



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Innehållsförteckning

- 2. Förord
- 2. Visioner för kommunens trafikplanering
- 3. Trafikplanens omfattning och syfte
- 3. Nulägesanalys
- 4. Tillgänglighet
- 4. Gång- och cykel (GC) trafik
- 6. Skolvägar
- 7. Kollektivtrafik
- 8. Genomfartstrafik
- 9. Biltrafik
- 12. Tung trafik
- 13. Räddning/utryckning
- 13. Buller
- 13. Miljö
- 14. Uppföljning



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Förord

En grundläggande faktor för att Hässleholms kommun även i fortsättningen ska vara attraktiv att bo och verka i är en väl fungerande infrastruktur.

Inom Hässleholms kommun har arbete med trafikplanering och trafiksäkerhetsarbete högsta prioritet. För att minimera antalet olyckstillbud och olyckor krävs inte enbart fysiska åtgärder utan även ändrade attityder.

Tekniska kontoret bedriver kontinuerligt arbete och genomför olika typer av informationsinsatser med syfte att erhålla positiva attitydförändringar som dels förbättrar trafiksäkerheten och dels begränsar trafikens miljöpåverkan inom kommunen. En del i detta arbete bedrivs sedan 2001 som ett MÖTs-samarbetsprojekt med vägverket. Fr.o.m. 2004 har vägverket förädlat MÖTs-konceptet genom att inlemma det i sitt "Hållbart resande" projekt.

Gällande "Trafikplan för Hässleholms tätort" fastställdes i november 1997. Planen omfattar: gång- och cykeltrafik (GC), kollektivtrafik, biltrafik (inkluderat p-platser inom centrum), tung trafik och farligt gods transporter. I planen slås bl.a. fast att "Trafikplanen ska ses över med jämna mellanrum".

Arbetet med att revidera 1997 års Trafikplan påbörjades under februari månad 2003 på uppdrag av Tekniska nämnden. Tekniska nämnden beslutade 2004-03-25 att skicka förslag till Trafikplan på remiss. Av 42 remissinstanser inkom 16 med yttrande.

Ansvarig för arbetet med revideringen av 1997-års Trafikplan har varit Per Nilsson, Tekniska kontoret. Arbetet har bedrivits i samråd med en "brett" sammansatt referensgrupp bestående av representanter från : Tekniska kontoret, Stadsbyggnadskontoret, Barn- och utbildningsförvaltningen, Hesse City, Polisen, Tillgänglighetskonsulten, Miljökontoret, Skånetrafiken, Kommunledningskontoret, Omsorgsförvaltningen, Räddningstjänsten, Transportledet, Bilfrakt, DHL (Danzas).

Visioner för kommunens trafikplanering

Dagens regionala och lokala trafikplanering präglas av två övergripande visioner : "Nollvisionen" och "Visionen om ett miljöanpassat transportsystem". Visionerna som tagits fram på nationell nivå påverkar säkerhets- och miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Då tidsaspekten för förverkligande av visionerna är lång krävs omfattande reformarbete och nya förhållningssätt till trafiksystem och dess användning.

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid kan förhindras, eftersom människor ibland gör misstag. Vägar, gator och fordon måste därför utformas så att misstagen inte leder till döden eller allvarliga personskador. I oktober 1997 beslutade riksdagen att Nollvisionen ska gälla för vägtrafiken i Sverige.

Miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem

Den övergripande tanken i den nationella visionen är att skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem som trafikerar av energisnåla och trafiksäkra fordon som drivs med förnyelsebar energi. Tillgängligheten för människor och gods ska vara god



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

och den framtida infrastrukturen ska vara ytsnål och tätorterna vara mer anpassade att vistats i än att färdas genom.

Inom kommunen utvecklas de nationella ambitionerna i bl.a. trafikplan, trafiksäkerhetsprogram och miljömålsprogram. Där såväl övergripande som särskilda mål för trafiken tas fram.

Trafikplanens omfattning och syfte.

Trafikplanen omfattar hela kommunen och följande trafikslag :

- **Gång- och cykeltrafik**
- **Kollektivtrafik och järnväg**
- **Biltrafik inkl. parkering**
- **Tung trafik och transport av farligt gods**

Hässleholms stad redovisas separat och dess geografiska avgränsning redovisas på medföljande [karta 1-TP05.](#)

Trafikplanens syfte är att lägga fast riktlinjerna för hur de framtida trafiknäten ska se ut för respektive trafikslag och utgöra underlag för infrastrukturåtgärder.

