

Trafikplan för staden



**Ny syn på trafiken i
morgondagens Helsingborg**

SLUTVERSION

ANTAGEN I KOMMUNFULLMÄKTIGE 2006-10-25



HELSINGBORG

Innehåll



Förord	3
Trafikplanens syfte.....	4
Utgångspunkter – vad vill vi.....	4
Problem – vad måste vi göra	5
Möjligheter – vad kan vi göra	5
Hur kan vi skapa en hållbar trafikutveckling och ett trafiksystem som stärker staden	5
Trafiksäkerhet och trygghet – en nyckelfråga för människornas vardag och trafiksystemets funktion – arbetsområde 1	6
Fler måste gå och cykla – arbetsområde 2	10
Fler måste ta bussen och tåget – arbetsområde 3	14
Ny struktur i bilnätet – arbetsområde 4	18
En parkering som stöder stadens funktion – arbetsområde 5	24
Den tunga trafiken får ny plats – arbetsområde 6	28
Vi måste påverka människors beteende – arbetsområde 7...32	32
Förslagen i sammanfattning	33
Konsekvenser.....	36
Genomförande.....	38
Uppföljning	40
Sammanfattning av samrådsredogörelsen	40
Att läsa vidare	41
Bildbilaga	42

© Helsingborgs stad 2007
Produktion OrdArt AB, Helsingborg

Miljökontoret, Stadsbyggnadskontoret,
Tekniska Förvaltningen

Kontaktpersoner:
Lars Nilsson telefon 042-10 58 84
E-post lars.r.nilsson@helsingborg.se

Göran Persson Telefon 042-10 58 45
E-post goran.persson@helsingborg.se

Förord

God tillgänglighet och effektivitet, hög säkerhet och stor hänsyn till miljö och hälsa. Allt detta krävs för att uppnå en långsiktigt hållbar trafikmiljö.

Dessa krav var också viktiga utgångspunkter när kommunfullmäktige 2002 gav byggnadsnämnden, tekniska nämnden och miljönämnden i uppdrag att utarbeta en trafikplan för Helsingborg.

Det förslag till trafikplan som nu presenteras utgår från den trafikstrategi som beslutades i kommunfullmäktige den 25 januari 2006. I trafikplanen lämnas både konkreta förslag till åtgärder och uppdrag till de ingående nämnderna att arbeta fram handlingsprogram för den fortsatta planeringen.

De förändringar som trafikplanen föreslår kommer att kräva nytänkande och ändrade vanor hos de flesta av oss helsingborgare. Det är därför som trafikplanen använder underrubriken ”En ny syn på trafiken i morgondagens Helsingborg”.

Det är viktigt att trafikfrågorna diskuteras av många. Bara väl förankrade och brett accepterade åtgärder kan ge Helsingborg ett effektivt och långsiktigt hållbart trafiksystem. Trafikplanen har därför varit ute på remiss och även varit utställd under totalt fem veckor under maj-juni. Under arbetets gång har även samråd skett med näringsidkare och andra intressenter.

Trafikplanens syfte

Trafikplanen är ett handlingsprogram som beskriver hur vi går vidare med olika åtgärder. Trafikplanen innehåller både konkreta förslag till utbyggnader och förslag till mjuka insatser. Förslagen är sorterade under sju arbetsområden som kommer att utgöra kärnan i det arbete som följer då planen är tagen. I trafikplanen betonas med avsikt den tid som kommer efter det politiska beslutet, dvs då planens förslag ska användas och omsättas i praktiska åtgärder och fortsatt planering.

Trafikplanen omfattar huvudsakligen åtgärder inom stadsområdet, dvs tätorten Helsingborg. Sambanden mellan staden och dess omgivning har naturligtvis ingått i arbetet även om det inte framgår i rapporten. En stad kan aldrig ses isolerad från sin omgivning. Formellt sett innebär detta att de regionala trafikfrågorna hanteras i den löpande översiktliga planeringen.



Utgångspunkter – vad vill vi

1. Trafikplanen ska bidra till att genomföra de övergripande mål som formulerats för stadens utveckling, exempelvis de som finns i översiktsplanen 2002 och miljöprogrammet från 2006. Trafikplanen innebär ett tydliggörande av hur vi vill att trafiksystemet i vår stad ska se ut.
2. Trafikplanen utgår från de mål som formulerades i trafikstrategin. Ett huvudmål i trafikstrategin är att skapa ett trendbrott i biltrafikens tillväxt. Staden måste kunna växa utan att biltrafiken ökar i samma takt som hittills. Huvuddelen av den biltrafik som skulle tillkomma - om inget görs - måste tas om hand av andra trafikslag. Detta är också en förutsättning för att vi ska kunna klara miljömålen och en fortsatt utveckling av den goda staden.
3. Skapa en samlad syn på hur trafiken kan hanteras. En värdegrund som är trafikplanens och den fortsatta planeringens gemensamma nämnare.

Bilen och dess framkomlighet har historiskt varit den dominerande aspekten i många trafikplaner. En betoning av bilen medför ofta att man förlorar andra kvalitéer. Omgivande bebyggelse får störningar, säkerheten blir inte tillräckligt bra för oskyddade trafikanter, det blir svårare att röra sig till fots i staden, stadslivet försvåras.

Trafikplanen måste därför ha ett bredare perspektiv. Vi måste kunna analysera trafiknäten utifrån de övergripande mål som har formulerats för planeringen. Andra aspekter måste in i bilden, exempelvis framkomligheten för gående, trafiksäkerhet och trygghet, hälsoaspekter, störningsfria vistelsezoner, trivsamma och vackra stadsmiljöer.

Detta innebär dock inte att bilen ska tänkas bort. Bilen behövs även i framtiden, men biltrafiksystemet måste vara i balans med omgivningen. Det måste som princip också råda jämlikhet mellan trafikslagen. De måste ha likvärdigt planeringsunderlag, samma utrymmesstandard och samma underhållsstandard.

Problem - vad måste vi göra

Ett huvudproblem för trafikplanen är att hantera biltrafiken på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormerna kan klaras. När arbetet påbörjades överskreds normerna för kvävedioxid längs de två centrala nord-sydliga stråken Drottninggatan-Järnvägsgatan respektive Stenbocksgatan. För båda stråken överskreds normen för dygnsnivå, för Drottninggatan vid Sundstorget även för timnivå. Risk för överskridande fanns även på Malmöleden norr om Furutorpsgatan och på Hälsovägen öster om Kopparmöllegatan.

Analysen visar att den redan genomförda övergången till biogasdrift på stadsbussarna tillsammans med biogasdrift på regionbussarna och katalysator-rening på färjorna kommer att klara de nuvarande problemen på alla avsnitt utom Södra Stenbocksgatan. Där krävs ytterligare åtgärder.

Men i takt med att staden fortsätter att växa så riskerar vi att få tillbaka problemet med överskridanden längs båda stråken. Staden växer nu med drygt 1000 invånare per år. Utmaningen blir därför att försöka klara denna tillväxt utan att biltrafiken ökar på samma sätt som hittills.

Viktigt för framtiden är också att skapa utrymme för stadens fortsatta utveckling både i de centrala och de yttre delarna. Genom nya attraktiva bostäder, en trivsamt stadsmiljö och goda förutsättningar för näringslivets utveckling.

Möjligheter - vad kan vi göra

Hur kan vi skapa en hållbar trafikutveckling och ett trafiksystem som stärker staden.

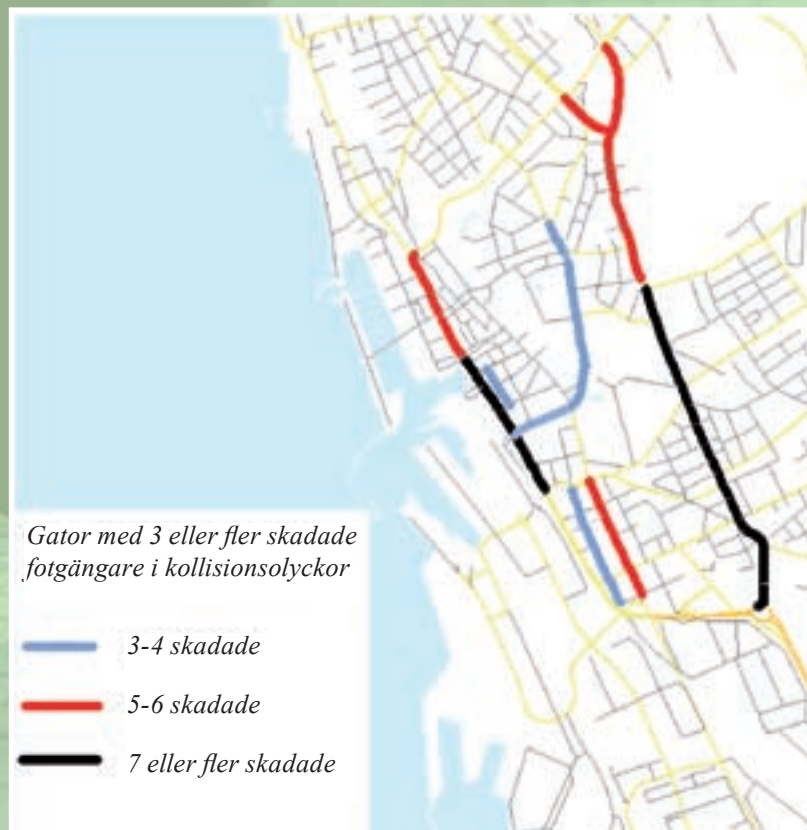
Detta är möjligt om vi får en mer cykelvänlig stad, om oskyddade trafikanter kan röra sig säkert och tryggt, om staden blir mer flanörvänlig och tillgänglig för alla, om kollektivtrafiken kan utvecklas enligt bussvisionens ambitioner, om biltrafiken får en mer anpassad roll, om godset kommer fram på ett miljövänligt sätt och sist men inte minst att trafikslagen samverkar med varandra.

Det finns två nyckelfrågor. För det första att skapa ett trafiksystem som fungerar för medborgarna utan att förbruka stadens goda sidor. För det andra att få alla traditionella handlingsprogram att samverka mot ett gemensamt mål och att den nya inriktningen genomsyrar planeringens olika skeden. I trafikplanen lämnas därför förslag både till konkreta åtgärder och nya, samordnade handlingsprogram.



Foto: Ole Andersson

Trafiksäkerhet och trygghet – en nyckelfråga för människornas vardag och trafiksystemets funktion – arbetsområde 1



Avser perioden 2000-2004

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 påverkas också av rädslan att drabbas av brott och våldshandlingar. Gång- och cykeltunnlar, avskilda cykelvägar och busshållplatser upplevs ofta som otrygga. Inte minst av kvinnor.

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 1100 personer varje år i Helsingborg. Ungefär 70% av de skadade är oskyddade trafikanter, dvs gående och cyklister. Olyckorna medför inte bara mänskligt lidande. De kan också betraktas som ett folkhälsoproblem som medför stora kostnader för samhället.

Bakom olyckssiffrorna, som hämtas från sjukhusbaserad statistik, döljer sig både ett ”strukturellt” problem och ett mer traditionellt trafiksäkerhetsproblem. Bilden nedan belyser det strukturella problemet.

Stadens struktur innebär att en stor del av biltrafiken i nord-sydlig riktning färdas längs Drottninggatan-Järnvägs-gatan respektive Stenbocksgatan. Längs dessa gator rör sig människor till fots både längs gatan och tvärs gatan. Från och till skolor och butiker, hållplatser och parkeringar. Rörelsen till fots sker i hög grad tvärs den nord-sydliga bilströmmen. I dagsläget är den nord-sydliga rörelsen prioriterad till nackdel för den väst-östliga. Resultatet blir - tyvärr- olyckor.

De analyser som gjorts inom pågående arbete med trafiksäkerhetsprogrammet visar att olycksbilden i princip är densamma för cyklister. Analyserna visar också att det fortfarande finns olycksdrabbade korsningar kvar att arbeta med i bilnätet samt att upphinnandeolyckor är ett växande problem i bilnätet.

Den sjukhusbaserade statistiken visar också att en stor del av de gående skadas i singelolyckor, där man halkat omkull på vintern eller snubblat i någon grop eller ojämnhet på sommaren. Detta förhållande gäller särskilt äldre. Denna typ av singelolyckor återfinns även för cyklister. Med andra ord. Bristande skötsel av gång- och cykelvägar är en starkt bidragande orsak till de skador som drabbar gående och cyklister.

