



► **STRATEGI**

PROGRAM

PLAN

POLICY

RIKTLINJER

REGLER



TRAFIKSTRATEGI HÖGANÄS KOMMUN



HÖGANÄS
KOMMUN

Fastställd av: Kommunfullmäktige

Datum: 2022-12-15

För revidering ansvarar: Samhällsbyggnadsförvaltningen

För eventuell uppföljning och tidplan ansvarar: Samhällsbyggnadsförvaltningen

Dokumentet gäller för: Höganäs kommun

Dokumentet gäller till och med: Inget slutdatum

Illustration på framsidan: Gunilla Sandebert



SAMMANFATTNING

Denna trafikstrategi pekar ut inriktningen för det framtida trafiksystemet med fokus på hållbara transporter. Trafikstrategin är baserad på visionens strategiområden samt bygger vidare på översiktsplanens planeringsriktlinjer för trafik. Utgångspunkten är att skapa förutsättningar för ett hållbart, attraktivt och funktionellt transportsystem. Trafikstrategin innehåller en strategisk huvudinriktning som utgör grunden för åtta strategiområden. Nedan listas de fyra övergripande principer som utgör huvudinriktningen samt trafikstrategins åtta strategiområden.

Strategisk huvudinriktning

Gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras
Goda förutsättningar för kombinerad mobilitet
Bebyggelse och transportsystem integreras
Ett tillgängligt och jämlikt trafiksystem

Strategiområden

Hållbart resande
Gång
Cykel
Kollektivtrafik
Biltrafik
Parkering
Godstransporter
Förnybara drivmedel





INNEHÅLL

Sammanfattning.....	3
Innehåll.....	4
Trafikstrategins utgångspunkter.....	5
Dagens förutsättningar.....	6
Vision 2025.....	9
Översiktsplan 2035.....	11
Tidigare ställningstaganden.....	13
Strategisk huvudinriktning.....	15
Ett tillgängligt och jämlikt trafiksystem.....	16
Strategiområden.....	17
Det fortsatta arbetet.....	25

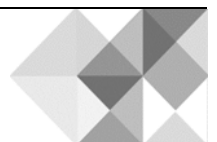




TRAFIKSTRATEGINS UTGÅNGSPUNKTER

Samhällsbyggnadsförvaltningen har av kommunstyrelsen fått i uppdrag att fram en trafikstrategi för Höganäs kommun. Uppdraget inkluderar även en trafikplan med en tillkommande åtgärdsplan. Det övergripande syftet med denna trafikstrategi är att peka ut inriktningen för det framtida trafiksystemet med fokus på hållbara transporter. Den stödjer på så sätt kommunens ambitioner om att växa och förtätas utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Denna trafikstrategi grundar sig i visionens strategiområden samt bygger vidare på översiktsplanens planeringsriktlinjer avseende trafik. Trafikstrategin kopplar även till övergripande mål i miljöprogrammet och planen för tillgänglighet och delaktighet.

Trafikstrategin innehåller en huvudinriktning som utgörs av fyra övergripande principer. Dessa principer bidrar sammantaget till en vidareutveckling av transportsystemet vilket anses vara nödvändigt för att kommunen ska uppnå uppsatta mål kopplat till trafiksystemet. Den strategiska huvudinriktningen är basen för mer konkreta strategiområden som bygger vidare på principerna i huvudinriktningen. Kommunens ställningstagande avseende det framtida transportsystemet tydliggörs genom en konkretisering av åtta strategiområden.





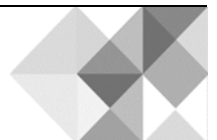
DAGENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Höganäs kommun präglas av småskalighet, med en levande landsbygd som har stora kulturmiljövärden. Kommunen består av fem serviceorter, Höganäs, Lerberget, Viken, Nyhamnsläge och Jonstorp. Serviceorterna har olika karaktärer och geografiska förutsättningar. Höganäs tätort är huvudorten och det är även kommunens största tätort. Kommunens läge med närhet till Helsingborg och Ängelholm skapar bra förutsättningar för arbetspendling. Detta gör att Höganäs är en attraktiv boendekommun med en hög andel arbetspendlare som bland annat arbetar i Helsingborg. Höganäs har även ett levande näringsliv och under sommarhalvåret tillkommer det stora mängder turister som besöker många av de sevärdheter som finns i kommunen.

Hög befolkningstillväxt och hög andel bilresor

Kommunen genomgår en hög befolkningstillväxt och hade i slutet på år 2021 en befolkningstäthet på cirka 27 500 invånare. Befolkningstillväxten är framför allt kopplat till kommunens serviceorter. Översiktsplan 2035 anger att kommunen har som mål att växa till 32 400 invånare till år 2035. Den största andelen av den beräknade befolkningstillväxten i närtid beräknas ske i Höganäs och Viken. Befolkningstillväxten i dessa tätorter sker både i form av förtätning samt genom utbyggnad av nya bostadsområden i strategiskt utpekade områden. Utöver detta kommer det arbetas fram planer för bebyggelse även i de andra serviceorterna.