För att hålla *trafikplanen* ajour med samhälls- och trafiksäkerhetsutvecklingen är det nödvändigt att *trafikplanen* ses över kontinuerligt och revideras vid behov.

Nulägesanalys

Hässleholms stad

"Centrumtrafiken" fungerar i dagsläget på ett tillfredställande sätt. Dock finns följande "orosmoment":

- Röingegatan används som "smitväg" av tung trafik.
- Järnvägsgatan är vid vissa tider hårt belastad av bussar, bilar, transportfordon, cyklisterna och gående med köer och incidenter som följd bl.a. vid övergångsstället vid Resecentrum.
- För höga hastigheter på Vankivavägen. Behov av hastighetsdämpande åtgärder. (Ev. kommer korsningen Vankivavägen – Viaduktgatan/Norregatan att byggas om till cirkulationsplats och ev. kommer cirkulationsplats "Grönängsplan" omgestaltas så det blir ett körfält in och ett körfält ut från cirkulationsplatsen).
- För höga hastigheter på Stobyvägen. Behov av hastighetsdämpande åtgärder. När ekonomiska resurser finns kommer trafiksäkerhetsåtgärder att i första hand sättas in på sträckan mellan Viaduktgatan och Esplandgatan.
- Problem med tung trafik på Kristianstadsvägen.
- Problem med trafiksituationen på Tingshusgatan/Lövgatan

Antalet centrala parkeringsplatser upplevs som för få vilket är en sanning med modifikation eftersom det finns gott om lediga platser i p-garagen.

Centrumringen fungerar som p-plats sökled, med anledning härav bör dess påfarter successivt utformas likartat så att bilisten känner igen sig och naturligt väljer denna väg.

Det finns ett relativt väl utbyggt GC-nät i Hässleholm med GC-stråken utmed bilnätets huvudgator som ryggraden (t.ex. längs Hovdalavägen/Vankivavägen, Viaduktgatan, Kringelvägen och Stobyvägen/Stobygatan.)



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Garnisonsområdet (innanför stängslet)

Områdets huvudidé :

Garnisonsområdet genomkorsas av en huvudväg. Öster om vägen finns den största delen av verksamheter som har någon typ av omgivningspåverkan och väster om vägen finns både "lättare verksamheter" som inte har någon större påverkan på omgivningen (t.ex. kontor restaurang, utbildning och liknande) och bostäder. Öst- västliga kopplingar finns genom GC-vägar och grönstråk.

Hjortar och stängsel behålls med syfte att tydliggöra områdets identitet. In- och utpassager sker över färister, liknande de som idag finns vid huvudentrén.

Områdets centrala del är ett kärnområde för de kulturhistoriska värdena och omges av en buffert som sätter dessa värden i ett sammanhang. Garnisonsområdets gröna och lummiga karaktär är en viktig del av identiteten.

Området trafikförsörjs österifrån från Hovdalavägen och västerifrån från Finja.

Genomfartstrafik

- Trafiken till och från Hässleholm fungerar i stort sätt bra med förbifarterna RV 21 och RV 23.
- Höga hastigheter kombinerat med stor trafikmängd, med stor andel tung trafik, gör att genomfartstrafiken genom orter belägna utmed starkt trafikerade vägar såsom V 117,(Emmaljunga, Vittsjö, Bjärnum), V 24 (Röke, Hörja), V 21 (Tyringe) är ett mycket stort problem för dessa orter.

Generellt

- Bristande hänsyn och respekt för hastighetsbegränsningar
- Alltför höga hastigheter inne i samhällen, vid skolor och övergångsställen.
- Dålig efterlevnad av bilbältesanvändning.
- Dålig efterlevnad av noll visionen gällande droger och alkohol i trafiken.

Arbete pågår gällande attitydförändringar vilket är oerhört viktigt för att kunna nå resultat.

Tillgänglighet

Målsättningen är att göra kommunen så tillgängligt som möjligt för alla. Planering och projektering sker i samråd med kommunens tillgänglighetsrådgivare. Aktuella tillgänglighetsfrågor behandlas i respektive trafikslag. Nämnas bör att inventeringarna som gjorts 2003 (inre miljön) och 2004 (yttre miljön) gällande enkelt avhjälpna hinder kommer att ligga till grund för tillgänglighetsarbetet.

