

INNOVATION
BY EXPERIENCE



TRAFIKUNDERLAG till ny översiktsplan för Perstorp 2030

2017-01-25, slutversion

Uppdraget har, på uppdrag av Perstorps kommun, utförts av ÅF Infrastructure AB under hösten 2016.

Beställare Perstorps kommun: Kjell Hedenström

Ombud Perstorps kommun: Mattias Bjellvi

Ombud ÅF: Magnus Bornmark

Uppdragsledare ÅF: Peter Håkansson

Författare och handläggare ÅF: Peter Håkansson, Ludvig Cronqvist, Johannes Wolf, Agnes Ericsson

Granskare ÅF: Niklas Ruijsenaars

Utkast till detta dokument skickades till beställare 2016-12-07 för granskning. Synpunkter har därefter justerats och detta dokument utgör slutversion 2017-01-25.

ÅF-Infrastructure AB, Hallenborgs gata 4, Box 585, SE-201 25 Malmö Sverige
Telefon +46 10 505 00 00, Säte i Malmö, www.afconsult.com
Org.nr 556185-2103, VAT nr SE556185210301



Innehållsförteckning

1	Bakgrund	2
1.1	Beskrivning av uppdraget	2
1.2	Metoder och genomförande	2
2	Trafikolyckor	3
3	Resvanor och målbild för hållbara transporter	7
3.1	Resvanor för Perstorps invånare - nuläge	7
3.2	Resvanor för Skånes och Perstorps invånare – Målbild 2030	7
4	Trafikalstring enligt förslag till översiktsplan 2030	10
4.1	Förutsättningar	10
4.2	Scenarioframställning	12
4.3	Fördelning av tillkommande motorfordonstrafik på gatunätet	15
4.4	Trafikalstring - sammanfattning	16
5	Trafiknät och gatuklassificering	17
5.1	Trafiknät – nuläge	17
5.2	Teori livsrumsmodell	21
5.3	Trafiknät vision 2030	22
6	Hastighetsplan	28
6.1	Hastighetsplan och uppmätta hastigheter - nuläge	28
6.2	Förslag till ny hastighetsplan, alternativ A och B	31
7	Diskussion - strategier för hållbart resande och dess konsekvenser	33
7.1	Perstorpsbornas resande inom kommunen	33
7.2	Perstorpsbornas regionala resande	33
7.3	Näringslivets transporter	33
7.4	Konsekvensbeskrivning	34
8	Förslag till vidare arbete	37
9	Referenser	38



- Bilaga 1 - Samtliga trafikolyckor med fotgängare eller cykel mellan 2010 och 2015
- Bilaga 2 - Samtliga olyckor med motorfordon i Perstorps tätort mellan 2010 och 2015
- Bilaga 3 - Exploateringsområden enligt Program till Perstorps Översiktsplan 2030
- Bilaga 4 - Gatuklassificering i Perstorps tätort 2016
- Bilaga 5 - Trafiknätskarta för nuläge i Perstorp 2016
- Bilaga 6 - Uppmätta trafikmängder (alla motorfordon) i Perstorp 2016
- Bilaga 7 - Prioriterade utryckningsvägar i Perstorp tätort
- Bilaga 8 - Förslag till ny gatuklassificering
- Bilaga 9 - Förslag till cykelplan 2030
- Bilaga 10 – Förslag till trafiknät för godstrafik och farligt gods 2030
- Bilaga 11 - Dagens skyltade hastigheter i Perstorps tätort
- Bilaga 12 - Uppmätta hastigheter i Perstorps kommun 2014-2016
- Bilaga 13 - Beslutade hastighetsändringar 2016
- Bilaga 14 - Förslag till nya hastigheter i Perstorps tätort 2030 A
- Bilaga 15 - Förslag till nya hastigheter i Perstorps tätort 2030 B



1 Bakgrund

1.1 Beskrivning av uppdraget

Syftet med översiktsplaneringen och Perstorps översiktsplan är att skapa en helhetsbild över den fysiska miljön, bebyggelseutvecklingen och mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanen ska utgöra ett planeringsdokument för att förverkliga *Pågående arbete med ny översiktsplan för Perstorps kommun* som antagits av Perstorps kommunfullmäktige.

Perstorps kommun har till ÅF gett i uppdrag att leverera underlag beträffande delarna trafikplanering och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna rapport behandlar enbart trafik och utgör underlag gällande nuläge, utmaningar, möjligheter och effekter med fokus på hållbara transporter för Perstorps översiktsplanering. Innehållet beskriver hur trafik till, från och inom Perstorp ska planeras för att bidra till att uppfylla kommunala, regionala och nationella mål.

1.2 Metoder och genomförande

Kommunen och ÅF har beslutat om att följande delar ska ingå i detta underlag och detta utgör även upplägget på rapporten:

- *Resvanor och målbild för hållbara transporter*
- *Trafikalstring enligt förslag till översiktsplan 2030*
- *Trafiknät och gatuklassificering – nuläge och förslag till 2030*
- *Hastighetsplan – nuläge och förslag till 2030*

Arbetet är främst en produkt framställd utifrån befintligt material, så som data och styrdokument, som tillhandahållits av Perstorps kommun men även från andra regionala och nationella instanser. Inventering på plats i Perstorp har gjorts under hösten 2016.

För att möjliggöra arbetet har ÅFs konsulter sammanställt GIS-material och utfört analyser av data kopplat till trafiknät, trafikolycksdata och framtida planer.



2 Trafikolyckor

Trafikolycksdata har hämtats från STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. I denna rapport har data hämtats för åren 2010-2015. Nedan redovisas trafikolycksstatistiken i karta och tabell samt beskrivs i skrift.

2.1.1 Samtliga trafikolyckor 2010-2015

Mellan åren 2010-2015 har det skett 191 trafikolyckor i Perstorps kommun, se Tabell 1. 2 st av dessa har varit dödsolyckor, 7 st har varit med allvarliga skador som följd, 49 st med måttliga skador och 133 st med lindriga skador.

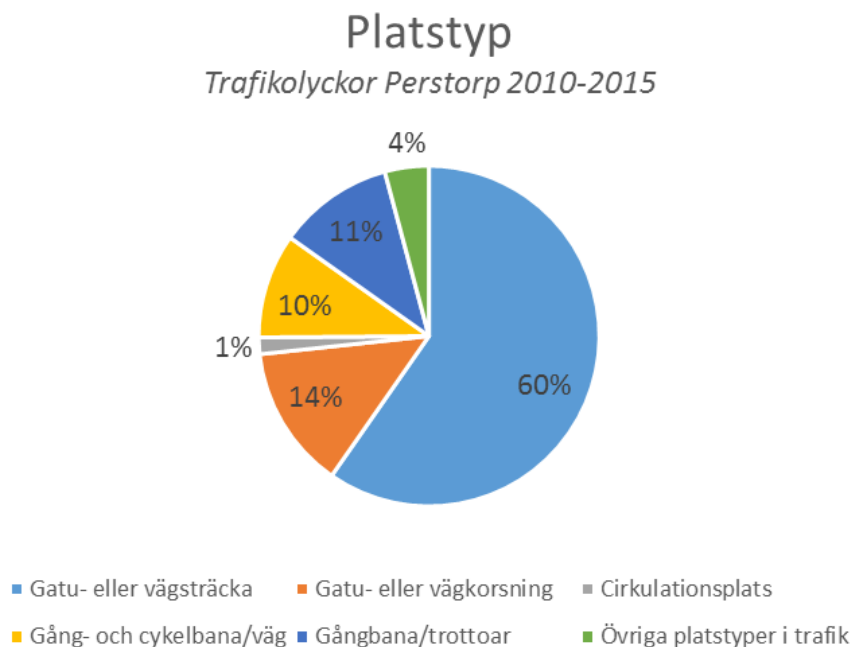
De vanligaste olyckstyperna är singelolyckor – antingen motorfordon (19 %), fotgängare (23 %), cykel (20 %) eller moped (8 %). Merparten av dessa är av måttlig eller lindrig karaktär, se Tabell 1.

Tabell 1. Olyckstyper för trafikolyckor i Perstorps kommun 2010-2015

Olyckstyp	Döds-olyckor	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Summa per olycks-typ
S (singel-motorfordon)	0	2	3	32	37
U (upphinnande-motorfordon)	0	0	0	9	9
A (avsvängande motorfordon)	0	0	0	1	1
K (korsande-motorfordon)	0	1	0	7	8
M (möte-motorfordon)	1	0	2	4	7
C (cykel/moped-motorfordon)	0	0	1	9	10
F (fotgängare-motorfordon)	0	0	2	1	3
G0 (fotgängare singel)	0	1	22	20	43
G1 (cykel singel)	0	0	13	25	38
G2 (moped singel)	0	0	2	13	15
G3 (fotgängare-cyklist)	0	0	0	1	1
G4 (cykel-cykel)	0	1	1	4	6
W2 (älg)	1	1	0	2	4
V0 (övrigt)	0	0	3	1	4
V1 (djur, häst/annat tamdjur)	0	0	0	1	1
V3 (traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskap)	0	1	0	3	4
Summa per skadegrad	2	7	49	133	191

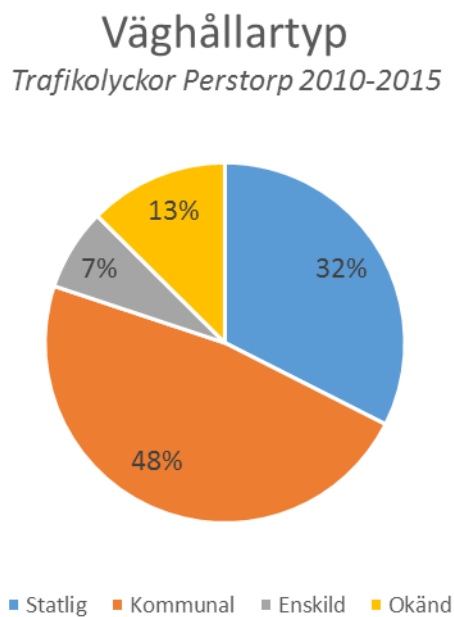


60 % av olyckorna som sker, inträffar på gatu- eller vägsträckor, se Figur 1. De olyckor som resulterar i dödlig utgång eller med allvarliga skador inträffar på gatu- eller vägsträckor eller i gatu- och vägkorsningar.



Figur 1. Trafikolyckor enligt platstyp i Perstorp 2010-2015 (n=191 st).

Drygt hälften av olyckorna inträffar på gator och vägar där kommunen är väghållare och merparten av dessa olyckor är med måttliga eller lindriga skador som utgång, se Figur 2. Sett till skadegraden visar det sig att dödsolyckorna och de allvarliga olyckorna till största del inträffar på det statliga vägnätet

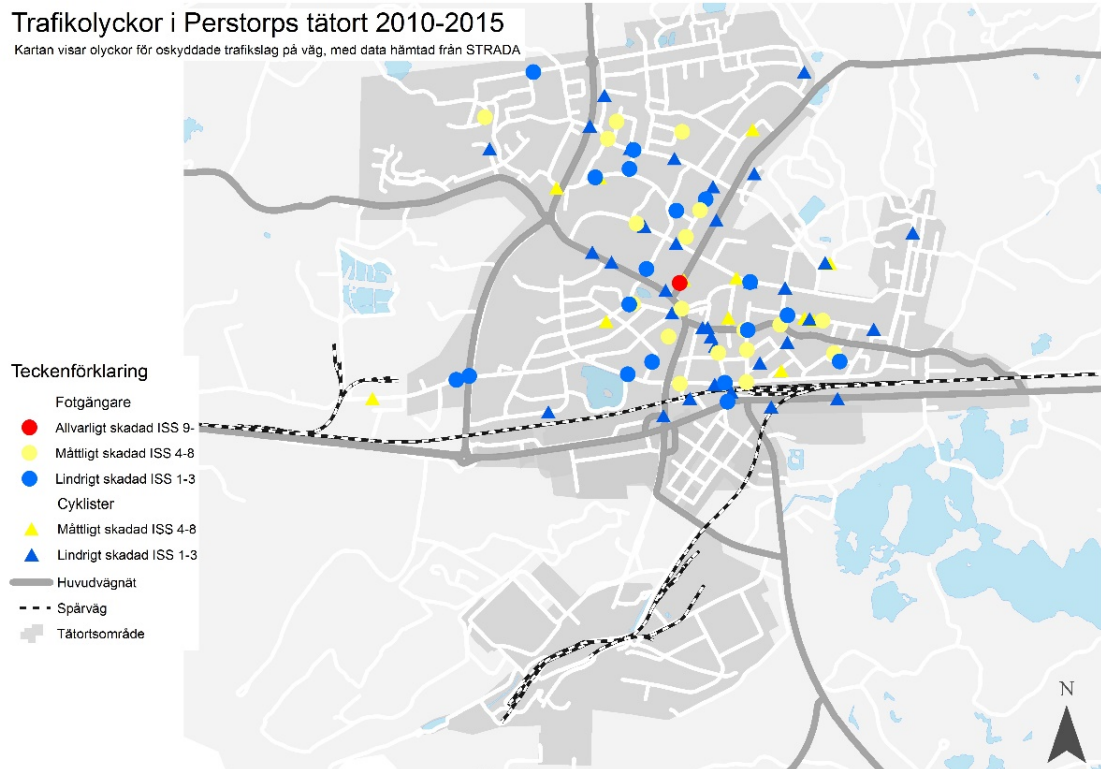


Figur 2. Trafikolyckor enligt väghållartyp i Perstorp 2010-2015 (n=191 st).



2.1.2 Oskyddade trafikanter

Sammanlagt är det 37 st fotgängare och 46 st cyklister som har skadats i Perstorps tätort under 2010-2015. Enligt statistiken från STRADA som redovisas i Figur 3 ovan sker de flesta av olyckorna på det lokala vägnätet i tätortens centrala delar. Det är anmärkningsvärt att det sker en stor andel olyckor i bostadsområdet mellan väg 108, Oderljugavägen och Spjutserödsvägen.

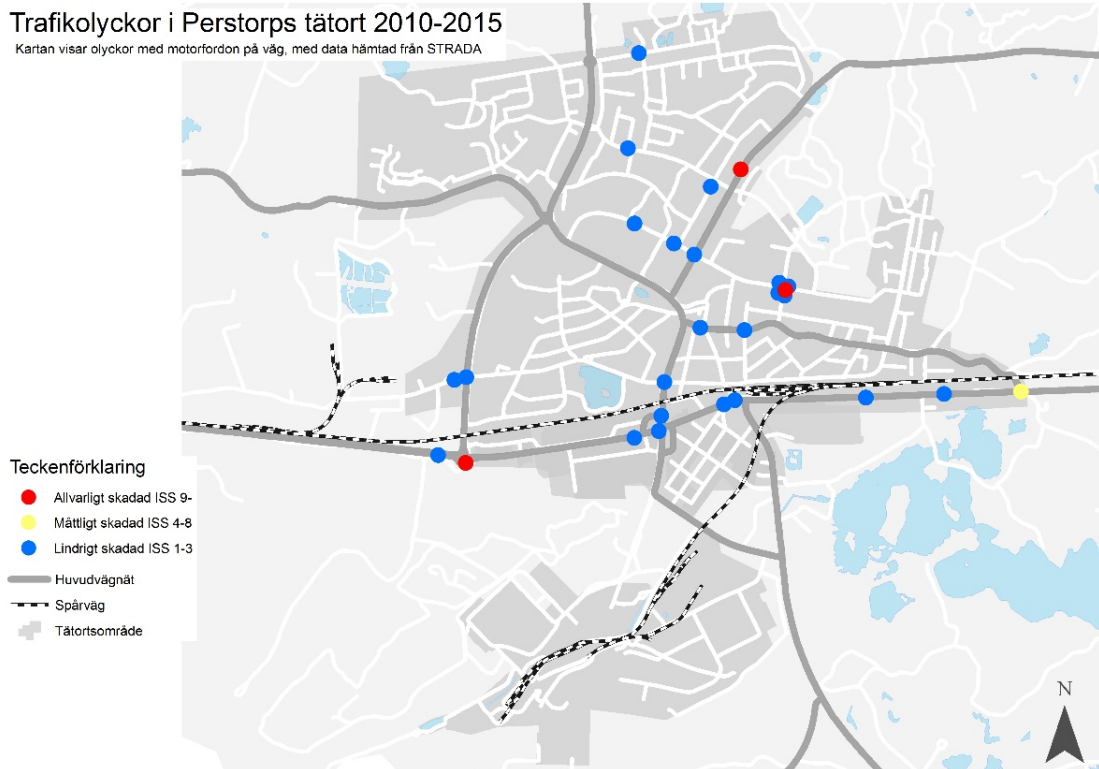


Figur 3. Samtliga trafikolyckor med fotgängare eller cykel i Perstorps tätort mellan 2010 och 2015 (STRADA trafikolycksdatabas), se även bilaga 1 för större figur.



2.1.3 Motorfordon

I Perstorps tätort har det mellan 2010-2015 skadats 40 st personer som i motorfordon. Figur 4 redovisar dessa olyckor och det kan konstateras att de flesta av olyckorna sker på huvudgatunätet i tätortens centrala delar. Korsningen vid Tjäderstigen och Blåbärsstigen och bostadsområdet mellan väg 108, Oderljungavägen och Spjutserödsvägen utmärker sig som olycksdrabbade.



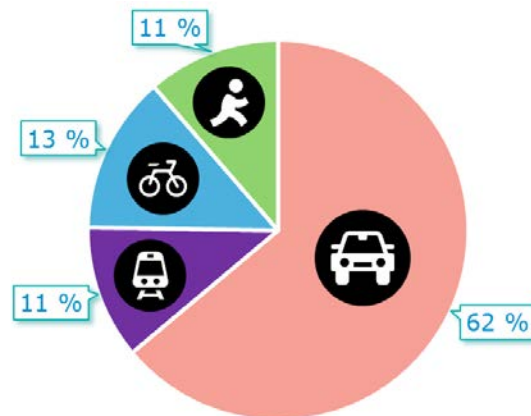
Figur 4. Samtliga olyckor med motorfordon i Perstorps tätort mellan 2010 och 2015 (STRADA trafikolycksdatabas) , se även bilaga 2 för större figur.



