



TRAFIKSTRATEGI

YSTADS KOMMUN

2019-2030



Trafikstrategi för Ystads kommun

Antagen av kommunfullmäktige i Ystads kommun 2019-05-16, § 94.

Dnr: SAM 2017/77, KS 2019/97

Medverkande Ystads kommun:

Inre arbetsgrupp:

Emilia Löfgren, teknisk chef och projektansvarig

Emma Holgersson, trafikplanerare och projektledare

Anneli Bergström, projektkoordinator

Tobias Gustafsson, trafikingenjör

Alf Qvint, gatuchof

Yttre arbetsgrupp:

Representanter från Tekniska avdelningen,

Stadsbyggnadsavdelningen, Marknads- och näringslivsavdelningen,

Turism, Avdelningen för hållbar utveckling, Ystad hamn.

Konsultstöd från Ramboll:

André Kingstedt, uppdragsledare

Elin Areskoug (t.o.m. juli 2018)

Jan Hammarström

Sara Sundin (layout)

För revidering ansvarar: Tekniska avdelningen

Bild/foto: mostphotos.com (framsida, s 14), Ystads kommun där inget annat anges

FÖRORD

Ystad växer och kommunen beräknas 2030 närma sig 35000 invånare, mellan 3000 och 4000 fler invånare än idag. Samtidigt byggs hamnen ut och Ystad fortsätter att vara en attraktiv kommun för näringslivet. För att skapa goda förutsättningar för invånarna, besökarna och näringslivet att röra sig både i staden, i byarna och på landsbygden även i framtiden, måste trafiken i kommunen som helhet beaktas.

Trafiken i kommunen måste också anpassas till de stora utmaningar vi har i form av klimatförändringar, buller, ohälsa till följd av minskad fysisk rörelse, upplevd otrygghet och risk för trafikolyckor. Samtidigt vill vi värna Ystads unika värden i allt från det öppna slättlandskapet till den medeltida stadskärnan. Trafiken måste helt enkelt bli hållbar; miljömässigt, ekonomiskt och socialt. För att nå en hållbar utveckling av trafiksystemet behöver det bli lättare och attraktivare att resa till fots, med cykel och med kollektivtrafiken istället för med bil. Eftersom gång, cykel eller kollektivtrafik inte alltid och inte för alla kan ersätta bilen, behöver det samtidigt bli lättare att använda fordon med fossilfria drivmedel. Det ska vara lätt att leva och resa hållbart i Ystad.

Med denna trafikstrategi pekar vi ut en riktning för arbetet med trafik- och samhällsplanering i kommunen och visar hur vi tillsammans med övriga aktörer kan planera för att skapa ett mer hållbart trafiksystem i hela Ystads kommun. Trafikstrategin fördjupar och knyter därmed an till kommunens tidigare antagna program och strategier för fysisk planering, miljö, klimat och energi, folkhälsa och cykel.

Per-Olof Lind

Ordförande samhällsbyggnadsnämnden

INNEHÅLL

BEGREPP	4
BAKGRUND	5
Syfte och omfattning	5
Trafik för en attraktiv stad – TRAST	5
Processen	6
Styrdokument och övergripande mål	7
Trender	12
VISION	15
MÅL OCH STRATEGIER	16
Övergripande förhållningssätt	18
Karaktär	22
Resor och transporter	26
Tillgänglighet	30
Trygghet	36
Trafiksäkerhet	40
Miljö och hälsa	44
UPPFÖLJNING	48
Årlig uppföljning	48
Beslutsunderlag	48
Målkonflikter	50
GENOMFÖRANDE	51
Rutiner och arbetssätt	51
Utredningar och handlingsplaner	51

Begrepp

Barriär

Fysiskt eller mentalt hinder som ger upphov till begränsad framkomlighet och tillgänglighet.

Buller

Allt oönskat ljud.

Framkomlighet

Framkomlighet syftar till hur lätt det är att ta sig fram i trafiksystemet. Uttrycks i hastighet, restid och kapacitet.

Fyrstegsprincipen

Metod som används i syfte att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Läs mer på sidan 18.

Hållbarhet

En hållbar utveckling är enligt den så kallade Brundtlandrapporten ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”. Se vidare i faktarutan på sidan 19.

Livsrumsmodellen

En modell för att beskriva olika gators funktion och karaktär, läs mer på sidan 23.

Mobilitetstjänster

Tjänster för att erbjuda mobilitet utan att man behöver äga ett fordon, så kallad delad mobilitet. Exempelvis bil- och cykelpooler.

Mobility management

Beteendepåverkande åtgärder för att få fler att välja att gå, cykla eller åka kollektivt, läs mer på sidan 27.

Nollvisionen

Är ett långsiktigt mål att ingen ska dö eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige.

Resa

En resa är en förflyttning som slutar med ett ärende. En resa kan bestå av flera reselement och innehålla flera olika färdmedel.

Strada

Swedish traffic accident data Acquisition – Nationell databas där trafikolyckor registreras av polisen och akutsjukhusen.

Tillgänglighet

Beskriver möjligheterna för medborgare och näringsliv att nå olika aktiviteter i samhället. För att något ska vara tillgängligt måste alla inklusive barn, äldre och funktionsnedsatta kunna få tillgång till det utan att detta upplevs som svårt eller otryggt.

Trafik

Trafik syftar till människor, gods och information som är i rörelse. Trafik omfattar allt från person- och gods-tågstrafik till gångtrafik.

Trafiksystem

Syftar till den infrastruktur som används för att förflytta trafik men även fordonsflottan och trafikanterna är en del av trafiksystemet.

Trafiksäkerhet

Begreppet trafiksäkerhet syftar till skillnad mot trygghet till faktiska olyckor och skadade. Alla olyckor som sker i trafikmiljö och som orsakar person- eller egendomsskador är trafikolyckor.

TRAST

Förkortning för Trafik för en attraktiv stad. TRAST är en handbok utgiven av Trafikverket, SKL och Boverket med syftet är att fungera som vägledning vid trafikplanering.

Trygghet

Trygghet handlar om människors upplevda känsla. Begreppet är alltså subjektivt och kan variera stort mellan personer.

Bakgrund

SYFTE OCH OMFATTNING

Syftet med denna trafikstrategi är att beskriva vilket förhållningssätt som ska gälla för trafikrelaterade frågor och hur trafiksystemet i Ystads kommun behöver utformas för att utveckla kommunen i önskad riktning. Trafikstrategin tydliggör kommunens ambition och mål för transportsystemet samtidigt som den ger en samlad bild av nuläget och utmaningar framöver.

Trafikstrategin tar sikte på år 2030, vilket är samma tidshorisont som den nya översiktsplanen kommer att ha. Det överensstämmer också med kommunens vision samt fördjupningen av översiktsplanen för Ystad, men också med den nya Regionala transportinfrastrukturplanen som kommer att gälla för perioden 2018-2029.

Trafikstrategin ska utgöra underlag för långsiktiga förändringar och underlätta bedömningen i enskilda frågor i ett större sammanhang. Med hjälp av trafikstrategin underlättas verksamhetsplaneringen framåt genom att planering och uppföljning kan ta stöd i strategins uppsatta mål.

Utifrån trafikstrategin kan behov av åtgärder identifieras och genomföras. För vissa områden behöver konkreta handling- eller åtgärdsprogram tas fram, vilket blir nästa steg. Exempel på sådana planer/program är till exempel trafiksäkerhetsprogram, parkeringsstrategi och handlingsplan för säkra skolvägar.

Trafikstrategin omfattar hela Ystads kommun och hanterar trafikslagen gång, cykel, moped, kollektivtrafik (buss och tåg), biltrafik och godstrafik.

TRAFIK FÖR EN ATTRAKTIV STAD – TRAST

TRAST, ”Trafik för en attraktiv stad”, är en familj av handböcker som ges ut av Sveriges kommuner och landsting (SKL) tillsammans med Trafikverket. I TRAST-familjen finns flera olika delar, bland annat en del som beskriver arbetsprocessen för kommunala trafikstrategier.

TRAST utgår från sex stadsbyggnadskvaliteter:

- Stadens (kommunens) karaktär
- Resor och transporter
- Tillgänglighet
- Trafiksäkerhet
- Trygghet
- Miljö och hälsa

Kvaliteterna beskriver hur dessa egenskaper främjar eller står i konflikt med önskad utveckling av olika trafikslag. Stadsbyggnadskvaliteterna har använts som utgångspunkter för beskrivning och analys av nuläget i trafikstrategin och presenteras närmare i [Mål och strategier](#).

Väghållaransvar

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. Staten är generellt väghållare för allmänna vägar (europa-vägar, riksvägar och länsvägar). Kommunen är väghållare för kommunala gator samt kommunala gång- och cykelvägar eller gångbanor. Ansvaret för enskilda vägar ligger på fastighetsägarna eller sammanslutningar av fastighetsägare, till exempel samfällighetsföreningar.

Kommunen kan, genom att besluta om en lokal trafikföreskrift, bestämma vilka områden i kommunen som ska vara så kallade ”tättbebyggda områden. Inom tättbebyggda områden kan kommunen sedan besluta om lokala trafikföreskrifter som anger vilka särskilda trafikregler som ska gälla för en viss väg, vägsträcka eller område. De särskilda trafikreglerna kan till exempel avse hastighetsgränser, stopplikt och väjningsplikt, gångfartsområde eller parkering. Vilka trafikregler kommunen kan besluta om beror på om gatorna är statliga, kommunala eller enskilda.

Kommunen har alltså främst inflytande över de kommunala gatorna men kan genom påverkansarbete även påverka det statliga vägnätet. Trafikstrategin ger en riktning för kommunens arbete med trafikplanering oavsett väghållare.

PROCESSEN

Arbetet med att ta fram trafikstrategin har drivits som en process i fyra steg. I det första steget gjordes inledande analyser och insamling av underlagsmaterial. Bland annat hölls tidig dialog med olika intresseorganisationer inom kommunen såsom byalagsrådet, näringslivsrådet, Ystad handikappsråd/HSO och SAM-gruppen i ungdomsfullmäktige för att förankra strategin och fånga upp behov och utmaningar från dessa grupper.

För att få in underlag kring vad medborgarna i kommunen har för bild av trafiken fanns en digital enkät ute på kommunens hemsida våren 2018.

Totalt svarade 621 personer på enkäten varav ca hälften bodde i tätorten Ystad. Av de svarande var 56 % kvinnor och 42 % män. Frågorna i enkäten rörde färdmedelsval och synen på tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet i trafiken i kommunen. Resultatet från enkäten har använts som underlag till den nulägesanalys som finns i [Mål och strategier](#).

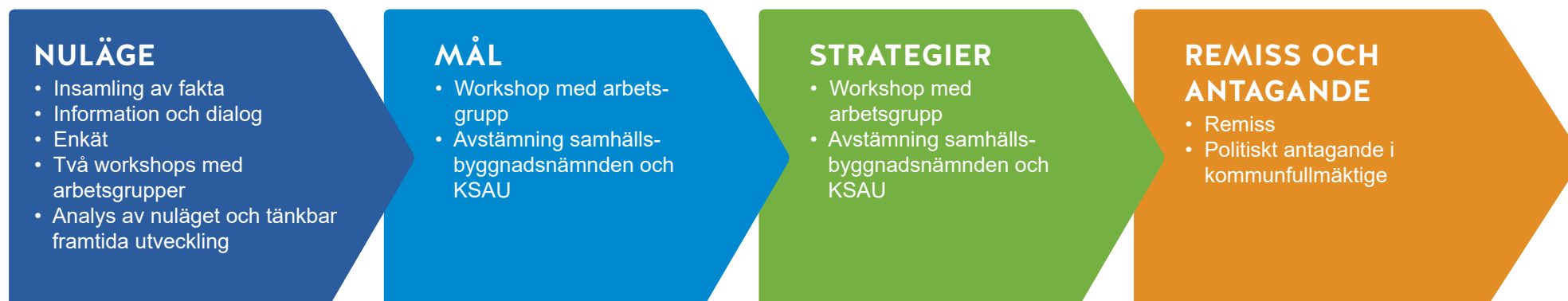
I det andra och tredje steget togs mål och därefter strategier för trafiken i kommunen fram med utgångspunkt i kommunens övriga styrdokument och de utmaningar som identifierades i det tidigare arbetet.

Trafikstrategin har tagits fram av tekniska avdelningen med stöd från kommunens övriga verksamheter.

I arbetsgruppen har representanter från stadsbyggnad, marknads- och näringslivsavdelningen, avdelningen för hållbar utveckling, turism och Ystad hamn ingått.

En referensgrupp bestående av representanter från övriga delar av kommunens organisation har bidragit i arbetet.

Under perioden oktober 2018 - januari 2019 var trafikstrategin på remiss både internt på Ystads kommun och till externa parter såsom grannkommuner, berörda statliga och regionala organ, intresseorganisationer och politiska partier.



Översiktlig beskrivning av processen för att ta fram trafikstrategin.

STYRDOKUMENT OCH ÖVERGRIPANDE MÅL

Ystad kommuns vision är:

”Ystad är porten till framtiden och omvärlden. Här finns en god miljö för kreativa idéer. Företagen verkar såväl lokalt som globalt. Mångfald av fritid och kultur och nyskapande aktiviteter. Attraktiva och havsnära boenden i allt från den medeltida stads-kärnan till den öppna landsbygden. Ystad är den lilla staden med de stora möjligheterna”.

Trafikstrategin ska med hjälp av målsättningar och strategier för hur trafiken i kommunen ska utvecklas bidra till att redan satta mål på lokal, regional och nationell nivå uppnås. Målen i trafikstrategin ska stötta och samverka med målen i övriga styrande dokument för att tillsammans skapa ett attraktivt Ystad. Detta innebär att ramarna för trafiken i kommunen till stora delar redan är satta. I kommande avsnitt presenteras de mål som redan finns på nationell, regional och kommunal nivå och som har inverkan på trafikplaneringen i kommunen.

Nationella mål

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen som antagits av riksdagen är en grundläggande förutsättning för trafiken i hela landet. Det övergripande målet är:

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Det övergripande målet stöds av två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmål: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

[Läs mer \(Trafikanalys, trafa.se\)](#)

Miljömål

Det nationella inriktningsmålet för miljöpolitiken, det så kallade ”Generationsmålet”, lyder enligt följande:

”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sverige”.

Det finns 16 nationella miljökvalitetsmål varav flera har kopplingar till trafik och transporter. Dessa handlar bland annat om begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, ingen övergödning och god bebyggd miljö. Kommunens miljöprogram är en lokal tillämpning av de nationella miljökvalitetsmålen.

[Läs mer \(sverigesmiljomal.se\)](#)

Klimatpolitiskt ramverk

2017 beslutade riksdagen om att införa ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige med nya klimatmål till 2030, 2040 och 2045. Klimatmålet mot 2045 innebär att ”Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp”. Det finns även ett specifikt mål för transportsektorn som innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 % senast år 2030 jämfört med år 2010.

[Läs mer \(naturvardsverket.se\)](#)

Agenda 2030

FN:s medlemsländer, däribland Sverige, antog 2015 Agenda 2030 som inrymmer 17 globala mål för hållbar utveckling. De 17 globala målen har i sin tur 169 delmål. De globala målen är integrerade och odelbara vilket betyder att inget mål kan nås på bekostnad av ett annat. Framgång krävs inom alla områden för att målen ska kunna uppnås. Målen nedan har stor koppling till trafiksystemet, resor och transporter.

[Läs mer \(agenda2030delegationen.se\)](#)

Mål för folkhälsa och utsatta grupper

Det övergripande nationella folkhälsomålet är att *skapa sambälliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation*. Åtta målområden finns för folkhälsoarbetet där några berör trafik och transporter, till exempel ”Boende och närmiljö”, ”Levnadsvanor” samt ”Kontroll, inflytande och delaktighet”.

Regionala mål

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Region Skåne antog under 2017 ”Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050”. I strategin anges en riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de uppsatta målen. Strategin är vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem. Strategin tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne 2030” och ”Strategier för Det flerkärniga Skåne”.

För att kunna möta framtida utmaningar är kärnan i strategin en förändrad färdmedelsfördelning, både för persontrafik och gods. De uppsatta regionala målen anger att andelen bilresor ska minska från 58 % 2013 till 42 % 2030 samtidigt som andelen resor med cykel och kollektivtrafik ökar.

När det gäller godstrafiken är målet att andelen gods som transporteras med lastbil, uttryckt i tonkilometer ska minska från 58 % år 2006 till 40 % år 2050.

[Läs mer \(skane.se\)](#)

Infrastrukturstrategi för sydöstra Skåne

Ystads kommun ingår i SÖSK (Sydöstra Skånes samarbetskommitté). Inom SÖSK har en infrastrukturstrategi tagits fram som just nu är under omarbetning.

