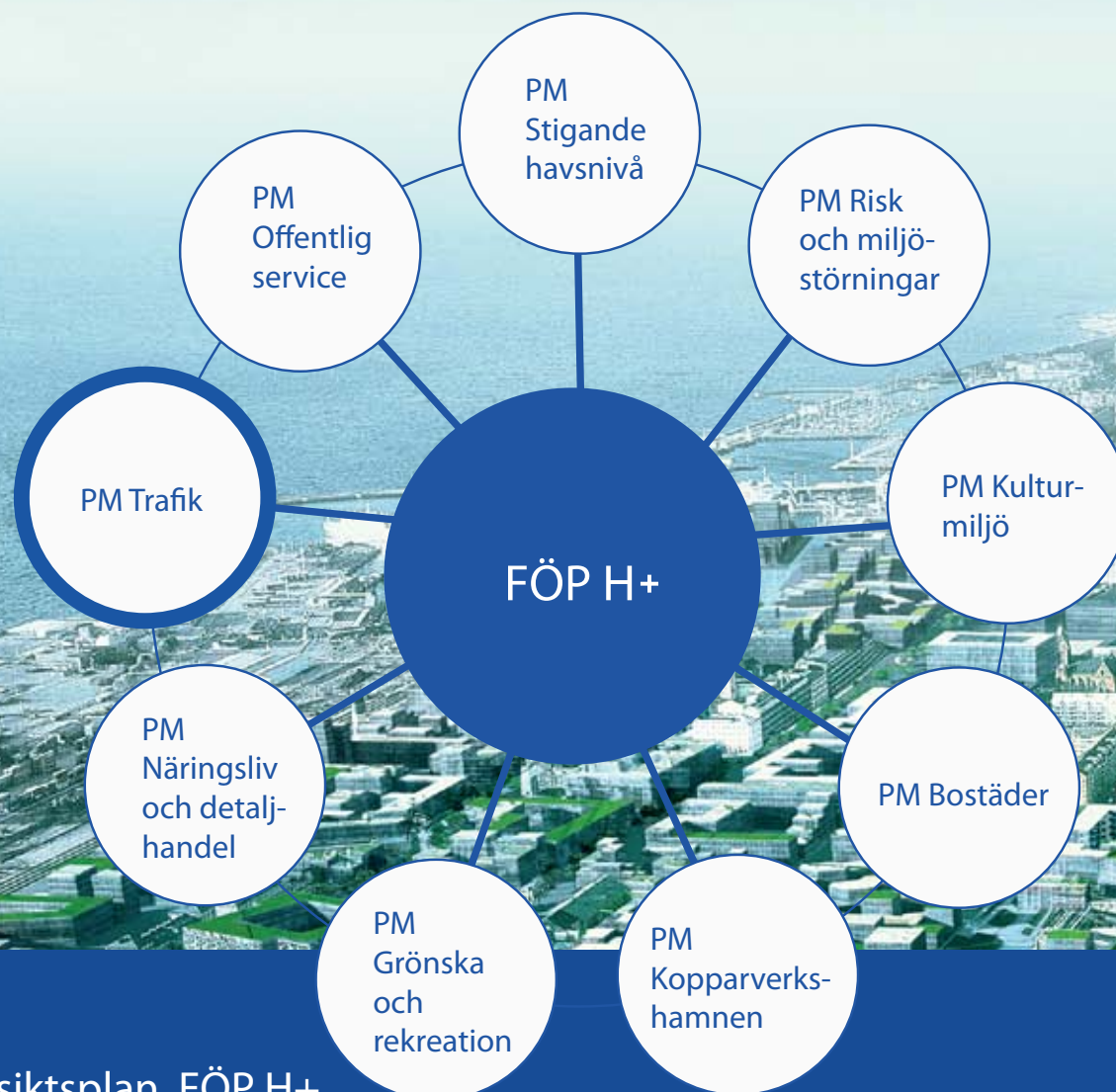




PM till fördjupning av översiktsplan, FÖP H+

Trafik - hållbar urban mobilitet

Godkänd av stadsbyggnadsnämnden 2012-02-01



HELSINGBORG



Innehåll

<i>Bakgrund</i>	3
Stadsförnyelse H+	3
Fördjupning av översiktsplan	3
Tematiska PM	3
Upplägg	4
Parallella processer	5
Särskilda studier	5
<i>Avstamp - det här utgår vi ifrån</i>	6
ÖP2010	6
Trafikplan för staden	7
H+ Vision	8
H+ Ledstjärnor	9
Trafikfilosofi	10
<i>Utmaningar - det här står vi inför</i>	10
<i>Övergripande mål - det här vill vi uppnå</i>	11
<i>Strategier - så här arbetar vi med trafiken</i>	12
Rätt struktur och smart lokalisering	13
Bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer	15
Goda villkor för gående	17
Bra förhållanden för cyklister	19
Biltrafik i samklang med staden	21
Kreativitet och nytänkande ska genomsyra trafiken i H+	23
<i>Trafiknäten</i>	25
Cykelnätet	25
Kollektivtrafiknätet	26
Bilnätet	27
<i>Motstående intressen - det här måste vi hantera</i>	28
<i>Uppföljning</i>	29
<i>Indikatorer</i>	30

Process

PM Trafik - Hållbar urban mobilitet är ett av flera fördjupnings-PM tillhörande Föp H+ och har tagits fram av Stadsbyggnadsförvaltningens avdelning för Strategisk planering under ledning av Sofia Öreberg. Beställaransvarig från H+ kontoret har varit Håkan Asmoarp.

Ansvarig för detta PM: Ann Cederberg, Stadsbyggnadsförvaltningen t.o.m. nov 2010.

Arbetsgruppen "Team Trafik" har bestått av följande personer:

Ann Cederberg, trafikplanerare,
Stadsbyggnadsförvaltningen
Göran Persson, trafiksamordnare,
Stadsbyggnadsförvaltningen
Martin Wester, trafikplanerare,
Stadsbyggnadsförvaltningen
Håkan Lindström, planeringschef,
Kommunstyrelsens förvaltning
Torgny Johansson, projektledare H+
Södertunneln, Kommunstyrelsens förvaltning
Anette Fröberg, utredningsledare, H+
Södertunneln, Kommunstyrelsens förvaltning
Eva Werner, trafikingenjör,
Stadsbyggnadsförvaltningen

Bakgrund

Stadsförnyelse H+

I Helsingborg pågår planering av ett stadsförnyelseprojekt i stadens centrala södra delar, H+ området, som omfattar 100 hektar. Merparten av området består av äldre hamn- och industriområden som enligt stadens mening är mogna för en stadsomvandling med sikte på en blandad stadsbebyggelse. Projektet syftar till att möta framtidens behov av attraktiv stadsmiljö genom att förtäta och utveckla de centrala delarna av staden. Stadsförnyelseprojektet ska bidra till att få en mer integrerad stad och stor vikt läggs vid kopplingar och nätverket av stadens offentliga rum och stråk.

Västkustbanan och Malmöleden utgör idag en kraftig fysisk barriär mellan Söder och H+ området. För att undanröja denna kommer Västkustbanan att förläggas i tunnel, Södertunneln, mellan Knutpunkten (Helsingborgs C) och godsbangården.

Fördjupning av översiktsplan

Fördjupning av översiktsplan för H+, FÖP H+, tar sin utgångspunkt i att centrala Helsingborg ska utvecklas till en tät och attraktiv innerstad med integrerade stadsdelar. Planförslaget föreslår en övergripande bebyggelsestruktur för hur Södra Helsingborg kan utvecklas på sikt. Inriktningen är att utveckla en blandstad med bostäder, handel, kontor, service, utbildning i tidigare industriområden. Viktiga ställningstaganden för staden är att planera och disponera området yteffektivt och att utnyttja de stationsnära lägena vid Knutpunkten och Ramlösa.

FÖP H+ planområde omfattar ett sex gånger större område än stadsförnyelseprojektet H+ för att placera stadsförnyelseprojektet i sitt sammanhang och för att även fånga in pågående planering av en ny vägför-

bindelse till hamnen, Hamnleden. FÖP H+ området omfattar, förutom H+ området, de existerande bostadsområdena Planteringen och Miatorp, Ramlösa station med intilliggande verksamhetsområden samt hamnen och industrierna kring Kopparverkshamnen.

Tematiska PM

Till FÖP H+ finns ett antal tematiska PM kopplade vilka utgör underlag inför avvägning mellan olika intressen i FÖP H+. PM Trafik, Hållbar urban mobilitet utgör ett av nio tematiska PM. Genom att göra separata PM som tydligt kopplar till fördjupningen av översiktsplanen kan viktiga frågor lyftas, breddas och utredas utan att ”tynga” huvudrapporten. De tematiska PM kommer också att användas som planeringsunderlag och som utgångspunkt i kommande arbete med detaljplaner.



