

TRAFIKSTRATEGI OCH TRAFIKPLAN

- Så här ska vi arbeta för att skapa ett hållbart trafiksystem



Trafikstrategi och trafikplan

Höörs kommun



Medverkande

Konsult Ramböll Sverige AB

Erik Hedman (Uppdragsledare)

Lars Nilsson

Jutta Pauna

Höörs kommun

Johan Lavesson Tekniska förvaltningen, projektledare

Anna Höglind Miljö- och byggmyndigheten

Bo Johansson Kommunledningskansliet, plan

Cecilia Hagström Sociala sektorn

Gunilla Brantberger Kultur- och fritidskontoret

Göran Axberg Kommunledningskansliet, stab

Leif Henriksson Barn- och utbildningssektorn

Lars Nilsson Räddningstjänsten

Övriga

Johan Bernehäll Polisen

Bildkällor

Foton framsida, sidan 4: D. Hall

Figur sidan 5: FOJAB arkitekter

Foton sidan 5, 6, 7: D. Hall

Tabell sidan 8: FOJAB arkitekter

Illustration sidan 8: Höörs kommun

Foton sidan 9: Ramböll Sverige

Foto sidan 10: S. Busk

Foton sidan 11,12: Ramböll Sverige

Illustration sidan 12: Höörs kommun

Karta sidan 13: Strada

Foto överst på sidan 14: T. Jonsson

Foto nederst på sidan 14: Ramböll Sverige

Foto nederst på sidan 15: O. Lindberg

Foto sidan 17: D. Hall

Foton sidan 18, från vänster: A. Peters, FOJAB arkitekter, Ramböll Sverige

Foton sidan 19, 20, 22: Ramböll Sverige

Foto sidan 21: D. Hall

Tabell sidan 23-25: FOJAB arkitekter

Foto sidan 26: PO Wiberg

Foto sidan 27: D. Hall

Foto sidan 28: S. Lundberg

Foto sidan 27: Gravitaton

Foto sidan 30: C. Crusell

Tabell sidan 32: FOJAB arkitekter

Grafisk formgivning

Elvira Grandin, FOJAB arkitekter

Innehållsförteckning

Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Uppdrag	4
1.3 Trafikstrategin som verktyg	4
Förutsättningar och kunskapsunderlag	6
Översiktsplan 2002	6
Hastighetsklassificering av gatunät 1999	6
Höors centrum Trafikutredning 2003	6
Rätt fart i Höör 2009	7
Bullerkartläggning Höors tätort 2009	7
Tillgänglighetsplan	7
Nulägesanalys	8
3.1 Stadens karaktär	8
3.2 Resor och transporter	8
3.2.1 Biltrafik	
3.2.2 Tågtrafik	
3.2.3 Busstrafik	
3.2.4 Cykeltrafik	
3.3 Tillgänglighet	11
3.4 Trygghet	13
3.5 Trafiksäkerhet	13
3.6 Miljöpåverkan	13
3.6.1 Vägtrafikbuller	
3.6.2 Buller från järnvägstrafik	
3.6.3 Luftföroreningar	
Mål och visioner	15
Attraktivt boende	15
Utvecklat näringsliv	15
Resurshushållning	15
Utgångspunkter för trafiksystemet	16
5.1 SWOT-analys	16
5.2 Avstämning - mål i ÖP 2002	16
5.3 Synpunkter från allmänheten	16
Utmaningar för trafiksystemet	17
6.1 Förändrat resbeteende	17
6.2 Attraktiva trafikalternativ	17
6.3 Lokala åtgärder är otillräckliga	17
6.4 Styrmedel för hållbart resande	17
Trafikstrategi	18
7.1 Stärk kommunens identitet	19
7.2 Fler gående och cyklande	19
7.3 Tydligare trafiksystem	19
7.4 Stärk kollektivtrafiken	20
7.5 Minskad miljöpåverkan	20
7.6 Tryggt säkert och tillgängligt	20
7.7 Ökad samverkan	21
7.8 Effektiv parkering	21
7.9 Förbättrat trafikbeteende	22
Trafikplan	23
8.1 Sammanställning	23
8.2 Omfattning och innehåll	26
8.3 Ansvar och prioritering	32

Inledning

1.1 Bakgrund

Hörs kommun har som avsikt att ta fram en kommunövergripande trafikplan och genom denna få ett underlag för kommunens långsiktiga utveckling. Trafikplanen ska visa vilka planer och program som kan behöva tas fram så att den mer långsiktiga utvecklingen mot ett hållbart trafiksystem kan omsättas till konkreta åtgärder i det befintliga trafiksystemet, kopplat till stadens utbyggnad både för de närmsta åren och på längre sikt. Innan framtagandet och genomförandet av planen vill tekniska sektorn ta fram en trafikstrategi för kommunen som syftar till att ange inriktning och vägledning kring vilka trafikfrågor som ska prioriteras. Trafikstrategin kan därmed ses som ett planeringsunderlag med preciserade "trafikpolitiska" mål och åtgärder som styr mot dessa mål. Trafikstrategin ska därmed kunna besvara frågor om utmaningar för trafiksystemet och hur dessa ska kunna styras i rätt riktning mot kommunens övriga övergripande planeringsmål.

1.2 Uppdrag

Uppdraget omfattar processledning och framtagande av en trafikstrategi samt att ange behov av vilka planer och program som behöver tas fram inom ramen för en trafikplan. Arbetet har bedrivits i projektform där en intern arbetsgrupp inom kommunen har bidragit med kunskap om de lokala förhållandena samt ansvarat för projektledning. Under arbetets gång har fyra workshops anordnats där kommunen re-

presenterats med både tjänstemän och politiker och där även personal från polisen deltagit. Under dessa arbetsmöten har synpunkter på innehåll hämtats in samtidigt som det övergripande arbetet har förankrats.

Arbetet med trafikstrategin och trafikplanen har bedrivits under perioden januari till november 2011 och koordinerats med kommunens översiktsplanarbete.

I ett inledande skede har diskussioner kring trafikstrategins ambitionsnivå förts med kommunen, vilket har resulterat i beslut att strategin skall:

- hållas kortfattad
- ange en tydlig inriktning
- kunna läggas till grund för en konkret handlingsplan (trafikplan)

1.3 Trafikstrategin som verktyg

Trafikstrategin är ett nytt begrepp som lanserats i TRAST, Trafik för en attraktiv stad. Trafikstrategin är tänkt som en del av kommunens långsiktiga planering. Grunduppgiften är att ange hur trafiksystemet ska utvecklas för att kommunens övergripande mål ska kunna uppnås.

Trafikstrategier ser olika ut i olika kommuner, vilket är naturligt. Den större kommunen har ofta mer komplexa problem och mer resurser till sitt förfo-



Inriktningsplanering	Åtgärdsplanering		Genomförandeplanering	
	TRAST kan användas i dessa delar av planeringen			
<p>Översiktsplan - ger vägledning för beslut om användningen av markområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Den kommunala översiktsplaneringen är ett led i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. I översiktsplanen redovisas hur centrala och lokala markanspråk för trafik ska tas om hand, t ex för järnvägens utveckling.</p>	<p>Trafikstrategi - hanterar medvetna avvägningar mellan den tillgänglighet som trafiksystemet ger och de stadsbyggnads-kvaliteter och egenskaper som tillgängligheten påverkar. Trafikstrategin kan bli ett av flera underlag till översiktsplanen.</p>	<p>Trafikplan - kan omfatta ett eller flera trafikslag. Den kan också avse bytespunkter. trafiknätsanalysen är ett av verktygen som kan leda fram till en trafikplan. Trafikstråksplan är ett annat verktyg som ofta ser till fler aspekter än vad trafiken påverkar.</p>	<p>Åtgärdsprogram -kan omfatta en eller flera stadsbyggnads-kvaliteter. Åtgärdsprogrammen kan domineras av tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö eller någon annan aspekt som lyfts fram. Åtgärdsprogrammet kan också omfatta påverkansåtgärder för hållbart resande.</p>	<p>Projekt Genomförandet av åtgärder som påverkar resor och transporter kan delas in på följande sätt; Lokalisering och utformning av ny bebyggelse påverkar behovet av transporter och val av transportslag. Påverkan - människors kunskap om och acceptans för alternativa lösningar av res- och transportbehoven påverkar deras val. Trafikering - utbudet av samhällsbetalda resor påverkar vårt val av resor och transporter. Utformning - hur gaturummen, trafiksystemet och bytespunkterna utformas påverkar vårt val av lösning för resor och transporter. Detaljplanen ger ramarna för förändringar och tydliggör hur genomförandet ska ske.</p>

Figur 1. Beskrivning av i vilket skede trafikstrategin hör hemma i planeringsprocessen.

gande. Där blir trafikstrategin mer omfattande och heltäckande. Den mindre kommunen behöver kanske fokusera på några av de aspekter som anses vara viktiga eller att utveckla något av trafikslagen. Kanske räcker det med en cykelplan, en hastighetsplan eller omvandling av några centrala gator och torg. Dessa frågor kan då fångas upp i ett mer utvecklat handlingsprogram eller en trafikplan.

Att ta fram en trafikstrategi är en process som kan få samlande kraft. De som deltar i ett sådant arbete gör det av olika skäl. Incitament till att delta eller till att stödja ett sådant arbete kan vara:

- Att skapa insikt om sambandet mellan kommunens utveckling och utvecklingen av transportsystemet.
- Att få kunskap om transportsystemets möjligheter och begränsningar.
- Att få kunskap om hinder och framgångsfaktorer för att utveckla transportsystemet.
- Att få en kunskapsutveckling bland de berörda intressenterna, såväl kommunala som enskilda.
- Att omsätta visioner och mål i en trafikstrategi som fångar de övergripande inriktningsmålen och tillämpar dem på transportsystemet.
- Att få en gemensam målbild med helhetssyn där mållkonflikter har klarlagts och avvägts.
- Att få uttalade mål för transportsystemet
- Att få ett politiskt ägt styrdokument för transportsystemet som ger beslutsfattarna och tjänstemännen ett tydligt dokument som de kan ta stöd i.
- Att få ett väl förankrat inriktningsdokument inom transportsektorn som ger stöd både för långsiktiga förändringar och för att bedöma enskilda frågor i ett större sammanhang.
- Att få ett inriktningsdokument som ger stöd för verksamhetsplaneringen lokalt och regionalt.

- Att få prioriterade insatsområden
- Att få en operativ och legitim organisation för utveckling av transportsystemet.
- Att få till stånd en lokal och regional samverkan kring utveckling av transportsystemet.

Arbete med trafikstrategier förutsätter samverkan mellan olika yrkesgrupper inom planeringen oavsett vilken form som planeringsdokumentet får. Av särskild vikt är att tydliggöra hur tätorternas utveckling kan främjas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna och att sambandet lyfts fram mellan markanvändning, bebyggelse, trafiksystemet och människors val av transportsätt.

Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram en handledning för hur man kan arbeta med trafikstrategier. Metoden presenteras i handboken TRAST-guiden. Höörs kommun har valt att i huvudsak följa den arbetsmodell som föreslås i guiden. Man har också valt att komplettera trafikstrategin med en trafikplan som anger hur arbetet ska bedrivas vidare.



Förutsättningar och kunskapsunderlag

Trafikstrategier spänner över flera områden vilket gör att det normalt finns ett flertal ämnesområden som kan vara intressanta att göra nerslag i. Nedan redovisas relevanta utredningar från vilka information hämtats och på vilket sätt materialet kommer till användning i arbetet med trafikstrategin och trafikplanen.

Översiktsplan 2002

ÖP 2002 anger mål och riktlinjer för utvecklingen av trafiken i Höörs kommun. Målen i stora drag handlar om att förbättra infrastrukturen i hela kommunen och skapa förutsättningar för goda kollektivtrafikförbindelser. Följande mål anges;

- Ny bebyggelse ska lokaliseras så att kollektivtrafik och cykling främjas
- Öka trafiksäkerheten med inriktning mot att nå Nollvisionen (ex. med hjälp av Lugna gatan principen)
- Väg 23 bör få en ny sträckning öster om Ringsjön
- Restriktioner för genomgående trafik med farligt gods på väg 23
- Bättre standard på väg 13/109 (Ystad-Höör-Helsingborg)
- Goda kommunikationer med järnvägen norrut och söderut samt att tågstopp införs i Tjörnarp
- Förutsättningar för att bygga ett nytt järnvägsspår mellan Höör-Kristianstad ska utredas
- Tillgängligheten till kollektivtrafik ska utvecklas
- Cykelvägarna ska byggas ut och göras säkra

Samtliga mål tas in i arbetet med trafikstrategin. Där kommer de att prövas vad gäller aktualitet och behov av kompletteringar.

Hastighetsklassificering av gatunät, 1999

Rapporten beskriver trafikförhållandena med fokus på hastighetsnivåer. Nuläget studeras och preliminärt förslag till klassificering föreslås i tätorterna Höör, Sätöfta, Snogeröd, Tjörnarp och Norra Rörum.



Förslaget innebär att biltrafikens hastighet måste sänkas på stora delar av gatunäten. Rapportens slutsats är att kommande arbete bör inriktas mot att ta fram en strategisk plan över vilka åtgärder som bör genomföras och med en prioriterad genomförande-beskrivning.

Rapporten bekräftar det arbete som pågår och illustrerar behovet av säkerhetshöjande åtgärder, dvs. det som föreslås i ÖP2002.

Höörs centrum Trafikutredning, 2003

Rapporten beskriver trafikförhållandena i Höör och ingick i arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan för de centrala delarna i Höörs tätort. Syftet med utredningen var att ta fram en helhetslösning för trafiken i Höörs centrum.

Trafikutredningen innehåller bland annat en beräkning av framtida biltrafikflöden för tätorten Höör, analyser av gatunätets kapacitet, cykelnätets funk-

tion, parkeringsförhållandena i centrum, tillgänglighet för funktionshindrade och en översiktlig redovisning av bullerstörningar från vägtrafiken.

I utredningen redovisas förslag till kompletteringar i cykelnätet, en ny parkeringsnorm och olika åtgärder för att komma tillrätta med de brister som identifierades.

Nulägesanalyserna tas in i arbetet med trafikstrategin. De åtgärder som föreslås tas med i diskussionen om val av strategier, de kan efter prövning även föras vidare till kommande arbete med trafikplanen.

Rätt fart i Höör, 2009

Utredningen redovisar en översyn av alla hastigheter inom samtliga tätbebyggda områden i Höörs kommun och har resulterat i en hastighetsplan. Med stöd av analyserna ges förslag till riktlinjer på lämpliga hastighetsnivåer på gatunätet inom de tätbebyggda områdena i Höör.

Förslag till hastighetsplan för Höörs kommun är en anpassning till kommunens policy och Trafikverkets rekommendationer. Enligt arbetsmetoden som beskrivs i handboken *Rätt fart i staden* rekommenderas 40 km/h som högsta tillåtna hastighet istället för 30 km/h. Hastighetsbegränsningen 30 km/h blir endast aktuell om ett tydligt motiv finns, exempelvis vid skolor, eller där fysiska åtgärder vidtas, exempelvis fart-

hinder. Det föreslås även att gång- och cykelvägar ska byggas vid hårdtrafikerade vägar i tätortsmiljö, där hastigheten är 50 km/h eller högre.

Analyserna i hastighetsplanen innehåller en hel del observationer som kan användas i arbetet med trafikstrategin (nulägesanalysen), eftersom de är aktuella och har bäring på många av de frågor som ska prövas. Enligt beslut i tekniska nämnden är rapporten *Rätt fart i Höör* en del i kommande Trafikplan för Höör (sammanträdesprotokoll 2009-12-14).

Bullerkartläggning Höörs tätort, 2009

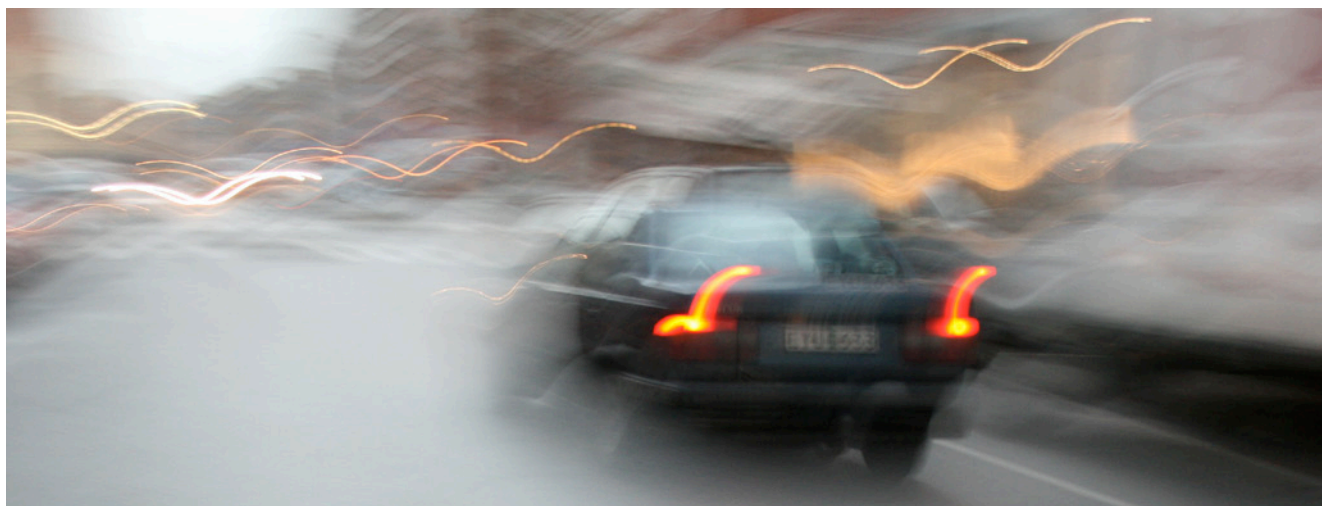
Utredningen visar på hur vägtrafikbullersituationen ser ut inom Höör tätort, dels med dagens trafiksituation och dels med prognostiserad trafik för år 2020.

Materialet kommer att tas till vara i nulägesanalysen.

Tillgänglighetsplan

En tillgänglighetsplan över Höör finns, den har fokus på funktionshindrades möjligheter och behov.

Materialet kommer att användas som underlag i arbetet.



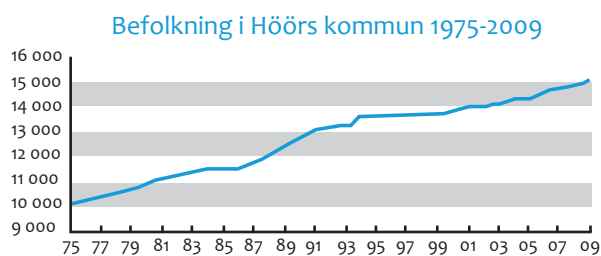
Nulägesanalys

3.1 Stadens karaktär

Höörs kommun är i Skåne känd för sin vackra natur- och kulturmiljö. Det är framförallt Höörs geografiska läge mitt i Skåne och rekreationsområdena i Höör som lockar människor att bosätta sig i kommunen. De som flyttar in väljer ofta att bosätta sig i Höörs tätort som har ett bra utbud av service och handel, samt järnvägsförbindelse med framförallt Lund och Malmö. I Höörs kommun finns många fritidshus och en omvandling från fritidshus till permanentboende pågår.

Höörs kommun har en befolkning på ca 15 500 invånare, där över hälften utgörs av Höörs ca 8300 invånare. Övriga tätorter är Sätöfta med ca 1300 invånare, Tjörnarps med cirka 750, Stanstorp med ca 700, Norra Rörum och Snogeröd med ca 200 invånare vardera.

Kommunen har sedan 1970-talet haft en positiv befolkningsutveckling där man under de senaste 35 åren har vuxit från en kommun med ca 10 000 invånare till dagens drygt 15 000. Kommunen har det senaste decenniet även attraherat många barnfamiljer att flytta in. Goda kommunikationer med tågförbindelser ut i regionen antas vara en av anledningarna till en positiv befolkningsutveckling.



Höörs befolkningsutveckling 1975-2009.

Näringslivet i kommunen är småskaligt och består av ca 500 aktiva företag. Andelen verksamma inom vård och omsorg är stor medan andelen inom tillverkning är liten jämfört med andra kommuner. Inom kommunen finns ett starkt utbud av vård- och sjukhem med olika inriktningar. Sjukvården är en bransch som historiskt sett har varit starkt kopplat till kommunen. Turismen sysselsätter allt fler människor i Höör, något som delvis har gynnats av Öresundsförbindelsen som har ökat rörligheten för t.ex. danskar att välja utflyktsmålen i Höörs kommun. Skånes Djurpark utgör ett viktigt turistmål.

Arbetspendlingen till omkringliggande kommuner, framförallt till Eslöv, Lund och Malmö har ökat kraftigt de senaste 30 åren. Höörs kommun har blivit en del av Malmö- och Lundaområdets arbets- och bostadsmarknad.

Höörs identitet är viktig för kommunen och kan sammanfattas i bilden från Höörs översiktsplan 2002.



Höörs identitet sammanfattad i ÖP 2002.

Kommunen präglas av natur- och kulturmiljöer som lockar både turister och fler boende till kommunen. Kommunen är en pendlarkommun vars invånare arbetspendlar till kringliggande kommuner. I takt med att antalet boende och besökare i kommunen ökar, ökar även efterfrågan på goda kommunikationer. Bebyggelsen i kommunen är utspridd, där ca hälften av kommunens invånare bor i centralorten. Detta ställer krav på en infrastruktur som tillgodoser både tätortsbornas och landsbygdsbornas krav på kommunikationer.

