

TRAFIKPLAN

för Kristianstads kommun

Antagen av Kommunstyrelsen 2019-03-20



Kristianstads
kommun



ORGANISATION

Projektledare:

Åsa Hammarstedt, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp:

Åsa Hammarstedt, strategisk trafikplanerare, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Linda Nilsson, gis-ingenjör, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Martin Risberg, infrastrukturstrateg, Kommunledningskontoret (tom juni 2017)

Ulrika Åkesson, enhetschef, C4 Teknik

Carl Almström, trafikingenjör, C4 Teknik (tom dec 2016)

Emelie Nyman, trafikingenjör C4 Teknik

Egzon Ferati, trafikingenjör C4 Teknik

Konsultstöd: Ramböll Sverige AB

Ledningsgrupp:

Christel Jönsson, kommundirektör, Kommunledningskontoret

Anders Magnusson, utvecklingsledare, Kommunledningskontoret

Carina Wetteström, chef Biosfärenheten, Kommunledningskontoret

Tommy Danielsson, förvaltningchef, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Bengt Olsson, förvaltningschef, C4 Teknik

Politisk styrgrupp:

Kommunstyrelsens presidium

Byggnadsnämndens presidium

Tekniska nämndens presidium

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

Innehåll

INLEDNING	3
Bakgrund	4
Förutsättningar	7
ÖVERGRIPANDE INSATSER	9
Mobilitet och beteendepåverkan	10
Utredningar och styrdokument	12
STADEN	13
Sammanfattning av åtgärder i staden	14
Stadens förutsättningar	16
Trafiksäkerhet	17
Gång	23
Cykel	26
Kollektivtrafik	33
Biltrafik	38
Bilparkering	45
Cykelparkering	49
KOMMUNEN	51
Resor mellan orterna	52
Basorterna	60
Tätorterna	70
KONSEKVENSER OCH UPPFÖLJNING	89
Konsekvenser	90
Uppföljning	91

INLEDNING



Bakgrund

SYFTE OCH PROCESS

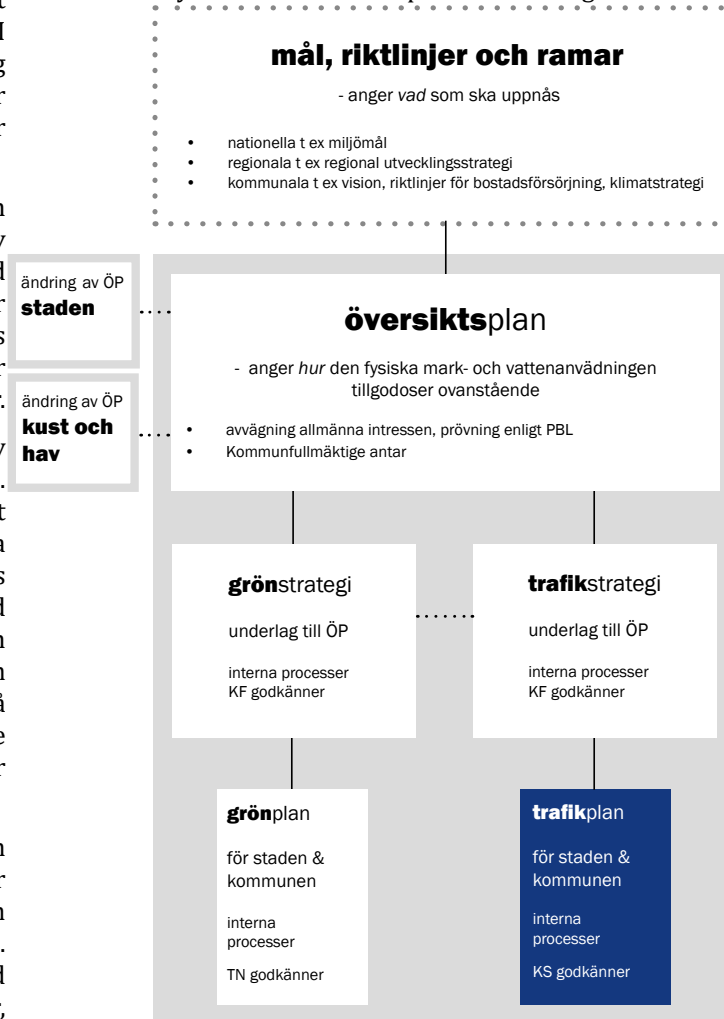
Kommunfullmäktige beslutade 21 juni 2016 att anta Trafikstrategi för Kristianstad kommun. I trafikstrategin behandlas inriktning och prioritering mellan olika trafikslag, grundläggande förutsättningar för transportsystemet, vision, ambitioner, utmaningar och strategier.

Nästa steg efter trafikstrategin är att ta fram en handlingsplan för hur Kristianstad klarar av utmaningarna, en så kallad trafikplan. Syftet med trafikplanen är att fastställa åtgärder och insatser för att möta de utmaningar och strategier som beskrivs i trafikstrategin. Utöver konkreta åtgärder pekar trafikplanen även ut behov av fördjupade utredningar.

Trafikplanen ska användas som planeringsunderlag av kommunen i planeringen av den egna infrastrukturen. Åtgärder i det regionala, statliga vägnätet finansieras helt eller delvis genom Skånes regionala transportinfrastrukturplan, trafikplanen avses användas som planeringsunderlag i dialogen med Region Skåne som prioriterar och Trafikverket som utför åtgärderna. Trafikplanen ska också användas som underlag för dialog enskilda väghållare. Den är också ett verktyg för att förmedla till kommunens invånare vilka åtgärder kommunen ser behov av. Medel för åtgärderna äskas i budgetprocessen.

Kristianstads kommun har haft stöd av teknikkonsulten Ramböll vid framtagandet av trafikplanen. Ramböll har utgått från en bristanalys för att landa i de åtgärder som behövs för att utvecklingen ska gå i önskad riktning. Underlag som använts vid denna bristanalys är bland annat trafikmätningar, olycksstatistik, tidtabeller, dokumentation från dialogmöten med byasstämmor, kommunala inventeringar mm. Åtgärderna som

finns med i trafikplanen tar dels hänsyn till tidigare kommunala prioriteringar och dels till helt nya faktorer som analyserats under trafikplanens framtagande.



Den översiktliga planeringen i förhållande till olika underlag

TRAFIKPLANENS UPPLÄGG

Trafikplanen behandlar hela kommunen med en uppdelning på stad, basorter, tätorter samt resor mellan orterna. Bristanalys och åtgärdsförslag är anpassade efter de lokala förutsättningarna för respektive typ av ort eller landsbygd. Inledningsvis beskriver trafikplanen även övergripande insatser som gäller hela kommunen. Trafikplanen avslutas med konsekvenser samt hur trafikplanen ska följas upp.

KOMMUNALA MÅL, STRATEGIER OCH PLANER

Relevanta kommunala mål och strategier för trafikplanen är Strategisk färdplan, kommunens miljömål, kommunens klimat och energistrategi och trafikstrategin.

I Strategisk färdplan 2020 (KF 2015-09-15) berörs Trafikplanen av målet "Klimatanpassade boendemiljöer och infrastruktur" under målområdet Boendemiljö och stadsutveckling.

I Klimat- och energistrategi (KF 2018-01-16) berörs Trafikplanen av flera mål och åtgärder. Exempel på åtgärder är åtgärd 14 Mobility management/hållbart resande för invånare och verksamheter och åtgärd 29 Trafikplan tas fram med handlingsplaner för olika transportmedel kopplade till trafikstrategi.

I kommunens miljömål som antogs av kommunfullmäktige 2016 berörs trafikplanen av flera åtgärder under målområdet Hållbar bebyggd miljö. Några av åtgärderna är åtgärd 21 Framtagande av en fördjupad trafikplan för staden Kristianstad, åtgärd 22 Ta fram en cykelplan för nyutbyggnad och utveckling av kommunala cykelvägar,

rekreationscykling till rekreatiomsområden och kommunikationsinsatser om cykling. Cykelplan ska klargöra prioriteringsordningen för cykelvägar inom och emellan tätorter. I arbetet med cykelplanen ingår kartläggning av cykelvägnätets kvalitet och åtgärder för att anpassa efter användare. Barn, arbetspendlares och äldres behov av cykelvägars placering, bredd, tillgänglighet och säkerhet är viktiga utgångspunkter. Åtgärder kan till exempel vara separerade gång- och cykelstråk, upphöjning av passager för cykelstråk och belysning, åtgärd 23 Utbyggnad av nya sträckor med kommunala cykelvägar enligt cykelplanen, åtgärd 25 Samverka med Skånetrafiken för att utveckla regionbusstrafiken. Görs inom ramen för existerande trepartssamarbete, och åtgärd 26 Vidareutveckla parkeringsstrategi, parkeringsnorm vid nybyggnation och parkeringsavgifter för att aktivt gynna cykel och kollektivtrafik i centrala Kristianstad.”

Trafikstrategin, som beskrivs nedan, ger riktningen för hur kommunen vill se trafikutvecklingen och trafikfördelningen i kommunen

Översiktsplanen är kommunens viktigaste och mest långsiktiga strategi när det gäller användningen av mark- och vattenområden samt hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Kommunfullmäktige beslutade 2016-04-19 att översiktsplanen för Kristianstads kommun är aktuell förutom för kusten och havet samt för staden Kristianstad. Byggnadsnämnden fick i uppdrag att ta fram en ändring av översiktsplanen för staden Kristianstad.

Generella utmaningar i den översiktliga planeringen är stadsförtätning, behov av bostadsbebyggelse, behov av att värna jordbruksmark, stadens geotekniska förutsättningar, ekosystemtjänster i urbana miljöer och på landsbygden samt klimatanpassning i den bebyggda miljön.

TRAFIKSTRATEGIN SOM VÄGVISARE

I trafikstrategin framgår vilka mål och handlingsplaner som är styrande för trafikens utveckling. Baserat på dessa har trafikstrategin mynnat ut i vision, utmaningar och strategier. En löpande tråd i strategin är att arbeta med påverkansåtgärder för att styra resandet i önskad riktning. Nedan anges strategins utpekade utmaningar och strategier för respektive trafikslag.

GÅNGTRAFIK

- *Öka gångvänligheten i både staden och i tätorterna*
- *Öka andelen gående*
- *Alla gångvägar ska upplevas som trygga*
- *Minska antalet olyckor där fotgängare är inblandade*

Strategin är att skapa ett gångnät som är sammanhängande, gent, tillgängligt, tryggt, trafiksäkert och attraktivt. Tillgängligheten för gångtrafiken ska öka till viktiga samhällsfunktioner och arbetet med att skapa hög gångvänlighet ska därmed prioriteras till för- och grundskolor och i de mest centrala delarna av kommunens tätorter.

CYKELTRAFIK

- *Öka cykelvänligheten både i staden och i tätorterna*
- *Få fler att använda cykeln som färdmedel vid korta resor*
- *Cykelvägar till skolor ska vara trygga och säkra*
- *Alla cykelvägar ska upplevas som trygga, även efter mörkrets inbrott*

Strategin är att skapa ett cykelvägnät som är sammanhängande, gent, tillgängligt, tryggt, trafiksäkert och attraktivt. Trafiksäkerhet och trygghet för skolvägen är särskilt prioriterad. Kopplingen mellan cykelnät och kollektivtrafik ska ökas med hänsyn till parkering, standard och service. Tillgängligheten

för cykeltrafik till viktiga samhällsfunktioner och besöksmål ska öka. Cyklisternas anspråk ska prioriteras framför bilisternas.

KOLLEKTIVTRAFIK

- *Kollektivtrafiken ska samspela/knyta an till stadens och orternas gång- och cykelnät*
- *Få fler att välja kollektivtrafiken som transportsätt*
- *Öka framkomligheten för busstrafiken*
- *Öka möjligheten för kollektivt resande på landsbygden*
- *Öka regional tillgänglighet*

Fokus ligger på att förbättra gångstråk och cykelstråk till hållplatser och stationer, att öka service och tillgänglighet kring dessa, samt att planera för pendelparkering i tidigt skede. Kommunen ska fortsätta arbetet med Skånetrafiken inom projektet SamKoll, verka för utvecklad tågtrafik, samt stödja alternativa idéer som gynnar landsbygdens kollektiva resor.

BILTRAFIK

- *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*

Strategin är främst kopplad till parkering där fokus ligger på att skapa yteffektiva parkeringsplatser, att minska söktrafik till parkering, och att införa en parkeringsnorm och parkeringsavgifter som stödjer hållbara resor. Kommunen ska arbeta för att minska behovet av bil i centrum. I tätorterna bör invånarna ha minst ett alternativ till bil.

FLYG

- *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*

Strategin är att öka utbudet av resor och tjänster, att förbättra kollektivtrafiken till flygplatsen, att verka för minskad bränsleförbrukning och miljövänligt bränsle i flygplanen samt verka för minskat flygbuller.

GODS

- *Minska godstrafiken i de centrala delarna av staden och tätorterna*
- *Minska andelen gods på lastbil*

Strategin är att stödja en utökning av samordningen av godstrafik, att möjliggöra för fler transporter på järnväg och till sjöss samt att utveckla kopplingen mellan vägnätet och järnväg/hamn.

TRAFIKPLANENS INRIKTNING

HÅLLBAR UTVECKLING

Ett genomgående tema i Kristianstads trafikstrategi är att minska andelen biltrafik till förmån för ökat resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Trafikplanen fokuserar därför särskilt på åtgärder som skapar förbättringar för gående, cyklister och resenärer med kollektivtrafik. Genom att fokusera på dessa trafikslag skapas bättre förutsättningar att minska miljöpåverkan och förbättra den lokala miljön. Minskad biltrafik ger också mervärden för social hållbarhet då allmänna platser och andra utemiljöer blir trevligare att vistas i.

TILLGÄNGLIGHET

Ett ledord för trafikplanen är tillgänglighet, vilket av Handboken TRAST (SKL & Trafikverket) definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Tillgängligheten skapas av bebyggelse och trafiksystem i samverkan. Planeringen måste utgå från den enskilda trafikantens förmåga och ur ett socialt perspektiv där man inser att förutsättningarna att ta sig fram i trafiken skiljer sig mellan olika personer och för olika typer av trafikanter. Inriktningen i trafikplanen är att kommunens invånare ska kunna ta sig till lokala servicepunkter och till staden Kristianstad med fungerande kollektivtrafik, och där avstånden medger även med cykel. Inom såväl basorter som övriga tätorter ska invånare kunna välja att gå och cykla, till förmån för en hållbar utveckling. För att uppnå det är tillgänglighet en grundsten.

TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerhet handlar om möjligheten att förflytta sig utan att skadas i trafiken. Trafiksystemet kan aldrig vara helt säkert, men åtgärder kan vidtas för att minimera risker för olyckor och för att mildra dess konsekvenser om de ändå uppstår. I trafikplanen läggs särskilt fokus på trafiksäkerheten för gående och cyklister, så kallade oskyddade trafikanter, i tätorterna. Inte minst är trafiksäkerheten en central fråga när det gäller skolvägar och andra platser där barn färdas på egen hand. Trafiksäkerheten är en stöttepelare för att uppnå ökad tillgänglighet.

TRYGGHET

Trygghet är en avgörande faktor för valet av färdväg. Man kan vara orolig för att råka ut för en olycka även om det inte alltid finns ett samband mellan oron och den faktiska risken att utsättas för en olycka. Ett exempel på konflikten mellan trygghet och trafiksäkerhet är övergångsställen. Övergångsställen som inte är

hastighetssäkrade kan inge en många gånger falsk trygghet som gör att fotgängare inte riktar tillräcklig uppmärksamhet på trafiken och därmed utsätter sig själva för fara. Otrygghet kan leda till begränsningar i en persons liv genom att man undviker platser och situationer.

Sammanfattningsvis ska invånare och besökare i kommunens tätorter med lätthet kunna färdas till fots och med cykel utan att i för stor utsträckning begränsas av motortrafiken. Det ställer krav på väl utbyggda gång- och cykelnät med genomtänkta lösningar där oskyddade trafikanter behöver passera en gata. Ett tillgängligt och trafiksäkert system ger i sig goda effekter avseende trygghet, då de som går och cyklar upplever trafiksystemet som tryggare och därmed väljer att gå och cykla i större utsträckning.

Förutsättningar

BESLUTADE ÅTGÄRDER

Den gällande nationella infrastrukturplanen avser perioden 2018-2029. I planen fördelas de statliga medlen för infrastruktur mellan statliga järnvägar, statliga vägar och till allmän utveckling av transportsystemet. De namngivna objekt som finns i den nationella planen är:

- E22 Sätaröd - Vä pågår 2018
- E22 Fjälkinge - Gualöv byggstart 2021-2023

Den gällande regionala infrastrukturplanen för Skåne gäller samma period som den nationella planen och bygger på statlig finansiering för den allmänna infrastrukturen samt medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, trafiksäkerhet och för cykelvägar. Planen hanterar de regionala vägar som binder samman Kristianstad med grannkommunerna och övriga Skåne. I planen finns ett namngivet objekt med inom Kristianstads kommun, vilket är att bygga om väg 19 mellan Bjärlöv och Broby till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h

I Skånes regionala cykelvägsplan redovisas planerade cykelvägar som ska medfinansieras av kommunen. Objektet delas in i olika listor beroende på tid för utförande. De objekt som finns med inom Kristianstads kommun är:

- Bäckaskog - Fjälkinge år 2019
- Kristianstad - Ovesholm period 2024-2026
- Bjärlöv - Torsebro period 2024 - 2026
- Hanaskog - Torsebro period 2024 - 2026
- Färlöv - Kristianstad period 2027 - 2029

- Färlöv - Önnestad period 2027 - 2029

VÄGHÅLLNINGANSVAR

Vägnätet i Sverige kan huvudsakligen delas in i allmänna vägar, kommunala gator och enskilda vägar. Dessa olika typer av vägar har olika väghållare. Väghållaren ansvarar för drift och underhåll samt för utvecklingen av vägen. Det samma gäller gång- och cykelvägar eller järnvägar. Kommunen har olika mandat att påverka infrastrukturen beroende på vem som är väghållare. Detta beskrivs mer ingående nedan.

ALLMÄNNA VÄGAR

För majoriteten av allmänna vägar är staten, genom Trafikverket, väghållare. Allmänna vägar finns främst utanför staden och de större tätorterna. I mindre orter är det vanligt att huvudvägnätet utgörs av allmänna vägar. Trafikverket kan också vara väghållare för gång- och cykelvägar, oftast i anslutning till en statlig väg. Även järnvägar ingår i Trafikverkets ansvar.

Mindre insatser på allmän väg behöver i regel inte ingå i någon plan och kommuniceras ofta direkt med den invånare som önskat åtgärden. Större insatser utreds ofta i en åtgärdsvalsstudie.

Genomförande av insatser av regional eller nationell karaktär fastställs inom ramen för de nationella och regionala infrastrukturplaner som tas fram av Trafikverket respektive Region Skåne. I framtagandet av dessa planer får kommunen komma med inspel och önskemål.

Kristianstads trafikplan lyfter brister på allmänna vägar, även om vi inte har mandat att själva åtgärda dem (med få undantag). De åtgärder vi föreslår för allmänna vägar är sådana som vi i olika sammanhang

ska verka för att Trafikverket genomför, själva eller med oss.

KOMMUNALA GATOR

Generellt är kommunen väghållare inom områden som omfattas av detaljplan. I det kommunala nätet finns både gator och gång- och cykelvägar. I Kristianstad finns ett välutbyggt nät av gång- och cykelvägar som anlagts utmed gamla banvallar, vilket innebär att det kommunala väghållningsansvaret sträcker sig utanför tätorterna. Kommunen har även ansvar för en del gång- och cykelbanor som går längs statliga vägar.

För den kommunala infrastrukturen har kommunen full rådighet. De åtgärder i trafikplanen som pekas ut på det kommunala vägnätet har kommunen därmed själv rådighet att planera, finansiera och utföra.

ENSKILDA VÄGAR

Enskilda vägar underhålls av vägföreningar, samfälligheter, enskilda personer eller av andra typer av sammanslutningar. Enskilda vägar finns framför allt på landsbygden men också i tätorter, ofta i större utsträckning ju mindre tätorten är. Enskilda väghållare kan söka om bidrag från staten och kommunen. Bidraget är ett stöd för att underhålla vägen.

För att en enskild väg ska få bidrag krävs bland annat att vägen ska hållas öppen för allmänheten och att den ska hållas i ett farbart skick.

Trafikregler på enskilda vägar, t ex om hastighet, beslutas normalt av kommunen eller av länsstyrelsen. Enskilda vägar utan bidrag, som alltså inte har krav på att hållas öppna för allmänheten, har större frihet att själva reglera vägen. Ägaren till enskild väg har också möjlighet att utforma vägen med exempelvis farthinder.

Liksom för statliga vägar lyfter Kristianstads trafikplan brister på det enskilda vägnätet, även om vi inte har mandat att själva åtgärda dem. De åtgärder vi föreslår för enskilda vägar kommer att kommuniceras med de enskilda väghållarna och där vi finner det möjligt och rimligt kan kommunen bidra till att åtgärderna genomförs.

FYRSTEGSPRINCIPEN

Hantering av brister och behov kan inte ske hur som helst. Utbyggnader och åtgärder måste följa trafikstrategins intentioner, vilket betyder att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafiken. Arbetet med att hitta åtgärder ska dessutom genomföras enligt fyrstegsprincipen, vilket betyder att arbetet utförs genom en stegvis analys av en åtgärdsgrupp i taget, enligt följande steg.

1. Tänk om

Steg 1 handlar om att hitta åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. I detta steg inryms Mobility Management, dvs. ett aktivt arbete med att påverka valet av färdssätt och även förutsättningarna för detta val, exempelvis vårt sätt att planera för bebyggelsen och trafiksystemet.

2. Optimera

Steg 2 handlar om åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon. Här bör man tänka trafiksystemet i sin helhet. Lyckas man få fler att cykla så behöver man kanske inte bygga ut lika mycket i bilnätet. Det handlar om både stärkande och styrande åtgärder i trafiksystemet.

3. Bygg om

Steg 3 innebär att man genomför begränsade ombyggnadsåtgärder.

4. Bygg nytt

Om behovet inte kan tillgodoses genom de tre tidigare stegen behövs nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

SAMVERKAN MED BEBYGGELSE

Traditionellt brukar stor vikt läggas vid hur biltrafiken ska kunna röra sig inom och till nya områden i staden. Bebyggelsens struktur har ofta i första hand samordnats med bilnätet. Trafikstrategins inriktning innebär att bebyggelsen istället bör struktureras och byggas upp efter hur cykel och buss kan nå området och få de gena kopplingarna. Gemensamma parkeringar kan gärna läggas så att man får gå "utåt" för att hämta bilen. Denna inriktning innebär inte att bilen ska tänkas bort, bara att den får en lägre prioritering i planeringen.

FRAMTIDSFRÅGOR

Trafikplanen måste ha viss robusthet inför framtida förändringar som ligger utanför kommunens direkta planering. Det pågår en förändring av cyklandet framför allt genom elcyklarnas intåg som påtagligt underlättar för långpendlare, besvärlig topografi eller svaga ben. Allt oftare ser man också andra typer av cyklar, alltifrån snabba motionärscyklar till trehjuliga lastcyklar med eller utan el. Andra exempel är utveckling av fossibränslefria motorfordon och frågan om autonoma, självkörande, bilar, som just nu befinner sig i en intensiv utvecklingsfas. En tredje fråga av stor betydelse är hur vårt förhållningssätt till resandet som sådant kommer att utvecklas.

Enklast är att hantera utvecklingen inom cykelområdet. I trafikplanen diskuteras både hur cykelnätet ska struktureras och hur man bör utforma de olika delarna (nivåerna) i nätet, dvs. vilka kvaliteter de ska erbjuda. I aktuella handböcker finns mått som visar hur stora utrymmen som nya typer av cyklar behöver. Problemet ligger dock inte där, snarare i de hastighetsskillnader

som uppstår och redan har uppstått mellan olika cyklister och mellan cyklister och gående. Separering mellan dessa två trafikslag blir allt viktigare.

Betydelsen och påverkan av självkörande bilar är betydligt svårare att definiera. Som nämndes tidigare går utvecklingen fort fram, det finns olika tekniker och olika nivåer av självkörning. Självkörande bilar kan komma att möjliggöra mer samåkning och bildelning, att man använder elfordonet mer som en tjänst. Det är just nu svårt att förutspå på vilket sätt självkörande bilar kommer påverka dagens trafiksystem.

När det gäller påverkan av självkörande bilar kan man i viss mån associera till hur fenomenet "spårtaxi" har hanterats genom åren. Nät för sådana system har skisserats i flera mellanstora svenska städer. Näten har ungefär samma omfattning som biltrafikens huvudnät. Den stora skillnaden för spårtaxin är att den går planskilt och så tänker man nog inte vad gäller självkörande bilar.

Elvägar är något som också utreds och testas nu, det är speciellt intressant för tung trafik som ska klara långa tunga transporter och då har ett behov att få el tillfört under resans gång. Detta kräver dock investeringar som är både kostsamma och tidskrävande.

Drivmedelsfrågan är högst aktuell med tanke på att vi framtiden ska vara fossilbränslefria. I Kristianstad är biogas sedan länge ett alternativt drivmedel både till bussar och till bilar. Biogas kommer även i fortsättningen vara ett alternativt drivmedel, Kristianstad har en lokal biogasproduktion. El är även det ett alternativt drivmedel och möjlighet att ladda sin elbil finns på några ställen i Kristianstad, men detta behöver utvecklas mer.

ÖVERGRIPANDE INSATSER



Mobilitet och beteendepåverkan

FÖRUTSÄTTNINGAR

Ett begrepp som används inom mobilitet och beteendepåverkansarbetet är begreppet Mobility Management. Åtgärderna som omfattas är typiska steg-1-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Genom att påverka medborgarna att välja hållbara färd sätt kan kommunen undvika att behöva investera pengar på dyra om- och nybyggnationer vilket också är av stor vinst för miljö och ekonomi. Kristianstads kommun arbetar i nuläget inte uttalat med Mobility Management.

Det finns många olika åtgärder som kan påverka människors beteende och få fler att välja hållbara färd sätt. Olika åtgärder kan riktas till olika geografiska områden, för olika målgrupper eller för olika typer av resor. Ett viktigt inslag är att skapa förståelse för de samband som faktiskt finns mellan den enskildes behov och de problem som uppkommer då många har samma behov. Åtgärderna kan ske som incitament genom förmånliga villkor, erbjudanden och plattformar, genom marknadsföring mm. I Kristianstads kommuns parkeringsnormer finns möjlighet till reduktion av parkeringstal om fastighetsägaren vidtar åtgärder för att minska fastighetens behov av bil, vilket är en typ av mobilitetsarbete.

Allt fler kommuner arbetar aktivt med Mobility Management i syfte att skapa bättre förutsättningar för ett ökat hållbart resande och färre bilresor. Arbetet kan anpassas efter ambitionsnivå och utrymme i budget. Det kan ske löpande i den kommunala verksamheten eller punktvis i särskilda projekt. För att arbetet ska bli framgångsrikt bör det oavsett finnas en plan för hur mobilitetsåtgärder ska hanteras i kommunen. Ett batteri av flera åtgärder kan ge stor påverkan tillsammans och har bättre potential att påverka beteendet än enskilda

åtgärder. Åtgärderna bör samverka med varandra så att synergieffekter uppnås.

Det är ofta en fördel att så långt möjligt försöka rikta och målgruppsanpassa åtgärderna, exempelvis där potentialen för cykelpendling är stor. Restidskvoterna är ett av de mått man kan använda för att beskriva förutsättningarna att använda olika trafikslag. Det är också viktigt att mobilitetsarbete sker långsiktigt då det kan ta tid att förändra beteenden.

Nedan ges förslag på mobilitetsinsatser som kan genomföras:

- **Resplaner**

Tillsammans med ledningen i ett företag utreda hur resvanorna ser ut hos de anställda och sedan utarbeta ett program för hur resorna kan bli mer hållbara. Åtgärderna kan handla om cykelservice, duschmöjligheter, cykelparkering med tak och lås, möjlighet att låsa in cykelhjälm, sponsring av cykel/lånecykel osv eller sponsring till pendlarkort, öppenhet inför att jobba mer flexibelt osv. Det kan också vara att företaget i sin tur har en långsiktig plan för att stötta medarbetare som vill arbeta när de reser kollektivt, genom tekniska lösningar såsom bärbara datorer och en öppenhet för arbetssättet. Till detta kan med fördel fossil koldioxidbesparingar kalkyleras, hälsonyttan och ekonomiska vinster beräknas för att lyfta fram olika fördelar för företagen. Åtgärden är lämplig att genomföra på större arbetsplatser i kommunen, med början hos kommunen.

- **Kampanjer**

Kampanjer kan riktas till olika målgrupper och med olika syften. Exempel på kampanjer är "prova på"-aktiviteter som t ex testresenär gratis

i kollektivtrafik eller tidsbegränsat lån av elcykel, tävlingar och utmaningar som syftar till ökat resande med cykel eller kollektivtrafik och dylikt.

- **Information och utbildning**

Informationsåtgärder kan vara särskilt intressanta i samband med att kommunen genomför projekt som påverkar enskilda individer eller företag, t ex vid ombyggnationer i trafiksystemet. Information kan då riktas till de som berörs med tips på färd sätt under byggtiden. Utbildning som lär ut vikten av att resa hållbart kan riktas till både allmänhet och till privata aktörer. Medborgaren är i allmänhet dåligt informerad om det goda utbud som finns. Det finns stora vinster i att driva ett särskilt informationskontor, som både kan vara en serviceplats till resenären och ett projektkontor för dem som enbart arbetar med mobilitetsåtgärder. Ett sådant kontor kan vara samfinansierat av flera aktörer. Det är ett bra sätt att utåt visa resenärerna att det är flera aktörer som gemensamt vill skapa goda förutsättningar för hållbart resande.

- **Cykelfaciliteter**

Cykelåtgärder är viktiga, inte enbart för att få fler att cykla utan också för att visa att kommunen och andra aktörer "bryr sig om" cyklisten och vill skapa förutsättningar för god cykelstandard. Exempel på åtgärder är cykelkartor, cykelvägvisning, cykelpumpar utmed högtrafikerade cykelstråk, väderskyddad cykelparkering, goda fastlåsningsmöjligheter, uthyrning av lådcyklar mm. I kombination med ett välfungerande cykelnät ger sådana åtgärder större möjligheter att få fler att cykla.

- **Bilpool/samåkning**
Bilpooler innebär att medborgaren har tillgång till en bil när den behövs utan att behöva äga en bil själv. Att teckna avtal med bilpoolsföretag eller verka för samåkningsplattformar ger effekt på bilinnehavet, vilket i sin tur ger förutsättningar för minskat bilresande.
- **Trafiksäkerhetsriktade åtgärder**
Arbete med Mobility Management på skolor med lärare, elever och föräldrar inblandade har visat sig vara framgångsrika för att öka medvetenheten och utveckla ett trafiksäkert beteende kring skolorna. Synbarhetskampanjer och hjälmanvändningskampanjer är också något som många kommuner har valt att använda sig av i trafiksäkerhetsarbetet. Ett samarbete inom den kommunala organisationen och med andra aktörer, som exempelvis räddningstjänst, polis och forskningsorganisationer ger möjlighet att arbeta med trafiksäkert beteende på en bredare front och nå fler människor. Det är dock viktigt att kampanjer för trafiksäkert beteende inte verkar avskräckande från att gå och cykla.

ÅTGÄRDER

Eftersom Kristianstads kommun inte kommit igång med mobilitetsarbetet krävs att tid och budget avsätts för detta ändamål.

- **M1 Mobilitet och beteendepåverkan**
En förutsättning för att arbetet ska komma igång på bred front är att det ges mandat att arbeta med frågan. Det finns olika sätt att arbeta med åtgärder antingen med inrättande av en ny tjänst, hjälp via konsulter eller någon typ av samarbete med annan kommun. Nedan anges åtgärder som bör genomföras inledningsvis inom kommunen.

- **Utbildning och erfarenhetsinsamling**
Utbildning och insamling av erfarenheter från kommuner som arbetar aktivt med Mobility Management.
- **Samverkansmöten**
Samverkansmöte med aktörer som kan samarbeta med kommunen, t ex Skånetrafiken, skolor, polis och räddningstjänst, större arbetsplatser, större fastighetsägare, byggföretag, Region Skåne och närliggande kommuner mm. Syftet med dessa möten bör vara att hitta former för samarbeten.
- **Medborgarkampanj**
Inledande kampanj i kommunen där medborgarna ges möjlighet att svara på vad som skulle kunna påverka deras färdmedelsval. En sådan kampanj kan med fördel utföras på kommunens hemsida. Medborgarna bör informeras om kampanjen på bred front, t ex genom postutskick och "reklam" på platser där många vistas. Resultatet av kampanjen är en god förutsättning för att de åtgärder som sedan genomförs får effekt. Kampanjen sker med fördel som en tävling där ett antal av deltagarna får vinster som t ex en cykel, presentkort på matleverans eller månadskort hos Skånetrafiken
- **Åtgärdsplan**
Framtagning av femårsplan med åtgärder. Vad kan göras under perioden och vem ska ansvara för vad? Utgångspunkten bör vara att ett batteri av åtgärder verkar tillsammans för att påverka beteenden. Planen bör dels innehålla utveckling av faciliteter (t ex cykelpumpar och bilpool) och dels kampanj- och informationsinsatser.
- **Uppföljningsdokument**
Upprättande av dokument som utgör grund för uppföljning av vilken effekt genomförda åtgärder har fått årsvis.

- **M2 Resvaneundersökning**
Fortsätta att regelbundet genomföra resvaneundersökningar. Den senaste utfördes hösten 2018 och redovisas sommaren 2019. Ju mer data som samlas in och ju fler områden den kan delas in i, desto bättre underlag får kommunen att rikta åtgärder till olika målgrupper och boende i olika områden.

Utredningar och styrdokument

Nedan presenteras utredningar och styrdokument som behöver tas fram för kommunen som helhet, staden, basorterna och tätorterna. Syftet med dessa är att få en bättre bild av trafiksäkerheten, tryggheten och tillgängligheten i kommunen och att få ett underlag att planera utifrån.

TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM (U1)

Ett trafiksäkerhetsprogram anger principer som bör eftersträvas för att uppnå god trafiksäkerhet. Det kan gälla såväl punktinsatser som stråkinsatser. Baserat på principerna bör trafiksäkerhetsprogrammet omfatta en djupare inventering av de kommunala nätet i respektive basort, följt av förslag på åtgärder.

TRYGGHETSVANDRINGAR (U2)

Som nämnts i trafikplanens inledande kapitel handlar trygghet om känslan av att vistas i trafiken snarare än om faktisk trafiksäkerhet. Åtgärder som leder till ökad trafiksäkerhet skapar inte nödvändigtvis alltid ökad trygghet, och vice versa. Trygghet är också en subjektiv upplevelse som skiljer sig mellan olika individer och grupper, beroende på t ex ålder, kön, funktionshinder etc. I en trygghetsvandring går kommunen tillsammans med en grupp människor och diskuterar gruppens upplevda trygghet av olika platser. Vandringarna kan leda till ökad förståelse samt föranleda åtgärder i trafiksystemet.

ÖVERSYN AV BELYSNING (U3)

Kommunen har tagit fram ett belysningsprogram som anger var det ska finnas belysning. Programmet bör följas upp av en översyn av belysningen i kommunen med en plan för åtgärder där belysning saknas.

UPPGRADERING AV BUSSHÅLLPLATSER (U4)

Kommunen har vid inventering av orter sett behov av förbättringar vid busshållplatser. Det kan handla om väderskydd, sittmöjlighet, anpassning för funktionshindrade och cykelställ. Kommunen bör i samarbete med Skånetrafiken sammanställa en inventering för busshållplatserna i samtliga orter, varpå en åtgärdsplan för uppradering av hållplatserna i enlighet med Skånetrafikens hållplatshandbok kan göras.

ÖVERSYN AV HINDER (U5)

På många platser i kommunen finns grindar som hindrar cyklister från att köra ut i korsningar och på anslutande vägar. Sådana åtgärder kan vara befogade, t ex i anslutning till skolor eller andra platser där barns hastighet behöver dämpas. Hinder bör dock inte finnas i onödan då det försämrar cyklisternas tillgänglighet och det signalerar att motortrafiken är prioriterad. Flera grindar kan sannolikt avlägsnas, på vissa platser kan grindarna ersättas med hinder som dämpar hastigheten för motortrafikanter i stället eller pollare som hindrar obehörig motorfordonstrafik från att använda gång- och cykelvägar. En översyn av befintliga hinder på gång- och cykelvägar behöver genomföras.

BELÄGGNINGSPLAN (U6)

Kommunen behöver en plan som anger i vilken ordning kommunens gator, trottoarer och cykelvägar ska få ny eller förbättrad beläggning. Den ska även ange vilka gång- eller cykelvägar som idag är grusade men som planeras få asfalt och tidpunkt för detta. För att effektivisera kommunens arbete bör planen ta

hänsyn till andra planerade åtgärder så att arbetet kan samordnas. Planarbetet bör föregås av en inventering inom kommunens väghållningsansvar. Beläggningsplanen är redan påbörjad i kommunen.

VÄGVISNINGSPLAN (U7)

Arbetet med att ta fram vägvisningsplaner för tätorterna Kristianstad och Åhus pågår. Planerna ska omfatta både bil- och cykelvägvisning.