Medborgarutskotten har tillsammans med Brottsförebyggande rådet genomfört ett stort antal trygghetsvandringar under den senaste tiden. Resultaten är tydliga. Trafikmiljön har brister och behöver rustas upp både vad gäller belysning, röjning av buskage och nya länkar i gång- respektive cykelnätet.

Sist men inte minst. Den olycksbild och de brister som konstaterats i arbetet motverkar trafikstrategins ambition att öka andelen gående och cyklister. Målsättningen måste vara att ett ökat antal gående och cyklister får inte leda till att antalet olyckor ökar.



Olycksdrabbade korsningar 2000-2004, bilar

Tänkbara åtgärder

De analyser som gjorts hittills visar att insatser måste göras både på strukturell nivå och inom de enskilda trafiknäten. På den strukturella nivån handlar det främst om att minska trafiktrycket inom de delar av gatunätet där oskyddade trafikanter behöver röra sig längs och tvärs biltrafiken. ”Trycket” består både av flöde och fart, dvs biltrafiken är för stor och tempot är för högt. Hur detta kan hanteras beskrivs i avsnittet som behandlar bilnätets nya struktur.

När det gäller gång- och cykeltrafik handlar det om att utveckla näten med nya länkar, att skapa säkrare passager där gående eller cyklister behöver korsa bilnätet och att öka tryggheten för de som går och cyklar.

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.

Inom bilnätet måste arbetet fortsätta med att bygga om enskilda korsningar. Dessutom måste åtgärder vidtas för att minska antalet upphinnandeolyckor (man kör på bilen framför). Hur detta kan göras är inte självklart. Till en del handlar det om en sorts ”trängselproblematik” som har samband med bilnätets uppbyggnad i stort. Trafikmiljöns utformning kan också ha betydelse, liksom ett stressat vardagsliv. Fördjupade studier behöver därför göras i det fortsatta arbetet.

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



Förslag

Arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet ingår som ett delprojekt i trafikplanen, men tanken är också att programmet ska ligga till grund för Tekniska förvaltningens fortsatta trafiksäkerhetsarbete. Arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet bör därför fortsätta med särskild inriktning på följande områden:

– säkerheten och tryggheten för cyklister och gående som är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för möjligheterna att bryta biltrafikens tillväxt. I princip måste gång- och cykeltrafiken kunna öka utan att antalet olyckor ökar.

– fortsätta arbetet med att bygga bort olycksdrabbade korsningar

– utreda och ge förslag på hur upphinnandeolyckorna kan hanteras

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att under våren 2007 ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med dessa utgångspunkter.

Tekniska nämnden föreslås också få i uppdrag att förbättra rutinerna för drift och underhåll av gång- och cykelvägar.





Fler måste gå och cykla – arbetsområde 2



Avser perioden 2000-2004

Utgångspunkter

Det borde finnas en stor potential för ökad cykling, 43% av resorna kortare än 5 km görs med bil, endast 14% med cykel. Men Landborgen med sina raviner, stundtals friska vindar och en utsträckt stadsform försvårar. Cyklister är också en olycksdrabbad trafikantgrupp, ca 300 skadas varje år. Cykelolyckorna får allvarliga konsekvenser, en tredjedel av olyckorna är måttliga eller svåra.

En systematisk, konsekvent och målinriktad cykelplanering saknas.

Cykelfrågorna prioriteras inte tillräckligt i planeringen.

Cykelsystemet har brister i sin utformning, t ex osäkra och otydliga korsningspunkter, låg parkeringskapacitet och undermålig vägvisning. Cykelnätet i centralorten har många barriärer (motorvägar, järnvägar) och har många felande länkar. Avsides belägna, svårorienterade och dåligt belysta cykelvägar skapar otrygghet. Det finns också konflikter med andra trafikslag.

Brister i drift och underhåll medför att många cyklister skadas. Kraftig vegetation och trasig belysning längs vissa cykelsträckor skapar otrygghet.

Cykeltrafiken påverkas också av samma strukturella problem som de gående.

Många cyklister rör sig förvisso i nord-sydlig riktning, men många behöver också röra sig i väst-östlig riktning, vilket gör att de får svårigheter att passera de starka bilstråken längs Drottninggatan och Järnvägsgatan samt längs Stenbocksgatan. Konflikten resulterar även i detta fall i olyckor, vilket illustreras av bilden bredvid. Notera särskilt olycksbilden längs Södergatan som öppnades i ny skepnad i början av juni 2006. Ombyggnaden innebar också att busstrafiken enkelriktades söderut på Södergatan och norrut på Carl Krooks gata.



Tänkbara åtgärder

Cykeltrafikens behov måste komma in tidigt i alla planer och finnas med kontinuerligt genom hela stadsbyggnadsprocessen (planera, bygga, förvalta). Beslutsfattare och handläggare på alla nivåer måste vara involverade för att cykelfrågorna ska få en högre dignitet.

Arbetet med cykelfrågorna ska präglas av synsättet i de reformer och principer som tagits fram i cykelplanen. Både hårda och mjuka insatser är viktiga. Till grund för arbetet ligger en cykelplan som hålls levande genom återkommande revideringar. Cykelplanen innehåller ett huvudnät för vardagscyklandet som läggs till grund för framtida utbyggnader.

Nära samverkan med helsingborgarna (förankring, information, synpunkter) är viktig för att säkerställa cykelnätets användbarhet.

I ett inledande skede kan arbetet med att utveckla cykeltrafiken behöva ledas av en Cykelgeneral, dvs en person som har ett sammanhållet ansvar för cykelfrågornas fortsatta hantering.

Förslag

Förslaget omfattar två huvuddelar:

- En ny cykelplan
- Tre pilotstråk

Arbetet med att ta fram *en cykelplan* har påbörjats inom ramen för trafikplanen. Arbetet bör fortsätta med inriktning att ta fram en cykelplan som innehåller

– 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 på ett bättre sätt.

– En plan för extern dialog (kampanjer, helsingborgarnas 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.

I arbetet med cykelplanen ingår att

– Göra en översyn/analys av samtliga korsningar och felande länkar på huvudecykelnätet. Åtgärderna ska präglas av hög kvalitet för att höja statusen för cykeltrafiken. Dessa åtgärder ska även synliggöra cyklister som trafikantgrupp. Insatserna påbörjas i den centrala staden där mycket människor rör sig.

– Göra en översyn av detaljutformningen även på sträckor för att komma till rätta med tvära sidoförskjutningar, konflikter med parkerade bilar, gående etc.

Dessutom bör en översyn göras av cykelnätets signalkorsningar med inriktning på automatisk detektering. Cykelparkeringar bör också byggas ut eller nyetableras vid större målpunkter i huvudnätet.

Utöver cykelplanen föreslås att arbetet med de tre skisserade pilotstråken fortsätter med inriktning att

– Utveckla och bygga ett demonstrationsstråk från Mariastaden till centrum som kan stå helt färdigt under 2008. Demonstrationsstråkets sträckning framgår av bilden nedan. Uppgiften är att vi dels ska lära oss att bygga rätt, dels ska kunna erbjuda medborgarna i Mariastaden ett nytt och attraktivt cykelstråk och dels att använda stråket i kampanjer och information riktad till staden i sin helhet. Stråket från Mariastaden kommer också att fungera som demonstration av hur man kan utforma för att ge prioritering för busstrafiken. I framtiden kommer stråket att knytas ihop med cykelvägen mot Allerum och Hjälmshult.

– Fortsätta det redan påbörjade arbetet med planeringsstråket till Östra Ramlösa och vidare mot Påarp. Sträckningen framgår av bilden bredvid. Uppgiften är att använda stråket som inspiration och vägledning för den framtida planeringen med syfte att skapa bättre cykelförbindelser såväl inom den nya stadsdelen som till och från övriga staden.

– Genomföra en upprustning av det befintliga cykelstråket från centrum till Ättekulla. Sträckningen framgår av bilden ovan. Uppgiften är att rusta upp stråket som sådant och att med pilotstråket som grund ta fram rutiner för hur underhållet av befintliga cykelvägar ska kunna hanteras framöver. Upprustningen bör vara genomförd till våren 2007.

– Se över befintliga gång- och cykeltunnlar med avseende på tillgänglighet och trygghet. Mängder av små åtgärder kan bli aktuella: beskärning av buskage, urschaktning av skymmande slänter, lagning av ojämnheter, bättre belysning.

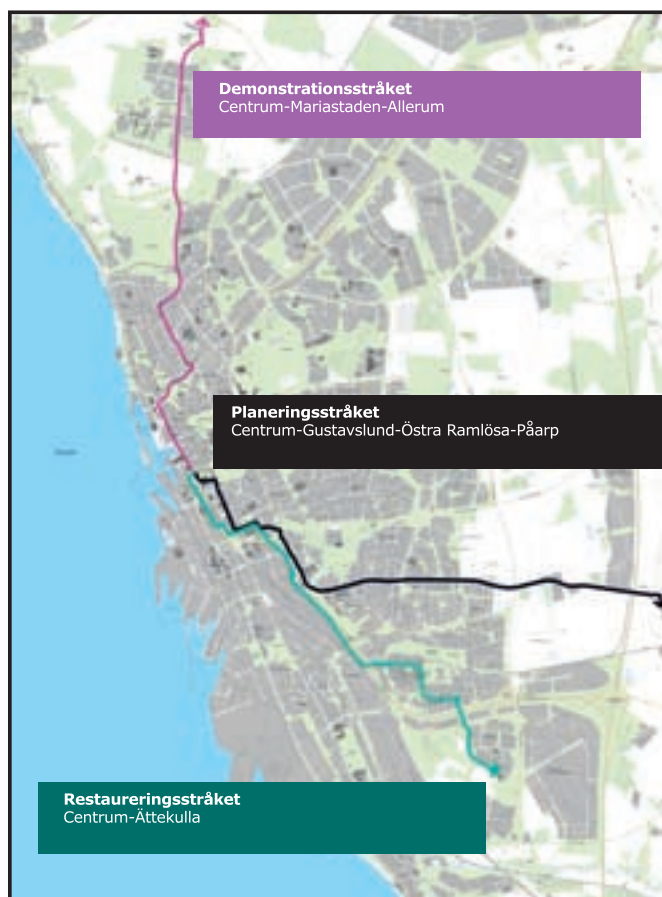
Förslagets innehåll kan sammanfattas i bilden nedan



Byggnadsnämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med Tekniska nämnden utarbeta en ny cykelplan. Cykelplanen och dess åtgärdsprogram bör vara färdigt vid årsskiftet 2006/2007 så att utbyggnadsåtgärder mm kan tas in i budgetarbetet för 2008 och de kommande åren.

Tekniska nämnden föreslås att få i uppdrag att genomföra de tre pilotstråken. Demonstrationsstråket från Mariastaden till centrum bör genomföras under 2007 och 2008, åtgärder inom restaureringsstråket bör vara genomförda till våren 2007.

Tekniska nämnden föreslås också få i uppdrag att göra en översyn av gång- och cykelvägar till stationer med regional tågtrafik.



De tre pilotstråken

Fler måste ta bussen och tåget – arbetsområde 3



Utgångspunkter

Under 2004 tecknades en avsiktsförklaring, Bussvisionen, mellan Skånetrafiken och Helsingborgs stad. Avsiktsförklaringen innehåller tre målsättningar, luftkvaliteten i centrala staden ska förbättras så att miljökvalitetsnormen uppfylls, antalet påstigande inom stadstrafikområdet ska fördubblas under en tioårsperiod och nya samarbetsformer ska tillämpas mellan Skånetrafiken, operatören och staden för att utveckla stadstrafiken i avsedd riktning. Vid en upphandling 2004 utsåg Skånetrafiken Arriva till entreprenör för stadstrafiken. Därefter inleddes ett trepartssamarbete mellan staden, Skånetrafiken och Arriva.

Arbetet med bussvisionen bedrivs i tre olika arbetsgrupper, Infrastruktur, Marknad och information samt Stadsbuss. Under våren har en fjärde arbetsgrupp startats upp, Regionbuss, vars huvuduppgift blir att utveckla den regionala busstrafiken.

Arbetet leds av en politisk styrgrupp och en ledningsgrupp.

Följande tre arbetsområden har identifierats inom Bussvisionen.

Infrastruktur

Med inriktning på åtgärder som leder till ökad framkomlighet för bussarna och därmed högre genomsnittshastighet i stadstrafiken.



Utveckla stationerna Ramlösa och Maria så att de kompletterar och avlastar Knutpunkten.

Marknad och information

Olika sorters information och marknadsföring som leder till att fler använder bussen och tåget.

Trafik

Som innebär att man hela tiden ska erbjuda en marknadsanpassad trafikering.

