer finmaskigt än huvudnätet och kan även innefatta cykling i blandtrafik längs lokalgator med låga hastigheter och lite trafik i till exempel villaområden och gångfartsområden eller gågator, där cykling är tillåten men sker på fotgängares villkor.

På grund av komplexiteten i lokalnätet är det inte möjligt att peka ut ett framtida lokalnät utan dess funktion och kvalitet måste säkerställas i kommande planprocesser samt ny- och ombyggnadsprojekt.

5.3 BRISTER I CYKELNÄTET

5.3.1 Saknade länkar

I kartorna på föregående uppslag (figur 21 och 22) pekas tillägg till det befintliga huvudcykelnätet ut. Dessa tillägg innefattar både utbyggnader av nätet och uppgraderingar av länkar som idag är delar av det lokala nätet. Viktiga länkar där acceptabel genhet och trafiksäkerhet idag saknas är:

Landsbygd:

- Hammar-Kåseberga-Mälarhusen
- Hedeskoga-Sövestad-Sjöbo
- Ystad-Stora Herrestad-Tomelilla
- Löderup-Löderups strandbad
- Nybrostrand-Glemmingebro
- Nybrostrand-Löderup

Ystad:

- Sjömansgatan
- Regementsgatan
- Missunnvägen
- Gustafsgatan / Thorssons väg
- Edvinshemsvägen
- Norra delen av Malmövägen
- Norra delen av Bellevuevägen
- Nord-sydlig koppling genom centrum
- Österportstorg
- Industrigatan

I den enkät som kommunen gjorde i samband med framtagandet av cykelstrategin framkommer främst önskemål om utbyggnad sträckorna på landsbygden ovan, men även Regementsgatan, Österportstorg och Sjömansgatan återkommer bland önskemålen.

Cykelinfrastrukturen i byarna är framförallt delar i det lokala cykelnätet. Det är främst längs genomfartsgatorna som det finns anledning att anpassa infrastrukturen för cykeltrafik medan övriga gator är så pass lågtrafikerade att det inte är nödvändigt med några särskilda åtgärder. I Stora Herrestad, Glemmeingebro och Kåseberga bedöms cykelnätet vara tillräckligt utbyggt i förhållande till behoven, men i Nybrostrand, Sövestad och Löderup finns det behov av kompletteringar och förbättringar. För Svarte och Köpingebro följer cykelplanen de fördjupade översiktsplanerna för respektive by, se bilaga 2.

Nybrostrand

Villagatorna i Nybrostrand är anpassade för låga hastigheter och cykling i blandtrafik är klart acceptabel standard här. Längs väg 9 saknas dock cykelväg på några sträckor och vägvalen för cyklister är otidliga.

Sövestad

I Sövestad är genomfartsgatorna inte anpassade för cykeltrafik. Det behövs åtgärder för cykeltrafik både längs Sjöbovägen/väg 13 och längs Krageholmsvägen/Högstavägen. Idrottsplatsen är en viktig målpunkt för cyklister, men idag saknas cykelkoppling med tillräcklig god standard dit.

Löderup

Storgatan genom Löderup är inte anpassad för cykeltrafik. Det finns dock en friliggande cykelväg mellan skolan och byn som erbjuder ett gott alternativ dagtid. I fokusprogrammet för Löderup tas korsningspunkten Storgatan-Nytorrgatan upp som ett problem.

5.3.2 Bristande standard i nätet

På längre sikt bör alla delar av huvudcykelnätet om möjligt uppgraderas så att de uppfyller de utformningskrav som gäller, se kapitel 6. Därför behöver en fullständig bristinventering av huvudcykelnätet göras. Det finns dock några sträckor som redan nu

kan konstateras att de inte når upp till tillräckligt god standard:

- Surbrunnsvägen - Cykelbanan är i mycket dåligt skick med träd, trädgropar och hållplatser i cykelbanan som ger dålig framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Österleden - Uppträngande rötter gör beläggningen väldigt ojämn. Dessutom är separeringen mellan fotgängare och cyklister inte tydlig.
- Korsningen Strindbergs väg/Österleden – Järnvägen som korsar Österleden används ytterst sällan av tågtrafik men spåren medför ökad risk för singelolyckor vilket också avspeglar sig i olycksstatistiken. Det är tänkbart att många cyklister korsar Österleden vid spåren för att lättare ansluta till/från Strindbergs väg.

5.3.3 Turism- och rekreationsleder

På landsbygden finns möjlighet att via det lågtrafikerade vägnätet utveckla leder för turism- och rekreationscykling genom vägvisning och kartor. Dessa kan till exempel koppla ihop natursköna stråk och målpunkter som rekreationsområden, stränder och sevärdheter såsom pittoreska byar och slott. Ett område kan vara sjöarna i nordvästra delen av kommunen.



Figur 23. Cykelvägen längs Östra Kustvägen mot Käseberga.

6. UTFORMNINGSTANDARD

6.1 FUNKTIONSKRAV

I detta kapitel redovisas de funktionskrav och utformningsprinciper som ska gälla för det kommunala cykelnätet i Ystads kommun. Funktionskraven ska gälla som krav vid all ny- och ombyggnad medan utformningsprinciperna är stöd till hur cykelnätet kan utformas för att funktionskraven ska uppnås.

Utformningsprinciperna i detta kapitel är dock inte heltäckande utan endast de mest centrala principerna tas upp. Vid nybyggnation av cykelinfrastruktur ska därför den senaste utgåvan av Vägar och gators utformning (VGU) som ges ut av Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting följas. Stöd för utformningen kan även hämtas i GCM-handboken från 2010.

Tabell 2. Funktionskrav i cykelvägnätet

FUNKTIONSKRAV I CYKELVÄGNÄTET		
	Huvudnätet	Lokalnätet
FRAMKOMLIGHET		
Dimensionerande hastighet	30 km/h på sträcka 12 km/h i korsning	20 km/h på sträcka 12 km/h i korsning (gäller ej gångfartsområden och gågator)
Genomsnittshastighet längs stråk	15 km/h	Inget krav
Prioritering i korsningar med biltrafik	Utgångspunkten ska vara att cykeltrafikens framkomlighet ska prioriteras före biltrafikens.	Inget krav
TRAFIKSÄKERHET		
Omkörning	Utformningen ska alltid tillåta omkörningsmöjligheter.	Inget krav
Hinder	Utgångspunkten ska vara att inga fasta hinder får förekomma.	Utgångspunkten ska vara att inga fasta hinder får förekomma.
Korsningspunkter med motorfordonstrafik	Ska som utgångspunkt vara hastighetssäkrade	Bör vara hastighetssäkrade
KOMFORT		
Beläggning	Jämn och minsta möjliga rullmotstånd. Hål, kanter m.m. får ej förekomma.	Jämn och minsta möjliga rullmotstånd. Hål, kanter m.m. får ej förekomma.
TRYGGHET		
	Nätet ska upplevas som tryggt dygnet och året runt av samtliga användargrupper.	Nätet ska upplevas som tryggt dygnet och året runt av samtliga användargrupper. Detta kan tillgodoses genom alternativa stråk.

