

GÅNG- OCH CYKELPLAN FÖR SKURUPS KOMMUN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2023-11-27



SAMMANFATTNING

Gång- och cykelplanens primära syfte är att vara ett stöd och hjälpmedel för planering, anläggning och drift av gång- och cykelvägnätet i Skurups kommun. Planen anger inriktning på arbetet samt pekar ut målsättningar och åtgärder kopplade för att nå målsättningarna. I denna revidering har gående inkluderats i en gång- och cykelplan då transport till fots i lika hög grad bidrar till ett hållbart resande som cykling.

VISION

- Gång- och cykelvägnätet inom kommunen ska vara och upplevas gent, trafiksäkert och tryggt.

MÅL

- Region Skånes resvanundersökningar ska visa på en kontinuerlig ökning av resor som görs till fots eller cykel.
- Inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor med gående eller cyklister inblandade skall ske där Skurups kommun är väghållare.

ÅTGÄRDER KOPPLADE TILL MÅLEN

- Alla prioriterade gång- och cykelvägar ska vara utbyggda till 2033. Då är alla tätorterna sammanbyggda och även sammankopplade med Sydkustleden.
- De prioriterade sträckorna i tätorterna skall vara utbyggda 2027.
- Inom tätorterna ska trafikmiljön utformas så att naturlig hastighetsefterlevnad sker för den motordrivna trafiken, samtidigt som fotgängares och cyklisters framkomlighet och säkerhet prioriteras.
- Det ska anordnas säker cykelparkering vid större kommunala målpunkter för att minska risken för stöld och skadegörelse.



INNEHÅLL

INLEDNING	5
Syfte	6
Avgränsning	6
Tidplan	6
MÅL	8
Nationella mål	9
Regionala mål	9
Kommunala mål	9
Översiktsplan 2035	9
RESOR OCH RESVANOR	10
VAL AV FÄRDMEDEL för SAMTLIGA resor	11
VAL AV FÄRDMEDEL för resor upp till 3 km	12
VAL AV FÄRDMEDEL för resor upp till 5 km	12
VAL AV FÄRDMEDEL för resor upp till 10 km	12
Analys	13
ÅTGÄRDER	14
Skurups tätort	15
Prioriterade åtgärder i Skurups tätort	15
Rydsgårds tätort	17
Skivarps tätort	18
Abbekås tätort	19
Prioriterade sträckor utanför tätorterna	20
GC-vägar mellan tätorterna	20
Abbekås-Skivarp-Skurup	21
Rydsgård-Skurup	21
Janstorp-Skurup	21
Slimminge-Skurup	21
Nya exploateringsområden	22

INLEDNING



Föreliggande dokument är en revidering och aktualisering av Skurups kommuns antagna cykelplan från 2016 där även gångtrafik har inkluderats.

SYFTE

Gång- och cykelplanens primära syfte är att vara ett stöd och hjälpmedel för planering, anläggning och drift av gång- och cykelvägnätet i Skurups kommun. Planen anger inriktning på arbetet samt pekar ut målsättningar och åtgärder kopplade för att nå målsättningarna.

AVGRÄNSNING

I denna revidering har gående valts att inkluderas i en gång- och cykelvägsplan. Transport till fots bidrar i lika hög grad till ett hållbart resande som cykling gör. I stort sett all utbyggnad av infrastrukturen görs i form av kombinerad gång- och cykelväg (GC-väg). Samtliga tätorter i Skurups kommun har en geografisk utbredning som innebär att det finns goda möjligheter att gå. Avståenden mellan tätorterna är längre vilket innebär att cykel med stor sannolikhet är det dominerande transportslaget för resor mellan tätorterna.

Planen omfattar huvudsakligen områden med kommunal väghållning då det enbart är inom dessa områden som Skurups kommun har rådighet över gator och vägars sträckning och utformning. Utformning av gång- och cykelvägar hanteras ej inom planen utan för det ändamålet används andra rådgivande och styrande dokument som Vägar och Gators Utformning (VGU) samt Transportstyrelsens föreskrifter och råd om vägmärken och vägmarkeringar.

TIDPLAN

Denna gång- och cykelplan ersätter den gällande cykelplanen från år 2016. Cykelplanen för Skurups kommun avser tidsperspektivet 2023-2033, planen bör revideras minst en gång under denna period.



GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER SEDAN FÖRRA PLANEN ANTOGS