3 Resvanor och målbild för hållbara transporter

3.1 Resvanor för Perstorps invånare - nuläge

Senaste resvaneundersökning som gjordes för Perstorps kommuninvånare gjordes 2007. Färdmedelsfördelning enligt Figur 5 visar att drygt två tredjedelar av resorna som görs av Perstorpsborna, mellan åldern 15-84 år, görs med bil och en tredjedel av resorna görs till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

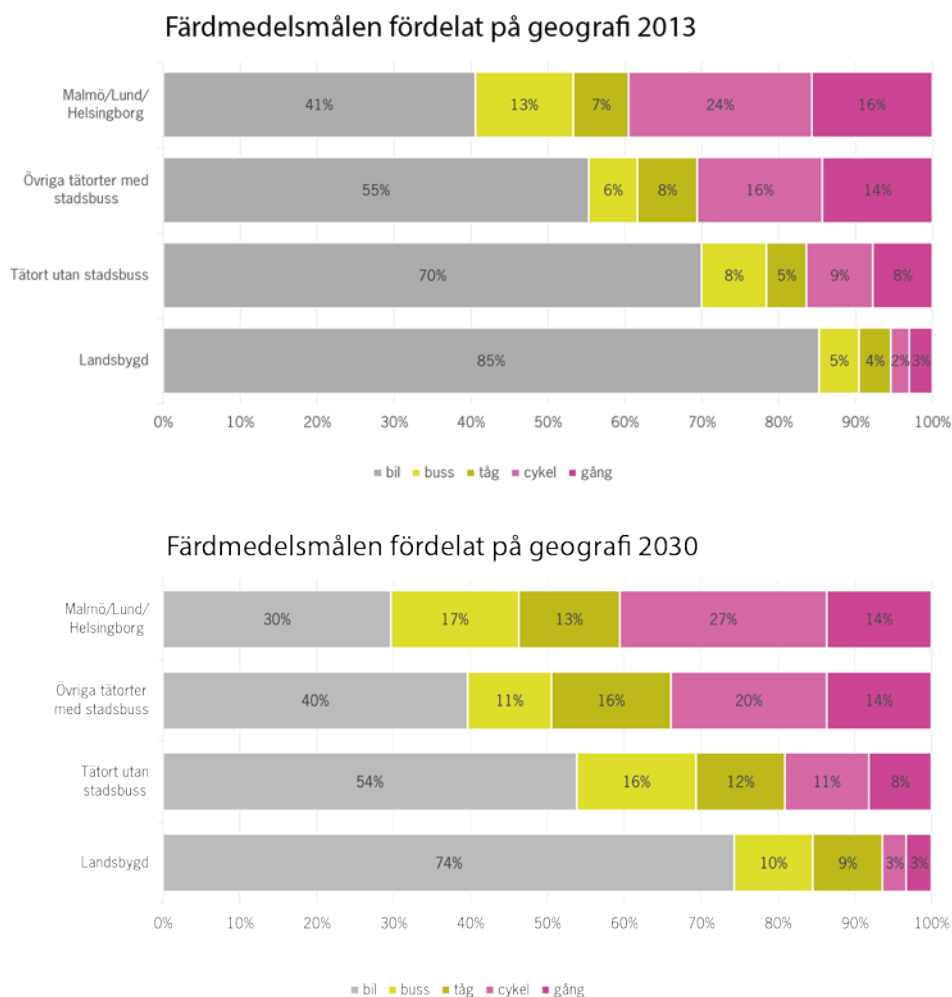


Figur 5. Färdmedelsfördelning för Perstorpsbornas resor 2007 (Resvaneundersökning - ResU 2007) – denna färdmedelsfördelning kommer fortsättningsvis i rapporten att utgöra scenario A i trafikstringsberäkningar.

3.2 Resvanor för Skånes och Perstorps invånare – Målbild 2030

Mobilitetsplan för Skåne – Plan för att nå hållbart resande i Skåne 2030 är en fördjupning av *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Dessa två dokument ska "vara vägledande för framtida satsningar och prioriteringar i Skånes transportsystem" och har bärighet på alla tre hållbarhetsaspekterna – socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Styrdokumenten ska bidra till en mer resurseffektiv användning av ny och befintlig infrastruktur, förbättrad folkhälsa samt minskad miljö- och klimatbelastning på ett kostnadseffektivt sätt.

Inom ramen för arbetet med *Mobilitetsplan för Skåne – Plan för att nå hållbart resande i Skåne 2030* har det för Skåne framställts ett nuläge och målbild för hållbart resande formulerat som färdmedelsandelar av antalet resor. Nuläget bygger på resvanor från resvaneundersökning från 2013 och sammanfattar en schematisk bild av färdmedelsval beroende på vilken typ av samhälle som avses och om det finns tillgång till stadsbuss eller ej, se Figur 6.



Figur 6. Färdmedelandelar, nuläge respektive målbild för 2030 enligt Region Skånes mobilitetsplan 2016.

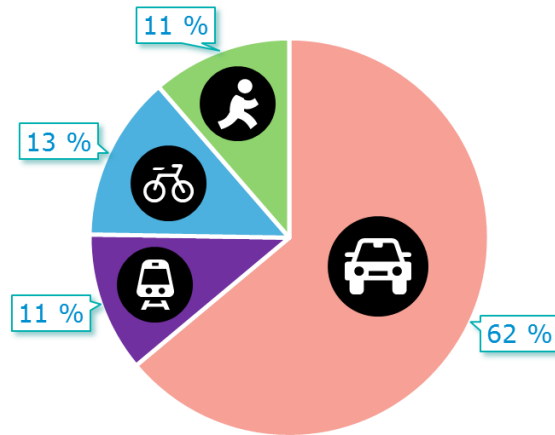
Enligt Figur 6 kan Perstorps tätort bäst beskrivas som en "tätort utan stadsbuss" då Perstorps tätort i dagsläget inte trafikeras av någon stadsbuss. Färdmedelsmålen i som presenteras i Figur 6 beskriver hur skåningarna bör resa 2030.

Region Skånes mobilitetsplan är ett tydligt måldokument som både ger en bild av nuläget för olika typer av samhällen i Skåne och ger även en riktning för hur Skånebornas resor bör utvecklas framöver.

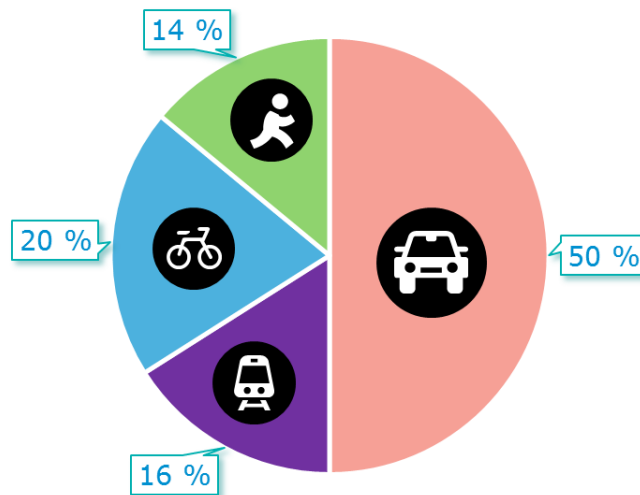
För att tydliggöra hur Perstorps kommun kan arbeta med hållbart resande föreslås i Figur 7-9 målbilder formulerade som färdmedelsfördelning i tre olika scenarier. Dessa färdmedelsfördelningar avser alla resor som Perstorpsborna gör och är målbilder för hur Perstorpsborna resor bör fördelas år 2030.



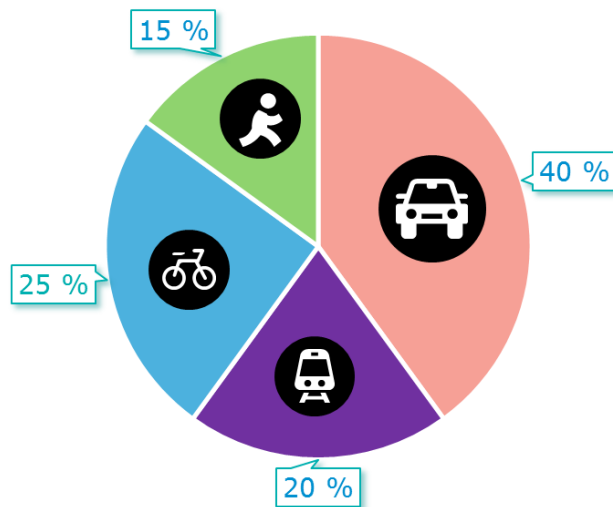
Både scenario B och C i Figur 8-9 skiljer sig från scenario A på så sätt att andelen resor som görs till fots, med cykel eller kollektivtrafik ökar och biltrafiken minskar.



Figur 7. Scenario A - nuläge uttryckt som färdmedelsfördelning 2007.



Figur 8. Scenario B - förslag till målbild uttryckt som färdmedelsfördelning 2030.



Figur 9. Scenario C - förslag till målbild uttryckt som färdmedelsfördelning 2030.



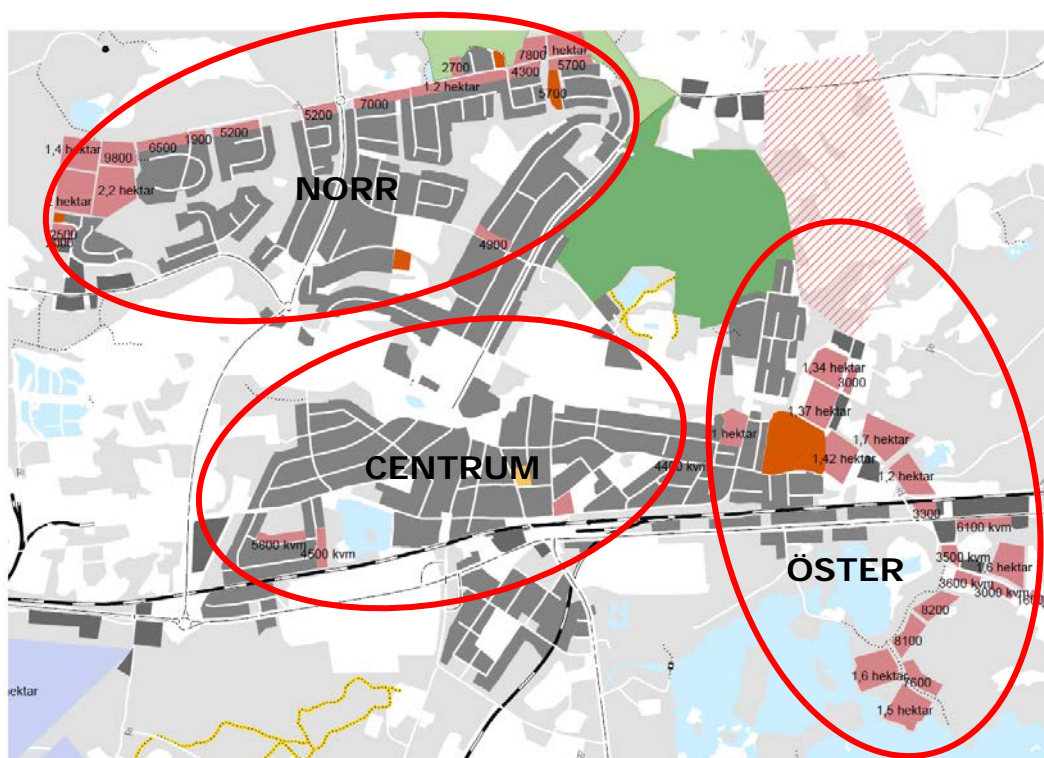
4 Trafikalstring enligt förslag till översiktsplan 2030

4.1 Förutsättningar

Trafikalstringsberäkningar har gjorts baserat på den exploatering av cirka 400 bostäder i Perstorps tätort som beskrivits i *Program till Perstorps Översiktsplan 2030*. Trafikalstringsanalysen delas upp på tre områden inom Perstorp, se Figur 10. Bebyggelsestruktur och antal bostadsenheter specificeras i Tabell 2.

Analysen har gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Analysen baseras på exploatering av bostadsområden, utan tillkommande service eller andra verksamheter. Antalet tillkommande resor har avvägts mot den senast utförda resvaneundersökningen (Trivector, 2007). Trafikalstringsverktyget använder 1,79 personer per lägenhet samt 2,48 personer per radhus/villa som utgångspunkt. Med tanke på att det främst villor/radhus som använts i uppräkningsen av trafiken är talen avrundade till cirka 2,5 personer per hushåll.

I område centrum bedöms det att en större andel resor görs till fots, med cykel och kollektivtrafik i jämförelse med exploateringsområdena i öster och norr. Detta kommer vara ett antagande som bland annat kommer ligga till grund för beräkningar om trafikstring per område, se Tabell 3-5. Förbättrad turtäthet av Pågatåg på Skånebanan bedöms gynna utvecklingen av regionala resor vilket positivt bidrar till ökat resande med kollektivtrafik.



Figur 10. Exploateringsområden i Perstorps tätort enligt Program till Perstorps Översiktsplan 2030, se även bilaga 3 för större figur.



Tabell 2. Planerade exploateringsområden i Perstorps tätort

Plats	Typ	Område	Antal hushåll
Ybbes plats	Punkthus	Centrum	32
Esabvallen	Villa/radhus	Centrum	9
Zodiaken	Radhus	Centrum	80
Jeans damm	Villa	Centrum	4
Norra skolan	Villa	Centrum	3
Lönnen Flerbostadshus 4	Flerbostadshus	Centrum	4
Linjevägen	Villa	Norr	130
Trumman	Villa	Norr	3
Svampvägen	Villa	Norr	5
Blandbebyggelse Parkskolan	Villa/radhus	Norr	10
Nya Norregård	Gård och villabebyggelse	Öster	55
Söder om 21	Gård och Villa/radhus	Öster	70
Blandbebyggelse Blåbärsstigen	Villa/radhus	Öster	10
Totalt			415

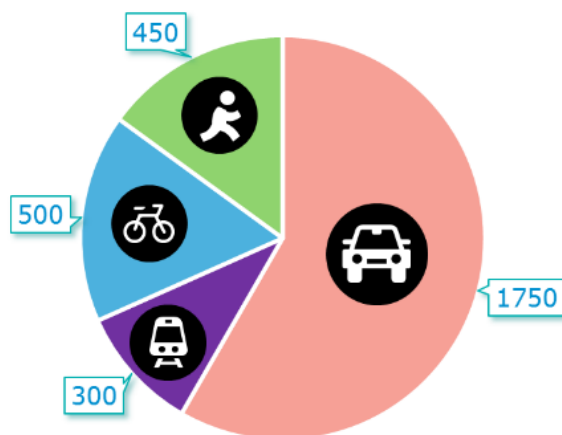


4.2 Scenarioframställning

Totalt bedöms de tre nya exploateringsområdena generera cirka 3 000 nya resor dagligen. Exploateringen i centrum ger upphov till cirka 900 resor, norra området cirka 1 100 och östra området cirka 1 000 resor per dag. Beroende på vad för färdmedelsval som görs kommer detta generera olika antal resor per trafikslag. Följande tre scenarios (A, B och C) beskriver hur många resor som genereras per trafikslag beroende på färdmedelsvalen.

4.2.1 Trafikalstring scenario A - enligt dagens resvanor

Scenario A bygger på att de tillkommande Perstorpsborna reser som Perstorpsborna gör i dag, se Figur 11.



Figur 11. Uppskattade antal tillkommande resor enligt trafikslag och färdmedelsmål enligt scenario A.

Tabell 3. Trafikalstring enligt färdmedelsmål scenario A

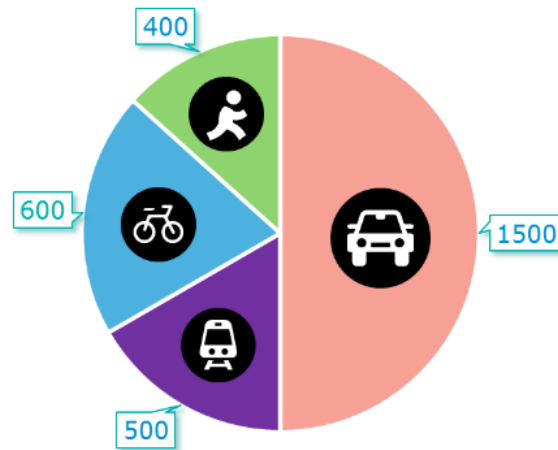
	Bil	Kollektiv- trafik	Cykel	Till fots	Totalt
Centrum	400	100	150	250	900
Norr	700	100	200	100	1 100
Öster	650	100	150	100	1 000
Totalt	1 750	300	500	450	3 000

Exploatering enligt översiktsplan 2030 baserat på scenario A bedöms generera cirka 1 750 tillkommande resor med bil dagligen, se Tabell 3. Cirka 300 resor kommer att tillkomma med kollektivtrafik och 500 respektive 450 med cykel och till fots.



4.2.2 Trafikalstring scenario B 2030

Scenario B bygger på att de tillkommande Perstorpsborna till större del reser till fots, med cykel och kollektivtrafik än hur dagens resvanor ser ut, se Figur 12. I detta scenario görs drygt 50 % av resorna till fots, med cykel eller kollektivtrafik och 50 % görs med bil.



Figur 12. Uppskattade antal tillkommande resor enligt trafikstring och färdmedelsmål enligt scenario B.

Tabell 4. Trafikalstring enligt färdmedelsmål scenario B.

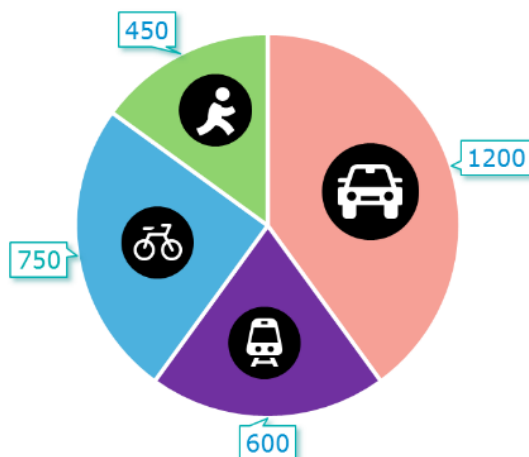
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Totalt
Centrum	400	150	200	150	900
Norr	550	200	200	150	1100
Öster	550	150	200	100	1000
Totalt	1 500	500	600	400	3 000

Exploatering enligt översiktsplan 2030 baserat på scenario B bedöms generera cirka 1 500 tillkommande resor med bil dagligen, se Tabell 5. Cirka 500 resor kommer att tillkomma med kollektivtrafik och 600 respektive 400 med cykel och till fots.



4.2.3 Trafikalstring scenario C 2030

Scenario C bygger på att de tillkommande perstorpsborna till större del resor till fots, med cykel och kollektivtrafik än hur dagens resvanor ser ut, se Figur 13. I detta scenario görs drygt 60 % av resorna till fots, med cykel eller kollektivtrafik och 40 % görs med bil.



Figur 13. Uppskattade antal tillkommande resor enligt trafikstring och färdmedelsmål enligt scenario B.

Tabell 5. Trafikalstring enligt färdmedelsmål scenario C

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Totalt
Centrum	300	200	250	150	900
Norr	500	200	250	150	1100
Öster	400	200	250	150	1000
Totalt	1 200	600	750	450	3000

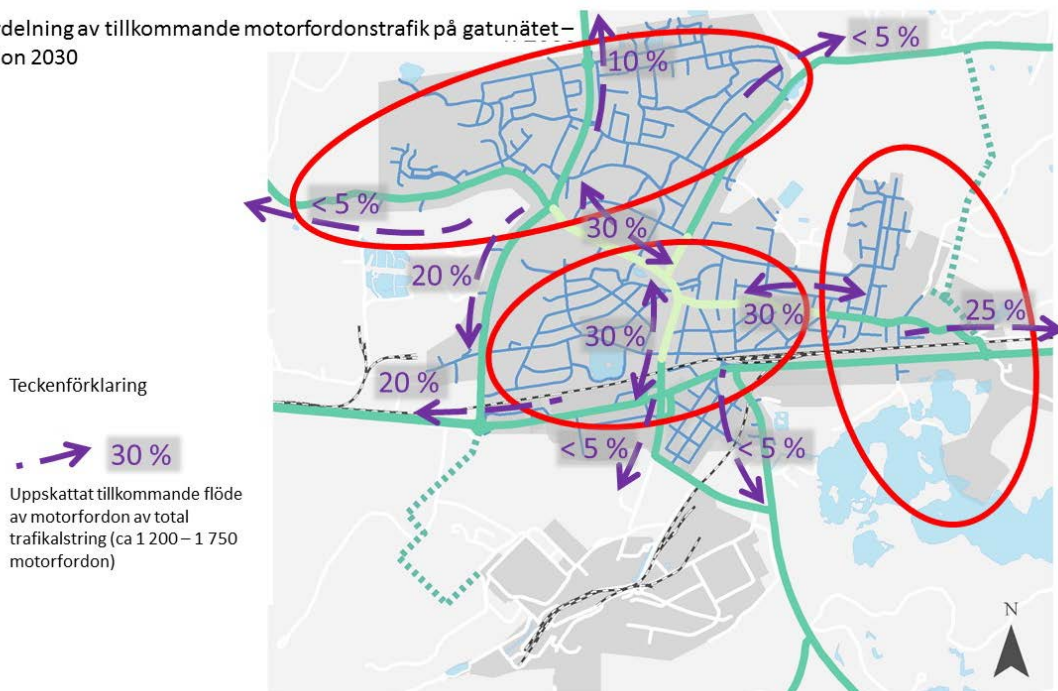
Exploatering enligt översiktsplan 2030 baserat på scenario C bedöms generera cirka 1 200 tillkommande resor med bil dagligen, se Tabell 4. Cirka 600 resor kommer att tillkomma med kollektivtrafik och 750 respektive 450 med cykel och till fots.