ÖVERGRIPANDE MÅL

1. Ny syn på trafiken
2. De flesta resor är hållbara
3. Det är säkert och tryggt att resa och vistas i H+ området

STRATEGIER, UTVECKLINGSPRINCIPER OCH INDIKATORER

1. Rätt struktur och smart lokalisering
2. Bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer
3. Goda villkor för gående
4. Bra förhållanden för cyklister
5. Biltrafik i samklang med staden
6. Kreativitet och nytänkande ska genomsyra trafiken i H+ området

AVSTAMP

- Översiktsplan 2010
- Trafikplan 2006
- H+ vision, ledstjärnor och bärande strukturer
- Trafikfilosofi

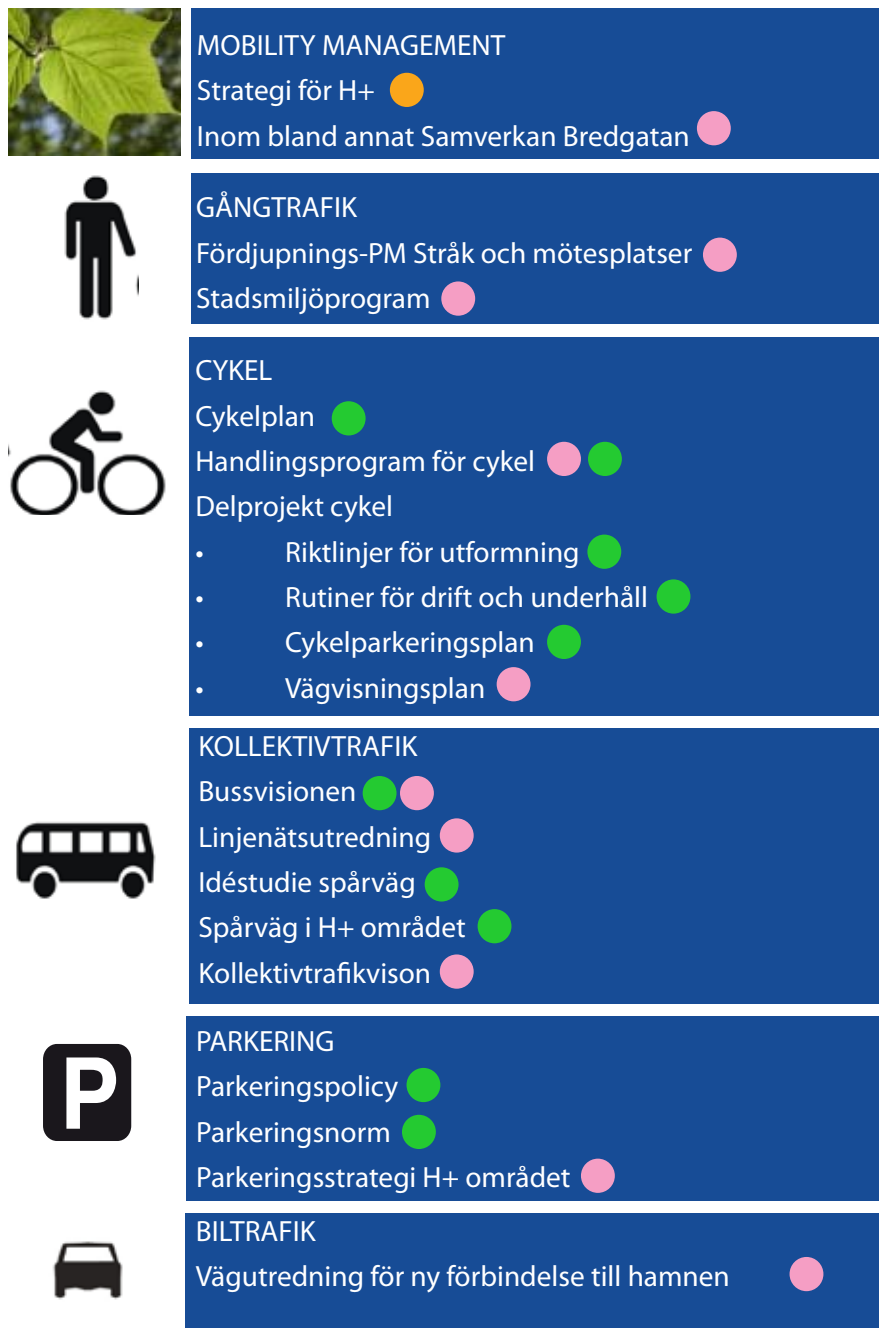
UTMANINGAR

Det är en utmaning att

- väva samman staden
- bibehålla och stärka centrum som stadens kärna och regionalt centrum
- skapa tillräckligt attraktiv kollektivtrafik
- öka andelen hållbara resor
- klara luftkvalitet och buller

Upplägg

Arbetet tar avstamp i ÖP2010, i trafikplanen med dess handlingsprogram samt i H+ arbetet. En trafikfilosofi beskrivs liksom ett antal utmaningar. Utifrån detta har sex strategier pekats ut. Strategierna utvecklas och preciseras genom målbilder, utvecklingsprinciper och indikatorer. I PM:et presenteras också de olika trafiknäten, hur vi tänker oss arbetet med uppföljning och utvärdering samt vilka motstående intressen som måste hanteras.



Parallella processer

Det arbetas på bred front och i alla skeden med trafikfrågor i Helsingborg. I bilden till vänster finns exempel på olika aktiviteter, planer och program som är färdigställda, pågående eller kommande.

Särskilda studier

Parallellt med framtagandet av detta PM har fördjupade studier genomförts inom fyra områden: kollektivtrafik, parkering, trafiken i centrum och trafikberäkningar. En parkeringsutredning för H+ området håller på att färdigställas. Resultatet från trafikberäkningarna redovisas i särskild rapport, "PM Biltrafikflöden" april 2010.

- Antaget/Färdigställt
- Pågående
- Planerat

Olåka planer och program som pågår eller är avslutade i Helsingborg stad

Avstamp - det här utgår vi ifrån

Arbetet med trafikfrågorna står på tre ben: översiktsplanen, trafikplanen och H+ projektet. Här redovisas de viktigaste utgångspunkterna som berör trafik.

ÖP2010

Utdrag ur Helsingborg 2035 – Vår vision

”Det är lätt att ta sig till Helsingborg och enkelt att förflytta sig inom kommunen. Här knyter kollektivtrafiken smidigt ihop stadens delar. Från det omtyckta resecentret utgår järnvägstrafik, bussar, spårvagnar och sundstrafik. Spårvagnarna till Höganäs går var tionde minut, likaså snabbtågen till Malmö och genom HH-tunneln till Köpenhamn. Den väl utbyggda kollektivtrafiken bidrar naturligtvis till besökarens lust att resa runt i kommunen. Men inga rör sig så mycket i Helsingborg som helsingborgarna själva. De är väl förtrogna med hela sin stad. De rör sig kors och tvärs med spårvagn, buss, cykel och till fots. Kollektivtrafiken, det utbyggda cykelvägsnätet och alla vandringsleder inte bara underlättar de nödvändiga förflyttningarna, utan lockar också till spontana utflykter i närmiljön.”... ”Staden är sammanhållen och effektiv i sin markanvändning. Satsningar har gjorts för att utveckla staden i en klimatneutral och energieffektiv riktning.”

Fem strategier har pekats ut i ÖP2010 – alla med bäring på mobilitetsfrågorna:

Stärka i stationsnära lägen. Helsingborgs utveckling ska fortsätta att bygga på en flerkärnig struktur, där utveckling och utbyggnad primärt lokaliseras till centralorten Helsingborg och stationsorterna. I stationsnära lägen prioriteras fotgängare, cykel- och kollektivtrafik och byten mellan färdmedel underlättas. Genom ökad täthet, variation av mötesplatser och funktioner skapas positiva kvalitéer. Genom att prioritera utbyggnad i stationsorter kan dessutom övriga delar av landsbygden med högklassig jordbruksmark eller viktiga natur- och kulturvärden lämnas oexploaterade.

Växa resurseffektivt genom förtätning. Helsingborg ska också ha en resurseffektiv stadsstruktur, det vill säga att vi ska använda våra resurser såsom mark, vatten, energi på ett effektivt sätt. I detta sammanhang är förtätning en viktig strategi. Förtätning betyder nybyggnation inom befintliga bebyggelseområden och kan göras på olika sätt: genom komplettering av bebyggelsen inom befintlig struktur, utveckling av ny tätare struktur på lågutnyttjade ytor och genom olika former av till- och påbyggnader. Förtätning innebär vinster för miljön eftersom vi hushållar med vår jordbruksmark och effektiviserar energiförbrukningen genom att befintlig infrastruktur utnyttjas på ett mer effektivt sätt.

Bli ett regionalt nav. Helsingborg ska utveckla sin ledande roll i såväl närregionen som i Öresundsregionen – vara ett nav framförallt avseende infrastruktur, kommunikationer och logistik, men också i fråga om kultur, utbildning, service, handel och turism. Helsingborg ska samla den norra delen av regionen för

att därigenom knyta ihop Öresundsregionen till en fungerande helhet. Vi kommer att medverka till större balans i Öresundsregionen genom att komplettera de omkringliggande städerna, som Köpenhamn, Malmö och Lund, med det som är specifikt för Helsingborg.

Främja dynamiskt näringsliv. För att Helsingborg ska kunna växa är det viktigt att tillgodose näringslivets behov. Det kommer att handla om effektiva och flexibla infrastruktur- och logistiklösningar och att reservera mark i strategiska lägen. Men även tillsammans med Campus Helsingborg främja de synergieffekter som samarbete mellan näringslivet, forskning och utbildning ger upphov till. Det innebär också att fortsätta utveckla Helsingborg som en attraktiv stad som kan erbjuda bra livskvalitet för boende.