1. GC-vägen längs Sydkusten har blivit klassad som nationell cykelled (Sydkustleden).
2. GC-väg till Svaneholms slott från Skurups tätort.
3. GC-väg längs Södergatan från Fabriksgatan till Jörgensgatan i Skurup.
4. GC-väg längs Kyrkogatan från Södra Kungsgatan till Arkitektgatan i Skurup.
5. GC-väg längs Stationsgatan och Bangatan, Rydsgårds stationsområde
6. GC-väg från Norregatan till Rydsgårds arena och Rydsgårds nya skola.
7. GC-väg längs Korrehusgatan i Skurup.
8. GC-väg längs Svaneholmsvägen från Industrigatan till Spetsgatan i Skurup.
9. GC-väg längs Arkitektgatan i Skurup.
10. GC-väg nedanför Zimmermans backe som binder ihop Hyltaskog med Bräkneområdet.
11. Ett antal kortare sträckor där koppling saknades mellan närbelägna befintliga GC-vägar har byggts.
12. Befintlig gångbana på Stamvägen och Rönngatan har anpassats till GC-väg.
13. Samtliga nya exploateringsområden får en GC-infrastruktur inom områdena och anslutningar till befintligt GC-nät.
14. GC-väg längs del av Västergatan i Rydsgård.
15. GC-väg längs Stattenagatan i Skurup
16. GC-väg längs Västra Spetsgatan i Skurup.
17. GC-väg från Handelsplatsen mot Bräkneområdet (pågår 2023)
18. GC-väg från Norrgatan över Föreningsgatan och vidare längs Elleholmsvägen.
19. GC-väg längs Smedgatan i Skurup (pågår 2023).
20. GC-väg längs Mårtensgatan i Skurup (pågår 2023).
21. GC-väg från Fabriksgatan till Svaneholms Allé (pågår 2023).
22. GC-väg från Femkorset till Föreningsgatan längs Östergatan (pågår 2023).
23. Byggnation av cykelöverfarter (pågår 2023).
24. Hastighetsdämpande åtgärder på Södergatan, Svaneholmsvägen, Kyrkogatan och Jörgensgatan i Skurup.
25. Förstärkt belysning av cykelpassager och övergångsställen på 7 platser (pågår 2023).
26. Hastighetsdämpande åtgärder på Stationsområdet i Rydsgård.
27. 120 nya cykelplatser under tak med ramlås på Skurups station.
28. 70 befintliga cykelplatser under tak har försetts med ramlås på Skurups station.
29. 24 nya cykelplatser under tak med ramlås på Rydsgårds station.
30. Kameraövervakning runt stationerna i Skurup och Rydsgård.
31. Olika typer av motorfordonshinder på GC-vägar har ersatts med pollare för att öka framkomligheten för gående och cyklister.
32. Cirka 20 övergångsställen har försetts med taktila stråk och pollare.
33. Höga kantstenar och andra typer av hinder har åtgärdats på cirka 20 platser.

MÅL



- *Region Skånes resvanundersökningar ska visa på en kontinuerlig ökning av resor som görs till fots eller cykel.*
- *Inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor med gående eller cyklister inblandade skall ske där Skurups kommun är väghållare.*

NATIONELLA MÅL

De nationella transportpolitiska målen anger:

- **Övergripande mål**
 - Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
- **Funktionsmål**
 - Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- **Hänsynsmål**
 - Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

REGIONALA MÅL

Region Skåne har i ett flertal styrdokument tagit fram olika målsättningar för det hållbara resandet. År 2030 skall andelen resor med cykel utgöra 19 % av och resor till fots 11 %.

KOMMUNALA MÅL

Skurups kommun befinner sig i en stark tillväxtfas som attraherar såväl fler boende som företagsetableringar. Kommunikationer pekas ut som en av tre nyckelområden i Vision 2045. Resandet med tåg är bland det högsta i Skåne vilket gör att stationerna i Skurup och Rydsgård är viktiga målpunkter för cyklister och gående.

ÖVERSIKTSPLAN 2035

Översiktsplanen är en viktig del i kommunens utveckling av nya boendemiljöer och därmed skapande av förutsättningar för en god tillväxt i kommunen. Översiktsplanen utgår från fyra prioriterade inriktningar för en hållbar utveckling av Skurups kommun:

- Attraktiva och trygga livsmiljöer
- Nära till natur och rekreation
- Goda kommunikationer
- Levande hav och attraktivt kustområde



RESOR OCH RESVANOR



- *Region Skånes resvanundersökningar ska visa på en kontinuerlig ökning av resor som görs till fots eller cykel.*

Region Skåne genomför vart femte år en Resvaneundersökning där invånare i alla olika Skånes kommuner får besvara frågor och redogöra för sitt resande under en tidsperiod. Detta sammanställs på såväl regional som kommunal nivå. Den senaste undersökningen genomfördes 2018.

VAL AV FÄRDMEDEL FÖR SAMTLIGA RESOR

Skurups kommun



Skurups tätort



Övriga skånska kommuner med färre än 20 000 invånare



VAL AV FÄRDMEDEL FÖR RESOR UPP TILL 3 KM

Skurups kommun

Cykel 18 % Gång 27 % Bil 55 %



Skurups tätort

Cykel 20 % Gång 28 % Bil 51 % Kollektivtrafik 1 %



Övriga skånska kommuner med färre än 20 000 invånare

Cykel 20 % Gång 25 % Bil 53 % Kollektivtrafik 2 %



VAL AV FÄRDMEDEL FÖR RESOR UPP TILL 5 KM

Skurups kommun

Cykel 14 % Gång 21 % Bil 64 % Kollektivtrafik 1 %



Övriga skånska kommuner med färre än 20 000 invånare

Cykel 18 % Gång 19 % Bil 60 % Kollektivtrafik 3 %



VAL AV FÄRDMEDEL FÖR RESOR UPP TILL 10 KM

Skurups kommun

Cykel 11 % Gång 15 % Bil 69 % Kollektivtrafik 5 %



Övriga skånska kommuner med färre än 20 000 invånare

Cykel 14 % Gång 14 % Bil 66 % Kollektivtrafik 6 %



ANALYS

Resor upp till 3 km handlar nästan uteslutande om resor inom tätort. Skurups kommuns tätorter erbjuder varierande möjligheter att färdas till fots eller på cykel.

