



Trafikplan

för Hässelholms stad

Antagen av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden
2021-12-15



Trafikplan för Hässleholms stad har arbetats fram av Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen på uppdrag av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Trafikplanen har arbetats fram under åren 2015 - 2021.

Remissversion april 2017 arbetades fram av Sweco Society AB på uppdrag av Byggnadsnämnden, Hässleholms kommun.

Uppdragsansvarig Sweco: Martin Ullberg
Trafikplanerare Sweco: David Edman

Antagandehandling av Trafikplan för Hässleholms stad togs fram av Stadsbyggnadskontoret, Hässleholms kommun under 2018. Trafikplanen antogs den 11 december 2018 (§194) och upphävdes den 9 januari 2019 (§6).

Remissversion 2 av Trafikplan för Hässleholms stad togs fram av Miljö- och stadsbyggnadskontoret i samarbete med Tekniska förvaltningen, Hässleholms kommun under 2020.

Antagandehandling av Trafikplan för Hässleholms stad togs fram av Miljö- och stadsbyggnadskontoret, Hässleholms kommun under 2021.

Foton och kartor

Hässleholms kommun, om inget annat anges.

Utgiven av

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen, Hässleholms kommun

Diarienummer: BN 2016-906

Antagen av Byggnadsnämnden: 2018-12-11 (§ 194)


Upphävd: 2019-01-09 (§ 6)

Beslut om remiss 2: 2021-01-27 (§ 7)

Antagen av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden: 2021-12-15 (§ 144)

För revidering ansvarar: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

För uppföljning ansvarar: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden



Visionen för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Vision ur Trafikstrategier 2030



► Innehåll

BAKGRUND OCH STYRANDE UNDERLAG 7

Bakgrund och trafikplanens roll	8
Trafikstrategi och FÖP ger inriktningen för trafikplanen	9
Regionala och nationella underlag	10

SÅHÄR GÖR VI - förslag till åtgärder 13

Övergripande åtgärder	14
Gångtrafik	16
Cykeltrafik	18
Kollektivtrafik	20
Biltrafik	22
Godstrafik, farligt gods och utryckningstrafik	24
Åtgärder på karta	26

BILAGOR 33

Viktigt för de olika trafikslagen	36
Stadens förutsättningar, kortfakta	38
Nulägesbeskrivning - komplettering till 2012 och 2014	40

BAKGRUND OCH STYRANDE UNDERLAG

I detta kapitel sammanfattas bakgrunden till trafikplanen
och de underlag som vägleder arbetet

► Bakgrund och trafikplanens roll

Att ta fram strategier och planer handlar om att ha beredskap för framtiden. Framtiden för transportsystemet är under stark utveckling just nu och innovationer samt ny teknik ger oss möjligheter vi inte trott vara möjliga.

Trafikstrategier 2030 för Hässleholms kommun samt Fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad har särskilt stor betydelse för denna trafikplans tillkomst och utformning.

- Trafikstrategier antogs av kommunfullmäktige i september 2017
- Fördjupningen av översiktsplanen för Hässleholms stad antogs av kommunfullmäktige i juni 2018

I september 2016 gavs uppdraget till stadsbyggnadskontoret att ta fram en trafikplan för Hässleholms stad (byggnadsnämnden 2016-09-13, §125).

Trafikplanens roll är att visa på vilka åtgärder som krävs för att uppnå trafikstrategierna. Trafikstrategierna gäller för hela kommunen, medan trafikplanen gäller endast för Hässleholms stad.

Föreslagen trafikplan innehåller åtgärder på både översiktlig nivå och per trafikslag. Utöver det har även konkreta förslag till åtgärder per trafikslag tagits fram, som ska bidra till att uppnå Trafikstrategier 2030 med vision, mål, strategier och delstrategier.



► Trafikstrategi och Fördjupning av översiktsplanen ger inriktningen för trafikplanen

► TRAFIKSTRATEGIER 2030

Trafikstrategier antogs av kommunfullmäktige den 25 september 2017. Här finns vision, mål och strategier för trafiksystemet i Hässleholms kommun.

Visionen

för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Mål för att uppnå ett hållbart trafiksystem

1. Nollvisionen för **trafiksäkerhet** ska eftersträvas. Antalet olyckor med personsador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som **tryggt** för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till **ökad folkhälsa**. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. **Resor inom staden** sker övervägande genom **gång-, cykel- och kollektivtrafik**.
5. Planering av stadens **bilparkering** bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande **buller** ska **minska**.
7. **Vägvisning** för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. **Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet** i den fysiska miljön ska **öka**.

► FRAMTIDSPLAN HÄSSLEHOLMS STAD

Fördjupning av översiktsplan för Hässleholms stad vann laga kraft den 20 januari 2020. Här finns vision, mål och strategier för stadens utveckling på lång sikt.

Trafikplanen har arbetats fram parallellt med FÖP och är därför tätt sammankopplad med samtliga underlag som redovisas i FÖP-handlingen.

Strategier

1. Möjliggör för hållbar resor

Hållbart för människan
Hållbart för miljön
Hållbart för ekonomin

2. Skapa ett jämlikt trafiksystem

Framkomlighet för barn, gamla och funktionsnedsatta prioriteras

3. Tillämpa fyrstegsprincipen

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät
3. Begränsade utbyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnationer

4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Vid trafikinsatser ska behoven för respektive trafikslag beaktas. Av särskild betydelse är säkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Målbilder

- En nationell knutpunkt och tillväxtmotor
- En ung och urban stad
- En grön och robust stad

Utbyggnadsstrategi

- Staden ska växa inåt genom förtätning
- Stärk Hässleholm som nav för kommunikationer och möten
- Skapa unika och varierade stadsmiljöer
- Låt naturen ta plats i staden
- Rusta staden för ett förändrat klimat

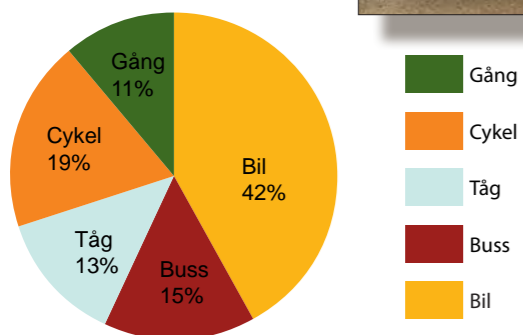
► Regionala och nationella underlag

Nedan beskrivs kort ett urval av de regionala och nationella underlag och mål som är av betydelse för Hässleholms kommuns arbete med trafikfrågor. Det finns ytterligare regionala underlag, exempelvis för cykel och kollektivtrafik, som haft betydelse i framtagandet av trafikplanen.

► STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050

Strategin tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Hur transportsystemet utvecklas i Skåne är av största betydelse för hur vi ska uppnå globala, nationella och regionala mål. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå uppsatta mål kommer det att krävas en annan färdmedelsfördelning än idag. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan.

<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/>



År 2030
Färdmedelsfördelning Skåne år 2030

► RESVANEUNDERSÖKNING 2018

Resvaneundersökning visar på vilka personer som reser när, varifrån, vart och i vilket ärende samt vilken tillgång man har till olika resmöjligheter. Resvaneundersökningar har genomförts i Skåne 2007, 2013 och senast år 2018. Region Skåne, Skånes 33 kommuner och Trafikverket ligger bakom undersökningen. På sidan 44 i denna rapporten kan man läsa mer om den.

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/resvaneundersokning-i-skane/>

► REGIONAL TRANSPORT - INFRASTRUKTURPLAN

Den regionala infrastrukturplanen (RTI-plan) styr hur statens pengar för infrastruktur används på den regionala infrastrukturen. Region Skåne upprättar planen på uppdrag från regeringen och med en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år. En ny RTI-plan antogs av regionfullmäktige i december 2018.

<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/>

► NATIONELL TRANSPORTPLAN

En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Tas fram av Trafikverket, med uppdrag från regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

I maj 2018 fattade regeringen beslut om en ny nationell transportplan. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

För Hässleholms kommun innebär detta bland annat att fyra spår mellan Hässleholm och Lund ska påbörjas under planperioden.

Regeringen har lagt fram en ny infrastrukturproposition som väntas beslutas och följas av direktiv om att ta fram en ny Nationell transportplan och nya länsplaner för planperioden år 2022-2033.

► TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” 2009 (prop 2008/09:93). Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

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

Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål - ett funktionsmål som berör tillgänglighet och ett hänsynsmål som berör säkerhet, miljö och hälsa. Målen är en

utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målsättningarna ska även vara ett stöd och inspiration för regional och kommunal planering.

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

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa
”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”

<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

► DET KLIMATPOLITISKA RAMVERKET OCH SVERIGES NATIONELLA ENERGI- OCH KLIMATPLAN

Riksdagen beslutade sommaren 2017 att införa ett klimatpolitiskt ramverk med nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Lagen gäller från 1 januari 2018. Klimatlagen lagfäster att klimatpolitiken ska utgå från klimatmålen och hur arbetet ska skötas. Varje år ska en klimatredivisning finnas med i budgetpropositionen och vart fjärde år ska en handlingsplan redovisas med bland annat redovisning av hur klimatmålen ska uppnås. Nya klimatmål finns till 2030, 2040 och 2045.

Energi- och klimatplanen ska bland annat säkerställa att de EU-gemensamma målen till 2030 om förnybar energi och energieffektivisering nås. Planerna ska också samla upp rapporteringar gällande energi och klimat som tidigare gjorts under flera olika EU-rättsakter. Mål som är relaterade till transportsektorn:

- Sverige ska inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Högst 15 % av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. (basår 1990, målår 2045)
- 70 % minskning av utsläppen i transportsektorn (basår 2010, målår 2030)

<https://www.regeringen.se/48edd1/globalassets/regeringen/dokument/sveriges-integrerade-nationella-energi-och-klimatplan-enligt-forordning-eu-2018-1999.pdf>

► AGENDA 2030 OCH GLOBALA MÅLEN

Agenda 2030 innehåller 17 globala mål för hållbar utveckling. De syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för kvinnor och flickor samt säkerställa skydd för planeten och naturresurserna. Målen är odelbara och balanserar ekonomisk, sociala och miljömässiga hållbarhet. Sverige ska vara ledande i genomförandet.

<https://www.globalamalen.se/>



► ETT KLIMATNEUTRALT OCH FOSSILBRÄNSLEFRITT SKÅNE - KLIMAT- OCH ENERGISTRATEGI FÖR SKÅNE

Länsstyrelsen i Skåne, Region Skåne, Skånes kommuner har inom Klimatsamverkan Skåne tagit fram en klimat- och energistrategi för Skåne år 2018. Här finns klimatmål för Skåne till år 2030.

- Utsläppen av växthusgaser i Skåne ska vara minst 80 procent lägre än år 1990
- Utsläppen av växthusgaser från konsumtion i Skåne ska vara högst 5 ton koldioxidekvivalenter per person och år
- Energianvändningen i Skåne ska vara minst 20 procent lägre än år 2005 och utgöras av minst 80 procent förnybar energi
- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne
- Utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010

<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/miljo-och-klimat/klimatneutralt-och-fossilbranslefritt-skane/>

SÅHÄR GÖR VI

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

I detta kapitel finns förslag på åtgärder som behöver göras för att nå lokala, regionala och nationella målsättningar

Övergripande åtgärder

Från trafikstrategier 2030 (antaget av kommunfullmäktige september 2017)

Visionen

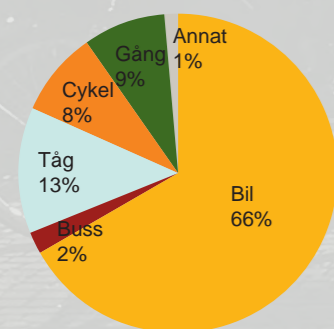
för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Strategier

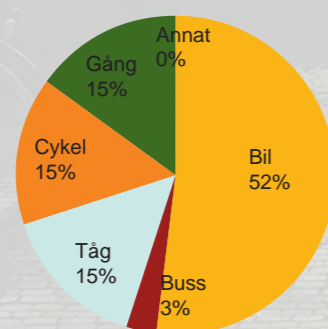
1. Möjliggör för hållbara resor
2. Skapa ett jämlikt trafiksystem
3. Tillämpa fyrstegsprincipen
4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Mål

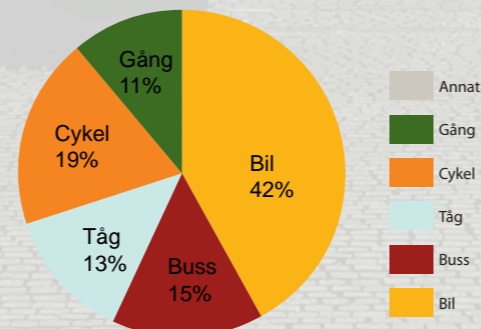
1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.
7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.



Färdmedelsfördelning Hässleholms kommun, enligt resvaneundersökning 2018.



Färdmedelsfördelning Hässleholms stad, enligt resvaneundersökning 2018.



Färdmedelsfördelning år 2030, enligt Region Skånes målsättning, "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

TRAFIKPLAN HÄSSEHOLMS STAD

Hässleholms kommun bör arbeta för att:

Ta fram en trafiksäkerhetsplan

Trafikolyckor är ett av världens största hälsoproblem. Sverige är rankat som ett av de bästa länderna på trafiksäkerhetsarbete. En fördjupad analys av olyckssituationen i Hässleholms stad bör genomföras med stöd av underlag i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition, ett system att ta ur statistik både från polis och sjukhusrapporterade olyckor). Trafiksäkerhetsplanen ska ligga till grund för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Följ upp med trafiksäkerhetsboksutvärdering varje år för tydlig uppföljning och prioritering. Trafiksäkerhetsplanen bör föregå cykelplan samt gång- och tillgänglighetsplan.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Prioritera säkra skolvägar för barns bästa

Kartlägg, analysera och åtgärda miljöerna till och kring grundskolor i staden. Arbeta med beteendepåverkan i samband med ombyggnader. Genom att fler kan gå och cykla till skolan förbättras barns hälsa, rörelsefrihet och trafiksäkerhet samt ger en minskad klimatpåverkan.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Ta fram en hastighetsplan

Hastigheten för motortrafik är den enskilt viktigaste aspekten vad gäller att minska antalet olyckor och konsekvenser av olyckor. Hastighet har även betydelse för vilka bullernivåer som ges i omkringliggande bebyggelse vilket påverkar möjligheterna att uppföra nya bostäder i närheten av gator och vägar. Tidigare genomfört arbete för en hastighetsplan för Hässleholms kommun behöver därför uppdateras och justeras.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Genomföra regelbundna mätningar av trafiken

För att kunna följa upp färdmedelsfördelning behövs fortsatt regelbundna mätningar. Biltrafiken mäts just nu vartannat år, cykeltrafiken mäts inte regelbundet.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Ta fram parkeringsstrategi och parkeringsplan

Uppdrag på parkeringsstrategi och parkeringsplan finns hos miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Parkering, pendlarparkering och cykelparkering påverkar färdmedelsval, tillgänglighet och stadens karaktär.

