



TRAFIKSTRATEGI

för Kristianstads kommun

Underlag till Översiktsplan

Antagen av Kommunfullmäktige 2016-06-21



Kristianstads
kommun

ORGANISATION

Projektledare:

Åsa Hammarstedt, Stadsbyggnadskontoret

Arbetsgrupp:

Åsa Hammarstedt, strategisk trafikplanerare,
Stadsbyggnadskontoret

Martin Risberg, planeringsstrateg,
Kommunledningskontoret

Ulrica Åkesson, chef gatu- och trafikenheten, C4 Teknik

Carl Almström, trafikingenjör, C4 Teknik

Daniela Krizanec, planeringsarkitekt,
Stadsbyggnadskontoret

Jenny Moberg-Persson, planeringsstrateg,
Kommunledningskontoret

ÖP ledningsgrupp våren/hösten 2015:

Christel Jönsson, kommundirektör

Åsa Simonsson, planeringschef,
Kommunledningskontoret

Tommy Danielsson, förvaltningchef,
Stadsbyggnadskontoret

Margareta Lannér Hagentoft, planchef,
Stadsbyggnadskontoret

Bengt Olsson, förvaltningschef, C4 Teknik

ÖP styrgrupp:

Kommunstyrelsens presidium

Byggnadsnämndens presidium

Tekniska nämndens presidium

Foto: Claes Sandén och Cecilia Sandén, Kristianstads kommun, om inget annat anges.

OM DETTA DOKUMENT

Denna Trafikstrategi är en del av den kommunala översiktliga fysiska planeringen. Avvägningen av allmänna intressen samt grunddragen i hur mark och vatten ska användas ska enligt Plan- och bygglagen (PBL) framgå i översiktsplanen.

Användning av stort allmänt intresse är bebyggelse, transport och grönska. Dessa delar kan ses som den fysiska planeringens byggstenar. I arbetet med att hålla översiktsplanen aktuell görs fördjupade analyser och ställningstaganden för bebyggelsen, transport samt gröna och blå strukturer. Dessa har status av underlag till översiktsplanen. Detta dokument är ett sådant underlag.

Underlag till översiktsplan innebär att dokumentet inte redogör för andra allmänna intressen, men i det här fallet visar hur transportsystemet bidrar till att uppnå den utveckling som pekats ut i översiktsplanen. Ett annat viktigt syfte med dessa underlag är att genom ny och fördjupad kunskap ska nya frågor väckas och behov av nya eller uppdaterade ställningstaganden i översiktsplanen initieras.

Översiktsplanen ska aktualiseras varje mandatperiod och i samband med det arbetas underlagen in. Underlagen tas fram i en process som formas utifrån behov och möjligheter. Underlagens processer följer inte hanteringen av en översiktsplan enligt PBL men dialog med beröda myndigheter och medborgare samt att förhålla sig till nationella, regionala och kommunala mål och ramar är en självklarhet. Strategierna antas av kommunfullmäktige.

Mandatperioden 2014-2018 utgörs aktualiseringen av översiktsplanen från 2013 av ändring för Kristianstad stad samt kust- och havsområdet. Dessutom görs en grönstrategi med tillhörande grönplan och en trafikstrategi med tillhörande trafikplaner som underlag till översiktsplanen.

Under mandatperioden 2014-2018 ingår bebyggelsestrategin i ändringen av översiktsplanen för Kristianstad stad.



Den översiktliga fysiska planeringen i förhållande till underlag, som denna strategi, och övergripande mål och ramar.

Innehåll

Inledning	5
Kristianstads kommun	6
Nationella och regionala mål, planer och strategier	8
Kommunal vision, mål, planer och strategier	10
Vision för ett hållbart resande	12
Övergripande utmaningar och strategier	14
Gång	16
Cykel	17
Kollektivtrafik	18
Bil	19
Flygtrafiken	20
Godstrafiken	21
Förslagets tänkbara konsekvenser	22
Hur går vi vidare?	23
Referenser	24



Inledning

BAKGRUND

I samband med att Kristianstad växer finns ett behov av en strategi för att hantera infrastruktur och kommunikationer. Vår omvärld förändras och nya förutsättningar skapas, där vi ska bidra med en god samhällsutveckling och hållbara transporter.

Kommunstyrelsen beslutade 2012-03-21 att uppdra åt byggnadsnämnden/stadsbyggnadskontoret att leda arbetet med en sammanhållande trafikplan i en gemensam projektorganisation med C4 Teknik, kommunledningskontoret och övriga aktörer.

SYFTE

Syftet med trafikstrategin är att tala om i vilken riktning kommunen vill se trafikutvecklingen inom Kristianstads kommun fram till år 2030.

I trafikstrategin behandlas inriktning och prioritering mellan olika trafikslag. Dessutom klargörs grundläggande förutsättningar för transportsystemet samt dess vision, utmaningar och strategier. De trafikslag som behandlas är gång, cykel, kollektivtrafik, biltrafik, flyg och godstrafik (lastbil, tåg, båt och farligt gods).

PROCESSEN

Uppdraget med att ta fram en trafikplan är delat i tre delar. Den första delen som arbetas fram är en kommunövergripande trafikstrategi. När strategin är klar kommer två handlingsplaner arbetas fram, en kommunövergripande trafikplan och fördjupning av trafikplanen i Kristianstad stad.

Den kommunövergripande trafikplanen är en handlingsplan, med åtgärder för att möta de utmaningar och arbeta i linje med de strategier som tas upp i trafikstrategin.

I den fördjupade trafikplanen för Kristianstad stad, som också är en handlingsplan med åtgärder, fördjupas frågor om trafiken i centrala Kristianstad.

I Översiktsplan 2013, antagen av kommunfullmäktige 2013-03-12, och i fördjupningen för staden, antagen av kommunfullmäktige 2009-06-09, pekas den övergripande och strategiska markanvändningen ut för bl a basorterna i Kristianstads kommun och för staden Kristianstad. Trafiken behandlas i dessa på en övergripande nivå.

Trafikstrategin är ett underlag till översiktsplanen och tydligt kopplat till den genom att visa hur transportsystemet bidrar till att uppnå den utveckling som pekas ut. Översiktsplanen och trafikstrategin hanterar övergripande riktlinjer som anges i nationella, regionala och kommunala visioner och mål gällande t ex miljö och klimat. De två trafikplanerna, handlingsplanerna, tas fram utifrån fokus på genomförande.

Alla tre delar kommer att skickas på remiss inom den kommunala organisationen, berörda myndigheter, organisationer och finnas tillgänglig för medborgare som vill lämna in synpunkter.

Kristianstads kommun

GEOGRAFI OCH BEFOLKNING

Kristianstad är Skånes till landytan näst största kommun. Speciellt för Kristianstad är det stora antalet orter utanför själva staden. Kommunen har 20-tal tätorter och uppåt 30 småorter. Som tätort räknas orter med 200 invånare eller mer och som småort räknas orter med 50-199 invånare enligt SCBs definition.

I Kristianstads kommun bor ca 82 000 invånare år 2014, varav ca 37 000 i Kristianstad stad.

Staden Kristianstad är kommunens centrum och står för en stor del av kommunens utbud av både arbete, bostäder, utbildning, handel, service samt kultur och fritidsliv.