- Skurups tätort har ett relativt väl utbyggt GC-vägnät genom hela tätorten.
- I övriga tätorter är möjligheten att cykla genom tätorten begränsad och det är ofta nödvändigt att cykla i blandtrafik för att kunna ta sig genom hela tätorten.

Det bedöms finnas en god potential för att överföra korta resor (< 3 km) från bil till cykel eller gång och prioriterade insatser är:

- Att befintligt GC-vägnät knyts ihop så att cykling i blandtrafik undviks och att GC-vägnätet både är och upplevs som säkert, tryggt och gent.
- Att det finns säkra passager för gående och cyklister som skall korsa de mer trafikerade gatorna.
- Att det finns goda möjligheter att parkera sin cykel vid kommunala målpunkter och att parkeringen är utformad för att minska risken för stöld och skadegörelse.
- Att viktiga målpunkter och nya exploateringsområden har god anslutning till befintligt GC-vägnät.

Resor över 5 km handlar om resor från landsbygd in till tätort, resor mellan tätorter eller resor enbart på landsbygd. Här handlar det uteslutande om att GC-vägar saknas och cyklister är hänvisade till cykling i blandtrafik och ofta på vägar som enligt Region Skånes cykelbarhetsklassning är mindre lämpliga eller olämpliga för cykling. För att öka resandet till fots eller cykel för resor över 5 km måste GC-vägnätet mellan tätorterna i kommunen byggas ut.



ÅTGÄRDER



För att uppnå målen i gång- och cykelplanen måste ett antal åtgärder genomföras. Dessa delas in i ortsspecifika åtgärder samt generella utvecklingsmöjligheter enligt nedan.

GENERELLA UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

- På ett antal platser knyta ihop befintliga cykelvägar så att en resa från punkt A till B inte kräver att man cyklar en omväg eller måste cykla i blandtrafik.
- Utbyggnad av sträckor som saknar GC-vägar.
- Förbättring av framkomlighet, tillgänglighet och säkra passagemöjligheter över vägar och gator.
- Nya exploateringsområden får en koppling till befintliga GC-vägar.

SKURUPS TÄTORT

Skurups tätort har en nästintill cirkulär utbredning med en diameter på cirka 3 km vilket gör tätorten väl lämpad för att resa till fots eller cykel. En del naturliga höjdskillnader förekommer inom tätorten. Stationen och centrum är placerade i tätortens mitt vilket gör dessa till naturliga målpunkter för cyklister och gående tillgängliga inom 1,5 km avstånd för majoriteten av tätortens invånare.

PRIORITERADE ÅTGÄRDER I SKURUPS TÄTORT

1. GC-väg längs del av Saritslövsvägen som idag saknar GC-väg. Planeras för åtgärd under 2023-2024.
2. GC-väg längs Bruksgatan och Lillgatan som knyter ihop befintlig GC-nät med Lillgården samt Vårdcentralen, planeras för åtgärd 2024-2025.
3. Stora Torggatan från Östra Hornsgatan och söderut saknar GC-väg, detta kräver samordning med framtida byggnation på fastigheten där Mackleanskolan var belägen och planeras för åtgärd 2025-2027.
4. Befintlig gångbana byggs om till GC-väg längs Prästgatan som knyter ihop centrum och östra Skurup med västra Skurup, planeras för åtgärd 2024.
5. Befintlig gångbana längs Lilla Nygatan och vidare genom Stadsparken byggs om till GC-väg. Planeras för åtgärd 2024-2025.
6. Befintlig gångbana på Norrgatan byggs om till GC-väg. Planeras för åtgärd 2024-26.
7. Från exploateringsområde Travgatan knyts GC-vägnätet ihop med befintlig GC-väg i Solgårdsparken samt längs Östergatan. Görs i samband med exploatering 2026-27.
8. GC-väg längs Tegelgatan som knyter ihop Kyrkogatan med Smedgatan samt kommande exploateringsområde Pilgården. 2025-27.
9. Utbyggnad av GC-vägar inom exploateringsområden 2024-2026.
10. Utbyggnad av cykelparkeringar Skurups station 2024.
11. Utbyggnad av kortare anslutningar mellan existerande GC-nät, utförs löpande.
12. Successiv utbyggnad av säkrare och tillgängliga passager över gator m.m., utförs löpande.





Prioriterade sträckor inom Skurups tätort.