Parkeringsstrategi diarienummer: BN 2018-1259, beslut 2018-12-11 §198

Parkeringsplan diarienummer: BN 2018-1260, beslut 2018-12-11 §199

Huvudansvar: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Ta fram flexibla parkeringsnormer för Hässleholms stad

Parkering är en dyr kostnad för exploitören som bekostas av samtliga hyresgäster. I Hässleholms stad är bilinnehavet lägre (439 bilar per 1000 invånare jämfört med 562 i kommunen). Flexibla parkeringsnormer ger en större frihet att erbjuda exploitören möjlighet att bygga fler bostäder och färre parkeringar ifall andra transportsätt kan erbjudas. Det kan exempelvis vara bilpool, cykelparkering, lastcyklar, resekort, skåp för e-handelsleveranser med mera. Det finns flera goda exempel från både större och mindre kommuner att ta del av.

Huvudansvar: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Utreda förutsättningarna för att bygga ut laddinfrastruktur

Utredningen ska beskriva hur laddinfrastruktur i kommunen ska organiseras och utvecklas samt kommunens roll i genomförandet av planen. Syftet är att underlätta omställningen till fossilbränslefria transporter. Det främsta behovet av laddstationer finns där elfordon står parkerade en längre tid. Publika snabbbladdare som komplement till publika normalladdare ger incitament i att investera i en elbil. Utredningen ska ta hänsyn till och inkludera både stad och landsbygd.

Huvudansvar: Kommunstyrelsen

De övergripande åtgärderna syftar till att konkretisera de viktigaste åtgärderna för att uppnå vision, strategier och mål från Trafikstrategier 2030. Fokus ligger på förbättrad trafiksäkerhet, barns möjligheter till rörelsefrihet och ökad hälsa, parkeringsfrågorna och att möjliggöra omställningen till fossilbränslefria transporter.

► Gångtrafik

Från trafikstrategier 2030 (antaget av kommunfullmäktige september 2017)

Visionen

för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Strategier

1. Möjliggör för hållbara resor
2. Skapa ett jämlikt trafiksystem
3. Tillämpa fyrstegsprincipen
4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Mål

1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.
7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. Gående och cyklister utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.

Delstrategi gångtrafik

- Ett heltäckande och gent gångtrafiknät som är tillgängligt, tryggt och trafiksäkert
- Att framkomlighet och säkerhet för gående prioriteras, särskilt i centrum
- Att lägga extra fokus på tillgängligheten för gångtrafiken vid viktiga samhällsfunktioner
- Fler beteendepåverkansåtgärder, Mobility Management, för att öka andelen resor till fots

TRAFIKPLAN HÄSSLEHOLMS STAD

Hässleholms kommun bör arbeta för att:

Ta fram en gång- och tillgänglighetsplan

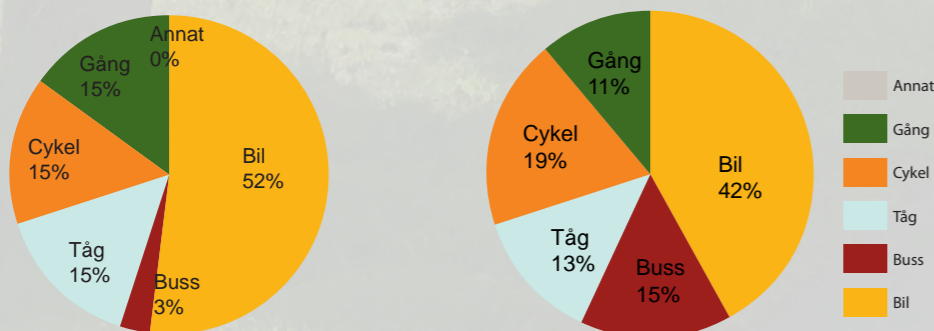
En gång- och tillgänglighetsplan är ett bra underlag för det långsiktiga arbetet och prioriteringen utifrån de gåendes villkor. Fokus bör vara på de vardagliga förflyttningarna och med särskild hänsyn till människor med funktionshinder. Att utveckla ett sammanhängande gångnät som fungerar över dygnet och årstiderna bidrar till ökad attraktivitet och därmed ökad rörelse och hälsa. Identifiera och analysera viktiga passager över större gator utifrån olika åldrars behov och förutsättningar. Samkör med trafiksäkerhetsplan (trafiksäkerhetsplanen genomförs lämpligen före gång- och tillgänglighetsplan samt cykelplan).

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Åtgärder enligt karta på sidan 26-27

Se föreslagna åtgärder på kartan sidan 26 och beskrivning på efterföljande sidor.

Huvudansvar: Tekniska nämnden



Färdmedelsfördelning Hässleholms stad år 2018, enligt resvaneundersökning 2018.

Färdmedelsfördelning år 2030, enligt Region Skånes målsättning från "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

Cykeltrafik

Från trafikstrategier 2030 (antaget av kommunfullmäktige september 2017)

Visionen

för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Strategier

1. Möjliggör för hållbara resor
2. Skapa ett jämlikt trafiksystem
3. Tillämpa fyrstegsprincipen
4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Mål

1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.
7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.

Delstrategi cykel

- Att ha en aktuell cykelplan
- Att utveckla mer gena, trygga och säkra cykelvägar
- Att tillgängligheten för cykeltrafik måste öka vid viktiga målpunkter inklusive resenoder genom att cykelparkering byggs ut
- Att tillämpa en helhetssyn på cykelvägnätet - länka ihop befintligt gång- och cykelvägnät där det idag saknas kopplingar
- Att utöka möjligheterna till en flexibel cykeltrafik där olika typer av cyklar ges utrymme
- Att fokusera på säkra skolvägar för barn och ungdomar
- Fler beteendepåverkansåtgärder, Mobility Management, för att öka andelen resor med cykel
- Att nya bostäder byggs inom 15 minuters cykelväg från centrum eller andra viktiga målpunkter

TRAFIKPLAN HÄSSLEHOLMS STAD

Hässleholms kommun bör arbeta för att:

Ta fram en cykelplan

En cykelplan redogör för förutsättningar, utmaningar och möjligheter i cykelvägnätet. Syftet att göra en cykelplan är att göra det enklare, säkrare och tydligare att cykla. Hässleholm är en förhållandevis liten stad med goda möjligheter att öka andelen cykelresor både för att öka andelen cyklande och för en ökad hälsa. För att göra detta krävs ett gott, tryggt och trafiksäkert cykelvägnät. Cykelplanen bör ha ett särskilt fokus på barn och ungas förbättrade möjligheter till cykling - för ökad rörelsefrihet, hälsa och trygghet. Cykelplanen bör innehålla en tydlig plan för drift- och underhåll, med fokus på jämlikhet i transportsystemet. Cykelplanen bör följas upp med cykelbokslut årsvis.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Genomföra inventering av cykelvägnätet

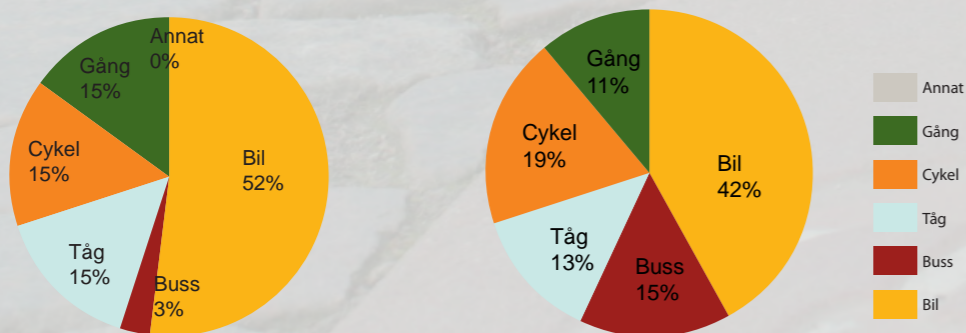
Inventera cykelvägnätet med syfte att utgöra underlag för cykelplan och fortsatt utveckling och prioritering av cykelvägnätet. avseende trafiksäkerhet, trygghet, standard, vägvisning, beläggning, belysning, utpekade stråk och länkar på kartan syftar till att förbättra framkomligheten och bekvämligheten för cyklister. Exempelvis kan hinder/grindar för cykelvägar tas bort.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Åtgärder enligt karta på sidan 26-27

Se föreslagna åtgärder på kartan sidan 26 och beskrivning på efterföljande sidor.

Huvudansvar: Tekniska nämnden



Färdmedelsfördelning Hässleholms stad år 2018, enligt resvaneundersökning 2018.

Färdmedelsfördelning år 2030, enligt Region Skånes målsättning från "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

Kollektivtrafik

Från trafikstrategier 2030 (antaget av kommunfullmäktige september 2017)

Visionen

för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Strategier

1. Möjliggör för hållbara resor
2. Skapa ett jämlikt trafiksystem
3. Tillämpa fyrstegsprincipen
4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Mål

1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.
7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.

Delstrategi kollektivtrafik

- Att underlätta stadsbussarnas framkomlighet genom prioritering
- Att bebyggelseplanering och stadsbussplanering går hand i hand
- Ökad service, trygghet och tillgänglighet vid busshållplatser
- En utökad turtäthet för både stadsbuss och regionbuss
- Att öka beteendepåverkansåtgärder, Mobility Management, för att öka andelen resor med både stadsbuss och regionbuss
- Att förtäta runt stationsnära lägen
- En ökad turtäthet på pågatåg och öresundståg
- Ökad trygghet, service och tillgänglighet vid våra stationer
- Förbättrade lokala trafikanslutningar till lokal samt regional kollektivtrafik utifrån ett hela resan-perspektiv
- Goda kopplingar för gående och cyklister samt säkra och nära cykelparkeringar vid stationerna
- Öka beteendepåverkansåtgärder, Mobility Management, för att öka andelen resor med tåg

TRAFIKPLAN HÄSSLEHOLMS STAD

Hässleholms kommun bör arbeta för att:

Fortsätta prioritera projektet Ny stambana Hässleholm-Lund

I Trafikverkets lokaliseringsutredning studeras två olika stationszoner i Hässleholm, centralt läge och Finja väst. Kommunen förordar dock ett centralt läge i Hässleholm. Ny stambana för fjärrtåg och storregionala tåg kommer få stor påverkan på Hässleholms stad oavsett placering av stationsläge. Tillgängligheten med tåg, buss, cykel, bil och gods till och från stationen kommer påverkas och behöver studeras allteftersom Trafikverkets utredningar fortskrider. Tillgängligheten behöver studeras både för invånare i Hässleholm och resande från andra orter. Gator och kopplingar till den befintliga och nya stationen samt andra målpunkter kommer att behöva byggas om, vilket kommer att påverka stadens struktur och boendemiljön. Ett tydligt och brett samarbete mellan kommunstyrelsen, tekniska nämnden och miljö- och stadsbyggnadsnämnden krävs.

Huvudansvar: Kommunstyrelsen

Tillsammans med Skånetrafiken fortsätta utveckla stadsbusstrafiken med fokus på att förkorta resor och förbättra framkomlighet för kollektivtrafiken

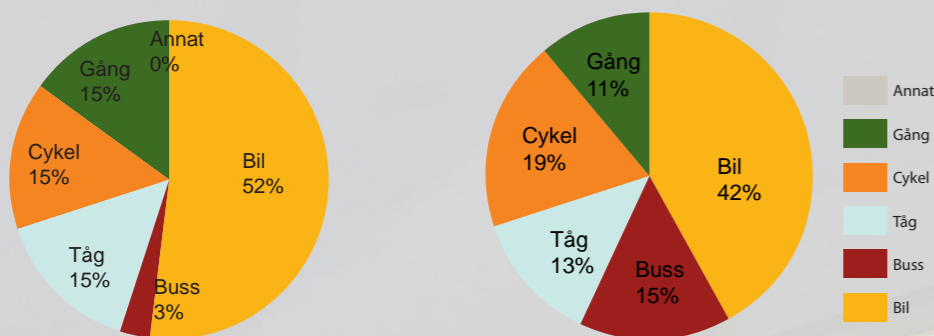
Fortsätt det kontinuerliga utvecklingsarbetet tillsammans med Skånetrafiken för att förkorta och förbättra resorna samt förbättra framkomligheten för kollektivtrafik i staden. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser är även av vikt för att ge goda förutsättningar för funktionshindrades resande. Inom etablerat trepartssamarbete (Hässleholms kommun, Skånetrafiken och trafikoperatören) finns etablerade forum för frågor av olika slag.

Huvudansvar: Kommunstyrelsen

Åtgärder enligt karta på sidan 26-27

Se föreslagna åtgärder på kartan sidan 26 och beskrivning på efterföljande sidor.

Huvudansvar: Tekniska nämnden



Färdmedelsfördelning Hässleholms stad år 2018, enligt resvaneundersökning 2018.

Färdmedelsfördelning år 2030, enligt Region Skånes målsättning från "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

Biltrafik

Från trafikstrategier 2030 (antaget av kommunfullmäktige september 2017)

Visionen

för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Strategier

1. Möjliggör för hållbara resor
2. Skapa ett jämlikt trafiksystem
3. Tillämpa fyrstegsprincipen
4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Mål

1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.
7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.