Det yttersta målet med strategin är att förbättra infrastrukturen i sydöstra Skåne. Människor ska känna förtroende för kollektivtrafiken och kunna bo/bosätta sig i sydöstra Skåne och ändå kunna pendla till och från starka arbetsmarknader. Vidare att fler företag ska vilja etablera sig i sydöstra Skåne då de känner tillförlit att arbetskraft kan pendla till och från arbetsplatserna.

[Läs mer \(sydostskane.se\)](#)



Dessa av FN:s globala mål för hållbar utveckling har stor koppling till trafiksystemet, resor och transporter.

Kommunala mål

Övergripande mål

Kommunfullmäktige har antagit sju övergripande mål som ska ligga till grund för kommunens målstyrning och ska implementeras i alla verksamheter. Varje övergripande mål har brutits ner till strategiska mål inom kärnområdena tillväxt, kultur, miljö, utbildning samt vård och omsorg. De mål med störst relevans för trafiken i kommunen presenteras i tabellen nedan.

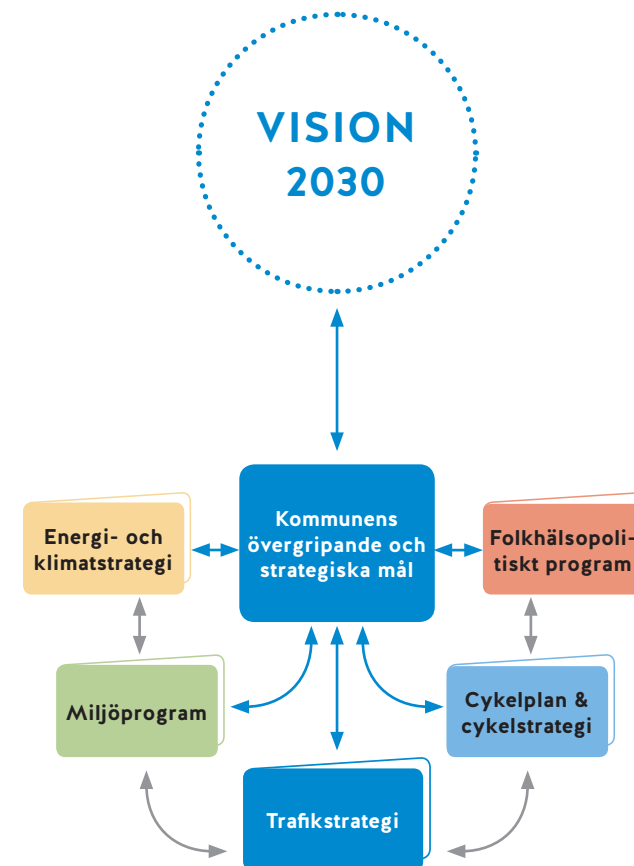
Övergripande och strategiska mål för Ystads kommun.

Övergripande mål	Strategiska mål
1 % befolkningsökning	Säker och effektiv infrastruktur, inklusive utbyggt fibernät i hela Ystads kommun
	Stimulera och utveckla turism och näringsliv
Ystads kommuns verksamhet ska arbeta utifrån Miljöhandlingsprogrammet och Folkhälsoprogrammet	Fossilbränslefri och klimatneutral kommun 2020 - Ystads kommuns fordon ska drivas av förnybar energi

Översiktsplan

Parallellt med framtagandet av trafikstrategin pågår arbetet med en ny översiktsplan för Ystads kommun. Trafikstrategin utgör ett viktigt underlag för översiktsplanen. Kommunfullmäktige har beslutat att följande strategier, som i olika grad påverkar trafikplaneringen i kommunen, ska vara vägledande för arbetet med översiktsplanen:

- **Möjligheter:** I kommunen Ystad ska möjligheter skapas och tas tillvara
- **Boende:** I kommunen Ystad ska det finnas rätt boende på rätt plats
- **Identitet:** I kommunen Ystad ska varje ors/bys identitet lyftas fram
- **Värden:** I kommunen Ystad ska vi värna våra värden
- **Nära:** I och till kommunen Ystad ska allt kännas nära



Trafikstrategins förhållande till andra kommunala styrdokument relaterade till trafik.

Fördjupad översiktsplan

2016 antogs ”Staden Ystad 2030, fördjupning av översiktsplanen för Ystad kommun”. Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) utgår från fem strategier:

- Mera Ystad
- Staden möter havet
- Förädla staden
- Stad möter land
- Klimatet förändras

I FÖP:en anges att det ska bli enklare att gå, cykla samt åka kollektivt i kommunen. Detta innebär bland annat att nya bostäder främst ska tillkomma i form av förtätning samt byggas i kollektivtrafiknära lägen som även ger goda pendlingsmöjligheter med cykel. Utbyggnad av bostäder och verksamheter ska främst ske genom förtätning innanför Dag Hammarskjölds väg, i stadsnära byar och i stationsnära läge.



Riktlinjer för bostadsförsörjning

Kommunen antog 2018 nya riktlinjer för bostadsförsörjning. Flera av riktlinjerna är relevanta för kommunens trafikplanering. Dessa är:

- **Förtätning i centralorten och stationsorterna**
Vi vill växa och utöka bostadsbeståndet i en takt som möter behovet från en växande befolkning, och samtidigt stärka Ystad som regional kärna och bygga ett samhälle för hållbara transporter.
- **Kommunal service i bostäders närområde**
Vi vill att alla kommunens invånare har god tillgång och närhet till kommunal service, så som förskola och skola. Kommunal service i bostäders närområde bidrar till kommunens attraktivitet som boendekommun för positiv demografisk befolkningsbalans.
- **Boendemiljöer med tillgång till bred arbetsmarknad**
Vi vill vara en boendekommun med god tillgång till en bred arbetsmarknad, där det är lätt att få vardagen att fungera. God tillgång till arbete är avgörande för att vara en attraktiv boendekommun.
- **Blandad bebyggelse med mötesplatser i alla kommunens delar**
Vi vill att alla kommunens delar ska upplevas trygga och främja integration och möten mellan människor.

Miljöprogram 2014-2020

Miljöprogrammet utgörs av ett övergripande mål samt fem strategiska miljömål. Det övergripande målet går i linje med det så kallade ”generationsmålet”:

”Ystads kommun överlämnar till nästa generation ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför kommunens, regionens och Sveriges gränser.”

Det finns 5 strategiska miljömål som bygger på Länsstyrelsen i Skånes identifierade utmaningar där de nationella miljökvalitetsmålen är inarbetade.

Det område som framförallt berör trafiken i kommunen är strategiområde 5: ”Transporter och infrastruktur är miljöanpassade och möjligheter finns till ett liv fritt från fossilt bränsle”.

För att nå målet måste det enligt miljöprogrammet ske en omställning till förnybara drivmedel samtidigt som transportefterfrågan minskar, hållbara transportsätt främjas samt fordon och infrastruktur görs mer miljöanpassade.



Energi- och klimatstrategi

Energi- och klimatstrategin antogs av kommunfullmäktige 2015. Strategin utgår från fem utvalda fokusområden som tillsammans ska bidra till kommunens övergripande mål inom energi- och klimatområdet samt specifika klimatmål för år 2030. Fokusområdena ska utifrån deras olika perspektiv tillsammans hantera klimatutmaningen och verka mot strategins övergripande mål att *"I Ystads kommun är det lätt att leva, bo och resa energieffektivt och fossilbränslefritt. [...]"*.

Energi- och klimatstrategin innehåller specifika mål som sammantaget innebär en tydlig satsning på minskad biltrafik till förmån för gång, cykel, och kollektivtrafik och en övergång till fossilfria drivmedel i kommunens egna fordon.

100 % fossilbränslefritt Skåne 2020

Klimatsamverkan Skåne driver uppdraget "100 % fossilbränslefritt Skåne 2020". I Ystads kommun antogs utmaningen av kommunstyrelsen 2012. Utmaningen omfattar kommunen som organisation och dess verksamheter inklusive de kommunala bolagen och innebär att kommunens verksamhet, inklusive transporter, ska vara helt fossilbränslefri senast 2020. Detta mål är också inkluderat i energi- och klimatstrategin och bland de strategiska målen.

Folkhälsopolitiskt program

Kommunfullmäktige har antagit ett folkhälsopolitiskt program för Ystad för åren 2013-2018 som baseras på det övergripande nationella folkhälsomålet "att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen". Av de utpekade målområdena har "delaktighet och inflytande", "trygga och goda uppväxtvillkor" och "ökad fysisk aktivitet" en tydlig koppling till trafiken i kommunen. Målområdena innebär att möjligheterna till delaktighet i kommunens processer ska öka, att samhällsplaneringen ska utgå från barnperspektivet och att möjligheter till fysisk aktivitet ska integreras i samhällsplaneringen.

En revidering pågår av det folkhälsopolitiska programmet.

Näringslivsstrategi

Syftet med näringslivsstrategin är att genom hållbar utveckling av näringslivet skapa förutsättningar för fler invånare, vilket för med sig en förbättrad service, utvecklad infrastruktur och möjligheter till större utvecklingsprojekt i kommunen.

God infrastruktur i kommunen pekas i strategin ut som en av punkterna för ett "annorlunda företagsklimat".

Cykelstrategi och cykelplan

Cykelstrategin antogs under 2015 och cykelplanen 2018. Syftet med dessa dokument är att ta ett helhetsgrepp om de frågor som kan bidra till en ökad andel cyklister i Ystad samt till och från omkringliggande byar och landsbygd. Målet är att belysa cykelfrågor och öka kunskapen kring cykelanvändandet i kommunen för att lättare kunna integrera den i övrig planering. Strategin syftar till att på en övergripande nivå visa på ett antal områden som bör hanteras för att förbättra och öka cykelanvändandet i kommunen.

Cykelplanen anger att det övergripande målet för cykelplaneringen i kommunen är att andelen resor som sker med cykel ska öka med 35 % under åren 2018-2028. Samtidigt ska antalet allvarligt eller måttligt skadade cyklister och mopedister i kommunen inte öka.



TRENDER

Samhället förändras hela tiden, vilket innebär att förutsättningarna för planeringen också förändras. Nedan beskrivs ett antal större trender, med fokus på infrastruktur och bebyggelse, som påverkar och som kommer att påverka den fysiska samhällsplaneringen i Sverige.

Globalisering och regionalisering

Globalisering är en ekonomisk, politisk och kulturell process som pågått under lång tid, men som accelererat de sista decennierna. Högre utbildningsnivåer, bättre kommunikationer och en allt snabbare teknikutveckling har möjliggjort en globalisering som innebär att ekonomier och människor rör sig över gränser.

Parallellt med globaliseringen sker också en regionalisering. I storstadsområden med flera regionala kärnor blir vi allt mer regionala i vårt sätt att se på samhället. Snabba förbindelser mellan olika orter gör det möjligt att inte bara bo och verka i en stad utan i en hel region. Detta gäller även för Ystad som ingår idag i en lokal arbetsmarknadsregion som omfattar hela västra och södra Skåne.

Urbanisering

I Sverige och världen pågår en långvarig och kraftfull urbanisering som innebär att människor flyttar från landsbygden in till städer. Även i Ystads kommun sker en urbanisering där en allt större andel av befolkningen

bor i någon av kommunens tätorter. Idag bor 17 % av kommunens befolkning på landsbygden jämfört med 29 % år 1965.

Generellt sätt leder urbaniseringen till ett större fokus på yteffektivitet i städerna när det gäller områden avsedda för boende och transport. Det ökade trycket på städerna ställer stora krav på till exempel bostäder, infrastruktur och integration. Urbaniseringen leder bland annat till tätare städer, regionförstoring, glesare landsbygd och ökade krav på en attraktiv livsmiljö.

Naturresurser blir bristvara

Viktiga resurser som har stor inverkan på vår välfärd och dagliga liv kommer bli bristvaror i framtiden. Detta leder dels till höjda energi- och råvarupriser och dels till ökad återvinning och resurseffektivitet. Det privata ägandet kan också minska till förmån för deläggande och samutnyttjande. Även markanvändning kommer att påverkas då konkurrensen mellan odlingsbara ytor, biomassa och levnadsyta ökar.

Klimatförändringar

Vi står inför ett förändrat klimat i framtiden, med temperaturhöjning till följd av utsläpp av växthusgaser. I Sverige kan ett förändrat klimat innebära förhöjda havsnivåer, mer nederbörd, förskjutning av årstiderna samt hårdare och fler stormar. Infrastrukturen och bebyggelsen måste anpassas för att hantera dessa förändringar i klimatet. Att begränsa klimatpåverkan är en av

vår tids största utmaningar. Klimatförändringarna ställer krav på både kraftiga utsläppsminskningar och anpassning till det förändrade klimatet.

Befolkningsförändringar

Den totala befolkningen ökar både i världen och Sverige. I Sverige ökar befolkningen på grund av ett högre födelsetal samt immigration samtidigt som människor lever allt längre. En större andel äldre människor i befolkningen ställer högre krav på samhället, på den fysiska miljön och på bostäderna. Äldre människor har i minskande grad tillgång till bil, de lever i ökande grad i ensamhushåll och de får med stigande ålder bristande rörlighet.

Delningsekonomi

Tillgångar och tjänster som delas mellan privatpersoner, så kallad delningsekonomi, blir allt vanligare. Inom området resor och transporter finns troligen mycket potential inte minst med tanke på hur stor del av dygnet till exempel en bil står still. Andra möjliga exempel skulle kunna vara cykelpooler i bostadsområden.

Livsstil och identitet

Våra värderingar och beteenden ändras över tiden. Idag finns det förväntningar på att kunna göra individuella val i många avseende, t.ex. typ av bostad, skola och transportmedel. Samtidigt som denna individualism präglar dagens samhälle, finns också trender mot ökat

samhällsengagemang och delningsekonomier där varor och tjänster delas av flera.

Trenden har också gått mot att vi har alltmer stillasittande arbete och rör oss mindre. Samhället har byggts på ett sätt som inte uppmuntrar till fysisk aktivitet. En central utmaning är att vända en planering som länge prioriterat biltrafik framför naturlig vardagsmotion som gång och cykling.

Resmönster

Det finns trender som både talar för och emot ökat resande. Våra allt mer specialiserade yrkesroller och fritidsaktiviteter samt ökade valmöjligheter avseende till exempel förskola och skola ökar behovet av att resa. Samtidigt pågår en digitalisering som möjliggör ett mer flexibelt arbetssätt, både gällande tid och plats. Möjligheten att arbeta hemifrån eller på varierande tider kan leda till både färre resor och att resandet sprids ut över dygnet.

Bilnehav

En trend är att antalet unga som tar körkort sjunker och att förstagångsbilköpare blir äldre. Andelen av 18-24-åringarna i landet som har B-körkort har sjunkit från ca 75 % år 1980 till drygt 60 % år 2011. Under senare år har det också blivit vanligare med olika former av bilpooler. Att ha tillgång till bil utan att behöva bekosta eget ägande har stor potential och skapar även utrymme för ett effektivare markutnyttjande.

Ny teknik

Utvecklingen av ny teknik och elektronisk kommunikation förändrar människors vardag. Ny teknik påverkar både behovet av resor och transporter samt tekniska lösningar för transporterna.

Ny teknik har förändrat människors vardag genom nya mönster för till exempel konsumtion, arbete och fritid. Behovet av att resa kan minska när inköp kan göras genom näthandel och arbete kan ske hemifrån. Samtidigt kan godstrafiken öka med anledning av den ökade näthandeln.

Det finns stora förhoppningar om att ny teknik skall lösa stora samhällsproblem som ökande koldioxidutsläpp och energibrist. Med ett ökande välbstånd hos allt fler är det dock mest troligt att ny teknik inte räcker till för att lösa alla miljö- och energiproblem. Det kommer också krävas förändringar i beteende och livsstil.

Autonoma fordon

Ett autonomt fordon är ett fordon som helt eller delvis kan styra sig själv utan att en människa ansvarar för kontrollen. Autonoma fordon beräknas finnas på marknaden någon gång under 2020-talet.

En av fördelarna med autonoma fordon är att vägens kapacitet förväntas öka, och att antalet olyckor minskar. Autonoma bussar kan också göra att det är billigare att köra kollektivtrafik och därmed kan utbudet

ökas på sträckor som idag har gles eller ingen kollektivtrafik.

Många av de positiva effekterna såsom ökad vägkapacitet förväntas dock komma först när andelen autonoma fordon är hög vilket kommer att ta mycket lång tid. En förutsättning för att autonoma fordon ska ge positiva effekter på samhället som helhet är att de autonoma fordonen används i någon form av delat ägande, till exempel genom bilpool, och som komplement till gång- cykel och kollektivtrafik. Detta förutsätter satsningar på goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik för att den ökade tillgängligheten till bilen inte ska göra att efterfrågan på bil ökar och de negativa effekter biltrafiken har därmed förstärks.



