

# CYKELPLAN FÖR LOMMA KOMMUN



## Dokumentinformation

Titel: Cykelplan för Lomma kommun

Antagen KF: 2016-02-11

Beställare: Lomma kommun

Konsult: Sweco TransportSystems AB

David Edman	Uppdragsledare
Lena Hägg	Biträdande uppdragsledare, trafikplanerare, layout
Ida Bergström	Illustration framsida
Christina Granér	Mobility management
Malin Zetterqvist	Oberoende granskare

Uppdragsnummer: 7301112

### Dokumenthistorik

Version	Datum	Dokumentets status	Distribution
0.1	2014-03-10	Rapportstruktur framtagen	Internt Sweco
0.8	2014-06-27	Rapport för intern granskning	Internt Sweco
0.9	2014-07-08	Rapport för extern granskning	Lomma kommun
0.95	2014-11-07	Rapport för remiss	Lomma kommun
0.97	2015-03-27	Remisshandling	Lomma kommun
1.0	2015-09-30	Beslutshandling	Lomma kommun
	2016-02-11	Antagen handling	Lomma kommun

# FÖRORD

Sweco Transportsystems har fått i uppdrag att ta fram en cykelplan för Lomma kommun. Arbetet har gjorts med utgångspunkt i de kvalitetsmått som beskrivs i Trast, *Trafik för en attraktiv stad*, men också från nationella och kommunala mål.

Förslagen som redovisas i rapporten syftar till att stärka cykeln som transportmedel genom att förbättra bland annat trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärderna som redovisas är dels förslag på nya länkar men också förslag på hur man kan förbättra det befintliga nätet.

Sweco TransportSystem AB

Södra regionen/Trafik

*David Edman & Lena Hägg*

# INNEHÅLL

1	INLEDNING	6
1.1	Syfte	6
1.2	Omfattning	6
2	FÖRDELAR MED CYKLING	7
2.1	Folkhälsa	7
2.2	Cykeltrafiken idag	7
3	BEGREPP OCH DEFINITIONER	8
3.1	Krockvårdskurvan	8
3.2	Separeringsform på sträcka	8
3.3	Passage på sträcka	11
3.4	Supercykelväg	12
4	VISION OCH MÅL	13
4.1	Trafikmål	13
4.2	Miljömål	14
4.3	Lomma kommuns miljömål	15
5	PLANERINGSPROCESSEN	16
5.1	Regional cykeltrafikplanering	16
6	OM LOMMA KOMMUN	17
6.1	Regionala cykelleder	19
6.2	Lokala cykelbanor/vägar	21
7	CYKELTRAFIKENS ANSPRÅK	22
7.1	Sträckor	22
7.2	Passager	23
7.3	Parkering	23
7.4	Val av åtgärder	24
8	MOBILITY MANAGEMENT	25
9	LOMMA	28
9.1	Nuläge	28
9.2	Planerade förändringar	33
9.3	Bristanalys	34
9.4	Förslag på åtgärder	40
9.5	Konsekvenser av åtgärder	44

10	BJÄRRED	46
10.1	Nuläge	46
10.2	Planerade förändringar	51
10.3	Bristanalys	51
10.4	Förslag på åtgärder	57
10.5	Konsekvenser av åtgärder	59
11	HABO LJUNG	60
11.1	Nuläge	60
11.2	Planerade förändringar	62
11.3	Bristanalys	62
11.4	Förslag på åtgärder	63
11.5	Konsekvenser av åtgärder	65
12	FLÄDIE	66
12.1	Nuläge	66
12.2	Planerade förändringar	68
12.3	Bristanalys	68
12.4	Förslag på åtgärder	69
12.5	Konsekvenser av åtgärder	71
13	FJELIE	72
13.1	Nuläge	72
13.2	Planerade förändringar	74
13.3	Bristanalys	74
13.4	Förslag på åtgärder	75
13.5	Konsekvenser av åtgärder	77
14	PRIORITERING OCH KOSTNAD	78
15	REFERENSER	79



# 1 INLEDNING

---

## 1.1 Syfte

Cykelplanen ska samla samtliga cykelfrågor i ett dokument och fungera som stöd för politiker, tjänstemän, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala cykelplaneringen. Syftet är att cykelplanen ska fungera som en handlingsplan som ger stöd i Lomma kommuns årliga verksamhetsplanering för cykel. Dokumentet ska underlätta samarbete och kommunikation inom den kommunala organisationen och med andra intressenter.

Åtgärderna som redovisas ska leda till ökad cykling, bland annat genom att skapa ökad framkomlighet och attraktivitet.

## 1.2 Omfattning

Cykelplanen tar ett samlat grepp om cykelplaneringen i Lomma kommuns tätorter och småorter; Lomma, Bjärred, Habo Ljung, Flädie och Fjellie. Vidare analyseras kopplingar mellan orterna i kommunen samt regionala kopplingar, framför allt till Lund och Malmö. Planen syftar till att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem där cykeltrafiken prioriteras framför biltrafiken.

Som underlag för arbetet har bland annat planeringsverktyget och handboken Trast, *Trafik för en attraktiv stad*, använts. Trast har tagits fram av Sveriges kommuner och Landsting i samarbete med Boverket och Trafikverket (dåvarande Vägverket och Banverket). Handbokens syfte

är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen med att ta fram och förankra en kommunal trafikplan, som är anpassad efter den egna stadens förhållanden. I denna cykelplan har i första hand cykeltrafikens behov och förutsättningar beaktats utifrån Trast men hänsyn har även tagits till gångtrafiken. Cykelplanen har även behandlat trafiksäkerhets- och trygghetsaspekter samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Cykelplanen är uppdelad per tätort/småort och för vardera orten beskrivs nuläge, planerade förändringar och analys av brister med Trast som utgångspunkt. Utifrån detta föreslås åtgärder som kan vidtas för att förbättra för cykeltrafiken med uppskattade kostnader och prioritering. Konsekvenser av föreslagna åtgärder beskrivs också i cykelplanen. Flera åtgärder som föreslås har multipla effekter, det vill säga åtgärden gynnar flera trafikslag och/eller flera aspekter. Detta gör att kommunens ekonomiska satsningar ger mångfaldiga resultat gentemot de uppsatta målen.

Parallellt med denna cykelplan har Sweco upprättat en trafiksäkerhetsplan som omfattar samma orter som cykelplanen. I trafiksäkerhetsplanen har utvalda passager studerats och analyserats. Resultatet från trafiksäkerhetsplanen har använts som stöd för några av de föreslagna åtgärderna i cykelplanen. Avstämning har även gjorts mot cykelplanen från 2004 och översiktsplanen från 2010.



## 2 FÖRDELAR MED CYKLING

En cykel är ett pålitligt, snabbt, smidigt och billigt transportmedel. Cyklister påverkas sällan av rusningstrafikens köer eller tidtabeller och kan ofta komma väldigt nära sin målpunkt och parkera där. En cykel kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar i trafiksystemet, det gäller även vid parkering. Cyklister bidrar också till ett rikare stadsliv och utgör en förutsättning för en tätare stad.

Att cykla är ett bra miljöval. Cyklar släpper inte ut några emissioner och endast minimalt med däckpartiklar, bullret är nästan obefintligt och tillverkningsprocessen är väldigt enkel jämfört med bilar.

### 2.1 Folkhälsa

En stor del av vårt välbefinnande handlar om att vi rör på oss. Att röra på sig påverkar både vår fysiska och vår psykiska hälsa positivt. Regelbunden fysisk aktivitet leder till att man mår bättre genom att man blir avstressad samtidigt som man får mer ork och energi. 75 % av svenska folket rör sig inte tillräckligt för vad hälsan kräver. Men våra kroppar är gjorda för att röra på sig. När vår kropp inte får röra på sig tillräckligt kan det leda till en rad sjukdomar. Måttlig fysisk aktivitet 30 minuter om dagen förebygger bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, fetma och åldersdiabetes och den positiva effekten på hälsan av att cykla är betydligt större än risken att åka ut för en cykelolycka.

Samhället får bära kostnader på 6 miljarder kronor varje år på grund av sjukdomsborða relaterad till fysisk inaktivitet. Fler cyklister ger i förlängningen förbättrad folkhälsa.

### 2.2 Cykeltrafiken idag

Svenskarna gör årligen nästan 1 miljard cykelresor. Cykeltrafikens andel av det totala antalet resor är cirka 10 % och bara 19 % av resorna som är kortare än 5 kilometer. Här finns en potential att öka andelen som använder cykel med avseende på den stora andelen bilresor som utförs inom detta avstånd.

I Tabell 2-1 redovisas den dagliga genomsnittliga färdlängden med cykel. Den största sammanlagda reslängden står åldersgruppen 25-44 år för medan barn och pensionärer reser minst med cykel. Män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket, men män använder cykel oftare vid längre resor medan kvinnor använder den oftare vid kortare resor.

I Danmark sker cirka 60 % av arbetsresor under 5 kilometer med cykel, i Sverige är motsvarande andel på cirka 30 %.

Cyklingen i Sverige är beroende av vädret, undersökningar visar på att cykeltrafiken minskar med 25-50 % vid ogynnsamma väderförhållanden som regn, kyla, snö och blåst.

Tabell 2-1. Daglig genomsnittlig färdlängd (kilometer) med cykel efter ålder och kön, inom parentes visas genomsnittlig reslängd för alla färd sätt (Trast, 2007).

Ålder	Män	Kvinnor
6-17	0,9 (32,2)	0,5 (31,6)
18-24	0,7 (51,9)	0,9 (38,6)
25-44	0,8 (64,8)	0,6 (50,6)
45-64	0,5 (61,3)	0,6 (42,2)
65-84	0,3 (28,1)	0,3 (18,5)
Samtliga	0,7 (51,6)	0,5 (38,1)



## 3 BEGREPP OCH DEFINITIONER

### 3.1 Krockvårdskurvan

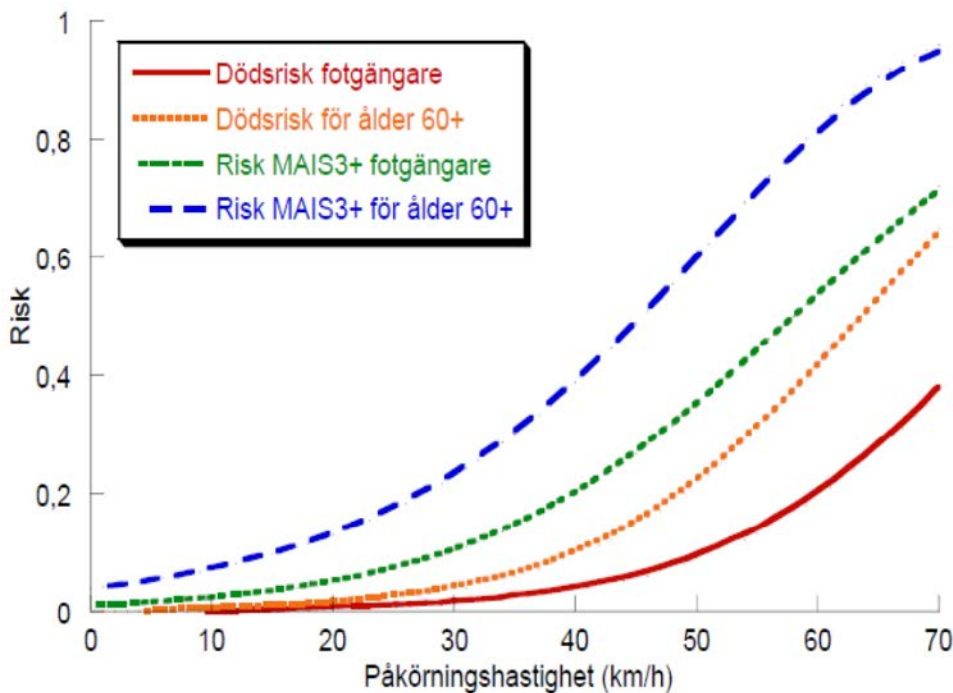
Hastigheten på bilar är direkt avgörande för hur allvarliga konsekvenserna blir efter en trafikolycka. För oskyddade trafikanter ökar risken att dödas och skadas svårt om fordonets hastighet är över 30 km/tim, se Figur 3-1. Av figuren nedan framgår hastighetens inverkan på trafiksäkerheten för såväl dödsolyckor som för olyckor med svårt skadade (MAIS 3). Figuren redovisar också särskilt riskerna för personer över 60 år.

I enlighet med nollvisionen ska åtgärder vidtas för att minska risken för dödsolyckor och olyckor

med svårt skadade, vilket bland annat innebär att hastighetssänkande åtgärder bör sättas in vid planerade möten mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.

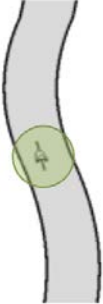
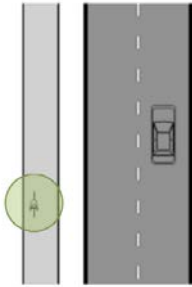
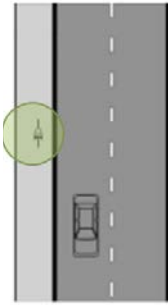
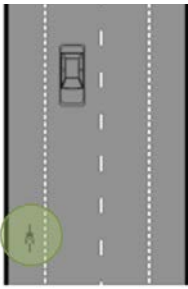
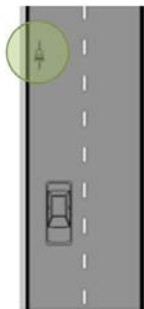
### 3.2 Separeringsform på sträcka

I detta kapitel beskrivs olika separeringsformer på sträcka för gående och cyklister med varierande trafiksäkerhet hämtat från VGU (2010), *Vägar och gators utformning*, och GCM-handbok (2010), en handbok för gång- cykel- och mopedtrafik.



Figur 3-1. Krockvårdskurvan som illustrerar dödsrisken relativt kollisionshastigheten (Trafikverket, 2012).

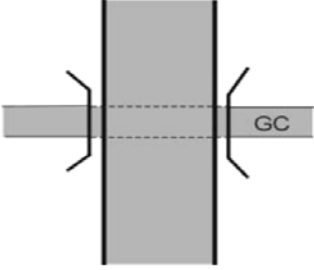
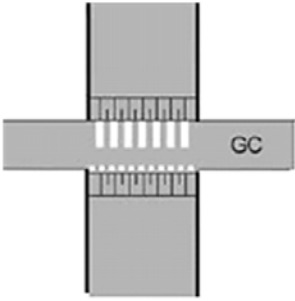






<p>Friliggande gång- och cykelväg</p> 	<p>Friliggande gång- och cykelväg innebär att gång- och cykelvägen ligger friliggande från vägbanan.</p> <p>Detta innebär att gående och cyklister inte blandas med den motorburna trafiken vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Friliggande cykelvägar kan uppfattas som otrygga, särskilt vid mörker. Vidare kan friliggande cykelvägar uppfattas som svåra att orientera sig i eftersom de sällan är namngivna.</p>
<p>Gång- och cykelväg</p> 	<p>Gång- och cykelväg betyder att gång- och cykelvägen är avskild från vägbanan med minst en meter bred, tydlig och märkbar skiljeremsa.</p> <p>Cykelväg intill vägbanan är trafiksäkra och är i allmänhet lättorienterade.</p>
<p>Gång- och cykelbana</p> 	<p>Avskild gång- och cykelbana betyder att gång- och cykelbanan är avskild från vägbanan med en kantsten eller en mindre skiljeremsa.</p> <p>Cykelbana intill vägbanan är trafiksäkert och är i allmänhet lättorienterad.</p>
<p>Cykelfält</p> 	<p>Cykelfält är ett körfält för cykeltrafik som avgränsas med cykelfältslinje.</p> <p>Cykelfält innebär en lägre prioritering av cykeltrafiken jämfört med cykelväg eller cykelbana. Det positiva med cykelfält är att investeringskostnaden är låg i befintlig miljö om där gatubreddens tillräcklig. Cykelfält går längs med gatan och är därför i allmänhet lättorienterad.</p>
<p>Blandtrafik</p> 	<p>Vid blandtrafik cyklar cyklister på gata och delar då utrymmet med motorfordon.</p> <p>Att cykla i blandtrafik innebär låg trafiksäkerhet om inte hastigheterna för motorfordonstrafiken kan hållas låg. Blandtrafik ska undvikas på högtrafikerade gator och vägar.</p>

<p>Gågata</p> 	<p>På en gågata får man inte köra med motordrivna fordon. Tillåten trafik är förutom cyklister exempelvis varuleveranser och transporter till och från bostäder. Trafikering på gågata sker på de gåendes villkor.</p> <p>Gågata innebär att cykeltrafiken ska sänka hastigheten till gångfart vilket ger låg framkomlighet. Trafiksäkerheten är hög på en gågata.</p>
<p>Gångfartsområde</p> 	<p>Ett gångfartsområde är ett område eller gata där all trafik sker på de gåendes villkor. Motorfordon och cyklar får inte köra fortare än gångfart och har väjningsplikt mot gående.</p> <p>Gångfartsområde innebär att cykeltrafiken ska sänka hastigheten till gångfart vilket ger låg framkomlighet. Trafiksäkerheten är hög.</p>
<p>Cykelfartsgata</p>  <p><i>Det tyska vägmärket för cykelfartsgata</i></p>	<p>Cykelfartsgata är en gata där all trafik styrs av cyklisternas villkor. Hastighetsgränsen bör vara 20 km/tim. Gångtrafikanter hänvisas till trottoarer som på en vanlig gata.</p> <p>Cykelfartsgator förekommer än så länge bara på försök i Sverige men finns redan i andra länder i Europa.</p> <p>I dagsläget finns vare sig vägmärke eller trafikregler för cykelfartsgata i Sverige.</p> <p>Fördelen med en cykelgator är att framkomligheten och trafiksäkerheten är hög.</p>
<p>Cykelled</p> 	<p>Sammanhängande länkar för cykeltrafik som är utpekade och i de flesta fall skyltade.</p>

### 3.3 Passage på sträcka

I detta kapitel beskrivs olika passager över vägen för gående och cyklister med varierande trafiksäkerhet hämtat från VGU (2010), *Vägar och gators utformning*.

<p>Planskild passage</p> 	<p>Planskild passage innebär att gång- och cykeltrafiken förs planskilt, antingen på bro eller i tunnel, över alternativt under korsande fordonstrafik.</p> <p>Fördelen med planskild passage är att den är mycket trafiksäker för de oskyddade trafikanterna då de inte behöver korsa motorfordonstrafiken i samma plan. Det negativa med utformningen är att cyklister kan behöva hantera höjdnivåer som uppstår. Tunnlar kan upplevas som otrygga, speciellt vid dålig utformning. Planskilda korsningar kostar ofta mer än korsningar i plan.</p>
<p>Hastighetsänkande åtgärd</p> 	<p>Gång- och cykelpassager kan utformas med en hastighetsänkande åtgärd som säkrar fordonstrafikens hastighet vid passagen. Det kan göras med exempelvis mittrefug så att körbanan smalnar av, gupp eller avsmalning.</p> <p>Den mest effektiva åtgärden för att hastighetssänka en passage är att anlägga ett farthinder på gatan vilket bidrar till att motorfordonstrafiken tvingas sänka hastigheten i korsningspunkten. Vid en kollision är hastigheten direkt avgörande för hur allvarlig en skada blir. Det negativa med utformningen är att framkomligheten för motorfordonstrafiken försämras, inklusive kollektivtrafikens, samt att det försvårar för drift- och underhållsfordon.</p>
<p>Signalreglerad passage</p> 	<p>En signalreglerad passage innebär att trafiken regleras med trafiksignaler varvid korsande fordonstrafik och cykeltrafik tidsmässigt skiljs åt.</p> <p>Ett signalreglerat övergångsställe kan rätt utformat bli säkrare än ett markerat övergångsställe. En negativ faktor är att cyklister kan falla in i en så kallad falsk trygghetskänsla. Det innebär att vissa cyklister förlitar sig för mycket på att det är säkert att korsa då det lyser grönt och då glömma bort att kommunicera med motorfordonstrafiken och då kan olyckan vara framme.</p>
<p>Cykelpassage</p> 	<p>Ny trafiklagstiftning från september 2014. Företeelsen ”cykelpassage” innebär att cyklister har väjning mot trafiken på korsande gata. Trafikreglerna för denna är i princip de som gällde för cykelöverfart tidigare. Dock skärps reglerna så att en cyklist som ska färdas ut på en cykelpassage måste sänka hastigheten innan utfart. Cykelpassagen kan anges med vägmarkering för cykelpassage eller cykelöverfart.</p> <p>Det negativa med cykelpassage är att dessa korsningspunkter inte alltid är hastighetssäkrade och att cyklister har väjningsplikt mot motorfordonstrafiken. Vidare kan en cykelpassage misstas för en cykelöverfart (passage där motorfordonstrafiken har väjningsplikt mot cykeltrafiken) vilket är en trafiksäkerhetsfara.</p>

<p>Cykelöverfart</p> 	<p>Ny Trafiklagstiftning från september 2014. Trafik som ska korsa cykelöverfarten har väjningsplikt mot cyklende och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på överfarten. Cykelöverfarter ska utmärkas med vägmärkning för cykelöverfart och väjningslinje på ömse sidor av överfarten. Vägmärket cykelöverfart ska finnas före överfarten. Korsningen måste vara hastighetssäkrad för att få regleras som cykelöverfart. En cykelöverfart kräver lokal trafikföreskrift.</p> <p>Positivt med cykelöverfart är att den ger hög framkomlighet för cykeltrafiken. Det negativa är att inte alla känner till begreppet och vet därför inte vilka trafikregler som gäller. Det kan resultera i att bilister inte lämnar företräde till cyklister och en olycka kan då ske.</p>
<p>Omarkerad passage</p> 	<p>Passage över väg eller gata som inte är markerad.</p> <p>En omarkerad passagen innebär låg prioritering av cykeltrafiken. Det positiva med passagen är att den inte ger upphov till falsk trygghet.</p>

### 3.4 Supercykelväg

I takt med att cykeltrafiken får en allt viktigare roll för pendlingstrafiken ökar kraven på cykelvägars standard och framkomlighet, såväl vad gäller bredder som separering mot annan trafik, såväl motorburen som gångtrafik. I begreppet supercykelväg ingår också aspekter som prioritet i korsningspunkter, belysning, vägvisning och inte minst driftsåtgärder. För närvarande finns inga konkreta planer på supercykelväg i Lomma kommun. Dock finns det regionala stråk mot bland annat Malmö och Lund där man bör studera framkomligheten extra och vidta åtgärder.



## 4 VISION OCH MÅL

---

### 4.1 Trafikmål

#### 4.1.1 Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har delats upp i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

##### Funktionsmålet

Det nationella funktionsmålet handlar om att skapa ett jämställt och tillgängligt transportsystem. Målen för Lomma kommun lever upp till det nationella funktionsmålet genom att förbättra tillgängligheten och användbarheten i transportsystemet.

Vidare handlar det nationella funktionsmålet om att skapa ett jämställt transportsystem. Kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt. Kvinnor reser generellt sett mer lokalt, kollektivt och som oskyddade trafikanter. De gör också i högre grad så kallade kombinationsresor. Kvinnor har generellt inte tillgång till bil i lika stor utsträckning som män. Genom att förbättra möjligheterna att transportera sig till fots, med cykel eller kollektivt samtidigt som satsningar görs för att förbättra biltrafikens villkor skapas ett jämställt transportsystem som svarar upp mot både kvinnors och mäns transportbehov.

##### Hänsynsmålet

Det nationella hänsynsmålet handlar om ett hållbart transportsystem där säkerhet, miljö och hälsa står i fokus. Målen för Lomma kommuns tätorter/småorter anknyter till det nationella hänsynsmålet genom att nollvisionen ligger till grund för arbetet, det vill säga målet om att ingen ska skadas allvarligt eller dö i trafiken. Cykelplanen har en tydlig prioritering av trafikslagen där oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) prioriteras främst, följt av kollektivtrafik och biltrafik. Genom att satsa på de transportslag som inte påverkar miljön negativt kan målet om en god livsmiljö uppfyllas.

#### 4.1.2 Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Visionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt.

#### 4.1.3 Barnkonvention

Cykelplaneringen i Lomma kommun berör barn och unga i stor utsträckning. Enligt barnkonvention ska barnets bästa beaktas vid alla beslut som rör barn. Vid planering och innan byggskede måste det utredas hur barn påverkas och i möjligaste mån agera så att deras speciella behov blir tillgodosedda.

#### 4.1.4 Lomma kommuns trafikmål

##### Trafiksäkerhetsplan 2014

Parallellt med arbetet med denna cykelplan har Lomma kommit fram en trafiksäkerhetsplan som utgår från handboken Trafiksäkra staden. I trafiksäkerhetsplanen finns följande mål uppsatta fram till 2020:

- Antalet dödade i trafiken ska fortsätta vara noll
- Andelen svårt skadade ska minska med 40 %
- Andelen lindrigt skadade ska minska med 25 %

##### Översiktsplan 2010

I Lommas översiktsplan 2010 finns det kortare avsnitt som berör cykelplaneringen. Det framgår bland annat att kommunen har som mål att bygga ut saknade länkar i det överordnade cykelnätet. I översiktsplanen framgår det också att kommunen har som mål att skapa ett hållbart transportsystem genom att bland annat stärka stråk för cykelpendling.

## Cykelledsplan 2004

Lomma kommun arbetar idag efter en cykelledsplan som togs fram 2004. I planen formulerades följande mål för cykeltrafiken:

- Att upprätta ett sammanhängande, gent, attraktivt och säkert cykelnät som täcker in viktiga målpunkter inom hela kommunen.
- Att skapa förutsättningar för att vidmakthålla och öka den cykelandel som finns idag.
- Att skapa trafiksäkra cykelförbindelser mellan kommunens orter och omgivande kommuner.
- Att främja cyklisternas framkomlighet.
- Maskvidden (avstånd mellan cykelbanor/vägar) i cykelnätet ska vara högst 400 meter inom tätorterna.

## 4.2 Miljömål

### 4.2.1 Nationella miljömål

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet i miljöarbetet är att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål. Lomma kommun berörs av 15 av de 16 nationella målen, se Figur 4-1.

Miljökvalitetsmålen syftar till att:

- Främja människors hälsa
- Värna den biologiska mångfalden och naturmiljön
- Ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena
- Bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga
- Trygga en god hushållning med naturresurserna

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv



Figur 4-1. Illustration av de 16 miljömålen. Det mål som är genomstruket är inte aktuellt för Lomma kommun.

### 4.3 Lomma kommuns miljömål

För att på lokal nivå medverka till att uppnå nationella målen har Lomma kommun tagit fram och antagit lokala miljömål och åtgärder (Miljömål, 2014). Detta har skett med de regionala och nationella miljömålen som grund, men anpassats utifrån Lomma kommuns lokala förhållanden.

Aktuella mål för denna cykelplan är:

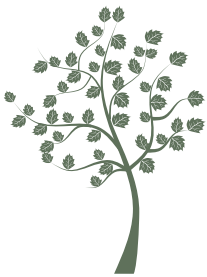
- Minska utsläppen av växthusgaser.
- Skadlig påverkan av partiklar PM10 och PM2.5, kväveoxider, VOC, marknära ozon och benspyren ska minska.
- Andelen resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.
- Fortsatt utbyggnad och förbättring av ett sammanhängande gång- och cykelnät i hela kommunen.

- En strategisk plan som anger hur kommunen ska öka andelen gång- och cykeltrafik i kommunen ska tas fram.
- Trafikbullernivåer utomhus vid bostadsmiljö ska minska jämfört med idag.

### 4.4 Mål för cykeltrafiken i Lomma

Lomma kommun kommer ta fram ett strategiskt dokument som bland annat ska ge svar på hur man ser på cykeltrafikens framtida utveckling.

I detta dokument kommer en vision för cykeltrafiken att formuleras och förankras inom kommunen och med intresseorganisationer. Även mål om cykeltrafikens utveckling formuleras i dokumentet samt hur man ska arbeta för att komma dit.



## 5 PLANERINGSPROCESSEN

---

### 5.1 Regional cykeltrafikplanering

Den långsiktiga planeringen av investeringar i väg och järnväg styrs av den nationella transportplanen och den gällande planen avser år 2014-2025. Planen redovisar åtgärder i transportsystemet uppdelat på bland annat utveckling, drift och underhåll. I planen finns ekonomiskt stöd för listade sträckor för ett angivet tidsintervall. Efter att den nationella planen blivit antagen fattas beslut om de ekonomiska ramarna för infrastrukturinvesteringar på regional nivå.