Grön – befintligt GC-vägnät

Gult – pågående (projektering eller byggnation pågår) utbyggnad

Blått – planerad utbyggnad 2024-27



RYDSGÅRDS TÄTORT

Rydsgårds tätort har en långsmal utbredning med en längd på drygt 1,5 km och delas i två delar av järnvägen. De viktigaste målpunkterna är belägna söder om järnvägen medan bebyggelsen är spridd över hela samhället. Trafikverket är väghållare för tillfarts- och genomfartsvägar i Rydsgårds tätort vilket innebär att Skurups kommun saknar rådighet över sträckorna och eventuella åtgärder kräver dialog och samverkan med Trafikverket. Topografin i Rydsgård är bitvis utmanande med stora höjdskillnader. De utvecklingsmöjligheter som har identifierats i Rydsgård är:

- Utbyggnad av GC-väg längs Västergatan.
- Fler säkra cykelparkeringar vid Rydsgårds station (norra sidan).
- För att cykla genom Rydsgårds tätort är det nödvändigt att cykla i blandtrafik.
- Det saknas säkra passager över Storgatan/Väg 767.



Prioriterade sträckor inom Rydsgårds tätort.

Grön – befintligt GC-vägnät

Blått – planerad utbyggnad 2024-27

PRIORITERADE ÅTGÄRDER I RYDSGÅRDS TÄTORT

- Västergatan från Norrgatan till Västra Storgatan vilket kommer att åtgärdas i samband med exploatering av fastigheten där Hallenborgsskolan finns idag. Planeras för 2024-2026.
- Fortsatt dialog med Trafikverket avseende trafiksäkra lösningar för att korsa Storgatan.



SKIVARPS TÄTORT

I Skivarps tätort finns ett existerande GC-vägnät i den del av samhället som är beläget norr om väg 101. Området söder om väg 101 saknar i stort sett GC-infrastruktur men utgörs huvudsakligen av villagator med vissa inslag av genomfartstrafik. Det existerande GC-vägnätet består av två längre GC-vägar i nord-sydlig riktning där det finns begränsade möjligheter att röra sig i öst-västlig riktning. Dock är cykling på lågtrafikerade villagator möjligt. Statlig väg 101 som skär genom samhället har en utformning som inte är cykelvänlig. Gångbanorna längs väg 101 är dessutom i dåligt skick. Det är förknippat med svårigheter att bygga ihop det existerande GC-vägnätet då stora delar av Skivarp är bebyggt.



Prioriterade sträckor i Skivarps tätort.

Blått - I dagsläget (2023) planerad sträckning för kommande GC-väg Abbekås-Skivarp-Torsjö.

Grönt – existerande GC-vägnät.

PRIORITERADE ÅTGÄRDER I SKIVARPS TÄTORT

- Fortsatt dialog med Trafikverket avseende förbättrade cykelmöjligheter utmed väg 101 genom Skivarp.



ABBEKÅS TÄTORT

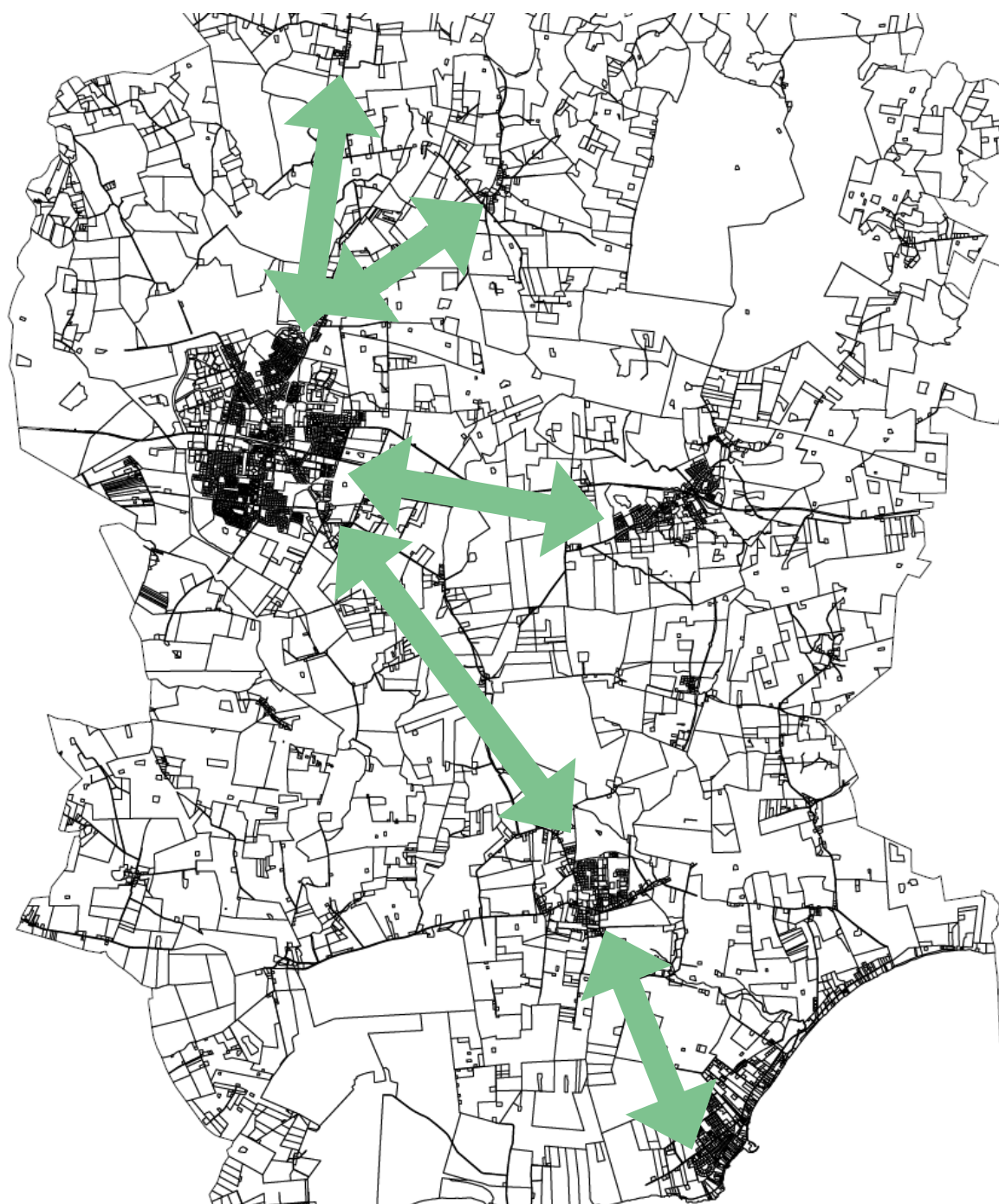
Abbekås tätort delas av väg 9 vilken är en statlig väg. Utmed väg 9 går en GC-väg, Sydkustleden, som även denna har statlig väghållning. Inne i bostadsområdena finns det bitvis GC-vägar men tätorten som helhet saknar ett sammankopplat GC-vägnät och många sträckor kräver att man cyklar i blandtrafik, dock sker detta nästan uteslutande på villagator och ej på genomfartsgator. Det är förknippat med svårigheter att bygga ihop det existerande GC-vägnätet då stora delar av Abbekås är bebyggt.



