



TRAFIKSTRATEGI

Landskrona stad

Datum första utgåva: 2019-10-04

Uppdragsnummer: 1320040321

Utgåva/Status: 4/Färdig handling

Reviderad datum: 2021-09-03

Antagen i kommunfullmäktige 2021-11-19

Beställare: Tora Broberg
Birthe Bunke
Landskrona stad

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
Bakgrund	4
Syfte	4
MÅL OCH STYRDOKUMENT	5
Miljömål	5
Övergripande mål	6
Övergripande styrdokument	6
Översiktsplan och fördjupad översiktsplan	6
OMVÄRLDSBEVAKNING	8
Utmaningar	8
Ny teknik	8
PLANERINGSVERKTYG	10
Fyrstegsprincipen	10
Mobility management	10
Livsrumsmodellen	10
Trygghet	11
PLANERINGSPRINCIPER	13
GÅNG	14
CYKEL	16
KOLLEKTIVTRAFIK	18
BILTRAFIK	20
GODSTRAFIK	22
DET FORTSATTA ARBETET	24
Rutiner och arbetssätt	24
Utredningar och handlingsplaner	24
KÄLLFÖRTECKNING	25

INLEDNING

Bakgrund

Landskrona stads trafikstrategi är del av kommunens långsiktiga planering. Strategin pekar ut Landskrona stads önskade viljeinriktning gällande trafikplanering. Detta för att främja en hållbar stadsutveckling i kommunen. Strategin följer översiktsplanen och ska aktualiseras vid behov.

Syfte

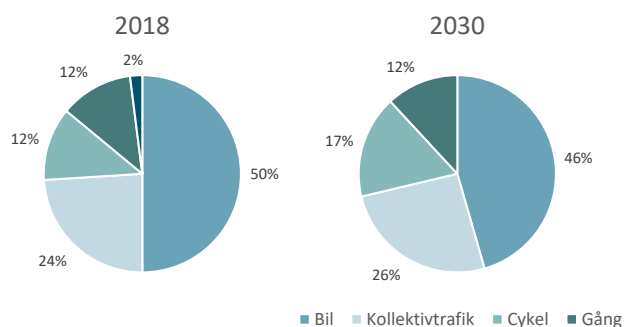
Syftet med trafikstrategin är att:

- klargöra inriktning för trafikrelaterade frågor och hur trafiksystemet behöver utformas för att gå i linje med kommunens övriga stadsbyggnadsutveckling.
- fungera som underlag i politiska beslut och som handbok för tjänstepersoner i all planering som på något sätt berörs av dess innehåll samt peka ut önskvärd riktning för utvecklingen av trafiken i kommunen.
- fungera som ett paraply för redan framtagna handlingsplaner.
- användas som underlag för långsiktiga förändringar och underlätta bedömning i enskilda frågor i ett större sammanhang.

Utifrån trafikstrategin identifieras behov av åtgärder som behöver genomföras. För vissa områden behöver konkreta handlingsplaner eller åtgärdsprogram tas fram, vilket blir nästa steg.

Trafikstrategin ska vara i linje med stadens översiktsplan, fördjupade översiktsplan, politiskt prioriterade områden, lokala-, regionala-, nationella- och globala miljömål, regional infrastrukturplan och nationell plan för transportsystemet.

Utifrån Region Skånes Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 har mål för färdmedelsfördelning för landskronabornas resor tagits fram. Målinriktningen är att fler resor i Landskrona ska ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och färre resor ska ske med bil (se figur 1). Målen syftar till en omställning av transportsystemet till att bli mer yteffektivt och hållbart, för att kunna möta befolkningsökning, urbanisering och miljö- och klimatomfattiga krav.



Figur 1. Mål för färdmedelsfördelningen 2030.



MÅL OCH STYRDOKUMENT

Det finns en rad olika mål och styrdokument som ligger till grund för arbetet med att ta fram en trafikstrategi.

Miljömål

Globala miljömål – Agenda 2030

Agenda 2030 består av 17 globala mål för en hållbar utveckling som bl.a. fokuserar på fattigdom och hunger, förverkliga mänskliga rättigheter för alla, uppnå jämställdhet och säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess resurser. Nedan kan ni återfinna de mål som ger bäring för Landskrona stads trafikstrategi (se figur 2).

De globala målen baseras på de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekologiska, den ekonomiska och den sociala.

Regionala och nationella miljömål

De regionala och nationella miljömålen är de samma, med undantag för storslagen fjällmiljö.

Trafikstrategins syfte är att understödja målen för begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö och friskare luft genom ett minskat koldioxidutsläpp. Det finns även ett övergripande mål – ”Generationsmålet – att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser”.

Lokala miljömål

I stadens miljöpolicy finns det två miljömål som är relevanta för Trafikstrategin:

- › Utbildning och information - personal och förtroendevalda ska ha kompetens inom miljöområdet.
- › Hållbara transportsystem - utsläpp från kommunens transportarbete ska minska.



Figur 2. De globala mål som anses relevanta för trafikstrategin.

Övergripande mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken är att den ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet preciseras i sin tur i två jämbördiga mål. Dels ett funktionsmål som berör tillgänglighet, dels ett hänsynsmål som berör säkerhet, miljö och hälsa. Målen är en utgångspunkt för alla statliga transportåtgärder, men ska även utgöra ett stöd för regional och kommunal planering.

Politiskt prioriterade områden

I fullmäktigeplan 2019-2020 finns det utpekade fem politiskt prioriterade områden. Nedanstående är relevanta för trafikstrategin.

- › *Tillväxt i Landskrona:* staden har goda förutsättningar för fortsatt tillväxt inom näringslivet pga. sitt geografiska läge, en väl utbyggd infrastruktur samt god tillgång på kommunal mark och lokaler bidrar till detta.
- › *Leva och bo i Landskrona:* staden ska vara en trygg växande stad som erbjuder goda livs- och boendemiljöer.
- › *Hållbart samhälle:* har ett effektivt resursutnyttjande som främjar ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Övergripande styrdokument

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Nationell plan omfattar de statliga investeringarna i Sveriges europavägnät och järnvägsnät inklusive intilliggande cykelvägar. Investeringarna bidrar till en vidgad bostads- och arbetsmarknad. Det är särskilt fokus på kollektivtrafik och cykel samt ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029

Den regionala planen ligger i linje med den nationella planen för transportsystemet med fokus på hållbar utveckling där bättre kollektivtrafik och cykelvägar prioriteras tillsammans med trafiksäkerhet och miljö. Även ett antal flaskhalsar på vägnätet kommer att byggas bort.