3.2 Resor och transporter

3.2.1 Biltrafik

Övergripande beskrivning

Höörs kommuns läge mitt i Skåne gör att flera större landsvägar, väg 13 och 23, går genom kommunen. Trafikmängden på väg 13 uppgår till ca 7800 fordon per dygn, väg 23 har ca 11800. Det lokala trafiktillskottet är störst längs väg 13. En dryg tiondel av det



Grönområden centralt i Höörs tätort.

totala trafikflödet utgörs av tung trafik.

Väg 23 går idag igenom Höörs tätort och genom ett känsligt naturområde mellan Ringsjöarna. En ny sträckning av väg 23 har varit aktuellt i många år och är fortfarande en aktuell fråga. I söder passerar väg 17 och E22 genom kommunen.

Höörs tätort

Väg 13 och 23 går genom Höörs tätort och korsar varandra i en cirkulationsplats belägen relativt centralt i Höör. Tillsammans med Södra stambanan utgör dessa vägar stora barriärer i samhället.

Hastighetsbegränsningen i Höörs tätort är generellt 50 km/h. I Höörs tätort finns flera gator där det enligt en allmän uppfattning ofta förekommer att hastigheten överskrider den tillåtna.

Pendlarparkeringar finns bredvid och i närheten av Höörs järnvägsstation. Parkering på pendlarparkeringen är avgiftsfri och tillåter parkering under 24 timmar. Parkering i Höörs centrum är avgiftsfri och på de flesta platser tidsbegränsad till 2 timmar, även om andra regleringar finns.



Pendlarparkeringen vid järnvägsstationen.

Landsbygd

I Höörs kommun finns många mindre byar som antingen passeras av det övergripande nationella vägnätet (E22, väg 13, 17 och 23) eller nås från dessa med mindre "landsvägar". Utöver de större vägarna är merparten av vägarna i kommunen upp till 6 meter breda. Trafikflödet på det mindre vägnätet är relativt lågt, jämfört med trafikflödena på de övergripande vägar som går genom kommunen.

Nulägesanalys av biltrafik

Vägförbindelserna och vägstandarden är betydelsefull för en pendlarkommun som Höör. De övergripande vägar som går igenom kommunen skapar inte bara tillgänglighet inom kommunen och till andra delar av regionen, de kan även påverka omgivande bebyggelse och möjligheter att röra sig till fots eller per cykel.

Tillgång till pendlarparkering finns vid järnvägsstation i Höör och vid Rolsberga med koppling till Skåneexpressen, vilket underlättar kollektivtrafikresande även för dem som inte har möjlighet att ta sig till tåget till fots eller med cykel. Pendlarparkeringen är viktig inte minst för de som bor utanför centralorten.

Höörs kommun präglas av många mindre byar och en stor landsbygd, vilket i kombination med befolkningsunderlaget gör att bilen för denna del av invånarna är en nödvändighet.

Från Höör finns det direkttåg med en relativt tät turlista till bland annat Eslöv, Lund, Malmö och Hässleholm, framförallt under rusningstrafik, då det enligt tidtabell för våren 2011 finns fyra direktavgångar per timme till Hässleholm. Antalet avgångar under icke-rusningstid till de ovan nämnda orterna är två avgångar per timme. Kristianstad, Köpenhamn, Växjö och Kalmar är andra större orter som man kan åka till med Öresundståg från Höör.

Restiden med tåg mellan Höörs station och dess närmaste större tätortsstation, Eslöv, är ca 10 minuter, mellan Höör och Hässleholm knappt 15 minuter. Mellan Höör och Lund tar tågresan i genomsnitt mellan 20-30 minuter och mellan Höör och Malmö mellan 30-45 minuter, beroende av tågavgång. Restiden till Köpenhamn C, via Kastrups flygplats, är 1 timme 8 minuter.

Nulägesanalys av tågtrafiken

Tågtrafiken har en viktig roll för Höörs kommuns utvecklingsmöjligheter. Tack vare tågförbindelserna till bland annat Lund, Malmö och Hässleholm har kommuninvånarna i Höör ett större arbetsmarknadsområde till sitt förfogande än det som erbjuds i den egna kommunen. Arbetspendlingen blir bättre när tågtrafiken byggs ut med tågstopp i Tjörnarps. Sträckan Höör-Köpenhamn är viktig för kommunens kopplingar ut mot Öresundsregionen.

3.2.2 Tågtrafik

Genom Höörs kommun löper Södra stambanan i nordöst-sydväst riktning och är viktig för kommunens utveckling. Förutsättningarna för att åka tåg från Höör till olika målpunkter i regionen är goda. Tågtrafiken har en viktig betydelse för Höör och är en förutsättning för många att vilja arbetspendla mellan hemmet i Höör och arbetet utanför kommunen. Järnvägsstationen i Höörs tätort är den enda järnvägsstationen i Höörs kommun som idag är i bruk för passagerartrafik. Stationen trafikeras av såväl de lokala Pågatågen och de regionala Öresundstågen. En ny järnvägsstation i Tjörnarps, som ligger i den nordöstra delen av kommunen, kommer preliminärt att öppnas för Pågatågstrafik år 2014.



3.2.3 Busstrafik

Övergripande beskrivning

Höörs tätort med järnvägsstationsområdet utgör en knutpunkt för bussförbindelserna i kommunen. Busstationen ligger på Bangårdsgatan, på andra sidan av såväl järnvägsstationen som Höörs centrum.

Landsbygd

Antalet bussturer mellan de olika byarna i Höörs kommun och Höörs tätort är lågt. Sätöfta, som ligger strax söder om Höörs tätort, är den by som har flest antal bussturer till tätorten. De övriga byarna har betydligt sämre busskommunikationer. Under lördagar och söndagar är utbudet att åka med buss inom kommunen mycket lågt och för vissa byar, exempelvis till Norra Rörum, finns inga bussförbindelser under veckosluten.

Utöver busslinjerna inom Höörs kommun finns det även en regional busslinje som trafikerar sträckan Höör-Hörby-Sjöbo. Bussresan mellan Hörby och Höör tar ca en halvtimme.

Tätort

Busstrafiken i Höörs tätort utgörs av de busslinjer som trafikerar Höörs olika byar. Busshållplatserna Mejerigatan och Stenskogsvägen är de busshållplatser som utöver Höörs station trafikerar av alla busslinjerna i kommunen.

3.2.4 Cykeltrafik

I Höörs centralort finns ett utbyggt cykelvägnät i form av dubbelriktade cykelvägar. Kommunen har som mål att ytterligare bygga ut cykelvägnätet. Höörs centrum och stationsområdet ska fungera som

Nulägesanalys av busstrafiken

Bussförbindelserna i Höörs kommun är begränsade, i synnerhet under icke-rusningstiderna. Stommen i bussnätet utgörs av ett ringbussystem som går från Höörs centralort till de olika byarna i kommunen. En regionbuss knyter ihop Höörs järnvägsstation ihop med grannkommunen Hörby. En viktig uppgift för framtiden är att säkerställa konkurrenskraftig och effektiv kollektivtrafik i samspel med såväl befintlig som tillkommande bebyggelse.

en knutpunkt för cykelvägnätet i Höörs tätort. Nya gång- och cykelvägar föreslås för att binda samman viktiga målområden inom tätorten i Höör men även inom övriga delar i kommunen. Gång- och cykelstråk ska bland annat byggas mot friluftsområdet Frostavallen och Skånes Djurpark.

På landsbygden, där befolkningsunderlaget är betydligt lägre än i tätorterna, är avsaknad av cykelvägar eller cykelfält stort, vilket gör att de som cyklar använder landsvägarna att cykla på.

3.3 Tillgänglighet

I bilden på nästa sida visas lokaliseringen av några av målpunkterna i Höörs centralort. De flesta av målpunkterna finns inom gång- eller cykelavstånd från centrum.



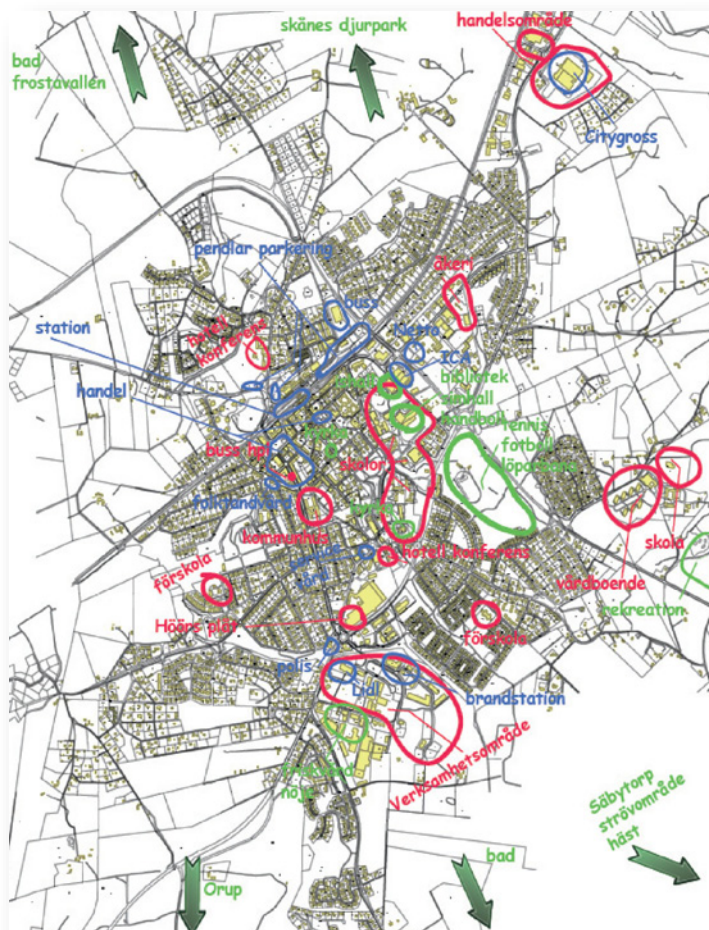
Region- och ringbuss med startpunkt vid järnvägsstationen i Höör.

Nulägesanalys av cykeltrafiken

Ett utbyggt cykelvägnät finns fram för allt i Höörs centralort. På landsbygden är cyklisterna många gånger hänvisade att cykla i blandtrafik på landsvägarna. Att cykla i blandtrafik är riskfyllt om vägen är smal och hastigheten är hög. Framförallt om trafikmängden ligger över 500 bilar per dygn. Vintertid uppkommer problem med mörker och snö. Avsaknaden av cykelvägar eller cykelväg på landsbygden minskar benägenheten att cykla.

