

# TRAFIKPROGRAM



## för **LANDSKRONA STAD** **2009 - 2013**

Beslutad av tekniska nämnden 2009-01-27

# Innehållsförteckning

<b>1 - ALLMÄNT .....</b>	<b>3</b>
Bakgrund .....	3
Syfte .....	3
Arbetsätt och omfattning .....	3
Huvudstrategier .....	5
<b>2 - RIKTLINJER.....</b>	<b>7</b>
Den fysiska trafikmiljön.....	7
Trafiksäkerhet och trygga trafikmiljöer .....	7
Hastigheter .....	8
Tillgänglighet .....	8
Mobility management .....	9
Information.....	9
Cykel .....	9
Bilens framkomlighet.....	10
Kollektivtrafik .....	10
Skolvägar och skolskjutshållplatser .....	10
Övergångsställen/säkra gångpassager .....	10
Moped.....	11
Vägvisning och företagsskyltning i gatumiljön .....	11
<b>3 – PROGRAM FÖR GENOMFÖRANDE.....</b>	<b>12</b>
Program – Olycksdrabbade platser och trygghetsskapande åtgärder.....	13
Program – Cykel och Moped .....	13
Program – Förbättring av skolvägar och skolskjutshållplatser .....	14
Program - Tillgänglighet .....	14
Program – Parkering.....	14
Program – Kollektivtrafik .....	15
Program – Vägvisning och företagsskyltning .....	15
<b>4 – ÅTGÄRDSPLAN .....</b>	<b>16</b>
Olycksdrabbade platser och trygghetsskapande åtgärder.....	16
Cykelplan 2008 .....	17
Förbättring av skolvägar och skolskjutshållplatser .....	17
Tillgänglighet .....	17

# 1 - ALLMÄNT

## Bakgrund

En bidragande faktor för att en kommun ska uppfattas som attraktiv är en säker, tydlig och tilltalande gatu- och trafikmiljö. Landskrona Stad är inne i en positiv utveckling med inflyttning och med ett centrum på frammarsch och ska värna om de som redan bor här och ska också locka till fortsatt inflyttning.

I Polisområde nordvästra Skånes medborgarundersökningar från 2006, som utförts på uppdrag av rikspolisstyrelsen, är trafiken ett av de högst rankade problemområdena, där mer än hälften av de tillfrågade upplever att trafiken är ett problem. Otrygga trafikmiljöer skapas till exempel genom buskörning, höga hastigheter och smittrafik.

Trafikprogrammet, som är en omarbetad version av LOTTTS (**L**andskrona **O**ffensiv för **T**rafik, **T**rygghet, **T**illgänglighet, **S**äkerhet), innehåller riktlinjer för utvecklingen av trafiken och trafiksystemet och dessa riktlinjer är av strategisk och principiell karaktär. Som ett komplement till riktlinjerna finns det som i trafikprogrammet kallas program. Riktlinjerna anger **vad** kommunen ska jobba med och programmen avser **hur** vi genomför arbetet. Varje plats och företeelse är unik och måste värderas utifrån sina speciella förutsättningar. Trafikmiljön ska vara självinstruerande i så stor utsträckning som möjligt så att trafikanterna på ett naturligt sätt anpassar sitt körsätt och beteende efter platsens krav. Gaturummet ska anpassas till ortens och/eller platsens befintliga miljö. Restriktioner och förbud genom lokala trafikföreskrifter ska undvikas så långt som möjligt.

Vid planering av ny- och ombyggnad ska hänsyn tas till de driftsmässiga konsekvenserna, dock är funktionen styrande och vid behov ska krav kunna ställas på leverantörer av utrustning för drift- och underhåll av trafiksystemet.

## Syfte

Landskrona stads syfte är en strategi och ett program för arbetet med att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem, en mera tillgänglig trafikmiljö samt tryggare och säkrare trafik i det befintliga gatusystemet.

## Arbetsätt och omfattning

Inför första utgåvan av LOTTTS identifierades 20-25 tänkbara arbetsområden och bakgrundsmaterial togs fram. Vissa närliggande områden sammanfördes till större och mer övergripande områden medan andra lades åt sidan för att kunna tas upp vid senare tillfälle. Källor som ligger till grund för behovet av åtgärder är bland annat polisrapporterade olyckor, brev och telefonsamtal, enkäter, erfarenheter från externa aktörer som Vägverket, NTF, VTI och Sveriges Kommuner och Landsting samt forskningsresultat inom trafikområdet.

Istället för att skilja på trafikanten och trafikmiljön skall kommunen arbeta för en helhetslösning där alla aspekter vägs in, i enlighet med fyrstegsprincipen.

I begreppet trafikant avses det arbete som genomförs för att påverka attityder, beteenden, värderingar, kunskaper osv och med begreppet trafikmiljön avses om- och nybyggnader av infrastrukturen. Nytt är framför allt arbetet med att påverka färdmedelsval och det som kallas mobility management. Detta beskrivs också i Landskrona kommuns översiktsplan 2008.