Delstrategi biltrafik

- Yteffektiva parkeringsplatser i tätorterna i form av parkeringshus
- Att minska söktrafiken i staden till parkering genom tydliga huvudstråk för bilar som knyter samman stora målpunkter
- Att utveckla pendlarparkeringar och möjligheter till samåkning
- Minskat skjutsande till och från skolor
- Att arbeta med beteendepåverkande åtgärder i trafiksystemet (Mobility Management) i syfte att få fler att välja hållbara färdmedel
- Att skapa goda förutsättningar för användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel
- Att använda P-normer och parkeringspolicy som prioriterar de hållbara transportsätten och anpassas till kollektivtrafiknära lägen

TRAFIKPLAN HÄSSLEHOLMS STAD

Hässleholms kommun bör arbeta för att:

Genomföra kapacitetsberäkningar för huvudvägnätet

Trafikmängderna förändras över tid och omfördelas i vägnätet. Tillskott av nya bostäder och verksamheter, ombyggnader av gator förändrar och omfördelar trafikmängderna. En ny stambana med ett centralt stationsläge i Hässleholm kommer även påverka trafiksystemet i kommunen. För att ha en beredskap för det långsiktiga arbetet och prioriteringen av framtida justeringar och ombyggnader behöver kapaciteten av gatunätet studeras. Att studera scenarier av trafikens framtida omfattning ger en helhetsöverblick som underlättar för prioritering av åtgärder i gatunätet samt när de behöver göras, utifrån utbyggnadstakt och tillväxt av staden.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Införa p-ledsystem

Att enkelt hitta en parkering utan att behöva köra runt hela staden är en viktig del både för att underlätta för resenären och för att minska på onödig söktrafik. Det finns p-ledsystem i olika omfattning och utifrån olika behov. Arbetet behöver inledas med en utredning och sedan införa ett p-ledsystem utifrån de behov och resurser som finns.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

Bygga parkeringshus

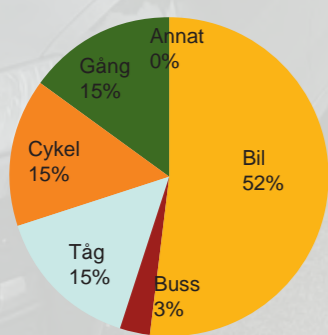
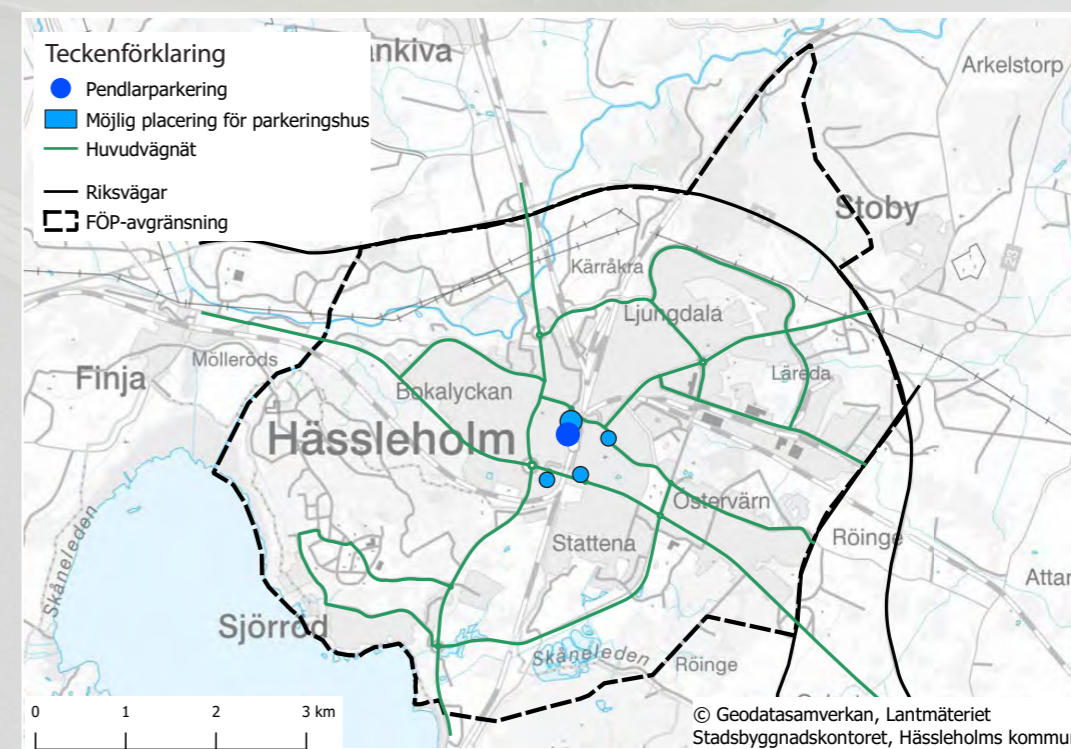
Fyra schematiska lägen för parkeringshus är beslutade i fördjupning av översiktsplan för Hässleholms stad. Ett parkeringshus är under planläggning (2020). Bygg ut minst två under kommande femårsperiod. Parallellt med detta arbete behöver det utredas vilka förutsättningar och möjligheter det finns för parkeringsbolag i Hässleholm. Eventuella parkeringshus bör samordnas med utbyggnad av en ny station för framtida ny stambana.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

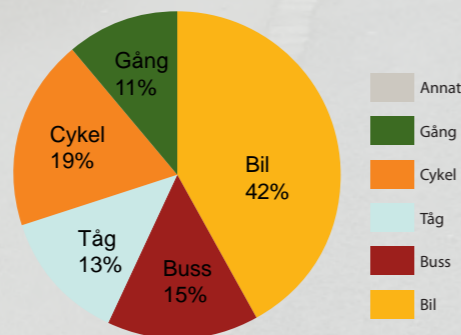
Åtgärder enligt karta på sidan 26-27

Se föreslagna åtgärder på kartan sidan 26 och beskrivning på efterföljande sidor.

Huvudansvar: Tekniska nämnden



Färdmedelsfördelning Hässleholms stad år 2018, enligt resvaneundersökning 2018.



Färdmedelsfördelning år 2030, enligt Region Skånes målsättning från "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

► Godstrafik, farligt gods och utryckningstrafik

Från trafikstrategier 2030 (antaget av kommunfullmäktige september 2017)

Visionen

för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi.

Strategier

1. Möjliggör för hållbara resor
2. Skapa ett jämlikt trafiksystem
3. Tillämpa fyrstegsprincipen
4. Tillämpa färdmedelsprioritering

Mål

1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.
2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.
3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.
4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.
6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.
7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.
8. Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.

Delstrategi godstrafik, utryckningstrafik

- Att minska andelen gods på lastbil och öka andelen gods på järnväg
- Att stödja en utökad samordning av leveranser
- Att minska genomfart av tung trafik på vägarna i staden och tätorterna
- Att förbättra tillgängligheten till godsintensiva målpunkter
- Att underlätta möjlighet till järnvägsanslutning och transporter på järnväg för verksamheter
- Att alltid samråda med representanter inom utryckningstrafiken samt Renhållningen inför ny- eller ombyggnad
- Att arbeta gemensamt med förebyggande åtgärder inom trafiksäkerhet

TRAFIKPLAN HÄSSEHOLMS STAD

Hässleholms kommun bör arbeta för att:

Skapa översyn och strategier för godstransporter och verksamhetsområden i staden

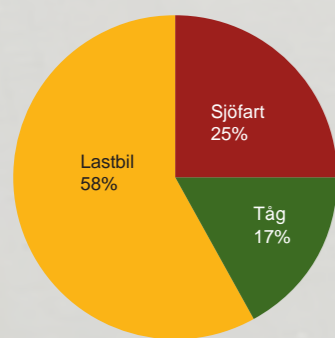
Gods, renhållningsfordon och utryckningstrafik behöver en god tillgänglighet i staden och i vissa fall även en hög framkomlighet. En helhetsöversyn behöver göras för denna typen av transporter för att tillgodose den långsiktiga utvecklingen i linje med Fördjupning av översiktsplan för Hässleholm. I detta arbetet behöver en översyn av verksamhetsområden och framtida behov av verksamhetsmark ses över och aktualisera. För Hässleholm Nord pågår ett EU-finansierat projekt för att klargöra förutsättningarna för en utveckling av området. För befintligt verksamhetsområde Läreda behöver en förbättrad anslutning till väg 23 föreslås. Ett klargörande behöver göras kring behovet av industrispår, både det befintliga på Läreda som idag har bristfällig ekonomisk bäring samt kopplingen till järnvägen på Hässleholm Nord.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

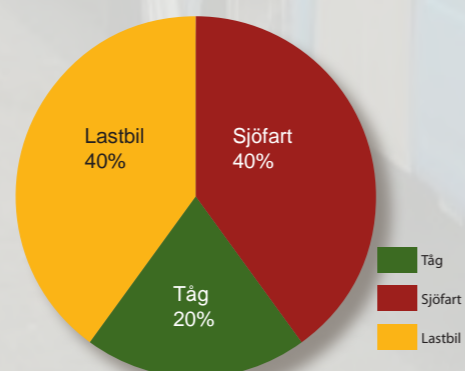
Åtgärder enligt karta på sidan 26-27

Se föreslagna åtgärder, markerade med bil, på kartan sidan 26 och beskrivning på efterföljande sidor.

Huvudansvar: Tekniska nämnden

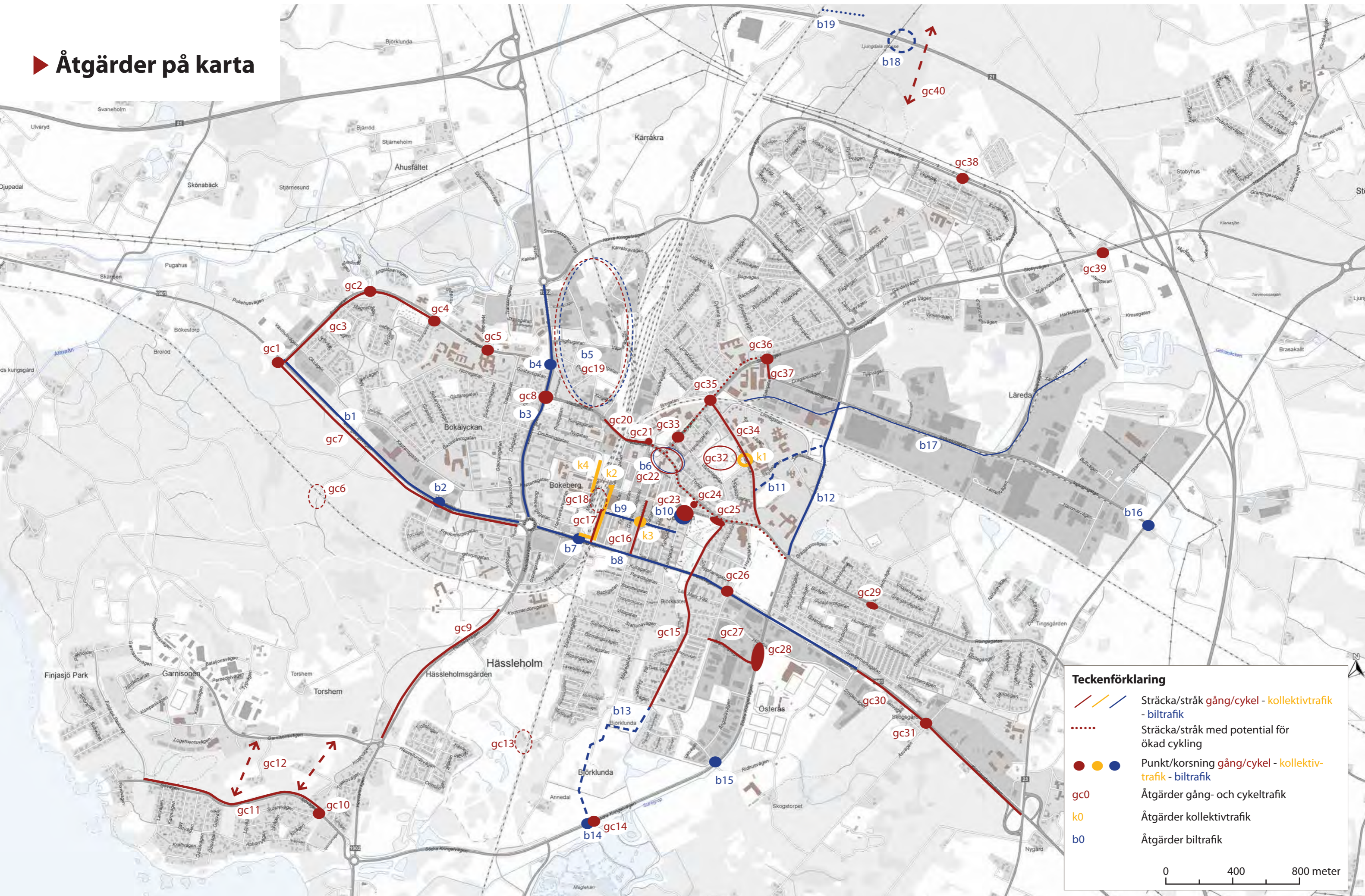


Trafikfördelning godstrafik år 2006



Färdmedelsfördelning år 2030, enligt Region Skånes målsättning från "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

► Åtgärder på karta



► Beskrivning av åtgärder

Nedan beskrivs kortfattat föreslagna åtgärder och preliminär tidsram. Syftet med tidsplanen är att tydliggöra vilka åtgärder som är möjliga att genomföra på kort respektive lång sikt. Åtgärderna kommer att genomföras i den takt budgeten medger. Hänsyn har tagits till aktuella förutsättningar och projekt.

Varje år genomförs uppföljning av föreslagna åtgärder och översyn av tidsram.