Gång och cykel (GC) trafik

Mål

- **Att GC-trafiken ska bli säkrare.**
- **Att göra cykling populärare och attraktivare .**
- **Att erbjuda ett sammanhängande lättillgängligt GC-nät som underlättar för "cykel arbetspendling" (även till kollektivhållplatser).**
- **Att erbjuda säker skolväg.**
- **Att erbjuda dels säker "centrumcykling" och dels säker cykling mellan kommunens orter.**
- **Att erbjuda säkra cykelstråk för rekreation och naturupplevelser.**



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

- **Att genom dels fysiska åtgärder och dels beteendepåverkan/ attitydförändring öka tillgänglighet och säkerhet, särskilt för skolbarn, äldre och handikappade.**
- **Att öka cykelhjälmsanvändningen**

Vägvisning/skyltning

Ett väl fungerande GC-nät behöver informativ och bra vägvisning/skyltning som gör det enkelt att orientera sig.

Belysning

Huvud GC-stråk ska vara belysta och utsatta korsningspunkter förses med "förstärkt belysning".

Vid behov av prioritering bör GC-belysning väljas framför gatubelysning.

Cykelparkering

Det är viktigt att det i planeringsarbetet ges samma status för cykelparkering som för bilparkering. Högsta prioritet har Resecentrum (östra sidan).

Korsningar med bilnätet

För att undvika olyckor vid GC-överfarter bör bilarnas in- och utfarter i cirkulationsplatser utformas enfältiga.

Standard

I normalfallet byggs GC-vägar enligt följande: bredd 2,5 m, asfaltbeläggning, dubbelriktad trafik, belysning.

För att höja statusen och komforten på GC-vägarna ska GC-vägarnas gatuanslutningar vara fria från kanter. Detta åstadkoms antingen med försänkt kantsten (0 cm visning) eller med asfaltanslutning till befintlig gatuhöjd.

Tillgänglighet

Målsättningen är att göra stadens/ortens centrum så tillgängligt som möjligt för alla. Planering och projektering sker i samråd med kommunens tillgänglighetsrådgivare.

Gångbanor

Att tillsammans med tillgänglighetsrådgivaren, polisen, företrädare för stadens/ortens köpmän medverka till att skyltutsättning på gångbanor sker enligt gällande föreskrifter.

Renhållning

GC-huvudstråket har högre prioritet än bilvägarna vid snöröjning.

Objektprioritering exklusive Hässleholms stad

Följande GC-objekt prioriteras gällande utbyggnad av kommunala projekt:

- GC-väg i Sösdala vid Torggatan mellan Långgatan och Föreningsgatan.
- GC-väg i Tormestorp mellan Lindvägen och Sandbacksvägen
- GC-väg i Vankiva mellan "dagis" och Malavägen.
- GC-väg i Vittsjö, nivåhöjning för att undvika översvämningar samt belysning av GC-vägen mellan Gåsadammen och Gässlingen.
- GC-väg i Vittsjö mellan Brantliden och Pilvägen.
- GC-väg i Vinslöv mellan Knutsgatan och Tegvägen.
- Kombinerad häst- och GC-tunnel under järnvägen vid Norre Ljung i Vinslöv.

Följande GC-objekt prioriteras gällande utbyggnad av vägverksprojekt:

- GC-väg mellan Hästveda – Luhrsjön



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

- GC-väg mellan Bjärnum – Vittsjö
- GC-väg genom Hörja
- GC-väg genom Mala
- GC-väg mellan Sösdala och Norra Mellby
- GC-väg i Vittsjö mellan Vittsjö och Havraljunga

Följande gäller för Hässleholms stad

I dagsläget finns de långa sammanhängande cykelstråken huvudsakligen utmed bilnätets huvudstråk. Dessa stråk bildar huvudstommen i det befintliga GC-nätet.

Samlokaliseringen med bilnätet innebär att GC-nätet kan dra fördel av bilnätets genhet och tydlighet. Nackdelar är trafiksäkerhetsproblem i gatukorsningar och på vägvagnsnitt med många utfarter.

Befintligt GC-nät redovisas på [karta 2-TP05](#).

Prioriterade befintliga centrum huvud GC-stråk är:

Stråken prioriteras avseende komfort, underhåll och snöröjning.