Påverkansåtgärderna omfattar alla invånare i kommunen och de fysiska åtgärderna omfattar det gatu- och vägnät där kommunen är väghållare.

Landskrona kommun ska basera sitt arbete med trafik utifrån fyrstegsprincipen:

### **Fyrstegsprincipens första steg**

åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Resurser ska satsas för att bedriva arbete med inriktning på att påverka attityd och beteende gällande exempelvis färdmedelsval och efterlevnad av trafikregler o.s.v. hos trafikanter. Detta är ett nödvändigt komplement till fysiska åtgärder. Arbetet, som ska vara kontinuerligt, långsiktigt, uthålligt och målinriktat måste ske i dialog med kommunens invånare.

Prioriterade områden är:

- hållbart resande
- hastighetsanpassning
- nykterhet och droger
- användning av bilbälte och bilbarnstolar.

Arbetet bedrivs delvis genom Trafikantforum, vilket bör återskapas, som arbetar inom tre huvudområden:

- *Projekt inriktade på särskilda målgrupper, ämnesområden eller beteenden.*  
Exempel på projekt kan vara kommunikation för att öka medvetenheten om hastighetens betydelse, om användande av bilbälte och bilbarnstolar, alkoholens effekter på trafikanter, dialog med invandrare, information om nya trafikregler och vägmärken.  
Ansvariga ska följa olycksutveckling och trender för att kunna anpassa verksamheten därefter.
- *Långsiktig verksamhet i skolorna.*  
Arbetet inriktas på att ge lärare stöd och hjälp att utveckla arbetet med trafikfrågor på olika nivåer. Det kan t.ex. vara hjälp att få fram studiematerial och återkommande lärarutbildning.
- *Stöd till föreningar, organisationer, skolklasser el. dyl.*  
Stöd kan ges så att egen verksamhet kan bedrivas i organiserad form.

### **Fyrstegsprincipens andra steg**

åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon

Landskrona kommun har idag mycket bra utbyggt GC-nät samt bra kollektivtrafikförsörjning, trots detta väljer väldigt många att köra bil korta sträckor inom staden. Arbeta måste bedrivas för att få över bilister till mer hållbara färdmedel. Inom detta arbete ska kommunen jobba med externa aktörer så som till exempel Vägverket och Hållbar Mobilitet Skåne.

### **Fyrstegsprincipens tredje steg**

utföra begränsade ombyggnadsåtgärder

Detta steg innebär fysiska åtgärder av mindre slag av befintligt gatunät.  
Inom denna kategori omfattas projekt som bedöms placeras inom kategorin Övriga mindre gatuobjekt / Centrumförnyelse i budgetsammanhang.

### **Fyrstegsprincipens fjärde steg**

utföra nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Detta steg omfattar större ombyggnationer samt nyinvesteringar  
Inom denna kategori omfattas projekt som bedöms placeras inom kategorin Gatuobjekt Större i budgetsammanhang.

## Huvudstrategier

Genom att sätta upp tydliga huvudstrategier för den förvaltningsövergripande verksamheten kan vi skapa möjligheter för att uppnå de politiskt uppsatta och förankrade målen inom trafikområdet. För att skapa en övergripande samsyn inom hela Landskrona Stad ska mål och huvudstrategier beslutas av kommunfullmäktige. Strategierna är av övergripande karaktär.

- Upprätta mål som är SMARTA (*Specifika, Mätbara, Ambitiösa, Realistiska och Tidsatta*) för trafikens utveckling, målen är oberoende av politiskt styre
- Styra med mål och resultatkrav
- Skapa ett förvaltningsövergripande trafikforum, även innefattande handikapprådet, för att uppnå samsyn. Detta forum kan även omfatta externa kontakter
- Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande
- Sök efter innovativa sätt att få fler att nyttja kollektivtrafiken regelbundet
- Tydliggöra och kommunicera kommunens ambitioner, mål och ansvar mellan samtliga förvaltningar för medarbetarnas och medborgarnas trafiksäkerhet
- Ställa tydliga krav på tjänsteresor och transporter, upphandlade eller i egen regi, samt följa upp de krav som ställs. Gäller samtliga förvaltningar
- Utveckla dialogen med externa aktörer kring exempelvis hastighet, bältesanvändning, trafiknykterhet och cykelhjälmsanvändning

Landskrona Stads lokala mål för trafiken ska följa riksdagens transportpolitiska mål. Riksdagens mål för transportpolitiken ska enligt riksdagens beslut 1998 säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För Landskrona Stads del har de transportpolitiska delmålen tagits upp som en viktig del i den nya översiktsplanen.

### Det transportpolitiska målet förtydligas i sex delmål:

**Ett tillgängligt transportsystem:** Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

**Hög transportkvalitet:** Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

**Säker trafik:** Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

**God miljö:** Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

**Positiv regional utveckling:** Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

**Ett jämställt vägtransportsystem:** Vägtransportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

## Förklaringar

Vit text som står inom blå markering är direkt hämtad från den trafiksäkerhetsrevision som genomfördes 2008.

