



# Trafikstrategi

En strategi för ett  
hållbart resande



Östra Göinge  
kommun





# Innehållsförteckning

## Trafikstrategi

|   |           |
|---|-----------|
| <u>Inledning</u>  | <u>4</u>  |
| Varför en trafikstrategi?                               | 4         |
| <u>Den övergripande målsättningen:<br/>Hållbarheten</u> | <u>5</u>  |
| Utvecklingstendenser                                    | 5         |
| Hållbart resande  | 5         |
| Hållbar trafiksäkerhet                                  | 5         |
| <u>Trafiken idag, imorgon och 2025</u>                  | <u>6</u>  |
| Samhällsplanering                                       | 6         |
| Gångtrafik  | 6         |
| Cykeltrafik   | 7         |
| Kollektivtrafik   | 8         |
| Biltrafik   | 9         |
| <u>Genomförande och uppföljning</u>                     | <u>10</u> |
| <u>Kontaktuppgifter</u>                                 | <u>11</u> |

# Inledning

## Varför en trafikstrategi?

Östra Göinge är en kommun där invånarna måste ha möjlighet att på olika sätt kunna ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter, men inom kommunens geografiska område måste det också finnas möjligheter att hantera stora flöden av övrig person- och godstrafik. Kommunen ligger relativt nära större tätorter och andra trafiknoder, vilket gör att resandet är en naturlig del av vardagen för många av kommunens invånare.

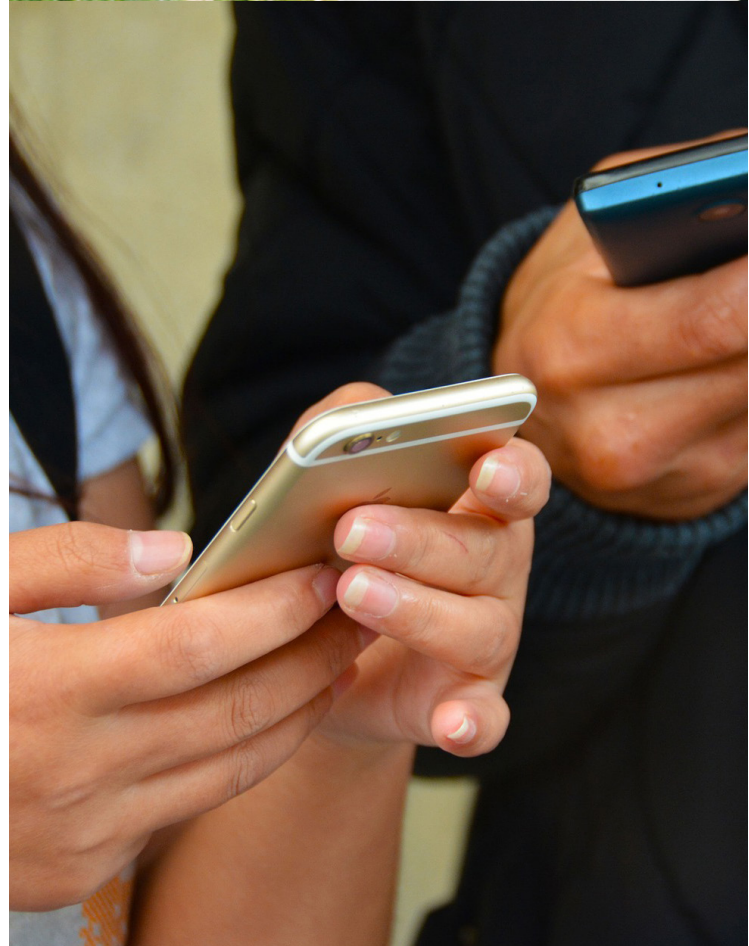
All trafikplanering styrs och påverkas från många olika håll. Av den anledningen finns det ett tydligt värde att ha ett sammanhängande dokument som tar hänsyn till olika fastställda visioner, mål och lagar. Inom ramen för denna strategi ska det vidare finnas tydliga ställningstaganden från politiken i vilken riktning Östra Göinge kommun ska utvecklas för att uppnå ett effektivt, säkert och hållbart trafiksystem. Strategin ska utgöra underlag och vara till hjälp i det vardagliga och operativa arbetet kring trafikplanering i Östra Göinge kommun. Tillsammans med bl.a. kommunens framtagna Översiktsplan (ÖP) och Fördjupade översiktsplaner (FÖP) kommer Trafikstrategin att utgöra en viktig del i kommunens strategiska planering.