Under 2018 utförde Region Skåne en omfattande resvaneundersökning där även Höganäs ingick. I resvaneundersökningen var andelen bilresor högre i Höganäs än genomsnittet i regionen. I Höganäs gjordes 68% av resorna med bil i jämförelse med genomsnittet i regionen där andelen var 53%. Samtidigt var andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik lägre i Höganäs än genomsnittet i regionen. I Höganäs gjordes 30% av resorna med gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med genomsnittet i regionen där andelen var 46%. En bidragande orsak till den höga andelen bilresor är den höga andelen invånare bosatta på landsbygden.





Utvecklingspotential för cykel- och kollektivtrafikförbindelser mellan tätorter

Cykelförbindelserna mellan tätorterna varierar i kvalitet och det finns utvecklingspotential längs vissa delsträckor. Detta blir framför allt synligt under sommarhalvåret då kommunen gästar en stor mängd turister och då väderförhållandena gynnar resandet med cykel. Den varierande kvaliteten har en negativ påverkan på trafiksäkerheten för cyklister. Bättre cykelförbindelser längs sträckorna gör att infrastrukturen blir mer heltäckande vilket även har en positiv påverkan på tillgängligheten i kommunen.

Kollektivtrafikförbindelserna mellan tätorterna varierar i kvalitet avseende trafikering samt turtäthet. Förbindelserna mellan en del tätorter består av flera byten som tillsammans med långa väntetider bidrar till långa restider på relativt korta avstånd. Detta kombinerat med gles turtäthet både i rusningstrafik samt övriga tider gör att det saknas incitament för resande med kollektivtrafik längs sträckorna. Detta är negativt ur ett hållbarhetsperspektiv då kollektivtrafik är det enskilt viktigaste färdmedlet för att bryta ett bilberoende.

Bra kollektivtrafikförbindelser mellan Höganäs tätort och Helsingborgs stad

Sträckan mellan Höganäs tätort och Helsingborgs stad trafikeras av två busslinjer som har relativt hög turtäthet. Busslinjerna har olika fokus varav den ena är en snabbusslinje mellan Höganäs tätort och Helsingborgs stad. Den andra linjen trafikeras även Viken och är på så sätt anpassad till resenärer som bor mellan tätorterna Höganäs och Helsingborg. Den höga turtätheten i kombination med den heltäckande trafikeringen gör att linjerna tillsammans skapar goda förutsättningar för resande med kollektivtrafik längs sträckan. Då en stor del av den framtida befolkningstillväxten planeras att ske i tätorterna Höganäs och Viken är det nödvändigt för kommunens fortsatta utveckling att sträckan har fortsatt goda kollektivtrafikförbindelser.

Saknas stadstrafik i Höganäs tätort

Höganäs tätort saknar i dagsläget stadstrafik vilket har en negativ påverkan på tillgängligheten i tätorten. Avsaknaden av stadstrafik i tätorten blir alltmer synlig i takt med att staden växer. I nuläget trafikeras tätorten av en upphandlad linje som framför allt har som syfte att täcka upp för färdtjänsten. Avsaknaden av stadstrafik i





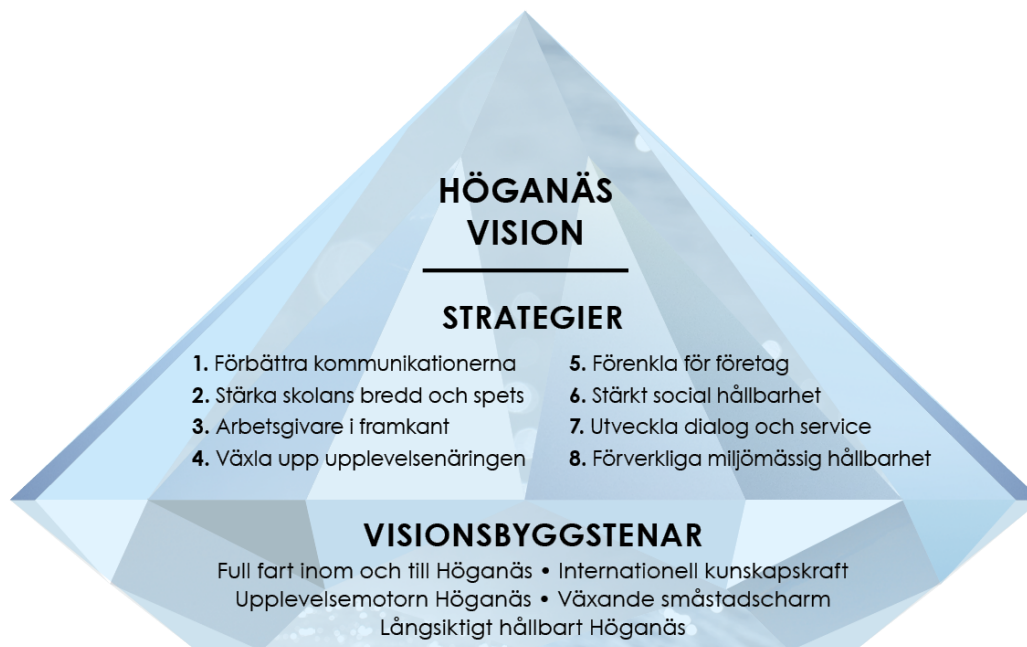
tätorten gör att en del stadsdelar saknar kollektivtrafikförbindelser till hållplatser och stationer som trafikeras av regionbusslinjer. Detta bidrar till att avstånden blir för stora och kollektivtrafiken blir otillgänglig för boende i dessa stadsdelar.