## 2 - RIKTLINJER

Riktlinjerna i trafikprogrammet anger vad Landskrona Stad anser vara prioriterade områden inom arbetet med att förbättra trafiksituationen och trafikmiljön.

### Den fysiska trafikmiljön

Landskrona Stad ansvarar för det trafiksystem där staden är väghållare.

*Med anledning av detta vill vi säkerställa att trafiksäkerhet alltid beaktas i den fysiska planeringen vid beslut om bland annat planer, etableringar och bygglov.*

Trafikmiljön påverkar orternas karaktär och hänsyn ska tas till detta vid planering och genomförande fysiska åtgärder. Förändringar i systemet bör inte bidra till att öka trafikens miljöpåverkan. Vid planering av åtgärder ska stråktänkande tillämpas då sammanhängande stråk skapar enhetlighet och tydlighet i trafiksystemet. Åtgärderna ska vara förankrade i dokument som till exempel "Rätt fart i staden", "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST) och "Vägar- och gators utformning" (VGU). Lösningar specifika för Landskrona ska undvikas eftersom det är viktigt att trafikanter känner igen sig. Detta får dock inte hindra att enstaka objekt genomförs som utvecklingsprojekt och då ska platser som är väl lämpade för sådana försök väljas.

#### Metod för arbetet:

- Följa väl underbyggd forskning inom trafikområdet
- Samarbeta med interna och externa aktörer för att hitta bästa åtgärd
- Medborgardialog ska i mesta möjliga mån föregå fysisk åtgärd
- Ta fram en checklista för de trafiksäkerhetsaspekter som den fysiska planeringen ska beakta

### Trafiksäkerhet och trygga trafikmiljöer

Nollvisionen ligger till grund för i stort sett allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Landskrona Stad har ansvar för kommuninvånarnas hälsa och för att förebygga olyckor, vilket kan uppnås genom att prioritera åtgärder på platser och sträckor som är drabbade av olyckor med personskador som följd.

Inom Landskrona Stad är oskyddade trafikanter den största enskilda gruppen som skadas i trafikmiljön. De oskyddade trafikanternas villkor ska även fortsättningsvis ges hög prioritet i trafiksäkerhetsarbetet. Forskning och forskningsresultat är grunden i det arbete som Staden genomför för att höja trafiksäkerheten. Landskrona Stad ska arbeta med påverkansåtgärder så som exempelvis information om användande av bilbälte, cykelhjälm användning och mopedfrågor.

#### Metod för arbetet:

- Landskrona Stad ska införa krav på stödsystem för anpassning av hastigheten i samtliga kommunala fordon och i fordon som utför tjänster åt Staden
- Landskrona Stad ska införa krav på alkoholås i samtliga kommunala fordon och i fordon som utför tjänster åt Staden
- Landskrona Stad ska prioritera insatser för att höja säkerheten genom fysiska åtgärder vid säkring av gångpassager och osäkra övergångsställen, tydliggörande av korsningar, åtgärda olycksdrabbade platser samt dämpa höga hastigheter
- Kommunen ansvarar för att arbete med påverkansåtgärder bedrivs

- GC-tunnlar och sidoområden ska anpassas så att känslan av trygghet ökar
- Belysning ska anpassas så att känslan av trygghet ökar

## Hastigheter

Hastighetens relation till skadegrad för en trafikant finns dokumenterad inom forskningen och den så kallade krockvårdskurvan visar tydligt detta samband.

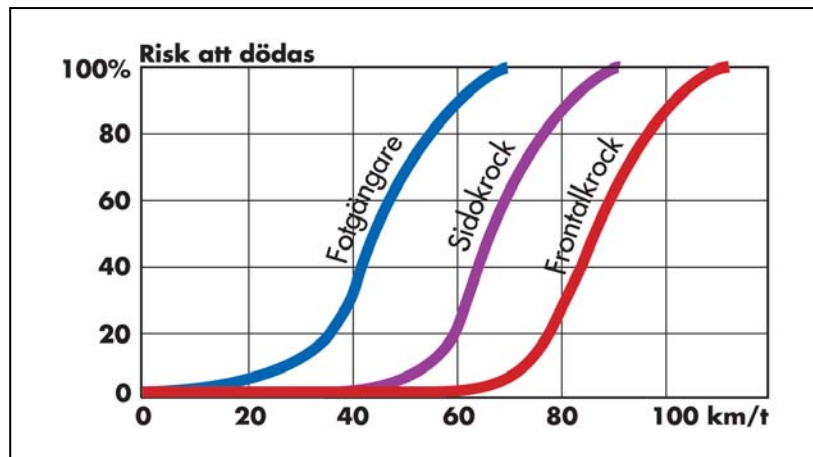


Bild1: Krockvårdskurvan som visar sambandet mellan hastighet och skadegrad

**Landskrona Stad vill anpassa hastighetsnivåerna och utformningen av kommunens gaturum till människans förutsättningar utifrån Nollvisionens synsätt.**

Hastighetsdämpande åtgärder i form av fysiska ombyggnationer eller genom trafikreglering via föreskrifter kan genomföras inom Stadens trafiksystem. Fysiska åtgärder för att sänka hastigheten kan genomföras på gator som i vägnätsklassificeringen tillåter detta. Det är då av största vikt att åtgärderna har stöd i dokument som Rätt Fart I Staden, TRAST och VGU.