Nulägesanalys av tillgänglighet

Merparten av målpunkterna inom vård, handel och service ligger centralt i Höörs centraltätort. Detsamma gäller även målpunkterna inom fritid, såsom sim- och idrottshallar. Exempel på målpunkter som är belägna utanför Höörs tätort är badplatser, Skånes djurpark och Frostavallens friluftsområde. Lokaliseringen skapar goda förutsättningar för utvecklad gång- och cykeltrafik.



Kartbild från Höörs översiktsplan 2002 som visar målpunkter



Cykelparkering vid Höörs järnvägsstation.

3.4 Trygghet

Otrygghet påverkar och begränsar människors användning av trafiksystemet. Det handlar mycket om att lokalisera där andra människor rör sig, där synbarheten är god och alternativa färdvägar finns när det är mörkt och få trafikanter ute. Polisens trygghetsundersökningar kan ge vägledning för det fortsatta arbetet.

3.5 Trafiksäkerhet

Övergripande beskrivning

Åren 2000-2010 har det sammanlagt rapporterats ca 820 trafikolyckor i Höörs kommun. De ca 820 rapporterade trafikolyckorna har varit relativt jämnt fördelade från år till år. Antalet olyckor per år har varierat mellan 63 och 95 olyckor, det lägsta antalet olyckor inträffade år 2004, det högsta år 2006. I genomsnitt inträffar det omkring 75 trafikolyckor per år.

Enligt olycksstatistiken har merparten, 83 %, av olyckorna under perioden 2000-2010 klassats som lindriga och 2 % har medfört dödlig utgång. Merparten av dödsolyckorna har varit motorfordonsolyckor, i tre fall har oskyddade trafikanter drabbats. Andelen gång- cykel- eller mopedolyckor, där motorfordon inte har varit inblandade, är 27 % under perioden 2000-2010. Ca 14 % av olyckorna har varit olyckor där motorfordon har kolliderat med antingen cyklande eller fotgängare.

Ungefär hälften av de inrapporterade olyckorna under perioden 2000-2010 har skett på vägsträcka och ungefär 30 % av olyckorna har skett i korsningar.

Landsbygd

Bland de mest olycksdrabbade vägarna i Höörs kommun kan nämnas väg 23, såväl utanför som innanför Höörs tätortsgräns. Även väg 13 och väg 1324 (vägen genom Norra Rörum), har haft många trafikolyckor under perioden 2000-2010. En liten del av E22 och väg 17 går genom Höör kommuns södra delar, vilket påverkar kommunens olycksstatistik. E22 har på detta avsnitt varit en olycksdrabbad väg, vilket är ett av skälen till den ombyggnad som pågår.

Tätort

Vad gäller den geografiska placeringen av trafiko-

lyckorna i Höörs tätort, så kan man konstatera att olyckorna är relativt jämnt fördelade i de centrala delarna av centralorten. Trafikolyckorna har registrerats i större mängder vid Nya torg med omnejd, på Södergatan samt i närheten av det centrala skolområdet (Östergatan/ Friluftsgatan). En annan plats med många olyckor i centrala Höör är väg 23 (Malmövägen). Cirkulationsplatserna Malmövägen-Södergatan och Malmövägen-Frostavallsvägen har varit hårt olycksdrabbade under perioden 2000-2010.

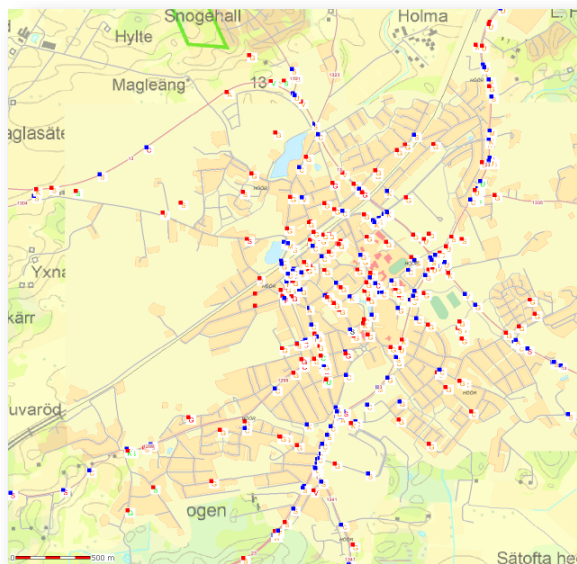


Bild från olycksdatabasen STRADA visande vägtrafikolyckor under perioden 2000-2010 (STRADA-uttag Transportstyrelsen).

Trafiksäkerheten behöver förbättras med inriktning mot att nå Nollvisionen. Utefter vägarna genom Höör, särskilt väg 23, inträffar många trafikolyckor, men även andra delar av vägnätet drabbas av olyckor. En satsning på utvecklad gång- och cykeltrafik ställer också krav på trafiksäkerheten. Fördjupade analyser exempelvis enligt Rätt fart i Höör bör därför tas till vara i det fortsatta arbetet.

3.6 Miljöpåverkan

3.6.1 Vägtrafikbuller

En kartläggning av bullersituationen från vägtrafiken i Höörs tätort genomfördes i slutet på 2009. Utredningen visade på att det främst är boende utmed väg 23 som exponeras för höga ljudnivåer. Trafikverket har fortlöpande erbjudit fastighetsägare fönsteråtgärder för att boende inte ska utsättas för höga ljudnivåer inomhus.

Utmed det kommunala vägnätet är det i första hand de centrala delarna som kan utsättas för höga ljudnivåer. I dagsläget är problemen små, men med ökad trafik kommer fler fastigheter att utsättas för höga ljudnivåer.

3.6.2 Buller från järnvägstrafik

Beräkningar av buller från tågtrafiken har inte genomförts, men bör genomföras i arbetet med trafikplanen.

3.6.3 Luftföroreningar

Luftsituationen är i huvudsak god inom tätorterna. Förhållandena bör dock följas upp i arbetet med trafikplanen. Halvårsmätningar för kvävedioxid och partiklar finns att ta vara på.



Mål och visioner

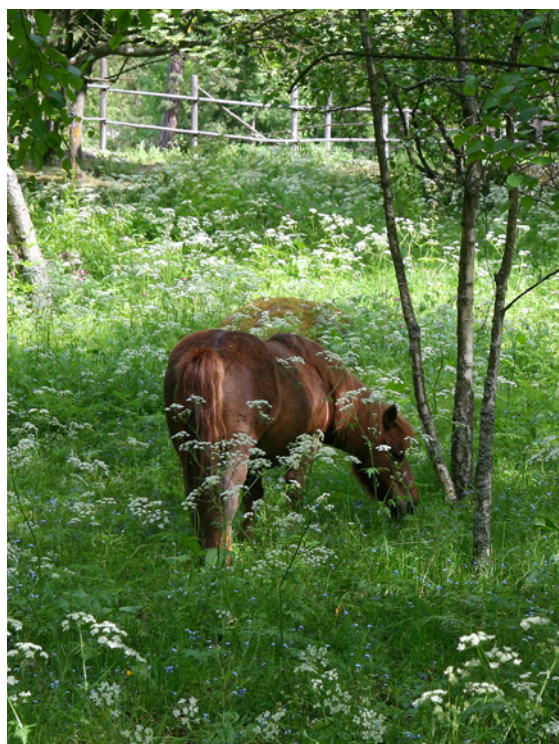
De övergripande målen för Höörs utveckling finns presenterade i ÖP 2002. De har även preciserats i tre övergripande sektorsområden: Attraktivt boende, Utvecklat näringsliv och Resurshushållning. Målen är en förstärkning och vidareutveckling av Höörs identitet och karaktärsdrag

Attraktivt boende

Kommunen vill verka för naturnära boendemiljöer. Höörs kommuns geografiska läge mitt i Skåne med stor närhet till stora sammanhängande natur- och skogsområden ska utvecklas till en attraktiv boendeort. Även Ringsjön är stor tillgång för kommunen och regionen som rekreationsområde. För att bli en attraktiv boendeort behöver infrastrukturen förbättras i hela kommunen. Generellt sett behöver vägarna till och från kommunen förbättras, samt andelen persontransporter med kollektivtrafiken öka. I övrigt ska kommunen skapa bra skolor och stimulera kulturell verksamhet.

Utvecklat näringsliv

Målsättningen är att attrahera företag att etablera sig i kommunen och på så sätt öka näringsverksamheten. Turismen utgör också en viktig näringsverksamhet och har stort utvecklingspotential i kommunen. Kommunen vill profilera sig som Öresundsregionens gröna rekreationsområde och locka besökare.



Resurshushållning

Allt arbete i kommunen ska ha fokus på hållbar utveckling och miljötänkande. I övrigt vill kommunen verka för att förbättra förutsättningarna för att bevara och utveckla en levande landsbygd.

Trafiksystemet ska bidra till att de övergripande målen uppnås.

Utgångspunkter för trafiksystemet

5.1 SWOT-analys

Under genomförda workshops har diskuterats vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot som finns för trafiksystemet inom Höörs kommun. Avsikten med detta har varit att få en gemensam bild av trafiksystemet, vilka egenskaper det har, hur det kan utvecklas och vad som kan omsättas till strategier och åtgärder i den fortsatta planeringen.

Det som kom fram vid diskussionerna sammanställs nedan. När det gäller styrkor så motsvarar samtliga noteringar sådant som ska vårdas och utvecklas i trafikstrategin, när det gäller svagheter så handlar det mesta om sådant som bör arbetas bort genom olika typer av åtgärder, möjligheter visar på tänkbara principer för planeringen och exempel på konkreta åtgärder, hot visar bland annat vad planeringen bör ha beredskap för eller medge flexibilitet för.

Här följer en sammanställning av det som kom fram. Man ser att en hel del av det som redovisas under rubriken "svagheter" även återfinns i avsnittet som beskriver nulägesanalysen. Detta är en styrka i sig och ger en tydlig indikation på vad som bör tas med i trafikstrategin.