6.2 ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGSPRINCIPER

6.2.1 Material och beläggning

Påverkar funktionskrav: Komfort, framkomlighet, trafiksäkerhet

Längs huvudnätet ställs höga krav på underlaget för att ge bästa möjliga förutsättningar för cykeltrafiken varför asfalt ska vara standard vid nybyggnation. Grus eller annan ej hårdgjord beläggning samt stenbeläggning får inte förekomma i huvudnätet. I de äldre centrala stadsmiljöerna har stenbeläggning i gator dock ett historiskt värde där viss nedsatt framkomlighet och komfort får accepteras men där åtgärder ska minimera konsekvenserna för trafiksäkerheten.

I lokalnätet och längs cykelstråk som främst används i rekreativt syfte kan annan beläggning än asfalt, till exempel grus eller stenmjöl, vara acceptabelt om det säkerställs att den hålls jämn, har tillräckligt hög friktion och kan halkbekämpas på ett tillfredsställande sätt.

Det är viktigt att ta hänsyn till att cyklister ofta väljer att cykla på den yta med bäst förutsättningar. Om körbanan eller gångytan är jämnare och bekvämare än cykelytan så kommer många cyklister sannolikt att välja den bekvämaste vägen oavsett reglering. Cykelbanan bör därför aldrig ha sämre standard än intilliggande gata. Motsvarande risk finns även om gångytan håller sämre kvalitet än cykelytan varför det är viktigt att alla ytor är anpassade till respektive trafikantslag.

6.3 UTFORMNING AV STRÄCKOR

6.3.1 Separering mot biltrafik

Påverkar funktionskrav: Trafiksäkerhet, trygghet

För att huvudcykelnätet ska upplevas som tryggt och vara framkomligt för samtliga cyklister är utgångspunkten att det alltid ska vara separerat från biltrafiken. I vissa fall kan undantag dock göras. Val av separeringsform ska då göras enligt tabellen nedan.

Tabell 3. Lämplig separeringsform mellan biltrafik och cykel i huvudnätet

Skyltad hastighet	Separeringsform
≥70 km/h	Avskild cykelbana
60 km/h	Cykelbana
40/50 km/h	Cykelbana Cykelfält kan accepteras vid biltrafikflöden under 600 fordon per dimensionerande timme där i princip endast vuxna cyklister rör sig
≤30 km/h	Blandtrafik Det krävs att gatan är utformad på ett sådant sätt att hastighetsgränsen hålls.

I lokalnätet är kraven på separering mellan cyklister och motorfordonstrafik lägre om det finns alternativa vägval med god standard som innebär en omväg på mindre än 50 %. Cykling i blandtrafik är då acceptabelt på gator med 40 km/h om trafikflödet är mindre än 3000 fordon/dygn och på gator med 50 eller 60 km/h om trafikflödet är mindre än 2500 fordon/dygn. För de delar av lokalnätet där många barn rör sig, till exempel i närheten av skolor och fritidsanläggningar, ska dock samma krav som för huvudnätet tillämpas.

Utanför tätbebyggt område behöver cykeltrafiken bara separeras vid biltrafikflöden över 2 000 fordon/dygn eller hastighetsgräns 80 km/h och högre.

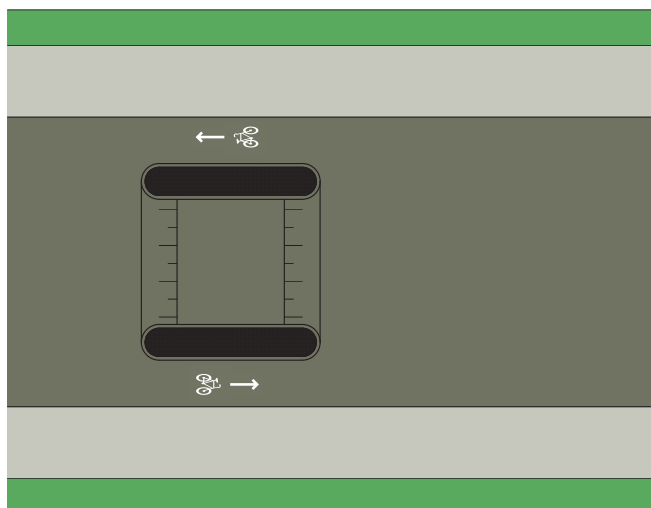
Separeringen mellan bil- och cykeltrafik kan bestå av vägmarkering, betongstöd, kantsten, skiljeremsa eller vägräcke. Separering med endast vägmarkering bör endast användas på enkelriktade cykelbanor där cykelfält

kan vara en lämplig separeringsform enligt tabellen ovan. I tätort är separering med kantsten och skiljeremsa lämpligt då vägmärken och stolpar kan placeras i skiljeremsa. Om det finns kantstensparkering bör skiljeremsa enligt GCM-handboken vara 1 meter bred. Om skiljeremsa är smalare än 0,8 m ska vägmärken och andra stolpar placeras längs fasad. Utanför tätort och längs gator med hastighetsgräns 70 km/h eller högre bör en cykelbana avskiljas med en gräsbesädd skiljeremsa med bredd enligt VGU. Betongstöd, så kallade GCM-stöd, kan användas i tätort på platser där de estetiska kraven är lägre samt på landsbygd där hastighetsgränsen är 80 km/h eller lägre och trafikflödet är mindre än 8000 fordon/dygn.

6.3.2 Cykling i blandtrafik

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, komfort

Även på gator där cykling sker i blandtrafik är det viktigt att utformningen anpassas utifrån cykeltrafikens förutsättningar. Samtliga funktionskrav i tabell 2 ovan gäller även på dessa gator. Det är dessutom viktigt att gatan utformas för en maximal motorfordonshastighet på 30 km/h.



Figur 24. Principiell utformning av cykelsluss.

Hastighetsdämpande åtgärder bör även de anpassas för cykeltrafiken. Ett sätt att förbättra framkomligheten och komforten för cyklister vid gupp och avsmalningar kan vara att anlägga så kallade cykelslussar där cyklister kan

cykla vid sidan om guppet och avsmalningen och på så vis få en bekvämare färdväg, se figur 24.

Enkelriktning av gator innebär problem för cyklister som är mer känsliga för omvägar än bilister och därför kan det vara lämpligt att se till att det är möjligt att cykla mot enkelriktat.

I Sverige är det inte möjligt att undanta cykeltrafik från bestämmelser om enkelriktning på så vis som görs i till exempel Danmark. Istället är en möjlighet att skylta ”förbud mot trafik med motordrivna fordon” i ena riktningen vilket medger cykling i båda riktningarna men har i princip samma innebörd för motorfordonstrafik som enkelriktning. En annan möjlig åtgärd är att anlägga en enkelriktad cykelbana i motsatt riktning som enkelriktningen. Cykelbanan kan antingen göras upphöjd eller endast markeras med en heldragen linje.