Planen trycker på den flerkärniga strukturen med många städer, tätorter och byar som ställer krav på ett effektivt transportsystem med gods- och persontransporter av hög kvalitet. Den flerkärniga strukturen möjliggör även att bo, studera och arbeta i olika delar av regionen.

Översiktsplan och fördjupad översiktsplan

Syftet med översiktsplanen är att skapa förutsättningar för en stark och positiv utveckling av Landskrona stad. Men också att utifrån befintliga kvaliteter skapa en attraktiv framtidsbild, utan att blunda för de utmaningar som staden står inför.

I stadens översiktsplan och fördjupade översiktsplan för staden finns följande ställningstaganden som är vägledande för trafikplaneringen:

- › Landskrona ska vara småstaden med den mest välskötta och mångsidiga stadsmiljön i regionen.
- › Staden ska primärt växa inåt. I andra hand växa i östra delarna i stationsnära lägen.
- › Handel ska fokuseras till city. Dagligvaruhandel i anslutning till bostäder.
- › Staden ska ha mer sammanhängande grönstrukturer.
- › Den fysiska miljön ska utvecklas ur ett jämställdhets- och trygghetsperspektiv.
- › Biltrafik ska styras till huvudnätet.
- › Kollektivtrafiken ska prioriteras och tillgången till kollektivtrafik ska stärkas.
- › Gång- och cykelvägarna i kommunen ska utvecklas.

Översiktsplanen lyfter vikten av att arbeta för att stärka upp Väst kustbanan för en mer robust och pålitlig tågtrafik. Vidare behöver Landskrona främja möjligheten till hållbara godstransporter i syfte att minska miljöpåverkan. Dessutom pekar översiktsplanen på en ny förbindelse över Öresund som viktig i detta sammanhang, just relationen Landskrona – Köpenhamn är särskilt intressant för stadens del.

Andra mål i översiktsplanen

I Landskrona kommuns översiktsplan finns även andra mål som berör trafik och trafiksystemet. Dessa kan kopplas till såväl globala och nationella miljömål som de transportpolitiska målen. Målen samspelar även med de tre dimensionerna för hållbar utveckling.

Ekologisk hållbarhet

- › Trafikens miljöpåverkan behöver minska genom att så stor andel av biltrafiken som möjligt överförs till hållbara trafikslag såsom kollektiv-, gång- och cykeltrafik.
- › Trafiksystemet behöver utformas på ett sådant sätt som leder till att vi hushåller med våra begränsade resurser.
- › Användningen av förnybara energikällor i transportsystemet behöver stärkas.

Ekonomisk hållbarhet

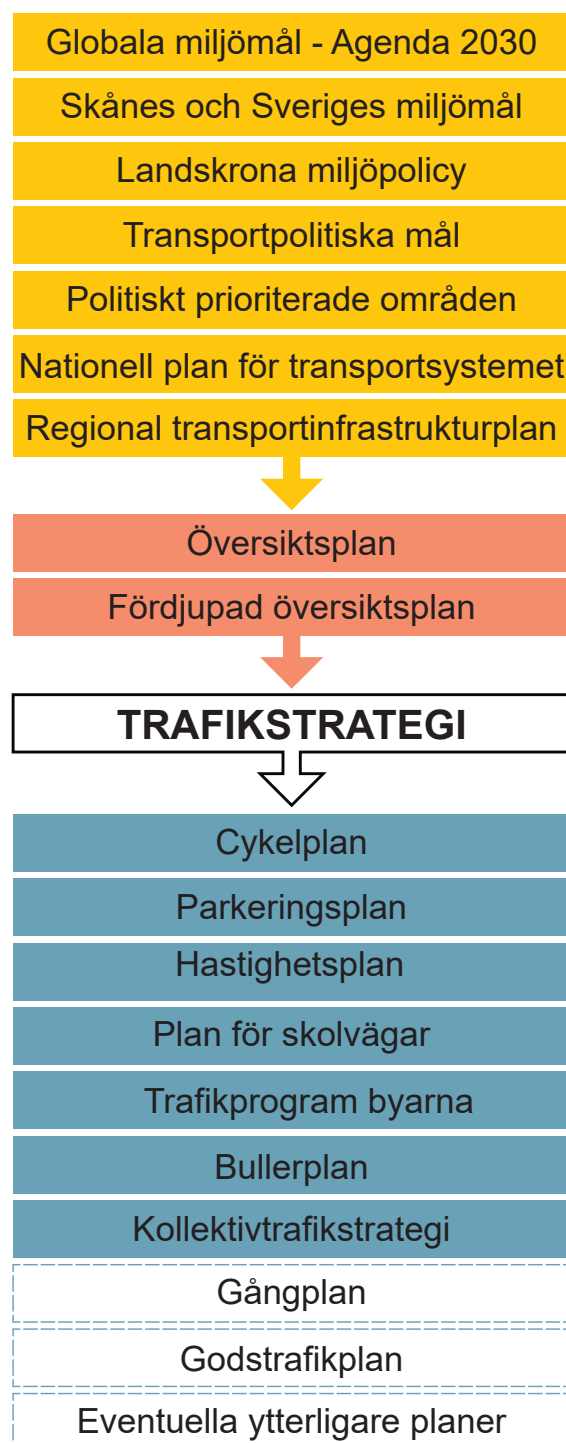
- › Kostnadseffektiva lösningar och tekniker ska väljas framför dyra omfattande åtgärder.
- › Transportsystemet behöver vara flexibelt och inte bygga in oss i ett beroende av en specifik teknik.

Social hållbarhet

- › Trafiksystemet ska i samspel med kommunens stadsplanering bidra till en attraktiv och levande kommun och ska bygga bort mentala och fysiska barriärer.
- › Trafiksystemet ska vara trafiksäkert och antalet skadade och döda i trafiken ska minska – på lång sikt ska ingen dödas eller skadas allvarligt (Nollvisionen).
- › Trafiksystemet behöver upplevas som tryggt och tillgängligt av alla Landskronas kommuninvånare.
- › Trafiksystemet behöver underlätta och uppmuntra till vardagsmotion och därmed förbättrad hälsa.