Självkörande bussar i Tallinn. Foto: Arno Mikkor (EU2017EE) (CC BY 2.0)



Vision

Utifrån kommunens vision för 2030 (se sidan 9) har en vision för trafiksystemet tagits fram:

Ett hållbart trafiksystem i hela Ystads kommun

Ystads kommun har ett trafiksystem som skapar goda förutsättningar till att leva, bo och resa energieffektivt och fossilbränslefritt i hela kommunen, i staden såväl som i byarna och på den levande landsbygden.

Trafiksystemet erbjuder tillgänglighet med god kvalitet för både invånare, besökare och näringsliv. Trafiksystemet är användbart, tryggt och säkert för alla och bidrar till en förbättrad hälsa bland kommunens invånare.

Utformningen och uppbyggnaden av trafiksystemet bidrar till att skapa en god miljö där kommunens unika värden värnas, från den medeltida stadskärnan till den öppna landsbygden. Genom målinriktad planering, samverkan, delaktighet och innovativa lösningar skapas ett långsiktigt hållbart trafiksystem i hela kommunen.



Mål och strategier

Med utgångspunkt i kommunens befintliga mål och en nulägesanalys av dagens trafiksystem, har mål för trafiken och strategier för att nå målen tagits fram. Målen och strategierna är indelade enligt stadsbyggnadskvaliteterna i TRAST. Utöver dessa finns fem övergripande förhållningssätt. Alla mål och strategier samverkar med varandra och för att nå framgång behöver vi arbeta med alla perspektiv parallellt.

I tabellen till höger sammanfattas de identifierade utmaningarna, strategierna och målområdena. I kommande avsnitt utvecklas nulägesanalysen och strategierna för respektive område.

Ystad är en kommun med många kvalitéer så som sin unika karaktär, de många turistmålen och närheten inom Ystad stad. Stationerna i Ystad, Svarte och Köpingebro bidrar till goda regionala kopplingar. Kommunen står ändå inför ett antal framtida utmaningar. Målet om ökad befolkningstillväxt kommer att innebära en ökad mängd resor. Kommunens befolkning är idag i stor utsträckning bilorienterad. Kommunen möter även stora utmaningar i form av Ystad hamns kommande utbyggnad och förväntade ökningen av transporter till och från hamnen. Hamnen utgör en viktig del av kommunens näringsliv samtidigt som den tungt belastar trafiksystemet. Kommunen möter även utmaningar i en av dess främsta tillgångar, attraktionskraften för turister och den ökning av trafiken som sker på sommaren.



Hamngatan i Ystad. Foto: Johan Wessman (CC BY 3.0)

Sammanfattning utmaningar, strategier och mål

UTMANINGAR	STRATEGIER	MÅL
Karaktär		
<ul style="list-style-type: none"> De större vägarna och järnvägarna utgör barriärer genom kommunens orter. Turismen innebär hög belastning på trafiksystemet under sommaren. Utformningen av trafiksystemet svarar inte alltid mot funktionen och karaktären. 	<ul style="list-style-type: none"> Trafiksystemet ska utformas med människan i centrum Arbeta med integrerad trafik- och samhällsplanering Underlätta för turism med hållbara färdmedel Arbeta för att effektivisera användningen av ytor för bilparkering 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunens olika unika karaktärer ska utvecklas och de positiva värden som finns ska förstärkas. Hållbara trafikslag ska prioriteras i planeringen av trafiksystemet i kommunen.
Resor och transporter		
<ul style="list-style-type: none"> Kommunens befolkningsökning innebär fler resor. Transporternas miljö- och klimatpåverkan. Bilkulturen är utbredd i kommunen. Andelen bilresor ökar. Godstransporter med lastbil ökar. 	<ul style="list-style-type: none"> Det ska vara lätt att resa hållbart - prioritera gång, cykel och kollektivtrafik Arbeta med mobility management för ökat hållbart resande Låt kommunen föregå med gott exempel Omfamna ny teknik för att stötta hållbara resor 	<ul style="list-style-type: none"> År 2030 ska Ystadsbornas resor ske till större del till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och mindre med bil.
Tillgänglighet		
<ul style="list-style-type: none"> Bristande tillgänglighet till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är inte konkurrenskraftig mot bilen. Det saknas utpekat gångnät i kommunens tätorter. Vissa viktiga cykellänkar saknas, både i Ystad, i byarna och på landsbygden. Hamnen planerar att bygga ut vilket kommer att innebära mer trafik till och från hamnen. Det upplevs vara brist på parkering i centrum. 	<ul style="list-style-type: none"> Utveckla kollektivtrafiken Underlätta för kombinationsresor Skapa goda möjligheter att röra sig till fots Satsa på cykeltrafiken Säkerställ tillgängligheten till hamnen med utgångspunkt i fyrstegsprincipen Arbeta innovativt med parkering 	<ul style="list-style-type: none"> Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras så att dessa transportsätt blir de naturliga valen. Tillförlitligheten i det övergripande transportsystemet ska förbättras.
Trafiksäkerhet		
<ul style="list-style-type: none"> Antalet olyckor där fotgängare och cyklister skadas ökar. Hastighetsefterlevnaden på kommunens gator är låg. 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeta för högre hastighets- och regelefterlevnad Prioritera trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare och cyklister Satsa på förbättrad drift och underhåll för ökad trafiksäkerhet Skapa säkra skolvägar 	<ul style="list-style-type: none"> Det totala antalet skadade ska minska och ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i kommunen.
Trygghet		
<ul style="list-style-type: none"> Många av kommunens invånare känner sig otrygga i trafikmiljön i kommunen. Andelen barn som upplever vägen till skolan som trygg minskar. 	<ul style="list-style-type: none"> Satsa på trygga gångstråk Skapa trygga och attraktiva bytespunkter Följ upp och utvärdera trygghet för olika grupper i samhället 	<ul style="list-style-type: none"> Andelen av kommunens invånare som känner sig trygga i trafiken och på offentliga platser i kommunen ska öka.
Miljö och hälsa		
<ul style="list-style-type: none"> Resor och transporter bidrar till negativ miljö- och klimatpåverkan. Trafiksystemet är utkrävande. Den fysiska aktiviteten i samhället minskar. Trafikbuller begränsar möjligheterna till bostadsbyggande. 	<ul style="list-style-type: none"> Stimulera användning av fossilfria och tysta fordon Flertalet av ovan nämnda strategier syftar till att minska användningen av bil och öka antalet resor som sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Dessa kommer ha positiva effekter på miljön och hälsan i kommunen. 	<ul style="list-style-type: none"> Andelen Ystadsbor som störs av buller ska minska. De klimat- och hälsopåverkande utsläppen från trafik i kommunen ska minska. Transporternas energianvändning ska minska.

ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT

I detta kapitel beskrivs vilket förhållningssätt kommunen ska ha till trafikplanering. Detta förhållningssätt ska genomsyra allt arbete med trafiken i Ystads kommun. Den centrala utgångspunkten som dessa förhållningssätt och alla strategier kan kopplas till är hållbarhet. Hållbarhetsbegreppet kopplat till trafikplanering beskrivs kortfattat i faktarutan till höger.

Målstyrning

Om de uppsatta målen ska nås måste åtgärderna som genomförs leda i riktning mot målen. Traditionellt sett har prognoser i hög grad styrt trafikplaneringen men det är inte säkert att en prognosstyrd planering leder i riktning mot målen. Prognoser kan vara värdefulla för att ge svar på vart vi är på väg just nu, men det är målen som ska vara styrande för val av åtgärder. Det behöver kontinuerligt göras avstämning mot målen för att avgöra om genomförda åtgärder är tillräckligt verkningfulla eller om det behövs ytterligare satsningar.

» [Uppföljning](#)

Utgå från fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en metod som används i syfte att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Denna princip ska vara en utgångspunkt i kommunens infrastrukturplanering. Fyrstegsprincipen går ut på att i första hand påverka behovet av transporter och i sista hand välja nybyggnad av infrastruktur.

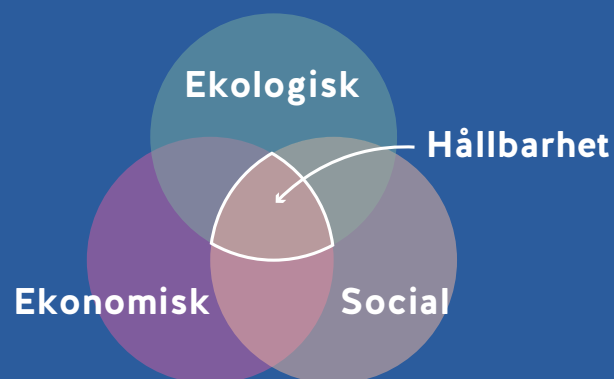
Åtgärderna i respektive steg verkar ofta på olika sikt och åtgärder i steg 1 är ofta mer långsiktiga och detta steg behöver man därför arbeta med kontinuerligt. Åtgärder i steg 1 och 2 ska väljas i första hand men även vid genomförande av åtgärder i steg 3 och 4 bör steg 1- och 2-åtgärder genomföras.

Om man till exempel önskar förbättra trafiksituationen kring skolor kan typiska steg 1-åtgärder vara beteendepåverkan riktad mot föräldrar, steg 3 kan vara reglering och mindre ombyggnader som styr var det är möjligt att angöra och parkera. En steg 4-åtgärd skulle kunna vara att bygga en ny parkering på mer lämplig plats.



Schematisk beskrivning av de fyra stegen i fyrstegsprincipen.

Hållbar trafikplanering



Begreppet hållbar utveckling innebär en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers behov av att tillgodose sina behov. I ett hållbart samhälle måste de tre hållbarhetsdimensionerna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet samverka. Ekologisk hållbarhet är en ram för det hållbara samhället och vi måste hålla oss inom de gränser som naturen sätter. Hälsa,

delaktighet, jämlikhet, rättvisa, säkerhet och trygghet är ledstjärnor för den sociala hållbarheten och det ekonomiska perspektivet innebär hushållning av resurser, till exempel användningen av mark, och att säkerställa att medborgarna kan försörja sig långsiktigt.

Även resor och transporter måste ske på ett hållbart sätt. Möjligheten att förflytta sig och tillgänglighet till alla delar av samhället är en förutsättning för både social och ekonomisk hållbarhet men det måste ske med hänsyn till den ekologiska hållbarheten och andra aspekter av social hållbarhet såsom trygghet och säkerhet.

För att resor och transporter ska bli mer ekologiskt hållbara måste förändring ske inom tre områden:

- Fordonen behöver effektiviseras och elektrifieras eller ha fossilfritt bränsle i högre grad
- Efterfrågan måste förändras så att resorna och transporterna med bil minskar

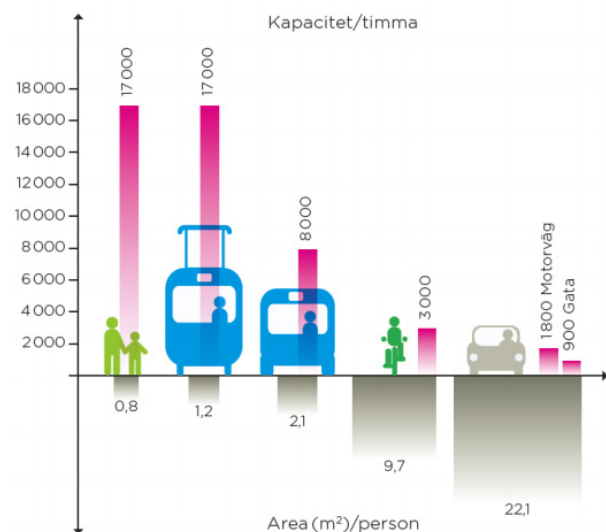
- Infrastrukturen måste anpassas till de hållbara transportslagen

Den sociala dimensionen innebär att medborgarna behöver vara mer delaktiga i planeringsprocesserna och att tillgängligheten som trafiksystemet ger inte kan vara beroende av faktorer som inkomst, utbildningsnivå, kön, ålder eller funktionsnedsättning. Transportsystemet ska alltså utformas och planeras så att det ger tillgänglighet för alla. Transportsystemet behöver också vara tryggt och bidra till förbättrad hälsa genom ökad fysisk aktivitet.

För att skapa ett trafiksystem som även är ekonomiskt hållbart behöver det vara flexibelt och planeringen kan inte låsas till ett trafikslag eller dagens förutsättningar. Man måste alltså planera för osäkerhet om framtiden. Trafiksystemet måste också användas på ett effektivt sätt så att behovet av nyinvesteringar hålls så lågt som möjligt.



”I all planering bör målet vara att skapa tillgänglighet i första hand och framkomlighet är ett av medlen för att ge tillgänglighet. Genom att se trafiksystemet som en helhet där alla trafikslag samverkar och sätta tillgänglighet i fokus framför framkomlighet för enskilda trafikslag förbättras möjligheterna att skapa en attraktiv kommun med hög tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart trafiksystem.”



Transportkapacitet för olika trafikslag samt ytan som dessa kräver på en typisk norsk stadsgata (hämtad från Trafikstrategi för Göteborg – underlagsrapport attraktiv stadsmiljö, diagram efter TÖI – Transportökonomisk institut 1995, reviderad illustration av Ramboll)

Arbeta med tillgänglighet framför framkomlighet

Trafiksystemets syfte är att möjliggöra allas, såväl invånarnas som näringslivets, tillgång till samhället och dess viktiga funktioner. Ett sätt att skapa tillgänglighet är att underlätta rörlighet och skapa hög framkomlighet, men det kan också finnas andra sätt.

I all planering bör målet vara att skapa tillgänglighet i första hand och framkomlighet är ett av medlen för att ge tillgänglighet. Genom att se trafiksystemet som en helhet där alla trafikslag samverkar och sätta tillgänglighet i fokus framför framkomlighet för enskilda trafikslag förbättras möjligheterna att skapa en attraktiv kommun med hög tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

För att möjliggöra en jämlik och jämställd tillgänglighet behövs en ökad satsning på att färdmedel som är tillgängliga för alla, till exempel gång, cykel och kollektivtrafik. Gång-, cykel-, och kollektivtrafik är dessutom alla mer kapacitetsstarka och yteffektiva än biltrafik. Satsningar på dessa trafikslag kan därmed avlasta biltrafiknätet och säkerställa fortsatt god tillgänglighet för de som behöver bilen samtidigt som framkomligheten förbättras för till exempel kollektivtrafiken och utryckningstrafiken.

Samverka inom kommunen och med andra aktörer

Trafik- och samhällsplanering är komplexa frågor som berör många olika aktörer, både offentliga och privata. Därför är samverkan mellan dessa aktörer en nyckel för att nå framgång och uppnå ett hållbart transportsystem.

För att skapa god samverkan och samsyn kring trafiken i kommunen är det viktigt att utnyttja befintliga nätverk samtidigt som nya nätverk kan behövas. I den långsiktiga infrastrukturplaneringen är till exempel samarbetet med övriga kommuner inom SÖSK-samarbetet viktigt liksom samverkan med Region Skåne/Skånetrafiken och Trafikverket.

Som grogrund för samverkan ska kommunen verka för att i högre grad bjuda in externa aktörer att delta i kommunens planer och projekt. En intressentanalys med ambition att involvera fler parter bör göras i alla projekt.

Aktörer som berörs är bland andra:

- Kommunens samtliga förvaltningar
- SÖSK-kommunerna
- Trafikverket
- Region Skåne / Skånetrafiken
- Fastighetsägare
- Näringsliv

Utveckla arbetet med delaktighet och medborgardialog

Delaktighet och medborgardialog ger möjlighet till både bättre stads- och bymiljöer och till större förståelse från medborgarna för kommunens utmaningar och prioriteringar.

I enlighet med det folkhälsopolitiska programmet ska kommunen erbjuda permanenta forum för delaktighet även i frågor som rör trafiken i kommunen. Särskilt fokus bör läggas på barn och unga, funktionsnedsatta samt på andra grupper som vanligtvis inte deltar i forum där trafik- och samhällsplanering diskuteras. Barn och unga bör ges möjlighet att påverka alla projekt och planer som berör dem direkt.

Redan befintliga grupper och nätverk som kan vara en del i arbetet med fördjupad dialog och delaktighet är Ungdomsfullmäktige, Ystad tillgänglighetsråd - HSO, Pensionärsrådet och byalagen.

Digitalisering och nya webplattformar öppnar möjligheterna för att öka delaktigheten i kommunens olika plan- och infrastrukturprojekt även från andra grupper vilket också bör tas tillvara.



”Att stärka och utveckla människors möjligheter att uppleva och utöva delaktighet både i sina egna liv och i samhället är också ett viktigt folkhälsoarbete. Om individer eller grupper upplever att de inte kan påverka det egna livet och utvecklingen av samhället uppstår utanförskap och maktlöshet.”

Folkhälsopolitiskt program



”Satsningar på gång-, cykel-, och kollektivtrafik kan avlasta biltrafiknätet och säkerställa fortsatt god tillgänglighet för de som behöver bilen samtidigt som framkomligheten förbättras för till exempel kollektivtrafiken och utryckningstrafiken.”