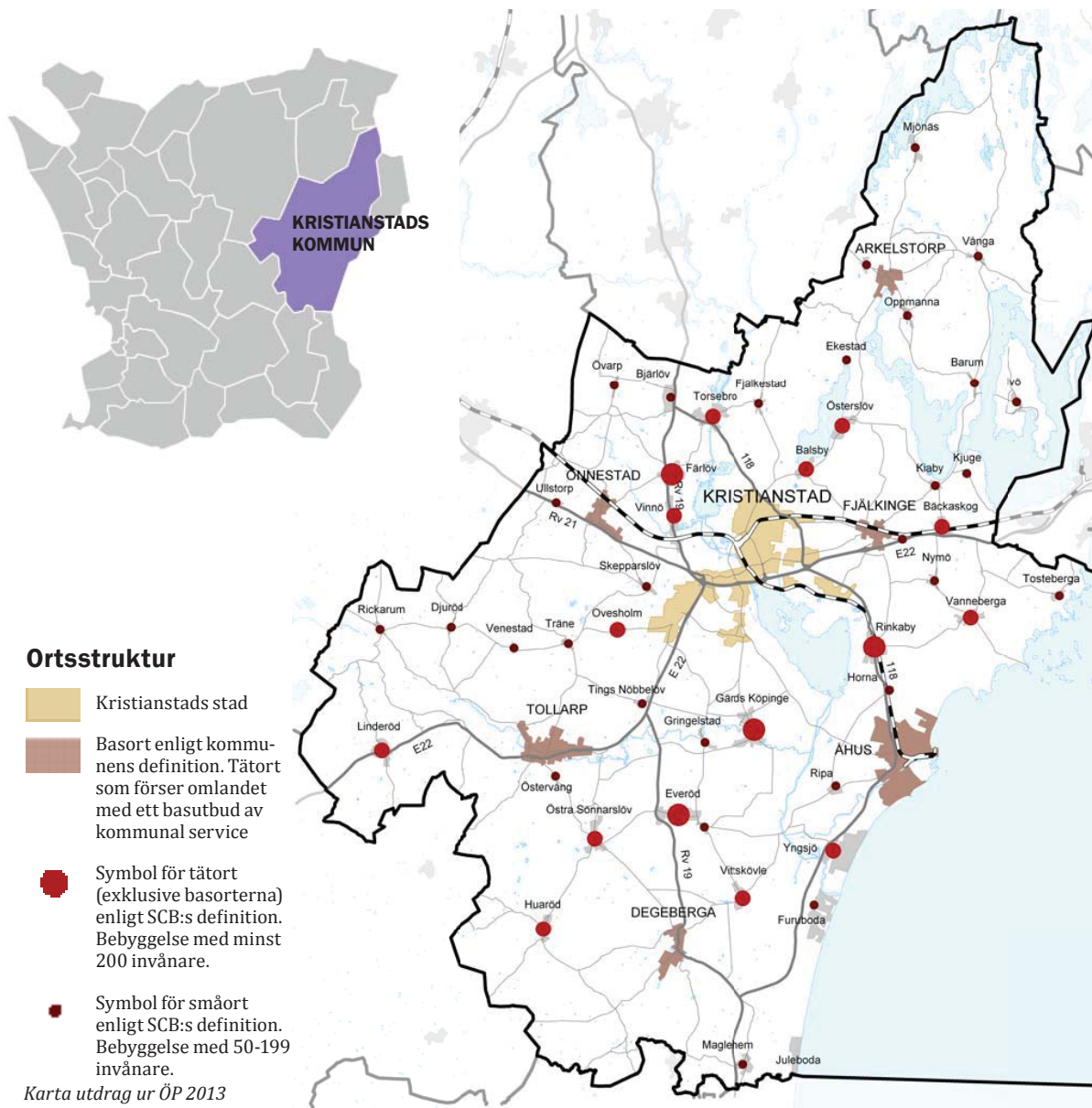
Kommunen benämner sex orter som basorter. Basorterna har det mest kompletta utbudet av kommunal service, dessa är Arkelstorp, Önnestad, Fjälkinge, Åhus, Degeberga och Tollarp.

Övriga tätorter har ett skiftande utbud av service och arbetstillfällen.

Kommunens landsbygdsområden upptar större delen av kommunens yta.

KRISTIANSTADS OCH FLERKÄRNIGA SKÅNE

Hässleholm och Kristianstad som tillväxtmotor är en del av arbetet med det flerkärniga Skåne. Kristianstads kommun verkar för att staden tillsammans med Hässleholms stad ska utvecklas som en tillväxtmotor i Skåne och angränsande län. I Kristianstad innebär detta att nya och befintliga stationsnära stadsdelar utvecklas så att de ur ett regionalt perspektiv är



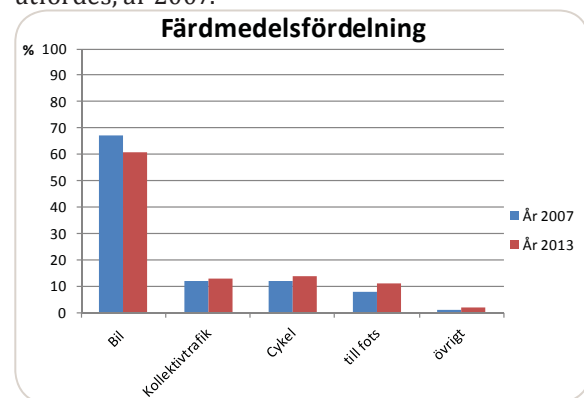
intressanta platser för människor att bo på och företag att utvecklas inom.

TRANSPORTSYSTEMET OCH TRAFIKEN

Väghållare inom kommunen är Kristianstads kommun, Trafikverket samt enskilda väghållare som står för den största delen av vägnätet. Inom tätorterna är det många som väljer cykel till och från skola, jobb och affär. Mellan tätorter är det bil som är det vanligaste färdmedlet.

I kommunen finns också en hamn för gods i Åhus, en järnväg mellan Åhus och Kristianstad, där det endast går godståg och en flygplats i Everöd. Järnväg med persontrafik finns till Kristianstad från Köpenhamn, Malmö, Helsingborg och Blekinge.

Skånetrafikens genomförde en resvaneundersökning i Skånes alla kommuner år 2013. Enligt resvaneundersökningen är färdmedelsfördelningen i Kristianstads kommun följande: Bil 61 %, Kollektivtrafik 13 %, cykel 14 %, till fots 11 % och övrigt 2 %. Som man kan se i diagrammet nedan har andel som använder bil minskat och de som går, cyklar och åker kollektivt har ökat från förra gången resvaneundersökningen utfördes, år 2007.



Skånetrafikens resvaneundersökning 2007 och 2013

För resor som är 1 km eller kortare tar 30 % bilen,

32 % cyklar, 37 % går och 1 % tar bussen, enligt resvaneundersökningen 2013. Det är ingen större skillnad mot hur det såg ut i undersökningen som gjordes 2007, då var det en liten andel fler som tog bussen och en liten andel färre som cyklade.

Centrala Kristianstad är uppbyggt som en rutnätsstad med två boulevarder och två storgator som går i nord-sydlig riktning. Inom staden tar det ungefär lika lång tid att cykla som att köra bil om man ska ta sig 2 km.

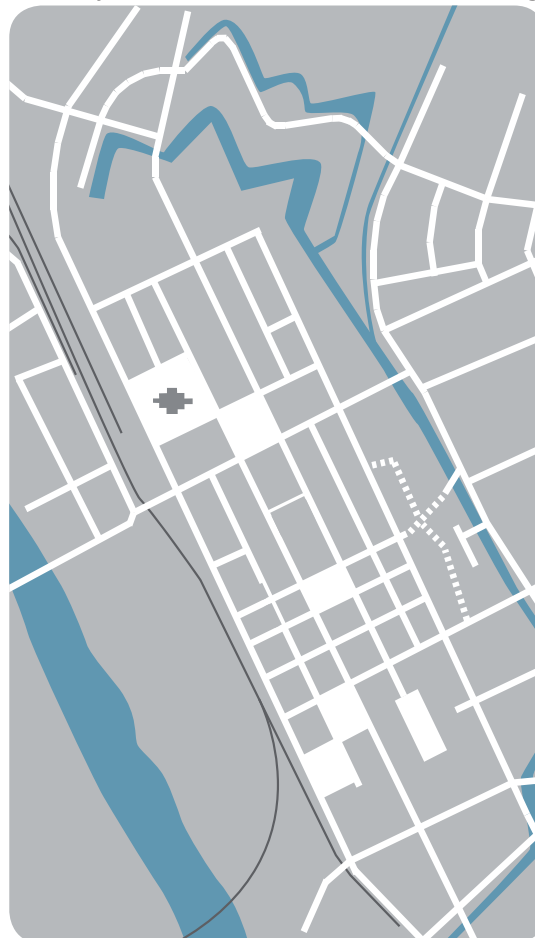


Illustration över rutnätsstaden, från stadsmiljöprogrammet för Kristianstad

Riksintresse

Inom kommunen finns riksintresse för järnväg, väg, sjöfart och luftfart.

Kommunen genomkorsas av Skånebanan och Blekinge kustbana och Åhusbanan som är riksintresse för järnväg.

Riksintresse för vägar inom kommunen är väg 19, 21 och E22, även nya dragningar för E22:an.

Riksintresse för sjöfart omfattar Åhus hamn samt farleder och järnvägsspåret Åhus-Kristianstad. Fiskehamnen i Åhus utgör riksintresse baserat på hamnens relativt stora betydelse som landningshamn.

Riksintresse för luftfart omfattar Kristianstad Österlen airport, flygbuller och hinderfri yta till Kristianstad Österlen airport.