Grönt – existerande GC-vägnät.



PRIORITERADE STRÄCKOR UTANFÖR TÄTORTERNA



Schematisk karta över prioriterade sträckor mellan tätorterna i Skurups kommun.

GC-VÄGAR MELLAN TÄTORTERNA

För att kunna öka det hållbara resandet på sträckor över 5 km är det nödvändigt att bygga ut GC-vägnätet mellan tätorterna. Fyra sträckor har identifierats som prioriterade för utbyggnad. En utmaning med utbyggnaden mellan tätorterna är att det krävs en samsyn och samarbete mellan kommunen, Trafikverket, Länsstyrelsen och markägare. Kommunen kan därmed inte med säkerhet fastställa att dessa sträckor kan byggas ut.



ABBEKÅS-SKIVARP-SKURUP

Denna sträckning finns med i Region Skånes Regionala Cykelvägsplan och Skurups kommun har ingått medfinansieringsavtal med Trafikverket för byggnation av sträckan Abbekås-Skivarp-Torsjö 2024-2026. Här finns en stor potential för pendlings- samt rekreations- och fritidscykling.

Totalt bor det över 2000 personer i Abbekås och Skivarp och i Skivarp finns ett flertal målpunkter för Abbekåsborna i form av skola, mataffär och idrottsplats. Sydkustleden som passerar genom Abbekås är en naturlig målpunkt för såväl Skivarps- som Skurupsbor under sommarhalvåret. GC-väg saknas idag på hela sträckan Abbekås-Skurup vilket innebär att cyklister är hänvisade till statliga vägar 734 och 755 som båda bedöms som olämpliga för cykling enligt Region Skånes cykelbarhetsklassning.

RYDSGÅRD-SKURUP

Potentialen för cykling mellan Rydsgård och Skurup bedöms vara stor såväl i form av pendling till skola och arbete men också för fritids- och rekreationscykling. Idag saknas GC-väg på hela sträckan vilket innebär att cyklister är hänvisade till att cykla på en relativt hårt trafikerad landsväg som även används frekvent av tunga transporter och lantbruksmaskiner. Vägen bedöms som olämplig för cykling enligt Region Skånes cykelbarhetsklassning.

JANSTORP-SKURUP

Janstorp är en mindre ort men här finns en idrottsplats med en fotbollsklubb och många barn går i skola i Skurup. Väg 102 leder från Skurup genom Janstorp men denna är hårt trafikerad med en hög andel tung trafik och bedöms som olämplig för cykling enligt Region Skånes cykelbarhetsklassning. Delar av det enskilda vägnätet från Sandåkra och norrut kan användas för cykling och korta behovet av nya GC-vägar på sträckan.

SLIMMINGE-SKURUP

Slimminge är en mindre ort belägen strax nordost om Skurups tätort. I byn finns såväl skola som kyrka. Vägen mellan Slimminge och Skurups tätort är smal och saknar vägren och bedöms som olämplig för cykling enligt Region Skånes cykelbarhetsklassning. På vägen mellan Skurup och Slimminge finns även Johannamuseet, ett av kommunens mer välbesökta besöksmål.