Trafikplanen ska utgå från målsättningarna i Bussvisionen och det arbete som redan bedrivs inom ramen för Bussvisionen. Sedan årsskiftet 2005/2006 har därför ett gemensamt arbete pågått mellan Bussvisionen och trafikplanen. Syftet med det gemensamma arbetet är att kunna ge förslag till åtgärder som kan knytas både till trafikplanen och till det fortsatta arbetet inom Bussvisionen. Målsättningen för varje enskild åtgärd är att den ska ge ett verkningsfullt bidrag till att uppnå det övergripande målet i Bussvisionen, dvs att fördubbla resandet med stadsbussarna.



Tänkbara åtgärder

Det gemensamma arbetet har till dags dato resulterat i ett antal åtgärder som kan vara tänkbara inslag i ett fortsatt utvecklingsarbete som omfattar såväl stadsbussar som regional buss- och tågtrafik. Exempel på åtgärder som diskuterats återges i korthet nedan.

Infrastruktur

Inriktning

Busstrafiken ska prioriteras i det allmänna gatunätet framför personbilstrafiken. Avvägningar måste göras avseende rörelsemöjligheterna för gående och cyklister, trafiksäkerhet och miljöbelastning. Försörjningen med kollektivtrafik är ett grundelement vid planeringen av nya bostads- och verksamhetsområden. Principen bör vara att bussen ska vara på plats när boende och verksamheter flyttar in. Utveckla den regionala och lokala tågtrafiken.

Åtgärd

För varje linje studeras möjligheterna att öka reshastigheten genom ombyggnadsåtgärder, prioriterade signaler eller andra fysiska åtgärder eller trafikreglering. Hållplatstyper som gynnar bussen, t ex timglas- och klackhållplatser, bör användas i ökad omfattning. Ett demonstrationsstråk mellan Mariastaden och centrum genomförs, studeras och utvärderas. Stråket syftar till att visa hur en attraktiv buss- och cykeltrafik kan utformas. Demonstrationsstråket görs i samverkan med trafikplanens delprojekt cykel. Spårkapaciteten på Skånebanan och Väst kustbanan norrut måste förstärkas, nya pågatågsstationer bör byggas i Raus och vid Vegeholm/Utvälinge.

Marknadsföring

Inriktning

Arbeta för att höja statusen för kollektivtrafiken och att fånga nya kunder genom marknadsaktiviteter riktade mot utvalda målgrupper. Åtgärd Marknadsföring via företag, testresenärsprojekt och ”pröva på” erbjudanden samt samarbete med Miljöverkstaden i aktiviteter riktade mot barn och ungdom. Information Inriktning Förbättra informationen om kollektivtrafikens möjligheter. Folk har ofta dåliga kunskaper om möjligheterna att åka kollektivt och hur man kan kombinera exempelvis buss och tåg. Turtätheten kan vara högre än den enskilde är medveten om. Ökad realtidsvisning. Vid störningar i trafiken ska korrekt information snabbt nå ut till resenärerna.

Åtgärd

Tidplan för införande av realtidsvisning upprättas. De regionala bussarna bör ha samma realtidsvisning som stadsbussarna inom stadsområdet. System för att underrätta om störningar i trafiken ska utvecklas.

Trafikering

Inriktning

Linjenätet ska utvecklas så att det svarar upp till resbehovet och kundernas krav. Viktigt är att skapa stabila och effektiva linjesträckningar. Nytt betalsystem införes som innebär snabbare påstigning.

Åtgärd

En resvaneundersökning genomförs som underlag för en analys av linjenätets uppbyggnad. Resvaneundersökningen genomförs i samverkan med den uppföljning som planeras av trafikplanen. Ett framtida linjenät skisseras som underlag för planeringen. I arbetet ingår att utreda förutsättningarna för en tvärlinje i de yttre delarna av stadsområdet, exempelvis mellan stationerna Maria och Ramlösa samt för direktbussar mellan bostadsområden och arbetsområden. Ett nytt biljett- och betalsystem har upphandlats av Skånetrafiken och kommer att införas under 2007.

Samverkan mellan trafikslag

Inriktning

Möjligheterna till byte från bil/cykel till tåg/buss skall förbättras. Byten mellan olika linjer i kollektivtrafiken ska underlättas.

Åtgärd

Utred behovet av cykeluppställning vid stationer och hållplatser och genomför aktuella förbättringar. Beakta även behovet av säker cykelparkering (övervakad eller med låsbara boxar). Utveckla parkeringarna vid Ramlösa och Maria station. Utred var ytterligare infarts- och pendlarparkeringar ska placeras.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Inriktning

Samtliga fordon i linjetrafik och hållplatserna anpassas till en hög tillgänglighetsnivå för funktionshindrade.

Åtgärd

Samtliga bussar i stadstrafik har låggolv och plats för två rullstolar samt instigning framifrån för dessa. Motsvarande standard införes på regionbussar i takt med att nya upphandlingar görs. Ett stort antal busshållplatser är redan ombyggda med hög kantsten för att underlätta av- och påstigning. Resterande hållplatser bygges om i sådan takt att allt är klart senast 2010.

Trygghet och komfort

Inriktning

Resan med kollektivtrafik, inklusive färden till och från hållplatsen, ska upplevas som trygg och säker.

Åtgärd

Stadsbussarna är idag utrustade med övervakningskameror vilket är en trygghet för både resenären och föraren. Med start oktober 2006 kommer även regionbussarna att successivt utrustas med övervakningskameror. Hållplatserna och dess närområde skall ses över, främst när det gäller belysning och buskage, så att de upplevs som trygga. Behovet av kameror på hållplatserna måste i vissa fall övervägas. Särskilda kampanjer genomförs i skolorna för att minska klotter och annan förstörelse.

Miljö

Inriktning

Biogasdrift och bästa miljöteknik ska även fortsättningsvis användas på samtliga bussar.

Åtgärd

Samtliga bussar i stadstrafiken ska vara utrustade med biogasdrift. Pendeln 219 och 220 kommer från oktober 2006 att köras med biogasdrivna bussar. På övriga regionbusslinjer, skolbussar mm införes biogasdrift i takt med utbyten och nya upphandlingar.

Förslag

Kollektivtrafiken utvecklas inom ramen för samarbetet kring Bussvisionen. Arbetet bör dock utvidgas och fördjupas så att all kollektivtrafik inom staden involveras i projektet. Den fysiska planeringen och de långsiktiga frågorna ges ett större utrymme.

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att utveckla det fortsatta arbetet med Bussvisionen.

Ett handlingsprogram med förslag till konkreta åtgärder bör utarbetas till årsskiftet 2006/2007. Handlingsprogrammet ska utgå från Bussvisionens målsättningar samt de inriktningar och åtgärder som redovisats ovan och i trafikstrategin.



Ny struktur i bilnätet – arbetsområde 4



Avser perioden 2000-2004



Avser perioden 2000-2004

Utgångspunkter

Helsingborg skulle kunna beskrivas som en "halv" stad. Läget utmed sundet, bebyggelsens utbredning och var centrum och olika verksamheter ligger skapar en stark trafikrörelse i nord-sydlig riktning. Biltrafiken står för en stor andel av trafiken. I nord-sydlig riktning finns i princip bara tre stadsövergripande stråk: Drottninggatan-Järnvägsgatan, Stenbocksgatorna och Österleden.

Trafikmängderna blir därför höga längs samtliga dessa stråk. Så pass höga att man i princip nått taket för vad de kan ta emot med tanke på den kapacitet de kan erbjuda med nuvarande utformning. Kapaciteten för biltrafiken måste dessutom avvägas mot behoven för andra trafikslag och den påverkan som uppkommer på omgivningen. Detta gäller främst för de två centrala stråken Drottninggatan-Järnvägsgatan och Stenbocksgatorna. Längs båda dessa stråk har miljökvalitets-normen för kvävedioxid överskridits. Utöver redan beslutade åtgärder behöver ytterligare insatser göras på Stenbocksgatan.

Redan nu fungerar Drottninggatan och Järnvägsgatan som en barriär. Centrum får två halvöar. Det blir svårare att nå områdena längs vattnet och att gå från parkeringarna i västra delen till butikerna i östra delen. Kort sagt. Funktionen försämras. Det goda stadslivet tar stryk. Drottninggatan och Järnvägsgatan upplevs som osäkra och otrygga bilgator istället för livfulla och välkomnande stadsgator. Det blir svårare att utveckla staden på det sätt man vill.

Som fotgängare och cyklist är det svårt att ta sig över gatorna. Olyckssiffrorna illustrerar tydligt de konflikter och konsekvenser som uppkommer. Bilden bredvid illustrerar konsekvenserna för de som rör sig till fots inom de centrala delarna av staden. Situationen är i princip densamma för cyklisterna, se bilden på sidan 12 i cykelavsnittet.

Olycksbilden i Helsingborg kännetecknas av ett mycket stort antal upphinnandeolyckor, dvs att man blir påkörd bakifrån. Bilden bredvid visar att olyckorna i huvudsak sker längs de två "utpekade" nord-sydliga stråken och längs norra infarten, Ängelholmsvägen. Bilden uttrycker minst två saker:

- Det är trångt i de centrala delarna. Trafiksystemet är överbelastat, vilket utlöser konflikter mellan trafikslagen och en stressig trafikmiljö.
- Den norra infarten måste förbättras. Övergången från motorväg till stadstrafik fungerar inte.

Situationen blir inte bättre i framtiden. Den fortsatta centrumutvecklingen söderut behöver utrymme längs Drottninggatan och Järnvägsgatan. Stråket måste kunna ta hand om mer trafik till de centrala delarna i framtiden.

Staden växer inte bara i de centrala delarna. I de östra delarna utvecklas nya bostads- och verksamhetsområden. Än så länge i huvudsak väster om Österleden. Snart nog växer staden över till andra sidan av Österleden. Både nuvarande och tillkommande bebyggelse kommer att behöva en starkare förbindelse i öster. Det finns inga bra alternativ som gatunätet ser ut idag. Vi vill inte ha all den nyskapade trafiken inne i stan.

Sist men inte minst behöver hamnen, transportnäringen och stadens näringsliv i stort en långsiktig struktur som säkerställer deras framtida utvecklingsmöjligheter.



Tänkbara åtgärder

Strategin för utvecklingen av det framtida bilnätet är inte ny. Sedan flera år tillbaka finns en ambition att styra ut den genomgående biltrafiken till Österleden och motorvägen E6/E20 i det övergripande vägnätet.

I trafikplanen föreslås detta ske genom två typer av strukturella åtgärder:

- *Utbyggnader som **stärker** nätet, särskilt i de yttre delarna*
- ***Styrande åtgärder** som gör de två centrala stråken mindre attraktiva för genomgående trafik.*

Stärkande åtgärder

1. Österleden och väg 111

Österleden byggs ut till "stadsmotorväg" med fyra körfält, planskilda korsningar och en skyltad hastighet på 90 km/tim. Utbyggnaden omfattar avsnittet mellan Malmöleden och norra infarten, Ängelholmsvägen. Effekten av den nya utformningen blir en trafikökning på ca 7000 bilar per dygn på Österleden. Ungefär 2000 hämtas från vardera stråket Drottninggatan respektive Stenbocksgatan.

Ombyggnaden har påbörjats vid nya Kullavägen som nyligen fått en planskild anslutning till väg 111. Under 2007 byggs korsningen vid Fältarpsvägen om till planskild utformning. Även Larödsvägen bör anslutas till väg 111 via en trafikplats av samma sort som den som nu byggts vid Kullavägen.

2. Förlängning av Sockengatan

Sockengatan öppnas för biltrafik mellan Filbornavägen och Vasatorpsvägen. Hela stråket längs Sockengatan (från Fältarpsvägen) via den nya delen (bussgatan) och Drottninghögsvägen utformas med fartdämpande åtgärder. Avsikten är att det nya stråket ska förtäta gatunätet i de östra delarna av staden enligt samma principer som tillämpats för Mariastaden, dvs den så kallade silningsprincipen. Gatorna ska fungera som "stadsgator" och i huvudsak förmedla trafik mellan omgivande områden. Tung trafik kommer att förbjudas längs det nya stråket. Enligt de beräkningar som genomförts blir effekten att den nya länken (bussgatan) får ca 6000 bilar per dygn. Med fartdämpande åtgärder ökar trafiken endast med ca 500 personbilar per dygn längs den befintliga delen av Sockengatan (i den norra delen från 4000 till 4500 bilar per dygn). Den omflyttade trafiken hämtas till ungefär lika delar från Stenbocksgatan, Jönköpingsgatan och Drottninggatan. Huvuddelen av trafiken på Sockengatan utgörs även i framtiden av närliggande trafik från omgivande

bostadsområden. Den nya länken (bussgatan) kommer bland annat att användas till det nya bostadsområdet "Vasatorps trädgård".