I denna trafikstrategi, som utgår från hållbarhetsbegreppet, lyfts inriktning och prioritering fram som berör följande trafikslag; gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik.

Parallellt till denna strategi har det också tagits fram ett appendix – bakgrundsmaterial som årligen uppdateras. Det består av:

- aktuella handlingar som har kan anknytning till denna trafikstrategi
- en aktuell nulägesbeskrivning av Östra Göinge kommun

*Patric Åberg (M), Kommunstyrelsens ordförande*





# Den övergripande målsättningen: Hållbarheten

## Utvecklingstendenser

Sättet att transportera människor och varor förändras ständigt över tiden. Samtidigt som det betytt stora möjligheter för individen, har det också inneburit stora påfrestningar på vår miljö. Hur transporter och transportsystemen kommer att utvecklas i framtiden är mycket svårt att förutsäga, men det finns några trender som antagligen kommer att ha en tydlig påverkan på utvecklingen.

### Minskad andel bilåkande

Studerar man statistiska underlag så har andelen personkilometrar legat konstant under ett stort antal år. Vägtrafiken som framförs av individer, dvs. bil och motorcykel står för den allra största delen av resandet med strax under 80 procent. Den landbaserade kollektivtrafiken, med buss och tåg, står för ungefär 15 procent av resandet. Sjö- och lufttransporter samt gång, cykel och mopedresor delar på resterande andel.

Vid planering tyder allt på att man bör utgå från att trafikmängden bilåkande inte kommer att öka de närmaste åren, medan det troligen kommer att bli en ökning för kollektivtrafik samt gång- och cykelåkande.

### Det digitala samhället

Utbyggnaden av digitala lösningar fortsätter i mycket hög takt och inget tyder på en avmattning. Denna ökning kommer troligen att påverka och förändra våra transportmönster. Bättre digitala uppkopplingar kan bidra till att fler möten och konferenser sker via digitala system. Detta kan bidra till ett minskat behov av resande i tjänsten. En motsatt utveckling kan vara att digitala lösningar möjliggör nya kontakter och ny information, vilket i sin tur kan leda till ett ökat resande – kanske framförallt nöjesresandet.

### Urbaniseringen

Kraven på framtidens transportsystem formas mycket av var befolkningen bor och verkar. Det finns inget som tyder på att tendensen att människor i allt större utsträckning söker sig till tätortsområden kommer att minska. Sverige är det land inom EU som har den starkaste urbaniseringstrenden. Idag bor cirka 85 procent av Sveriges befolkning i tätorter.

### Klimatförändringar

Tillgången på energi och energiförbrukningens effekter tillhör en av samhällets viktigaste utmaningar. Klimatförändringar är en realitet som kommer att fortsätta att påverka våra transporter och vårt transportsystem. Det har blivit allt tydligare att det krävs en omställning i riktning mot en allt tydligare hållbarhetsprofil för denna del av samhällssektorn.

## Hållbart resande

Med ett hållbart resande avses transporter och resande som är effektiva, trafiksäkra och gynnsamma för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö.

Ett hållbart transportsystem uppnås inte enbart med åtgärder inom transportsektorn utan en helhetssyn behövs mellan trafikplanering, stadsplanering och användandet av olika typer av transportsystem. Hållbart resande handlar om att på olika sätt effektivisera användandet transporter och infrastruktur. Huvudsyftet för att åstadkomma ett hållbart resande är att påverka resan innan den har börjat. Det kan t.ex. handla om val av transportmedel, val av drivmedel eller att välja bort resan och använda sig av digitala teleklöslösningar i stället.

## Hållbar trafiksäkerhet

I Sverige finns en antagen nollvision vars mål är att ingen ska skadas svårt eller dödas i trafiken och detta är grunden för mycket trafiksäkerhetsarbete. Det är svårt att helt reducera antalet trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan mildras genom att utformningen av gator och fordon blir säkrare.