Vägverkets nya hastighetssystem ska tillämpas i det kommunala trafiksystemet.

### Metod för arbetet:

- Utforma trafikmiljön så att en känsla av rätt fart på rätt plats uppnås
- Fyrstegsprincipen ligger till grund för beslut om eventuell fysisk åtgärd är nödvändig
- Samarbeta konsekvent med närpolisen för att genomföra hastighetskontroller

## Tillgänglighet

Enligt lag ska Sverige vara tillgängligt för alla senast 2010. Det som avses är att åtgärda enkelt avhjälpna hinder och detta ska Landskrona Stad jobba med aktivt för att alla ska kunna röra sig fritt och säkert i trafikmiljön. Ökad tillgänglighet och ökad orienterbarhet för funktionshindrade är viktiga inslag i Landskrona Stads trafikarbete. En fungerande organisation med gemensam ansvarskänsla för trafiksystemet skapar förutsättningar för detta. Samarbete krävs också mellan olika kommunala verksamheter och externa aktörer. Utpökade stråk i Landskrona Stads tillgänglighetsplan ska åtgärdas i ett första skede. Därefter ska åtgärder efter ännu icke definierade stråk utföras successivt.

### Metod för arbetet:

- Enkelt avhjälpna hinder enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2003:19) är undanröjda senast 2010

- Riktlinjer framtagna av Landskrona Stad ska tillämpas

## Mobility management

Hållbart resande, även kallat mobility management, kräver nya sätt att tänka, planera och utföra resor. Det ställer krav på enskilda, både medarbetare och från allmänheten, att välja alternativ till bilen vid korta resor.

Speciellt gäller det att minska bilåkning korta sträckor och påverka resor som är ständigt återkommande, till exempel resan till och från arbetet. Påverkansåtgärderna kan bedrivas på många olika sätt, bland annat genom dialog med invånarna, utbildning och information.

### Metod för arbetet:

- Landskrona Stad bör samarbeta med externa aktörer så som Vägverket, Hållbar Mobilitet Skåne samt Skånetrafiken för att påverka och förändra val av färdmedel
- Utveckla Stadens egen bilpool

## Information

Information och dialog med allmänheten vid åtgärder är viktig, detta gäller både vid planering och genomförande av om- och nybyggnader. Det är också viktigt att informera om kommande projekt av annat slag än fysiska förändringar som ger effekter på trafikmiljön. Tillgängliga informationskanaler ska användas i sådan utsträckning att alla ska ha haft en rimlig chans att kunna ta del av informationen.

### Metod för arbetet:

- Landskrona Stad har en egen sida i lokalmedia, exempelvis Lokaltidningen, där vi kan informera om kommande förändringar
- Arbeta med att informera via Stadens nya hemsida
- Utställningar på bibliotek och liknande

## Cykel

Cyklandet är positivt för miljön och folkhälsan och därför ska en ökad andel cyklande eftersträvas samtidigt som antalet skadade cyklister ska minska.

*Landskrona Stad vill sköta kommunens gator och gång- och cykelvägar så att antalet olyckor bland gående, cyklister och bilister på grund av brister i drift och underhåll minimeras.*

Samhället måste acceptera prioritering av cykeltrafik. Om ett område eller en sträcka ha 30-säkrats är det acceptabelt att cykeltrafik kan blandas med biltrafik. Detta kan vara ett ekonomiskt alternativ till att anordna separata cykelbanor. Mer om cykeltrafik och cykelnät kan läsas i Cykelplan 2008 (se bilaga).

För att minska risken att cyklister skadas ska den av trafiknämnden 2003-12-16 antagna ”Riktlinjer / principer för uppsättning av bommar, cykelfällor el.dyl. på gång-, cykel- och mopedvägar” tillämpas (Se bilaga).

### Metod för arbetet:

- Tillämpa riktlinjer i Cykelplan 2008
- Kontinuerligt rensa gång- och cykelbanor från hinder
- Skärpa kraven på vinterunderhållet av gång- och cykelnät och till busshållsplatser
- Skärpa kraven på barmarksunderhållet genom kontinuerliga besiktningar

## Bilens framkomlighet

Ett större vägnät ska kunna tillgodose framkomligheten för bilar, detta nät har begränsade möjligheter till fysiska åtgärder. I övrigt nät prioriteras bilens framkomlighet lägre, till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående.

### Metod för arbetet:

- Tillämpa underlag i vägnätsklassificeringen (som är under framtagande)

## Kollektivtrafik

Ökat kollektivt resande minskar trafikens miljöbelastning och ökar trafiksäkerheten.