Trafiksäkerhet

Enligt STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har under den senaste femårsperioden på det kommunala vägnätet ca 1 person per år omkommit i en trafikolycka och ca 10 personer per år har skadats allvarligt. Måttligt och lindrigt skadade i samband med en trafikolycka har blivit påföljden för ca 75 respektive ca 220 personer per år. I jämförelse med våra jämförelsekommuner (Kalmar, Karlskrona, Växjö och Halmstad) har Kristianstad kommun och Halmstad kommun ungefär lika många olyckor, de andra har färre olyckor, enligt STRADA.

Flest olyckor är singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister, därefter är det cykel- och mopedolyckor tillsammans med motorfordon.

Olyckorna sker mestadels på en väg/gatustäcka.

Nationella och regionala mål, planer och strategier

NATIONELLA STYRANDE DOKUMENT

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är fastställt genom ett beslut i riksdagen. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Nollvisionen accepterar att människor gör misstag och därmed att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

Transportpolitiska mål

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken, enligt propositionen 2008/09:93, är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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 och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Generationsmålet

"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." - Riksdagens definition av generationsmålet

Miljö kvalitetsmålen

Det finns idag 16 nationella miljö kvalitetsmål. De mål som är relevanta för Kristianstads kommuns trafikstrategi är följande:

- Begränsad klimatpåverkan
Förbränning av fossila bränslen som till exempel från transporter svarar för det största bidraget till klimatförändringen både i Sverige och i övriga världen.
- Frisk luft
Vägtrafik är en stor källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Bilavgaser innehåller partiklar, kväveoxider och organiska ämnen, och avgaserna bidrar till att marknära ozon bildas. Dessutom orsakar trafiken utsläpp av slitagepartiklar – dessa slits upp från vägbanan vid användning av dubbdäck.
- Bara naturlig försurning
Utsläpp från framförallt väg och sjötrafik bidrar till försurning.

- Ingen övergödning

Utsläpp av exempelvis kväveoxider från biltrafik och sjöfart är en bidragande orsak till övergödning.

- Grundvatten av god kvalitet

Natriumklorid – vanligt salt – från vägar som har saltats på vintern har kommit ut i grundvattnet.

- Hav i balans samt levande kust och skärgård

Skärgård och kustnära miljöer påverkas till exempel av fartygstrafik.

- God bebyggd miljö

De senaste decennierna har Sveriges större tätorter fått ökad befolkning. Städerna har brett ut sig och köpcentra har etablerats utanför stadskärnorna, vilket ökar behovet av transporter. Samtidigt sker en förtätning av städernas centrala delar. En förtätning av städerna minskar transportbehovet vilket ger klimatvinster, men förtätningen medför även en större risk för buller. Förslag till nytt etappmål är att ökningen i persontransportresandet i tätorter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken minskar. År 2020 ska personbilstrafiken minskat med 10 % jämfört med 2014.

Vision för Sverige 2025

Boverket fick i regleringsbrevet för 2011 i uppdrag att ta fram en Vision för Sverige 2025. Syftet med Vision för Sverige 2025 är att utifrån de runt ett hundra nationella mål som på ett eller annat sätt rör fysisk samhällsplanering forma bilder av framtiden, var

Sverige bör vara år 2025 för att nå de satta målen för ett hållbart samhälle till år 2050.

Visionen är uppbyggd av fyra megatrender och tolv Sverigebilder. Megatrenderna är Klimatförändringarna, Globaliseringen, Urbaniseringen och Digitaliseringen. Av de tolv Sverigebilderna är infrastruktur huvudtema för tre "Skapa internationella spårstrukturer för gods och resor", "Regional utveckling behöver utbyggd kollektivtrafik" samt "Säkerställ framtidens elförsörjning"

Sverigeförhandlingen

Under sommaren 2014 inleddes ett förhandlingsarbete som ska möjliggöra snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg samt öka bostadsbyggandet i Sverige, även kallad Sverigeförhandlingen. Detta arbete initierades genom regeringsdirektivet "Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna" (DIR. 2014:106). Drivkraften i detta är att koppla ihop infrastruktur och bebyggelseutveckling. En sträckning av ny stambana för höghastighetståg via och med station i Hässleholm skapar stora möjligheter för positiv regional utveckling och ger Kristianstad och Hässleholm förutsättningar att utvecklas som en av Skånes tillväxtmotorer.

REGIONALA STYRANDE DOKUMENT

De regionala styrande dokument som är av betydelse för kommunens trafikstrategi är följande:

Det öppna Skåne 2030

Det öppna Skåne 2030 är en regional utvecklingsstrategi.

I utvecklingsstrategin har man tagit fram fem prioriterade ställningstaganden, vilka är:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortsstruktur

- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara en globalt attraktiv region

Strategier för det flerkärniga Skåne

Ett av strategiområdena är *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne*.

"En god tillgänglighet är grundläggande för att flerkärnigheten och den regionala utvecklingen ska stärkas. För en hållbar utveckling är det viktigt att resandet sker så miljövänligt som möjligt. Fokus ligger på att utveckla de regionala kollektivtrafikmöjligheterna samt lokala gång- och cykelnät."

Satsningar på transportinfrastruktur i Skåne år 2014-2025

Regional transportinfrastrukturplan (RTI) för åren 2014 till 2025 avser i huvudsak investeringar på det statliga vägnätet i Skåne. Samtidigt finns det en nationell plan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet.

I RTI planen finns pengar avsatta för exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder, regionala cykelvägar och kollektivtrafik. Planen revideras vart fjärde år.

Cykelvägsplanen

Cykelvägsplanen för Skåne år 2014-2025 är en fördjupning av den regionala transportinfrastrukturplanen. Planen omfattar cykelvägar längs det statliga vägnätet och förutsätter samfinansiering mellan kommuner och Trafikverket.

Trafikförsörjningsprogram för Skåne

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne. Mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet tas fram årligen. De mål som tagits fram för kollektivtrafiken i

trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2015 är följande:

- Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006, en ökning från 112 miljoner resor per år till 224 miljoner resor (år 2013 gjordes totalt 152 miljoner resor).
- Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 % år 2030, vilket innebär en fördubbling jämfört med 2006.
- År 2020 ska minst 80 % av kunderna i Region Skånes kollektivtrafik (Skånetrafiken) vara nöjda eller mycket nöjda.
- Medborgarnas tillgänglighet till arbete ska öka. Målet är att minst 91,5 % av skåningarna ska erbjudas minst tio dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (regionala centrum)
- All kollektivtrafik ska vara tillgänglighetsanpassad år 2025.
- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020.

Målbild och färdplan för Skåne Nordost

Fokus för Skåne Nordost är att främst ungdomar, har arbete. Målsättningen är att alla mellan 16-29 har arbete, studieplats eller praktik.

Tre fokusområden har uttalats inom Skåne Nordostsamarbetet:

- Arbetsmarknad
- Kompetensutveckling
- Infrastuktur

Kommunal vision, mål, planer och strategier

Vision Kristianstad 2030 - Vi lyfter tillsammans

Vision 2030 - Vi lyfter tillsammans (antagen av kommunfullmäktige 2014-06-10). Visionen beskriver hur vi vill att samhället ska vara de närmaste åren fram till 2030. Vad vi ska satsa på och vilken riktning vi ska ta. Den ska utmana vår identitet, stärka vår självkänsla och skapa framtidstro. Vår vision känner inga geografiska gränser.

Visionen bygger på tre områden som alla börjar på T; tillväxt, tanke och trivsel. Tillväxt handlar om Kristianstads ambition som motor i regionen. Tanke handlar om delaktighet och ansvar för framtiden. Trivsel handlar om hur samhället ska vara för att människor ska må bra i livets alla faser.

Strategisk färdplan 2020

Strategisk färdplan 2020 har sin utgångspunkt i Vision 2030. Utifrån ledorden Tillväxt, Tanke och Trivsel tar färdplanen upp fyra strategiska målområden, Arbetsliv och Attraktionskraft, Boendemiljö och Stadsutveckling, Friska ekosystem samt Hälsa och delaktighet.

I dessa strategier finns en rad olika punkter som ska uppnås till år 2020, flera av de har kopplingar till transporter, några exempel är:

- Fossilbränslefri kommunkoncern
- Klimatanpassade boendemiljöer och infrastruktur
- Goda möjligheter till kultur- och fritidsaktiviteter för alla genom hela livet

Översiktsplan 2013

Översiktsplan 2013, Kristianstads kommun (antagen av kommunfullmäktige 2013-03-12) har arbetat utifrån tre viktiga utmaningar.