Det är Region Skåne som ansvarar och utarbetar den regionala investeringsplanen för infrastrukturen i Skåne. Gällande Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan) avser samma år som infrastrukturplanen, det vill säga åren 2014-2025. I RTI-planen beskrivs investeringar inom Skåne som exempelvis vägutbyggnad, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelbanor/vägar och kollektivtrafikåtgärder.

Underlag till den regionala planen är hämtad från bland annat den nationella transportplanen, cykelplanen för Skåne, det regionala utvecklingsprogrammet och strategi för infrastruktur i Öresundsregionen. Även kommunerna har möjlighet att påverka innehållet i RTI-planen.

I Skåne finns en cykelvägsplan som har samma tidshorisont som ovan nämnda planer, det vill säga år 2014-2025. Samtliga kommuner i regionen har haft möjlighet att lämna önskemål om nya satsningar till cykelvägsplanen. I planen redovisas bland annat utbyggnad av cykelstråk, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och underhåll. Finansieringsprincipen för större delen av investeringarna som redovisas i cykelplanen utgår från att kommunen medfinansierar åtgärden till 50 %.

Trafikverket har ansvar för genomförande av den nationella och de regionala planerna för transportinfrastruktur. Bidrag för åtgärderna tilldelas i det årliga regleringsbrevet från regeringen. Trafikverket har en verksamhetsplan som reglerar genomförandet av de nationella och de regionala planerna för infrastruktur. I denna verksamhetsplan finns också ekonomiska medel, så kallade ”pottar”, att ansöka för övriga åtgärder. Det gäller exempelvis miljöinvesteringar och åtgärder för att öka andelen resande med kollektivtrafik och cykel. Var tredje år kommer Trafikverket med ny verksamhetsplan som innefattar inriktning, mål och medel för verksamheten.



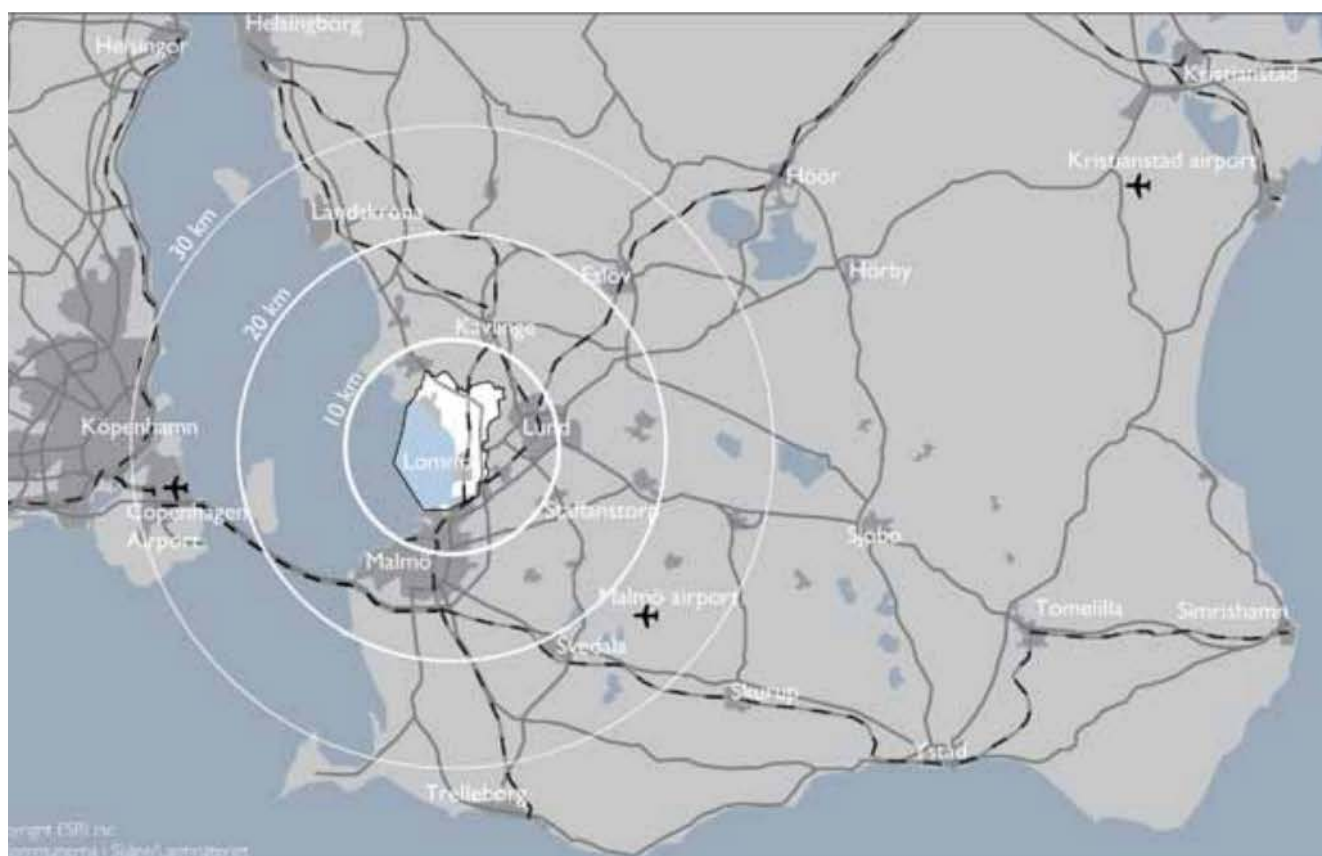


## 6 OM LOMMA KOMMUN

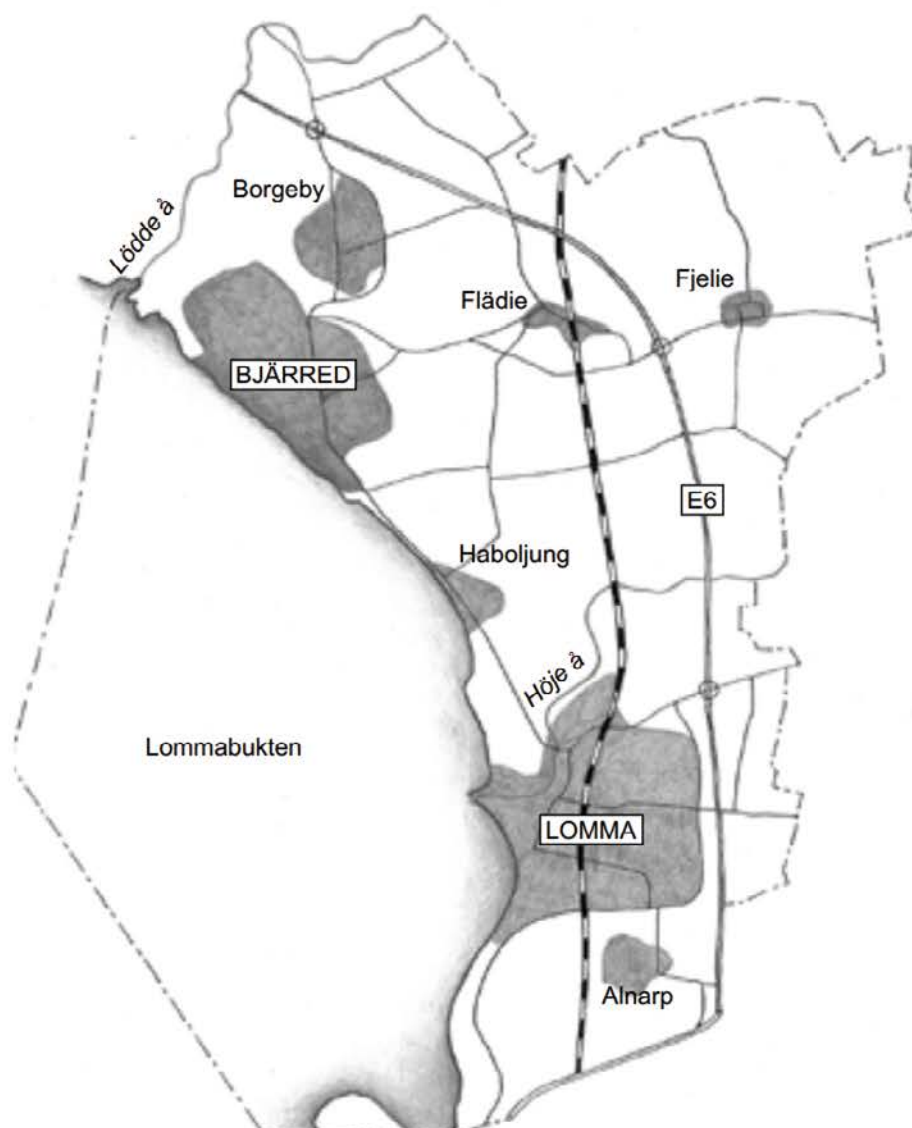
Lomma kommun är en av Sveriges till ytan minsta kommuner med en landareal på 56 kvadratkilometer. Kommunen angränsar i norr till Kävlinge kommun, i öster till Lund och Staffantorps kommun samt i söder till Burlövs kommun. Kommunen är cirka 12 kilometer lång i norrsydlig riktning och cirka 9 kilometer som bredast i ostvästlig riktning varför avstånden bedöms vara cykelbara inom kommunen.

Lomma kommun har en central placering i Öresundsregionen med korta avstånd till Lund och storstäderna Köpenhamn och Malmö. Från de centrala delarna av Lomma är avståndet till Malmö

centrum cirka 10,5 kilometer och avståndet mellan Lomma och Lund centrum cirka 10 kilometer. Avstånden mellan Lomma och de större städerna i sydvästskåne är inom cykelavstånd och det tar cirka 30 minuter att cykla från Lomma till Lund eller Malmö. För cyklister som vill ta sig till Köpenhamn innebär resan att cyklisten först får cykla till Malmö central. Där får cyklisten ta med sig cykeln på tåget för vidare transport till Köpenhamn då bron över Öresund inte tillåter cyklister på bron. Total tidsåtgång är cirka 1 timme och 10 minuter.



Figur 6-1. Avståndskarta (ÖP, 2010).

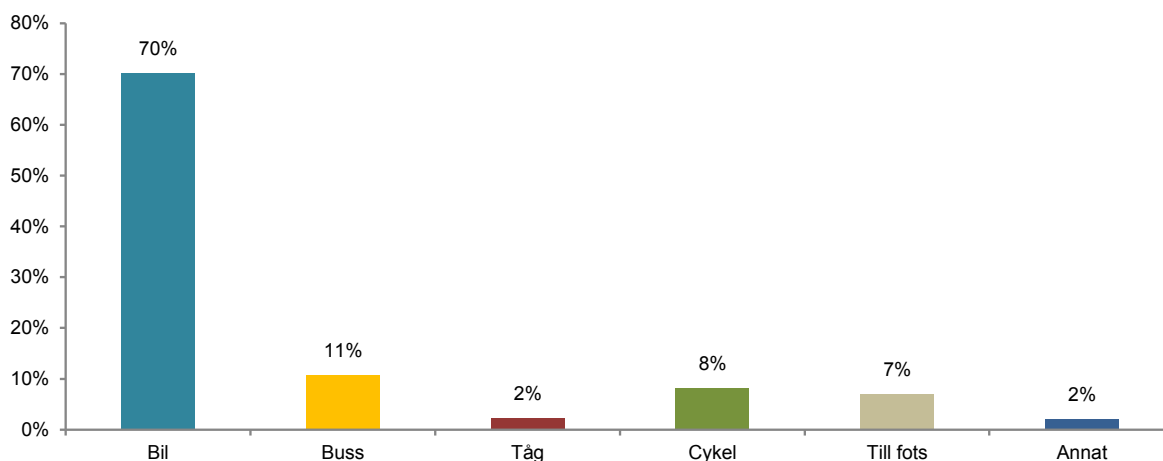


Figur 6-2. Tätorter och småorter i Lomma kommun (ÖP, 2010).

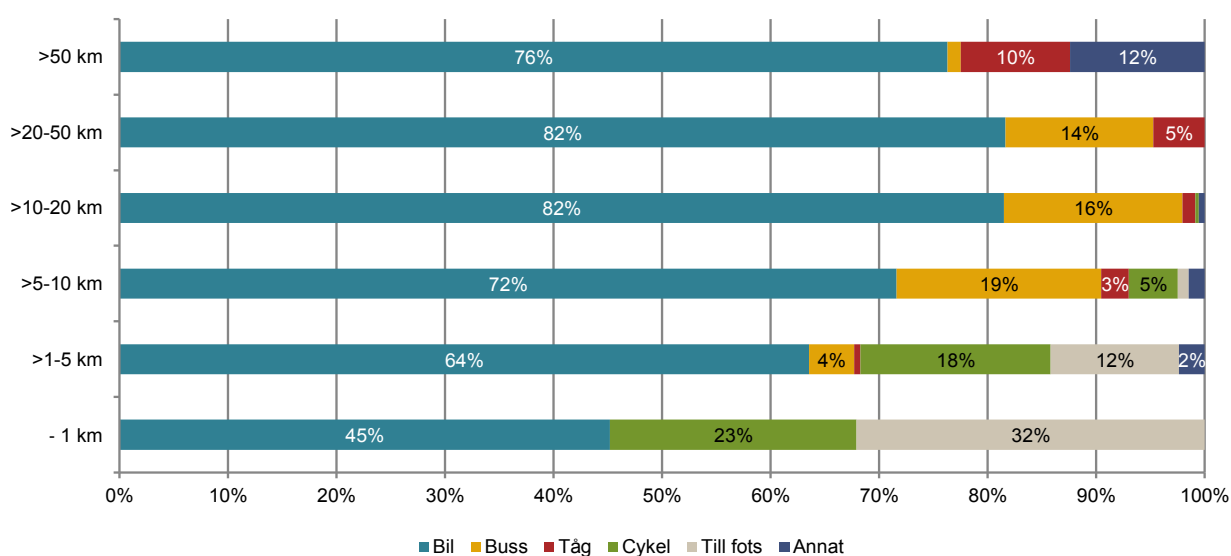
Lomma kommun är en utpendlingskommun vilket innebär att det bor fler i kommunen som pendlar till arbetet i annan kommun än de som pendlar till Lomma kommun. Malmö stad är den största utpendlingskommunen följt av Lund kommun, 25 respektive 23 %. Lomma kommuns färdmedelsfördelning framgår av Figur 6-3. Bil är överlägset det vanligaste färdmedlet för Lomma kommuns boende, 70 %. Buss utgör 11 % och cykel 8 %. Tågresor utgör 2 % trots att Lomma kommun inte har någon tågförbindelse. Detta beror på kombinerade resor med exempelvis tåg från Lund (RVU, 2013).

Färdmedelsfördelning uppdelat på reslängdsintervall redovisas i Figur 6-4. Figuren redovisar att benägenheten att cykla minskar med ökat avstånd. Om sträckan är under en kilometer cyklar 23 % av Lomma kommuns boende, 18 % cyklar om sträckan är 1-1,5 kilometer. Andelen cyklister minskar därefter drastiskt med ökat avstånd, endast 5 % cyklar om sträckan är 5-10 kilometer.

Resvaneundersökningen kan analyseras vidare kring vilka som cyklar och vilka som inte cyklar så att insatser kan göras där de gör som mest nytta.



Figur 6-3. Färdmedelsfördelning i Lomma kommun 2013 (RVU, 2013).



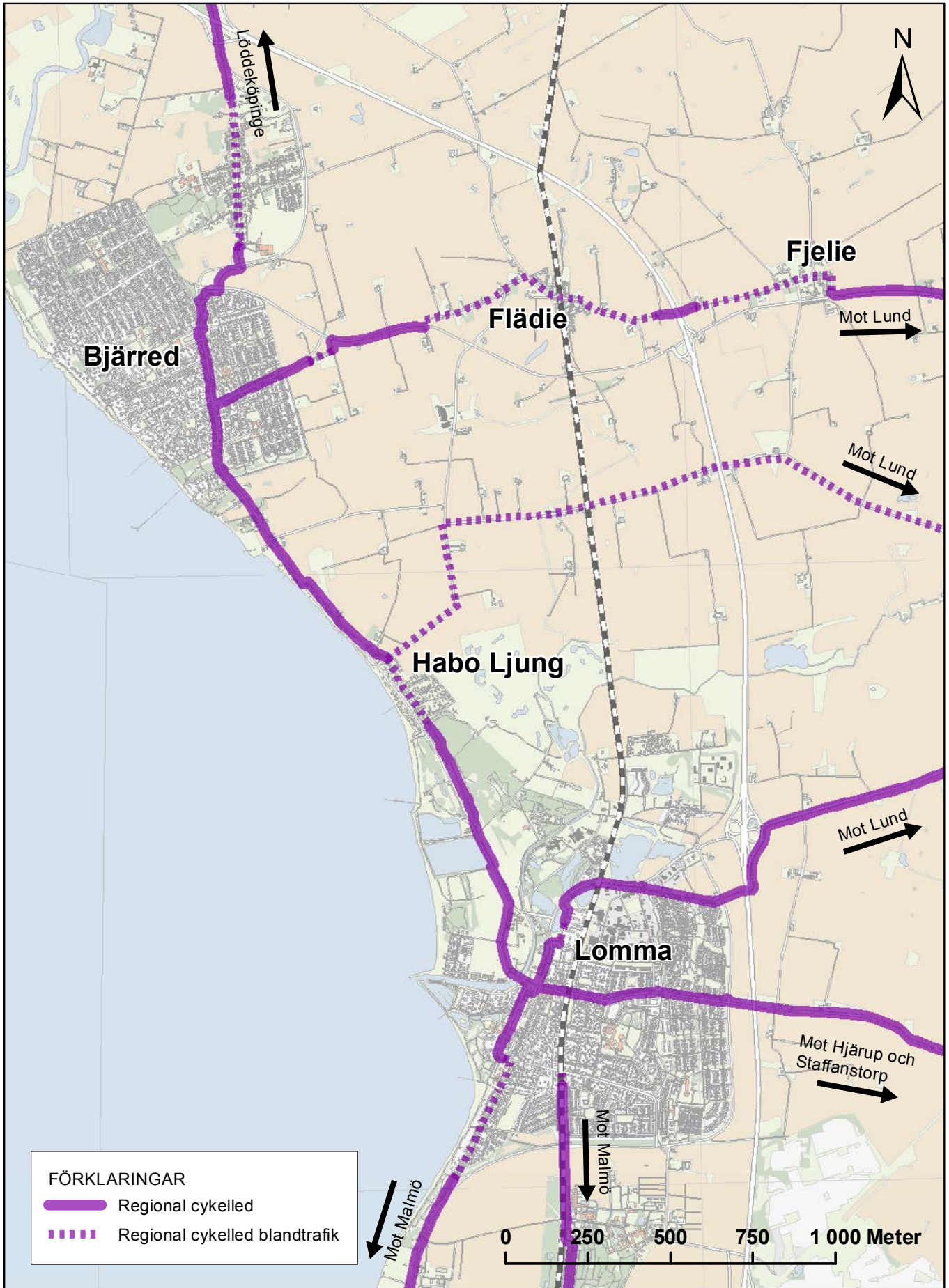
Figur 6-4. Färdmedelsfördelning i Lommas kommun uppdelat på reslängdsintervall 2013 (RVU, 2013).

## 6.1 Regionala cykelleder

Det regionala cykelnätet är väl utbyggt från Lomma kommun till andra grannkommuner och även inom Lomma kommun, se Figur 6-5. En regional cykelled finns mellan Lomma-Bjärred och från Bjärred finns en gång- och cykelled till Lund via Flädie och Fjellie. Gång- och cykelled finns även mellan Bjärred och Löddeköpinge via Borgeby. Söderut går det två gång- och cykelleder mellan Lomma och Malmö, en längs med kusten via Arlöv och den andra via Alnarp och Arlöv. Från Lomma finns två gång- och cykelleder i östlig riktning mot Lund via Värpinge, till Hjärup och

till Åkarp via Alnarp. Cykelled i blandtrafik finns mellan Habo Ljung och Lund via Önnerup och Värpinge.

Översiktsplanen redovisar en ambition att bygga ut cykelvägnätet för förbättrad tillgänglighet. Ökad tillgänglighet förstärker dels rekreativsmöjligheterna, dels möjligheten att cykelpendla till regionens större arbetsstäder som Lund och Malmö. Ett väl utvecklat gång- och cykelnät ger även miljövinster, samhällsekonomiska och sociala vinster i form av förbättrad folkhälsa, ökad tillgänglighet och rörlighet för alla i samhället.



Figur 6-5. Regionala cykelleder.

## 6.2 Lokala cykelbanor/vägar

Det lokala cykelnätet inom tätorterna Lomma och Bjärred består av ett relativt sammanhängande och väl utbyggt nät av cykelbanor längs huvudgator och cykelvägar i bostadsområdena. I den äldre delerna av tätorterna saknas cykelbanor/vägar. I Lomma saknas exempelvis cykelvägar mellan centrum och järnvägen och Bjärred saknas cykelvägar bland annat i Gamla Bjärred.

I Lomma kommun är det förbjudet att framföra moped på gång- och cykelbanor/vägar inom tätorterna. Tillägsskyltar med texten "ej moped" har satts upp utmed gång- och cykelbanor/vägar för att informera trafikanterna om förbudet.



## 7 CYKELTRAFIKENS ANSPRÅK

I detta kapitel behandlas cyklisters behov och cykelnätets anspråk för att skapa bra transportkvalitet för cyklister. Med cykelnät avses det nät av förbindelser som är avsett att användas av cyklister. Nätet kan bestå av dels separata gång- och cykelvägar, dels gator där cyklister blandas med biltrafik. Med transportkvalitet för cyklister avses i detta sammanhang frågor som rör cykelnätets kontinuitet, kapacitet, genhet, orienterbarhet, bekvämlighet samt tillgång till parkering. Detta kapitel används för analys av nuvarande förhållanden i Lomma, Bjärred, Habo Ljung, Flädie och Fjellie.

En aspekt som lyfts fram allt mer framför allt i syftet att få fler att cykla är framkomlighet, vilket bland annat ställer krav på tillräckliga bredder och tydlig separering mot fotgängare på sträcka och prioritet i korsningar.

Klimatet har stor inverkan på andelen cyklister. Dels inverkar årstiderna på cyklandet, dels inverkar tillfälliga vädervariationer som till exempel regn, snö, kyla och blåst på cyklandet. Vädrets inverkan på cykeltrafiken har studerats i bland annat Stockholm och Göteborg och undersökningarna visar på att väderförändringar såsom regn, kraftig kyla och hårda vindar påverkar cykeltrafiken avsevärt. Cykeltrafiken minskade med 25–50 % vid tillfälliga väderförändringar.

Det går inte att undvika klimatpåverkan men det går till viss del att planera för den genom att bygga väderskyddade parkeringsplatser och planera buskage längs med utsatta cykelvägar.

Cyklister är inte en enhetlig grupp utan består av en allt mer varierad skara som exempelvis de som kör med lastcykel, motionscyklister och elcyklister. De olika cyklisterna har olika anspråk på bland annat hastighet och utrymme vilket kan skapa intressekonflikter mellan cykelformerna. Det är därför viktigt att ta hänsyn till vem och vilka cykelnätet ska anpassas för (Trast, 2007).

### 7.1 Sträckor

Cykelnätet delas normalt in i huvudnät och lokalnät. Indelningen är främst relevant för stora och medelstora tätorter där Lomma och Bjärred kan räknas in. Mindre tätorter och småorter som Habo Ljung, Flädie och Fjellie kan hantera sitt cykelnät inom bebyggt område som ett lokalt cykelnät medan de regionala cykellederna genom och intill tätorterna/småorterna kan hanteras som huvudnät enligt Tabell 7-1.

Cyklisterna har anspråk på hur cykelvägnätets struktur är uppbyggt, se Tabell 7-2. I Tabell 7-3 framgår cyklisters anspråk på cykelbanornas/vägars kapacitet, framkomlighet och komfort.

Tabell 7-1. Funktionsindelning av cykelnätet (Trast, 2007).

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för cykel	För cyklister som färdas längre sträckor inom tätorten. Nätet består till övervägande delen av separerade cykelvägar som binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter. Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, gymnasieskolor, högskolor/universitet, sjukhus och större fritidsanläggningar.
Lokalnät för cykel	För cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Nätet består av cykelbanor/vägar och lokalgator som binder ihop olika målpunkter inom stadsdelen. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss.

Tabell 7-2. Cyklisters anspråk på cykelnätets struktur (Trast, 2007).

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för cykel	Cykelnätet bör vara minst lika gent som bilnätet. Omvägar på mer än 25 % bör ej förekomma. Det bör vara lätt att hitta till de målpunkter som nätet sammanbinder och det bör bestå av ett sammanhängande nät av cykelbanor/vägar som medger en god färdhastighet och vägvalsfrihet för cyklisterna. Stråken bör ha en enkel och tydlig vägvisning och en egen anpassad belysning.
Lokalnät för cykel	Cykelnätet bör på ett gent sätt sammanbinda viktigare målpunkter inom stadsdelen. Nätet bör ansluta till huvudnätet så att cyklister kan hitta alternativa och mer upplevelserika cykelbanor/vägar än vad huvudnätet erbjuder. Lokalnätet bör sammantaget erbjuda en tillräckligt tät maskvidd. Cykelnätet bör till stora delar bestå av separerade cykelbanor/vägar, särskilt i närheten av viktigare målpunkter såsom skola och lokalt centrum. Där det inte är möjligt eller önskvärt att anlägga cykelbanor/vägar utgörs cykeltrafikens lokalnät av länkar i biltrafikens lokalnät. För att underlätta orienterbarheten bör vägvisning ske vid viktiga knutpunkter. Cyklisternas krav på färdhastighet och kontinuitet är lägre i lokalnätet. Belysning bör finnas inom hela nätet men den kan samordnas med gatubelysningen.

Tabell 7-3. Cyklisternas anspråk på cykelnätets utformning (Trast, 2007).

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för cykel	Cykelnätet bör klara den trafikbelastning som råder vid högtrafiktid. Nätet bör medge en färdhastighet på 30 km/tim och en god komfort. Branta backar och tvära kurvor bör om möjligt undvikas och beläggningen bör vara utan skarvar och ojämnheter. Inga hinder bör förekomma i form av gupp, cykelfällor, uteserveringar etc.
Lokalnät för cykel	Cykelnätet bör klara den trafikbelastning som råder vid högtrafiktid. Nätet bör medge en färdhastighet på 15–20 km/tim. Alternativ till branta backar bör finnas. Nätet bör erbjuda en god komfort för cyklisterna och beläggningen bör vara utan större ojämnheter.

## 7.2 Passager

Cykelnätet består av länkar och noder, alltså stråk och korsningspunkter. Det är av stor betydelse för cykelnätet att länkarna byggs samman i noderna med väl utformade passager/korsningar eller god ledning i blandtrafikmiljöer, detta för att uppnå en god kontinuitet i nätet. Även orienterbarheten i nätet är av stor betydelse för att ha ett väl fungerande nät, det är viktigt att cyklisten hittar från en länk till en annan.

Cykeltrafikens passage över gångbana och körbana är även viktig ur framkomlighetssynpunkt och med avseende på trafiksäkerhet. En väl utformad passage gör trafikföringen i punkten tydligare för såväl cyklister som bilister och gångtrafikanter vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Där cykelvägar korsar gator med biltrafik bör korsningspunktens

utformning anpassas så att cykeltrafiken prioriteras framför biltrafiken. Det kan exempelvis göras med hastighetsdämpande farthinder för biltrafiken. Framkomligheten för cykeltrafiken ökar då på biltrafikens bekostnad som får sämre framkomlighet.

## 7.3 Parkering

Cyklisters anspråk på tillförlitliga parkeringar är viktigt för att cykeltrafiken ska öka. Cykelparkering ska placeras i närhet till stora målpunkter och i anslutning till cykelnätet. Placeringen väljs så att cyklister kan cykla fram till parkeringen som ligger nära cyklistens målpunkt, exempelvis entré och hållplats, så sträckan till fots blir så liten som möjligt. Detta är också viktigt eftersom risken annars är att man parkerar cykeln på platser närmare målet där det inte är lämpligt, exempelvis om det innebär

att man förhindrar tillgängligheten för synskadade eller rullstolsburna. En bevakad cykelparkering är önskvärd vid de viktigaste målpunkterna inom tätorten, till exempel vid busstationen. Det bör alltid finnas tillgång till lediga parkeringsplatser vilket kräver att parkeringarna är rätt dimensionerade och att de underhålls så att cyklar som är att betrakta som skrot eller övergivna forslas bort. Parkeringen bör även vara väderskyddad, väl belyst, estetiskt tilltalande och anordnade så att möjlighet finns att låsa fast cykelramen i ett fast föremål.