KARAKTÄR

Begreppet "karaktär" används i dessa sammanhang som ett samlat begrepp för de faktorer som påverkar bilden av staden, kommunen och dess kvaliteter. Vad som påverkar karaktären hos en stad eller ort varierar från fall till fall, men kan bland annat vara bebyggelsestruktur, befolkningsammansättning, näringsliv, parker, historia och kultur. Karaktären hos en ort eller en kommun bör ses som en förutsättning för trafiken som planeras för att ta till vara och utveckla karaktären och på så vis bidra till ett attraktivt och hållbart samhälle.



Gatubus i Ystad.

Nulägesanalys

Kommunen karaktäriseras av jordbruksmarker men också av vidstäckta sandstränder längs med kusten. Cirka 65 % av kommunens 29 900 invånare bor i centralorten och ca 18 % bor i någon av de övriga nio tätorterna.

Jämfört med övriga kommuner i Sverige har Ystad relativt stora åldersgrupper i åldern 45-69 år, och i synnerhet i åldersgruppen 60-69 år. Kommunen har också högre andel pensionärer än snittet i Sverige. Detta är särskilt utmärkande i Ystad tätort, Nybrostrand, Glemmingebro och Löderup.

Kommunens mål för befolkningsökning är 1 % per år och 2000-2015 har befolkningsökningen i snitt varit strax under detta mål.

Ystad, som inte bara är huvudorten i kommunen utan också huvudort för sydöstra Skåne, är utpekad som en av Skånes regionala kärnor. Ystad har en viktig roll för service och handel som både lockar invånare från den egna kommunen men även från närliggande kommuner. I de mindre tätorterna i kommunen är utbudet av service och handel begränsat, vilket stärker tätorten Ystads roll. Ystads hamn, med båttrafik till Bornholm och Polen, bidrar till att Ystad även är en viktig stad ur ett internationellt perspektiv.

Stadens karaktär präglas till stor del av sitt historiska arv. I Ystad tätorts centrum finns medeltidsstadens

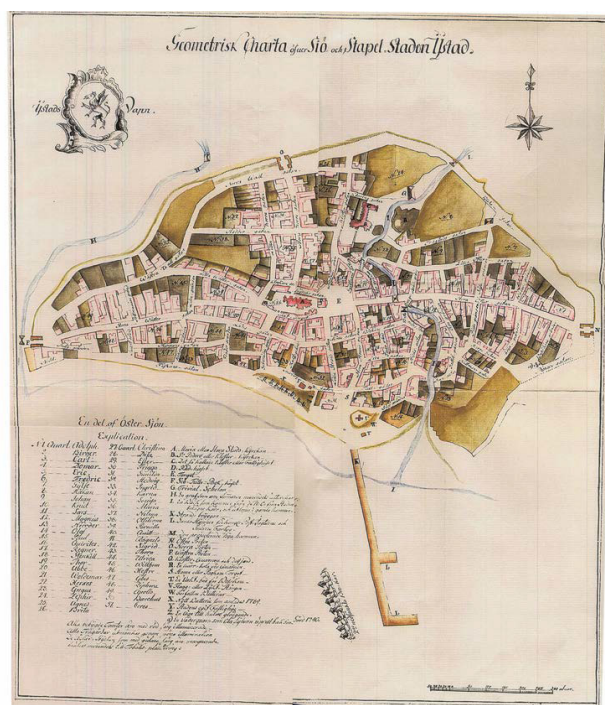
struktur kvar med byggnader från olika tidsepoker. Ystad har långsamt vuxit utåt och man kan följa den historiska utvecklingen i olika årsringar. Den medeltida stadskärnans har en karaktär som stöttar mänsklig kontakt och rörelser i gånghastighet.

Dag Hammarskjölds väg tillsammans med Dragon-gatan i öster utgör genom sin utformning och trafikintensitet en stor barriär. I söder utgör både hamnområdet och järnvägen en barriär mellan staden och havet. Även i flera av byarna i kommunen utgör genomfartsvägarna barriärer.

När det gäller trafikmiljöernas karaktär finns det många gator, vägar, gång- och cykelbanor och korsningspunkter, som brister i tydligheten avseende utformningen. Det kan handla om att utformningen inte visar för trafikanterna vilka trafikslag som är prioriterade eller vilka hastigheter som är lämpliga att köra i. Karaktären kan också vara sådan att den upplevs som otillgänglig, otrygg eller oattraktiv att vistas i.

Turismen är viktig för kommunen och utgör 5 % av kommunens bruttoregionprodukt (BRP) vilket kan jämföras med 2,7 % för Skåne som helhet. År 2016 använde 72 % av de svenska besökarna till kommunen bil som huvudsakligt transportmedel. Detta innebär att trafiken i kommunen och efterfrågan på parkering varierar kraftigt över året. Ökningen under sommaren varierar mycket mellan de olika vägarna i kommunen men Trafikverkets beräkningar av årsvariationen visar

att sommartrafiken i vissa fall är så mycket som 50 % högre än årsmedeltrafiken. Den stora sommartrafiken innebär särskilda utmaningar för räddningstjänsten som har behov av god framkomlighet under hela året.



Bejers stadskarta från 1793. Ystad har vuxit långsamt. Den första bebyggelsen etablerades kring Vassaån, som rann genom staden, och kring de landsvägar som gick ner till ämynningen. På kartan har områdena mellan landsvägarna fyllts ut med bebyggelse och staden från 1793 känns tydligt igen än idag. Källa: Stadsarkivet, Ystad

Livsrumsmodellen

För att skapa trafiksystem där trafiken, främst biltrafiken, balanseras mot övriga kvaliteter kan den så kallade *livsrumsmodellen* användas för att klassificera gaturummen. Modellen används bland annat i handboken *Rätt fart i staden* som tagits fram av SKL och Trafikverket. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika "rum" och i två "mellanrum"; *frirum*, *integrerat frirum*, *mjuktrafikrum*, *integrerat transportrum* och *transportrum*. Genom att tillämpa livsrumsmodellen i planeringen finns möjlighet att balansera framkomlighet för biltrafik mot tillgänglighet. På så sätt skapas framkomlighet på rätt plats och gatornas utformning kan anpassas till den funktion de har i nätet.

Frirum (F) är rum för cyklister, fotgängare och vistelse. I frirummet bör motorfordonstrafik i princip inte förekomma. Utformningen måste utgå från fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor.

Integrerat frirum (IF) är rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordonstrafik sker alltid med stor hänsyn till fotgängare och cyklister. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare och cyklister gäller. Väggar består ofta av hus med entréer direkt mot gaturummet. Rummen finns i de

finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, centrala offentliga stadsrum och liknande.

Mjuktrafikrum (M) är rum som omfattar större delen av stadens eller tätortens gaturum. Väggar i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärsriktning. I rummet ska bilister och övriga trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

Integrerat transportrum (IT), fotgängare och cyklister kan färdas i rummet men har litet anspråk på att korsa det. Det finns också ett litet anspråk på vistelse i rummet. Väggar vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det. Det är långa avstånd mellan entréerna. Anspråket att korsa gatan uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum.

Transportrum (T) är rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Rummets väggar vänder inte sina anspråk mot rummet.

Karaktär

Mål

Kommunens olika unika karaktärer utvecklas och de positiva värden som finns förstärks.

Hållbara trafikslag prioriteras i planeringen av trafiksystemet i kommunen.

Motiv

I både den kommande översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för staden Ystad är ambitionen att förädla och utveckla de positiva värden som staden har och trafikplaneringen måste göras med hänsyn till detta. Detta, liksom målen i miljöprogrammet och energi- och klimatstrategin, innebär att hållbara trafikslag behöver prioriteras i planeringen av trafiksystemet.

Relaterade mål:

- 1 % befolkningsökning per år (övergripande mål i budget).
- Samhället är utformat så att det ger förutsättningar för fysisk aktivitet (Folkhälsopolitiskt program).
- Förvaltningen av kommunens mark- och vattenresurser är hållbar (Miljöprogram).

Strategier

Trafiksystemet ska utformas med människan i fokus

Trafiksystemet är idag i många fall anpassat för biltrafiken snarare än människor. Genom att sätta människan i centrum för trafikplaneringen och prioritera fotgängare och cyklister kan ett mer balanserat trafiksystem uppnås där det är mer attraktivt att röra sig till fots och på cykel.

Inriktning och satsningar:

- Med utgångspunkt i livsrummodellen (se fakta-ruta på föregående sida) ska ett balanserat trafiksystem skapas där systemets fysiska utformning samspelar med dess funktion.
- Prioritera plats för människor och möten för att bidra till social kontakt och stadsliv. Gator för stadsliv och social kontakt har låga hastigheter, inga planskildheter, små avstånd, god orienterbarhet, integration av trafikslagen, möjlighet att vila och uppehålla sig och intressanta miljöer i gånghastighet.

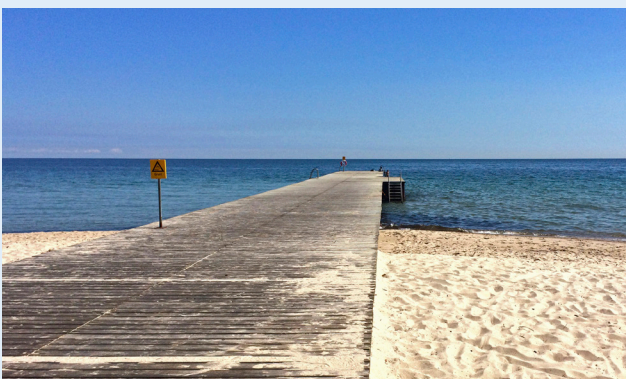
Arbeta med integrerad trafik- och samhällsplanering

För att behovet av bil ska minska behöver planeringen av trafiken integreras med bebyggelseplaneringen och utbyggnaden av nya områden måste ske på ett sådant sätt att bilberoendet minimeras och transporterna till och från verksamheter kan effektiviseras i mesta möjliga mån. Genom välplanerade utbyggnader i kollektivtrafiknära lägen och där blandning av olika markanvändningar, bostäder och verksamheter prioriteras, ska behovet av resor med framförallt bil minskas.

Inriktning och satsningar:

- Trafikfrågor såsom tillgänglighet med hållbara trafikslag och parkering ska lyftas tidigt i planprocessen.
- Utbyggnad av nya områden ska ske i kollektivtrafiknära lägen med god tillgänglighet till fots och med cykel.
- Ny bebyggelse ska byggas där bebyggelse redan finns för att dra nytta av befintlig infrastruktur, skapa underlag för god kollektivtrafik och minska upplevelsen av barriärer.
- Handeln ska lokaliseras till tydliga stråk som underlättar rörelser till fots. Att kunna röra sig gående till och mellan butiker bidrar till en god stadsmiljö och ett rikt stadsliv.

- Lokalisering av servicefunktioner bör ske i bostäders närområde med god tillgänglighet till fots och med cykel.
- Kommunen ska arbeta för samlokalisering av verksamheter med likartade transportbehov.



Underlätta för turism med hållbara färdmedel

Turismen är viktig för Ystads kommun samtidigt som den bjuder på utmaningar, bland annat genom den ojämna trafikbelastningen över året. Trenden med ökad cykelturism och kommande färdigställande av Sydkustleden behöver därför bejakas i kommunens arbete med destinationsutveckling samtidigt som det behöver bli lättare för turister att använda kollektivtrafiken.

Inriktning och satsningar:

- I enlighet med cykelplanen verka för utbyggnad av ett tryggt och säkert cykelnät på landsbygden och stötta etablering av hyr- eller låncykelsystem.
- Verka för att det ska bli lättare för turister att använda kollektivtrafiken genom att till exempel erbjuda turistbiljetter, förbättra möjligheterna att ta med cykel på bussen, informera om vilka resmål som kan nås med kollektivtrafiken och anpassa kollektivtrafikutbudet till viktiga besöksmål.

Arbeta för att effektivisera användningen av ytor för bilparkering

För att Ystad ska kunna behålla sin karaktär och samtidigt kunna förtäta kommunens tätorter i centrala lägen behöver användningen av ytor för bilparkering effektiviseras. Minskat ytbehov för bilparkering förenklar också satsningar på mer grönska och mer ytor för fotgängare och cyklister.

Inriktning och satsningar:

- Arbeta för att i större grad samla parkering för att öka samnyttjande av parkeringsplatser för olika verksamheter och användare.
- Ta fram en parkeringsstrategi och -plan som stöttar lösningar för att minska behovet av bilparkering såsom etableringen av tjänster för delad mobilitet, bilpooler och cykelpooler.

RESOR OCH TRANSPORTER

Människor har behov av att förflytta sig i vardagen, både på fritiden och i tjänsten, vilket ger upphov till resor, antingen till fots eller med något annat färdmedel. Dessutom har näringslivet och samhället ett behov av att förflytta varor vilket ger upphov till transporter. Enligt Trafikverkets prognoser kommer behovet av både resor och transporter att öka. För att för att minska resornas negativa effekt på till exempel miljö, trygghet, samhällets karaktär, trafiksäkerhet och samtidigt upprätthålla en god tillgänglighet måste sättet resor sker på förändras.



Resandet på Ystadsbanan har fördubblats sedan 2004.



Ystad samarbetar med Simrishamn och Tomelilla angående samordnad varudistribution.

Nulägesanalys

I nuläget är invånarna i Ystads kommun till stor del bilburna och andelen resor som sker med bil ökade dessutom mellan år 2007 och år 2013 då den senaste resvaneundersökningen (RVU) gjordes. Sett till resultatet av resvaneundersökningen går ystadsborna i mindre utsträckning än den genomsnittlige skåningen men cyklar lika mycket.

Både resvaneundersökningen och enkäten för trafikstrategin visar att det är vissa skillnader mellan hur män och kvinnor i kommunen reser. Män gör längre resor än kvinnor och reser till större del med bil medan kvinnor går, cyklar och åker kollektivt i större utsträckning. Enkäten visade också att kvinnor har något sämre tillgång till bil när de behöver den jämfört med män.

Den största potentialen att minska andelen bilresor finns bland de korta resorna. Av resorna som är kortare än 1 kilometer, en sträcka som de allra flesta kan gå eller cykla, gjordes hela 42 % med bil. Av resorna kortare än 5 km, vilket också de flesta kan cykla, gjordes 66 % av resorna med bil.

Bilkulturen i kommunen visar sig också genom att bilinnehavet är relativt högt jämfört både med Sverige som helhet och med Skåne. I Ystads kommun är bilinnehavet 426 bilar per tusen invånare vilket kan jämföras med 375 för hela Sverige. Under de senaste 15

åren har bilinnehavet i kommunen också ökat mer än snittet både för Skåne och riket.

Kommunen har i nuläget en negativ nettopendling, det är alltså fler som pendlar ut från kommunen än in till. Det främsta målet för utpendling är Malmö följt av Tomelilla, Skurup och Sjöbo. Region Skåne har gjort en studie av hur många som skulle kunna cykla till arbetet på max 30 minuter. Studien visar att det finns potential att öka cykelpendlingen mellan byarna runt Ystad och staden.

Sedan 2013 samarbetar kommunen med Simrishamn och Tomelilla vad gäller varutransporter till kommunens verksamheter. Samordningen innebär att de enskilda varuleverantörerna lämnar allt gods på en terminal där alla varor samlas och levereras ut till verksamheterna med ett fordon. På så sätt minskade antalet stopp vid de 125 verksamheter som var med från 26 500 till 7 000 redan första året.

Det finns goda möjligheter att förändra resandet i kommunen. Inom Ystads tätort är cykel redan idag ett attraktivt alternativ till bilen och med elcykelns intåg kan även längre resor, till exempel mellan kommunens mindre tätorter, göras med cykel. Ystad har också blivit en mer attraktiv destination för cykelturism vilket är en trend som kan stötta en utveckling mot mer cykelresor generellt.

Utöver cykelns potential finns det även en outnyttjad potential till ett lägre bilnehav med hjälp av bilpooler, cykelpooler och andra mobilitetstjänster.

Samtidigt som andelen bilresor har ökat har antalet resor med kollektivtrafiken i kommunen ökat. Resandet på Ystadsbanan mot Malmö har fördubblats sedan 2004 och från 2010 till 2015 ökade resandet med stadsbuss med ca 40 %. Denna trend och de satsningar som Trafikverket och Skånetrafiken gör på kollektivtrafiksystemet i och runt kommunen ger möjligheter att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik ännu mer.

Sammantaget behöver alla dessa möjligheter tas till vara när globalisering och regionförstoring innebär att människor reser allt mer. Trenden i samhället i stort att allt mer gods transporteras med lastbil istället för på järnväg behöver också mötas.