- Stärkt position i regionens utveckling
- Främja stad och landsbygd i balans
- Attrahera fler boende och verksamheter

Vad gäller transporter har översiktsplanen bemött utmaningen med att ett antal viktiga vägar och järnvägar ska utvecklas och förbättras för att öka möjligheterna till goda transporter. Stråken ska förstärkas genom att större nya etableringar koncentreras utmed dessa.

Kristianstad växer – en stad i balans

I Kristianstad växer – en stad i balans, fördjupade översiktsplanen för Kristianstads stad (antagen av kommunfullmäktige 2009-06-09) anges fem stadsbyggnadsmål.

- Staden som regionalt centrum
- Den täta och blandade staden
- Den energi- och resurseffektiva staden
- Den vackra staden
- Staden och vattenriket i symbios

Vad gäller transportinfrastrukturen säger den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad stad bl a.

”Principen för stadens framtida kollektivtrafik är en fortsatt utveckling av starka stråk med hög turtäthet och hög framkomlighet.

Vid planering av nya bostäder och besöksintensiva och personaltäta verksamheter ska dessa i första hand lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen.

Stadens gång- och cykelvägnät ska vara tryggt, säkert, bekvämt och inbjudande.

Stadens gång- och cykelvägar ges en utformning som främjar en god trafiksäkerhet.

Utformningen av stadens entréer ska ge en positiv bild av Kristianstad och hålla en hög kvalitet.

Vid beslut om vägutbyggnader ska kommunen följa fyrstegsprincipen där man i första hand undersöker möjligheterna att minska biltrafiken eller förbättra och komplettera befintligt vägnät.”



Klimatstrategi och energiplan

Klimatstrategi och energiplan antogs i kommunfullmäktige 2011-09-13. I dokumentet finns ett kapitel som behandlar transporter, där det står att viktiga åtgärder för att minska miljöpåverkan från transporter är att utveckla prioriterade kollektivtrafikstråk. Viktigt är också utvecklingen mot effektivare fordon på marknaden tillsammans med förnybara bränslen.

Miljömål

Gällande miljömål är antagna i kommunfullmäktige år 2016. I de lokala miljömålen har det tagits fram fem målområden som tillsammans berör alla de nationella miljömålen. Målområdena är Mångfalden i miljön, God vattenstatus, Giftfritt och säkert, Hållbar bebyggd miljö och Energi och transporter.

SamKoll Kristianstad 2020

Kristianstads kommun, Skånetrafiken och bussentreprenören arbetar med att ta fram en gemensam kollektivtrafikvision för stadsbusstrafiken, regionbuss 551 samt stråken Tollarp-Kristianstad, Arkelstorp-Kristianstad, Broby-Kristianstad och Degeberga-Kristianstad.

Målet med den gemensamma visionen är att hitta en arbetsform och ett trepartssamarbete som skapar vilja och ansvar för utveckling av kollektivtrafiken och för att säkra kvalitet, framkomlighet och ett ökat resande över lång tid.

Kristianstad och Hässleholm som tillväxtmotor

Det primära syftet är att skapa en mötesplats för samarbete mellan kommunerna. Kommunerna ska etablera de samverkansformer som kan effektivisera investeringar, skapa hållbar utveckling och göra regionen konkurrenskraftig. Det ska skapas en

övergripande strategi/handlingsplan om bl a bostäder och pendling för att tillsammans skapa dynamik.

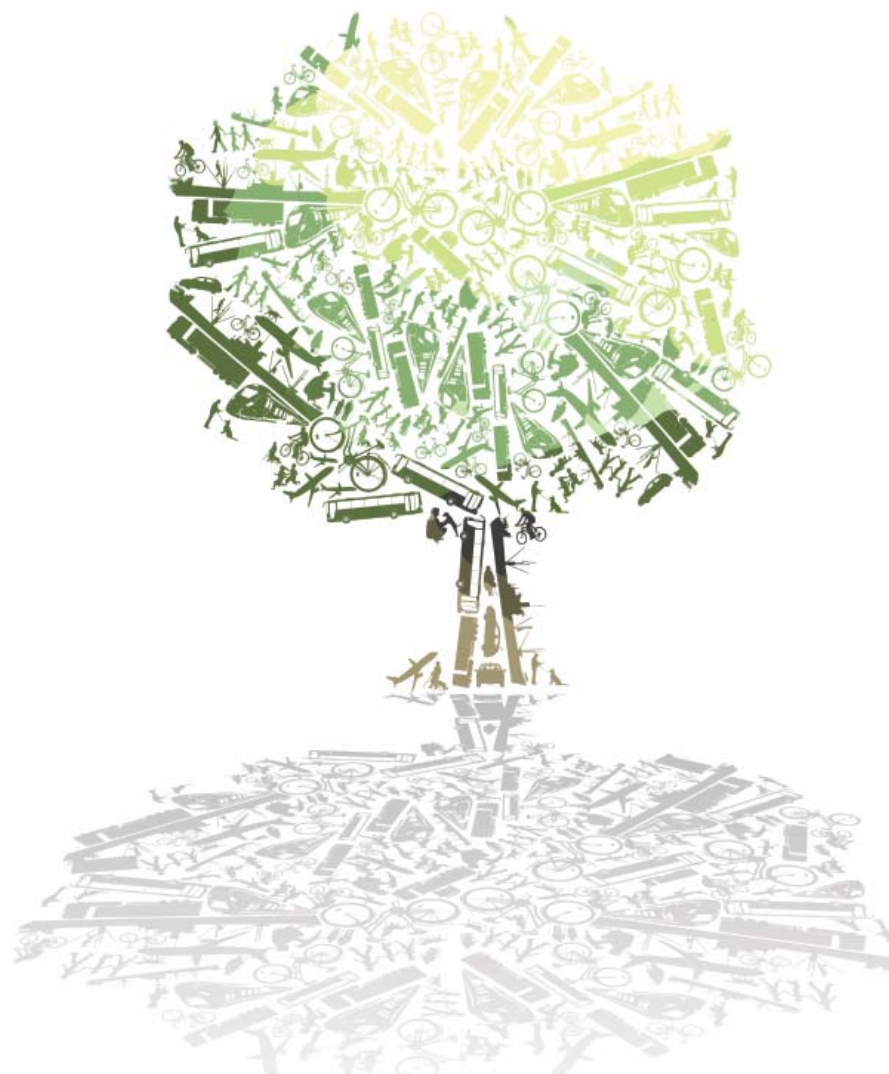


Illustration Helén Schrewelius, Kristianstads kommun

Vision för ett hållbart resande

Trygga och gena cykelvägar finns i hela kommunen, mellan basorterna och till målpunkter i Kristianstad. Den ökade medvetenheten om cyklingens hälso- och hållbarhetseffekter har lett till flera privata initiativ. Bland annat erbjuder många arbetsgivare uppvärmda och låsta cykelgarage och duschmöjlighet på arbetsplatsen istället för bilparkering till sina anställda. Alla som vistas i trafiken känner sig trygga och säkra, ingen omkommer eller skadas svårt i någon trafikolycka längre.

Genom nytänkande och olika kombinationer av kollektivt resande har de mindre orterna runt omkring i kommunen **väl fungerande kollektivtrafik**. Även i mindre orter är det enkelt att välja hållbara alternativ för pendling till och från arbete eller skola.

Det är lätt att ta sig till och från Kristianstad på ett hållbart sätt. Kollektivtrafiken används flitigt eftersom den är snabb, bekväm och har täta avgångar. Komforten på tåg och bussar är utmärkt och på längre sträckor fungerar det bra att arbeta, surfa, sova och äta. Transporttiden får på så sätt ett mervärde. Genom kollektivtrafiken möts människor och interagerar med varandra i en positiv miljö.

Byten mellan olika trafikslag går lätt och snabbt. På resecentrum i Kristianstad och vid basorternas centrala hållplatser finns låncyklar och cykelparkering i garage där cykeln kan servas. Gångstråk och cykelvägar är trygga, effektiva och håller en hög standard.

Kristianstadslänken (prioriterat stråk för bussar) har bidragit till ett lyft för högskolan och verksamheterna i denna del av staden. Stadsdelarna intill högskolan har blivit en del av centrala Kristianstad.

Bilresandet har minskat, både i staden och i tätorterna, tack vare satsningen som gjorts på

cykel- och kollektivtrafiken. Det är färre som äger en bil, istället nyttjas de många bilpooler, allmänna och privata, som finns runt om i staden och basorterna flitigt. Personbiltrafiken har också minskat eftersom bl a e-handeln med leveranser hem eller till utlämningsplatser har ökat markant.