VISION 2025

I Vision 2025 för Höganäs kommun beskrivs den strategiska inriktningen för kommunens utveckling. Visionen innehåller fyra strategiområden som är direkt kopplade till områden relevanta för trafikstrategin. Vision 2025 är uppbyggd utifrån ett antal visionsbyggstenar som pekar ut kommunens strategiska viljeinriktning. Visionsbyggstenarna specificeras ytterligare via en uppdelning i underordnade ämnesspecifika strategiområden. Strategiområdena i visionen är indelade i kategorier och pekar ut inriktningen för kommunens framtida utvecklingsfokus. Huvudinriktningen i trafikstrategin är baserad på visionens strategiområden.



Förbättra kommunikationerna

”Driv, samarbeta och arbeta för att få till stånd utbyggnad av fysisk och digital infrastruktur i kommunala, regionala och nationella sammanhang.”





Förverkliga miljömässig hållbarhet

”Integrera miljömässig hållbarhet i alla processer och verksamheter. Tydliggör och ta hänsyn till miljökonsekvenser av våra beslut.”

Stärkt social hållbarhet

”Utveckla levande livsmiljöer för att möta olika behov och skeenden i livet. Utöka möjligheterna till möten mellan människor. Erbjud alla samma möjligheter att bidra, som att vara med i samhällsgemenskapen.”

Växla upp upplevelsenäringen

”Skapa förutsättningar att utveckla nya besöksattraktioner ihop med näringen och vässa de besöksattraktioner som redan finns. Arbeta tillsammans med företag och föreningar för att stärka upplevelseutbudet och destinationen Höganäs/Kullabygden. Stärk stadskärnan till en livligare upplevelse- och handelsplats. Utveckla utbudet av kultur-, sport och rekreativsmöjligheter.”

Ett hållbarhetsfokus

De utpekade strategiområdena i vision 2025 diskuterar en utveckling som är helhetsorienterad. Strategiområdena diskuterar vikten av en vidareutveckling av infrastrukturen i kombination med en utveckling som präglas av miljömässig och social hållbarhet. Sammantaget pekar visionens strategiområden mot ett trafiksystem som har utgångspunkt i ett hållbarhetsperspektiv. Även upplevelsenäringen som är ett strategiområde i visionen har en koppling till trafik med anledning till turistnäringens behov av ett välutvecklat trafiksystem.





ÖVERSIKTSPLAN 2035

I översiktsplan 2035 beskrivs kommunens planeringsinriktning för det framtida trafiksystemet. Inriktningen för trafik består av fyra planeringsriktlinjer som är vägledande i planeringen. Trafikstrategin bygger vidare på översiktsplanens planeringsriktlinjer. Översiktsplanens framtidsvision för transportsystemet konkretiseras genom fyra planeringsriktlinjer som beskrivs nedan.

Planera med avstånd som möjliggör och inspirerar till rörelse i vardagen

”Andelen bilresor kortare än 5 km ska minska, och det upplevs naturligt och attraktivt att gå eller cykla kortare sträckor. Vid lokalisering av ny bebyggelse ska placering med närhet till busshållplats, skola och annan service prioriteras.”

Prioritera ny bebyggelse i kollektivtrafiken nära lägen med goda kopplingar för gång och cykel

”Komplettering av ny bebyggelse, såväl service som bostäder, ska lokaliseras till befintliga kollektivtrafikstråk. Det stärker utvecklingen av kollektivtrafiken genom att öka resandeunderlaget och stimulerar samtidigt utvecklingen av service i dessa lägen.”

Planera med ett hela-resan perspektiv genom att skapa effektiva resekedjor och utveckla transportnoder

”Genom att skapa effektiva resekedjor och utveckla knutpunkter för rationella byten mellan trafikslag. Med bra pendlarparkeringar för både bil och cykel ges även de som bor mer perifert möjligheten att resa kollektivt en del av resan. Underlätta även för samåkning i anslutning till knutpunkter. Förbättra möjligheten att nå tåg och flyg via kollektivtrafik.”