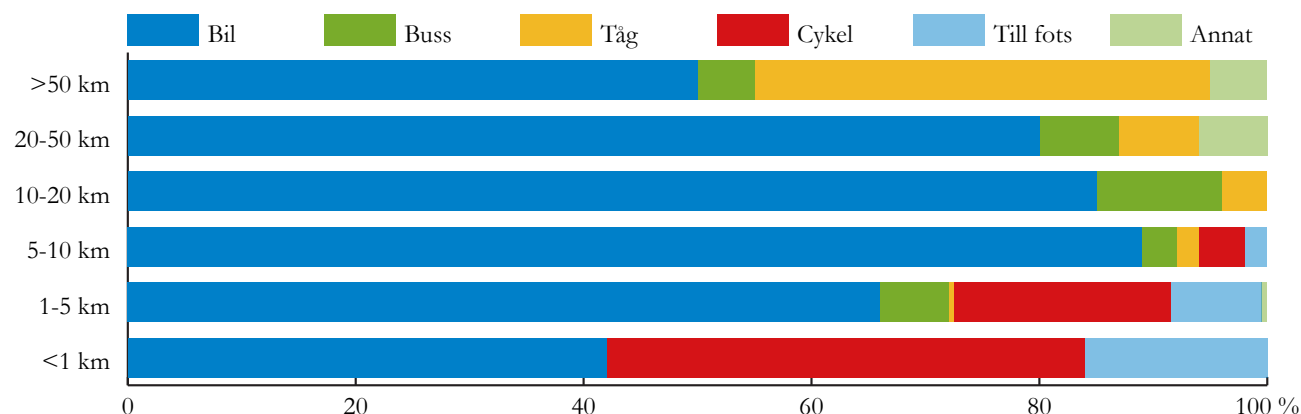
Mobility management

Med mobility management (MM) avses beteendepåverkande åtgärder för att få fler att välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Inom begreppet rymms många olika typer av åtgärder, men gemensamt för åtgärderna är att de syftar till att göra det lättare för människor att välja hållbara trafikslag samt att de inte innebär några om- eller nybyggnader. MM är alltså i allmänhet steg 1-åtgärder enligt fyrstegsprincipen (se sidan 18).

MM är ofta en kostnadseffektiv metod som kan ge goda resultat förutsatt att de fysiska förutsättningarna i form av till exempel ett bra cykelnät och god kollektivtrafik finns på plats.

Exempel på aktiviteter och åtgärder som kan rymmas inom begreppet mobility management är:

- Information och kommunikation om hållbara transportmedel.
- Underlättnader för människor att välja att resa hållbart genom olika former av service.
- Prova på-kampanjer riktade mot specifika målgrupper för att människor ska upptäcka möjligheterna och fördelarna med att resa hållbart.
- Aktiviteter som uppmuntrar och uppmärksammar personer eller grupper som reser hållbart.

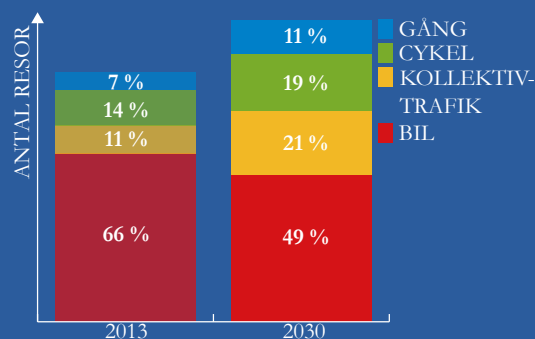


Färdmedelsfördelning för Ystadsbornas resor uppdelat på reslängdsintervall enligt RV/U 2013.

Resor och transporter

Mål

År 2030 ska Ystadsbornas resor ske till större del till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och mindre med bil.



Motiv

För att trafikens miljöpåverkan ska minska tillräckligt för att uppnå de nationella och kommunala målen måste en omställning från biltrafik till gång-, cykel- och kollektivtrafik ske. Studier som bland andra Trafikverket har gjort visar att teknikutvecklingen, till exempel i form av renare bränslen, inte är tillräcklig för att klara klimatmålen utan det krävs även ett förändrat beteende.

Om allt fler resor görs till fots, med cykel eller med kollektivtrafik kan kostsamma utbyggnader av väginfrastrukturen i kommunen undvikas samtidigt som tillgängligheten för de som trots allt behöver bil bibehålls eller till och med förbättras.

Andelsmålet till vänster utgår från Region Skånes olika mål för tätorter med stadsbuss, övriga tätorter respektive landsbygd som vägts samman utifrån Ystads kommuns förutsättningar.

Relaterade mål:

- Växthusgasutsläppen i Ystads kommun har 2030 minskat med 80 procent jämfört med år 1990. (Energi- och klimatstrategi)
- Ystads kommun överlämnar till nästa generation ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför kommunens, regionens och Sveriges gränser. (Miljöprogram)
- I Ystads kommun har kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet fördubblats [2020] jämfört med år 2007. (Energi- och klimatstrategi)
- Andelen korta bilresor (mindre än 5 km) har [2020] minskat med 10 procent i Ystads kommun jämfört med år 2010. (Energi- och klimatstrategi)
- Antalet cykelresor som kommunens invånare gör ska öka med 35 % under perioden för cykelplanen. (Cykelplanen)

Strategier

Det ska vara lätt att resa hållbart - prioritera gång, cykel och kollektivtrafik

För att överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik ska ske måste dessa trafikslag prioriteras i planeringen så att det blir lätt för kommunens invånare att gå, cykla eller åka kollektivt såväl inom kommunens orter och byar som mellan dem. Tillgängligheten till fots, med cykel och med kollektivtrafik måste utvecklas för att resvanorna ska förändras.

» [Tillgänglighet](#)

Inriktning och satsningar:

- Åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska prioriteras framför åtgärder för biltrafiken.
- Gångtrafik och cykeltrafik ska alltid ses som egna trafikslag med olika förutsättningar. I enlighet med cykelplanen kan det dock under vissa förutsättningar vara motiverat att integrera de båda trafikslagen. Hänsyn måste då tas till gångtrafikanternas säkerhet och trygghet, och särskilt funktionsnedsattas behov.

Arbeta med MM för ökat hållbart resande

Mobility management (MM, se sidan 27) behöver vara en integrerad del i kommunens arbete med trafik- och samhällsplanering för att de uppsatta färdmedelsmålen ska nås. Arbetet behöver ske över förvaltnings- och avdelningsgränser och i samverkan med andra aktörer såsom exploatörer, Skånetrafiken och större arbetsplatser.

Inriktning och satsningar:

- Integrera MM i plan- och infrastrukturprojekt för att maximera åtgärdernas effekter till exempel genom att kommunicera nyttan för kommuninvånarna av projekten.
- Arbeta med kampanjer och informationsinsatser för att minska de korta bilresorna.
- Arbeta för att minska andelen barn som skjutsas i bil till skolan.
- Stötta arbetsplatser att arbeta med MM genom till exempel handlingsplaner ("gröna resplaner") som syftar till att fler av de anställdas resor sker på ett mer hållbart och effektivt sätt.
- Delta i etablerade MM-projekt i regionen med syfte att vidga erfarenheten inom området samt få inspiration till att utveckla det egna arbetet.

Låt kommunen föregå med gott exempel

Kommunen har som stor arbetsgivare och beställare av transporter goda möjligheter att påverka resorna och transporterna som görs i kommunens regi och med kommunen som beställare inklusive anställdas tjänstesor och resor till eller från jobbet. Kommunen kan också föregå med gott exempel för andra aktörer i deras arbete med hållbara transporter.

Inriktning och satsningar:

- Resor som görs i tjänsten av Ystads kommuns anställda ska i första hand ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
- Upprätta gröna resplaner för de största kommunala arbetsplatserna.
- Utveckla samordnad varudistribution för att omfatta fler varukategorier och med ambition att släppa in även externa varumottagare i arbetet. På så sätt kan den tunga trafiken i känsliga miljöer såsom runt skolor och i stadskärnan minska.

Utnyttja ny teknik för att stötta hållbara resor

Genom digitalisering och ny teknik uppstår nya möjligheter att minska behovet av resor, stötta en övergång från biltrafik till hållbara trafikslag och effektivisera transporterna. Kommunen behöver utnyttja dessa möjligheter och ständigt vara öppna för nya lösningar och tekniker.

Inriktning och satsningar:

- Stötta etableringen av tjänster för kombinerade resor och delad mobilitet i kommunen. En flexibel parkeringsnorm kan vara ett medel för detta. Med flexibel parkeringsnorm menas att det inte är ett fast parkeringstal som gäller vid nybyggnation utan att exploatören har möjlighet att påverka parkeringstalet genom att vidta åtgärder som gör att behovet av bilparkering minskar. Det kan till exempel handla om att bygga bra cykelparkering eller möjliggöra bilpool.
- Utveckla möjligheterna för resfria möten inom kommunens verksamhet.
- Arbeta för att minska söktrafiken och förbättra tillgängligheten på parkering genom smart parkeringsledning.



"Om allt fler resor görs till fots, med cykel eller med kollektivtrafik kan kostsamma utbyggnader av väginfrastrukturen i kommunen undvikas samtidigt som tillgängligheten för de som trots allt behöver bil bibehålls eller till och med förbättras."

TILLGÄNGLIGHET

Det övergripande målet med trafiksystemet är att skapa tillgänglighet för medborgare och näringsliv. Begreppet tillgänglighet beskriver möjligheterna att nå olika aktiviteter och tjänster i samhället. Trafik och mobilitet är ett sätt att skapa tillgänglighet men det finns även andra sätt. Till exempel har lokalisering och bebyggelseplanering stor påverkan på hur lätt det är att nå olika mål. Även olika typer av tjänster såsom hemleveranser av varor och plattformar för digitala möten kan bidra till att skapa tillgänglighet utan behov av någon förflyttning.



Kollektivtrafiken spelar en viktig del i att skapa tillgänglighet både i staden och på landsbygden.

Nulägesanalys

Ystad är en relativt kompakt stad där det är nära till det mesta. Det innebär att stora delar av stadens utbud är tillgängligt till fots och med cykel för de flesta invånare. Av kommunens invånare kan 80 % nå centralorten på separerad cykelväg. Med elcykelns intåg finns möjlighet att öka cyklingen inte bara inom Ystad utan även mellan byarna och staden. Det saknas dock viktiga länkar i cykelvägnätet både inom Ystad, i byarna och på landsbygden för att cykelvägnätet ska vara heltäckande och erbjuda god tillgänglighet till alla delar av kommunen. Cykelnätet behöver också hålla hög kvalitet för att det ska vara tillgängligt för olika typer av cyklar och cyklister.

Inom gruppen fotgängare finns stora skillnader avseende förutsättningar och därför varierar tillgängligheten för olika grupper. Särskilt utsatta grupper är personer med någon form av funktionsnedsättning, äldre samt barn och unga. Det finns inget utpekat och kartlagt gångnät i någon av kommunens orter och därmed är det svårt att bedöma vilka brister i tillgängligheten som finns. De barriärer i form av tungt trafikerade vägar och järnvägar som finns både i staden och i byarna innebär dock begränsningar i tillgängligheten för alla grupper av fotgängare och cyklister.

Tillgängligheten med kollektivtrafik är starkt varierande inom kommunen. Pågatågsförbindelserna mot Malmö gör att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig för resor

från Ystad och Svarte mot Malmö men i övrigt har kollektivtrafiken svårt att konkurrera med bilen i restid. Även Köpingebro har tågavgångar mot Malmö, dessa sker bara en gång per timme vilket ger tåget något sämre konkurrenskraft gentemot bilen. Stationerna är placerade centralt i orterna vilket gör att tillgängligheten till dem överlag är god. Det finns dock potential att förbättra parkeringsmöjligheterna och därmed möjligheten att göra kombinationsresor där kollektivtrafiken utgör en del av resan.

Det genomförs åtgärder på både Ystadsbanan och Österlenbanan för att förbättra punktligheten och minska känsligheten för störningar. Båda järnvägarna är dock fortsatt enkelspåriga vilket begränsar möjligheten till att öka antalet tåg.

Stadsbusslinjenätet i Ystad har relativt ojämn kvalitet när det gäller turtäthet och är samtidigt delvis svårt att förstå eftersom det finns flera enkelriktade stora slingor. Nätet är dock i stort sett heltäckande och ger därmed en grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik till större delen av staden. Det finns dock områden som helt saknar stadsbusstrafik, till exempel Öja industriområde. En omläggning av stadsbussnätet kommer att ske i augusti 2019.

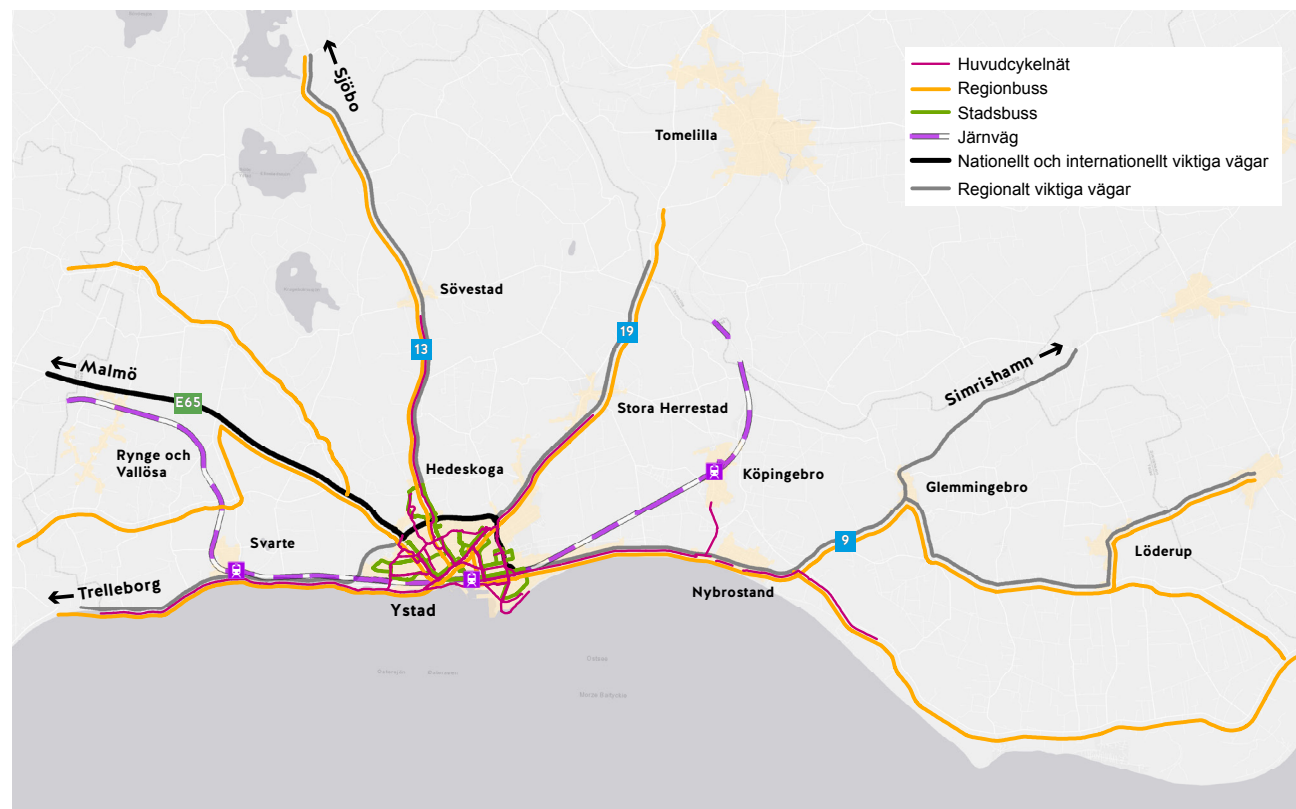
Överlag är tillgängligheten för biltrafik och godstrafik på huvudvägnätet som regel god, men på vissa platser kan det under rusningstid och när en färja precis anlänt uppstå köbildningar vilket både påverkar biltrafiken

och godstrafiken. Störst är problemen i stråket från hamnområdet via Dragongatan och Dag Hammar-skölds väg till E65 mot Malmö. Med den planerade utbyggnaden av hamnen kommer trafiken att öka, vilket riskerar att förvärra de befintliga tillgänglighetsproblemen. Även väg 13, väg 19 och väg 9 har tidvis bristande tillgänglighet beroende på bland annat sommartrafik och många långsamtgående fordon.

E65 är tillsammans med väg 9, väg 13 och väg 19 utpekade av Trafikverket som delar i det funktionellt prioriterade vägnätet. E65 är en nationellt och internationellt viktig väg medan de tre övriga är regionalt viktiga vägar.

En viktig del i tillgängligheten både för cykeltrafik och biltrafik är tillgången på parkering. Vid järnvägsstationerna i Svarte, Köpingsbro och Ystad är beläggningen hög både på bil- och cykelparkeringarna, vilket kan påverka benägenheten att cykla eller köra bil till stationen för att sedan ta tåget. Generellt saknas säkra cykelparkeringar där det finns möjlighet att låsa fast ramen och platser avsedda för större cyklar såsom lastcyklar.