De bilar och övriga fordon som används drivs med förnybart bränsle.

Kristianstad är en ännu attraktivare mötesplats med sitt pulserande stadsliv. Trafiken i staden kännetecknas av tillgänglighet, trygghet och hållbarhet. I Kristianstads kommun är de hållbara valen också de enkla valen.

De enkla valen har blivit de hållbara valen

Staden är full av liv och rörelse både till fots och med cykel. Inslaget av bilar har minskat kraftigt i centrala staden, parkeringen sker samlat, effektivt och ytbesparande. Viss mark som tidigare användes som körytor eller bilparkering har frigjorts och nyttjas av cyklisterna, som mötesplatser eller för bebyggelse.

Den välutvecklade kollektivtrafiken har bidragit till att Kristianstad kommun attraherar många företag som bas för verksamheten. **Tillgängligheten till målpunkter av betydelse, både regionala, nationella och globala, är mycket god.**

Att flyga från Kristianstad Österlen airport är ett miljövänligt val då flyget använder sig av miljövänligt bränsle. Flygplatsen har ett nära samarbete med Kastrup, som behöver mer utrymme än vad som finns i Köpenhamn. Kristianstad är en attraktiv turistflygplats både in till regionen och ut i världen.

Åhus hamn är en viktig **logistiknod** för feederfartyg i östra Sverige när mer gods flyttats över på sjöfarten.

Godstrafiken inom staden och kommunen har minskat tack vare **smartare logistik av transporterna**. Samordning av varutransporter och leveranser har minskat transporterna och har förutom miljövinster, även skapat affärsmöjligheter för lokala entreprenörer



Illustration Helén Schrewelius, Kristianstads kommun

Övergripande utmaningar och strategier

HÅLLBAR PLANERING

En utmaning är hållbar planering, dvs skapa effektivt resande genom att planera för att människor ska kunna göra hållbara transportval. Med hållbara transportval menar man att resandet ska ske med gång, cykel, kollektivtrafik eller att resor inte behöver genomföras alls.

Utbyggnad av områden ska planeras så att det prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik. Bebyggelse och transportsystem ska utformas gemensamt. En strategi för hållbar planering är att lokalisering av handel, bostäder och arbetsplatser har en grundläggande inriktning att det ska vara enkelt att ta sig dit med cykel eller kollektivtrafik. Samtliga grupper i samhället ska ha tillgång till transportsystemet.

I tätbebyggda områden ska de olika transportslagen knytas samman och vara ytsnåla. I tätorter där det är ont om utrymme och många som rör sig prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen.

Vissa ytor som idag används till biltrafik, körvägar och parkeringsplatser, kan minskas och användas till ytor för nya mötesplatser och mer yta till gående och cyklister.

För att främja det hållbara resandet räcker det inte med att enbart göra fysiska åtgärder. Bäst effekt får man om de fysiska åtgärderna kombineras med beteendeåtgärder. Kristianstads kommun behöver satsa på mobility management.

Mobility management handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat. Mobility management är ett komplement till tekniska lösningar; ett

förstärkningsmedel som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att Mobility management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel. Mobility management kan ses som mjukvaran (kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan) som gör att vi får ett bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder).

STAD OCH LAND

Kristianstads kommun är en kommun med många tätorter och småorter. Majoriteten av Kristianstads kommuns befolkning bor utanför Kristianstad stad. Det är viktigt att skapa en förståelse för skillnaden i transportbehov mellan stad och landsbygd. Samtidigt som bilen även i fortsättningen kommer ha stor betydelse för boende och verksamma på landsbygden så gynnar förbättringar för gående, cyklister och kollektivtrafik också landsbygden. Exempel på sådana förbättringar är t ex säkrare skolväg, cykelväg till en busshållplats mm.

JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM

När det gäller jämställdhet i transportsystemet, ska systemet utformas så att det likvärdigt svarar mot kvinnor respektive mäns olika transportbehov. Jämställt transportsystem handlar också om integration, ålder och att det är ekonomiskt jämställt. Fler unga och kvinnor cyklar, går och åker kollektivt än vad män gör. Satsningar på cykeltrafikanterna, de gående och kollektivtrafiken ökar jämställdheten i transportsystemet.

KRISTIANSTAD OCH HÄSSLEHOLM SOM TILLVÄXTMOTOR

Kristianstad och Hässleholm som tillväxtmotor ska vara attraktiv för människor och näringslivet. En del i att uppnå det är ett väl utvecklat och hållbart transportsystem, som bidrar till en mer tillgänglig arbetsmarknad, skola och en ökad integration.



KLIMATANPASSNING

En utmaning för kommunen är att nederbörds- mängderna framöver kommer öka och för Kristianstads del innebär det en försämring av dagens situation. Ökade nederbörds- mängder får bl a konsekvenser som översvämmad infrastruktur, stabiliteten i grundläggningen minskar och då ökar risken för ras och skred. Kommunen bör ta hänsyn till detta i framtida planering av infrastruktur samt samverka med Trafikverket om nuvarande känsliga punkter på statliga och kommunala vägnätet.

MILJÖ OCH HÄLSA

En förbättring av förutsättningarna för gående och cyklister möjliggör att fler rör på sig vilket förbättrar hälsan. Även ett ökat resande med kollektivtrafik är positivt för hälsan då personer som åker kollektivt går och cyklar i större uträkning. En förbättrad hälsa minskar sjukskrivningen och det ger en vinst både för individen och för samhället.

Transporter påverkar även den biologiska mångfalden. Vägar kan vara barriärer som gör det svårt för arter att förflytta sig i landskapet. Det är därför viktigt att se över behovet av viltpassager i anslutning till vägar. Transporter av farligt gods på väg och järnväg innebär en risk för att föroreningar sprids till yt- och grundvatten i samband med olyckor. Detta kan i sin tur ha stor betydelse om sådana föroreningar når dricksvattentäkter. En utmaning är att i mötet mellan trafikinfrastruktur, vattendrag och grönstruktur ska alla funktionerna få utrymme. Planera så intrång i vattendrag och grönområde undviks.

Hur vi satsar på infrastruktur för olika trafikslag har också betydelse för hur resurseffektivt stadens ytor och omland kan användas. Mycket biltransporter ger behov av stora parkeringsytor jämfört med andra färdmedel. Detta kan stå i konflikt med målsättningar att inte

exploatera grönområden eller värdefull odlingsmark i anslutning till tätorter.

Luftkvalité

Att minska utsläppen av växthusgaser som koldioxid är en viktig miljöfråga i Kristianstads kommun. Sedan många år pågår ett aktivt arbete för att ersätta fossila bränslen för uppvärmning och transporter. Den största utmaningen är att minska utsläppen från transporter. Transporterna står för 60 % av koldioxidutsläppen i Kristianstads kommun. Utsläppen från personbilar står för 60 % av koldioxidutsläppen från transporter. Därför är det viktigt att planera och skapa förutsättningar för privatpersoner och företag att välja kollektivtrafik, cykel och gång eller att byta till förnybara drivmedel.



När det gäller luftkvaliteten i Kristianstads kommun är det framförallt transporter som är den största källan till luftföroreningar. Halterna av föroreningar i tätortsluften ligger under de nationella miljökvalitetsnormerna. När det gäller partiklar är de på en om än hög halt på en betryggande nivå från miljökvalitetsnormen. Slitage av vägbeläggning, bromsar och däck är utsläppskällor av betydelse. Partiklarna transporteras långa sträckor och en del av de partiklar som finns i Kristianstads kommun kommer från utländska källor.

Luftkvalitets påverkan på människors hälsa har de senaste åren fokuserats på partikelhalten i tätortsluft. I flera svenska städer utgör också halterna av kvävedioxid, partiklar och PAH (polycykliska aromatiska kolväten) ett betydande hälsoproblem. Problemen är störst i hårt trafikerade områden.

Buller

I Kristianstad gjordes en bullerkartläggning år 2001 på huvudvägnätet i Kristianstad och Järnväggatan i Åhus. Utredningen visade att alla gator överskred riktvärdena för buller men i olika hög grad.

Buller från olika funktioner i samhället är ett utbrett miljöproblem. Den största källan till bullerstörningar i samhället är trafikbuller. Enligt beräkningar utsätts drygt två miljoner människor i sin boendemiljö för trafikbuller vid en ljudnivå som påverkar deras hälsa negativt. Trafikbuller kan leda till framförallt sömnstörningar, ökade stressnivåer och problem med hjärt- och kärlsjukdomar. Trafikbuller påverkar också upplevelsen av och våra möjligheter till rekreation i grön- och friluftsområden. En utmaning är att färre människor ska vara utsatta för bullernivåer som överskrider gränsvärdena. Teknikutvecklingen går framåt även vad gäller att minska buller, ett par exempel är elbilar och elbussar. Viktigt att planera i tidiga skeden så bullerstörningar minskas och stödja den tekniska utveckling som minskar buller.

