

Trafikstrategi – appendix

En aktuell bakgrundsbeskrivning (2017) till strategin "Det hållbara resandet"

Tommy Johansson – Strategi och tillväxt/SPU



Östra Göinge
kommun

Innehållsförteckning

Trafikstrategi - appendix	1
1 Den övergripande målsättningen – hållbarheten	3
1.1. Befintliga mål	3
1.1.1 Nationella planer	3
1.1.2 Regionala planer	3
1.1.3 Lokala planer	5
2 Nuläge	7
2.1 Östra Göinge kommuns karaktär	7
2.1.1 Tätortsstruktur	7
2.1.2 Befolkning	7
2.1.3 Geografiskt läge	7
2.1.4 Viktiga stråk	7
2.1.5 Arbetsmarknad och näringsliv	8
2.2 Transportsystemet	8
2.2.1 Gångtrafik	8
2.2.1 Cykeltrafik	8
2.2.2 Kollektivtrafik	9
2.2.1 Biltrafik	9

1 Den övergripande målsättningen – hållbarheten

1.1 Befintliga mål

Trafikstrategin ska vara ett lokalt förankrat dokument, men trots detta måste hänsyn tas till både nationella och regionala dokument.

1.1.1 Nationella planer

I förlängningen ska trafikstrategin leda till att nationella mål för trafikutvecklingen uppnås.

Transportpolitiska mål

Riksdagen har fastställt övergripande transportpolitiska målet vars syfte är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela Sverige.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet i den meningen att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och brukbarhet. I detta sammanhang anges också i funktionsmålet att transportsystemet ska vara jämställt och likvärdigt för män respektive kvinnor.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa som viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Miljömål

Det finns för närvarande 16 nationella miljö kvalitetsmål och 3 av dem har större bärighet på trafiksystemets utveckling

- *Begränsad klimatpåverkan.*
- *Frisk luft.*
- *God bebyggd miljö.*

Fördubblingsmålet

På nationell nivå finns ett övergripande, branschgemensamt mål att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafiken fördubblas till år 2020.

1.1.2 Regionala planer

Region Skåne har det övergripande regionala utvecklings- och planeringsansvaret för infrastruktur och kollektivtrafik. Inom ramen för dessa uppdrag har man utarbetat en rad mål- och strategidokument, vilka också har bärighet mot den lokala utvecklingen i Östra Göinge.

- *Det öppna Skåne 2030*

Det öppna Skåne 2030 är en regional utvecklingsstrategi. I denna har man tagit fram fem prioriterade ställningstaganden:

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

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

Denna skånska utvecklingsstrategi ska interagera med andra strategier på regional och lokal nivå, bl.a. trafikförsörjningsprogram, transportinfrastrukturplanering och kommunala översiktsplaneringar.

- *Strategier för det flerkärniga Skåne*

I detta dokument konstateras att det behövs en regional samplanering av bebyggelse, infrastruktur och grönstruktur för att skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer.

- *Systemanalys för Skåne*

I denna analys har man identifierat brister i den långsiktiga hållbara tillgängligheten bl.a. för vissa delar av nordöstra Skåne där speciellt de nordligaste delarna har sämst tillgänglighet till regionala kärnor. Insatser behövs för att skapa bättre tillgänglighet till Skånes och intilliggande läns arbetsmarknader, utbildning samt annan offentlig och privat service.

- *Trafikförsörjningsprogram för Skåne*

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling och är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken. I dokumentet konstateras att kollektivtrafiken är starkt strukturbildande. Med framförhållning i planeringen kan aktörer på arbets- och bostadsmarknaden förbättra sina planeringsmöjligheter, vilket i sin tur stimulerar jobbtillväxt och bostadsbyggande.

I programmet finns bl.a. följande mål uppsatta för kollektivtrafiken Skåne:

- ✓ Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006.
- ✓ Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030 – en fördubbling jämfört med år 2006.
- ✓ Minst 91,5 procent av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till något av regionens tillväxtområden.
- ✓ Samtliga hållplatslägen med fler än 15 dagliga påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2021.
- ✓ Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020.