Hastigheten har ofta avgörande betydelse för olyckans konsekvenser. Låg hastighet är en av de viktigaste förutsättningarna för att antalet olyckor ska bli färre. Att arbeta strategiskt med hastighetsgränser och iakttagande av dessa är därför centralt i trafiksäkerhetsarbetet.

Den stora utmaningen är att minska antalet skadade i trafiken och då i första hand bland cyklister och gående. Generellt är det så i Sveriges kommuner att ungefär 75 procent av alla som dör eller allvarligt skadas på de kommunala gatorna är oskyddade trafikanter.

# Trafiken idag, imorgon och år 2025

Resandet i Östra Göinge kommun influeras av omvärldsfaktorer och trender som t.ex. ökad miljömedvetenhet och en snabb teknikutveckling. Även kommunens utbyggnadsplaner, befolkningsutveckling, demografi och förändringar inom kollektivtrafiken påverkar resandet. Vid planering av transportsystem är det viktigt att ha en långsiktig horisont.

## Samhällsplanering

Bebyggelse- och infrastrukturplanering är de delar inom samhällsplaneringen, som rätt utformade, kan bidra till att medborgare har goda utsikter att leva ett godare liv. Inte minst ur ett jämställdhetsperspektiv kan rätt planering och utformning ge reella valmöjligheter.

Vissa transporter är oundvikliga och målsättningen måste vara att dessa transporter kan genomföras på ett så miljöanpassat och samhällseffektivt sätt som möjligt. Det måste finnas förutsättningar och möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt i stället för att nyttja bilen. Genom att satsa på attraktiva gång- och cykelvägar samt strategiskt rätt utbyggd kollektivtrafik med hög turtäthet kan man ge rätta förutsättningar för att välja bort bilen för många sorts resor.

### **Kommunstyrelsens direktiv till förvaltningen:**

- Tätbebyggda områden ska planeras så att man kan möjliggöra resurssnåla resor och transporter.
- Bebyggelse och transportsystem ska utformas gemensamt så att tätortsmiljön som helhet bidrar till en attraktiv by i Östra Göinge.
- I tätbebyggda områden ska de olika transportslagen kunna knytas samman.

## Gångtrafik

Fotgängare är många gånger den grupp i trafiken som gör att man upplever byarna som mer levande. Oavsett om en person cyklar, åker buss, tar tåget eller bilen så är de flesta vid något tillfälle under resan en gångtrafikanter.

För att man som gående ska känna sig trygg och våga röra sig i obehindrat i byn så är det viktigt att det finns

gångstråk som både är och känns trygga dygnet runt året om. Ett attraktivt gångvägnät är en viktig pusselbit i en levande bymiljö med attraktiva mötesplatser. En stor och viktig gångtrafikantergrupp i byarna är skoleleverna. För flera av dessa är detta ett av de viktigaste alternativen att ta sig till skolan. Men under de senaste åren har allt fler föräldrar börjat skjutsa sina barn i bil till skolan. Det har inneburit att biltrafiken kring våra skolor ökat med försämrade trafiksäkerhet och hälsa för barnen som följd.

Det finns många grupper i samhället, barn, äldre, funktionshindrade, körkortslösa m.fl. där förutsättningen att förflytta sig till fots är helt avgörande. När man skapar gångvägnät är det viktigt att anpassa utformningen efter dessa gruppers behov.

En av de viktigaste förutsättningarna för att kunna förflytta sig till fots till viktiga målpunkter är att det finns mark reserverad för gångvägar och det finns säkra sätt korsa barriärhinder, som t.ex. bilvägar och vattendrag. Gångvägarna måste vara gena, sammanhängande och lättorienterade. Gångtrafiken samspekar samtidigt med andra trafikslag och utgör en viktig del i hela resan konceptet. Ett väl utbyggt gångvägnät ska därför vara väl anslutet till cykelbanor, cykelparkeringar, kollektivtrafik och bilparkeringar.