Trafikstrategins roll

Trafikstrategin ska vara i linje med stadens översiktsplan, fördjupade översiktsplan, politiskt prioriterade områden, lokala-, regionala-, nationella- och globala miljömål, regional infrastrukturplan och nationell plan för transportsystemet. Den ska bryta ner alla relevanta mål i dessa dokument och säkerställa att de reflekteras i strategin. Trafikstrategin ska dessutom säkerställa att det finns en röd tråd mellan redan framtagna handlingsplaner inom trafikområdet och att dessa binds samman i strategin.



Figur 3. I mörkblått visas på de redan idag befintliga handlingsdokument som bygger på kommunala och regionala styrdokument.

OMVÄRLDSBEVAKNING

Det finns en rad utmaningar kopplade till planeringen av trafiksystemet, där förhållandet mellan tillgänglighet och miljöpåverkan är den största frågan. Samtidigt finns det stora globala trender och ny teknik som kommer att påverka hur vi reser och hur transportsystemet behöver byggas upp. För att kunna planera framtidens trafiksystem i Landskrona krävs en medvetenhet om dessa utmaningar och trender.

Utmaningar

Den största utmaningen handlar om planeringen av ett trafiksystem som klarar av en hög resefrekvens och som säkerställer god tillgänglighet och framkomlighet för såväl invånare som näringslivets aktörer. Samtidigt som den förda trafikplaneringen strävar efter att uppfylla dessa mål måste även fordonstrafikens negativa effekter minimeras. Vägtrafik står redan idag för en tredjedel av alla växthusgaser i Sverige. Vägtrafik ger även upphov till andra luftföroreningar, buller och skapar barriärer både i städer och i landskapet.

Ny teknik

Ny teknik påverkar transportsektorn och kommer sannolikt i allt större utsträckning påverka trafikplaneringen. Vi kan redan idag exempelvis se ett ökat antal elfordon på våra gator. Denna utveckling av fordonsflottan går i en hög takt. Det är därför viktigt att Landskrona stad har kunskap om teknikutveckling för att på bästa sätt vara proaktiva och dra nytta av den nya tekniken i sin planering.

Tjänster för delad mobilitet

Mobilitetstjänster som bil- eller cykelpooler blir allt vanligare företeelser i våra tätorter. Gemensamt för dessa tjänster är att de är effektiva verktyg för att minska bilberoende redan i detaljplaneskede vid t.ex. ny exploatering, men även i befintlig bebyggelse.

Bilpooler har möjlighet att ge människor tillgång till bil utan att de behöver äga en och därmed effektivisera användningen av fordonen och minska behovet av parkeringsplatser.

Nya tjänster som kopplar ihop olika transportslag till en samlad tjänst gör det enkelt för användaren att välja den kombination av transportmedel som är mest lämpad för den aktuella resan. Det kan t.ex. vara ett abonnemang med tillgång till bil- och cykelpool samt kollektivtrafikkort.

Teknik för minskat resbehov

Möjligheter att ersätta resor med telefon- eller videomöten har funnits relativt länge men tekniken förbättras ständigt och därmed även potentialen att avstå en resa. Ny teknik kan även förändra vårt transportbehov kopplat till konsumtion. Inköp via internet kan möjliggöra mer effektiva transporter än individuella inköpsresor. Det kräver bland annat att samhällsplaneringen tar hänsyn till godstransporterna och att livsmedelsbutiker som möjliggör kompletteringsköp planeras nära bostäder.

Elfordon

Både elcyklar, elscootrar och elbilar blir allt vanligare och kan vara en del i en omställning till ett mer hållbart transportsystem. Elbilar genererar mindre buller och lokala luftföroreningar än bensin- eller dieslbilar. Beroende på hur elen och själva bilen produceras kan även den totala miljöpåverkan minskas. Dock kvarstår det markanspråk som varje enskild bil tar, oavsett om denna drivs av el eller fossila bränslen.

Elcyklar har möjlighet att öka cykelns räckvidd och i detta sammanhang är relationen Landskrona – Helsingborg intressant ur ett pendlingsperspektiv. Elassistans kan även öka användningen av lådcyklar vilket möjliggör mer långväga distributionstrafik. Lådcyklar kan ersätta bilen vid hämtning och lämning vid förskolor, inköpsresor och fritidsresor. En elcykelresa som ersätter en bilresa alstrar positiva miljö- och hälsoeffekter. Samtidigt ger traditionella cyklar större hälso nytta än elcyklar. Produktionen av traditionella cyklar genererar även en mindre negativ miljöpåverkan än vid produktionen av elcyklar och dess batterier.

Landskrona stad trafikeras redan idag av elbussar och var 2019 först ut i Skåne med en helelektrifierad stadsbusstrafik. Elbussar skapar en tystare trafikmiljö och avger inga avgaser.

Autonoma (självkörande) fordon

Ett framtida införande av helautonoma fordon förväntas innebära både ökad kapacitet i vägnätet och förbättrad trafiksäkerhet. En förutsättning för de positiva effekterna är att autonoma bilar används i någon form av delat ägande så inte biltrafiken och dess markanspråk ökar.

Även på kollektivtrafiksiden pågår pilotprojekt med autonoma bussar. Autonoma bussar, eller andra former av självkörande fordon, kan på sikt öka räckviddsanspråken och tillgängligheten för framförallt landsbygdsbor som i vissa orter i dagsläget betjänas av bristfällig kollektivtrafikförsörjning.

Autonoma fordon i sig är dock inget hälsofrämjande och bidrar inte heller direkt med ökade stadskvaliteter, och behöver därför bedömas även ur detta perspektiv.

Tre trender

Regionsförstoring

I både Skåne och resten av Sverige pågår en regionsförstoring där lokala arbetsmarknader växer ihop. Detta ger oss möjlighet att i högre grad välja var vi vill leva och bo utan att påverkas av var arbetstillfällena finns.

Samtidigt ställer regionsförstoring krav på snabba och effektiva transporter mellan regionens olika kärnor och ett ökat transportbehov. Landskronas geografiska läge i regionen med pendlingsavstånd till Malmö, Lund och Helsingborg skapar goda förutsättningar för att bo i staden men förvärvsarbeta eller studera på annan ort.

Befolkningsförändring

Befolkningen i Landskrona och Skåne som helhet ökar och prognostiseras öka ännu mer under de kommande åren. En större befolkning innebär också fler resor och ett ökat transportbehov som också kommer att förändras i takt med att befolkningen blir äldre.