Utveckla systemet av gång- och cykelvägar inom och mellan orterna

”Cykelvägnätet ska vara sammanhängande och kopplat till knutpunkter för kollektivtrafik. Det ska ha god framkomlighet och tillgänglighet till lokala målpunkter till orterna, lätt att ta sig mellan orterna och att på cykel nå ut till natur- och rekreationsområden. Trygga, snabba och gena cykelvägar gör cykeln till ett alternativ till bilen. Det ska vara gent, säkert och tryggt att röra sig till fots.”

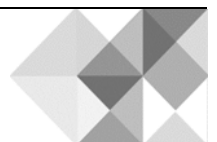
Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik

Översiktsplanens planeringsinriktningar har sammantaget utgångspunkt i ett trafiksystem som är centrerat kring gång, cykel och kollektivtrafik. För att skapa rätt





förutsättningar i ett tidigt skede diskuterar översiktsplanen behovet av att planera utifrån ett helhetsperspektiv. Det innebär att ny bebyggelse planeras utifrån trafiksystemets förutsättningar där kollektivtrafikhäna lägen i anslutning till gång- och cykelförbindelser prioriteras. Även en vidareutveckling av transportnoder diskuteras som en lösning för att fler invånare ska ha möjlighet att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel.





TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Utgångspunkten i det här avsnittet är tre övergripande målområden relevanta för trafikstrategin med anledning till deras koppling till transportsystemet. Målområdena är kategoriskt uppdelade och är utpekade i kommunspecifika övergripande dokument såsom miljöprogrammet och planen för tillgänglighet och delaktighet. De är även utpekade regionala och nationella utvecklingsplaner. Målområdena är av stor betydelse för utvecklingen av transportsystemet i kommunen och är därför relevanta för de strategiområden som presenteras i ett senare avsnitt.

Minskade utsläpp av växthusgaser

Höganäs kommun har ett årligt utsläpp av växthusgaser motsvarande 60 000 ton (exklusive tung industri). Ungefär 1/3 av utsläppen genereras från inrikes transporter vilket anses vara en hög andel. Kommunen har stora utmaningar framför sig i detta område då den stora befolkningstillväxten bidrar till en ökad trafik. Ett av målen i miljöprogrammet är därför kopplat till minskade utsläpp av växthusgaser.

Kommunen har som målsättning att minska utsläppen med 25% per invånare och per år fram till 2025. Utöver detta finns det nationella mål som är relevanta för trafikstrategin. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären för att därefter uppnå negativa utsläpp. Till det långsiktiga målet finns etappmål, bland annat kring utsläppen från inrikes transporter som ska minska med 70% mellan 2010 och 2030.

Större andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresenärer

Ett av kommunens övergripande mål kopplat till trafikområdet är kring färdmedelsfördelning. Kommunen har i sitt miljöprogram antagit ett mål för färdmedelsfördelning som innebär att 35% av den totala mängden resenärer i Höganäs reser med gång, cykel och kollektivtrafik till år 2025. Även region Skåne har i sin strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 angett ett mål för färdmedelsfördelning i regionen. I region Skånes strategi anges ett mål som innebär att 48% av den totala mängden resenärer i Skåne reser med gång, cykel och kollektivtrafik till år 2030. Utifrån den nuvarande färdmedelsfördelningen kan det konstateras att det krävs en del arbete för att miljöprogrammets övergripande mål ska förverkligas.





Ökad tillgänglighet för alla

I planen för tillgänglighet och delaktighet diskuteras vikten av att inkludera ett tillgänglighetsperspektiv i planeringen. Tillgänglighet är ett brett arbetsfält och inkluderar rörelseförmåga, syn, hörsel, orienteringsförmåga och möjligheten att tolka information. Sammantaget innebär de antagna målen ett utgångsläge som inkluderar alla människors behov. I den övergripande planeringen innebär det att infrastrukturen behöver vara anpassad för att förstärka de positiva aspekterna av varje trafikslag.





STRATEGISK HUVUDINRIKTNING

I det här avsnittet presenteras de principer som utgör trafikstrategins huvudinriktning. Den strategiska huvudinriktningen består av fyra övergripande principer som har utgångspunkt i vision 2025. Huvudinriktningen bygger vidare på översiktsplan 2025 och kopplar även till övergripande mål samt planeringsinriktningar presenterade i miljöprogrammet och planen för tillgänglighet och delaktighet. Huvudinriktningen utgör grunden för de åtta strategiområden som presenteras i nästa avsnitt.

Gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras

Goda förutsättningar för kombinerad mobilitet

Bebyggelse och transportsystem integreras

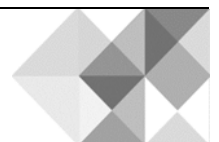
Ett tillgängligt och jämlikt trafiksystem

Gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras

Framtidens transportsystem bör utformas utifrån ett hållbarhetsperspektiv med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik. En prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik bidrar till en ökad andel resenärer med hållbara färdmedel. De hållbara färdmedlen kan prioriteras både genom en vidareutveckling av infrastrukturen samt genom mobility managementsatsningar. För bästa effekt bör båda dessa satsningar kombineras.