6.3.3 Separering mellan fotgängare och cyklister

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trygghet

Separering mellan fotgängare och cyklister är viktig framförallt för fotgängarnas trygghet och framkomligheten för cyklisterna. Det kan även ha betydelse för trafiksäkerheten men eftersom det sker relativt få olyckor mellan fotgängare och cyklister är betydelsen av separering av denna anledning mindre.



Figur 25. Separering mellan fotgängare och cyklister med hjälp av olika beläggning (Kristianstadsnågen i Ystad).

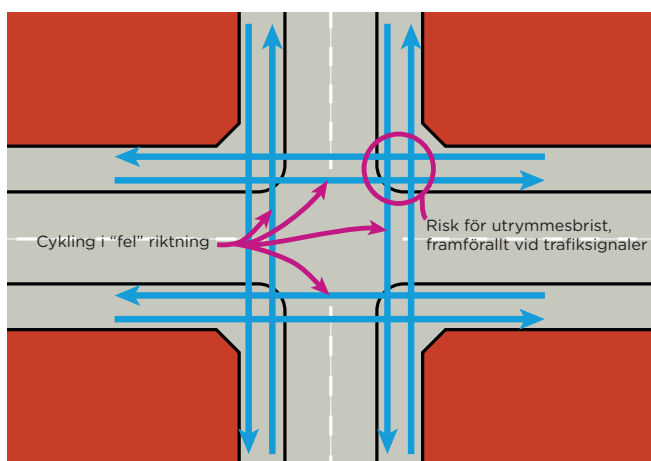
Längs gatuhuvudnätet i tätort ska det alltid finnas separering mellan cykel- och gångtrafik. Separeringen bör göras genom att ytorna ges olika beläggning, lämpligen asfalt på cykelbanan och betongplattor eller motsvarande på gångbanan.

I lokalnätet samt huvudnätet utanför tätort behöver separering mellan fotgängare och cyklister bara ske vid platser där cyklister med lätthet når hastigheter över 30 km/h, t.ex. i nedförsbackar.

6.3.4 Enkel-/dubbelriktning

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trafiksäkerhet

Grundregeln är att cykelbanor är dubbelriktade och för att de ska vara enkelriktade krävs vägmärke och lokal trafikföreskrift. Det finns dock fördelar med enkelriktade cykelbanor, främst i form av förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningar. Cyklister som cyklar på "fel" sida av gatan längs dubbelriktade cykelbanor löper större risk att bli påkörda än cyklister som cyklar på "rätt" sida av vägen både i vanliga korsningar men framförallt i cirkulationsplatser.



Figur 26. Principskiss som visar problem med dubbelriktade cykelbanor.

En blandning av enkelriktade och dubbelriktade cykelbanor kan vara förvirrande för trafikanterna och därför bör nätet vara så enhetligt reglerat som möjligt. Med tanke på att en stor del av cykelnätet i Ystad idag är utformat för dubbelriktad cykeltrafik bör utgångspunkten vara att det även i fortsättningen ska vara dubbelriktat. Men genom att nya cykelbanor längs

gator inom staden byggs på båda sidor av gatorna går det att enkelt konvertera till enkelriktad trafik i framtiden. Nätet blir på så vis robustare för ökad cykeltrafik. Cykelbana på båda sidor av gatan bör därför eftersträvas i huvudnätet inom Ystads tätort. Undantag bör dock göras på sträckor där alla målpunkter finns på den ena sidan av vägen och det är långt mellan korsningarna då det är mer lämpligt med dubbelriktad cykelbana på den sida av vägen där målpunkterna till största del finns. Vid övergångar mellan enkelriktade och dubbelriktade delar av nätet är det viktigt att det läggs stor omsorg vid tydlighet gentemot cyklisterna så att alla enkelt förstår hur det är tänkt att man ska cykla och att cykelbanan är enkelriktad.

Cykelbanor i övriga delar av nätet kan utformas och regleras som dubbelriktade på den ena sidan av gatan.

6.3.5 Cykelbana förbi busshållplatser

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trafiksäkerhet

För att undvika konflikter mellan cyklister, fotgängare och bussresenärer ska cykelbanan i första hand dras bakom busshållplatser.

Vid utrymmesbrist och vid hållplatser med få på- och avstigande kan cykelbanan dock dras framför väderskyddet. I dessa fall är det viktigt att utformningen bidrar till ett bra samspel mellan cyklister, fotgängare och bussresenärer. Cykelbanan bör vara markerad förbi hållplatsen men kan vid behov smalnans av något. Det är också viktigt att hinder såsom hållplatsstolpe och väderskydd placeras minst 0,4 meter från cykelbanan. Det behöver också säkerställas att det är bra framkomlighet för fotgängare förbi hållplatsen och att dessa inte behöver använda cykelbanan för att passera.

Utformningen av hållplatser i övrigt ska följa Skånetrafikens hållplatshandbok.

6.3.6 Bredder

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet

Tabell 4. Rekommenderad bredd på cykelbanor enligt Råd för Vägar och gators utformning. Observera att tabellen endast anger cykelbanans bredd och att utrymme för gångbana tillkommer.

Rekommenderad bredd (m)				
Typ av cykelbana	Flöde	Inga sidohinder - minsta tillåtna bredd	Sidohinder en sida	Sidohinder båda sidor
Dubbelriktad cykelbana	Lågt	2,4	2,7	3,0
	Medel	3,3	3,7	4,0
	Högt	4,5	4,8	5,1
Enkelriktad cykelbana	Lågt	1,3	1,7	2,1
	Medel - högt	2,0	2,25	2,5

Lågt flöde < 360 cyklister/timme/riktning

Medelhögt flöde 360-1440 cyklister/timme/riktning

Högt flöde >1440 cyklister/timme/riktning

Tillräckligt breda cykelbanor är viktiga för att skapa god framkomlighet där det är möjligt för snabbare cyklister att köra om långsammare på ett tryggt och säkert sätt. Cykelbanor bör alltid vara så breda att de rekommendationer som anges i VGU (se tabell 4 ovan) uppnås. Till sidohinder i tabellen räknas till exempel räcken, kantstöd och husväggar. För att tillgodose funktionskravet angående omkörningsmöjligheter på huvudnätet bör bredder enligt medelhögt eller högt flöde i tabellen om möjligt väljas för huvudcykelnätet eftersom bredderna för lågt flöde inte är anpassade för omkörningar.

Observera att tabell 4 endast anger cykelbanans bredd och att utrymme för gångbana tillkommer.

Kombinerade gång- och cykelbanor bör normalt vara 4 meter breda. Vid låga flöden och om de inte ingår i huvudcykelnätet kan bredden minskas till 3 meter.