### Metod för arbetet:

- Lämpliga hållplatser ska kunna flyttas från ficka till väggkantlinje
- Aktivt söka samarbetet med Skånetrafiken för att utveckla Stadens kollektivtrafik

## Skolvägar och skolskjutshållplatser

Underlag för hur skoleleverna uppfattar sin väg till skolan kommer via enkäten Säkrare skolvägar. Både eleverna och deras föräldrar svarar på enkäten. Barn- och Ungdomsförvaltningen handlar upp skolskjutstjänsten och samarbete mellan bussentreprenören, BUN och TSB pågår kontinuerligt för att förbättra och korrigera eventuella brister. Även Vägverket är involverade i samarbetet.

### Metod för arbetet:

- I samarbete med antagen entreprenör för skolskjutsen se över hållplatserna årligen, detta då förutsättningarna kan ändras från år till år
- Landskrona Stad ska kontinuerligt underhålla och utveckla samarbetet med skolan

## Övergångsställen/säkra gångpassager

Ett obevakat övergångsställe ska vara målat med vita ränder i körbanan och utmärkt med här-går-man-skyltar. Ett bevakat övergångsställe är dessutom reglerat med trafiksignal. En säker gångpassage är en plats som anpassats för gående, men utan skyltar, ljussignal eller målning. Mer information kan hittas i Vägverkets publikation "Säkra gångpassagen" (1998:108). Då forskning och studier visat att det är farligare att korsa en gata på ett markerat obevakat övergångsställe, än en plats där övergångsställe saknas, ska kommunen arbeta för att ta bort farliga övergångsställen och förbättra de som kommer att finnas kvar. Obevakade övergångsställen som ligger utmed kraftigt trafikerade gator ska vid behov anpassas med extra belysning för att tydliggöra övergångsstället. Platser där korsningsanspråk finns, vid till exempel befintliga övergångsställen som ska vara kvar och säkra gångpassager, ska successivt anpassas så att passerande bilars hastighet är låg. Vid om- eller nybyggnation ska det inte anses som självklart att ett befintligt övergångsställe ska ersättas.

### Metod för arbetet:

- Antalet obevakade övergångsställen ska reduceras och de som blir kvar ska bli bättre och tydligare
- Antalet säkra gångpassager ska öka på de platser som är lämpliga för denna typ av lösning



## Moped

Buskörning med moped är ett problem som innebär en ökad känsla av otrygghet för många medborgare. Polisen ansvarar för övervakning av trafikantbeteende. Kommunen ska se till att ungdomar får information om mopedkörning, om risker med trimning och nödvändigheten att använda rätt skyddsutrustning på rätt sätt. Informationsinsatserna kan utföras tillsammans med polisen, skolan, Vägverket och NTF samt via ungdomsgårdar som Ungdomshuset NOVA.

### Metod för arbetet:

- Samarbete mellan olika aktörer så som polisen, Vägverket och NTF

## Vägvisning och företagsskyltning i gatumiljön

I Landskrona kommun finns en policy med riktlinjer för vägvisning till företag eller kommersiella inrättningar, allmänna institutioner, turistmål och liknande på det kommunala vägnätet. På platser med mycket trafik, det vill säga i tätorter, korsningar, trafikplatser och liknande är det svårt för trafikanterna att uppfatta mycket information. Där är det därför inte lämpligt med annat än geografisk vägvisning som ska hjälpa trafikanterna att hitta till rätt geografiskt målområde. Verksamheter som finns inom detta område måste i sin egen marknadsföring ange var de finns. Exempel på områden med välkända namn är Citadellet och Borstahuset. Företag eller kommersiella inrättningar, allmänna institutioner, turistmål och liknande som en besökare normalt kan förväntas hitta i en orts centrum vägvisas inte separat utan innefattas i vägvisning till Centrum.

Vägvisning är endast ett komplement till kartor och informationsmaterial som finns vid informationsplatser på olika ställen i kommunen. Landskrona kommun skyltar till tätorter, geografiska målområden och verksamhetsområden. Vägvisning till enskilda företag är mycket restriktiv och beviljas endast i undantagsfall.

Om vägvisning beviljas är denna endast tillåten från närmsta större väg.

I kommunens industriområden erbjuds företag en möjlighet att placera en skylt med sitt företagsnamn, samt en eventuell logotyp, på kommunal mark i gaturummet enligt riktlinjer för företagsskyltning. Denna typ av skyltning ska inte anses vara vägvisning och får heller inte vara utformad som en vägvisningsskylt.

### Metod för arbetet:

- Dagens skyltflora ska saneras och minskas
- Gaturummet ska hållas rent från vägvisning till enskilda företag
- Förbättra vägvisning till geografiska målområden



### 3 – PROGRAM FÖR GENOMFÖRANDE

Genomförandet av programmen är beroende av medelstillelningen. Åtgärdena är inte kostnadsberäknade i programmet då en bedömning av åtgärdens utformning blir styrande i det fortsatta arbetet samt på grund av att det kan ha kommit nya kunskaper och metoder då det blir aktuellt att genomföra åtgärden. Kostnaderna, med utförlig beskrivning, tas fram i samband med budgetprocessen, när budgetramarna är givna eller för att äska medel för åtgärder.