Detta förslag undantogs i kommunfullmäktiges beslut 2006-10-25.

3. En ny Hamnled

Avsikten är att skapa en ny tillfart till hamnen och färjorna.

Tillfarten ska säkerställa tillgängligheten till färjorna och hamnområdet både på kort och lång sikt. Den ska också kunna byggas ut på ett sådant sätt att tillfarten till hamn och färjor säkerställs även då arbetena med Södertunneln påbörjas. Den nya Hamnleden beskrivs närmare i nästa avsnitt som behandlar den tunga trafiken.

Styrande åtgärder

1. Stenbocksgatan tonas ner

Stenbocksgatan byggs om till "stadsgata" på avsnittet mellan Olympia och Fältarpsvägen. Gatan får ett körfält per riktning från Eneborgsplatsen till Olympia och signalsystemet förändras så att samordningen delas upp i två oberoende delar. Signalerna vid Skånegatan och Wieselgrensgatan tas bort och ersätts av en minirondell vid Skånegatan.

Effekten beräknas bli att ytterligare drygt 2000 bilar per dygn lämnar stråket längs Stenbocksgatorna. Tyvärr visar beräkningarna att många istället kommer att välja närliggande alternativ som Drottninggatan, Kopparmöllegatan-Bergaliden och Jönköpingsgatan-Lägersvägen. Beräkningarna visar också att en mycket liten del av trafiken söker sig ut till Sockengatan, endast några hundra bilar per dygn.

För att mildra konsekvenserna bör förändringen på Stenbocksgatan helst inte genomföras förrän efter det att korsningen mellan Österleden och Fältarpsvägen byggts om. Båda åtgärderna föreslås dock ingå i ett första kortsiktig etapp med syftet att minska trafikbelastningen på Södra Stenbocksgatan så att miljö-kvalitetsnormen kan klaras. Det bör också noteras att andelen tunga fordon på Södra Stenbocksgatan är mycket låg, ca 3%, och består huvudsakligen av bussar och varubilar enligt de räkningar som gjorts. Förlängningen av Sockengatan bör däremot avvakta ombyggnaden vid Österleden/Fältarpsvägen.

2. Drottninggatan-Järnvägsgatan tonas ner

Tanken för framtiden är att Drottninggatan ska fungera som en attraktiv gata för människor som vill uppleva de olika kvaliteter och begivenheter som finns i centrum. Man ska

kunna röra sig längs med gatan, passera över den, sitta nära den och samspråka i goda vänners lag.

Samtidigt måste den kunna förmedla mycket trafik till stadens centrala delar. Både med bil, buss och cykel. Och trafiken ökar i takt med att visionen för stadens södra delar växer fram. Till detta kommer att Bussvisionen föreskriver att bussarna ska prioriteras och att cyklisternas komfort behöver förbättras.

Är detta möjligt? Kan alla dessa anspråk förenas i ett sorts "Kommunikations-strög"?

Tekniskt sett har trafikplanen behandlat två principer:

A Gatans karaktär av stadsgata förstärks genom att behålla och förlänga boulevardprincipen. Det nuvarande samordnade signalsystemet behålls i princip, men förändras så att tvärtrafiken får betydligt större utrymme. Busstrafiken behåller nuvarande prioriteringsform, som i dagsläget är ett av de effektivaste i Sverige. Ny bussluss införs i söder vid Gasverksgatan, i norr förändras tidsättningen i korsningen vid Hälsobacken för att säkerställa att bussarna kommer med när det blir grönt. Viktigt är att bussarna kommer in i signalsystemet före biltrafiken.

Den samlade effekten är svår att beräkna. För biltrafikens del innebär förändringen att stråket blir mindre intressant för genomgående trafik. Trafiken till centrum påverkas i mycket liten utsträckning.

B Boulevardprincipen behålls och förlängs, det högra körfältet görs om till separat bussfält som innehåller högersvängsmöjlighet för biltrafiken vid varje korsning. Nuvarande separata svängfält till vänster behålls. Bussarna prioriteras dels genom bussfältet, dels i signalerna. Även i detta fall måste ökat utrymme ges åt gående som ska ta sig över gatan eller trafik som ska ta sig ut på stråket.

Den samlade effekten är svår att beräkna även i detta fall. Man kan dock konstatera att tidsvinsten för bussarna blir inte särskilt stor i förhållande till principen A, särskilt om tvärtrafiken ska få ökat utrymme. Till detta kommer att bussarna kommer att hindras av högersvängande biltrafik.

Effekten för biltrafiken blir i detta fall tydligare. Kapaciteten längs gatan kommer att bero av hur man väljer att avväga mellan olika trafikslag, men den kommer att sjunka, troligen

till nivåer som kan riskera att försämra tillgängligheten med bil till centrum, kanske 17-18000 bilar per dygn.

I dagsläget är ca 25% av biltrafiken, dvs ca 5000 av 20-22000 bilar per dygn så kallad genomfartstrafik. Ungefär 2/5 av genomfarten är mer "långväga", 3/5 utbyte exempelvis mellan närområdet i norr (Tågaborg, Norr) och närområdet i söder (Gåsebäcken, Planteringen, Råå). Troligen kan merparten av den "långväga" genomfarten flyttas, däremot endast en del av utbytet inom staden.

Konsekvensen kan bli att trafik till centrum påverkas. Utrymmet för den nya bebyggelsen i "Södra Hamnen" blir mindre.

3. Strandvägen och norra delen av Drottninggatan tonas ner

Ombyggnader och fartdämpningar genomförs i samband med utvecklingen av Strandpromenaden. I "paketet" ingår också förbättringar vid korsningen mellan Larödsvägen och väg 111. Till en början kanske ett separat påfartsfält mot staden, på sikt en planskild trafikplats. Effekten blir en omflyttning av trafik till de centrala delarna av staden, ungefär 1500 bilar per dygn flyttar från Strandvägen och Drottninggatan norra del till väg 111 och Ängelholmsvägen. En mindre del lämnar även stråket Drottninggatan-Järnvägsgatan.

Utöver detta kommer fartdämpande åtgärder att införas på områdesnivå inom stora delar av de halvcentrala stadsdelarna. Ett exempel på detta är de åtgärder som studerats i samband med Kullavägens nya sträckning mot Ängelholmsvägen. Fartdämpande åtgärder inom Tågaborg, Ringstorp och Statten användes där som medel att styra ut trafik från Mariastaden till den nya Kullavägen. Demonstrationsstråket cykel/buss är en del i denna tanke.

De åtgärder som diskuterats framgår översiktligt i bifogad bild. Hela idén bygger på en kombination av stärkande och styrande åtgärder. Utan en förbättrad Österled kommer det att bli mycket svårt att genomföra önskade förändringar längs de två centrala nord-sydliga stråken.

Förslag

Med stöd av resonemanget ovan föreslås följande:

1. Österleden bör byggas ut i så snabb takt som möjligt

Under 2007 kommer korsningen vid Fältarpsvägen att bli planskild. En förstudie för Österleden som helhet genomförs under 2006.

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med Byggnadsnämnden utarbeta en plan för utbyggnad av Österleden med sikte på att leden som helhet ska stå färdig snarast möjligt och senast 2011. Österleden ska utformas som en planskild trafikled med hög standard, små barriärer och hög kvalitet på den stadsmässiga gestaltningen.

2. Förlängning av Sockengatan

Förslaget att förlänga Sockengatan genom att öppna bussgatan för biltrafik godtogs inte av kommunfullmäktige. Frågeställningen bör avvakta färdigställandet av Österleden.

3. Stenbocksgatan och Drottninggatan

Det finns inga enkla helhetslösningar för de båda centrala stråken. Till detta kommer att åtgärder kan behöva genomföras både på kort och lång sikt. Längs båda stråken finns för närvarande risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Ett åtgärdsprogram håller på att utarbetas av länsstyrelsen där krav kan komma att ställas på åtgärder längs Stenbocksgatan som ska utföras på kort sikt, dvs 2007 och 2008.

Det är svårt att finna kraftfulla, kortsiktiga åtgärder på Stenbocksgatan som inte medför negativ påverkan på angränsande gator. Mer omfattande ombyggnader bör därför genomföras först då Österleden är utbyggd i sin helhet. En första, mer provisorisk ombyggnad skulle kunna genomföras för den mest utsatta södra delen då korsningen vid Fältarpsvägen blivit ombyggd (efter 2007).

Utformningen av Drottninggatan och Järnvägsgatan påverkas dessutom av arbetena med Södertunneln och visionen för stadens södra delar.

Tekniska nämnden föreslås därför få i uppdrag att skyndsamt studera tänkbara lösningar som på kort sikt kan bidra till att hantera de över-skridanden som förekommer i dagsläget på Stenbocksgatan.

Tekniska nämnden föreslås att i samverkan med Byggnadsnämnden ge förslag till utformning av Drottninggatan och Järnvägsgatan såväl på kort som lång sikt. Bussprioriteringen ska beaktas. Utbyggnadstakten får anpassas till Södertunneln och visionen för de södra stadsdelarna.

4. Miljözon

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa miljözon i den centrala delen av staden. Utredningen ska vara klar senast våren 2007.

5. Ny struktur

Den nya struktur som föreslås i trafikplanen bör läggas fast i ett dokument som ligger till grund för fortsatt planering. Till dokumentet fogas resultatet av de utredningar som nämnts ovan. Dokumentet ersätter den "Gatuklassificering" som togs fram under 2002.

Tekniska nämnden föreslås att i samverkan med Byggnadsnämnden revidera den tidigare gatuklassificeringen. Arbetet bör vara klart till sommaren 2007.

Stärkande och styrande åtgärder i bilnätet

En schematisk redovisning av de åtgärder som diskuterats i rapporten. I bilden återfinns en "hastighetsskylt" som betyder "Stadsgata", dvs en gata där utformningen av gatan och dess omgivning leder till lägre hastighet, ungefär 40 km/tim räknat som medelhastighet.

— = Förslag
— = På gång
40 = Stadsgata

Förlängningen av Sockengatan undantogs i kommunfullmäktiges beslut. Avvaktar effekterna av Österleden.



Ny trafikplats

Kullavägen

Österleden

Ny trafikplats

Sockengatan

Ekodukt

E6

Bussprioritet

Smalare

Drottninggatan

Tvärtrafik

Tvärtrafik

40

Stenbocksgatan

40

Stadsmotorväg

90

Färjor

Sjöbaten

Hamnled

Hamn

Nedsänkt

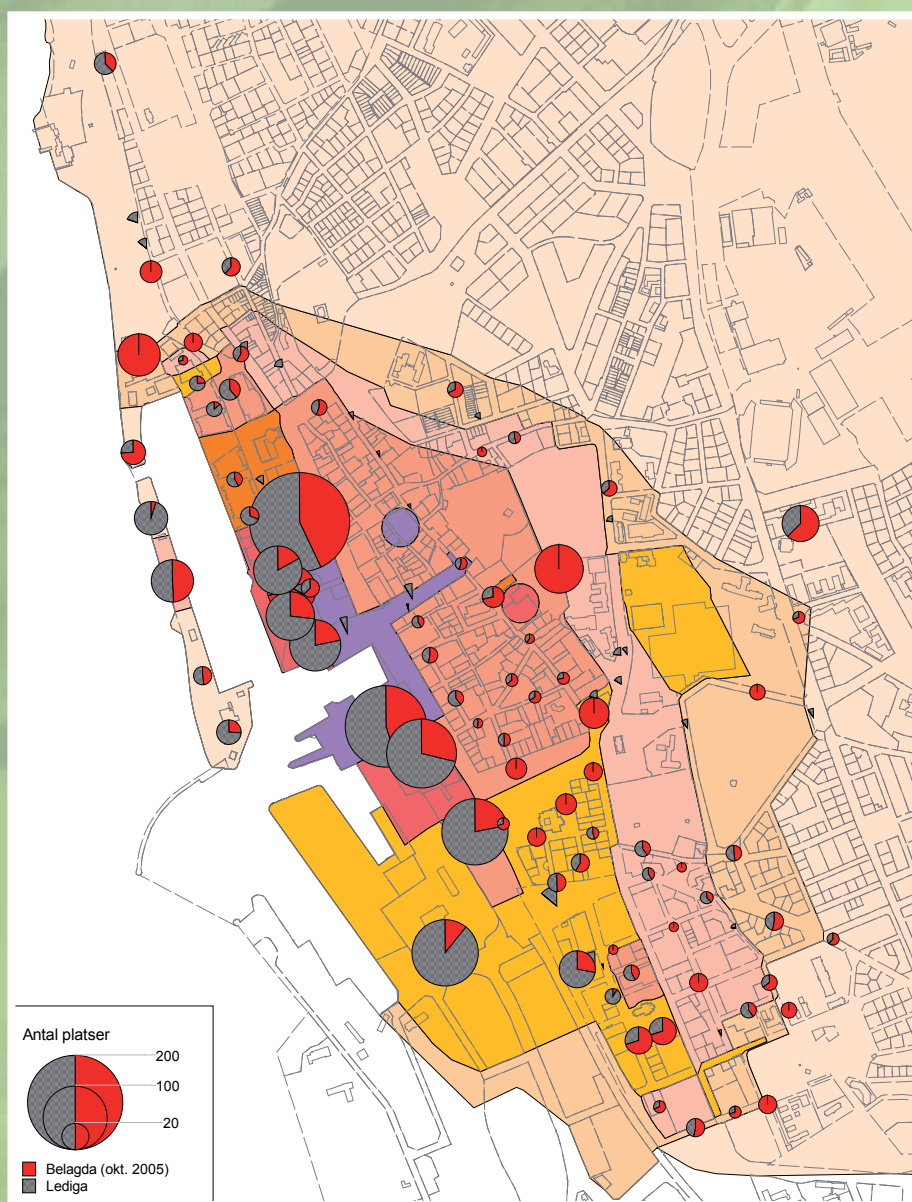
Stadsbrygga

Tung trafik

Alt.