Cykelfält ska normalt vara 1,75 meter breda. Vid flöden under 150 cyklister/dimensionerande timme kan bredden minskas till 1,5 meter.

6.3.7 Linjeföring och fritt utrymme

Påverkar funktionskrav: Komfort, trafiksäkerhet, trygghet

Med hänsyn till den dimensionerande hastigheten i cykelnätet bör horisontalradier på sträckor på minst 20 m på huvudcykelnätet och 10 m på lokalnätet eftersträvas i enlighet med VGU.

Fri höjd längs cykelbanor ska vara minst 2,5 meter. Sidohinder eller växtlighet ska aldrig finnas inom 0,4 meter från cykelbanan, i innerkurvor ökas detta till 2 meter.

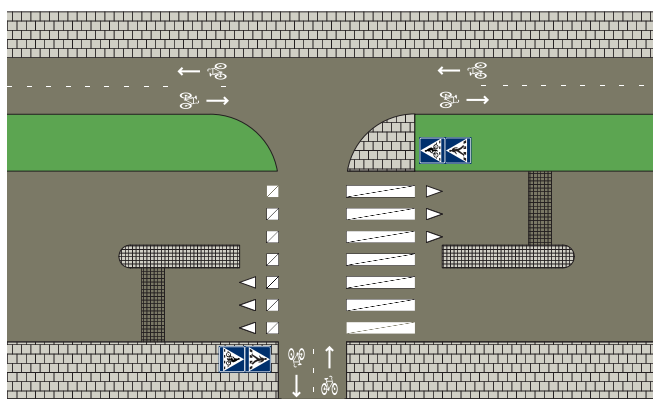
6.4 UTFORMNING AV KORSNINGAR

6.4.1 Reglering och hastighetssäkring

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet

Det finns två huvudsakliga regleringsformer för platser där en cykelbana korsar en körbana; cykelpassager och cykelöverfarter. Något förenklat gäller att vid cykelpassager har cyklister väjningsplikt mot korsande trafik medan det omvända förhållandet gäller vid cykelöverfarter. Cykelöverfarter ska utformas så att ”fordon inte förs med högre hastighet än 30 km i timmen” vilket säkerställs till exempel genom farthinder och ska markeras med vägmärke och vägmarkering, både väjningslinje och markering för cykelpassage/-överfart. Även cykelpassager kan markeras med vägmarkering men det finns inget sådant krav.

I Ystads kommun ska utgångspunkten vara att cykeltrafiken ges prioritet framför biltrafiken i korsningar längs huvudcykelnätet. Detta innebär att korsningarna regleras som cykelöverfarter och hastighetssäkras till 30 km/h. Detta gäller även cirkulationsplatser men inte i signalreglerade korsningar. Ett alternativ till cykelöverfart men med samma innebörd vad gäller väjningsplikt är att cykelbanan och gångbanan byggs genomgående och obruten genom korsningen. Detta kan vara ett lämpligt alternativ där en cykelbana längs en huvudgata korsar en mindre tvärgata.



Figur 27. Principiell utformning av cykelöverfarter.

Övriga korsningspunkter i nätet kan utformas och regleras som cykelpassager där det är viktigt att det tydligt framgår att cyklister har väjningsplikt. Om

det finns ett hastighetssäkrat övergångsställe intill cykelpassagen eller om det finns andra anledningar att hastighetssäkra passagen, t.ex. att det är en viktig skolväg eller en olycksdrabbad plats bör passagen av tydlighetsskäl, efter att den hastighetssäkrats, regleras som en cykelöverfart.

För att det ska vara en tydlig skillnad mellan cykelöverfarter och cykelpassager ska cykelpassager, undantaget i signalreglerade korsningar, inte markeras med vägmarkering.

6.4.2 Trafiksignaler

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet

Trafiksignaler är i första hand till för att styra höga motorfordonsflöden och fördela framkomligheten mellan olika strömmar och trafikslag. Signalreglerade korsningar kan ofta innebära en ökad känsla av trygghet men har i själva verket ofta begränsade effekter på trafiksäkerheten.

För att säkra god framkomlighet för cyklister i signalreglerade korsningar bör åtgärderna nedan övervägas:

- Cykelsignalen ska bli grön i varje omlopp (så kallad överanmälan från biltrafiken) så cyklister inte ska behöva stanna för att trycka på knappen.
- Cyklister ska detekteras så att de inte i onödan behöver sänka hastigheten vid trafiksignaler. Detekteringen kan ske med t.ex. radar eller slingor och bör ske 20-40 meter före signalen.
- Förgrönt för oskyddade trafikanter används i korsningar med mycket högersvängande biltrafik för att synliggöra cyklister.
- Om det finns grön våg bör den anpassas till cykeltrafiken.

I korsningar där det inte finns separerade cykelbanor och cykling därmed sker i blandtrafik bör cykelboxar och tillbakadragen stopplinje anläggas. Räcke med fotstöd bör placeras vid alla signalreglerade korsningar där det finns utrymme.

6.4.3 Detaljutformning

6.4.3.1 Radier

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trafiksäkerhet

Det är viktigt att hänsyn tas till cyklisters säkerhet och risken att falla omkull med cykeln i utformningen av korsningar. Om cyklisten tvingas till lägre hastigheter än ca 12 km/h kan det vara svårt att hålla balansen på cykeln och risken att trilla ökar. Vid körradier över 5 meter går det att hålla 12 km/h varför detta bör eftersträvas i utformningen.

6.4.3.2 Kanter

Påverkar funktionskrav: Komfort, trafiksäkerhet

Det får aldrig förekomma ojämnheter eller skarpa kanter på cykelbanor. Detta gäller även där cykelbanan börjar, slutar eller korsar en bilväg. Vid anslutning till körbanor ska kantstenen tas bort eller anläggas utan visning. Så kallade asfaltcigarrer eller fasad kantsten ger inte tillräckligt god komfort för cyklister.

6.4.3.3 Trevägs korsningar och fastighetsutfarter

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, trafiksäkerhet, komfort

Vid fastighetsutfarter är det viktigt att det tydliggörs att bilister ska lämna företräde mot fotgängare och cyklister på den korsande gång- och cykelbanan. Ett lämpligt sätt att göra detta är att låta gång- respektive cykelbanan behålla sin utformning över utfarten. Denna utformning bör vara standard vid alla fastighetsutfarter över gång- och cykelbana och kan också vara lämplig där en cykelbana längs en huvudgata korsar en sekundärväg som har väjningsplikt mot huvudgatan. För att ytterligare uppmärksamma bilister på att de kan förvänta sig korsande cykeltrafik kan dubbelriktade cykelsymboler målas på cykelbanan.

I planeringen av nya områden bör inriktningen vara att antalet fastighetsutfarter över cykelbanan ska vara så få som möjligt.