Gång- och cykeltrafik

Kort sikt (0-5 år)

gc 1

Passage för gående och cyklister Finjagatan/Helsingborgsvägen.

gc 2

Passage för gående och cyklister över Finjagatan till Skogslöparevägen

gc 3

Gång- och cykelväg längs med Finjagatan från Helsingborgsvägen till Sprängarevägen

gc 4

Passage för gående och cyklister över Finjagatan vid Fågelbärsvägen. För T4-skolans tillgång till grönområde

gc 5

Passage för gående och cyklister över Finjagatan vid Wendesvägen

gc 6

Passage under/över Skånebanan för gående och cyklister. I enlighet med FÖP Hässleholm

gc 7

Gång- och cykelväg längs med Helsingborgsvägen. Avskild med kantsten mellan Finjagatan och Utfarten, sedan separat dubbelsidig gång- och cykelväg mellan Utfarten och Grönängsplan

gc 16

Gång- och cykelväg längs med Östergatan, mellan Kristianstadsvägen och Första Avenyen. Sker

etappvis. Etapp 1: längs med Östergatan mellan Kristianstadsvägen och andra avenyn. Etapp 2: resterande sträcka

gc21

Passage för gående och cyklister vid Järnvägsgatan

gc23 + b10

Korsningsutformning Värpatorparens väg/Åkaregatan.

gc24

Passage för gående och cyklister över Åkaregatan. Ett del av att förstärka hela Röingegatan som viktigt cykelstråk.

gc25

Passage för gående och cyklister över Värpatorparens väg och Österåsgatan. Ett del av att förstärka hela Röingegatan som viktigt cykelstråk.

gc26

Passage för gående och cyklister Kristianstadsvägen/Östra Hagagatan och Bäckhagsvägen

gc29

Korsningsutformning Röingegatan/Mellanhedsvägen för ökad framkomlighet längs Röingegatan.

gc33

Korsningsutformning Stobygatan/Viktoriagatan för trafiksäker passage för gående, cyklister och besökare till/från skateparken. Utredning krävs.

gc34

Gång- och cykelväg längs med Esplanadgatans norra sida. Kopplat till detaljplan för Fornbacken 2 (Sjukhuset).

gc35

Korsningsutformning/ljussignaljustering Stobygatan/Esplanadgatan för ökad framkomlighet och trafiksäker passage för gående och cyklister. Skolväg. Se över i samband med detaljplan Fornbacken 2 (Sjukhuset).

gc36

Korsningsutformning/signalregleringsjustering Stobygatan/Industrigatan för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister.

gc37

Gång- och cykelväg längs Industrigatan mellan Stobygatan och infart till Jakobsskolan/Jem & Fix.

gc38

Passage för gående och cyklister över Belevägen till/från motionsområde/koloniområde. För Ljungdalaskolans tillgång till grönområde

Lång sikt (5-15 år)

gc 8

Justering ljussignal Vankivavägen/Norregatan/Viaduktgatan, för att cyklist/gående ska slippa trycka för grönt. Utredning av korsning

gc 9

Gång- och cykelväg längs med Hovdalavägen från infart till Hässleholmmsgården till Garnisonsrondellen

gc 10

Passage för gående och cyklister vid Ålvägen

gc 11

Gång- och cykelväg längs med Sjövägen. Utred vilken sida om vägen som är mest lämplig

gc12

Utred möjlig koppling mellan Garnisonsvägen och Sjövägen för gående och cyklister. Anpassa till markägoförhållanden och höjdskillnader

gc 13

Passage under/över Södra stambanan för gående och cyklister. I enlighet med FÖP Hässleholm

gc 14 + b14

Cirkulation/korsning och passage för gående och cyklister vid ny utfart från Björklunda. Görs i samband med exploatering av Björklundaområdet

gc 15

Gång- och cykelväg längs med Österåsgatan. Försköna och få in mer grönska och belysning

gc 17

Gång- och cykelväg längs med Järnvägsgatan mellan Kristianstadsvägen och Andra Avenyen

gc 18

Passage under/över Södra stambanan för gående

och cyklister. I enlighet med FÖP Hässleholm

gc19 + b5

Ny gatustruktur för gående, cyklister och bil

gc20

Gång- och cykelväg längs med Viaduktgatans norra sida, mellan Götagatan och Järnvägsgatan. Ett del av att förstärka hela Viaduktgatan som viktigt cykelstråk.

gc22 + b6

Korsningsutformning och kvartersstruktur Stobygatan/Viaduktgatan/Röingegatan/Skolgatan. Kopplat till detaljplan för kv Minnet, stadshuset med flera.

gc27

Gång- och cykelväg längs med Stattenavägen, framförallt mellan Bäckhagsvägen och Södra Kringelvägen

gc28

Korsningsutformning Stattenavägen/Södra Kringelvägen och Hövdingegatan/Södra Kringelvägen. Utred och föreslå åtgärder.

gc30

Standardhöjning befintlig gång- och cykelväg. Kantsten läggs till på gatan/vägen. En viktig del för att stärka möjligheterna att cykla mellan Kristianstad och Hässleholm, samt Ignaberga, Vinslöv, Önnestad

gc31

Korsningsutformning Åsvägen/Kristianstadsvägen för trafiksäker passage för gående och cyklister över Kristianstadsvägen. Skolväg. För Röingeskolans tillgång till grönområde

gc32

Belysning i Djupadalsparken

gc39

Passage för gående och cyklister över Stobylvägen, vid Krossgatan

gc40

Gång- och cykelväg mellan Ljungdala och Hässleholm Nord. Finns detaljplan för geografiskt läge. Byggs ut i samband med Hässleholm Nord.

Kollektivtrafik

Kort sikt (0-5 år)

k1

Hållplatsutformning vid Sjukhuset.

Lång sikt (5-15 år)

k2

Prioritera framkomlighet för buss på Järnvägsgränd och under viadukten

k3

Korsningsutformning och/eller signalreglering för ökad framkomlighet för buss

k4

Skapa utrymme för ersättningsbussar på Magasinsgränd

Biltrafik

Kort sikt (0-5 år)

b1

Omgestaltning Helsingborgsvägen. Skiss finns på tekniska förvaltningen.

b2

Cirkulation Helsingborgsvägen/Utfarten. Skiss finns. Inkl gående och cyklisters tillgänglighet över Helsingborgsvägen. Försköna och få in mer grönska. För Västerskolans tillgång till grönområde

b4

Cirkulation Vankivavägen/Finjagatan. Skiss finns, kopplat till detaljplan Fanjunkaren

b10 + gc23

Korsningsutformning Värpatorparens väg/Åkaregatan. Förbättrad tydlighet och trafiksäkerhet för bil, gående och cyklisters.

b15

Korsningsutformning Södra Kringelvägen/Björklundavägen/Ridhusvägen. Tydligare skyltning, trafiksäkerhet för gående och cyklisters (till/från ridhus, fotbollsplaner)

b16

Korsningsutformning väg 23/Industrigränd. Framkomlighet och tillgänglighet för tunga transporter till och från industriområdet till väg 23 och väg 21. Utredning och samarbete med Trafikverket. Kräver gemensam satsning och samarbete med tanke på att kommunen är väghållare för Industrigränd och Trafikverket för väg 23

Lång sikt (5-15 år)

b3

Omgestaltning Vankivavägen. Omhändertagande av dagvatten, framkomlighet utryckningsfordon, trafiksäkerhet gående och cyklisters. Försköna och få in mer grönska

b5 + gc19

Ny gatustruktur för gående, cyklisters och bil

b6 + gc22

Korsningsutformning och kvartersstruktur Stobygatan/Viaduktgränd/Röingegatan/ Skolgatan (ev bifoga skiss från dp). Kopplat till detaljplan för kv Minnet, stadshuset med flera

b7

Koppling Kristianstadsvägen/Magasinsgränd för att öka tillgänglighet till västra sidan för hämtning och lämning med bil till stationen

b8

Utredning och åtgärder på Kristianstadsvägen för god tillgänglighet, trafiksäkra passager för gående och cyklisters och för minskad bullerproblematik

b9

Omgestaltning Andra Avenyen. Tydliggör för bil, framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklisters längs med gatan, försköna och få in mer grönska

b11

Skytteliden. Omdragning och omgestaltning av gatan samt övertag av väghållaransvar från Region Skåne. Kopplat till detaljplan för Fornbacken 2 (sjukhuset)

b12

Utredning för Norra Kringelvägen mellan Röingegatan och Industrigränd för att klargöra vägens framtida funktion och kvalitet. Vägen går rakt genom inre vattenskyddsområde, smal vägport under Skånebanan. Utredning bör förbereda för två spår på Skånebanan och kräver därmed samarbete med Region Skåne och Trafikverket

b13

Ny huvudgata genom Björklunda. Hänger samman med utbyggnad enligt detaljplan för Björklunda

b14 + gc14

Cirkulation/korsning och passage för gående och cyklisters vid ny utfart från Björklunda. Görs i samband med exploatering av Björklundaområdet

b17

Industrispåret Låreda. Utred framtida behov, samverkan kring järnvägsanslutning på Hässleholm Nord. Ger underskott varje år då det kostar mer att underhålla än vad som erhålls genom avgifter

b18

Trafikplats Hässleholm Nord. Förutsätter beslut om satsning på Hässleholm Nord. Kopplat till pågående utredning "Hässleholm som infrastrukturell nod". Samordning med Trafikverket krävs

b19

Järnvägskoppling till Hässleholm Nord. Fortsatta utredningar krävs, se pågående utredning "Hässleholm som infrastrukturell nod"

BILAGOR

I detta kapitel redovisas bilagor till trafikplanen.

BILAGOR

	sida
1. Viktigt för de olika trafikslagen	36
2. Stadens förutsättningar	38
kortfakta	
3. Nulägesbeskrivning - komplettering	40
kompletteringar till 2012 och 2014 års nulägesbeskrivningar	

► Viktigt för de olika trafikslagen

Vi är beroende av transportsystemet - för att bo, jobba, hälsa på vänner/släkt, frakta varor/råvaror med mera. Transportsystemet kostar många miljarder varje år och i synnerhet när vi tittar på de samhällsekonomiska kostnaderna. Urbaniseringen pågår och förtätningen av städerna ett faktum. För att alla ska få plats och på ett rättvist sätt erbjudas möjligheter i staden behöver vi använda transportsystemet mer effektivt och vi behöver samsas mer om ytorna. Ytorna behöver samutnyttjas i högre grad - till flera olika funktioner. Trafikverket arbetar med de statliga vägnätet, tillsammans med regioner och kommuner.

Region Skåne har satt upp mål för färdmedelsfördelningen till år 2030, som innefattar Hässleholms kommun. Färdmedelsfördelningen ska uppnås till år 2030. Vi behöver tänka efter mer vid val av färdmedel beroende på ärende och behov. Det är en frihet

att kunna välja och ett ansvar att välja när vi har möjlighet.

Helhetstänkande och hållbarhet - socialt, miljömässigt och ekonomiskt - är ledord för arbetet med trafikfrågorna i en kommun. För att samsas och för att vi ska kunna bli fler i Hässleholms stad och kommun behöver bland annat utrymmet öka för gående, cyklister och kollektivtrafik medan biltrafiken behöver effektiviseras.

För att skapa en god stadsmiljö är det av stor vikt att gaturummens gestaltning och funktion stämmer överens med gatan och områdets karaktär, skyltad hastighet och det beteende som önskas. Då blir gaturummen självinstruerande för trafikanterna och skapar förutsättningar för ett bra samspel mellan trafikanterna.



GÅNGTRAFIK

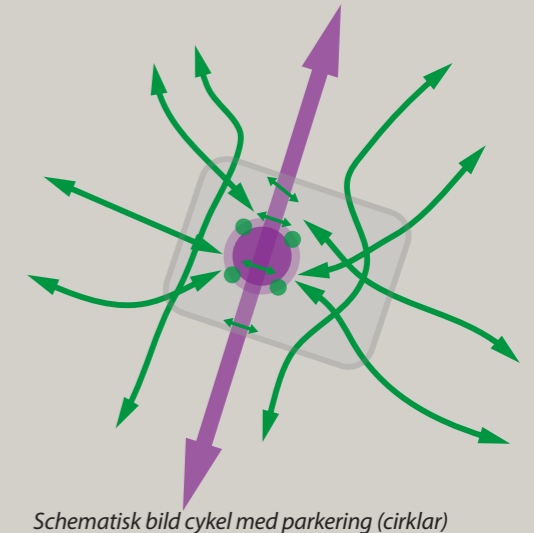
- närhet
- tillgänglighet
- minska barriäreffekter/omväg
- attraktivt
- tryggt
- god standard/kvalitet på bredd, beläggning, underhåll, snöröjning
- prioriterade i centrala staden
- finmaskigt nät
- tänk på att varje resa börjar eller slutar med att man går



Schematisk bild gång

CYKLTRAFIK

- gent
- snabbt
- enkelt, överskådligt
- attraktivt
- finmaskigt
- minska barriäreffekter/omväg
- prioriterade i korsningspunkter med bilnätet - särskilt i pendlingsstråk
- särskilt viktigt ur hälsoperspektiv
- vägvisning
- fler barn och unga ska kunna cykla till skolan och fritidsaktiviteter



Schematisk bild cykel med parkering (cirklar)

KOLLEKTIVTRAFIK

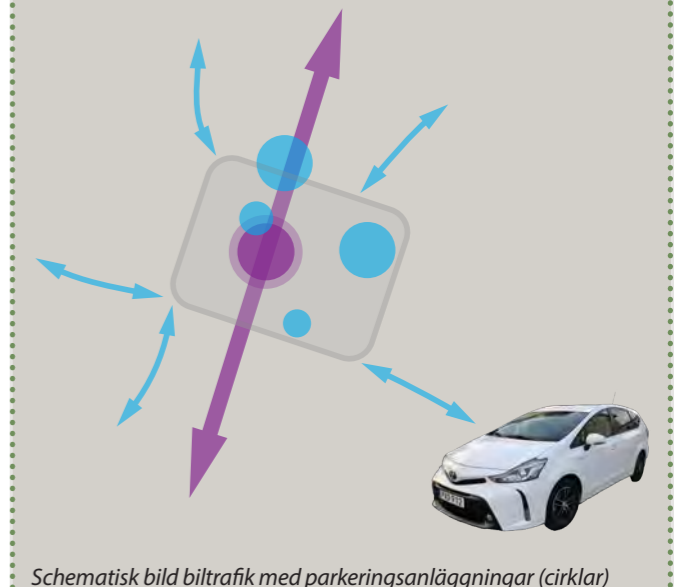
- lätt att förstå systemet
- gen linjedragning
- prioriterad i korsningar med biltrafik
- tät bebyggelse prioriteras att trafikeras
- smidiga byten mellan tåg-buss eller buss-buss, buss-gång, buss-cykel med flera kombinationer
- punktlighet viktigt
- underhållet viktigt
- tåg/fjärrtåg utvidgar regionen och möjligheter till jobb
- attraktiva bytespunkter
- trygghet



Schematisk bild kollektivtrafik

BILTRAFIK

- lätt att hitta parkering med större parkeringsanläggningar, p-ledsystem
- tillgänglighet
- lägre hastigheter i staden - särskilt i korsningspunkter med gående, cyklister och kollektivtrafik
- måste effektiviseras så att alla får plats i staden på lika villkor
- har stora möjligheter till fri rörlighet över stora ytor



Schematisk bild biltrafik med parkeringsanläggningar (cirklar)

► Stadens förutsättningar - kortfakta

► HISTORIA & UNDERLAG

Staden Hässleholm växte fram ur det stationssamhälle som började uppföras omkring 1860 kring stationen vid den då nyanlagda Södra Stambanan. Hässleholmsgården var ett säteri som fick ge namn åt stationen och det framväxande samhället.

Innan järnvägen kom var området glest befolkat och landskapet mer öppet. Det har hittats lämningar från de allra första boplatserna i Sverige strax sydväst om staden, vid Mölleröds kungsgård.

Staden växte och samhället kom sedan att präglas av att både T4 - Skånska trängkären (1907) och P2 - pansarregementet (1947). Folkhemsepoken var ett stadsbyggnads- och arkitekturideal som kom att påverka även Hässleholm. Idealet innebar att man tog avstånd från den täta staden och skulle bygga goda bostäder åt alla. Detta pågick i Hässleholm mellan 1930-talet och fram till 1975. Bebyggelsen från denna epok är helt dominerande i stora delar av staden.

Läs mer i Fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad om denna epok och även delar av den.

De senaste två decennierna har staden påverkats dels av att militären lämnat staden (garnisonen lades ner år 2000) och dels att tillverkningsindustrin till viss del ersatts av tjänster, service och upplevelser. Det är också tydligt för Hässleholm att den så kallade regionförstoringen påverkat genom att Hässleholm nu är en naturlig del i öresundsregionen.