Skydd

En parkering som stöder stadens funktion – arbetsområde 5



Utgångspunkter

De analyser som genomförts i trafikplanens delprojekt parkering gav bland annat följande resultat:

- Ojämnt utnyttjande av P-anläggningar
- Svårt finna parkering i vissa delar av staden
- Arbetsplatsparkeringen i centrum tar för stor del av utbudet
- Samverkan mellan olika aktörer behöver utvecklas
- Satsning krävs på säker parkering för cyklar och bilar vid stationer
- Parkeringsfrågorna behöver lyftas i planeringsskedet
- Helhetsgrepp för cykelparkeringar krävs

Bilden intill illustrerar den genomsnittliga beläggningsgraden på allmänna platser under oktober 2005. Man ser att det längs lokalgatorna inom norrcity är det svårt att hitta platser. Däremot finns det ett påtagligt överskott i de stora anläggningarna väster om Drottninggatan. Cirkelns storlek motsvarar antalet platser, rött redovisar andelen använda platser.



Tänkbara åtgärder

De brister som konstaterades vid analyserna i delprojektet parkering kan i huvudsak sorteras under två rubriker, planering och drift. De aspekter som ska hanteras berör parkering både på tomtmark och allmän mark.

Parkeringen i planeringsskedet

Principer bör formuleras för hur fördelningen mellan parkering på gatumark och kvartersmark ska se ut. Hur ska kantstensparkeringen hanteras.

Behovsstudier bör genomföras särskilt i halvcentrala delar av staden, särskilt sådana områden som byggdes före ”bilåldern” (Tågaborg, Olympia). Behovs-studierna kan läggas till grund för eventuell planering för nya anläggningar inom dessa områden. Dessa anläggningar bör i så fall byggas och förvaltas inom ramen för ett gemensamt arbete med fastighetsägare inom området. Principer bör formuleras för lokalisering av anläggningen och hur platserna ska fördelas.

Parkeringen i bygglovsskedet bör hanteras enligt den nya parkeringsnorm som finns i preliminär version. Frågan om parkering vid arbetsplatser bör ägnas större uppmärksamhet i framtiden. Inom centrumområdet skulle man kunna tänka sig lägre krav och att de platser som finns – eller tillskapas – i ökad utsträckning sambrukas med platser för besökare.

Parkeringen i driftsskedet

I dagsläget finns en rik och svåröverblickbar flora av parkeringstider och avgifter inom centrumområdet. Förenklingar skulle underlätta inte bara för den som känner till staden utan särskilt för besökare och turister. Om förenklingen samtidigt knyts upp emot det befintliga P-ledningssystemet kan ytterligare fördelar vinnas. Platserna kan utnyttjas effektivare, söktrafiken minskar. Bilden nedan illustrerar en tanke med två tidszoner för centrumområdet, två timmar respektive fyra timmar. Inom tvåtimmarszonen finns öar med längre tider, Sundstorgsgaraget, markparkeringen vid Ångfärjan, Knutpunkten och Söderpunkten.

Inom centrumområdet räknas i trafikplanens delprojekt inte med någon förändring av antalet platser för besökare respektive boende. Tillgången kommer snarare att styras av hur verksamheterna förändras och hur många nya verksamheter som tillkommer. Tillgången på besöksparkering kan således öka. Tanken med de nya, förenklade zonerna för tid respektive avgifter är att åstadkomma en försiktig styrning mot fler platser



Parkeringspolicy för Helsingborgs stad
Inom den förenklade tidszonen blir också antalet avgiftszoner färre. Nuvarande 8 avgiftsnivåer minskas till 4-5.

för besökare. Allt enligt riktlinjerna i trafikstrategin. Omfattningen är dock begränsad. Fullt ut motsvarar den i dagsläget ca 300 platser på allmän platsmark, dvs högst 10% av platserna.

Parkering för miljöbilar är i princip inte förenligt med nuvarande lagstiftning, men utredningsarbete pågår på nationell nivå. Dessutom finns ett rättsfall som möjliggör separata regler. Miljöbilsparkering bör därför kunna införas. Den bör dock hållas på rimlig omfattning så att de övergripande målsättningarna inte påverkas. Utvecklingen bör därför följas upp. Definitionen av miljöbil bör göras enligt trängselskattelagen.

Samverkan

Delprojektet parkering har vid samråd med fastighetsägare prövat tanken på att bilda en ”parkeringsallians” vars syfte skulle vara att gemensamt arbeta för en parkering som både kan tillgodose brukarnas behov av tillgänglighet och stadens övergripande mål om god miljö och hänsyn till behoven för olika trafikslag. Parkeringsalliansen skulle gemensamt kunna verka för samlade lösningar inom områden med påtagliga brister, exempelvis Tågaborg och Högaborg. Man skulle också gemensamt kunna pröva möjligheterna till samnyttjande av befintliga platser på tomtmark, exempelvis mellan parkering för bostäder och parkering för anställda.

Förslag

Inom trafikplanens delprojekt parkeringspolicy formulerades bland annat följande principer för den fortsatta planeringen för centrumområdet:

- Att parkeringsbehovet i centrum skall tillgodoses i första hand för besökare, i andra hand för boende och i tredje hand för sysselsatta
- Att antalet korttidsparkeringar i centrum 2 tim. skall öka
- Att avgiftszonen successivt utökas
- Att kantstensparkeringen prioriteras för lastning, lossning, cyklar och angöring
- Att gratis miljöbilsparkering införs 2007-01-01 och tillämpas under åren 2007 och 2008. Därefter utvärdering.
- Att cykelparkeringsfrågorna får ett utökat utrymme i planeringen
- Utveckla och stärka parkeringen vid bytespunkter
- Att samverkansformerna mellan staden och privata aktörer stärks via exempelvis en parkeringsallians

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att under hösten 2006 ta fram en ny parkeringspolicy med dessa principer som utgångspunkt.



Den tunga trafiken får ny plats – arbetsområde 6



Utgångspunkter

En betydande del av näringslivet i Helsingborg består av verksamheter som mer eller mindre direkt har kopplingar till transporter och logistik. Stadens geografiska läge, färjorna och hamnen har haft stor betydelse för denna utveckling. De senaste årens satsningar på containertrafik och den nya kombiterminalen skapar goda förutsättningar för en fortsatt gynnsam utveckling av transportnäringen.

Hamnen och färjorna har ett relativt ”instängt” läge med tanke på bebyggelsens utbredning och den utveckling som planeras för de södra stadsdelarna. Till detta kommer att områdena för logistisk verksamhet till stor del ligger i de östra delarna av stadsområdet, såväl nuvarande som tillkommande. Det nya området Tostarp, som planeras just nu, ligger till och med öster om motorvägen. Avstånden ökar således mellan olika aktörer på transportsidan.

Godsbangården vid Gåsebäcksområdet används förhållandevis sparsamt idag. En viktig fråga för framtiden är hur denna resurs ska hanteras. Över huvud taget är det viktigt att ta ställning till i vilken utsträckning som industrispår och järnvägs-anlutningar ska erbjudas till näringslivet. Många företag har genom åren efterfrågat anslutningar som i dagsläget har mycket begränsad användning. Förhållandet bekräftas i den pilotstudie för Långeberga som nyligen genomförts av stadens näringslivskontor. Studien är ett första steg på vägen mot en tydligare uppfattning kring denna framtidsfråga. Trafikplanens delprojekt ”tung trafik” har följt arbetet.

Den tunga trafiken påverkar omgivningen både genom buller och avgasutsläpp. En del av godset är i olika grad farligt genom risk för utsläpp av giftiga eller explosiva gaser.



Tänkbara åtgärder

Huvudidén i trafikplanen är att försöka bygga upp ett sammanhängande stråk för tung trafik från Tostarp/Långeberga i öster via Köpingegården och Malmöleden/Skånebanan ner till hamnområdet och färjorna. Stråket ska innehålla såväl väg som järnväg. Det ska också i görligaste mån dras utanför bebyggelsen och där det inte går förses med skydd mot störningar. Stråket kommer också att ingå i det avgränsade vägsystem som får användas för transporter av farligt gods.

Idén bygger på två nya länkar i vägsystemet och att det befintliga industrispåret från Långeberga via Skånebanan ska användas till godsbangård, kombiterminal och hamnområdet. Detta spårssystem utgör stommen i det lokala järnvägssystemet. Näringslivskontorets studie får lägga grunden till fortsatt diskussion kring vilka anslutningar som behöver bevaras och utvecklas.

Nya Hamnleden

En av de två nya länkarna i vägsystemet utgörs av den nya Hamnleden som utgår från Malmöleden vid Frigoscandia där två nya ramper anläggs för av- och påfart till motorvägen. Hamnleden följer sedan i huvudsak det befintliga gatunätet: Rusthållsgatan, Koppargatan, Industrigatan

och Sydhamnsgatan fram till nya Sjögatan. Vid Kemira skisseras två alternativa sträckningar, där den ena går via Industrigatan, det andra dras på något sätt genom Kemiras område. Bilden nedan illustrerar hur den nya Hamnleden kan anslutas till Malmöleden och Rusthållsgatan. Hamnledens sträckning som helhet illustreras i bilaga 1.

En första provisorisk tillfartsväg via Hästhagsvägen-Sydhamngatan bör etableras redan hösten 2007. Den innebär att Malmöleden avlastas med ca 1000 tunga bilar per dygn. Den provisoriska förbindelsen kan också vid behov ingå som tillfällig lösning då arbetena med Södertunneln inleds. Den provisoriska förbindelsen ingår i det kortsiktiga paketet att förbättra miljösituationen längs Stenbocksgatan och Drottninggatan-Järnvägsgatan. Kompletterande åtgärder som bullerskydd, vägvisning mm ingår i projektet.

Den andra nya länken i vägsystemet är en ny förbindelse från rondellen vid Långebergavägen till Österleden. Två alternativ studeras: I det ena provas möjligheten att om möjligt låta förbindelsen gå genom Köpingegårdens verksamhetsområde (helt eller delvis). I det andra dras förbindelsen utmed Skånebanans norra sida fram till Trintegatan och Österleden. Studier pågår om hur förbindelsen kan utformas.



Förslag

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att fortsätta arbetet med Hamnledens genomförande i samverkan med Byggnadsnämnden och Helsingborgs Hamn AB. Arbetet ska bedrivas så att tillfarterna till hamn och färjor kan säkerställas då Södertunneln byggs.

I detta uppdrag ingår också att i samverkan med hamnen tillskapa en provisorisk tillfart till Västhamnen via Hästhagsvägen-Sydhamnsgatan. Förbindelsen bör öppnas snarast möjligt dock senast våren 2007. Förbindelsen ingår i det kortsiktiga åtgärds paketet för Stenbocksgatan.

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att vidareutveckla tanken på en ny förbindelse från Långebergavägen till Österleden.

Byggnadsnämnden föreslås att i samverkan med näringslivskontoret få i uppdrag att utreda det framtida behovet av godsspår och godsbangård.