Det kan tänkas att andelen resor utanför rusningstrafik kommer att öka inom kollektivtrafik. Särskilt i takt med att andelen över 70 år ökar, då de som är seniorkortsberättigade endast får resa gratis dessa under tider. Fler äldre kan också innebära att ett ökat antal invånare inte har möjlighet att köra bil och att kraven på den fysiska miljön därmed förändras.

Urbanisering

Även om urbaniseringen i Sverige inte är lika kraftig som i andra delar av världen sker befolkningstillväxten främst i städer, vilket kan innebära goda möjligheter att minska biltrafiken.

Genom att skapa närhet och lokalisera bostäder och verksamheter på ett väl genomtänkt sätt kan möjligheterna att gå och cykla istället för att köra bil förbättras. Det är också i städer som möjligheterna att ordna effektiv och attraktiv kollektivtrafik är som störst.

PLANERINGSVERKTYG

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett planeringsverktyg som Trafikverket använder sig av för att säkerställa en god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar stadsutveckling. Arbetsprocessen delas upp i dessa fyra steg.

1. Tänk om: överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimer: Mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om: begränsade ombyggnationer
4. Bygg nytt: genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tidigare tre stegen i form av nyinvestering och eller ombyggnadsåtgärder.



Figur 4. Trafikverkets fyrstegsprincip.

Mobility management

Mobility management är ett viktigt beteendepåverkande verktyg som används för att främja ett mer hållbart resande genom att förändra resenärers attityder och beteende.

För att fortsätta att driva på arbetet för en omställning av transporter måste åtgärder som påverkar resebeteende och val av färdmedel komplettera infrastrukturen. Exempel på åtgärder är hyrcykelsystem, prova-på kampanjer på kollektivtrafik, mobilitetshus som t.ex. samlar cykelservice, upphämtning av paket med parkering samt bil- och cykelpool.

Väl utförda mobility managementåtgärder kan förstärka de positiva effekterna från både befintlig som nyttillkommen infrastruktur. I vissa fall kan mobility managementåtgärder helt eliminera behovet av ny infrastruktur genom att befintliga transportsätt omvärderas eller tillskrivs nya värden.

Trafik för en attraktiv stad (TRAST)

TRAST är en handbok som är finansierad av Trafikverket, Sveriges kommuner och regioner samt Boverket. Den är tänkt att vara till hjälp i kommunens trafikstrategiska arbete genom att erbjuda stöd i processfrågor och sakfrågor. Genom planeringsverktyget TRAST erbjuds ett stöd i utformningen av trafiksystemet så att det bidrar till stadens utveckling och en god och hållbar livsmiljö. Värdegrunden är att få in stadsbyggnadskvaliteter i den kommunala trafik- och stadsplaneringen för att skapa den attraktiva staden för alla. Avvägningar behöver göras mellan olika kvaliteter, som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljö- och hälsopåverkan. Trafiksystemet bör vara väl anpassat efter stadens förhållanden och ge den tillgänglighet som behövs. Balans eftersträvas mellan de olika trafikslagen och mellan tillgänglighet och andra kvaliteter.

Livsrumsmodellen

”Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad” är en konkretisering av TRAST och är till för att vägleda vilken hastighetsnivå som är lämplig i olika delar av stadens trafiknät. Den kan även användas som verktyg för prioritering och klassificering av gaturum och tar höjd för gatans funktion och dess karaktärsdrag - den så kallade Livsrumsmodellen. Den kan delas upp i fem olika kategorier; frirum, integreratfrirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum.

Enligt Översiktsplanen ska huvudnätet samla de större flödena av trafikanter och erbjuda en högre framkomlighet, medan lokalnätet erbjuder grundläggande tillgänglighet och leder fram till en målpunkt. Biltrafiken ska styras till huvudnätet och i övriga delar av gatunätet ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför framkomlighet för bil.

För att minska trafikens miljöpåverkan är det viktigt att se hela-resan-perspektivet med ett trafiksystem. Gående, cyklister och kollektivtrafik ska hänga ihop och knytas samman. Först då kan dessa färdmedel på allvar ta andelar från biltrafiken.

Trygghet

I Översiktsplanen finns det även ett tematiskt PM om trygghet. Trygghet spelar en central roll i en attraktiv och levande stad och nämns i ett flertal viktiga dokument kopplade till politiskt prioriterade områden och fördjupade översiktsplaner.

Medborgares upplevelse av otrygghet är ett hinder för mobilitet och ett levande stadsliv. Ett flertal olika undersökningar visar att människor ofta upplever otrygghet i stadsmiljöer och i olika grad låter bli att gå ut och/eller anpassar sitt resande efter detta. I Brottsförebyggande rådets Nationella trygghetsundersökning 2016 uppger ungefär var tredje person att ”de någon gång under året valt en annan väg eller annat färdssätt till följd av oro för brott”, och drygt var tionde person uppger att de ”avstått från en aktivitet till följd av denna oro”. Skillnaderna mellan män och kvinnors upplevelse av trygghet är stor. Bland kvinnorna uppger 31 procent att de känner sig ganska eller mycket otrygga eller att de på grund av otrygghet låter bli att gå ut, detta kan jämföras med att 9 procent av männen uppger samma problematik.

TRAST trycker även på att trygghetsfrågorna är viktiga då de blir konkreta i gaturummet. Omsorgsfull och genomtänkt utformning kan medföra att människor vill och vågar röra sig i stadsrummet vid alla dygnets timmar.

I trygghets PM nämns tre fokusområden:

Orienterbarhet

- › Siktlinjer till landmärken och identifierbara punkter och mål i kombination med tydliga skyltar och vägvisning.
- › God allmän belysning som inte lyser upp enskilda ytor.
- › Bra färgåtergivning och icke-bländande armaturer ökar orienterbarheten.

Överblickbarhet

- › Att kunna ses och se andra, vilket bygger på en avvägning mellan goda siktlinjer och närhet till formelement som träd och buskar.
- › Ett rum som är fattigt på formelement blir också svår att läsa av och orientera sig i. Formelementen är också viktiga för att kunna bedöma avstånd och för förståelsen av stadsrummet.