4.3 Fördelning av tillkommande motorfordonstrafik på gatunätet

Tillkommande bostadsbebyggelse i Perstorp bedöms, beroende på färdmedelsfördelning enligt scenario A, B och C, att alstra cirka 1 200 – 1 750 bilresor per dag. Uppskattningsvis kommer den tillkommande trafiken att fördelas på det befintliga gatunätet i Perstorp enligt Figur 14. Notera att procenten som anges är för de tillkommande resorna till följd av exploatering, det är inte i förhållande till befintliga trafikflöden. Flertalet resor för den tillkommande motorfordonstrafiken från respektive utbyggnadsområde bedöms göras till och från centrala Perstorp. En avgörande andel bedöms också trafikera väg 21 i östlig och västlig riktning. Detta innebär att centrala genomfartsleder som Oderljungavägen, Arons väg och Stockholmsvägen kommer belastas mest av den tillkommande biltrafiken.

Fördelning av tillkommande motorfordonstrafik på gatunätet – vision 2030



Figur 14. Fördelning av tillkommande motorfordonstrafik på gatunätet till följd av bostadsexploatering. Siffror motsvarar andel av uppskattat tillkommande motorfordonstrafik (ca 1 200 – 1 750 fordonsrörelser per dag) för hela tätorten.



4.4 Trafikalstring - sammanfattning

Ett tillskott av cirka 400 bostäder i Perstorps tätort bedöms ge upphov till cirka 3 000 nya resor dagligen. Lokaliseringen av exploateringsområdena samt hur det planeras och prioriteras för trafikslagen kommer ha betydande påverkan för hur tillkommande Perstorpsbor väljer att färdas.

Görs resorna enligt samma resvanor som idag bedöms det genereras cirka 1 750 bilresor per dag med start eller mål inom tätorten. Förändras resvanorna i likhet med scenario B tillkommer 1 500 bilresor per dag respektive 1 200 bilresor per dag för scenario C.

Tillkommande motorfordonstrafik kommer att öka belastningen på befintliga gator och vägar i både centrala Perstorp och på det regionala vägnätet som knyter Perstorp till grannkommuner. Dagens vägnät överstiger kapacitetsmässigt dagens behov. Likaså bedöms den ringa tillkommande motorfordonstrafiken, till följd av tillkommande bostadsbebyggelse, inte påverka nyttjandegraden på vägnätet nämnvärt. Dvs. inga betydande ändringar behövs göras för att möjliggöra för fler antal motorfordon på gatorna inom Perstorps tätort.

En generell ökning av antal bilresor leder även till ökad efterfrågan på bilparkering i anslutning till bostäder, service, handel, verksamheter och andra målpunkter inom Perstorps tätort. För att nå färdmedelsmål i scenario B och C är det därför viktigt för Perstorps kommun att aktivt arbeta för att minska parkeringsnormen för motorfordonstrafik vid exploatering och även utreda möjligheten att införa andra styrmedel kopplat till parkeringsutbud.

Nås scenario B eller C beräknas antalet resor som görs till fots eller med cykel öka med cirka 1 000 – 1 200 resor per dag på grund av framtida exploatering. För att nå dessa färdmedelsmål krävs åtgärder för att främja utvecklingen av gång- och cykeltrafiken och på samma sätt minska biltrafiken inom tätorten.

Tillgången till järnvägsstationen och Pågatågen kommer vara avgörande för ökat kollektivtrafikresande. I kombination med bättre möjligheter att resa till fots och cykel till och från järnvägsstationen samt ökad utbud av avgångar/ankomster kan kollektivtrafikresandet öka enligt scenario B och C.

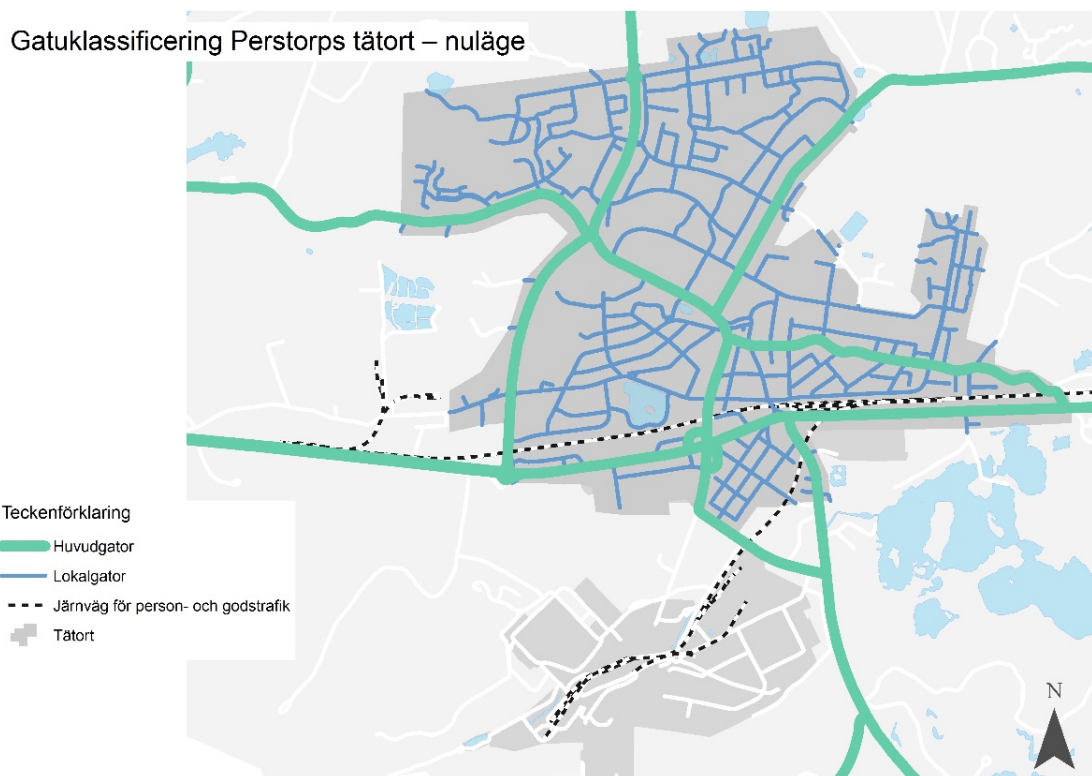


5 Trafiknät och gatuklassificering

5.1 Trafiknät – nuläge

Perstorps trafiknät struktureras främst runt de regionala kopplingarna som utgörs av järnvägen, väg 21 och väg 108. Huvudgatorna Spjutserödsvägen, Gustavsbergsvägen och Ebbarp svägen är sekundära i detta avseende och kopplar samman landsbygden och Perstorps tätort. Huvudgatorna Oderljungavägen och Stockholmsvägen är förutom ovan nämnda gator strukturbildande inom tätorten. Köpmangatan, Torggatan, Järnvägs gatan och Hantverkaregatan utgör tätortens gatustruktur i centrum. Cirka 11 km av vägnätet i Perstorps tätort består av huvudgator och 58 km av lokalgator.

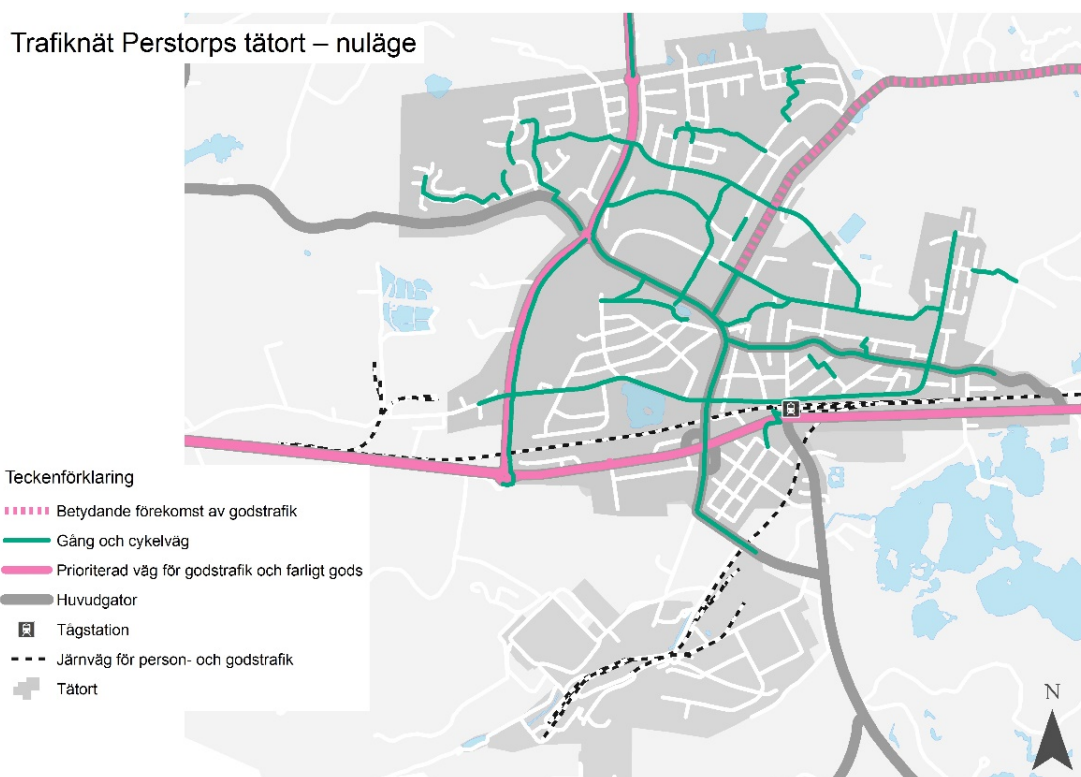
Väg 21, väg 108 och järnvägen genom tätorten utgör en betydande barriär såväl fysiskt som mentalt. Det finns i dagsläget fyra korsningspunkter med järnvägen, två av dessa är i plan och två är planskilda.



Figur 15. Gatuklassificering i Perstorps tätort 2016, se även bilaga 4 för större figur.



Figur 16 visar nuläget för gång- och cykelvägar, huvudgator, lokalgator samt prioriterade vägar för godstrafik och farligt gods på väg.



Figur 16. Trafiknätskarta för nuläge i Perstorp 2016, se även bilaga 5 för större figur.

5.1.1 Gångtrafik och cykeltrafik - nuläge

Den största delen av befintliga gångbanor och cykelbanor i Perstorp är sammanslagna (och ej separerade). I centrala Perstorps finns definierade och separerade gångbanor och gångytor i anslutning till torget och gatunätet i närområdet.

I dagsläget finns det separerade cykelbanor längs med Linjevägen, Trastvägen, Oderljungavägen, Arons väg, Stockholmsvägen och längs väg 21 österut. På flertal ställen finns saknas det länkar som knyter samman (de separerade) cykelvägarna. De centrala delarna av tätorten kring torget och järnvägsstationen har få separerade cykelvägar. Kopplingen mellan bostadsområdena i norr, centrala tätorten och verksamhetsområdet i söder är de viktigaste målpunkterna för dagens cyklister.

5.1.2 Kollektivtrafik - nuläge

I dagsläget trafikeras kommunen av regionbuss 511 (Ängelholm-Örkelljunga-Hässleholm) via Bälinge, regionbuss 528 (Klippan-Perstorp, endast med anropstrafik med taxi) och med Pågatåg via järnvägsstationen i Perstorps tätort.

Från hållplats Perstorp Mossvägen på väg 21 angör regionbuss 528, Perstorp – Klippan. Denna linje trafikeras av anropstrafik med taxi fem gånger per dag. Regionbuss 511 trafikeras väg 24 med 21 avgångar per vardag och 9 avgångar under helgdagar. Pågatåget trafikeras järnvägsstationen med 25 st avgångar per dag under vardagar, samt 19 st avgångar per dag under helgdagar.



5.1.3 Godstrafik - nuläge

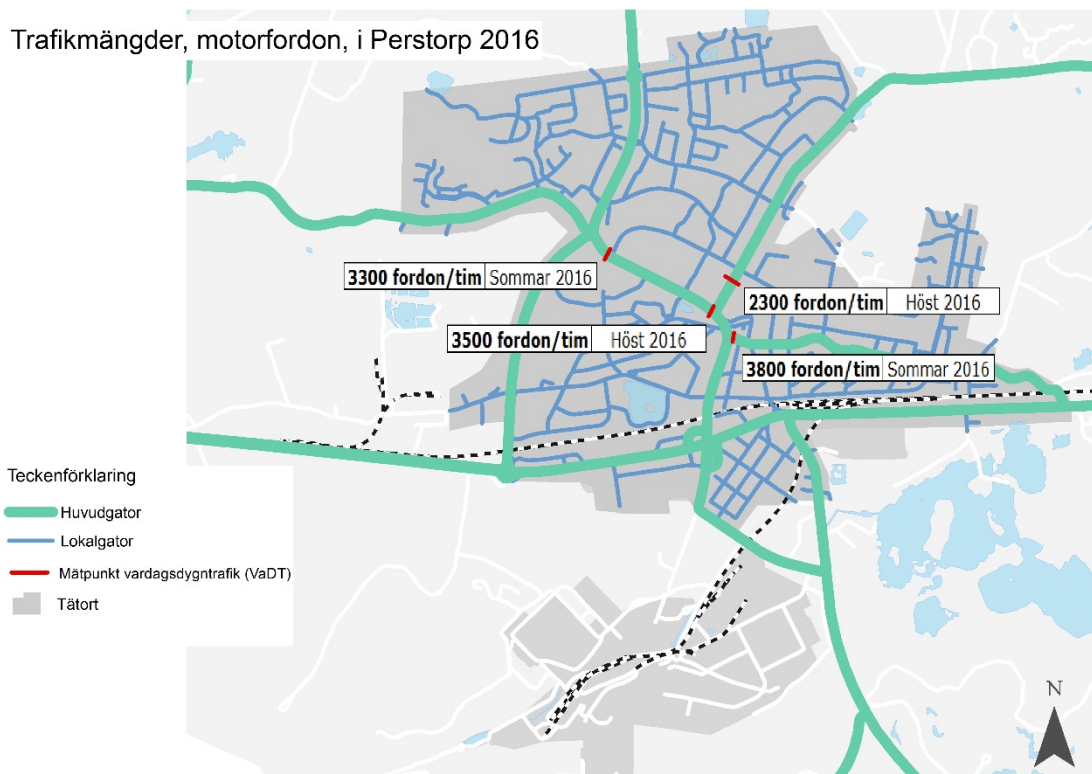
Väg 21 och väg 108 utgör de prioriterade stråken för godstrafik enligt den nationella vägdata-basen (NVDB), se Figur 16. Utöver detta så trafikeras Spjutserödsvägen av en betydande förekomst av tung trafik.

Farligt gods är hänvisat till väg 21 och 108 samt järnvägen och dess stickspår till industri-parken i södra delen av tätorten.

5.1.4 Biltrafik - nuläge

Bortsett väg 21 och väg 108 så är Arons väg, Spjutserödsvägen, Stockholmsvägen samt Oderljungavägen de mest trafikerade gatorna inom Perstorps tätort. Kapaciteten bedöms god i förhållande till dagens motorfordonsflöden.

Perstorps kommun har under 2014-2016 utfört trafikräkningar för motorfordon. Under ett par dagar per räkningstillfälle har data samlats in och detta presenteras i Figur 17 nedan.

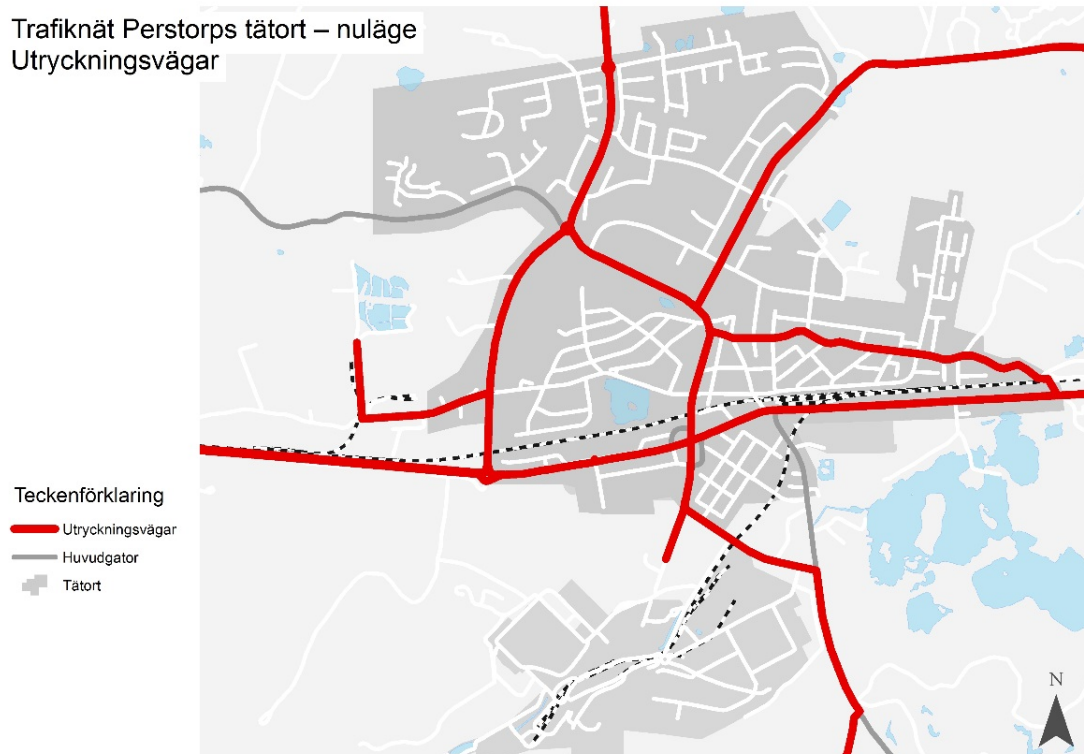


Figur 17. Uppmätta trafikmängder (alla motorfordon) i Perstorp 2016, se även bilaga 6 för större figur.



5.1.5 Räddningstjänst - nuläge

I dagsläget är vägarna och gatorna enligt Figur 18 utpekade som viktiga utryckningsvägar för räddningstjänsten. Dessa utgörs främst av huvudgatanätet samt de regionala vägarna inom tätorten.



Figur 18. Prioriterade utryckningsvägar i Perstorp tätort, se även bilaga 7 för större figur.



5.2 Teori livsrumsmodell

Enligt den nationella handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST) kan gaturum principiellt kategoriseras enligt tre olika typer; frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Däremellan finns två mellankategorier som benämns integrerat frirum och integrerat transportrum.

Frirum – Innebär ytor som är reglerade och har en fysisk utformning som helt är prioriterade för oskyddade trafikanter.

Integrerat frirum – Innebär att fotgängare och cyklister fortfarande är prioriterade men att motorfordon har möjlighet till begränsad tillgänglighet. Motorfordon måste här visa stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna och låg fart är en förutsättning för detta.

Mjuktrafikrum – Beskriver det som ofta utgör en stor del av stadens och tätortens centrala gaturum. I rummet ska motorfordon och oskyddade trafikanter samspela. Motorfordonens ytor begränsas så långt det går, med hänsyn till gatornas funktion.