Goda förutsättningar för kombinerad mobilitet

Den höga andelen pendlare i kommunen förutsätter att det finns goda möjligheter att kombinera mellan olika färdslag. Kombinerad mobilitet gynnas bland annat av bra parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser och stationer. För bästa effekt bör det finnas tillräckligt med både cykel- och bilparkeringar i anslutning till hållplatser och stationer med många på- och avstigande. Utöver detta bör det finnas tillgängliga gång- och cykelförbindelser till hållplatser och stationer. Större satsningar bör även göras för att utveckla viktiga knutpunkter med utgångspunkt i riktlinjerna ovan.





Bebyggelse och transportsystem integreras

Kopplingen mellan bebyggelse och transportsystem är en viktig aspekt som kan bidra till att fler reser med gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att placera ny bebyggelse i anslutning till kollektivtrafikanslutningar ges fler invånare möjlighet att resa med kollektivtrafik. Tätare bebyggelse bör framför allt placeras intill stombusslinjer med goda förutsättningar för arbetspendling. Planeringen bör även ta hänsyn till att skapa korta avstånd mellan bostäder, arbetsplatser och service. Detta kombinerat med bra kopplingar för gång och cykel skapar bättre möjligheter för invånare och besökare att resa med gång, cykel och kollektivtrafik.

Ett tillgängligt och jämlikt trafiksystem

Utgångspunkten för ett tillgängligt och jämlikt trafiksystem är ett transportsystem som tillgodoser olika behov i samhället. Trafiksystemet bör planeras med medvetenhet om den variation som finns i befolkningen. För att helheten ska fungera behöver därför olika perspektiv inkluderas i planeringen. Detta eftersom tillgänglighet bygger på en helhet som inkluderar övergripande planeringsförutsättningar, tillgången till och användbarheten av trafikslag, resvägar och information samt utformning av hinderfria utemiljöer och kollektivtrafik.





STRATEGIOMRÅDEN

De åtta strategiområden som är utpekade i det här avsnittet bygger sammantaget vidare på principerna i den strategiska huvudinriktningen som presenterades i förra avsnittet. Strategiområdena är dessutom framtagna med hänsyn till kommunens övergripande mål. Det innebär att de är baserade på inriktningar som bidrar till att uppnå kommunens övergripande mål avseende trafik. Varje strategiområde består av en eller flera strategiska inriktningar som specificerar kommunens ställningstagande i det specifika området.

HÅLLBART RESANDE

Hållbart resande har två dimensioner och inkluderar mobility management samt hållbar planering. Mobility management eller beteendepåverkan har som mål att bidra till ändrade resvanor. Syftet är att få fler människor att resa med hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Mobility management anses vara en viktig del i arbetet med att ställa om trafiken och skapa ett minskat bilberoende. Mobility management har bäst effekt när de olika beteendepåverkansåtgärderna kombineras med tät bebyggelse och bra förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

Mobility management

För att minska på transporternas negativa miljöpåverkan behöver kommunens övergripande planering inkludera ett hållbart resandeperspektiv. Mobility management innefattar arbete med information, kommunikation, samarbete och marknadsföring i syfte att bidra till ändrade resvanor. I praktiken innebär det att sprida kunskap om hållbara färd sätt. Det kan göras genom specifika projekt där ett antal individer får möjlighet att testa nya färd sätt. Förhoppningen är att de medverkande sedan skapar nya vanor och därmed minskar på andelen resande med bil. Mobility management kan inkluderas i diverse samhällsbyggnadsprocesser såsom exploateringsprojekt eller utformas i isolerade projekt där det anses kunna bidra till ändrade resvanor. Med utgångspunkt i kommunens miljömål avseende transportsystemet behöver Höganäs aktivt arbeta med beteendepåverkan. Detta speciellt i de tätorter där det finns goda förutsättningar för resande med gång, cykel och kollektivtrafik.





Hållbar planering

Hållbar planering kopplat till trafikområdet är en dimension av hållbart resande som innebär att stads- och trafikplanering tillsammans stödjer resande med hållbara färdstätt. Utgångspunkten är att ny bebyggelse i form av bostäder och verksamheter placeras i områden som inte medför ett ökat resbehov. Planeringen bör snarare utgå från att skapa förutsättningar för ett minskat resbehov. Detta kan exempelvis ske genom förtätning i kombination med en vidareutveckling av infrastrukturen för oskyddade trafikanter samt en utveckling av kollektivtrafiknätet.