NYA EXPLOATERINGSOMRÅDEN

Skurups kommun växer och detta förutsätter att invånarna i nya bostadsområden ges goda möjligheter att färdas till fots eller med cykel. Boende i nya exploateringsområden skall ges goda förutsättningar att färdas till fots eller med cykel genom att:

- Förtätning sker i centrala områden där det redan finns en existerande gång- och cykelvägsinfrastruktur.
- Exploateringsområden i tätorternas utkanter utformas så att cyklister och gående kan färdas på ett trafiksäkert sätt inom området samt att området knyts ihop med befintligt GC-vägnät vilket säkerställs i detaljplaneskedet.

CYKELPUMPAR OCH SERVICESTATIONER

I samtliga fyra tätorter finns det idag cykelpumpar som placerats ut i närheten av viktiga målpunkter (stationen i Skurup och Rydsgård, Skivarps Torg och Abbekås Hamn). En enkel servicestation med basala verktyg finns i Abbekås hamn. 2023 pågår planering för en cykelpausplats i anslutning till Mossbystrands badplats med cykelpump och sittmöbler vilken beräknas färdigställas 2024.



TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET



- *Inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor med gående eller cyklister inblandade skall ske där Skurups kommun är väghållare.*

De två viktigaste faktorerna ur trafiksäkerhetssynpunkt är:

- Att gång- och cykelvägnätet har en sådan utformning att farliga situationer kan undvikas, exempelvis genom att cykling i blandtrafik undviks.
- Att hastigheten på motorfordon hålls låg om en olycka ändå skulle ske. Risken för att en oskyddad trafikant dödas vid en kollision med ett motorfordon i 60 km/h är cirka 90 % men sjunker till cirka 30 % vid 40 km/h och 10 % vid 30 km/h.

OLYCKOR

I genomsnitt har det under de senaste 10 åren inträffat 17 cykelolyckor i snitt per år i Skurups kommun som kräver kontakt med sjukvården eller att polis/räddningstjänst åker till platsen. Ingen dödsolycka med cyklist inblandad har skett under perioden 2012-2021, en allvarlig olycka under perioden inträffade under ett motionslopp på statlig väg. Majoriteten (80 %) av de cykelolyckor som skett i Skurups kommun under tioårsperioden 2012-2021 är singelolyckor, övervägande lindriga olyckor. Större delen av olyckorna sker på platser där det idag inte finns GC-väg. Över hälften av olyckorna sker inne i Skurups tätort, cirka 15 % i övriga tätorter och resterande sker utanför tätorter i områden där Skurups kommun inte är väghållare. Olyckor mellan cyklister och motorfordon är få till antalet, i snitt två per år, och sker i hög grad i anslutning till de mest trafikerade gatorna inom Skurups tätort.

I snitt har det inträffat 15 olyckor/år med gående inblandade 2012-2021. 80 % av olyckorna för gående är singelolyckor där den gående halkar eller snubblar och faller. Svårighetsgraden är cirka 50 % lindriga och 50 % måttliga olyckor. Olyckor mellan motorfordon och gående är ovanliga och det inträffar i snitt två per år. Inga allvarliga olyckor eller dödsolyckor mellan gående och motorfordon har skett inom områden med kommunal väghållning 2012-2021.

PASSAGER ÖVER VÄG

Många gång- och cykelvägar i kommunen korsar gator och vägar. Detta är möjliga konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Passagera med många passerande gående och cyklister bör utformas så att korsning av gata kan ske på ett så trafiksäkert sätt som möjligt och att hastigheten på passerande motorfordon hålls nere till maximalt 30 km/h för att minska konsekvenserna av en eventuell olycka. Samtidigt måste framkomligheten beaktas. Fordon måste ändå kunna passera platsen och den kan inte utformas på ett sätt som begränsar eller kraftigt påverkar exempelvis räddningstjänstens eller kollektivtrafikens framkomlighet.



Skurups kommun arbetar huvudsakligen med ett antal olika åtgärder.

- Chikaner
- Avsmalningar
- Hastighetsräddade passager över gata
- Upphöjda korsningar
- Förstärkt belysning

Aktuella åtgärder beror på ett flertal faktorer såsom uppmätta hastigheter, skyltad hastighet, siktfrågor, om vägen är en skolväg för barn, framkomlighet, trafikmängd m.m. vilket innebär att valet av åtgärd måste prövas från fall till fall.

CYKELÖVERFARTER

En cykelöverfart är en passage som är utformad så att cyklister har företräde framför korsande trafik, en cykelöverfart kan alltså likställas vid ett övergångsställe för cyklister. Cykelöverfarter ställer speciella krav på såväl utformning som skyltning. En korrekt utformad cykelöverfart har fördelen att den tydliggör att cyklisten har företräde på en specifik plats samtidigt som den säkrar hastigheter till nivåer (30 km/h) som säkerställer att en eventuell olycka får mindre allvarliga konsekvenser för oskyddade trafikanter. Cykelöverfarter bör övervägas på platser där många personer bedöms korsa högt trafikerade gator samt på platser där många barn bedöms korsa gator.