- Vankivavägen
- Finjagatan – Viaduktgatan
- Björkviken - Sjöröd - Hovdalavägen
- Tormestorp (Norra Byvägen) - Södra Kringelvägen
- Röingegatan
- Norra Kringelvägen
- Stobyvägen – Stobygatan

Objektprioritering gällande Hässleholms stad

Följande GC-objekt prioriteras gällande utbyggnad:

- Bygga till "Kärråkrabron" (gamla Norre Port) med en GC-bro (Norra Kringelvägens korsning med järnvägen).
- Uppfräschning (och om möjligt breddning) av gångtunneln under järnvägen mellan Tingshusgatan och Drottninggatan
- GC-bro över Stobyvägen vid övergångsstället väster om korsningen med Belevägen.
- GC-väg utmed Norregatan mellan Vankivavägen och T4-skolan.
- GC-förbindelse till Paradiset genom bro som hängs på östra delen av järnvägsbron över Kristianstadsvägen

Skolvägar

Mål :

Att öka säkerheten på skolvägar och runt skolor.

I arbetet med säkra skolvägar försöker vi så långt som möjligt att utgå från barnens behov. Det kan konstateras att vid de flesta av kommunens skolor behövs smärre fysiska åtgärder för att höja trafiksäkerheten. Dock handlar trafiksäkerhetsarbetet i lika hög grad om att förändra attityder som att vidta fysiska åtgärder. Inom "Hållbart Resande" (f.d. MÖTs-projektet) arbetar kommunen och Vägverket tillsammans med bl.a. attitydfrågor. I detta arbete har skolorna ett stort ansvar bl.a. genom kontinuerligt attitydförändringsarbete, trafikundervisning och olika tema kvällar.

Kollektivtrafik

Mål



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

- **Att utifrån kommunens särskilda kvaliteter skapa så goda förutsättningar som möjligt för kollektivtrafiken så att fler väljer kollektivtrafiken framför bilen.**

Resor och arbetspendling

Det är angeläget att behovet av cykelparkeringar som underlättar arbetspendling med kollektivtrafik tillgodoses, bl.a. krävs översyn och åtgärder vid Resecentrum i Hässleholm. Kommunen ska aktivt arbeta för bättre bussförbindelser med tätorterna och landsbygden samt för fler tågstoppsställen, tätare tågtrafik och utökning av tågtrafikeringen inom kommunen, tågförbindelser med Malmö senare än kl. 21.00 samt att buss- och tågtidtabellerna synkroniseras.

Buss

Arbetet kommer att bedrivas enligt intentionerna i inventering och åtgärdsplanen "FramFörBuss (Hässleholm) daterad mars 2001.

Tillgänglighetsanpassning

Skånetrafiken och kommunen arbetar tillsammans med tillgänglighetsanpassning av busshållplatser enligt fastställd plan. Arbetet bedrivs i takt som beviljade ekonomiska ramar tillåter.

Turistbusstrafik

I samråd med Skånes Bussbranschförening ta fram förslag till lämpliga centrala av- och påstigningsplatser gällande turistbusstrafik.

Följande gäller för Hässleholms stad

Gator inom Hässleholms centrum där busstrafik inte är tillåten är:

Gågatorna:

- Första Avenyen, delen mellan Frykholmogatan och Östergatan.
- Frykholmogatan, delen mellan Första Avenyen och Tingshusgatan.

Gårdsgatorna:

- Vattugatan, delen mellan Första och Andra Avenyen.
- Tingshusgatan (öster om Frykholmogatan) och Lövgatan. Denna sträcka kommer på sikt att byggas om för att förstärka "gårdsgatukaraktären" (jmf. Vattugatan).

Skånetrafikens stadstrafik är en viktig del för hässleholmarnas tillgänglighet till de olika målpunkterna. Stadstrafikens linjesträckning gällande stads- och regionaltrafiken redovisas på karta [3-TP05](#).

Hösten 2004 startade stadstrafiken, på kommunens uppdrag, linjetrafik till Garnisonsområdet (f.d. P2).