GÅNG

Gångtrafik är framför allt kopplat till kortare resor och till skillnad från andra trafikslag är alla resenärer fotgängare i något skede av resan. Detta förutsätter att fotgängare prioriteras och att planeringen inkluderar viktiga tillgänglighetsaspekter. Gångförbindelser behöver hålla hög standard i tätbebyggda områden. Samtidigt är kopplingen till kollektivtrafik och service viktiga aspekter att inkludera i planeringen för att helheten ska bli bra.

Gångförbindelser i tätorter

I tätbebyggda områden behöver infrastrukturen vara tillgänglighetsanpassad och hålla hög standard. Detta eftersom det tenderar att finnas större motiv för människor att röra sig till fots i tätbebyggda miljöer. De korta avstånden till kollektivtrafik och service gör det möjligt för fler att gå till vardagsaktiviteter. Planeringen bör utgå från viktiga tillgänglighetsaspekter och utveckla gångstråk som uppfyller kraven för trafiksäkerhet. Infrastruktur som är anpassad utefter fotgängares behov kan bidra till att skapa mer rörelse i stadsmiljön.

Gångförbindelser till kollektivtrafik

Bra gångförbindelser till kollektivtrafik bidrar till att göra kollektivtrafik mer attraktiv samtidigt som den tillgängliggörs för fler resenärer. Det är därför av vikt att utveckla välutformade och trygga gångstråk mellan bostadsområden och kollektivtrafikhållplatser och stationer. Utöver detta behöver det finnas gena och välutformade gångstråk mellan service och kollektivtrafik. Att synliggöra hållplatser och stationer genom goda gångförbindelser skapar incitament för resande med kollektivtrafik samtidigt som upplevelsen kring resan förstärks.





Gångförbindelser till service

I Höganäs är en stor andel av serviceverksamheterna samlade i kommunens serviceorter där även merparten av befolkningstillväxten sker. En god infrastruktur för fotgängare mellan bostäder och dessa servicefunktioner är en förutsättning för vidareutveckling av servicen i dessa orter. Gångförbindelser bör framför allt vara gena och ha som syfte att tillgängliggöra platser kopplade till viktiga serviceverksamheter. De bör även vara tillgänglighetsanpassade och hålla en hög standard. En god tillgänglighet till serviceverksamheter för fotgängare ökar både möjligheten för näringslivet att utvecklas samtidigt som det bidrar till en högre levnadsstandard för invånare.

CYKEL

Cykeln som färdmedel har stora möjligheter att utvecklas och locka en större andel trafikanter. Användningen av elcyklar bidrar både till en ökad bekvämlighet och gör det möjligt för cyklister att resa längre sträckor på kortare tid. För att cykeln ska kunna bli ett attraktivt val i Höganäs behöver infrastrukturen vara anpassad för cyklister. I praktiken innebär det att det finns gena och välutformade cykelförbindelser i tätorter där det finns mer konflikter med andra trafikslag. Samtidigt behöver det finnas bra kopplingar både mellan tätorter i kommunen samt till tätorter i kringliggande kommuner. Tillgång till välutvecklade förbindelser i tätbebyggda områden skapar bättre möjligheter för invånare att cykla till vardagsaktiviteter. Samtidigt skapar bra kopplingar mellan tätorter bättre förutsättningar för arbetspendling och cykelturism i kommunen.

Cykelförbindelser i tätorter

I tätbebyggda områden är det nödvändigt att cykelförbindelserna är utformade utefter cyklisters behov. På så sätt skapas det bättre möjligheter för invånare och besökare att cykla till arbetsplatser, kollektivtrafik och service. Detta kan bidra till att öka andelen cyklister som använder cykeln som sitt primära färdmedel samtidigt som det möjliggör för fler att kombinera cykeln med andra färdmedel såsom kollektivtrafik. Välutformade cykelförbindelser i tätorter kan även bidra till att hålla andelen biltrafik på en rimlig nivå under sommarhalvåret när andelen turister är som högst. I tätorter bör det därför finnas gena och välutformade kopplingar för cykel till viktiga turistdestinationer såsom badplatser.





Cykelförbindelser mellan tätorter i kommunen

Det framtida cykelnätet bör präglas av funktionsinriktade och attraktiva kopplingar för cykel mellan tätorter i kommunen. Med anledning till bilvägarnas funktion och hastighetsreglering behöver dessa kopplingar vara välutformade och upplevas som trygga. Bra kopplingar för cykel är en förutsättning för att fler pendlare ska lockas till att använda cykeln som sitt primära färdmedel. Attraktiva förbindelser mellan tätorter skapar samtidigt även bättre förutsättningar för kombinerad mobilitet och gynnar även besöksnäringen.