Det har blivit allt mer vanligt med lådcyklar och cykelkärror för att bland annat transportera barn till och från förskola eller skola. Dessa typer av cyklar och kärror kräver större utrymme vid parkering. Behov finns av att parkera sin cykelkärra vid förskolor och skolor efter att ha lämnat sitt barn på skola för att sen montera på kärran igen vid hämtning.

## 7.4 Val av åtgärder

Åtgärder som föreslås i denna cykelplan har valts ut med avseende på punkterna nedan:

- Skapa ett trafiksäkert cykelnät.

Cyklister ska separeras från motorfordon på sträckor som är högt trafikerade. Separerad cykelväg är högsta standard följt av cykelbana. Det är alltid önskevärt att bygga för enkelriktade stråk på cykelintensiva sträckor för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Enkelriktning ställer krav på tydlighet i utformningen så cykelbanorna används på rätt vis.

Passager med hastigheter över 30 km/tim som pekats ut i trafiksäkerhetsplanen och som direkt berör cykeltrafiken föreslås åtgärdas. Den mest effektiva lösningen för att skapa en trafiksäker passage är att hastighetssäkra passagen med farthinder.

Att sänka hastigheten på motorfordonen är viktig då denna faktor är direkt avgörande för svårighetsgraden av olyckan. Syftet med att skapa ett trafiksäkert cykelnät är att minska antalet skadade i trafikolyckor.

- Åtgärderna ska gagna så många invånarna som möjligt.

Passager och sträckor där mycket cyklister rör sig är prioriterade framför lågintensiva sträckor. Det är viktigt att lägga ekonomiska insatser på rätt plats.

- Särskild hänsyn ska tas till viktiga stråk för barn.

Barn saknar förutsättningarna för att visa ett trafiksäkert beteende varför det är extra viktigt att trafiksäkra stråk där barn rör sig, exempelvis skolvägar. Det kan bland annat handla om att trafiksäkra korsningar, undanröja skymd sikt och säkerställa att gång- och cykelstråk är separerade från motorfordonstrafiken.

- Regionala cykelstråk prioriteras för hög framkomlighet.

Regionala cykelstråk ska ha hög framkomlighet vilket innebär att sträckan ska vara gen och fri från hinder. Exempelvis föreslås skarpa kurvor rätas ut, bommar plockas bort samt att motorfordonstrafiken får sakta ner sin hastighet där den korsar cykeltrafikens stråk. Förbättringsåtgärder på de regionala stråken skapar möjligheter att öka andelen som pendlar med cykel till arbetsplatser på annan ort.

- Så kallade "felande länkar" ska åtgärdas för att skapa ett kontinuerligt och finmaskigt cykelnät.

Ett finmaskigt cykelnät innebär att cyklister är i mindre behov av att cykla i blandtrafik och ökar därmed trafiksäkerheten.

- Viktiga målpunkter ska vara lättillgängliga och nås tryggt med cykel.

Målpunkter som skola, vårdcentral och busshållplatser ska vara nåbara med cykel. Detta ställer krav på ett kontinuerligt cykelnät, cykelprioriterade korsningar och parkeringsplatser vid målet. För att öka tryggheten ska cykelstråk, tunnlar, korsningar och cykelparkeringar vara väl belysta med god överblickbarhet.

Att skapa lättillgängliga målpunkter är viktigt för att skapa ett jämställt samhälle där alla kan transportera sig fritt till sitt mål oberoende av ålder, kön, etnicitet och ekonomi etcetera.





## 8 MOBILITY MANAGEMENT

---

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation för att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan innan den har börjat och uppmuntra användandet av miljöanpassade färdmedel.

### 8.4.1 Nuläge

Villaboendet i Lomma kommun är stort. Att bo i villa innebär ofta eget garage, carport eller uppfart där bilen kan parkeras. Det är då lätt att ta bilen, lättare än att gå till en busshållplats. Samtidigt borde det vara lika lätt att ta cykeln. Cykeln är liksom bilen ett individuellt färdmedel. Det är därför oftast lättare för bilister att byta till cykel än till buss, som är ett kollektivt färdmedel och inte lika flexibelt på grund av dess nödvändighet att passa avgångstider.

I Lomma kommun är utpendlingen till Malmö och Lund stor. I hela kommunen pendlar cirka 3 300 till Malmö, och 2 500 pendlar till Lund. Från Lomma till Malmös stadskärna är det ungefär drygt tio kilometer och till Lunds stadskärna är det också drygt 10 kilometer. Det tar ungefär en halvtimme att cykla till båda städerna. Från Bjärred till Malmös stadskärna är det cirka 17 kilometer och till Lunds stadskärna är det cirka 12 kilometer. Det tar ungefär 50 minuter att cykla till Malmö och cirka 40 minuter att cykla till Lund.

### 8.4.2 Bristanalys

Avstånden och restiderna är hanterbara med cykel till Malmö och Lund för boende i Lomma. För boende i Bjärred är avstånden och restiderna hanterbara med cykel till Lund, till Malmö börjar sträckan bli påtaglig. Det är ofta lika enkelt att ta cykeln som bilen.

Vad är det då som hindrar boende i Lomma och Bjärred från att i större utsträckning arbetspendla med cykel?

- Hela hushållets behov av förflyttning på morgonen. Små barn ska till daghem, äldre till grundskolan och ungdomar till gymnasieskolan som ligger i annan kommun. Att lämna barn på väg till jobbet, blir en paketslösning för familjen i stället för att få ihop samtliga familjemedlemmars egna individuellt anpassade resor.
- God tillgång på parkeringsplats vid arbetet, helt eller delvis subventionerade, ger bilpendlandet draghjälp. Gratis och lättillgänglig parkering vid arbetsplatsen är en av de starkaste faktorerna för att arbetstagare väljer att pendla med bil. När bilparkeringarna blir mer otillgängliga och dyrare, väljer många andra färdmedel.

### 8.4.3 Förslag på åtgärder

Åtgärder för ökat cyklande ska fokusera på målpunkterna. Exempelvis borde biltrafik och bilparkeringar i anslutning till daghem och skolor begränsas och flyttas ut från skolornas/förskolornas närområde. När det blir mer obekvämt och längre avstånd att gå från bilen för att lämna barn, ökar motståndet att välja bilen. Det ska alltid vara lättare att cykla med barn till skola och förskola, och cykelparkeringarna ska vara nära, väderskyddade, belysta och tillräckligt många. Cykelbanor i anslutning till skolor och daghem bör vara belysta och separerade, vid korsningar med vägar bör det finnas hastighetssäkrade passager.

Att arbeta för att minska bilskjutsningen av barn till skola och daghem, är därför också ett arbete för ökat cyklande.

Cykelparkeringar av hög kvalitet ska alltid finnas nära arbetsplatsernas entréer. Bilparkeringar bör ligga längre från arbetsplatsernas entréer än vad cykelparkeringarna gör. Bilparkeringar i attraktiva områden kan med fördel vara avgiftsbelagda och tillgången till fri parkering vid arbetsplatser kan begränsas. Lomma kommun har

i dagsläget inga avgiftsbelagda parkeringsplatser, endast tidsbegränsade parkeringsplatser. Parke-ringsavgifter eller begräsningar i tid för tillåten parkering kan fungera som styrmedel för biltrafiken och kan påverka hur de boende och arbe-tande i Lomma kommun väljer att resa. Rätt utformad parkeringsstyrning kan resultera i minskad biltrafik i centrum vilket ger positiva effekter på stadsbilden. Av denna anledning kan ett alternativ vara att utreda möjligheterna, i första hand att, utöka tidsbegränsad parkering. I andra hand kan det vara aktuellt att utreda om ett införande av avgiftsbelagd parkering kan vara ett alternativ i centrumområdena för Lomma och Bjärred.

### Kano-modellen

Den så kallade Kano-modellen mäter kunders nöjdhet med en vara eller tjänst. Kano-modellens styrka är dess enkelhet. Modellen fungerar bra som stöd för att planera och prioritera cykelfrämjande åtgärder.

Kano-modellen utgår från tre olika behovsnivåer:

- Basbehov – de behov som är så självklara att du inte ska behöva fråga om dem, de ska bara vara tillfredsställda. För cyklister är basbehoven bland annat att det finns cyklar, cykelvägar och cykelparkeringar, men också god framkomlighet och korta restider.
- Uttalade och medvetna behov – de behov som du aktivt efterfrågar och som gör dig nöjd eller missnöjd utifrån graden av behovstillfredsställelse. För cyklister är det behov av cykelvägvisning, belysning, drift och underhåll av cykelbanor och annat som gör cyklandet säkert och tryggt.
- Outtalade och omedvetna behov – de behov som du inte vet om att du har, men blir glad och överraskad över när de tillgodoses. För cyklisten kan det vara cykelresinformation och cykelkartor som app i mobilen, grön våg, utformning som underlättar stopp vid trafiksignaler, lutande papperskorgar med mera.

I ett cykelfrämjande arbete är det klokt att inventera cyklisternas behov. Det handlar om att fråga cyklisterna om vad de är nöjda med och vad de saknar. Basbehoven måste vara tillgodosedda innan åtgärder på nästa nivå görs. På det sättet ger Kano-modellen underlag för att prioritera åtgärderna.

### Cykelaktiviteter

Det behövs återkommande aktiviteter för att synliggöra cykeln och cyklandet. Aktiviteten med att ställa frågor till cyklisterna utifrån Kano-modellen kan genomföras genom bemannade stationer på utvalda cykelbanor, där förbipasserande cyklister lockas att stanna. Aktiviteten kan med fördel kombineras med utdelning av cykelkartor, cykelinformation, hjälminformation, test av ”air-hjälmen” Hövding, provcykling av elcyklar och test av cykelkärror.

Cyklens dag är en aktivitet som rekommenderas. En publikmagnet brukar vara att ha cykelloppis, där varje försäljare ansvarar för att sälja sin egen cykel. Det funkar mycket bra på urväxta barncyklar, som kan säljas för en billig peng. Cykelbanor med terräng- och hindercykling och balanståvlingar är andra inslag, liksom tipsrundor från cykel med frågor om exempelvis trafikregler och cykelvett.

### Prova-på-cykla

Utlåning av elcyklar, lådcykel eller cykelkärror kan leda till att fler väljer att ställa bilen hemma och istället transportera sig till jobbet på annat sätt.

Kampanjer för elcyklar har varit framgångsrika i andra kommuner där testpersoner varit positiva till det alternativa transportmedlet.

Cykelavstånden från de centrala delarna av Lomma till såväl Malmö som Lund är cirka 10 kilometer vilket ungefär tar 30 minuter på vanlig cykel. För Lommaborna avtar cyklandet kraftigt efter cirka 5 kilometer vilket tyder på att få är villiga att cykla längre sträckor. För dessa längre sträckor är elcykeln

ett snabbare alternativ som inte är lika fysiskt ansträngande som vanlig cykel.

För många upplevs elcykel som en dyr investering, särskilt om man inte är helt säker på att transportmedlet passar ens behov. Genom att prova på gratis under en period kan testpersonen få känna på alla fördelar elcykeln har och därefter känns inte steget att köpa en egen så stort som innan.

### Argument för ökat cyklande

Miljö, ekonomi och hälsa är de tre främsta argumenten för ökad cykling. Av dem är miljöargumentet det som är svagast. Att cykla för bättre miljö och minskade utsläpp av klimatgaser, ger effekter på lång sikt och endast om väldigt många ändrar beteendet. Vi människor vill ha belöningen mycket snabbare och på ett individuellt plan.

Att cykeln är billigare än bilen är ett argument som främst fungerar på relativt köpsvaga grupper, exempelvis studenter och arbetslösa.

För boende i Lomma kommun bedöms hälsoargumentet var det bästa. Att cykelpendla några dagar i veckan ger snabba förbättringar på hälsan. Återkommande och relativt lågintensiv motion minskar risken för många välfärdssjukdomar, ger ökad muskelstyrka och ökad fettförbränning. Att cykla till jobbet förenar nytta med nöje; det ger motion på väg till jobbet och frigör tid i slutänden som annars kanske läggs på gym och jogging.

För barn innebär ökad cykling bättre motorik, bättre balans, starkare benstomme och bättre kondition. Att cykla tillsammans med sina barn ger möjlighet till gemenskap, upptäckarglädje, trafikträning. Cykelresan till skolan kan bli en stund av samvaro i stället för ett stressmoment på morgonen.

Aktiviteter som rekommenderas utifrån hälsoargumentet är exempelvis Hälsotrampare, Cykla till jobbet, Gå och cykla till skolan, Vandrande och cyklande skolbussar samt kampanjer för att cykla till fritidsaktiviteter, träningar och matcher. Hälsotrampare innebär att en grupp frivilliga lovar att cykelpendla till arbetet viss del av arbetsresorna och samtidigt erbjuder hälsokontroller för att följa hälsoutvecklingen.

### Sänk trösklarna

En grundläggande del i alla kampanjer är att sänka trösklarna! Kräv inte 100 % ändrade resvanor, utan förvänta dig att deltagare i kampanjer börjar med några dagar i veckan. Det gäller att få bilister att börja cykla, att ta första steget – inte att ändra sig totalt! De flesta som börjar cykla, kommer med tiden att både cykla oftare och cykla längre sträckor. Därför rekommenderas också aktiviteter av modellen en dag i veckan. Cykla till jobbet en dag i veckan. Cykla och handla en dag i veckan. Cykla till dagis en dag i veckan.

### Följ utvecklingen – räkna cyklisterna

Att utvärdera och följa utvecklingen är en annan viktig faktor. Enstaka kampanjer går att utvärdera. Andelen cykelresor kan fångas upp med återkommande resvaneundersökningar. Med årliga cykelräkningar följer man upp om antalet cyklister i kommunen blir fler.

Cykelräkningarna har också fördelen att cyklisterna synliggörs. Cykelräkningarna kan kombineras med andra cykelaktiviteter.

#### 8.4.4 Konsekvenser

Resultatet av ett aktivt arbete med cykelåtgärder och cykelkampanjer kan resultera i att fler väljer att ta cykeln istället för bilen.

Möjligheten att enkelt och trafiksäkert kunna cykla i Lomma kommun gör det möjligt för ungdomar och andra som inte har körkort eller bil att transportera sig till och från vänner, fritidsaktiviteter eller övriga ärenden. Samtidigt blir ungdomarna mer självständiga och trender som att föräldrar skjutsar sina barn till träning eller andra aktiviteter undviks. Skjutsande föräldrar är ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt då de skapar en mindre trafiksäker miljö för de barn och ungdomar som väljer att gå eller cykla till sin aktivitet. Detta i skapar en ond cirkel där fler och fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan.



## 9 LOMMA

---

### 9.1 Nuläge

Lomma är centralorten i Lomma kommun och den största tätorten i kommunen med cirka 11 400 invånare (2013). Tätorten ligger vid Lommabukten i Öresund och den nära kontakten med sundet är ett signum för Lomma. Tätorten är känd för sina badplatser som under sommaren inte bara lockar lommabor, utan även sommarfirare från andra närliggande tätorter och kommuner.

Strax norr om Lomma ligger Lilla Lomma och söder om Lomma ligger Alnarp som är känt för sitt lantbruksuniversitet, botaniska trädgård och Alnarpsparken. Alnarp som småort ingår inte specifikt i denna cykelplan.

Viktiga målpunkter i Lomma tätort är busshållplatser, biblioteket, vårdcentralen, badplatserna Lomma norra badplats och T-bryggan, området kring Centrumtorget, kommunhuset, idrottsplatsen och skolor. Fyra stycken grundskolor finns i Lomma; Karstorpskolan (årskurs F-6), Pilängskolan (årskurs 4-9), Alléskolan (årskurs F-6) och Fladängskolan (F-3). Till och från dessa skolor är det många skolbarn som cyklar och går.

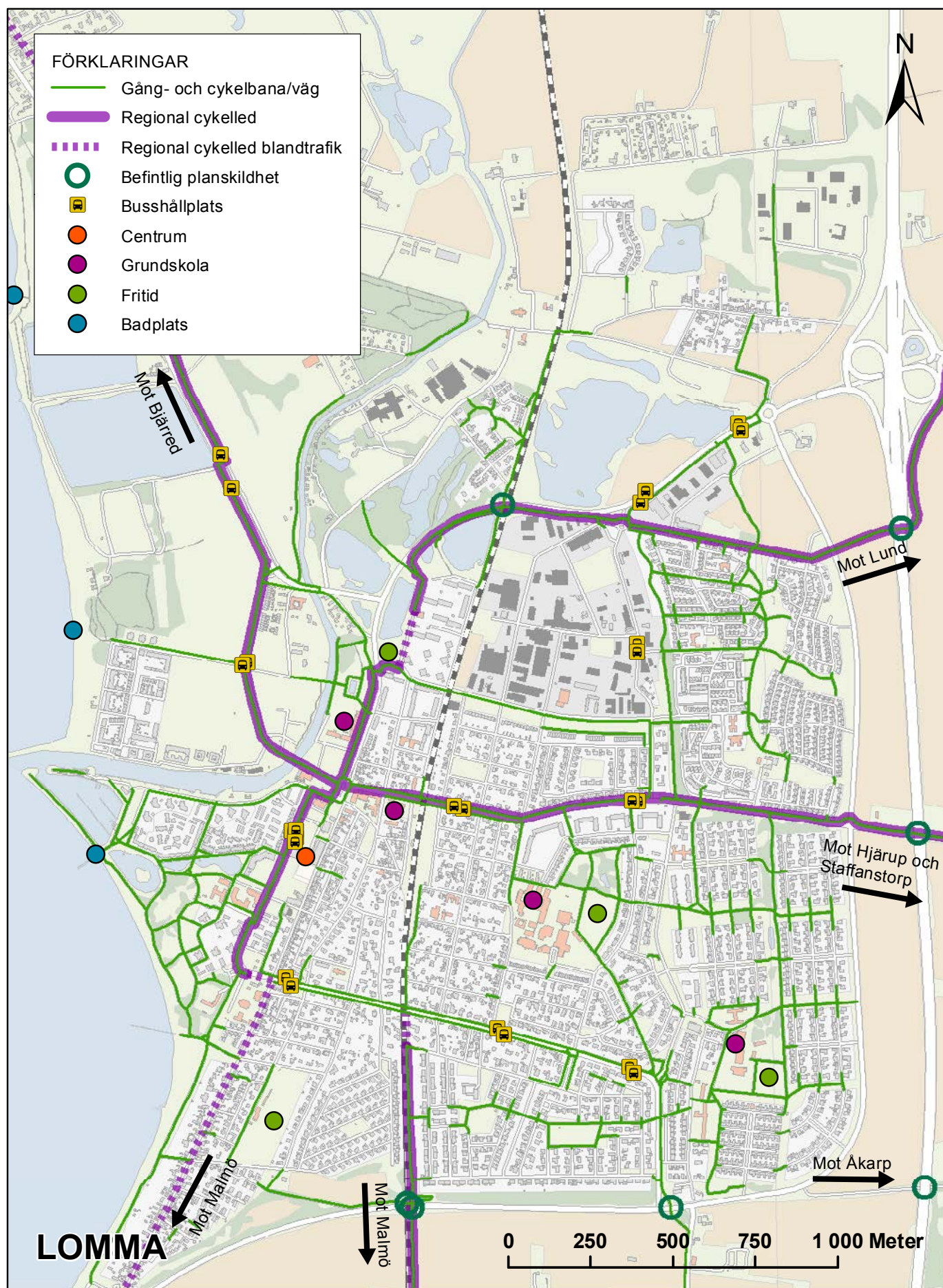
#### 9.1.1 Sträckor

Cykelnätet i Lomma är väl utbyggt med undantag för de gamla delarna och i det norra industriområdet där separata ytor för cykeltrafik saknas. Några av cykelbanorna är smala och inte alltid tydligt separerade från gångtrafiken. Även vid korsningar och i samband med busshållplatser är det på många platser lokalt trångt med utrymme.

I Figur 9-1 redovisas befintliga gång- och cykelbanor/vägar i Lomma samt cykelleder som bedöms vara av regional karaktär. Målpunkter som busshållplats, skola och badplats visas också i samma figur.

I området längs strandkanten söder om gästhamnen finns det rekreativa stråk som är skyltade som gång- och cykelvägar. Dessa stråk är breda, har god belysning och har en jämn grusad yta. Det rekreativa stråket fortsätter med samma karaktär söderut längs kusten förbi Strandhusen.

Den regionala cykelleden från Malmö/Arlöv till Lomma ansluter till Lommas lokalnät från söder parallellt med östra sidan av Lommabanan. Cykelstråket håller hög framkomlighet från söder fram till Alnarpsstigen där cyklisten får cykla i blandtrafik fram till Karstorpsvägen. För vidare cykelfärd norrut finns en smal gång- och cykelväg parallellt med Lommabanan med ojämn grusbeläggning. Den smala sträckningen fortsätter fram till Vinstorpsvägen. Från Vinstorpsvägen finns möjlighet att fortsätta färden norrut via Slättängsgatan och gång- och cykelvägen parallell med västra sidan av Lommabanan upp till Lilla Lomma. Sträckan är utpekad av Lomma kommun som huvudstråk i nordsydlig riktning.



Figur 9-1. Gång- och cykelbanor/vägar, regionala cykelleder och målpunkter i Lomma.



Figur 9-2. Gång- och cykelväg i Lervik.



Figur 9-3. Gång- och cykelväg i Vinstorp.



Figur 9-4. Rekreativt stråk för gång- och cykel längs Lommas kust.



Figur 9-5. Smal gång- och cykelväg längs med Lommabanen mellan Karstorpsvägen och Vinstorpsvägen.

I det nyexploaterade området Lomma Hamn finns gång- och cykelbana/väg längs de större gatorna med undantag för Kajgatan. Bostadsområdena är skyltade som gångfartsområde vilket innebär att gående är prioriterade och att fordon- och cykeltrafik inte får köra respektive cykla snabbare än gångfart. Med anledning av detta finns inga gång- och cykelbanor/vägar inom bostadsområdena.

Större gator i Lomma har separat gång- och cykelbana/väg; Vinstorpsvägen, Karstorpsvägen, Södra Västkustvägen, Industrigatan, Strandvägen och Centrumgatan. Dessa stråk har varierande kvalitet. Exempelvis har Centrumgatan en bred gång- och cykelbana med tydlig separering mellan gång och cykel och jämnt underlag med upphöjd cykel- och gångbana vid passager, se Figur 9-6. Karstorpsvägen har en sämre standard på gång- och cykelbanan jämfört med Centrumgatan. Uppdelningen mellan trafikanterna är endast en målad linje och sektionen är smalare, se Figur 9-7. Passagerna är utformade så att gång- och cykelbanorna går ner till nollnivå med körbanan.

Cykelavståndet till närliggande städer, kommunens tätorter och större småorter redovisas i Tabell 9-1.

Tabell 9-1. Cykelavstånd och tidsåtgång för utvalda sträckor. Cykeltiden är anpassad till sträckans framkomlighetsnivå varför tidsåtgången för cykelfärden inte alltid är proportionerlig mot avståndet.

Tätort/småort	Cykelavstånd (km)	Cykeltid (min)
Lomma-Malmö	10,3	32
Lomma-Lund	10,1	35
Lomma-Bjärred	6,7	23
Lomma-Habo Ljung	2,8	10
Lomma-Flädie	7,2	25
Lomma-Fjelie	9,2	30
Lomma-Arlöv	5,2	17
Lomma-Åkarp	4,3	13

### 9.1.2 Passager

I Lomma kännetecknas passagerna av vägmarkering som är anpassad för separerad eller gemensam passage för gång- och cykeltrafik. Utformningen varierar dock mellan gemensam ramp som går ner till nollnivå eller ramp och kantsten. För de gemensamma passagerna är de flesta utformade med ramp som går ner i nollnivå för såväl cykel- som gångtrafik, se Figur 9-8. För de separerade passagerna finns det en uppdelning på passagen där en del går ner i nollnivå medan den andra delen har kantstöd, se Figur 9-9.

Över lag är de viktigaste passagerna hastighets-säkrade för motorfordonstrafiken med hjälp av avsmalningar eller platågupp. Avsmalningar har en begränsad effekt vid låga trafikflöden. Platåguppens effekt varierar dock då flera av guppen är låga vilket ger lägre påverkan på hastighetssänkning. Detta har särskilt studerats i kommunens trafiksäkerhetsprogram från 2014. Viktiga passager som är hastighetssäkrade med gupp eller avsmalningar är cykelstråket Vinstorp-Pilångsskolan (se Figur 9-10), Vinstorp-Lervik och Vinstorp-Karstorp. En del viktiga passager är även hastighetssäkrade utifrån cykelns perspektiv med hjälp av bommar, se Figur 9-11.

Det finns fem planskilda korsningar; cykelvägen från Vinstorp till Alnarp under Malmövägen, cykelvägen över Malmövägen parallellt med järnvägen, cykeltunneln under järnvägen parallellt med Malmövägen, cykelbron över väg 905 parallellt med järnvägen och cykeltunneln under järnvägen parallell med väg 905. De planskilda cykelpassagerna under Malmövägen och järnvägen ägs och underhålls av Trafikverket medan broarna över Malmövägen och väg 905 ägs och underhålls av kommunen.



Figur 9-6. Gång- och cykelbana längs Centrumgatan.



Figur 9-7. Gång- och cykelbana längs med Karstorpsvägen.



Figur 9-8. Passage över tvärgata till Karstorpsvägen som är utformad med nollnivå för cykeltrafiken och kantsten för gångtrafiken.



Figur 9-9. Signalreglerad passage över Centrumgatan. Hela passagen är nedsänkt till nollnivå.



Figur 9-10. Avsmalning av Ringvägen för det viktiga cykelstråket mellan Vinstorp och Pilängsskolan.



Figur 9-11. Bom innan passage över gata som uppmärksammar cyklisten om faran samt sänker cyklistens hastighet.

### 9.1.3 Parkering

Bra cykelparkering är viktigt vid större målpunkter som exempelvis busshållplatser, vårdcentral, skola, förskola och fritidsaktiviteter. I Lomma finns det tre busshållplatser som bedöms vara de största vilka redovisas i Tabell 9-2.

Samtliga busshållplatser som redovisas ovan har parkering för cykel, dock saknar samtliga väderskydd. Vid Lomma busstation var cykelparkeringsbeläggningen vid inventeringstillfället cirka 90 %. Både Nybovägen och Prästbergsvägen hade en beläggningsgrad på över 90 % vid inventeringen.

De centrala delarna av Lomma har uppställningsplatser för cykel på strategiskt utvalda platser som nära torget, intill vårdcentralen och andra målpunkter. Lomma strand och T-bryggan har parkeringsplatser för cykel, dock saknas detta vid Lomma Saltsjöbad. Det saknas det cykelparkering vid mataffär och apotek vid torget.

### 9.1.4 Vägvisning

Inom Lomma tätort finns vägvisning mot Bjärred och Habo Ljung norrut, Lund österut, Alnarp och Åkarp mot sydost och Malmö mot söder. Vägvisningen är inte uppsatt enligt någon plan och finns inte vid varje valpunkt.

Utöver vägvisning mot geografiska mål finns lokal vägvisning på gång- och cykelvägar i parkmiljö med namn på närmaste gata, vilket ger en mycket bra information i parkområden som annars ofta är svårorienterade.

### 9.1.5 Trafikreglering

I Lomma finns ett antal korsningar mellan cykelbanor/-vägar och utfarter/lokalgator med väjningsplikt för cykeltrafiken. Regleringen gör att framkomligheten för cyklister försämras och är i flera fall inte kopplade till ökad trafiksäkerhet eller dåligt sikt.

Tabell 9-2. Busslinjer som passerar de största busshållplatserna.

Hållplats	Busslinje	Rutt
Lomma busstation	132	Löddeköpinge-Bjärred-Lomma-Malmö
	133	Lomma-Arlöv-Malmö
	135	Lomma busstation-Lomma kyrka
	139	Lomma-Lund
Prästbergavägen	135	Lomma busstation-Lomma kyrka
	139	Lomma-Lund
Lomma Nybovägen	139	Lomma-Lund



## 9.2 Planerade förändringar

### 9.2.1 Lomma station

En av de viktigaste kommande förändringarna i Lomma är återinförandet av persontrafik på Lommabanan med ny station vid gamla stationsområdet i Lomma. Den nya målpunkten kommer att påverka rörelsemönstret för cyklisterna i Lomma. När stationen är fullt utbyggd och i drift bedöms cirka 2 000 resenärer resa med tåg per dag från Lomma station varav 1 000 beräknas cykla till och från stationen. Behovet av cykelparkering i anslutning till tågstationen är beräknat till 1 000 platser till en början, men plats finns för fler.