Befolkade uterum

- › Med en kombination av blandad bebyggelse - med olika funktioner som bostäder, arbetsplatser, service och fritidsaktiviteter- och hög bebyggelsetäthet skapas levande stadsrum, med fler människor i omlopp under dygnets alla timmar.





PLANERINGSPRINCIPER

för de olika trafikslagen



Alla resor börjar till fots och är ofta en del av en längre resekedja. Därför är det viktigt att förbättra förutsättningarna för fotgängare, då det även kan stärka andra hållbara trafikslag.

Landskrona stad strävar efter att reducera antalet korta bilresor. Enligt en resevaneundersökning som Region Skåne gjorde hösten 2018 görs ca 40 % av alla resor under fem kilometer med bil.

En välplanerad utformning av gångvägnätet är extra viktig då fotgängare är känsliga för omvägar och hinder av olika slag. Samspelet med andra trafikslag är viktigt både på en övergripande nivå och i den lilla skalan, inte minst där gående och cyklister ska samsas om trånga ytor eller då gaturummet ska utformas så att det kan delas av alla trafikslag.



Principer och strategier

Det ska alltid vara möjligt att gå till och från alla målpunkter. För att människor ska välja att gå behöver trafikmiljön vara både tillgänglig samt ha en hög framkomlighet och trafiksäkerhet. Det gäller också att gatan utformas utifrån gåendes perspektiv för att upplevas som attraktiv. Detta innebär bl.a. behov av en mänsklig skala med variation och detaljrikedom och platser att stanna till och vila på.

Fotgängaren ställer även höga krav på god trygghet; detta kan bland annat uppnås genom att samla trafikslagen, skapa ögon och öron på gatan genom att bland annat ha fönster ut mot gatan, placera verksamheter i bottenvåningarna på bostadshus och skapa goda förutsättningar för ett myllrande stadsliv. Det är även viktigt med orienterbarhet som möjliggörs genom kända landmärken, god allmänbelysning och skyltning.

Gångnätet ska vara heltäckande, bekvämt, gent och med god ytstandard. Gångytorna ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram. Det är främst gångtrafikflödets storlek och gångbanans funktion som avgör vilken bredd och standard som ska eftersträvas. Är gångbanan t.ex. en skolväg för barn ska högre standard tillämpas såsom en bredare gångbana. Ur trygghetssynpunkt är det även fördelaktigt att kunna välja alternativa vägar.

PRINCIPER

Alla resor börjar till fots, planera för alla som rör sig på kommunens gator.

Gångtrafiken är känslig för omvägar och hinder av olika slag.

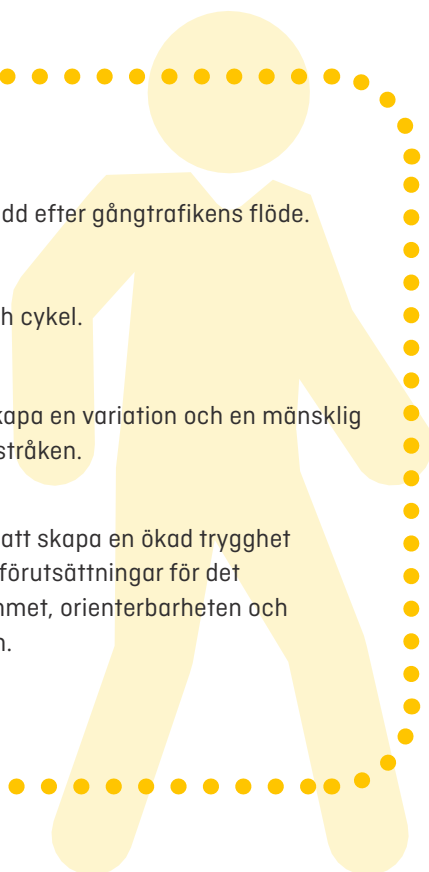
Skapa ett finmaskigt gångnät så att det är möjligt att gå till och från alla målpunkter. Gångnätet ska vara gent, bekvämt, trafiksäkert, tryggt, välbelyst och med god ytstandard.

Dimensionera bredd efter gångtrafikens flöde.

Separera gång och cykel.

Arbeta med att skapa en variation och en mänsklig skala längs gångstråken.

Arbeta även med att skapa en ökad trygghet genom att skapa förutsättningar för det levande stadsrummet, orienterbarheten och överblickbarheten.





I Landskrona görs ca 40 % av alla resor upp till fem kilometer med bil och ca 30 % med cykel. Många fler av de korta bilresorna kunde ha gjorts med cykel. Det finns således en stor överflyttningspotential för kortare resor. Med elcyklar och snabbare hybrider för vardagsbruk finns också ökade möjligheter att få cyklister att cykla allt mer och längre för framförallt arbetspendling. Resor med lådcyklar kan ersätta hämtning och lämning av barn samt inköps- och fritidsresor som tidigare gjordes med bil.

Staden behöver utveckla och satsa på ett bättre och mer sammanhängande cykelvägnät som tillgodoser både arbetspendling och fritidsresor.



Principer och strategier

Trafikplaneringen utgår traditionellt från cykeln som det naturliga valet av transportsätt för resor från ca en till ca fem kilometer och som ett komplement till kollektivtrafiken. I och med teknikutvecklingen ger det möjlighet för cykeln att vara konkurrenskraftig även på längre sträckor.

Cykeln spelar en viktig roll i resor till och från kollektivtrafik, den regionala transportinfrastrukturplanen betonar vikten av en god koppling mellan de två trafikslagen. Det är även viktigt att det finns goda möjligheter att parkera vid stora och viktiga knutpunkter såsom Landskrona station m.m.

I planeringen ska cyklister alltid behandlas som ett eget transportslag. Cyklister ska ha god tillgänglighet överallt i staden. Det bör finnas ett utpekat huvudcykelnät som erbjuder god framkomlighet, god dragning, trygghet, upplevelse och har potential att samla de större flödena av cyklister. Samtidigt är det viktigt att även alla övriga delar av gatenätet är tillgängligt för cykeltrafikanter.

Genom att kunna välja flera olika vägar till samma målpunkt ökar möjligheten att effektivt kombinera

ihop flera delresor med olika mål längs vägen. Det ökar cykelns konkurrenskraft och kan göra resan tryggare. Det kan även bidra till ökad jämställdhet, då kvinnor gör fler delresor till och från arbetet (enligt agenda 2030 mål 5.2). Det är därför viktigt att planera hur nya och befintliga målpunkter placeras i förhållande till varandra och till befintlig cykelinfrastruktur för cyklisters tillgänglighet. Detta kräver en kommunal samordning i den strategiska planeringen.