Figur 28. Genomgående gång- och cykelbana över utfart, exempel från Västra Varvsgatan i Malmö.

Cykelpassager eller -överfarter över sekundärvägar bör i möjligaste mån göras genomgående och raka. I vissa fall kan det dock vara lämpligt att vid högre flöden på sekundärvägen dra in cykelpassagen ca 5 meter. Cykelbanans radier inför passagen bör då vara minst 6-8 meter för att inte försämra komforten för cyklister eller medföra ökad risk för singelolyckor.

6.4.3.4 Bilhinder och fällor

Påverkar funktionskrav: Framkomlighet, komfort, trafiksäkerhet,

Utgångspunkten är att det aldrig ska finnas några fasta hinder på cykelbanor eftersom dessa försämrar både trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. För att hindra biltrafik på cykelvägar kan eftergivliga pollare vid behov sättas upp. Pollarna ska vara utrustade med reflexer och minsta fri bredd ska vara 1,5 meter.

Fällor ska endast sättas upp där det finns stor risk att cyklister cyklar rakt ut på en tungt trafikerad väg i hög hastighet och sikten samtidigt är dålig. Fällorna ska då ha tydliga reflexer och säkerställa fria mått i enlighet med VGU.

6.5 ÖVRIGA UTFORMNINGSPRINCIPER

6.5.1 Belysning

Påverkar funktionskrav: Trygghet

För att säkerställa tryggheten ska hela huvudcykelnätet vara belyst. För utformning av belysning bör Trafikverkets Vägbelysningshandbok användas.

6.5.2 Vägvisning

Påverkar funktionskrav: Orienterbarhet

Cykelvägvisning ska finnas längs huvudcykelnätet inom Ystads kommun. Målpunkter som bör vägvisas är:

- Kommunens tätorter
- Stadsdelarna inom Ystad
- Järnvägsstationer
- Sjukhus
- Större fritidsanläggningar
- Viktiga turistmål

Övriga vägvisningsmål kan behöva identifieras i en vägvisningsplan. I de fall målpunkterna ligger utanför huvudcykelnätet kompletteras med skyltning i det lokala nätet. Skyltning ska finnas i alla punkter där cyklisten ställs inför ett vägval.

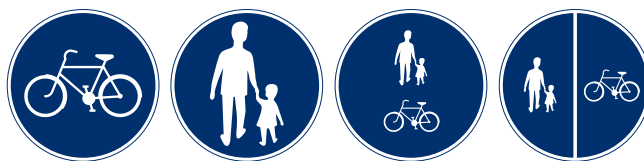
För att skapa en så enhetlig skyltning som möjligt ska designen på skyltningen utgå från Trafikverkets framtagna standard för regional cykelvägvisning men kan behöva anpassas något för att passa in i tätortsmiljö. Avstånd anges med en noggrannhet på 100 meter och gäller fram till målpunktens centrum.

6.5.3 Skyltning och vägmarkering

Påverkar funktionskrav: Orienterbarhet

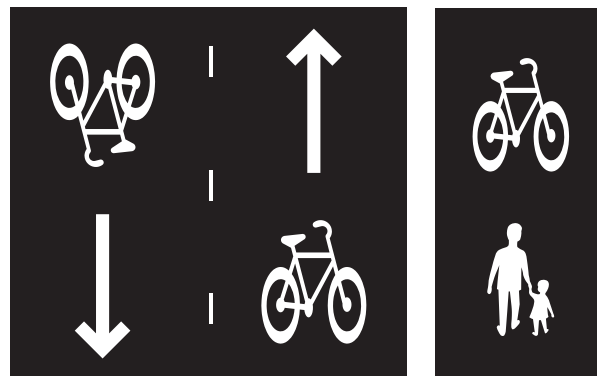
Det ska alltid vara tydligt för alla trafikanter vad som är en cykelbana och hur den är reglerad. Cykelbanan ska därför alltid märkas upp med lämpligt vägmärke (D4, D6 eller D7) och vägmarkering. Gångbanor som ansluter till cykelbanor kan, om det inte tydligt framgår att de inte är avsedda för cykeltrafik märkas ut med märke D5.

Dubbelriktade cykelbanor bör förses med mittlinje och riktningssvisare enligt figur 30 nedan. Cykelsymbolerna och riktningssvisarna placeras strategiskt längs cykelbanan. Om cykelbanan är smalare än 2,4 meter kan mittlinjen utgå. Kombinerade gång- och cykelbanor bör markeras med cykelsymbol och gångsymbol på liknande vis, se figur 30. Cykelfält ska markeras med cykelsymbol efter alla korsningar och därefter minst var 50:e meter.



Figur 29. Påbudsmärke D4, D5, D6 och D7.

Källa: Transportstyrelsen



Figur 30. Cykelbanor ska markeras med symboler och riktningssvisare. Dubbelriktad cykelbana till vänster, kombinerad gång- och cykelbana till höger.

6.6 CYKELPARKERING

Möjligheterna till bra och säker parkering är en viktig faktor för att fler ska välja att cykla. Beroende på ärende och plats är dock kraven på cykelparkeringarna olika. I tabell 5 nedan visas de funktionskrav som bör gälla för korttids- respektive långtids-/nattparkering.

Korttidsparkering är cykelparkering som används för kortare ärenden och besök, till exempel som besöksparkering i centrum eller vid fritidsanläggningar. Långtids- och nattparkering är platser där cykeln parkeras under en hel dag eller längre alternativt över natten, till exempel vid kollektivtrafikknutpunkter.

Viktigast för att cykelparkeringen ska vara attraktiv och fungera som avsett är att det finns tillräckligt med platser och att den är lokaliserad på ett bra sätt i förhållande till målpunkten. Förutom det direkta avståndet till målpunkten är även läget i förhållande till cykelvägen till målpunkten viktigt. Om lokaliseringen innebär att cyklisterna måste cykla förbi sitt mål för att komma till parkeringen minskar användningen.

För att de parkerade cyklarna inte ska riskera att trassla in sig i varandra med risk för skador på broms- och växelväjrar som följd är det viktigt med tillräckligt stort avstånd mellan de parkerade cyklarna. För hjulhållande ställ är ett c/c-avstånd på 0,7 meter mellan hjulhållarna att föredra medan den för ramställ bör vara 0,9 meter. Om beläggningen på ställen riskerar att bli väldigt hög kan c/c-avståndet för hjulhållande ställ minskas till 0,6 meter och i undantagsfall till 0,5 m. Detta kan till exempel vara nödvändigt på de mest attraktiva platserna på större parkeringsanläggningar, t.ex. vid järnvägsstationer där det finns cykelställ med bra standard men längre bort från målpunkten.

Tabell 5. Funktionskrav för parkering och service.