Vi måste påverka människors beteende – arbetsområde 7

Utgångspunkter

Erfarenheterna visar att det är svårt, ja nästan omöjligt, att bygga bort trafikproblemen. Växer staden så växer biltrafiken. Växer bilnätet så tenderar biltrafiken att öka. Trafikplaneringen har därför i allt större utsträckning kommit att handla om olika typer av åtgärder som syftar till att begränsa resandet och gods(transporterna) 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.

Man kan därför se detta arbetsområde som ett stöd för de andra mer ”fysiskt” inriktade arbetsområdena. Information, dialog och delaktighet ingår i flera andra arbetsområden. Inte minst i cykelplaneringens demonstrationsstråk och i bussvisionen. Men det behövs också ett samlat grepp och ett samlat ansvar för arbetsområdet som helhet.

Tänkbara åtgärder

Begreppet ”att påverka resandet” omfattar många olika åtgärder som kan påverka människornas beteende. Det kan användas på olika geografiska områden eller för olika typer av resor. Insatserna kan riktas till såväl företag som privatpersoner. Ofta är insatserna knutna till miljöarbetet.

Många kommuner arbetar i projektför att utveckla cykeltrafiken. I några kommuner har man inrättat så kallade ”mobilitetskontor” som har i uppdrag att påverka resandet genom att aktivt arbeta med olika typer av beteendepåverkande åtgärder. Åtgärderna som sådana känns ofta igen från den ”traditionella” trafikplaneringen. Skillnaden är att insatserna har satts i system och att arbetet ingår i en långsiktig målsättning. Arbetssättet innehåller också ett betydande inslag av morötter istället för de mer traditionella piskorna.

Arbetet är också mer utåtriktat. 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.

Exempel på åtgärder som kan ingå i arbetet är:

- Cykelkampanjer med betoning på färdmedlet (inte säkerheten)
- Informera om kollektivtrafiken och cykelnätet. Viktigt, medborgaren är i allmänhet dåligt informerad om det goda utbud som ofta finns. Demonstrationsstråket är en viktig del i detta
- Hjälpa till med samåkning
- Verka för samordnad varudistribution
- Informera om den bilpool som redan finns och hjälpa till att starta nya
- Informera företag och enskilda om betydelsen av miljövänliga resval
- Miljövänlig upphandling.

Arbetet bör bedrivas med utgångspunkt från de tankar och förslag som finns i miljöprogrammet. Samordning bör ske med de förslag som förs fram i länsstyrelsens åtgärdsprogram.

Förslag

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med Miljönämnden ta fram ett handlingsprogram för det fortsatta arbetet med beteendepåverkande åtgärder. Förslagen i miljöprogrammet bör användas som utgångspunkt. Handlingsprogrammet bör vara klart vid årsskiftet 2006/2007.

Förslagen i sammanfattning

Arbetsområde	Förslag
Trafiksäkerhet och trygghet	Arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet ingår som ett delprojekt i trafikplanen, men tanken är också att programmet ska ligga till grund för Tekniska förvaltningens fortsatta trafiksäkerhetsarbete. Arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet bör därför fortsätta med särskild inriktning på följande områden: – trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister och gående som är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och cykla har stor betydelse för möjligheterna att bryta biltrafikens tillväxt. I princip måste gång- och cykeltrafiken kunna öka utan att antalet olyckor ökar. – fortsätta arbetet med att bygga bort olycksdrabbade korsningar – utreda och ge förslag på hur upphinnandeolyckorna kan hanteras <i>Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med dessa utgångspunkter.</i> <i>Tekniska nämnden föreslås också få i uppdrag att förbättra rutinerna för drift och underhåll av gång- och cykelvägar.</i>
Fler måste gå och cykla	<i>Byggnadsnämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med Tekniska nämnden utarbeta en ny cykelplan. Cykelplanen bör vara färdig vid årsskiftet 2006/2007 så att utbyggnadsåtgärder mm kan tas in i budgetarbetet för 2008 och de kommande åren.</i> <i>Tekniska nämnden föreslås att få i uppdrag att genomföra de tre pilotstråken. Demonstrationsstråket från Mariastaden till centrum bör genomföras under 2007 och 2008, åtgärderna inom upprustningsstråket bör vara genomförda till våren 2007.</i> <i>Tekniska nämnden föreslås också få i uppdrag att göra en översyn av gång- och cykelvägar till stationer med regional tågtrafik.</i>
Fler måste ta bussen och tåget	Kollektivtrafiken utvecklas inom ramen för samarbetet kring Bussvisionen. Arbetet bör dock utvidgas och fördjupas så att all kollektivtrafik inom staden involveras i projektet. Den fysiska planeringen och de långsiktiga frågorna ges ett större utrymme. <i>Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att utveckla det fortsatta arbetet med Bussvisionen.</i> <i>Ett handlingsprogram med förslag till konkreta åtgärder bör utarbetas till årsskiftet 2006/2007. Handlingsprogrammet ska utgå från Bussvisionens målsättningar samt de inriktningar och åtgärder som redovisats.</i>

Arbetsområde

Förslag

Ny struktur i bilnätet

1. Österleden bör byggas ut i så snabb takt som möjligt

Under 2007 kommer korsningen vid Fältarpsvägen att bli planskild. En förstudie för Österleden som helhet genomförs under 2006.

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med Byggnadsnämnden utarbeta en plan för utbyggnad av Österleden med sikte på att leden som helhet ska stå färdig snarast möjligt och senast 2011. Österleden ska utformas som en planskild trafikled med hög standard, små barriärer och hög kvalitet på den stadsmässiga gestaltningen.

2. Förlängning av Sockengatan

Förslaget att förlänga Sockengatan genom att öppna bussgatan för biltrafik godtogs inte av kommunfullmäktige. Frågeställningen bör avvakta färdigställandet av Österleden.

3. Stenbocksgatan och Drottninggatan

Det finns inga enkla helhetslösningar för de båda centrala stråken. Till detta kommer att åtgärder kan behöva genomföras både på kort och lång sikt. Längs båda stråken finns för närvarande risk för överskridanden av miljö-kvalitetsnormen för kvävedioxid. Ett åtgärdsprogram håller på att utarbetas av länsstyrelsen där krav kan komma att ställas på åtgärder på Stenbocksgatan som ska utföras inom de närmaste två åren, dvs 2006 och 2007.

Det är svårt att finna kraftfulla, kortsiktiga åtgärder på Stenbocksgatan som inte medför negativ påverkan på angränsande gator. Mer omfattande ombyggnader bör därför helst genomföras först då Österleden är utbyggd i sin helhet. En första, mer provisorisk ombyggnad bör dock genomföras för den mest utsatta södra delen som del av ett första kort-siktigt åtgärds paket. Utbyggnaden bör vara klar senast 2008.

Tekniska nämnden föreslås därför få i uppdrag att skyndsamt studera tänkbara lösningar som på kort sikt kan bidra till att hantera de överskridanden som förekommer i dagsläget på Stenbocksgatan.

Tekniska nämnden föreslås att i samverkan med Byggnads-nämnden ge förslag till utformning av Drottninggatan såväl på kort som lång sikt. Bussprioriteringen ska beaktas. Utbyggnadstakten får anpassas till Södertunneln.

4. Miljözon

Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa miljözon i den centrala delen av staden. Utredningen ska vara klar senast våren 2007.

5. Ny struktur

Den nya struktur som föreslås i trafikplanen bör läggas fast i ett dokument som ligger till grund för fortsatt planering. Till dokumentet fogas resultatet av de utredningar som nämnts ovan. Dokumentet ersätter den "Gatuklassificering" som togs fram under 2002.

Tekniska nämnden föreslås att i samverkan med Byggnadsnämnden revidera den tidigare gatuklassificeringen. Arbetet bör vara klart till sommaren 2007.

Arbetsområde	Förslag
En parkering som stöttar stadens funktion	Inom trafikplanens delprojekt parkeringspolicy formulerades bland annat följande principer för den fortsatta planeringen för centrumområdet: – att parkeringsbehovet i centrum skall tillgodoses i första hand för besökare, i andra hand för boende och i tredje hand för sysselsatta – att antalet korttidsparkeringar i centrum 2 tim. skall öka – att avgiftszonen successivt utökas – att kantstensparkeringen prioriteras för lastning, lossning, cyklar och angöring – att gratis miljöbilsparkering införs 2007-01-01 och tillämpas under åren 2007 och 2008. Därefter utvärdering. – att cykelparkeringsfrågorna får ett utökat utrymme i planeringen – utveckla och stärka parkeringen vid bytespunkter – att samverkansformerna mellan staden och privata aktörer stärks via exempelvis en parkeringsallians <i>Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att ta fram en ny parkeringspolicy med dessa principer som utgångspunkt.</i>
Den tunga trafiken får ny plats	<i>Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att fortsätta arbetet med Hamnledens genomförande i samverkan med Byggnadsnämnden och Helsingborgs Hamn AB. Arbetet ska bedrivas så att tillfarterna till hamn och färjor kan säkerställas då Södertunneln byggs.</i> <i>I detta uppdrag ingår också att i samverkan med hamnen tillskapa en provisorisk tillfart till Västhamnen via Hästhagsvägen-Sydhamnsgatan. Förbindelsen bör öppnas snarast möjligt dock senast våren 2007. Förbindelsen ingår i det kortsiktiga åtgärdspaketet för Stenbocksgatan.</i> <i>Tekniska nämnden föreslås också få i uppdrag att vidare-utveckla tanken på en ny förbindelse från Långebergavägen till Österleden.</i> <i>Byggnadsnämnden föreslås att i samverkan med näringslivskontoret få i uppdrag att utreda det framtida behovet av godsspår och godsbangård.</i>
Vi måste påverka människors beteende	<i>Tekniska nämnden föreslås få i uppdrag att i samverkan med Miljönämnden ta fram ett handlingsprogram för det fortsatta arbetet med beteendepåverkande åtgärder. Förslagen i miljöprogrammet bör användas som utgångspunkt. Handlingsprogrammet bör vara klart vid årsskiftet 2006/2007.</i>

Konsekvenser

Gata	2005	2015 A utan åtgärder	2015 B A+ stärkande åtgärder	2015 C B+ styrande åtgärder	2015 D C+ bussvisionen och cykel
Drottninggatan	22000	26000	24000	24500	22000
Kopparmöllegatan	12500	13500	13000	13500	12500
Stenbocksgatan	20500	23500	21000	18500	16500
Lägersvägen	11000	11500	8500	9000	8500
Sockengatan (bussgatan)	0	0	6500	6500	6000
Österleden	22000	26000	28000	28500	27500
Totalt i snittet	88000	100500	101000	100500	93000

Avrundade värden, bilar per vardagsmedeldygn

Hur påverkas biltrafiken?

Biltrafiken påverkas i större eller mindre utsträckning av samtliga de åtgärder som föreslås i trafikplanen. En prognos över den framtida trafiken år 2015 har därför tagits fram för att beskriva de förändringar som uppkommer - både vad gäller biltrafikens utveckling i stort och hur den fördelar sig på gatunätet. Med stöd av beräkningarna i scenariot På God Väg, alltså den analys som gjordes som underlag för trafikstrategin, har bedömningar gjorts av hur biltrafiken påverkas av bussvisionen och ett bättre cykelnät. I tabellen visas hur biltrafiken fördelas i ett väst-östligt snitt i den norra delen av stadsområdet.

Prognosen för 2015 är ett sorts basalternativ som utgår från att staden fortsätter att växa i nuvarande takt, dvs med drygt 1000 invånare per år, och att resvanorna inom staden inte förändras. Däremot förutsätts att infarts- och genomfartstrafiken i huvudsak följer den allmänna trafikutvecklingen. Biltrafiken växer därför något mer än stadens tillväxt, eller ca 15%. Den antagna utvecklingen i prognosen kan därför beskrivas som ett "trendalternativ" - en bas för jämförelse.

I kolumnen för stärkande åtgärder ingår en fullt utbyggd Österled, förlängningen av Sockengatan, inklusive fartdämpning, och den nya Hamnleden.

I kolumnen för styrande åtgärder ingår i princip endast den nedtoning av Stenbocksgatan som beskrevs ovan (enfältighet i södra delen och ett nytt signalsystem). Nedtoningen ska vara så effektiv att återstående trafik ligger under "maxvärdet" enligt OPSIS beräkningar (se nästa sida). Drottninggatan är utformad med nuvarande princip för bussprioritering som grund.