Det är även viktigt att planera och utveckla skolvägar för att stödja barns möjlighet att cykla på egen hand. Landskrona stad har arbetat med "Säkra skolvägar" sedan 1997. Arbetet är särskilt viktigt då barnkonventionen blev svensk lag 1 januari 2020.

För att öka cyklingen på landsbygden och mellan kommunens orter ska kommunen verka för att i samråd med Trafikverket, Region Skåne och grannkommunerna utveckla attraktiva cykelstråk av hög kvalitet för vardagsresor. Så kallade supercykelstråk finns redan idag i bl.a. Köpenhamn och dess kranskommuner. Region Skåne tog 2019 fram rapporten "Koncept för supercykelstråk i Skåne" som presenterar konceptet och vilka förutsättningar som krävs för att skapa attraktiva och säkra pendlingsmöjligheter på cykel i Skåne. Utredningar kring detta pågår i Landskrona.

PRINCIPER

Framtagen cykelplan, aktuell för uppdatering, ska ligga till grund för framtida beslut.

Utveckla skolvägar för att stödja barns möjligheter att cykla på egen hand, bl.a. genom att utarbeta en plan för skolvägar.

Förbättra kopplingen mellan cykel- och kollektivtrafikstråk och skapa tidiga strukturer vid ny bebyggelse. Parkering för cykel ska anpassas efter behov vid större målpunkter.

Cykelnätet ska vara trafiksäkert, gent, ha en god komfort och allmän belysning samt upplevas som tryggt att använda.

Cykeln ges hög tillgänglighet till innerstadsmiljöerna.

För ökad attraktivitet på landsbygden, mellan kommunens orter och grannkommunerna, kan supercykelstråk planeras.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken skapar grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla och arbeta på jämlika villkor oavsett var man bor. Siffror från Svensk kollektivtrafik visar att kollektivtrafikresenärer cyklar dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.

Landskrona kommun befinner sig på ett strategiskt läge i regionen mellan två tillväxtmotorer, Helsingborg och Malmö/Lund. Samtidigt har Landskrona stad ett stadigt ökande kollektivtrafikåkande, sedan 2010 har antalet resor som görs med stadsbussarna ökat med i genomsnitt 5 % per år och kollektivtrafikens andel av alla resor som Landskronaborna gör har ökat från 10 % 2007 till 15% 2018.

Utifrån denna utveckling finns potential till att skapa ett fortsatt växande utbyte mellan städerna i förhållande till arbetsplatser, boende och näringsliv. Det är därför naturligt att fortsätta arbetet med att stärka de befintliga kollektivtrafikstråken genom fler avgångar i buss- och järnvägstrafiken.



Principer och strategier

Stationsläget i utkanten av Landskrona tätort innebär en utmaning då invånarna delvis har något längre till stationen jämfört med i andra städer där stationen är mer centralt placerad. Samtidigt spelar stads- och regionbussar en viktig roll i att slussa resande till och från stationen. Regionbussar kopplar även samman kommunen med Helsingborg, Malmö, Svalöv och Kävlinge och utgör ett viktigt komplement till tågtrafiken då de hel och delvis kör på sträckor som inte trafikeras av tåg.

De kollektivtrafikkopplingar som ligger utom järnvägsstationernas upptagningsområde behöver stärkas genom stads- och regionbusstrafik, med hög turtäthet och god framkomlighet. Genom att knyta samman bostadsområden och viktiga målpunkter med järnvägsstationerna i kommunen ökar möjligheterna att göra smidiga kombinationsresor. I kollektivtrafikens huvudstråk behöver framkomlighet för busstrafik prioriteras.

I arbetet med kollektivtrafiken behöver hänsyn tas till hela resan, från det att resenären lämnar sin startpunkt

till att man når sitt mål. Detta görs bl.a. genom att förbättra möjligheterna att gå och cykla till och från hållplatser och bytespunkter längs säkra, trygga och tillgängliga stråk. Hållplatser och bytespunkter ska lokaliseras och utformas så att de som väntar på bussen är trygga oavsett tid på dygnet. Den upplevda tryggheten förstärks genom att det t.ex. finns ögon och öron på gatan såsom fönster i bostadshus, verksamhet på bottenplan och människor i rörelse.

Stadens tätorter utanför centralorten är idag främst förbundna genom järnväg, men även via regionbuss. Befolkningen i Häljarp, Glumslöv och Annelöv bor inte alltid inom ramen för det stationsnära läget (1,5 km). För att stärka kopplingen mellan centralort och omgivande tätorter behöver kollektivtrafikförbindelserna förbättras.

Kommunen ska verka för ett väl utbyggt region- och stadsbussnät; dels på landsbygden i de utpekade utvecklingsorterna, men även i centralorten enligt strukturbild Landskrona. Staden ska planera bebyggelse i kollektivtrafikhärlägen. Det ska ske ett fortsatt nära trepartssamarbete mellan staden, bussoperatören och Skånetrafiken.

Landskrona bör fortsatt bevaka utvecklingen av elektrifieringen och utvecklingen av autonom kollektivtrafik.

PRINCIPER

Staden ska verka för att ha en fortsatt positiv utveckling av antalet kollektivtrafikresor.

Genom ett fortsatt gott trepartssamarbete mellan staden, Skånetrafiken och ansvarig trafikoperatör ska staden arbeta för fler och attraktivare tåg- och bussavgångar, särskilt i rusningstrafik.

Tänk - Hela resan. Genom trepartssamarbetet ska vägen till och från, samt på hållplatser och stationer, utvecklas vidare till att bli ännu mer tillgängliga för alla samt att det finns goda möjligheter för tex cykel och pendlarparkering.

Staden ska verka för ett väl utbyggt linjenät dels på landsbygden och i de utpekade utvecklingsorterna och dels i centralorten enligt strukturbild Landskrona.

Staden ska planera bebyggelse i kollektivtrafikhärlägen.

Staden ska bevaka teknikutvecklingen.

BILTRAFIK

Även om hållbar mobilitet ska premieras har bilen en viktig roll för tillgängligheten i kommunen, inte minst på landsbygden.