Utveckla samtida identitet och attraktivitet. Helsingborgs utveckling måste i större grad ske genom att stadens variationsrikedom och platsspecifika kvaliteter lyfts på ett nytt och kreativt sätt. Det handlar inte bara om att skapa fysiska platser och byggnader. Det handlar även om att skapa sammanhang och miljöer där människor trivs och vill vara, och ständigt söka och uppdatera den identitet som präglar staden. Att i än högre grad utnyttja det havsnära läget, skapa trygga boendemiljöer med allt vad det innebär av bostadsnära serviceutbud, samt se både naturmiljön och kulturmiljön som viktiga resurser för att utveckla en stärkt och positiv identitet.

Trafikplan för staden – ny syn på trafiken i morgondagens Helsingborg

Trafikplanen som antogs 2006 har ett brett angreppssätt, och grundsynen bygger på att det måste finnas en balans i planeringen. Grundfrågan handlar om hur en hållbar trafikutveckling kan skapas tillsammans med ett trafiksystem som stärker staden. Sju arbetsområden har pekats ut:

1. Trafiksäkerhet och trygghet – en nyckelfråga för människornas vardag och trafiksystemets funktion.
2. Fler måste gå och cykla.
3. Fler måste ta bussen och tåget.
4. Ny struktur i bilnätet.
5. En parkering som stöder stadens funktion.
6. Den tunga trafiken får ny plats.
7. Vi måste påverka människors beteende.

Detta PM – och arbetet med trafiken i H+ området – bygger vidare på de sex första arbetsområdena och visar hur de konkret kan förverkligas. Ett axplock av viktiga utgångspunkter att ta med sig från trafikplanen är:

”Stadens struktur innebär att en stor del av biltrafiken i nordsydlig riktning färdas längs Drottninggatan-Järnvägs-gatan respektive Stenbocksgatan. Längs dessa gator rör sig människor till fots både längs gatan och tvärs gatan. ...Rörelsen till fots sker i hög grad tvärs den nord-sydliga bilströmmen. I dagsläget är den nord-sydliga rörelsen prioriterad till nackdel för den väst-östliga. Resultatet blir - tyvärr- olyckor”.

”Säkerheten och tryggheten för cyklister och gående som är extra viktig eftersom möjligheterna att gå och

cykla har stor betydelse för möjligheterna att bryta biltrafikens tillväxt. I princip måste gång- och cykeltrafiken kunna öka utan att antalet olyckor ökar”

Fem reformer för cykeltrafiken: Prioritet i planeringen, ett sammanhållet och homogent cykelnät, ett attraktivt cykelnät, ett trafiksäkert och tryggt cykelnät, bred samverkan internt och externt

Inriktningen för kollektivtrafiken bygger bland annat på följande:

- Busstrafiken ska prioriteras i det allmänna gatunätet. Avvägningar måste göras avseende rörelsemöjligheterna för gående och cyklister, trafiksäkerhet och miljöbelastning. Kollektivtrafiken är ett grundelement vid planeringen av nya bostads- och verksamhetsområden
- Linjenätet ska utvecklas så att det svarar upp till resebehovet och kundernas krav. Viktigt är att skapa stabila och effektiva linjesträckningar.
- Möjligheterna till byte från bil/cykel till tåg/buss ska förbättras. Byten mellan olika linjer i kollektivtrafiken ska underlättas.

Strategin för utvecklingen av det framtida bilnätet bygger på den sedan länge formulerade ambitionen att styra ut den genomgående biltrafiken till Österleden och motorvägen E6/E20. I trafikplanen föreslås detta ske genom två typer av strukturella åtgärder:

- Utbyggnader som stärker nätet, särskilt i de yttre delarna.
- Styrande åtgärder som gör de två centrala stråken mindre attraktiva för genomgående trafik.
- Mer konkret och med fokus på H+ området innebär detta bland annat att Drottninggatan/Järnvägs-gatan och Stenbocksgatan tonas ner

och att en ny hamnled byggs ut som avlastar de centrala delarna av staden från trafik.

Principer för parkering i centrumområdet innefattar bland annat följande:

- Att parkeringsbehovet i centrum i första hand ska tillgodoses för besökare, i andra hand för boende och i tredje hand för sysselsatta.
- Att kantstensparkeringen prioriteras för lastning, lossning, cyklar och angöring.
- Att cykelparkeringsfrågorna får ett större utrymme i planeringen.
- Att parkeringen vid bytespunkter utvecklas och stärks.

H+ Vision

Den toleranta staden

Visionen om H+ handlar om den toleranta staden. En dynamisk plats där morgondagens öresundsbor vill arbeta, bo, studera och tillbringa sin lediga tid. År 2035 är södra Helsingborg en internationell och mångsidig plats där människor möts, idéer testas och upplevelser skapas. Här finns miljöer som frigör lusten och kreativiteten hos oss, en plats där vi vågar lite mer. En plats att längta tillbaka till.

Visionen är tänkt att vara den gemensamma värdegrunden för allt arbete inom H+ området.

H+ Ledstjärnor

Följande fem ledstjärnor syftar till att ge stöd i förverkligandet av visionen.

H+ är lättillgängligt och nära

H+ är lätt att nå för både besökare och pendlare. Tack vare goda kommunikationer är H+ området granne med myllrande storstäder, storslagen natur och med flera flygplatser. De korta avstånden förenar H+ med omkringliggande stadsdelar och gör området till en integrerad del av Helsingborg, en utvidgning av Helsingborgs centrum.

I H+ är det lätt att förflytta sig till fots och på cykel. System av stråk och mötesplatser binder samman området och gör det tillgängligt och inbjudande. Närheten till vatten är ett karaktärsdrag. H+ är utformat utifrån människan och hennes behov.

H+ är en mosaik

H+ området präglas av värme och tolerans och byggs vidare på södra Helsingborgs mångfacetterade karaktär och stadsliv. Här finns en kreativ mix av olika funktioner och mötesplatser liksom ett brett utbud av

kultur, offentlig och kommersiell service. Blandningen av bostäder och verksamheter i olika storlekar och upplåtelseformer skapar miljöer där människor och företag vill vistas och växa.

Området är vidsträckt och rymmer flera delområden med egna identiteter. Tillsammans bildar de en stark enhet, en mosaik av miljöer och upplevelser. Genom H+ är Helsingborg ett framgångsrikt exempel på samexistens mellan attraktiv stadsmiljö, industri och omfattande hamnverksamhet.

H+ är bra för hälsa och miljö

Med H+ projektet har Helsingborg tagit ett helhetsgrepp kring miljöfrågorna och förstärkt sin position som en miljövänlig stad i världen. H+ området är byggt för effektiv användning av naturresurser. Här finns hälsosamma miljöer både inne och ute där människor trivs och mår bra. Grönskan fyller viktiga funktioner genom att den renar luft och regnvatten, ökar den biologiska mångfalden, skänker skugga och ger vindskydd, dämpar buller och ger möjligheter till naturupplevelser. H+ är klimatanpassat och kan hantera stigande havsnivåer och stora regnmängder. I H+ området är avstånden korta. Området är i första hand utformat för gående, cyklister och kollektivtrafik vilket minskar utsläppen och skapar hållbara livsmönster och sociala miljöer i staden.

H+ är experimentellt

H+ är en experimentell arena där nya upplevelser, entreprenörskap, metoder och idéer ständigt utvecklas. Genom ett gränsöverskridande arbete, öppen attityd, ständig nyfikenhet och stort mod skapas engagemang och delaktighet. H+ är tillåtande och ger plats för det oväntade. En bredd av aktörer bjuds in för att delta i den ständiga utvecklingen och sökandet efter nya former och funktioner i området. Lokala initiativ och temporär användning av platser uppmuntras och stimuleras. Delaktighet och dialogmetoder utvecklas. Utvecklingen av en stad blir aldrig färdig. H+ projektet drivs av en önskan om att bygga in mod att våga välja oprövade vägar i arbetsprocessen som lever vidare långt efter att projektet är avslutat.

H+ är gränsöverskridande samverkan

Stadsutveckling involverar alla tänkbara kompetenser, erfarenheter och ämnesområden. Ett tvärsektoriellt och gränsöverskridande samarbete, där alla parter tar ansvar för resultatet, är helt nödvändigt för att lyckas. I den meningen är H+ projektet en kontinuerlig läroprocess som engagerar hela samhället, studenter, forskare, näringsliv och medborgare.

Trafikfilosofi

Nedan presenteras en trafikfilosofi som uttrycker ett förhållningssätt till de viktigaste trafikfrågorna. Den visar inriktningen hur trafik- och stadsplaneringsfrågorna ska hanteras.

Trafiken är inte ett ändamål i sig. Utgångspunkten är att planeringen av trafiken ska bidra till områdets visioner och ledstjärnor. Trafiken är till för att göra det möjligt för människor att ta del i samhället och att röra sig mellan olika punkter. Vissa av rörelserna är nödvändiga, såsom pendling till arbete eller skola, medan andra kan vara mer frivilliga, till exempel för rekreation. Rörelse bidrar till en högre livskvalitet genom delaktighet i samhället. Trafik får inte tolkas som bara biltrafik, det är lika mycket gång-, cykel-, gods- och kollektivtrafik.