ÅTGÄRDSPLAN CYKEL (U8)

I trafikplanen är de utpekade åtgärderna för cykel inte detaljstuderade utan behovet och möjligheterna har endast analyserats ur ett stråkperspektiv. Nästa steg är att studera i detalj hur de utpekade cykelstråken ska utformas och regleras. Detta kan göras med hjälp av en åtgärdsplan för cykeltrafiken.

Som underlag för åtgärdsplanen bör kommunen också ta fram en utformningshandbok som visar hur kommunens cykelinfrastruktur ska utformas genom t.ex. krav på separering, bredder och hur cyklister ska prioriteras i korsningar. Även riktlinjer för drift och underhåll och användning av bilhinder och fallor för ingå i utformningshandboken.

STADEN



Sammanfattning av åtgärder i staden

GÅNG

- G1 Mät gångtrafiken
- GC2 Utredning gångtrafik och cykeltrafik
Åtgärden finns även med under cykelkapitlet.
 - Definiera ett gångnät
 - Skolvägsanalys gång
 - Inventering cykelnätet
 - Skolvägsanalys cykel
- G3 Inventering av hinder och riskobjekt följt av åtgärder
- G5 Behovsbedömning passager följt av åtgärder
- Strada-analyser fokus gångtrafik

CYKEL

- Utredning gångtrafik och cykeltrafik (GC2)
Åtgärden finns med under gångkapitlet.
- Ta fram åtgärdsplan för cykeltrafik

Cykelvägar

- C1 Nosabyvägen
- C3 Stridsvagnsvägen
- C4 Vilanvägen
- C5 Byholmsvägen
- C6 Åhusbanan
- C7 Förlängning Kung Knuts väg
- C8 Kung Knuts väg
- C9 Annedalsvägen
- C10 Banvallen genom Hedentorp

- C11 Slättängsvägen
- C 16 Söder till Hammarshusområdet
- C32 Åsumsvägen
- C35 Mansdalavägen
- C49 Färlöv - Kristianstad

Korsningar

- C12 Kanalgatan-Östra Kaserngatan
- C13 Snapphanevägen-Hönedalsvägen
- C14 Snapphanevägen-Kanalgatan
- C15 Passagen framför p-hus Galleria Boulevard

KOLLEKTIVTRAFIK

- K 1 Revidera linjenätutredningen
- K2 Kristianstadslänken
- K3 Regional superbuss
- K4 Kantstenshallplatser på Långebrogatan
- Plan för upprustning av hållplatser
- K5 Utredning Kristianstad C

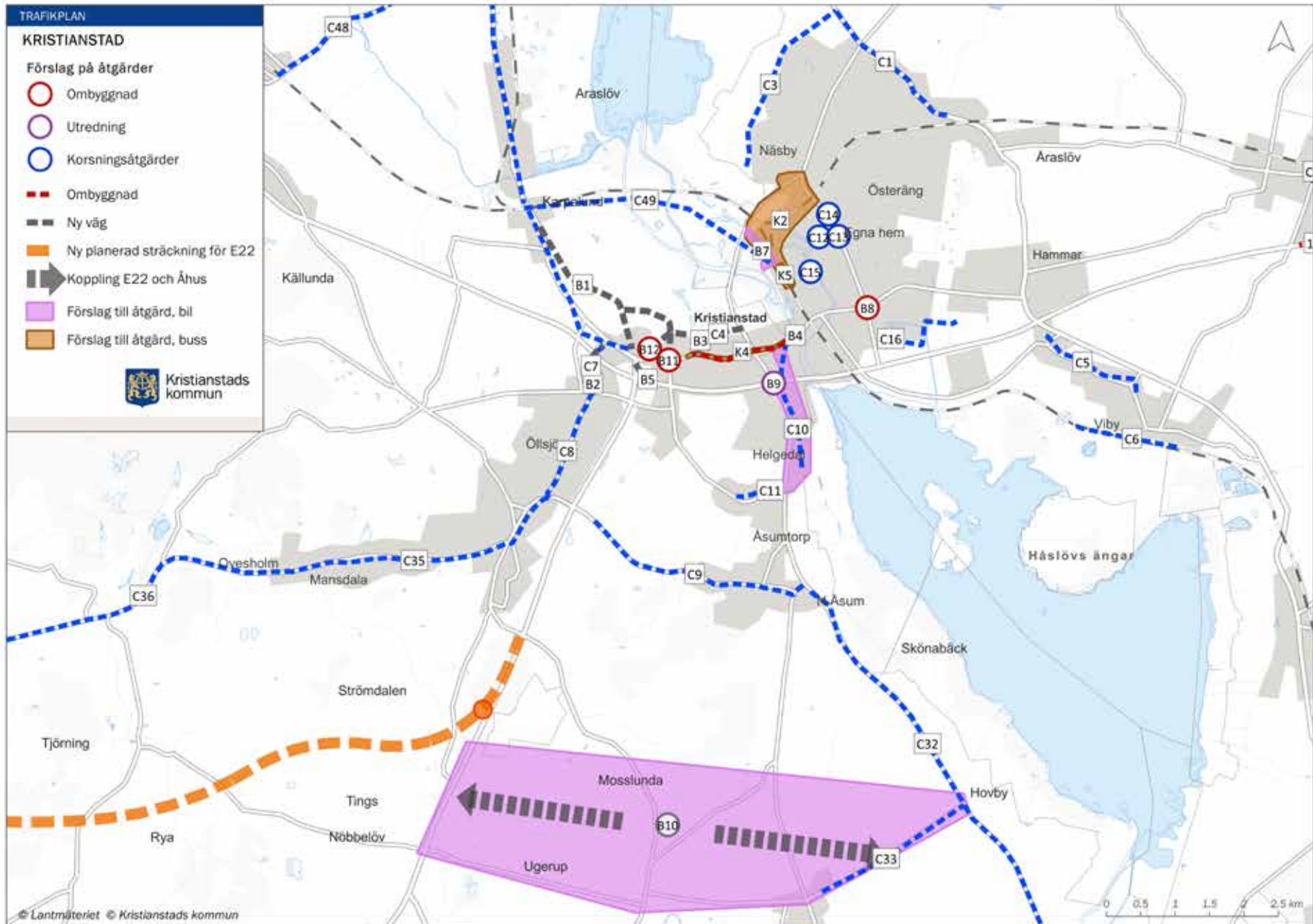
BIL

- B1 Väg 19 - Östligt alternativ Kristianstad-Karpalund
- B2 Förlängning av Kung Knuts väg över väg 21 till Ringelikorsvägen
Intressant på längre sikt
- B3 Vilanleden, kan komma att byggas ut i etapper
- B4 Ombyggnad av Långebrogatan till stadsgata

- B5 Ny avfartsramp från E22 vid trafikplats Härlöv
- B6 Fortsatt utredning av förbifart Hedentorp-Helgedal
- B7 Utred kopplingen Härlövsängaleden - Barbacka
- B8 Ombyggnad av korsningen Snapphanevägen/Södra Boulevarden
- B9 Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för trafikplats Vilan
- B10 Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för kopplingen mellan Åhus och E22
- B11 Ombyggnad cirkulationsplats Långebrogatan/Slättängsvägen
- B12 Ombyggnad cirkulationsplats Långebrogatan/Herluf Trolles väg

PARKERING

- P1 Redovisning parkeringsanläggningar
- P2 Beläggingsstudier och parkeringsbokslut bilparkering
- P4 Vägvisning
- P5 Digitalt parkeringsledningssystem
- P6 Taxor
- P7 Utredning av boendeparkering
- P8 Utredning av möjlighet till omvandling av parkeringsytor
- P9 Redovisning cykelparkering
- P10 Beläggingsstudier cykelparkering
- P11 Åtgärdsplan för cykelparkering
- P12 Funktionskrav för cykelparkering

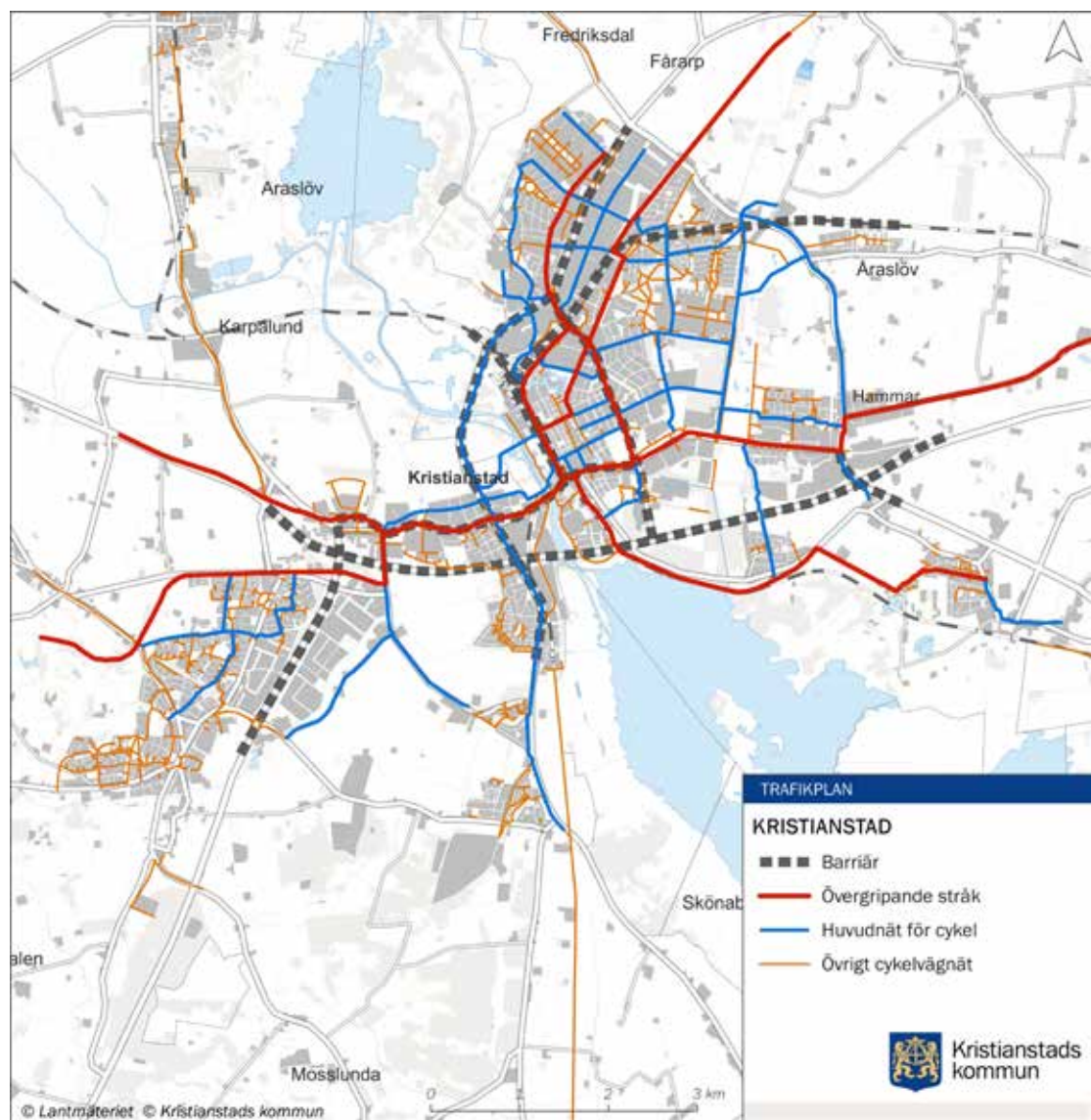


Stadens förutsättningar

Trafikplanen för staden har samma geografiska avgränsning som den fördjupade översiktsplanen för staden Kristianstad från 2009.

Stadens geografi har formats mycket av de omgivande vattendragen som också skapar speciella förutsättningar för trafikinätet och dess struktur. Helgeå med omgivande naturområden skiljer de västra delarna från de östra. Inom de centrala delarna finns mindre vattendrag och kanaler som också får åtskiljande effekter. Till detta finns det också områden med dålig bärighet eller som av andra skäl inte är byggbar, vilket ytterligare kan försvåra samspelet mellan vägnät och bebyggelse.

Järnvägen med tillhörande bangårds- och stationsområde skapar svårforcerade hinder för vägsystemet. Även E22 är en barriär mellan de norra och södra delarna av staden samtidigt som vägen är en tillgång för trafiksystemet.



Stadens cykelväg- och vägnät idag samt barriärer

Trafiksäkerhet

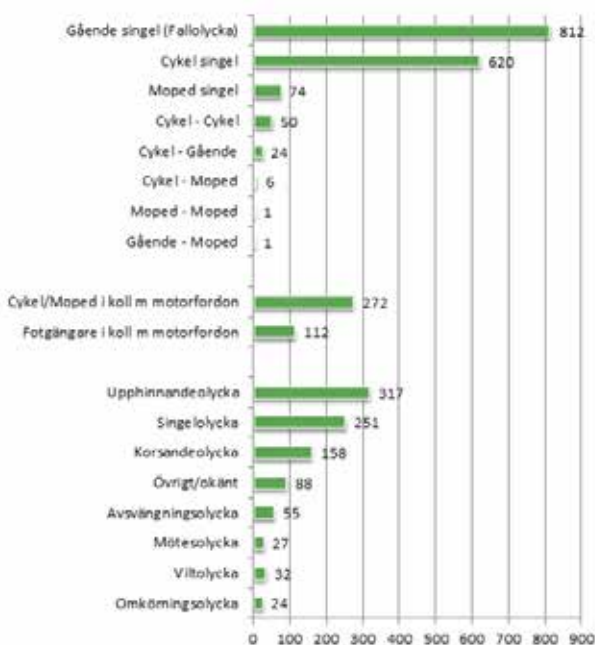
En analys av trafiksäkerhetsläget i staden har gjorts genom att studera registrerade trafikolyckor. Analysen av olycksdata avser trafikolyckor som rapporterats till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) under perioden 2007-2016. Uttaget från STRADA är avgränsat till den tätortsdefinition som används i gällande FÖP för Kristianstad och avser samtliga olyckor som inrapporterats av polisen och sjukvården.

FÖRDELNING ÖVER TID

Totalt har 2924 olyckor rapporterats under perioden. Varje år har det registrerats mellan 240 och 320 trafikolyckor per år i staden, i genomsnitt ca 290 olyckor per år. Det finns ingen tydlig trend i antalet rapporterade olyckor från år till år. Olyckornas fördelning över året visar främst en topp under december. Minst olyckor rapporteras i februari, mars, april och juli.

OLYCKSTYP

Nästan hälften av de inrapporterade olyckorna är fallolyckor (fotgängare singel) eller cyklister som cyklat omkull (cykel singel). Kollisioner mellan oskyddade trafikanter och motorfordon svarar för 384 av de inrapporterade olyckorna. Upphinnandeolyckor är de vanligaste fordonsolyckorna.



Antal olyckor per olyckstyp, 2007-2016.

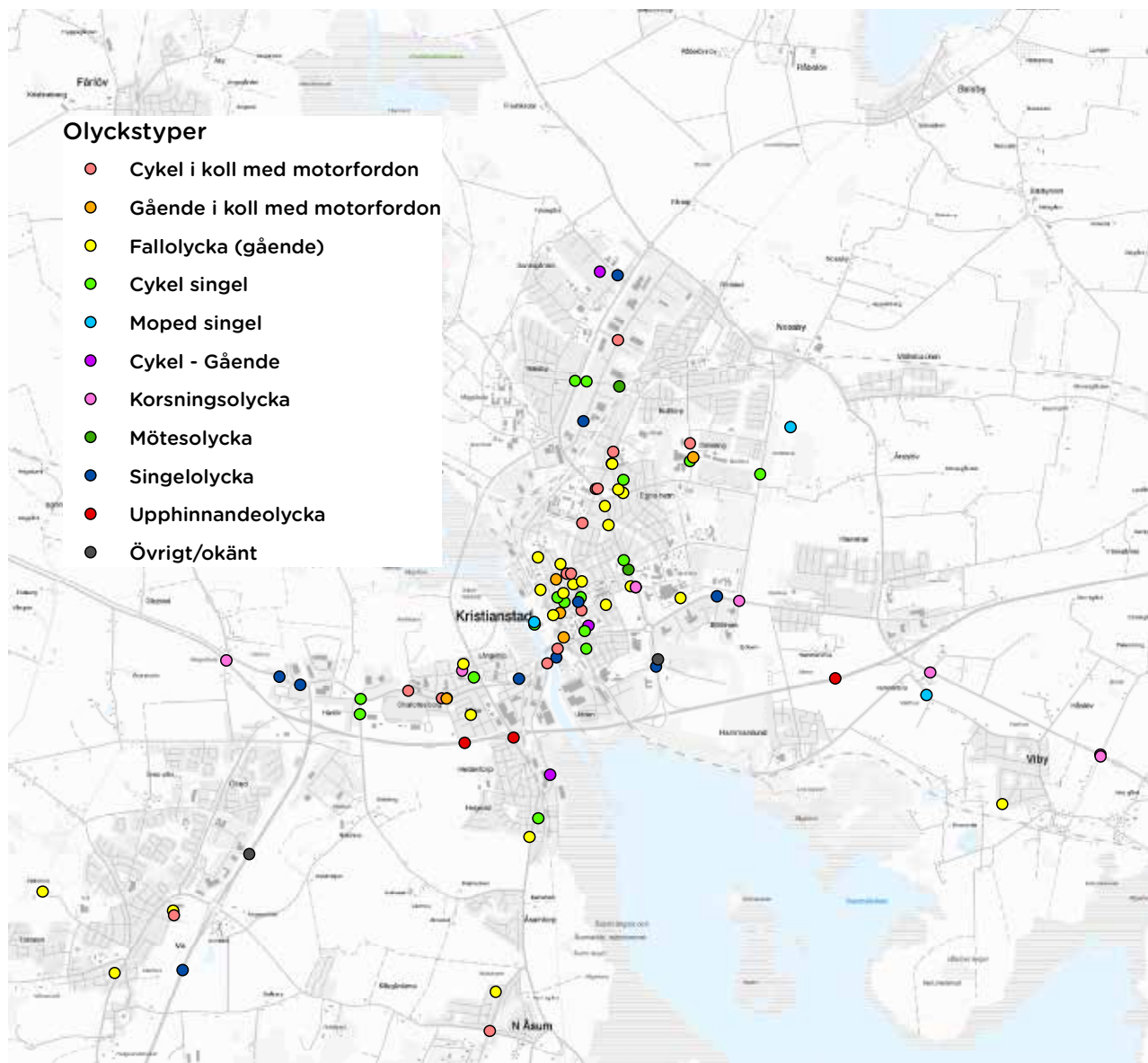
DÖDSOLYCKOR

Mellan 2007 och 2016 inträffade fem stycken dödsolyckor enligt den officiella statistiken. Olyckorna är geografiskt spridda i kommunen. Olyckstypen för dödsolyckorna är,

- Två singelolyckor med bil.
- Två kollisionsoolyckor, en mellan fotgängare och bil samt en mellan cyklist och bil.
- En avsvängningsolycka där motorcyklist krockat med bil

OLYCKOR MED SVÅRT SKADADE

Under den studerade tioårsperioden har 92 st olyckor inträffat, som resulterat i att någon av de inblandade blivit svårt skadade. I 68 av dessa olyckor har oskyddade trafikanter varit inblandade, varav 21 avser olyckor mellan oskyddad trafikant och motorfordon.



Olyckor med svårt skadade under perioden 2007-2016.

KORSNINGSOLYCKOR MED MOTORFORDON

Under perioden har 112 stycken korsningsolyckor mellan motorfordon inträffat. Olyckorna är utspridda men tre korsningar sticker ut,

- Långebrogatan – Allégatan, 11 olyckor.
- Avfartsramp från väg 21 västerifrån i korsning med väg 19, 11 olyckor.
- Blekingevägen – Gustaf Hellströms väg, 9 olyckor. Korsningen är ombyggd, inga olyckor har rapporterats in efter år 2014



Korsningsolyckor mellan motorfordon

OLYCKOR MED FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER

Av de totalt 2 924 inrapporterade olyckorna involverar 1975 st oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklist eller mopedist). De allra flesta, 1506 st, av olyckorna med oskyddade trafikanter är singelolyckor. Det är rimligt att anta att en stor del av singelolyckorna beror på brister vad gäller drift och underhåll.

En sammanställning av alla 272 st kollisionsolyckor mellan cyklister och motorfordon visar att de inträffar längs stråk utmed huvudgatorna samt i de centrala delarna av Kristianstad.

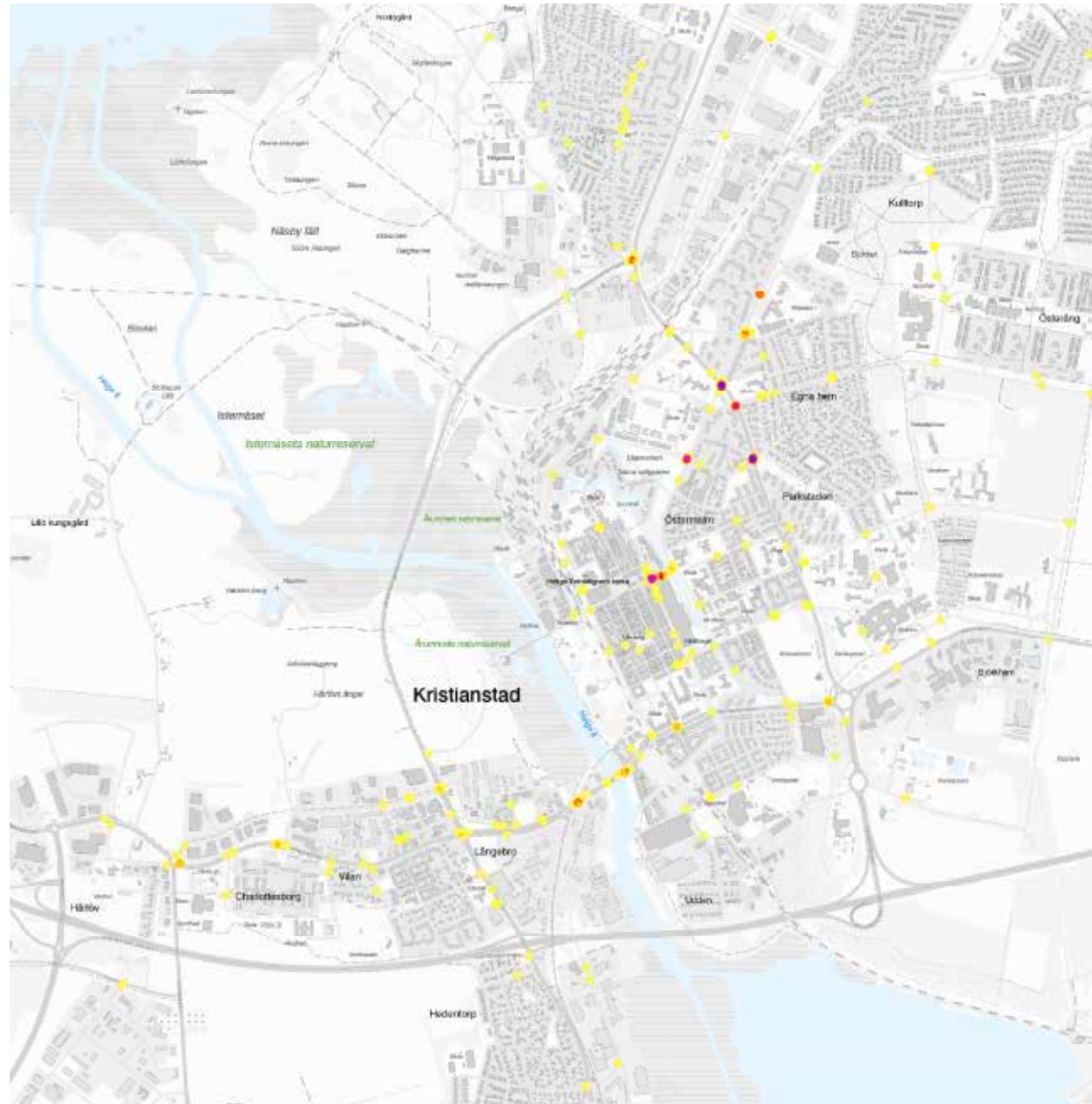
Genom att studera kollisionsolyckorna för cyklister med hjälp av punktdensitet åskådliggörs platser där det inträffar många olyckor. I kartan kan utläsas att följande platser har många olyckor,

- Nya Boulevarden utanför gallerian, cirka 10 olyckor.
- Snapphanevägen – Kanalgatan, 9 olyckor.
- Snapphanevägen – Hönedalsvägen, 8 olyckor
- Kanalgatan – Östra Kaserngatan, 6 olyckor.

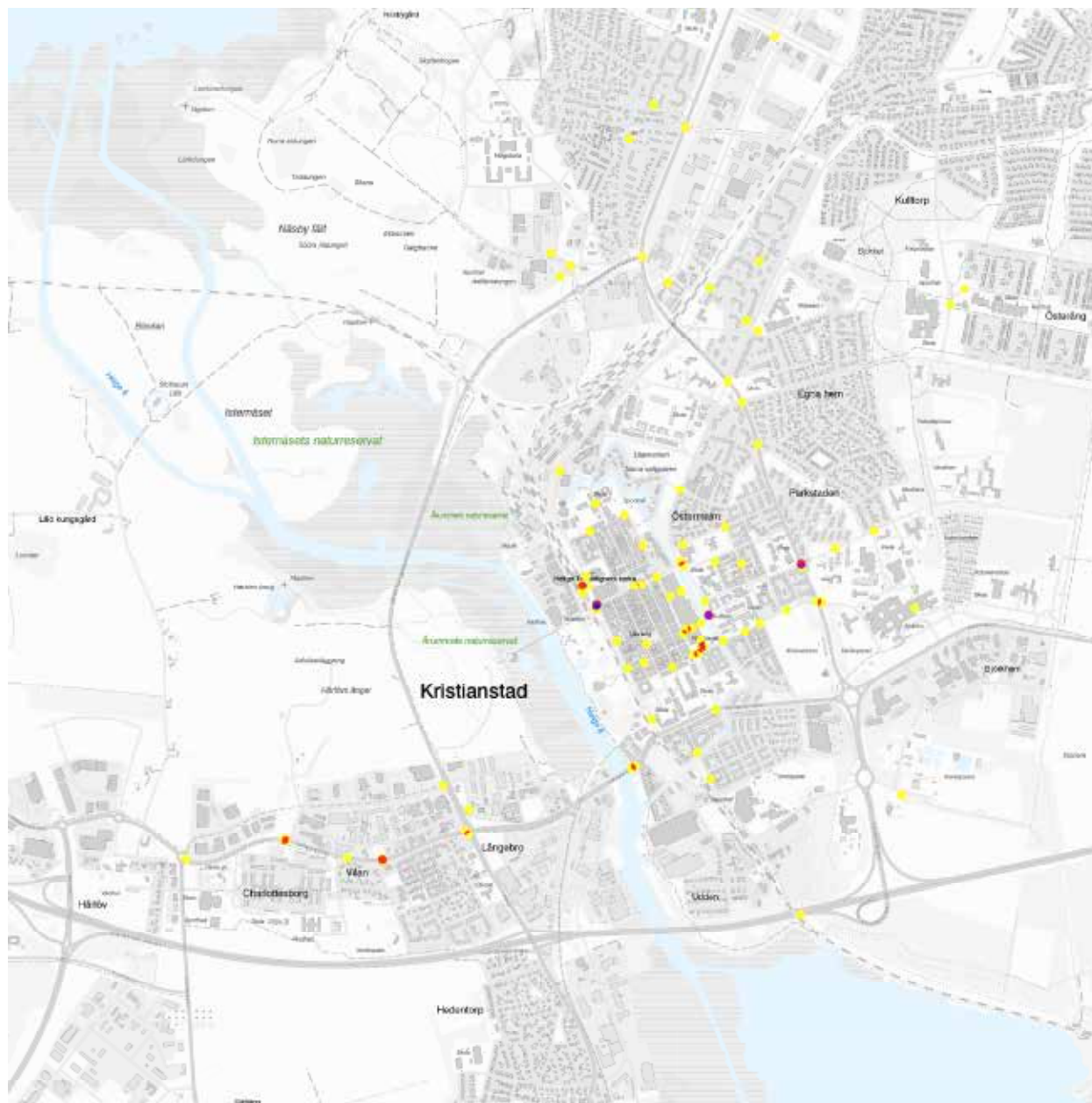
Ur kartan bredvid kan även utläsas att kollisionsolyckorna inträffar utmed de större vägarna där man kan förvänta sig att både bilflödet och antalet cyklister är stort.

En sammanställning av alla 112 st kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon visar att de främst inträffar i centrum. Det går inte att utläsa att olyckorna sker utmed några stråk.

Även kollisionsolyckorna för fotgängare åskådliggörs på kartan på nästa sida, med hjälp av punktdensitet för att identifiera platser där det inträffar många olyckor. Flest olyckor har inträffat kring centralstationen samt i området kring, Östra Boulevarden, Södra Kaserngatan och Kanalgatan.



Kollisionsolyckor mellan cyklister och motorfordon, platser med många olyckor.



Kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon, platser med många olyckor.

UPPHINNANDEOLYCKOR

För motorfordonstrafiken är upphinnandeolyckorna vanligast med totalt 317 stycken. Olyckorna sker främst utmed de större huvudgatorna inom tätorten. I figuren nedan kan ses hur olyckorna främst sker utmed Långebrogatan/Södra Boulevarden, Allégatan/Härlövsängaleden och Snapphanevägen. I figuren kan också ses hur olyckorna koncentreras i korsningspunkterna.



Upphinnandeolyckor, olyckornas placering och koncentration.

Gång

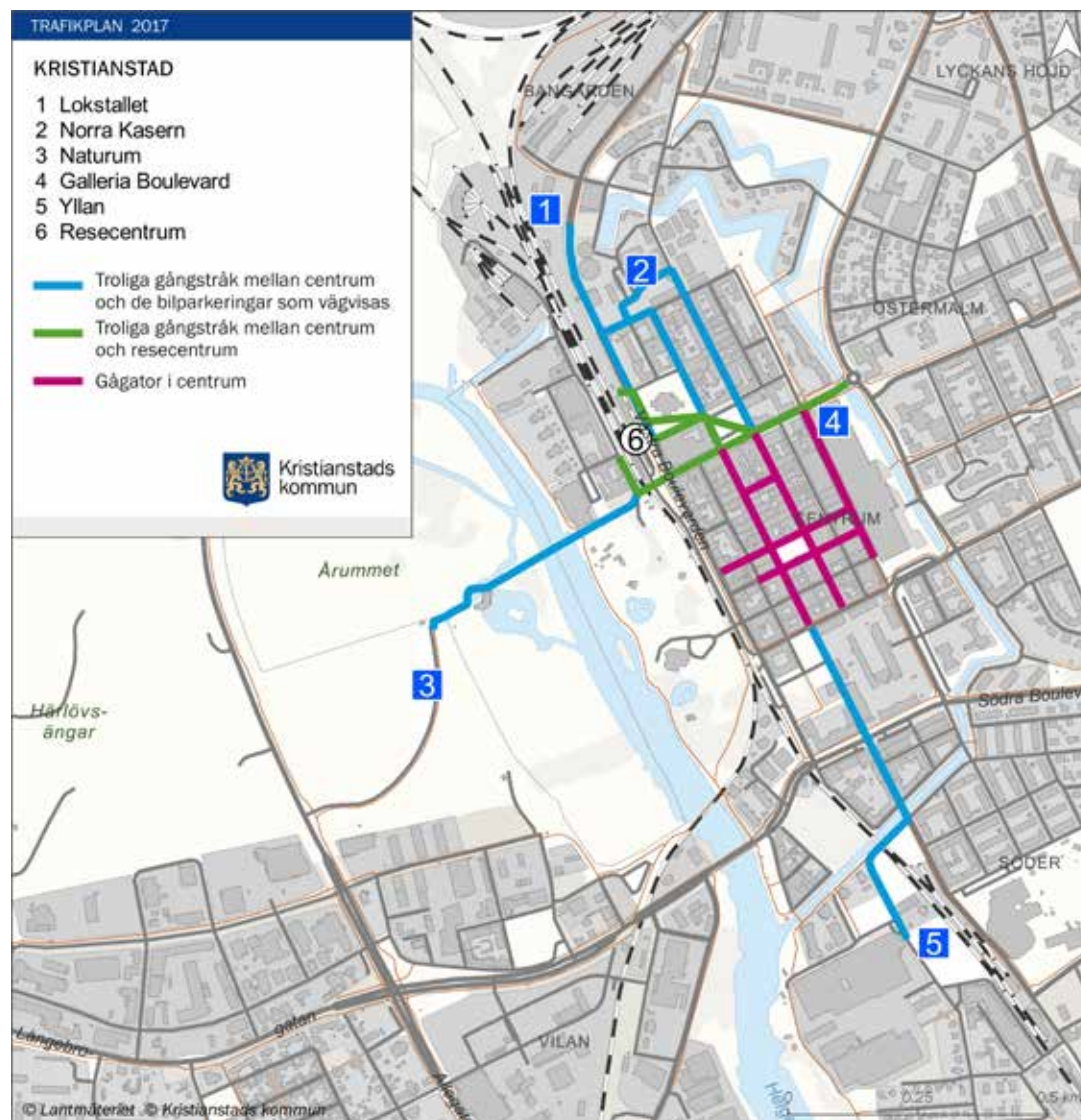
FÖRUTSÄTTNINGAR

I tätorten Kristianstad består gångnätet till stor del av trottoarer längs gatorna. På vissa sträckor delar gående yta med cyklister och på andra är färdstråken uppdelade med en målad linje. Kring handelsstråken i centrala Kristianstad är det idag gågator 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 erbjuda god tillgänglighet året om.

Till skillnad från andra trafikslag sker sällan mätningar av gångtrafiken vilket innebär att det saknas kunskap om vilka starka gångstråk som finns i staden. Det är därför svårt att bygga upp ett gångnät som motsvarar de behov som finns. Ett starkt stråk definieras av antalet gående som trafikerar det, vilket innebär att stråken sannolikt är starkast i centrum där många målpunkter finns. Ett tydligt gångstråk har identifierats från infartsparkeringen vid Naturum till stationen och från stationen vidare in mot centrum. Kommunen avser vägvisa biltrafik till fem parkeringsplatser i staden, vägen mellan dessa och centrum är också troliga gångstråk. Passagen vid stationen och Västra Boulevarden är svår och olycksdrabbad. I centrum finns ett nät av gator där gående är prioriterade, i övrigt saknas tydliga stråk.

ANALYS

Trafikslaget gång skiljer sig till stora delar från övriga trafikslag. Räckvidden är mindre, och den som går är känslig för omvägar och hinder av olika slag. En attraktiv miljö kan förändra vägvalet, likaså otrygga eller osäkra miljöer.



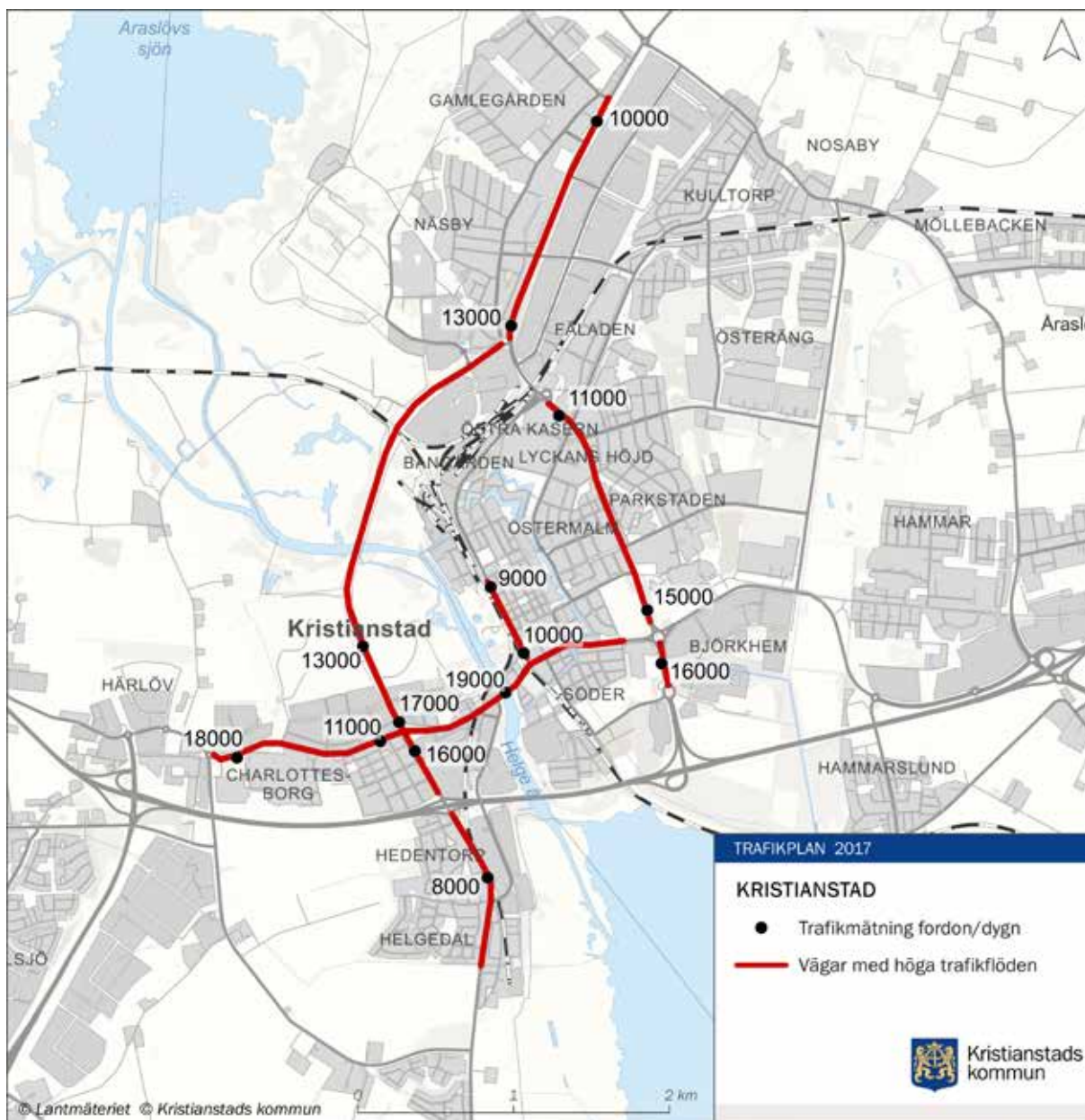
Troliga gångvägar till prioriterade parkeringsanläggningar och övriga identifierade gångstråk.