### 9.2.2 Vinstorpsvägen

Plankorsningen mellan järnvägen och Vinstorpsvägen kommer att byggas om till en planskild passage där Vinstorpsvägen passerar järnvägen under en bro, se Figur 9-15. Utformningen innebär att Vinstorpsvägen måste sänkas för att möjliggöra passage under järnvägen. På grund av höjdskillnad mellan vägar kommer följande plankorsningar för cykel att stängas:

- Vinstorpsvägen/Solgatan
- Vinstorpsvägen/Siriusgatan
- Vinstorpsvägen/Järnvägsgatan
- Vinstorpsvägen/anslutande cykelväg till Slättängsgatan.

I samband med ombyggnaden av Vinstorpsvägen föreslås en gång- och cykelbro över Vinstorpsvägen som binder samman Järnvägsgatan med Slättängsgatan. Denna koppling är mycket viktig för att inte påverka cykeltrafikens framkomlighet i nordsydlig riktning negativt samt att inte påverka maskvidden negativt.



Figur 9-12. Cykelparkering vid Lomma busstation.



Figur 9-13. Cykelparkering vid Lomma norra badplats.



Figur 9-14. Cykelparkering utanför vårdcentralen.



Figur 9-15. Illustration som visar utformningen av den planskilda korsningen Lommabanan/ Vinstorpsvägen. Figuren illustrerar vyn från Vinstorpsvägen i västlig riktning (Tyréns).

### 9.2.3 Gång- och cykeltunnel

Det finns ett förslag om att bygga en gång- och cykeltunnel söder om det planerade stationsläget. Syftet med tunneln är att överbrygga järnvägen som barriär, minska maskvidden i trafiknätet för gång och cykel och skapa en gen och trafiksäker väg till båda sidor om den framtida stationen.

Gång- och cykeltunneln är viktig att bygga för att inte skapa ett för glest gång- och cykelnät under byggtiden av Vinstorpsvägen. Den föreslagna tunneln kan då ses som ett alternativ till passage över Vinstorpsvägen för gående och cyklister. Om inte tunneln blir till verklighet innebär det att närmsta passage med järnvägen är vid Vinstorpsvägen eller vid Karstorpsvägen vilket ger en maskvidd på cirka 600 meter. Ett för glest gång- och cykelnät kan innebära att fler gående och cyklister tar en genväg över spåret på obevakad plats vilket både är en trafiksäkerhetsfara och olagligt.

### 9.2.4 Planerade gång- och cykelbanor/ vägar

En ny gång- och cykelbana planeras längs Centrumgatans östra sida mellan Strandängsgatan och Strandvägen. Sträckan kommer att ge positiva effekter för cyklister på det regionala stråket i nordsydlig riktning då de inte behöver byta sida i höjd med Strandängsgatan.

### 9.2.5 Nya bostadsområden

I Lomma finns enligt översiktplanen tre större utpekade områden för utbyggnad av bostäder:

- Lomma hamn  
1080 lägenheter planeras att byggas år 2011-2030
- Området kring Centrumtorget  
250 lägenheter planeras byggas år 2011-2030
- Norr om Prästbergavägen  
75 lägenheter planeras att byggas år 2011-2030.

Vidare finns ett område i södra delen av Lomma, nordväst om korsningen mellan Lommabanan och Malmövägen, som är utpekat utredningsområde för byggnation (ÖP, 2010).

## 9.3 Bristanalys

Bristanalysen för cykeltrafiken tar avstamp i Trast med fokus på framkomligheten och tillgängligheten i nätet. Enligt Trast kan Lomma ses som en mindre tätort varför större delen av cykelnätet behandlas som lokalnät bortsett från de viktigaste cykelstråken som behandlas som huvudnät.

### 9.3.1 Sträckor

Möjlighet att cykla mellan bostadsområden i tätorten är god bortsatt från att det saknas gång- och cykelbanor/vägar i de gamla delarna av Lomma och i industriområdet Norr Vinstorp. Speciellt

god är framkomligheten i de östra delarna av Lomma där cykelnätsstrukturen är finmaskig och kontinuerlig. Längs de mest trafikerade gatorna i Lomma finns gång- och cykelbanor vilket är positivt för cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet. Flertalet gång- och cykelbanor är endast separerade med en målad linje vilket kan ses som den enklaste lösningen på separeringsform. Utformningen är dock inte optimal då det inte är självinstruerande vilken sida av linjen som upplåts för cykeltrafik. Det finns dock vägmärken med symboler för uppdelning vid en del korsningar samt påminnelse om uppdelning på längre sträckor, se exempel på vägmarkering i Lomma i Figur 9-16. En tydligare separeringsform är exempelvis olika materialval som betongplattor för gående och asfalt för cyklister. Tydlig separering är viktig för att undvika att gående utnyttjar ytan som är avsedd för cykeltrafik och tvärtom. En bra separering skapar bland annat god framkomlighet och trygghet för cyklisterna.

Taktila ledstråk är viktiga för att personer med nedsatt syn ska kunna orientera i trafiknätet. För att säkerställa synskadades säkerhet är det viktigt att konstgjorda taktila ledstråk (taktila betongplattor) inte går genom stråk för cykeltrafik i syfte att undvika kollision mellan synskadad och cyklist. Det är dock vanligt förekommande i Lomma att taktila plattor går genom cykelbana, se exempel i Figur 9-16. Taktila plattor ska ej förkomma på cykel- eller körbana.

Cykelnätets omfattning bedöms som väl utbyggt men kvaliteten på cykelbanorna/vägarna varierar. Exempelvis har Lomma flera utpekade cykelstråk som har grus som markbeläggning vilket bedöms ge låg framkomlighet. Detta berör främst rekreationsstråket längs Lommabukten. Dessa stråk har dock ingen funktion som regionalt stråk eller viktigt lokalt stråk varför grusunderlag bedöms som ett godkänt markunderlag förutsatt att det är jämnt och väl underhållet vilket det var vid inventeringstillfället.

Cykelvägen som löper parallellt med järnvägen mellan Karstorpsvägen och Algatan är av dålig kvalitet. Cykelvägen är smal, har ojämnt grusunderlag samt att träd och buskage växer in på cyklistens redan smala yta, se Figur 9-17.

En del cykelbanor/vägar angränsar till buskage som väller ut över den cykelbara ytan, se Figur 9-18. På



Figur 9-16. Separering med målad mittlinje och målade symboler som illustrerar vilken sida trafikslagen ska använda.



Figur 9-17. Cykelväg längs med järnvägen som är smal och har ojämnt underlag.



Figur 9-18. Buskage som växer ut på cykelvägen.



Figur 9-19. Buskage som skymmer skyltning.

en del platser finns skyltar gömda bakom övervuxet buskage, se Figur 9-19. Växtlighet intill cykelleder är viktiga att underhålla så att cykelbanornas/vägarnas maximala bredd kan användas och att skyltarna tydligt framträder.

Ansvaret för att underhålla och beskära växtligheten ligger på respektive fastighetsägare, vilket innebär att det är ett delat ansvar mellan olika parter. Kommunen har en uppgift, dels i form av fastighetsägare på allmän platsmark, men också genom att informera om och följa upp fastighetsägarnas skyldigheter.

Generellt är Lommas cykelvägar/banor breda med jämn markbeläggning såsom asfalt. Det ger en komfortabel cykling och skapar möjlighet att hålla hög hastighet. Större delen av cykelstråken har god belysning.

Strandvägen är del i ett viktigt stråk mot bland annat Malmö och Arlöv. Strandvägen saknar cykelbana, bortsett från norr om Ovalen, vilket är en brist i systemet då gatan ansluter till ett regionalt cykelstråk mot Arlöv och vidare mot Malmö. I norr ansluter Strandvägen till Södra Västkustvägen där cykelled mot Habo Ljung och Bjärred finns. Även denna sträcka är mycket attraktiv att cykla och drar till sig många cyklister.

Kvaliteten avseende restiden för cykel brukar beskrivas med restidskvot. Restidskvoten är relationen mellan cykeltrafikens och biltrafikens restid. Kvoten räknas ut genom att dividera tiden det tar att cykla med tiden det tar att resa med

bil. Eftersom cykeltrafiken och biltrafiken står i konkurrens till varandra och cykeltrafiken anses vara ett mer hållbart och hälsosamt sätt att färdas önskas en så låg restidskvot som möjligt för cykeltrafiken, det vill säga att det går snabbare eller lika snabbt att cykla som att köra. I Tabell 9-3 redovisas klassificeringen för restidskvoten.

En jämförelse mellan restiden för cykel och restiden för bil har gjorts för sju sträckor i olika delar av Lomma, Figur 9-20 och Tabell 9-4.

Tiden det tar att åka bil har fått ett tillägg på tre minuter. Tilläggstiden avser tiden det tar att parkera bilen väl framme i Lomma centrum för att sen gå den sista sträckan för att nå målpunkten. Samtliga sträckor får grön klass enligt Trasts klassificering där analysen grundar sig på Tabell 9-4. Den gröna klassningen innebär att cykeltrafiken tidsmässigt är konkurrenskraftig mot biltrafiken i Lomma. För fyra av de sex sträckorna innebär det en tidsvinst att cykla till målpunkten och för de övriga två sträckorna är det ingen tidsskillnad. Det finns därmed god potential till att flytta över många av de korta bilresorna inom tätorten till cykel.

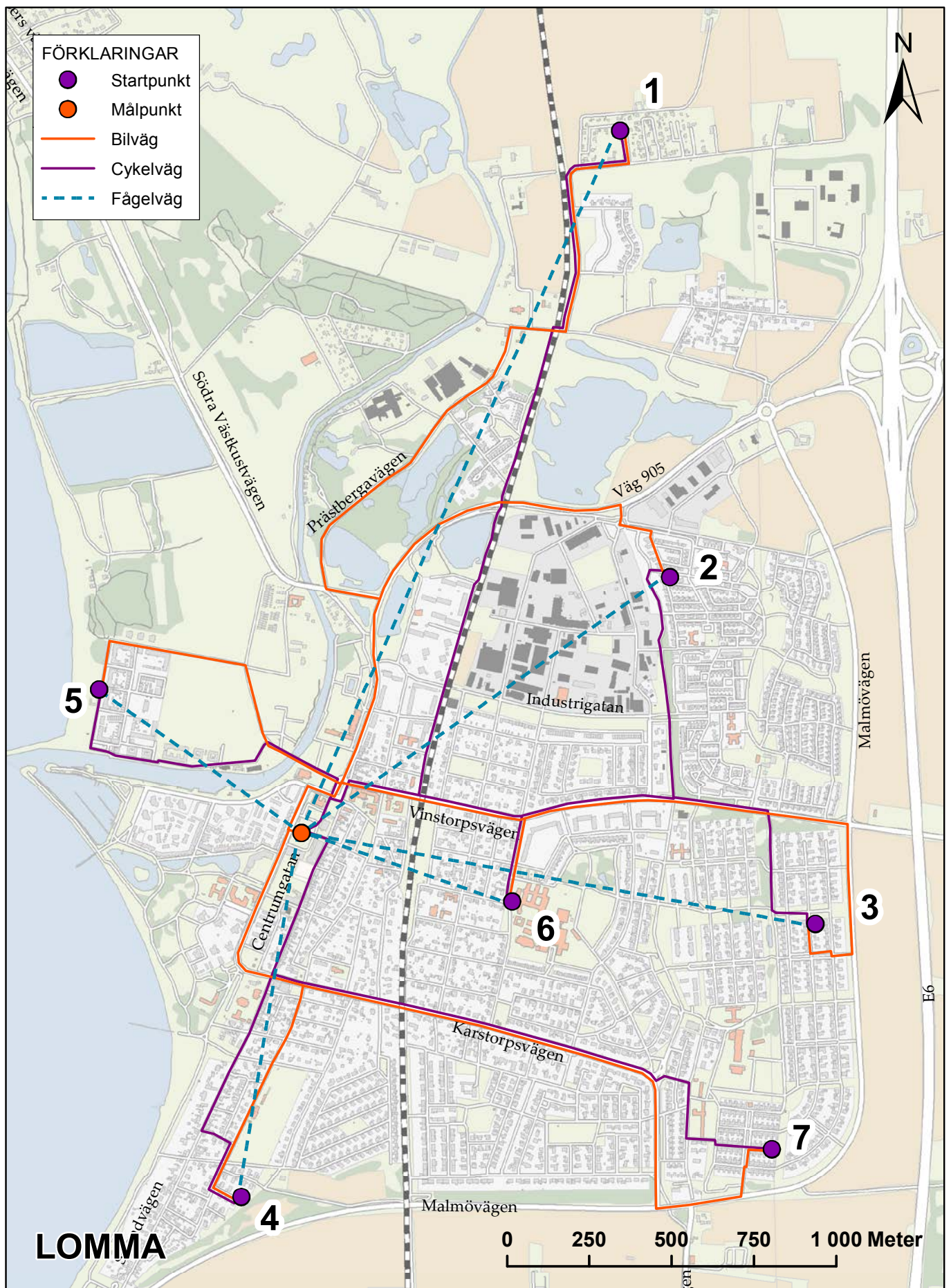
För att bedöma hur gent Lommas cykelnät är har en jämförelse gjorts mellan cykelväg och fågelväg för de utvalda sträckorna, se Figur 9-20. Genheten hos cykelvägnätet beskrivs i relation till fågelvägens sträcka, se Tabell 9-5. Genhetsknoten räknas ut genom att dividera längden för cykelvägen med längden för fågelvägen.

Tabell 9-3. Kvalitet avseende cykeltrafikens konkurrenskraft.

Nättyp	Restidskvot cykel/bil		
	< 1,5	1,5-2,0	> 2,0
Huvudnät för cykel	Grön	Gul	Röd
Lokalnät för cykel	Grön	Grön	Gul

Tabell 9-4. Restidskvot mellan cykel och bil i Lomma, sträckor enligt Figur 9-20.

Startpunkt	Cykelväg (km)	Cykelväg (min)	Bilväg (km)	Bilväg (min)	Genhetsknot (cykel/bil)	Klass enl. Trast
1	2,7	9	3,0	9 (6+3)	1	Grön
2	2,1	7	2,2	7 (4+3)	1	Grön
3	2,0	7	2,4	9 (6+3)	0,78	Grön
4	1,3	4	1,4	7 (4+3)	0,57	Grön
5	1,3	4	1,4	7 (4+3)	0,57	Grön
6	1,0	3	1,1	7 (4+3)	0,43	Grön
7	2,3	8	2,6	9 (6+3)	0,89	Grön



Figur 9-20. Cykel-, bil- och fågelväg för sju utvalda sträckor i Lomma.

Tabell 9-5. Kvalitet avseende cykelnätets genhet.

Nättyp	Genhetskvot		
	< 1,25	1,25 - 1,5	> 1,5
Huvudnät för cykel	Grön	Gul	Röd
Lokalnät för cykel	Grön	Gul	Röd

Tabell 9-6. Genhetskvot avseende längden för cykelväg och fågelväg i Lomma, sträckor enligt Figur 9-20.

Startpunkt	Cykelväg (km)	Fågelvägen (km)	Genhetskvot	Klass enl. Trast
1	2,7	2,3	1,2	Grön
2	2,1	1,4	1,5	Gul
3	2,0	1,6	1,3	Gul
4	1,3	1,1	1,2	Grön
5	1,3	0,8	1,6	Röd
6	1,0	0,7	1,4	Gul

Enligt Tabell 9-6 är en sträcka klassad som röd, tre som gula och två som gröna. Anledningen till den röda och gula klassificeringen beror främst på att det är korta sträckor som har studerats och ju kortare sträckor som studeras desto större genomslag får en viss given omväg. Det resulterar i att genhetskvoten blir aningen missvisande då Lomma är en mindre tätort med korta cykelsträckor. Därför kan den gula klassningen ses som fullt godkänd för de studerade sträckorna. Den röda klassningen beror främst på den barriär som Höje å utgör på sträckan Lomma norra badplats-Lomma Centrumtorget.

### 9.3.2 Passager

Två utformningsprinciper finns generellt för passagerna i Lomma. Den ena principen är att passagerna är utformade med en ramp ner till nollnivå för både gång- och cykeltrafik, det vill säga att det saknas kantsten. Den andra varianten är att passagen är uppdelad i två delar; en del för cykeltrafik med ramp och en del för gående med kantsten. Det finns för- och nackdelar med att ha kantsten vid passagerna. Om kantsten saknas vid passager är det bra för cykeltrafikens framkomlighet då onödiga olyckor som att cyklister trillar på kantsten kan undvikas. Om kantsten finns ger det tydlig information om vilken sida av passagen som är till för cyklister och vilken sida som är för gående vilket kan öka framkomligheten på sträckan.

Kanstenen är också viktig för synskadade för att de ska kunna orientera sig.

Ramper vid passager bör gå ner till nivå med gata (nollnivå) för en god komfort för cyklisten. I Lomma är det dock flera ramper som inte helt går ner till gatunivå vilket skapar en icke komfortabel cykling. Vidare kan den lilla nivåskillnaden skapa ett stort hinder för exempelvis en rullstolsburen.

I trafiksäkerhetsplanen har hastigheter mätts vid flera passager i Lomma. Passager där motorfordonstrafiken har hastigheter över 30 km/tim har noterats och dessa passager bör åtgärdas. Det beror på att sannolikheten för att omkomma som oskyddad trafikant vid kollision med motorfordon ökar kraftigt om biltrafiken håller en högre hastighet än 30 km/tim.

Cykeltunneln under Malmövägen som förbinder Lomma med Alnarp bedöms som otrygg på grund av mycket buskage och smal utformning. Forskning visar att den upplevda tryggheten är viktig för att miljöer ska vara användbara och tillgängliga för olika människor.

Planskild passage över Malmövägen för att binda samman Lomma med Åkarp saknas. Vidare saknas en planskild passage för det regionala stråket mellan Lomma och Lund.

### 9.3.3 Parkering

Kvaliteten på cykelparkeringen beror bland annat på stödsäkerheten, beläggningsgrad och avstånd till målpunkten vilket redovisas i Tabell 9-7. Samtliga parkeringsplatser till de största busshållplatserna ligger inom ett nära avstånd varför denna kvalitet bedöms uppfyllas. Beläggningen på parkeringsplatserna varierar från cirka 0-10 % ledigt utrymme vilket ger röd till gul klassificering enligt Trast för ”ej säker parkering”.

Det saknas parkeringsplatser för cykel i nära anslutning till butiker norr om Centrumtorget vilket resulterar i att cyklar står parkerade där det passar cyklisten, se Figur 9-21. Cykelparkeringen saknar väderskydd och ställ där cykelramen går att låsa fast.

Vidare saknas anpassad parkering för lådcyklar och cykelkärror i anslutning till förskola och skola.

Tabell 9-7. Kvalitet avseende cykelparkeringens tillförlitlighet.

Målpunkt	Parkering är överfull vardagar kl.15-17	Parkering är full eller nästan full vardagar kl.15-17	Parkering har > 10% ledigt utrymme vardagar kl.15-17
Inom huvudnätet för cykel, säker parkering*	Röd	Gul	Grön
Inom huvudnätet för cykel, ej säker parkering*	Röd	Röd	Gul

\* Säker parkering avser antingen parkering där cyklarnas ram kan låsas fast eller bevakad cykelparkering. Andra parkeringsanordningar betraktas som ej säker parkering.



Figur 9-21. Cykelställ saknas utanför livsmedelsbutik vid Centrumtorget.



Figur 9-22. Cykelparkering på tvärgata till Centrumtorget.

### 9.3.4 Vägvisning

Enligt Trast ska vägvisningen för att hålla god standard vara konsekvent och finnas vid varje viktig valpunkt. Eftersom vägvisningen inte finns vid varje valpunkt bedöms standarden inte som god.

### 9.3.5 Trafikreglering

I Lomma finns ett antal korsningar mellan cykelbanor/cykelvägar och utfarter/lokalgator med väjningsplikt för cykeltrafiken. Regleringen gör att framkomligheten för cyklister försämras.

## 9.4 Förslag på åtgärder

Nedan föreslås åtgärder uppdelat per sakområde för ett bättre cykelnät i Lomma. Föreslagna åtgärder redovisas i Figur 9-23 tillsammans med befintligt cykelnät och åtgärder som redan är planerade i Lomma. Littreering till åtgärderna är kopplade till texten där de redovisas inom parantes. Littreeringen är även kopplad till bilaga 1 där åtgärdens kostnad och prioritering beskrivs.

#### 9.4.1 Sträckor

Sträckor som föreslås förses med ny gång- och cykelbana/väg:

- Gång- och cykelbana längs Algatan (L1). Stor vikt bör läggas på passagen vid skolan då den kommer att användas av många barn, se (L32). Sträckan är viktig framför allt i sin roll som skolväg, men kommer också att få en ökad vikt i samband med att pågatågsstation byggs ut.
- Gång- och cykelbana längs Linnéavägen (L2). Gatan utgör en viktig länk i nordsydlig riktning öster om järnvägen och kan med sin koppling till Vinstorpsvägen vara del i stråk mot centrum och vidare mot badstränderna. Sträckan används även av elever på Pilängsskolan.
- Gång- och cykelbana längs Kastanjevägen (L3). Denna sträcka föreslås byggas samtidigt som (L4). Gatan utgör en viktig länk i nordsydlig riktning öster om järnvägen och kan med sin koppling till Vinstorpsvägen och Industrigatan vara del i stråk mot centrum och vidare mot badstränderna.
- Gång- och cykelbana längs Järngatan (L4). Denna sträcka föreslås byggas samtidigt som (L3). Gatan utgör en viktig länk i nordsydlig riktning öster om järnvägen och kan med sin koppling till

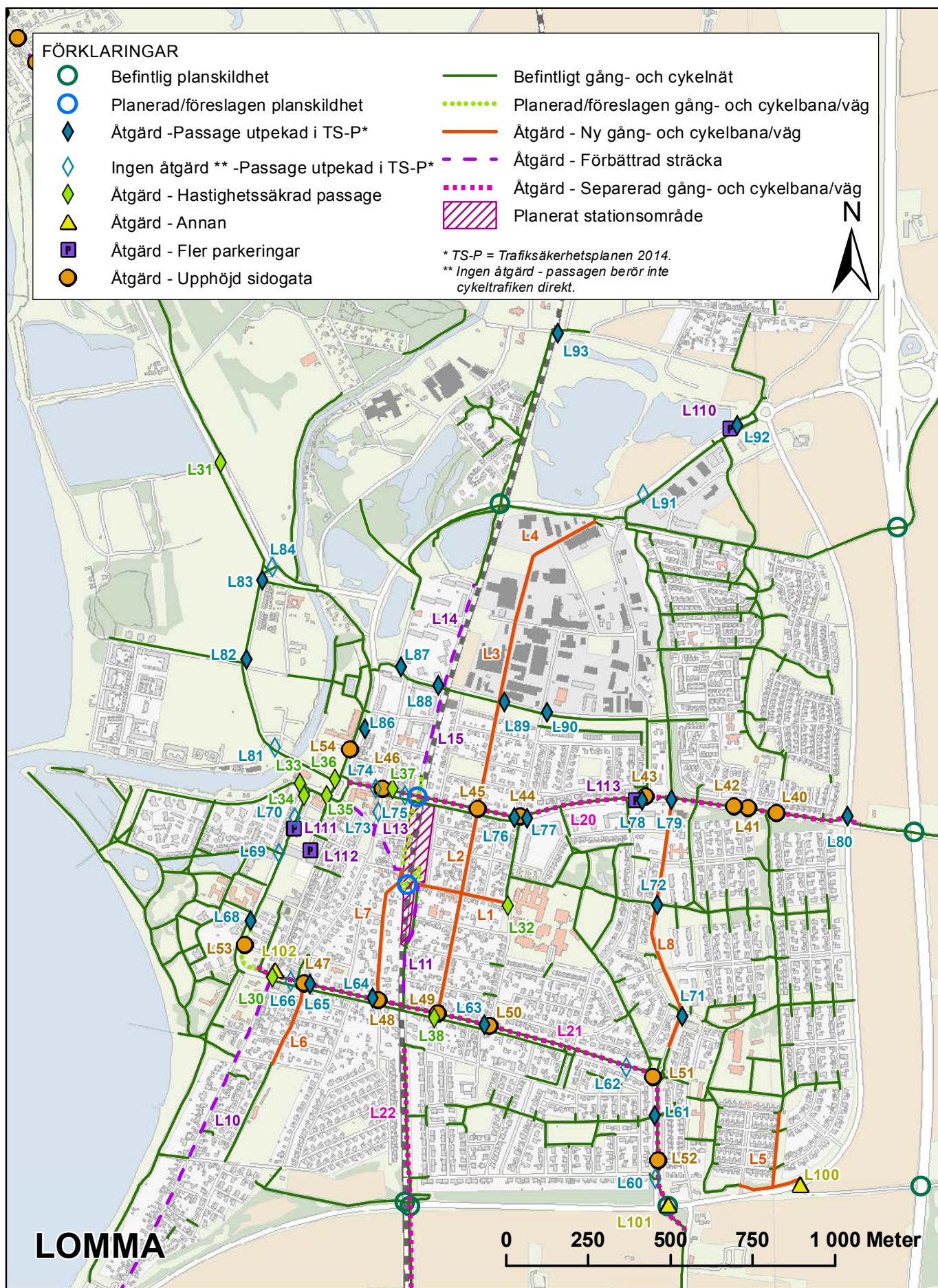
Industrigatan vara del i stråk mot centrum och vidare mot badstränderna.

- Gång- och cykelväg mellan bostadsområdena vid Lingongatan och Kråkbärgsgatan, ansluts till Svanetorpssvägen mot Åkarp (L5). Sträckan utgör den del i det lokala nätet och kan användas av skolbarn till framför allt Karstorpsskolan, men är också en del i en regional koppling mot Åkarp.
- Gång- och cykelbana längs Idrottsvägen mellan Fasangatan och Karstorpssvägen (L6). Föreslagen cykelväg ska koppla till befintlig cykelbana på Idrottsvägen. Sträckan utgör den del i det lokala nätet och kan användas av bland annat barn och ungdomar till och från Lomma IP.
- Gång- och cykelbana längs Allégatans östra sida (L7). Sträckan bedöms bli ett starkt stråk för cykeltrafik till den planerade stationen. För att möjliggöra utrymme för detta föreslås Allégatan göras enkelriktad för motorfordon mellan Karstorpssvägen och Kaptensgatan.
- Gång- och cykelbana längs Alnarpsvägen (L8). Sträckan utgör ett viktigt internt stråk för cyklister i nordsydlig riktning.

Sträckor som föreslås förbättras:

- Strandvägen, sträckan Malmövägen till Karstorpssvägen (L10). Sträckan, där cyklister kör i blandtrafik, föreslås åtgärdas för att prioritera cykeltrafik på sträckan. Exempelvis kan gatan stängas av för biltrafik i korsningen Strandvägen/Fasangatan så att motorfordonstrafik inte kan passera i denna punkt. Ett annat alternativ för att prioritera cykeltrafiken på sträckan är att bygga en cykelfartsgata, se exempel från pilotprojekt i Göteborg i Figur 9-24. Om pågående pilotprojekt för cykelfartsgata faller väl ut finns en vision om att cykelfartsgata kan byggas på Strandvägen. För att en cykelfartsgata ska fungera väl är det viktigt att utformningen på sträckan verkligen sänker motorfordonstrafikens hastigheter. Eftersom sträckan är lång bör åtgärden kombineras med hinder för motorfordonstrafik så sträckan delas upp i delsträckor som motorfordonstrafik inte kan köra emellan. Denna åtgärd bedöms endast vara aktuell som pilotprojekt med anledning av bristande kunskap. I ett pilotprojekt kan en mindre skala testas under uppsikt, exempelvis kan före- och efterstudier göras för motorfordonens hastigheter och testpersoner kan provcykla sträckan





Figur 9-23. Föreslagna åtgärder i Lomma. Littreering är kopplat till text i detta kapitel och bilaga 1.

för att sen utvärdera den. Med andra ord testas cykelfartsområdet om sträckan lever upp till de kriterier som ställs på bland annat trafiksäkerhet och trygghet.