I juni 2016 var överenskommelsen om ny stambana klar. Detta projekt pågår aktivt just nu och kommer att påverka Hässleholm för en lång tid framöver. Just nu arbetar Trafikverket tillsammans med kommunerna i en lokaliseringstudie som väntas klar 2023. I lokaliseringstudien studerar Trafikverket två olika stationszoner i Hässleholm, centralt läge och Finja Väst. Byggstart bedöms preliminärt ske någon gång mellan år 2027-2029 och utbyggnaden kommer att ta cirka tio år.

► BEFOLKNINGSTILLVÄXT OCH PLANERINGSBEREDSKAP

Hässleholms stad är en av Skåne nordosts största städer och är en viktig knutpunkt med järnväg i fem riktningar och två riksvägar. Utöver järnvägen präglades staden under cirka 100 år av militär verksamhet med två regementsområden, T4 och P2.

Hässleholm har goda framtidsutsikter enligt senaste småföretagarbarometern från 2017. Sedan 2014 har den sammanslagda konjunkturindikatorn stigit för småföretagen i Skåne nordost. Den största svårigheten är att hitta rätt personal.

Tillväxtverket och Svenskt Näringsliv som den 4:e minst sårbara av Skånes 33 kommuner avseende företagande, arbetsmarknad och beroendet av enskilda större företag (2016)

2017

- 21 300 personer i Hässleholm (2017)
- 2,19 personer per hushåll
- 50,4% män, 49,6% kvinnor (kommunen)

2030

- 0,6 procent befolkningstillväxt per år till 2030
- 2000 nya invånare (23 252 personer)
- 1150 bostäder till år 2030

Sverigeförhandlingen

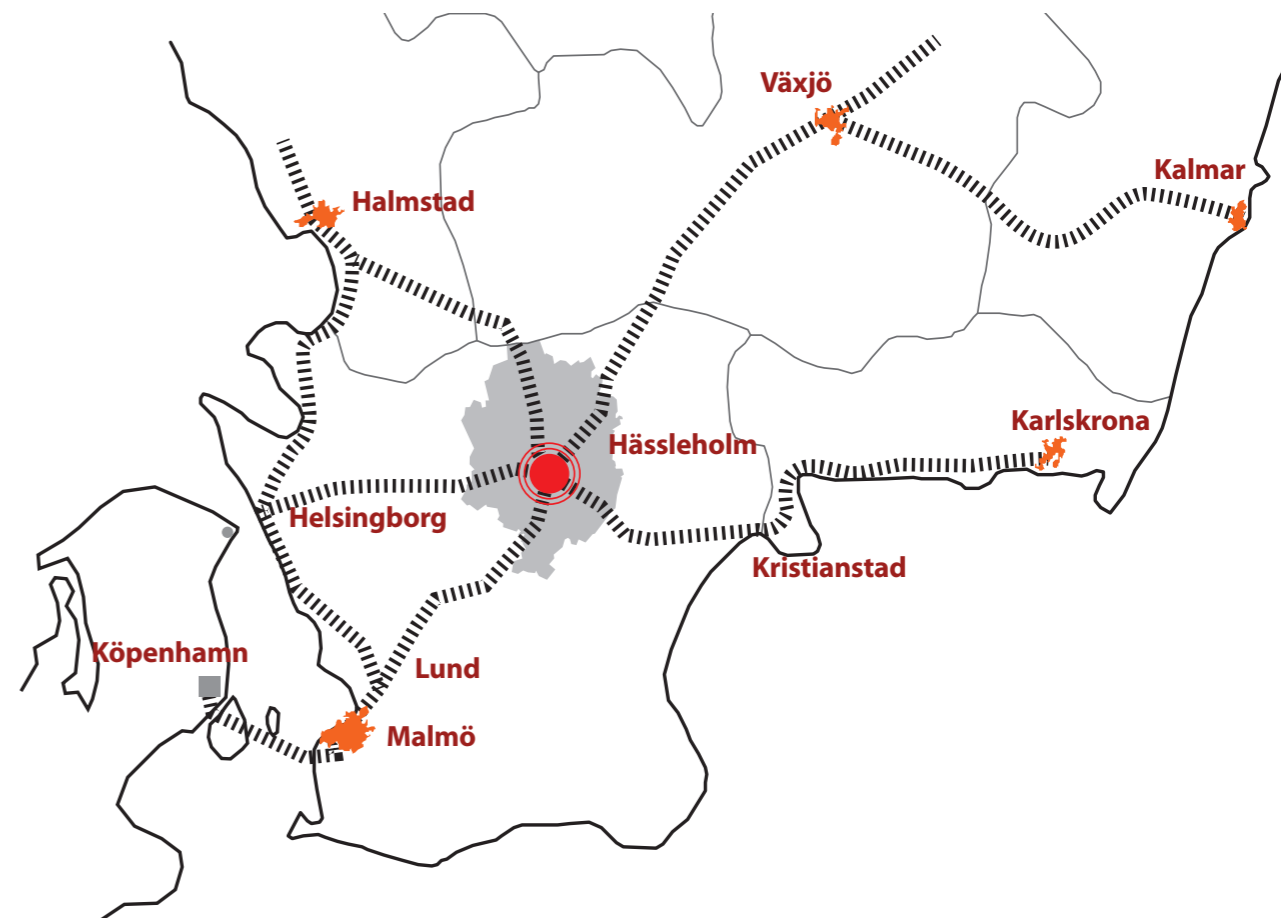
- 4000 nya bostäder till år 2030

(se mer i Framtidsplan Hässleholms stad, s.13)

► BILINNEHAV

Hässleholms stad	439 bilar per 1000 invånare
Hässleholms kommun	562 bilar per 1000 invånare
Skåne	477 bilar per 1000 invånare
Sverige	480 bilar per 1000 invånare

(SCB 2020)



► PENDLING

Hässleholm är en utpendlingskommun, det vill säga fler pendlar ut från kommunen än in. Den största in- och utpendlingen sker till och från Kristianstads kommun.

Allteftersom rörligheten på arbetsmarknaden samt att de funktionella arbetsmarknaderna blir större ökar pendlingen. Förutom Kristianstad sker den största inpendlingen från Östra Göinge, Osby och Malmö. Störst utpendling sker till Malmö, Markaryd och Lund. (SCB 2018)

- Inpendling: 5 929
- Utpendling: 7 599

Sedan år 2000 har inpendling från Malmö, Helsingborg och Hörby ökat mest procentuellt, medan utpendlingen Helsingborg, Eslöv och Älmhult ökat mest procentuellt.

► PROGNOSE FÖR RESANDET

HÄSSLEHOLM CENTRAL

- År 2017 - 14 000 resenärer dagligen
- År 2020 - 21 000 resenärer dagligen
- År 2035 - 33 000 resenärer dagligen (=Lund C 2017)

Prognosen avser endast Region Skånes egen trafik och inkluderar inte framtida fjärrtåg.

► STADSBUSS I HÄSSLEHOLM

Det finns tre stadsbusslinjer i Hässleholms stad i dagsläget. Under de senaste femton åren har resandeökningen varit god. Linjenätet har sett lite olika ut genom åren och både i december 2018 och december 2019 har justeringar gjorts.

► Nulägesbeskrivning

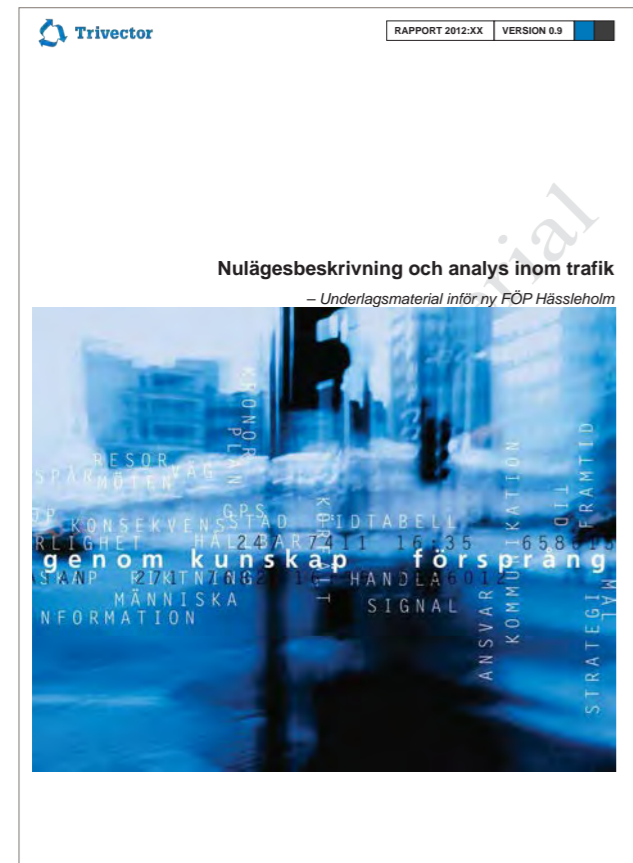
kompletteringar till 2012 och 2014 års nulägesbeskrivningar

Sedan tidigare har två nulägesbeskrivningar gjorts, en år 2012 av Trivector och en av tekniska förvaltningen år 2014. I detta dokument kompletteras uppgifterna. Syftet med nulägesbeskrivningen är att redovisa befintliga förutsättningar och använda som underlag för trafikplaneringen.

Nulägesbeskrivningarna från 2012 och 2014 utgår från TRAST-guidens rubriksättning och upplägg.

- Stadens karaktär
- Trafiknätets uppbyggnad
- Resor och transporter
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Miljöpåverkan

Efterföljande sidor kompletterar endast de delar som bedömts nödvändigt att uppdatera inför denna version av trafikplan för Hässleholms stad.

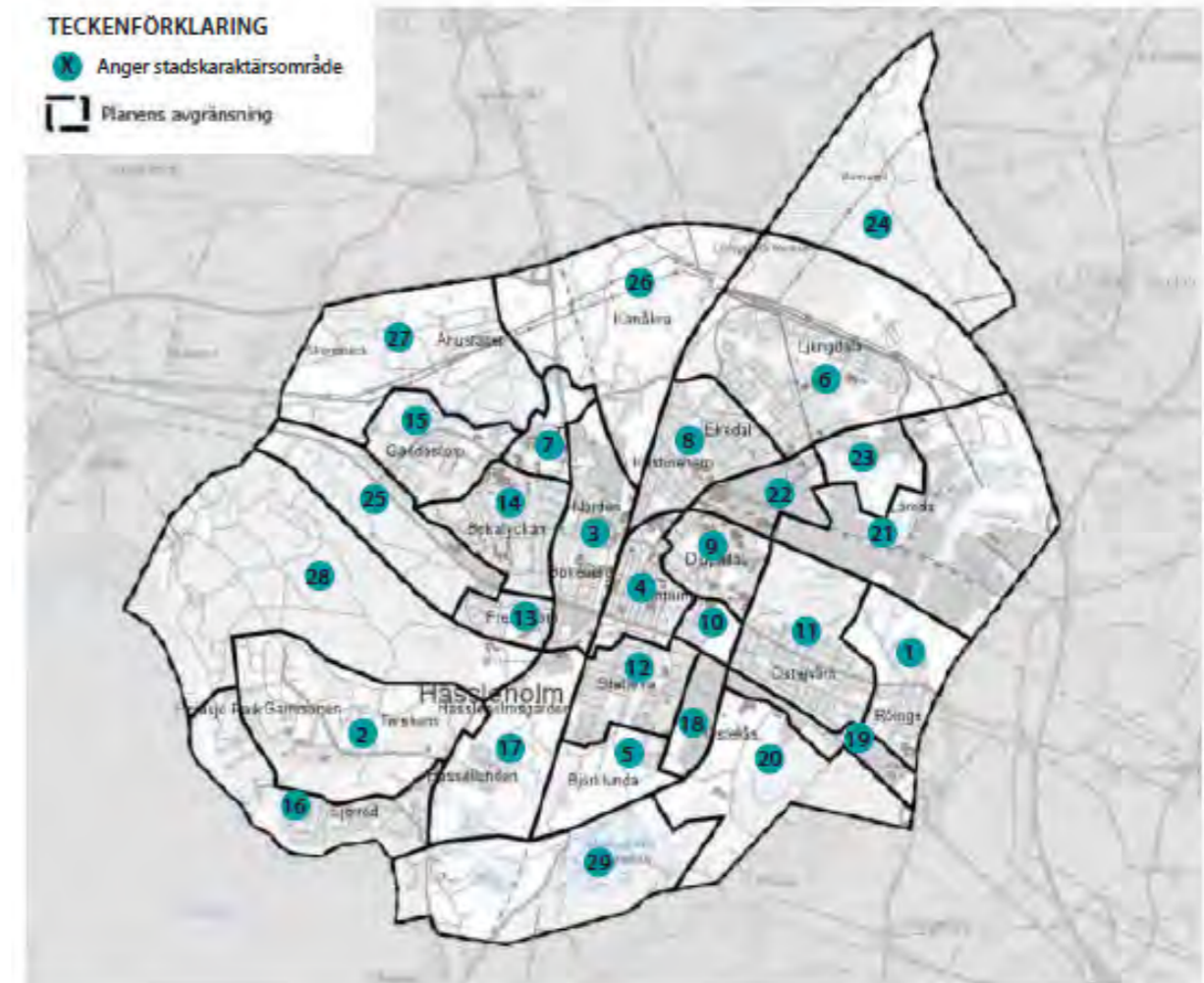


Hässleholms kommun		1(40)
Handläggare Trifalingsör Erik Vidje Kommunledningskationen Tekniska avdelningen 0451-26 70 00 erik.vidje@hasselholm.se		Datum 2014-03-29
Version 1.1 - Arbetsmaterial		
Nulägesbeskrivning Trafik		
Hässleholm stad 2014		
Introduktion	2	
Material använt i nulägesbeskrivningen	2	
Trafiknätets uppbyggnad	3	
Huvudnät för bil, kollektivtrafik och cykel	3	
Huvudvägnät för bil	3	
Cykelnät	6	
Kollektivtrafik	7	
Trafikens omfattning, flöden, färdmedelsfördelning	11	
Trafikflöden	11	
Parkering	12	
Bilnehav och drivmedelsfördelning	12	
Hastighetsplanen	16	
Hässleholmsbornas resvanor	19	
Färdmedelsfördelning	19	
Ärendefördelning	22	
Tillgång till olika färdmedel	22	
Reslängd och trafikarbete med olika färdmedel	23	
Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2011	24	
Tillgänglighet, hastighet, belastning, restider, restidskvoter	25	
Hastighetsstandarder från hastighetsplanen	25	
Centrum	28	
Ljungdala	29	
Trafiksäkerhet, olycksstatistik	29	
Olycksstatistik senaste 5 åren	29	
Kommunens trafiksäkerhetsrevision	31	
Miljöpåverkan, bullerkartläggning, luftkvalitet, hälsa	34	
Buller	34	
Riktvärden	34	
Luftkvalitet	36	
Emissioner från trafiken	36	
Halter i tätorten	36	
Hälsa	37	
Data som saknas i nulägesbeskrivningen	37	
Referenser	38	
Bilagor	39	

► STADENS KARAKTÄR

Sedan föregående nulägesbeskrivningar togs fram har fördjupning av översiktsplanen för Hässleholms stad (FÖP Hässleholm) antagits av kommunfullmäktige, samt vunnit laga kraft (2020-02-02).