Traditionellt har man i planeringen i huvudsak erbjudit de gående samma nät som cyklisterna, dvs. byggt gång- och cykelvägar. Det är ofta inte tillräckligt för de som går.

Ett tungt skäl till att satsa särskilt på gångtrafiken är att de flesta resor som görs delvis sker till fots och att man genom att planera för fotgängare gynnar alla. Det finns grupper som är särskilt utsatta i gångtrafiken, t ex äldre vilket framgår av olycksrapporteringen, rörelsehindrade med begränsad framkomlighet och barn som inte har full trafikmognad. Det som fungerar för dessa grupper är normalt en bra utgångspunkt att planera utifrån. Exempel på förutsättningar som bör säkerställas är att man eliminerar höga kanter och ojämn beläggning samt halkbekämpar för att undvika fallolyckor, att man bygger bort oklara trafiksituationer som är svårtolkade för barn, t ex obebakade övergångsställen, och att man håller trottoarer och gångbanor (även kombinerade med cykel) fria från hinder så som skyltstolpar, gatupratrare och dylikt.

Ett annat hinder för gångtrafikanter är barriärer i form av bilgator med höga flöden. Där kan det vara svårt att passera och passage kan ibland ske med viss risk. På platser där man vill främja folkliv och möten kan högtrafikerade gator även ha en negativ effekt då miljön kan upplevas som otrevlig på grund av trafiken. Kommunen bör inrikta sitt arbete på att minska sådana barriärer och på att öka trafiksäkerheten för de som går. I figuren nedan visas exempel på gator med höga trafikmängder.

I planeringen för ny bebyggelse är det viktigt att de gående får egna banor med undantag för de minsta lokalgatorna, att lokala gångmöjligheter knyts till mer övergripande stråk samt att långa, ogenomträngliga kvarter eller byggnadskroppar undviks. För att öka förståelsen för de gåendes vägval är det en fördel om kommunen börjar mäta och följa upp stråk för gångtrafiken.



Trafikmängder på högt belastade gator.

ÅTGÄRDER

Baserat på analysen föreslås följande åtgärder, varav samtliga ska utföras av Kristianstads kommun om inte annat anges:

- **G1 Mät gångtrafiken**

Mät gångtrafiken för att skapa ett underlag för planering. Börja med centrum och arbeta utåt i staden. Mätningarna bör göras under olika tider på dygnet och veckan. Mätningarna kan kompletteras med en resvaneundersökning (se Mobility Management).

- **GC2 Utredning gångtrafik och cykeltrafik**

Åtgärden finns även med under cykelkapitlet.

- **Definiera ett gångnät**

Definiera ett gångnät i staden baserat på genomförda mätningarna. Det utpekade nätet bör ges särskild prioritet vad gäller att skapa trygga, trafiksäkra och trevliga stråk att röra sig i till fots.

- **Skolvägsanalys gång**

Gör en analys av barns skolvägar för att se var barnen i staden rör sig mellan förskola, skola, bostad och aktiviteter. Analysen görs med fördel tillsammans med skolan där barnen själva får visa var de rör sig till fots. Analysen ligger till grund för åtgärder längs gator och i korsningspunkter med biltrafiken där trafikmiljön måste vara anpassad efter barn. Motsvarande analys görs även för cykel.

- **Inventering cykelnätet**

Genomför en inventering av det befintliga cykelnätet för att identifiera platser med bristande standard. Brister som bör identifieras är till exempel saknade länkar, skymmande buskage, smala sektioner, ojämn beläggning, dålig belysning, brister i skyltning och vägmarkering och onödiga hinder eller fallor.

- **Skolvägsanalys cykel**

Gör en analys av barns skolvägar för att se var barnen i staden rör sig mellan förskola, skola, bostad och aktiviteter. Analysen görs med fördel tillsammans med skolan där barnen själva får visa var de rör sig med cykel. Analysen ligger till grund för åtgärder längs gator och i korsningspunkter med biltrafiken där trafikmiljön måste vara anpassad efter barn.

- **G3 Inventering av hinder och riskobjekt följt av åtgärder**

Se över tillgängligheten för gående i staden, med utgångspunkt i centrum. En inventering av hinder och fysiska riskobjekt (t ex höga trottoarkanter eller ojämnheter) ligger till grund för åtgärder. Inventeringar kan med fördel genomföras tillsammans med organisationer så som De handikappades riksförbund eller pensionärsorganisationer.

- **G5 Behovsbedömning passager följt av åtgärder**

Se över de gator som har högst biltrafikmängd och bedöm behov av kompletterande passager, exempelvis genom mittrefuger och fartdämpning.

- **Strada-analyser fokus gångtrafik**

Gör regelbundna Strada-analyser för att se var gångolyckor sker och hur detta utvecklas i samband med att åtgärder vidtas. Detta ryms inom ett trafiksäkerhetsprogram vilket rekommenderas som en generell utredning i trafikplanen (U1).

Cykel

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH ANALYS

GEOGRAFI

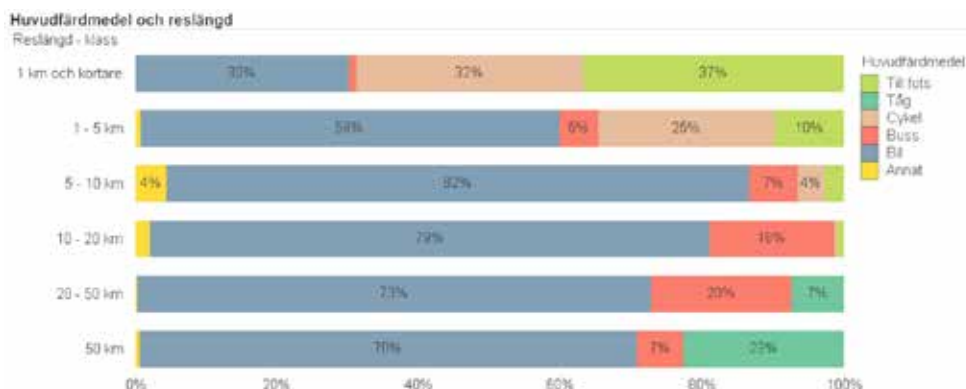
I Kristianstad tätort finns det idag sammanlagt cirka 137 kilometer cykelväg. Ett bekvämt cykelavstånd anses ofta vara upp till 5 kilometer. I Kristianstad tätort är avstånden relativt korta och nästan hela tätorten ryms inom en radie på 5 kilometer från centrum, undantaget delar av Vä, och Viby som ligger strax över 5 kilometer fågelavstånd från centrum. Många av målpunkterna i Kristianstad ligger i eller kring de centrala delarna av staden, men vissa målpunkter ligger även i ytterområdena. Det är därmed generellt ett bra cykelavstånd för resor till och från centrum, men från ytterområde till ytterområde kan avstånden uppfattas som för långa att cykla.

RESVANOR

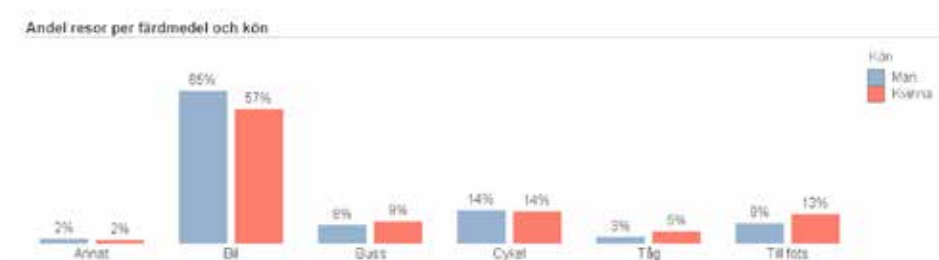
Enligt RVU (Resvaneundersökning) Skåne (2013) genomförs 25% av de korta resorna (1-5 km) i Kristianstads kommun med cykel, medan 59% åker bil. För resor kortare än 1 km utgör cykeltrafiken 32%. Ju längre avståndet för resan är desto mindre andel cyklar. I kommunen i stort genomförs 14 % av resorna med cykel

KVALITET OCH UTFORMNING PÅ CYKELVÄGARNAS

I Kristianstad tätort finns både friliggande cykelvägar genom grönområden samt på gamla banvallar, liksom separerade cykelvägar utmed vägar och gator i tätorten. Detta separerade cykelnät kompletteras med cykling i blandtrafik på de lågtrafikerade gatorna. Standarden på de separerade cykelvägarna är mycket blandad avseende både bredder, beläggning, belysning och separering från gående och motorfordonstrafik.



Färdmedelsfördelning uppdelat på reseavstånd för Kristianstads kommun

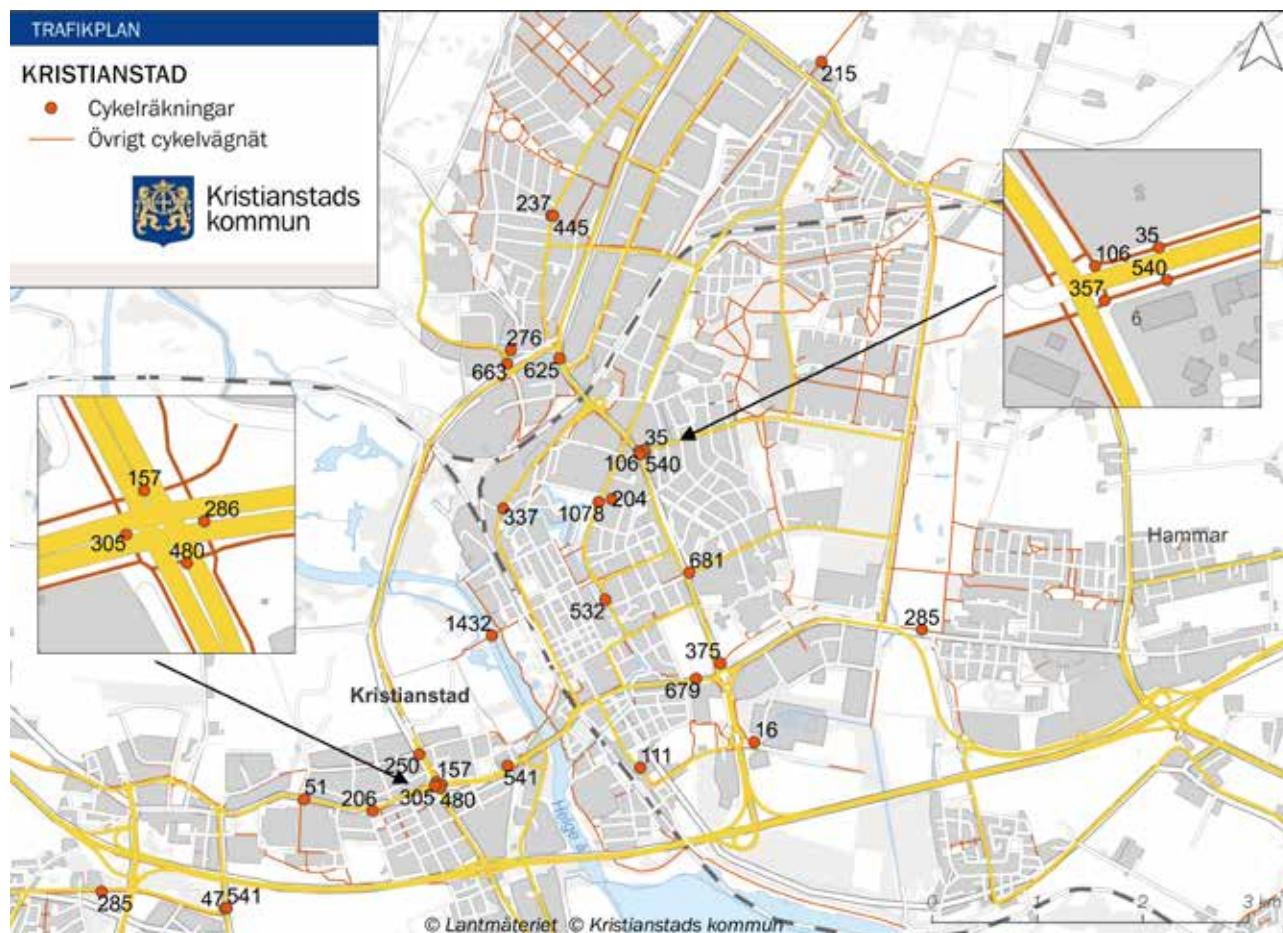


Färdmedelsfördelning Kristianstads kommun

CYKELSTRÅK

Det övergripande cykelnätet i Kristianstads kommun, utanför tätorten, domineras av mestadels kommunala cykelvägar på tidigare banvallar, och dessa har kompletterats med separerade gång- och cykelvägar utmed vissa andra vägar. De friliggande övergripande cykelstråken går delvis in i centralorten Kristianstad där de generellt övergår till att förläggas invid de större infartsgatorna. Dessa övergripande cykelstråk är bland annat:

- Ringelikorsvägen väster om Härlöv från Önnestad, Färlöv, m.fl.
- Snälltågsvägen väster om Öllsjö från Ovesholm, Tollarp, m.fl.
- Banvall/Åsumsvägen söder om Norra Åsum från Gärds Köpinge, Everöd, m.fl.
- Utmed banvall/Byholmsvägen söder om Viby från Åhus m.fl.
- Gamla Fjälkingevägen öster om Hammar från Fjälkinge



Befintligt cykelnät samt cykelräkningar..

- Banvall utmed Arkelstorpsvägen norr om Kulltorp från Balsby, Österslöv, Arkelstorp m.fl.
- Fredriksdalsvägen nordväst om Gamlagården från Torsebro m.fl.

Brister med ovanstående stråk är att de inte är samordnade med stråken som är utpekade för tätorten Kristianstad.

I nuläget finns det fem stycken utpekade stråk som vägvisas i olika färger, se karta till höger. Vägvisningen är dock i stora delar dåligt sammanhängande eller helt obefintlig. Parallellt med framtagandet av denna trafikplan pågår en översyn av vägvisningen för både bil- och cykeltrafik inom Kristianstads tätort. Det är även varierad kvalitet på de utpekade stråken vilket innebär att det blir svårare för cyklisten att förstå nätet. Alla utpekade stråk leder in mot centrum och det kan finnas vissa brister att resa mellan stadsdelar

eller målpunkter utanför centrum. Det finns några cykelräkningar gjorda, dessa visas i kartan bredvid. Cykelvägen längs Kanalgatan är ett väl använt cykelstråk med 810 cyklar per dygn, övriga ligger runt 200-300 cyklar per dygn.

I Kristianstads kommun finns även ett flertal utpekade cykelleder för rekreation, däribland den nationella Sydostleden, den regionala Fjärilsleden, av Svenska cykelsällskapet utpekade Sverigeleden samt diverse kommunala cykelleder för rekreation. Dessa leder kan både gå på egen bana eller i blandtrafik, främst på det lågtrafikerade vägnätet. Många av dessa går genom Kristianstads centrum.

KONKURRENSKRAFT

Genhets-/restidskvoten för cykel talar om hur mycket längre (eller kortare) tid respektive sträcka det tar att cykla jämfört med att köra bil. En restidskvot på 1 betyder att det tar lika lång tid att cykla som att resa med bil, en kvot på 2 att det tar dubbelt så lång tid, osv. Medan en genhetskvot på 2 betyder att det är dubbelt så långt att cykla jämfört med att åka bil. I nedanstående tabell från TRAST ges rekommendation för vilken restidskvot och genhetskvot som innebär god attraktivitet för cykeln. Genhetskvoten i tabellen avser i detta fall kvoten mellan cykelavstånd och fågelavstånd.

Tabell 7.3:9. Kvalitet avseende cykeltrafikens konkurrenskraft

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

Tabell 7.3:10. Kvalitet avseende cykelnätets genhet

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

Kvalitetsbedömning av restidskvot och genhetskvot i cykelnätet (Källa:TRAST)

En enkel studie har gjorts av restidskvoter och genhetskivoter mellan Kristianstad centralstation och stadsdelscentrum samt andra målpunkter. För att bedöma restid med både bil och cykel samt avstånd med cykel har Google Maps använts. Restiden inkluderar inte gångavstånd/tid till parkerad bil eller cykel. Restiden och avståndet för cykel inkluderar även cykling i blandtrafik och respektive kvot blir högre om enbart de utpekade och separerade cykelvägarna är med. Resultatet presenteras i tabellen på nästa sida.

Utifrån ovanstående studie har cykeltrafiken generellt en god standard avseende restiden gentemot biltrafiken. Sämst restidskvot och bland de längsta restiderna med cykel är mellan Kristianstads Centrum och Skånes Viby där restidskvoten är 2,3 vilket innebär dålig standard. Acceptabel standard avseende restidskvoten är det mellan Centrum och C4 Shopping, Väskolan, Möllebacken, Norra Åsum och Hammarlund. Det som kännetecknar dessa stråk är att de är längre och att bilen då har större konkurrenskraft gentemot korta resor.

Avseende genhetskivoten är det främst de korta resorna som sticker ut som mindre attraktiva. Korta resor med cykel (under ca 500 meter) är dock inte aktuellt att analysera på detta sätt då osäkerheten avseende mätmetod och målpunktens exakta placering, dessa är markerade med parentes. De sämre genhetskivoterna i centrum kan dock tyda på brister i nätets finmaskighet i centrum och enkelriktning av vägar etc. De relationer som har god genhetskivot är framförallt mellan centralstationen och Högskolan, Kristianstads Arena, Gamlegårdsbadet och Norra Åsum. Övriga målpunkter har en acceptabel genhetskivot där det finns potential att öka genheten ytterligare.

Cykelrelationerna mellan Kristianstads centrum och C4 Shopping, Skånes Viby Kyrkan, Väskolan, Möllebacken och Hammarlund uppnår varken bra restidskvot eller genhetskivot. Detta innebär att dessa relationer har sämst geografiska och infrastrukturmässiga

Målpunkt	Restid cykel	Restid bil	Restidskvot	Avstånd cykel	Avstånd fågelvägen	Genhetskivot
Högskolan i Kristianstad	6	9	0,7	2,1	1,86	1,1
Österäng (gymnasiet)	9	7	1,3	2,8	1,94	1,4
Tingsrätten	2	2	1,0	0,6	0,48	(1,3)
Kulturkvarteret	2	3	0,7	0,7	0,54	(1,3)
Milnergymnasiet	8	7	1,1	2,4	1,81	1,3
Centralsjukhuset CSK	7	8	0,9	1,9	1,37	1,4
Trafikverket, Skatteverket	8	7	1,1	2,6	1,77	1,5
C4 Shopping	15	9	1,7	4,2	3,33	1,3
Länsstyrelsen	3	4	0,8	1	0,68	1,5
Christian IV gymnasium	3	4	0,8	1	0,78	1,3
Söderportsgymnasiet	2	3	0,7	0,75	0,74	1,0
Långebro industriområde	7	5	1,4	2,3	1,58	1,5
Härlöv handelsområde	10	8	1,3	3,2	2,36	1,4
Kristianstad Arena	4	5	0,8	1,3	1,19	1,1
Gamlegårdsbadet	11	10	1,1	3,8	3,07	1,2
Skånes Viby Kyrkan	25	11	2,3	8,2	6,38	1,3
Väskolan	26	15	1,7	8	5,64	1,4
Möllebacken	18	11	1,6	5,1	3,86	1,3
Norra Åsum (Wendesgymnasiet)	20	11	1,8	5,5	4,64	1,2
Hammarlund	15	9	1,7	4,3	3,1	1,4
Hedentorp (Sibyllevägen)	11	9	1,2	3	2,21	1,4
Nosaby	17	12	1,4	4,9	3,63	1,3
Kristianstads ishall	7	6	1,2	2,2	1,76	1,3

Genhetskivot och restidskvot för cykel mellan Kristianstads centralstation och målpunkter i staden.

förutsättningar för invånarna att välja cykeln för resor in mot centrum.

Undersökningen ovan tar endast hänsyn från restid och avstånd mellan centrum och respektive målpunkt och inkluderar således inte gångavstånd till parkerad bil eller cykel och inte heller betalning av parkeringsavgifter. Detta är faktorer som påverkar restiden.

SAMMANFATTNING NULÄGE

Kristianstad har ett relativt finmaskigt cykelnät idag men nätet saknar en aktuell klassificering. Standarden på cykelnätet är därför varierande avseende bredder, separering, beläggning och belysning. Nätets uppbyggnad och standard är fokus i trafikplanen.

SWOTANALYS

I SWOT-analysen nedan summeras cykelnätets styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Analysen behandlar

främst cykelnätets struktur inom staden, men kopplingen till befintliga stråk mot omkringliggande orter hanteras också.

Cykelnätets styrkor

- Finmaskigt separerat cykelnät mellan centrum och de olika stadsdelarna
- Sammanhängande nät
- Generellt bra restidskvoter
- Generellt acceptabla genhetskvoter

Cykelnätets svagheter

- Inga principutformningar och varierad kvalitet på nätet
- Dålig separering av cykelvägar i centrum
- Vägvisning saknas på delar av nätet
- Huvudcykelnätet behöver förtydligas
- Kopplingar främst mot centrum och inte mellan stadsdelar och målpunkter utanför centrum

Möjligheter

- Skapa högkvalitativa huvudcykelstråk mellan centrum och stadsdelscentrum
- Tydligare koppla de övergripande kommunala och regionala cykelstråken från kommunens basorter in mot centrum
- Bryta barriärer (järnväg, motorväg, vatten)
- Öka cykelandel genom förbättrad infrastruktur
- Skapa mer enhetlighet och orienterbarhet i cykelnätet

Hot

- Bilberoendet och prioriteringen av bilburna arbetstagare och besökare i centrum

- Mer järnvägstrafik innebär större barriäreffekter för cykeltrafiken
- Mer biltrafik innebär större barriäreffekter för cykeltrafiken

CYKELNÄT

Ett huvudnät för cykel har tagits fram baserat på befintliga trafiknät, restidskvoter och målpunkter samt stadens utformning i sin helhet, se karta på nästa uppslag. Syftet med huvudnätet är att skapa goda förutsättningar att använda cykeln som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det framtagna huvudnätet innebär en utökning av det nät som kommunen tidigare pekat ut för vägvisning. Vissa länkar i huvudcykelnätet är förlängningar av de övergripande stråk mellan kommunens olika delar och kan ses som infartsvägar till staden.

I denna trafikplan är de utpekade länkarna i huvudnätet inte detaljstuderade utan behovet och möjligheterna har endast analyserats övergripande. I en kommande åtgärdsplan bör detaljeringsgraden öka för att tydligare ge svar på hur ett inrättande av ett huvudcykelnät skulle fungera. Det utpekade stråken ger således en inriktning om vilka sträckor som i framtiden bör prioriteras för om- eller utbyggnad.

För huvudnätet gäller att infrastrukturens standard ska möjliggöra att cyklister som färdas i olika hastigheter och med olika förutsättningar ska kunna ta sig fram och samtidigt känna sig trygga och säkra. Huvudstråken ska utformas med hög komfort och framkomlighet för cyklisten. Det ska vara möjligt att mötas bekvämt och att köra om. De ska även tydligt signalera att cyklisten är prioriterad, både på sträcka och genom korsningar. Detta skapar en tydlighet för både cyklister och andra trafikanter. Det sammanhållna konceptet för huvudstråken skapar en profil som i sin tur lockar fler att låta bilen stå till förmån för cykeln.

Huvudnätet utgör ryggraden i systemet och ställer stora krav på utformning och underhåll. Utmed huvudstråken ska cykeln ha prioritet och vara separerad från biltrafik och fotgängare i så stor utsträckning som möjligt.

Utgångspunkten är att länkarna i huvudnätet ska utformas som dubbelriktade cykelbanor separerade från både biltrafik och fotgängare. Blandtrafik eller cykelfält kan dock accepteras i undantagsfall, t.ex. i innerstaden innanför Boulevarderna och längs lågt trafikerade lokalgator. Val av separeringsform ska då avgöras enligt tabellen nedan som utgår från rekommendationerna i GCM-handboken. Observera att det måste säkerställas att gator där cyklister rör sig i cykelfält eller i blandtrafik är utformade på ett sådant sätt att den skyltade hastigheten inte överskrids. För länkarna på landsbygd kan val av separeringsform utgå från de trafiksäkerhetskriterier som presenteras på sidan 50.

Utmed länkarna i huvudcykelnätet för cykling ska trafiksäkerhet och trygghet extra beaktas. Detta gäller framförallt hastighetssäkrade övergångsställen/cykelöverfarter samt ökad sikt och belysning på cykelbanorna.

Skyltad hastighet	Separeringsform
≥70 km/h	Cykelbana avskild med räcke eller bred skiljeremsa.
60 km/h	Cykelbana
40/50 km/h	Cykelbana Cykelfält kan övervägas vid biltrafikflöden under 600 fordon per dimensionerande timme och där i princip endast vuxna cyklar.
≤30 km/h	Blandtrafik

Lämplig separeringsform mellan cykel- och biltrafik.

En prioritering mellan ytor kommer att krävas för att möjliggöra utbyggnad av huvudstråken och kompletterande nät för cykling i Kristianstad. Det är

därför viktigt att det finns tydliga planeringsprinciper där cykel prioriteras. Speciellt i de centrala delarna av tätorten kan det komma att uppstå situationer där utbyggnad av cykelbanor med hög standard står i konflikt med exempelvis körfält eller gatuparkering för bilar. I dessa fall ska utbyggnad av cykelbanor prioriteras. Avsteg från cykeltrafikens anspråk måste bedömas utifrån mängden cyklister samt var i staden man befinner sig.

Som stöd till huvudnätet finns ett lokalnät. Lokalnätet knyter ihop huvudnätet med alla de målpunkter som finns i staden och är en viktig del i nätet eftersom många cykelresor börjar eller slutar längs detta nät. Lokalnätet är därför mer finmaskigt och kan förutom cykelbanor och -vägar även innehålla lågtrafikerade lokalgator.

Cykelbanornas bredder och standard ska möjliggöra att cyklister som färdas i olika hastigheter och med olika förutsättningar ska kunna ta sig fram och samtidigt känna sig trygga och säkra.

Nätet ska utformas med hög komfort och framkomlighet för cyklisten och även tydligt signalera att cyklisten är prioriterad utan att det inverkar negativt på trafiksäkerheten.

I staden där flödet av fotgängare och cyklister är större är det viktigt att separera fotgängare och cyklister. Där är dubbelriktade cykelbanor med tydlig avgränsning mot fotgängare att föredra. Minsta bredd på dubbelriktade cykelbanor bör enligt VGU vara 2,4 meter och minsta bredd på gångbanor bör vara 2,0 meter. I stråk med mycket cyklister eller många gående så kan det finnas behov av ännu bredare cykelbanor och bredare gångbanor. I vissa stråk och på vissa platser kan det dock under rätt förutsättningar vara aktuellt att ha kombinerade gång- och cykelvägar. Dessa bör då vara minst 3,5 meter breda. Stråk där det rör sig mycket barn och äldre eller där man med lätthet kan nå hastigheter upp mot 30 km/h på cykel,

t.ex. nerförsbackar, bör alltid ha separering mellan fotgängare och cyklister. Cykelbanor i staden bör alltid vara belysta.

Vid detaljplanering av gång- och cykelvägar ska Vägars och gators utformning, VGU (Trafikverket och SKL, 2015) användas som utgångspunkt. Även GCM-handboken (SKL och Trafikverket, 2010) kan ge värdefullt stöd i planeringen och utformningen.

ÅTGÄRDER

I detta avsnitt presenteras åtgärder för förbättringar av cykelinfrastrukturen. I avsnittet om mobility management ovan presenteras åtgärder inom beteendepåverkan med mål att få fler att välja cykeln och cykla säkert. Syftet med de utpekade åtgärderna för cykelnätet är att skapa goda förutsättningar att använda cykeln som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

ÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDER

- **Utredning gångtrafik och cykeltrafik (GC2)**

Åtgärden finns även med under gångkapitlet.

- **Definiera ett gångnät**

Definiera ett gångnät i staden baserat på genomförda mätningarna. Det utpekade nätet bör ges särskild prioritet vad gäller att skapa trygga, trafiksäkra och trevliga stråk att röra sig i till fots.

- **Skolvägsanalys gång**

Gör en analys av barns skolvägar för att se var barnen i staden rör sig mellan förskola, skola, bostad och aktiviteter. Analysen görs med fördel tillsammans med skolan där barnen själva får visa var de rör sig till fots. Analysen ligger till grund för åtgärder längs gator och i korsningspunkter med biltrafiken där trafikmiljön måste vara anpassad efter barn. Motsvarande analys görs även för cykel.

- **Inventering cykelnätet**

Genomför en inventering av det befintliga cykelnätet för att identifiera platser med bristande standard. Brister som bör identifieras är till exempel saknade länkar, skymmande buskage, smala sektioner, ojämn beläggning, dålig belysning, brister i skyltning och vägmarkering och onödiga hinder eller fallor.

- **Analys av prioriterade korsningar för cykel**

En översyn över möjligheterna att prioritera cykeltrafiken i korsningspunkter med biltrafik bör göras. Utgångspunkten bör vara att framkomligheten för cykeltrafiken bör prioriteras längs huvudcykelnätet. Sätt att prioritera cykeltrafiken kan vara införande av cykelöverfarter, tidig detektering i trafiksignaler och signalprioritering eller upphöjning av cykelbanor genom korsningar.

- **Skolvägsanalys cykel**

Gör en analys av barns skolvägar för att se var barnen i staden rör sig mellan förskola, skola, bostad och aktiviteter. Analysen görs med fördel tillsammans med skolan där barnen själva får visa var de rör sig med cykel. Analysen ligger till grund för åtgärder längs gator och i korsningspunkter med biltrafiken där trafikmiljön måste vara anpassad efter barn.

- **Ta fram åtgärdsplan för cykeltrafik**

Som underlag till åtgärdsplanen bör en utformningshandbok och riktlinjer för drift och underhåll tas fram. Fokus i åtgärdsplanen bör därefter vara att uppgradera de delar av huvudcykelnätet som i nuläget inte lever upp till kraven på framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet. Åtgärdsplanen bör även innehålla andra typer av förbättringsåtgärder såsom utplacering av pumpar, cykelparkering, utökad vägvisning och kartor. Se åtgärd U8.

NYA LÄNKAR

Kartan här bredvid visar på viktiga framtida länkar, som bör byggas ut för att knyta samman huvudcykelnätet på ett attraktivt sätt. Möjlig utformning av de utpekade länkarna är inte utredd i detta skede utan kommer att göras i kommande åtgärdsvalsstudier eller motsvarande. En del av länkarna är beroende av när motsvarande koppling för bil byggs. För dessa sistnämnda länkar är det viktigt att cykellänken färdigställs och öppnas för trafik senast samtidigt som bilvägen.

Förutom de tillkommande länkar i huvudcykelnätet som visas i kartan kan det också finnas behov av kompletteringar i det lokala cykelnätet och utbyggnad av nya cykelbanor vid ombyggnad och hastighetsanpassning av gator.

Viktiga länkar i huvudcykelnätet som bör prioriteras är:

- **C1 Nosabyvägen**

Saknad länk i det övergripande nätet. Ger även förbättrade möjligheter till cykling mellan de norra stadsdelarna. Inkluderar även förlängning av cykelbanan längs Industrigatan fram till Nosabyvägen.

- **C3 Stridsvagnsvägen**

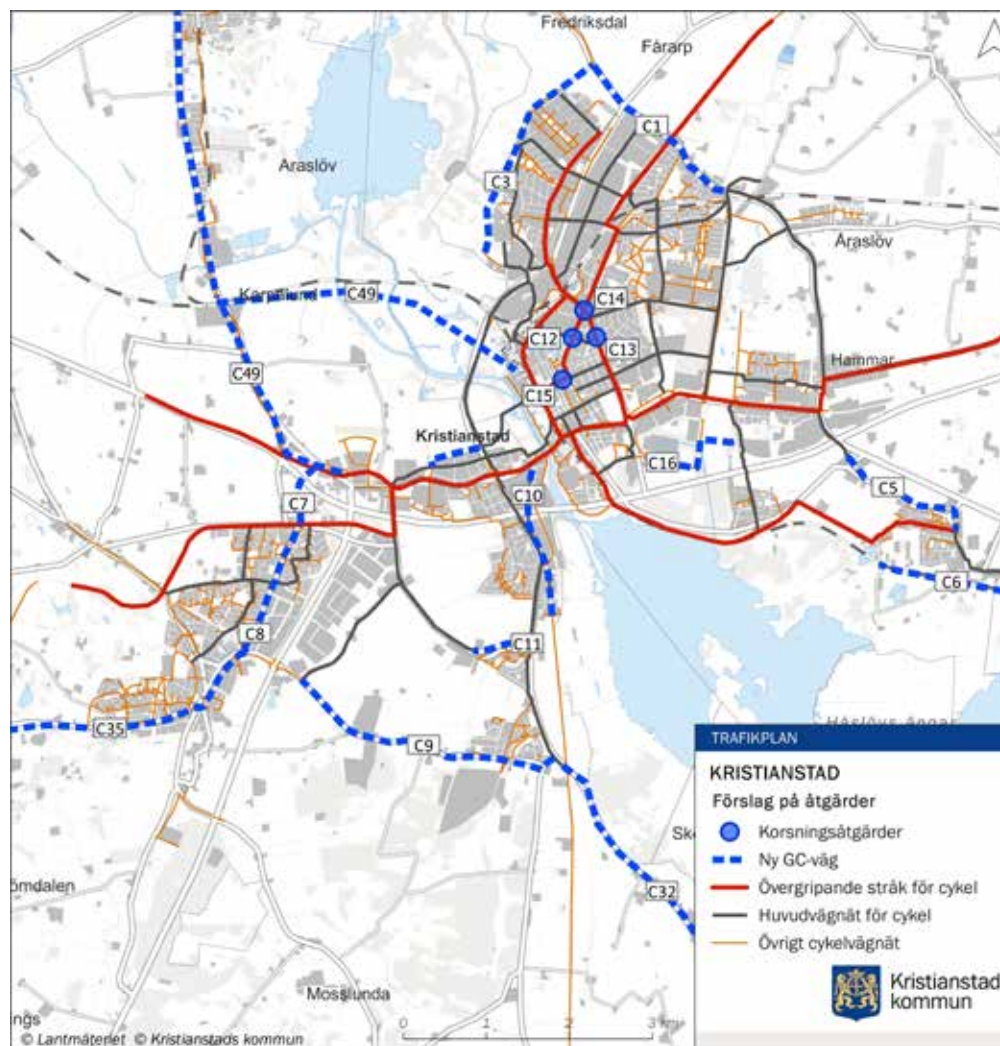
Om superbusstrafik införs på Stridsvagnsvägen bör cykeltrafiken separeras. Cykelvägnätet längs Stridsvagnsvägen byggs ut efterhand som det exploateras i områdena längs gatan.

- **C4 Vilanleden**

Ny gen koppling mot centralstationen och centrum som byggs ut i samband med att gatan anläggs.

- **C5 Byholmsvägen**

Saknad länk för cykling mellan Viby och Hammarshus.



Indelning av cykelnätet samt åtgärder.

- **C6 Åhusbanan**

Innebär en genare länk i det övergripande nätet mellan Åhus och Kristianstad.

- **C7 Förlängning Kung Knuts väg**

Förbättrad tillgänglighet från Vä och Öllsjö till Härlöv. Byggs tillsammans med motsvarande länk för biltrafiken (åtgärd B3).

- **C8 Kung Knuts väg**

Förbättrade förutsättningar för cykling inom Vä/Öllsjö och vidare mot Långebro och centrum.

- **C9 Annedalsvägen**

Förbättrade möjligheter till cykling Vä-Norra Åsum-Åhus. Bygdeväg (väg med breda väggrenar och en

körbana) kan vara ett alternativ till separerad cykelbana.

- **C10 Banvallen genom Hedentorp**
Gen och snabb förlängning på de övergripande stråken mot Åhus och Gärds Köpinge. Hör samman med vilken åtgärd som görs för att minska trafiken på Åsumsvägen.
- **C11 Slättängsvägen**
Saknad länk längs Slättängsvägen mellan Gamla Slättängsvägen och Åsumsvägen.
- **C16 Söder till Hammarshusområdet**
Ny länk som förbinder Hammarshusområdet med bland annat Arenan och idrottsområde söder.
- **C32 Åsumsvägen**
Förbättrade möjligheter till cykling mellan Åhus och de västra delarna av staden (se åtgärd C32 i kapitel Resor mellan orterna).
- **C35 Mansdalavägen**
Del i det övergripande nätet Ovesholm-Vä (se åtgärd C35 i kapitel Resor mellan orterna)
- **C49 Färlöv - Kristianstad**

ÅTGÄRDER I KORSNINGAR

I kartan på föregående sida ges förslag på korsningspunkter som bör ges en djupare analys kring över hur de kan förbättras för cyklister eftersom de är olycksdrabbade idag. Trafiksäkerhetsåtgärder i de olycksdrabbade korsningspunkterna bör ges hög prioritet och åtgärdas omgående.