Styrkor

- Järnvägsstation – pendlingsmöjligheterna med tåg
- Välutvecklad pendlarparkering
- Bra parkeringsmöjligheter centralt
- Bra vägförbindelser (väg 23, 13, 17, närheten till E22)
- Ett Ringbuss-system
- Bra gång- och cykelvägar i tätorten
- Tätortsnära, nära till allt inom tätorten
- En småstad i parkmiljö

Svagheter

- Kollektivtrafik, anslutningar saknas framför allt utanför tätorten
- Dåliga kollektivtrafikkommunikationer västerut
- Tågförseningar
- Barriärer av stora vägar (väg 23 och 13)
- Bullerproblem av stora vägar
- Kommunen är beroende av Trafikverket och Skånetrafiken; samarbetet kan bli bättre
- Fula och stora parkeringsplatser
- Trånga gator – trafiksäkerhet
- Utseendet av infarterna till Höör
- Tung trafik
- Dåligt gång- och cykelnät utanför tätorten

Möjligheter

- Förenkla pendlandet, fler tågstopp
- Tydligare trafikseparering
- Bygga ut busstrafiken, pendlingstaxitrafik
- Utveckla samarbete med Skånetrafiken och Trafikverket
- Utveckla befintliga vägar, bättre infarter till Höör
- Bättre vägvisning/skytning
- Nära till det mesta
- Bättre marknadsföring av Höör, kommunens varumärke: bra kommunikationer, nära naturen, storstadsnära
- Besöksnäring, hästgårdar/hästintresse

Hot

- Försämrad tågtrafik
- Tung trafik
- Kommunens ekonomi – fler invånare behövs
- Miljöbelastning – försiktig markanvändning
- Ökade trafikströmmar
- Fördröjning av en utbyggnad av fyra spår mellan Malmö-Hässleholm
- Väg 23, som vid en östlig förläggning kan påverka handel och Fogdaröd
- Kollektivtrafik: tidtabellerna håller inte

5.2 Avstämning - mål i ÖP 2002

Om man blickar tillbaka till de mål och inriktningar som formulerades i Översiktsplan 2002 (sidan 5) så kan man konstatera att de analyser som gjordes då pekar i samma riktning som de som görs nu. Särskilt intressant är målsättningen att ny bebyggelse ska lokaliseras så att kollektivtrafik och cykling främjas. Denna inriktning ingår i det arbete som nu pågår med den nya översiktsplanen.

Målsättningen att öka trafiksäkerheten är också viktig. Detta kommer inte fram särskilt tydligt i SWOT-analysen, men är en viktig förutsättning exempelvis för möjligheterna att gå och cykla. Övriga mål sammanfaller i stort med de synpunkter som kom fram i SWOT-analysen.

5.3 Synpunkter från allmänheten

Under arbetets gång har synpunkter kunnat lämnas in via kommunens hemsida och mail. I början av juni genomfördes även ett informationsmöte. Överlag har framförts önskemål om bättre gång- och cykelmöjligheter, ökad delaktighet och information i planeringsprocessen samt klagomål på biltrafikens hastighet och miljöpåverkan.

Utmaningar för trafiksystemet

Efter genomgång av nulägesanalysen kan det konstateras att Höörs kommuns utmaningar gällande trafiksystemet i första hand kan härröras till:

- framtida tågtrafikering på Södra Stambanan
- bibehållande/utveckling av Ringbussystemet
- eventuell omledning av väg 23 och då i första hand den tunga trafiken
- utbyggnad av gång- och cykelvägar utmed statligt vägnät

I övrigt har kommunen rådighet kring de viktigaste trafikfrågorna. Höörs kommun står dock inför andra generella utmaningar, som inte är specifikt kopplade till den egna kommunen. Nedan anges viktiga faktorer som kommunen behöver ta ställning till och arbeta vidare med.

6.1 Förändrat resbeteende

För att kunna minska miljöpåverkan från transporter är det nödvändigt att arbeta för ett förändrat resbeteende och synsätt på trafiken. Detta arbete måste ske på bred front och är ett långsiktigt omvandlingsarbete. Kommunen måste därmed tydligt kommunicera i vilken riktning det framtida trafiksystemet ska gå mot. Detta kräver samverkan mellan parter och att kommunen tar ansvar och visar vägen. Exempelvis genom att anta resepolicy, upphandling av transporter osv.

6.2 Attraktiva trafikalternativ

För att kunna arbeta för ett mer hållbart resande krävs att attraktiviteten för alternativa transportslag till biltrafiken ökar. Detta behöver inte nödvändigtvis innebära att förutsättningarna för biltrafiken ska försämrats. Genom att arbeta aktivt med åtgärder för att underlätta för gående och cyklande att röra sig i trafiksystemet, underlätta för människor att resa kollektivt osv, kommer alternativa färdmedels konkurrenskraft gentemot biltrafiken att stärkas.

6.3 Lokala åtgärder är otillräckliga

Det är viktigt att inse att trafiksystemet omfattas av olika nivåer vilket innebär att enbart åtgärder lokalt inom kommunen inte är tillräckligt. Exempelvis råder inte kommunen över det statliga vägnätet eller järnvägsnätet, man är inte trafikhuvudman för kollektivtrafiken, har inte rådighet över planeringen i angränsande kommuner osv. Däremot har kommunen många andra starka styrmedel som exempelvis planmonopolet inom kommunen, möjlighet att påverka hastigheten osv. Genom att identifiera de frågor där samverkan mellan flera parter är nödvändiga skapas ett underlag för fortsättningen.



6.4 Styrmedel för hållbart resande

Kommunen har ett antal verktyg att arbeta med för att påverka resandet inom kommunen. Genom att arbeta med en rationell bebyggelseplanering kan behovet av transporter minska redan i nyplanering. Andra påverkansåtgärder är reglering av parkering, drift och underhåll på det egna gatunätet samt mobility management. Alla dessa frågor råder kommunen själv över. Åtgärder som ligger utanför kommunens beslutsområde är nationell lagstiftning, ändrad förmånsbeskattning osv. För att uppnå ett hållbart transportsystem behöver dessa verktyg samverka och satsningar på olika trafikslag och arbetsområden samordnas. Tydliga mål, nödvändiga resurser och att någon eller några leder förändringen är viktiga komponenter för förändringsarbetet.

Trafikstrategi - Inriktning för det fortsatta arbetet

Detta kapitel syftar till att ge vägledning i vilka frågor som kommunen i första hand ska arbeta vidare med. Rubriksättningen är upplagd utifrån identifierade behov och har därför inte en indelning enligt "TRAST-modellen", dvs utifrån kvaliteter eller trafikslag. Varje rubrik kan därför innehålla inriktningar som berör ett eller flera trafikslag. Ordet inriktning har valts istället för mål, på grund av att de angivna åtgärderna inte tilldelats en mätbarhet i förhållande till dagens situation. Dock kan i de fortsatta arbetena inriktningarna brytas ner till delmål.

För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktning för trafiksystemet.

- **Stärk kommunens identitet!**
- **Fler gående och cyklande!**
- **Tydligare trafiksystem!**
- **Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!**
- **Minskad miljöpåverkan!**
- **Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!**
- **Öka samverkan!**
- **Effektiv parkering!**
- **Förbättrat trafikbeteende!**

Varje inriktning (delstrategi) anger frågor att arbeta vidare med i kommande trafikplansarbete. Vissa av frågorna ger också vägledning kring frågor som markanvändning och gestaltning. I vissa fall går inriktningarna in i varandra så krävs samverkan med andra inriktningar för "måluppfyllelse".

I arbetet med att identifiera och utforma åtgärder i trafiksystemet är det extra viktigt att särskild hänsyn tas till de grupper som har sämst förutsättningar att röra sig i trafiken, dvs barn, äldre och funktionshindrade.



7.1 Stärk kommunens identitet!

Under strategiarbetets gång har frågor som kännetecknar Höör och Höörs kommun diskuterats. Ständigt återkommande är kvaliteterna kommunen besitter i form av vacker natur med "närhet till allt" i Skåne. Kommunen är dock medveten om att dessa kvaliteter är svåra att konkurrera med, eftersom kommunerna i Skåne överlag har både tillgång och närhet till vacker natur. Däremot har kommunen god tillgänglighet med tåg och kommer inom kort ha två stationslägen trots att kommunen som helhet har ett ganska litet befolkningsunderlag.

Kommunen har också två genomfarter i väg 23 och väg 13 samt väg 17 och E22 som passerar i söder. En stor del av infrastrukturen är därmed på plats, i och med det kan infrastrukturen hjälpa till att stärka kommunens identitet och öka livskvaliteten i kommunen. Kompletteringar behövs dock mot nordväst. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Översyn av stationsområdena med utgångspunkt att stärka funktioner för resande och service
- Översyn av kommunens infrastruktur med fokus på gestaltning av infartsvägar och behov av parkeringsytor
- Stärk kopplingar till lokala och regionala målpunkter som Skånes djurpark, Frostavallen, Bosjökloster m fl



7.2 Fler gående och cyklande!

En ökning av antalet gående och cyklande i kommunen är en viktig komponent i arbetet med ett hållbarare trafiksystem. Gångtrafik ingår alltid som en del av en resa oavsett om bilen, bussen eller tåget står för huvuddelen av resandet. Människor som är ute och rör sig till fots eller med cykel ger liv åt stadsmiljöer samtidigt som det minskar behovet av biltransporter. Människor lever ett aktivare och hälsosammare liv samtidigt som miljöpåverkan från trafiken minskar.

Av de synpunkter som inkommit från allmänheten i samband med strategiarbetet är merparten frågor som handlar om att förbättra möjligheten för gående och cyklande. Det innebär att det finns ett utbredd stöd i att särskilt satsa på åtgärder som främjar gång och cykel. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer) samt att knyta samman befintliga stråk
- Underlätta orienterbarheten för gående och cyklande generellt i kommunen
- Minska olycksrisken för gående och cyklande
- Skapa bättre förutsättningar för cykelparkering i centralorten samt vid handelsplatser och kollektivtrafikknutpunkter

7.3 Tydligare trafiksystem!

En av orsakerna till såväl konflikter som brist på efterlevnad i trafiksystemet kan vara otydligt eller olämpligt utformade trafikmiljöer. I vissa fall kan sådana miljöer fungera som trafiksäkerhetshöjande, dvs då alla trafikantgrupper upplever att inget av trafiklagen har förtur. Allt för ofta leder dock brister i trafikmiljön till olyckstillbud eller att trafikanter helt enkelt struntar i att följa trafikregler. Genom att utforma trafikmiljöer som signalerar vilka spelregler som gäller på platsen skapas förutsättningar för ett säkrare trafiksystem. Här handlar det både om att få en tydlig struktur i exempelvis bilnätets uppbyggnad och en medveten utformning som gör strukturen begriplig och synlig.



Frågan kring behovet av ett tydligare trafiksystem har dels identifierats via tidigare genomförda utredningar kring vägnätets hastigheter och dels i samband med SWOT-analyserna, där bland annat synpunkter på att det är svårt att hitta i centralorten har uppkommit. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Satsning på förbättrad vägvisning
- Arbeta vidare med att ge vägnätet rätt hastighetsanpassning
- Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter
- Översyn av trafikreglering kring viktiga målpunkter

7.4 Stärk kollektivtrafiken!

Kollektivtrafikens utveckling är utan tvekan intimt sammankopplad med kommunens utveckling som helhet. Kommunen har ett väl utvecklad kollektivtrafiksystem, vilket är viktigt att ta vara på. Eventuella förbättringsåtgärder bör prioriteras och åtgärder för att underlätta resor med kollektivtrafiken bör premieras vid avvägning gentemot biltrafiken.