Det finns en allmän uppfattning om att det saknas bilparkering i centrum. Det har dock inte gjorts någon studie som visar hur beläggningen ser ut på de befintliga parkeringsplatserna sedan 2010. Klart är dock att parkeringsregleringen uppfattas som komplicerad med tanke på de många olika zoner som finns.



Karta över det övergripande trafiknätet i kommunen.

Tillgänglighet

Mål

Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras så att dessa transportsätt blir de naturliga valen.

Tillförlitligheten i det övergripande transportsystemet ska förbättras.

Motiv

Ett trafiksystem med hög tillgänglighet till fots, med cykel och med kollektivtrafik är ett effektivt trafiksystem som skapar tillgänglighet för alla medborgare i enlighet med det transportpolitiska funktionsmålet. Därför bör god tillgänglighet prioriteras före god framkomlighet, se » [Övergripande förhållningsätt](#).

Av hänsyn till både medborgare och näringsliv, inklusive hamnen, behöver samtidigt tillförlitligheten i det övergripande transportsystemet för bil- och kollektivtrafik förbättras.

Relaterade mål:

- Säker och effektiv infrastruktur, inklusive utbyggt fibernät i hela Ystads kommun. (Strategiskt mål 2014-2018)
- Befolkningen i SÖSK-kommunerna ska känna förtroende för sydöstra Skånes infrastruktur (SÖSK infrastrukturstrategi)
- Alla medborgare har tillgång till attraktiva och säkra cykel- och gångbanor. (Folkhälsopolitiskt program)

Strategier

Utveckla kollektivtrafiken

För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett naturligt val måste den vara konkurrenskraftig gentemot bilen och få högre turtäthet och kortare körtider, både regionalt med även på stadsbussnätet inom Ystad tätort.

Även bytespunkterna, det vill säga stationerna och hållplatserna, är viktiga delar i kollektivtrafiksystemet. Strategier för bytespunkter behandlas under trygghet.

» [Trygghet](#)

Inriktning och satsningar:

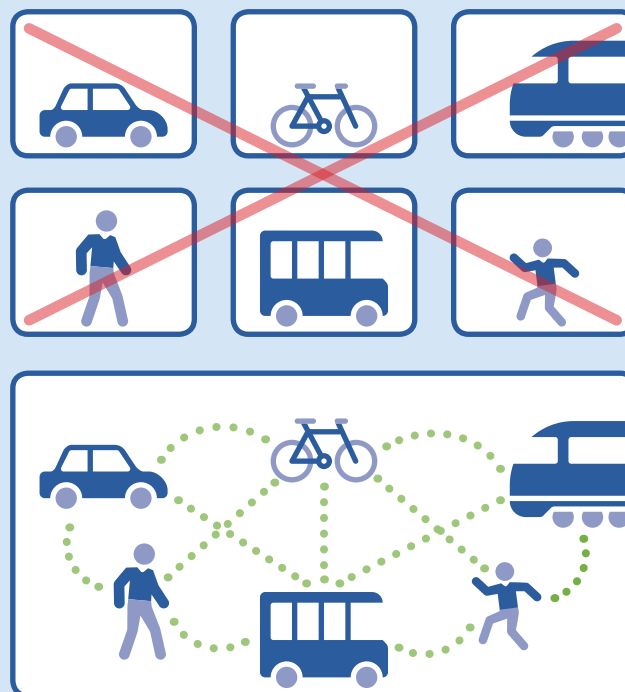
- Stadsbusstrafiken ska främja tillgängligheten inom Ystad tätort genom ett heltäckande nät som skapar tillgänglighet till viktiga målpunkter oavsett var i tätorten man befinner sig.
- Verka för pålitligare, robustare och snabbare kollektivtrafik genom att prioritera kollektivtrafiken högre i vägnätet och arbeta för ökad kapacitet i järnvägsnätet.
- Verka för förbättrad kollektivtrafik till verksamhetsområden, turistmål och rekreation.
- Verka för att kollektivtrafikens öppettider förlängs och att antalet avgångar på landsbygden ökar.
- Arbeta för att alla hållplatser i kommunen tillgänglighetsanpassas.

Underlätta för kombinationsresor

Förbättrade möjligheter till kombinationsresor där delar av en bilresa kan ersättas med andra färdmedel har möjlighet att öka tillgängligheten med andra färd-sätt än bil, även för boende i byarna och på landsbygden. Utgångspunkten för kombinationsresor ska vara att de sker med kollektivtrafiken som stomme. Placering och utformning av hållplatser och bytespunkter behöver stötta möjligheterna att göra kombinationsresor och byten mellan olika trafikslag ska därför vara så smidiga som möjligt.

Inriktning och satsningar:

- Stötta etablering av hyr- eller låncykelsystem för att erbjuda en komplett hållbar reskedja tillsammans med kollektivtrafiken.
- Stötta etableringen av tjänster för kombinerade resor och delad mobilitet i kommunen. Mobilitets-tjänsterna bör utgå från kollektivtrafiken som stomme och ge användarna flexibilitet att använda olika kombinationer av färdmedel vid olika tillfällen.
- Hållplatser och bytespunkter ska möjliggöra smidiga byten mellan olika trafikslag. I detta behöver även behoven för funktionsnedsatta beaktas.
- Se över behovet av pendlarparkeringar för bil och cykel samt samåkningspunkter i första hand i anslutning till järnvägsstationerna men även på andra platser.



Genom att se trafiksystemet som en helhet där alla trafikslag samverkar och underlätta för kombinationsresor kan tillgängligheten förbättras utan att det innebär mer biltrafik.

Skapa goda möjligheter att röra sig till fots

För att gångnätet ska upplevas som tillgängligt krävs att det anpassas till fotgängares förutsättningar. Till exempel behöver barriärer i form av högtrafikerade vägar och järnväg minskas. För att kunna ta hänsyn till fotgängarnas förutsättningar och på så vis förbättra tillgängligheten för denna trafikantgrupp behövs också mer kunskap om till exempel var, när, hur och vilka som rör sig till fots. Särskild hänsyn ska tas till barn och unga, äldre och personer med funktionsnedsättningar möjligheter att röra sig till fots för att skapa grundläggande tillgänglighet för dessa grupper.

Även strategierna för trygghet och trafiksäkerhet stöttar arbetet med att skapa goda möjligheter att röra sig till fots.

[» Trygghet » Trafiksäkerhet](#)

Inriktning och satsningar:

- Gång ska alltid ses som ett separat trafikslag med egna förutsättningar.
- Peka ut ett prioriterat gångnät där framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet för fotgängare prioriteras särskilt.
- Förbättra kunskapen om fotgängarflöden i Ystad.
- Gångnätet ska vara tillgänglighetsanpassat och användbart för personer med funktionsnedsättningar.

Satsa på cykeltrafiken

Kommunen ska fortsätta satsa på cykelutvecklingen i enlighet med cykelstrategin och cykelplanen.

Strategier från cykelstrategin:

- Koppla ihop staden med ett gent och sammanhängande cykelnät
- Bättre standard på cykelvägnätet
- Koppla ihop staden med landsbygden
- Utveckla bytespunkterna
- Information och skyltning

Arbeta innovativt med parkering

Arbetet med parkering i kommunen måste ske i samklang med de uppsatta målen i trafikstrategin. För att säkerställa tillgängligheten och samtidigt underlätta för minskad bilanvändning behöver kommunen finna nya innovativa sätt att arbeta med parkering.

Inriktning och satsningar:

- Vid ny- och ombyggnad ska parkering för boende och besökare lösas på kvartersmark.
- Allmän parkering ska i högre grad styras till befintliga parkeringsanläggningar för att frigöra gatumark.
- Gatuparkering ska i första hand vara till för personer med funktionsnedsättning, angöring och besöksparkering.
- I bygglovsärenden ska lättillgänglig cykelparkering med god kvalitet på kvartersmark eftersträvas.
- Parkeringar ska i möjligaste mån regleras så att förutsättningar för samnyttjande mellan olika användargrupper och vid behov även mellan olika funktioner skapas. Exempel på samnyttjande mellan olika funktioner är flexibla ytor som vid besöksstopp fungerar som parkering och annars har en annan funktion.
- Öppna för alternativa lösningar i nybyggnadsområden för att minska behovet av bilparkering.



Kommunen kommer att fortsätta satsningarna på cykelning i enlighet med cykelstrategin och cykelplanen.



Lådcykelpool i bostadsområden används som ett medel för att minska behovet av bil och bilparkering i Malmö. Foto: André Kingstedt

Säkerställ tillgängligheten till hamnen med utgångspunkt i fyrstegsprincipen

Tillgängligheten till hamnen och hamnens möjligheter att utvecklas ska tillgodoses så långt det är möjligt. Med utgångspunkt i fyrstegsprincipen ska åtgärder tas fram för att säkerställa detta och minska de negativa effekterna som trafiken till och från hamnen innebär.

Genom att satsa på överflyttning av personresor till gång, cykel och kollektivtrafik kan tillgängligheten till hamnen förbättras för godstrafiken. Överflyttning av personresor till hållbara trafikslag kan både göras för resor utan koppling till hamnen och genom att förenkla för resenärer med färjorna att inte behöva ta bil till och från färjan.

Inriktning och satsningar:

- Verka för en överflyttning av persontrafik till hållbara trafikslag och en optimering av användningen av trafiksystemet enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen. Därigenom kan vägnätet avlastas så att tillförlitligheten ökar och tillgängligheten till hamnen förbättras.
- Verka för att i samråd med Trafikverket genomföra åtgärdsvalsstudier för väg 19 Ystad-Kristianstad, väg 13 Ystad-Sjöbo-Hörby samt E65 i stråket mellan hamnen och Skurup med särskilt fokus på Dag Hammarskjölds väg.
- Dragongatan och E65 ska i enlighet med den fördjupade översiktsplanen ligga kvar i befintligt läge.

- Verka för en överflyttning av gods från lastbil till järnväg.



Hamnen kommer att byggas ut och tillgängligheten till den behöver säkras.

TRYGGHET

Trygghet påverkar i allra största grad människors livskvalitet och möjlighet att tillgodose sig samhällets service och funktioner. Därför är det viktigt att beakta trygghet i trafik- och samhällsplanering.

Begreppet trygghet syftar till en individs upplevda känsla. Trygghetskänslan på en plats kan vara mycket individuell och kan variera stort mellan personer.

Faktorer som påverkar den upplevda tryggheten kopplat till trafik- och samhällsplanering är till exempel skicket på omgivningen, mängden människor i rörelse, funktionsblandning, möjligheterna att se och bli sedd, belysning, platser ämnade för en viss målgrupp och övervakning av olika slag. Otrygghet kan innebära att man väljer att helt avstå från en resa eller att man väljer en annan färdväg eller ett annat färdstätt utifrån trygghetsperspektivet. En trygg miljö bidrar till ett mer jämlikt samhälle, där inga människor tvingas begränsa sitt livsutrymme till följd av otrygghet.

Nulägesanalys

I Ystads kommun finns miljöer som av olika anledningar kan upplevas som otrygga. Det är viktigt att i ett tidigt skede vara medveten om hur planeringen och utformningen påverkar vårt beteende och vilka konsekvenser detta medför. Det krävs en medvetenhet och prioritering i strävan av att skapa trivsamma och trygga gång- och cykelstråk samt trygga och trafiksäkra huvudgator. God skötsel och underhåll är en förutsättning för fungerande rörelsestråk och bidrar även till en ökad trygghetskänsla.

Vissa allmänna platser så som busshållplatser, parkeringsanläggningar samt gång- och cykeltunnlar är i större utsträckning förknippade med otrygghetsupplevelser. Stråk med slutna fasader och platser med bristande eller helt avsaknad av belysning bidrar också till otrygghet. Trafikmiljöer där det är svårt att orientera sig innebär också sämre trygghet.

Utifrån svaren på enkäten som skickades ut som underlag till trafikstrategin tycks höga hastigheter och platser och situationer som kan relateras till konflikter med andra trafikanter vara en källa till otrygghet i trafiksystemet. Exempel på detta är där man behöver korsa gatan men det inte finns något övergångsställe och där det saknas cykelbana. Även bristande belysning är en källa till otrygghet enligt enkäten.

År 2016 gjorde Region Skåne en folkhälsoenkät riktad till barn och ungdomar. Elever i årskurs 6, 9 och

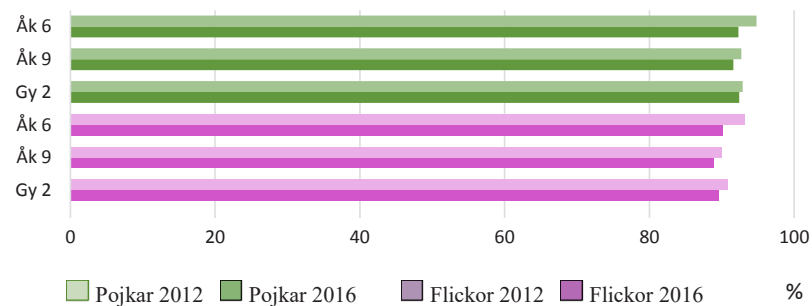
årskurs 2 på gymnasiet deltog. Totalt sett svarade 992 barn och ungdomar i Ystad på enkäten. Enligt enkäten är buss eller tåg en av de platser de känner sig minst trygga på. I årskurs 6 är det bara drygt 50 % som känner sig trygga där. Det är även en stor andel av eleverna i alla årskurser som känner sig otrygga på stan eller på allmän plats. Utomhus i bostadsområdet känner sig ungefär 80 % trygga dagtid medan siffran sjunker till mellan 50-70 % kvällstid. Generellt sett känner sig flickor mindre trygga i stads- och trafikmiljön än pojkar.

Gällande frågan kring hur stor del andel som alltid känner sig trygga på väg till och från skolan känner sig drygt 80 % av pojkarna och knappt 70 % av flickorna sig alltid trygga (åk 6, 9 samt gymnasiet år 2). Jämfört med föregående undersökning från 2012 har den upplevda tryggheten på väg till/från skola minskat i samtliga åldersgrupper.

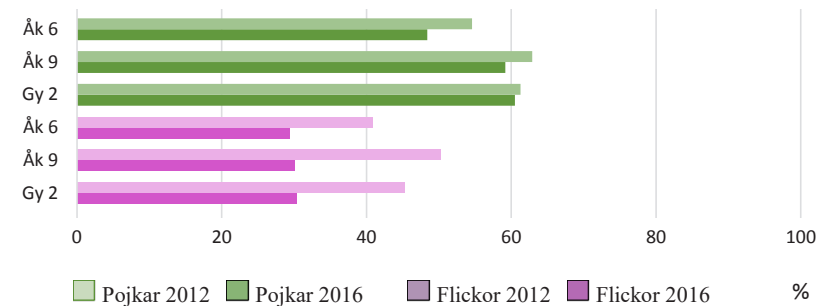
I frågan kring trygghet i bostadsområdet så ligger Ystad kommun bättre till än övriga riket.

Enligt Brottsförebyggande rådet känner människor i Skåne sig generellt sett mer otrygga än i övriga riket. Detta tycks även stämma in på Ystad kommun då många invånare känner en oro för att bli utsatta för brott även om statistiken visar att det är få som blir det.

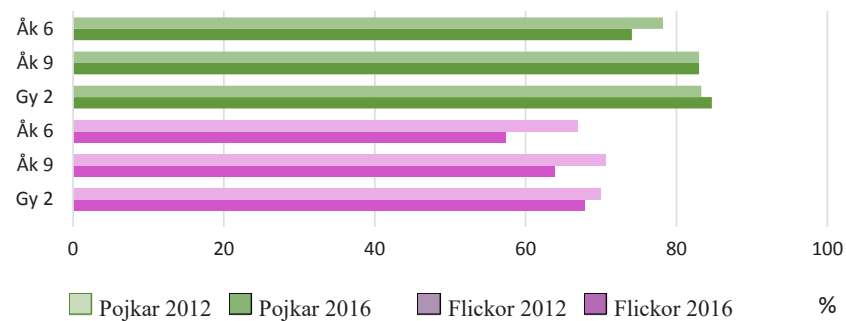
I hemmet



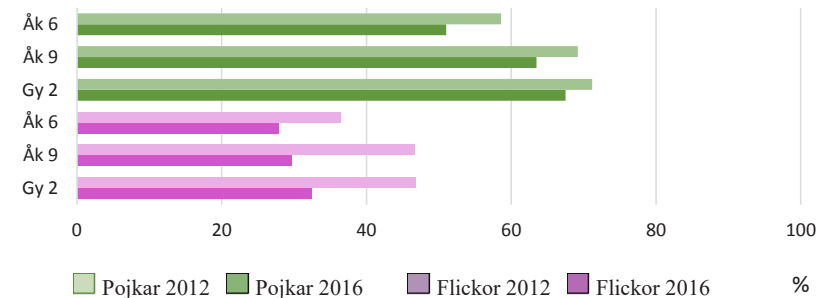
Utomhus på stan/allmän plats



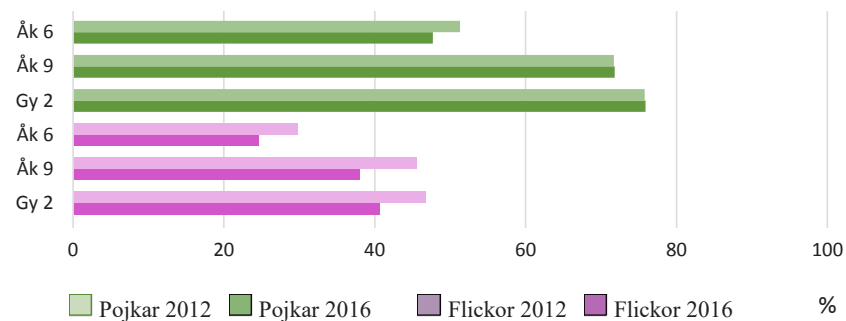
Utomhus i bostadsområdet



På buss/tåg



Utomhus i bostadsområdet kvällstid



Andel pojkar och flickor i respektive årskurs som uppgett att de alltid känner sig trygga på ett antal olika ställen (Källa: Folkhälso rapport Barn och Unga i Skåne, Region Skåne 2016).