Cykelförbindelser till tätorter i kringliggande kommuner

Välutformade och gena kopplingar för cykel till kringliggande kommuner är viktig för utvecklingen av Höganäs som pendlingskommun. Arbetspendling med cykel över längre sträckor blir alltmer vanlig med anledning till den ökade användningen av elcyklar. Samtidigt är detta främst möjligt i områden där cykelförbindelserna är välutvecklade. Välutformade cykelförbindelser till tätorter i kringliggande kommuner ökar också möjligheten till att locka fler cykelturister under sommarhalvåret.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken i Höganäs präglas av regionbusslinjer som kopplar ihop olika tätorter. Regionbusslinjerna har både förbindelser till tätorter i kommunen samt till tätorter i andra närliggande kommuner. Den enskilt viktigaste kopplingen ur ett resandeperspektiv är kopplingen mellan Höganäs stad och Helsingborgs stad. Linjerna som trafikerar dessa tätorter räknas med anledning av den höga turtätheten som kommunens stombusslinjer. Resenärerna består till stor del av arbetspendlare samtidigt som förbindelserna är viktiga i andra avseenden. Framtidens kollektivtrafik behöver utvecklas även med hänsyn till turistsektorns ökade behov av bra kollektivtrafikförbindelser.

Kollektivtrafikförbindelser mellan tätorter

Bra kopplingar med kollektivtrafik mellan tätorter i kommunen skapar förutsättningar för fler invånare att resa med kollektivtrafik. Gles turtäthet kombinerat med flera byten under samma resa gör att en del av regionbusslinjerna i kommunen inte har möjlighet att konkurrera med bilen. Utöver detta påverkar avsaknaden av tidtabell under vissa tider på dygnet tillgängligheten för de resenärer som inte har möjlighet att resa med andra trafikslag. För att det ska finnas incitament för resenärer att resa med kollektivtrafik mellan tätorter behöver linjerna ha gena





sträckningar. Utöver detta bör det finnas tydliga kopplingar med få byten mellan destinationer. Linjerna behöver även ha hög turtäthet, speciellt under rusningstrafik samtidigt som det behöver finnas förbindelser under resten av dygnet.

Kollektivtrafik som är anpassat till arbetspendling

Höganäs är en utpendlingskommun och är därför beroende av goda kopplingar med kollektivtrafik till närliggande kommuner. Kopplingen till Helsingborg är viktig för utvecklingen i kommunen då en stor andel av den totala mängden arbetspendlare arbetar där. Linjerna som trafikerar sträckan behöver därför ha hög turtäthet under rusningstrafik. Samtidigt behöver det tas hänsyn till fritidsresor utanför rusningstrafik. Även förbindelserna mellan de övriga tätorterna behöver ha hög turtäthet för att tillgodose det ökade resebehovet i kommunen. Behovet av hög turtäthet utanför rusningstrafik mellan tätorterna synliggörs framför allt under sommarhalvåret. Detta med anledning till att en stor del av de som arbetar inom besöksnäringen arbetar sena kvällar, varav många saknar tillgång till bil.

Stadstrafik i Höganäs tätort

Höganäs tätort saknar trots den höga befolkningstillväxten, stadstrafik i tätorten. Avsaknaden av stadstrafik skapar ett ökat bilberoende samtidigt som den har en negativ påverkan på den sociala hållbarheten. Behovet av stadstrafik ökar då tätorten växer i storlek både genom förtätning och tillväxt genom nya bostadsområden. Kommunen arbetar även med att stärka handeln i stadskärnan för att på så sätt skapa en levande stad. Detta förutsätter att invånare kan ta sig från olika delar av tätorten till stadskärnan utan att det skapas långa bilköer som försämrar framkomligheten. Utöver detta behöver arbetspendlare kunna resa från bostadsområden till någon av stationerna. Dessa faktorer kombinerat synliggör behovet av stadstrafik i Höganäs tätort.





BILTRAFIK

Mängden biltrafik i kommunen varierar beroende på årstid och är starkt kopplat till den stora inströmningen av turister under sommarhalvåret. Det innebär att det på flera platser i kommunen uppkommer stora trängselproblem under sommarhalvåret. Samtidigt är andelen bilresor högre i Höganäs än genomsnittet i regionen. För att det ska finnas rätt förutsättningar för det framtida transportsystemet behöver bilinfrastrukturen planeras utifrån ett helhetsperspektiv. I praktiken innebär det att det finns viss acceptans för biltrafik på landsbygden samtidigt som invånare i tätbebyggda områden uppmuntras till att välja andra färdmedel.

Begränsat med biltrafik i centrala delar av tätorter

Infrastrukturen i framtidens städer behöver vara anpassad till gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som det tas hänsyn till transporternas miljöpåverkan på boendemiljöer. Därför är det nödvändigt att hålla biltrafiken på en rimlig nivå i tätbebyggda områden. Det innebär framför allt en minskning av andelen bilresor i områden där det finns goda möjligheter för resande med gång, cykel och kollektivtrafik. En minskning av biltrafik i centrala delar av tätorter innebär både en minskning av genomfartstrafik samt en minskning av gjorda resor med bil per boende eller besökare i tätorten.