Nedan visas den karta som finns i FÖP hässleholm, sida 121 och framåt. Staden har delats in i ett antal delområden med hänsyn till områdenas karaktär. Där finns beskrivningar om befintliga förhållanden och framtida utveckling som är viktiga att studera vid förändringar i trafiksystemet.



- | | | |
|---------------------------|---------------------------------|--|
| 1. Rölinge | 11. Östervärn och Galgbacken | 21. Låreda öst |
| 2. Garnisonen | 12. Statta | 22. Låreda väst |
| 3. Västra centrum | 13. Fredentorp | 23. Låreda nord |
| 4. Centrum | 14. Bokalyckan | 24. Hässleholm nord |
| 5. Björklunda | 15. Gäddastorp | 25. Helsingborgsvägen och Fredentorpskogen |
| 6. Ljungdala | 16. Sjörröd och Finjasjö strand | 26. Kärråkra |
| 7. T4 | 17. Hassellunden | 27. Åhusfältet |
| 8. Ekedal och Kristinehem | 18. Österås väster | 28. Mölleröd och Hässleholmsgården |
| 9. Djupadal | 19. Östra Infarten | |
| 10. Hagaområdet | 20. Österås och Kattamarken | |

TRAFIKNÄTETS UPPBYGGNAD

Kollektivtrafik

Sedan föregående nulägesbeskrivningar togs fram har följande förändringar av betydelse för trafikplanen skett. Färre regionbusslinjer trafikerar Hässleholm. Linjenätet för stadsbuss har förändrats genom att linjerna dragits om (se karta nedan).

I juli 2021 är det följande **regionbussar** som trafikerar Hässleholms stad:

511 Ängelholm - Örkellunga - Hässleholm. Bussen avgår en gång per timme 05.30-22.30 vardagar och varannan timme lördag (08.30-00.30) och söndag (08.30-22.30)

532 Markaryd - Hässleholm. Bussen avgår med fem turer per dag mellan Hässleholm - Markaryd (04.45-19.30), nio turer per dag Hässleholm - Emmaljunga (04.45-22.30)

535 Hässleholm - Hovdala slott. Bussen är anropsstyrd mellan 1 maj - 30 september och måste beställas i förväg, fyra turer per dag i vardera riktning mellan 10.30-18.30

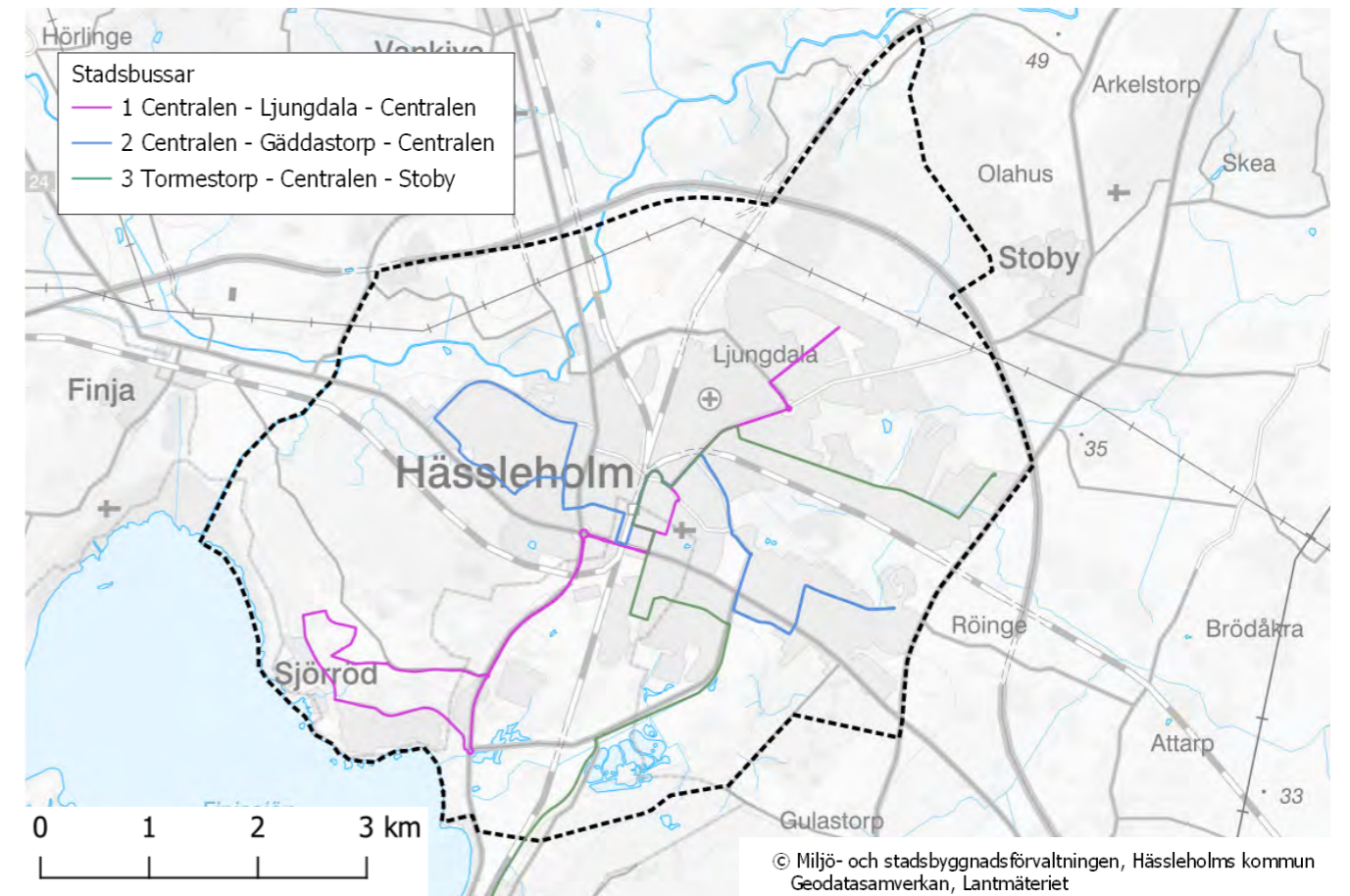
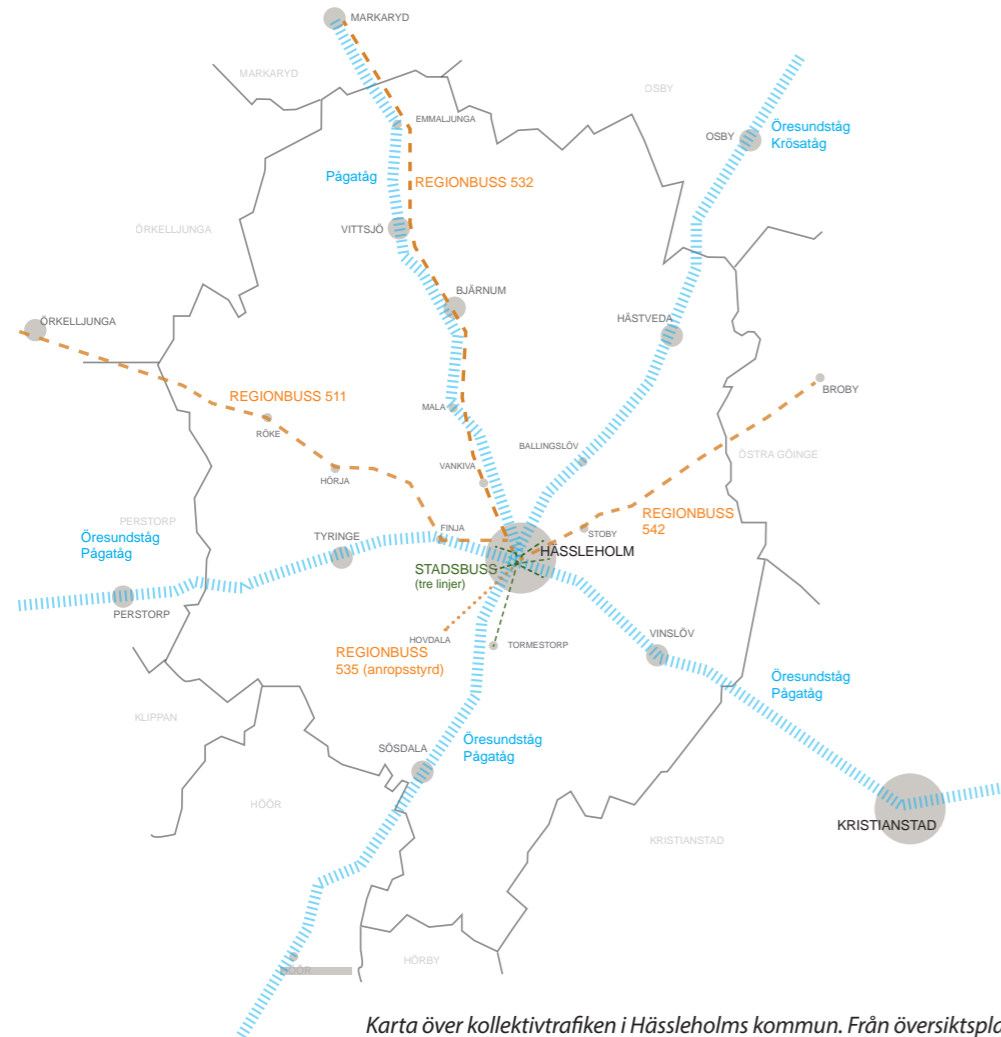
542 Sibbhult - Broby - Hässleholm. Bussen avgår med 21 turer per dag mellan Hässleholm och Broby (06.00-00.30)

Stadsbusslinjerna ser ut enligt nedan:

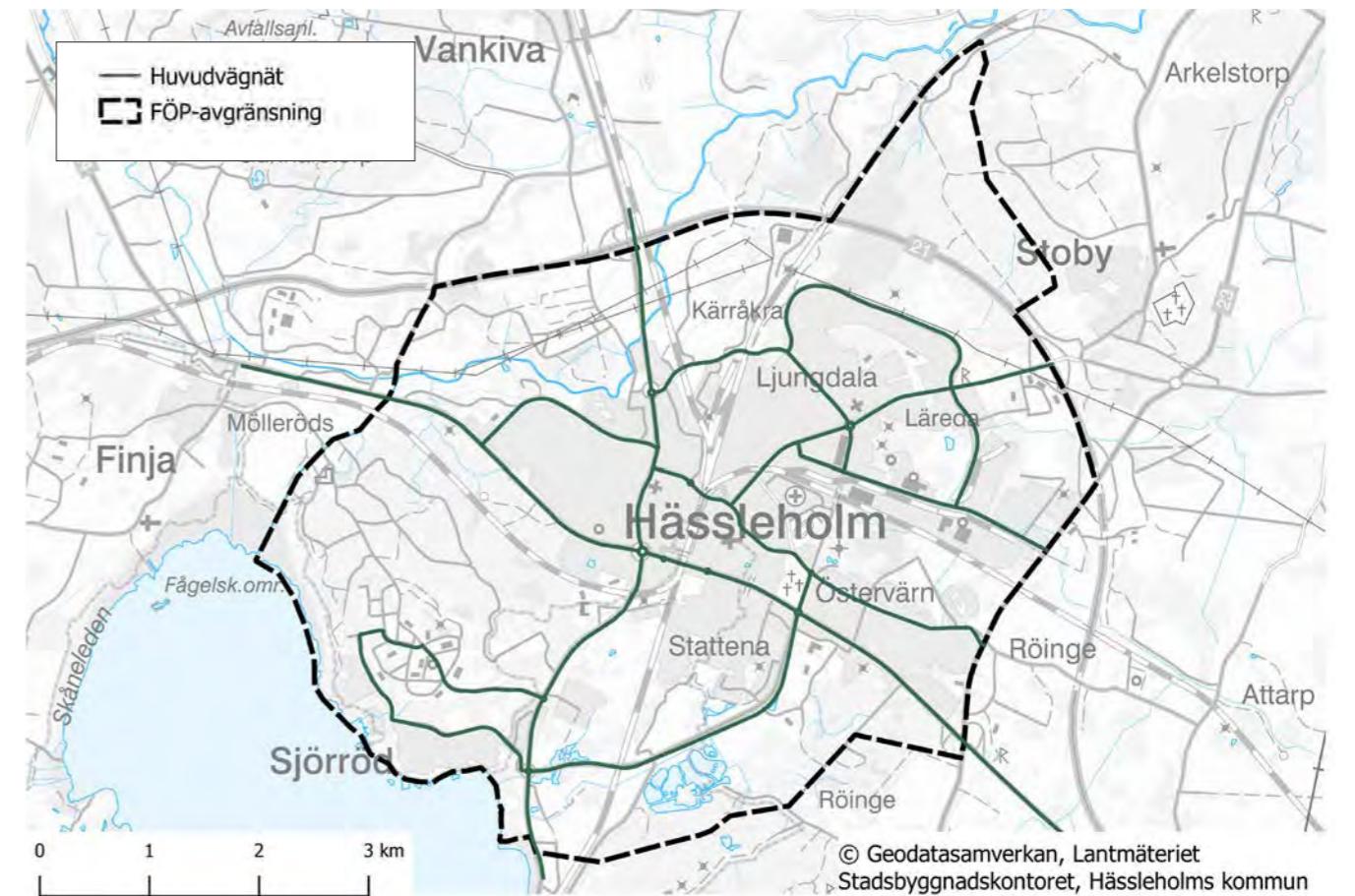
Linje 1 Ljungdala - Centralen - Garnisonen/Sjöröd. Bussen avgår med två turer per timme mellan 05.15-22.15

Linje 2 Gäddastorp - Hässleholm C - Röinge. Bussen avgår med två turer per timme mellan 05.15-20.45

Linje 3 Tormestorp - Centralen - Läreda. Bussen avgår med två turer per timme mellan 05.45-20.45



Karta över stadsbusstrafiken i Hässleholms stad.



Karta över huvudvägnätet i Hässleholms stad.