Nulägesanalysen pekar på att kollektivtrafiken som helhet är väl fungerande. Dock finns ett behov att verka för att den inte ska försämras samtidigt som kvaliteten som helhet i systemet alltid kan förbättras. I samband med ÖP-arbetet är frågan kring kollektivtrafiken central. Genom att i första hand bebyggelseplanera i stationsnära lägen och utifrån kollektiv-

trafiknätet sträckning, skapas förutsättningar för ett stärkt underlag för kollektivtrafiken. De båda frågorna ger därmed växelverkan. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Värna om dagens kollektivtrafikutbud
- Förstärk möjligheterna att gå och cykla till stationen/hållplatsen
- Förbättra belysning och utrustning vid hållplatser
- Säkerställ att hållplatslägen alltid är placerade så bra som möjligt
- Skapa intresse kring kollektivtrafiken

7.5 Minskad miljöpåverkan!

Transportsektorn står för en stor del av utsläppen av växthusgaser inte bara globalt utan så även i Sverige. Väg- och tågtrafik genererar även bullerstörningar och vägtrafiken bidrar till försämrade luftkvalitet. Dagens höga bilanvändning innebär också att vi rör oss mindre och skapar långsiktiga beteenden hos våra barn som leder till sämre hälsa. Att arbeta för att minska biltrafiken är därmed en central fråga som berör oss alla, oavsett var vi bor eller om det är en liten eller stor kommun.

Hörs kommun har trots sin storlek goda förutsättningar för att minska miljöpåverkan från transporter. Det finns ett väl utbyggt kollektivtrafiknät, en bebyggelsestruktur med huvuddelen av kommunens invånare inom kort avstånd från stationsområden, osv. Kommunen saknar dock resurser för att aktivt arbeta med påverkansåtgärder, liksom tankställen för alternativa drivmedel. Avsaknaden av den senare har lyfts fram via allmänheten under arbetets gång. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Intensifiera arbetet med påverkansåtgärder, via s k mobility management
- Minska människors exponering av trafikbuller i framtiden
- Arbeta för en omledning av tung trafik från väg 23
- Arbeta för införande av alternativa drivmedel inom kommunen
- Uppföljning av luftkvaliteten



7.6 Tryggt, säkert och tillgängligt!

Ett tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem är en förutsättning för att människor ska kunna röra sig i den offentliga miljön. I den trygga orten finns det plats för alla människor och med en god tillgänglighet för olika trafikslag trängs inte vissa grupper undan, utan förutsättningar för ett jämställt trafiksystem skapas. En trygg och tillgänglig stad ger även förutsättningar för attraktivitet och en stärkt tillväxt.

I samband med genomförda workshops har frågor kring trygghet, tillgänglighet och säkerhet i första hand kretsat kringproblem med barriärer i Höörs tätort, dvs. stambanan, väg 23 och väg 13. Frågor kring tillgänglighet har även berörts via möjligheten att nå tätortens centrum norrifrån från väg 23. Likaså haravsaknaden av bänkar och sittplatser lyfts fram, särskilt utifrån äldres och funktionshindrades perspektiv. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter
- Åtgärda otrygga miljöer
- Underlätta för äldre och funktionshindrade att röra sig i den offentliga miljön
- Arbeta särskilt med barnens trafikmiljöer

7.7 Ökad samverkan!

Höörs kommun är varken väghållare på det statliga järnvägs- eller vägnätet. Man är heller inte trafik huvudman för kollektivtrafiken. Det innebär att man har begränsade möjligheter till att påverka beslut som är direkt knutna till kommunens trafikutveckling. Genom att arbeta med dialog och samverkan kring trafikfrågorna skapas en plattform för såväl förändringsarbete som bevarande av nuvarande kvaliteter. Genom att samverka med andra parter skapas en grund för kommunikation som säkerställer att kommunen ges möjlighet att föra fram synpunkter och bevaka händelseutvecklingen i regionen.

En av de frågor som kommit fram i samband med strategiarbetet är betydelsen av att föra en kontinuerlig och konstruktiv dialog med berörda trafik huvudmän och väghållare. Genom detta skapas förutsättningar för att Höörs kommun kan driva viktiga frågor samtidigt som dialogen i sig skapar grund för förståelse hos motparten. Förutom att samverka med myndigheter och organisationer är det viktigt att involvera andra parter som berörs eller kan dra nytta av ett förändringsarbete. Bland annat efterlystes under informationsträffen önskemål från allmänheten om utökade möjligheter till dialog kring trafikfrågorna. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Ta initiativ till samverkansgrupper med grannkommuner för att diskutera gemensamma trafikstrategiska frågor
- Upprätta dialog med Trafikverket och Skånetrafiken kring viktiga utvecklingsfrågor
- Fortsätta att involvera fastighetsägare i samband med upprustning av utemiljöer kring offentliga stråk och platser
- Ökad dialog med allmänheten

7.8 Effektiv parkering!

Att arbeta aktivt med parkeringsfrågorna i en kommun ger goda förutsättningar för att uppnå önskade effekter i trafiksystemet. Via åtgärder som möjlighet till angöring, tidsbegränsad uppställning osv, kan kommunen själv i hög grad påverka trafikarbetet i tätorterna. Även för mindre kommuner bör parkeringsfrågan vara central, eftersom biluppställning tar mark i anspråk. Värdefull mark som kan förädlas till alternativ markanvändning. Exempelvis ny bebyggel-

se eller nya mötesplatser. Sammantaget innebär detta att parkeringsfrågan måste hanteras med omsorg.

Parkeringsfrågan berör i första hand Höörs tätort, där synpunkter under workshops kommit på att det finns såväl platser med underutnyttjade parkeringsytor som ytor där man spår framtida underskott av parkering. Exempel på det senare är ytorna i anslutning till stationen som ofta är fullbelagda. En genomförd undersökning av parkerade bilar vid stationen indikerar dock på att huvuddelen av bilägarna har bostadsadress inom Höör tätort. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Bättre utnyttjande av allmänna parkeringsytor
- Arbeta vidare med att utveckla tidsreglerad parkering
- Se över behov och lokalisering av pendelparkering
- Arbeta tydligare med cykelparkering



7.9 Förbättrat trafikbeteende!

Trafikbeteendet är starkt kopplat till individers uppfattning om trafiksystemet. Ett bristande trafikbeteende kan bero på låg trafikmognad eller bristande trafikövervakning, men kan även ha sitt ursprung i otydligheter i trafiksystemet, eller att trafikmiljön inte har utformats utifrån trafikanters behov. Andra faktorer som kan ha påverkan är ett eftersatt underhåll från väghållaren, vilket kan sända felaktiga signaler till trafikanten om att det inte är så viktigt hur man beter sig i trafikmiljön. Det är därför viktigt att identifiera orsaken till bristande trafikbeteende eftersom man samtidigt fångar upp eventuella behov som inte tillgodoses.

I strategiarbetet har representanter från Polisen bl a lyft frågan om trafiksituationen kring skolorna i Höör, där bilar står uppställda trots förbud om både stannande och parkering. Att den typiske "Höörbon" flyttar bilen från den ena till den andra sidan av Nya Torg i samband med inköp har också diskuterats flitigt. Följande frågor ska behandlas i det fortsatta arbetet:

- Arbeta för att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem, respekt för trafikregler, mobility management
- Engagera skolverksamheten i trafikfrågor
- Avhjälpa fel och brister i gatumiljön, översyn av trafikreglering

Trafikplan - Från inriktning till handling

Strategin innehåller 9 olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar som ska behandlas och utvecklas i det fortsatta arbetet. Varje frågeställning kan ses som ett arbetsområde som mynnar ut i en plan eller ett program som visar på hur den enskilda frågeställningen ska hanteras, vilka åtgärder som kan behövas, när de ska genomföras och vem som har ansvaret för genomförandet. Trafikplanen blir därför ett samlat styrdokument som visar vad som behöver göras för att genomföra strategin i riktning mot ett hållbart resande och en hållbar utveckling av kommunen.

8.1 Sammanställning av planer och program

I tabellen som följer redovisas kopplingen mellan inriktning, frågeställning och vad arbetet ska utmynna i. De program som ingår i översiktsplanen, ÖP, hänskjuts till pågående översyn av översiktsplanen.

Inriktning	Arbetsområden	Ska utmynna i
Stärk kommunens identitet	<p>Översyn av stationsområdena med utgångspunkt att stärka funktioner för resande och service</p> <p>Översyn av kommunens infrastruktur med fokus på gestaltning av infartsvägar och behov av parkeringsytor</p> <p>Stärk kopplingar till lokala och regionala målpunkter som Skånes djurpark m fl</p>	<p>Planering för markens användning (ÖP-fråga)</p> <p>Gestaltningssprogram, Planering för markens användning (ÖP-fråga)</p> <p>Vägvisningsplan, Cykelplan, m fl</p>
Fler cyklande	<p>Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer)</p> <p>Underlätta orienterbarheten för gående och cyklande generellt i kommunen</p> <p>Minska olycksrisken för gående och cyklande</p> <p>Skapa bättre förutsättningar för cykelparkering i centralorten samt vid handelsplatser och knutpunkter</p>	<p>Cykelplan Gångplan Tillgänglighetsplan</p> <p>Vägvisningsplan, Cykelplan, m fl</p> <p>Trafiksäkerhetsprogram</p> <p>Parkeringspolicy</p>

Inriktning	Arbetsområden	Ska utmytna i
Ökad gångtrafik	<p>Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer)</p> <p>Underlätta orienterbarheten för gående och cyklande generellt i kommunen</p> <p>Minska olycksrisken för gående och cyklande</p>	<p>Gångplan Tillgänglighetsplan</p> <p>Gångplan, Vägvisningsplan</p> <p>Trafiksäkerhetsprogram</p>
Tydligare trafiksystem	<p>Satsning på förbättrad vägvisning</p> <p>Arbeta vidare med att ge vägnätet rätt hastighetsanpassning</p> <p>Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter</p> <p>Översyn av trafikreglering kring viktiga målpunkter</p>	<p>Vägvisningsplan</p> <p>Hastighetsplan, Trafiksäkerhetsprogram</p> <p>Trafiksäkerhetsprogram, Cykelplan, Gångplan</p> <p>Trafiksäkerhetsprogram</p>
Stärk kollektivtrafikens förutsättningar	<p>Värna om dagens kollektivtrafikutbud (tåg och buss)</p> <p>Kollektivtrafiken ska vara strukturbildande</p> <p>Förstärk möjligheterna att gå och cykla till stationen/hållplatsen</p> <p>Öka kvaliteten vid och i anslutning till hållplatser</p> <p>Säkerställ att hållplatslägen alltid är placerade så bra som möjligt</p> <p>Skapa intresse kring kollektivtrafiken</p>	<p>Kollektivtrafikprogram</p> <p>Lokalisering av bebyggelse i planeringen</p> <p>Cykelplan, Gångplan, Tillgänglighetsplan</p> <p>Gestaltningssystem</p> <p>Kollektivtrafikprogram, Cykelplan, Gångplan, Tillgänglighetsplan</p> <p>Program för mobility management</p>
Minskad miljöpåverkan	<p>Fortsatta arbeten med att minska människors exponering av trafikbuller</p> <p>Arbeta för en omledning av tung trafik från väg 23</p> <p>Arbeta för införande av alternativa drivmedel inom kommunen</p>	<p>Bullersaneringsplan</p> <p>Bullersaneringsplan</p> <p>Trafikmiljöprogram</p>