Resvaneundersökningen 2018, visar att andelen som reser med bil under fem kilometer har minskat sedan 2007. Landskrona har goda förutsättningar för att ännu fler resor ska genomföras med hållbara transportmedel.

Bilism bidrar till negativa effekter på miljön och hälsa. Likaså är biltrafik mer ytkrävande än andra trafikslag. Stora delar av staden är byggd och dimensionerad under en tid då bilen var central för trafikplaneringen, med följd att gatorna idag är överdimensionerade. Detta ger möjlighet till att omfördela ytor till hållbara transportmedel i stadsrummet.

Biltrafiken ställer krav på stora ytor för parkering eftersom en bil i genomsnitt står parkerad cirka 95 % av tiden. I takt som fler väljer att resa hållbart frigörs ytor i staden som kan utvecklas med större stadskvaliteter för kommunens invånare.



Principer och strategier

Det övergripande målet är att så många resor som möjligt ska ske med andra färdmedel än bil. Detta ska ske genom att verka för en attraktivare gång- och cykelmiljö samt genom förbättrade möjligheter att nyttja kollektivtrafik.

Framförallt bör de korta bilresorna minska liksom biltrafiken runt kommunens skolor och i andra känsliga miljöer. Detta är i linje med det långsiktiga arbetet med säkra skolvägar, där fler föräldrar uppmuntras att låta barnen gå och cykla till skolan.

Det kommer dock även fortsatt finnas resor där bilen av olika anledningar är det enda valet och därför behöver biltrafiken styras så att dess negativa påverkan på andra kvaliteter minimeras.

Biltrafiken ska i enlighet med Översiktsplanen i första hand styras till huvudvägnätet medan fotgängare och cyklister ska prioriteras framför bilen i det övriga vägnätet. Om biltrafiken minskar frigörs kapacitet på

vägnätet som kan skapa bättre framkomlighet för tex. godstransporter och kollektivtrafik.

Kommunen kan även arbeta för att skapa goda förutsättningar för användning av fossilfria bränslen och elfordon. Genom att uppmuntra fastighetsägare och exploatörer kan de genomföra åtgärder som minskar

bilbehovet. Så att ytor som idag eller i planeringsfasen är dedikerat till parkering kan frigöras för andra ändamål.

Fyrstegsprincipen kan tillämpas vid planering av parkering. Stadens parkeringsplan (antagen av TSN 2016-04-20) trycker på vikten av effektiv markutnyttjande såsom p-hus eller mobilitetshus, strategisk lokalisering och attraktiv gestaltning. Det ska samtidigt finnas möjligheter för parkering centralt för att skapa förutsättningar för en levande stadskärna. Det är även viktigt att användningen av

bilparkering effektiviseras genom samnyttjande mellan olika användare. Samtidigt som stadskärnan ska vara tillgänglig och nåbar för bilburna, har parkeringsavgifter reglerats efter zonindelning vilket i de centrumnära stadsdelarna främjar mer hållbara transportmedel.

PRINCIPER

Biltrafiken ska i första hand styras till huvudvägnätet.

Mobilitetsinsatser för minskat bilberoende ska planeras tidigt i planprocessen i samråd med exploatörer alt. föras en dialog med fastighetsägare om åtgärder som kan minska behovet av p-platser.

Arbetet med parkeringsplatser ska ske med sikte på parkeringsplanens uppsatta mål.

Effektivisera markutnyttjande genom p-hus eller mobilitetshus, strategisk lokalisering och effektivisera samutnyttjandet, i enlighet med parkeringsplanen - antagen 2016.

Understödja teknikutvecklingen med fossilfria bränslen och elfordon.

GODSTRAFIK

Gods- och varuleveranser är en förutsättning för att stora delar av samhället ska fungera. Samtidigt innebär de utmaningar i stadsmiljön i form av otrygghet och konflikter med andra trafikslag, buller och lokala luftföroreningar.

Landskrona har precis som andra städer behov av att planera för varuförsörjning till butiker och andra verksamheter men är också hemvist för flera stora verksamheter som genererar mycket transporter, till exempel hamnen och logistikcentret vid E6. Förutsättningarna för båda dessa behov behöver beaktas i trafikplaneringen.

Kommunen spelar också en viktig roll som inköpare av transporter för den egna verksamheten och vad gäller de interna flödena av gods till kommunens olika verksamheter.



Principer och strategier

Goda förutsättningar för en fungerande godstrafik behöver säkerställas i alla planer och infrastrukturprojekt. Samtidigt måste godstrafiken ske med hänsyn till miljö, trygghet och trafiksäkerhet. Med genomtänkt utformning av infrastrukturen kan tillgängligheten för godstrafiken säkerställas samtidigt som trafiksäkerheten tillgodoses, till exempel genom att behovet för tunga fordon att backa minskar. Tung trafik utan målpunkt i kommunens tätorter ska i möjligaste mån styras till det övergripande statliga vägnätet. Detta kan göras både genom reglering och utformning av vägnätet.

Idag är det inte tillåtet att framföra fordon som är längre än 12 meter i centrum och på de mest centrala gatorna är motorfordonstrafik förbjuden med undantag för leveranser under vissa tider. Kommunen kommer att arbeta för att säkra att trafikmiljöerna i stadskärnan och i andra känsliga områden är säkra och trygga

för fotgängare och cyklister. Åtgärderna ska göras med hänsyn till distributörer och andra aktörer inom godstransporter. I stadskärnan bör distributionstrafikens tillgänglighet prioriteras i hög grad.

När det gäller kommunens egna transporter ska dessa så långt som möjligt ske med fossilfria fordon såsom lådcyklar eller elfordon. För att minska mängden tung trafik både i stadskärna och runt skolor, kan kommunen utreda möjligheterna för samlastning och mikroterminaler. Detta för att möjliggöra införandet för i första hand kommunens egna flöden, men även

i förlängningen för andra aktörers flöden. Detta bör göras i samverkan med nyckelaktörer såsom stora godsmottagare och speditörer.

När det gäller det övergripande godstrafiksystemet ser Landskrona stad Europaspåret som en möjlighet att säkra tillräcklig kapacitet för godstrafik på järnväg. Vilket innebär en möjlighet att föra över mer gods till järnväg.

PRINCIPER

Förutsättningar för godstrafik ska alltid beaktas tidigt i planprocessen.

Tung trafik utan målpunkt i kommunens tätorter ska i möjligaste mån styras till det övergripande statliga vägnätet.