- **C12 Kanalgatan-Östra Kaserngatan**
Ingår i ett pågående projekt för Kanalgatan.
- **C13 Snapphanevägen-Hönedalsvägen**
- **C14 Snapphanevägen-Kanalgatan**
I projektet för Kanalgatan utreds möjlig lösning för att förbättra trafiksäkerheten.

- **C15 Passagen framför p-hus Galleria Boulevard**
Detta är en olycksdrabbad plats, samtidigt har bilister vid vissa tillfälle svårt att ta sig ut från p-huset.

Kollektivtrafik

FÖRUTSÄTTNINGAR

År 2015 gjordes en linjenätsanalys för Kristianstad. Trivector utförde analysen på uppdrag av Kristianstads kommun, Transdev och Skånetrafiken. I det arbetet togs ett förslag fram på utveckling av stadbusstrafiken i staden. Linjenätsanalysen var ett förslag som accepterades av ingående parter. Nulägesanalysen fokuserar på resandet inom staden, kopplingar till omlandet hanterats i kapitlet för kommunen. Analysen inkluderar stadstrafikens linjedragningar, utbud och lokalisering av busshållplatser.

LINJENÄT

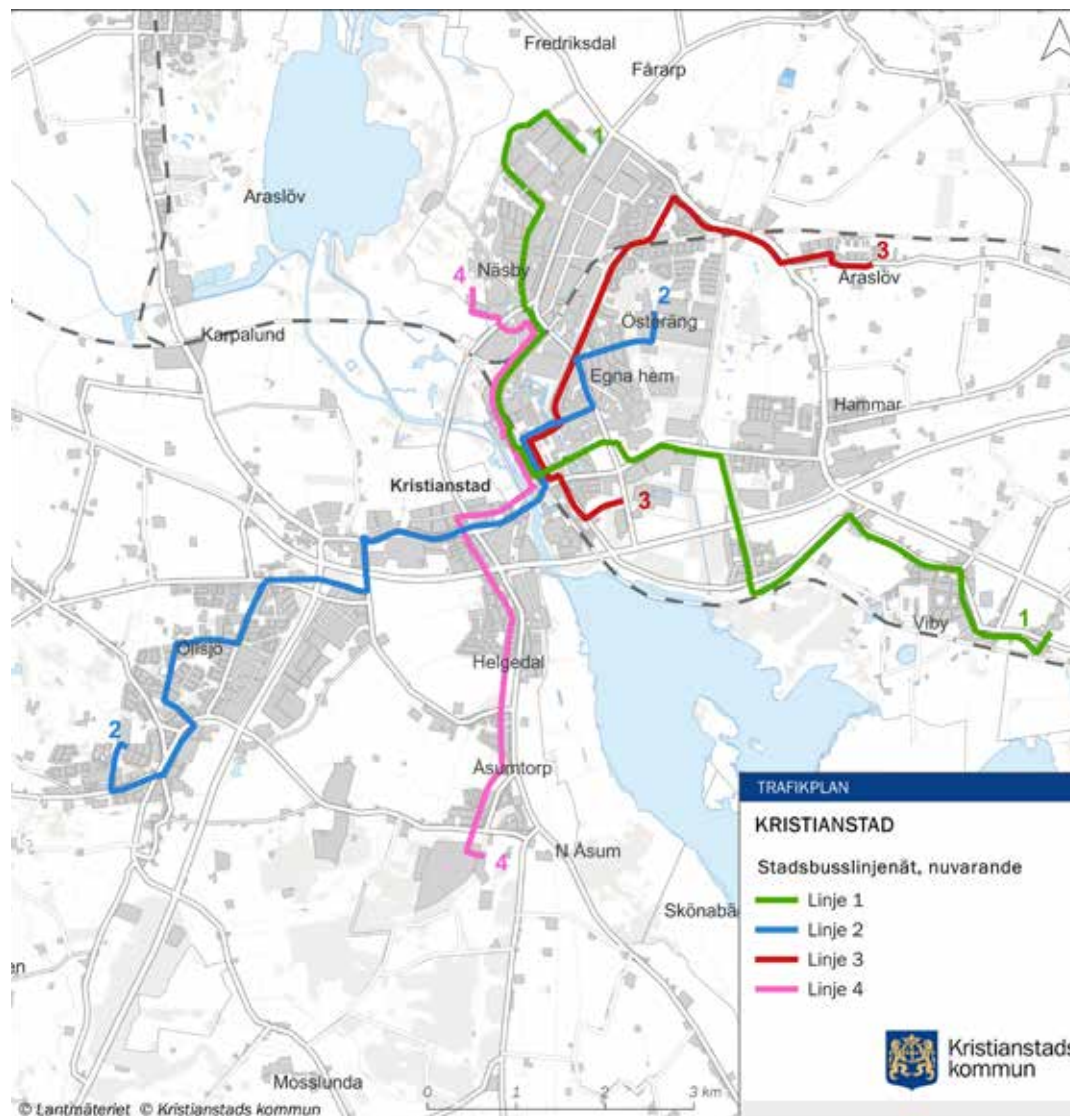
Stadsbusstrafiken i Kristianstad består idag av fyra linjer:

- Linje 1: Gamlegården-Centralen-CSK-Skånes Viby
- Linje 2: Österäng-Centralen-Vä/Öllsjö
- Linje 3: Möllebacken-Centralen-Söder
- Linje 4: Högskolan-Centralen-Norra Åsum

Utöver stadsbussarna finns regionbusslinjer som trafikerar vissa hållplatser i staden. SkåneExpresserna 1, 3 och 4 ger särskilt god komplettering av stadbusstrafiken mellan centralen och östra delen av Vä.

TIDSMÄSSIG KONKURRENSKRAFT

Restidskvoten för kollektivtrafik talar om hur mycket längre (eller kortare) tid det tar att resa kollektivt jämfört med att köra bil. En kvot på 1 betyder att det tar lika lång tid att åka kollektivt som att resa med bil, en kvot på 2 att det tar dubbelt så lång tid, osv. En



Nuvarande stadsbusslinjenät

restidskvot på 1,5 och lägre definieras ofta som god attraktivitet för kollektivtrafiken.

För att bedöma restidskvoten behöver man utöver själva restiden räkna in tid för att ta sig till och från parkeringsplats och hållplats. En sådan fördjupad studie har inte gjorts i detta skede, dock har själva åktiden (resan med bil eller buss) analyserats. Analysen har gjorts mellan stadsbussarnas ändhållplatser och Kristianstad centralstation. För att bedöma åktiden med kollektivtrafiken har tidtabeller från Skånetrafiken använts. För att bedöma åktiden med bil har Google Maps använts (förmiddag tisdag den 7 mars). Resultatet presenteras nedan.

		Åktid kollektivtrafik	Åktid bil	Åktidskvot
Linje 1	Gamlegården (Tvedegårdsvägen)	15	7	2,1
Linje 1	Skånes Viby Kyrkan	21	12	1,8
Linje 2	Österäng (Österängsskolan)	11	8	1,4
Linje 2	Väskolan	24	16	1,5
Linje 3	Möllebacken	19	13	1,5
Linje 3	Söder (Yllan)	6	5	1,2
Linje 4	Högskolan	8	8	1
Linje 4	Norra Åsum (Wendesgymnasiet)	13	11	1,2

Åktidskvot mellan Kristianstads centralstation och stadsbussarnas ändhållplatser

Undersökningen visar att kollektivtrafiken utifrån ett restidsperspektiv är konkurrenskraftigt gentemot bilen. Undantaget är linje 1 där det tar mer än dubbelt så lång tid att resa med buss jämfört med bil mellan centralen och Gamlegårdens ändhållplats. Gångavstånd till hållplats och parkering är en faktor som påverkar den totala restiden och som svarar på hur hög restidskvoten är. Åktidskvoten kan dock ge en bra indikation på hur

snabbt man tar sig fram med buss jämfört med bil och hur god framkomligheten för busstrafiken är.

UTBUD

Samtliga busslinjer kör från tidig morgon till sen kväll med extra natturer på helger. Linje 1 har högst turtäthet av stadsbusslinjerna med upp till femminuterstrafik i högtrafik och tiominuterstrafik övrig tid. Även på helgerna är turtätheten god. Majoriteten av bussarna går endast mellan Gamlegården och Björkhemsvägen vilket innebär att utbudet är sämre mellan Björkhemsvägen och Skånes Viby.

Linje 2 och 4 har tiominuterstrafik i högtrafik och femtonminuterstrafik övrig tid. Linje 3 har den sämsta turtätheten med två turer per timme.

SkåneExpresserna 1, 3 och 4 ger särskilt god komplettering av busstrafiken mellan centralen och östra delen av Vä. De har tät turtäthet och avgångar från tidig morgon till sen kväll.

AVSTÅND TILL BUSSHÅLLPLATSER

Acceptabelt avstånd till närmaste busshållplats brukar bedömas till ca 400 meter fågelvägen. Baserat på var hållplatserna i stadsbussnätet finns idag bedöms större delen av tätorten täckas in inom ramen för 400 meter. Norr om Lasarettboulevarden, t ex gatorna Brunnsvägen och Parkvägen, finns ett område med längre gångavstånd. Luckor finns också i området väster om Gustaf Hellströmsvägen och söder om järnvägen vid Kulltorp.

Även norra delen av Hammar och västra sidan av Helgedal har områden med längre avstånd än 400 meter till närmaste hållplats.

Något som kan analyseras vidare är lokalisering av busshållplatser. Som bilden till höger visar har många hållplatser ett upptagningsområde som överlappar

varandra, d.v.s. att många områden har mindre än 400 meters fågelväg till mer än en hållplats.

Ur ett tillgänglighetsperspektiv är detta positivt, men det visar att det finns potential att snabba upp busslinjerna genom att anpassa antalet hållplatser. I centrum är en överlappning naturlig eftersom det finns flera olika linjer att välja mellan.

ANALYS

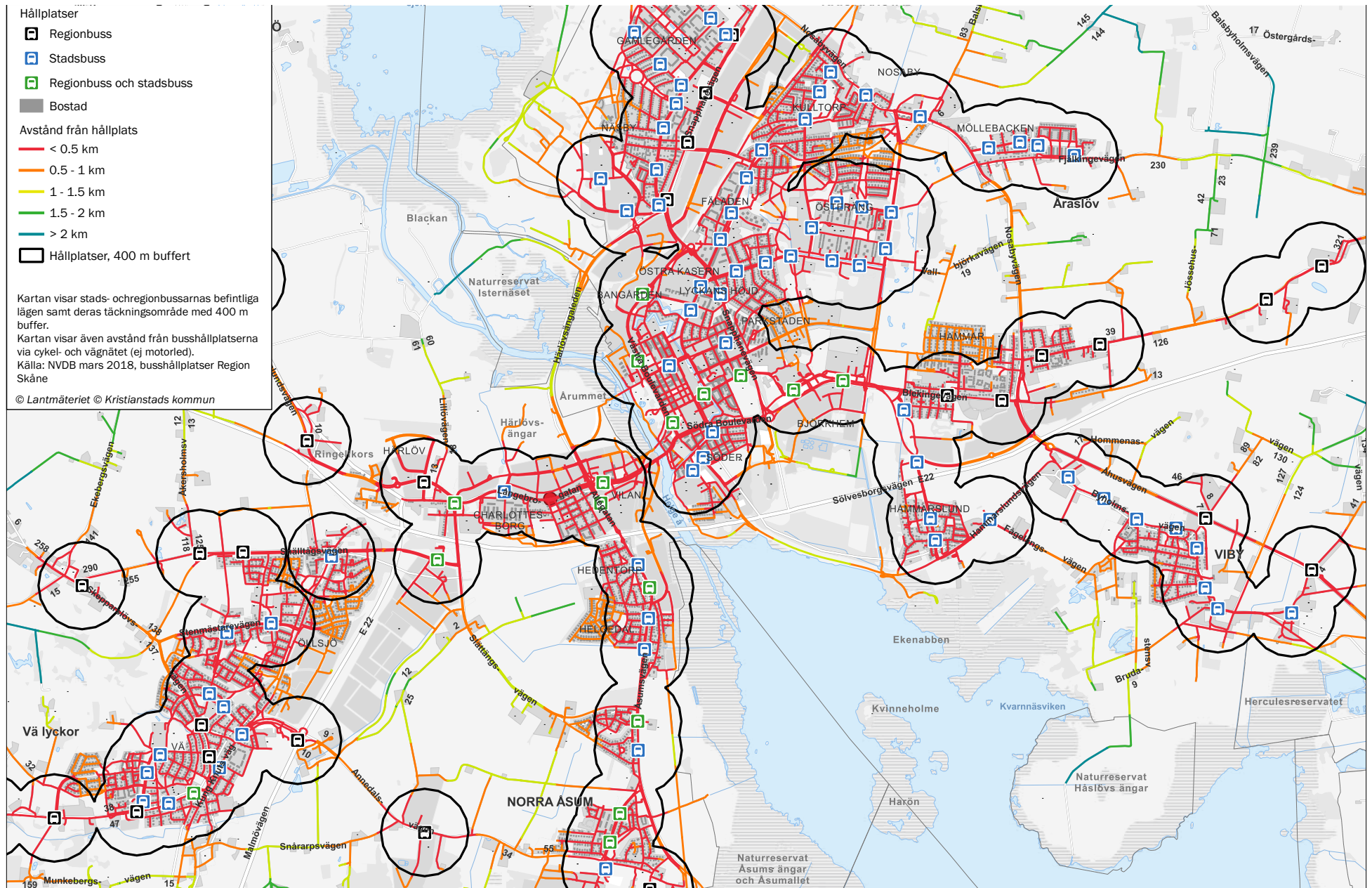
SWOT-analysen nedan utgår styrkor och svagheter från dagens trafik, medan förslaget från linjenätsutredningen hanteras under möjligheter och hot.

Kollektivtrafikens styrkor

- Samarbetet med Skånetrafiken
- God yttäckning.
- Avgångar från tidig morgon till sen kväll samt nattrafik fredag och lördag.
- Konkurrenskraftig restid i förhållande till bilen för linje 4, samt acceptabel konkurrenskraft för linje 2 och 3.
- Bra turtäthet på linje 1, 2 och 4.
- Stora delar av bebyggelsen når en busshållplats inom 400 meters fågelväg.
- SkåneExpresserna 1, 3 och 4 stärker utbudet mellan centrum och Vä.

Kollektivtrafikens svagheter

- Icke konkurrenskraftig restid i förhållande till bilen för linje 1.
- Linje 1 har färre turer till och från Skånes Viby än resterande hållplatser utmed linjen.
- Några delar av bebyggelsen når inte en busshållplats inom 400 meters fågelväg, t ex



Hållplatstäthet nuläge, både stadsbuss och regionbuss

norr om Lasarettboulevarden, väster om Gustaf Hellströmsvägen/söder om järnvägen, norra delen av Hammar och västra sidan av Helgedal.

- Trafiksituationen kring den största kollektivtrafiknoden, Kristianstad C. Kristianstad C har många funktioner på liten yta, stråken för gående och cyklister är otydliga, de har liten yta att röra sig på, vilket i sin tur även påverkar busstrafiken negativt.

Möjligheter

- Effektiviserat linjenät med restidsförkortningar.
- Ökad turtäthet.
- Ökat resande.
- Koppla samman utvecklingsområden med kollektivtrafik.

Hot

- Förändringar kan leda till att människor byter färdmedel från kollektivtrafik till bil.
- Trafiksituationen kring Kristianstad C fortsatt ansträngd.

ÅTGÄRDER

• K1 Revidera linjenätutredningen

Eftersom det fortfarande finns områden där föreslagna linjesträckningar inte gör att kollektivtrafiken blir tillräckligt konkurrenskraftig gentemot bilen, behöver linjenätsutredningen ses över.

• K2 Kristianstadslänken

Etapp 3 av Kristianstadslänken, från Kristianstad C till Näsby. Få en genare och snabbare kollektivtrafikförbindelse till bl a Näsby, Högskolan och det nya badhuset.

• K3 Regional superbuss

Kommunen ska medverka till att genomföra framkomlighetsåtgärder enligt det regionala superbusskonceptet på de utpekade SkåneExpressenlinjerna (1, 3 och 4) och på linje 545 inom staden. En lösning som studeras för linje 545 är att dra denna linje via Högskolan och väster om Näsby via Stridsvagnsvägen, samma väg som är föreslagen för ny sträckning av stadsbusslinje 4 i förslaget från linjenätsanalysen. Framkomlighetsåtgärder för SkåneExpressen behövs bland annat i cirkulationsplatsen Snapphanevägen-Södra Boulevarden,

• K4 Kantstenshållplatser på Långebrogatan

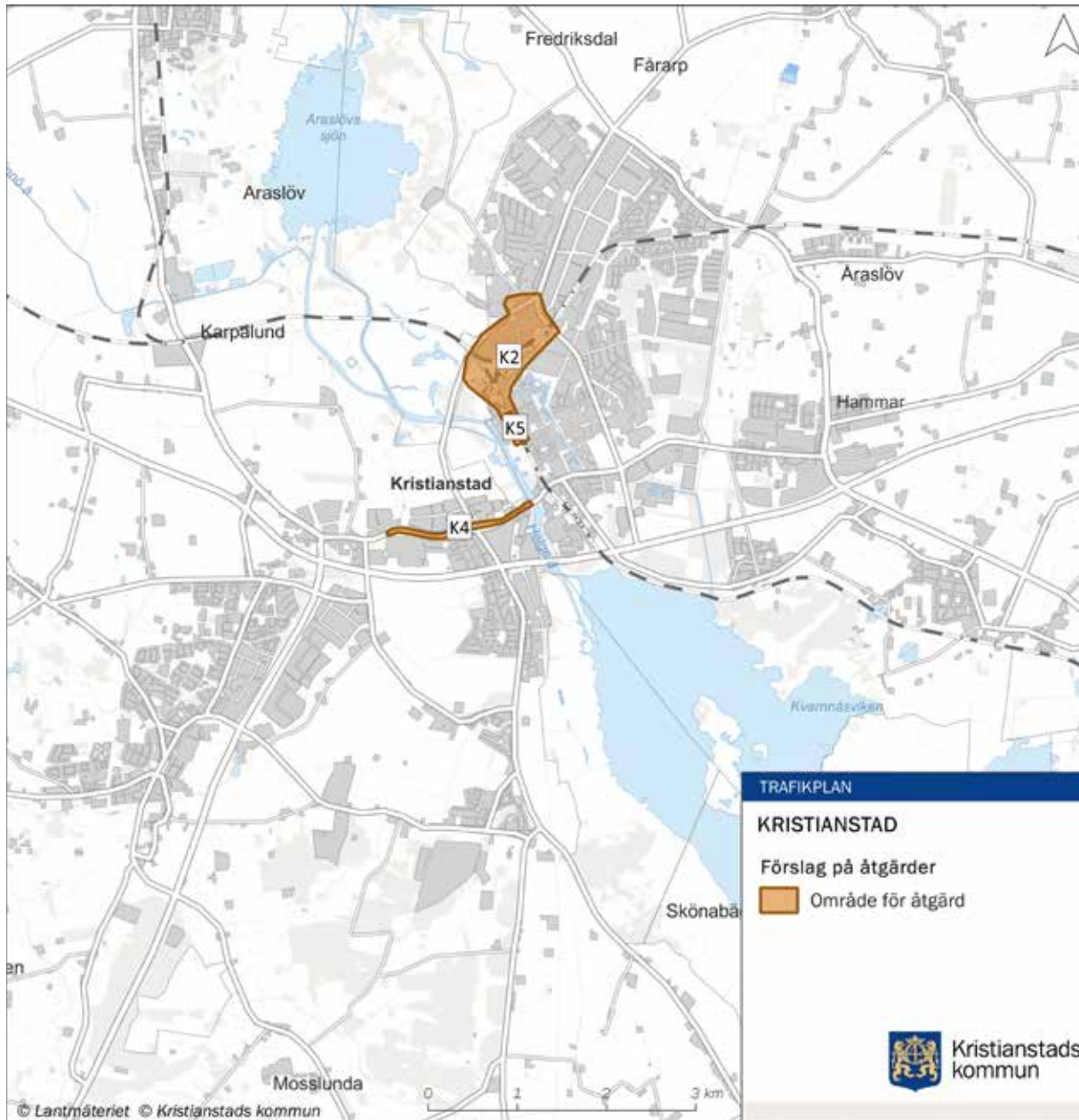
Dagens hållplatser är utformade som fickhållplatser vilket innebär försämrad komfort och framkomlighet för busstrafiken. Hållplatserna Odalkyrkan och Långebro bör därför byggas om till kantstenshållplatser där bussarna har rak inkörning. Åtgärderna gör i samband med att Långebrogatan byggs om till stadsgata (Åtgärd B5).

• Plan för upprustning av hållplatser

En plan för att uppgradera samtliga hållplatser i enlighet med Skånetrafikens hållplatshandbok bör tas fram. Detta ingår som en del i den övergripande åtgärden U4.

• K5 Utredning Kristianstad C

Identifiera den samlade problembilden på Kristianstad C. Ta fram åtgärder för att få ett fungerande resecentrum där konfliktsituationer minimeras.



Åtgärder kollektivtrafik.

Biltrafik

FÖRUTSÄTTNINGAR

Huvudvägnätet för biltrafik i staden presenteras i bilden till höger. Som beskrivits i det inledande kapitlet för staden finns barriärer i form av bland annat vattendrag och järnväg. I den östra delen av staden finns fem plankorsningar mellan väg och järnväg som skapar tidsmässiga fördröjningar och ökad risk för olyckor. Dessa korsningar framgår av bilden nedan.



Järnvägen genom Kristianstad med plankorsningarna i nordöstra delen av staden markerade.

FLÖDEN MED BARRIÄR- OCH BULLERPÅVERKAN

Huvudnätet omges i stor utsträckning av bebyggelse, särskilt i de centrala delarna. Risken är då stor att andra trafikslag som gående och cyklister drabbas av svårigheter att korsa avsnitt med höga flöden. Normalt uppkommer sådana problem vid biltrafikmängder som ligger över 8000 bilar per dygn för vuxna trafikanter och 40 km/tim, men betydligt lägre för barn och äldre. Bullernivån beror också på bilflödets storlek

och hastighet, men påverkas även av hur nära vägen bebyggelsen ligger. Som exempel kan nämnas att vid hastigheten 40 km/tim och flödet 8000 bilar per dygn uppgår bullernivån till strax över 60 dBA om husen ligger ca 10 m från väggkant. Exempel på högtrafikerade gator som kan utgöra barriärer och generera höga bullernivåer visas i kartan på sidan 22.

FRAMKOMLIGHET

Bilden som följer visar på korsningar och strategiska noder som har höga belastningar redan i nuläget. Belastningarna anges som belastningsgrad, dvs förhållandet mellan aktuell trafikbelastning (trafikflöde) och vad korsningen i sin nuvarande utformning maximalt kan klara av. Värden över 0,8 indikerar att köbildningar börjar uppkomma under högtrafik, normalt eftermiddagens maxtimme. Ju närmare värdet 1,0 desto längre köer. Med strategiska noder menas knutpunkter i det samlade trafiksystemet, alltså punkter (korsningar) där alla trafikslag förekommer. Korsningen mellan Allégatan-Härlövsängaleden och Långebrogatan är ett sådant exempel.



Korsningar med höga belastningsgrader.

Flera korsningar i stråket längs Långebrogatan och Södra Boulevarden har hög belastning, bland annat då detta är det enda lokala stråket för rörelser i väst-öst. Med hänsyn till samspelet mellan väg E22 och stadens bilnät är det viktigt att trafikplatserna kan erbjuda tillräcklig kapacitet. Nuvarande avfart från öster i trafikplats Härlöv och från öster och väster i trafikplats Vilan är exempel på bristande kapacitet.

ANALYS

SWOTANALYS

I SWOT-analysen nedan summeras bilnätets styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

Bilnätets styrkor

- Tillgången till E22 med 4 trafikplatser inom stadsområdet
- Förbindelser finns till regionala vägar. Omgivande orter har god tillgänglighet till staden
- Större delen av bilnätet är redan på plats
- Rimlig maskvidd (täthet) öster om Helgeå
- Rörelserna i nord-syd fördelas på flera stråk, särskilt öster om Helgeå
- Lättorienterat

Bilnätets svagheter

- Få kopplingar mellan områden i väst/nordväst och övriga staden
- Rörelser väst-öst koncentreras till det enda lokala stråket längs Långebrogatan och Södra

Boulevarderna. Till detta två faktorer som ökar trycket på Långebrostråket:

- Norra delen av Öllsjö kopplas mot staden via Slättängsvägen till Långebrogatan
- Väg 19 ansluts till stadens bilnät via Långebrogatan
- Starka barriärer i form av vatten och järnväg
- Motorvägen E22 bryter sambanden mellan områden i norr och söder
- Härlövsängaleden har karaktär av förbifart med begränsad kontakt med omgivande bebyggelse. Därmed också försämrade funktion i bilnätet som helhet
- Delar av bilnätet är dåligt utnyttjat genom enkelsidig bebyggelse, t ex längs Gustav Hellströms väg
- Strategiska noder i bilnätet är högt belastade, vilket påverkar alla trafikslag

Möjligheter

- Förändrad fördelning på färdmedel med stöd av fyrstegsprincipen
- Strategiska kompletteringar i form av förbättrade korsningspunkter och utvalda länkar

Hot

- Högt belastade strategiska noder
- De inledande stegen i fyrstegsprincipen förmår inte hantera en stark stadsutveckling
- God tillgänglighet från omgivande orter kan skapa bilberoende

BILNÄTET

Trafikstrategin formulerar flera utmaningar för vad som ska åstadkommas i bilnätet. De strategier som

redovisas handlar mest om parkering vilket är naturligt eftersom parkeringen är ett viktigt och effektivt styrmedel. Parkering behandlas i ett eget kapitel. I detta avsnitt ligger fokus på hur biltrafiken ska röra sig i de centrala delarna och på vilket sätt det påverkar parkeringen.

På en övergripande nivå kan man konstatera att nätverket för biltrafiken är förhållandevis svagt utvecklat, vilket bland annat beror på att Helgeå samt järnvägen och bangården skapar svårigheter att knyta ihop Härlövsängaleden med Västra Boulevarderna. I öster ligger Gustav Hellströms väg i utkanten av stadsbebyggelsen. Funktionen blir närmast enkelsidig. Av detta följer att Västra Boulevarderna och Snapphanevägen får en tyngre roll i bilnätet och mer trafik att hantera. Mellan dessa två huvudstråk löper Råbelövskanalen som mynnar ut i Helgeå strax söder om Långebrogatan. Inom centrala staden, mellan de två stråken, finns det 7 broar på en sträcka av ca 2 km.

Via båda dessa stråk kan man i dagsläget nå den i särklass största enskilda parkeringstillgången inom city, Galleria Boulevard med 1100 bilplatser. Stråken knyter i söder an till Långebrogatan-Södra Boulevarderna, som är det enda huvudstråket inom staden i väst-östlig riktning. Båda dessa korsningar är högt belastade.

Båda är strategiska eftersom de inte bara hanterar biltrafik, utan även de prioriterade trafikslagen gång, cykel och buss.

TIDIGARE UTPEKADE STRÅK

Det kan alltså finnas skäl att pröva om nya länkar i bilnätet ska till för att hantera stadens tillväxt. Analysen görs med utgångspunkt från de förslag till nya länkar som redovisats i den tidigare fördjupade översiktsplanen för staden, se figur på nästa sida. I analysen ingår också resultatet av den kompletterande utredningen för Västra Kristianstad 2016-09-19, blå färg.

Länk 1 i bilden på nästa sida redovisar en alternativ sträckning av väg 19 mellan Karpalund och en ny trafikplats på väg 21. Länken har funnits med i vägutredning för väg 19 från 1994 som Trafikverket (Vägverket på den tiden) gjort. Länk 1 är inte den prioriterade sträckningen för väg 19 enligt kommunen.

Länk 2 redovisar en ny koppling från Öllsjö/Vä mot väg 21 och väg 19 vid Karpalund. Länken är en del av den koppling som behandlats för länk 1 ovan. Länk 2 får en egen bedömning eftersom det nu främst handlar om en lokal funktion för bebyggelsen inom Öllsjö och Vä. Enligt tidigare utredningar får länk 2 ett flöde på ca 3000 bilar per dygn. Varifrån dessa kommer framgår inte tydligt, men minst 25 % är regional trafik från väster, samt sannolikt ett mindre antal regionalt från söder.

En stor del av den lokala trafiken kommer från ny bebyggelse i norra delen av området. Länken medför förhållandevis små omfördelningar i nätet. Grundfrågan är dock vad länk 2 tillför i stadens trafiknät. Frågan sammanhänger med vad de andra trafikslagen kan erbjuda och vad länken kostar i form av pengar och mark. Bedömningen är att det är inte längst ute i väster man ska bygga nätverk som huvudsakligen inriktar sig på lokal biltrafik. Flödet (nyttan) torde inte heller motsvara kostnaderna.

Länk 3 redovisar en alternativ sträckning för väg 19 mellan Härlöv och Karpalund. Länken har funnits med i vägutredning för väg 19 från 1994 som Trafikverket (Vägverket på den tiden) gjort. Länk 3 är fortfarande aktuell som sträckning för väg 19.

Länk 4 redovisar en ny koppling från den nya sträckningen för väg 19 (länk 1) till dess befintliga sträckning (Karpalundsvägen). Länk 4 är endast aktuell om länk 1 byggs.

Länk 5 redovisar en förlängning av Kung Knuts väg över väg 21 till Ringelikorsvägen. Förbindelsen ger en direkt koppling mot handels- och verksamhetsområden

i norra Härlöv, som kan användas av i princip alla trafikslag. Den ger också bra kontakt med trafikplats Härlöv och mot väg 19 norrut via länk 4.

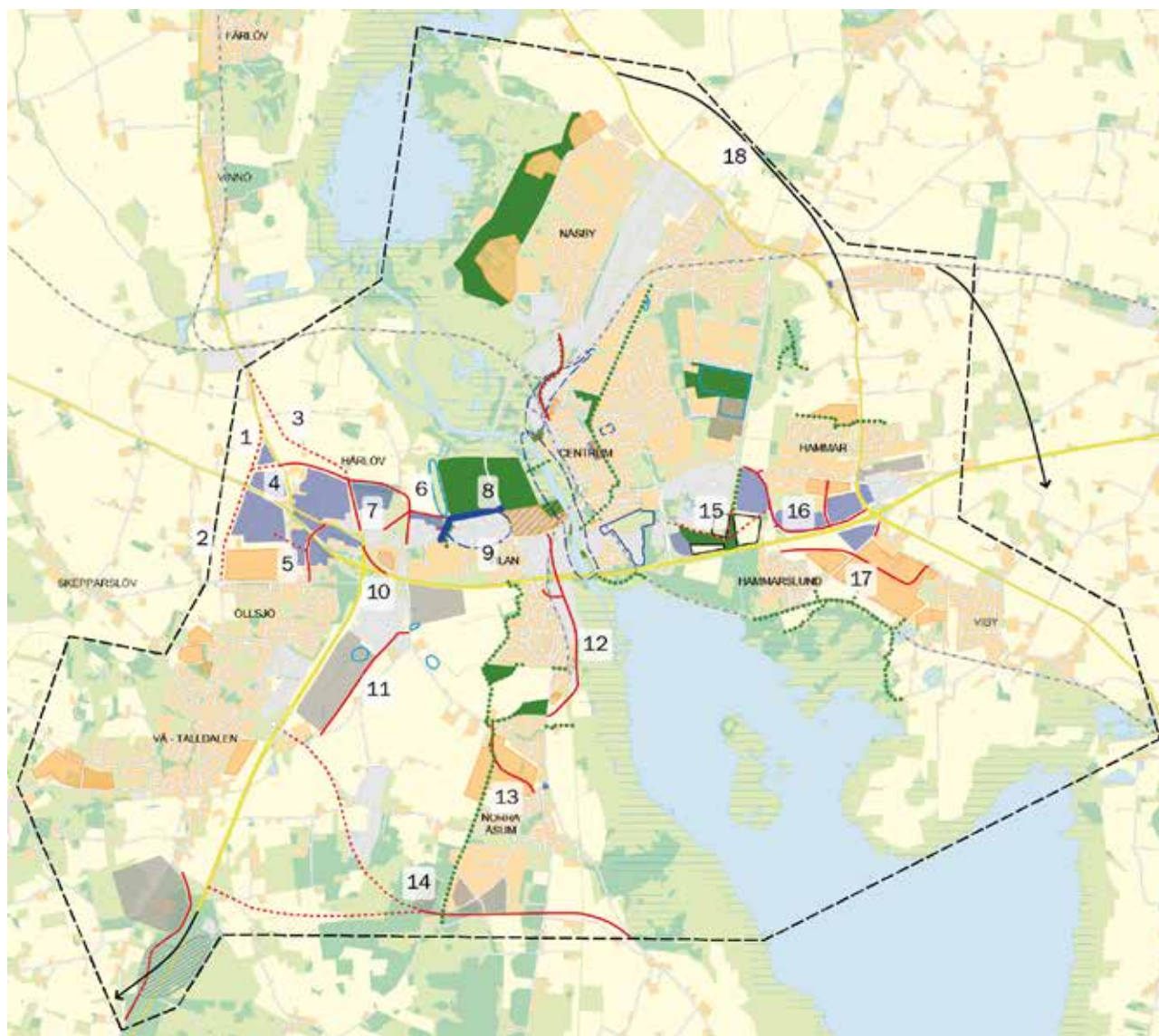
Trafikutredningen från 2008 visar att förbindelsen ger god avlastning av Slättängsvägen och korsningen vid Långebrogatan.

En detaljplan för bron samt ombyggnad av trafikplats Härlöv togs fram 1996. Bron skulle kunna användas även för busstrafiken på linje 2 vilket skulle ge bättre kollektivtrafik till Härlövs handelsområde. Förbindelsen innebär att nätverken kan utvecklas för flera trafikslag och den gör alltså god nytta i det samlade trafiksystemet.

Länk 6 i den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad pekats Härlöv ut för omfattande utbyggnad av handel och verksamheter. För att stödja denna utveckling har det framtida trafiknätet på Vilan och Härlöv utretts i flera omgångar. En central fråga är omvandlingen av Långebrogatan till en stadsgata och hur avlastningen av denna ska ske. En utpekad åtgärd är en ny väg norr om Vilan parallellt med Långebrogatan, de så kallade Vilanleden.

Länk 6 motsvarar Vilanleden och dess planerade utveckling. Behovet av Vilanleden har utretts i olika omgångar, senast hösten 2016. Slutsatsen i den senaste utredningen är att Vilanleden som helhet inte behövs utan att det räcker med den östra delen, Vilanleden etapp 1 (se länk 8). Vilanleden etapp 1 har en utformning som gör det möjligt att bygga ut hela trafikleden om verksamheterna och biltrafiken utvecklas på ett sådant sätt att den fullständiga länken behövs. Markreservat för länk 6 bör behållas även om åtgärden inte bedöms som aktuell nu.

Länk 7 redovisar förbindelser till Vilanleden. För att Vilanleden ska fungera krävs lokala kopplingar, ett lokalt nätverk, som förmedlar utbytet mellan Vilanleden och målpunkterna i omgivande områden samt övriga delar av bilnätet. Om Vilanleden inte behövs så behövs



Förslag på insatser i FÖP Staden samt kompletterande utredning för Västra Kristianstad 2016-09-19.

heller inte dessa förbindelser. Länken mellan Sävvägen och Rörvägen är ett undantag. Den får inte byggas ut på grund av alla verksamheter längs dessa två gator som gör att det finns många in- och utfarter, vilket gör det olämpligt med ett högt trafikflöde. Markreservat för länk 7 bör behållas.

Länk 8 redovisar Vilanleden etapp 1, sträckning och principiell utformning framgår av bilden till höger. Vägens främsta uppgift är att avlasta Långebrogatan och att förbereda en framtida omvandling av befintliga områden längs Långebrogatan. Längs vägen löper nya länkar i cykelnätet, som siktar på att skapa en gen och attraktiv förbindelse till stationen och centrala staden.

Länk 9 redovisar en ombyggnad av Långebrogatan till stadsgata. Ombyggnaden syftar till att förbättra kontakten mellan befintlig bebyggelse söder om Långebrogatan och områden norr om gatan. Samtidigt tonar förändringen till stadsgata ner gatans nuvarande funktion, vilket får en styrande effekt på trafikens fördelning. Fler väljer Vilanleden etapp 1, särskilt på väg mot infartsparkeringen och norrut längs Härlövsängavägen.

Länk 10 redovisar en ny avfartsramp från E22 öster vid trafikplats Härlöv. Nuvarande principutformning och läget för den kompletterande avfartsrampen framgår av figuren nedan.