Trygghet

Mål

Andelen av kommunens invånare som känner sig trygga i trafiken och på offentliga platser i kommunen ska öka.

Motiv

Det allmänna har ett särskilt ansvar att verka för människors trygghet och detta gäller självklart även trafiksystemet och det offentliga rummet. Ett otryggt trafiksystem kan verka hämmande på tillgängligheten och motverka en överflyttning av bilresor till hållbara trafikslag.

Relaterade mål:

- Ystads kommun är en trygg och säker kommun. (Folkhälsopolitiskt program)
- Alla barn har goda och trygga uppväxtvillkor. (Folkhälsopolitiskt program)

Strategier

Satsa på trygga gångstråk

Ett tryggt gångstråk kännetecknas ofta av att det är upplyst, befolkat under en så stor del av dygnet som möjligt och har god sikt, både längs stråket men också från den omgivande bebyggelsen mot stråket och från stråket mot omgivningarna. Ett stråk som upplevs som tryggt under dagen kan vara otryggt på kvällen och natten. Därför finns det behov av alternativa stråk som gör att det alltid är tryggt att röra sig till fots.

Inriktningar och satsningar:

- Gångstråk ska planeras längs huvudgator för god trygghet och orienterbarhet.
- Ta fram ett utpekat gångnät och inventera detta för att ge underlag för trygghetshöjande åtgärder.

Skapa trygga och attraktiva bytespunkter

För att fler ska välja att åka kollektivt krävs att bytespunkterna, det vill säga stationerna och hållplatserna, inklusive vägarna dit, är trygga och attraktiva. Viktiga kvalitetskriterier för utformning av bytespunkter och hållplatser är *tillgänglighet, trygghet, liv, identitet* och *attraktivitet*. Dessa begrepp och kriterier kan användas som utgångspunkt för planering av åtgärder.

Inriktningar och satsningar:

- Hållplatser och bytespunkter ska vara trygga för alla alltid. Bra belysning, överskådliga platser utan mörka hörn och trafiksäkra vägar till hållplatsen är viktiga element för att skapa trygghet.
- Hållplatser och bytespunkter bör lokaliseras där det finns andra målpunkter eller människor i rörelse.
- Inventera befintliga hållplatser längs kommunalt vägnät för att ge underlag för trygghetshöjande åtgärder.
- Verka för att utveckla serviceutbudet och attraktiviteten i anslutning till kommunens större bytespunkter.

Följ upp och utvärdera trygghet för olika grupper i samhället

Eftersom trygghet är ett subjektivt begrepp som upplevs olika av olika personer, är det viktigt att trygghetsarbetet följs upp med detta i åtanke. Genom att identifiera nyckelgrupper, till exempel barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar och involvera dessa kan ett tryggt trafiksystem säkerställas för alla invånare i kommunen.

Inriktningar och satsningar:

- Identifiera nyckelgrupper och involvera dessa i trygghetsarbetet.
- Lyft trygghetsperspektivet i etablerade samverkansforum.



Mörka platser och stråk utan koppling till omgivande bebyggelse upplevs ofta som otrygga.

TRAFIKSÄKERHET

Begreppet *trafiksäkerhet* handlar i första hand om faktiska olyckor och skadade, till skillnad mot *trygghet* som handlar om den upplevda risken att råka ut för en olycka. Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utgår sedan 1997 från Nollvisionen som anger att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Enligt nollvisionen läggs stort ansvar på systemutformarna, det vill säga väghållare, fordonstillverkare, lagstiftare, med flera. Det är systemutformarnas ansvar att trafiksystemet är säkert medan den enskilda trafikanten har ansvar att följa lagar och regler. Om trafikanten gör ett misstag så att en olycka inträffar ska det inte leda till att någon person dör eller får invalidiserande skador.

Nulägesanalys

Alla olyckor som orsakar personskada och som kommer till polisens kännedom eller där någon skadad person uppsöker ett akutsjukhus registreras i den nationella databasen Strada.

Under de senaste tio åren (2008–2017) har det skett ungefär 200 trafikolyckor per år i kommunen som har registrerats i Strada. Av olyckorna har ca 60 % varit singelolyckor som fotgängare och cyklister råkat ut för. Generellt sett beror en stor del av denna typ av olyckor på bristande drift och underhåll (till exempel halka på grund av is eller grus) eller dåligt utformade gång- och cykelbanor (till exempel fasta hinder på cykelbanan eller höga kanter).

Under samma period har det enligt den officiella statistiken skett fem dödsolyckor. Alla var motorfordonsolyckor där den förolyckade färdades i personbil. Tre av olyckorna var singelolyckor och en av dem skedde på det kommunala vägnätet.

Låga hastigheter och god hastighetsefterlevnad är centralt för trafiksäkerhetsarbetet då hastigheten påverkar både risken för att en olycka ska ske och hur allvarliga skador som olyckan ger upphov till. I diagrammet till höger visas risken att dödas i kollision med en personbil i olika hastigheter. Kommunens hastighetsmätningar på gator i Ystad visar att hastighetsefterlevnaden generellt är dålig. På 35 av de 45 platserna där

hastighetsmätningar gjorts översteg 85-percentilen skyltad hastighet.

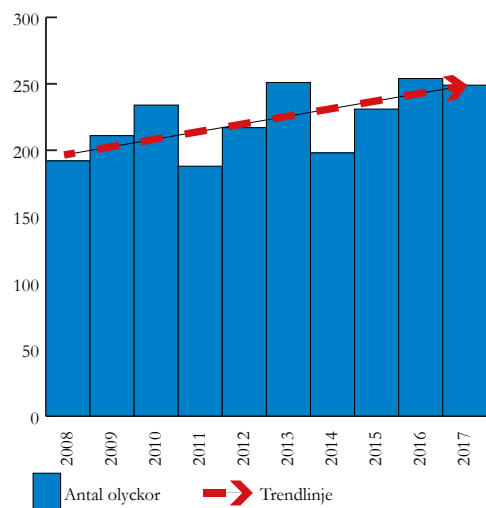
En gång- och cykelpassage betraktas enligt Trafikverkets kriterier som säker då den är utformad så att 85-percentilen av den korsande biltrafiken håller en hastighet på max 30 km/h. Av de befintliga gång- och cykelpassagerna som finns i Ystad är endast 12 % utformade på ett sådant sätt att de kan betraktas som säkra.

Eftersom trafiksäkerhetsarbetet historiskt sett främst riktats mot biltrafik och infrastrukturen har byggts utifrån biltrafiken finns det en risk att antalet personer som skadas i trafiken ökar när allt fler går och cyklar.

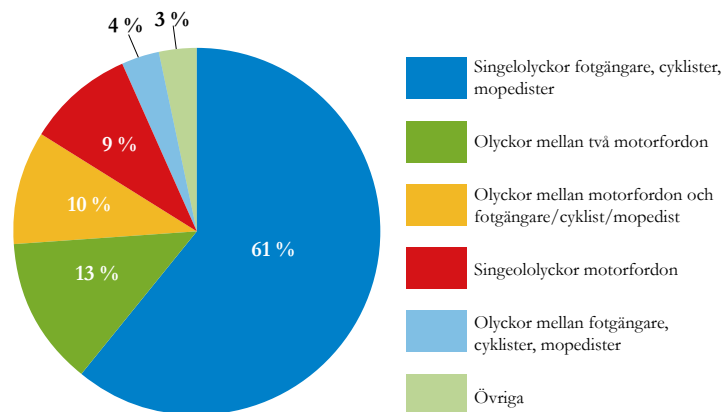
Olycksstatistiken visar att antalet olyckor där personer i bil skadas minskar, men att olyckorna där fotgängare eller cyklister skadas ökar. Arbetet med trafiksäkerhet behöver alltså till större del inriktas mot fotgängare och cyklister.

Observationsstudier som NTF har gjort visar också att användningen av cykelhjälm i kommunen, både bland barn och bland vuxna, är låg i förhållande till övriga skånska kommuner.

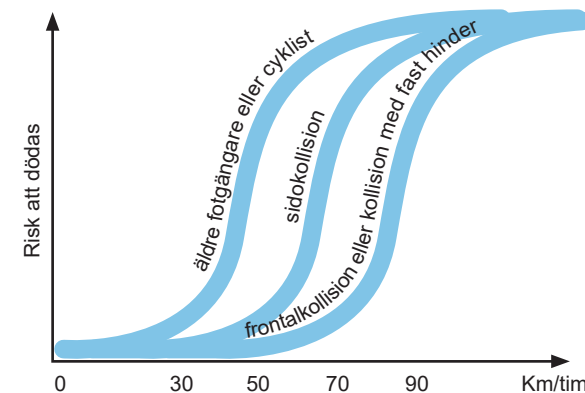
Ett trafiksäkerhetsarbete med inriktning mot förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister och lägre hastigheter har även möjlighet att ge andra positiva effekter såsom minskade barriäreffekter, minskat buller och förbättrad trygghet.



Antal trafikolyckor i kommunen per år under åren 2008–2017



Antal trafikolyckor i kommunen under åren 2008–2017 fördelat på typ av olycka.



Risk att dödas i kollisionsolycka som funktion av hastigheten.

Trafiksäkerhet

Mål

Det totala antalet skadade ska minska och ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i kommunen.

Motiv

Det långsiktiga nationella målet för trafiksäkerhet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. De flesta olyckor som sker i kommunen är dock lindriga. Risker att råka ut för en olycka, även om den är lindrig, är en källa till otrygghet och därför måste även dessa olyckor minska i antal. De lindriga olyckorna orsakar också betydande kostnader för samhället.

Relaterade mål:

- Säker och effektiv infrastruktur, inklusive utbyggt fibernät i hela Ystads kommun. (Strategiskt mål i budgeten)
- Ystads kommun är en trygg och säker kommun. (Folkhälsopolitiskt program)
- Alla medborgare har tillgång till attraktiva och säkra cykel- och gångbanor. (Folkhälsopolitiskt program)

Strategier

Arbeta för högre hastighets- och regelefterlevnad

Eftersom lägre hastigheter är nyckel till både färre och lindrigare olyckor är det viktigt att hastighetsefterlevnaden i kommunen förbättras. För att öka trafiksäkerheten och samspelet mellan olika trafikanters finns det också behov av att arbeta för en ökad regelefterlevnad och medvetenhet om trafikregler.

Inriktning och satsningar:

- Öka medvetenheten om hastighetens betydelse för trafiksäkerheten samt kunskapen om trafikregler genom information och kampanjer.
- Öka hastighetsefterlevnaden genom att anpassa utformningen av gator, korsningar och passager till gällande hastighetsgränser. Utformningen av kommunens gator ska tydligt återspegla gällande hastighetsgränser och trafikregler. Cykelpassager längs huvudcykelnätet och övergångsställen bör vara hastighetssäkrade till 30 km/h.
- Arbeta för att öka användningen av cykelhjälm.
- Samverka med polisen för att öka övervakningen på sträckor och platser med låg hastighets- och regelefterlevnad.
- Utvärdera och analysera hastighetsefterlevnad systematiskt, framförallt i samband med ombyggnationer.



Prioritera trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare och cyklister

Det måste bli säkrare att gå och cykla i kommunen och därför ska trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare och cyklister prioriteras. Trenden med allt fler skadade fotgängare och cyklister måste vändas även om allt fler väljer att gå och cykla.

Inriktning och satsningar:

- Korsningspunkter med biltrafik längs huvudcykelnätet bör utformas och regleras som cykelöverfarter och hastighets säkras.
- Trafiksäkerhetshöjande insatser, inklusive drift och underhåll, ska prioriteras längs huvudcykelnätet, det prioriterade gångnätet, längs identifierade skolvägar, på olycksdrabbade platser samt där hastighetsefterlevnaden är låg.
- För att öka trafiksäkerheten för cyklister bör dessa, med vägledning av cykelplanen, i så stor mån som möjligt separeras från biltrafiken utanför stadskärnan.

Satsa på förbättrad drift och underhåll för ökad trafiksäkerhet

En del av olyckorna som drabbar fotgängare och cyklister beror på brister i drift- och underhållsarbetet. Underhållet av kommunens gång- och cykelinfrastruktur behöver därför ökas. Förbättrat drift- och underhållsarbete kan även innebära synergieffekter i form av ökad trygghet och förbättrad tillgänglighet för funktionsnedsatta.

Inriktning och satsningar:

- Drift och underhåll av det kommunala vägnätet, inklusive gång- och cykelvägar, ska utföras så att ytor för fotgängare och cyklister prioriteras.

Skapa säkra skolvägar

Barn som själva går eller cyklar till skolan får bättre hälsa, ork och uthållighet i skolan samtidigt som orienteringsförmågan och trafikmogenheten utvecklas snabbare. För att färre föräldrar ska skjutsa sina barn i bil och istället låta barnen gå eller cykla krävs att skolvägarna samt vägar till och från fritidsaktiviteter är säkra och trygga.

Inriktning och satsningar:

- I anslutning till skolor och längs identifierade skolvägar ska trafiksäkerhet och trygghet för fotgängare och cyklister prioriteras framför framkomlighet för biltrafik.
- Kommunen ska kontinuerligt arbeta med informationsinsatser mot föräldrar för att minska andelen barn som skjutsas i bil till skolan.
- Barnperspektivet ska alltid beaktas i alla kommunens plan- och infrastrukturprojekt.
- Barn och unga ska involveras och vara delaktiga i projekt och planer som har direkt påverkan på barn, såsom skolvägar.
- Samverka med skolorna och övriga berörda aktörer såsom skolskjuts och fastighetsavdelningen för att främja arbetet med säkra skolvägar.

MILJÖ OCH HÄLSA

Trafiksystemet påverkar miljön och människors hälsa på många olika sätt. Byggnad, drift, underhåll och användning av trafiksystemet ger upphov till utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar som i sin tur påverkar miljön, djur- och växtliv och människors hälsa. Trafiksystemet tar också upp stor plats och skapar barriärer både för människor och djurliv. Människor som lever i anslutning till vägar eller järnvägar påverkas av bullret som trafiken på vägen eller järnvägen ger upphov till och detta ger också restriktioner på var och hur man kan bygga bostäder. Buller påverkar människors hälsa och prestation bland annat i form av sömnsvårigheter, negativ påverkan på talkommunikation, koncentrationssvårigheter, högt blodtryck och i förlängningen hjärt- och kärlsjukdomar.

Idag är en mycket stor del av Sveriges befolkning otillräckligt fysiskt aktiva. Det finns ett tydligt samband mellan hälsa och fysisk aktivitet och här har trafiksystemet en viktig roll att spela. Om trafiksystemet utformas för att underlätta aktiva transportslag som gång och cykel kan det hjälpa människor att vara mer aktiva i sin vardag och på så vis öka folkhälsan.

Nulägesanalys

Vägtrafiken orsakar främst utsläpp av koldioxid (CO₂), kväveoxider (NO_x), partiklar (PM) och kolväten. Avgaser omvandlas också under vissa förhållanden till ozon (O₃). Koldioxid är en växthusgas vars miljöpåverkan är global medan de övriga främst ger lokal och regional påverkan på luftkvaliteten med negativa effekter på miljö och hälsa som följd.

I Ystad har mätningar av luftföroreningar gjorts framförallt i hamnen där det finns mycket trafik med tunga fordon och det dessutom finns luftföroreningar från sjöfarten. Mätningarna av NO_x, partiklar, flyktiga organiska föreningar och ozon låg under miljö kvalitetsnormerna i samtliga fall.

Transporter svarar för ungefär en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige och av dessa utsläpp står vägtrafiken för över 90 %. För att minska utsläppen och klimatpåverkan är det viktigt att fordonen i högre grad drivs av biobränslen och el. Av de bilar som nyregistrerades i kommunen under 2017 var endast 6 % elbilar, elhybrider eller laddhybrider vilket dock var något högre än tidigare år.