RESOR OCH TRANSPORTER

År 2020 har pandemin med Covid-19 varit högst aktuellt och det är svårt att i nuläget påstå något kring dess påverkan på vårt resande. Det finns indikationer på att vi reser något mindre, men det är alltför oklart ännu att dra några slutsatser.

Det är av stor vikt att regelbundet göra mätningar på både cykel- och biltrafikmängderna som en grundläggande statistik för planering och åtgärder i trafiksystemet.

Cykeltrafikflöden

Cykeltrafikflödena har mätts under 2017 och 2018. På kartan på nästa sida redovisas dygnstrafiken för år 2018.

Mer detaljerad data för cykeltrafikflödena finns på tekniska förvaltningen.

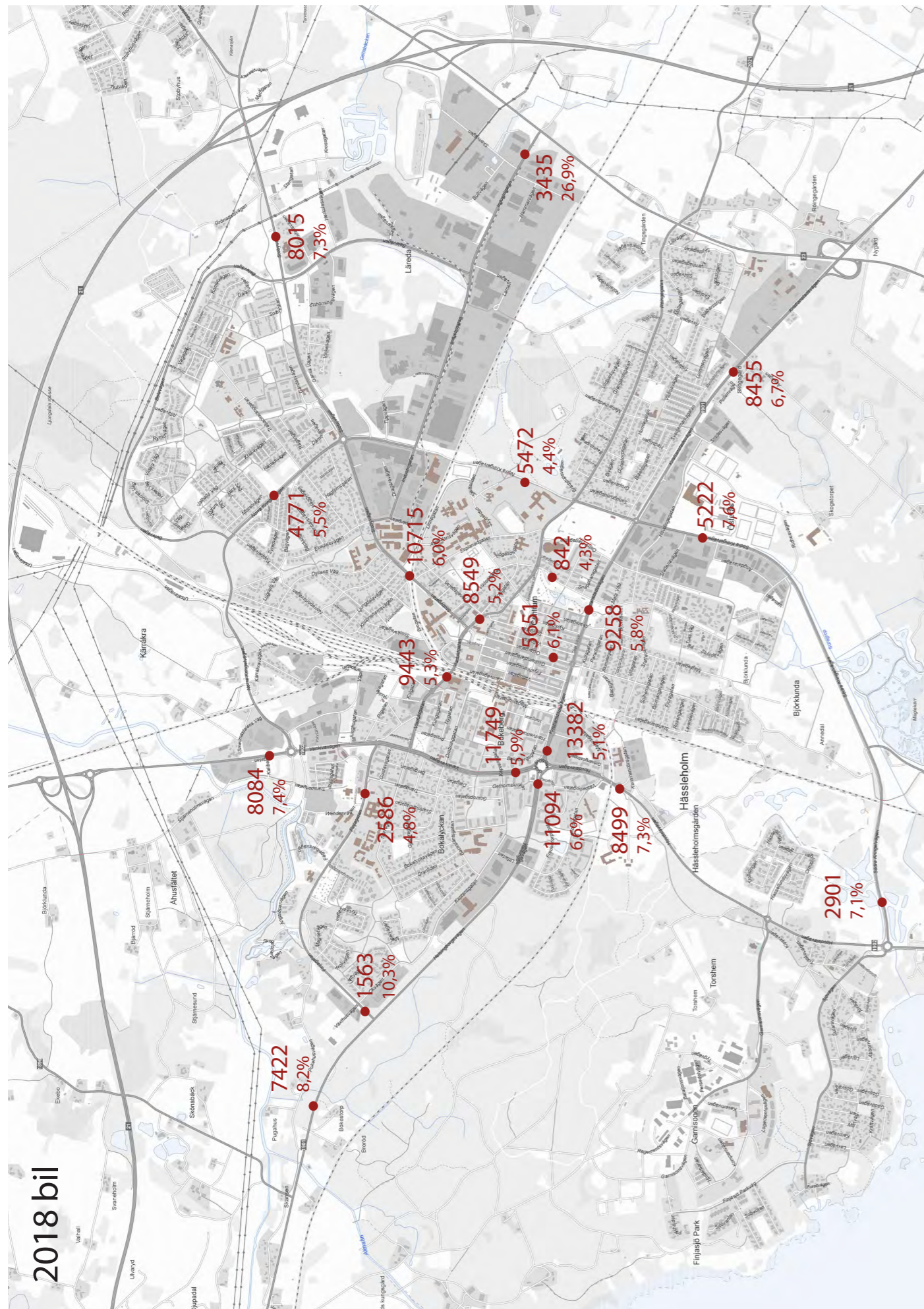
Biltrafikflöden

Biltrafikflödena i Hässleholms stad mäts vartannat år. Den senaste mätningen gjordes hösten 2020. Infarterna är de stråk med högst trafikmängder. Mellan år 2018 och år 2020 har trafiken generellt minskat i nästan samtliga mätpunkter. Endast i någon enstaka punkt har trafikmängderna ökat något, där det troligtvis beror på större byggnation med mycket trafikrörelser. Minskningarna kan ha att göra med pandemin Covid-19, men behöver följas upp ytterligare framöver. På kartorna på sidorna 46 och 47 redovisas dygnstrafiken för år 2018 och år 2020.

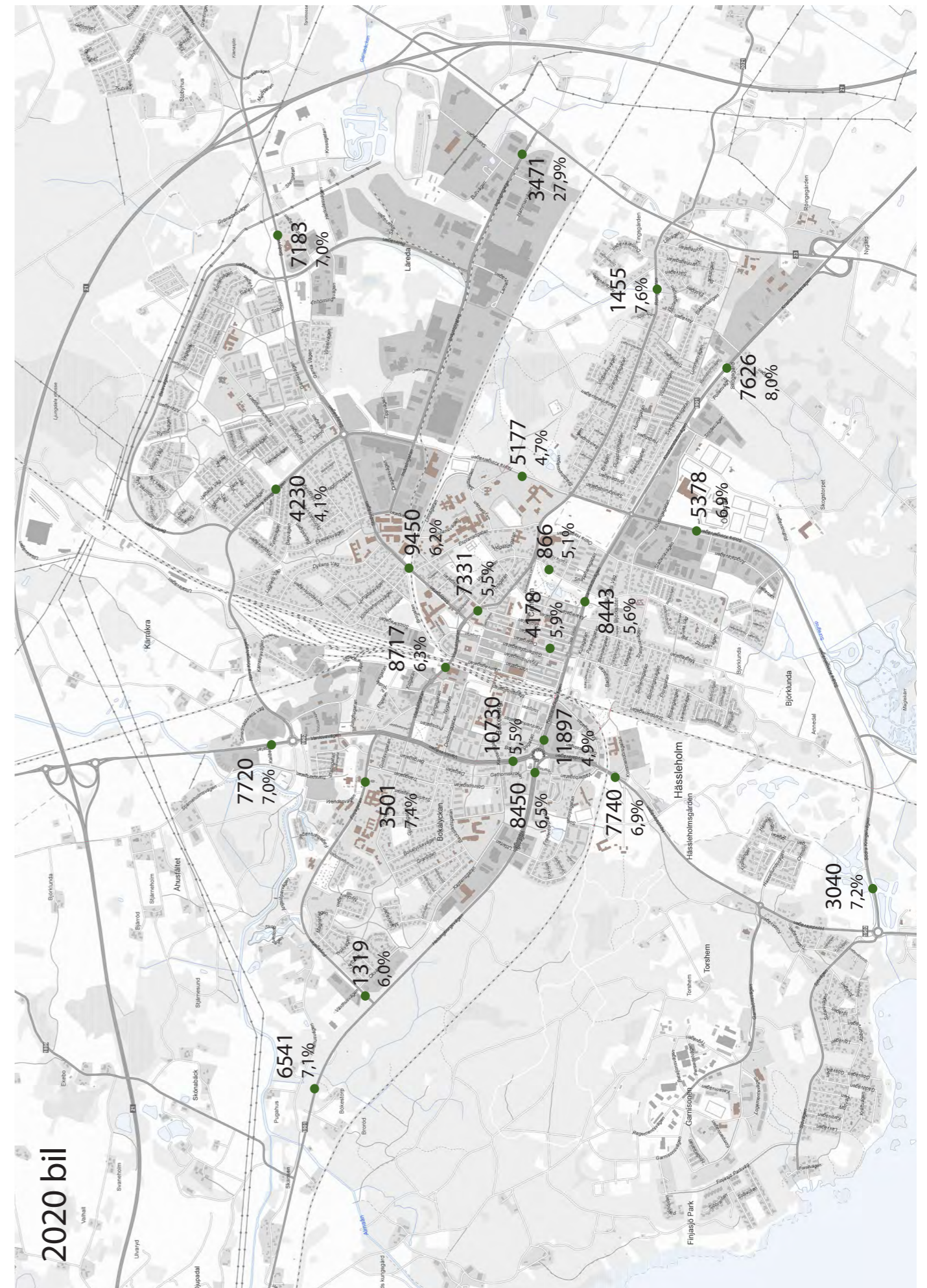
Mer detaljerad data för biltrafikflödena finns på tekniska förvaltningen.



Cykeltrafikflöden i dygnstrafik, Hässleholms stad år 2018.



Biltrafikflöden i dygnstrafik, Hässleholms stad år 2018. Siffror i procent är andel tung trafik



Biltrafikflöden i dygnstrafik, Hässleholms stad år 2020. Siffror i procent är andel tung trafik

Resvaneundersökning 2018

Resvaneundersökningar har genomförts i Skåne 2007, 2013 och senast år 2018. Under nedanstående sökväg finns kommunrapport för Hässleholm framtagen.

Under nedanstående länk finns information om resvaneundersökningen:

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/resvaneundersokning-i-skane/>

Under nedanstående länk finns kommunspecifik information om resevaneundersökningen 2018:

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/kommunrapporter-rvu-2018/resvaneundersokning_rapport_hassleholm_2018.pdf



Resvaneundersökningen som genomfördes 2018 var den hittills största som gjorts och följer på undersökningarna som gjordes 2007 och 2013. Samtliga är gjorda på liknande vis och med hög jämförbarhet. Bakom undersökningen ligger Region Skåne, Skånes 33 kommuner och Trafikverket. Undersökningen skickades ut med post till 113 000 skåningar under hösten 2018, varav 7169 i Hässleholms kommun. Respondenterna gavs möjlighet att svara med svarspost eller digitalt. Drygt 2400 i Hässleholms kommun svarade, vilket ger en svarsfrekvens på 34 procent.

Tillgång till bil/cykel och övergripande resvanor: Undersökningen visar att 84 procent av befolkningen i Hässleholms kommun mellan 16 och 84 år har körkort för bil, 82 procent har alltid eller för det mesta tillgång till bil och 80 procent har alltid eller för det mesta tillgång till cykel. I kommunen uppger 15 % att de aldrig reser kollektivt och 15% reser med periodkort (19% i Skåne som helhet). Fler har tillgång till företagsbil/bilpoolsbil i Hässleholms kommun jämfört med Skåne och fler har fri bilparkering vid arbetsplatsen (73%) än övriga skåningar (55%). Färre har tillgång till cykelparkering med möjlighet att låsa fast cykeln vid arbetsplatsen (36%), jämfört med övriga skåningar (43%). Invånare i Hässleholms stad har generellt färre bilar per hushåll än övriga kommunen. Skåningarna gör ungefär 2 resor per dag i genomsnitt, jämfört med 2,8 resor per dag år 2007 och 2,3 resor per dag år 2013. I Hässleholms kommun har invånarna gjort 1,9 resor per dag i 2018 års undersökning.

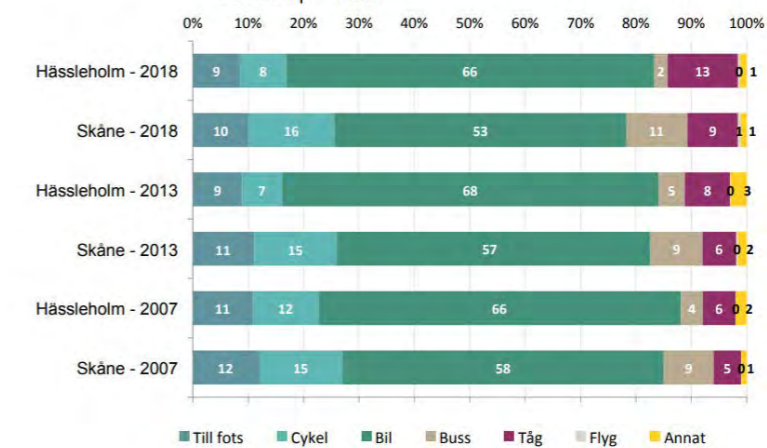
Fördelning och resutbyte: För Skåne i stort visar undersökningen att kollektivtrafikresandets andel av det totala resandet har ökat medan biltrafikens andel har minskat. Antalet gång- och cykelresor per person är relativt oförändrat. I Hässleholms kommun har kollektivtrafikresandet ökat med 2 procentenheter och gång- och cykelresandet har ökat med 1 procentenheter jämfört med tidigare undersökningar. För boende i Hässleholms kommun sker 66 procent av resorna inom kommunen. Det vanligaste utbytet med en annan kommun är annars till och från Kristianstad. För Hässleholms stad ser fördelningen lite annorlunda ut jämfört med kommunen (se cirkeldiagram på nästa sida). Förklaringen till det är högst troligt tillgången till goda möjligheter att både cykla, gå och åka kollektivt. De fem vanligaste pendlingsrelationerna för Hässleholms kommuns invånare är till arbetsplatser

i Kristianstads kommun, Lunds kommun, Malmö kommun och Höörs kommun i den givna ordningen. Nedan redovisas fördelningen - dels för Hässleholms kommun som helhet i jämförelse med Skåne, 2007, 2013 och 2018 dels för de olika orterna i kommunen. Figur 20 (från rapporten på föregående sida) visar att invånare i Hässleholms kommun som helhet åker tåg och bil mer än skånesnittet, medan gång- och cykelanvändning samt buss är lägre än skånesnittet. Det vanligaste färdmedlet för resor till skola/utbildning är med tåg och för att hämta/lämna barn eller hämta/lämna andras barn är bil vanligast.

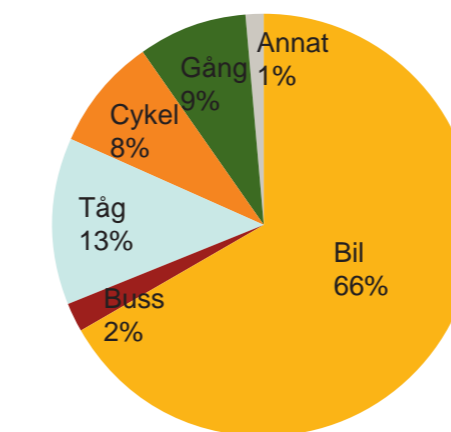
Skillnader mellan män och kvinnor: Skillnaden mellan kvinnor och män är att kvinnor i högre grad går och cyklar. Kvinnor i Hässleholm reser mer med bil än både kvinnor och män i Skåne som helhet. Figur 22 visar skillnaden inom kommunen, där andelen reser för invånare i Hässleholms stad i högre utsträckning är till fots eller med cykel samt att andelen reser med bil är lägre än övriga orter.