Trafiken ska bidra till ökat välbefinnande. Trafikens anspråk ska balanseras mot andra kvaliteter. Planering av trafik ska ta utgångspunkt i människors livskvalitet, hälsa och en hållbar och attraktiv stad. Detta betyder ett trafiksystem där gång- och cykeltrafiken maximeras, kollektivtrafiken prioriteras och biltrafiken balanseras. Förutsättningar skapas för en levande stad med naturliga mötesplatser som lockar både besökare och verksamheter. För att ett lyckat resultat ska uppnås krävs en samverkan mellan olika aktörer. Ett system där kollektivtrafiken utgör grunden och fler går och cyklar gynnar en hållbar utveckling, ett yteffektivt markutnyttjande och ger friskare medborgare. Fler gående och cyklister i gaturummet bidrar till stadslivet. Om resor med bil ersätts med andra färdmedel kan värdefull mark användas till bebyggelse, parker, uteserveringar med mera istället för bilparkeringar och breda gatusektioner. Sambandet mellan markanvändning, trafiksystem och människors val av transportsätt är tydligt. Trafik och bebyggelse ska samplaneras och samverka för att en helhet ska kunna uppnås.

Planområdet måste ses i sitt sammanhang och är inte en isolerad ö. För att trafiken i H+ området och den centrala staden ska fungera och önskad stadsutveckling ska uppnås, ställs krav på trafiksystemet i hela staden. I bebyggelseutvecklingen av H+ området är det av stor vikt att trafiknäten betraktas som sammanhängande system. Särskilt gäller detta för de mer långväga resorna med cykel, kollektivtrafik och bil. Resor kommer att ske inom, till och från samt genom H+ området, och alla tre dimensionerna måste finnas med i planeringen. Täta kopplingar i områdets utkanter eftersträvas.

Planområdet är inte ett homogent område. Planområdet är ett stort område med olika karaktärer. Trafiken behandlas olika i olika delar, även om grundfilosofin är densamma. Vissa delar kommer att planeras och utformas helt från grunden, medan andra måste ta hänsyn till befintlig bebyggelse och infrastruktur. Grundfilosofin för trafikplaneringen och den höga ambitionsnivån är densamma för hela området. Däremot kan tillämpningarna och lösningarna se olika ut, eftersom fler kompromisser kan behöva göras i befintliga miljöer.

H+ ska vara en förebild. H+ området ligger i ett kollektivtrafiknära, centralt och attraktivt läge. En målsättning är också att H+ området ska bli Sveriges mest hållbara stadsdel. Det finns därför utrymme att vara extra modig och spänna bågen högt. Hur trafik- och stadsbyggnadsfrågorna hanteras i H+ området ska ge inspiration till andra delar av staden, till andra städer i Sverige och världen. Trafikplanens ledord – ”ny syn på trafiken” – kan här förverkligas fullt ut.

Det finns ingen kristallkula. Planeringen av H+ området ska vara långsiktig och säkerställa att varje steg som tas går i rätt riktning. Det måste samtidigt finnas en ödmjukhet och en flexibilitet inför det som vi inte vet el-

ler kan förutse. Något av det som är svårast att förutse är hur mycket människor kommer att resa i framtiden och vilka färdmedel man använder. Olika antaganden kan göras, scenarier och utvecklingsinriktningar kan pekas ut. Framtida trender som påverkar resandet och färdmedelsfördelningen handlar till exempel om dyrare olja, klimatförändringar, folkhälsa, regionförstoring och demografiska förändringar. Det är viktigt att ha en god omvärldsbevakning och omprioritera beslut baserat på ny fakta.

H+området ska vara tillgängligt. H+ området är välkomnande för alla, det är en inkluderande, tolerant stadsdel. Alla ska känna sig hemma oavsett ålder, kön, yrke eller ursprung. Det krävs en särskild omsorg i planering och utformning för de grupper i samhället som inte alltid gör sig hörda. Miljön ska gå att använda även om man har ett funktionshinder, den ska vara inbjudande, trygg och lekfull för barn och vara öppen för alla kulturer. Det ska vara enkelt att röra sig till fots och med cykel, buss och bil. Bilens framkomlighet får stå tillbaka för att göra det enklare och mer tillgängligt för de hållbara trafikslagen.

Det måste fungera att resa hållbart under hela utbyggnadstiden. För att säkerställa goda, hållbara resvanor redan från ett tidigt skede är det emellertid ett absolut krav att förhållandena för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer är goda under hela utbyggnadstiden. Även temporära lösningar måste vara av hög kvalitet och fungera året runt, dygnet runt.

Utmaningar - det här står vi inför

Det är en utmaning att väva samman staden.

Det kommer att krävas stora insatser för att bygga bort befintliga barriärer och knyta ihop H+ området med intilliggande stadsdelar. Risken finns att viljan, modet och/eller ekonomin tryter. I sammanhanget är det viktigt att tänka långsiktigt och säkerställa att planering och investeringar möjliggör en framtida tät stadsväv. Det finns också en risk att nya barriärer uppkommer. Barriärer kan vara fysiska, exempelvis stora biltrafikströmmar, nivåskillnader eller kanaler. Det finns också sociala barriärer, som att helsingborgarna inte tar området till sitt hjärta. Suboptimering av enskilda gaturum eller gatusträckor får inte ske – en klok sammanvägning av helheten måste göras. Särskilt i de centrala delarna av staden kommer det att uppstå situationer där man både vill prioritera kollektivtrafiken och den tvärgående gång- och cykeltrafiken, här måste en väl avvägd balans skapas.

Det är en utmaning att bibehålla och stärka centrum som stadens kärna och regionalt centrum.

Helsingborgs kärna är viktig för stadens identitet och karaktär. Centrum är ett nav för handel, service och verksamheter som ska vara lättåtkomligt till fots, på cykel eller med kollektivtrafik. Bilkörning ska vara fullt möjlig, biltrafiken måste dock balanseras mot an-

"Inom området ska lokala karaktärer utvecklas. H+ området är vidsträckt och rymmer flera delområden med egen identitet. Att lyfta fram spänningen mellan det moderna och områdets historia."

Ledstjärna H+

dra kvaliteter. Det är en utmaning att hitta rätt balans i biltrafikens tillgänglighet utan att centrum förlorar sin betydelse och konkurreras ut av andra städer och externa köpcentrum.

Det är en utmaning att skapa tillräckligt attraktiv kollektivtrafik.

Kollektivresandet i Helsingborg har ökat starkt de senaste åren. Redan före år 2020 beräknas kapacitetstaket ha nåtts på Helsingborgs mest belastade busslinje. En attraktiv och hållbar stadsutveckling kräver en högkvalitativ kollektivtrafik. En förnyelse av dagens system är nödvändig. Den absoluta målsättningen måste vara att spårvägens etapp 1 mellan Dalhem och H+ området öppnar för trafik i samband med Södertunnelns färdigställande. En rad frågor är ytterst angelägna att klargöra, som till exempel finansiering, genomförande och organisation.

Det är en utmaning att öka andelen hållbara resor.

Även med de bästa av ambitioner finns risken att det balanserade trafiksystemet och den attraktiva, hållbara staden inte kan förverkligas till fullo. Det kan exempelvis handla om "de små stegens tyranni", där gång-, cykel- och kollektivtrafiken inte prioriteras fullt ut. Eller att nyckelåtgärder för dessa trafikarter inte kan realiseras av ekonomiska eller politiska skäl. Ett annat exempel är att det kan vara svårt att styra etablering och lokalisering av service och handel eftersom de bland annat styrs av marknadsekonomiska faktorer. Kommunen kan endast ge möjlighet och förutsättningar för etablering genom god strategisk planering.

Det är en utmaning att klara av luftkvalitet och buller.

H+ området påverkar staden. En ny stadsdel med 5 000 - 6 000 lägenheter och 360 000 kvadratmeter nya verksamheter gör stort avtryck på den övriga staden, inte minst trafikmässigt. Redan i dag överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. De gränsvärden som finns för luftkvalitet och buller får inte heller passeras med ett fullt utbyggt H+ område.



Foto: Pamela Sjöstrand, Tyrens



Foto: Pamela Sjöstrand, Tyrens

Trafiksystemet ska maximera gång- och cykeltrafiken. Utformningen tar utgångspunkt i den mänskliga skalan och hastigheten där mötesplatser med liv och rörelse skapas. Exempel från Köpenhamn och Lissabon.

Övergripande mål - det här vill vi uppnå

Tre övergripande målsättningar har formulerats:

1. Ny syn på trafiken. Trafiken ska bidra till den önskade stadsutvecklingen. Det ska råda balans mellan de olika trafikslagen och mellan stadens och trafikens anspråk. Bebyggelse och trafik ska samplaneras och stärka varandra.

Alla involverade har god kännedom om hur bebyggelseplanering och trafikplanering bör samverka för att uppnå hållbar utveckling med god tillgänglighet för alla. Fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska prioriteras och trafikfrågorna ska hanteras på ett sätt som stödjer stadens utveckling.

2. De flesta resorna är hållbara. Staden och trafiksystemet ska maximera gång- och cykeltrafiken, prioritera kollektivtrafiken och balansera biltrafiken. Fler gående och cyklister bidrar till stadslivet och värdefull mark kan användas till annat än stora bilparkeringar och breda gaturum. Ett ökat gående och cyklande ger dessutom friskare människor.

3. Det är säkert och tryggt att resa och vistas i planområdet. Tryggheten är grundläggande för livskvaliteten. Att oroa sig för trafikolyckor och överfall påverkar både välbefinnandet och färdmedelsvalet.

Mål:

- Ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken inom H+ området.
- Andelen trygga och nöjda trafikanter som reser hållbart ska öka.

Exempel på faktisk uppmätt färdmedelsfördelning (hur stor andel av resor som sker med olika färdmedel) i olika kommuner under 2000-talet.