- Ambitionen skall vara att fyrstegsprincipens två första steg avgör om en fysisk åtgärd är nödvändig
- Ambitionen ska vara att de fysiska åtgärdena, priogrupp 1 och 2, utförs inom fem år efter att trafikprogrammet antagits i tekniska nämnden eller kommunfullmäktige
- Ambitionen ska vara att påverkans- och utbildningsåtgärdena påbörjas omgående, därefter ökas successivt och genomförs kontinuerligt. En diskussion tas upp om möjligheten att omvandla anslag för fysiska åtgärder till arbete med påverkan och utbildning

Listorna och därtill hörande bilagor för prioriterade åtgärder i trafikprogrammet revideras årligen, då sådant som är genomfört kan strykas och nya krav eller önskemål kan ha tillkommit. I sin helhet ska planen revideras senast 2013.

För att kunna skapa och vidmakthålla ett trafiksystem som erbjuder acceptabel framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och trygghet måste kompetensen hos Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningens personal och politiker var hög. Detta gäller all personal som planerar, bygger samt sköter drift och underhåll av trafiksystemet.

Ledamöterna och suppleanterna i tekniska nämnden ges utbildning i aktuella trafikfrågor vid minst ett tillfälle per mandatperiod.

För att säkerställa samsynen för trafiksystemets utveckling har TSB låtit genomföra en trafiksäkerhetsrevision av nuvarande organisation och åtgärder. Resultatet från denna revision kommer att ligga till grund för förvaltningens framtida inriktning inom trafiksäkerhetsarbetet.

Verksamheten beskrivs och bedrivs inom sju olika program. Varje område har i trafikprogrammet förtydligats i respektive program och avser hur kommunen kan och ska bedriva arbetet för att förbättra trafiksituationen och trafikmiljön.

De sju områdena med separata program för genomförande är:

	<b>I budget angivet namn</b>	<b>Program</b>
1	Olycksdrabbade platser, Gatuobjekt Större samt Övriga gatuobjekt mindre / Centrumförnyelse	Olycksdrabbade platser och trygghetsskapande åtgärder
2	Gatuobjekt Större samt Övriga gatuobjekt mindre / Centrumförnyelse	Cykel och Moped
3	Förbättring skolvägar	Förbättring skolvägar och skolskjutshallplatser
4	Gatuobjekt Större	Tillgänglighet
5	Övriga gatuobjekt mindre / Centrumförnyelse	Parkering

6	Kollektivtrafik	Kollektivtrafik
7	Vägvisning	Vägvisning och företagsskyltning

Inom ramen för varje projekt som genomförs ska en uppföljning och resultatredovisning göras så framtida arbete baseras på tidigare erfarenheter. Utöver arbete inom dessa områden måste en kontinuerlig dialog föras med Vägverket för att påverka så att åtgärder vidtas på det statliga vägnätet, framför allt på statliga vägar i anslutning till bostadsbebyggelse. Statsbidrag lyfts årligen från Vägverket efter åtgärder som genomförts för att förbättra trafiksäkerheten.

### **Program – Olycksdrabbade platser och trygghetsskapande åtgärder**

Nollvisionen är grunden för det nationella trafiksäkerhetsarbetet där innebörden är att ingen människa ska skadas eller dödas vid vistelse i trafikmiljön. Det trafiksäkerhetsarbete som Landskrona Stad hittills har bedrivit har reviderats och resultatet från denna revision blir vägledande för det fortsatta arbetet med att öka trafiksäkerheten.

Känslan av otrygghet vid vistelse i trafikmiljön eller känslan av att trafiken är farlig där man bor är i många fall stor. Detta bekräftas också av polisens medborgarundersökningar som genomförs årligen.

Fordonshastigheterna är en av de viktigaste faktorerna för ökad säkerhet och trygghet, varför det finns stor anledning att arbeta för lägre fordonshastigheter. Framst gäller det i de miljöer där många oskyddade trafikanter rör sig, till exempel bostadsområden.

Dialog med invånarna ska föregå en fysisk åtgärd för att få en förståelse och sprida kunskap om effekterna av arbetet med att skapa tryggare områden. En fysisk åtgärd ska omfatta både före- och eftermätningar för att effekten ska vara möjlig att utvärdera.

I samband med att Vägverket inför det nya hastighetssystem som tillåter begränsning enligt 10-steg ska kommunen börja tillämpa detta. Kommunen ska ha en klassificering av vägnätet som ligger till grund för hastighetsbegränsningarna. Klassificeringen i sin tur bygger på faktorer som gaturummets utformning, framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet. Initialt omfattas huvudlederna i klassificeringen. Dokument som styr klassificeringen är Rätt fart i staden, TRAST och VGU.