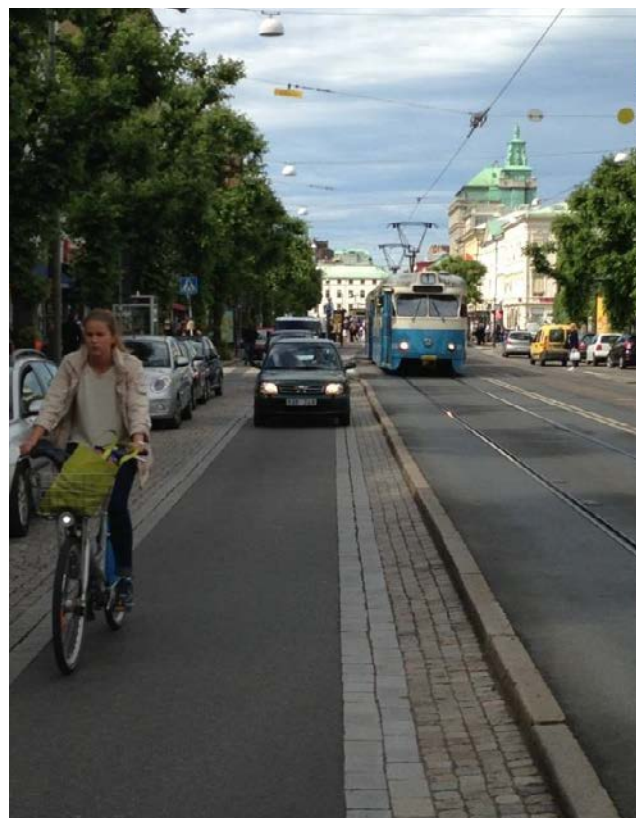
- Gång- och cykelväg parallellt med järnvägen mellan Karstorpsvägen och Algatan (L11). Cykelvägen föreslås breddas och förses med asfalt. För att denna sträcka ska fungera väl är det viktigt att även buskage underhålls för att inte skymma sikt eller ta cykelbar yta i anspråk.
- Hamngatan (L13). Det ojämna underlaget på Hamngatan föreslås rustas upp så att cyklister får en behaglig cykling i blandtrafiken. Vidare föreslås en genare sträckning mellan Bredgatan och Stationsgatan. Sträckan bedöms bli ett starkt stråk för cykeltrafik till den planerade stationen.
- Slättängsgatan (L14, L15). Ett första enklare steg kan vara att förbjuda parkering på sträckan så att cyklister kan cykla längs gatukanten utan att riskera att bilister öppnar upp bildörrar i vägbanan eller kör ut från sin parkeringsplats utan att se sig om. I ett andra steg kan sträckan byggas om till en dubbelriktad cykelbana på östra sidan med kantstöd som placeras ut med jämna mellanrum. Denna utformning innebär att det inte är någon nivåskillnad mellan cykelbanan och körbanan. I ett tredje steg kan sträckan förbättras genom att bygga en traditionell cykelbana med nivåskillnad mellan gata och cykelbana.

Även gående bör beaktas i detta förslag så att så många som möjligt kan ta del av förbättrings-åtgärderna på sträckan.

För att på bästa sätt ansluta till den befintliga gång- och cykelvägen norrut och till anslutningen söderut mot Vinstorpsvägen bör gång- och cykelbanan placeras på den östra sida. Detta kommer att påverka parkeringsmöjligheterna för biltrafik längs sträckan och innebär att färre fordon kan parkeras.

- Disponentgränd (L16). Sträckan är ett viktigt stråk från centrala Lomma mot Lomma Hamn och behöver göras attraktiv och trafiksäker för fotgängare och cyklister.

De utpekade regionala cykellederna och de lokala huvudstråken bör separeras med olika markbeläggning i syfte att förstärka separeringen som idag består av en markerad linje. Detta gäller främst de sträckor som är inom tätbebyggt område



Figur 9-24. Cykelfartsgata.

där andelen gående är större jämfört med på landsbygden. Sträckor som föreslås ges en tydligare separering är:

- Vinstorpsvägen (L20)
- Karstorpsvägen (L21)
- Stråket mot Alnarp och Arlov (L22)

Cykelbanorna på vardera sida av Karstorpsvägen kan som ytterligare åtgärd byggas om till enkelriktade cykelbanor. Enkelriktningen ökar framkomligheten och trafiksäkerheten om de används på rätt vis. Det ställer stora krav på utformningen och informationen.

En översyn av taktila plattor på cykelbanor/vägar i Lomma är nödvändig. Sinusplattor som används som ledstråk på sträckor ska enbart användas om sträckan endast är till för fotgängare. Därför bör sinusplattor som sträcker sig över cykelbanan/vägen tas bort då det inte är säker passage för en synskadad att passera över en cykelbana. Exempel på felplacerade taktila plattor visas i Figur 9-25.

En del sträckor är i behov av upprensning av buskage så att hela bredden på cykelbanan/vägen kan utnyttjas. Buskage skymmer på en del platser även skyltar vilket bör åtgärdas.



Figur 9-25. Taktila ledningsplattor som sträcker sig ut över cykelbanan. Sinusplattor ska endast används som ledstråk på sträckor om sträckan är säker vilket den inte är vid korsning med cykelbana.

#### 9.4.2 Passager

Generellt föreslås att passager höjs upp på sidogator till regionala stråk och huvudstråk inom tätorten för cykel. Följande sträckors sidogator och korsningar är aktuella att höja upp:

- Vinstorpsvägen (L40-L46)
- Karstorpsvägen (L47-L51)
- Alnarpsvägen/Skolskeppsgatan (L52)
- Centrumgatan/Tånggatan (L53)
- Strandvägen/Fladängsgatan (L54)

Passager med hastigheter över 30 km/tim som pekats ut i trafiksäkerhetsplanen (L60-L93) och som direkt berör cykeltrafiken ska åtgärdas. I första hand föreslås passager åtgärdas som tillhör regionala stråk, viktiga lokala cykelvägar och skolvägar. Vid de platser där passager pekats ut tätt intill varandra har det bedömts som mest effektivt att satsa på en av passagera, alternativt att skapa en ny gemensam passage. Ett antal passager som har pekats ut i trafiksäkerhetsplanen har inte bedömts som aktuella att hantera inom ramen för denna cykelplan varför ingen åtgärd då har föreslagits.

Utöver trafiksäkerhetsplanens utpekade passager har behovet av ytterligare hastighetssäkrade passager på sträcka föreslagits (L30-L38).

Strandvägens avstängning för trafik i korsningen Strandvägen/Karstorpsvägen föreslås öppnas upp för gående och cyklister (L102). I samband med detta föreslås ett platågupp på Karstorpsvägen för

cyklister och gående i nordsydlig riktning (L30). Föreslaget farthinder ansluter till föreslagen gång- och cykelbana på östra sidan av Centrumgatan i söder.

Passagen över Södra Västkustvägen i höjd med campingvägen föreslås ges en ny utformning som sänker motorfordonstrafikens hastighet (L31). Exempelvis kan befintlig refug göras bredare och passagen kan utformas som en tätortsport med hänsyn till närliggande busshållplats.

Passagen från Algatan till Pilängsskolan föreslås hastighetssäkras (L32). Sträckan kommer att utgöra en allt mer viktig skolväg i och med den planerade stationen och gång- och cykeltunneln under Lommabanan.

Passager i korsningen Centrumgatan/Höjeågatan föreslås också hastighetssäkras och ses över (L33, L34). Passagera utgör viktiga länkar mellan centrum och Lomma Hamn.

I ovalen (korsningen Strandvägen/Vinstorpsvägen/Hamngatan) föreslås de västliga anslutningarna hastighetssäkras (L35, L36). I Punkt L35 bedöms hastigheterna vara höga och båda passagera ingår i det regionala cykelstråket samt att L36 bedöms få större betydelse i takt med att Lomma Hamn byggs ut.

På Vinstorpsvägen strax väster om järnvägen föreslås en ny passage (L37) som ska ersätta de befintliga intilliggande (L74, L75). Denna passage föreslås byggas i samband med att Vinstorpsvägen byggs om samt samordnas med nytt stationsområde. Passagen kommer att utgöra en viktig korsningspunkt till och från det framtida stationsområdet.

På Karstorpsvägen föreslås en hastighetssäkrad passage (L38) strax väster om Pilgatan som leder upp till Alléskolan. Passagen bedöms som en viktig länk för skolbarn.

Planskilda passager föreslås över Malmövägen för att skapa trygga och sammanhängande stråken mellan Lomma-Åkarp och Lomma-Lund (L100 & L103). Då Malmövägen är en statlig väg så ligger huvudansvaret för denna åtgärd på Trafikverket.

Cykeltunneln under Malmövägen som förbinder Lomma med Alnarp föreslås rustas upp för att öka tryggheten vid passagen (L101). Tunneln föreslås att visuellt breddas upp genom att arbeta med slänterna och tunneln med dess närområde föreslås ges ny

anpassad belysning. För att öka trygghetskänslan ytterligare kan även åtgärder vidtas i området kring tunneln, exempelvis bör buskage rensas upp och svåröverskådliga områden kan belysas extra.

### 9.4.3 Parkering

Fler cykelparkeringar föreslås vid samtliga busshållplatser som har mindre än 10 % lediga parkeringsplatser. Exempelvis bör följande busshållplatser förses med fler parkeringar:

- Prästbergsvägen (L110)
- Lomma busstation (L111)
- Nybovägen (L113)

Cykelparkeringar föreslås också i nära anslutning till livsmedelsaffär och apotek strax norr om Centrumtorget (L112).

Cykelparkeringar vid viktiga målpunkter ska ha väderskydd och det ska finnas möjlighet att låsa fast cykelramen. Vidare föreslås anpassad parkering för lådcyklar och cykelkärror i anslutning till bland annat förskolor, skolor och i övrigt där behov finns (L114).

### 9.4.4 Vägvisning

För att förbättra den vägvisning som finns idag föreslås att en vägvisningsplan tas fram med följande målpunkter:

- |          |                        |
|----------|------------------------|
| • Malmö  | • Lund                 |
| • Arlöv  | • Habo Ljung           |
| • Åkarp  | • Bjärred              |
| • Alnarp | • Centrum              |
| • Hjärup | • Lomma norra badplats |

### 9.4.5 Trafikreglering

För att förbättra framkomligheten för cyklisterna bör väjningsplikten på flera platser där cykelbana/cykelväg korsar körbana/utfart ändras. Detta kan i ett första skede göras på samtliga utfarter och vid korsningar med gångfartsområde/gångator. I ett andra steg kan detta genomföras på gator där hastigheten är säkrad till max 30 km/tim. På dessa ställen bör även sikten kontrolleras. Utöver detta bör möjligheten att ändra på väjningsplikten utmed de viktigare cykelstråken, vilket i vissa fall kan kräva fysiska åtgärder för att få ner hastigheten på motorfordonen.

## 9.5 Konsekvenser av åtgärder

### 9.5.1 Sträckor

Utbyggnad och upprustning av gång- och cykelbanor/vägar är främst riktade för att tillgodose barns skolvägar, de regionala stråken, de lokala huvudstråken och den planerade tågstationen. Genom att förbättra cykelsträckor för en så stor del som möjligt av Lommas invånare kan största möjliga effekt uppnås. Föreslagna åtgärder på sträckor innebär ett mer trafiksäkert cykelnät med färre sträckor i blandtrafik och fler sträckor där cykeltrafiken har prioritet.

Ny gång- och cykelväg längs Linnéavägen, Kastanjevägen och Järngatan kommer att utgöra ett viktigt huvudstråk i Lomma för cyklister i nordsydlig riktning och vidare till Lund.

Föreslagen gång- och cykelbana i kombination med införande av enkelriktning för motorfordonstrafik på Allégatan bör utredas mer i detalj. Bland annat bör det utredas i vilken riktning enkelriktningen ska gälla och hur motorfordonstrafiken sprider sig till följd av den nya regleringen.

Föreslagen cykelfartsgata på Strandvägen är cirka en kilometer varför cyklister kan känna sig jagade av bilister om inte denna åtgärd kombineras med andra åtgärder som tydlig hastighetssänkning för motorfordon och hinder för genomgående motorfordonstrafik.

Förslagen om att förbättra cykelsträckor i blandtrafik till planerad station är viktiga för att få fler att cykla till denna målpunkt för vidare färd med tåg. Det är viktigt att underlätta och att uppmuntra ”de rätta valen” för att öka andelen som väljer att åka kollektivtrafik istället för bil.

Ett förbud mot parkering på Slättängsgatan är ett viktigt ställningstagande för kommunen då cykeltrafiken i den faktiska verkligheten prioriteras framför biltrafiken. Det ska vara svårt att göra ”fel val”, det vill säga att ta bilen till arbetet. Om bilen ändå tas till arbetet ska det inte förväntas finnas en parkeringsplats ledig precis intill arbetsplatsen.

En tydligare separering mellan gång- och cykeltrafik är önskvärd på huvudstråken i Lomma. En tydlig separering minskar risken för att gående använder ytan som är avsedd för cykeltrafik vilket ökar trafiksäkerheten och trygghet för såväl fotgängare som cyklister. Vidare ger det en högre framkomlighet för cyklister.

### 9.5.2 Passager

Förslaget om att höja upp passager över sidogator med platågupp är bra ur två aspekter, dels blir passagen hastighetssäkrad dels ger den god komfort för den cyklande. Hastighetssäkrade passager innebär att konsekvenserna inte blir lika omfattande när och om en olycka sker mellan exempelvis en personbil och en cyklist. Detta då hastigheten på motorfordonet är den främsta faktorn för svårighetsgraden av olyckan.

Den nya utformningen av korsningspunkten Strandvägen/Karstorpsvägen ger ökad framkomlighet för både gång- och cykeltrafik på biltrafikens bekostnad.

Fler planskilda passager över Malmövägen ger ett mer trafiksäkert cykelnät med högre kvalitet. Cykelnätet kan också anses som mer jämställt då passagen blir användbar för både barn och vuxna. Genom att skapa tunnlar som upplevs som trygga kan fler tänkas använda dessa, även under de timmar då det är mörkt.

### 9.5.3 Parkering

Genom att möjliggöra parkering av cykel vid viktiga målpunkter erhålls effekten att fler väljer att cykla inom tätorten för att nå sina målpunkter. Fler cykelparkeringar leder även till bättre möjligheter att byta färdmedel under en reskedja, exempelvis mellan cykel och buss.

### 9.5.4 Vägvisning

Genom att förbättra vägvisningen förbättras orienteringen för cyklisterna. Utöver detta kan vägvisningsskyltar fungera som stående reklamplaceringar.

### 9.5.5 Trafikreglering

Genom att succesivt ändra väjningsplikten vid korsningspunkter förbättras framkomligheten för cyklisterna. För att detta ska fungera väl krävs att hastigheten i korsningspunkterna är låg.



# 10 BJÄRRED

---

## 10.1 Nuläge

Bjärred ligger i den norra delen av kommunen är den näst största tätorten i kommunen med cirka 9 800 invånare (2013) i tätorten och cirka 900 invånare i Borgeby (ÖP, 2010). Tätortens möte med havet utgörs av sandstrand i söder och av mer vegetation i norr. Under sommaren är tätorten ett populärt utflyktsmål för de badsugna.

Viktiga målpunkter i Bjärreds tätort är busshållplatser, bibliotek, vårdcentralen, Långa bryggan, området kring centrum, idrottsplatsen samt skolor. Det finns fyra grundskolor i Bjärred; Löddenässkolan (årskurs F-6), Rutsborgskolan (årskurs F-9), Alfredshällskolan (årskurs F-6) och Bjärehovskolan (F-9). Till och från dessa skolor är det många skolbarn som cyklar och går.

### 10.1.1 Sträckor

Cyklennätets utbyggnad i Bjärred är väl utbyggt bortsett från i Gamla Bjärred där separata ytor för cykeltransporter saknas. I Figur 10-1 redovisas befintliga gång- och cykelbanor/vägar i Bjärred. Målpunkter som busshållplats, skola och Långa bryggan visas också i samma figur.

Cyklennätet i Löddesnäs och Alfredshäll karaktäriseras främst av raka cykelvägar som går i västöstlig riktning. Dessa cykelvägar är placerade på baksidan av bostadsområdena och med långa raka siktsträckor och jämnt avstånd mellan belysningsstolpar. I Alfredshäll går större delen av cykelvägarna tätt intill husväggar vilket skapar ett monotont intryck medan cykelvägarna i Löddesnäs går genom grönområden vilket ger ett mer varierat och levande intryck även när de är raka och långa.

Kortare cykelvägar som exempelvis binder samman bostadsområden har mycket varierande karaktär där en del har utgörs av grusat underlag medan andra har hög kvalitet med jämn asfalterad beläggning.

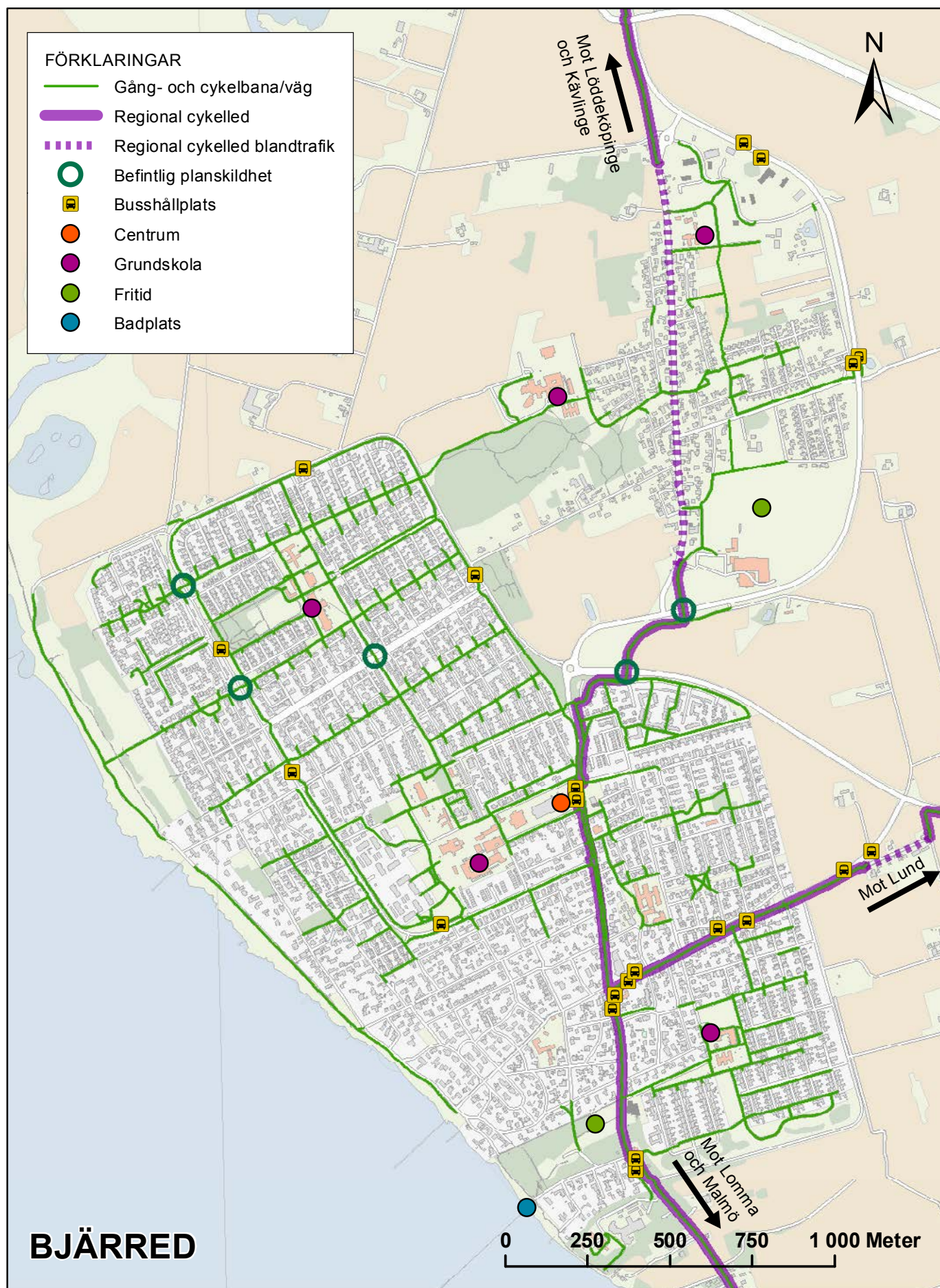
Längs med Västanvägen går en cykelled vars karaktär varierar från intilliggande cykelbana i söder till separerad cykelväg i norr.

Lundavägen har cykelbara ytor som i västra delen utgörs av cykelbana som längre österut övergår till cykelväg. Denna cykelväg fortsätter sedan längre österut och utgör ett av Lomma kommuns regionala cykelstråk som binder samman Flädie med Bjärred och vidare till Lund.

Längs med Norra Västkustvägen och Södra Västkustvägen sträcker sig en cykelbana som förbi busshållplatsen Bjärred centrum har fått en dragning bakom ”bussön”. Från busshållplatsen Bjärred centrum till det gamla stationshuset finns en gång- och cykelbana med visuell separering mellan gång- och cykeltrafik. Söder om Bjärreds gamla stationshus ändras cykelbanans karaktär till att bli smalare utan någon separering på sträckan. Förlängningen på cykelbanan i södergående riktning sträcker sig till Habo Ljung där den nordliga delen av sträckan är cykelbana intill landsväg och den södra delen av sträckan är en cykelväg som sträcker sig bakom en rad med friliggande villor som ligger intill vägen.

Från Bjärred till Borgeby går det två friliggande cykelvägar; en från Mellanvångsvägen till Tennisvägen och en parallellt med Domedejlavägen till Rutsborgsskolan. Cyklennätet i Borgeby är funktionellt utbyggt för lokala transporter och består till stor del av friliggande cykelvägar som binder samman områdets viktiga funktioner som skola och idrottsplats.

Cykelavståndet till närliggande städer, tätorter och större småorter redovisas i Tabell 10-1.



Figur 10-1. Gång- och cykelbanor/vägar, regionala cykelleder och målpunkter i Bjärred.



Figur 10-2. Gång- och cykelväg i Alfredshäll.



Figur 10-3. Gång- och cykelväg i Löddesnäs.



Figur 10-5. Gång- och cykelbana längs med södra delen av Västanvägen.



Figur 10-4. En grusad gång- och cykelväg från Hans Jonas väg som leder in till parkområde.



Figur 10-6. Cykelväg bakom hållplatserna för Bjärred centrum.



Figur 10-7. Cykelväg söder om stationshuset längs med Södra Västkustvägen.



Tabell 10-1. Cykelavstånd och tidsåtgång för utvalda sträckor. Cykeltiden är anpassad till sträckans framkomlighetsnivå varför tidsåtgången för cykelfärden inte är proportionerlig mot avståndet.

Tätort/småort	Cykelavstånd (km)	Cykeltid (min)
Bjärred-Malmö	16,9	50
Bjärred-Lund	12,2	39
Bjärred-Lomma	6,7	23
Bjärred-Habo Ljung	3,6	12
Bjärred-Flädie	3,7	11
Bjärred-Fjelie	5,7	18
Bjärred-Löddeköpinge	6,0	21

### 10.1.2 Passager

I Bjärred kännetecknas cykelpassagerna av stor variation avseende utformning. Passager finns i form av tunnlar, signalreglerade passager, vägmärkning som är anpassad för gemensam passage för gång- och cykeltrafik och olika typer av hastighetssäkrade passager som platågupp och bussgupp. De flesta passagerna är detaljutformade med ramp som går ner i nollnivå både för cykel- och gångtrafik.

Över lag är passager över de mer trafikerade gatorna hastighetssänkande med hjälp av exempelvis platågupp medan detta saknas för passager över sekundära villagator. Platautformningen är bra ur två aspekter, dels är passagen hastighetssäkrad och dels ger den god komfort för cyklisten. Ett mindre antal passager finns för enbart cykeltrafik.

På Västanvägen går busstrafiken och större delen av cykelpassagerna som är i plan är kombinerade med hastighetssänkande åtgärd anpassade för busstrafiken.

Planskilda passager finns på fem platser i Bjärred; två tunnlar under Västanvägen i nordväst, en tunnel under Mellanvägen och två tunnlar finns på cykelvägen som går mellan Mellanvångsvägen och Tennisvägen.

En vanlig företeelse i Bjärred är att bommar finns där cykelvägen ansluter till gata i syfte att få ner cyklistens hastighet innan korsning med motorfordonstrafik samt uppmärksamma cyklisten om faran.



Figur 10-8. Hastighetssänkande passage som är anpassad för busstrafik.



Figur 10-9. Signalreglerad passage i kombination med platågupp. Passagen är över Västanvägen och denna utgör en viktig länk för barn till och från skolan.



Figur 10-10. Passage över villagata parallell med Västanvägen. Passagen är inte hastighetssäkrad.

Det finns fem planskilda korsningar i Bjärred. Tre av dessa ägs och underhålls av kommunen; två på Västanvägens nordvästra sida och en under Mellanvägen. Två tunnlar ägs och underhålls av Trafikverket; en under Fjelievägen och en under Österleden.

### 10.1.3 Parkering

Bra cykelparkering är viktigt vid större målpunkter som vid exempelvis busshållplatser, vårdcentral, skola, förskola och fritidsaktiviteter. I Bjärred finns det tre busshållplatser som bedöms vara de största vilka redovisas i Tabell 10-2.

Samtliga busshållplatser som redovisas ovan har parkering för cykel, dock saknar samtliga väderskydd. Vid busshållplatsen Bjärred centrum är cykelparkerings överbelagd, det vill säga det finns fler cyklar än vad det finns parkeringsplatser vilket leder till felparkering, se Figur 10-6. Beläggningen vid hållplatsen Löddesnäsvägen är drygt 80 % och vid Hans Jonas väg cirka 50 %, se Figur 10-13 respektive Figur 10-14. Hållplatsen Hans Jonas väg har två cykelparkeringar.

De centrala delarna av Bjärred har en del uppställningsplatser och parkering för cykel i anslutning till viktiga målpunkter. Även skolor och fritidsanläggningar har cykelparkering.



Figur 10-11. Tunnel under Fjelievägen för gång- och cykeltrafik.



Figur 10-12. Bommar i slutet av cykelväg för att sänka hastigheten för cykeltrafiken innan trafikerad gata.

Tabell 10-2. Busslinjer som passerar de största busshållplatserna.

Hållplats	Busslinje	Rutt
Bjärred centrum	132	Löddeköpinge-Bjärred-Lomma-Malmö
	134	Löddeköpinge-Bjärred-Malmö
	137	Bjärred-Lund
Löddesnäsvägen	137	Bjärred-Lund
Hans Jonas väg	134	Löddeköpinge-Bjärred-Malmö
	137	Bjärred-Lund

### 10.1.4 Vägvisning

Inom Bjärred tätort finns vägvisning mot Borgeby norrut, Lund och Flädie österut och Lomma söderut. Vägvisningen är inte uppsatt enligt någon plan och finns inte vid varje valpunkt.

Utöver vägvisning mot geografiska mål finns lokal vägvisning på gång- och cykelvägar i parkmiljö med namn på närmaste gata, vilket ger en mycket bra information i parkområden som annars ofta är svårorienterade.



Figur 10-13. Cykelparkering vid hållplats Löddenäsvägen.



Figur 10-14. En av de två cykelparkeringarna vid hållplats Hans Jonas väg.

### 10.1.5 Trafikreglering

I Bjärred finns ett antal korsningar mellan cykelbanor/vägar och utfarter/lokalgator med väjningsplikt för cykeltrafiken. Regleringen gör att framkomligheten för cyklister försämras.

## 10.2 Planerade förändringar

### 10.2.1 Nya gång- och cykelbanor/vägar

En ny gång- och cykelväg planeras på Fjeliavägens norra sida mellan Lundavägen och Flädie kyrkoväg. Till detta förslag ingår även en planskildhet under Fjeliavägen i nära anslutning till korsningen Fjeliavägen/Lundavägen, se Figur 10-15.

Planer finns på att bygga ut gång- och cykelnätet från ovan nämnda planskildhet längs Fjeliavägen fram till tätbebyggt område i Bjärred. Val av sida är dock ännu inte bestämt utan ska utredas.



Figur 10-15. Planerad planskild passage under Fjeliavägen.

Det finns planer på att upprusta Björkallén i samband med ny koppling mellan Lundavägen och Flädie kyrkoväg. Stråket föreslås anpassas för cykeltrafik från Borgeby till Lundavägen för vidare färd mot exempelvis Lund.

Enligt översiktsplanen planeras en ny gång- och cykelväg som förbinder Norra Västkustvägen med Borgeby slott och park. Den nya gång- och cykelvägen ger ökad närhet till rekreation kring Lödde å och slottet för boende i Bjärred och Borgeby.

### 10.2.2 Nya bostadsområden

I Bjärred finns enligt översiktsplanen två större utpekade områden för utbyggnad av bostäder:

- Östra Bjärred  
180 lägenheter planeras byggas år 2021-2030
- Borgeby väster om Norra Västkustvägen  
100 lägenheter planeras byggas år 2021-2030
- Borgeby öster om Norra Västkustvägen  
100 lägenheter planeras byggas år 2021-2030

## 10.3 Bristanalys

Bristanalysen för cykeltrafiken tar avstamp i Trast med fokus på framkomligheten och tillgängligheten i nätet samt med fokus på tillgänglighet i passager. Enligt trast kan Bjärred ses som en mindre tätort varför större delen av cykelnätet behandlas som lokalnät bortsett från de viktigaste cykelstråken som behandlas som huvudnät.