	G	C	K	B	Ö
Göteborg	14	10	28	47	1
Luleå	12	13	9	64	2
Inom Karlstad	11	18	7	65	2
Central-kommun i Köpenhamns-regionen	24	32	15	29	
Inom centralorten					
Helsingborg	23	18	13	45	1
Lund	24	42	7	26	1
Malmö	14	29	16	39	2
Resor som slutar i centrum och startar inom central-orten					
Helsingborg	40	14	17	26	2
Lund	37	37	8	17	1
Resor inom centrum					
Helsingborg	65	18	5	11	1
Lund	59	29	2	9	1

I Nordhavnen i Köpenhamn är målsättningen att de boende och verksamma ska resa med följande fördelning: 1/3 gång- och cykelresor, 1/3 kollektivtrafikresor och 1/3 bilresor.

andel resor inom H+ området		andel resor mellan H+ området och övriga centralorten
70 %	1: 	50 %
20 %	2: 	30 %
10 %	3: 	20 %

Prioritering av trafikslag och målsättningar för förflyttningar.

Strategier - så här arbetar vi med trafiken

De sex strategier som har formulerats för arbetet med trafikfrågorna utgår från ÖP2010, stadens trafikplan och H+ projektet samt trafikfilosofin och utmaningarna. Strategierna har valts ut mot bakgrund av att de bedöms ge mest nytta i det planeringsläge vi nu befinner oss i.

1. Rätt struktur och smart lokalisering
2. Bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer
3. Goda villkor för gående
4. Bra förhållanden för cyklister
5. Biltrafik i samklang med staden
6. Kreativitet och nytänkande ska genomsyra trafiken i H+ området.

Varje strategi illustreras av en målbild, en önskvärd framtidsbild sedd ur människans perspektiv. Därefter presenteras ett antal utvecklingsprinciper som ger stöd och vägledning i det fortsatta arbetet. Till respektive strategi knyts indikatorer som kvantifierar viktiga aspekter.

Fotona som illustrerar de sex strategierna visar Lunds Tekniska Högskola, tvärbanan i Stockholm, fotgängare i Helsingborg, cyklist i Helsingborg, bostadsgata i Freiburg samt en gång- och cykelbro i Amsterdam.

1



foto: Peter Håkansson, Malmö

Rätt struktur och smart lokalisering

2



foto: Sari Wallberg, Tyréns

Bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer

3



foto: Helsingborg stad

Goda villkor för gående

4



foto: Helsingborg stad

Bra förhållanden för cyklister

5



foto: Clara Lundqvist, Helsingborg

Biltrafik i samklang med staden

6



foto: Susanne Klint, Tyréns

Kreativitet och nytänkande ska genomsyra trafiken i H+ området

Rätt struktur och smart lokalisering

Målbild: H+ området är en kreativ, tät mix med bostäder, handel, service, verksamheter och rekreation. Inom området finns sällan behov av att ta bilen, det mesta finns inom gång- och cykelavstånd. Kollektivtrafiken är det självklara valet före bilen när avstånd, väder eller de egna förutsättningarna omöjliggör gång eller cykel.

Utvecklingsprinciper: Planeringen ska utgå från en bilsnål samhällsplanering där markanvändningen bidrar till ett lågt bilberoende. Exempelvis ska daghem och skolor lokaliseras trafiksäkert och så att skjutsning med bil minimeras, det vill säga i kollektivtrafknära lägen och med bra kopplingar till gång- och cykelnätet.

Det offentliga rummet ska utvecklas på ett yteffektivt och kvalitativt sätt. Ett stort utbud av detaljhandel och service i centrum ökar andelen inköpsresor till fots, med cykel och kollektivtrafik.

"H+ är integrerad med Helsingborg och en utvidgning av Helsingborgs centrum."

"Goda kommunikationer i alla skalor kopplar samman H+ med sin omgivning."

"H+ bidrar till att Helsingborg blir energineutralt."

Kollektivtrafikens sträckning är styrande för strukturen på bostäder, verksamheters lokalisering och täthet. Service och handel ska prioriteras närmast hållplatserna, därefter personal- och besöksintensiva verksamheter och slutligen boende. För att få en funktionsblandning i de stationsnära lägena kan man arbeta med tredimensionell fastighetsbildning samt att lokalisera handel och service till bottenvåningarna med bostäder eller verksamheter ovanpå.

Kollektivtrafikstråken ska vara gena med bra kopplingar till gång- och cykelsystemet.

Ledstjärna H+

Kvarteretsstrukturen ska gynna tillgängligheten för gående och cyklister. Stora, stängda kvarter ger omvägar. Gående och cyklister ska ha täta, sammanhängande och gena stråk. Det ska vara möjligt att som fotgängare korsa gatunätet i varje kvarter.

I Köpenhamnsområdet har stationsnärhetsprincipen tillämpats under en längre tid. Den innebär att service lokaliseras nära stationen, arbetsplatser inom 500 meter fågelavstånd och bostäder inom två kilometer till stationen. I det nya förslaget till Fingerplan 2007 ges stationsnärhetsprincipen en ny aktualitet. I planen anges att kontorsfastigheter större än 1 500 kvadratmeter ska lokaliseras inom 600 meter till en regional tågstation för att säkra trafik- och miljömässiga effekter. Stationsnärhetsprincipen har visat sig ha god effekt på färdmedelsval.
(Källa: Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden, Katarina Schyllberg)

Den täta, blandade staden gör att det mesta ligger inom gång- och cykelavstånd. Illustration: Schönherr + Adept

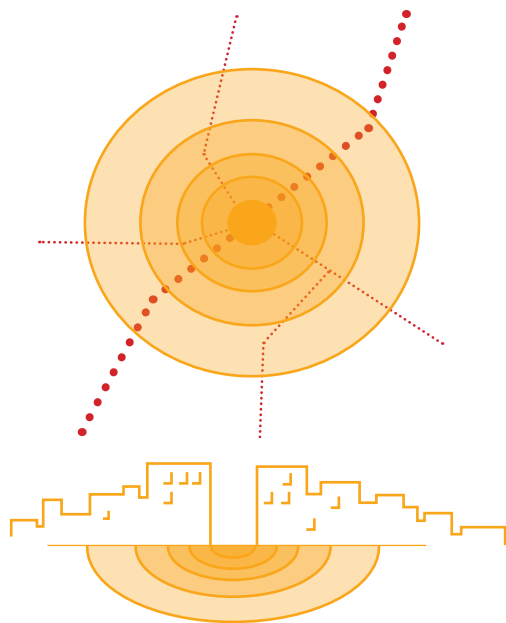


Illustration: Schönherr + Adept

Indikatorer: Lokalisering av ny bebyggelse

- Dagligvaruhandel och service ska lokaliseras i anslutning (cirka 50 meter) till hållplatserna.
- Personal- och besöksintensiva verksamheter ska lokaliseras inom 300 meter från hållplatserna.
- Som boende i H+ området ska man aldrig ha mer än 400 meter till en hållplats.

Trafikarbetet med bil per invånare i H+ området som har bil ska minska.



Tätare bebyggelse med service och verksamheter lokaliseras nära hållplatserna.

Kollektivtrafikens sträckning är styrande för strukturen på bostäder, verksamheters lokalisering och täthet.



Illustration: Schönherr + Adept

Bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer

Målbild: Inom planområdet är det enkelt, smidigt och bekvämt att åka kollektivt. Spårvagnar och bussar smiter förbi bilarna. En spårväg som lockar alla är stommen i hela trafiksystemet. Stadens kollektivtrafiknät bygger vidare på och stärker det regionala nätet. Kollektivtrafiken ses inte enbart som ett transportmedel, utan är ett medel för stadsförnyelsen och bidrar till stadslivets utveckling. De större bytespunkterna är trygga, aktiva och tillgängliga både dag- och kvällstid. Byten mellan färdmedel går smidigt och snabbt.

Utvecklingsprinciper: Kollektivtrafiken är utpekad som en av de bärande strukturerna för området och är en förutsättning för att utveckling ska få ske. Attraktiv kollektivtrafik ska vara på plats innan boende flyttar in och arbetsplatser etableras för att goda resvanor ska skapas redan från start.

Stommen i kollektivtrafiksystemet utgörs av en spårväg som går centralt genom planområdet. Modern spårväg är kapacitetsstark och mer attraktiv på grund av snabbhet, bekvämlighet och högre status. Det är faktorer som har potential att locka fler bilister att börja åka kollektivt. Bullersituationen påverkas också positivt med spårvagn istället för buss. Stadens ambition är att den första spårvägslinjen, mellan Dalhem och H+ området, öppnar i samband med Södertunnelns färdigställande.

Genom hela planområdet kör kollektivtrafiken på egna körfält vilket tillsammans med prioritet i korsningar säkrar hög framkomlighet och ett attraktivt sätt att resa. Spårvagnar och bussar prioriteras före biltrafiken och gaturummen förbereds för spårvägstrafik. Spårvägen

"Närmast stationslägena krävs hög exploatering och effektivt markutnyttjande. Personal- och besöksintensiva verksamheter prioriteras."

"Det bör göras så enkelt som möjligt att byta mellan kollektivtrafikslag. Byten underlättas med enkla och nära rgångar. "

"I förtätning av Helsingborg ska kollektivtrafiken vara strukturbildande för var och hur tätt vi bygger."

ÖP2010

fångar upp de viktigaste målpunkterna som till exempel Campus och Husarregementet.