FUNKTIONSKRAV FÖR PARKERING OCH SERVICE		
	Korttidsparkering	Långtids-/nattparkering
Beläggningsgrad	Högst 80 %	Högst 80 %
Lokalisering	Inom 25 m från målpunkt	Inom 100 m från målpunkt
Trygghet	Ska vara upplyst och placerad där det är rörelse under större delen av dygnet.	Ska vara upplyst och placerad där det är rörelse under större delen av dygnet. Det bör finnas möjlighet att låsa in cykeln eller övervakning.
Säkerhet	Möjligt att låsa fast cykeln i ramen.	Möjligt att låsa fast cykeln i ramen. Det bör finnas möjlighet att låsa in cykeln eller övervakning.
Service	Inget krav	Cykelpump ska finnas. Förvarings- och enklare reparationsmöjligheter bör erbjudas samt laddmöjligheter för elcyklar.
Väderskydd	Inget krav	Ska finnas
Utrymme/utformning	Det ska vara möjligt att parkera cykeln utan att den riskerar att trassla ihop sig med andra cyklar.	Det ska vara möjligt att parkera cykeln utan att den riskerar att trassla ihop sig med andra cyklar. Platser även för större cyklar såsom lastcyklar eller trehjulingar ska finnas.

7. ÅTGÄRDER

I detta kapitel redovisas utpekade åtgärder för att stärka cykeltrafiken i Ystads kommun. Åtgärderna är kategoriserade efter framtagna strategier från "Cykelstrategi Ystad kommun" och innehåller såväl infrastruktur- och informationsåtgärder som förbättrade drift och underhållsrutiner. De fysiska åtgärderna som ska genomföras, t.ex. nybyggnad av cykelvägar, behöver kombineras med informationsinsatser om åtgärderna för att få maximal effekt.

Åtgärderna kan beröra flera parter men huvudansvarig avdelning anges för respektive åtgärd. Listan kan komma att förändras under planens giltighet men de färgade raderna är utpekade som prioriterade. Samtliga åtgärder har grovt kostnadsuppskattats och delas in *Utrednings- och personalkostnader (U)* respektive *Investeringskostnader (I)* i skalan *Mindre-Liten-Mellan-Stor*. De olika kostnadsstegen definieras enligt tabell 6 till höger.

Tabell 7. Konkreta åtgärder för hur strategierna och målet för cykelplanen ska uppnås. Färgade rader är utpekade som prioriterade under perioden för cykelplanen.

KOPPLA IHOP STADEN MED ETT GENT OCH SAMMANHÅGANDE CYKELNÄT KOPPLA IHOP STADEN MED LANDSBYGDEN

INSATSONOMRÅDE	INSATS	BESKRIVNING	ANSVARIG	KOSTNAD
Trafiksignaler	Utred och inför överanmälan och förgrönt vid signaler.	Vid grönt för medlöpande motorfordonstrafik ska cykeltrafiken också ha grönt utan att behöva anmäla separat. Ökar komfort och framkomlighet. Genom att släppa fram cyklister i korsningen innan motorfordonstrafiken ökar framkomligheten men framförallt trafiksäkerheten.	Gata	Liten (U)
	Placera ut radardetektorer och räcken.	Tillsammans erbjuder detektorer och räcken att cyklister inte själva behöver anmäla korsningsbehovet samt att cyklister bekvämt kan invänta grönt utan att behöva kliv av cykeln. Ökar komforten, minskar risken för fallolyckor samt ökar respekten för rödljus.	Gata	Mindre (I)
Reglering	Möjliggör cykling mot enkelriktat.	Förbättrar tillgängligheten i framförallt centrala Ystad.	Gata	Mindre (I)
Tillgänglighet	Ta fram metod för analys av genhetsknot och restidskvot.	Var är nätet begränsat för cyklister? Hur kan genhetsknoten förbättras?	Gata	Liten (U)
Framkomlighet	Genomför framkomlighetsanalys genom inventering och hastighetsstudier längs huvudnätet.	Vilka punkter och eller sträckor begränsar medelhastigheten?	Gata	Liten (U)

Tabell 6. Definition av mindre, liten, mellan och stor kostnad.

	INVESTERINGS-KOSTNADER	UTREDNINGS-KOSTNADER
Mindre (I)	<0,3 Miljoner kr	
Liten (I)	0,3-2 Miljoner kr	<2 veckors heltidsarbete
Mellan (I)	2-10 Miljoner kr	2 veckor - 2 månaders heltidsarbete
Stor (I)	>10 Miljoner kr	>2 månaders heltidsarbete

**KOPPLA IHOP STADEN MED ETT GENT OCH SAMMANHÄNGANDE CYKELNÄT
KOPPLA IHOP STADEN MED LANDSBYGDEN**

Trygghet	Ta fram enkät för undersökning av cyklisters trygghet.	Genom intervjuer, enkäter och GIS-analyser fås en bättre överblick över hur tryggt nätet upplevs och vilka platser som upplevs som otrygga.	Gata	Liten (U)
	Analysera säkra skolvägar.	Analysera skolbarn-/ungdomars resväg till och från skola och vilka platser som upplevs som trygga och kanske medför alternativa vägar eller färdstätt. Studera även faktisk trafiksäkerhet.	Gata	Mellan (U)
	Analysera säkra fritidsvägar.	Analysera barn-/ungdomars resväg till och från fritidsaktiviteter. Klargör vilka platser som upplevs som otrygga och kanske medför alternativa vägar eller färdstätt. Studera även faktisk trafiksäkerhet.	Gata	Mellan (U)
Cykelöverfarter	Genomför ombyggnation av cykelpassager till cykelöverfarter.	Definiera platser aktuella för ombyggnation utifrån riktlinjer i denna cykelplan. Reservera en årlig pott för ombyggnation.	Gata	Mellan (I)
Ombyggnation av korsningspunkter	Strindbergs väg / Österleden	Järnvägen som korsar Österleden används ytterst sällan av tågtrafik men spåren medför ökad risk för singelolyckor vilket också avspeglar sig i olycksstatistiken. Det är tänkbart att många cyklister korsar Österleden vid spåren för att lättare ansluta till/ från Strindbergs väg. En uppstyrd passage/överfart vid platsen skulle minska singelolyckorna.	Gata	Endast passage: Liten (U) Hast.säkrad: Liten (I)
Ombyggnation/-nybyggnation av sträckor	Sjömansgatan	Ny separerad cykelbana på båda sidor av gatan mellan Kyrkogårdsgatan/Västerleden och järnvägsstationen (900 m).	Gata	Stor (I)
	Regementsgatan	Ny separerad cykelbana mellan Österportstorg och Dragongatan (700 m).	Gata	Mellan (I)
	Missunnavägen	Ny separerad cykelbana mellan Spaljégatan och Kommendörsgatan (750 m).	Gata	Mellan (I)
	Gustafsgatan / Thorssons väg	Ny separerad cykelbana alternativt cykelfält mellan Malmövägen och Kristianstadsvägen (1400 m).	Gata	Stor (I) (alternativt liten)
	Edvinshemsvägen	Ny separerad cykelbana alternativt cykelfält mellan Kommendörsgatan och framtida gata genom Västra sjöstaden (700 m).	Gata	Mellan (I) (alternativt liten)
	Norra delen av Malmövägen	Ny separerad cykelbana på båda sidor av gatan mellan Missunnavägen och Drottning Margarethas väg (500 m). Även anslutning till Backaleden vid befintlig planskildhet.	Gata	Stor (I)