Integrerat transportrum - Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Gaturummet har som regel en transportfunktion vilket innebär att motorfordon får ta större plats än i det mjuka trafikrummet.

Transportrum – Detta rum anpassat för motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager är separerade på ett bekvämt och tryggt sätt. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas enligt Trafikverket.

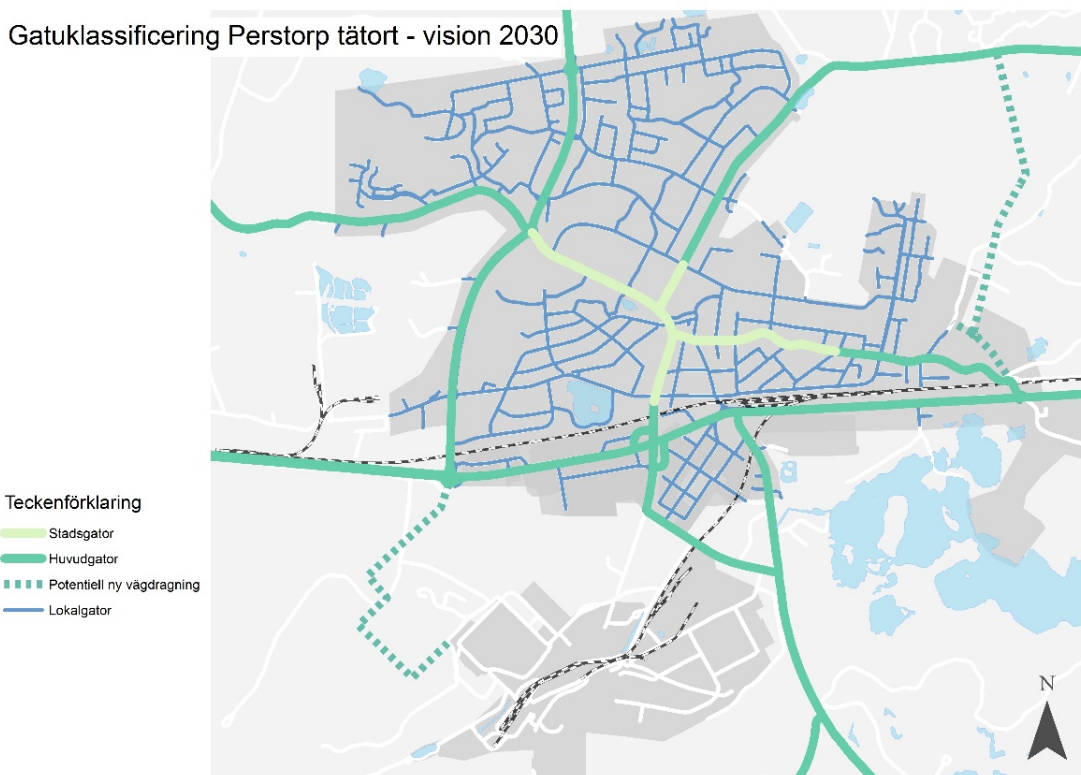
Som ett underlag för vidare planering av Perstorps tätort bör dessa definitioner beaktas. Teorin om livsrumsmodellen ligger till grund för förslaget om ny hastighetsplan och gatuklassificering.



5.3 Trafiknät vision 2030

Som ett komplement och en nyansering av dagens gatuklasser, lokalgata respektive huvudgata, föreslås att en ny gatuklassificering skapas. Klassificeringen "stadsgata" ska bättre beskriva vad för kvaliteter och blandning av funktioner denna typ av gata ska utformas för. En skillnad mellan en huvudgata och en stadsgata är att huvudgatan ska anses uppfylla kriterierna för ett transportrum eller integrerat transportrum medan en stadsgata ska uppfylla kriterierna för ett mjuktrafikrum enligt teorin om livsrumsmodellen som beskrivs i kapitel 5.2.

Figur 19 visar de gator som bedöms vara aktuella för att klassificeras om till stadsgator. Det är delar av Oderlångavägen, Spjutserödsvägen och Stockholmsvägen närmast tätortens centrum som har en potential att omformas till stadsgator.



Figur 19. Förslag till ny gatuklassificering, dels med befintlig klassificering av lokalgator och huvudgator men även med den kompletterande nya klassificeringen med stadsgator, se även bilaga 8 för större figur.

I den nya klassificeringen av en stadsgata ska det finnas plats för alla att röra sig – oberoende av kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomiska förutsättningar. Stadsgator ska genom dess utformning skapa möjligheter för stadsliv och rymma såväl trafik och rörelser som spontan och planerad vistelse. Stadsgatans uppgift är även att bidra till Perstorps attraktivitet och öka möjligheten att på ett tryggt, säkert och hållbart sätt kunna röra sig i tätortens centrum, se Figur 20-21 för schematiska exempel på hur framtida stadsgator kan utformas.



Följande aspekter är viktiga för att på sikt utveckla vissa av dagens huvudgator i Perstorp till stadsgator;

- Stadsgatorna ska ge plats för olika typer av människor
- Den skyltade hastigheten och utformning ska stödja låga hastigheter för motorfordon
- Det ska vara tätt mellan trafiksäkra korsningar och kvarter för oskyddade trafikanter att öka möjligheten att korsa stadsgatan tryggt och trafiksäkert
- Stadsgatans gaturummet ska vara väl definierat med markbeläggning och fasader som stödjer varandra – en ökad blandning skapar variation och identitet
- Stadsgatan ska ge utrymme till en blandning av funktioner – både kopplat till vistelse och rörelser
- Stadsgatorna ska göras gröna med växtlighet och gatuträd. Dagvattenhantering ska få ta plats ovan mark.



Figur 20. Schematiskt exempel på en stadsgata (illustration ÅF).

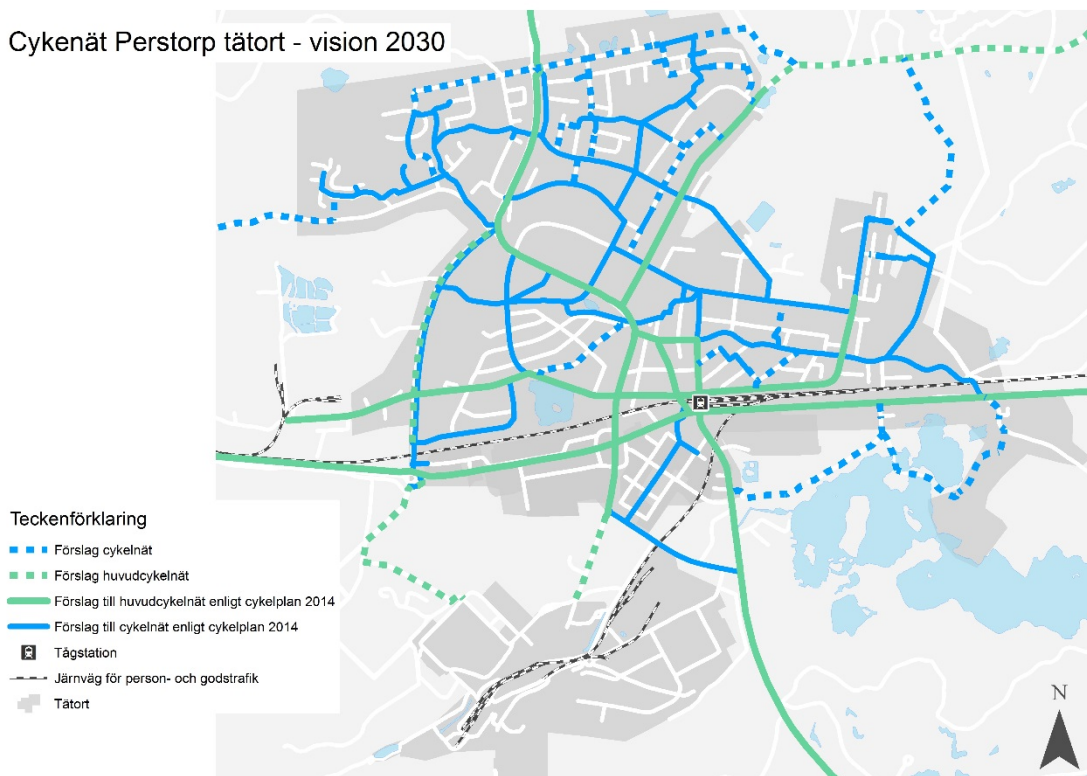


Figur 21. Schematiskt exempel på en stadsgata ur ögonhöjd (illustration ÅF).



5.3.1 Gång-och cykeltrafik - 2030

Cykenät Perstorp tätort - vision 2030



Figur 22. Förslag till utvecklad cykelplan 2030, se även bilaga 9 för större figur.

I Perstorps tätort är det korta avstånd mellan olika typer av målpunkter och det finns därför en stor potential att öka färdmedelsandelarna för resor till fots och med cykel. I enlighet med Perstorps *Gång- och cykelplan 2014* och med utgångspunkt i färdmedelsfördelningarna enligt scenario B och C år 2030 bör satsningar göras för att bygga ut cykelvägnätet så att hela tätorten innefattas och även kopplas samman med regionala cykelvägar. Huvudcykelnätet ska utgöras av gena och tydligt separerade cykelvägar som knyter samman tätortens delar med varandra. Det mer finmaskiga cykelnätet ska bestå av cykelvägar som går inom bostadsområden. För att skapa attraktiva, trygga och trafiksäkra cykelvägar krävs separerade ytor för cyklister, fotgängare och motorfordon – detta skapar en tydlighet som gynnar samtliga trafikslag. För att stärka orienterbarheten för cyklister kan kommunen utveckla vägvisning för cyklister inom tätorten och till det regionala cykelvägnätet.

Att regleringsmässigt och utformningsmässigt arbeta med gångfartsgator i centrala tätorten kan skapa ökade möjligheter att blanda rörelse och vistelse och skapa ett än mer attraktivt centrum där man vill vistas och uppehålla sig som oskyddad trafikant. Låga hastigheter utökar möjligheten för unga och äldre att ta del av centrumet och dess service och utbud.

För att skapa trygga, men framförallt trafiksäkra, infrastruktur för fotgängare och cyklister är utformningen av korsningar en viktig aspekt. Ur detta perspektiv är det viktigt att arbeta med hastighetsdämpande, trafiksäkerhetshöjande och tillgänglighetsskapande åtgärder som bland annat bygger på analys av trafikolycksstatistik.



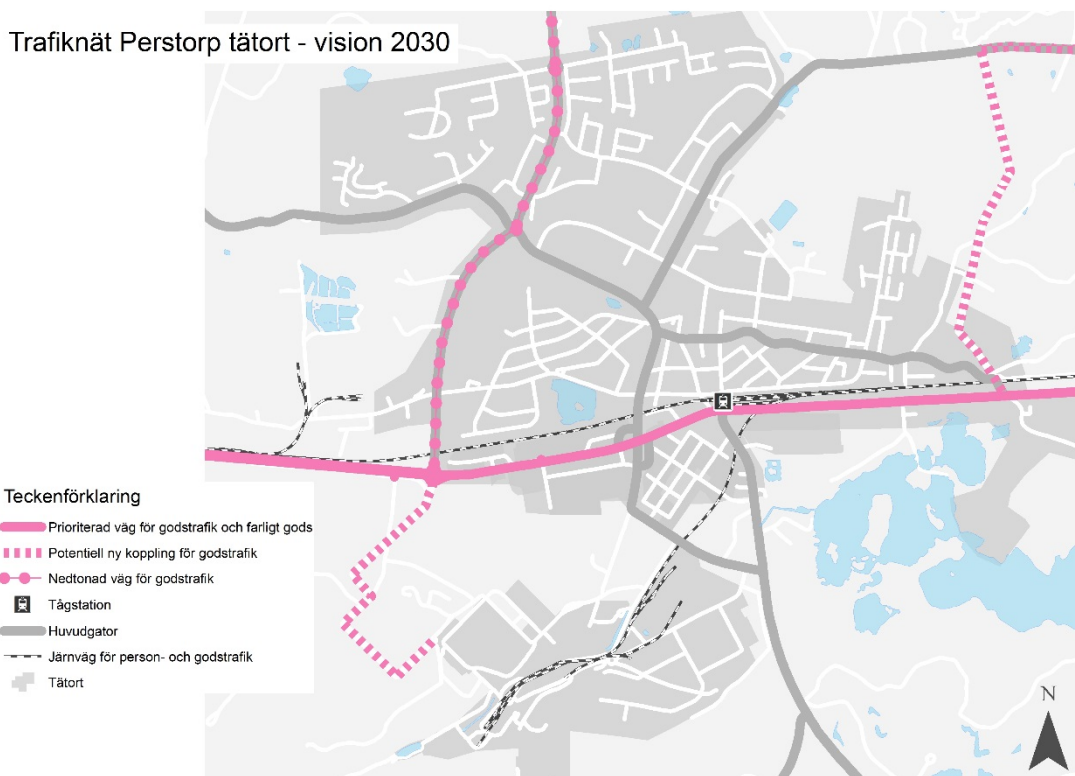
5.3.2 Kollektivtrafik - 2030

Perstorp har idag goda förbindelser med omkringliggande orter och kommuner tack vare järnvägsstationen och Pågatågen. Perstorps roll som pendelort förväntas bli större i framtiden. Perstorps kommun bör fortsätta dialog och samarbete med grannkommunerna och Skånetrafiken för att belysa önskemål om utökat kollektivtrafikutbud för att möjliggöra hållbart resande och ökat bostadsbyggande. Ett ökat utbud av avgångar/ankomster med Pågatåg eller en komplettering med en regionbusslinje är önskvärt för att öka andelen kollektivtrafikresor till och från Perstorp.

Kommunen ser det som mycket värdefullt att få tillbaka en kollektivtrafikförbindelse längs väg 108, som också kan förbindas med Ljungbyhed för resande söderut och väg 24 där regionalbussen Ängelholm – Hässleholm går. Kommunen argumenterar för att denna linje skulle möjliggöra ny bostadsbebyggelse i framförallt Bälinge, men även i Oderljunga.

5.3.3 Godstrafik - 2030

Kommunen önskar att väg 108 och Spjutserödsvägen avlastas från tung trafik och godstrafik. För att minska genomfartstrafik i form av godstrafik på Spjutserödsvägen bör en ny vägkoppling öster om tätorten som förbinder Spjutserödsvägen med väg 21 i höjd med dagens korsning där Stockholmsvägen möter väg 21 utredas, se Figur 23.



Figur 23. Förslag till trafiknät för godstrafik och farligt gods 2030, se även bilaga 10 för större figur.

I samband med samrådet för *Program till Översiktsplan Stadsbyggnadsvision 2030* framfördes en viljeyttring från Perstorps industripark att skapa en ny gatukoppling söderut från cirkulationsplatsen där väg 21 möter väg 108.



5.3.4 Biltrafik - 2030

Kommunen har uttryckt önskemål om att minska biltrafiken och tona ner karaktären på Stockholmsvägen som en infartsled för att på så sätt minska genomfartstrafiken på denna väg. Väg 21 ska i större utsträckning utgöra den primära vägen för genomfartstrafik och för att nå andra regionala målpunkter.

Konceptet att utveckla dagens huvudgator till stadsgator, genomföra hastighetssänkningar och samtidigt utveckla infrastrukturen för fotgängare och cyklister bidrar till att öka attraktiviteten för alternativa färdslag. Utöver dessa åtgärder är arbetet med parkeringsnormer av stor betydelse vid exploatering av bostäder och verksamheter.

5.3.5 Räddningstjänst – 2030

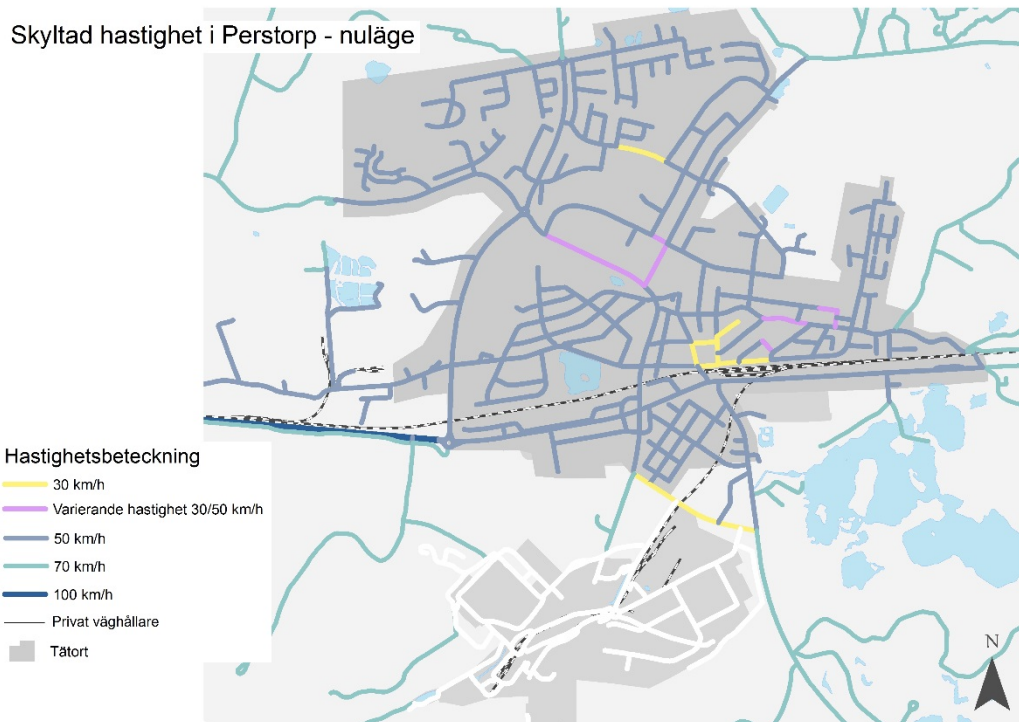
Inga förändringar föreslås gällande utryckningsvägar, utan Figur 18 kommer gälla tills vidare. Dock måste befintliga utryckningsvägar beaktas vid utvecklingen av infrastrukturen i Perstorps tätort. Vid utbyggnad av Perstorps industripark bör utryckningsvägar till och från verksamheterna studeras vidare.



6 Hastighetsplan

6.1 Hastighetsplan och uppmätta hastigheter - nuläge

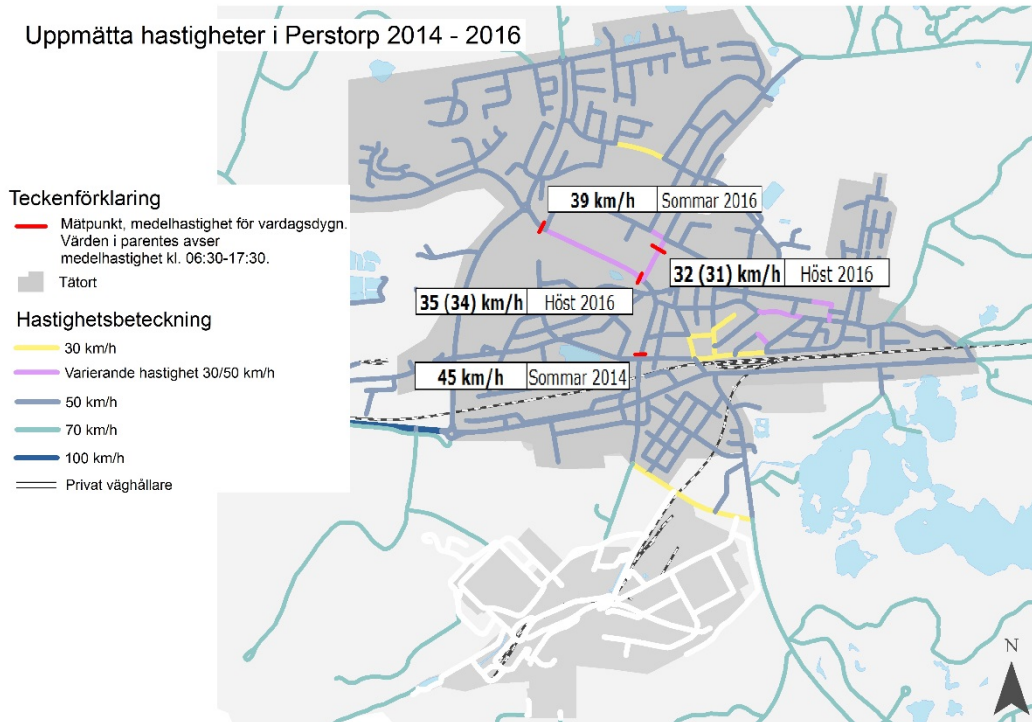
I dagsläget används 50 km/h som bashastighet i Perstorp. 30 km/h används tillsammans med varierande hastighetsbegränsningar 30/50 km/h i centrala tätorten och i anslutning till vissa skolor. Cirka 1,8 km (3 %) av Perstorps gator skyltas med 30 km/h och cirka 53 km (97 %) med 50 km/h.