- *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

I strategin tydliggörs vägval, mål och prioriteringar för hur infrastrukturens utveckling ska kunna användas som medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Den visar hur Skåne genom sina regionala förutsättningar inom transportsystemet kan bidra till globala och nationella miljö- och utvecklingsmål, som t.ex. fossilfrihet, fler i arbete, stärkt konkurrenskraft och ett ökat bostadsbyggande.

- *Regionala transportinfrastrukturplanen*

Den långsiktiga regionala infrastrukturplanen styr hur statens pengar för infrastruktur används för den regionala infrastrukturen. Den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar bland annat:

- ✓ Investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, d.v.s. samtliga länsvägar samt de riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet.
- ✓ Åtgärder där det kan finnas medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.

Generellt innebär det att vissa områden har prioriterats under lång tid och att dessa också i framtiden kommer att ha stor betydelse vid fördelning av medel. Exempel på sådana satsningar är kollektivtrafiken, med fokus på järnväg och superbussar, samt en tydlig satsning på en utbyggnad av cykelvägar.

Planen kan innehålla medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, trafiksäkerhet och cykelvägar.

En ny plan görs för varje mandatperiod, men har en riktning för en kommande tio års period.

- *Mobilitetsplan för Skåne*

Region Skåne arbetar strategiskt för att driva och stödja utvecklingen för ett hållbart transportsystem. Transportsektorns negativa påverkan på klimat och miljö är en stor utmaning att komma till rätta med. I en mobilitetsplan beskrivs olika samverkansområden och exempel på insatser för att öka andelen skåningar som går, cyklar, åker kollektivt och använder fossilfria drivmedel. Insatserna kan innebära allt från beteende- och attitydpåverkan till effektiv användning av infrastrukturen för att uppnå ett hållbart resande i Skåne.

- *Cykelstrategi för Skåne*

Med Cykelstrategi för Skåne vill Region Skåne tydliggöra vägval, mål och prioriteringar för hur framtida cykelsatsningar kan användas som ett medel för att nå regionala utvecklingsmål. Cykelstrategins fokus ligger på att utveckla cyklingen i Skåne och i strategin föreslås allt ifrån insatser rörande beteende- och attitydpåverkan till infrastrukturåtgärder.

1.1.3 Lokala planer

I Östra Göinge kommun finns ett antal lokala dokument som har bärighet på utvecklingen av infrastruktur och kollektivtrafik.

- *Översiktsplan 2012*

Den nu aktuella Översiktsplanen arbetades fram under åren 2011 och 2012. Den har ett antal avsnitt som behandlar kommunikationer. Följande inriktningar lyfts fram som väsentliga inom det transportpolitiska området:

- ✓ Förbättrad vägstandard på väg 19 och 119.
- ✓ Tidigarelagd ombyggnad av väg 19.
- ✓ Stärkta bussförbindelser mot tågen.
- ✓ Superbuss ska trafikera sträckan Åhus – Östra Göinge – Älmhult.
- ✓ Utbyggt cykelvägnät.
- ✓ Behålla fastigheter med järnvägsbankar.

Nuvarande översiktsplan kommer under 2017 - 18 att aktualiseras och en bearbetning av innehållet kommer att ske. Bl.a. kommer en tydlig koppling att ske mot aktuell Trafikstrategi.

- *Fördjupade översiktsplaner*

Kommunen har under de senaste arbetat med att ta fram fördjupade översiktsplaner (FÖP) som komplement till översiktsplanen.

- ✓ FÖP Knislinge.

Den fördjupade översiktsplanen för Knislinge antogs i slutet av 2014. Syftet med planen är att möjliggöra en hållbar utveckling i Knislinge by genom att redovisa kommunens gemensamma framtidsbild. Målet är att utveckla Knislinge hållbart och skapa attraktiva boendemiljöer.

Väg 19 skapar en kraftig barriär genom byn. Genom bättre förbindelser mellan östra och västra av byn bryts barriäreffekten ner och ett mera sammanhållet samhälle bildas. Ett sammanhängande utbyggt gång- och cykelnät skulle ha stor betydelse för byns utveckling.