Inriktning	Arbetsområden	Ska utnyttjas i
Tryggt och tillgängligt trafiksystem	<p>Förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter</p> <p>Åtgärda otrygga miljöer</p> <p>Underlätta för äldre och funktionshindrade att röra sig i den offentliga miljön</p> <p>Arbeta särskilt med barnens trafikmiljöer</p>	<p>Tillgänglighetsplan</p> <p>Trygghetsprogram</p> <p>Tillgänglighetsplan</p> <p>Trafiksäkerhetsprogram</p>
Öka samverkan	<p>Ta initiativ till samverkansgrupper med grannkommuner för att diskutera gemensamma trafikstrategiska frågor</p> <p>Upprätta dialog med Trafikverket och Skånetrafiken kring viktiga utvecklingsfrågor</p> <p>Involvera fastighetsägare i samband med upprustning av utemiljöer kring offentliga stråk och platser</p> <p>Tätare dialog med allmänheten</p>	<p>Arbete för ökad och effektivare samverkan</p> <p>Arbete för ökad och effektivare samverkan</p> <p>Arbete för ökad och effektivare samverkan</p> <p>Informationsträffar</p>
Effektiv parkering	<p>Bättre utnyttjande av allmänna parkeringsytor</p> <p>Arbeta vidare med att utveckla tidsreglerad parkering</p> <p>Se över behov och lokalisering av pendlarparkering</p> <p>Arbeta tydligare med cykelparkering</p>	<p>Parkeringspolicy</p> <p>Parkeringspolicy</p> <p>Parkeringspolicy, Gestaltningsprogram</p> <p>Parkeringspolicy, Cykelplan</p>
Förbättrat trafikbeteende	<p>Arbeta för att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem, respekt för trafikregler m.m.</p> <p>Engagera skolverksamheten i trafikfrågor</p>	<p>Program för mobility management</p> <p>Program för mobility management</p>

8.2 Omfattning och innehåll

Inriktningarna utmynnar i ett behov av att ta fram 12 olika planer och program. Till detta kommer pågående arbete med översiktsplanen som inrymmer frågan om hur marken ska användas runt stationerna, liksom lokalisering av ny bebyggelse. Denna fråga ingår därför inte i trafikplanen. Samma sak gäller frågan om alternativa drivmedel som får hanteras inom ramen för kommunens miljöarbete. Frågan om ökad samverkan bör kunna hanteras utan särskilda program. Den ingår således inte heller i trafikplanen.

I följande avsnitt beskrivs vad som ska behandlas i varje plan eller program – ett sorts direktiv för det fortsatta arbetet. Beskrivningen följer den ordning som ges av hur planerna är kopplade till inriktningarna.

Tre olika beteckningar används för det som ska tas fram, plan, program och i ett fall policy. Planen är den mest konkreta beteckningen. Planen kommer att ange vad som ska göras, när det ska göras och vad det beräknas kosta. Planen ger således ett direkt underlag till budgetarbetet. Programmet är lite ”lösare” i sin form, kan gärna ange åtgärder, men inte exakt när och hur. Policyn handlar mer om inriktning, ”så här ska vi se på saken”.

Gestaltningsprogram

Utgångspunkter

Nulägesanalyserna pekar både på brister i trafiksystemets utformning och behov av att tydliggöra den enskilda gatans funktion. Det kan handla om alltifrån att åtgärda stora och fula parkeringsytor till att förbättra trafikanternas förståelse för den enskilda gatans funktion i trafiksystemet.

Mål

Trafiksystemets utformning ska stärka bilden av Höör som en attraktiv boendeort. Gestaltningsprogrammet ska ge vägledning vid utformningen och inspirera till omsorgsfull och medveten behandling av gaturum och trafikyor.

Vad behöver göras

Arbetet bör inledas med en kartläggning av vilka brister man upplever i dagens trafikmiljöer och landa i en sammanställning av typexempel med mått, exempel på materialval, gatuutrustning, armaturer, cykelställ mm, gärna med stöd av goda och mindre bra exempel. Gestaltningsprogrammet bör kunna användas

som styrande dokument vid upphandlingar. Gestaltningsprogrammet ska ta vara på och stärka den struktur som formas i bilnätet enligt hastighetsplanen. Utformningens betydelse måste därför beaktas.

Ansvar

Tekniska nämnden



Vägvisningsplan

Utgångspunkter

Vägvisning behövs i princip för alla trafikslag, men behoven är olika. Gående har behov av lokal information, cyklisten behöver information kopplad till cykelnätet och målpunkter som är både lokala och på lite längre avstånd. Bussresenärer behöver information kring bussens linjedragning, bilresenärer har behov av större spännvidd omfattande allt från lokala till nationella målpunkter, godsleverantören kan i många fall nöja sig med tydliga gatunamnskyltar.

Av denna anledning kan det finnas skäl att knyta vägvisningen till respektive trafikslag. Upplägget i cykelplanen är exempelvis sådant. Där behandlas även vägvisning till olika målpunkter.

Mål

Vägvisningen ska underlätta för trafikanter av olika slag att nå sina målpunkter, så att trafiksystemet blir tillgängligt och tydligt för alla. Vägvisning behövs såväl för boende som besökare. Hur ska man

exempelvis ta sig från stationen till olika besöksmål?

Vad behöver göras

Behovet av vägvisning analyseras för varje trafikslag och redovisas i de rapporter som tas fram för dessa. Eftersom det inte föreslås någon separat översyn av bilnätets uppbyggnad (ingår i hastighetsplanen) så bör en särskild vägvisningsplan tas fram för bilnätet. Vägvisningen utgår från den gatustruktur som anges i hastighetsplanen och en inventering av viktiga målpunkter. Arbetet bör göras i samverkan med Trafikverket.

Ansvar

Tekniska nämnden



Cykelplan

Utgångspunkter

I centralorten finns ett utbyggt cykelvägnät i form av dubbelriktade cykelvägar. På landsbygden, där befolkningsunderlaget är betydligt lägre än i tätorterna, saknas ofta cykelvägar eller cykelfält såväl inom tätorterna som mellan tätorterna och centralorten. Bristerna gör att de som cyklar använder gatorna eller landsvägarna att cykla på. Nulägesanalysen visade på behov översyn av näten inom alla tätorter. Cykelplanen bör även hantera frågor kring rimligheten i att bygga cykelbanor mellan tätorterna och centralorten samt trafiksäkerhet och snöröjning.

Ett utbyggt cykelvägnät finns fram för allt i Höörs centralort. På landsbygden är cyklisterna många

gångar hänvisade att cykla i blandtrafik på landsvägarna. Att cykla i blandtrafik är riskfyllt om vägen är smal och hastigheten hög och trafikmängden ligger över 500 bilar per dygn. Vintertid uppkommer problem med mörker och snö. Avsaknaden av cykelvägar eller cykelfält på landsbygden minskar benägenheten att cykla.

Mål

Kommunen har som mål att ytterligare bygga ut cykelvägnätet. Höörs centrum och stationsområdet ska fungera som en knutpunkt för cykelvägnätet i Höörs tätort. Nya gång- och cykelvägar föreslås för att binda samman viktiga målområden inom tätorten i Höör men även inom övriga delar i kommunen. Gång- och cykelstråk ska bland annat byggas mot friluftsområdet Frostavallen och Skånes Djurpark.

Vad behöver göras

Det befintliga cykelnätet utgör en tydlig grund att utgå från. Arbetet bör därför inledas med en analys av hur väl det motsvarar de behov som finns och de behov som tillkommer genom ny bebyggelse och den nya stationen i Tjörnarps. Arbetet måste alltså samordnas med översiktsplanen.

Cykelnätets funktion bör relateras till viktiga målpunkter som stationer, större busshållplatser, skolor, fritidsanläggningar, butiker, parker mm. Konflikter med bilnätet bör identifieras, likaså om det finns avsnitt med bristande trygghet. Även cykelnätets standard, underhålls- och snöröjningsprinciper samt behovet av vägvisning bör analyseras.

En analys bör göras av samtliga korsningar med bilnätet för att få grepp om trafiksäkerhet och barriäreffekter (hinder). Här bör samordning ske med det arbete som gjordes vid framtagningen av hastighetsplanen. Analysen bör utmynna i:

- förslag till framtida huvudnät för cyklisterna och ett åtgärdsprogram för cykeltrafik med förslag till utbyggnader, kostnader, prioritering, ansvarsfördelning, etappindelning samt uppföljnings- och utvärderingssystem.
- förslag till rutiner för att i planering, byggande, drift och underhåll fånga upp cykelfrågorna
- en plan för extern dialog (kampanjer, medborgarnas synpunkter)
- riktlinjer för utformning av cykelvägar och cykelparkering

- vägvisningsplan som även innehåller namn på de olika cykelvägarna och en ny cykelkarta. Namn på cykelvägarna borde vara lika självklara som namn på de vanliga gatorna. Namn underlättar för den som ska hitta fram och för den som ska beskriva hur man kan ta sig fram.

Ansvar

Tekniska nämnden

Trafiksäkerhetsplan

Utgångspunkter

Många människor, särskilt barn och äldre, upplever trafikmiljön som riskfylld och otrygg. Man kan ha svårt att ta sig över gatan, trafikmiljön kan vara svår att förstå, tempot är ofta för högt för den som behöver mer tid på sig. Upplevelsen av trafikmiljön påverkar vårt sätt att resa. Den kan exempelvis leda till att man väljer bort bussen och cykeln eller att man skjutsar barnen till skolan.

Brister i trafikmiljön leder också till att människor skadas. I genomsnitt skadas ca 100 personer varje år i kommunen som helhet. Ungefär 15 % av de skadade är oskyddade trafikanter, dvs gående och cyklister.

Mål

Trafiksäkerheten behöver förbättras med inriktning mot att nå Nollvisionen. Utefter en del av vägarna genom Höör, särskilt väg 23, inträffar många trafikolyckor, men även andra delar av vägnätet drabbas av olyckor. En satsning på utvecklad gång- och cykeltrafik ställer också krav på trafiksäkerheten.