Figur 24. Dagens skyltade hastigheter i Perstorps tätort, se även bilaga 11 för större figur.



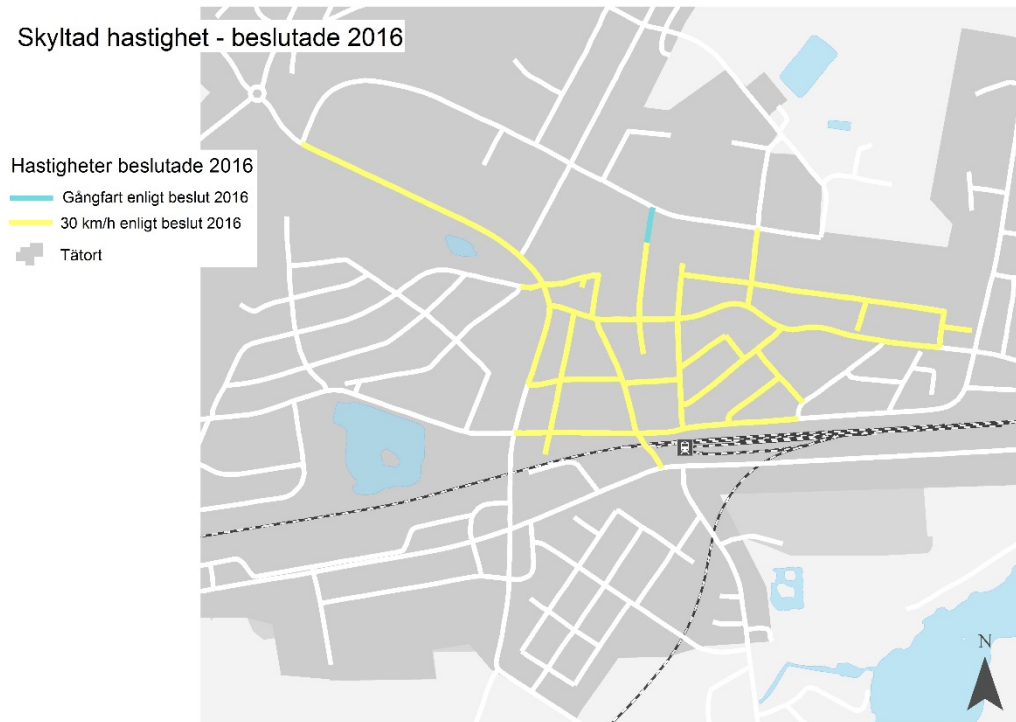
Perstorps kommun har i samband med trafikräkningar gjort hastighetsmätningar under 2014-2016. Under ett par dagar per räkningstillfälle har data samlats in och detta presenteras i Figur 25 nedan. De uppmätta hastigheterna överensstämmer ganska väl med de skyltade hastigheterna. Ur trafiksäkerhetsperspektiv är det framförallt i korsningspunkter med oskyddade trafikanter hastigheterna är avgörande.



Figur 25. Uppmätta hastigheter i Perstorps kommun 2014-2016, se även bilaga 12 för större figur.



Perstorps trafiknämnd har under 2016 beslutat om nya hastigheter i enlighet med Figur 26.



Figur 26. Beslutade hastighetsändringar 2016, se även bilaga 13 för större figur.



6.2 Förslag till ny hastighetsplan, alternativ A och B

För att öka trafiksäkerheten och tryggheten, skapa en jämnare trafikrytm samt minska de negativa effekterna av motorfordonstrafiken föreslås att de skyltade hastigheterna generellt sänks till 30 km/h i bostadsområden och den skyltade hastigheten på huvudgatorna generellt sänks till 40 km/h. Som komplement till detta föreslås att gatorna på lång sikt byggs om på ett sätt som stödjer lägre hastigheter. Utöver detta är det av stor vikt att korsningspunkter med oskyddade trafikanter hastighetssäkras för ökad trafiksäkerhet.

6.2.1 Hastighetsplan 2030, alternativ A



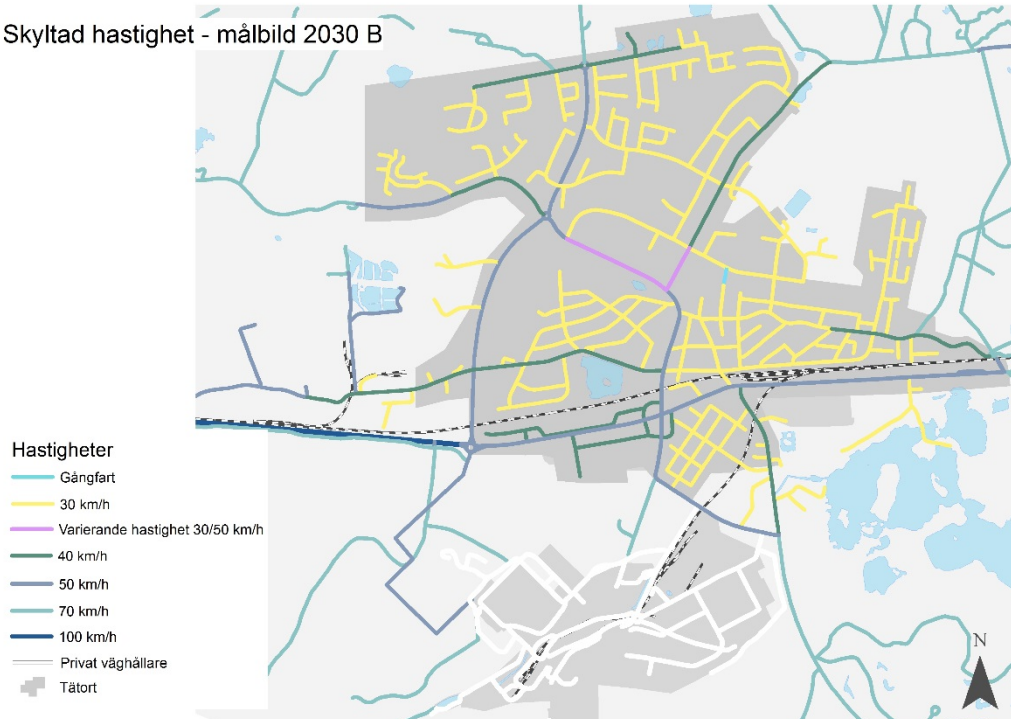
Figur 27. Förslag till nya hastigheter i Perstorps tätort 2030, alternativ A, se även bilaga 14 för större figur.

Väg 21 är en statlig väg och Trafikverket är väghållare. Som ett led i att minska barriäreffekten av denna väg föreslås att hastigheten regleras om från dagens 50 km/h till 40 km/h.



6.2.2 Hastighetsplan 2030, alternativ B

Skyltad hastighet - målbild 2030 B



Figur 28. Förslag till nya hastigheter i Perstorps tätort 2030, alternativ B, se även bilaga 15 för större figur.

Detta förslag är något mindre progressivt än förslag A och utgår i större utsträckning utifrån dagens skyltade hastigheter.



7 Diskussion - strategier för hållbart resande och dess konsekvenser

För att förändra resvanor till att bli mer hållbara krävs ett konsekvent arbete på flera nivåer - inom kommunen, tillsammans med andra kommuner samt med regionala och statliga aktörer. Det krävs även ett samarbete med näringsliv och föreningar men framförallt tillsammans med medborgarna.

Att utveckla god infrastruktur är viktigt för att möjliggöra ett mer hållbart resande men det krävs även information och inspiration. Mobility management är ett samlingsbegrepp som innefattar hur exempelvis en kommun kan kommunicera om hållbart resande för att främja mer hållbara resval. Exempelvis kan det göras kampanjer riktade till utvalda målgrupper, skolor eller arbetsplatser. Denna typ av åtgärder återfinns som steg 1 och 2 i Trafikverkets fyrstegsprincip. Andra aktörer som aktivt arbetar med denna typ av åtgärder är Hållbar mobilitet Skåne, Skånetrafiken och flertal skånska kommuner vilket utgör en möjlighet till gemensamma insatser på kommunal och regional nivå.

7.1 Perstorpsbornas resande inom kommunen

Det finns stor potential att öka andelarna gång- och cykelresor inom Perstorps tätort. För detta krävs en fortsatt satsning på att utveckla infrastruktur för fotgängare och cyklister. Att planeringsmässigt se dessa trafikslag som två olika färdssätt med olika behov och förutsättningar kan leda till en höjd standard, attraktivitet, tydlighet, trygghet och trafiksäkerhet för både fotgängare och cyklister.

Ett välutbyggt nät av gångbanor och cykelbanor ska utgöra grunden i Perstorps tätort och skapar en grundläggande tillgänglighet för människor oberoende av fysiska och mentala funktionsvariationer, socioekonomiska förutsättningar, ålder eller kön att röra sig i tätorten. Detta skapar en mer balanserad andel biltrafik vilket totalt sett skapar en god tillgänglighet som underlättar vardagen för Perstorpsborna.

7.2 Perstorpsbornas regionala resande

Perstorpsborna är idag av stort behov av Pågatåget och järnvägsstationen i centrala tätorten. Denna kollektivtrafikkoppling knyter Perstorp till en större arbetsmarknad och skapar även utökade möjligheter till utbildning, fritidsaktiviteter och arbetspendling till Perstorps tätort. Att utveckla kopplingen med infrastruktur för gångtrafik och cykeltrafik till och från järnvägsstationen kan stärka betydelsen av denna och öka andelen kollektivtrafikresor över tid.

Det nationella vägnätet kopplar Perstorps tätort till närliggande tätorter och städer och skapar en tillgänglighet för att i ett regionalt perspektiv ta del av Skånes utbud.

7.3 Näringslivets transporter

Det nationella vägnätet bidrar tillsammans med järnvägen till att skapa en robusthet för näringslivets transporter till och från Perstorp. Vid en utbyggnad av industriparken bör järnvägskapaciteten för godstransporter utredas vidare för att säkerställa mer hållbara transporter på järnväg.

Järnvägsstationen i Perstorp skapar tillsammans med det regionala vägnätet goda möjligheter för arbetstagare att resa till och från Perstorp både med tåg och med bil.



7.4 Konsekvensbeskrivning

Åtgärder som prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer på lång sikt att innebära minskad biltrafik inom tätorten vilket i sin tur skulle ha önskvärda effekter på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet och bidra till att uppnå regionala och nationella mål. Dessa olika aspekter beskrivs i text och belyses i några räkneexempel nedan.

7.4.1 Social hållbarhet

För att exempelvis ta del av service, arbetsmarknad, skola, handel, fritidsaktiviteter och rekreation behöver man oftast förflytta sig på ett eller annat sätt. Därför är det viktigt att möjliggöra detta för så många som möjligt oavsett ålder, kön eller socioekonomiska förutsättningar. En variation av möjligheter att välja färd sätt skapar en god grund för att så många människor som möjligt ska kunna förflytta sig i vardagen.

Färdmedelsfördelningen och mål om en mer balanserad sådan är en indikator på hur attraktivt det är att förflytta sig med olika färdslag. I utvecklingen av Perstorp bör åtgärder för att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras. På så sätt ökas möjligheterna för fler att ta del av Perstorps service och utbud och bidrar till att skapa ett mer jämlikt, jämställt och rättvist trafiksystem.

7.4.2 Miljömässig hållbarhet

Av Sveriges totala växthusutsläpp står vägtrafiken (lastbilar, bussar, bilar och motorcyklar) för cirka en tredjedel (Trafikverket 2016). För att förändra dessa förutsättningar kan det göras en mängd olika åtgärder, och det är blandningen av olika åtgärder i samma riktning som verkligen kan påverka resandet till att bli mer hållbart.

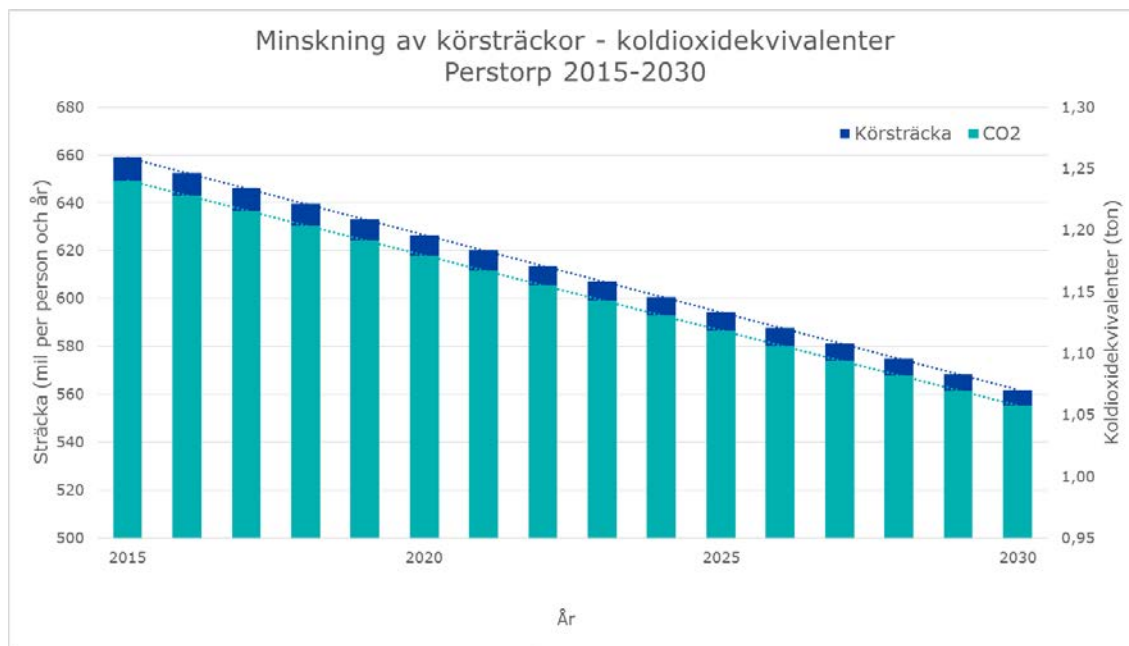
Störst förändring av resvanor kan göras i större städer där folkmängd, densitet av människor, blandning av målpunkter och närhet skapar goda förutsättningar för hållbart resande. Men även i landets mindre kommuner och tätorter kan det göras mycket för att skapa godare miljömässiga effekter. Med utgångspunkt i Tabell 6 har diagrammet i Figur 29 arbetats fram.

Tabell 6. Effektbedömning av olika typer av åtgärder för minskad motorfordonstrafik (Trafikverket 2016).

	Bedömd potential till 2030 (minskning av trafik tillväxt)	Bedömd potential till 2050 (minskning av trafik tillväxt)
Hållbar stadsplanering (inklusive satsningar på cykel och gång) ⁵⁴	-10 %	-20%
Förbättrad kollektivtrafik (fördubbling)	-8 %	-12%
Trafikledning och trafikinformation	>0,3%	>0,3%
Bilpooler och biluthyrning	-3 %	-5%
E-handel	-3%	-5%
Resfritt	-4%	-6%
Trängselskatt, parkeringspolicy och avgifter	-3%	-6%
Lägre skyltad hastighet	-3 %	-3%
Totalt minskad trafik tillväxt för personbil jämfört med BAU 2030	-30 %	-45 %
Trafikförändring för personbil jämfört med 2010	-10 till -20%^{xxi}	-20%



Rekomendationerna i denna rapport bygger på att Perstorps kommun satsar vidare på hållbar stadsplanering inklusive satsningar på gång och cykel, förbättrad kollektivtrafik och lägre skyltade hastigheter enligt Tabell 6. Den samlade effekten av dessa satsningar bedöms i genomsnitt kunna minska perstorpsbornas trafik tillväxt med bil med 15 % per person mellan 2015 och 2030. Figur 29 visar på vad detta skulle resultera i minskade koldioxidkvalanter till följd av minskad trafik tillväxt med bil uttryckt i mil per person och år. Y-axeln till vänster visar på genomsnittliga körsträcka med bil per år för perstorpsborna och Y-axeln till höger visar på utsläpp av koldioxidkvalanter per person och år för perstorpsborna.



Figur 29. Räkneexempel på minskade koldioxidkvalanter för Perstorps kommun till följd av minskat bilkörande per person.

Enligt Figur 29 skulle en minskning av genomsnittlig körsträcka per person från 660 mil till 560 mil per år minska utsläppen av koldioxidkvalanter med drygt 180 kg per person. Om Perstorps invånarantal ökar från cirka 7 200 invånare till drygt 8 000 invånare skulle detta innebära en minskning med cirka 1 500 ton koldioxidkvalanter per år trots befolkningsökning.



7.4.3 Ekonomisk hållbarhet

För att belysa de folkhälsomässiga effekterna av ökade andelar gångtrafik och cykeltrafik ges det nedan ett räkneexempel på folkhälsovinster av ökad fysisk aktivitet genom förändrade färdmedelsval.

Fysisk inaktivitet är en starkt bidragande faktor till fysisk och mental ohälsa. World Health Organisation (WHO) har utvecklat ett beräkningsverktyg HEAT (Health economic assessment tool) för att beräkna folkhälsovinster av ökad fysisk aktivitet och minskad dödlighet om fler går och cyklar. Beräkningen utefter Tabell 7 visar en bedömning av totala folkhälsovinster om andelen gående respektive cyklande i Perstorp ökar från dagens färdmedelsandelar till målbild 2030 – scenario C (se antaganden och indata nedan).

Tabell 7. Antaganden för HEAT-beräkningar för Perstorp.

Antaganden	
Befolkning nuläge	7200
Befolkning 2030 enligt markanvisning för nya ÖP	8000
Antal år innan ny målbild nås (2016-2030)	14
Färdmedelsfördelning nuläge - fotgängare	11%
Färdmedelsfördelning 2030 - fotgängare	15%
Färdmedelsfördelning nuläge - cyklister	13%
Färdmedelsfördelning 2030 - cyklister	25%
Antal resor per dag - cyklister	3
Antal resor per månad- fotgängare	72
Ålder - fotgängare	20-74 år
Ålder - cyklister	20-64 år
Antalet resor per dag och reslängd per dag antas vara oförändrat över tid.	

Beräkningarna avser folkhälsovinster för hela Perstorps population och kan inte brytas ner på individnivå. De största hälsovinster fås då inaktiva personer ändrar resvanor och i större utsträckning börjar gå och cykla.

Beräkningarna visar årliga folkhälsovinster till följd av ökade andelar och ökat antal fotgängarresor och summeras till 1,4 miljoner kronor/år fram till år 2030.

Beräkningarna visar årliga folkhälsovinster till följd av ökade andelar och ökat antal cykelresor och summeras till 2,8 miljoner kronor/år fram till år 2030.