**KOPPLA IHOP STADEN MED ETT GENT OCH SAMMANHÄNGANDE CYKELNÄT
KOPPLA IHOP STADEN MED LANDSBYGDEN**

	Norra delen av Bellevuevägen	Ny separerad cykelbana på båda sidor av gatan mellan Pilgrimsgatan och Dag Hammarskjölds väg (800 m). Anslutning till befintliga planskildheter under Dag Hammarskjölds väg.	Gata	Stor (I)
	Nord-sydlig koppling genom centrum	Förbättring av cykelmöjligheterna i nord-sydlig riktning genom centrum mellan Kristianstadsvägen och Österleden (600 m).	Gata	Mellan (I)
	Österportstorg	Binda ihop cykelbanorna längs Jennygatan och Surbrunnsvägen (ca 150 m ny separerad cykelbana på båda sidor av gatan).	Gata	Mellan (I)
	Industrigatan	Ny separerad cykelbana alternativt cykelfält mellan Surbrunnsvägen och Fridhemsgatan (550 m).	Gata	Mellan (I) (alternativt liten)
	Surbrunnsvägen	Ombyggnad av cykelbanorna på båda sidorna av gatan. Cykelbanan är i mycket dåligt skick med träd, trädgröpar och hållplatser som ger dålig framkomlighet och trafiksäkerhet.	Gata	Mellan (I)
	Österleden	Förbättring av beläggning av separering. Uppträngande rötter gör beläggningen väldigt ojämn. Dessutom är separeringen mellan fotgängare och cyklisterna inte tydlig.	Gata	Mellan (I)
Hycykelsystem	Utredning	Ett hycykelsystem kan erbjuda bättre möjlighet för boende och besökare att röra sig på cykel i Ystad och erbjuda en komplett hållbar reskedja tillsammans med kollektivtrafiken.	Gata	Liten-Mellan (U)
Verka för nybyggnad av cykelvägar längs statliga vägar	Hedeskoga-Sövestad (-Sjöbo)	Ny separerad cykelbana längs väg 13. Totalt 20 km varav 10 km inom Ystads kommun (Hedeskoga-Sövestad 5,5 km). Planerat färdigställande 2018.	-	
	Ystad-Stora Herrestad (-Tomelilla)	Ny separerad cykelbana längs väg 19. Totalt 14 km varav 8 km inom Ystads kommun (Ystad-Stora Herrestad, 4 km, har planerat färdigställande 2018).	-	
	Hammar-Kåseberga-Skillinge	Ny separerad cykelbana längs väg Östra Kustvägen. Totalt 15 km varav 14 km inom Ystads kommun. Planerat färdigställande 2019-2022.	-	
	Nybrostrand-Glemmingebro	Ny separerad cykelbana längs väg 9. Totalt 5 km.	-	
	Löderup-Nybrostrand	Ny separerad cykelbana. Totalt 10 km.	-	

**KOPPLA IHOP STADEN MED ETT GENT OCH SAMMANHÄNGANDE CYKELNÄT
KOPPLA IHOP STADEN MED LANDSBYGDEN**

	Krageholmsvägen/ Högestavägen i Sövestad	Ny separerad cykelbana. Totalt 1,5 km.	-	
	Storgatan i Löderup	Ny separerad cykelbana. Totalt 1,5 km.	-	
	Väg 9 genom Nybrostrand	Den utpekade cykelvägen går i blandtrafik på parallellgator och innebär flera otydliga vägval.	-	
	Löderup-Löderups strandbad	Ny separerad cykelbana. Totalt 5,2 km.		

BÄTTRE STANDARD PÅ CYKELVÄGNÄTET

ÅTGÄRD	INSATS	BESKRIVNING	ANSVARIG	KOSTNAD
Inventera och åtgärda fel	Röj omgivande buskage och växtlighet.	Förbättrar siktförhållanden, säkerställer god framkomlighet och ökar tryggheten.	D&U	Mellan (U)
	Kontrollera brunnslocksriktningar.	Minska risken för singelolyckor där cyklister fastnar med hjulet i dagvattenbrunnar.	D&U	Liten (U)
	Säkerställ enhetlig beläggning.	Jämn beläggning (asfalt generellt) är en förutsättning för god komfort. Smågatsten ska till exempel inte finnas där fastighetsinfarter korsar cykelbana.	D&U	Liten (U)+ Mindre (I)
	Förbättra vägmarkering och skyltning.	Gör det tydligare för samtliga trafikanter att förstå trafiksituationen. Vid inventering uppmärksammas reparations- och målningsbehov.	D&U	Stor (U)+ Mindre (I)
	Ta bort hinder och fållor.	Hinder på cykelbanor får endast förekomma i undantagsfall. Föranleder singelolyckor och begränsar framkomligheten.	D&U	Stor (U)+ Mindre (I)
	Komplettera och förbättra belysning.	Kontrollera hur många sträckor som saknar belysning och åtgärda i enlighet med utformningskraven i cykelplanen.	D&U	Liten (U)+ Mindre (I)
	Övrigt	Årlig inventering av hela nätet för att uppmärksamma brister som inte felanmälts.	Gata + D&U	Liten (U)
Underhållsutredning	Följ upp tidigare genomförd underhållsutredning.	Är identifierade akuta fel åtgärdade? Går genomförandet av långsiktiga beläggningståtgärder m.m. enligt plan? Klargör när en ny underhållsutredning behövs tas fram.	D&U	Mellan (U)
Snöröjning	Uppdatera det prioriterade nätet.	Se över prioriteringslistan för snöröjning så att den överensstämmer med huvudnätet angivet i Cykelplanen.	D&U	Liten (U)

BÄTTRE STANDARD PÅ CYKELVÄGNÄTET

	Utveckla snöröjningsrutiner.	Idag plogas och saltas cykelbanor. Flera kommuner har infört så kallad sopsaltning med kraftiga förbättringar i framkomlighet och minskat antal singelolyckor som resultat. Utred möjlighet för utveckling.	D&U	Mellan (U)
Avstängning	Vidareutveckla avstängningsrutiner.	Dagens rutiner har brister för bland annat cykelbanor. Genom att se över rutinerna med speciellt fokus på hur dessa ska följas upp ökar möjligheten att avstängningarna sker på ett korrekt sätt.	D&U	Mellan (U)