Järnväg

Hässleholm är en av Skånes viktigaste järnvägsknutpunkter och har ett unikt läge med tre genomkorsande järnvägar. Trots den höga andelen orter i anslutning till järnväg är det **endast tre samhällen i kommunen som har tågstopp**. Ytterligare tågstopp är nödvändiga för att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle såväl ekologiskt, socialt som ekonomiskt. I kombination med säkra vägar, är järnvägen en del av ett system som syftar till optimala och hållbara transportsystem i stad och på landsbygd. Järnvägen är, till skillnad från vägarna, en punktstruktur som bara är tillgänglig vid stationerna och därför är även busstrafiken, och till viss del kompletterande biltrafik, nödvändig på landsbygden. Detta ställer höga krav på samordning i kollektivtrafikplaneringen, god tillgång på pendlarparkeringar och väl genomtänkt framtida bebyggelseplanering.



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Södra Stambanan är Södra Sveriges viktigaste nordsydstråk för både gods och persontrafik. Stråket binder samman Hässleholm med både Stockholm och Malmö/Köpenhamn. Södra Stambanan är, tillsammans med Skånebanan och Blekinge kustbana, en av förutsättningarna för en positiv regional utveckling i hela nordöstra Skåne.

Blekinge kustbana/Skånebanan är ett interregionalt stråk med både gods- och persontrafik. Stråket binder samman Hässleholm med både Blekinge och Helsingborg och möjliggör interregional pendling. Den planerade elektrifieringen österut i Blekinge och ökad kapacitet på sträckan Hässleholm-Helsingborg (enligt RTI-planen, 2004-2015) är därför viktig för Hässleholms kommun såväl som för hela norra Skåne.

Markarydsbanan kan utvecklas till en viktig genande länk från Hässleholm till Halmstad/Göteborg både för gods och passagerare. Banan kan också bli viktig i ett regionalt perspektiv då det idag inte finns några direkta kopplingar för persontrafik till Halmstad/Göteborg för Blekinge och den nordöstra delen av Skåne. Persontrafik på banan med tågstopp i orter som Bjärnum och Vittsjö stödjer utvecklingen av transportkvalitet, miljö, regional tillväxt och balans.

Kommunen verkar för en utbyggnad av Södra stambanan och Markarydsbanan och att samhällen i kommunen som ligger i anslutning till järnvägen, återfår järnvägsanslutning. I första etappen gäller detta Sösdala, Hästveda, Vittsjö och Bjärnum. I en andra etapp beräknas också Tormestorp, Ballingslöv och Emmaljunga få tågstopp. Tågstoppen utformas för samordning och god tillgänglighet för olika trafikslag med goda möjligheter för cykel-, buss-, och bilanslutningar.

Följande anläggningar för regional kollektivtrafik bedöms som viktiga att byggas ut: GC-tunnel under järnvägen i Tyringe och Sösdala. Förbättra tillgängligheten till tåg- perrongerna på Resecentrum i Hässleholm genom att med trappor "öppna upp" gångtunneln under Järnvägsgatan/ spårområdet för att direkt kunna komma upp på perrongerna.

Genomfartstrafik

Mål :

- **Att verka för goda väg kommunikationer inom och utanför kommunen samt att genomfartstrafik genom kommunens orter minimeras.**

Kommunen arbetar aktivt tillsammans med bl.a. Vägverket för uppnå ovan nämnda mål.

Väg 21 är det stora östväst-stråket i norra Skåne med viktiga kopplingar till både Helsingborg och Blekinge. Då vägen är en mellankommunal fråga påverkar dess standard kommunerna som vägen går igenom, även om problemen inte ligger i den egna kommunen. Därför är det viktigt för Hässleholms kommunikationer att det sker en tidigareläggning av etappen Klippan - Hyllstofta tillsammans med de i RTI-planen föreslagna trafiksäkerhetsåtgärderna som berör vägen i Klippan, Åstorp och Perstorp. Det är av stor vikt att sträckan Kristianstad-Hässleholm (med stora pendlingsströmmar) rustas upp med bl.a. nya anslutningar till Önnestad och Vinslöv. Går allt som planerat kommer sträckan mellan Vanneberga korset (vid Vinslöv) och Önnestad att byggas ut till 2+1 väg någon gång under 2006/2007.