### 10.3.1 Sträckor

Möjligheten att cykla mellan bostadsområden i tätorten är god bortsett från att det saknas gång- och cykelbanor/vägar i Gamla Bjärred. Speciellt god är tillgängligheten i de norra delarna av Bjärred där cykelnätsstrukturen är finmaskig och kontinuerlig. Längs de mest trafikerade lokalgatorna i Bjärred finns gång- och cykelbanor med separering vilket både skapar god framkomlighet och trygghet.

Cykelnätets omfattning bedöms som väl utbyggt men kvaliteten på cykelbanorna/vägarna varierar kraftigt. Det är främst de mindre cykelbanorna/vägarna som binder samman bostadsområden med större huvudstråken som har dålig kvalitet i form av ojämnt underlag och bristfällig belysning. Vid flera korsningar, exempelvis längs med Södra och Norra Västkustvägen är passagera smala för gång- och cykeltrafik inte minst med tanke på att detta är huvudstråk. Gång- och cykelbanorna är också smala längs vissa sektioner som förbi en del busshållplatser.

Cykelvägen längs Södra Västkustvägens västra sida, söder om stationshuset har dålig kvalitet avseende markbeläggning samt att belysningen är bristfällig vilket kan innebära att sträckan känns otrygg.

Cykelvägarna igenom bostadsområdena i Alfredshäll har begränsad sikt vilket kan vara en risk för trafiksäkerheten.

Mellanvägen är i behov av separata ytor för cykeltransport. Gatan är relativt bred och sträcker sig långt, 800 meter. Trots att gatan är försedd med avsmalningar och hinder så upplevs sträckan

idag som mindre trafiksäker på grund av mycket biltrafik till och från de cirka 240 villorna som med bil endast kan nås via Mellanvägen. Gatan används också som genomfartsled mellan östra och västra sidan av norra Bjärred. Saknaden av separata cykelytor resulterar i att en del cyklister använder gångbanorna. Trafiksäkerheten och framkomligheten för de gående på gångbanorna försämras av denna anledning. Separata cykelytor skulle medverka till förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för både gång- och cykeltrafik.

För boende i norra Bjärred finns behov av att ta sig till cykelvägen mot Flädie, Fjelic och Lund utan att cykla inom centrala Bjärred via Lundavägen. Den bästa och mest trafiksäkra lösningen är att använda befintlig tunnel under Fjelievägen och därefter cykla på en ny cykelbana parallellt med Fjelievägen mot Flädie och Fjelic. En viktig aspekt är att anslutningen till den planerade cykelbanan vid Otto Pers väg görs gen. Det är också positivt om den befintliga gång och cykeltunneln görs mer attraktiv.

Kvaliteten avseende restiden för cykel brukar beskrivas med restidskvot. Restidskvoten är relationen mellan cykeltrafikens och biltrafikens restid. Kvoten räknas ut genom att dividera tiden det tar att cykla med tiden det tar att resa med bil. Eftersom cykeltrafiken och biltrafiken står i konkurrens till varandra och cykeltrafiken anses vara ett mer hållbart och hälsosamt sätt att färdas önskas en så låg restidskvot som möjligt för cykeltrafiken, det vill säga att det går snabbare att cykla än att köra. I Tabell 10-3 redovisas klassificeringen för restidskvoten.

Tabell 10-3. Kvalitet avseende cykeltrafikens konkurrenskraft.

Nättyp	Restidskvot cykel/bil		
	< 1,5	1,5-2,0	> 2,0
Huvudnät för cykel	Grön	Gul	Röd
Lokalnät för cykel	Grön	Grön	Gul

Tabell 10-4. Restidskvot mellan cykel och bil i Bjärred, sträckor enligt Figur 7-15.

Startpunkt	Cykelväg (km)	Cykelväg (min)	Bilväg (km)	Bilväg (min)	Genhetskquot (cykel/bil)	Klass enl. TRAST
1	1,8	6	1,7	7 (4+3)	0,86	Grön
2	1,6	5	1,9	7 (4+3)	0,71	Grön
3	1,2	4	1,2	7 (4+3)	0,33	Grön
4	2,0	7	2,1	7 (4+3)	1,00	Grön



Figur 10-16. Cykel- och bilvägssträckor för fyra utvalda sträckor i Bjärred.

En jämförelse mellan restiden för cykel och restiden för bil har gjorts för fyra sträckor i Bjärred, se Figur 10-16 och Tabell 10-4. Sträckorna representerar avstånden från fyra områden i olika delar av Bjärred till centrum.

Tiden det tar att åka bil har fått en tilläggstid på tre minuter. Tilläggstiden avser tiden det tar att parkera bilen väl framme i Bjärred centrum för att sen gå den sista sträckan för att nå målpunkten. Samtliga sträckor får grön klass enligt Trasts klassificering där analysen grundar sig på Tabell 10-3. Den gröna klassningen innebär att cykeltrafiken tidsmässigt är konkurrenskraftig mot biltrafiken i Bjärred. För en av de fyra sträckorna innebär det en tidsvinst att cykla till målpunkten och för de övriga två sträckorna är differensen endast marginell. Det finns därmed god potential till att flytta över många av de korta bilresorna inom tätorten till cykel.

För att bedöma hur gent Bjärreds cykelnät är har en jämförelse gjorts mellan cykelväg och fågelväg gjorts för de utvalda sträckorna, se Figur 10-16. Genhetsknoten räknas ut genom att dividera längden för cykelvägen med längden för fågelvägen.

Enligt Tabell 10-6 är tre av de fyra utvalda sträckorna klassade som gula och en som grön. Anledningen till att så få sträckor har fått grön klassning beror främst på att det är korta sträckor som har studerats och ju kortare sträckor som studeras desto större genomslag får en viss given omväg. Det resulterar

i att genhetsknoten för de fyra sträckorna får en aningen missvisande klassning då Bjärred är en mindre tätort med korta cykelsträckor. Därför kan klassningen ses som fullt godkänd för de studerade sträckorna.

### 10.3.2 Passager

Generellt är passager utformade med en ramp ner till nollnivå för både gång- och cykeltrafik, det vill säga att det saknas kantsten. Att kantsten saknas vid passager är bra för cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet då onödiga olyckor som att cyklister kör mot kantstenen och faller kan undvikas. Vidare ger ramperna en god komfort för cyklisten då en passage ska passeras. Det kan dock innebära att fotgängare känner sig otrygga vid passager då det saknas en tydlig uppdelning mellan trafikslagen gång och cykel. Utöver detta så är kantstenen mycket viktigt för synskadade när de ska orientera sig i korsningen. Passagerna behöver därför ha såväl ha avfasad del som del med visning och en tydlig uppdelning mellan gång- och cykeltrafik.

En del passager är placerade cirka fem meter från korsning vilket innebär att cyklister får cykla en omväg för att ta sig över passagen, se Figur 10-17. Det medför även att cyklisten måste sakta in innan kurva vilket ger en låg framkomlighet för cykeltrafiken.

I Bjärred finns det vid slutet av flera cykelvägar bommar där anslutning sker till villagata eller lokal-

Tabell 10-5. Kvalitet avseende cykelnätets genhet.

Nättyp	Genhetsknot		
	< 1,25	1,25-1,5	> 1,5
Huvudnät för cykel	Grön	Gul	Röd
Lokalnät för cykel	Grön	Gul	Röd

Tabell 10-6. Genhetsknot avseende längden för cykelväg och fågelväg i Lomma, sträckor enligt Figur 10-16.

Startpunkt	Cykelväg (km)	Fågelvägen (km)	Genhetsknot	Klass enl. Trast
1	1,8	1,4	1,29	Gul
2	1,6	1,1	1,45	Gul
3	1,2	1,0	1,20	Grön
4	2,0	1,4	1,43	Gul

gata. Bommarna signalerar om att motorfordons-  
trafiken har prioritet över cykeltrafiken då det är  
cyklisterna som får sänka sin hastighet i korsningen  
för att ge biltrafiken hög framkomlighet. Dessa  
korsningsutformningar bör utformas med omvänd  
funktion så att motorfordonstrafiken får sänka sin  
hastighet i korsningen för att öka cykeltrafikens  
framkomlighet. En del bommar är dessutom felaktigt  
utformade varför de mister sin funktion, se exempel  
i Figur 10-18. Detta kan ses som en trafiksäkerhets-  
risk då ingen av trafikslagen har en hastighetssänk-  
ande utformning i korsningen.

I trafiksäkerhetsplanen har hastigheter mätts vid  
flera passager i Bjärred. Passager där motorfor-  
donstrafiken har hastigheter över 30 km/tim har  
noterats och dessa passager bör åtgärdas. Det ber-  
or på att sannolikheten för att omkomma som  
oskyddad trafikant vid kollision med motorfordon  
ökar kraftigt om biltrafiken håller en högre hastighet  
än 30 km/tim.

Korsningen Tollevägen-Södra Västkustvägen har  
dålig sikt och bedöms som trafikfarlig. Passagen är i  
behov av åtgärd.

### 10.3.3 Parkering

Kvaliteten på cykelparkeringen beror bland annat  
på stöldsäkerheten, beläggingsgrad och avstånd  
till målpunkten vilket redovisas i Tabell 10-7.  
Samtliga parkeringsplatser till de största busshäll-  
platserna ligger inom ett nära avstånd varför denna  
kvalitet bedöms uppfyllas. Beläggningen på parke-  
ringsplatserna varierar från överfull till mer än  
10 % ledigt utrymme vilket ger röd till gul kat-  
egori enligt Trast för ”ej säker parkering”.

Cyklar är parkerade ut på cykelbanan bakom  
bussön vid hållplatsen Bjärred centrum vilket ger



Figur 10-17. Indragen passage från korsning med låg framkomlighet för cykeltrafiken.



Figur 10-18. Bom som saknar hastighetssänkande funktion för cykeltrafiken från cykelväg till villagata.

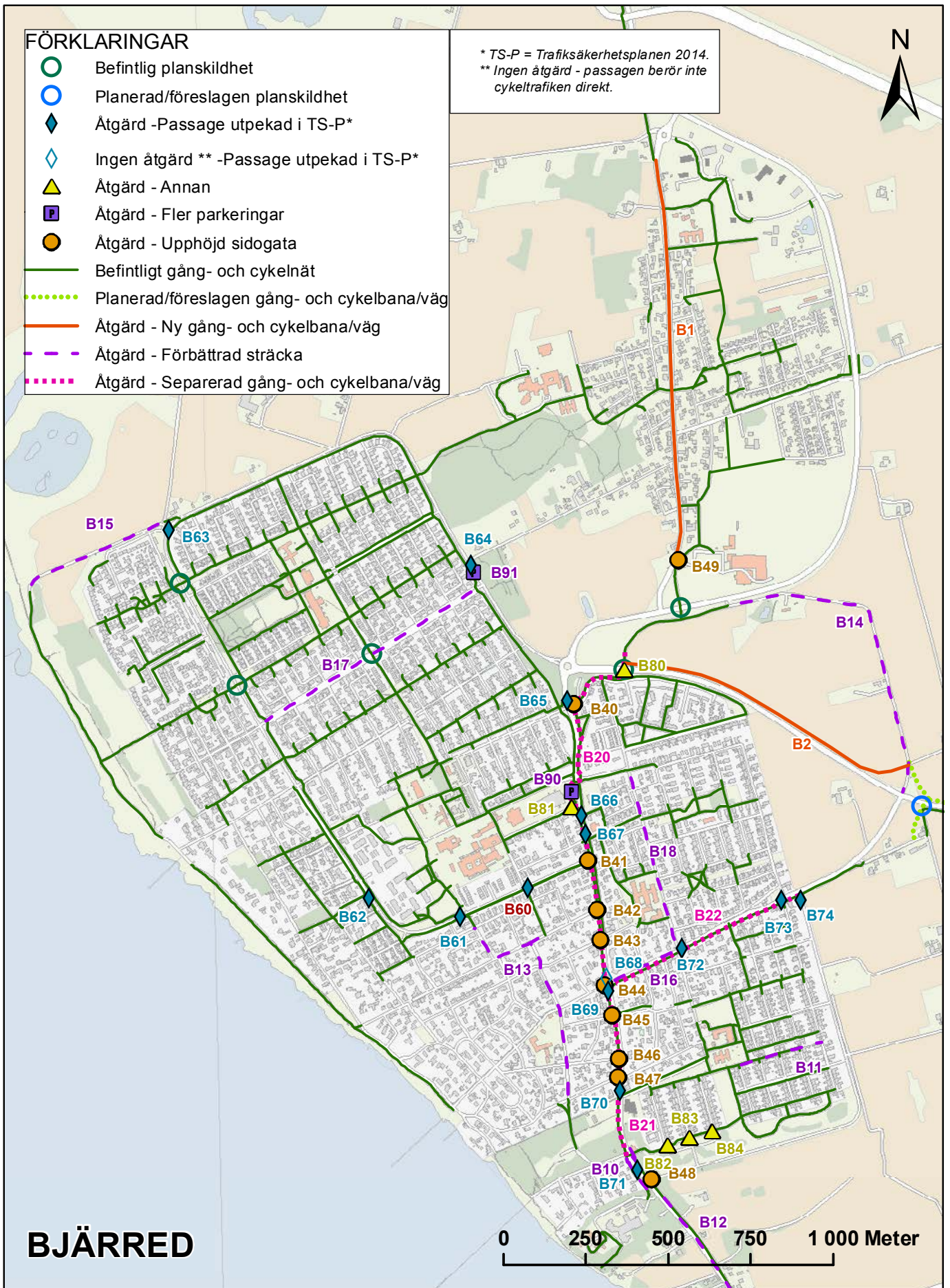
dålig framkomlighet för cykeltrafiken samt att  
cyclarna kan utgöra ett hinder för personer i rullstol  
eller synskadade. Vidare är cykelbanan bakom  
hållplatsen dåligt markerad och skyltad vilket gör att  
cykelsträckan är svår att uppfatta.

Cykelparkeringen saknar väderskydd och ställ  
där cykelramen går att låsa fast. Vidare saknas  
anpassad parkering för lådcyklar och cykelkärror  
i anslutning till förskola och skola.

Tabell 10-7. Kvalitet avseende cykelparkeringens tillförlitlighet.

Målpunkt	Parkering är överfull vardagar kl.15-17	Parkering är full eller nästan full vardagar kl.15-17	Parkering har > 10 % ledigt utrymme vardagar kl.15-17
Inom huvudnätet för cykel, säker parkering*	Röd	Gul	Grön
Inom huvudnätet för cykel, ej säker parkering*	Röd	Röd	Gul

\* Säker parkering avser antingen parkering där cyklarnas ram kan låsas fast eller bevakad cykelparkering. Andra parkeringsanordningar betraktas som ej säker parkering.



Figur 10-19. Föreslagna åtgärder i Bjärred. Littrening är kopplat till text i detta kapitel och bilaga 1.



### 10.3.4 Vägvisning

Enligt Trast ska vägvisningen för att hålla god standard vara konsekvent och finnas vid varje viktig valpunkt. Eftersom vägvisningen inte finns vid varje valpunkt bedöms standarden inte som god.

### 10.3.5 Trafikreglering

I Bjärred finns ett antal korsningar mellan cykelbanor/cykelvägar och utfarter/lokalgator med väjningsplikt för cykeltrafiken. Regleringen gör att framkomligheten för cyklisterna försämrats.

## 10.4 Förslag på åtgärder

Nedan föreslås åtgärder uppdelat per sakområde för ett bättre cykelnät i Bjärred. Föreslagna åtgärder redovisas i Figur 10-19 tillsammans med befintligt cykelnät och åtgärder som redan är planerade i Bjärred. Litterering till åtgärderna är kopplade till texten där de redovisas inom parantes. Littereringen är även kopplad till bilaga 1 där åtgärdens kostnad och prioritering beskrivs.

### 10.4.1 Sträckor

Sträckor som föreslås förses med ny gång- och cykelbana/väg:

- Gång- och cykelbanan längs Norra Västkustvägen i Borgeby, sträckan mellan Tennisvägen och gång- och cykelväg strax söder om cirkulationsplats Norra Västkustvägen/Tegelbruksvägen (B1). Gatan utgör del i regionalt stråk och är även ett naturligt huvudstråk lokalt inom Borgeby/Bjärred.

Gång- och cykelväg längs Fjelievägen mellan tätort och planerad planskildhet (B2). Gång- och cykelvägen föreslås byggas på norra sidan om Fjelievägen då höjdskillnaden mellan tunnel och gång- och cykelbana är mer gynnsam i detta läget samt att markinlösen bedöms vara enklare i det norra läget. Sträckan har en regional funktion för kommunikationen mellan norra Bjärred och Lund. Sträckor som föreslås förbättras:

- Cykelvägen mellan Parkallén och Bjersundsvägen (B10). Sträckan föreslås breddas, förses med bättre markunderlag och förstärkt belysning.
- Cykelvägen genom bostadsområdet i Alfredshäll föreslås förses med förstärkt belysning (B11).

- Regional cykelled längs med Södra Västkustvägen från Parkallén till Tollevägen. Cykelbanan är idag smal och den behöver breddas för att hålla hög framkomlighet på det regionala stråket (B12).

- Montelinvägen (B13). Sträckan föreslås förbättras så att skolbarn säkrare kan ta sig till Bjärehovskolan. Förslagsvis kan förbud mot motorfordonsparkering vara ett alternativ eller begränsning av biltrafik. En sådan reglering kräver dock en utredning där nuläget utreds, till exempel hur mycket trafik som går på gatan och hur skolbarn rör sig i området. Vidare bör konsekvenserna utredas, exempelvis vilken nytta åtgärden ger skolbarnen, vilka alternativa vägar biltrafiken kan tänkas använda och hur övervakningen av efterlevnaden kan hanteras.

- Förbättrad sträcka på Björkallén (B14). Sträckan underlag föreslås förbättras för cykeltrafik och belysningen föreslås ses över. Sträckan föreslås vara en provisorisk lösning tills dess att gång- och cykelväg har byggts längs Fjelievägen (B2).

- Grusad väg ut till Julins ängar i nordvästra Bjärred (B15) föreslås ges ett förbättrat markunderlag så det blir mer cykelvänligt. Det kan exempelvis göras genom att underhålla befintligt grusunderlag bättre alternativt alternativ att sträckan asfalteras.

- Lundavägen mellan Södra Västkustvägen och Hans Jonas väg föreslås breddas och passagerarna förbi hållplatserna förbättras (B16).

- Mellanvägen (B17) är 7,5 meter bred och föreslås förses med ett cykelfält i vardera riktning. Åtgärden föreslås för att öka trafiksäkerheten på sträckan då det är en viktig lokalgata i Norra Bjärred samt används för genomfartstrafik. Ett hinder föreslås på lämplig plats på Mellanvägen för att undvika genomfart för motorfordonstrafik.

- Hans Jonas väg mellan Flädievägen och Lunda vägen (B18) föreslås som en förbättrad sträcka. Exempelvis kan farthinder placeras ut på den raka sträckan och siktförhållandena kan förbättras i korsningar. Gatan har en lokal funktion och ansluter till det regionala nätet mot Lund och, på sikt, mot pågatågsstation i Flädie.

De regionala cykellederna och huvudgatorna bör separeras med olika markbeläggning i syfte att förstärka separeringen som idag består av en markerad linje. Detta gäller främst de sträckor som är inom tätbebyggt där andelen gående är större

jämfört med på landsbygden. Sträckor som föreslås ges en tydligare separering är:

- Norra Västkustvägen (B20)
- Södra Västkustvägen (B21)
- Lundavägen (B22)

#### 10.4.2 Passager

Generellt föreslås att passager höjs upp på sidogator till regionala stråk och huvudstråk inom tätorten för cykel. Följande sträckors sidogator och korsningar är aktuella att höja upp:

- Norra Västkustvägen/Nordmannavägen, östra sidan (B40)
- Norra Västkustvägens, större delen av föreslagna sidogator är belägna på västra sidan (B41-B47).
- Norra Västkustvägen/Carl Olssons väg (B48)
- Norra Västkustvägen/Tennisvägen (B49)

Passagen Norra Västkustvägen/Folkungavägen föreslås förbättras så den blir tydligare för cyklisterna som passerar över Folkungavägen för vidare färd norrut (B81). Passagen föreslås också hastighetssäkras så att cyklister och gående prioriteras framför biltrafiken. Sträckan utgör en viktig länk till busshållplatsen.

Passager med hastigheter över 30 km/tim som pekats ut i trafiksäkerhetsplanen (B60-B74) och som direkt berör cykeltrafiken ska åtgärdas. I första hand föreslås passager åtgärdas som tillhör regionala stråk, viktiga lokala cykelvägar och skolvägar. Vid korsningen Lundavägen/Södra Västkustvägen har två passager pekats ut tätt intill varandra. Det har då bedömts som mest effektivt att satsa på en av passagerna. Passage L69 ingår i ett internt cykelstråk vilket inte L68 gör och av denna anledning koncentreras åtgärden endast till passage L69.

Cykeltunneln under Fjeliävägen som förbinder Bjärred med Borgeby föreslås rustas upp för att öka tryggheten vid passagen (B80). Tunneln föreslås att visuellt breddas upp genom att arbeta med slänterna och tunneln med dess närområde föreslås ges ny anpassad belysning. För att öka trygghetskänslan ytterligare kan även åtgärder vidtas i närområdet kring tunneln, exempelvis bör buskage rensas upp och svåröverskådliga områden kan belysas extra.

Tre passager över Talltitevägen (B82-B84) föreslås ges samma utformning och reglering. B82 är även i behov av att ges bättre sikt. Passagen över Tollevägen (B130) längs med Södra Västkustvägen föreslås åtgärdas för ökad trafiksäkerhet. Siktförhållandena föreslås förbättras i kombination med förbättrad utformning. Sträckan prioriteras högt då den ingår i det regionala cykelnätet.

#### 10.4.3 Parkering

Fler cykelparkeringar föreslås vid samtliga busshållplatser som har mindre än 10 % lediga parkeringsplatser. Exempelvis bör följande busshållplatser förses med fler parkeringar:

- Bjärred centrum (B90)
- Löddenäsvägen (B91)

Cykelparkeringar vid viktiga målpunkter ska ha väderskydd och det ska finnas möjlighet att låsa fast cykelramen. Vidare föreslås anpassad parkering för lådcyklar och cykelkärror i anslutning till bland annat förskolor, skolor och där behov finns.

#### 10.4.4 Vägvisning

För att förbättra den vägvisning som finns idag föreslås att en vägvisningsplan tas fram med följande målpunkter:

- |              |                 |
|--------------|-----------------|
| • Malmö      | • Löddeköpinge  |
| • Lund       | • Bjärred       |
| • Habo Ljung | • Centrum       |
| • Lomma      | • Långa bryggan |

#### 10.4.5 Trafikreglering

För att förbättra framkomligheten för cyklisterna bör väjningsplikten på flera platser där cykelbana/väg korsar körbana/utfart ändras. Detta kan i ett första skede göras på samtliga utfarter och vid korsningar med gångfartsområde/gåtor. I ett andra steg kan detta genomföras på gator där hastigheten är säkrad till max 30 km/tim. På dessa ställen bör även sikten kontrolleras. Utöver detta bör möjligheten att ändra på väjningsplikten eller införa cykelöverfart utredas utmed de viktigare cykelstråken. I vissa fall kan detta kräva fysiska åtgärder för att få ner hastigheten på motorfordonstrafiken.

## 10.5 Konsekvenser av åtgärder

### 10.5.1 Sträckor

Utbyggnad och upprustning av gång- och cykelbanor/vägar är främst riktade för att tillgodose barns skolvägar, de regionala stråken och de lokala huvudstråken. Genom att förbättra cykelsträckor för en så stor del som möjligt av Bjärreds invånare kan största möjliga effekt också uppnås. Föreslagna åtgärder på sträckor innebär ett mer trafiksäkert cykelnät med färre sträckor i blandtrafik och fler sträckor där cykeltrafiken har prioritet.

Breddning av cykelbanan längs Södra Västkustvägen från Parkallén till Tollevägen medför att cyklister på sträckan kan känna en ökad trygghetskänsla mot motorfordonstrafiken och mot att möta andra cyklister på sträckan.

Förslaget om att förbjuda parkering av motorfordon på Montelinvägen medför att mer utrymme kan lämnas åt cyklisterna i blandtrafik. Det blir dessutom en mer trafiksäker miljö då cyklisterna inte riskerar att bilister öppnar bildörrar ut mot körbanan eller att bilister kör ut från sina parkeringsplatser utan att se sig om.

Förslaget om att förbättra den grusade vägen ut till Julins ängar kan bidra till ökat friluftsliv vilket i sin tur gynnar folkhälsan.

Breddning av gång- och cykelvägen längs Lunda-vägen mellan Södra Västkustvägen och Hans Jonas väg är viktig för att öka framkomligheten på sträckan. Förbi busshållplatsen Bjärred Medborgarplatsen är det idag trångt och cyklister delar cykelbanan med bussresenärer. En breddning skulle innebära att bussresenärer kan separeras från cykeltrafiken.

En tydligare separering mellan gång- och cykeltrafik är önskvärd på huvudstråken i Bjärred. En tydlig separering minskar risken för att gående använder ytan som är avsedd för cykeltrafik vilket ökar trafiksäkerheten och trygghet för såväl fotgängare som cyklister. Vidare ger det en högre framkomlighet för cyklister.

### 10.5.2 Passager

Förslaget om att höja upp passager över sidogator med platågupp är bra ur två aspekter, dels är

passagen hastighetssäkrad och dels ger den god komfort för den cyklande. Hastighetssäkrade passager innebär att konsekvenserna inte blir lika omfattande när och om en olycka sker mellan exempelvis en personbil och en cyklist. Detta då hastigheten på motorfordonet är den främsta faktorn för svårighetsgraden av olyckan.

Den nya utformningen av korsningspunkten Norra Västkustvägen/Folkungavägen ger ökad framkomlighet och en tydlighet för hur gång- och cykeltrafiken ska röra sig bakom bussön. Den hastighetssäkrade passagen visar på ett tydligt ställningstagande från kommunen där motorfordonstrafiken får sänka sin hastighet för att skapa en trafiksäker passage för gång- och cykeltrafiken. Utformningen skapar försämrade framkomlighet för motorfordonstrafiken till gång- och cykeltrafikens fördel.

Upprustning av tunneln under Fjelievägen medför ökad trygghetskänsla och ökad användbarhet vilket kan medföra att fler vägar använda tunneln under en större del av dygnet. Det kan skapa ett cykelnät som är mer jämställt och användbar oberoende av ålder och kön.

### 10.5.3 Parkering

Genom att möjliggöra parkering av cykel vid viktiga målpunkter erhålls effekten att fler väljer att cykla inom tätorten för att nå sina målpunkter. Fler cykelparkeringar leder även till bättre möjligheter att byta färdmedel under en reskedja, exempelvis mellan cykel och buss.

### 10.5.4 Vägvisning

Genom att förbättra vägvisningen förbättras orienteringen för cyklisterna. Utöver detta kan vägvisningsskyltar fungera som stående reklampelare.

### 10.5.5 Trafikreglering

Genom att succesivt ändra väjningsplikten vid korsningspunkter förbättras framkomligheten för cyklisterna. För att detta ska fungera väl krävs att hastigheten i korsningspunkterna är låg.



# 11 HABO LJUNG

## 11.1 Nuläge

Habo Ljung är en småort som ligger vid kusten mellan Lomma och Bjärred där cirka 400 invånare bor (ÖP, 2010). Småortens möte med havet utgörs av sandstrand i söder som övergår till en brant med smal sandremsa i norr.

Viktiga målpunkter i Habo Ljung är busshållplatser, badplatsen och golfbanan. Under sommar-månaderna är även Habo Ljung camping, söder om orten, en viktig målpunkt.

Habo Ljung har inga skolor varför barn i småorten får gå i skola antingen i Bjärred eller Lomma. Barnen erbjuds skolskjuts till och från skolan.

### 11.1.1 Sträckor

Genom Habo Ljung passerar en viktig cykelled som förbinder Bjärred med Lomma vilket redovisas i Figur 11-1. Sträckan är också del i ett viktigt regionalt stråk mot Malmö söderut och bland annat Löddeköpinge norrut. Strax norr om Habo Ljung ansluter ett cykelstråk i blandtrafik som sträcker sig till Lund via Önnerup och Värpinge.