Högre energieffektivitet har också möjlighet att minska transporternas klimatpåverkan. Enligt Energimyndighetens statistik minskade transportsektorns energianvändning i kommunen under åren 2009-2014 men ökade därefter igen 2015-2016.

Ramboll gjorde 2013 en kartläggning av trafikbuller för Ystads tätort. Kartläggningen visade på bullernivåer över riktvärdena för god miljö kvalitet (55 dB(A) ekvivalent nivå vid bostadens fasad) längs flertalet av de större gatorna i staden såsom Dag Hammarskjölds väg, Dragongatan, Malmövägen, Kristianstadsvägen, Österleden och Surbrunnsvägen/Jennygatan. Det var dock endast i enstaka punkter som bullernivåerna översteg nivån för när åtgärder bör övervägas i befintlig miljö (65 dB(A) ekvivalentnivå).

När det gäller fysisk aktivitet visar en undersökning från 2012 att 70 % av de deltagande ystadsborna att de är fysiskt aktiva minst 30 minuter om dagen. För att uppnå en positiv hälsoeffekt behöver vuxna minst 30 minuters måttlig till intensiv rörelse per dag. Av barnen som svarade på Region Skånes folkhälsoenkät riktad till barn i årskurs 6 och 9 på grundskolan och årskurs 2 på gymnasiet var 80-90 % aktiva minst 30 minuter om dagen. Enkäten visar att den fysiska aktiviteten minskar högre upp i åldern.

Sett till kommuninvånarnas resvanor finns det goda möjligheter att öka den andelen av resorna som sker mer aktivt, det vill säga till fots eller med cykel. Framförallt gäller detta de korta resorna. Av resorna under 5 km gjordes 58 % med bil och endast 10 % till fots.



Kartläggning av vägtrafikbuller i Ystads tätort. Orange, röda och lila områden visar på bullernivåer över riktvärdena för god miljö kvalitet (55 dB(A) ekvivalent nivå).

Miljö och hälsa

Mål

Andelen Ystadsbor som störs av buller ska minska.

De klimat- och hälsopåverkande utsläppen från trafik i kommunen ska minska.

Transporternas energianvändning ska minska.

Motiv

Att minska trafikens negativa miljöpåverkan är centralt för både kommunens miljöprogram och energi- och klimatstrategi. Även för de nationella miljömålen är en minskning av trafikens utsläpp och markintrång viktigt.

Relaterade mål:

- Ystads kommun överlämnar till nästa generation ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför kommunens, regionens och Sveriges gränser. (Miljöprogram)
- Transporter och infrastruktur är miljöanpassade och möjligheten finns till ett liv fritt från fossilt bränsle. (Miljöprogram)

- Växthusgasutsläppen i Ystads kommun har minskat med 80 procent jämfört med år 1990. (Energi- och klimatstrategi)
- I Ystads kommun är det lätt att leva, bo och resa energieffektivt och fossilbränslefritt. (Energi- och klimatstrategi)
- Fossilbränslefri och klimatneutral kommun 2020 - Ystads kommuns fordon ska drivas av förnybar energi. (Strategiskt mål i budgeten)
- Förvaltningen av kommunens mark- och vattenresurser är hållbar. (Miljöprogram)
- Samhället är utformat så att det ger förutsättningar för fysisk aktivitet. (Folkhälsopolitiskt program)

Strategier

Många av strategierna som presenterats i tidigare avsnitt syftar till att minska användningen av bil i kommunen och öka antalet resor som sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Dessa strategier ligger i linje med de mål och åtgärder som pekas ut i kommunens miljöprogram, energi- och klimatstrategi och folkhälsopolitiska program och kommer att ha positiva effekter på både miljön och hälsan i kommunen. Om fler personer går och cyklar istället för åker bil kommer utsläppen och bullerstörningarna att minska samtidigt som folkhälsan förbättras.

[» Karaktär](#)

[» Resor och transporter](#)

[» Tillgänglighet](#)

[» Trygghet](#)

[» Trafiksäkerhet](#)

Stimulera användning av fossilfria och tysta fordon

För att minska trafikens negativa påverkan på miljö och hälsa ska kommunen verka för en övergång till större andel tysta och fossilbränslefria fordon. Kommunen har goda möjligheter att påverka anläggningen av laddinfrastruktur men ska i samverkan med andra berörda aktörer verka för att öka möjligheten att tanka även andra former av fossilfria bränslen i kommunen.

Inriktning och satsningar:

- Fordonsparken i Ystads kommuns verksamheter och de transporter som kommunen anlitar ska drivas av fossilfritt bränsle eller med den miljömässigt bästa tekniken med lägst emissioner.
- Kommunen ska i samverkan med angränsande kommuner och berörda aktörer verka aktivt för att förbättra möjligheterna för boende och verksamma i kommunen att använda fossilbränslefria drivmedel och att tillgången på dessa ökar i kommunen.



Laddstolpe för elbilar i Ystad. Foto: Emma Holgersson

Uppföljning

Det är viktigt att de uppsatta målen följs upp kontinuerligt så att det säkerställs att utvecklingen går i önskvärd riktning. Detta bör göras både i de enskilda projekten och genom regelbundna samlade uppföljningar.

ÅRLIG UPPFÖLJNING

Då de flesta av de uppsatta målen är av övergripande karaktär och inte är direkt uppföljningsbara, har ett antal indikatorer tagit fram som tillsammans ska ge en bild av hur väl målet uppfylls.











I tabellen på nästa sida visas indikatorerna för respektive mål samt hur ofta indikatorerna ska utvärderas. Utvärderingen av indikatorerna samlas i ett årligt ”trafikbokslut” där även uppföljning av cykelplanen kan ingå. Trafikbokslutet ska redovisas som ett informationsärende i samhällsbyggnadsnämnden och andra relevanta nämnder och utskott en gång per år och bör även innehålla en redovisning av relevanta slutförda, pågående och planerade projekt och insatser för att nå målen.

Utifrån denna uppföljning är det möjligt att avgöra om de olika insatser som gjorts, såväl fysiska åtgärder som t.ex. mobility management, har gett önskad effekt eller om det finns behov av ytterligare åtgärder.

BESLUTSUNDERLAG

För att lyckas med arbetet att nå de uppsatta målen måste de enskilda projekten bidra och leda i rätt riktning. Därför bör det i beslutsunderlagen för plan- och infrastrukturprojekt inkluderas en bedömning av projektets bedömda påverkan på de uppsatta målen. Redovisningen behöver endast vara en bedömning med syfte att påvisa en riktning, inte en fullständig analys och kan redovisas till exempel som en checklista med trafikljus, se exempel till höger. Om projektet sammantaget inte bedöms gå i riktning mot målen bör det tydligt motiveras varför det behöver genomföras och vilka eventuella kompletterande åtgärder som kan övervägas för att nå de uppsatta målen.

Exempel på bedömning av måloppfyllelse.

Måloppfyllelse för: Exempelprojekt utbyggd pendlarparkering		
 Positiv påverkan på målet	 Ingen påverkan på målet	 Negativ påverkan på målet
Mål	Bedömning	
Karaktär		
<i>Utbyggnaden av pendlarparkeringen bidrar till en bilorienterad karaktär av området.</i>		
Resor och transporter		
<i>Förenklar möjligheterna att åka kollektivt för personer som måste ta bilen till tåget.</i>		
Tillgänglighet		
<i>Förenklar möjligheterna att åka kollektivt för personer som måste ta bilen till tåget.</i>		
Trygghet		
<i>Mer biltrafik i anslutning till stationen kan öka otryggheten.</i>		
Trafiksäkerhet		
<i>Mer biltrafik i anslutning till stationen kan bidra till försämrad trafiksäkerhet. I projektet ingår att övergångsstället hastighets-säkras.</i>		
Miljö & hälsa		
<i>Svårbedömt</i>		
SAMLAD BEDÖMNING		

Indikatorer och plan för uppföljning av mål och indikatorer.

Mål	Indikatorer	Frekvens	Riktning
Karaktär			
Kommunens olika unika karaktärer utvecklas och de positiva värden som finns förstärks. Hållbara trafikslag prioriteras i planeringen av trafiksystemet i kommunen.	<i>Inga specifika indikatorer har tagits fram för dessa mål. Övriga indikatorer bedöms ge en bild av hur väl detta mål uppfylls.</i>		
Resor och transporter			
År 2030 ska Ystadsbornas resor ske till större del till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och mindre med bil. <i>Mål 2030: Gång 11 %, Cykel 19 %, Kollektivtrafik 21 %, Bil 49 %</i>	Resvaneundersökning (deltagande i Region Skånes undersökning)	Vart femte år	
	Cykelmätningar i utvalda punkter	Vart tredje år	➔ 3 % per år
	Biltrafikmätningar	Vart tredje år	➔
	Antal påstigande på utvalda stationer och hållplatser enligt Skånetrafikens statistik	Årligen	➔
Tillgänglighet			
Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras så att dessa transportsätt blir de naturliga valen. Tillförlitligheten i det övergripande transportsystemet ska förbättras.	Andel av befolkningen med god tillgänglighet till viktiga målpunkter (sammanvägning av flera mått)	Varannat år	➔
	Genhetsknot för cykelresor inom Ystad	Vartannat år	➔
	Tid med nedsatt framkomlighet i det övergripande vägnätet.	Vartannat år	➔
Trygghet			
Andelen av kommunens invånare som känner sig trygga i trafiken och på offentliga platser i kommunen ska öka.	Upplevd trygghet i trygghetsenkäter.	Vartannat år	➔
Trafiksäkerhet			
Det totala antalet skadade ska minska och ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i kommunen.	Antal skadade och dödade i trafiken i kommunen	Årligen	➔
	Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet	Vart tredje år	➔
	Andel säkra gång- och cykelpassager längs huvudgatunätet	Årligen	➔
Miljö & hälsa			
Andelen Ystadsbor som störs av buller ska minska. De klimat- och hälsopåverkande utsläppen från trafik i kommunen ska minska. Transporternas energianvändning ska minska.	Luftkvalitetsmätningar (NO _x , PM, SO, VOC, O ₃)	Årligen	➔
	Energianvändning i transportsektorn (statistik från SCB)	Årligen	➔

MÅLKONFLIKTER

Det uppstår alltid konflikter mellan konkurrerande intressen i trafik- och samhällsplanering. Trafikstrategin ska vara ett stöd för att undvika eller lösa målkonflikter men de går inte att undvika helt. Nedan listas några av de målkonflikter som kan komma att uppstå och där avvägningar mellan olika intressen och mål kommer att behöva göras.

Tillgängligheten till hamnen och tillförlitligheten i det övergripande trafiksystemet kontra säkra skolvägar och goda möjligheter att röra sig till fots längs och över Dragongatan

Dragongatan är en del av E65 och är en viktig länk för att säkra tillgängligheten till hamnen. Samtidigt är det många som behöver korsa gatan på väg till skolor, arbetsplatser eller fritidsaktiviteter på Regementsområdet eller Öja industriområde. Åtgärder för att förbättra möjligheterna att korsa gatan måste vägas mot behovet av tillgänglighet till hamnen och vice versa. I enlighet med de övergripande förhållningssätten i trafikstrategin ska *tillgänglighet* prioriteras framför *framkomlighet*.

Bibehållen tillgänglighet till centrum kontra stärkt stadsliv och förutsättningar för gående, cyklister och vistelse

Den medeltida stadskärnan i Ystad är byggd för rörelser i gånghastighet och satsningar på förbättrade förutsättningar för fotgängare och cyklister har potential att öka stadslivet i centrum. Samtidigt behöver tillgängligheten för näringslivets transporter och för personer som inte har möjlighet att gå eller cykla till centrum säkras. Eftersom tillgången på yta är begränsad i centrum kommer prioriteringar mellan ytor för fotgängare, cyklister, vistelse, bilar i rörelse och parkering att behöva göras.

Utgångspunkten bör vara att tillgängligheten till fots och med cykel ska förbättras så att dessa transportsätt blir attraktiva alternativ för fler. På så vis kan ytor för biltrafik frigöras utan att tillgängligheten behöver försämrans.

Framkomlighet och komfort för kollektivtrafiken kontra framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister

Komfort och framkomlighet är viktiga faktorer för att skapa en attraktiv busstrafik. Samtidigt är låga hastigheter på motorfordonstrafiken, trafiksäkra korsningspunkter och prioritering framför biltrafik viktigt för att skapa säkra och attraktiva gång- och cykelstråk. Avvägningar mellan busstrafikens framkomlighet och komfort å ena sidan och fotgängares och cyklisters

framkomlighet och trafiksäkerhet behöver göras i varje enskilt fall. Hänsyn behöver tas till bland annat flöden (fotgängare, cyklister, bilar, bussar), olycksstatistik, skolvägar och platsens roll i trafiksystemet.

Möjlighet till kombinationsresor kontra exploatering i stationsnära lägen

För att förbättra möjligheterna att göra kombinationsresor kan pendlarparkeringar i anslutning till främst järnvägsstationerna behöva byggas ut. Samma ytor är ofta föremål för diskussion om förtätning och exploatering i stationsnära lägen. Genom att samla och samordna parkering för pendlare och för boende eller verksamma kan behovet av parkeringsytor minimeras och därmed minska målkonflikten. En utmaning vad gäller pendlarparkering som dock kvarstår är reglering och avgift för att säkerställa att parkeringen används av pendlare och inte fylls upp av boende eller verksamma i närområdet.

Genomförande

Trafikstrategins mål och strategier ska implementeras direkt i kommunens processer, projekt och prioriteringar och vara styrande för arbetet med trafik- och samhällsplanering i kommunen. För att kunna implementera strategierna i praktiken behövs det dock i vissa fall vidare utredning och framtagande av handlingsplaner med konkreta åtgärder. I detta kapitel redovisas exempel på vidare utredningar, förändrade rutiner och projekt som har identifierats under arbetet med trafikstrategin. Utöver dessa kan det även finnas behov av andra förändringar eller projekt för att nå målen.

RUTINER OCH ARBETSSÄTT

- Utveckla kommunens projektplanering avseende plan- och infrastrukturprojekt för att säkerställa delaktighet både från medborgarna och från andra berörda aktörer. En intressentanalys med syfte att bredda deltagandet i projekten ska alltid göras.
- Utveckla rutiner och plattformar för medborgardialog i plan- och infrastrukturprojekt. Syftet ska vara att nå ut till de grupper som i nuläget inte är representerade i processerna.
- Ta fram rutiner för att integrera mobility management i plan- och infrastrukturprojekt.
- Se över rutinerna för drift och underhåll för att säkra att arbetet sker i linje med de uppsatta målen och med prioritering på ytor för fotgängare och cyklisterna.

UTREDNINGAR OCH HANDLINGSPLANER

- Genomför en trafiknätsanalys utifrån livsrumsmodellen för att skapa ett mer balanserat trafiksystem. Analysen ska ligga till grund för kommande ombyggnationer och fysiska åtgärder i gatunätet.
- Ta fram en samlad strategi och plan för parkering (bilparkering och cykelparkering) i kommunen. Som grund för strategin bör en inventering av befintlig parkeringssituation göras. Strategin bör behandla både gatuparkering på allmän platsmark och hantering av parkering i detaljplaner och bygglov. En eventuell parkeringsnorm bör innehålla incitament för exploatörer och fastighetsägare att genomföra åtgärder för minskat bil- och parkeringsbehov samt för att öka möjligheterna att ladda elbilar i kommunen.
- Ta fram en plan för genomförande av återkommande trygghetsvandringar med målet att involvera personer och grupper som upplever stor otrygghet i trafiksystemet och i det offentliga rummet.
- Ta fram en metod för uppföljning av tillgängligheten i trafiksystemet.
- Utred möjligheterna att utöka samordnad varudistribution till att omfatta fler varukategorier och på sikt även externa varumottagare.
- Fortsätt arbetet med att bygga ut och förbättra cykelnätet i enlighet med cykelplanen.
- Identifiera ett prioriterat gångnät för Ystad och byarna. Nätet bör inventeras utifrån uppsatta kriterier för trygghet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet och leda fram till en handlingsplan för åtgärder i gångnätet.
- Genomför en inventering av befintliga bytespunkter och hållplatser, inklusive vägen till och från hållplatserna. En åtgärdsplan för förbättringar med utgångspunkt i begreppen *tillgänglighet*, *trygghet*, *liv*, *identitet* och *attraktivitet* bör tas fram.
- Arbeta fram ett fördjupat trafiksäkerhetsprogram med konkreta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i kommunen. Särskild fokus bör ligga på trafiksäkerhet för fotgängare och cyklisterna och på förbättrad hastighetsefterlevnad.
- Kartlägg skolvägarna i kommunen och inventera behovet av åtgärder för förbättrad trygghet och trafiksäkerhet längs skolvägarna.
- Ta fram handlingsplaner för hållbart resande ("gröna resplaner") för de största kommunala arbetsplatserna.



Ystads kommun

www.ystad.se