Gång

UTMANING

Öka gångvänligheten både i staden och i tätorterna

Öka andelen gående.

Att alla gångvägar ska upplevas som trygga.

Minska antalet olyckor där fotgängare är inblandade.

KRISTIANSTAD IDAG

I Kristianstad stad består gångnätet till stor del av trottoarer längs gatorna. På vissa sträckor delar gående yta med cyklister och på andra är färdsetten uppdelade med en målrad linje.

Kring handelsstråken är det idag gågator i centrala Kristianstad för att skapa en attraktiv stadskärna.

Gångnätet binder ihop tätorternas bostadsområden och leder till skolor, vårdcentraler och affärer.

Gång- och cykelvägar är prioriterade vid snöröjning för att det ska vara god tillgänglighet året om.

Idag är fotgängare en av de trafikantgrupper som står för flest olyckor i Kristianstads kommun. Orsakerna till olyckorna är väldigt varierande men många beror på halt underlag och ojämnheter.

Enligt resvaneundersökningen som gjordes 2013 är andelen gående 11% i Kristianstads kommun.

GÅNGTRAFIKEN

Alla har nytta av att gångtrafiksystemet förbättras eftersom alla är gångtrafikanter. Men de som särskilt är beroende av en god kvalitet i systemet är barn, äldre och funktionshindrade. Gångtrafiken har traditionellt sett fått litet utrymme i planeringen där det oftast

pratas om gång- och cykeltrafik, men gångtrafikens tas för givet och fokus hamnar på cykeltrafik och cyklistens anspråk. Gångtrafiken har egna anspråk och utmaningar och genom aktiv planering kan gångtrafiken gynnas.

Gångtrafiken tar lite mark i anspråk och skapar ett attraktivt och livfullt stadsliv. Att öka andelen gångtrafikanter bidrar till förbättrad folkhälsa.

Fotgängaren är inte bara en trafikant utan även en social aktör som ger orten och det offentliga rummet liv.

Att överföra bilresor som är 1 – 1,5 km till gångtrafiken är en promenad på ca 10-15 min. Enligt resvaneundersökningen 2013 är 30 % av resorna som är 1 km eller kortare gjorda med bil i Kristianstad, det är i princip samma som år 2007 då siffran var 31 %.

Att gå för rekreation kan ske i olika miljöer, men det är svårt att rekreera sig i miljöer som man inte trivs i. Stadens och orters offentliga miljö, där gator såväl som parker, gångstråk och motionsslingor ingår, är därför en viktig resurs för vardagsmotion och socialt välbefinnande.

En definition på gångvänlighet ges av Southworth "Gångvänlighet är den grad till vilken den byggda miljön stödjer och uppmuntrar till att gå genom att vara bekväm och säker för gående och göra det möjligt att till fots nå olika målpunkter inom rimlig tid och med rimlig ansträngning i en visuellt attraktiv omgivning."

STRATEGIER

- Skapa ett sammanhängande, gent, tillgängligt, tryggt, trafiksäkert och attraktivt gångvägnät för att kunna öka andelen gående i kommunen.
- Prioritera gångtrafikens säkerhet.
- Arbetet med att skapa hög gångvänlighet prioriteras till grundskolor och förskolor i kommunen och i de mest centrala delarna av kommunens tätorter.
- Tillgängligheten för gångtrafiken till viktiga samhällsfunktioner ska öka.
- Öka påverkansåtgärder, mobility management



Cykel

UTMANING

Öka cykelvänligheten både i staden och tätorterna.

Få fler att använda cykeln som färdmedel vid kortare resor.

Cykelvägar till skolor ska vara trygga och säkra.

Alla cykelvägar ska upplevas som trygga, även efter mörkrets inbrott.

KRISTIANSTAD IDAG

I Kristianstad finns det cykelstråk som sträcker sig från stadsdelarna i utkanten av staden och genom Kristianstad C där det finns gott om pendlarmöjligheter. Från basorterna finns det cykelvägar in till Kristianstad, men inga cykelvägar som förbinder basorterna med varandra.

Det finns ett antal uppskyldade huvudstråk för cykelvägar där slutmål och avstånd anges på skyltarna. Det finns också ett antal olika cykelturer i kommunen för rekreations- och turistcykling, dessa är inte skyltade ute i landskapet men finns på en karta och beskrivna i text.

I tätorterna leder de stora cykelstråken till ortens skola/skolor. Från bostadsområdena leds cyklisterna till de större cykelvägarna som oftast är belysta och asfalterade. I ett antal orter finns korsningspunkter av större vägar som elever måste ta sig över för att ta sig till skolan. Nyexploatering i orterna sker oftast i utkanterna vilket i sin tur leder till ökat avstånd till de befintliga skolorna.

Enligt resvaneundersökningen som gjordes 2013 är andelen som cyklar 14% i Kristianstads kommun, vilket

är en ökning med 2 procentenheter från år 2007 års resvaneundersökning.

CYKELTRAFIKEN

Det finns många faktorer som påverkar användandet av cykel som transportmedel. Ett sammanhängande lättöverskådligt, säkert, tryggt cykelnät i en vacker omgivning är viktigt för att det ska kännas attraktivt att cykla.

En ökad cykeltrafik kan bidra till en positiv utveckling även av miljö kvalitetsmålen, särskilt målen om begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö. En ökad cykeltrafik bidrar också till en förbättrad hälsa.



Det finns en stor potential för cykeltrafiken inom speciellt några områden.

Skolväg - det flesta resor som sker till och från skolan är under 5 km. Den ökande andelen barn som skjutsas till och från skolan utgör ett betydande problem med tanke på de oskyddade trafikanternas säkerhet, barnens hälsa samt markytor som krävs för parkering/angöring.

Arbetsresor - resor till och från arbetsplatsen utgör en stor andel av resorna under 5 km.

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik - Med cykel ökar man kollektivtrafikens omland. Det

handlar bl a om bra cykelparkering, cykelvägar och cykelvägvisning till bytespunkter.

Samhällsplanering-lokaliseringsprincipen - Att låta städer växa inåt genom förtätning och bygga nya områden efter principen att det inte ska ta längre tid att cykla än 15 min till centrum eller viktiga målpunkter är det mest effektiva sättet att tillgodose cykelns intressen på lång sikt.

Viktigt att tänka på vid planering av skolor, förskolor, idrotts- och fritidsanläggningar är tillgängligheten för cyklister och dess säkerhet för att främja användandet av cykel framför bil.

STRATEGIER

- Skapa ett sammanhängande, gott, tillgängligt, tryggt, trafiksäkert och attraktivt cykelvägnät för att kunna öka andelen cyklister i kommunen.
- Öka kopplingen, parkering, standarden och servicen för cykeltrafik i samband med kollektivtrafik.
- Tillgängligheten för cykeltrafik till viktiga samhällsfunktioner och besöksmål ska öka.
- Cykeltrafikens krav på säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet prioriteras framför biltrafikens krav.
- Vägen till skolan ska vara trafiksäker och kännas trygg.
- Påverka arbetsgivare att öka cykelparkeringsplatser
- Öka påverkansåtgärder, mobility management.

Kollektivtrafik

UTMANING

Att kollektivtrafiken samspelar/knyter an till stadens och orternas gång- och cykelnät.

Att få fler att välja kollektivtrafiken som transportsätt.

Öka framkomligheten för busstrafiken.

Öka möjligheten för kollektivt resande på landbygden

Öka regional tillgänglighet

KRISTIANSTAD IDAG

Genom anläggandet av Kristianstadslänken flyttades det gamla resecentrum till Kristianstad C så att all kollektivtrafik går här igenom. Kristianstadslänken är ett stråk genom Kristianstad med full prioritet på kollektivtrafik från centralsjukhuset genom centrum till Kristianstad C.

Kristianstad har tåg till Blekinge, ner till Malmö och vidare till Danmark och tåg till Helsingborg. Från Kristianstad till Hässleholm tar det ca 20 min med tåg, Hässleholm är en viktig knutpunkt för vidare resor med tåg norrut. År 2013 invigdes två nya pågatågsstationer i Önnestad och Fjälkinge.