Principskiss ny ramp från E22



Principskiss på Vilanleden etapp 1 (länk 8)

Idag går avfartsrampen i klöverbladsform upp mot Malmövägen. Flödet är högt på Malmövägen och kommer att växa framöver. Redan idag kan det vara svårt att svänga vänster från rampen och den nya rampen ökar framkomligheten avsevärt. Nuvarande avfartsramp används i framtiden enbart för högersvängande trafik längs E22. Bedömningen är att ytterligare ombyggnader inte behöver göras, vilket skiljer sig från tidigare utredningar där man även har föreslagit en ny, separat påfartsramp mot öster. Åtgärden utreds i samband med åtgärdsvalsstudie för trafikplats Härlöv som Trafikverket gör under år 2019.

Länk 11 redovisar Ängamöllans väg, en ny gata vid framtida verksamhetsområde. Gatan är under utbyggnad. Den utgår i norr från Linjevägen-Kabelvägen, passerar det nya verksamhetsområdet på utsidan och ansluter i söder till Klabbarpsvägen och Annedalsvägen.

Länk 12 redovisar en förbifart mellan Hedentorp och Helgedal. Förbifarten har studerats i en trafikutredning år 2014 och slutsatserna var att den behövs för att få en långsiktigt acceptabel bullermiljö och trafiksäkerhet kring Åsumvägen. Utan åtgärder som minskar trafiken

på Åsumsvägen bör fortsatt exploatering söder om Hedentorp undvikas. Målet i genomförd utredning var att finna en lösning som minskar framför allt den tunga trafiken, minskar barriäreffekten och gör att bullernivåerna hålls under riktvärdena. Vid tillfället för utredningen var trafikmängden 9000 fordon per dygn och skyltad hastighet 50 km/tim, vilket gav bullernivåer över 60 dBA.

Genomförd utredning redovisar inget alternativ till en helt ny förbifart, exempelvis vad som kan göras om man använder banan för den numera nedlagda järnvägen. Eftersom en ny förbifart räknas som en steg 4-åtgärd enligt fyrstegsprincipen finns skäl att undersöka alternativa lösningar. Principskissen i bilden till höger innebär att korsningen mellan Åsumvägen och Hedentorpsvägen byggs om till cirkulationsplats, och att Åsumvägen därefter går in i skilda banor, där den södergående banan flyttas till östra delen av nuvarande väg och nordgående bana nyanläggs på gamla banvallen tillsammans med en mittremsa på 3 meter. Öster om gatan anläggs på norra delen en ny cykelbana som tillsammans med busstrafiken fortsätter mot centrum via den gamla järnvägsbron.

Den nya sektionen innebär tillsammans med hastigheten 40 km/tim att bullernivåerna beräknas sjunka till ca 60 dBA. Mittremsan gör att det också blir lättare att passera vägen i den norra delen och vid cirkulationsplatsen. Längs hela sträckan bör passager hastighetssäkras till 30 km/tim.



Principskiss på alternativ till förbifart Hedentorp-Helgedal

I dagsläget finns ett befintligt hus i norra delen som i skissad lösning medför att körbanorna delas i norr, vilket i sin tur också medför att busstrafiken delas. Delningen påverkar dock inte hållplatsernas läge.

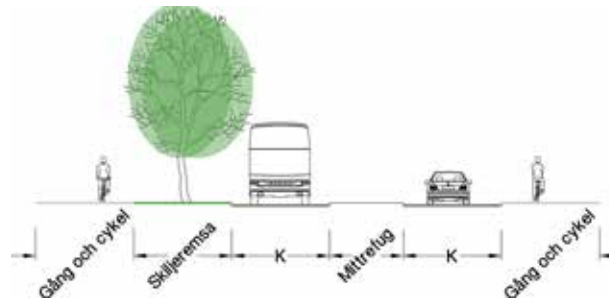
Skiljeremsa är en "multiyta", som kan användas för träd, lågt bullerskydd, hållplatser med väderskydd, angröring med bil, cykelparkering.

Det vore önskvärt att styra biltrafik mot centrum via Hedentorpsvägen för att avlasta korsningen vid Långebrogatan/Allégatan. Cirkulationsplatsen kan underlätta något i kombination med ökad trängsel vid trafikplats Vilan respektive korsningen mellan Allégatan och Långebrogatan.

En elliptisk utformning av cirkulationen riktad mot Hedentorpsvägen kan också bidra, se bilden ovan.

Det kan alltså finnas skäl att studera andra alternativ än en ny förbifart, som förutom hög anläggningskostnad

riskerar att påverka skyddsvallen samt skyddsvärda natur- och vattenområden. Bussförbindelsen är en möjlighet som är beroende av hur linjenätet kommer att se ut i framtiden. Om bullernivåerna långsiktigt ska sänkas så kan man välja mellan fönsterbyten eller bullerplank på sträckan söder om Hedentorpsvägen.



Möjlig sektion för Åsumsvägen genom Hedentorp

Länk 13 redovisar en ny väg vid Åsumtorp. Förbindelsen är en del av ny exploatering och tillför inget till det övergripande huvudnätet inom tätorten.

Länk 14 (A3-leden) redovisar två sträckningar för en ny koppling mellan Åhus/Åhus hamn och E22. Befintlig koppling har brister i form av låg standard och ställvisa passager av bebyggelse. Kopplingen ska ansluta till den nya sträckningen av E22 mellan Sätaröd och Vä. En översiktlig trafikanalys har gjorts för de två alternativen, nord respektive syd, förutsatt att utbyggnaden av E22 är färdig.

Trafikmängden på de nuvarande länsvägarna uppgår till 1100-1200 bilar per dygn. Den nya sträckningen av E22 innebär enligt modellberäkningarna att trafik från Åhus väljer Annedalsvägen mot E22 och länsvägarna i söder mot Tollarp. Flödet på länsvägarna minskar då med ca 450 fordon per dygn. Om A3-syd byggs så tar den i princip över trafiken mot E22 från Annedalsvägen, i övrigt sker inga större förändringar. Mer intressant är att A3-syd tycks minska flödet längs Åsumsvägen med

ca 1000 bilar per dygn. A3-nord medför att trafik mot både E22 och Tollarp väljer det norra alternativet och att avlastningen på Åsumsvägen halveras till ca 500 bilar per dygn.

Bedömningen är att genomförda analyser inte ger tillräckliga motiv för en helt ny väg mellan Åsumsvägen och E22. Även i detta fall bör man enligt fyrstegsprincipen först undersöka möjligheterna till begränsade åtgärder, exempelvis förbifart vid Gårds Köpinge och rakare koppling vid Ugerup. Utöver detta behövs en kontroll av bärighet. Eventuella åtgärder måste oavsett föregås av en åtgärdsvalsstudie.

Länk 15 redovisar en upprustning och förlängning av Ringvägen. Dess främsta egenskap är att förbindelsen förstärker nätverket något i väst- östlig riktning. Effekten är dock liten. Förbindelsen får huvudsakligen ses som en exploateringsgata och inte en del av huvudnätet för bil.

Länk 16 redovisar Fundationsvägen som är under utbyggnad. Viktigast är den föreslagna kopplingen från trafikplats Hammar till Blekingevägen väster om Hammar. Blekingevägen avlastas och den nya bebyggelsen får bra tillgänglighet med direkt koppling till E22 via trafikplats Hammar. Länkarna hänger samman med utvecklingen av Hammar. Nätverksfunktionen är begränsad.

Länk 17 redovisar en ny förbindelse mellan Byholmsvägen och Otto Lindenows väg. Förbindelsen är en del i utvecklingen av ett nytt bostadsområde mellan Viby och Hammarlund. Den nya förbindelsen går centralt genom det nya området och knyter an till Otto Lindenows väg strax söder om E22. Mycket genare kan det inte bli för biltrafiken. Föreslagen sträckning strider dock mot trafikstrategins prioriteringar eftersom det är gång, cykel och buss som ska ha de

genare sträckningarna. Bedömningen är därför att det skisserade stråket enbart ska användas av gående, cyklister och busstrafik. Bebyggelsen bör struktureras efter detta stråk. Biltrafiken får gå via det befintliga vägnätet med de restriktioner som kan uppkomma som följd av det prioriterade stråket och bebyggelsens struktur, exempelvis där biltrafiken på Hammarslundsvägen ska korsa stråket. Här ska gående, cyklister och bussar prioriteras.

Länk 18 redovisar en ny sträckning för väg 118. Sträckningen saknar intresse för tätortens huvudnät som redan har tillräckliga anslutningar till väg 118 för trafik både från norr och söder.

Övriga brister i bilnätet

Korsningen Snapphanevägen/Södra Boulevarden har en hög trafikbelastning, korsningen behöver byggas om för att öka kapaciteten.

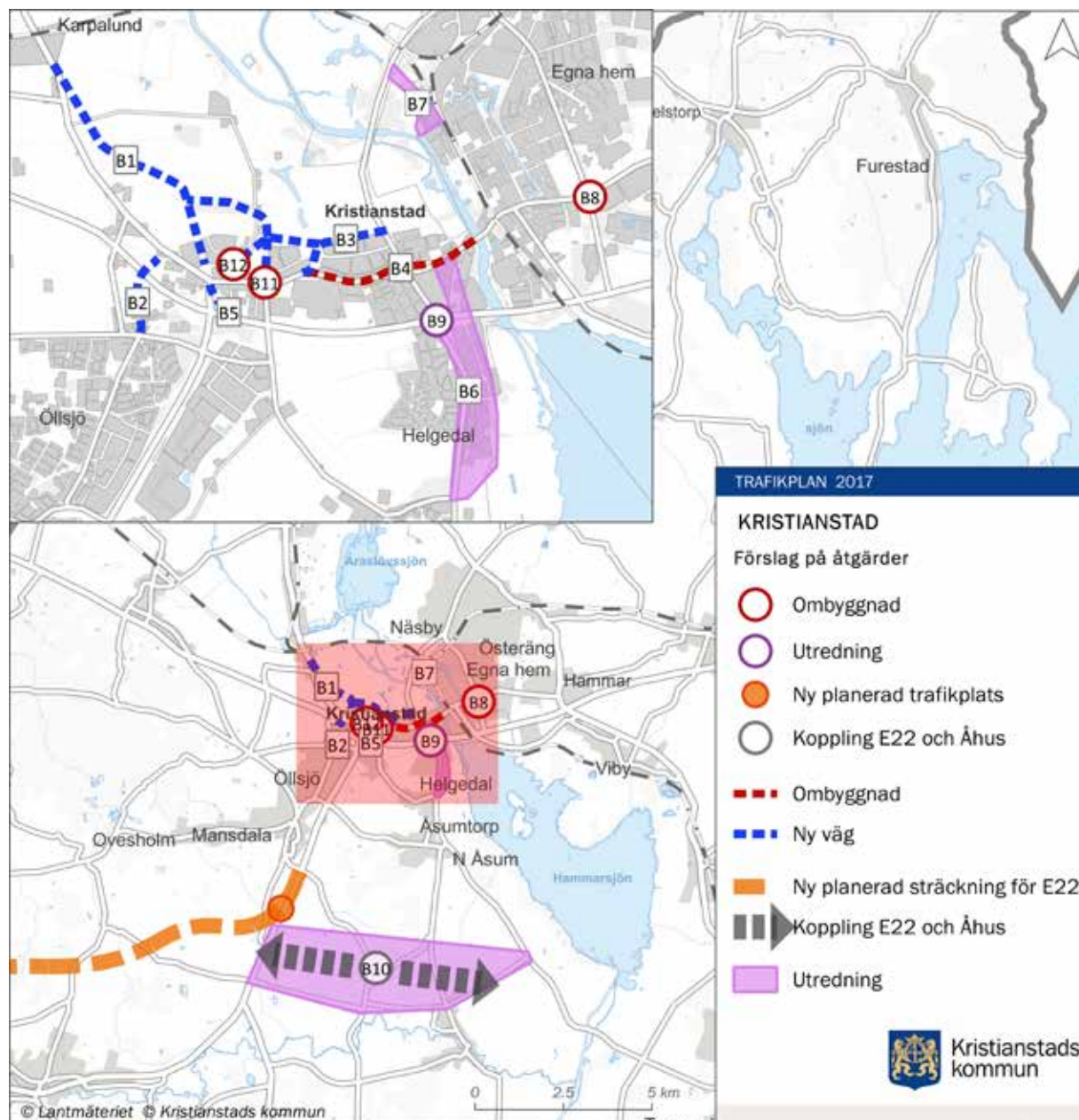
Det finns ett intresse av att utveckla området väster om Kristianstad C, Barbacka området. Eftersom trafiksituationen är ansträngd på Kristianstad C och Tivolibadsgatan, är det olämpligt att öka trafikflödet till området via Tivolibadsgatan. Koppling från Barbackaområdet till Härlövsängaleden bör utredas som möjlig trafikmatning till området.

Trafikplats Vilan har periodvis problem att hantera de trafikmängder som kommer in i trafikplatsen, vilket resulterar i köer ut på E22:an. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för trafikplatsen bör göras för att komma fram till lämplig åtgärd.

ÅTGÄRDER

Baserat på den analys som gjorts föreslås följande åtgärder för biltrafiken:

- **B1** Väg 19 - Östligt alternativ Kristianstad-Karpalund
- **B2** Förlängning av Kung Knuts väg över väg 21 till Ringelikorsvägen
Intressant på längre sikt
- **B3** Vilanleden, kan komma att byggas ut i etapper
- **B4** Ombyggnad av Långebrogatan till stadsgata i samband med omvandling av områden kring Långebrogatan
- **B5** Ny avfartsramp från E22 vid trafikplats Härlöv, utreds i samband med åtgärdsvalsstudie för trafikplats Härlöv som Trafikverket tar fram under 2019.
- **B6** Fortsatt utredning av förbifart Hedentorp-Helgedal
- **B7** Utred kopplingen Härlövsängaleden - Barbacka
- **B8** Ombyggnad av korsningen Snapphanevägen/Södra Boulevarden
- **B9** Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för trafikplats Vilan
- **B10** Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för kopplingen mellan Åhus och E22
- **B11** Ombyggnad cirkulationsplats Långebrogatan/Slättängsvägen
- **B12** Ombyggnad cirkulationsplats Långebrogatan/Herluf Trolles väg



Prioriterade åtgärder i bilnätet.

Bilparkering

FÖRUTSÄTTNINGAR

PARKERINGSANLÄGGNINGAR

I Kristianstad finns ett flertal större parkeringsanläggningar. Kartan till höger visar de största anläggningarna, varav tre är privatägda. Parkeringsanläggningarna som visas i kartan rymmer totalt ca 3 765 bilar, av dessa finns ca 1 600 bilplatser inom en radie av 500 meter från Stora torg. De privata parkeringarna motsvarar ca 35 % av den utpekade tillgången på bilparkering. Kommunen har planer på att bygga ett parkeringshus på Norra Kasern.

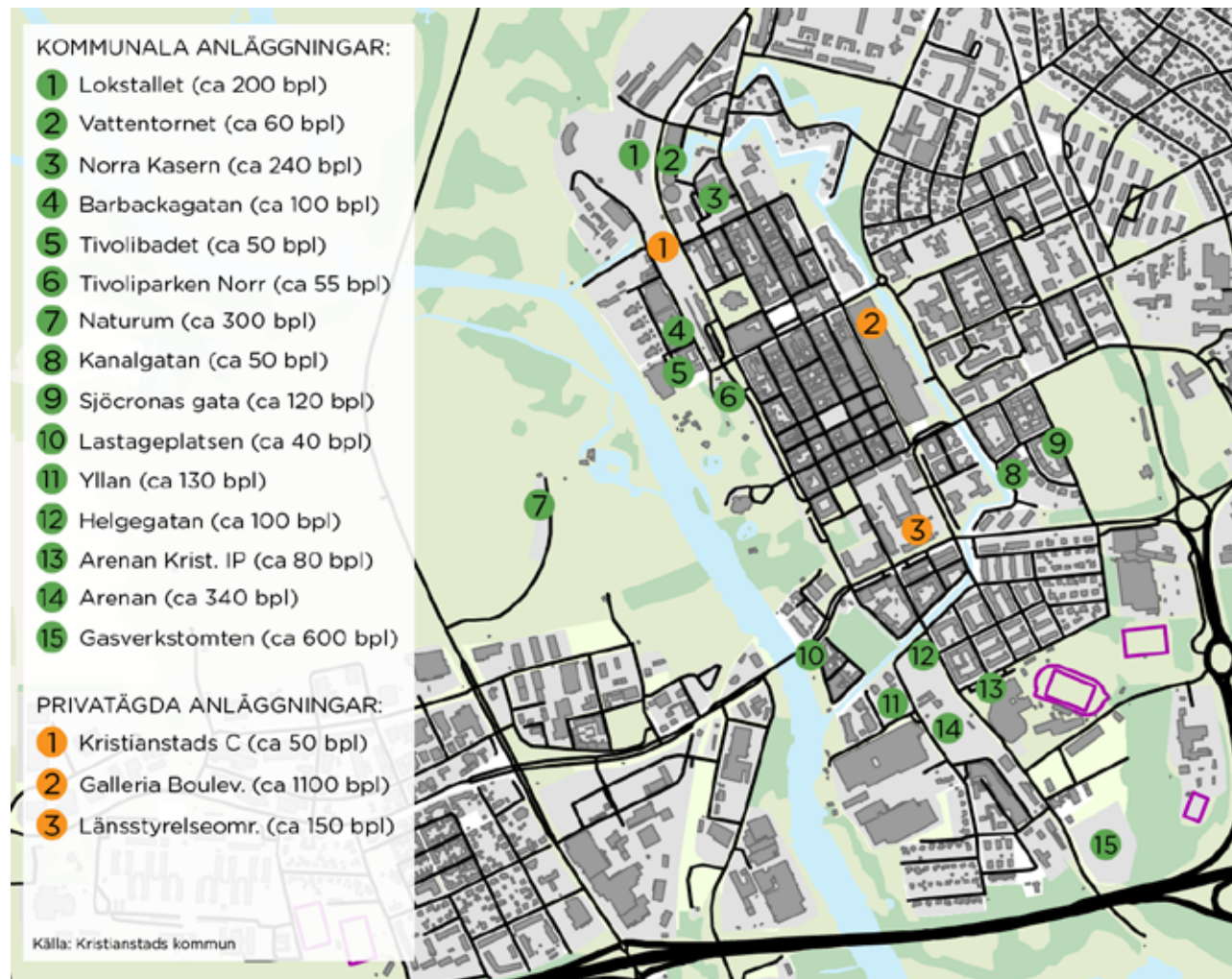
Utöver de utpekade parkeringsanläggningarna finns mindre anläggningar samt parkeringsmöjligheter utmed stadens gator.

BELÄGGNING

Beläggingsgraden på parkeringsplatser i Kristianstad har räknats vid flera tillfällen. Vid en undersökning hösten 2016 var beläggningen i centrum som högst 89 % och som lägst 44 %, med en beläggning på 75 % på helgen. Vissa anläggningar var fulla vid de flesta mättillfällen medan andra hade mycket låg beläggning. En annan undersökning under en lönehelg 2011 visade att det var full beläggning på platserna i centrum men att det fanns mycket ledig parkering väster och norr om stationen samt på Söder. Sannolikt finns det kapacitetsproblem på enstaka anläggningar i centrum medan andra har överkapacitet.

REGLERING OCH TAXOR

Taxor och tidsbestämmelser varierar på parkeringsplatserna i centrum. På kommunens gratisparkeringar är tidsbegränsningen i regel 24



Utpekade parkeringsanläggningar i staden

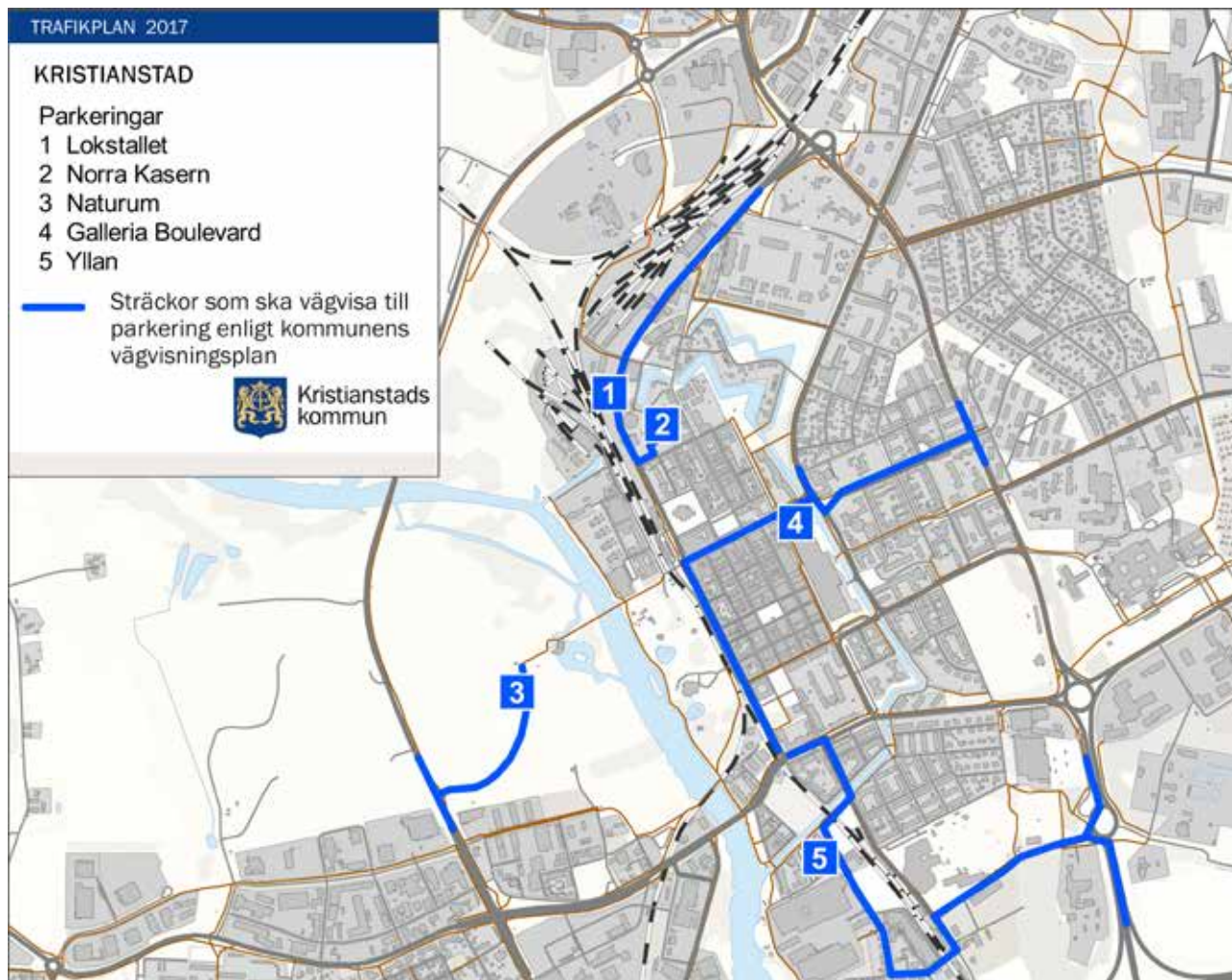
timmar. Det totala utbudet av gratisparkering på de större parkeringsanläggningarna är ca 1 730 bilplatser, vilket motsvarar drygt 45 % av all utpekad bilparkering. Det största utbudet av gratisparkering erbjuds vid Naturum (300 bpl), Arenan (340 bpl) och Gasverkstomten (600 bpl). Gemensamt för dessa anläggningar är att de inte ligger mitt i centrum.

De avgiftsbelagda parkeringsplatserna har en taxa på 4, 6, 10 eller 12 kronor per timme. På några av anläggningarna, t.ex. i närheten av Kristianstads C, finns möjlighet att betala dygnstaxa för långtidsparkering. På vissa gator i staden finns möjlighet att få särskilt tillstånd för boendeparkering och det finns också nyttotillstånd i kommunen.

ANALYS

BELÄGGNING

De beläggingsstudier som genomförts i staden vittnar om att vissa anläggningar är högt belastade medan andra anläggningar används ineffektivt. En optimal beläggingsnivå är omkring 85 % vilket innebär att anläggningen används effektivt samtidigt som det finns kapacitet så att biltrafik inte behöver cirkulera mellan anläggningar när det är fullt. Lösningen är inte att bygga ut de mest attraktiva parkeringsanläggningarna utan att hitta sätt att styra över besökarna till de anläggningar som används ineffektivt idag. Det finns skäl att regelbundet göra beläggingsmätningar för att se hur sådana styrningsåtgärder faller ut. Parkeringsanläggningarna i Kristianstad är spridda i staden och det finns inget parkeringsledningssystem som fördelar bilisterna på ett önskvärt sätt. Sannolikt fylls de mest attraktiva anläggningarna på först, t.ex. de som ligger mest centralt. Kommunens beläggingsstudie visade dock att Galleria Boulevard, som har ett centralt läge och rymmer många bilar, hade relativt låg beläggning. Det kan vittna om att man i första hand väljer markparkeringar på attraktiva lägen.



Utpekade parkeringsanläggningar för vägvisning.

PARKERINGSLEDNING

Styrning av biltrafik till parkering är en central del i att skapa ett välbalanserat trafiksystem, i synnerhet i stadens centrum. Med en tydlig styrning kan man avlasta gator som är känsliga för stora trafikflöden och leda trafiken via gator som är bättre anpassade för detta. I kommunens vägvisningsplan för Kristianstad

föreslås det att vägvisning ska finnas till anläggningarna Galleria Boulevard, Yllan, Lokstallet, Norra Kasern och Naturum (se karta, ovan). Om vägvisningen får önskad effekt kommer söktrafiken till bilparkering i centrum att koncentreras till de gator som avses.

För Lokstallet och Norra Kasern innebär det i huvudsak att trafiken koncentreras till Vattentornsvägen, för

Galleria Boulevard koncentrerad trafik på Götgatan och Kanalgatan, och för Yllan koncentrerad trafik på Västra Storgatan, Hellegatan, Widellsgatan, Uddevägen och Ringvägen. Till Naturum finns inga alternativa färdvägar utan trafiken kommer fortsatt att gå via Härlövsängaleden.

För att skapa yteffektiva parkeringsplatser är parkeringshus ett bra alternativ. Idag har Kristianstad ett parkeringshus i Galleria Boulevard. I samband med pågående detaljplanering i söder samt bangårdsområdet så bör kommunen titta på placering av p-hus i dessa områden.

Vägvisningsplanen föreslår endast att vägvisning till angivna parkeringsanläggningar sker med skylt som visar parkeringens namn, ingen information om antal platser eller avgift kommer att finnas på skyltarna. Det föreslås inte något digitalt parkeringsledningssystem som visar aktuell information om hur många platser som finns tillgängliga just nu. Erfarenheter från andra håll visar att sådana system uppskattas av brukarna och att det leder till mindre söktrafik.

TAXOR

I jämförelse med kommuner som är av likvärdig befolkningsstorlek som Kristianstad (Karlstad, Växjö, Kungsbacka, Solna och Luleå) varierar parkeringsavgifterna från 0 kr/h till 18 kr/h. Av de nämnda jämförelsekommunerna är det endast Kungsbacka samt de yttre parkeringszonerna av Karlstad och Växjö som har en taxa under 6 kr/h. I övrigt har de centrala delarna av nämnda kommuner en parkeringsavgift på ca 12-18 kr/h. I jämförelse kan parkeringsavgiften i Kristianstads centrala delar upplevas som låg.

Taxor för parkering är ett styrmedel som bör användas på ett medvetet sätt för att styra trafiken till olika anläggningar. I centrum finns skäl att ha högre taxor än längre ut i staden, dels då mycket biltrafik lätt

koncentreras till centrum och dels då det ofta finns bra alternativ till att köra bil till centrala målpunkter. Gratisparkering i centrum är något som ofta efterfrågas av handelsaktörer. Studier har visat att gratisparkering troligen har låg effekt på handeln, ju längre man kan stå gratis desto sämre blir omsättningen på parkeringsplatser vilket kan innebära färre kunder. Exempel på när gratisparkering är ett bra incitament är när det gäller pendlingsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknära lägen då det möjliggör att resa kollektivt delar av resan.

I Kristianstad finns flera anläggningar med gratis parkering, i regel ligger dessa utanför stadens centrum. Långtidsparkering erbjuds nära Kristianstads C. Pendlarparkeringar längre ut i staden, t.ex. vid Vä, bör vara gratis för att uppmuntra fler att ta buss en del av resan. Taxorna bör vara konsekventa och enkla att förstå, samt ha en tydlig koppling till respektive parkeringszon i staden. Inom respektive parkeringszon bör taxan vara enhetlig.

En viktig skillnad mellan kommunal och privat parkering är att privata ägare kan välja att reglera sin parkering som de vill och att kommunen därmed har sämre möjlighet att använda styrmedel för att påverka sådan parkering. Det kan till exempel innebära svårigheter att skapa ett sammanhållet system för taxor och tidsbegränsningar.

PARKERINGSNORM

Parkeringsnormer för Kristianstads kommun, antagen av Kommunfullmäktige 2018-10-09, är ett viktigt steg i att skapa ett hållbart parkeringssystem. Parkeringsnormerna styr mot samma mål som trafikstrategin och trafikplanen. Det kan också finnas skäl att ta fram en särskild parkeringsplan som fördjupning av trafikstrategin. Som en del i ett flexibelt parkeringssystem bör även samnyttjande av parkering (att olika brukare använder samma parkeringsplats vid olika tider på dygnet) och parkeringsköp möjliggöras.

Det kan t ex vara önskvärt att samla upp biltrafiken i ett område i ett parkeringshus för att undvika att biltrafik sipprar in på lokalgator i området. När exploatering sker i ett sådant område kan det vara bättre att parkeringsköp sker i parkeringshuset än att markägaren ska anordna parkeringsplatser på den egna fastigheten. Om parkeringshuset hanterar parkering för både bostäder och verksamheter ökar möjligheten till samnyttjande vilket innebär att färre parkeringsplatser behöver anordnas och att det blir en mer effektiv markanvändning i staden. Kommunen har därigenom möjlighet att påverka trafikutvecklingen i staden och samtidigt gynna exploatörerna.

ÅTGÄRDER

Baserat på analysen föreslås följande åtgärder, varav samtliga ska utföras av Kristianstads kommun om inte annat anges:

• P1 Redovisning parkeringsanläggningar

Sammanställ en redovisning av samtliga parkeringsplatser (samlade anläggningar samt gatuparkering) i staden med uppgift om antal bilplatser, ägare/förvaltare samt huvudsaklig målgrupp för parkering.

• P2 Beläggingsstudier och parkeringsboksut bilparkering

Genomför regelbundet (t.ex. årsvis) beläggingsstudier på samtliga bilplatser i staden. På de privata parkeringsanläggningar som är öppna för allmänheten krävs samordning så att studierna sker likartat. Mätningarna bör spegla olika tider på dygnet och veckan. Med jämna mellanrum kompletteras beläggingsstudierna med nummerskrivningsräkning av de parkerade bilarna.

Ta fram ett årligt parkeringsboksut baserat på genomförda beläggingsstudier. Följ och redovisa den förändring som kan ha skett. De är nummerskrivning

har gjorts görs en särskild analys av vilken målgrupp (baserat på var fordonets ägare är bosatt) som attraheras av stadens olika parkeringsanläggningar.

- **P4 Vägvisning**

Verkställ vägvisning till utvalda parkeringsanläggningar.

- **P5 Digitalt parkeringsledningssystem**

Utveckla på sikt ett parkeringsledningssystem som visar beläggning på utvalda anläggningar i realtid.

- **P6 Taxor**

Gör en översyn av parkeringstaxor i staden. Utgå från de parkeringszoner som finns och skapa eventuellt områden inom zonerna. Parkeringstaxorna ska samspela med den nya parkeringsnorm som tas fram. Det finns skäl att höja avgiften på parkering i stadens centrala delar, gratisparkering i centrum bör inte finnas. Arbetet bör ske samordnat med privata parkeringsaktörer för att försöka uppnå en jämn struktur inom varje zon.

- **P7 Utredning av boendeparkering**

Utred hur befintlig boendeparkering nyttjas idag samt vilket behov av boendeparkering som finns i olika delar av staden. Utredningen bör inkludera en inventering av antalet platser som omfattas av boendeparkering idag, hur städdagarna är fördelade och hur beläggningen ser ut.

- **P8 Utredning av möjlighet till omvandling av parkeringsytor**

Ta fram en plan för hur vi kan ersätta dagens markparkering med exempelvis parkeringshus. Syftet är att frigöra attraktiv mark för bebyggelse.

Cykelparkering

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH ANALYS

Ofta analyseras och utvärderas cykelparkering inte i samma utsträckning som bilparkering. Ett skäl till det kan vara att cykeltrafik inte skapar lika stora problem för städer som biltrafik. Det finns dock skäl att inventera och redovisa de cykelplatser som vänder sig till allmänheten, i synnerhet i anslutning till viktiga målpunkter. Någon sådan redovisning finns inte hos Kristianstads kommun. Vid lokalisering av cykelparkering är det viktigt att utgå från var det finns starka cykelstråk och var det finns målpunkter. Kommunen har låtit mäta cykeltrafiken på utvalda stråk i staden vilket kan utgöra en utgångspunkt för var de starka stråken finns, liksom de stråk som pekas ut som viktiga cykelvägar i denna trafikplan. Vid resecentrum, större bytespunkter med kollektivtrafik, torg och andra mötesplatser i centrum är det av stor vikt att det finns cykelparkering i tillräcklig omfattning och av god kvalitet.

Cykelparkering av god kvalitet är en viktig faktor för att fler ska välja att cykla. Kraven för hur cykelparkeringen bör vara utformad och lokaliserad skiljer sig dels beroende på cyklistens ärende, dels beroende på hur länge cykeln ska stå parkerad och dels beroende på typ av cykel. Att kunna parkera sin cykel säkert är väldigt viktigt, speciellt nu när det blir fler och fler elcyklar så är det viktigt att folk kan känna sig trygga när de parkerar cykeln. För att säkerställa att cykelparkering utformas och lokaliseras på ett optimalt sätt är det av vikt att kommunen har principer för detta. Nedan ges ett förslag till funktionskrav för cykelparkering i Kristianstad. Riktlinjerna för korttidsparkering avser platser som används för kortare ärenden, t.ex. i anslutning till butiker eller allmänna serviceinrättningar. Långtidsoch nattparkering avser platser där cykeln parkeras

under en hel dag eller längre. En god beläggning för cykelparkering är enligt funktionskraven högst 80 %. Till skillnad från bilparkering innebär inte en fullbelagd cykelparkering att det skapas söktrafik till andra anläggningar, utan konsekvensen blir istället att parkering sker utanför avsedda cykelställ. Det kan skapa röriga situationer och utgöra hinder på gång- och cykelbanor, framför entréer och på andra platser där det är olämpligt.

ÅTGÄRDER

Baserat på analysen föreslås följande åtgärder, varav samtliga ska utföras av Kristianstads kommun om inte annat anges:

• P9 Redovisning cykelparkering

Sammanställ en redovisning av samtliga cykelparkeringar på allmän platsmark i staden samt eventuella cykelparkeringar som finns på kvartersmark men vänder sig till allmänheten, med uppgift om antal cykelplatser, ägare/förvaltare, skick/utformning, samt huvudsaklig målgrupp för parkering.

• P10 Beläggingsstudier cykelparkering

Genomför regelbundet (t ex vart tredje år) beläggingsstudier på samtliga cykelplatser i staden (som vänder sig till allmänheten). På eventuella cykelparkeringar som är privata men tillgängliga för allmänheten krävs samordning så att studierna sker likartat. Mätningarna bör spegla olika tider på dygnet och veckan.

• P11 Åtgärdsplan för cykelparkering

Ta fram en åtgärdsplan för cykelparkering baserat på inventeringarna ovan där det framgår vilka

cykelparkeringar som behöver utökas och i vilken omfattning. Utgångspunkten bör vara starka cykelstråk och målpunkter som lockar besökare, t ex kollektivtrafiknoder och offentliga mötesplatser.

• P12 Funktionskrav för cykelparkering

Fastställ funktionskrav för cykelparkering, t ex enligt det förslag på riktlinjer för cykelparkering som anges i tabellen till höger. Funktionskraven ska användas som utgångspunkt när ny cykelparkering anordnas eller när befintlig cykelparkering rustas upp/utökas.

RIKTLINJER FÖR CYKELPARKERING

	Korttidsparkering	Långtids-/nattparkering
Högsta beläggingsgrad	Högst 80 %	Högst 80 %
Lokalisering	Inom 25 m från målpunkt	Inom 100 m från målpunkt
Trygghet	Cykelparkeringen ska vara upplyst och placerad där det är rörelse under större delen av dygnet.	Cykelparkeringen ska vara upplyst och placerad där det är rörelse under större delen av dygnet. Det bör finnas möjlighet att låsa in cykeln eller övervakning.
Säkerhet	Det ska vara möjligt att låsa fast cykeln i ramen.	Det ska vara möjligt att låsa fast cykeln i ramen. Det bör finnas möjlighet att låsa in cykeln alternativt övervakning.
Service	Inget krav	Cykel pump och möjlighet att ladda elcykel ska finnas. Förvarings- och enklare reparationsmöjligheter bör erbjudas.
Väderskydd	Inget krav	Ska finnas
Utformning	Parkeringen ska vara utformad så att det finns tillräckligt med utrymme för att cykeln inte ska riskera att trassla ihop sig med andra cyklar. Avståndet mellan hjulhållande cykelställ bör vara 0,6 meter och avståndet mellan ramställ bör vara 0,9 meter.	Parkeringen ska vara utformad så att det finns tillräckligt med utrymme för att cykeln inte ska riskera att trassla ihop sig med andra cyklar. Avståndet mellan hjulhållande cykelställ bör vara 0,6 meter och avståndet mellan ramställ bör vara 0,9 meter. Platser även för större cyklar såsom lastcyklar eller trehjulingar ska finnas.