8 Förslag till vidare arbete

För att ta nästa steg i arbetet med att göra Perstorps trafiksystem mer hållbart ges rekommendationen att följande utredningar genomförs:

- Framtagande av en Trafiksäkerhetsplan – djupare analys och åtgärdsförslag
- Framtagande av en Parkeringsstrategi – parkeringsnorm för exploatering och parkeringspolicy för befintlig parkering
- Framtagande av en Åtgärdsplan för ändrade resvanor - mobility management-åtgärder för att främja hållbart resande
- I samarbete med Region Skåne göra återkommande resvaneundersökningar – detta utgör en viktig input för att följa utvecklingen av resande i Perstorp och Skåne
- Utveckla en Plan för att mäta trafikflöden och hastigheter



9 Referenser

Perstorps kommun (2016), Program till Översiktsplan Stadsbyggnadsvision 2030 – version 2016-04-20.

Perstorps kommun (2014), Gång- och cykelplan för Perstorps kommun, antagen 2014-11-26

Perstorps kommun (2006), Översiktsplan 2006, antagen 2006-05-29

Region Skåne (2016). Mobilitetsplan för Skåne – Plan för att nå hållbart resande i Skåne 2030.

Region Skåne (2030). Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2030. Diskussionsunderlag januari 2016.

Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (2015). TRAST – trafik för en attraktiv stad – utgåva 3.

Trafikverket (2016). Trafikalstringsverktyg. Version 1.0

Trafikverket (2016). Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen.

Trivector (2007). Resvanor Syd 2007 – sammanställning av resultat. Rapport 2007:27

World Health Organization (WHO), 2016, <http://www.heatwalkingcycling.org/index.php>

Trafikolyckor i Perstorps tätort 2010-2015

BILAGA 1

Kartan visar olyckor för oskyddade trafikslag på väg, med data hämtad från STRADA

Teckenförklaring

Fotgängare

● Allvarligt skadad ISS 9-

● Måttligt skadad ISS 4-8

● Lindrigt skadad ISS 1-3

Cyklister

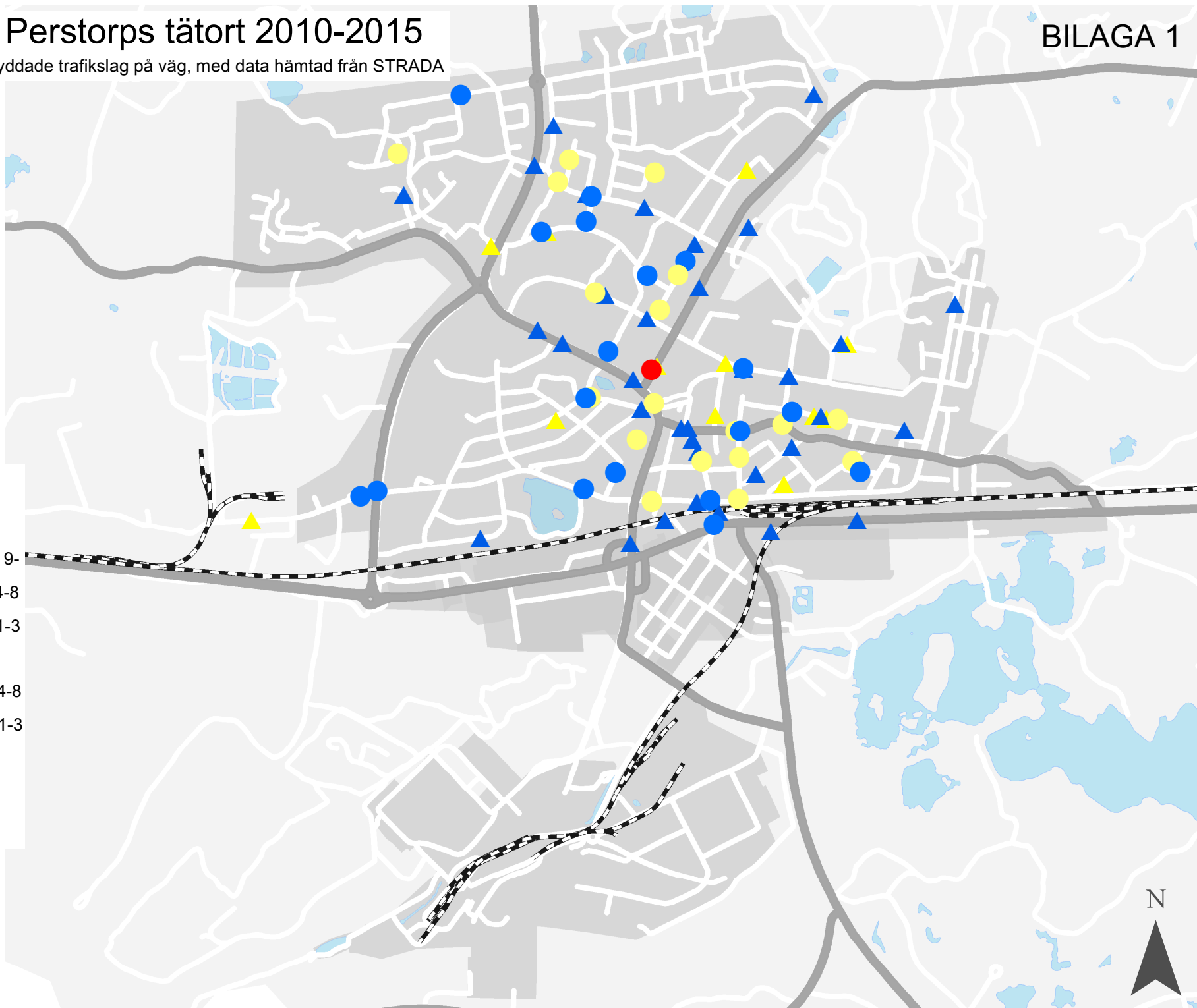
▲ Måttligt skadad ISS 4-8

▲ Lindrigt skadad ISS 1-3

— Huvudvägnät

— Spårväg

⊕ Tätortsområde



Trafikolyckor i Perstorps tätort 2010-2015

Kartan visar olyckor med motorfordon på väg, med data hämtad från STRADA

BILAGA 2

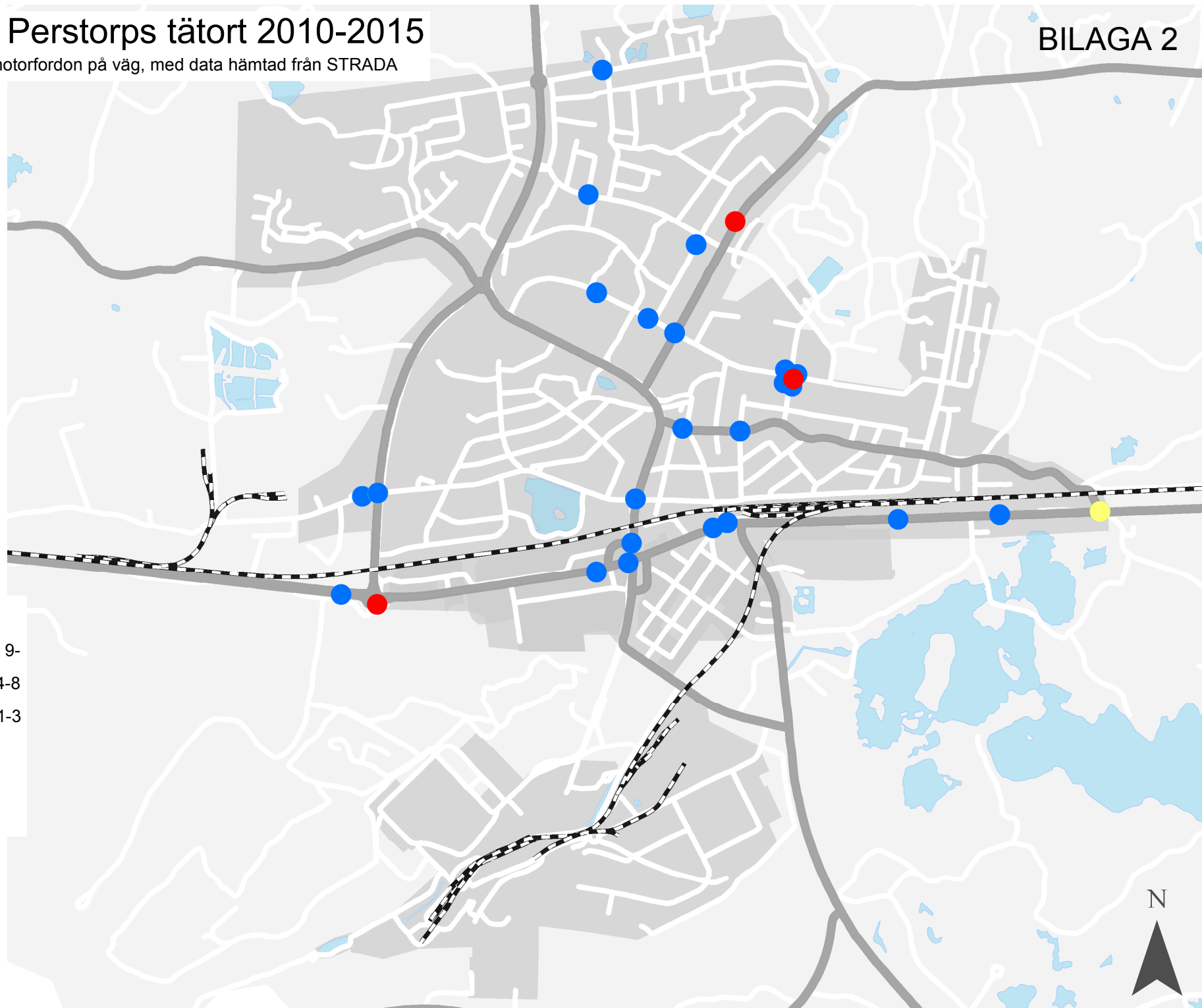
Teckenförklaring

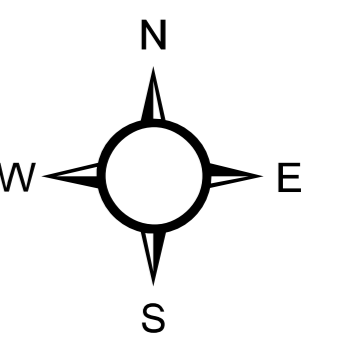
- Allvarigt skadad ISS 9-
- Måttligt skadad ISS 4-8
- Lindrigt skadad ISS 1-3

— Huvudvägnät

— Spårväg

■ Tätortsområde





Örkelljunga

Hässleholm

Klippan

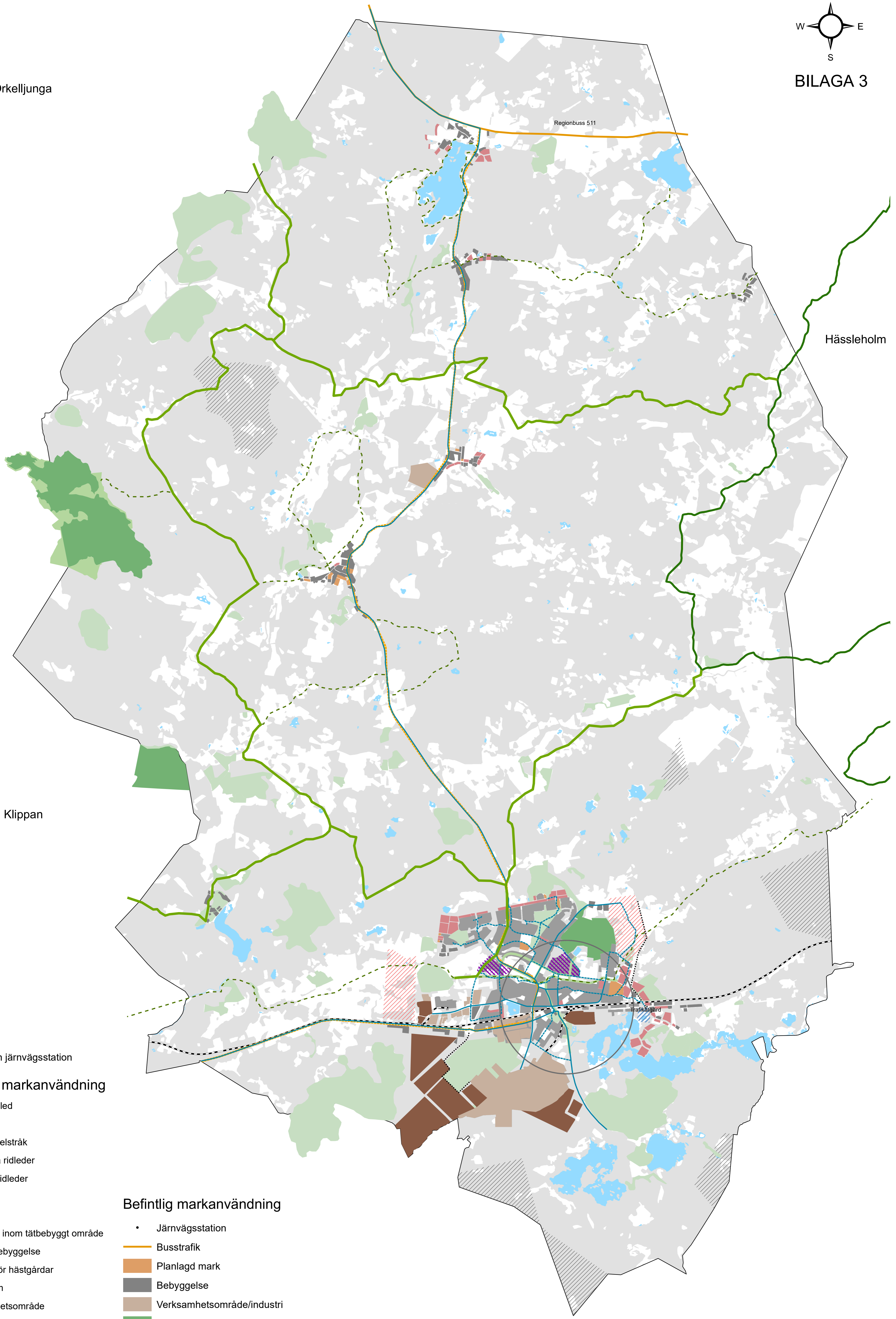
1 km från järnvägsstation

Föreslagen markanvändning

- Vandringsled
- - - Cykelnät
- Huvudcykelstråk
- Regionala ridleder
- Perstorp ridleder
- Busstrafik
- Väg 2030
- Grönstråk inom tätbebyggt område
- Bostadsbebyggelse
- ▨ Område för hästgårdar
- ▨ Bad/turism
- Verksamhetsområde
- ▨ Blandad tätortsbebyggelse
- Parkering
- ▨ Utredningsområde alt. energikällor

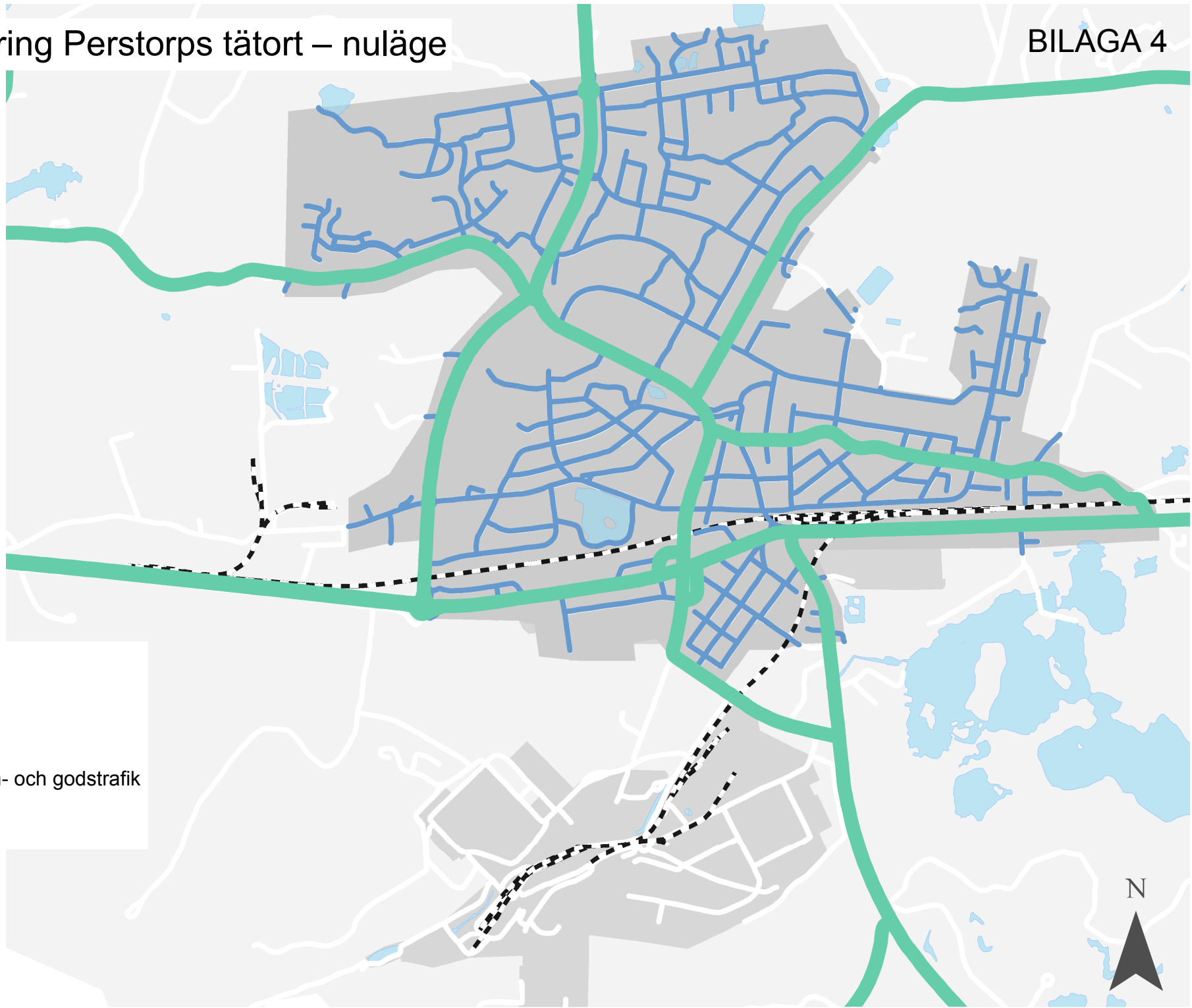
Befintlig markanvändning

- Järnvägsstation
- Busstrafik
- Planlagd mark
- Bebyggelse
- Verksamhetsområde/industri
- Natura 2000
- Höga naturvärden
- Naturresevat