Vad behöver göras

En fördjupad analys av olyckssituationen bör genomföras med stöd av materialet i STRADA. Viktigt är att få grepp om förhållandena för oskyddade trafikanter. När det gäller gång- och cykeltrafik handlar det mycket om att skapa säkrare passager där gående eller cyklister behöver korsa bilnätet och att öka tryggheten för de som går och cyklar. Trafikregleringar och trafikmängder ses över.

Bussresan som sådan medför vanligen inte särskilt många skadefall. Däremot kan området kring hållplatsen och vägen till hållplatsen vara riskfylld. Detta bör ses över i det fortsatta arbetet tillsammans med trygghetsfrågorna.

Hastigheten har stor betydelse för olycksutfallet. Även trafikmiljöns utformning i stort. Fördjupade studier behöver därför göras i det fortsatta arbetet. Materialet i rapporten "Rätt fart i Höör" ger bra underlag. Arbetet med trafiksäkerheten bör därför samordnas med hastighetsplanen.

Inom bilnätet måste arbetet fortsätta med att bygga om enskilda korsningar. Även att se över och tydliggöra trafikmiljöns utformning i stort.

Underhållet och snöröjningen behöver förbättras inom både gång- och cykelnätet. Hur detta kan göras behöver också studeras i det fortsatta arbetet.

Arbetet med trafiksäkerhetsplanen ska ligga till grund för Tekniska sektorns fortsatta trafiksäkerhetsarbete. Analys av cykelolyckornas betydelse görs även i arbetet med cykelplanen.

Ansvar

Tekniska nämnden



Parkeringspolicy

Utgångspunkter

Nulägesanalyserna visar att det finns skäl att se över flera frågor som berör parkeringen och få en stabilare grund för tekniska sektorns fortsatta arbete och ett underlag för planeringen och diskussionen med fastighetsägare. Det finns ett behov av parkeringstal som kan tillämpas vid planering och bygglov.

Mål

Att arbeta fram en gemensam inriktning för parkeringsfrågorna, nya parkeringstal och få ökad effektivitet i utnyttjandet av allmänna ytor.

Vad behöver göras

En kartläggning bör göras av nuvarande parkeringssituation och vilka behov som finns vid stationen i Höör i form av pendlarparkering och vad som kan behövas i Tjörnarps. Med utgångspunkt från bilnehav och förhållandena i Höör utarbetas ett förslag till parkeringstal för bostäder och verksamheter. Parkeringstalen ska vara vägledande i planeringen och vid bygglovgivning. Cykeltrafikens behov hanteras redan i cykelplanen. Uppföljning och samordning måste därför ske eftersom det kan uppstå konkurrens om samma ytor.

Ansvar

Kommunstyrelsen

Gång- och tillgänglighetsplan

Utgångspunkter

När det gäller gångtrafiken så är det svårt att peka ut ett sammanhängande nät av samma typ som för de andra trafikslagen. Fotgängaren prioriterar genheten mycket starkt, vilket syns i de stigar som många gånger trampas upp på gräsmattor och grönytor. De vardagliga förflyttningarna är ofta en del av en resa med annat färdmedel, ibland handlar det om motion eller rekreation.

Nätet består av gångbanor, gång-och cykelvägar, ibland av lokalgator eller vägrenar ute på landsbygden. Genhet, lutningar och orienterbarhet är viktigt, liksom säkerhet och trygghet. Möjligheterna att passera en gata eller röra sig längs en gata begränsas ofta tillgängligheten, inte minst för barn och äldre. Låga hastigheter och små flöden ökar fotgängarens rörelsemöjligheter.

Den som går upplever staden och stadslivet på ett närmare och tydligare sätt. Kvaliteter som bidrar till upplevelsen kan vara särskilt viktiga att upprätthålla i stadens centrala delar. Sammanhängande områden och trivsamma miljöer gynnar både möjligheterna att röra sig till fots och stadslivet som sådant.

Mål

Förbättra förutsättningarna för de som rör sig till fots, tydliggöra de behov som finns och få fram ett underlag för fortsatt planering.

Vad behöver göras

I första hand behövs ett underlag som beskriver vilka problem som finns, alltså en inventering med fokus på den gåendes behov. Arbetet samordnas med cykelplanen och inrymmer även de studier som behövs för att beakta tillgängligheten för äldre och funktionshindrade. Viktiga målpunkter bör identifieras och läggas till grund för kompletteringar som kan behövas. Stationer, hållplatser, skolor, parker och fritidsanläggningar är exempel på målpunkter som bör vara gångbara.

Ansvar

Tekniska nämnden



Hastighetsplan

Utgångspunkter

Ett förslag till hastighetsplan togs fram 2009. Enligt beslut i tekniska nämnden ska rapporten ingå som en del i trafikplanen. Utredningen redovisar en översyn av alla hastigheter i inom samtliga tätbebyggda områden i Höörs kommun. Med stöd av analyserna ges förslag till riktlinjer på lämpliga hastighetsnivåer på gatunätet inom tätorterna i Höör.

Förslag till hastighetsplan för Höörs kommun är en anpassning till kommunens policy och Trafikverkets rekommendationer. För gatunätet rekommenderas 40 km/h som högsta tillåtna hastighet istället för 30 km/h, som rekommenderas enligt *Rätt fart i Staden*. Hastighetsbegränsningen 30 km/h blir endast aktuell vid skolor och om motiv finns. Det föreslås även att gång- och cykelvägar ska byggas vid hårdtrafikerade vägar i tätortsmiljö, där hastigheten är 50 km/h eller högre eller där trafikmängden är stor.

Mål

På en övergripande nivå representerar hastighetsplanen en avvägning mellan tillgängligheten (reshastigheterna) i bilnätet och trafiksäkerhet, bullerpåverkan och barriäreffekter för gående och cyklister som behöver passera gator och vägar.

Vad behöver göras

De analyser som görs i hastighetsplanen förutsätter att berörda trafiknät och människors rörelsemönster är kända. En kontroll bör därför göras gentemot de planer och program som tas fram som följd av trafikstrategin. I första hand torde en sådan kontroll behöva göras gentemot cykelplanen och det som kommer fram i den inledande analysen av cyklisternas rörelsemönster och olycksituation.

Ansvar

Tekniska nämnden

Kollektivtrafikplan

Utgångspunkter

Ett aktivt samarbete finns redan idag med Skånetrafiken. Tanken är att utveckla detta ytterligare, bland annat genom utökade kontakter med grannkommunerna.

Mål

Vidmakthålla och utveckla den befintliga kollektivtrafiken. Arbeta för att kollektivtrafiken blir strukturbildande för ny bebyggelse. Arbeta för välutrustade och trygga hållplatser.

Vad behöver göras

Utöver att kontakta grannkommuner så bör programmet se till att kollektivtrafikens behov tillgodoses i övriga planer och program.

Ansvar

Kommunstyrelsen



Program för mobility management

Utgångspunkter

Trafikplaneringen har i allt större utsträckning kommit att handla om olika typer av åtgärder som syftar till att begränsa resandet och att få människor att välja ett miljövänligare färdmedel. Det kan handla om information, dialog, kampanjer och riktade åtgärder

av olika slag. Med andra ord åtgärder som ökar kunskapen om hur trafiksystemet som helhet ser ut och förståelsen för varför det behöver se ut som det gör.

Mål

Öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem.

Vad behöver göras

Planera för hur beteendepåverkande åtgärder kan sättas in som stöd i fortsatt arbete med de inriktningar som pekats ut i trafikstrategin och de åtgärder som följer av trafikplanens planer och program. Planera för kommande informationsaktiviteter.

Ansvar

Tekniska nämnden

Bullersaneringsplan

Utgångspunkter

Under 2009 genomfördes en kartläggning av bullersituationen för vägtrafiken. Avsikten är nu att fortsätta arbetet med att analysera vilka åtgärder som kan behövas.

Mål

Förbättra bullersituationen i utsatta delar av tätorterna. Arbetet bör leda fram till aktuell och komplett kartläggning av bullersituationen och förslag till åtgärder.

Vad behöver göras

Med den genomförda inventeringen som utgångspunkt bör den grupp av fastigheter som idag har högst ekvivalent ljudnivå vid fasad orsakad av vägtrafik studeras vidare. Studien bör omfatta såväl utomhus som inomhusnivå inklusive kontroll av uteplatser. Vid behov kan ljudmätningar behöva genomföras för att ge information över fasadens dämpande förmåga. I samband med detta görs bedömningar över vilka bullerskyddsåtgärder som i första hand bör genomföras, dvs extra tätningslistor, fönsterbyte osv.

Ansvar

Tekniska nämnden

Trygghetsprogram

Utgångspunkter

Genom åren har olika typer av trygghetsundersökningar genomförts, oftast genom polisens försorg. Avsikten är nu att fortsätta och utveckla detta arbete, dels i kommunens regi och dels via fortsatta samarbeten med polismyndigheten.

Mål

Trafikmiljön måste upplevas så pass trygg att människor kan välja det färdssätt som samspelar med en hållbar utveckling.

Vad behöver göras

Fortsätta inventeringar, trygghetsvandringar och enkäter. Ett särskilt belysningsprogram kan behöva tas fram som omfattar platser och stråk som är dåligt upplysta. Vegetationszoner kan behöva gallras ut för bättre siktförhållanden. Materialet sammanställs och utvärderas, förslag till åtgärder tas fram.

Ansvar

Kommunstyrelsen

Trafikmiljöprogram

Utgångspunkter

Trafikens miljöfrågor har bäring på flera olika arbetsområden. Trafikmiljöprogrammet bör därför ses som ett sammanhållande program på trafikområdet. Hit hör övergripande frågor om klimatpåverkan, exempelvis tillgång till alternativa drivmedel och uppföljning av luftkvalitet.

Mål

Trafiksystemet ska bidra till en hållbar utveckling.

Vad behöver göras

I ett första steg bör ett arbetsprogram tas fram och samordnas med övriga pågående aktiviteter.

Ansvar

Kommunstyrelsen

8.3 Ansvar och prioritering

Sammanställning av planer och program samt förslag till vem som ska ansvara för att planen/programmet tas fram och när det senast bör vara klart (beslutat). Arbetet måste således påbörjas så att det kan slutföras inom angiven tid.

Plan/program	Ansvarig nämnd	Prioritering - klart senast
Cykelplan	Tekniska nämnden	2012
Hastighetsplan	Tekniska nämnden	2012
Parkeringspolicy	Kommunstyrelsen	2012
Program för mobility management	Tekniska nämnden	2012
Trygghetsprogram	Kommunstyrelsen	2012
Gestaltningssprogram	Tekniska nämnden	2012
Gång- och tillgänglighetsplan	Tekniska nämnden	2013
Kollektivtrafikprogram	Kommunstyrelsen	2013
Trafikmiljöprogram	Kommunstyrelsen	2013
Trafiksäkerhetsplan	Tekniska nämnden	2013
Vägvisningsplan	Tekniska nämnden	2013
Bullersaneringsplan	Tekniska nämnden	2014