I vissa passager i de mest centrala delarna prioriteras korsande fotgängare och cyklister före kollektivtrafiken, motivet är att utveckla stadslivets förutsättningar. En väl avvägd balans krävs: vid hållplatserna går fotgängarna före medan kollektivtrafikens framkomlighet väger tyngre mellan hållplatserna. Principen illustreras i figuren på sidan 17.

Turtätheten för spårvagnstrafiken ska vara minst femminuterstrafik, för busstrafiken minst tiominuterstrafik.

Knutpunkten och Ramlösa station utvecklas som bytespunkter och mötesplatser. Alla bytespunkter ska ha god funktion och gestaltning. Bekväma och snabba byten mellan cykel, spårvagn, tåg och buss ska erbjudas liksom en miljö som är överskådlig och trygg med god information. Samtliga hållplatser och bytespunkter ska ha bra kopplingar till gång- och cykelnätet.

Indikatorer:

- Restidskvoterna mellan kollektivtrafiktrafik och biltrafik ska inom H+ området ligga under 1,0.
- Medelhastigheten inklusive hållplatsstopp för kollektivtrafiken inom H+ området ska under högtrafik vara lägst 20 km/h.
- Resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken, Nöjd Kund Index (NKI) ska ligga på minst 8,0 av 10 möjliga.

"Utveckla stationerna Ramlösa och Maria så att de kompletterar och avlastar Knutpunkten."

"Busstrafiken ska prioriteras i det allmänna gatunätet framför personbilstrafiken."

Trafikplan 2006

Restidskvoter är en av de viktigaste indikatorerna inom trafikplanering. Tyvärr är det inte ett särskilt vanligt använt hjälpmedel. Det är därför svårt att hitta bra exempel. De flesta nedan är exempel på restidskvoter mellan större målpunkter, för att det ska bli riktigt relevant borde kvoterna räknas ur ett hela resan perspektiv, från dörr till dörr. Exempel på restidskvoter kollektivtrafik/ bil

Partille-Göteborg	0,9
Eriksdal-Göteborg	1,4
Helsingborg C-Malmö Triangeln (med citytunnel)	1,0
Umeå, Vasaplan-NUS	1,0
Umeå, Vasaplan-Västerslätt	2,0
Sundsvall-Birsta	2,6
Varberg-Mark	1,1

Enligt Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är det på kortare sträckor acceptabelt med restidskvoter runt 2 men på längre sträckor måste de ner till 1,5 eller mindre.

I Stockholm ligger kollektivtrafikandelen på 50 procent eller över i relationer som har en restidskvot på under 1,6. Över 1,6 sjunker kollektivtrafikandelen markant.



foto: Jonas Andersson, Tyrens

Spårvagn på egen bana i Barcelona omsluten av vackra plataner.



foto: Magnus Ytmark, SBF

*Exempel på spårvägstrafik på egen bana i Amsterdam. Spårvägs-
trafiken smälter väl in i stadsmiljön och är högt prioriterad.*

Goda villkor för gående

Målbild: Mångfalden och variationen i händelser och uttryck gör gåendet i sig till en upplevelse. Det är enkelt, säkert, bekvämt och tryggt att röra sig till fots såväl dagtid som kvällstid. I planområdet känns allt nära, på gångavstånd, och här känner sig fotgängarna prioriterade.

Utvecklingsprinciper: H+ områdets centrala läge gör tillsammans med områdets innehåll och struktur att en stor del av resorna görs till fots. Fotgängarna ska prioriteras högt.

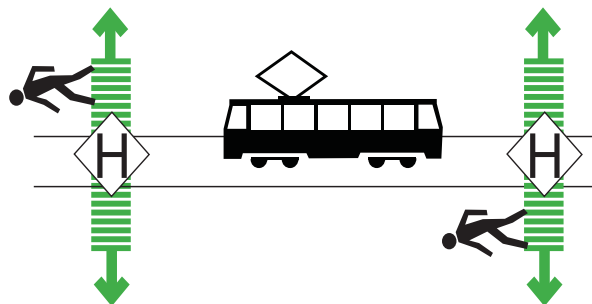
Barriäreffekten för gående som korsar bilgator ska minimeras – det ska vara bekvämt och säkert att gå över en gata. I de situationer där kollektivtrafikens framkomlighet står i konflikt med fotgängares och cyklisters behov att röra sig på tvären ska balanserade avvägningar göras.

Gatumiljöerna utgår från fotgängarnas upplevelse med mänsklig skala och ett varierat innehåll. Kopp-lingarna till den övriga staden måste vara goda. Gång-nätet är finmaskigt och det ska vara möjligt att som fotgängare korsa gatunätet i varje kvarter.

Det ska finnas en vägvälsfrihet för gående. Ett grönskande, lummigt stråk lockar många på dagen men på kvällen ska alternativa förbindelser erbjudas.

Utmed det centrala stråket Drottninggatan – Järnvägs-gatan kolliderar två grundläggande anspråk. Det handlar om fotgängarnas behov av att röra sig tvärs stråket och kollektivtrafikens behov av en viss hastighet längs stråket för att kunna konkurrera med bilen. Här har en avvägning mellan de båda anspråken gjorts och den illustreras i bilden intill. Vid hållplat-

serna prioriteras fotgängarna och mellan hållplatserna prioriteras kollektivtrafikens framkomlighet.



Det blågröna stråket är ett attraktivt promenadstråk. Mötesplatser och aktiviteter gör det befolkat och tryggt.

Trafiksäkerheten för fotgängare prioriteras. Hastighe-ten där gående och bilar blandas ska vara högst 30 km/h. Vissa områden och gator där gående priorite-ras extra ska regleras som gångfartsområden, där bil-trafiken anpassar sig till fotgängarna. Utformning av korsningar och sträckor ska uppfylla bästa säkerhets-standard, drift- och underhållsfrågor ska prioriteras.



Exempel på urbana, rekreativa stråk i Berlin.

För att säkerställa en hög kvalitet för fotgängarna krävs engagemang i hela processen, hela vägen från planering och utformning med bredder, materialval med mera, till utförande, drift och underhåll. För gå-ende är ofta de små detaljerna avgörande. Många fot-gångare skadas när man snubblar och halkar.



foto: Mari Holm, Tyréns

Indikatorer:

- Genhetsknoten (verkligt avstånd/ fågelavstånd) ska inte överstiga 1,25 för gående.
- Fotgängarna ska vara nöjda med gångtrafikens villkor i H+ området.

"H+ planeras utifrån människan. Varje kvarter utformas med stor detaljrikedom och variation i bebyggelse utifrån människans hastighet och skala."

"Inom H+ området finns ett kollektivtrafiksystäm där gång- och cykelvägnät är så prioriterat och självklart att bilen används i sista hand."

Ledstjärna H+



foto: Anna Sjärrnkvist, Tyréns



foto: Malin Zetterqvist, Tyréns

Exempel på "Shared space", Skvallertorget i Norrköping och östra Boulevarden i Kristianstad.

Exempel på genhetsknoter gångavståndet/fågelavståndet

Bostadsområde Huddinge-Skola	1,3
Stenungsund station-Nösnaesskolan	1,2
Norra Kallfors - Eneskolan (Södertälje)	1,6
Vattenverket-Norrtuna industriområde (Södertälje)	2,6
Gamla stan-Nationalstadsparken	2,3
KTH-Nationalstadsparken	1,5
Karolinska-Nationalstadsparken	1,2

Det verkliga avståndet bör inte vara mer än cirka 25 procent längre än fågelvägen, dvs genhetsknoten bör vara högst 1,25. Enligt TRAST:s klassificering av genhetsknot är upp till 1,25 grön standard, 1,25-1,5 gul standard och större kvot än 1,5 är röd standard, det vill säga inte bra alls.

Bra förhållanden för cyklister

Målbild: Cykeln har en given plats i planområdet. De sammanhängande cykelvägarna är inbjudande, bekväma, trygga och säkra. Cykeln är det i särklass snabbaste färdmedlet för korta resor. Cykelvägen utmed det blågröna stråket lockar alla kategorier av cyklister och är en nationell förebild. Som cyklist är det enkelt att hitta och lätt att parkera.

Utvecklingsprinciper: Cyklisterna ska prioriteras högt. Ett huvudnät som kopplar samman med och stärker cykelnätet i den övriga staden ska identifieras och byggas ut. Huvudcykelstråken ska vara en viktig utgångspunkt i utvecklingen av stukturen i planområdet. De består till största del av separerade cykelvägar och de utformas för hög färdhastighet.

Cykelstråken ska vara gena och inte avvika mer än nödvändigt från fågelvägen. Huvudnätet för cykel ska vara dubbelt så tätt som huvudnätet för biltrafik, maskvidden ska vara högst 250 meter. Antalet påtvingade stopp för cyklister ska minimeras.

Det blågröna stråket är cyklisternas ryggrad och här cyklar man i huvudsak fritt från biltrafiken med många upplevelser längs vägen. Det är ett bekvämt pendlarstråk med generösa utrymmen för cyklister.

Det övergripande cykelnätet ska ha hög prioritet gentemot biltrafiken. I de situationer där kollektivtrafikens framkomlighet står i konflikt med fotgängares och cyklisters behov att röra sig på tvären ska balanserade avvägningar göras. Så kallad grön våg för cyklister ska eftersträvas i trafiksignalerna.