UTVECKLA BYTESPUNKTERNA

ÅTGÄRD	INSATS	BESKRIVNING	ANSVARIG	KOSTNAD
Service	Placera ut cykelpumpar och reparationsstation.	Placera ut cykelpumpar och stationer för att kunna genomföra enklare reparationer vid stora målpunkter för att öka cykeltrafikens status.	Gata	Mindre (I)
Cykelparkering	Ta fram P-norm.	Inför parkeringsnorm för cykel som främjar att cykelparkering hanteras i bygglovsansökningar.	Plan	Liten (U)
	Inventera beläggning.	Inventera årligen beläggning vid kommunens viktigaste målpunkter. Ta fram åtgärdsplan.	Gata	Mellan (U)
	Anlägg fler cykelparkeringar och utveckla befintliga.	Avsätt en årlig pott för att åtgärda enligt plan ovan samt anpassa fler parkeringsplatser efter specifika behov av låsmöjligheter samt cykeltyper.	Gata	Mindre (I)

INFORMATION OCH SKYLTING

ÅTGÄRD	INSATS	BESKRIVNING	ANSVARIG	KOSTNAD
Vägvisning	Ta fram cykelvägvisningsplan.	Ta fram en vägvisningsplan för vägvisning som binder ihop kommunens tätorter, stadsdelar och målpunkter med logisk och strategiskt placerad vägvisning.	Gata	Mellan (U)
	Ta fram en cykelkarta.	Kompletterar vägvisningen. Inför rutiner för utdelning av kartor via till exempel hemsida, turistinformation, skolor samt till nyinflyttade.	Gata	Liten (U) + Mindre (I)
	Lokalisera turism- och rekreationsleder samt vägvisa och ta fram kartor och guider för dessa.	Rekreativa sammanhängande rutter möjliggör för fler att upptäcka kommunens olika delar och målpunkter på cykel.	Gata	Liten (U)

INFORMATION OCH SKYLTING

	Kontinuerligt uppdatera NVDB.	Genom att kontinuerligt leverera data till den nationella databasen kan den regionala ruttplaneraren (trafiken. nu) uppdateras. Skapa koppling från Ystads kommuns cykelsida.	Gata	Liten (U)
Statushöjning	Cykelräknare	Placera ut cykelräknare längs med de viktigaste stråken för att öka statusen samt skapa möjlighet att samla in statistik. Med manuella räkningar årligen kan även utvecklingen för olika snitt inom tätorten åskådliggöras.	Gata	Mindre (I)
	Kampanjer	Genom att årligen genomföra en kampanj för att uppmärksamma cyklingen i kommunen stärks statusen väsentligt. Kan med fördel göras i EU-projekt. Gott om exempel finns från andra kommuner, regioner och länder.	Gata	Liten-Stor (U)
	Cykelbibliotek	Många kommuner erbjuder sina medborgare att få prova på en el- eller lådcykel för att tydliggöra fördelarna vid pendling respektive transporter.	Gata	Mindre (I)
	Extern granskning	Genom att delta i till exempel Cykelfrämjandets Kommunvelometer eller genomföra en så kallad BYPAD, granskas kommunens cykelarbete regelbundet och jämförs med andra kommuners arbete.	Gata	Liten-Mellan (U)
Utbildning	Cykelskolor	Det är inte alltid självklart att alla vuxna kan cykla. Genom att initiera och/eller leda en cykelskola kan fler lära sig cykla. Exempel finns i flera andra kommuner.	Gata	Mellan (U)
	Cykelundervisning i skolan	Genom regelbunden trafikutbildning och cykelaktiviteter läggs en bra grund för ett ökat cyklande och bättre förståelse i trafiken.	Gata	Liten (U)
	Cykellekplats	Gör cyklandet lekfullt för yngre barn för att tidigt lägga en grund för att göra cyklandet till det naturliga sättet att förflytta sig framöver.	Park	Liten (I)
Kommunikation	Hemsida	Samla in tillgänglig information om cykling i Ystad och presentera på hemsida. T.ex.: Cykelstrategi- och plan, cykelbokslut, cykelkarta, ruttplanerare, olika riktlinjer och aktuella ombyggnationer m.m. Mobilanpassa	Gata	Mellan (U)
	Konferenser	Delta och anordna konferenser för kompetensutveckling samt att marknadsföra kommunen som en cykelkommun.	Gata	Liten (U)

8. REFERENSER

Cykelstrategi för Skåne (2016). Remissversion. Region Skåne.

Tillgänglig: <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-cykelstrategi-for-skane/>

Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025 (2014). Region Skåne. Tillgänglig: <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/cykelvagsplan-for-skane-2014-2025/>

Cykelstrategi Ystads kommun (2015). Ystads kommun.

Fördjupad översiktsplan för Svarte (2009). Ystads kommun. Tillgänglig: http://ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/antagen_planhandling_fop_svarte.pdf

Fokus Svarte (2013). Ystads kommun. Tillgänglig: <http://ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fokusprogram-svarte-godkant-av-kf-20131219-webb.pdf>

Fokus Löderup (2015). Ystads kommun. Tillgänglig: http://ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fokusprogram-loderup_antaget-av-kf.pdf

Fokus Glemmingebro (2016). Ystads kommun. Tillgänglig: http://ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fokus-pa-byarna/fokusprogram-glemmingebro-godkant-kf-20160615--98_mindre.pdf

GCM-handboken (2010). SKL och Trafikverket.

Köpingebro fördjupad översiktsplan (2014). Ystads kommun. Tillgänglig: http://ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fop-kopingebro/kopingebro_antagen_fordjupad_oversiktsplan_minsta-filstorlek.pdf

Mobilitetsplan för Skåne (2016). Remissversion. Region Skåne. Tillgänglig: <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-mobilitetsplan-for-skane/?highlight=mobilitetsplan>

Mål för framtidens resor och transporter (2008). Prop. 2008/09:93, Näringsdepartementet.

Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/>

Mål för transporter och infrastruktur (2016). Regeringen. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Resvaneundersökning för Skåne 2013 (2013). Ramböll Sverige AB.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 (2016). Remissversion. Region Skåne. Tillgänglig: <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-strategi-for-ett-hallbart-transportssystem-i-skane-2050/>

Staden Ystad 2030 - fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun (2016). Ystads kommun. Tillgänglig: http://ystad.se/globalassets/dokument/sam/planavdelningen/fop-ystad/fop-ystad-antagen-av-kf-20160615-94_mindre-fil.pdf

Vägledning för regional cykelvägvisning (2015). Trafikverket. Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/se/v%c3%a4gledning-f%c3%b6r-regional-cykelv%c3%a4gvisning>

Ystad som handelsplats, attitydundersökning 2014. (2014). Tyréns AB.

Översiktsplan 2005 Ystads kommun (2005). Ystads kommun. Tillgänglig: <http://ystad.se/boende--miljo/planer-och-program/oversiktsplanering-/oversiktsplan-2005/>



Ystads kommun