### **Program – Cykel och Moped**

Cykelplanen från 2004 har reviderats under 2008 och de från tidigare cykelplaner fyra åtgärdsgrupperna kvarstår:

- Felande länkar i Landskrona tätort
- Felande länkar på landsbygden

En mer omfattande beskrivning av cykelnätets framtida utveckling och nyttjande finns i Cykelplan 2008 som bilagts trafikprogrammet.

## **Program – Förbättring av skolvägar och skolskjutshållplatser**

Enkätundersökningar bland elever i årskurs 0 till 6 skall genomföras för att undersöka vilka platser utmed skolvägen som barnen själva upplever som osäkra och otrygga. Ambitionen är att enkäterna genomförs med intervall mellan tre till fem år. Materialet sammanställs och resulterar i en åtgärdsplan, som presenteras på respektive skola samt för politiker i tekniska nämnden. Åtgärder inom detta område är oftast berättigade till statsbidrag och utförs enligt en prioriterad åtgärdslista.

Genomgång av skolskjutslinjerna skall genomföras kontinuerligt tillsammans med Barn- och Ungdomsförvaltningen och antagen entreprenör för skolskjuts. För att tydliggöra skolskjutshållplatserna är dessa utmärkta med speciella skyltar för att visa att det kan förekomma barn i vägens- och hållplatsens närområde.

## **Program - Tillgänglighet**

Kommunens tillgänglighetsplan utgör grunden i det arbete som pågår för att göra kommunen tillgänglig för alla. I planen finns utpekade stråk som prioriterats som mycket viktiga, viktiga samt övriga stråk. I ett inledande skede fokuseras på de stråk som klassats som mycket viktiga. När dessa stråk är åtgärdade kommer arbetet med att åtgärda andra stråk att påbörjas. Viktiga stråk kan också prioriteras fram på sådana ställen där kommunen inte är väghållare för de stråk som klassificerats som mycket viktiga, exempelvis i Asmundtorp och Glumslöv. Landskrona Stad har delats in i nio stycken delområden som åtgärdas parallellt med varandra och i samarbete med externa aktörer. Inom kommunens organisation är arbetet med att åtgärda den offentliga gatumiljön förankrat inom berörda verksamheter och pågår kontinuerligt.

Utformning av åtgärder ska förankras mot det inom kommunen fungerande handikappnätverket. Styrande dokument gällande arbetet med att förbättra tillgängligheten finns bilagt till trafikprogrammet.

## **Program – Parkering**

### **Parkeringsplatser och lastzoner till företag:**

Parkeringsmöjligheter ska finnas på rimliga gångavstånd till butiker. Samtidigt måste det skapas trygga och attraktiva miljöer utan störande biltrafik. Lastplatser måste finnas på rimliga avstånd så att distribution till företagen kan fungera smidigt, dock kan enskilda företag inte få en unik lastzon.

### **Boendeparkering:**

Boendeparkering ska i första hand ordnas av fastighetsägaren på egen mark och detta ska förankras i detaljplaner och bygglov. Det är ingen självklarhet att Landskrona Stad kan ordna platser för parkering i det allmänna gatunätet till boende, likaså gäller det när antalet bilar i staden blir fler.

### **Taxor och parkeringszoner:**

Parkeringsstaxan är en faktor för att skapa en attraktiv stad och en god trafikmiljö och kan varieras på många olika sätt. Landskrona Stad har beslutat om att införa parkeringszoner och detta har genomförts under 2008.

Staden ska samverka med fastighetsägare och näringsidkare för att organisera och administrera parkeringsplatser på ett sådant sätt att omsättningen av parkeringsplatser ökar, centrumhandeln gynnas, miljöaspekter beaktas och en god trafikmiljö kan uppnås.

#### **Handikapparkering:**

Befintliga parkeringsytor för funktionshindrade kan framöver komma att flyttas efter behov. Detta gäller då främst markerade rutor i områden som inte är centrumnära och i områden av boendekaraktär. Behovet och efterfrågan styr antalet och placering av handikapprutorna. Detta är något som måste avvägas i varje enskilt fall. Personer som innehar speciellt tillstånd för handikapparkering har möjlighet att nyttja detta även på platser som inte är speciellt avsedda för dem.

#### **Program – Kollektivtrafik**

Skånetrafiken har under flera år visat positiv utveckling av kollektivtrafiken inom Landskrona Stad. Satsningar för att ytterligare förbättra för kollektivtrafiken ska göras, med nya hållplatser och god linjeföring.

#### **Program – Vägvisning och företagsskyltning**

Landskrona kommun säkerställer vägvisning till olika geografiska målområden. Dessa målområden kan exempelvis vara orter eller industriområden.

I kommunens industriområden erbjuds företag en möjlighet att placera en skylt med sitt företagsnamn samt en eventuell logotyp på kommunal mark i gaturummet. Skyltbågar kan placeras vid tvärgator utmed vissa större trafikstråk (primärt huvudleder) utanför centrumkärnan. Denna typ av skyltning ska inte jämföras med vägvisning och får heller inte utformas som vägvisningsskyltar med till exempel pilar. Skylten får endast placeras i en av kommunen uppsatt skyltbåge. Bågarna omfattas inte av bygglovsplikten. Som alternativ kan företagen själva på sin egen mark designa och montera någon typ av skylt. Denna skylt kan då kräva bygglov enligt Plan- och bygglagen.