Genom Habo Ljung saknas det separat cykelbana och cyklister får cykla i blandtrafik på Tapper väg vars båda ändar ansluter till gång- och cykelvägen i södergående respektive norrgående riktning. Tappers vägs karaktär visas i Figur 11-2. Inom småorten finns en gång- och cykelväg öster om bebyggelsen som förbinder två bostadsområden. Gång- och cykelvägen är bred, har bra beläggning och belysning, dock saknas separering mellan trafikslagen, se Figur 11-3.

Cykelavståndet till närliggande städer, tätorter och större småorter redovisas i Tabell 11-1.



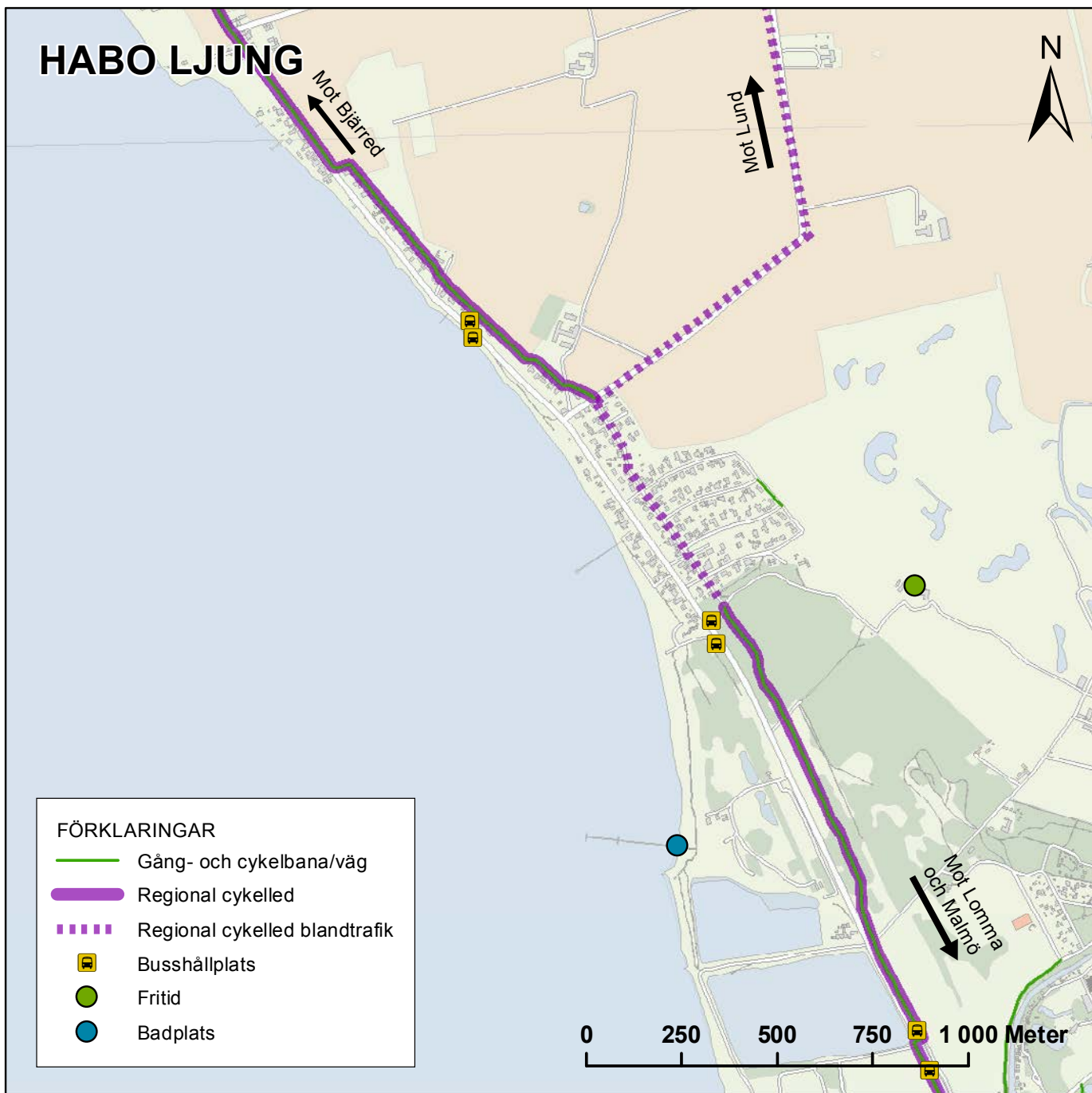
Figur 11-2. Tappers väg där cyklister får cykla i blandtrafik.



Figur 11-3. Gång- och cykelväg som förbinder bostadsområden i Habo Ljung.

Tabell 11-1. Cykelavstånd och tidsåtgång för utvalda sträckor. Cykeltiden är anpassad till sträckans framkomlighetsnivå varför tidsåtgången för cykelfärden inte alltid är proportionerlig mot avståndet.

Tätort/småort	Cykelavstånd (km)	Cykeltid (min)
Habo Ljung-Malmö	13,5	42
Habo Ljung-Lund	11,6	40
Habo Ljung-Lomma	2,8	10
Habo Ljung-Bjärred	3,6	12
Habo Ljung-Flädie	4,3	15
Habo Ljung-Fjelie	6,2	20



Figur 11-1. Gång- och cykelbanor/vägar, regionala cykelleder och målpunkter i Habo Ljung.

### 11.1.2 Passager

Passagerna för cykeltrafik är omarkerade i Habo Ljung. Gång- och cykelvägen som ansluter till korsningen Tappers väg/Golfvägen är omarkerad men ett farthinder finns strax öster om passagen. Passagen över Lerbäcksväg är utrustad med bommar för att sänka cyklistens hastighet samt att uppmärksamma cyklisten om faran för korsande motorfordonstrafik, se Figur 11-5. Trafikverket är väghållare för vägen och Lomma kommun för gång- och cykelbanan.

Gång- och cykelvägen som förbinder bostadsområdena i Habo Ljung har bommar placerade innan anslutning med villagatorna.

### 11.1.3 Parkering

I Habo Ljung saknas det cykelparkering vid busshållplatsen som bedöms vara den viktigaste målpunkten i småorten.



Figur 11-4. Omarkerad passage över Golfvägen. Gång- och cykelvägen fortsätter i södergående riktning mot Lomma.



Figur 11-5. Passage vid Lerbäcksväg. Gång- och cykelvägen fortsätter i norrgående riktning mot Bjärred.

### 11.1.4 Vägvisning

Inne i Habo Ljungs saknas vägvisning. Vid korsningarna med Lerbäcksväg och Golfvägen finns vägvisning mot Lomma respektive Bjärred. Vägvisningen är inte uppsatt enligt någon plan och finns inte vid varje valpunkt.

Utöver vägvisning mot geografiska mål finns lokal vägvisning på gång- och cykelvägar i parkmiljö med namn på närmaste gata, vilket ger en mycket bra information i parkområden som annars ofta är svårorienterade.

### 11.1.5 Trafikreglering

Samtliga korsningar i Habo Ljung är oreglerade med undantag för Tappers vägs korsning med Lerbäcksväg och korsningarna med Södra Västkustvägen, vilket innebär att högerregeln gäller.

## 11.2 Planerade förändringar

Enligt översiktsplanen finns inga planer på fler bostäder i Habo Ljung. Planer finns dock på att utveckla området kring Habo Ljung för fritid och rekreation.

Barnen i Habo Ljung hänvisas idag till skolor i såväl Lomma som Bjärred. I framtiden planerar kommunen att i första hand hänvisa Habo Ljungs barn till skolor i Bjärred.

## 11.3 Bristanalys

Fler cyklister kan förväntas till området kring Habo Ljung då området utvecklas för mer rekreation och fritid. Eftersom det är ett viktigt regionalt stråk kan antalet cyklister också förväntas öka i takt med att antalet som cykelpendlar längre sträckor (över en mil) ökar.

### 11.3.1 Sträckor

I Habo Ljung sker nästan all cykeltrafik i blandtrafik vilket bedöms som acceptabel inom villaområdena. Separering av cyklister på Tappers väg saknas då sträckan utgör en viktig länk för cykeltrafiken mellan Bjärred och Lomma.

Cirka 750 meter norr om Habo Ljung längs den regionala cykelleden finns det en kraftig vinkel på cykelvägen som påverkar framkomligheten negativt.

### 11.3.2 Passager

I Habo Ljung finns det vid slutet av flera cykelvägar bommar där anslutning sker till villagata eller lokalgata. Bommarna signalerar om att motorfordonstrafiken har prioritet över cykeltrafiken då det är cyklister som får sänka sin hastighet i korsningen för att ge biltrafiken hög framkomlighet.

Passagen mellan Tappers väg i norr och den regionala cykelleden mot Bjärred bör utformas med omvänd funktion så att motorfordonstrafiken får sänka sin hastighet i korsningen för att öka cykeltrafikens framkomlighet. Detta föreslås med ett hastighetssänkande plåtågg.

I trafiksäkerhetsplanen har hastigheter mätts vid flera passager i Habo Ljung Passager där motorfordonstrafiken har hastigheter över 30 km/tim har noterats och dessa passager bör åtgärdas. Det beror på att sannolikheten för att omkomma som oskyddad trafikant vid kollision med motorfordon ökar kraftigt om biltrafiken håller en högre hastighet än 30 km/tim.

### 11.3.3 Parkering

Avsaknaden av cykelparkering i anslutning till busshållplatsen är inte acceptabel.

### 11.3.4 Vägvisning

Enligt Trast ska vägvisningen för att hålla god standard vara konsekvent och finnas vid varje viktig valpunkt. Eftersom vägvisningen inte finns vid varje valpunkt bedöms standarden inte som god.

### 11.3.5 Trafikreglering

Idag saknas i stort sett cykelbanor/vägar i Habo Ljung, vilket gör att regleringsfrågor kring detta inte är aktuella. Större delen av korsningarna är oreglerade där högerregeln gäller.

## 11.4 Förslag på åtgärder

Nedan föreslås åtgärder uppdelat per sakområde för ett bättre cykelnät i Habo Ljung. Föreslagna åtgärder

redovisas i Figur 11-6 tillsammans med befintligt cykelnät och åtgärder som redan är planerade i Habo Ljung. Litterering till åtgärderna är kopplade till texten där de redovisas inom parantes. Littereringen är även kopplad till bilaga 1 där åtgärdens kostnad och prioritering beskrivs.

### 11.4.1 Sträckor

En genare sträckning föreslås på cykelvägen cirka 750 meter norr om Habo Ljung (H1). Sträckan utgör en viktig länk i det regionala nätet och förbättringen innebär en ökad framkomlighet för cykeltrafiken.

Vidare föreslås en förbättring av cykelsträckan på Tappers väg (H10). Förslagsvis kan hinder sättas upp för motorfordonstrafik på Tappers väg mellan Ängsvägen och Ljunghuset i syfte att undvika onödig trafikering av motorfordonstrafik genom byn. En annan åtgärd kan vara att förbjuda parkering av motorfordon på sträckan.

En alternativ åtgärd på sträckan kan vara att endast tillåta trafik i en köriktning. En sådan åtgärd frigör utrymme för en cykelbana på Tappers väg, förslagsvis på östra sidan.

### 11.4.2 Passager

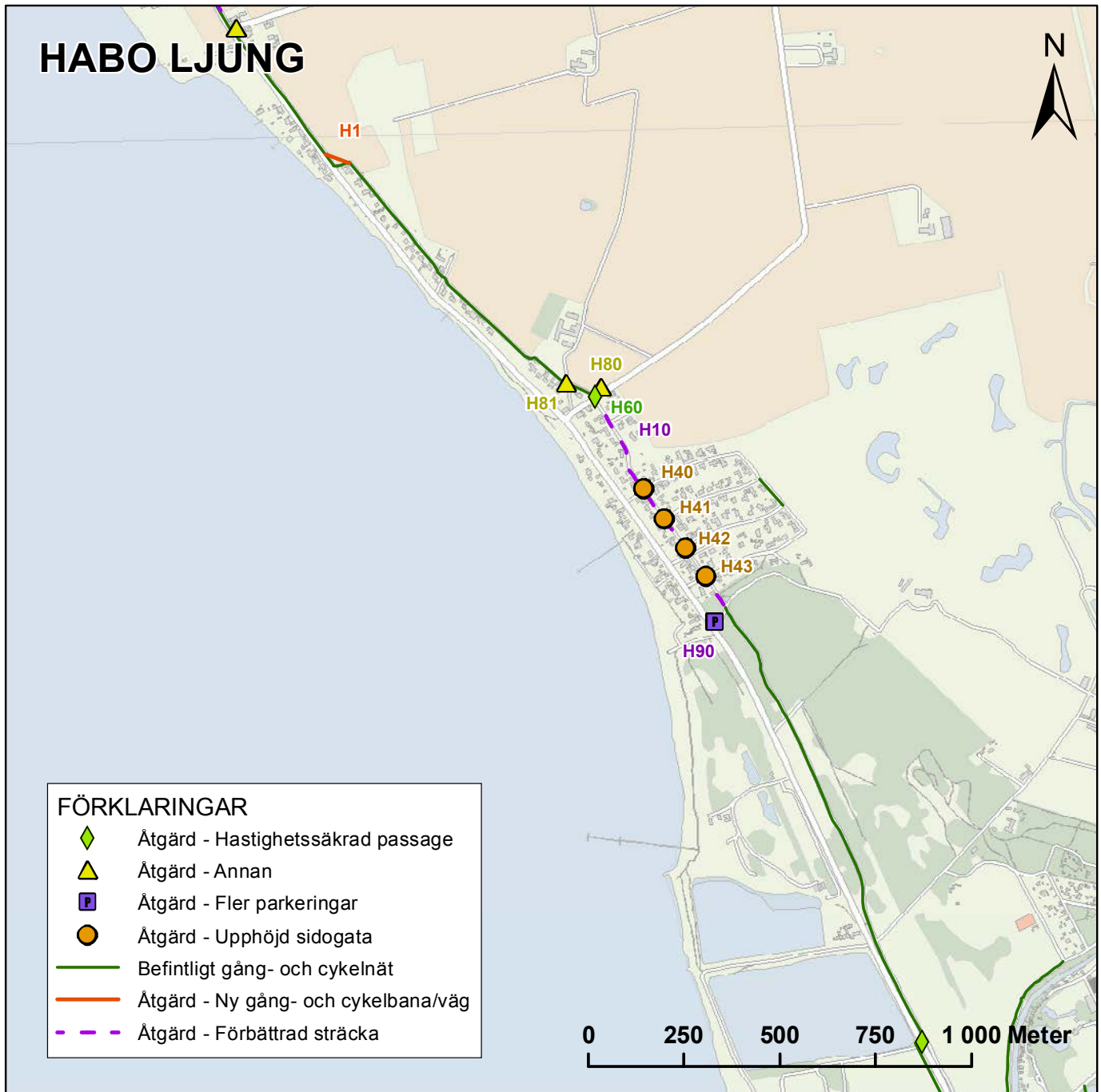
Passager längs Tappers väg föreslås hastighets-säkras (H40-H43).

Regionala cykelledens passage över Lerbäcks väg föreslås åtgärdas med någon form av hastighetsdämpande (H60) åtgärd för motorfordonstrafiken och bommarna föreslås tas bort i korsningen (H80). Även bommarna strax norr om denna korsning förslås plockas bort (H81).

Passager med hastigheter över 30 km/tim som pekats ut i trafiksäkerhetsplanen och som berör cykeltrafiken ska åtgärdas. I Habo Ljung visar utredningen dock att inga passager är i behov av att åtgärdas eller så var antalet hastighetsmätningar för få för att dra några slutsatser.

### 11.4.3 Parkering

Busshållplatsen Habo Ljung Ljunghuset föreslås förses med cykelparkering då detta saknas i dagsläget (H90). Parkeringen ska vara väderskyddad och det ska finnas möjlighet att låsa fast cykelramen.



Figur 11-6. Föreslagna åtgärder i Habo Ljung. Litterering är kopplat till text i detta kapitel och bilaga 1.

#### 11.4.4 Vägvisning

För att förbättra den vägvisning som finns idag föreslås att en vägvisningsplan tas fram med följande målpunkter:

- Malmö
- Lomma
- Bjärred

#### 11.4.5 Trafikreglering

För att förbättra framkomligheten för cyklisterna bör väjningsplikten på flera platser där cykelbana/väg korsar körbana/utfart ändras. Detta kan genomföras på gator där hastigheten är säkrad till max 30 km/tim. På dessa ställen bör även sikten kontrolleras. Utöver detta bör möjligheten att ändra på väjningsplikten utmed de viktigare cykelstråken, vilket i vissa fall kan kräva fysiska åtgärder för att färr ner hastigheten på motorfordonen.



## 11.5 Konsekvenser av åtgärder

### 11.5.1 Sträckor

En genare cykelväg skapas genom att rätta ut sträckan strax norr om Habo Ljung. Föreslagen sträckning ger ökad framkomlighet och högre komfort för cyklisterna.

Förslaget om att förbjuda parkering av motorfordon på Tappers väg medför att mer utrymme kan lämnas åt cyklisterna i blandtrafik. Det blir dessutom en mer trafiksäker miljö då cyklisterna inte riskerar att bilister öppnar bildörrar ut mot körbanan eller att bilister kör ut från sina parkeringsplatser utan att se sig om. Vidare föreslås hinder mitt på Tappers väg för att undvika genomfartstrafik för motorfordon. Tillsammans skapar åtgärderna ökad framkomlighet på Tappers väg och ett förstärkt regionalt stråk i nordsydlig riktning för cykeltrafiken.

Förslaget om att enkelrikta Tappers väg skulle marginellt påverka de boende i form av något längre körsträckor. En annan effekt skulle vara att in- och utfarterna från Södra Västkustvgen till Habo Ljung koncentreras till en punkt där de flesta kör in och en punkt där de flesta kör ut. Detta innebär i sin tur att trafiksäkerhetsåtgärder kan bli aktuellt som exempelvis vänstersvängfält på Södra Västkustvgen, säkra låga hastigheter och skapa god sikt vid utfart.

### 11.5.2 Passager

Förslaget om att hastighetssäkra passager längs Tappers väg ger en mer trafiksäker sträcka genom Habo Ljung då konsekvenserna inte blir lika omfattande om en olycka sker mellan exempelvis en personbil och en cyklist. Detta då hastigheten på motorfordonet är den främsta faktorn för hur allvarligt skadad cyklisten blir.

### 11.5.3 Parkering

En cykelparkering vid busshållplatsen Habo Ljung Ljunghuset är viktigt för att ge cyklisterna en effektiv och säker bytespunkt mellan cykel och buss.

### 11.5.4 Vägvisning

Genom att ytterligare förstärka vägvisningen underlättas orienteringen för cyklisterna. Utöver detta kan vägvisning ses som stående reklampelare för möjligheten att cykla.

### 11.5.5 Trafikreglering

Genom att prioritera cyklisterna i korsningspunkterna förbättras deras framkomlighet och det blir därmed mer attraktivt att cykla. I Habo Ljung är detta framför allt aktuellt i samband med att gång- och cykelbanor längs huvudgatan genom småorten byggs ut.



## 12 FLÄDIE

### 12.1 Nuläge

Flädie är en småort som ligger strax öster om Bjärred där cirka 250 invånare bor (ÖP, 2010). Genom byn passerar Lommabanan som var en stor tillväxtmotor för byn då den var öppen för persontrafik. Idag körs enbart gods på sträckan men planer finns att öppna upp sträckan för persontrafik.

Viktiga målpunkter i Flädie är busshållplats och lantmannabutiken.

Flädie har inga grundskolor varför barn från byn hänvisas till skola i Borgeby. Barnen erbjuds skolskjuts till och från skolan.

#### 12.1.1 Sträckor

Genom Flädie passerar en viktig regional cykelled som förbinder Bjärred med Lund via Fjelic, se Figur 12-1.

Från väster sträcker sig denna cykelled parallellt med Fjelievägens södra sida (väg 16) fram till Flädie Kyrkväg. Där hänvisas cyklister över Fjelievägen till Flädie Kyrkväg med cykelvägvisning, se Figur 12-2. Genom Flädie saknas separata ytor för cyklister varför cyklister får cykla i blandtrafik på Flädie Kyrkväg, vars karaktär visas i Figur 12-3, och Flädie Mejeriväg.

Inom Flädie tätort finns inga gång- och cykelbanor/vägar. Cykelavståndet till närliggande städer och kommunens större tätorter redovisas i Tabell 12-1.

*Tabell 12-1. Cykelavstånd och tidsåtgång för utvalda sträckor. Cykeltiden är anpassad till sträckans framkomlighetsnivå varför tidsåtgången för cykelfärden inte alltid är proportionerlig mot avståndet.*

Tätort/småort	Cykelavstånd (km)	Cykeltid (min)
Flädie-Malmö	18,0	59
Flädie-Lund	9,5	28
Flädie-Lomma	7,2	25
Flädie-Bjärred	3,7	11
Flädie-Habo Ljung	4,3	15
Flädie-Fjelic	2,0	6



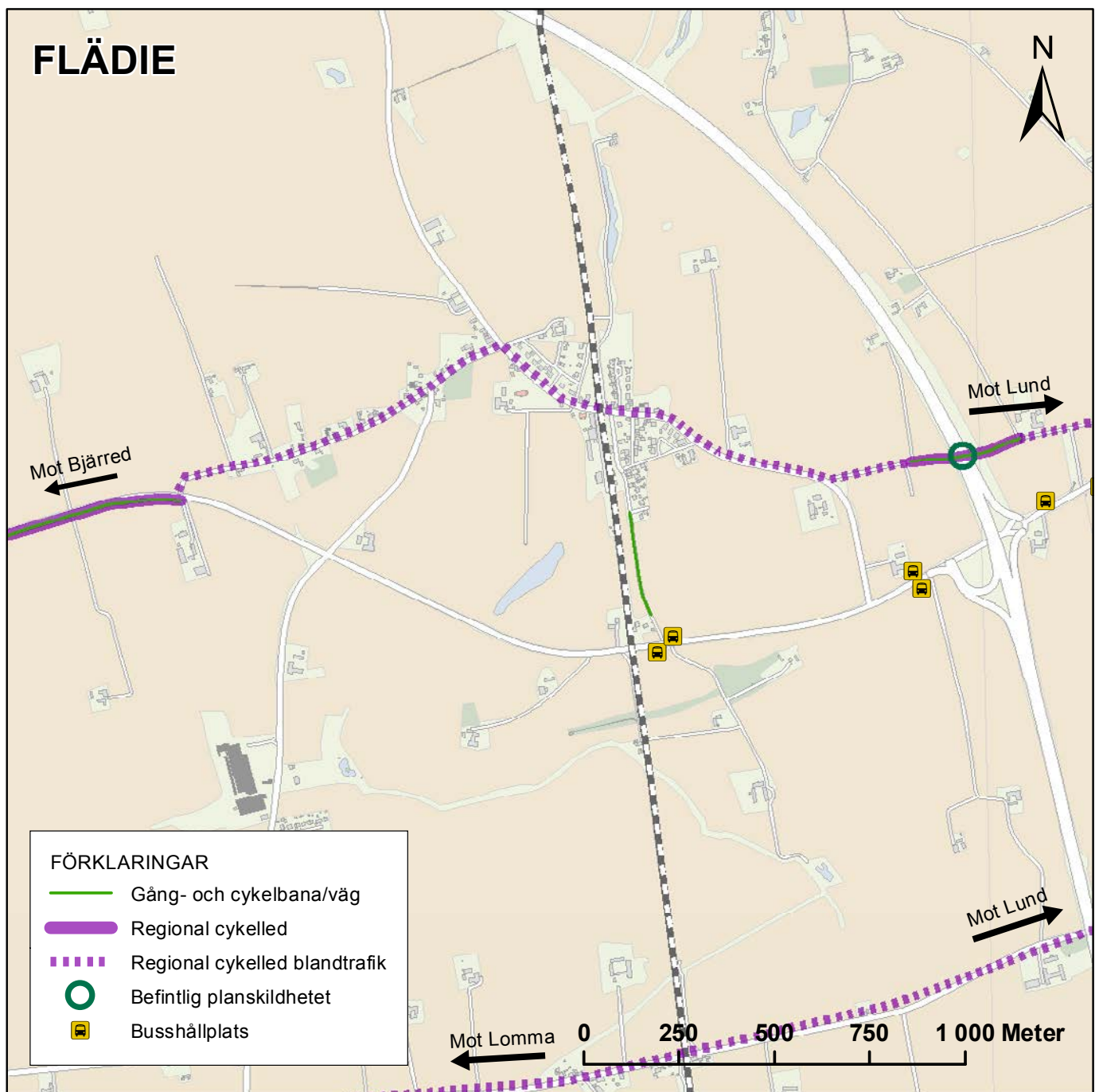
Figur 12-2. Gång- och cykelväg mellan Flädie och Bjärred.



Figur 12-3. Flädie Kyrkväg där cyklister får cykla i blandtrafik.



Figur 12-4. Omarkerad passage över Fjelievägen mellan den regionala gång- och cykelvägen, Bjärred-Lund, till Fjelic Kyrkväg.



Figur 12-1. Gång- och cykelbanor/vägar, regionala cykelleder och målpunkter i Flädie.

### 12.1.2 Passager

Passagen över Fjelievägen (väg 913) från den regionala gång- och cykelpassagen till Fjelic Kirkväg är ommarkerad, se Figur 12-4. Likaså är passagen över Fjelievägen vid busshållplatsen ommarkerad.

### 12.1.3 Parkering

I Flädie är busshållplatsen som ligger på Fjelievägen (väg 913) den viktigaste målpunkten), se Figur 12-5. Vid Flädie Banväg finns en gemensam cykelparkering för de två hållplatserna, en hållplats på vardera sidan av Fjelievägen, se Figur 12-6.



Figur 12-5. Busshållplatsen utgör en viktig målpunkt för boende i Flädie.



Figur 12-6. Cykelställ vid busshållplatsen.

#### 12.1.4 Vägvisning

Inne i Flädie finns vägvisning i korsningen Flädie Kyrkoväg/Flädie Norrevångsväg. Vägvisningen är inte uppsatt enligt någon plan och finns inte vid varje valpunkt.

#### 12.1.5 Trafikreglering

Samtliga gator i Flädie är oreglerade, vilket innebär att det är högerregeln som gäller. Cykling sker med undantag för cykelbanan mot hållplatsen vid väg 913 i blandtrafik.

## 12.2 Planerade förändringar

### 12.2.1 Flädie station

Lomma kommun har önskemål om att återinföra ett tågstopp i Flädie i samband med införandet av persontrafik på Lommabanan. Stationsområdet föreslås anläggas strax söder om byn där väg 913 passerar Lommabanan.

### 12.2.2 Ny gång- och cykelväg

En ny gång- och cykelväg planeras på Fjelievägens norra sida mellan Lundavägen och Flädie kyrkoväg. Denna kommer att koppla ihop Bjärred och Flädie samt vidare mot Fjelle och Lund. I projektet ingår en planskildhet under väg 913 nära korsningen Fjelievägen/Lundavägen.

### 12.2.3 Nya bostadsområden

Enligt översiktsplanen så finns det intentioner om att expandera Flädie (2021-2030: 30 lägenheter).

## 12.3 Bristanalys

Cykelnätet i Flädie kännetecknas av att det är en bymiljö där all cykling sker i blandtrafik. Hastighetssänkande åtgärder saknas i orten. Fler cyklister kan förväntas cykla till Flädie då byn får en tågstation varför det blir än mer viktigt att prioritera säkerheten för oskyddade trafikanter med bland annat separata gång- och cykelbanor och med hastighetssänkande åtgärder.

### 12.3.1 Sträckor

I Flädie sker nästan all cykeltrafik i blandtrafik vilket bedöms som acceptabel inom villaområdena. Cykelväg på Flädie kyrkoväg och Flädie Mejeriväg saknas. Denna sträcka utgör en viktig länk för cykeltrafiken mellan Bjärred och Lund.

### 12.3.2 Passager

Passagera över Fjelievägen (länsväg 916) bör hastighetssäkras då motorfordonstrafiken kör i hög hastighet och passagera är breda.

I trafiksäkerhetsplanen har hastigheter mätts vid flera passager i Flädie. Passager där motorfordonstrafiken har hastigheter över 30 km/tim har noterats och dessa passager bör åtgärdas. Det beror på att

sannolikheten för att omkomma som oskyddad trafikant vid kollision med motorfordon ökar kraftigt om biltrafiken håller en högre hastighet än 30 km/tim.

### 12.3.3 Parkering

Cykelparkeringen saknar väderskydd och ställ där cykelramen går att låsa fast.