Det är inte tillåtet att framföra fordon som är längre än 12 meter i centrum och på de mest centrala gatorna är motorfordonstrafik förbjuden. Med undantag för leveranser under vissa tider.

Distributionstrafikens tillgänglighet är som utgångspunkt viktig. Finns möjlighet att skapa effektivare lösningar för denna som stöds av verksamheterna/handeln ska staden medverka till goda lösningar.

Kommunens egna transporter ska samordnas och utföras med fossilfria fordon i möjligaste mån.

Verka för att föra över mer gods till järnväg. Europaspåret kan säkra tillräcklig kapacitet för detta.

DET FORTSATTA ARBETET

Principerna och strategierna i trafikstrategin ska implementeras direkt i kommunens processer, projekt och prioriteringar och vara styrande för arbetet med trafik- och samhällsplanering i kommunen. För att kunna implementera strategierna i praktiken kan det dock finnas behov av andra förändringar eller projekt för att nå målen.

I detta kapitel redovisas exempel på utredningar och nya rutiner som har identifierats under arbetet med trafikstrategin.

Rutiner och arbetssätt

- › Ta fram rutiner för att integrera mobility management i samarbete med exploatörer och fastighetsägare tidigt i planprocessen.
- › Säkerställ att rutinerna för drift och underhåll ligger i linje med prioriteringen av fotgängare och cyklister i gaturummet.
- › Använda strategin som underlag i arbetet med detaljplaner samt stadsmiljöprogram. Strategin ska även vara vägledande i utformningsarbete av stadsrummen för att säkerställa att trafikslagen prioriteras rätt.
- › Fortsätta arbetet med trygghet och se över om det finns fler verktyg som kan användas i arbetet med trafiksystemet och ett levande stadsliv.
- › Fortsättningsvis arbeta med att följa upp rutiner och arbetssätt enligt indikatorer och mål i figur 5.

Utredningar och handlingsplaner

- › På sikt uppdatera parkeringsplanen med tydliga riktlinjer för mobilitetsinsatser för att minska behovet av bilparkering och för att uppmuntra till andra transportmedel som kollektivtrafik och cykel.
- › Ta fram en gångplan.
- › Fortsätta arbete med att bygga ut och förbättra cykelnätet i enlighet med cykelplanen samt uppdatera gällande cykelplan.
- › Genomför kartläggning av skolvägar till alla kommunens grundskolor och genomför åtgärder för att minska lämning och hämtning med bil. Ta fram en plan för skolvägar.
- › Ta fram riktlinjer för tillgänglighetsanpassning i trafiksystemet.
- › Ta fram godstrafikplan.

Mål och indikatorer

Landskrona stad har en rad olika indikatorer gällande trafikstrategin som följs upp regelbundet (se figur 5).

INDIKATOR	MÅL
Utsläpp från kommunens vägtransporter per år, ton koldioxid	Koldioxidutsläpp från kommunens transportarbete ska minska. Kommunala fordon ska drivas med el alternativt biogas.
Resor med stadsbussar	Andelen invånare som åker kollektivt ska öka.
Cykeltrafik	Cykeltrafiken, som mäts med stadens cykelbarometrar, ska öka.
Laddinfrastruktur	Antalet publika laddstolpar i kommunen ska öka.

Figur 5. Indikatorer för uppföljning av trafikstrategin.

KÄLLFÖRTECKNING

Landskrona stad (2015). *Cykelplan*. Hittas på: <https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/trafik-och-hallbart-resande/cykelplan-2015-02-23.pdf>

Landskrona stad (2015). *Folkhälsost strategi 2016-2019*. Hittas på: https://www.landskrona.se/contentassets/119e3b70267b4242b8af54d5475beae4/beslutsversion_folkhalsa_2016_2019.pdf

Landskrona stad (2014). *Fördjupad översiktsplan Landskrona tätort*. Hittas på: https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/fop/fop-planforslag_antagen_140618-web-version.pdf

Landskrona stad (2018). *Fullmäktige plan 2019-2021 med budget 2019*. Hittas på: <https://www.landskrona.se/globalassets/kommun--politik/politik/politik-och-politiker/politiska-prioriteringar/fullmaktigeplan-2019-2021-med-budget-2019.pdf>

Landskrona stad (2012). *Miljöpolicy med lokala miljömål, 2012-2020*. Hittas på: <https://www.landskrona.se/globalassets/kommun--politik/kommun/forfattningssamling-och-styrdokument/styrdokument/klicka-pa-respektive-rubrik-for-att-se-dokumenten/miljo/landskrona-stads-miljopolicy.pdf>

Landskrona stad (2016). *Parkeringsplan*. Hittas på: https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/parkering/parkeringsplan_landskrona_160530.pdf

Landskrona stad (2016). *Översiktsplan 2030*. Hittas på: https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/op/6_op-20160520_ant_samradsredogorelse-och-granskningsutlatande.pdf

Landskrona stad (2014). *Översiktsplan över Landskrona stad, Tematiskt PM – Trygghet*. Hittas på: https://www.landskrona.se/globalassets/invanare/stadsplanering--trafik/op/11_op-20150930-ant-pm-trygghet.pdf

Region Skåne (2017). *Hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Hittas på: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/transportstrategi2050_webbversion.pdf

Region Skåne (2019). *Koncept för supercykelstråk för Skåne*. Hittas på: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/supercykelstrak_rapport_digital.pdf

Region Skåne (2018). *Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029*. Hittas på: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/rti-plan_skane_2018-2029.pdf

Region Skåne (2014) *Resevaneundersökning i Skåne 2013*. Hittas på: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvanor2013skane.pdf

Region Skåne (2019) *Resevaneundersökning i Skåne 2018*. Hittas på: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf

Sveriges kommuner och Landsting och Vägverket (2008). *Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad*. Hittas på: https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/ratt_fart_i_staden.pdf

Sveriges riksdag (2012). *Regionala- och nationella miljömål*. Hittas på: <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/>

Trafikverket (2017). *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029*. Hittas på: <https://trafikverket.ineko.se/se/f%C3%B6rslag-till-nationell-plan-f%C3%B6r-transportsystemet-2018-2029-planen-i-korthet>

Trafikverket (2018). *Fyrstegsprincipen*. Hittas på: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

UNDP (2015). *Agenda 2030*. Hittas på: <https://www.globalamalen.se/>