Utöver att måste finnas nödvändiga stråk som underlättar för medborgare i deras dagliga liv så kan det också finnas stråk som också helt eller delvis fyller en funktion som rekreation. De kan ofta gå igenom lugna och natursköna miljöer och kopplas ofta till rekreativa målpunkter.

### **Kommunstyrelsens direktiv till förvaltningen:**

- Gångnätet ska vara heltäckande, bekvämt, kontinuerligt, gent och med god ytstandard.
- I de centrala delarna av byarna ska gångnätet prioriteras bland trafikslagen.
- Höga krav ska ställas när det gäller gångvägarnas utformning för barn, äldre och funktionshindrade.
- Gångtrafikanternas säkerhet ska prioriteras framför andra trafikslags behov av framkomlighet.





## Cykeltrafik

Cykeln är ett billigt, miljövänligt och hälsosamt transportsätt. Trots dessa positiva effekter så används den fortfarande i begränsad omfattning. Det finns därför möjligheter att öka cyklandet andel inom ramen för resandet. Cykeln är tillräckligt snabb för att bli ett verkligt alternativ till bilen vid många kortare resor. Vid längre resor kan cykeln vara ett stöd till att resa kollektivt.

Förutom att det ska finns ett väl utbyggt cykelnät är det också viktigt att det finns kringfunktioner som på ett smidigt sätt stötar själva cyklandet. Det kan handla om bra cykelparkeringar nära olika målpunkter, bra cykelvägvisningar, möjlighet att pumpa däck och elstationer för laddning av elcyklar.

När man utformar ett väl utbyggt cykeltrafikenät är det viktigt att vara tydlig med prioriteringarna. Ett huvudnät för cykling bör i första hand prioriteras inom byarna och till kollektivtrafiken, i andra hand mellan byarna och i tredje hand resor mellan landsbygd och byar. Mot denna prioritering kan naturligtvis göras undantag om det är befogat av trafiksäkerhetsskäl. Skolvägar kan också vara en del av cykelvägnätet och bör därigenom också ägnas särskild uppmärksamhet. För att skapa en tydlig trafiksäkerhet för cyklister bör cykelstråken vara separerade från biltrafiken där den tillåtna hastigheten överstiger 30 km/timme.

### Kommunstyrelsens direktiv till förvaltningen:

- Cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, kontinuerligt, gent och med god ytstandard.
- Cykelvägnätet ska prioriteras och utvecklas så att det bildar ett sammanhängande nät.
- Huvudnätet för cykeltrafik ska ha god tillgänglighet och framkomlighet året runt.
- Cykeltrafikens krav på säkerhet och framkomlighet ska prioriteras framför bilens framkomlighet.



## Kollektivtrafik

Ur ett tillväxt- och utvecklingsperspektiv är kollektivtrafiken ett viktigt medel för att skapa en långsiktig hållbar utveckling och är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. En konkurrenskraftig kollektivtrafik måste erbjuda snabbhet, enkelhet, bra information och attraktiva fordon.

Förutom att vara ett miljövänligt alternativ vid resor förbättrar kollektivtrafiken jämställdheten och jämlikheten. För många grupper i samhället, t.ex. äldre och funktionshindrade, är kollektivtrafiken ofta det enda sättet att resa. För barn- och ungdom är kollektivtrafiken ofta en viktig komplettering till cykeln.

Restiden är en avgörande faktor när resande väljer mellan olika färdmedel. För att bussen ska kunna vara konkurrenskraftig gentemot t.ex. bilen krävs täta turtider och så korta restider som möjligt. Restiderna i kollektivtrafiken kan förkortas genom separata körfält och bussgator, åtgärder för snabbare av- och påstigning samt tydlig avvägning av antalet hållplatser.

Linjenätet i Östra Göinge måste vara koncentrerat till områden där det är samhällsekonomiskt försvarbart och där förutsättningarna för ökat resande är goda, dvs. i stråk där det finns tillräckligt många invånare. För att locka resande är det också viktigt att kunna erbjuda olika typer bussresor för att kunna locka till sig nya resandekategorier. T. ex kan införandet av superbusskonceptet Bus rapid transit (BRT) vara ett sådant system som lockar över resande från bilen till buss.