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Väg 23/13 har kopplingar söderut mot både Malmö och Ystad och via väg 117 mot E4. Leden är ett centralt nordsyd-stråk i södra Sverige inte minst för godstrafiken. Norrut ansluter leden också mot Växjöområdet och vidare mot Stockholm. Genom kopplingen till väg 19 får vägen en strategisk roll för Hässleholm och hela nordöstra Skåne. Leden har sträckvis låg standard med stora trafikmängder och tillhör de 100 mest olycksdrabbade avsnitten i Sverige. Framkomligheten genom Höörs tätort och mellan Ringsjöarna är mycket låg. **Väg 23/13 har mycket stor betydelse för Hässleholms kommun** i och med att den är den viktigaste väglänken till Malmö/Lund/Köpenhamnsområdet. Det finns därför starka skäl till en snabb utbyggnad för ökad kapacitet och höjd säkerhet. Inom kommunen behövs punktvisa insatser som breddning av bron över järnvägen mellan trafikplatserna Läreda och Röingekorset.

Väg 119, Hässleholm - Broby - Lönsboda, med stor lokal betydelse för pendling och godstransporter, har sträckvis låg standard. Särskilt behöver beaktas att sträckan mellan Skrea och Broby behöver rustas upp och breddas.

Väg 117 är dels en viktig transportled norrut med mycket tung trafik dels en pendlingsled mellan Hässleholm och Markaryd. Vägens koppling mellan vägarna E4 via 23/13 och Ystad medför stor volym transittrafik med hög andel tung trafik samtidigt som vägens standard är låg. Det är därför angeläget med en upprustning av leden. Vägverket planerar att genomföra omgestaltning av genomfarten i Bjärnum under 2006/2007. Omgestaltningen innebär att boendemiljön förbättras bl.a. genom trafiksäkrare miljö och att hastigheten sänks.

Biltrafik

Mål

- **Att Hässleholms kommun ska vara ännu lättillgängligare och trafiksäkrare.**
- **Att gatunätet utformas i enlighet med Nollvisionens intentioner.**

Trafikmiljön utformas på sätt som verkar för hög säkerhet genom att:

Minska antalet konfliktpunkter mellan gående/cyklister och bilar enligt följande:

- 30 km/tim där det finns risker för kollision mellan gående/cyklister och bilar
- 50 km/tim där det finns risk för sidokollision mellan bilar eller mellan bil och fasta hinder
- 70 km/tim där det finns risk för frontalkollision mellan bilar eller mellan bil och fasta hinder

Minimera antalet tomtutfarer på huvudgator. Detta gäller speciellt gator som:

- har en skyltad hastighetsbegränsning på 70 km/tim eller högre
- fungerar som genomfarts- eller matargata
- har en trafikmängd överstigande 5 000 fordon/dygn

Bullerskydd utförs på avsnitt där den ekvivalenta trafikbuller dygnsnivån överstiger de mål som anges i miljömålsprogrammet. I första hand gäller detta när den ekvivalenta ljudnivån utomhus överstiger 65 dBA i befintlig bebyggelse.

30-zoner i bostadsområden

Hastighetsbegränsning innebärande max 30 km/tim införs inom lämpliga bostadsområden.

Anledningen till införande av 30-zoner är att i första hand undvika och i andra hand minska konsekvenserna av en kollision mellan bilar och oskyddade trafikanter. På torr asfalt är bromssträckan 13 m vid 30 km/tim och 27 m vid 50-km/tim.



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

För att tydliggöra och uppmärksamma hastighetsbegränsningen är målsättningen att det vid varje infart till bostadsområdet anläggs en s.k. "30-port" (kan jämföras med en "tätortsport"). Det är viktigt att detta arbete sker i samförstånd med boende inom respektive bostadsområde.

Beteende/attityder

Genom kontinuerlig återkommande informationsinsatser medverka till attitydförändring som främjar samspel, hastighetsanpassning och regelefterlevnad.

Objektprioritering exklusive Hässleholms stad

- Ballingslöv, Trehösgatan, vändplats m.m.
- Bjärnum, hastighetsdämpning Slättarödsvägen
- Hästveda, hastighetsdämpning Karlavägen och Östra Järnvägsgatan
- Tormestorp, hastighetsdämpning Norra Byvägen
- Tyringe, hastighetsdämpning Ametistvägen och Stenbocksgatan
- Vinslöv, hastighetsdämpning Furutorpsgatan, Ringvägen och Vanneberga skola
- Vinslöv, Boarpsvägen vid Klockaregården
- Vittsjö, hastighetsdämpning Kyrkogatan och Waldaus väg

Följande gäller för Hässleholms stad

Huvudvägnätet

Nätet består av "fyra ringar" (redovisade på [karta 4 A-TP05](#)):

- **Yttre ringen**, bestående av riksvägarna 21 och 23
- **Mellan ringen**, bestående av S och N Kringelvägen, Hovdala och Vankivavägen
- **Inre ringen**, bestående av delar av gatorna : Viaduktgatan, Röingegatan, Åkaregatan, Kristianstadsvägen och Vankivavägen
- **Centrumringen**, bestående av delar av gatorna : Andra Avenyen, Skolgatan, Röingegatan, Viaduktgatan och Järnvägsgatan.