Kristianstad har tretton olika regionbusslinjer till södra, mellersta och nordöstra skåne. Till Skånes nordvästra del går endast tåg.

Stadsbusstrafiken i Kristianstad består av fyra olika linjer. Linjerna trafikerar Gamlegården, Hammarslund, Skånes Viby, Österäng, Vä/Öllsjö, Möllebacken, Nosaby, Söder, Högskolan och Norra Åsum

Enligt resvaneundersökningen som gjordes 2013 valde 9 % buss som huvudfärdmedel och 4 % valde tåg. År 2013 gjordes över 3 miljoner resor med stadstrafiken i Kristianstad. Av resorna med kollektivtrafik i Kristianstad är det flest resor till studier och till och från arbetet.



KOLLEKTIVTRAFIKEN

En effektiv, snabb, attraktiv kollektivtrafik är ofta en förutsättning för regional utveckling och stadsutveckling. Ett genomtänkt system där gång-, cykel- och kollektivtrafik samspelar minskar bilens roll och ökar möjligheten att utveckla en attraktiv stad.

Genom att planera nya bostadsområden och verksamhetsområden i kollektivtrafiknära områden, eller i områden med en god möjlighet till en utbyggnad av kollektivtrafik, gynnas det hållbara resalternativen.

Tänk "hela resan" med smidiga bytespunkter, den största andelen anslutningsresor sker till fots. Goda kopplingar för gående och cyklister samt trygga, säkra och nära cykelparkeringar bör finnas vid bytespunkterna.

Genom att lokalisera verksamheter som utgör stora målpunkter, såsom högskola, sjukhus, köpcentrum och personalintensiva arbetsplatsområden nära större kollektivtrafikknutpunkter gynnas kollektivt resande.

STRATEGIER

- Förbättra gångstråk och cykelstråk till hpl/station och bytespunkt samt öka service och tillgänglighet kring dessa.
- Fortsätta arbetet med att prioritera för kollektivtrafiken.
- Fortsätta arbetet med Skånetrafiken inom projektet SamKoll.
- Verka för en utveckling av tågtrafiken för att öka tillgängligheten.
- Planera för pendelparkering till cyklar och bilar i tidigt skede.
- Öka påverkansåtgärder, mobility management.
- Verka för att stödja alternativa idéer som gynnar landsbygdens möjlighet till kollektivt resande.

Bil

UTMANING

Tillgänglighet för bilisten samtidigt som biltrafiken ska minska.

Nå upp till Boverkets etappmål - minska biltrafiken i tätorter med 10 % till år 2020, jämfört med år 2014.

Minska biltrafiken vid skolor.

Parkering ska ha ett optimalt kapacitetsutnyttjande, söktrafiken ska minimeras och blockerande långtidsparkering ska undvikas.

KRISTIANSTAD IDAG

Kristianstads kommun har som tidigare är nämnt ett stort antal mindre orter och majoriteten av befolkningen bor utanför Kristianstad stad. Det är inte alla orter i kommunen som har tillgång till kollektivtrafik vilket gör att boende i orter utan kollektivtrafik blir beroende av bilen.

Idag ligger hög belastning på vägarna runt staden på morgon och eftermiddag. Långa köer uppstår när trafikanter tar sig till och från jobbet.

Inom organisationen Kristianstads kommun är en stor andel av fordonen som används idag hybridbilar, gas/bensin. Kommunen har antagit Klimatsamverkan Skånes utmaning att bli en fossilbränslefri kommun till år 2020.

Parkering sker i huvudsak som markparkering. Det finns idag ett parkeringshus som är tillgängligt för allmänheten.

Kristianstad deltar i ett pågående nationellt hastighetsprojekt som innebär att anpassa hastigheten efter trafiknätets förutsättningar

På större vägar utan korsningar och övergångsställen ligger medelhastigheten runt 5 km/h över skyltad hastighet. På mindre vägar och inne i tätorterna ligger hastigheten på eller något under skyltad hastighet.

Enligt resvaneundersökningen från år 2013 står bilresorna för 61 procent, det är en minskning på 6 procentenheter från 2007 års undersökning. Man kan också se att det är ungefär lika stor andel män som kvinnor som har körkort, 83 % respektive 85 %. Det ser likadant ut när det gäller tillgång till bil, 86 % av männen och 85 % av kvinnorna har tillgång till bil.

Åldersgrupperna 40-64 år och 65-84 år är de som har störst andel körkortsinnehav och tillgång till bil.



Solbilspoolen vid Tivoliparken i Kristianstad. Foto News Öresund, Johan Wessman

BILTRAFIKEN

Biltrafiken påverkar framkomligheten och trafiksäkerhet för andra färdmedel samt ger upphov till negativa effekter i form av buller, avgasutsläpp, trängsel och intrång. Biltrafiken är mer ytkrävande

än de andra trafikslag och dess energiförbrukning är betydande. Större vägar och gator utgör dessutom barriärer i tätorten, som blir svåra att passera för fotgängare och cyklister.

Tillgången till parkeringsplatser har en avgörande inverkan för hur individer väljer att färdas till arbetet, det gäller även korta resor i stadsmiljö.

I samband med att det görs åtgärder i transportsystemet är det viktigt att koppla samman det med mobility management, som exempelvis olika kampanjer. På detta sätt ökar man chanserna att minska den höga belastningen på vägnätet på morgonen och eftermiddagen.

STRATEGIER

- Yteffektiva parkeringsplatser.
- Minska söktrafiken till parkering.
- P-norm och parkeringsavgift som stödjer de hållbara transportsätten.
- Minska kraven på parkeringsplatser vid arbetsplatser.
- Arbeta för att minska behovet av bil i centrum,
- Tätorter (orter med 200 invånare eller mer) bör ha minst ett alternativ till bilen (t ex belyst cykelväg till närmsta busshållplats eller pendelparkering, busshållplatsen behöver inte nödvändigtvis vara i den egna orten)
- Öka påverkansåtgärder, mobility management

Flygtrafiken

UTMANING

Få fler att välja Kristianstad Österlen airport när de ska resa med flyg.

Möjliggöra för fler att åka kollektivtrafik till flygplatsen

Minska miljöpåverkan från flygtrafiken.

KRISTIANSTAD IDAG

Kristianstad Österlen airport är en kommunägd flygplats (Kristianstads kommun, Hässleholms kommun, Bromölla kommun och Östra Göinge kommun). Kristianstads kommun äger störst andel (91 %). Alla kommuner ger ägarbidrag till flygplatsen i förhållande till sin andel. Flygplatsen får också statliga bidrag.

Idag har Kristianstad Österlen airport ca 40 000 passagerare per år. De flesta som reser idag är från regionen och ska till Stockholm, de är få från Stockholmsregionen som använder flygplatsen för att ta sig hit.

De flygplatser som ligger inom ca 1,5 timmes restid från Kristianstad är Malmö airport, Kastrup airport, Ronneby airport och ÄngelholmHelsingborg airport. Störst utbud och tillgänglighet har Kastrup, men de andra tre konkurrerar idag med Kristianstad om Stockholms resenärerna.

Idag går det ingen godstrafik på flyg från Kristianstad, endast små jetpack som går med ordinarie passagerarflyg.

Flygplatsen har ett utvecklat miljöarbete gällande avfallshantering, kemikaliehantering och läckage från

start och landningsbanan. Flygplatsen är riksintresse för flygtrafik.

FLYGTRAFIKEN

Till skillnad från väg- och järnvägstrafiken måste trafikflyget själv finansiera sin infrastruktur.

För att en flygplats ska vara konkurrenskraftig krävs förutom bra utbud på resor och bra priser även tillgänglighet dvs bra kollektivtrafik och bra vägar dit.

Flygtrafiken idag är energikrävande och påverkar miljön negativt, detta spelar roll när människor gör sitt val av transportsätt och kommer förmodligen spela ännu större roll i framtiden. Miljöpåverkan är en stor utmaning för all flygtrafik idag.

STRATEGIER

- Öka utbudet av resor och tjänster både inrikes och utrikes.
- Utöka möjligheten till att resa med kollektivtrafik från Kristianstads resecentrum till Kristianstads Österlen airport.
- Verka för minskad bränsleförbrukning och miljövänligt bränsle i flygplan till och från Kristianstad Österlen airport.
- Verka för minskat buller från flygplan till och från Kristianstad Österlen airport.



Foto Kristianstad Österlen airport

Godstrafiken

UTMANING

Minska godstrafiken i de centrala delarna av staden och tätorterna.

Minska andelen gods på lastbil.