✓ *FÖP Glimåkra*

Den fördjupade översiktsplanen för Glimåkra antogs i slutet av april 2017. Syftet med planen är densamma som för Knislinge. Den sammanhållande länken genom hela Glimåkra är väg 119. Genom att skapa en mer enhetlig gestaltning av denna väg bildas en mera attraktiv bykärna.

Det finns befintliga väl utbyggda cykelvägar i Glimåkra och det är viktigt att dessa kopplas ihop med varandra för att skapa trafiksäkrare miljöer.

✓ *FÖP Broby*

Även för den fördjupade översiktsplanen Broby antogs i april 2017. Väg 19 löper i väster utanför samhället och hindrar därigenom en utbyggnad av bostäder i den riktningen. Väg 119 går igenom samhället och är hårt belastad av olika slag av trafik.

Samhället har väl utbyggt gång- och cykelnät. Dock saknas en bra förbindelse mellan Broby och Tydingeområdet.

✓ *Mål- och resultatplan*

Den nu aktuella mål- och resultatplanen gäller t.o.m. 2019 och i den finns fyra utpekade utmaningsområden:

- ✓ Boende.
- ✓ Arbete och företagande.
- ✓ Kunskap och kompetens.
- ✓ Åldrande.

För att lyckas inom dessa utmaningsområden krävs även insatser som berör infrastruktur och kollektivtrafik och dessa ska då betraktas som medel för att nå övergripande uppsatta mål.

✓ *Programhandling för miljöarbetet*

Programhandling för miljöarbetet i Östra Göinge kommun antogs 2014. I den fastslås att hållbara transporter utgör en viktig del i ett framgångsrikt miljöarbete.

Östra Göinge är en transporttät kommun både vad gäller person- och godstrafik. Med spridd bebyggelse följer stora utmaningar avseende transporter och behovet bil är ett faktum. Hållbara transporter innebär att man tar ansvar transporterernas miljöpåverkan genom bränsleval, effektiva transportsystem och ett minskat transportbehov.

✓ *Näringslivsstrategi*

Kommunens näringslivsstrategi antogs 2014. I den lyfts en rad utvecklingsområden fram som har betydelse för företagandet i Östra Göinge. Insatser på infrastrukturuområdet är viktiga för utvecklingen. Bra vägar skapar bra pendlingsmöjligheter, vilket kan leda till ett förstorat arbetsmarknadsområde. Det innebär en större tillgång till kompetent arbetskraft, som i sin tur minskar näringslivets sårbarhet. Bra vägar bidrar också till goda logistiklösningar för företagen, vilket underlättar för transporter av olika slag.

✓ *Pågående projekt väg 19, Bjärlöv – Broby*

Trafikverket har beslutat att bygga om väg 19 mellan Bjärlöv och Broby då vägen idag är hårt trafikerad och trafiksäkerheten är låg. En anpassning för superbuss planeras också för sträckan. Vägen är en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Planerad byggstart är år 2018/19 och ombyggnaden beräknas vara färdigställd 2021.

2 Nuläge

2.1 Östra Göinge kommuns karaktär

2.1.1 Tätortsstruktur

Östra Göinge kommun är en relativt till ytan stor kommun i Skåne. Den kännetecknas av en gles bebyggelsestruktur med ett utspritt boende i byar av olika storlekar, vilket kan sägas ge kommunen en landsbygdskaraktär. Det saknas en dominerande centralort som genom sin storlek kan utgöra en naturlig centralpunkt med tillräckligt befolkningsunderlag för en stark tillväxt inom handel och tjänstenäringarna. De största byarna är Knislinge och Broby, där den sistnämnda dessutom är administrativt centrum för kommunal verksamhet. Det utspridda boendet innebär särskilda utmaningar när det gäller att försörja invånarna med t.ex. god kollektivtrafik.