CYKELFÄLLOR/CYKELBOMMAR OCH ÖVRIGA VÄGHINDER

Cykelfällor eller cykelbommar sätts upp för att förhindra att cyklister cyklar rakt ut på en korsande gata samt för att förhindra att bilar kan köra in på cykelvägar. Samtidigt innebär varje bom ett hinder för en cyklist då denne måste stanna och passera hindret i låg hastighet. Vissa cykelmodeller som lådcyklar eller trehjuliga cyklar kan på vissa platser överhuvudtaget inte passera bommarna. Bommarna kan även utgöra hinder för personer med nedsatt rörlighet då permobiler, rullatorer och rullstolar kan ha svårt att passera eller inte kan passera alls. Bommarna är också ett hinder för snöröjning och städning av GC-vägar. Följande kriterier används för att för att sätta upp nya cykelhinder:

- Skymda korsningar mellan gata och GC-väg där det är svårt för såväl bilister som cyklister att se varandra i tid.
- Platser där många barn bedöms korsa hårt trafikerade gator.

På övriga platser bör användningen av cykelbommar vara restriktiv, alternativt förhindra bilkörning men utan att påverka cyklisternas framkomlighet. Utbyte från bom till pollare förhindrar bilkörning men förenklar passager. Bilkörning på GC-vägar är ett problem vilket medför att det på ett antal platser måste finnas hinder. Samtidigt kan det vara som så att den upplevda tryggheten ökar på grund av att det finns cykelbommar vilket i sig kan vara en anledning att en cykelbom behålls på en plats och inte plockas bort.



Åtgärder som är aktuella:

- Inventering av samtliga GC-väghinder i Skurups kommun.
- Borttagning av GC-väghinder som inte bedöms som nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerhet, förhindra bilkörning på GC-väg eller upplevd trygghet.
- Möjlighet att byta typen av hinder till ett hinder som ger samma funktion men ökar framkomligheten för cyklister. Exempel är att ta bort dubbla bommar och ersätta med enkel bom. På de fåtal platser där dubbelbommar är motiverade ur trafiksäkerhetssynpunkt, kan avståndet mellan bommarna ökas för att på så sätt skapa en chikan som sänker hastigheten men inte förhindrar framkomligheten.
- Utbyte av bom till pollare i syfte att förhindra biltrafik.
- Tydliga reflexmärkning på alla GC-väghinder i syfte att förhindra olyckor.
- Byta ut stenar och suggor som används för att förhindra bilkörning på GC-vägar till pollare.
- Tydliga vägmarkeringar och/eller vägmärken som uppmärksammar bilister på korsande cykeltrafik.

Bland övriga väghinder är det framförallt höga kantstenar som cyklister och gående kan uppfatta som hinder och försvårande för cykling eller gång. Det görs en kontinuerlig översyn men av kostnadsskäl inväntas ofta gatuombyggnad eller underhållsasfaltering innan åtgärder genomförs.

TILLGÄNGLIGHET

Skurups kommun arbetar med tillgänglighet i trafikmiljön genom att bygga ut antalet passager över gata som är utrustade med taktila ledstråk och taktila pollare. Huvudsakligen görs detta i samband med gatuombyggnad eller underhållsasfaltering men även andra korsningspunkter byggs om successivt.

Andra vanliga hinder för personer med funktionsnedsättningar är höga kantstenar. Vid nybyggnation av gata och gångbana byggs alltid passager över väg med s.k. nollvisning av kantsten. Det vill säga att väg och gångbana möts i samma nivå så att ingen kantsten försämrar möjligheten att passera över gatan. I viss utsträckning sker även ombyggnad av befintliga miljöer.



TRYGGHET

Trygghetsfrågan är komplex då såväl faktisk trygghet som upplevd trygghet måste beaktas. Upplevs en plats eller sträcka som otrygg är det av underordnad betydelse att det i praktiken inte sker några incidenter, olyckor eller brott på platsen. Skurups kommun arbetar med trygghetsfrågan genom att:

- Gatubelysning på i stort sett all gång- och cykelväg i tätorterna.
- Häckar och buskage på kommunala fastigheter klipps ner på platser som bedöms vara otrygga eller rapporteras av allmänheten som otrygga.
- Kameraövervakning runt stationerna i Skurup och Rydsgård.
- Trygghetsvärdar som alla kommuninvånare kan ringa till.
- Insatser av trygghetsvärdar, socialtjänst och polis på platser där man upplever att samlingar av människor påverkar tryggheten.
- Veckovis genomgång av säkerhetsläget och inträffade händelser samt prioritering av insatser.

SÄKRA CYKELPARKERINGAR

Skurups kommun arbetar för att erbjuda säker cykelparkering vid de kommunala målpunkterna. Detta innebär att:

- Det finns tillräckligt antal cykelparkeringar för att rymma nödvändigt antal cyklar.
- Dessa är utformade för att minska risken för stöld och skadegörelse.
- Dessa är försedda med skärmtak som skyddar mot regn och snö.

2023 finns cykelparkeringar som uppfyller kriterierna vid Rydsgårds och Skurups station. En stor del av målpunkterna i kommunen är inte kommunala målpunkter vilket innebär att det inte är en kommunal angelägenhet att anordna cykelparkering vid dessa. Möjligheter för utveckling på längre sikt av större kommunala målpunkter är:

- Låsta cykelgarage.
- Dedikerad parkering för större cyklar.
- Låsboxar för elcykelbatterier.
- Möjlighet att ladda elcykelbatterier.