KOMMUNEN



Resor mellan orterna

I detta kapitel beskrivs och analyseras möjligheter att resa med olika trafikslag mellan kommunens tätorter, basorter, centralort och angränsande kommuner. Till viss del har även kopplingar för småorter behandlats på en översiktlig nivå. Fokus har varit att identifiera reserelationer där ett väl utbyggt trafiknät som främjar hållbara färdsätt med cykel- och kollektivtrafik saknas. Det är dock viktigt att ha fokus på ett "hela resan"-perspektiv och att det ska vara möjligt att resa hållbart mellan sitt boende i kommunens tätorter och Kristianstads centralort, alternativt den närmsta basorten.

CYKEL

Det övergripande cykelnätet i Kristianstads kommun domineras av mestadels kommunala cykelvägar på tidigare banvallar som har kompletterats med separerade gång- och cykelvägar utmed vissa andra vägar. I övrigt hänvisas cykeltrafiken till det lågtrafikerade vägnätet. I vissa fall är de tidigare banvallarna belagda med asfalt och i andra fall är underlaget grus. De separerade övergripande cykelstråken är:

- Banvall Kristianstad-Hörby, via Linderöd, Tollarp och Ovesholm
- Banvall Kristianstad-Immeln via Balsby-Österslöv och Arkelstorp
- Banvall Kristianstad-Maglehem via Norra Åsum, Gårds Köpinge, Everöd och Degeberga
- Stråk Kristianstad-Åhus-Nyehusen via Viby, Rinkaby och Yngsjö.

I Kristianstads kommun finns även ett flertal utpekade cykelleder för rekreation, däribland den nationella

Sydostleden, den regionala Fjärilsleden, av Svenska cykelsällskapet utpekade Sverigeleden samt diverse kommunala cykelleder för rekreation. Dessa leder kan både gå på egen bana eller i blandtrafik, främst på det lågtrafikerade vägnätet.

I Region Skånes Cykelvägsplan för 2018-2029 nämns följande fem prioriteringsgrunder:

1. Alternativ saknas
2. Potential för många cyklist
3. Barn och unga cyklande
4. Binda samman stråk
5. Trafiksäkerhet

BRISTANALYS

Som grund för denna övergripande bristanalys för cykling mellan kommunens orter har fokus legat på ovanstående parametrar.

I ett första skede har analysen baserats på hur separeringsgraden för cykeltrafik i reserelationer mellan kommunens tätorter ser ut idag, närheten mellan orter och kollektivtrafikutbud, storleken på orten samt andra närliggande målpunkter och rekreativa stråk för cykling. Detta har resulterat i en bruttolista med brister som främst har beaktat tillgänglighetsaspekten. Utöver den övergripande tillgänglighetsanalysen för cykel har underlag om brister inhämtats från dialogmöten med byastämmorna som kommunen genomfört i flertalet av kommunens orter.

I ett andra skede har ovanstående bruttolista utvärderats utifrån trafiksäkerhet som till stor del beror på vägens egenskaper, dvs. hastighet och trafikflöden. Som bedömningsgrund har Trafikverkets

rapport "Cykelleder för rekreation och turism" använts. Denna anger nedanstående krav för separering av cykeltrafik för turism och rekreation där grönt är god standard, gult acceptabelt, röd låg samt lila mycket trafikfarlig.

Trafiksäkerhetsklassning enligt "Cykelleder för rekreation och

Hastighet i km/tim för aktuell sträcka	SDT (antal motorfordon/dygn på sommaren) för aktuell sträcka	Förutsättningar och bedömning av trafiksäkerhet
60	<500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500-2000	Cykelbana, cykelfält Blandtrafik
	>2000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
70	<500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500-2000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
	>2000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
80	<250	Cykelbana Cykelfält, blandtrafik
	250-1000	Cykelbana Cykelfält Blandtrafik
	>1000	Cykelbana Cykelfält, blandtrafik
≥90	-	Cykelbana Cykelfält, blandtrafik

turism (Trafikverket)

Bristerna eller det framtida behovet i tabellen på sidan 52 är uppdelad i olika kategorier.

ÅTGÄRDER

Bristanalysen har lett fram till de åtgärder som presenteras i tabellen på nästa sida. Eftersom det är Trafikverket som är väghållare för en stor del av det vägnät där det finns behov av utbyggd cykelinfrastruktur är det också Trafikverket i samsyn och samordning med Region Skåne som har ansvar för planeringen av nya cykelbanor. Kommunen kommer dock att arbeta för en utbyggnad av cykelvägnätet på landsbygden enligt figur och tabell nedan. De cykelvägar kommunen prioriterar är de som lyfts in i den regionala cykelvägsplanen, dock ser kommunen att cykelväg Torsebro - Bjärlöv och Färlöv - Önnestad tidigareläggs samt att cykelväg Norra Åsum - Åhus prioriteras in även av Region Skåne.

Ambitionen för den kommunala cykeltrafiken är att öka tillgängligheten i stråken mellan kommunens småorter, tätorter, basorter och centralort. Viktigt är tillgängligheten till centralortens och basorternas service och skola samt till kollektivtrafik. Andra åtgärder kan syfta till att koppla ihop ett rekreativt cykelnät på ett tydligare sätt.

Cykelvägnätet ska i första hand bestå av separerade cykelbanor och -vägar. Cykelbanornas bredder och standard ska möjliggöra att cyklister som färdas i olika hastigheter och med olika förutsättningar ska kunna ta sig fram och samtidigt känna sig trygga och säkra. Nätet ska utformas med hög komfort och framkomlighet för cyklisten och även tydligt signalera att cyklisten är prioriterad utan att det inverkar negativt på trafiksäkerheten.

Generellt kan separerade cykelbanor på landsbygd utformas som kombinerade gång- och cykelbanor med en minsta bredd på 2,5 meter vid låga gång- och cykelflöden. Om cykelvägen är avsedd för pendling eller ingår i det utpekade regionala cykelnätet bör bredden vara 3-4 meter. Vid höga flöden bör fotgängare och cyklister separeras även på landsbygden.

Utmed vägar med lägre trafikmängd och hastighetsgräns 80 km/h eller lägre kan cykelfält vara en möjlig åtgärd. Cykelfält ska normalt vara 1,75 meter breda. Vid flöden under 150 cyklister/dimensionerande timme kan bredden minskas till 1,5 meter.

Vid detaljplanering av gång- och cykelvägar ska Vägars och gators utformning, VGU (Trafikverket och SKL, 2015) användas som utgångspunkt. Även GCM-handboken (SKL och Trafikverket, 2010) kan ge värdefullt stöd i planeringen och utformningen.



Cykelåtgärder för cykling mellan orterna

Nr	Sträcka	Väg-nummer	Separrings-grad	Väg-hållare	Längd (km)	Arbets-och skol-pendling	Snabba cykel-stråk	Trafik-säkerhet	Kollektivtrafik	Rekre-ation	Åtgärds-förslag	Objekt i Regio-nala cykel-planen (Region Skånes priori-tering)
C23	Färlöv – Bjärlöv – kommungräns (Hana-skog)	19	blandtrafik/ banvall	statlig	6,7	x		x	x	x	Banvall	
C24	Fjälkinge – Kiaby – Barum (Ivö-färjan samt Oppmannavägen)	2073	blandtrafik	statlig	11,0	x		x		x	Separering	
C25	Kiaby – Bäckaskog	2066	blandtrafik	statlig	1,9	x		x	x	x	Separering	
C26	Yngsjö – Nyehusen – Furuboda	(118)	blandtrafik	enskild	4,5	x		x		x	Separering	
C27	Östra Sönnarslöv – Tollarp	1624	blandtrafik	statlig	5,5	x		x	x		Separering	
C28	Östra Sönnarslöv – Everöd	1631	blandtrafik	statlig	3,9	x		x			Separering	
C29	Huaröd – Östra Sönnarslöv	1619	blandtrafik	statlig	4,9	x		x			Separering	
C30	Fjälkestad – Torsebro	2052	blandtrafik	statlig	2,1	x			x	x	Åtgärd oklar	
C31	Torsebro – Bjärlöv	118	blandtrafik	statlig	1,8	x			x	x	Separering	år 2024-2026
C32	Norra Åsum – Hovby – Kavrö – Åhus	1648	blandtrafik	statlig	10,7	x	x	x			Separering	
C33	Gårds Köpinge – Hovby (vidare mot Åhus längs 1648)	1646	blandtrafik	statlig	2,4	x		x			Separering	
C34	Vittskövle – Degeberga	1626	blandtrafik	statlig	3,7	x		x	x	x	Separering	
C35	Vä – Ovesholm	2000	blandtrafik	statlig	1,7	x		x			Separering	år 2024-2026
C36	Rickarum – Djurröd – Venestad – Träne – Ovesholm	2000	blandtrafik	statlig	14,0	x		x		x	Separering	
C37	Linderöd – kommungräns (Satsrup, Hörby)		banvall		4,2		x			x	Banvall	
C38	Vanneberga – Nymö – Bäckaskog	1667	blandtrafik	statlig	6,0	x			x		Åtgärd oklar	
C39	Ripa – Åhus	1631	blandtrafik	statlig	2,9	x		x	x		Separering	
C40	Lyngsjö – Knalltorpsvägen (hållplats Tings Nöbbelöv Stärkan)	19	blandtrafik	statlig	0,5			x	x		Separering	
C41	Nyehusen – Olseröd	118	blandtrafik	statlig	6,2			x		x	Separering	
C42	Oppmanna – Arkelstorp	2070	blandtrafik	statlig	2,3	x			x	x	Separering	
C43	Vånga – Arkelstorp	2051	blandtrafik	statlig	4,9	x		x	x	x	Separering	
C44	(Degeberga) – Vittskövle – Furuboda		blandtrafik	enskild	5,1			x			Separering	
C45	Everöd – Yngsjö	1631	blandtrafik	statlig	8,9			x			Separering	

Nr	Sträcka		Separrings- grad	Väg- hållare	Längd (km)	Arbets- och skol- pendling	Snabba cykel- stråk	Trafik- säkerhet	Kollek- tivtrafik	Rekre- ation	Åtgärds- förslag	Objekt i Regio- nala cykel- planen (Region Skånes priori- tering
C46	Tollarp – Hommentorp (Marietorpsv.)		blandtrafik	enskild	3,3	x		x			Åtgärd oklar	
C47	Fjälkestad - Fredriksdal			enskild	3,5						Åtgärd oklar	
C48	Färlöv - Önnestad	2013	blandtrafik	statlig	3,6	x		x			Separering	år 2027-2029
C49	Färlöv - Kristianstad	19		statlig	4-5			x			Åtgärd oklar	år 2027-2029
C50	Fjälkinge - Bäckaskog samt Kiabyvägen - Kumlevägen	2062, 2073	blandtrafik	statlig	2	x		x	x	x	Separering	2019
C51	Torsebro - Färlöv	2041	blandtrafik	statlig	3	x		x			Separering	

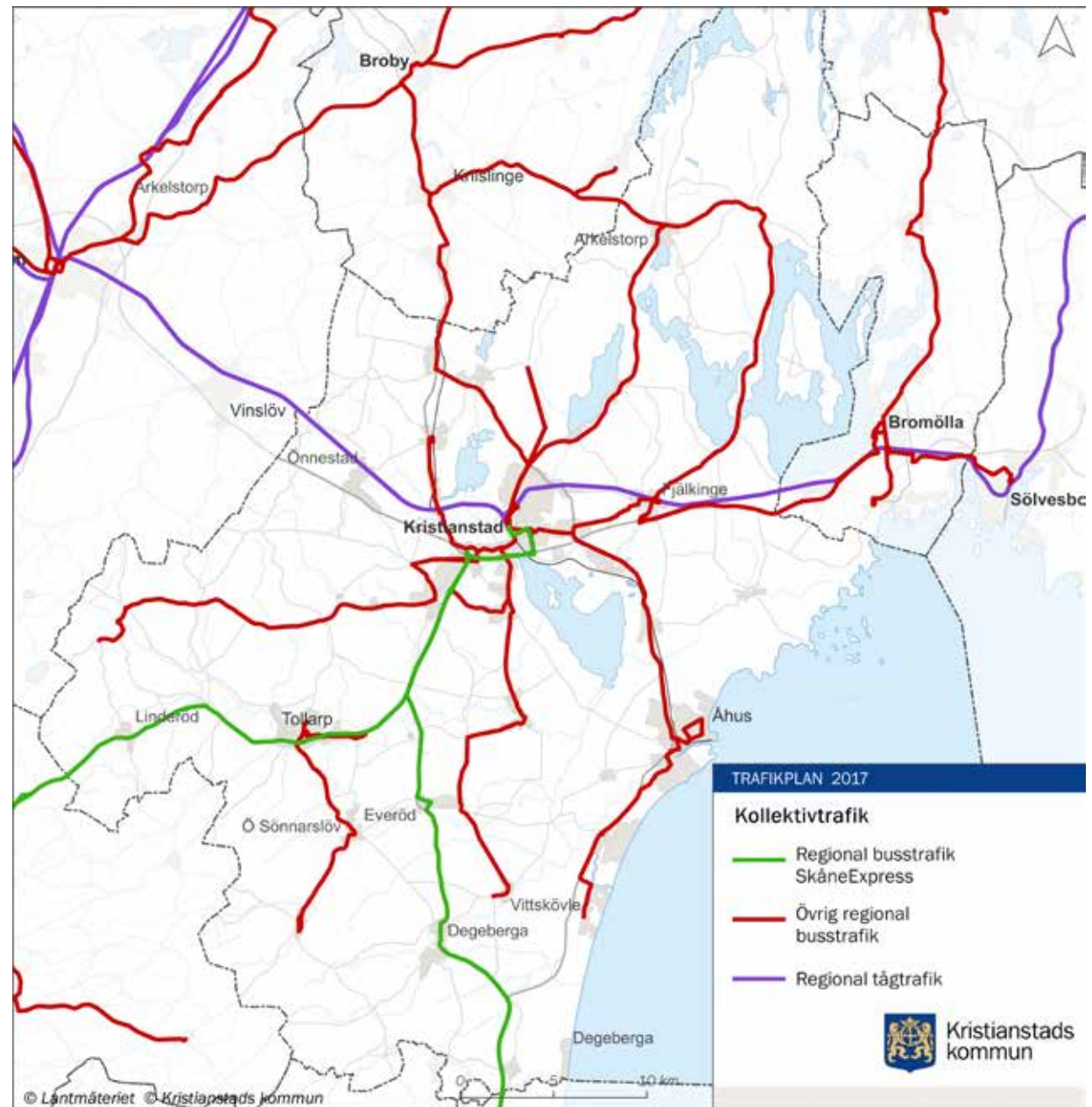
KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken för långväga och regionala resor i Kristianstads kommun är framförallt fokuserad till Skånebanan och Blekinge Kustbana. Väg E22, riksväg 19 söderut från centralorten Kristianstad samt riksväg 118 och 19 norrut utgör även de viktiga regionala förbindelser för kollektivtrafiken. Utöver dessa stråk är även väg 118 mellan Kristianstads tätort och Åhus en viktig länk för kollektivtrafiken. Som komplement till de övergripande stråken går även regionbusslinjer till kommunens alla basorter. Se karta och tabell till höger över viktiga relationer och nuvarande kollektivtrafik i dessa relationer.

Region Skåne utvecklar tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner ett nytt regionalt superbusskoncept för kollektivtrafiken i utpekade pendlingsrelationer där det idag saknas god tågtrafik. För Kristianstads del har det bland annat diskuterats regional superbuss på Skåneexpresslinjerna mot Hörby/Lund/Malmö, Ystad och Simrishamn samt på linje 545 mot Osby. Kristianstads kommun ska verka för regional superbuss i relationer där pendlingen är viktig och där superbusskonceptet kan innebära en förhöjd attraktion i förhållande till restid och utbud.

Skånebanan

Skånebanan är en enkelspårig järnvägslinje som trafikerar Helsingborg – Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Väst kustbanan, Södra Stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd och sträckan Hässleholm – Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i Sverige. Hässleholm och Kristianstads kommun anser att det är väldigt viktigt att sträckan byggs ut till dubbelspår och är med och samfinansierar detta. Sträckan finns dock inte med i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.



Kollektivtrafik inom kommunen

Linje	Stråk	Antal turer per timme i högtrafik (vardag 07.30-08.30)	Antal turer per timme i lågtrafik (vardag 13-14)	Antal turer per timme lördag	Antal turer per timme söndag	Sista tur vardag (från Kristianstad C)	Sista tur fredag och lördag (från Kristianstad C)	Restid till Kristianstad C
Tåg 4B (Öresundståg)	Karlskrona-Malmö-Köpenhamn-Helsingör via Kristianstad	1 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	00.03/02.14	00.03/02.14	
Tåg 4B (Pågatåg)	Karlskrona-Malmö via Fjälkinge, Kristianstad och Önnestad	1 per riktning	1 per riktning	0,5 per riktning	0,5 per riktning	00.03	00.03	Fjälkinge 10 min, Önnestad 6 min
Tåg 5 (pågatåg)	Kristianstad-Helsingborg via Önnestad	1 per riktning	-	4 turer per dag	4 turer per dag	22.43	21.38	Önnestad 6 min
SkE 1	Kristianstad-Malmö via Tollarp och Linderöd	4 per riktning	2 per riktning	1-2 per riktning	1 per riktning	23.10	02.10	Tollarp 25 min, Linderöd 35 min
SkE 3	Kristianstad-Simrishamn via Everöd, Degeberga och Maglehem	1 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	22.07	02.07	Everöd 26 min, Degeberga 34 min, Maglehem 42 min
SkE 4	Kristianstad-Ystad via Everöd, Degeberga och Maglehem	1 per riktning	1 per riktning	-	-	22.25	-	Everöd 26 min, Degeberga 34 min, Maglehem 42 min
Regionbuss 543	Arkelstorp-Knislinge	1 Knislinge-Arkelstorp	Ingen (5 turer per dag och riktning)	-	-	-	-	-
Regionbuss 544	Fjälkestad - Kristianstad	Anropsstyrd	Anropsstyrd	-	-	-	-	17 min
Regionbuss 545	Kristianstad-Osby via Bjärlöv	6 per riktning	2 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	23.35	03.00	Bjärlöv 15 min
Regionbuss 549	Kristianstad-Färlöv via Vinnö	2 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	1 per riktning	22.37	02.15	Vinnö 16 min, Färlöv 20 min
Regionbuss 550	Vånga-Kristianstad via Balsby, Österlöv och Arkelstorp	2	1	1	0,5	22.40	01.30	Balsby 10 min, Österlöv 15 min, Arkelstorp 24 min
Regionbuss 551	Kristianstad-Furuboda via Rinkaby, Åhus och Yngsjö	5-6 per riktning	2-4 per riktning	1-2 per riktning	1-2 per riktning	23.11	02.41	Rinkaby 16 min, Åhus 29 min, Yngsjö 44 min, Furuboda 51 min
Regionbuss 553	Kristianstad-Vittskövle via Gärds Köpinge och Everöd	1 per riktning	1 per riktning	0,5 per riktning	-	19.42	16.25	Gärds Köpinge 18 min, Everöd 32 min, Vittskövle 39 min
Regionbuss 554	Äsphult-Kristianstad via Skepparslöv, Ovesholm och Djurröd	0 (2-3 timmar mellan avgång)	0 (2-3 timmar mellan avgång)	-	-	-	-	Skepparslöv 14 min, Ovesholm 22 min, Djurröd 30 min
Regionbuss 556	Kristianstad-Huaröd via Ö Sönnarslöv och Tollarp	1 per riktning (endast Kristianstad-Tollarp)	0,5 per riktning (endast 7 turer per riktning och vardag)	-	-	16.20	-	Tollarp 32 min, Ö Sönnarslöv 42 min, Huaröd 51 min
Regionbuss 557	Vånga-Fjälkinge via Kiaby och Bäckaskog	1	0 (endast senare em.)	-	-	-	-	-
Regionbuss 558	Kristianstad-Bromölla via Fjälkinge, Bäckaskog och Gualöv	1 per riktning	0,5 per riktning	-	-	22.10	-	Fjälkinge 20 min, Bäckaskog 28 min, Gualöv 34 min

Blekinge kustbana

Blekinge kustbana är en enkelspårig järnväg mellan Kristianstad och Karlskrona. Banan elektrifierades år 2007.

En bristanalys för kollektivtrafik i kommunen har genomförts. Bristerna är främst definierade utifrån tillgänglighetsaspekten, men det är viktigt med hållplatsstandard och möjligheten att gå, cykla och i vissa fall även kunna köra bil till hållplatslägena. På föregående sidan finns en sammanfattande tabell över nuläget för kollektivtrafiken i kommunen.

ÅTGÄRDER

Nedan listas brister som identifierats för kollektivtrafiken. Kristianstads kommun ska arbeta för att åtgärda dessa brister i kollektivtrafiksystemet

- Busstrafik från Ullstorp till Önnestad och Kristianstad saknas.
- Vittskövle-Degeberga saknar kollektivtrafik efter tidtabellskiftet december 2016.
- Busslinje 556 Huaröd-Tollarps (via Ö Sönnarslöv) har enbart fem avgångar i respektive riktning under morgon och eftermiddag. Enbart vardagstrafik.
- Ingen busstrafik genom Bäckaskog under helgen.
- För lång restid jämfört med bil för busslinje 551 mellan Åhus och Kristianstad. Går att göra mer attraktiv.
- Boende i Oppmanna och längs Oppmannavägen saknar idag kollektivtrafikförbindelse både till Arkelstorp och Kristianstads tätort.
- Fjälkestad har enbart anropsstyrd trafik och enbart på vardagar.
- Enbart en tågavgång tåg i timman från Fjälkinge till Kristianstad respektive Bromölla.

- Vissa av kommunens småorter (50-199 invånare) har inte någon ordinarie eller anropsstyrd kollektivtrafiklinje. Exempelvis Nymö, Vanneberga.
- Kopplingen mellan Åhus och kommunerna söderut saknas.
- Kapacitetsbrist på Skånebanan vilket påverkar dagens tågtrafik negativt men begränsar även möjligheten att utöka tågtrafiken enligt Region Skånes planerade tågtrafik år 2035.

BILTRAFIK

Väg E22, riksvägarna 19 och 21 samt väg 118 utgör stommen i vägsystemet i Kristianstads kommun och knyter ihop många av kommunens basorter och tätorter med varandra och med centralorten Kristianstad.

Brister och åtgärder för vägsystemet är främst kopplat till genomfartstrafik i tätorter och berörs därmed under analysen för respektive bas- och tätort.

Det finmaskiga vägnätet är en viktig tillgång både för boende och verksamheter i kommunen, avseende såväl motorfordon som cykeltrafik. Därför är det även viktigt att det finmaskiga vägnätet har god standard avseende beläggning och underhåll.

E22

Trafikverket kommer bygga om E22 till motorväg i ny sträckning mellan Sätaröd och Vä, byggstart är planerad till år 2018. Mellan Spångarp och den så kallade "Folkvagnskurvan" innan Sätaröd byggs motorvägen direkt söder om befintlig E22. Befintlig E22 blir kvar. Vid "Folkvagnskurvan" går motorvägen ner för åsen, passerar Vramsån och ut på slätten. Motorvägen passerar ca 2 km norr om Tollarps tätort. Söder om Vä i höjd med Nöbbelöv byggs en trafikplats som kopplar på gamla väg E22, väg 19 från Ystad samt Sigrigslundsvägen (väster om fångelset)

Trafikverket kommer bygga om E22 till motorväg i befintlig sträckning mellan Fjälkinge och Gualöv, byggstart är planerad till år 2020. Från Kristianstad österut mot gränsen till Blekinge är sträckan Fjälkinge-Gualöv en mötesfri väg, en så kallad 2+1-väg. Trafikverket planerar att bygga ut sträckan Fjälkinge och Gualöv till en 21,5 meter bred motorväg för att öka säkerheten och förbättra framkomligheten för trafiken på sträckan.

Väg 19

Trafikverket har som avsikt att på sikt bygga om väg 19 mellan Ystad och Broby till en mötesfri landsväg. Ombyggnad av sträckan Bjärlöv - Broby, till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet, är planerad med byggstart år 2019. På sträckan Kristianstad-Bjärlöv har flera olika sträckningar studerats i olika skeden. Sträckan är med som ett prioriterat stråk att utreda i den regionala infrastrukturplanen för perioden 2018-2029, remissversionen, även sträckan Kristianstad - Ystad ligger som objekt att utreda.

Väg 21

På sträckan mellan Vankiva och Önnestad planerar Trafikverket viltåtgärder. På väg 21 mellan Hässleholm och Kristianstad rör sig mycket vilt. För att minska vägens negativa påverkan på djurlivet och risken för viltolyckor planerar Trafikverket en viltpassage samt viltsäkringsåtgärder i form av viltstängsel och färister. Byggstart är planerad till år 2019.

Väg 118

År 2005 mötesseparerades väg 118 delvis mellan Kristianstad och Horna. Det löste vissa trafiksäkerhetsproblem, men orsakade samtidigt andra

problem eftersom det längs sträckan finns ett större antal anslutningar och korsningar som inte åtgärdades.

Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie på sträckan mellan Åhus Tälletleden och trafikplats Hammar. Studiens syfte är att ta ett helhetsgrepp över trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Vägen utgör ett starkt regionalt busstråk som trafikeras av Skånetrafiken och det finns ett antal busshållplatser inom utredningsområdet som inte är lämpligt utformade. De åtgärder som föreslås innebär förbättrad framkomlighet och bättre trafiksäkerhet för kollektivtrafiken och resenärerna men även för övriga trafikanter i samband med korsningsåtgärder.

GODS- OCH HAMNTRAFIK

Järnväg

Avseende gods- och hamntrafiken är Skånebanan, Blekinge kustbana och Åhusbanan de viktigaste kopplingarna på järnväg.

Åhusbanan går mellan Kristianstad och Åhus hamn. Enligt Tågstrategiskt underlag Skåne 2050, som Region Skåne tagit fram, så går det att köra persontrafik på banan, det krävs dock viss ombyggnad.

Väg

För godstrafikens vägtransporter är E22 den uteslutande viktigaste vägen som har nationell och internationell betydelse. Riksvägarna 19 och 21 är viktiga regionala vägar för gods och väg 118 mellan Kristianstad och Åhus är en kompletterande regionalt viktig väg för godstrafik. För Kristianstads kommuns hamntrafik är väg 118 mellan Kristianstad och Åhus hamn den viktigaste kopplingen.

Avseende gods- och hamntrafiken finns främst lokala problem som främst avser genomfartstrafik av tung trafik i flertalet tätorter. Det är därför viktigt att studera

de stråk där gods- och hamntrafikens tillgänglighet har stor betydelse och där miljöeffekterna och trafiksäkerhetskONSEKVENSerna är stora. Förutom E22 och väg 21 som båda anses ha eller planeras byggas ut till god standard för godstrafiken så bedöms framförallt väg 19 och 118 ha ett stort anspråk för den tunga trafiken. Andra väglänkar som idag har betydande mängd godstrafik, men som inte är helt lämpade för det, är bland annat väg 1648 mellan Åhus och Norra Åsum samt väg 1662 över Vanneberga som båda utgör kopplingar mellan Åhus och E22 i västlig och östlig riktning. I övrigt finns idag inga större övergripande brister avseende gods- och hamntransporterna i kommunen

ÅTGÄRDER

- **Påverkansarbete för ökad andel godstrafik på järnväg och till sjöss**

För att minska effekterna för tätorter utmed de stora transportstråken så bör en så stor del av godstransporterna om möjligt ske på järnväg (Åhusbanan) och via sjötransport istället för på väg. Stora alstrare av godstransporter bör identifieras och dialog med dessa verksamheter bör ske för att påverka dem till mer hållbara transporter på järnväg och via sjöfart. Ingår i åtgärd (M 1)

- **Tågstrategi**

För att leda över mer godstrafik till Åhusbanan krävs åtgärder både på järnvägen och på vägsystemet till och från Åhus hamn. Detta utreds vidare i en tågstrategi tillsammans med Trafikverket och Region Skåne.

FLYGTRAFIK

Flygtrafik går idag från Everöd flygplats (Kristianstad Airport) som ligger dryga mil söder om centralorten Kristianstad och strax norr om tätorten Everöd. Everöd flygplats har idag direktflyg till Stockholm samt diverse charterresmål i Kroatien under sommarhalvåret.

Flygplatsen har gratisparkering för bilar, bokningsbar flygbusslinje samt SkåneExpressen 3 och 4 som har en hållplats på väg 19 ca 500 meter från flygplatsen. Utmed den statliga vägen 1633, som leder från hållplatserna vid väg 19, finns en kombinerad gång- och cykelbana som kopplar flygplatsen till hållplatsen.

ÅTGÄRDER

- **Ökad tillgänglighet**

Genom samarbete mellan Skånetrafiken, flygplatsen och kommunen, verka för bättre tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer till och från flygplatsen.

Basorterna

I kommunen finns sex utpekade basorter som ska ha ett särskilt utbud av lokal service och verka som en lokal servicepunkt för mindre orter i dess omland. Gemensamt för basorterna är att det finns fullständig grundskola, vilket innebär att barn i omgivande områden har basorten som skolupptagningsområde. Sammanlagt bor ca en fjärdedel av kommunens invånare i någon av basorterna.

Basorterna i kommunen är Åhus, Tollarp, Fjälkinge, Önnestad, Degeberga och Arkelstorp.

I detta kapitel redovisas förutsättningar och behov av åtgärder för basorterna. För varje basort beskrivs inledande det övergripande trafiknätet utifrån huvudvägnät, väghållningsansvar, och utbud av gång- och cykelvägar. Därefter beskrivs vilka åtgärder som behöver vidtas av respektive väghållare. Åtgärder som inte är inom kommunalt väghållningsansvar ska ses som brister där kommunen behöver ha en dialog med väghållaren om hur detta ska hanteras.

I basorterna finns generellt en stor andel kommunala gator samt kommunala gång- och cykelvägar. Det innebär att kommunen har goda möjligheter att styra över utvecklingen i basorterna. Ju mindre basorten är, desto mindre blir generellt kommunens mandat. Det är därför skillnad på exempelvis Åhus och Arkelstorp. Gemensamt för alla orter utanför staden är dock att det finns någon allmän väg med statlig väghållning som är en del av huvudvägnätet. På dessa vägar har kommunen mindre mandat att påverka utvecklingen.

Huvudprincipen, som angetts i inledningskapitlet, är att det ska finnas alternativ till bil i alla orter vilket ställer stort fokus på infrastruktur för gående och cyklister. Ju större orten är, desto fler målpunkter finns i regel, vilket innebär större behov av ett välutbyggt

gång- och cykelnät. Skolvägar har särskilt analyserats. Busshållplatser i orterna är också prioriterade. Ledord för bristanalys och åtgärdsförslag är tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Eftersom basorter är servicenoder med många målpunkter och fullständiga grundskolor ställs stora krav på att de ska vara gångvänliga. Tryggheten för oskyddade trafikanter påverkas i stor utsträckning av möjligheten att ta sig fram på separerade gångbanor och cykelbanor. Där sådana saknas blir tryggheten särskilt begränsad för personer som upplever osäkerhet i trafiken, t ex barn, äldre eller personer med funktionshinder. Det kan påverka viljan att gå även korta sträckor inom basorten.

Där det anges behov av gång-, cykelbana, cykelväg eller annan gång- och cykellösning ska detaljplanering ske utifrån Vägars och Gators utformning (SKL och Trafikverket, 2015) samt med stöd i GCM-handboken (SKL och Trafikverket, 2010).

För att trafikplanen ska vara hanterbar går den inte in på alla detaljer som finns i en basort. Med ledorden som utgångspunkt är den övergripande tillgängligheten i orterna i centrum för trafikplanen.

ARKESTORP

Huvudvägnätet i orten består av de statliga vägarna 2060 Allarpsvägen och 2070 Oppmannavägen. Väg 2060 ansluter i norr till den statliga vägen 2051 Varestorpsvägen/Näsumsvägen. Väg 2060 trafikerar av ca 1800 fordon per dygn och väg 2070 av ca 900. Till väg 2060 ansluter den statliga vägen 2060.3 Torparebacken som är lågtrafikerad.

I övrigt består vägnätet i orten av kommunala gator och enskilda vägar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim, med undantag för en 30-zon kring skolan. Gång- och cykelnätet i orten består av cykelfält utmed huvudvägnätet i ortens centrala delar samt ett antal kommunala gång- och cykelvägar som förbinder gator. Det går även en gång- och cykelväg, delvis statlig och delvis kommunal, i syd-nordlig riktning genom orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät/privat markägare

- (3) Anordna en cykelparkering vid hållplatsen Affären.
- (4) Se över behov av utökad bilparkering i anslutning till hållplatsen Affären.
- (6) Se över utformningen av gång- och cykelvägen som går över livsmedelsbutikkens parkeringsplats då dagens utformning kan upplevas som otrygg.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1, 2, 9) Anordna gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet.
- (5) Skapa öppningar i gräsremsan som avskiljer cykelvägen utmed väg 2060 från vägen så att gående och cyklister med jämna mellanrum kan passera.



Åtgärder Arkelstorp

- (7) Vidta åtgärder i korsningen mellan väg 2060/2106 och väg 2051 utifrån inriktning i genomförd ÅVS.
- (8) Anordna hastighetssäkrade passager för gående och cyklister över väg 2070 då det är en del av barns skolväg

DEGEBERGA

Degeberga delas av väg 19 som är en riksväg, vilket innebär att det ställs stora krav på framkomlighet för motortrafiken. Vägen trafikeras av ca 3900-5600 fordon per dygn.

Många av ortens målpunkter ligger utmed vägen som med hänsyn till trafikmängden kan ses som en barriär för oskyddade trafikanter som vill passera den. Till väg 19 ansluter de statliga vägarna 1624 Domarringsvägen, 1626 Skaddevägen, 1616 Forsakarsvägen och 1617 Lökarödsväg. Väg 1624 och 1626 trafikeras av ca 700 fordon per dygn, väg 1616 av ca 1500 och väg 1617 av ca 300.

Till väg 19 ansluter även flera kommunala gator som bildar ett finmaskigt nät i enklaver på båda sidor om väg 19. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim.

Utmed en del av väg 19, mitt i orten, finns gång- och cykelväg. I övrigt finns kortare gång- och cykelvägar som binder samman bostadsgator.

Det finns inget komplett gång- och cykelnät som leder fram till ortens skola. I den västra utkanten av orten går en kommunal gång- och cykelväg som fortsätter norr och söder om orten. Den korsar väg 1617, 1616 och 1624.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (4) Bygg ut nätet av gång- och cykelvägar inom orten.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (2, 3, 5, 6) Bygg ut gång- och cykelnätet inom orten.
- (7, 8, 9, 10, 11) Anordna hastighetssäkrade passager för gående och cyklister över väg 19, dels för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och dels för att lugna trafiken.



Åtgärder Degeberga

Samverkan kommunen och Trafikverket

- (1) Utred utformningen av Vändskivevägens anslutning till väg 1624, en trevägskorsning med plats för gång- och cykelbana vore önskvärt.

FJÄLKINGE

Orten ligger utmed järnvägen och har sedan några år tillbaka en tågstation som trafikeras av Pågatåg. Huvudvägnätet i Fjälkinge utgörs av de statliga vägarna 2062 Gamla Vägen, 2073 Kumlevägen, 2073 Kiabyvägen, 2064 Österslövsvägen och 2061 Lisetorpsvägen. Väg 2062 och 2073 trafikeras av mellan 1500 och 3000 fordon per dygn medan övriga statliga vägar är lägre trafikerade. I övrigt utgörs större delen av vägnätet i orten av kommunala gator.

Söder om Fjälkinge går E22, Trafikverket planerar att år 2021 påbörja ombyggnaden av E22 mellan Fjälkinge-Gualöv till motorväg.

Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är generellt 40 km/tim utmed huvudvägnätet och 30 km/tim i det mer finmaskiga kommunala vägnätet.