I rapporten som visas på föregående sida finns ännu mer detaljerad information om hur Hässleholms invånare reser.

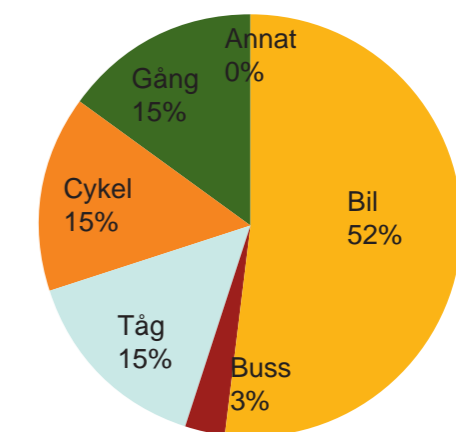
Figur 20. Andel resor per färdmedel i Hässleholms kommun jämfört med tidigare år och med Skåne i stort. n = 4117



Andel resor per färdmedel i Hässleholms kommun och jämförelser med tidigare resvaneundersökningar samt Skåne som helhet. Källa: Region Skånes kommunspecifika rapport från Resvaneundersökningen 2018 (se bild och länk på föregående sida)



År 2018
Fördelning Hässleholms kommun



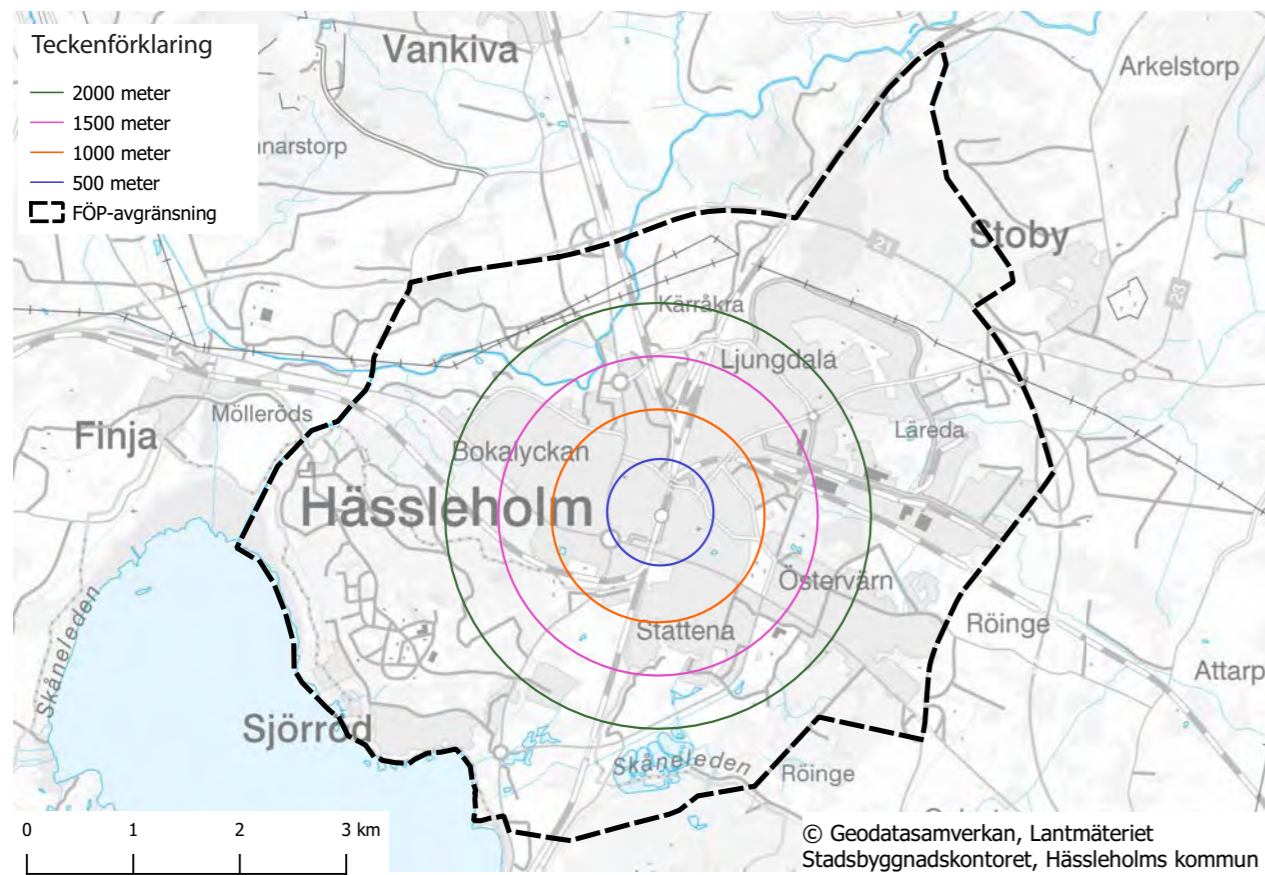
År 2018
Fördelning Hässleholms stad

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet i en stad påverkas främst av det fysiska avståndet, som hänger samman med hur många som bor respektive arbetar inom ett visst område.

Hässleholm har på en övergripande nivå en god tillgänglighet inom och över hela staden. Vagnät, gång-/cykelvägnät och kollektivtrafiken täcker stora delar av stadens bostadsområde och verksamhetsområde på ett bra sätt. Utmaningarna ligger främst i att kollektivtrafiken ska hålla tillräckligt attraktiv turtäthet och genhet och för cykelresor finns vissa brister i saknade länkar och vägvisning. Biltrafiken har en god tillgänglighet över hela staden. För biltrafiken finns god tillgång på parkeringar och en god tillgänglighet till målpunkter. Utmaningen ligger i att arbetet med ett jämlikt trafiksystem enligt Trafikstrategier 2030. Det arbetet innebär en utökad framkomlighet för barn, äldre och funktionsnedsatta vilket i vissa fall får konsekvensen att framkomlighet för biltrafik behöver minskas.

Tillgänglighet är också ett av transportpolitikens funktionsmål.



Karta med avstånd. Centroid i Hässleholms centralstation.

TRYGGHET

Att känna sig trygg är viktigt och en förutsättning för att kunna ta del av samhället. Ur ett jämställdhetsperspektiv är trygghet en fråga om demokrati och mänskliga rättigheter.

Hässleholm har under många år arbetat aktivt med trygghetsvandringar - ett koncept som drivs av socialförvaltningen med olika intensitet och frekvens. Under trygghetsvandringarna sammanställs åtgärdslistor där olika aktörer ansvarar för att åtgärda utifrån ansvarsområde och uppdrag. Därtill gör polisen kontinuerligt trygghetsmätningar. I trafiken har hastigheter, trafikmängder, möjlighet att passera gatan stor betydelse för upplevelsen av trygghet, men även rädsla för olyckor, regelbrott, siktförhållanden och mängden folk och bebyggelse inverkan.

Olika grupper av människor upplever generellt olika trygghet - exempelvis känner sig ofta äldre och barn mer otrygga än vuxna.

TRAFIKSÄKERHET

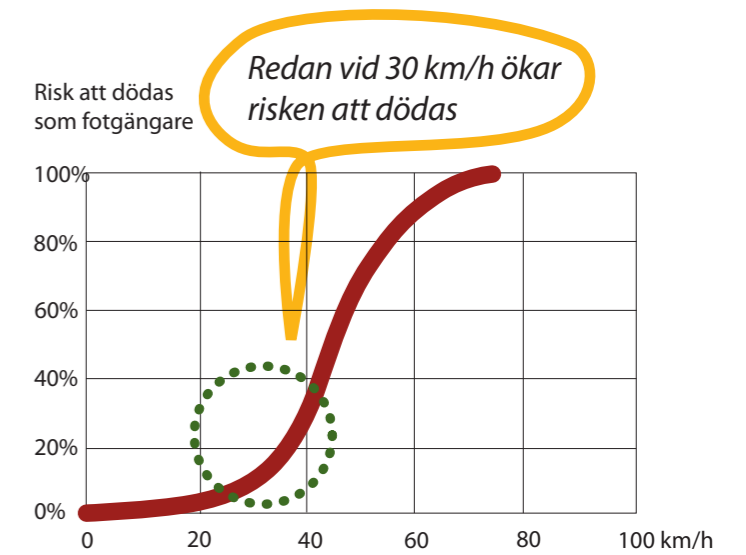
Sedan 2001 har antalet dödsolyckor i trafiken i Hässleholms stad varierat mellan en till tre döda per år. Mellan åren 2015-2020 har sex personer dött i trafiken. Dödsolyckorna är utspridda geografiskt över staden men en hel del av dem har inträffat längs de större genomfartslederna/infarterna till staden.

Tittar man på olyckstyp bland de som dödats under 2001-2020 ser man att den vanligaste olyckstypen är mellan fotgängare och motorfordon, där fotgängaren blivit påkörd. Näst vanligast är möte mellan två motorfordon eller där cyklist blivit påkörd av motorfordon. En person har dött i singelolycka motorfordon och en i singelolycka cykel.

Nio av dödsolyckorna har inträffat på kommunalt vägnät, två på statligt, vilket inte är så konstigt då enbart Hässleholms tätort studerats.

Relativt många av dödsolyckorna har drabbat gruppen ”äldre” och där denne varit oskyddad trafikant. En del av olyckorna hade kunnat undvikas eller sänkt skadegraden om det funnits fysiskt hastighetsdämpande åtgärder. En del av olyckorna beror på den mänskliga faktorn och beteende och är inte direkt knutet till platsen. Samtliga av olyckorna kräver mer studier och framförallt på plats för att kunna säga mer om åtgärder och orsak.

Olyckstyp	Dödsolyckor
S (singel-motorfordon)	1
O (omkörning-motorfordon)	0
U (upphinnande-motorfordon)	0
A (avsvängande motorfordon)	0
K (korsande-motorfordon)	0
M (möte-motorfordon)	3
C (cykel/moped-motorfordon)	3
F (fotgängare-motorfordon)	5
G0 (fotgängare singel)	0
G1 (cykel singel)	1



Tabell till vänster - olyckstyper och antalet olyckor sedan år 2000 i Hässleholms stad.

Bild till höger visar på krockvård vid olika hastigheter. Risken att dödas på y-axeln till vänster och hastighet på liggande x-axeln.

För olyckor med oskyddade trafikanter har totalt 1919 oskyddade trafikanter skadats sedan år 2000. Av dessa har drygt tre fjärdedelar skadats i singelolyckor som beror på att man får en kasse i hjulet när man cyklar, ojämnt underlag så man snubblar och skadar sig, vid järnvägsstationen när man har bråttom osv. Totalt har 1919 oskyddade skadats varav nio dödats vilket i sig är en liten del men fortfarande ett högt antal.

De flesta, 95 procent, av de oskyddade skadas lindrigt eller måttligt. Det finns alltså en stor potential att minsta de flesta olyckorna med oskyddade trafikanter med hjälp av ökat underhåll som har att göra med gatstenar och brunnar som sticker upp och skapar snubbelkant, längs frekventerade stråk dvs där många rör sig och att jobba med kampanjer och beteendepåverkan kring detta, exempelvis hur man lastar sin cykel och vad man bör tänka på.

► MILJÖPÅVERKAN

Trafiken påverkar miljön på flera olika sätt, bland annat luftkvalitet och med buller.

Sedan föregående nulägesbeskrivningar togs fram har följande förändringar av betydelse för trafikplanen skett. Både en bullerkartläggning och en ny sammanställning har gjorts för luftkvaliteten.

Luftkvalitet

Under 2018 har en årsrapport sammanställts för luftkvaliteten i Hässleholms kommun och Hässleholms stad, både genom beräkningar och mätningar. Liksom för tidigare genomförd sammanställning ligger halterna för de olika miljökvalitetsnormerna generellt under riktvärdena.

Sedan miljökvalitetsnormer infördes finns där en skyldighet för kommunerna att kontrollera och ha kunskap om utomhusluftkvaliteten. Detta görs gemensamt inom Skåne och på så sätt uppfyller medlemskommunerna samtliga krav enligt miljöbalken kopplade till kontroll av utomhusluften. Det görs kontinuerliga mätningar av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}), svaveldioxid (SO₂), kolmonoxid (CO) samt bensen.

Rapporten ger en samlad bild av uppmätta halter av luftföroreningar inom Skåne och en mer ingående bild för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}) i kommunen och tätorterna.

Vissa av de uppmätta och beräknade ämnena är starkt relaterade till vägtrafiken. I Hässleholm är generellt småskalig uppvärmning och utsläpp från arbetsmaskiner också en bidragande faktor. Ytterligare detaljerad fakta finns i nedanstående rapport.



Trafikbuller

En bullerkartläggning har tagits fram för hela kommunen, där det går att få fram dels en så kallad bullermatta och dels beräkningar på befintliga fasader (bostäder) i staden. En kartläggning av bullerfria områden har också genomförts för hela kommunen, för att uppdatera den tidigare utredning/pilotstudie som togs fram under tidigt 2000-tal av Länsstyrelsen och Trafikverket (dåvarande Vägverket). Utredningarna finns tillgängliga både som rapporter och som GIS-skikt i de interna kartunderlagen som stöd för handläggning i bygglov, miljöärenden, trafikfrågor och planarbete.

Förordningen (2015:216) trädde i kraft den 1 juni 2015. Den innehåller riktvärden för trafikbuller vid planläggning av nya bostäder enligt plan- och bygglagens 2 kap, krav på förebyggande av olägenhet för människors hälsa.

Den 11 maj 2017 beslutade regeringen om en höjning av riktvärdena i ovan nämnda förordning. Förordningsändringarna träder i kraft den 1 juli 2017 och kan tillämpas på redan påbörjade detaljplaner. De nya bestämmelserna kan tillämpas på planärenden som påbörjats från och med den 2 januari 2015.

Riktvärdena som gäller från den 1 juli 2017

Trafikbuller, förordning 2015:216, med kompl.

Utomhus	Ekvivalent	Max
vid fasad	60 dBA	
på uteplats	50 dBA	70dBA

I beslutet anges också en höjning av riktvärdena för bostäder om högst 35 kvm till 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Om riktvärdena ovan ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot sida där 55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA maximalnivå nattetid 22–06 inte överskrids.