2.1.2 Befolkning

Under de senaste åren har befolkningen i Östra Göinge kommun ökat och uppgår nu till drygt 14 400 invånare (2016). Av dessa bor drygt 77 % i tätorter. Största tätorterna är Knislinge och Broby med cirka vardera 3 000 invånare. Dessa följs sedan av Glimåkra (1 500), Sibbhult (1 400) och Hanaskog (1 300). Till dem kommer småorter som Immeln, Hjarsås, Östanå och Boalt. Kommunens ambition är att befolkningen ska öka upp emot 15 000 invånare.

2.1.3 Geografiskt läge

Östra Göinge kommun finns i nordöstra delen av Skåne. Närmast större tätorter är Kristianstad och Hässleholm, men avstånden till grannlänen Kronoberg och Blekinge är inte stora. Det innebär att man för sin utveckling är beroende av vad som händer i närområdet. Hässleholm är en betydande järnvägsknutpunkt från vilken kan färdas snabbt åt olika håll (Stockholm, Malmö, Helsingborg och Köpenhamn). Strax utanför Kristianstad finns regionens flygplats, som trafikerar inrikesflyg till Stockholm.

Genom att Östra Göinge kommun har en relativ närhet till expansiva tillväxtområden, har det blivit allt viktigare att det utvecklas goda kommunikationslösningar så att en sammanlänkning kan ske mellan kommunen och tillväxtområden.

2.1.4 Viktiga stråk

Östra Göinge kommun saknar järnvägar inom sina gränser och är därför beroende av transporter på landsväg. Genom kommunen löper ett antal vägstråk med lite olika användning. Exempel på olika funktioner en väg ska uppfylla är t.ex. viktiga regionala stråk för biltransporter, kollektivtrafikstråk, arbetspendlingsstråk och stråk för turister. Många av dessa stråk sammanfaller då de fyller mer än en av ovanstående funktioner.

Följande väghuvudstråk i och utanför Östra Göinge har stor betydelse för utvecklingen i kommunen:

- ✓ E 22 mellan Malmö – Lund – Kristianstad – Karlskrona.
- ✓ Väg 21 mellan Kristianstad – Hässleholm – Helsingborg.
- ✓ Väg 15 mellan Olofström – Lönsboda – Boalt – Osby – Markaryd – Halmstad.
- ✓ Väg 19 mellan Ystad – Kristianstad – Broby och vidare längs väg 23 mot Osby – Älmhult – Växjö.
- ✓ Väg 119 mellan Hässleholm – Broby – Glimåkra – Lönsboda – Tingsryd och vidare mot Kalmar.

Det finns också ett antal järnvägsstråk som har betydelse för Östra Göinge:

- ✓ Södra stambanan mellan Malmö – Stockholm med knutpunkt i Hässleholm.
- ✓ Linjen Malmö – Hässleholm – Kristianstad – Karlskrona.
- ✓ Linjen Malmö – Hässleholm – Osby – Älmhult – Växjö – Kalmar.
- ✓ Skånebanan Helsingborg – Hässleholm – Kristianstad.

2.1.5 Arbetsmarknad och näringsliv

I Östra Göinge finns ca 5 000 arbetstillfällen. Fortfarande finns många av dessa inom tillverkningsindustrin, även om minskningen inom denna sektor har varit betydande under de senaste åren. Andelen sysselsatta inom tjänstesektorn är lägre än snittet i landet. Det finns dock en stark företagard tradition i Östra Göinge, men det totala antalet anställda i storföretag har minskat kraftigt de senaste 10 – 15 åren och idag småföretagandet blivit allt viktigare.

Hela Skåne och södra Småland är arbetsmarknader under kraftig utveckling. De lokala arbetsmarknadsregionerna har blivit färre men större. Det betyder att pendlingsmöjligheterna mellan bostad och arbetsplats blir allt viktigare och är beroende av infrastrukturinvesteringar och utbyggd kollektivtrafik.