Enligt bedömningarna i scenariot På God Väg kommer bussvisionen att minska bilanvändningen med ca 10%. Till detta kommer att fler väljer cykeln, vilket med scenariots bedömningar endast påverkar bilanvändningen med ett par procent. Sammantaget har i tabellen antagits att den samlade effekten uppgår till en minskning av biltrafiken med 10%.

Vad betyder detta för miljö kvalitetsnormen?

Företaget Opsis AB har beräknat vilken trafikmängd som kan gå fram längs södra delen av Stenbocksgatan - om miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid ska klaras. Beräkningarna tyder på att biltrafiken kan uppgå till ca 16400 bilar per årsmedeldygn.

Det bör observeras att vid haltberäkningar för dygn eller år så räknar man med den genomsnittliga trafikmängden för årets alla dagar. Alltså ingår även lördagens och söndagens trafiknivåer, som är betydligt lägre än vardagsdygnstrafiken som vi normalt använder för att dimensionera trafiksystemet. Generellt sett är vardagsdygnets trafik ungefär 10% högre än årsgenomsnittet. Haltberäkningarna betyder således att Stenbocksgatans södra del skulle "tåla" högst ca 18200 bilar per vardagsmedeldygn.

Trafikmängderna år 2015 längs Drottninggatan-Järnvägsgatan beräknas bli ungefär som idag, enligt beräkningarna ca 23700 bilar per årsmedeldygn, på Stenbocksgatan förutsätts ca 16400 bilar per årsmedeldygn (motsvarar 18200 bilar per vardagsmedeldygn). Resultatet av Opsis beräkningar för år 2015 framgår av tabellen nedan.

Beräknade halten av kvävedioxid, NO₂

Beräknat gaturum	Mv. år (µg/m ³)	Dygn (98-perc.) µg/m ³	Timme (98-perc.) µg/m ³
Järnvägsgatan norr Trädgårdsg.	32,5	54,8	74,2
Drottninggatan vid Sundstorget	29,6	48,0	69,1
Hälsov. öster Kopparmöllegatan	31,0	48,0	66,2
Malmöleden norr Furutorpsgratan	27,1	45,1	68,9
S Stenbocksg. vid Eneborgsplats	26,3	42,4	61,0

Måluppfyllelse

Beskrivningen ovan visar att trafikplanens förslag bör räcka till för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid längs de två centrala trafikstråken. Tabellen ovan visar dock att biltrafiken i snittet från Drottninggatan till Österleden fortfarande ökar, dvs från nuvarande 88000 till ett framtida värde på 93000 bilar per vardagsmedeldygn. Biltrafikens ökning har således reducerats från +13000 till +5000. Mer än hälften, men något mindre än vad som satts som mål i trafikstrategin (plus 5% i stället för strategins +1,7%). Till detta bör sägas:

– Tabellen ovan beskriver bara ett snitt och ett snitt som innehåller lite längre resor. Korta resor ingår inte fullt ut. Dessa påverkas i större utsträckning av satsningen på ökad säkerhet och bättre cykelnät.

– Snittet innehåller också regional trafik som staden inte kan påverka fullt ut. Ungefär 30% av biltrafiken inom staden har regionalt ursprung.

– Alla åtgärder har inte beräknats, exempelvis effekten av beteendepåverkan och en säkrare och tryggare trafikmiljö.

– Effekten av ett bättre cykelnät är lågt värderad i scenarioanalysen. Vi tror på en högre effekt.

Scenariot På God Väg innehåller i princip samma typ av åtgärder som ingår i trafikplanen. Saknas gör egentligen bara specifika markanvändningsåtgärder, som att bygga kollektivtrafiknära. Detta är dock en mycket tydlig ambition i såväl Översiktsplanen 2002 som i stadens löpande planering.

Hur påverkas miljön i övrigt?

Trafikplanens åtgärder ska även bidra till att övriga trafikslag fungerar bättre så att de kan bli attraktiva alternativ till bilen. Åtgärderna ska även innebära att trafiksäkerheten och

tryggheten förbättras, att målet för koldioxid kan uppnås och att staden kan fortsätta att utvecklas. Att kontrollera detta är huvuduppgiften för den uppföljning som föreslås.

Utförda beräkningar visar att trafikarbetet och utsläppen av CO2 minskar med knappt en procent efter att de stärkande och styrande åtgärderna genomförts i bilnätet. Däremot ökar utsläppen av kvävedioxid generellt sett med ca en procent. Här sker dock en omfördelning inom stadsområdet som innebär att emissionerna inom de nu belastade centrala delarna minskar.

Det bör noteras att i beräkningarna ingår inte effekterna av bussvisionen, förbättrad cykeltrafik och beteendepåverkan. En sådan beräkning kommer att utföras under hösten för att ligga till grund för fortsatt planering och uppföljning.

Hälsokonsekvensbeskrivning

Konsekvenserna av trafikplanens förslag har bedömts av kommunstyrelsens enhet för Hållbar utveckling. Man har då använt en arbetsmetod som relateras till politiskt beslutade förbättringsområden och med fokus på särskilt utsatta grupper i staden. Metoden skiljer sig således på detta sätt från en generell konsekvensbeskrivning. Bedömningen baseras på faktorer som påverkar hälsa i det breda perspektivet samt delvis miljö och tillväxt, dvs faktorer som är nödvändiga för en hållbar utveckling.

På en övergripande nivå är bedömningen att trafikplanen överensstämmer väl med de faktorer som påverkar en hållbar utveckling. Inriktningen speglar en positiv påverkan på hela befolkningens hälsa och livsmiljö. Förslaget kommer inte att påverka något förbättringsområde negativt med eventuellt undantag från enstaka bostadsområden i staden. Med vissa undantag för utsatta grupper kommer planen inte heller att öka skillnaderna i hälsa. I tabellen nedan redovisas som exempel hur trafikplanens föreslagna arbetsområden påverkar de politiskt utpekade förbättringsområdena.

Resultatet av hälsokonsekvensbeskrivningen

Arbetsområde/ prio. område	Bostäder	Arbete	Uppväxt- villkor	Trygghet	Levnads- vanor	Hälsosamt åldrande	Luft- förorening
Trafiksäkerhet och trygghet	+		+	+	+	+	
Fler måste gå och cykla	+	+	+	+	+	+	+
Fler måste ta bussen och tåget	+	+	+	+	+	+	+
Ny struktur i bilnätet	+/-		+/-	+			+/-
Parkering som stöttar staden		+/-		-			+
Den tunga trafiken får ny plats	+/-	+	+/-	+/-			+/-
Påverka människors beteende							

Genomförande

Tidplan

I tabellen nedan skisseras ett förslag till genomförande. De två första åtgärderna ingår redan i pågående planering. Trafikplatsen vid Kullavägen/väg 111 har till och med precis öppnats. Likaså pågår bussvisionen och viss utbyggnad av cykelnätet.

Genomförandet av trafikplanen föreslås ske i två steg, ett kortsiktigt steg med fokus på att klara miljökvalitetsnormerna och ett mer långsiktigt steg som handlar om att skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar stadsutveckling.

Det första steget siktar på åtgärder som kan genomföras under 2007. Här ingår trafikplats Österleden/Fältarpsvägen, förändringen på Stenbocksgatan och en ny provisorisk tillfart till hamnen. Utöver detta fortsätter arbetet med bussvisionen, nu även med utökad regional inriktning. Under 2007 påbörjas även arbetet med att genomföra trafiksäkerhetsprogrammet och parkeringspolicyn. Likaså bör arbetet med att påverka människors beteende kunna komma igång.

I det andra steget fortsätter utvecklingen av trafiksystemet enligt trafikplanen. Arbetet med bussvisionen och cykelnätet fortsätter, inklusive demonstrations-stråken. Österleden föreslås bli utbyggd i sin helhet under femårsperioden 2008-2011. Den behövs så tidigt som möjligt med hänsyn både till miljön, stadens fortsatta utveckling i de östra delarna och - inte minst - för att kunna erbjuda ett starkt alternativ under den tid då arbetena med Södertunneln pågår. Den nya Hamnleden måste vara klar då Södertunneln påbörjas. Sockengatan öppnas då planeringen är klar.

Under hösten 2007 genomförs en resvaneundersökning som ska ligga till grund för fortsatt uppföljning av trafikplanen. Under 2010 föreslås att en första mer omfattande uppföljning görs av "hur det går". Uppföljningen bör göras innan arbetet påbörjas med Södertunneln, eftersom arbetet kommer att påverka trafiken i de centrala delarna av staden.

Översiktlig tidplan

ÅTGÄRD	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafikplats väg 111/nya Kullavägen							
Bussvisionen							
Ny, provisorisk förbindelse till hamnen							
Trafikplats Österleden/Fältarpsvägen							
Förändring av Stenbocksgatan							
Trafiksäkerhetsprogrammet påbörjas							
Parkeringspolicyn införs							
Beteendepåverkan påbörjas							
Demoprojektet cykel buss							
Färdigställande av Österleden							
Utbyggnad av cykelnätet							
Förlängning av Sockengatan							
Långsiktig Hamnled, till hamn och färjor							
Uppföljning							

Organisation

I trafikplanen lämnas förslag till vilka nämnder som får ansvar att genomföra de åtgärder som föreslås. Utöver detta föreslås att den nuvarande organisationen för trafikplanearbetet behålls åtminstone till dess att nästa års resvanundersökning är genomförd och utvärderad, vilket bör vara klart våren 2008. Detta betyder att byggnadsnämnden, miljönämnden och tekniska nämnden fortsätter att driva projektet med stöd av nuvarande lednings- och arbetsgrupp.

Detta är också ett sätt att få kontinuitet i planeringen och att bevara den kompetens som byggts upp under arbetet med trafikstrategin och trafikplanens olika delprojekt. Det innebär också ökad stadga i såväl uppföljning som styrning av de olika handlingsprogram som ska utarbetas den närmaste tiden.

Investeringsbehov, drift

Huvudtanken är att trafikplanen medför ökade kostnader under en period. Motivet för dessa ökade kostnader är att de ska innebära att en ny inriktning för trafiken kan etableras. Efter denna period återgår investerings- och driftvolymerna till mer "traditionell" nivå.

I tabellen som följer redovisas en grov uppskattning av kostnaden för att genomföra trafikplanens förslag under en sexårsperiod. Flertalet kostnader finns redan i någon mening i stadens planering. Exempel på detta är utbyggnaden av Österleden vid Fältarpsvägen, där en del av utbyggnaden finansieras med hjälp av bidrag från vägverket.

Bedömda kostnader för genomförandet

Åtgärd	Bedömd kostnad Mkr	Kommentar
Ny, provisorisk förbindelse till hamnen	1	Bullervall och förbättrad vägvisning
Långsiktig Hamnled, till hamn och färjor	65	Ingår i stadens planering
Demoprojekt, cykel och buss	15	Varav en del bör tas inom ramen för bussvisionen resp befintliga anslag
Utbyggnad av cykelnätet	5 Mkr/år	Utökat byggande inklusive drift och trygghetsåtgärder
Bussvisionen	5 Mkr/år	Utökad insats varav en del kan inrymmas inom ordinarie anslag
Parkeringspolicy	0	Utgifter och förenkling går jämnt ut
Trafiksäkerhetsprogram	0	Merparten torde inrymmas inom ordinarie anslag
Färdigställande av Österleden	200	Delfinansieras via RTI-anslag
Sockengatan förlängs	0	Exploatering och ordinarie anslag
Förändring av Stenbocksgatan	5	Mindre ombyggnader
Uppföljning	1	Resvaneundersökningen, resten inom ordinarie anslag
Totalt under sexårsperioden	Brutto 347	Exkl. bidrag och befintliga anslag ungefär 55 mkr per år

Uppföljning

Resvaneundersökningen

En viktig uppgift för trafikplanen är att skapa ett trendbrott. Staden måste kunna växa utan att biltrafiken växer i samma takt. Förändrade resvanor är svårt att få fram genom vanliga räkningar ute på gatan. Man måste gå till källan, dvs människor och företag, för att få fram vad som hänt. Detta är huvudskälet till att genomföra en ny resvaneundersökning under nästa år, dvs hösten 2007. Ett annat skäl är att den tidigare undersökningen från 1993-94 är inaktuell.

Den nya resvaneundersökningen ska inte göras så komplicerad som den förra. Det handlar främst om att få fram uppgifter om invånarnas dagliga resor i form av en så kallad resdagbok där resor (förflyttningar) noteras för alla färdslätt som använts under en dag. En enkel och beprövad metod som bör kunna genomföra till en kostnad under en miljon, inklusive analyser. Samordning bör sökas på det regionala planet för att få bättre grepp om det regionala resandet.