Riktlinjer för företagsskyltningen är bilagda trafikprogrammet.

## 4 – ÅTGÄRDSPLAN

Aktuellt innehåll i åtgärdsplanen baseras på olika källor, så som analys av olyckor, polisrapporter, enkäter samt inkomna klagomål eller krav på tryggare trafikmiljö. På gator eller vägar där Staden inte är väghållare förs en dialog med väghållaren för åtgärder som ska genomföras. Objekten är inte rangordnade inom respektive prioriteringsgrupp utan diskuteras vid kommande planering för budget samt vid framtagande av ny detaljplan.

### Olycksdrabbade platser och trygghetsskapande åtgärder

Analys av polisrapporterade olyckor som inträffat mellan 2003-2007 visar bland annat att åtgärder måste vidtas för att minska antalet skadade oskyddade trafikanter. Mot denna bakgrund, och med hänsyn till inkomna krav eller önskemål om tryggare trafikmiljö, har följande platser eller sträckor lyfts fram.

Prioritet	Objekt
1	Föreningsgatan, delen Harjagersgatan – Ringvägen
1	Stenorsvägen, korsningen med Midhemsvägen/Skiftesvägen
1	Varvsvägen, korsningen med Axeltoftavägen/Söderleden
1	Midhemsvägen, korsningen Pilåkersgatan/Stora Norregatan
1	Malmövägen, delen Österleden-Gubbhögsgatan (även Cykelplansobjekt)
1	Segergatan, delen Löpargatan – Grönsaksgatan, miljöprioritering
2	Helsingborgsvägen, korsningen med Carl XI:s väg/Midhemsvägen (även cykelplansobjekt)
2	Artillerigatan
2	Carl XI: s väg
2	Strandvägen – Erikstorpsvägen
2	Borstahuset ”inre”
3	Ringvägen, delen Föreningsgatan – Näckrosrondellen, bullerproblem
3	Stenorsvägen, delen Ringvägen – Repslagargatan, förstärkning av tidigare åtgärder

### Korsningspunkter med låg standard för cykeltrafik

Prioritet	Objekt
1	Helsingborgsvägen. Korsningar vid Kuskahusrondellen, Nyvång, Esperanza, kv. Tomaten samt Erikstorpsvägen
2	Rönnebergsgatan – Kolonigatan
3	Varvsvägen – Stuverigatan
4	Repslagargatan - Stora Norregatan
5	Kopparhögsvägen, i Idrottsvägens förlängning
6	Stora Norregatan, korsningen med Midhemsvägen
7	Fiskargränden, utfart mot Lilla Strandgatan – avvaktar etableringen av nytt resecentrum vid Skeppsbrokajen

### Övriga brister inom cykelvägnätet

Prioritet	Objekt
1	Kolonigatan, delen Rönnebergsgatan – Ringvägen
2	Västervångstråket vid Säbygatan

## Cykelplan 2008

Cykelplanen från 2004 har reviderats och tre åtgärdsgrupper har identifierats, dessa är:

- Felande länkar i Landskrona tätort
- Felande länkar på landsbygden

Åtgärder kan genomföras när medel för utförande avsätts i budget, listorna nedan är inte prioriterade i någon speciell ordning utan prioriteringen är avhängig av andra projekt och exploateringsarbete. Vid kommande budgetplanering ska projekten diskuteras och prioriteras.

### Förslag på utbyggnad i tätorten Landskrona

Prioritet	Objekt
1	Rönnebergsgatan, delen S:t Olovsgatan – Kolonigatan
2	Örja – Kronan, avvaktar etableringen av DSV
3	Svaneholmsgatan
4	Björngatan

### Förslag på utbyggnad på landsbygden

Prioritet	Objekt
1	Asmundtorp – Häljarp
2	Landskrona – Härslöv
3	Barsebäcksvägen i Häljarp
4	Vikingaleden i Glumslöv
5	Häljarp – Saxtorp – Kvärlöv
6	”Cykelns blå band”, Cykelspåret, delen Ålabodarna – Fortuna

### Förbättring av skolvägar och skolskjutshållplatser

Inga prioriterade åtgärder har identifierats och en ny enkät riktad till skolbarnen är planerad att skickas ut under 2008. Resultatet från denna enkät kommer därefter att ligga till grund för en åtgärdslista. Skolskjutsinventering genomfördes under våren 2008 och åtgärder som bedömdes nödvändiga är genomförda.

### Tillgänglighet

Åtgärder för att öka tillgängligheten i kommunen genomförs utmed de i tillgänglighetsplanen definierade stråken. Stråk som klassats som mycket viktiga genomförs först, därefter kommer stråk som klassats som viktiga och slutligen mindre viktiga stråk.