Det ska finnas en vägvalsfrihet för cyklister. Det ska vara möjligt att välja den vackraste vägen, snabbaste

"En tät stad med korta avstånd gör det enkelt att förflytta sig till fots och på cykel. Sammanhängande system av tesplatser binder samman området och gör det tillgängligt och inbjudande."

"Genom ett finmaskigt nät av publika rum binds H+ ihop med samtliga angränsande områden."

Ledstjärna H+

vägen, den livligaste vägen, tänga önskade målpunkter eller uppfylla andra önskemål. Det ska vara möjligt att cykla på alla gator i planområdet, hamnleden och Malmöleden undantaget.

Trafiksäkerheten för cyklister prioriteras. Utgångspunkten är att bilarnas hastighet maximeras till 30 km/h där cyklister blandas med biltrafiken.

Utformning av korsningar och sträckor ska uppfylla bästa säkerhetsstandard och cykelstråken ska ha bästa drift och underhåll. Cykelparkeringar ska lokaliseras nära målpunkter och cykelstråk. Olika former av cykelparkering ska erbjudas, till exempel lång- respektive korttid samt bevakad och obevakad.

Det krävs ett engagemang genom hela processen för att skapa goda förutsättningar för cyklisterna. Från



foto: Emma Holgersson, Tyréns

planering och utformning med materialval, bredder med mera till utförande och drift och underhåll. De små detaljerna har en avgörande betydelse för kvaliteten för cyklisterna.

Cykelparkering på Clemenstorget i Lund och cykelbana i Stockholm.



foto: Patrik Lundqvist, Tyréns

Indikatorer:

- Restidskvoten mellan cykeltrafik och biltrafik ska inom H+ området ligga under 1,0.
- Cyklisterna ska vara nöjda med cykelförhållandena i H+ området.

Gång- och cykelstråk i Berlin.



foto: Mari Holm, Tyrens



foto: Anne-Marie Frisell, Helsingborg stad

Cykelstråk i Odense.

Exempel på genhetskvorter cykelavståndet/fågelavståndet

Umeå, Vasaplan-NUS	1,21
Umeå, Vasaplan-Västerslätt	1,36
Södertäljen Vattenverket-Centrum	1,3
Bostadsområde Huddinge-Hållplats	1,1
Bostadsområde Huddinge-Idrottsplats	1,6

Det verkliga avståndet bör inte vara mer än cirka 25 procent längre än fågelvägen, det vill säga genhetsknoten bör vara högst 1,25. Enligt TRAST:s klassificering av genhetsknot är upp till 1,25 grön standard, 1,25-1,5 gul standard och större kvot än 1,5 är röd standard, det vill säga inte bra alls.

Biltrafik i samklang med staden

Målbild: Människans behov är utgångspunkten. Huvuddelen av området är tillgängligt med bil, men gatusektion, hastighet och prioritering är anpassade efter stadens, de oskyddade trafikanternas och kollektivtrafikens anspråk. Här gäller ett helt nytt synsätt på trafiken där bilen inte längre är utgångspunkten. Det är förhållandevis enkelt att som bilist nå det yttre vägnätet, medan hållbara färdmedel är de självklara valen för resor inom staden.

Utvecklingsprinciper: I utvecklingen av det framtida bilnätet är strävan att uppnå en balans mellan trafikens och stadens anspråk. Steget behöver tas från ett traditionellt framkomlighetsperspektiv till ett tillgänglighetsperspektiv.

I det nya Helsingborg ligger fokus på god tillgänglighet för alla trafikanter. Med tillgänglighet avses möjligheten att nå något önskvärt, exempelvis arbete, kultur och rekreation. De bilresor som stödjer stadens utveckling prioriteras. Att kunna hämta och lämna människor är viktigt, liksom att kunna uträtta ärenden.

Genom att gatunätet runt centrala Helsingborg uppgraderas erbjuds genomfartstrafiken bättre alternativ och trafiktrycket i centrum minskar. Principen visas schematiskt i bilden intill.

Begreppet ”trafiktålighet”, att gatorna definieras efter hur mycket trafik de tål och de gaturum man vill skapa, genomsyrar arbetet. Blir flödena högre används andra verktyg för att minska dem. Biltrafiken anpassas till den miljö man vill ha, biltrafik i samklang med staden.

”Trafikfrågorna är grundläggande för att skapa en attraktiv och hållbar utveckling. Trafiksystemen måste ses i sin helhet och därför kan H+ inte planeras isolerat från övriga staden.”

FÖP H+, program

”Helsingborgs stad ska arbeta framåtriktat med parkeringsfrågor så att attraktivt stadsliv främjas.”

ÖP2010

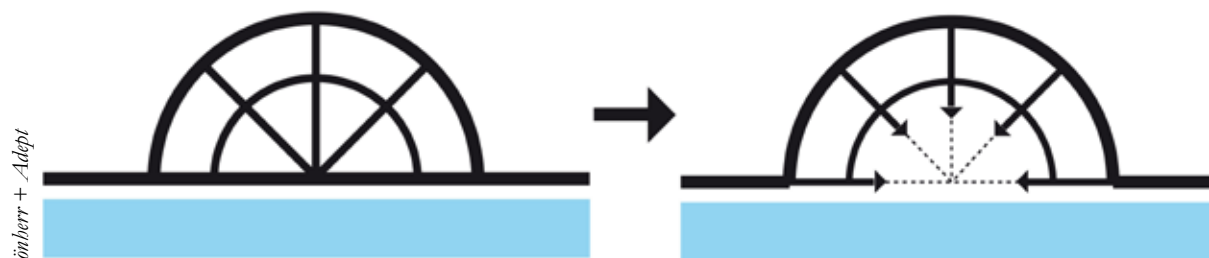
I utvecklingen av gatunätet måste i första hand utrymmen för en attraktiv kollektivtrafik tillgodoses. Gatunätet ska vara logiskt och bygga på en hierarki. Nätet ska vara i balans med stadens övriga kvaliteter, och det måste finnas en balans mellan att samla och sprida biltrafiken. En tät maskvidd med gaturum utformade enligt mottot ”inte fort men nära” ska vara utgångspunkten.

Höga hastigheter skapar otrygghet och osäkerhet. Biltrafikens hastighet måste anpassas till stadsrummets roll, vad staden vill ska kunna ske i stadsrummet och hur det ska upplevas. Biltrafik i gångfart ger fotgängarna prioritet och skapar förutsättningar för vistelse.

hastigheter under 30 km/h skapar förutsättningar för samspel mellan trafikanter. Delar i planområdet kan bli bilfria.

Parkering är ett av de starkaste styrmedlen för att påverka val av färdmedel och en särskild parkeringsutredning för H+ området är under framtagande. Parkeringsfrågorna ska hanteras på ett sätt som stödjer stadens utveckling och uppmuntrar till ett hållbart bilanvändande. Detta ger ytor över till andra kvaliteter och prioriterar tydligt de hållbara trafikslagen.

Parkering för besökare och boende prioriteras framför verksamma. Samlade parkeringsanläggningar och



Biltrafiken i Helsingborg idag. Stora genomfarts- och infartsleder skär genom centrala staden.

Vision för framtidens biltrafik, där genomfartstrafiken leds på Österleden runt staden. Biltrafiken genom och inom centrala staden tonas ned.

ett samutnyttjande av dessa anläggningar eftersträvas. Placering, avgifts- och tidsreglering är viktiga instrument i styrningen av parkeringsbehovet.

Kantstensparkeringen prioriteras för lastning/lossning, cyklar och angöring. Bilpooler uppmuntras, detta kan minska behovet av parkering för boende och verksamma.

En stabil plattform för långsiktigt ansvarstagande av parkeringsfrågorna, ett helt eller delvis kommunalägt parkeringsbolag, behöver skapas. Formerna för parkeringsköp bör utvecklas.

Staden behöver varutransporter för att locka till sig handel, service och verksamheter. Lösningar för hur lossning och lastning ska gå till måste tas fram redan från början och inte lösas i efterhand. Alla fastigheter måste kunna nås för att hämta och lämna människor och varor. I de mest centrala delarna bör varutransporterna styras så att de tillåts att ske på en bestämd del av dygnet.

Indikatorer:

- Parkeringsanläggningarna placeras så att det i genomsnitt blir längre att gå till parkeringen än till en hållplats
- Ärendeparkeringens beläggning ska ligga över 80 procent.
- Andel bilpoolsplatser per vanliga bilplatser bör överstiga 10 procent för bostäder och verksamheter.

Foton från olika gaturum i Stockholm, Malmö, Freiburg, Lund och Kalmar.

foto: Emma Holgersson, Tyréns



foto: Clara Lundqvist, Helsingborg



foto: Olle Evenäs, Malmö stad



Kreativitet och nytänkande ska genomsyra trafiken i H+ området

Målbild: Trafiken i planområdet fungerar som inspiration och förebild för många. Mod – att våga tänka nytt, att prova nya arbetssätt och tekniska lösningar – är karakteristiskt för hanteringen av trafiken. Ett trafiksystem i balans och som stärker stadens attraktivitet och hållbara utveckling genomsyrar.

Utvecklingsprincip: Trafikplanering och utformning ska våga prova nya idéer och principer. Det kan till exempel röra sig om nya trafikeringsformer för kollektivtrafiken, utformningen av gator och cykelvägar och sociala innovationer för beteendepåverkan. Lokala initiativ och medborgarförslag ska uppmuntras och tas omhand. Nya dialogmetoder ska prövas och utvärderas. Nya och etablerade verksamheter i H+ området ska involveras tidigt i arbetet. De ska vara aktiva och ha möjlighet att påverka.