Gatuklassificering Perstorps tätort – nuläge

BILAGA 4



Teckenförklaring

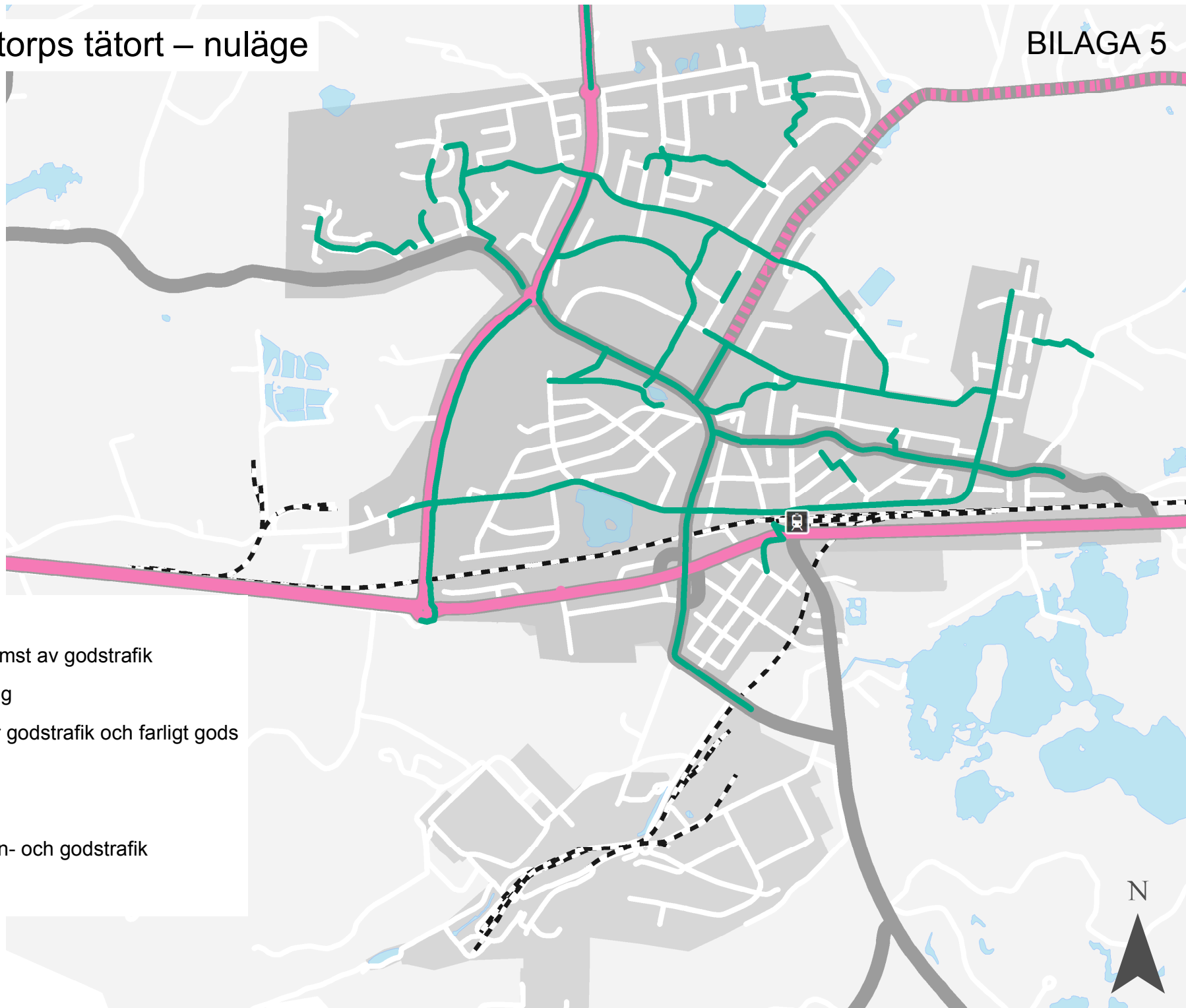
-  Huvudgator
-  Lokalgator
-  Järnväg för person- och godstrafik
-  Tätort

N



Trafiknät Perstorps tätort – nuläge

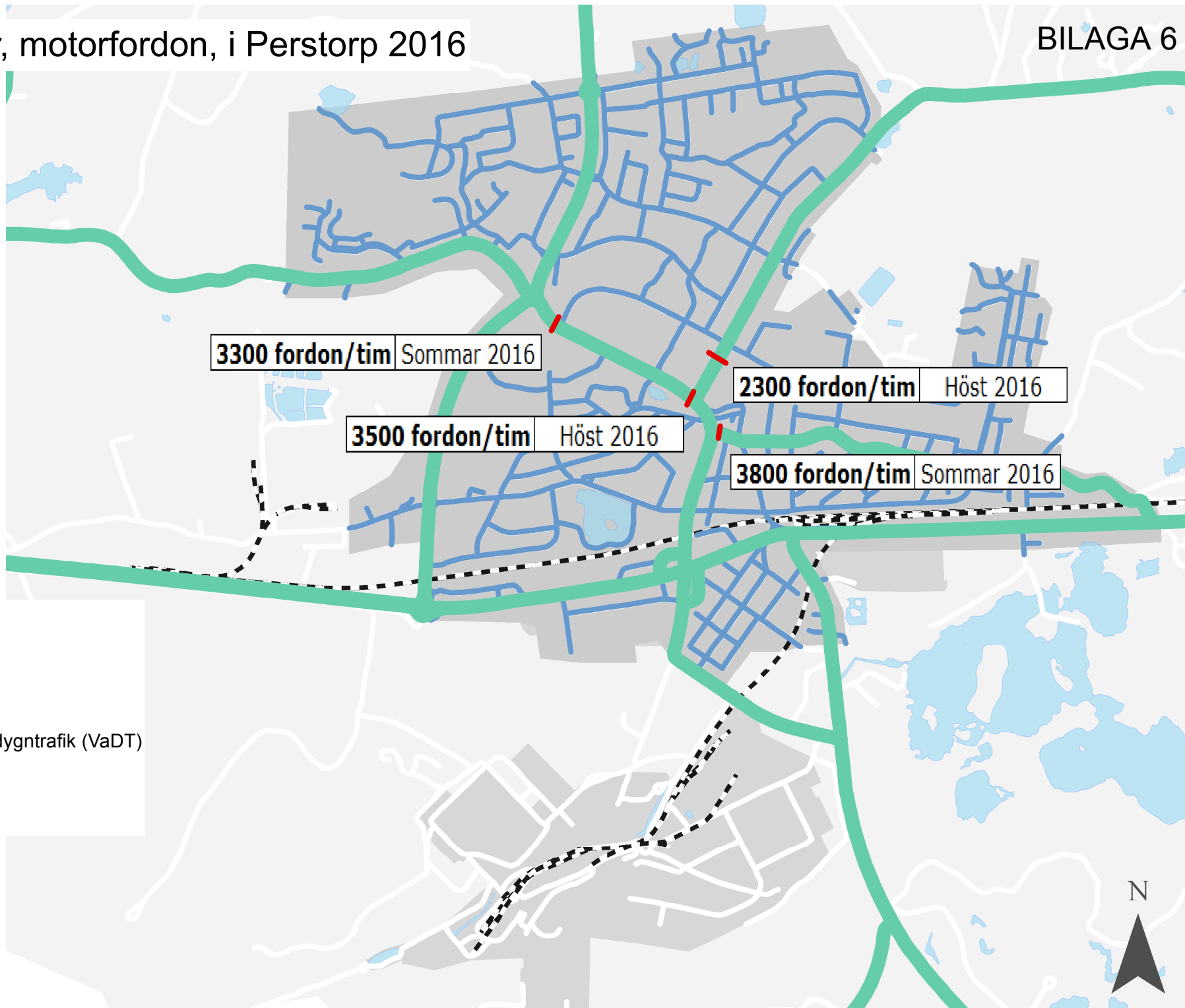
BILAGA 5



Teckenförklaring

- ▬▬▬▬▬ Betydande förekomst av godstrafik
- ▬ Gång och cykelväg
- ▬ Prioriterad väg för godstrafik och farligt gods
- ▬ Huvudgator
- 🚂 Tågstation
- - - Järnväg för person- och godstrafik
- Tätort