VÄGHÅLLNINGANSVAR

Väghållaren är den som ansvarar för en gata, väg eller GC-väg. I Skurups kommun finns tre typer av väghållning:

- Kommunal väghållning – Majoriteten av gator och GC-vägar inom detaljplanelagt område, d.v.s. inom de fyra tätorterna Skurup, Skivarp, Rydsgård och Abbekås.
- Statlig (Trafikverket) väghållning – Större vägar mellan tätorterna samt genomfartsvägarna i Rydsgård, Skivarp och Abbekås. Även Sydkustleden.
- Enskild väghållning – huvudsakligen mindre vägar på landsbygden samt enstaka gator i tätorterna.

UTFORMNING AV GC-VÄGAR

Skurups kommun följer Trafikverkets VGU – Vägar och Gators Utformning vid dimensionering och utformning vid byggnation av GC-vägnätet. Det kan dock finnas begränsningar i tillgängligt utrymme, exempelvis vid ombyggnad av gata med bebyggelse på båda sidor av gatan, som medför att råden i VGU avseende exempelvis bredd inte kan uppfyllas.

UNDERHÅLL

Kommunala GC-vägar underhålls och sköts av Skurups kommun. Snöröjning sker enligt Skurups kommuns riktlinjer för vinterväghållning. Akuta brister åtgärdas så snart det finns möjlighet efter att brist uppdragats, mindre akuta brister noteras och åtgärdas efterhand. Sopning sker enligt plan samt vid akuta behov. Kommunens invånare har möjlighet att dygnet runt inrapportera fel och brister via Skurups kommuns hemsida skurup.se.

GRÄVARBETEN OCH GATUARBETEN

I samband med grävningar i gata, trottoar eller GC-väg påverkas ofta gång- och cykeltrafik. För alla gator som Skurups kommun är väghållare för, krävs att den som skall utföra ett grävningsarbete ansöker om grävtillstånd samt trafikanordningsplan som redovisar hur omledning av trafik och skydd av oskyddade trafikanter skall utföras. Avsaknad av godkänd trafikanordningsplan eller brister i densamma kan leda till att sanktionsavgifter för den som vidtagit en åtgärd. Vid bedömningen av trafikanordningsplaner läggs särskild vikt vid hur trafikanordningen utförs för oskyddade trafikanter och funktionshindrade trafikanter. Det finns även kriterier för hur återställning skall göras efter avslutat arbete för att säkerställa att oskyddade trafikanters säkerhet eller framkomlighet inte skall påverkas efter avslutat arbete.

GATUBELYSNING

En stor del av GC-vägarna inom tätorterna har gatubelysning eller är belägna utmed en gata där det finns gatubelysning. Målsättningen är att alla nya cykelbanor inom detaljplanelagt område skall ha belysning, i undantagsfall kan vissa sträckor byggas utan belysning men dessa skall då förberedas för framtida inkoppling av belysning genom att tomrör för belysningskabel läggs i samband med byggnation.



EKONOMI



Kostnadsläget för att bygga ny GC-väg inom tätort där Skurups kommun redan äger fastigheten bedöms utifrån genomförda projekt ligga i spannet 1 800-3 000 kr/meter (2021 års kostnadsläge) inklusive gatubelysning. Detta förutsätter bland annat en plan topografi och att marken inte innehåller föroreningar. Kostnaden utanför tätort är svårare att bedöma då det beror på kostnader för att erhålla rättigheter för markupplåtelse samt att de topografiska skillnaderna ofta är mer uttalade utanför tätorterna. Den totala kostnaden för att realisera cykelplanen beräknas enligt nedan till cirka 59-80 Mkr.

MELLAN TÄTORTER

Abbekås-Skivarp-Torsjö	21-27,5 Mkr (Skurups kommuns andel, 50 %, av projektet)
Skurup-Rydsgård	12-16 Mkr
Skurup-Janstorp	4-8 Mkr
Skurup-Slimminge	6-10 Mkr
Skurup-Torsjö	10-12 Mkr

INOM TÄTORTER

GC-väg Saritslövsvägen	2 Mkr.
GC-väg Prästgatan/Mejerigatan	0,6 Mkr.
GC-väg längs del av Stora Torggatan	0,5 Mkr
GC-väg längs del av Norrgatan	1,0 Mkr
GC-väg längs del av Västergatan i Rydsgård	0,5 Mkr
GC-väg längs Lilla Nygatan och stadsparken	0,5 Mkr
Utbyggnad av cykelparkering Skurups station	0,5 Mkr
Utbyggnad av cykelparkering Rydsgårds station	0,1 Mkr

Alla Sveriges kommuner har för närvarande (2023) möjlighet att årligen söka statlig medfinansiering till utbyggnad av GC-nätet inom kommunalt väghållningsområde. Detta innebär att Skurups kommun har möjlighet att söka om 50 % medfinansiering av utbyggnader inom områden med kommunal väghållning. Ansökningarna prövas årligen av Trafikverket som fattar beslut om eventuell medfinansiering.