Vägarna 1902 (Hovdalavägen – Vankivavägen), 1901 (Helsingborgsvägen – Kristianstadsvägen) och 119 (Stobyvägen) förbinder de olika ringarna med varandra och är samtidigt viktiga infartsvägar till centrum.

Speciella kvaliteter som är viktiga för stadskärnan och som tryggas för framtiden

Gågatorna:

- Första Avenyen, delen mellan Frykholmshuset och Östergatan.
- Frykholmshuset, delen mellan Första Avenyen och Tingshusgatan.

Gårdsgatorna:

- Vattugatan, delen mellan Första och Andra Avenyen.
- Tingshusgatan (öster om Frykholmshuset) och Lövgatan. Denna sträcka kommer på sikt att byggas om för att förstärka "gårdsgatukaraktären".
- Tredje Avenyen, delen Hantverkargatan – Magasinsgatan, Järnvägsgatan – Frykholmshuset, Vallgatan – Kyrkgatan.

Trädplanteringar:

- Bevara och vid behov förnya trädplanteringar i centrums gatumiljö.

Objektprioritering

Ur trafikteknisk synpunkt prioriteras följande åtgärder i det befintliga gaturummet.

Ombyggnad av följande gatukorsningar till cirkulationsplats:



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

- Vankivavägen - Viaduktgatan/Norregatan (ett alternativ till cirkulationsplats är att byta bef. trafiksignal från mitten på 70-talet)
- Stobyvägen - Belevägen
- Kristianstadsvägen - Norra/Södra Kringelvägen
- Norra Kringelvägen - Industrigatan

Ombyggnad av gatukorsningarna :

- Andra Avenyen - Åkaregatan (korsande GC-väg)
- Andra Avenyen - Skolgatan (korsande GC-väg)
- Första Avenyen - Skolgatan (korsande GC-väg)
- Röingegatan - Värpatorparens väg (korsande GC-väg)

Miljöanpassning av infarterna :

- Hovdalavägen - Vankivavägen (väg 1902)
- Stobyvägen (väg 119)

Det övergripande gatunätet redovisas på karta [4 B-TP05](#).

Parkering

Tillgången till centrumnära parkeringsplatser för besökande ska prioriteras före annan typ av parkering.

Ambitionen är att via informativ och tydlig skyltning (bl.a. genom Centrumringen) begränsa söktrafiken efter p-platser.

Att via aktiv p-övervakning ombesörja så att parkeringen i centrum fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Centrumparkeringen ska prioriteras enligt följande:

1. Besöksparkering för affärskunder, turister, kulturbesökare m.m.
2. Boendeparkering för boende i centrum.
3. Arbetsparkering för de som arbetar i centrum.

I dagsläget finns ca 1000 st utomhusparkeringsplatser (varav 600 st är avgiftsbelagda) och 250 st avgiftsbelagda p-platser i p-garage som kan användas av "centrumbesökare". Inom centrumområdet finns även 35 handikapp p-platser och 4 motorcykel p-platser. Aktuella parkeringsförhållanden redovisas på [karta 5-TP05](#).

Tung trafik

Med tung trafik menas här fordon som är tyngre än 3,5 ton. I begreppet ingår således alla typer av lastbilar (t.ex. långväga godstransporter, godstransporter i centrum, grus- och byggtransporter), renhållningsfordon och bussar.

Mål

- **Den tunga trafiken ska ges god tillgänglighet att från det övergripande vägnätet komma till stadens/ortens verksamhetsområden.**
- **Ingen tung trafik, undantaget bussar, renhållningsfordon, bygg- och varutransporter med målpunkter i stadens/ortens centrum, ska trafikera centrum.**
- **Den nödvändiga tunga "centrumtrafiken" ska ges så god tillgänglighet som möjligt utifrån gällande bestämmelser och förutsättningar.**



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Följande gäller för Hässleholms stad

Att via aktiv p-övervakning ombesörja så att lastzonerna i centrum respekteras på ett tillfredsställande sätt.