Vad och hur ska vi mäta framöver

I huvudsak föreslås följande:

– Kontinuerliga, årliga trafikmätningar som ger möjlighet att följa trafikslagets utveckling och marknadsandelar. Trafikmätningarna för biltrafiken bör kunna utgå från nuvarande mätsystem. Räkning av cykeltrafiken bör i första hand ske på cyklisternas huvudnät och på ett sådant sätt att trafikutvecklingen kan följas. Räkningar i kollektivtrafiken bör utföras i samråd med Skånetrafiken och entreprenörerna. Samtliga räkningar bör göras i ”kontrollsnitt” som väljs så att både trafikutvecklingen och eventuella förändringar mellan trafikslagen kan följas.

– Mätningar och räkningarna bör kompletteras med återkommande resvaneundersökningar, som bör genomföras i samband med mer omfattande analyser. Resvaneundersökningarna bör genomföras åtminstone en gång per 10-årsperiod. Regional samverkan bör sökas eftersom det kan leda både till lägre kostnader och ökad nytta genom bättre information om det regionala resmönstret.

Materialet ska kunna användas för att belysa såväl miljöaspekter, tillgänglighetsfrågor som utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet.

Ett uppföljningsprogram bör därför utarbetas för trafikens miljöpåverkan. Trafikräkningarna beskriver förändringar i trafikarbetet, men utöver detta erfordras även ett mätprogram för uppföljning av avgashalter, främst inom de gator som nu är utsatta för höga halter. Mätprogrammet bör kunna bygga på de mätningar som redan genomförs inom miljökontoret. Uppföljning bör även ske av olycksutvecklingen. Således måste

även årliga olyckredovisningar genomföras, liksom kontinuerliga, årliga hastighetsmätningar. Trygghetsfrågorna kan följas upp genom trygghetsvandringar och genom enkäter till de boende.

Slutligen måste vi även försöka följa upp hur förändringarna i trafiksystemet uppfattas av medborgarna och hur de påverkar näringslivets förutsättningar och stadens utveckling. Detta kan exempelvis göras genom samverkan med medborgarutskotten och genom att bjuda in näringslivet till kontinuerliga diskussioner om tillståndet i vår stad.

Sammanfattning av samrådsredogörelsen

Remissversionen av trafikplanen skickades ut den 8 och 9 maj 2006 med begäran om svar till Stadsbyggnadskontoret senast den 30 maj. Flera instanser hörde av sig under maj månad och begärde förlängd remisstid för att hinna behandla remissen. Normalt fick man då ytterligare två veckor på sig. De externa remissinstanserna har varit inbjudna till ett regionalt samråd som hölls i stadshuset den 4 april 2006.

Under perioden 28 april-20 maj var trafikplanen utställd i en särskild lokal på Bruksgatan. Under utställningstiden avhölls tre temakvällar om cykeltrafik, kollektivtrafik respektive biltrafik. Information om utställningen och dess aktiviteter gjordes via annonser i HD och Lokaltidningen.

Drygt hälften av remissinstanserna har svarat. Bortfallet består huvudsakligen av politiska partier (9 st), grannkommuner (5 st) och företrädare för näringslivet, främst transportbolag (4 st).

Samtliga remissinstanser har i huvudsak ställt sig bakom trafikplanen, såväl inriktning som redovisade förslag. Flera instanser är mycket positiva.

Samtliga regionala myndigheter tycker att planen är bra, men Länsstyrelsen och Vägverket efterlyser de regionala trafikfrågorna. Trafikplanen är dock avgränsad till stadsområdet, vilket gör att de regionala frågorna får en undanskymd plats.

Länsstyrelsen önskar mer åtgärder med effekt på kort sikt så att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kan klaras. Man vill också ha en fylligare beskrivning av riskfaktorer som farligt gods och en utvecklad konsekvensbeskrivning (miljömål, koldioxid).

Många har betonat behovet av samverkan både när det gäller det fortsatta arbetet och mellan olika trafikslag.

Många har lämnat synpunkter och idéer kring detaljer i förslaget. Dessa är noterade och kommer så långt som möjligt att beaktas i det fortsatta arbetet.

Att läsa vidare

Trafikplanen baseras på underlag som tagits fram inom fem olika delprojekt:

- **trafiksäkerhet**
- **cykel**
- **kollektivtrafik (bussvisionen)**
- **parkering**
- **gatunätets struktur**

Delprojekten kommer att avrapportera sitt arbete i enkla rapporter som läggs ut på stadens hemsida.

Bilbilaga

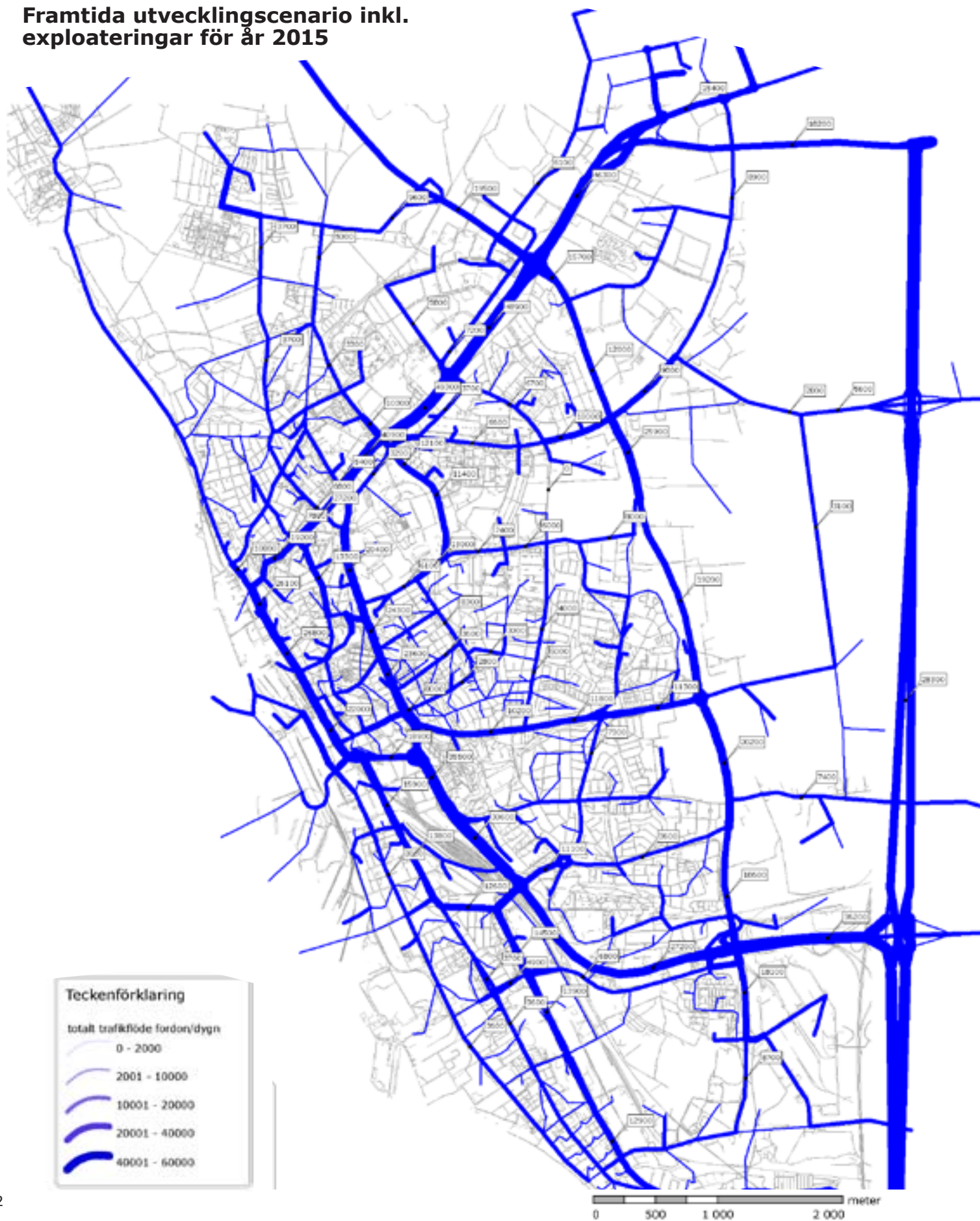
I bilagan redovisas två bilder:

- Beräknade framtida biltrafikmängder i gatunätet före åtgärder, bilar per vardagsmedeldygn år 2015.
- Beräknad effekt av en utbyggnad av Österleden till fyrfältig, planskild trafikled med hög standard, dvs en så kallad ”stadsmotorväg”. Bilden visar alltså vilka förändringar som uppkommer, bilar per vardagsmedeldygn.

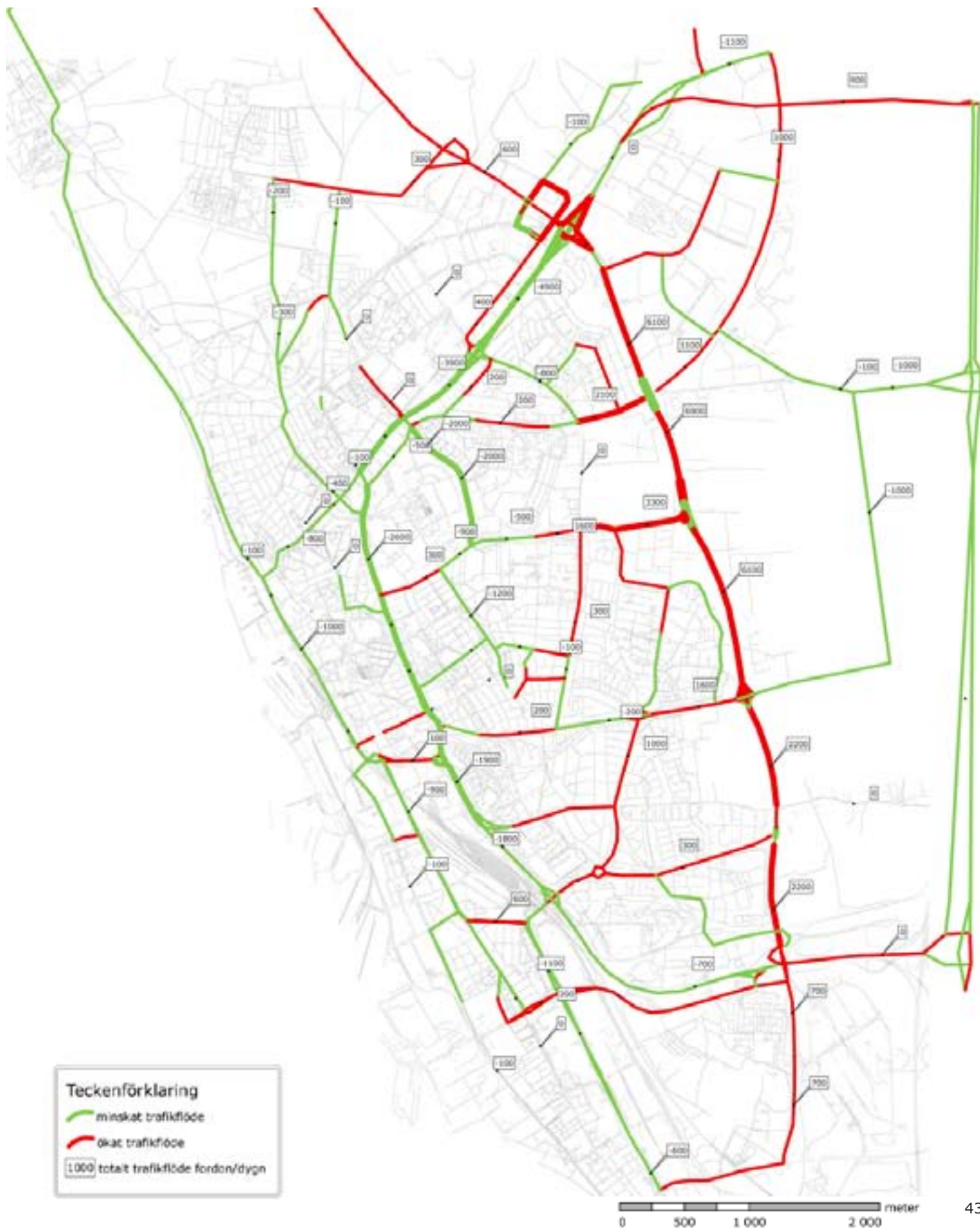


Basnät 2015

Framtida utvecklingsscenario inkl.
exploateringar för år 2015



Förändringar då Österleden är fullt utbyggd





HELSEINGBORG