KRISTIANSTAD IDAG

Kristianstad har ett bra läge för transporter i och med E22, väg 118, väg 19 och väg 21 som alla går via Kristianstad. Kristianstad har även järnväg, hamn och flygplats. Mellan Kristianstad och Åhus hamn går en järnväg för godstransporter.

Rekommenderad väg för farligt gods är E22, väg 19, väg 21 och väg 118 söder om E22.

I Kristianstad, liksom i övriga Sverige, går mycket gods på lastbil, men det går också med tåg, flyg och fartyg. Gods med flyg är i nuläget små jetpack som går med ordinarie passagerarflyg.

Åhus Hamn

Åhus Hamn är en av södra Sveriges mer betydande bulkhamnar och är sydöstra Sveriges största containerhamn.

Åhus hamn är ett kommunalt bolag som är till 46 % industriägt. Några av de stora företag som idag har verksamhet i hamnen är Knauf Danogips, The Absolut Company, Svenska lantmännen och Svenska foder AB.

De flesta företag som finns i hamnen idag har transporter in via fartyg och ut via lastbil. The Absolut company som exporterar sprit till USA och Kristianstadsortens Lagerhusförening som exporterar spannmål är dock företag som har transporter in på lastbil och ut på fartyg.

Mycket förädling av produkter sker inom hamnen, som exempel Danogips. Danogips tar in gips via båt till hamnen. I deras lokaler inom hamnområdet tillverkas gipsskivor, som sen transporteras vidare till hela Sverige på lastbil.

The Absolut company har lager inom hamnområdet. Absolut transporter går med båt och lastbil. Till Europa går transporter mestadels med lastbil, till USA går transporter på containerbåtar sk feederfartyg. Feederfartyg går längs östkusten och hämtar upp containrar bl a i Åhus hamn.

Logistikmarknaden för Åhus hamn sträcker sig till ca en 15 mils radie.



Foto Kristianstads kommun

GODSTRAFIKEN

Ett välbalanserat transportsystem är en förutsättning för en attraktiv stad och kommun. Lösningarna för godstrafiken måste vara hållbara samtidigt som de tar hänsyn till transportörernas behov av att kunna utföra sina leveranser på ett rationellt sätt.

Tåg är ett bra transportsätt med tanke på energi- och miljöaspekter, därför behöver fler godstransporter ske på järnvägen.

Farligt gods är ett samlingsnamn för ämnen och produkter med farliga egenskaper som gör att de kan skada människor, miljö och egendom.

STRATEGIER

- Stödja en utökning av samordningen av godstrafiken.
- Möjliggöra fler transporter på järnväg och till sjöss.
- Utveckla kopplingen mellan vägnätet och järnväg/hamn

Förslagets tänkbara konsekvenser

Det vi beskrivit och de strategier som vi tagit fram i arbetet med Trafikstrategin syftar till ett mer hållbart resande i Kristianstads kommun.

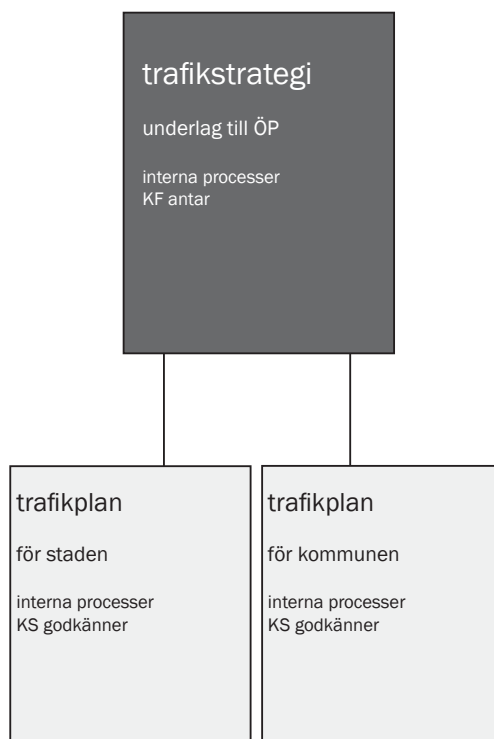
I detta avsnittet har vi tagit fram styrkor, svagheter, möjligheter och hot med de olika strategierna ur ett brett samhällsperspektiv.

STYRKOR		förslagets:		SVAGHETER	
Mer effektivt användande av trafiksystemet istället för nyinvestering.	Ökad jämställdhet	Större effekt på de fysiska satsningarna genom satsning på Mobility Management.	Minskade koldioxidutsläpp	Kostnader för att satsa på Mobility Management för att kunna påverka medborgarnas resval	Längre avstånd till parkering
Högre krav på drift och underhåll på gångvägar för att få trafiksäkert och attraktivt gångnät.	Bättre markhushållning, gående tar liten mark i anspråk	Hushållning med mark	Lokalt förbättrad luftkvalité	Ökad kostnad på drift och underhåll på gångvägar för att få trafiksäkert och attraktivt gångnät.	Initialt upplevd försämrad tillgänglighet - tills vanor har förändrats
Gynnar barns möjlighet att röra sig i sin närmiljö	Minskad buller från trafiken	Tryggare och säkrare trafikmiljö		Initiala kostnader för att anpassa gaturum och dess disposition, samt knyta samman stråk/leder, cykelparkeringar	
God tillgänglighet för långväga resenärer till kommunen	Minskad tung godstrafik i centrala staden				
Minskat behov av bil för det enskilda hushållet/ minskat bilberoende	Minskade kostnader för sjukfrånvaro med ökad motion.	Förbättrad folkhälsa ger minskad sjukfrånvaro		Krävs långsiktighet och uthållighet - risk för kortsiktiga beslut som stjälper strategin på lång sikt	Fler flygavgångar ger mer buller och utsläpp
Bättre social integrering mellan kommunens olika områden/orter	Ökad cityhandel	Bidrar till pulserande stadsliv		Yttre omständigheter/krafter motverkar omställningen som strategin kräver, särskilt i inledande skede	Ej pålitligt regionalt kollektivtrafiksystem vilket minskar förtroendet för lokalt kollektivt resande
Minskade förseningar i busstrafiken	Kollektivt resande på landsbygd skapar lokalt medborgarengagemang			Kollektivt resande på landsbygd kräver lokalt medborgarengagemang	Ökat antal bussar i stadsmiljö
Minskat behov av bilparkering i centrala lägen- frigör attraktiv mark för andra ändamål					
Grund för fler bussavgångar - och linjer					
MÖJLIGHETER				HOT	

Hur går vi vidare?

Trafikstrategin ska ligga som grund för att ta fram handlingsplanerna, en översiktlig trafikplan för Kristianstads kommun och en fördjupad trafikplan för Kristianstad stad. I trafikplanerna beskrivs hur vi går vidare med olika konkreta åtgärder.

Trafikplanerna kommer inte bara att innehålla om- och tillbyggnadsförslag utan även mjuka insatser samt behov av handlingsplaner för olika färdmedel och frågeställningar.



Referenser

TRAST-guiden, arbetsprocess för kommunens trafikstrategi, 2011, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket

Trafik för en Attraktiv Stad, utgåva 2, 2007, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket

Trafik för en Attraktiv Stad, underlag, utgåva 2, 2007, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket

Gångbar stad, att skapa nät för gående, TRAST fördjupning, 2013, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket

Kol-TRAST, planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, 2012, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket

Hållbart resande i praktiken, Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus, 2010, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket

Handbok för godstransporter i den goda staden, verktyg för pålitliga och hållbara transporter, 2011, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket

Vägledning för gångplanering, så skapas det gångvänliga samhället, 2013, Trafikverket

Översiktsplan 2013 Kristianstads kommun, 2013, Kristianstad kommun

Kristianstads växer - en stad i balans, fördjupad översiktsplan för Kristianstad stad, 2009, Kristianstad kommun

www.miljomal.se

Strategier för det flerkärninga skåne, 2013, Region Skåne

Det öppna Skåne 2030, 2014, Region Skåne

Regional transport infrastruktuplan för Skåne 2014-2025, 2014, Region Skåne

Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025, 2014, Region Skåne

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015, 2014, Region Skåne

Designing the Walkable City. Southworth M (2005). Journal of Urban Planning and Development 131(4):246-257.

www.ahushamn.se

www.kidairport.com

Miljömål, www.kristianstad.se

Parkering, Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, 2010, VTI

Vägtrafikbuller längs huvudvägnätet i Kristianstad, 2001, Trivector Traffic

Vision för Sverige 2025, 2012, Boverket