För att uppnå målet att få bort icke nödvändig tung trafik i centrum sker samarbete med bl.a. polisen, vägverket, företrädare för åkeribranschen och "Hessle City".

Lämpliga vägar för tunga transporter och transport av farligt gods.

Helsingborgsvägen (väg 1901): delen trafikplats Finja – Utfarten och trafikplats Röinge – Södra Kringelvägen.

Hovdalavägen (väg 1902): delen Södra Kringelvägen – Garnisonsvägen

Vankivavägen (väg 1902): delen Norra Kringelvägen – trafikplats Vankiva

Södra Kringelvägen.

Norra Kringelvägen: delen Industrigatan – Stobyvägen

Industrigatan: delen Norra Kringelvägen – Rv 23

Belevägen: delen Industrigatan – Stobyvägen

Stobyvägen: delen trafikplats Stoby Belevägen

Skenvägen.

Förbud mot genomfart med lastbil vars totalvikt överstiger 3,5 ton

N Kringelvägen: delen Stobyvägen – Belevägen och delen Skytteliden – Industrigatan.

Kristianstadsvägen: delen S Kringelvägen – Vankivavägen (väg 1902)

Vankivavägen (väg 1902)/Hovdalavägen (väg 1902): delen Rv 23 (Sandåkra) - Rv 21(Vankiva)

Röingegatan: delen Esplanadgatan– Stobygatan

Uppställningsplatser för tunga fordon och för transporter av farligt gods.

Möjlighet till rubricerad uppställning föreslås anordnas på Låreda Industriområde.

Förbud mot transport av farligt gods

Se områdesredovisning på [karta 6-TP05](#)

Hela kommunen

Vägport under 4,5 m höjd:

Tredje Avenyen under järnvägen 4,0 m

Österåsgatan under väg 1901 3,8 m

Järnvägsgatan (Vinslöv) under järnvägen 3,4 m

Nilla Pihlblads väg (Tormestorp) under järnvägen 2,9 m

N Kringelvägen under järnvägen 2,6 m

Lämpliga leder för genomfartstrafik

Rv 21

Rv 21 – Rv 23

Rv 24 – Rv 21 – Rv 23

Vägar rekommenderade för transport av farligt gods

Rv 21

Rv 23

Rv 24

Väg 117

Väg 119



TRAFIKPLAN ANTAGEN AV TEKNISKA NÄMNDEN 050519

Uppställningsplatser för rast och dygnsvila

Norra Mellby rastplats (Rv 23)
Hästveda grillen (Rv 23)
Stoby knutpunkt (Rv 21, Rv 23)

Räddning/utryckning

Nära samarbete med Räddningstjänsten för att efter rådande omständigheter uppnå bästa tänkbara resultat gällande utryckningsfordons insatstider.

Buller

Målsättningen är att inom givna ekonomiska resurser medverka till att bullerstörningar minimeras. I första hand gäller detta vid fastigheter där den ekvivalenta utomhus ljudnivån överstiger 65 dB(A) frifältsvärde vid fasaden. Ett sätt att förbättra ljudnivån inomhus för berörda fastigheter är att byta till fönster med speciell bullerdämpande ruta.

På [karta 7-TP05](#) redovisas de områden inom Hässleholms stad där den ekvivalenta utomhus ljudnivån överstiger 65 dBA frifältsvärde vid fasaden

Ekvivalent ljudnivå = Medelljudnivå under en given tidsperiod, för trafikbuller oftast ett dygn.

Frifältsvärde = Bullernivå utan inverkan av ljudreflexer från den egna byggnaden.

Kommunens målsättning gällande trafikbullernivåer vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av bostadsbebyggelse är: 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad, 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad, 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid, 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus. Dessa riktvärden antogs av riksdagen 1997-03-20.

Miljö

Kommunens Miljömålsprogram (fastställt 2005) ligger till grund för hanteringen av miljörelaterade frågor.

Uppföljning

För att på bästa sätt kunna leva upp till Trafikplanens intentioner kommer Tekniska kontoret att kontinuerligt följa upp aktuellt "trafikläge" genom bl.a. trafikräkning, hastighetsmätning, enkäter/intervjuer, samråd med berörda parter (t.ex. Vägverket och polisen), olycksstatistik och utvärdering av genomförda åtgärder.