Östra Göinge kommun har en relativt stor andel invånare som bor i små byar och på ren landsbygd. Även för dessa grupper är det viktigt att det finns goda möjligheter för att "hela resan konceptet" ska fungera. För att möjligheterna till att resa hållbart ska finnas krävs att förutsättningarna verkligen finns till hands. Man måste då kunna tänka utanför den gängse bilden att ett resande enbart ska kunna ske utifrån linjära system. Eftersom det finns ett stort antal fordon av olika slag som dagligen rullar på landsbygden, måste det kunna finnas förutsättningar att samordna olika typer av transporter – serviceresor, skolskjutsar och privatbilsresor.

### Kommunstyrelsens direktiv till förvaltningen:

- Kollektivtrafikens fordon och hållplatser ska planeras för trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet.
- Det ska finnas effektiva, bekväma och trivsamma bytespunkter mellan olika trafikslag.
- Kollektivtrafiken ska utvecklas i starka stråk med hög turtäthet.
- Superbusskonceptet ska införas som ett tydligt alternativ till övrig regional busstrafik.
- Kommunen ska samverka med Region Skåne för att utveckla kollektivtrafiklösningar på landsbygden.







## Biltrafik

Biltrafiken (person- och lastbilstrafik) är den del av trafikslagen som står för det allra största transportarbetet och dessa trafikslag är också de som ger störst flexibilitet. Utifrån vägnätet har man med detta trafikslag tillgänglighet till i stort sett alla delar av kommunen. Dock är det regionala och lokala vägnätet av skiftande kvalitet och åtgärder måste i framtiden vidtas för att säkerställa ökad trafiksäkerhet. På de delar av vägnätet där hastigheterna är högre är det viktigt med tydlig utformning och fysisk separering mellan bilar och oskyddade trafikanter. Samtidigt måste biltrafiken erbjudas hög framkomlighet på de ställen där det är lämpligt och begränsad framkomlighet på de ställen där andra kvaliteter önskas.

Hastigheten för bilar blir viktig för hur platser upplevs och används. Låga hastigheter i våra byar bidrar till ökad tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Att utforma gaturummet i våra byar på rätt sätt så att det underlättar för bilister att hålla rätt hastighet är viktigt för byarnas användning och attraktivitet.

För att uppnå målet om ett hållbart resande helt oberoende av fossila bränslen krävs verkningfulla åtgärder. En omställning till mer miljöanpassade fordon är en viktig del i arbetet för att nå målet och genom att föregå som ett gott exempel kan kommunen driva på detta omställningsarbete. Vid sidan av kommunens egna fordon finns det möjlighet att påverka transporter som hänger samman med upphandlade tjänster som renhållning, varuleveranser, skolskjuts samt drift och underhåll. Andra sätt att forcera utvecklingen är att arbeta för upprättande av stationer för laddning av elbilar och fordonsgas.

### Kommunstyrelsens direktiv till förvaltningen:

- Biltrafiknätet ska vara heltäckande och framkomligheten i regionalt och kommunalt huvudvägnät ska förbättras i kombination med förbättrad trafiksäkerhet.
- Gator och vägar ska utformas på ett sådant sätt som gör det tydligt att hastighet och körsätt ska anpassas till lokala förhållanden.
- Övergången till mera klimatanpassade fordon inom kommunal verksamhet ska påskyndas genom en rad strategiskt riktade åtgärder.



## Genomförande och uppföljning

När trafikstrategin har antagits är det viktigt att den omsätts i en rad aktiviteter som mynnar ut i konkreta projekt och investeringsplaner. För att uppnå goda resultat krävs i stor utsträckning gott samarbete med kommunerna i Skåne Nordost, Region Skåne och Trafikverket.

Strategin kommer att utvärderas och följas upp enligt kommunens styr- och ledningsprinciper.





# Kontaktuppgifter

Patric Åberg

**Kommunstyrelsens ordförande**

patric.aberg@ostragoinge.se

044-775 60 95

Lina Rosenstråle

**Samhällsbyggnadschef**

lina.rosenstråle@ostragoinge.se

044-775 61 43

Tommy Johansson

**Utredare**

tommy.johansson@ostragoinge.se

044-775 60 18