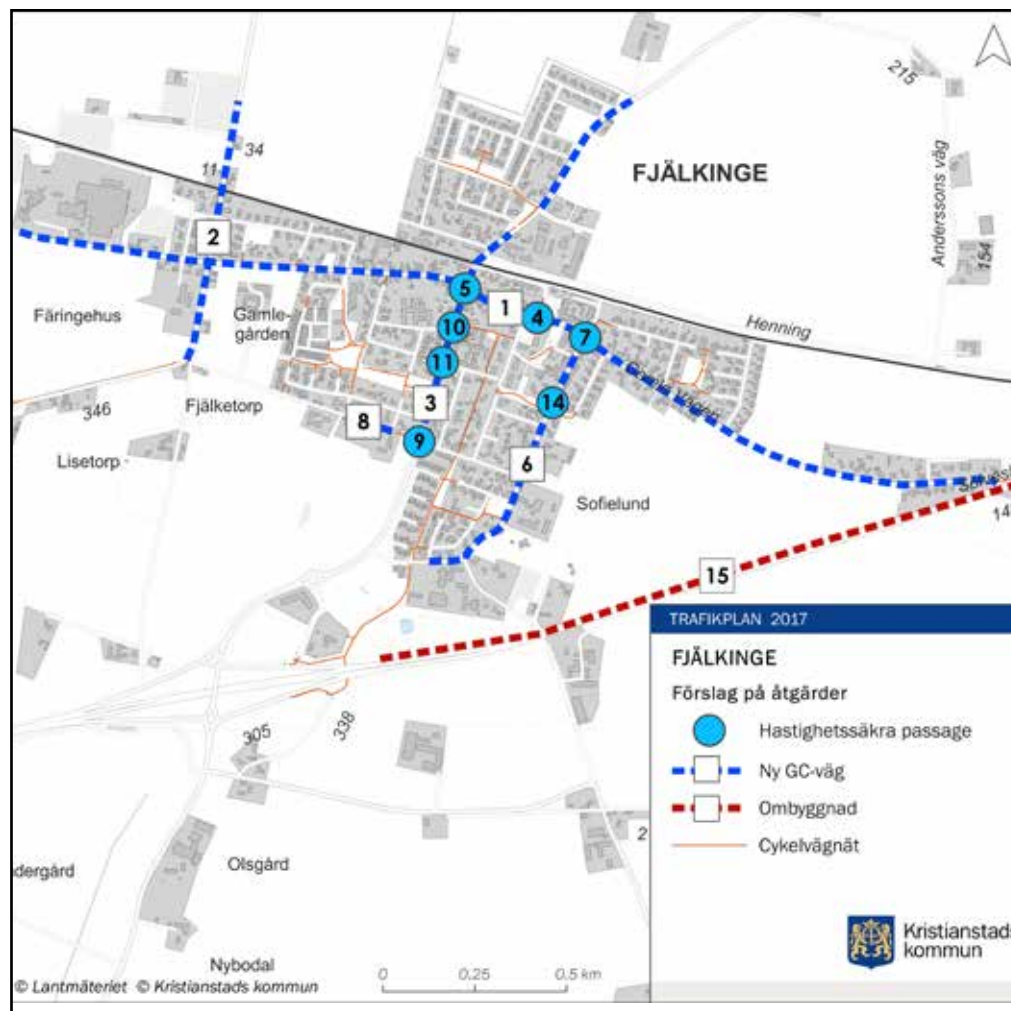
Det finns flera kommunala gång- och cykelvägar i orten som går mellan de kommunala gatorna inne i bostadsområden samt i en nord-sydlig axel mellan skolan och Gamla vägen. Utmed huvudvägnätet saknas, med några mindre undantag, gång- och cykelväg.

Enligt dialogmöten i Fjälkinge finns det problem med att tung trafik kör genom orten, dels utmed huvudvägnätet och dels förbi skolan.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (6, 8) Bygg ut gång- och cykelnätet utmed ortens huvudvägnät.
- (14) Anordna hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter vid korsningar utmed gatan.
- Kommunen bör vidare initiera en åtgärdsvalsstudie eller annan utredning som fokuserar på hur tung trafik ska hanteras i orten.



Åtgärder Fjälkinge

- Stationsområdet behöver anpassas bättre för gående och cyklister. Reglering och utformning av trafiknäten kring stationen bör ses över så att dessa får färre konflikter med bilister. Se över behoven av pendlarparkering.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1, 2, 3) Anordna gång- och cykelvägar utmed ortens huvudvägnät.
- (4, 5, 7, 9, 10, 11) Anordna hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter vid korsningar med huvudvägnätet.

- (12) Utred möjligheten att göra järnvägs korsningen där väg 2073 passerar järnvägen bättre anpassad för oskyddade trafikanter.
- (13) Utred trafiksäkerheten i korsningen mellan väg 2061, 2062 och 2064 då det har rapporterats flera trafikolyckor i korsningen.
- (15) Ombyggnad av E22 till motorväg mellan Fjälkinge och Gualöv

TOLLARP

Tollarp ligger utmed E22 som är under utredning för en ny sträckning förbi orten. Enligt plan kommer E22 genom Tollarp fortfarande att vara en statlig väg och ska vid behov kunna användas som omledningsväg. E22 trafikeras av ca 9700-10700 fordon per dygn och har hastighetsgräns 60 km/tim genom orten. Vägen utgör en barriär som påverkar möjligheten att röra sig inom olika delar av tätorten, större delen av ortens målpunkter finns dock norr om vägen. E22 kan passeras planskilt av gående och cyklister på tre platser utmed vägen.

I övrigt finns främst kommunala gator samt några enskilda vägar.

Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är generellt 50 km/tim med undantag för 30-zoner utanför skolan och över Vramsån.

Det finns ett kommunalt gång- och cykelstråk som går genom orten i väst-östlig riktning och huvudsakligen två kommunala gång- och cykelvägar som ansluter till det väst-östliga nätet och leder norrut. Däremellan finns flera mindre kommunala gång- och cykelvägar som förbinder gator. Det finns kommunala gång- och cykelvägar som går planskilt under E22 och sluter an till vägnätet på båda sidorna.

ÅTGÄRDER

Genomförandet av åtgärder på vägar som idag är statliga, förutom E22, räknas till kommunens väghållningsansvar då detta inom kort framtid ska övergå från staten till kommunen.

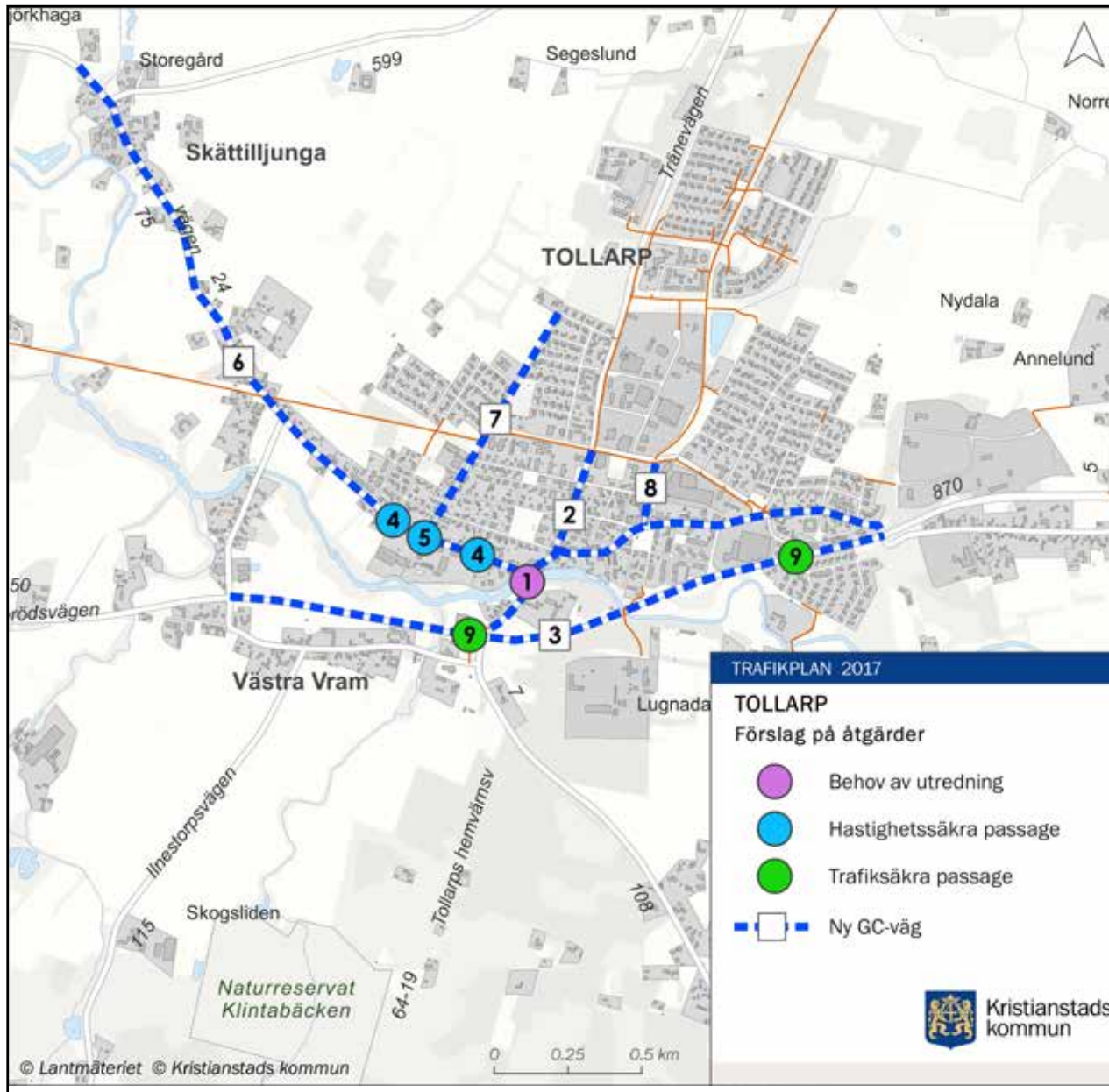
Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (1) Översyn av bron där väg 1998 går över Vramsån öster om skolan. Bron är smal, det finns inget utrymme för oskyddade trafikanter och bron kan inte breddas på grund av kulturskydd. Utredning pågår för att se på möjliga lösningar.

- (2, 6, 7, 8) Bygg ut gång- och cykelnätet i orten, då det generellt finns avsaknad av gång- och cykelvägar. På stora delar av huvudvägnätet finns trottoarer men det saknas banor för cyklister, vilket skapar otrygghet för både cyklister och för gående.
- (4, 5) Anordna hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter utmed väg 1990 Borgargatan samt säkrare passagemöjlighet i korsningen mellan väg 1990 Borgargatan och Marieholmsvägen för att öka trafiksäkerheten för skolbarn. Anordna även hastighetsdämpande åtgärder, eventuellt i samband med passage, i samband med att hastighetsgränsen sänks till 30 km/tim.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (3) Bygg ut gång- och cykelnätet i orten, då det generellt finns avsaknad av gång- och cykelvägar. På stora delar av huvudvägnätet finns trottoarer men det saknas banor för cyklister, vilket skapar otrygghet för både cyklister och för gående.
- (9) Anordna passager i plan över E22 i samband med hållplatserna. Ur trygghetssynpunkt finns risk att folk undviker tunnlarna. Vid hållplatsen Önos finns även ett avskärmande plank som bidrar till otrygghet.



Åtgärder i Tollarp

ÅHUS

I Åhus bor ca 9 850 invånare vilket motsvarar mer än 10 % av kommunens totala befolkning. På sommaren ökar befolkningen, liksom antalet tillresta besökare. Till följd av Åhus dragningskraft sommartid uppstår vissa trafikala problem, främst att söktrafiken efter parkeringsplatser blir omfattande. Åhus har en verksam hamn som är levande och viktig för kommunen. Det ställer krav på fungerade infrastruktur till och från hamnen. Landtransporterna idag går främst utmed Hamnleden och Tälletleden, varav Hamnleden är väl anpassad för anspråket. Den gamla järnvägen mellan Åhus och Kristianstad används en gång i veckan för att frakta gods.

Den blandade strukturen med bostäder, serviceplatser och arbetstillfällen i Åhus ställer krav på ett samspelt trafiknät där gående och cyklister kan ta sig fram på ett gott och tryggt sätt tillsammans eller separerat från övrig motortrafik. Eftersom många boende i Åhus pendlar till Kristianstad har busshållplatserna utmed väg 118 stor betydelse, och vägen mellan hållplats och bostad är en viktig del av hela resan.

Den statliga vägen 118 går genom Åhus från norr till söder och delar orten i en västlig och en östlig del. Vägen trafikeras av ca 7700-8700 fordon per dygn och kan med den stora trafikmängden upplevas som en barriär. Utöver väg 118 består större delen av trafiknätet i orten av kommunala gator. I den östra delen av orten, på båda sidor om Fädriften samt i Tället finns även en större mängd enskilda vägar.

Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim utmed huvudvägnätet och 30 km/tim i det mer finmaskiga nätet. Väg 118 omfattas endast delvis av tätbebyggt område och har hastighetsbegränsning 40, 60 eller 70km/tim med högre hastighet ju längre norrut i orten man kommer.

I Åhus finns ett välutbyggt nät av kommunala gång- och cykelvägar.

Det finns dock saknade länkar och bristande kopplingar till exempelvis ortens skolor och idrottsplatser.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (2, 3, 7, 8, 10, 11,14) Bygg ut gång- och cykelbanor eller gång- och cykelvägar där det saknas länkar i gång- och cykelnätet.
- (12,13) Ordna hastighetssäkrade passager eller andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter på platser med särskilt behov. Detta bör utredas djupare i ett trafiksäkerhetsprogram. Ingår i åtgärd (U 1).
- (6) Utred möjligheten att reglera förbud mot infart av andra än de som bor eller ska besöka Rönnowsgatan. Det är en del av många barns skolväg och det råder problem med biltrafik i samband till skolan.
- (9) Omgestalta Köpmannagatan så att den blir vänligare för oskyddade trafikanter. Gatan är öppen för biltrafik och används för parkering, samtidigt som många går och cyklar utmed den. Det saknas idag utrymmen för cyklister. Gatan bör omgestaltas så att bilarna parkerar längs med trottoaren istället för snedställt, vilket frigör ytor från befintlig körbana som kan användas för att anordna en gång- och cykelbana utmed gatans norra sida. Gatan bör fortsatt vara enkelriktad för motorfordonstrafik. Åtgärden blir en del av trafikutredningen till den fördjupade översiktplanen för Åhus.
- Parkeringssituationen för bilar blir ansträngd sommartid. En parkeringsutredning för Åhus tätort bör genomföras med fokus på sommartrafiken för att klargöra vilken efterfrågan som finns och hur kommunen kan hantera den. Utredningen bör även hantera det ökade behovet av pendelparkering för bil i anslutning till ortens busshållplatser. Åtgärden

blir en del av trafikutredningen till den fördjupade översiktplanen för Åhus

- Det finns också behov av att kartlägga utbudet av cykelparkering i orten och att utreda behov av mer parkering, t ex vid besöksplatser, utmed havet och vid busshållplatser. Åtgärden blir en del av trafikutredningen till den fördjupade översiktplanen för Åhus.
- Trafiksituationen i Åhus bör utredas mer fördjupat i den fördjupade översiktplan som ska tas fram för orten.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

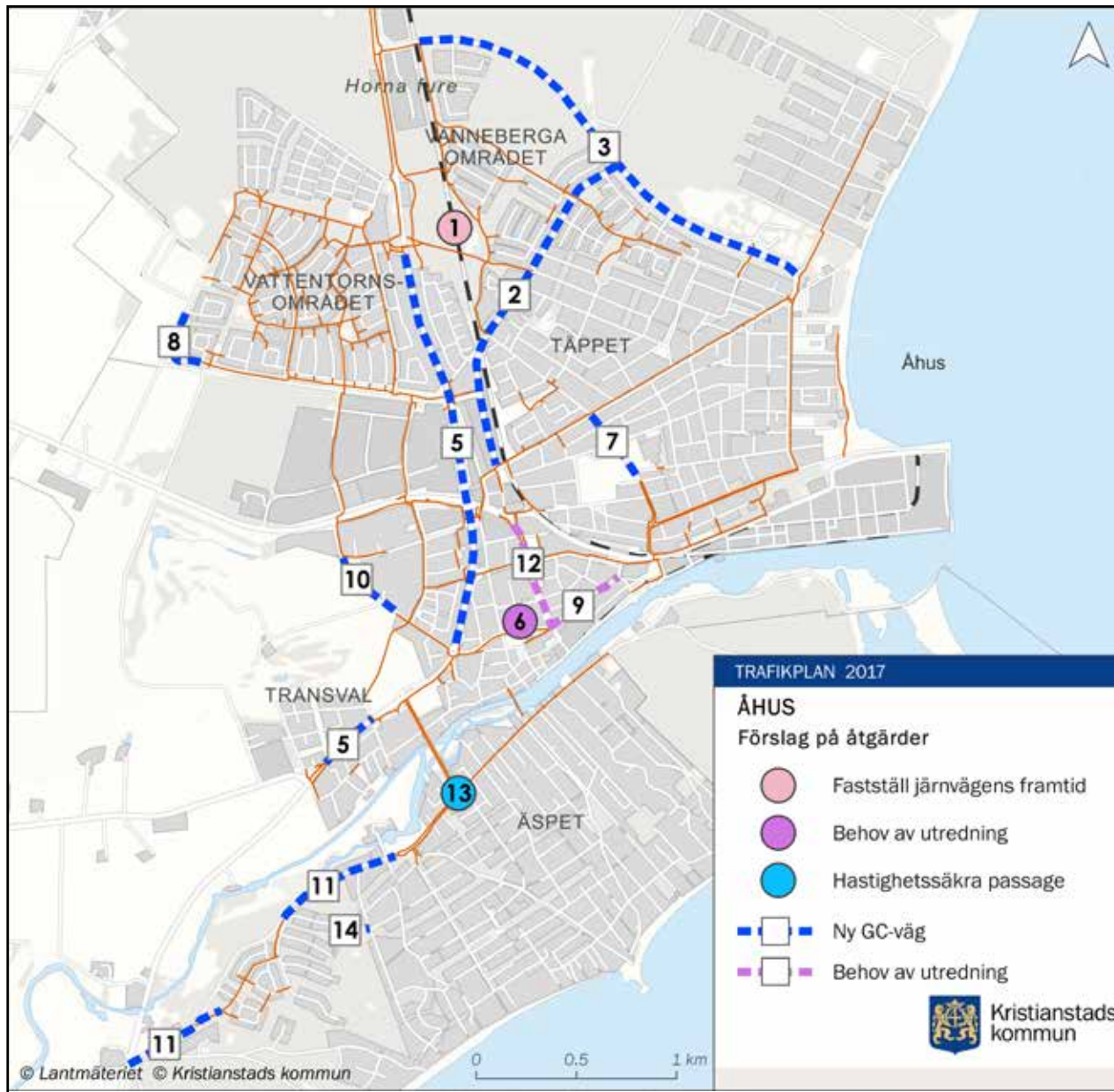
- (4) Ordna hastighetssäkrade passager eller andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter på platser med särskilt behov. Detta bör utredas djupare i ett trafiksäkerhetsprogram.

Samverkan kommunen och Trafikverket

- (5) Anordna gång- och cykelbana utmed väg 118.

Flera aktörer

- (1) Fastställ järnvägens framtid



Åtgärder i Åhus

ÖNNESTAD

Önnestad har två tydliga barriärer, järnvägen i norr och riksväg 21 i söder. Dessa två trafikalelement styr rörelser i nordlig och sydlig riktning. Sedan några år tillbaka trafikeras Önnestads station av Pågatåg. Innan Pågatågen kom till Önnestad hade orten en välutbyggd infrastruktur för bussar, med en relativt ny pendlarparkering i ortens södra del utmed väg 21. Trafikstrukturen i orten, inte minst cykelvägarna, har en tydlig koppling till just väg 21, snarare än till järnvägsstationen.

Barriäreffekten av väg 21 är mest påtaglig för de som bor strax utanför Önnestad, då det tätbebyggt område är lokaliserat norr om orten.

Väg 21 trafikeras av ca 12000 fordon per dygn och det finns en planskild gång- och cykelväg under vägen vid den stora infarten till orten. Huvudvägnätet i Önnestad utgörs av de statliga vägarna 2041 Bockebäcksvägen, 2013 Byagatan, 2035 Skolgatan, 2035 Skoglösavägen och 2013 Focks väg.

Om orten växer norr om järnvägen blir även väg 2013 Levins väg en huvudväg. De statliga vägarna trafikeras av ca 900-1500 fordon per dygn, med undantag för vägarna kring järnvägsstationen som är lägre trafikerade. Utöver huvudvägnätet finns en stor andel kommunala gator samt flera enskilda vägar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är generellt 40 km/tim utmed huvudvägnätet och 30 km/tim utmed det mer finmaskiga kommunala vägnätet.

I ortens södra del finns gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet. I övrigt finns främst kommunala gång- och cykelvägar mellan kommunens gator, i synnerhet i ortens västra delar. Gång- och cykelnätets uppbyggnad bär tydliga kopplingar mot väg 21 i söder medan gång- och cykelnätet är undermåligt i området kring tågstationen. Norr om järnvägen finns inga gång- och cykelvägar.

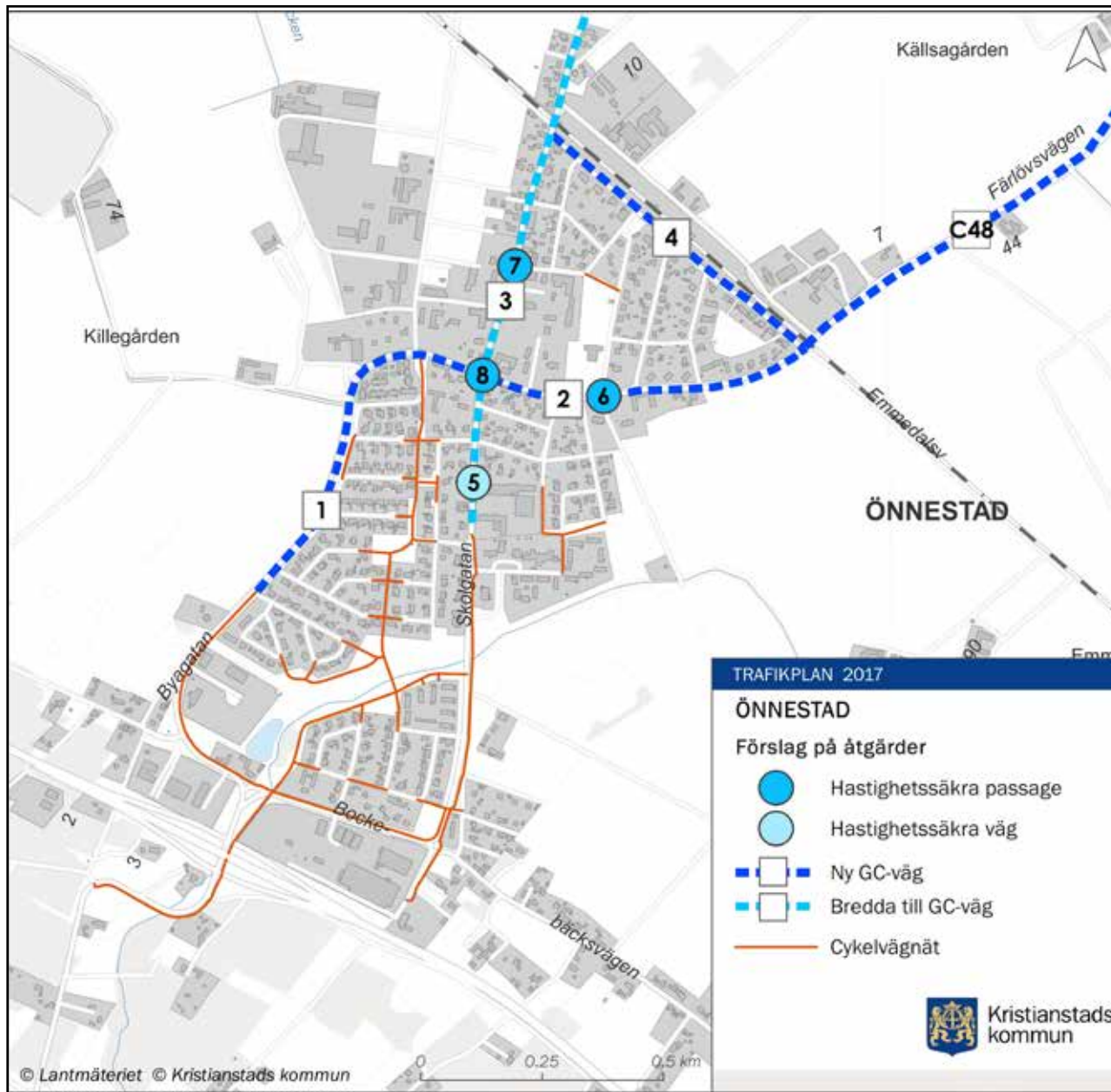
ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (1) Anordna gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet samt i anslutning till tågstationen.
- En djupare studie kring reglering och utformning av trafiknätet i anslutning till stationsområdet bör genomföras, primärt med hänsyn till gående och cyklister.
- Om Önnestad ska växa norr om järnvägen krävs fördjupade studier kring trafiknätets utbyggnad och utveckling.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (2, 4) Anordna gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet samt i anslutning till tågstationen.
- (3) Bredda befintliga gångbanor utmed väg 2035 för att skapa utrymme även för cyklister.
- (5) Hastighets säkra sträckan förbi skolan utmed väg 2035 Skolgatan så att hastigheten 30 km/tim blir naturlig att hålla.
- (6, 7, 8) Anordna hastighets säkrade passager för gående och cyklister.



Åtgärder i Önnestad

Tätorterna

I kommunen finns utöver staden och basorterna 18 tätorter. Bland de större tätorterna, med ca 750-1000 invånare finns Färlöv, Everöd, Gärds Köpinge och Rinkaby. Övriga tätorter med fler än 400 invånare är Yngsjö, Vinnö, Linderöd, Österslöv och Balsby. Hälften av tätorterna har 200-300 invånare och är Bäckaskog, Ovesholm, Nyehusen och Furuboda, Torsebro, Östra Sönnarslöv, Huaröd, Vånga, Vittskövle och Bjärlöv.

I detta kapitel redovisas förutsättningar och behov av åtgärder för tätorterna. För varje tätort beskrivs inledande det övergripande trafiknätet utifrån huvudvägnät, väghållningansvar, och utbud av gång- och cykelvägar. Därefter beskrivs vilka åtgärder som behöver vidtas av respektive väghållare.

Ju mindre en tätort är, desto mindre mandat har kommunen att styra över utvecklingen då huvudvägnätet främst består av statliga och enskilda vägar. Bristanalysen, och därmed även åtgärderna, utgår från huvudvägnätet då dessa vägar är av betydelse för alla invånare i orten. Det är också utmed huvudvägnätet som eventuella målpunkter och hållplatser till kollektivtrafiken finns i störst utsträckning. Mindre gator som ansluter till huvudvägnätet har i många fall inte analyserats i trafikplanen. Eftersom dessa främst är enskilda vägar har väghållaren möjlighet att ordna punktåtgärder själv vid behov, t ex farthinder.

Huvudprincipen, som angetts i inledningskapitlet, är att det ska finnas alternativ till bil i alla orter vilket ställer stort fokus på infrastruktur för gående och cyklister. Där det finns skolor har vägarna till dessa särskilt analyserats. Busshållplatser i orterna är också prioriterade. Ledord för bristanalys och åtgärdsförslag är tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Tätorterna bör generellt vara gångvänliga. Tryggheten för oskyddade trafikanter påverkas i stor utsträckning av möjligheten att gå på en trottoar eller gångbana, eller om man är hänvisad till en vägren. I orter som saknar trottoarer och gång- och cykelvägar utmed huvudvägnätet är tryggheten särskilt begränsad för personer som upplever osäkerhet i trafiken, t ex barn, äldre eller personer med funktionshinder. Det kan påverka viljan att gå även korta sträckor inom orten.

Där det anges behov av gång-, cykelbana, cykelväg eller annan gång- och cykellösning ska detaljplanering ske utifrån Vägars och Gators utformning (SKL och Trafikverket, 2015) samt med stöd i GCM-handboken (SKL och Trafikverket, 2010).

För att trafikplanen ska vara hanterbar går den inte in på alla detaljer som finns i en tätort. Med ledorden som utgångspunkt är den övergripande tillgängligheten i orterna i centrum för trafikplanen.

BALSBY

Balsby avgränsas av sjöstranden på ena sidan och av den statliga vägen 2060, Arkelstorpsvägen, på andra sidan. Väg 2060 trafikeras av ca 2900 fordon per dygn. Den ingår inte i tätbebyggt område och har hastighetsgräns 70-80 km/tim. Det finns endast några enstaka fastigheter söder om vägen vilket gör barriäreffekten begränsad.

Inom orten finns främst kommunala gator och några enstaka enskilda vägar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim. Det finns en kommunal gång- och cykelväg utmed sjöstranden som sträcker sig vidare ut från orten på båda sidor. Denna korsar väg 2060 vid västra infarten till orten. Det

finns även kortare kommunala gång- och cykelvägar på några platser inne i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (2) Synliggörande av gång- och cykelpassage där det kommunala cykelstråket korsar väg 2060, då den framträder otydligt för motortrafikanter utmed vägen.
- (3) Anordnande av gångbana hela vägen fram till hållplatsen Brommagårdsvägen så att oskyddade trafikanter inte behöver gå och cykla i vägrenen till väg 2060.

Samverkan kommunen och trafikverket

- (1) Anordnande av gångbana hela vägen fram till hållplatsen Moltareliden så att oskyddade trafikanter inte behöver gå och cykla i vägrenen till väg 2060.
- (4) Översyn av trafiksäkerheten i korsningen mellan Moltareliden och väg 2060, då det rapporterats flera trafikolyckor i korsningen.



Åtgärder i Balsby

BJÄRLÖV

Väg 19 utgör en östlig barriär utanför Bjärlöv. Vägen ingår inte i det tätbebyggda området men är ändå av betydelse för boende i orten då busshållplatser som förser orten med kollektivtrafik är lokaliserade utmed vägen och fotbollsplanen ligger öster om vägen. Vägen är statlig, reglerad med 80 km/tim och trafikeras av ca 6 700 fordon per dygn. Genom Bjärlöv går en statlig huvudväg, väg 2042 Norra Bjärlövsvägen.

Norr om orten går även den statliga vägen 2044 Övarpsvägen som matar trafik till väg 2042 och 19. De statliga vägarna är lågtrafikerade med ca 200-300 fordon per dygn. Till de statliga vägarna ansluter ett mindre antal enskilda vägar. Kommunen har inget väghållningsansvar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 30-40 km/tim. Det finns inga gång- och cykelvägar i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1, 2) Anordnande av passage för oskyddade trafikanter över väg 19 i anslutning till korsningen med väg 2044 Övarpsvägen samt gångbanor till busshållplatserna från korsningen utmed väg 19. Väg 19 är planerad att byggas om och då bör dessa åtgärder genomföras.



Åtgärder i Bjärlöv

BÄCKASKOG

Bäckaskog ligger utmed E22 vilket utgör en sydlig barriär, dock med begränsad effekt eftersom tätorten helt ligger norr om vägen. E22 trafikeras av ca 14800 fordon per dygn och har hastighetsgräns 90 km/tim förbi Bäckaskog.

Huvudvägnätet inom orten utgörs av de statliga vägarna 2066 Maglestensvägen och 2066 Bäckaskogsvägen. Dessa trafikeras av ca 700-1000 fordon per dygn. Till huvudvägnätet ansluter kommunala gator, främst väster om väg 2066 Bäckaskogsvägen, samt enskilda vägar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim med undantag för de kommunala gatorna där den är 30 km/tim.

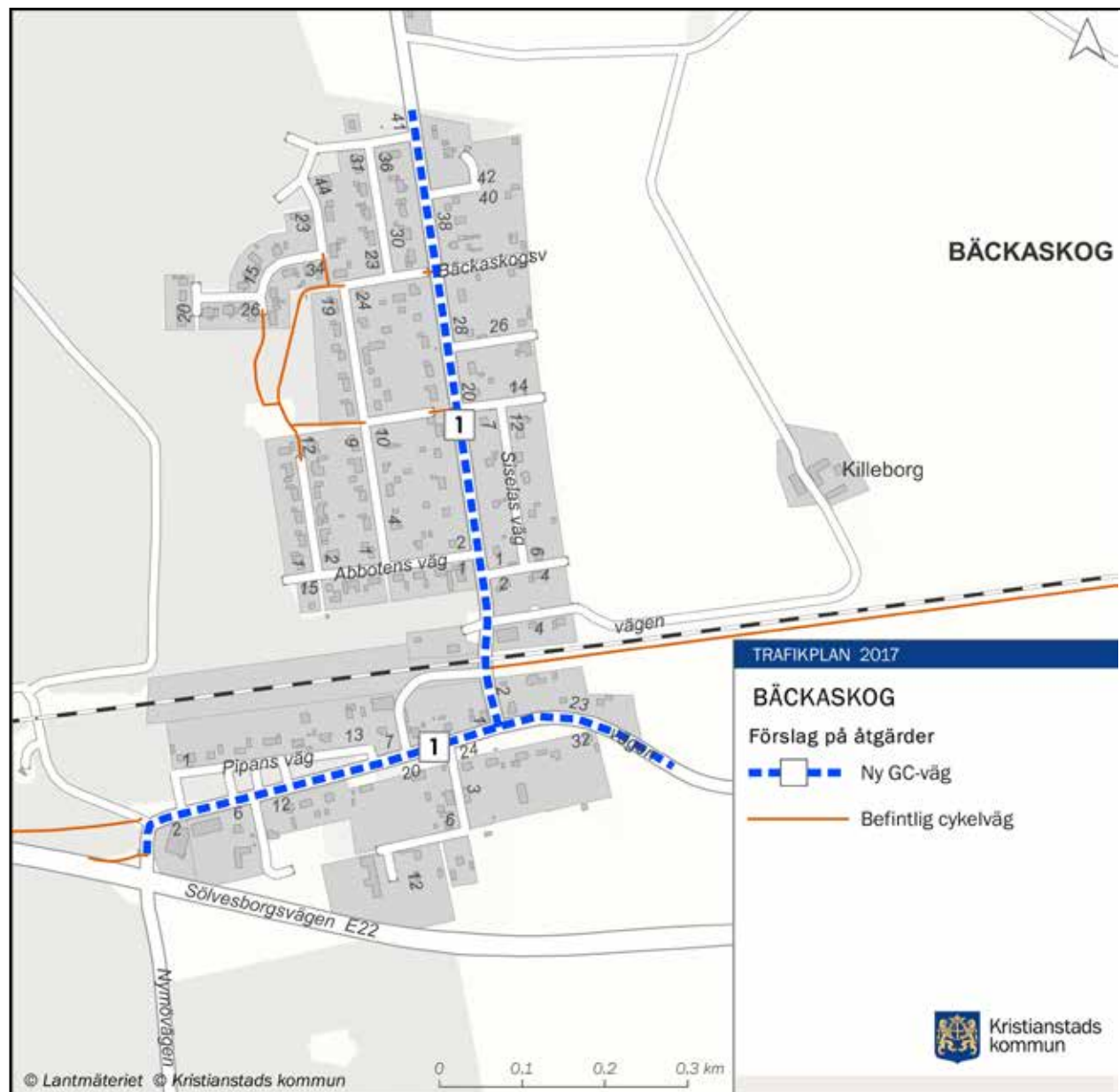
Det finns en statlig gång- och cykelväg som ansluter till Bäckaskog från väster och en som fortsätter från orten i öster. Dessa leder till Fjälkinge i väster och till Gualöv i öster. Det finns även några kortare kommunala gång- och cykelvägar som förbinder de kommunala gatorna. Utmed huvudvägnätet i orten finns ingen gång- och cykelväg. Busshållplatsen i orten ligger utmed E22.

Trafikverket planerar att år 2021 påbörja ombyggnaden av E22 till motorväg mellan Fjälkinge och Gualöv. Förändringar som bl a kommer ske i och kring Bäckaskog är att bussen kommer gå in på Maglestensvägen, det kommer byggas en gång- och cykelväg längs Maglestensvägen och det kommer byggas en planskild gång- och cykelväg över E22.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Anordnande av gång- och cykelväg utmed väg 2066 Maglestensvägen och Bäckaskogsvägen.