### 12.3.4 Vägvisning

Enligt Trast ska vägvisningen för att hålla god standard vara konsekvent och finnas vid varje viktig valpunkt. Eftersom vägvisningen inte finns vid varje valpunkt bedöms standarden som låg.

### 12.3.5 Trafikreglering

Idag saknas cykelbanor/vägar i Flädie, vilket gör att regleringsfrågor kring detta inte är aktuella. Samtliga korsningar är oreglerade det vill säga att högerregeln gäller. I samband med att cykelbanor byggs ut längs Flädie kyrkoväg och Flädie mejeriväg bör dessa utformas så att trafik från anslutande gator får väjningsplikt mot cykelbanan.

## 12.4 Förslag på åtgärder

Nedan föreslås åtgärder uppdelat per sakområde för ett bättre cykelnät i Flädie. Föreslagna åtgärder redovisas i Figur 12-7 tillsammans med befintligt cykelnät och åtgärder som redan är planerade i Flädie. Litterering till åtgärderna är kopplade till texten där de redovisas inom parantes. Littereringen är även kopplad till bilaga 1 där åtgärdens kostnad och prioritering beskrivs.

### 12.4.1 Sträckor

En ny gång- och cykelbana föreslås längs Fjelievägen (913), i väster från planerad gång- och cykelväg till i öster Flädie Mejeriväg (FL1). Stråket kommer bli viktigt regionalt och utgöra en viktig sträcka till framtidens tågstation.

Genom Flädie föreslås bygatan att förbättras för cykeltrafiken (FL10). Gatan föreslås ges en utformning för lägre fordons hastigheter där biltrafiken sker på cykeltrafikens villkor. Det kan skapas genom att exempelvis införa hastighetssänkande farthinder som är anpassade för cykeltrafik. Sträckan utgör ett viktigt stråk såväl regionalt som lokalt inom Flädie.

### 12.4.2 Passager

En planskild passage under Fjelievägen (väg 913) föreslås som kan användas av bussresenärer (FL80).

Passager med hastigheter över 30 km/tim som pekats ut i trafiksäkerhetsplanen (FL60, FL61) och som direkt berör cykeltrafiken ska åtgärdas. I Flädie bedöms de utpekade passagerna utgöra viktiga punkter för att säkra hastigheten för motorfordonstrafiken. För att göra farthindrena cykelvänliga föreslås att dessa utformas så att cyklister kan köra bredvid farthindrena.

### 12.4.3 Parkering

Parkeringsplatserna bör uppgaderas med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykelramen.

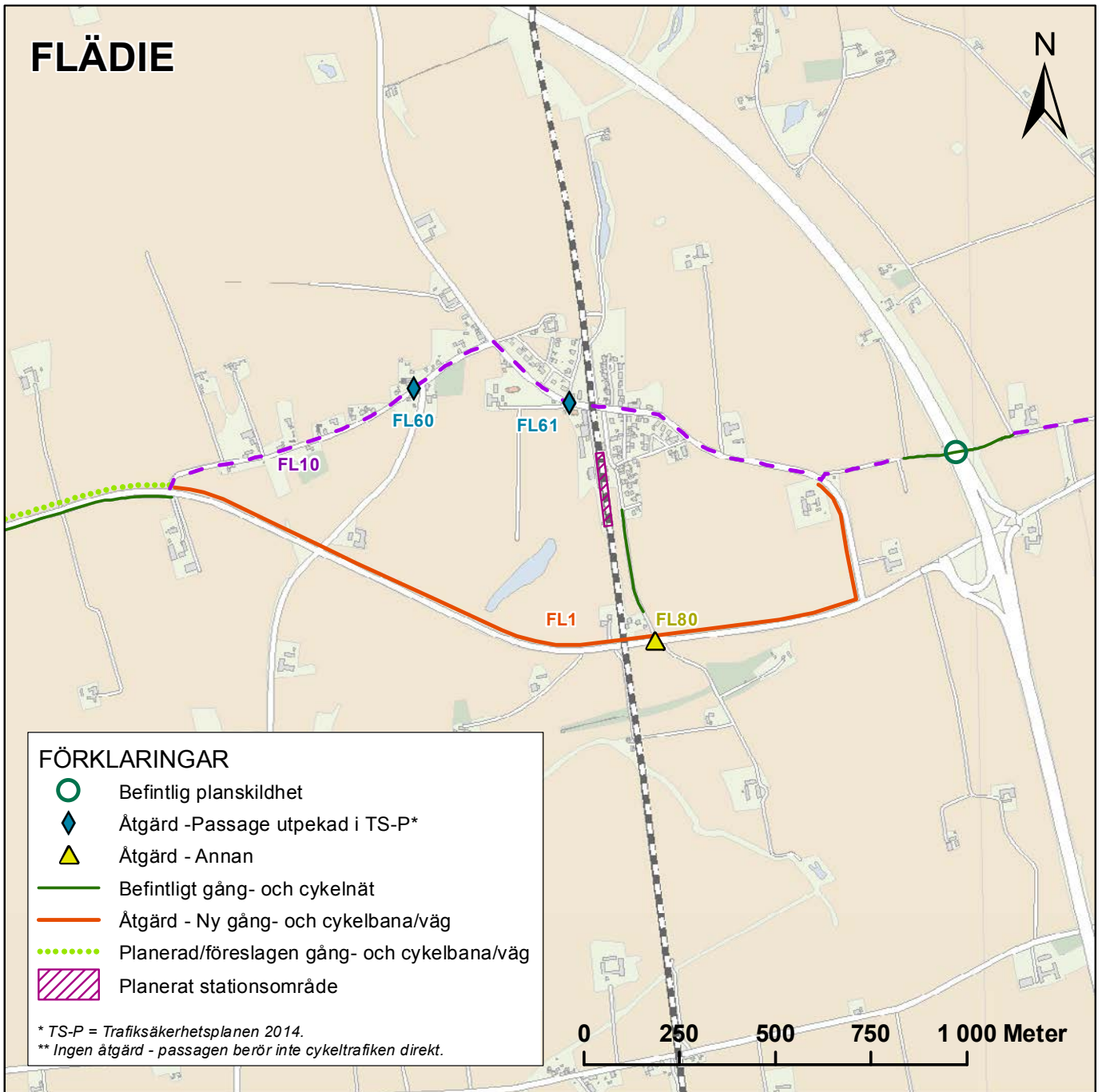
### 12.4.4 Vägvisning

För att förbättra den vägvisning som finns idag föreslås att en vägvisningsplan tas fram med följande målpunkter:

- Bjärred
- Fjelie
- Lund

### 12.4.5 Trafikreglering

Idag saknas cykelbanor/vägar i byn. I samband med att cykelbanor/vägar byggs ut bör dessa utformas så att cyklisterna prioriteras, exempelvis genom att införa väjningsplikt mot de korsande gator där cykelbana föreslås.



Figur 12-7. Föreslagna åtgärder i Flädie. Litterering är kopplat till text i detta kapitel och bilaga 1.

## 12.5 Konsekvenser av åtgärder

### 12.5.1 Sträckor

Ny gång- och cykelväg parallellt med Fjelievägen (913) kommer att utgöra ett viktigt stråk för den regionala cykeltrafiken, exempelvis mellan Bjärred och Lund.

Förbättrad sträcka på Flädie kyrkväg och Flädie Mejeriväg ger ökad framkomlighet på det regionala stråket Bjärred-Lund. Det ger också en ökad trafiksäkerhet inte minst för barn och unga när de cyklar inom byn.

### 12.5.2 Passager

Förslaget om att hastighetssäkra passager längs Flädie kyrkväg och Flädie Mejeriväg ger en mer trafiksäker sträcka genom Flädie då konsekvenserna inte blir lika omfattande om en olycka sker mellan exempelvis en personbil och en cyklist. Detta då hastigheten på motorfordonet är den främsta faktorn för hur allvarligt skadad cyklisten blir.

Den föreslagna planskilda passagen över Fjelievägen skapar ett mer trafiksäkert cykelnät med högre kvalitet. Cykelnätet kan också anses som mer jämställt då passagen blir användbar för både barn och vuxna. Genom att skapa tunnlar som upplevs som trygga kan fler tänkas använda dessa, även under de timmar då det är mörkt.

### 12.5.3 Parkering

En säkrare cykelparkering kan bidra till att fler vågar ställa sin cykel vid avsedd parkering vilket gynnar kombinerade resor mellan cykel och busstrafik.

### 12.5.4 Vägvisning

Genom att ytterligare förstärka vägvisningen underlättas orienteringen för cyklisterna. Utöver detta kan vägvisning ses som stående reklampelare för möjligheten att cykla.

### 12.5.5 Trafikreglering

Genom att prioritera cyklister i korsningspunkterna förbättras deras framkomlighet och det blir därmed mer attraktivt. I Flädie är detta framför allt aktuellt om gång- och cykelbanor blir aktuellt längs huvudgatan genom tätorten.



## 13 FJELIE

### 13.1 Nuläge

Fjelic är en småort med drygt 100 invånare (ÖP, 2010) som ligger i östra delen av kommunen mellan Bjärred och Lund. Viktiga målpunkter i Fjelic är busshållplatserna.

Fjelic har inga grundskolor varför barn från byn hänvisas till skola i Borgeby. Barnen erbjuds skolskjuts till och från skolan.

#### 13.1.1 Sträckor

Genom Fjelic passerar en viktig regional cykelled som förbinder Bjärred med Lund via Flädie och Fjelic, se Figur 13-1. Cykling sker på separat cykelbana österut mot Lund och västerut mot Flädie/Bjärred och i blandtrafik genom byn. Från väster sträcker sig denna regionala cykelled parallellt med Fjelicvägen fram till Flädie. Genom Fjelic hänvisas cykeltrafiken till blandtrafik. Mellan Flädie och Fjelic finns en gång- och cykelväg var passage över E6 är utformad som en gång- och cykelbro. Genom Fjelic får cyklisten cykla i blandtrafik på Fjelic Tångaväg och Fjelic byväg vars karaktär visas i Figur 13-2. Cykelvägen fortsätter sedan vidare mot Lund från Fjelic byväg parallellt med Fjelicvägen (väg 913).



Figur 13-2. Fjelic byväg där cyklister hänvisas till blandtrafik.



Figur 13-3. Anslutning mellan Fjelic byväg och gång- och cykelvägen mot Lund i västgående riktning längs Fjelicvägen.

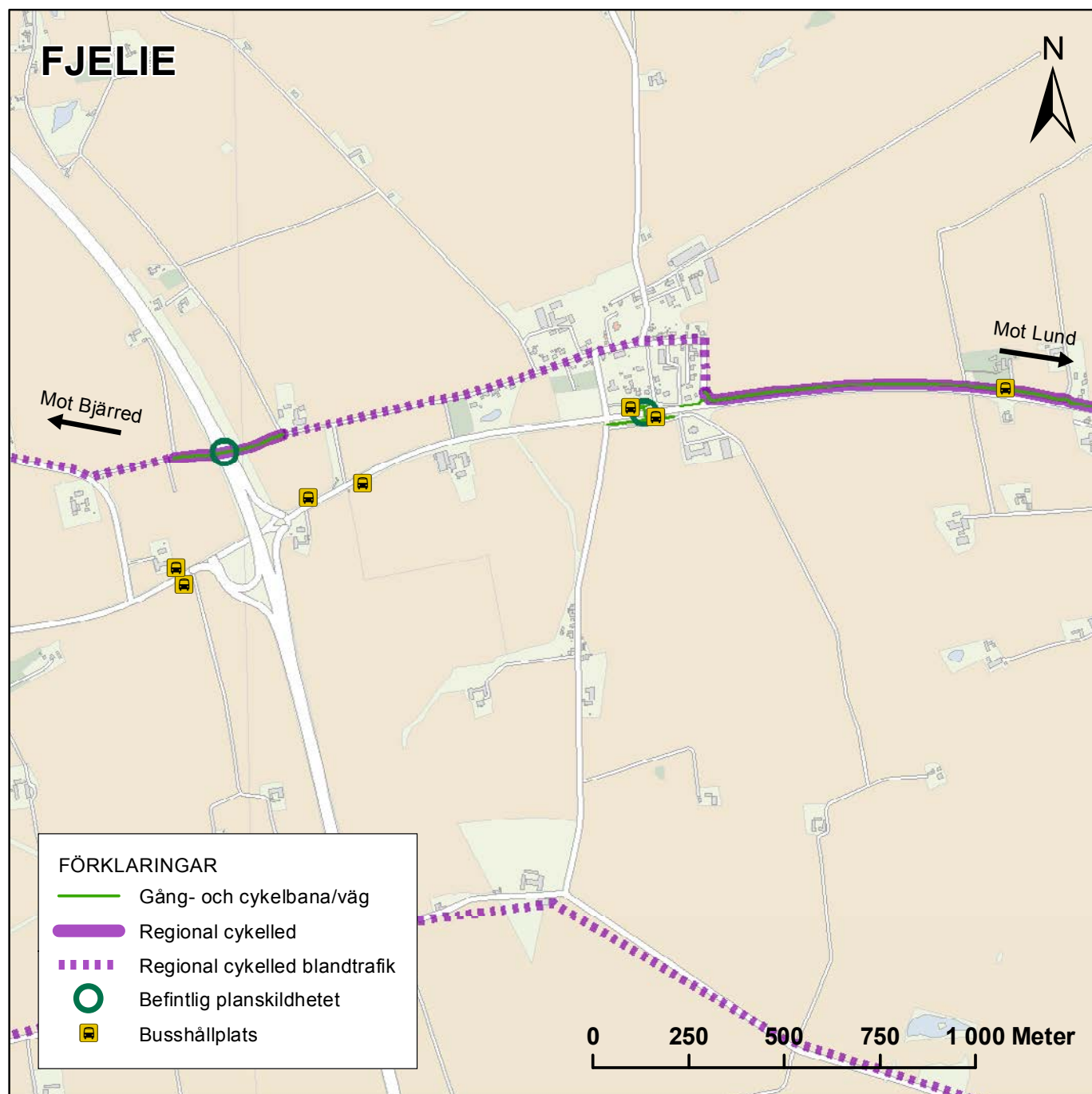


Figur 13-5. Raksträcka från tunnel under Fjelicvägen till busshållplats.



Figur 13-4. Gång- och cykelväg från byn till tunnel under Fjelicvägen.





Figur 13-1. Gång- och cykelbanor/vägar, regionala cykelleder och målpunkter i Fjellie.

Inom Fjellie finns det gång- och cykelvägar i söder som binder samman byn med busshållplatsen på vardera sidan om Fjellievägen (väg 16). Korsningen med Fjellievägen är utformad med en tunnel under vägen. Figur 13-4 visar gång- och cykelvägen från byn mot den planskilda korsningen under Fjellievägen till busshållplatsen och Figur 13-5 visar raksträckan efter den planskilda korsningen mot hållplatsen i kraftig uppförsbacke.

Cykelavståndet till närliggande tätorter och småorter redovisas i Tabell 13-1.

Tabell 13-1. Cykelavstånd och tidsåtgång för utvalda sträckor. Cykeltiden är anpassad till sträckans framkomlighetsnivå varför tidsåtgången för cykelfärden inte alltid är proportionerlig mot avståndet.

Tätort/småort	Cykelavstånd (km)	Cykeltid (min)
Fjellie-Malmö	19,6	62
Fjellie-Lund	7,5	23
Fjellie-Lomma	9,2	30
Fjellie-Bjärred	5,7	18
Fjellie-Habo Ljung	6,2	20
Fjellie-Flädie	2,0	6



Figur 13-6. Tunnel under Fjelievägen.



Figur 13-7. Busshållplatsen Fjelie by på norra sidan av Fjelievägen.



Figur 13-8. Busshållplatsen Fjelie by på södra sidan av Fjelievägen.

### 13.1.2 Passager

Det finns en planskild korsning i Fjelie som går under Fjelievägen och binder samman byn med busshållplatsen på andra sidan av vägen, se Figur 13-6. Tunneln ägs och underhålls av Trafikverket.

I övrigt finns det inga passager mellan gång- och cykelvägar och gator men det finns passager där gång- och cykelvägar upphör och cyklister släpps ut i blandtrafik. Dessa passager är inte markerade.

### 13.1.3 Parkering

I Fjelie är busshållplatserna de viktigaste målpunkterna som ligger på vardera sidan om Fjelievägen (väg 16). Vardera busshållplatsen har parkering för cykel som har låg belägningsgrad, se Figur 13-7 och Figur 13-8.

### 13.1.4 Vägvisning

Vägvisning finns idag österut mot Lund och västerut i utkanten av byn vid övergångarna från cykelväg till blandtrafik. Vid valpunkterna (korsningarna) inne i byn saknas vägvisning.

### 13.1.5 Trafikreglering

Samtliga gator i Fjelie är oreglerade vilket innebär att högerregeln gäller, bortsett från gator ut mot väg 913. Med undantag för cykelvägarna mot busstationen vid väg 913 sker cykling i Fjelie i blandtrafik.

## 13.2 Planerade förändringar

Enligt översiktsplanen finns inga planer på ytterligare bostäder i Fjelie.

Befintliga väganslutningar till Fjelievägen (E6.2) kommer att stängas och ersättas av en ny anslutning väster om Fjelie Nils Hanssons väg.

## 13.3 Bristanalys

### 13.3.1 Sträckor

I Fjelic sker nästan all cykeltrafik i blandtrafik vilket bedöms som acceptabelt inom villaområdena. Farthinder på Fjelic Byaväg gör att hastigheten i allmänhet hålls låg på sträckan och framför allt i de två punkter där de är placerade. Cykelväg på Fjelic Tångaväg och Fjelic byväg saknas. Sträckan utgör en viktig länk för cykeltrafiken mellan Bjärred och Lund.

### 13.3.2 Passager

Utformningen av passager där cykeltrafiken släpps ut i blandtrafik bör ses över för att säkerställa säkra passager.

I trafiksäkerhetsplanen har hastigheter mätts vid flera passager i Flädie. Passager där motorfordons-trafiken har hastigheter över 30 km/tim har noterats och dessa passager bör åtgärdas. Det beror på att sannolikheten för att omkomma som oskyddad trafikant vid kollision med motorfordon ökar kraftigt om biltrafiken håller en högre hastighet än 30 km/tim.

### 13.3.3 Parkering

Cykelparkeringen saknar väderskydd och ställ där cykelramen går att låsa fast.

### 13.3.4 Vägvisning

Enligt Trast ska vägvisningen för att hålla god standard vara konsekvent och finnas vid varje viktig valpunkt. Eftersom vägvisningen inte finns vid varje valpunkt bedöms standarden inte som god.

### 13.3.5 Trafikreglering

Idag saknas i stort sett cykelbanor i Fjelic, vilket gör att regleringsfrågor kring detta inte är aktuella. Samtliga korsningar är oreglerade det vill säga att högerregeln gäller. I samband med att cykelbanor byggs ut längs Flädie kyrkoväg och Flädie mejeriväg bör dessa utformas så att trafik från anslutande gator får väjningsplikt mot cykelbanan.

## 13.4 Förslag på åtgärder

Nedan föreslås åtgärder uppdelat per sakområde för ett bättre cykelnät i Fjelic. Föreslagna åtgärder redovisas i Figur 13-9 tillsammans med befintligt cykelnät och åtgärder som redan är planerade i Fjelic. Littreering till åtgärderna är kopplade till texten där de redovisas inom parantes. Littreeringen är även kopplad till bilaga 1 där åtgärdens kostnad och prioritering beskrivs.

### 13.4.1 Sträckor

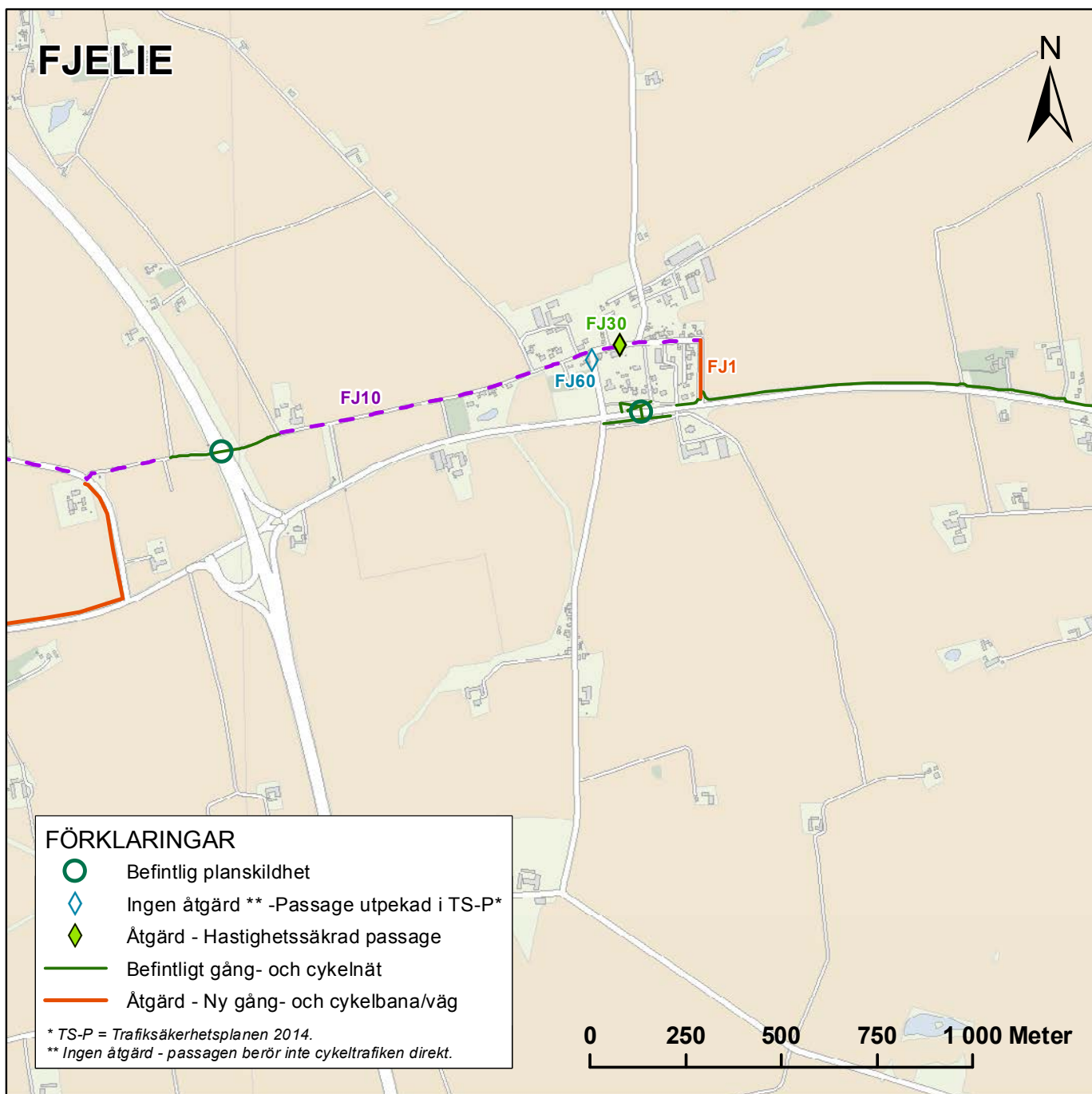
Genom Fjelic föreslås bygatan att förbättras för cykeltrafiken (FJ10). Gatan föreslås ges en utformning för lägre fordons-hastigheter där biltrafiken sker på cykeltrafikens villkor. Det kan skapas genom att exempelvis införa hastighetssänkande farthinder som är anpassade för cykeltrafik. Förslagsvis görs detta genom att utforma farthinderna så att cyklister kan köra bredvid farthindret. Sträckan utgör ett viktigt stråk såväl regionalt som lokalt inom Flädie.

När Fjelic byavägs anlutning till Fjelievägen (E6.2) stängs föreslås denna sträcka i norrsydlig riktning byggas om till en gång- och cykelväg (FJ1). Anslutningarna av befintliga gång- och cykelvägar till ny gång- och cykelväg bör i samband med ombyggnaden justeras för att skapa genare radier.

### 13.4.2 Passager

Passager med hastigheter över 30 km/tim som pekats ut i trafiksäkerhetsplanen och som direkt berör cykeltrafiken ska åtgärdas. I Fjelic bedöms den enda utpekade passagen (FJ60) inte vara aktuell för åtgärd då den inte direkt berör cykeltrafiken samt att anslutningen mellan Fjelic Nils Hanssons väg och Fjelievägen kommer att stängas i framtiden.

En hastighetssänkning gör större nytta på huvudgatan genom byn varför varför det istället föreslås (FJ30). Exakt läge bör utredas för att gynna så stor del oskyddade trafikanter som möjligt.



Figur 13-9. Föreslagna åtgärder i Fjellie. Littreting är kopplat till text i detta kapitel och bilaga 1.

### 13.4.3 Parkering

Parkeringsplatserna bör uppgraderas med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykelramen.

### 13.4.4 Vägvisning

För att förbättra den vägvisning som finns idag föreslås att en vägvisningsplan tas fram med följande målpunkter:

- Bjärred
- Flädie
- Lund

### 13.4.5 Trafikreglering

Idag saknas i stort sett cykelbanor i Fjelic. I samband med att cykelbanor/vägar byggs ut bör dessa utformas så att cyklister prioriteras, exempelvis genom att införa väjningsplikt mot gator där cykelbana föreslås.

## 13.5 Konsekvenser av åtgärder

### 13.5.1 Sträckor

Ny gång- och cykelväg i nordsydlig riktning på Fjelic byväg och förbättrad sträcka genom småorten ger ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på sträckan. Utbyggnaden stärker det regionala stråket Bjärred-Lund.

### 13.5.2 Passager

Förslaget om att hastighetssäkra en passage längs Fjelic byväg ger en mer trafiksäker sträcka genom Fjelic då konsekvenserna inte blir lika omfattande om en olycka sker mellan exempelvis en personbil och en cyklist. Detta då hastigheten på motorfordonet är den främsta faktorn för hur allvarligt skadad cyklisten blir. Lägre motorfordonshastigheter skapar även en ökad trygghet.

### 13.5.3 Parkering

En säkrare cykelparkering kan bidra till att fler vågar ställa sin cykel vid avsedd parkering vilket gynnar kombinerade resor mellan cykel och busstrafik.

### 13.5.4 Vägvisning

Genom att ytterligare förstärka vägvisningen underlättas orienteringen för cyklister. Utöver detta kan vägvisning ses som stående reklampelare för möjligheten att cykla.

### 13.5.5 Trafikreglering

Genom att prioritera cyklister i korsningspunkterna förbättras deras framkomlighet och det blir därmed mer attraktivt. I Fjelic är detta framför allt aktuellt i samband med att gång- och cykelbanor längs Fjelic Byväg byggs ut.

# 14 PRIORITERING OCH KOSTNAD

---

Samtliga föreslagna åtgärder har kostnadsberäknats schablonmässigt. Eftersom inga cykeltrafikeräkningar finns har prioriteringen gjorts utifrån vad som bedömts vara viktiga stråk, antingen i det regionala systemet eller lokalt. Identifierade målpunkter har varit ett viktigt underlag.

Det trafiksäkerhetsprogram som tagits fram har utgjort ett underlag på så sätt att de platser där mätningarna visar på höga hastigheter lyfts fram och prioriteras. Eftersom underlaget i dessa mätningar är begränsat är detta endast orienterande information, vilket man måste ha med sig när man detaljstuderar dessa åtgärdsförslag.

Åtgärdsförslagen redovisas i bilaga 1.

# 15 REFERENSER

---

Cykelledplan (2004). Cykelledplan att infogas i Trafiksäkerhetsplanen, 2004-04-19. Lomma kommun.

DP Lomma station (2014). Detaljplan för Lomma 35:120 m.fl. i Lomma kommun.

GCM-handbok (2010). Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. Sveriges kommuner och landsting & Trafikverket.

Miljömål (2014). Miljömål för Lomma kommun 2014-2020, del A – mål och genomförande. Antagen av kommunfullmäktige 2014-03-20.

RVU (2013). Resvaneundersökning i Skåne 2013. Region Skåne.

Rätt fart i staden (2008). Rätt fart i staden - Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad. Vägverket Publikation 2008:54.

Trafiksäkerhetsplan (2014). Trafiksäkerhetsplan för Lomma kommun. Lomma kommun.

Trafikverket (2012). Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil. Ärendenummer: TRV 2012-69993. 2012-10-05.

TRAST (2007). Trafik för en attraktiv stad.

VGU (2012). Vägar och gators utformning. Sektion tätort - gaturum. Utdrag ur: Publikation 2012, Trafikverket.

ÖP (2010) Översiktsplan 2010 för Lomma kommun. Antagen av kommunfullmäktige 2011-02-10.