PARKERING

Den framtida parkeringsinfrastrukturen bör anpassas utifrån platsspecifika förutsättningar med utgångspunkt i ett helhetsperspektiv. För att detta ska vara möjligt behöver det finnas goda parkeringsmöjligheter både för cykel och bil. Det innebär framför allt att cykel- och bilparkeringar anläggs där de behövs som mest. Samtidigt behöver det finnas lättillgängliga pendelparkeringar i anslutning till hållplatser och stationer.

Rätt typ av parkering på rätt plats

För att trafiksystemet ska fungera behöver det finnas rätt typ av parkering på rätt plats. Det innebär framför allt att parkeringsinfrastrukturen är anpassad utifrån platsspecifika förutsättningar. Välutformade cykelparkeringar bör byggas i områden som har goda förutsättningar för resande med cykel. Samma princip gäller för större ytor för bilparkering som bör anläggas i anslutning till områden som planeras utifrån ett bilperspektiv.





Välutformade pendelparkeringar

Pendelparkeringar möjliggör för invånare som bor perifert att åka med kollektivtrafik under en del av resan. Pendelparkeringar skapar därmed en ökad flexibilitet för olika trafikslag och ger resenärer större valmöjligheter. Eftersom Höganäs är en utpendlingskommun är det viktigt att det finns välutformade pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafikförbindelser. Det bör finnas tillgång till både cykel- och bilparkeringar av hög kvalitet. Cykelparkeringar bör framför allt vara väderskyddade, speciellt vid hållplatser där parkeringarna nyttjas i högre grad.

GODSTRANSPORTER

Höganäs har som ambition att bidra till att godstransporter sker effektivt och miljövänligt. För att detta ska vara möjligt behöver infrastrukturen vara uppbyggd utifrån ett helhetsperspektiv där godstransporter är en del av helheten. Det innebär att även påverkan på livsmiljöer tas i beaktning. Tung trafik är associerad med buller och miljöpåverkan i form av utsläpp av växthusgaser. De negativa aspekterna kopplat till godstransporter behöver minska både genom en god infrastrukturplanering samt en omställning till mer hållbara fordon. Samtidigt behöver godstransporter ha en god framkomlighet för att på så sätt bidra till en utveckling av näringslivet i kommunen.

Tung trafik utanför centrala delar av tätorter

Tung trafik bör om möjligt hållas utanför centrala delar av tätorter där infrastrukturen för gång och cykel prioriteras och där det är tätbebyggt. Detta är både viktigt för städernas utveckling samtidigt som det bidrar till minskade bilköer vilket har en positiv påverkan på trafiken. Godstransporter är framför allt kopplat till tung trafik och bidrar till miljöproblem. Den negativa inverkan på boendemiljöer kan minskas genom att den tunga trafiken leds runt tätorter genom områden där det är glesbebyggt.

FÖRNYBARA DRIVMEDEL

Transporter med fossila bränslen står för närmare 80% av utsläppen av växthusgaser (med undantag för industri som omfattas av utsläppshandel). En utveckling av systemet för förnybara drivmedel bidrar till att minska utsläppen och hjälper kommunen nå övergripande miljömål. Höganäs har idag en relativt välutvecklad laddinfrastruktur med offentliga laddstationer för elfordon. Samtidigt behöver laddinfrastrukturen bli mer heltäckande och även anläggas i anslutning till bostäder





och verksamheter. Utöver laddstationer behöver befintlig gastankstation värnas då den ger de som bor och verkar i kommunen bra möjligheter att använda gasfordon och tanka förnyelsebar biogas. För att driva utvecklingen och underlätta för de som bor och verkar i Höganäs att transportera sig med låg klimatpåverkan bör alternativa drivmedel främjas oavsett sort.

Elfordon och laddstationer

Laddstationer är en viktig del av den framtida infrastrukturen för bil då antalet elbilar beräknas stiga. Hittills har utvecklingen av laddstationer i kommunen varit kopplad till allmänna platser och till viss del verksamhetsytor. Satsningen har framför allt riktats till gruppen destinationsbesökare och arbetspendlare. Även näringsidkare har till viss del varit delaktiga i utvecklingen. Fler elbilar i kombination med en högre förtätningsgrad i centrala Höganäs tätort skapar nya behov. För att fler samhällsgrupper ska ha möjlighet att ha tillgång till elbil behöver det finnas laddstationer även i anslutning till flerbostadshus och verksamheter.





DET FORTSATTA ARBETET

Denna trafikstrategi fokuserar på övergripande frågor kopplat till trafiksystemet och är en första del i arbetet med att skapa en god struktur för framtidens transportsystem i kommunen. Kommunen kommer i nästa skede ta fram en trafikplan med en tillkommande åtgärdsplan för framtidens infrastrukturåtgärder. Trafikplanen kommer utgå från trafikstrategins principer och bidra till prioritering av de transportåtgärder som innefattas i kommunens investeringsplan. Trafikplanen kommer på så sätt bidra till att kommunen arbetar mer strukturerat med sin infrastrukturplanering.