Trafikmängder, motorfordon, i Perstorp 2016






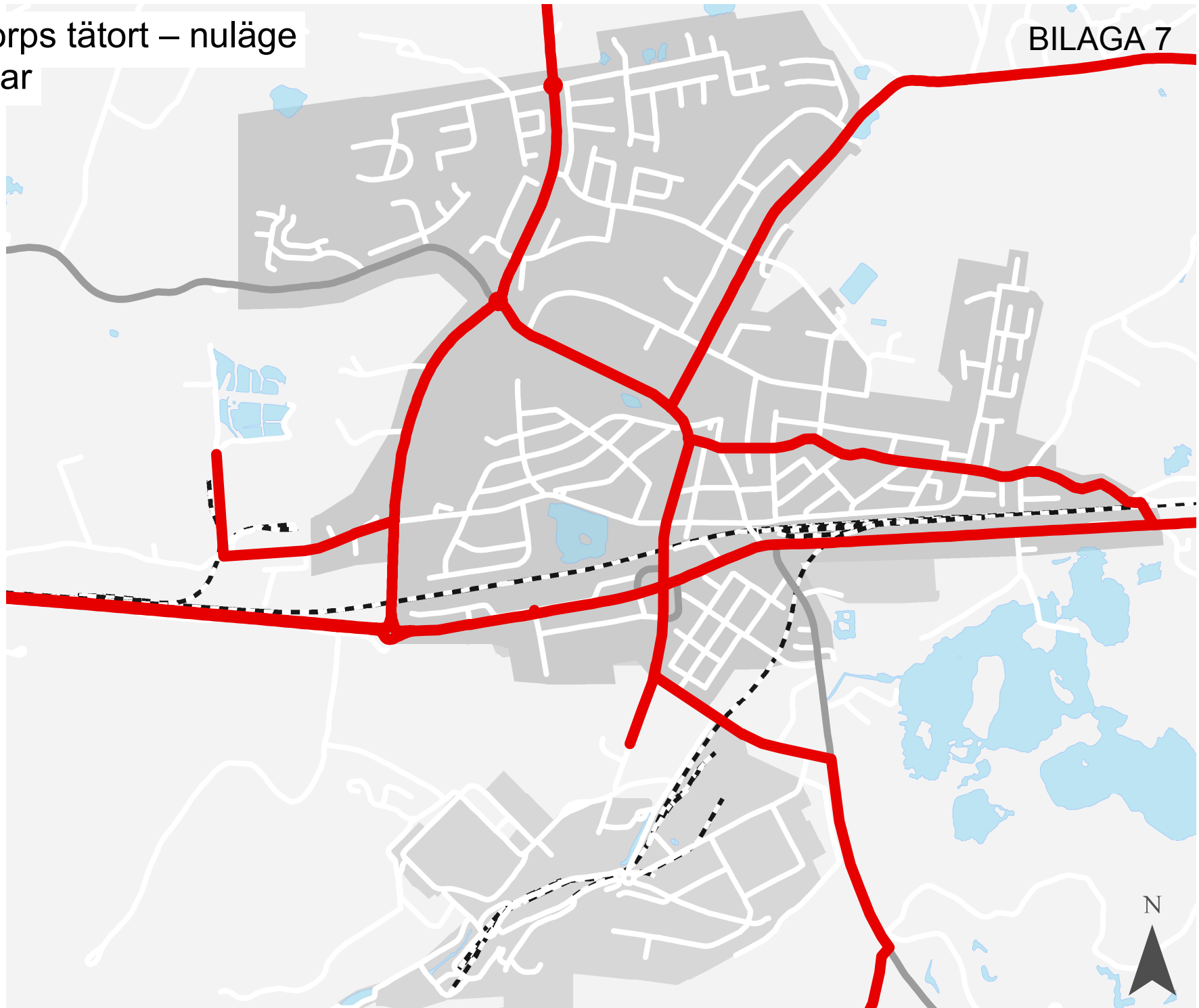
Trafiknät Perstorps tätort – nuläge

Utryckningsvägar

BILAGA 7

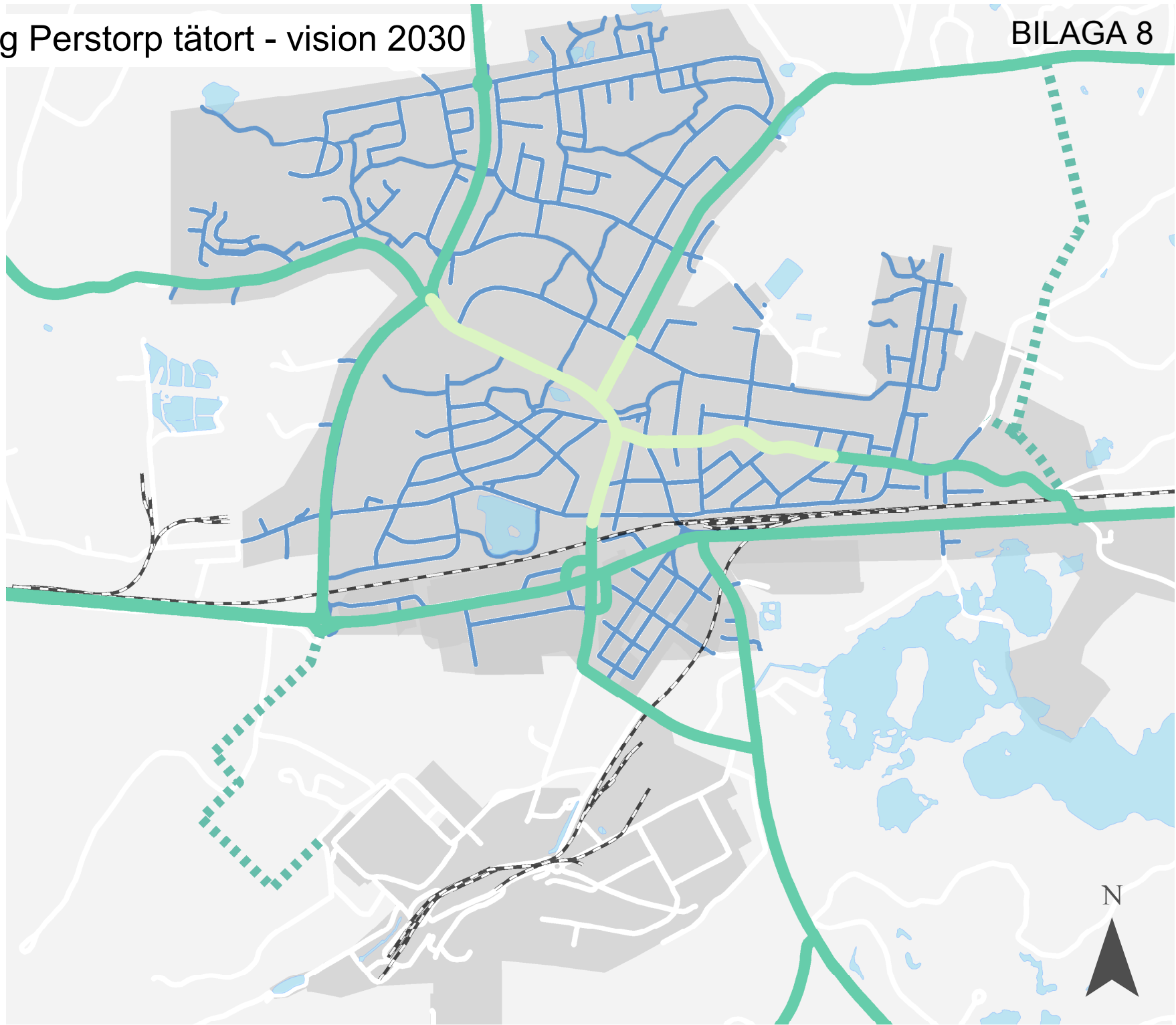
Teckenförklaring

-  Utryckningsvägar
-  Huvudgator
-  Tätort



Teckenförklaring








- Stadsgator
- Huvudgator
- Potentiell ny vägdragnig
- Lokalgator

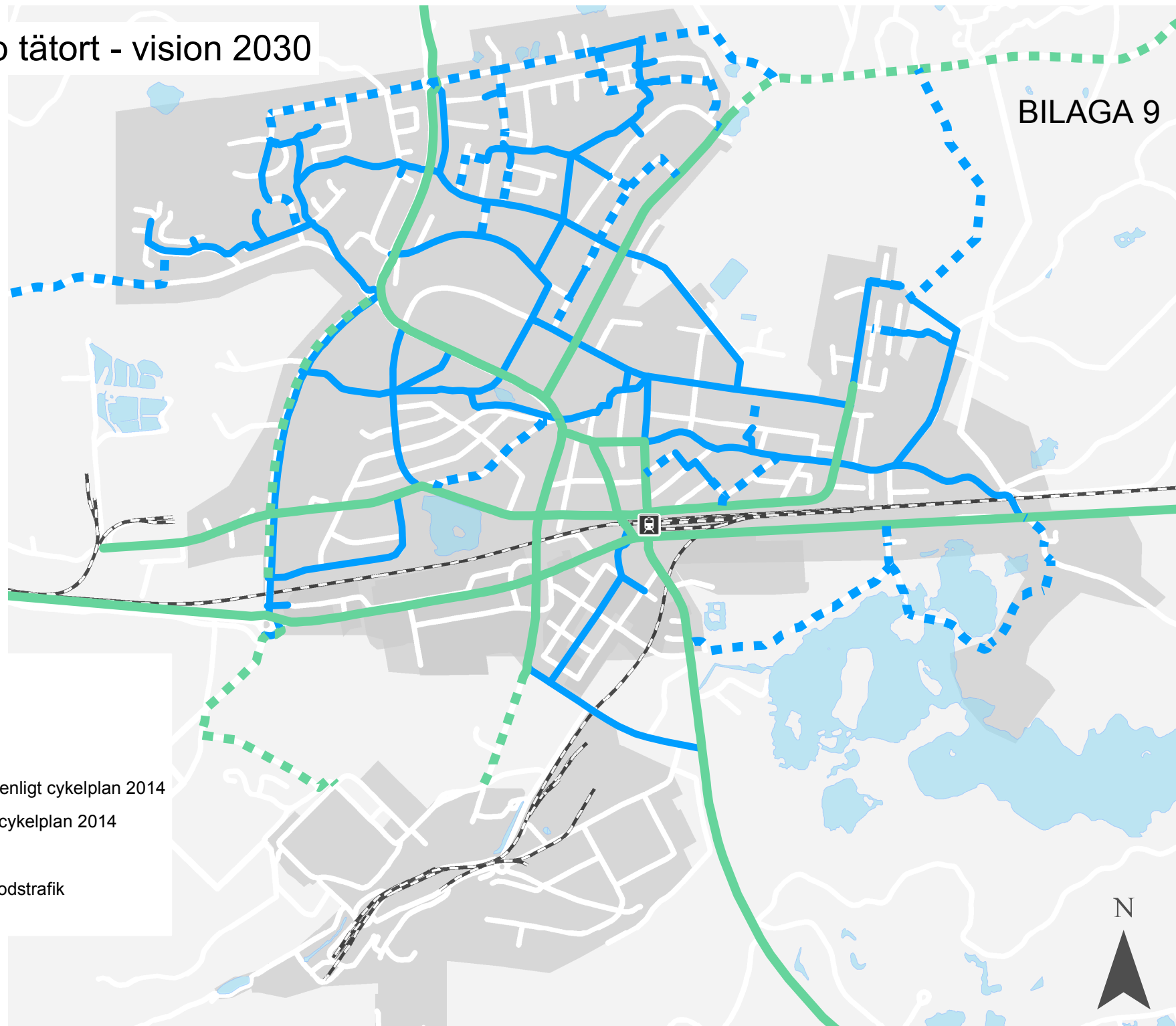


Cykenät Perstorp tätort - vision 2030

BILAGA 9

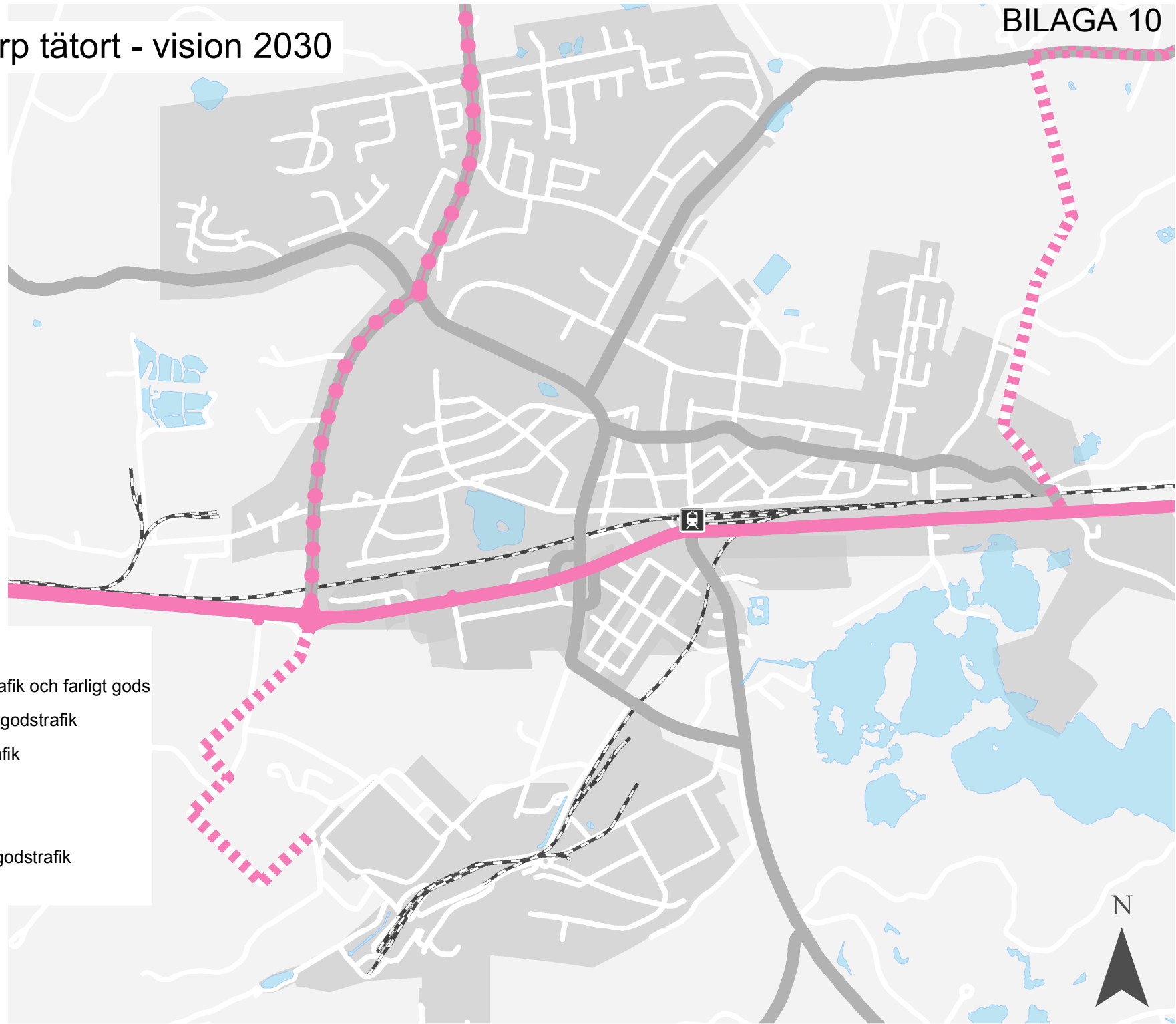
Teckenförklaring

-  Förslag cykelnät
-  Förslag huvudcykelnät
-  Förslag till huvudcykelnät enligt cykelplan 2014
-  Förslag till cykelnät enligt cykelplan 2014
-  Tågstation
-  Järnväg för person- och godstrafik
-  Tätort










Trafiknät Perstorp tätort - vision 2030

BILAGA 10



Teckenförklaring

-  Prioriterad väg för godstrafik och farligt gods
-  Potentiell ny koppling för godstrafik
-  Nedtonad väg för godstrafik
-  Tågstation
-  Huvudgator
-  Järnväg för person- och godstrafik
-  Tätort

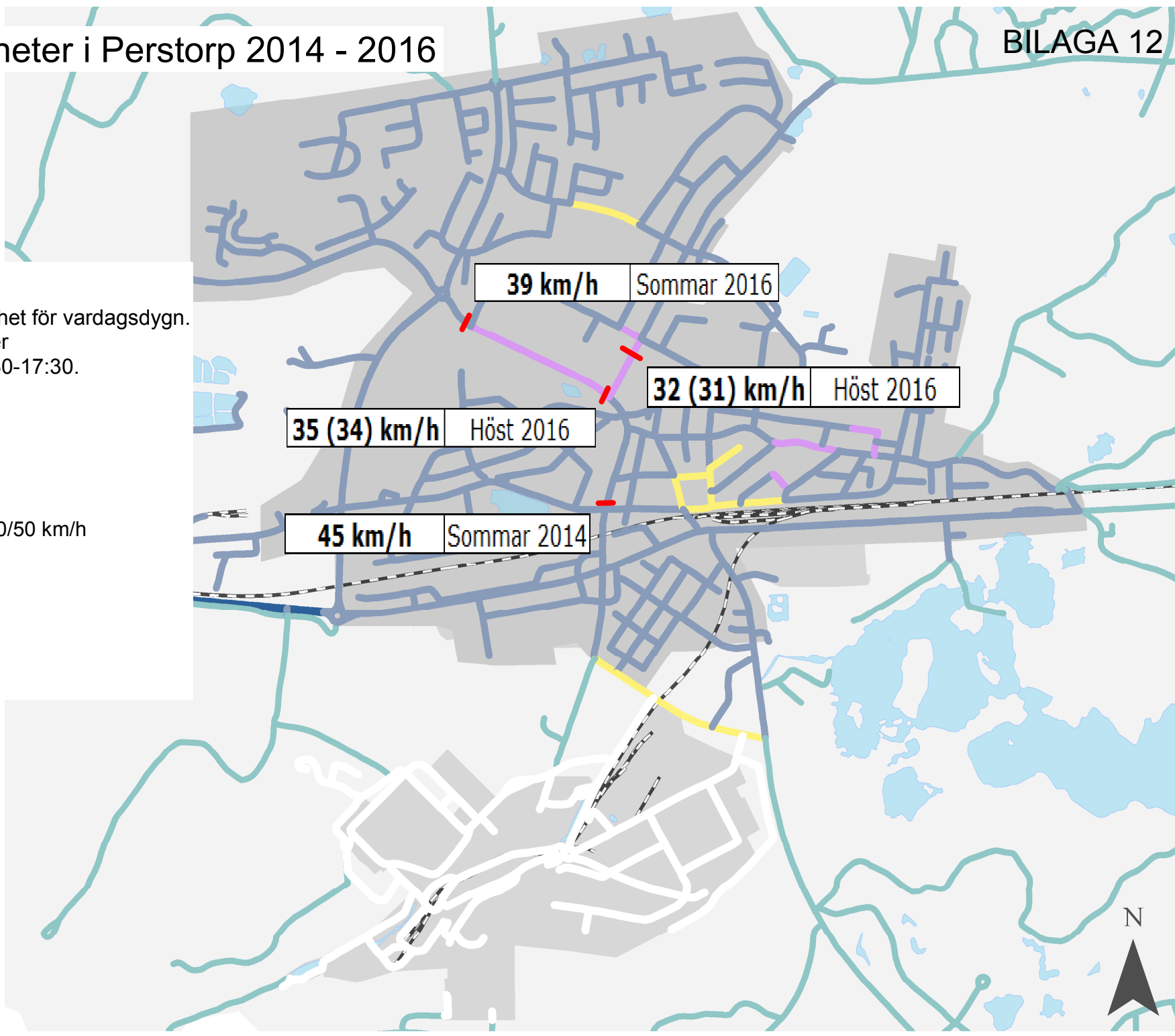


Hastighetsbeteckning

- 30 km/h
- Varierande hastighet 30/50 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h
- Privat väghållare
- Tätort



Uppmätta hastigheter i Perstorp 2014 - 2016



Teckenförklaring

- Mätpunkt, medelhastighet för vardagsdygn. Värden i parentes avser medelhastighet kl. 06:30-17:30.
- Tätort




Hastighetsbeteckning

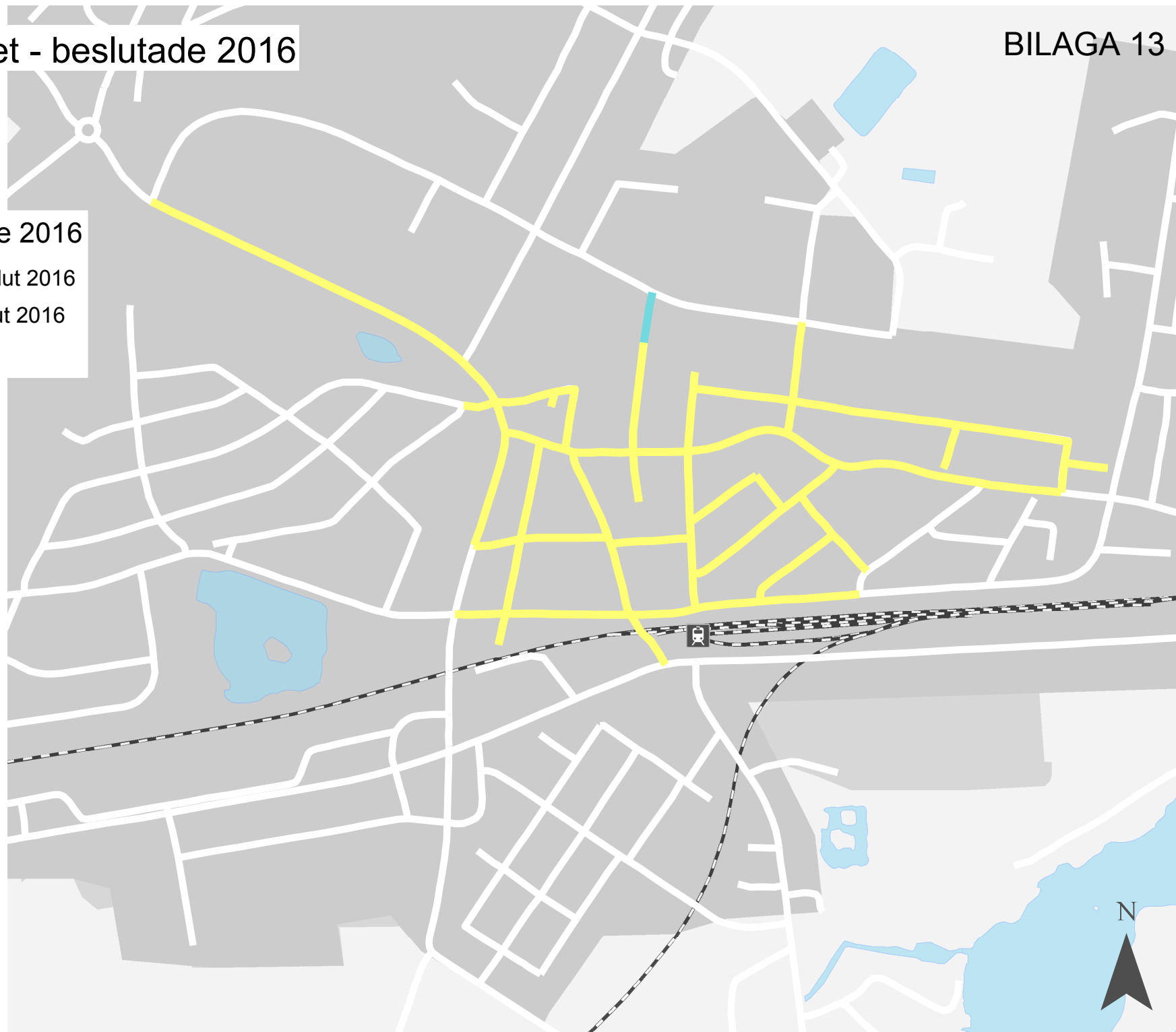
- 30 km/h
- Varierande hastighet 30/50 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h
- Privat väghållare



Skyltad hastighet - beslutade 2016

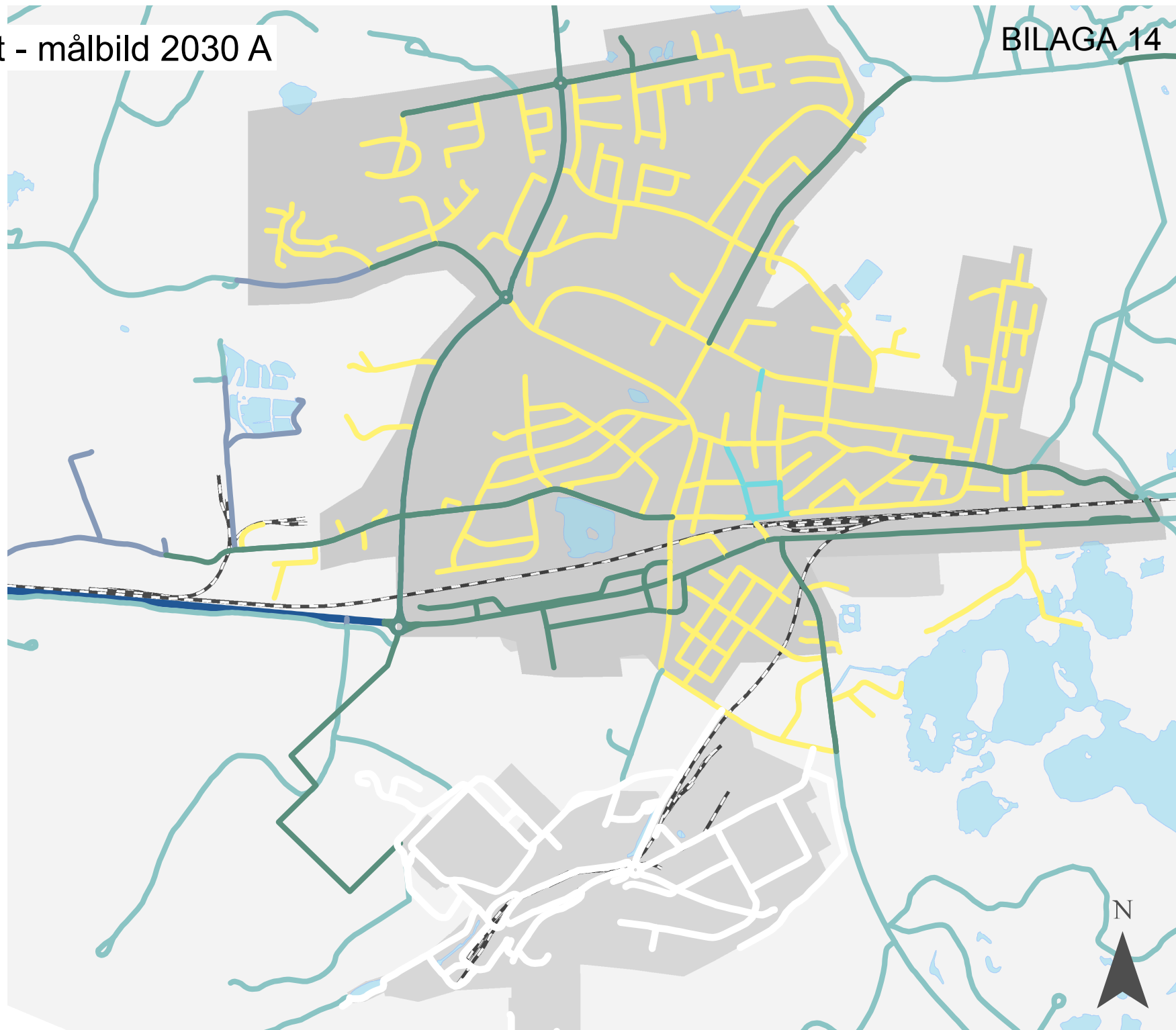
Hastigheter beslutade 2016

-  Gångfart enligt beslut 2016
-  30 km/h enligt beslut 2016
-  Tätort



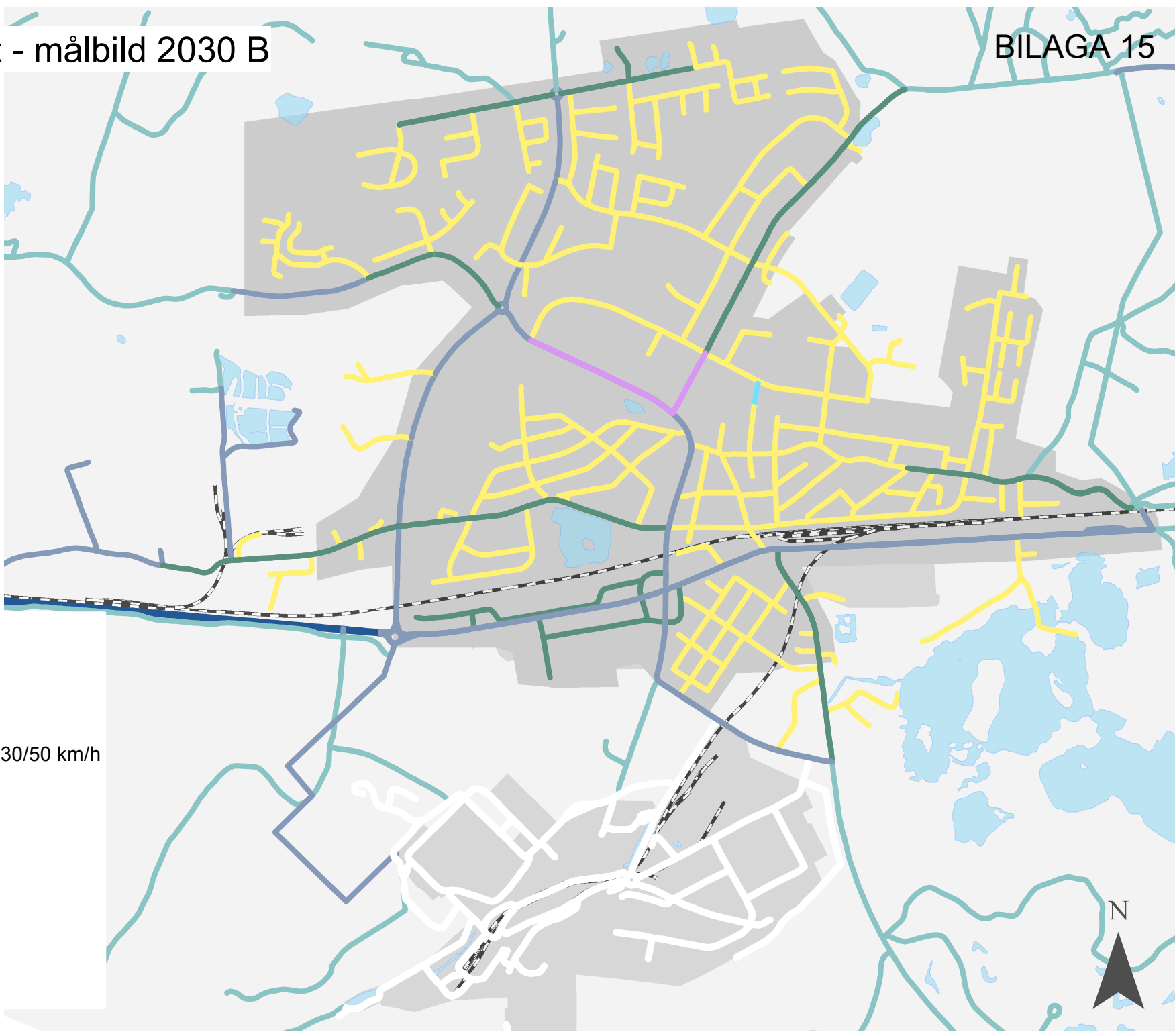
Hastigheter

-  Gångfart
-  30 km/h
-  40 km/h
-  50 km/h
-  70 km/h
-  100 km/h
-  Privat väghållare
-  Tätort






Skyltad hastighet - målbild 2030 B

BILAGA 15



Hastigheter

-  Gångfart
-  30 km/h
-  Varierande hastighet 30/50 km/h
-  40 km/h
-  50 km/h
-  70 km/h
-  100 km/h
-  Privat väghållare
-  Tätort