2.2 Transportsystemet

2.2.1 Gångtrafik

Standarden på gångvägnätet varierar mycket inom kommunen. I de centrala delarna av de större tätorterna består gångnätet till stora delar av trottoar, medan det i villaområden och mindre tätorter utgörs av s.k. motlut. Gångnätet är inte alltid sammanhängande och i vissa områden saknas gångbanor helt. Separat gångnät finns också och flertalet av dessa har byggts ut under senaste åren. På dessa får de gående i flesta fall dela vägbana med cyklande och mopedister utan att det finns någon separering genom linjemarkeringar.

2.2.1 Cykeltrafik

Den mesta delen av cykeltrafiken på gator och vägar där man samsas med övrig trafik. Men alltför få gång- och cykelvägar (GC-leder) har byggts under senaste åren. Det gäller både inom tätorter och mellan dessa. Som angetts ovan får man samsas med gående på dess leder. Dessa GC-leder inom tätorterna är dock inte sammanhängande, men genom strategiska utbyggnader har dessa nät blivit allt bättre.

Mellan vissa tätorter/platser finns utbyggda GC-leder:

- ✓ Hanaskog – Knislinge, asfalterad och belyst.
- ✓ Knislinge – Broby, asfalterad.
- ✓ Broby – Glimåkra, asfalterad och belyst.
- ✓ Knislinge – Vanås, delvis asfalterad.
- ✓ Immeln – Arkelstorp.
- ✓ Hjärsås – Immeln.

- ✓ Hjärsås – Sibbhult.

2.2.2 Kollektivtrafik

Det är Skånetrafiken som ansvarar för kollektivtrafiken i Östra Göinge. Stomtrafiken utgörs av tre busslinjer:

- ✓ Linje 545 Kristianstad – Hanaskog – Knislinge – Broby – Glimåkra – Osby. Denna linje är den mest trafikerade med över 900 000 resor om året. Turtätheten är mycket hög. Kopplingar finns till tågavgångar i Kristianstad och Osby.
- ✓ Linje 542 Hässleholm – Broby – Sibbhult. Antalet resor uppgår till omkring 300 000 om året. Relativt tät turtäthet. Kopplingar finns till tågavgångar i Hässleholm.
- ✓ Linje 543 Arkelstorp – Immeln – Hjärsås – Knislinge. Antalet resor uppgår till omkring 10 000 om året. Trafikeras med en turtäthet av 5 dubbelturer mån- till fredag.

Utöver dessa fasta linjer finns det också möjlighet att använda s.k. närtrafik, som är efterfrågestyrd kollektivtrafik. Allt detta kompletteras sedan med serviceresor och skolskjutsar.

2.2.1 Biltrafik

Vägarna/gatorna inom tätorterna ägs framförallt av Östra Göinge kommun, men inom kommunens gränser finns även många enskilda vägar. Trafikverket är väghållare till de största vägarna i kommunen.

Förutom vägarna 15, 19 och 119 som har nämnts i avsnitt 2.1.4 finns ett antal vägar som har betydelse för trafik mellan tätorterna som genomfartsstråk. Flera av dessa har begränsad trafiksäkerhet och därmed hastighetsbegränsande till 70 respektive 80 km/tim. De viktigaste är följande:

- ✓ Hässleholm – Knislinge – Hjärsås – Arkelstorp – Näsund.
- ✓ Knislinge – Hjärsås – Sibbhult.
- ✓ Sibbhult – Glimåkra – Osby.
- ✓ Kristianstad – Immeln – Lönsboda.
- ✓ Broby – Glimåkra – Boalt.
- ✓ Broby – Sibbhult.

Eftersom kommunen består av flera mindre orter och alla orter inte har tillgång till kollektivtrafik så får det till följd att boende i dessa områden i hög grad blir beroende av bilen. Bilinnehavet/innevånare i Östra Göinge ligger också över genomsnittet i Skåne. Belastningen på vägarna är hög i första hand på morgon- och eftermiddag eftersom arbetspendlingen är betydande. Detta gäller i synnerhet väg 19 som ofta har betydande köer på sträckan Bjärlöv – Broby.

Enligt resvaneundersökning från år 2013 står bilresorna för de boende i Östra Göinge för cirka 75 %. Det vanligaste färdmedlet som skåningarna använder vid resor till och från Östra Göinge är också bilen.