Åtgärder i Bäckaskog

EVERÖD

Huvudvägen genom Everöd är väg 1631 Stora vägen. Den trafikeras av ca 1 900 fordon per dygn och är generellt främst disponerad för motortrafiken. Väster om orten ansluter väg 1631 till riksväg 19 och i öster till den statliga vägen 1632. Utöver de statliga vägarna finns främst enskilda vägar samt ett antal kommunala gator. Hastighetsgränsen i tätbebyggt område är 40 km/tim. Genom orten går en kommunal gång- och cykelväg som fortsätter utanför orten åt både norr och söder. Den korsar väg 1631 på ett ställe men löper aldrig utmed huvudvägnätet.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

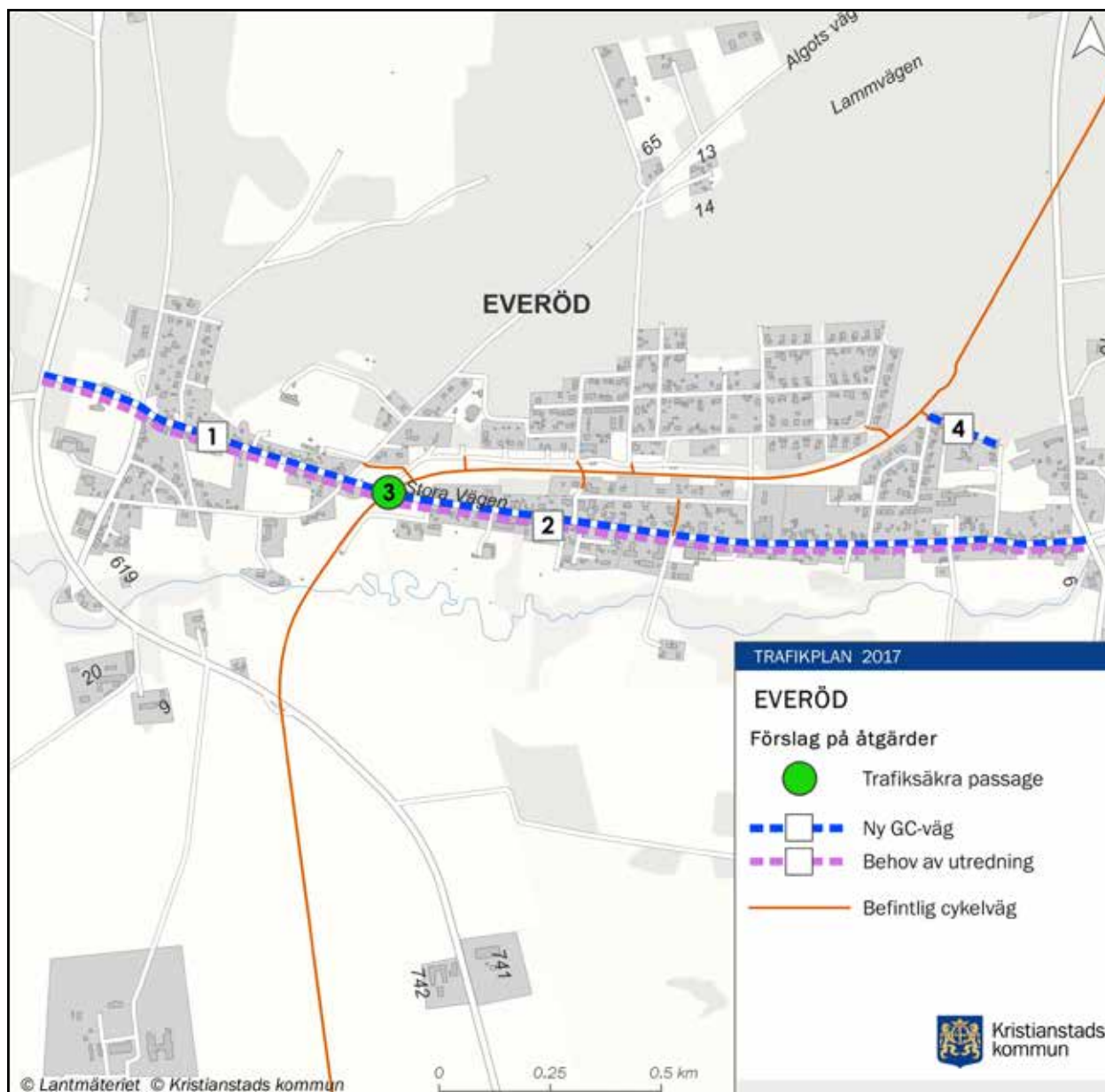
- (4) Gång- och cykelväg mellan Stockvägen och Scoutgården.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Breddning av trottoarer utmed väg 1631 med tillhörande bana för cyklister, då vägen är bred men har dåligt utrymme för gående och cyklister.
- (2) Hastighetssäkrade passager med jämna mellanrum utmed väg 1631, dels för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister som ska passera, dels för att minska biltrafikens barriäreffekt och lugna trafiken.

Samverkan kommunen och Trafikverket

- (3) Synliggörande av cykelpassagen (kommunens korsande cykelstråk) över väg 1631 då det idag är svårt för bilister att se den.



Åtgärder i Everöd

FÄRLÖV

I den västra delen av orten går väg 19 som är en statlig riksväg. Det ställer stora krav på framkomlighet för bilar och tunga transporter. Trafikmängden på vägen uppgår till ca 3 600 fordon per dygn. Det finns en kommunal gång- och cykelväg som sträcker utmed den norra delen av vägen genom orten. Väg 19 separerar huvuddelen av orten från kyrka och busshållplats som finns väster om vägen. Det finns inga planskilda passager över vägen.

Huvudvägnätet inom Färlöv utgörs av den statliga vägen 2041 Hamiltons väg/Torsebrovägen samt av fortsättningen av Hamiltons väg som är i kommunal regi. Trafikmängden uppgår till ca 700-900 fordon per dygn utmed huvudvägnätet. De gator som ansluter till huvudvägarna är i stor utsträckning kommunala, det finns även ett mindre antal enskilda vägar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim men det finns också 30-zoner.

Det finns flera gång- och cykelvägar i orten, delvis utmed huvudvägnätet och även som förbindelse mellan mindre kommunala gator.

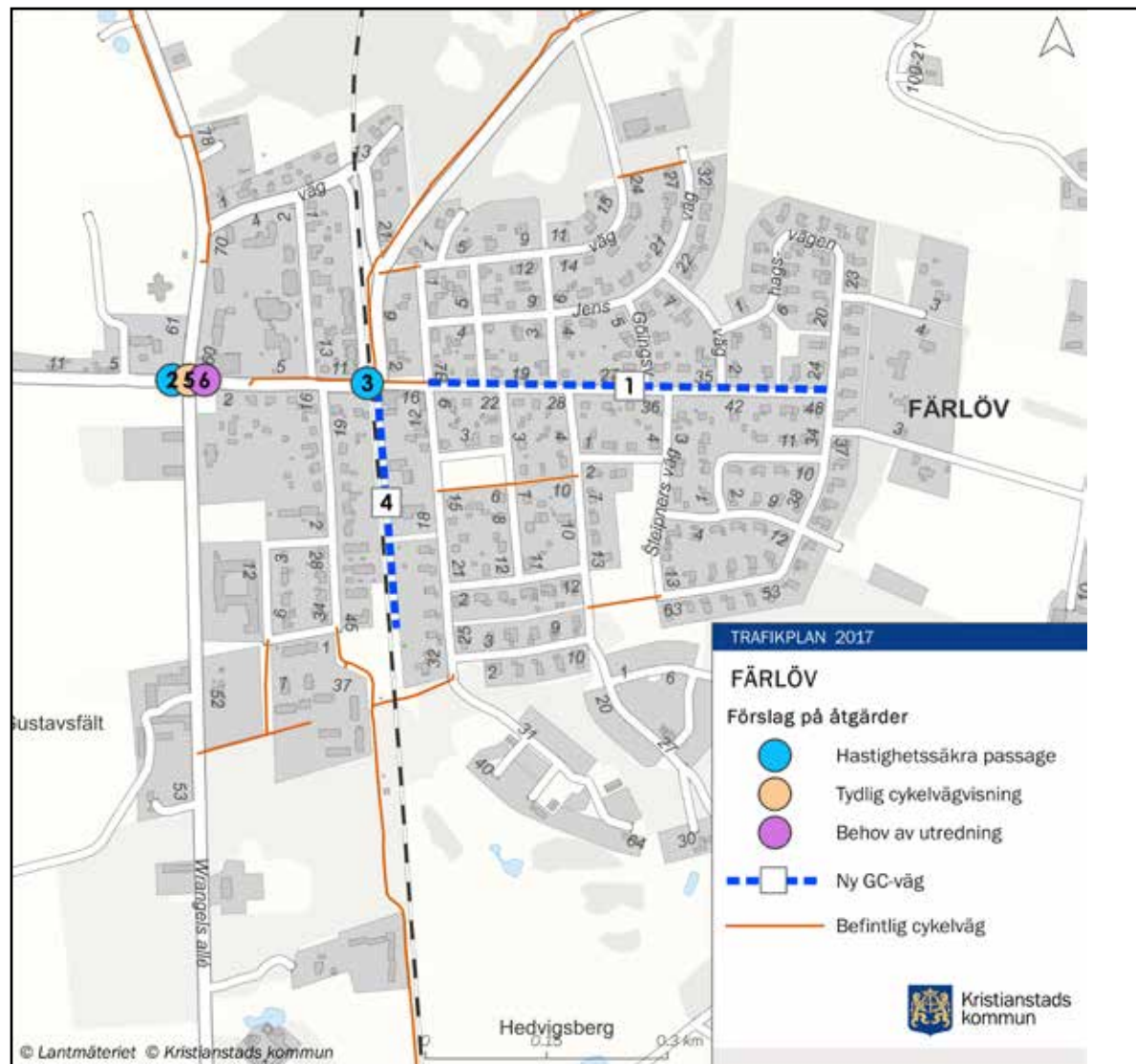
ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (1) Anordnande av gång- och cykelbana utmed den kommunala delen av Hamiltons väg där det idag saknas separerat utrymme för oskyddade trafikanter.
- (4) Anordnande av gång- och cykelväg längs med banvallen för att öka gång- och cykelvänligheten i ortens södra del och vidare mot Vinnö.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (2, 3) Hastighetssäkrade passager för gående och cyklister där det finns särskilt stort behov av att passera, dels över väg 19 och dels över Hamiltons väg.



Åtgärder i Färlöv

- (5) Vägvisning för cykelstråket som går från väg 19 och fortsätter in på Hamiltons väg, så att man som cyklist förstår att cykelvägen fortsätter in i orten och inte utmed vägen till väg 19.
- (6) Utökad utrymme för gång- och cykelbanan i korsningen med väg 19 och väg 2041 där det i dag är trångt för gående och cyklister, särskilt i hörnet vid bensinstationen.

GÄRDS KÖPINGE

Huvudväg genom orten är det statliga vägen 1640 Fredrika Bremers väg, samt i norr de statliga vägarna 1646 Säterivägen och 1646 Hovbyvägen. Huvudvägnätet trafikeras av ca 1200-1400 fordon per dygn. Till huvudvägnätet ansluter främst kommunala gator, samt några enskilda vägar och de statliga vägarna 1640 Tyska Strädet, 1640 Böklins väg, 1643 Ryttmästarevägen, 1645 Brännmästarevägen, 1645 Riddare Urups väg.

Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim utmed huvudvägnätet och delar av övriga gator, samt 30 km/tim utmed stora delar av det kommunala vägnätet.

Utmed ortens västra sida går en kommunal gång- och cykelväg som fortsätter utanför orten åt både norr och söder. Den korsar väg 1646 och väg 1640. Det finns också en kommunal gång- och cykelväg som förbinder de mindre gatorna i ortens östra sida. Det finns ingen gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (2, 4, 5) Anordnande av gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet.
- (3) Hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter vid ortens busshållplatser.

Samverkan kommunen och Trafikverket

- (1) Hastighetssäkrade passager där det kommunala cykelstråket passerar väg 1640 och 1646, dessa passager är idag otydliga för motortrafikanter.



Åtgärder i Gärdsköpinge

HUARÖD

Huvudvägnätet i orten består av de statliga vägarna 1619 Mjövägen och 1610 Karlins väg. Väg 1619 trafikeras av ca 700 fordon per dygn och väg 1610 av ca 300 fordon per dygn. Väg 1610 är ur ett ortsperspektiv av överordnad betydelse då målpunkter och hållplatser finns utmed vägen. Förutom de statliga vägarna finns ett fåtal enskilda vägar. Kommunen har inget väghållningsansvar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim med undantag för väg 1619 där den är 60 km/tim. Det finns inga gång- och cykelvägar i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Anordnad trottoar eller plats i vägren där gående kan ta sig fram utmed väg 1610 Karlins väg.
- (2) Anordnad gång- och cykelbana-/fält utmed väg 1619 Mjövägen.
- (3) Anordnad passage för gående över väg 1619 Mjövägen i höjd med Skönabäcksvägen för ökad tillgänglighet till friluftsbadet.



Åtgärder i Huaröd

LINDERÖD

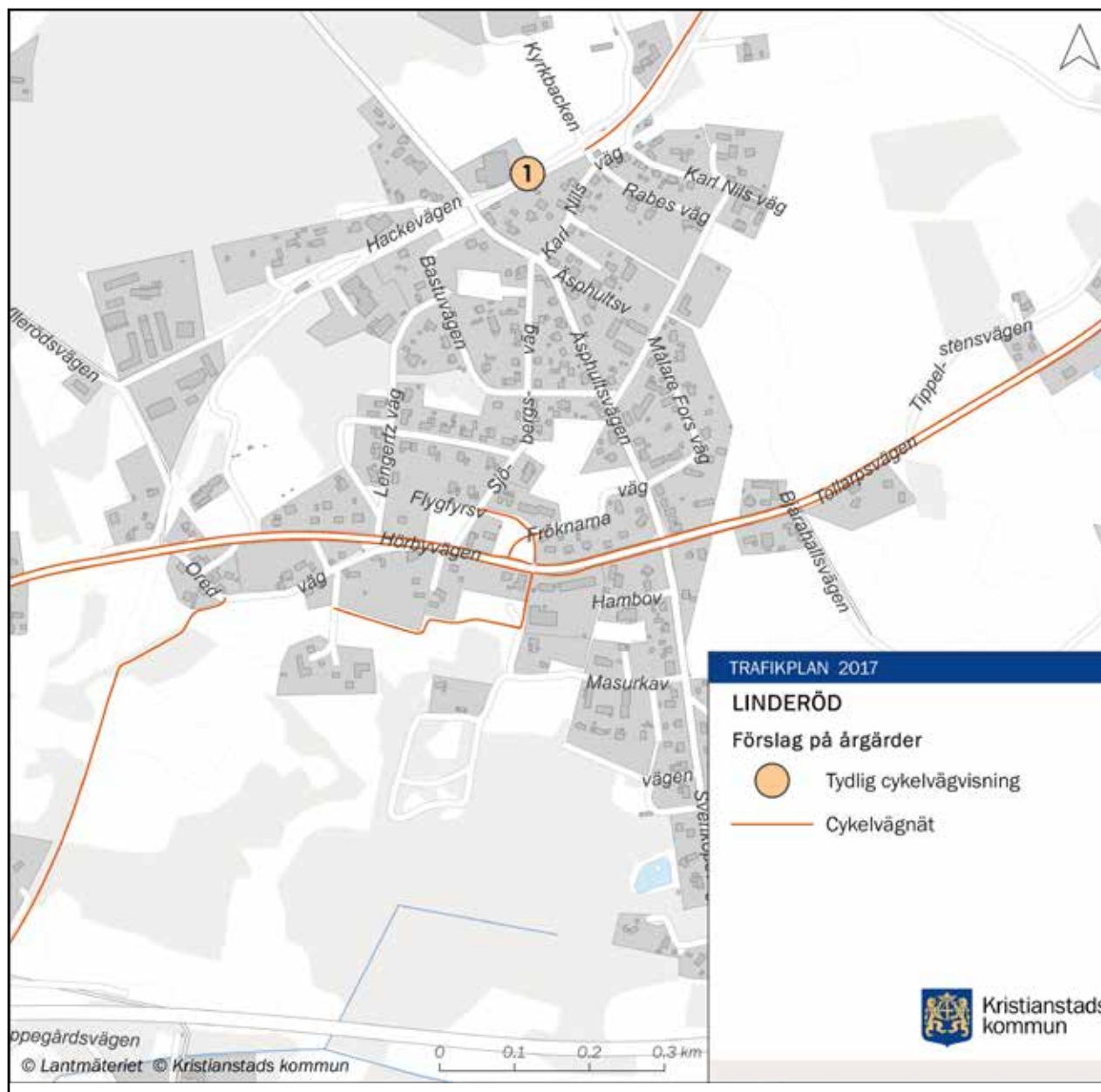
E22:an byggdes om till motorväg, klar dec 2017, och går nu söder om Linderöd vilket minskat trafiken genom orten väsentligt. Bedömningen Trafikverket gjort är att E22 trafikeras av ca 10 000 fordon per dygn och väg 1980 Hörbyvägen/Tollarpsvägen av ca 800 fordon per dygn, inga trafikmätningar finns registrerade på Trafikverket hemsida än. Andra huvudvägar i orten är väg 1982 Äsphultsvägen och väg 1092 Svenköpsvägen, båda är statliga och trafikeras av ca 100-350 fordon per dygn. Övriga gator i orten har enskild väghållare. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim.

Det finns gång- och cykelväg med planskild passage under väg 1980 som knyter ortens norra och södra delar till varandra. Denna kommunala gång- och cykelväg leder till skolan i söder. Från ortens nordöstra del går en kommunal gång- och cykelväg som leder vidare mot Tollarp i öster.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät/privat markägare

- (1) Förtydliga skyltning mellan den kommunala gång- och cykelvägen som ansluter i nordost och väg 1982 Äsphultsvägen för att skapa ett enhetligt gång- och cykelnät i orten.



Åtgärder i Linderöd

NYEHUSEN OCH FURUBODA

Nyehusen och Furuboda är två delområden som hänger samman som en tätort. Orten ligger utmed kusten och har badplats som lockar besökare sommartid, det finns också många semesterhus i orten som gör att befolkningen ökar sommartid.

Vägnätet inom orten består av enskilda vägar som ansluter till väg 118 i väster. Huvudvägen, som matar trafik mellan Nyehusen och Furuboda, är Furubodavägen. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim. Det finns två kortare kommunala gång- och cykelvägar i ortens norra del.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på enskilt vägnät

- (1) Anordnande av gång- och cykelväg utmed ortens huvudväg. Ingår i åtgärd C26.



Åtgärder i Nyehusen och Furuboda

OVESHOLM

Huvuddelen av bebyggelsen är koncentrerad norr om den statliga vägen 2000 Mansdalavägen som utgör en huvudväg i orten. Vägen trafikeras av ca 1400 fordon per dygn. I orten finns i övrigt både kommunala gator och enskilda vägar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim.

Söder om orten ansluter en kommunal gång- och cykelväg. Efter ett uppehåll utmed Tueängsvägen fortsätter gång- och cykelvägen norrut från orten. Inne i orten finns även en kommunal gång- och cykelväg som förbinder mindre gator. Det finns ingen gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet. Busshållplatsen i orten ligger utmed väg 2000.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (4) Anordnande av gång- och cykelväg utmed den sträcka av Tueängsvägen som idag saknar gång- och cykelväg.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Anordnande av gång- och cykelväg utmed väg 2000 Mansdalavägen.
- (2) Gångbana till busshållplatsen Ovesholm.

Samverkan kommunen och Trafikverket

- (3) Hastighetssäkrad passage över väg 2000 Mansdalavägen där det kommunala cykelstråket korsar vägen.



Åtgärder i Ovesholm

RINKABY

Den statliga vägen 118 Åhusvägen är huvudväg genom orten. Den är utpekad som primär länsväg av Trafikverket vilket ställer krav på god framkomlighet för motortrafiken. Vägen trafikeras av ca 8700 fordon per dygn. Till väg 118 ansluter två andra statliga vägar, väg 1665 Hallingavägen och väg 1662 Gälltoftavägen. Dessa trafikeras av ca 900 respektive 1900 fordon per dygn. Till de statliga vägarna ansluter främst enskilda vägar, det finns också ett litet område med kommunala gator i ortens södra del. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim.

En statlig gång- och cykelväg löper längs med väg 118 genom hela orten. Det finns också några kortare kommunala gång- och cykelvägar som förbinder bostadsgator till varandra. Utmed ortens östra sida går järnvägen mellan Kristianstad och Åhus som trafikeras av ett tåg i veckan.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Hastighetssäkrade passager över väg 118 i anslutning till ortens busshållplatser, dels för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och dels för att lugna trafiken utmed väg 118.
- (2) Fortsatt utredning av väg 1662 Gälltoftavägen, kommunen har tidigare utrett möjligheten att dra om vägen då det finns problem att köra ut på den från anslutande vägar och det finns lite utrymme för oskyddade trafikanter.
- (3) Siktförbättrande åtgärder samt säkerhetsanordningar vid ortens plankorsningar med järnvägen (beroende hur järnvägens framtid utvecklar sig)



Åtgärder i Rinkaby

TORSEBRO

Torsebro ligger direkt norr om väg 118. Trafikverket har pekat ut vägen som en primär länsväg vilket ställer krav på god framkomlighet för motortrafik. Den trafikeras av ca 5100 fordon per dygn och har hastighetsgräns 90 km/tim. Utmed vägen finns de två hållplatser som förser boende i Torsebro med kollektivtrafik.

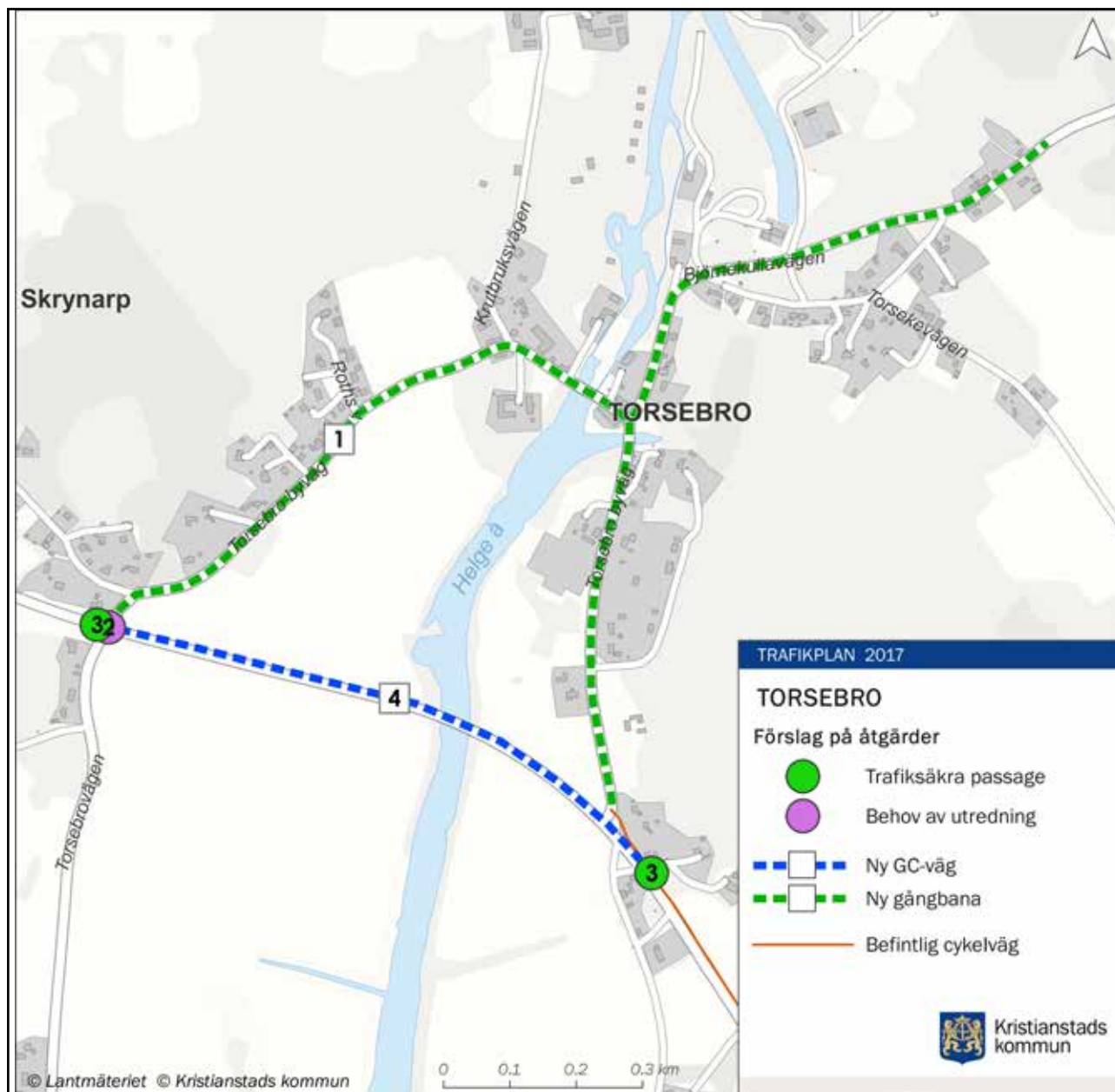
Huvudvägnätet inne i orten består av de statliga vägarna 2052 Torsebro Byväg och 2052 Björnekullavägen. De trafikeras av ca 300-400 fordon per dygn. I övrigt finns ett antal enskilda vägar i orten. Kommunen har inget väghållningsansvar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 50 km/tim med undantag för en kort 30-sträcka.

Utmed väg 118 finns en statlig gång- och cykelväg som sträcker sig fram till ortens östra infart. I övrigt finns inga gång- och cykelvägar i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1,4) Anordnande av gångväg utmed huvudvägarna i orten samt gång- och cykelväg utmed väg 118 mellan ortens två hållplatser.
- (2) Utredning av trafiksäkerheten i korsningen mellan väg 118 och 2052, ortens västra infart, då det har rapporterats flera trafikolyckor i korsningen.
- (3) Anordnade passager för gående över väg 118 i anslutning till ortens två hållplatser.



Åtgärder i Torsebro

VINNÖ

Vinnö ligger öster om riksväg 19 som inte ingår i det tätbebyggda området. Utmed vägen finns dock de hållplatser som förser orten med kollektivtrafik. Väg 19 trafikeras av ca 5200 fordon per dygn och har hastighetsgräns 70 km/tim. Det finns varken trottoar eller gång- och cykelväg utmed vägen. Trafiknätet inom tätorten består till största delen av kommunala gator. Trafiken till dessa matas framför allt av Araslövsvägen, och Starvägen. Inom tätbebyggt område är hastigheten till större delen 30 km/tim, det finns några enstaka gator med 40 km/tim.

En kommunal gång- och cykelväg finns utmed Starvägen från Orrvägen och vidare till Färlöv i norr.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (2) Breddning av de delar av gång- och cykelbanan utmed Starvägen som är smala.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Anordnande av gång- och cykelväg utmed den östra sidan av väg 19, för att skapa en trafiksäkrare väg för oskyddade trafikaner till och från ortens busshållplatser.



Åtgärder i Vinnö

VITTSKÖVLE

Huvudvägnätet i orten utgörs av två statliga vägar, väg 1626/1628 Vittskövlevägen och väg 1626 Egesidevägen. Väg 1626/1628 trafikeras av ca 600-800 fordon per dygn och väg 1626 av ca 300 fordon per dygn. Till de statliga vägarna ansluter enskilda vägar. Kommunen har inget väghållningsansvar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim med en kortare 30-zon i södra delen. Det finns inga gång- och cykelvägar i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter i form av gångbana eller gång- och cykelväg utmed huvudvägnätet. Idag hänvisas oskyddade trafikanter till en smal vägren.



Åtgärder i Vittskövle

VÅNGA

Väg 2051 Nässumsvägen är en statlig huvudväg genom orten. Den trafikeras av ca 1300 fordon per dygn. Till väg 2051 ansluter de statliga vägarna 2199 Skärnsnäs vägen och 2073 Furustadsvägen. De trafikeras av ca 200-400 fordon per dygn. Till de statliga vägarna ansluter enskilda vägar. Kommunen har inget väghållningsansvar. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim. Det finns inga gång- och cykelvägar i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Utbyggnad till gång- och cykelbana utmed väg 2051 Nässumsvägen. Befintliga trottoarer är smala.
- (2) Hastighetssäkrad passage för oskyddade trafikanter vid busshållplatsen Kyrkogården.



Åtgärder i Vånga

YNGSJÖ

Yngsjö ligger öster om väg 118 Åhusvägen. Till väg 118 ansluter den statliga vägen 1630 Gamla Byvägen på två ställen. Vägen är en del av huvudvägnätet genom Yngsjö. Trafikmängden på vägen är upp till ca 700 fordon per dygn, troligtvis med stora variationer beroende på säsong. Till väg 1630 ansluter större enskilda vägar, som vidare ansluter till mindre enskilda vägar. Kommunen har inga kommunala gator i orten.

Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är till stor del 30 km/tim, men det finns även sträckor med 40 och 50 km/tim. Från ortens norra del går en kommunal gång- och cykelväg som fortsätter mot Åhus i norr. Det finns också ett fåtal kortare kommunala gång- och cykelvägar som förbinder gator med varandra.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- Se över beläggningen och belysningen på gång- och cykelvägen mot Åhus. Detta ingår som en del i de övergripande åtgärderna U3 och U6.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Anordnande av gång- och cykelväg utmed väg 1630. Vägen är generellt mycket bred men utrymmet för oskyddade trafikanter är smalt.

Behov av åtgärder på enskilt vägnät

- (2) Anordnande av gång- och cykelväg mellan centrum och havet (utmed enskild väg).

Samverkan kommunen och enskild väghållare

Det finns behov av både cykelparkering och bilparkering i anslutning till ortens badplatser.



Åtgärder i Yngsjö

ÖSTERSLÖV

Orten ligger intill Råbelövssjöns strand och avgränsas på andra sidan av den statliga vägen 2060 Arkelstorpsvägen. Vägen trafikeras av ca 2900 fordon per dygn och har viss barriäreffekt för den bebyggelse som finns öster om vägen. Väg 2060 är huvudväg i orten och till denna ansluter främst kommunala gator. Det finns även några enskilda vägar.

Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim, kring skolan i ortens norra del finns även en 30-zon.

Utmed sjöstranden sträcker sig en kommunal gång- och cykelväg som leder vidare ut från orten i norr och söder. Det finns även kortare kommunala gång- och cykelvägar som binder samman gator och vid området kring skolan.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på kommunalt vägnät

- (3) Bygg ut den kommunala gång- och cykelvägen, ca 110 meter utmed Lövens väg och ca 150 meter utmed Kämpasträdet, så att den blir komplett hela vägen fram till skolan.

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1) Breddning av trottoar utmed väg 2060 så att det även finns plats för cyklister.
- (2) Se över behov av hastighetssäkrade passager för gående och cyklister över väg 2060, dels för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och dels för att lugna trafiken.



Åtgärder i Österslöv

ÖSTRA SÖNNARSLÖV

Huvudvägnätet i orten består av de statliga vägarna 1624 Ramels Väg, 1624 Söndrebrovägen, 1619 Huarödsvägen, 1638 Nunnevägen och 1631 Everödsvägen. Väg 1624 är mest trafikerad med ca 1100 fordon per dygn. Väg 1619 och 1631 trafikeras av ca 700-900 fordon per dygn och väg 1638 av ca 250 fordon per dygn. Till huvudvägnätet ansluter enskilda vägar och några kommunala gator. Hastighetsgränsen inom tätbebyggt område är 40 km/tim. Det finns inget gång- och cykelnät i orten.

ÅTGÄRDER

Behov av åtgärder på statligt vägnät

- (1, 2, 4) Anordnande av gång- och cykelväg utmed väg 1624 Ramels Väg samt utmed delar av väg 1619 Huarödsvägen. Karaktären skiljer sig utmed väg 1624 där det på vissa sträckor finns trottoar och på andra sträckor endast vägren.
- (3) Förbättrad tillgänglighet till busshållplatsen Östra Sönnarslöv bör förbättras så att alla kan nyttja den. Idag är utrymmet för väntande resenärer mycket begränsat.



Åtgärder i Östra Sönnarslöv

KONSEKVENSER OCH UPPFÖLJNING



Konsekvenser

TRAFIKSTRATEGIS MÅL

Trafikstrategin innehåller utmaningar och strategier om vad som ska uppnås. Huvudbudskapet är att andel som går, cyklar och åker kollektivt ska öka och andelen som kör bil ska minska.

Trafikplanen fokuserar på tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet för de som färdas till fots, med cykel och åker kollektivt. I staden såväl som i varje tätort utanför staden finns föreslagna åtgärder som främjar hållbara resor. Förutsatt att trafikplanens åtgärder genomförs finns god potential att bryta biltrafikens dominans till förmån för hållbara trafikslag i enlighet med kommunens trafikstrategi.

TRAFIKPLANENS MÖJLIGHETER

En övergripande konsekvens av trafikplanen är att kommunen får en tydlig inriktning att arbeta utifrån. När det är tydligt utpekade vad som ska prioriteras är det lättare för kommunens tjänstemän och politiker att planera den fortsatta utvecklingen.

Vad gäller satsningar på trygga, säkra och attraktiva miljöer för gående och cyklister innebär varje enskild åtgärd ett steg i rätt riktning. Trafikplanen fokuserar både på de resor som sker inom staden och respektive tätort samt behovet av resor mellan orterna. Åtgärderna bidrar därmed till en god utveckling för hela kommunen. Invånare som inte har tillgång till bil ges större rörelsefrihet genom satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Därigenom är satsningar på hållbara trafikslag inte endast hållbara ur ett miljömässigt perspektiv, utan även ur ett socialt. Då trafikplanen utgår från fyrstegsprincipen finns också goda möjligheter att utveckla trafiksystemet på ett kostnadseffektivt sätt.

Parkering, både för bil och cykel, sätter på många sätt ramarna för hur trafikens utveckling kan ske, särskilt i stadens centrala delar. Utbud och reglering av parkering påverkar invånarens och besökarens val av färdmedel och är ett viktigt styrmedel. De åtgärder i trafikplanen som rör parkering bedöms leda till att parkering används som styrmedel för samhällsutveckling i större utsträckning än det gör idag.

Mobilitet och beteendepåverkan är en annan kärnfråga som kan bidra med positiva effekter utan att fysiska åtgärder genomförs. Det är svårt att bedöma effekterna av dessa åtgärder, många gånger sker inte en förändring direkt utan mottagaren behöver ofta tid på sig att ändra sitt beteende. Erfarenheter från Malmö Stad och Lunds kommun visar att effekterna av Mobilitet och beteendepåverkans åtgärder kommer först efter många år och att paketåtgärder måste genomföras för att påverka resenärerna på många olika sätt. Utveckling av elfordon, nya former av cyklar mm. kan bidra till beteendeförändringar.

Åtgärderna som fokuserar på biltrafik kan till viss del anses strida mot trafikstrategins inriktning eftersom de ger bättre förutsättningar att resa med bil. Det finns dock en gräns för hur mycket trafik en gata kan hantera och ibland behövs förbättringsåtgärder för biltrafiken så att staden kan fungera. De åtgärder som föreslagits för bilnätet fokuserar på staden då det är där trängseln blir som störst och där undermåliga bilgator kan bli ett problem även för andra trafikant. Utanför staden bedöms det inte finnas behov av att utveckla bilnäten.

Satsning på framförallt gående och cyklister som omnämns i trafikplanen tillsammans med en del åtgärder för biltrafiken ger förutsättningar för att minska biltrafiken utan att tillgängligheten för bilisten försvinner. För att följa upp detta är det

viktigt att kommunen fortsätter med regelbundna trafikräkningarna samt resvaneundersökningarna.

TRAFIKPLANENS UTMANINGAR

Då kommunen har ett stort antal tätorter att hantera kan en konsekvens av trafikplanen bli att det tar lång tid att genomföra alla de åtgärder som föreslås och att utvecklingen sker för långsamt. Prioritering mellan stad, mindre tätorter och landsbygd är en komplicerad fråga att hantera. Trafikplanen tar upp många åtgärder där Trafikverket är väghållare, här krävs det att kommunen har en dialog med Trafikverket och Region Skåne.

Där det är möjligt bör fokus läggas på att göra små åtgärder som gör stor nytta, i stället för att invänta finansiering för större projekt. Det gäller exempelvis åtgärder i trafikplanen som syftar till att skapa mer utrymme för gående och cyklister utmed huvudvägar i de mindre tätorterna. Om det är svårt att få till en nybyggnad av en gång- och cykelbana enligt VGU kan ett första steg vara att måla ett cykelfält.

Uppföljning

Trafikplanen bör i sin helhet uppdateras vart fjärde till femte år, däremellan bör uppföljningar göras. Uppföljning av trafikplanen bör ske regelbundet, helst varje år. Vid årlig uppföljning är det lämpligt att göra ett "trafikbokslut" som tydligt redovisar utvecklingen under året som gått. Baserat på vad som har genomförts under året och hur utvecklingen sett ut kan kommunen vända blicken mot nästa år och göra en plan för vad som är möjligt att genomföra då. Prioriteringsordningen för åtgärder bör regelbundet aktualiseras så att rätt åtgärder genomförs.

Uppföljning bör genomföras med fokus på följande fyra frågor:

1. Vad är genomfört?

Sammanställ de åtgärder som genomförts, notera eventuella avvikelser och åtgärdernas kostnader.

2. Har resvanorna förändrats?

En viktig uppgift för kommunen är att skapa ett trendbrott för biltrafikens utveckling. Staden måste kunna växa utan att biltrafiken växer i samma takt. Förändrade resvanor är svårt att följa upp genom vanliga räkningar ute på gatan. Man måste gå till källan, dvs. människorna, för att få svar på vad som skett. Detta är huvudskälet till att genomföra återkommande resvaneundersökningar.

3. Har trafikflödena förändrats?

Kommunen bör genomföra kontinuerliga, årliga trafikmätningar som ger möjlighet att följa trafikslagets utveckling och marknadsandelar. Trafikmätningar för biltrafiken bör kunna utgå från nuvarande mätsystem, men bör ses över så att olika räkningar kan sammanställas till en tydlig

nulägesredovisning. Räkning av cykeltrafik bör i huvudsak ske utmed cyklisternas huvudnät och på ett sådant sätt att trafikutvecklingen kan följas. Detsamma gäller mätningar av gångtrafik, när ett gångnät har definierats. Räkningar i kollektivtrafiken bör utföras i samarbete med Skånetrafiken. Samtliga räkningar, oavsett trafikslag, bör göras i "kontrollsnitt" som väljs ut så att både trafikutveckling och eventuella förändringar mellan trafikslagen kan följas. Uppföljning bör även ske av olycksutveckling, vilket är en del av det trafiksäkerhetsprogram som finns med som åtgärd. Uppföljningsarbetet med inriktning mot olyckor bör hantera rapporterade olyckor i STRADA, brister och tillbud enligt medborgare som kontaktat kommunen, samt genom hastighetsmätningar.

4. Har medborgarnas syn på trafiken förändrats?

Slutligen är det viktigt att följa upp hur förändringarna i trafiksystemet uppfattas av medborgarna, samt hur de påverkar näringslivets förutsättningar och stadens utveckling i stort. Medborgardialog kan ske på flera sätt, bland annat genom rundringning, enkäter, öppet hus på kommunen mm. Kontakt med näringslivet kan exempelvis ske genom kontinuerliga diskussioner om stadens utveckling. Denna uppföljningspunkt är en viktig del i kommunens arbete med mobilitet och beteendepåverkan.