I planeringen av planområdet är människan alltid i centrum, människan som bor, verkar och lever i det nya centrum som H+ området utgör.

De inblandade i projektet ska ha en god omvärldsbevakning för att fånga upp trender och ny kunskap. De ska också lyckas avkoda undermedvetna krav. De inblandade i projektet måste hela tiden ha den stad man vill skapa för ögonen och inte förblindas av traditionella/historiska planeringsideal. Det ska alltid finnas en beredskap för det oväntade. Arbetsprocessen är öppen och tolerant.

Kommunikation som inte kräver transporter ska möjliggöras och främjas.

Helsingborgs stad verkar för att utveckla energisnåla (-besparande) lösningar i allmänhet och inom H+området i synnerhet. Energoptimering och intelligenta lösningar skall vara nyckelord som bidrar till att området kan benämnas "Den hållbara staden". Tillsammans med samverkande parter, bland annat Öresundskraft, ska möjligheterna synliggöras med elbilar och området som fossilfritt ska fungera som en förebild.

"H+ området är en experimentell arena där nya upplevelser, entreprenörskap, metoder och idéer ständigt utvecklas. Utvecklingen är föränderlig över tid och en process som pågår under lång tid."

Ledstjärna H+



Foto: Helsingborg stad

Foto: Siri Wallberg, Tyréns

Foto: Per Eneroth, Tyréns

Inspirationbilder från Helsingborg, Kartoffelrekkene i Köpenhamn och gångbana i Fredriksberg.

Indikatorer:

- Samtliga medelstora och stora arbetsplatser inom H+ området ska upprätta och följa en så kallad grön resplan. En grön resplan innehåller åtgärder och aktiviteter som bidrar till ett hållbart resande hos de anställda för resor till jobbet och i tjänsten. Planen kan till exempel innehålla en rese och mötespolicy som styr hur resor och möten ska genomföras, uppmuntringsaktiviteter för de anställda samt åtgärder som inköp av tjänstecyklar, duschmöjligheter och kollektivtrafikkort.

"H+ planeringsprocess är inkluderande och öppen. Projekt H+ präglas av såväl en mångfald av processer som mångfald i processerna."

"H+ utveckling är evolutionär. Stadsomvandlingen välkomnar det nya men utgår från det som finns i området. Processen är samtidigt nytänkande och starkt kunskapsbaserad."

Ledstjärna H+

Miljöer och material från Portugal, Barcelona och Holland som är ovanliga i de svenska gaturummen.



foto: Jonas Andersson, Tyrens



foto: Pamela Sjöstrand, Tyrens

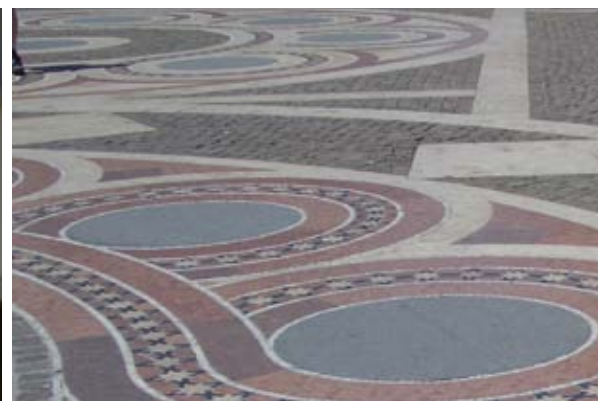


foto: Arne Nordius, Tyrens

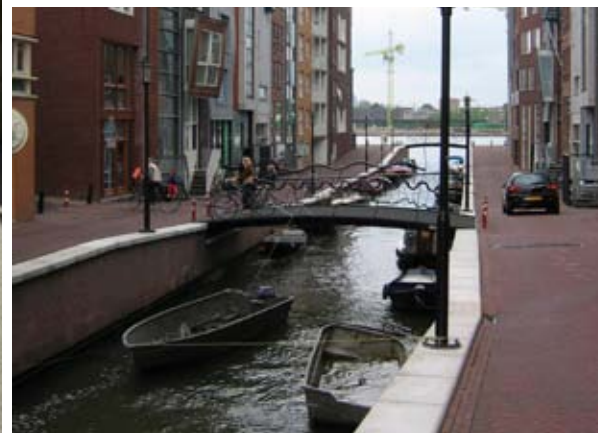


foto: Sam Wallberg, Tyrens

Trafiknäten

Nedan följer en beskrivning av huvudnäten för cykel-, kollektiv- och biltrafik. Lokalnät för cykel och bil samt det finmaskiga gångnätet redovisas inte. Trafiknäten får inte betraktas som fastslagna, utan de utvecklas i det pågående stadsutvecklingsarbetet. De stora dragen är emellertid fastlagda. Busstrafiken genom Söder och spårvägens sträckning söder om Hästhagsvägen är undantagna.

Cykelnätet

Cykelsystemet inom H+ området är gent, tryggt, säkert och bekvämt. Cykeln är ett verkligt alternativ till bilen. Cykelförbindelserna är väl sammanlänkade med och stärker stadens övriga cykelnät.

Utgångspunkten är att cyklisterna ska separeras från biltrafiken på de delar som går utmed huvudgatorna och att cykeltrafiken ska prioriteras i hög utsträckning vad gäller utrymmen och framkomlighet. Cykling ska vara tillåten på alla gator, ibland på fotgängarnas villkor.

Fyra av stadens huvudcykelstråk går genom H+ området. Stråken blir olika till sin karaktär och upplevelse. Huvudcykelstråket kompletteras av ett mer finmaskigt nät, visas i grått på kartan intill.

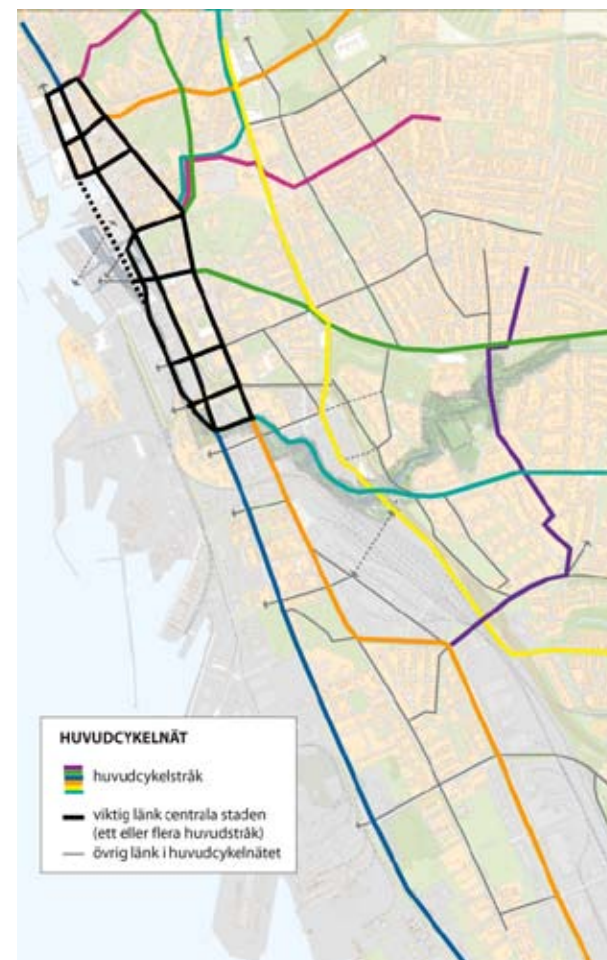
Cykelstråket utmed det blågröna stråket erbjuder en snabb, i princip helt bilfri, cykelfärd. Bredgatan blir ett upplevelserikt kanalstråk och även här ska korsningarna med biltrafiken vara få. Kontrasten mot parallellstråket på Järnväggsgatan blir tydlig, genom en betydligt behagligare ljudnivå då bussar och bilar inte finns i gaturummet och att cyklingen går i ett lite långsammare tempo. Som cyklist är det tänkbart att man får samsas med fordon för av- och pålastning till fastigheterna och med fotgängare.

Det blå cykelstråket går till stora delar utmed kusten och ingår i det nationella stråket "Cykelns blå band". Genom H+ området skapas en snabb förbindelse, ett bra pendlarstråk. Gaturummet delas med bilar, bussar och spårvagnar och att färdas utmed stråket kommer att innebära att bilgator frekvent behöver korsas. Stråket blir befolkat dygnet runt och kan därför upplevas som ett tryggare alternativ nattetid. Så kallad "grön våg" i trafiksignalerna för cyklisterna förbättrar framkomligheten och upphöjda tvärgator ökar säkerheten och bekvämligheten.

Utmed Landskronavägen/Planteringsvägen erbjuds en cykelförbindelse liknande det blå cykelstråket. Ett gent, snabbt pendlarstråk som knyter samman Gåsebäck med östra delen av stadskärnan. Gaturummet blir fullt av aktivitet och bil- och busstrafik förekommer, men den blir inte lika dominerande som utmed Järnväggsgatan. På delar av Södergatan kommer cyklisterna att få dela gaturummet endast med bussar och fotgängare, alternativt kan gatan komma att utformas som en cykelfartsgata om bussarna trafikerar en annan gata.

Det gula cykelstråket följer landborgen och erbjuder en, utifrån förutsättningarna, relativt plan förbindelse. I söder går stråket mellan Malmöleden och järnvägen och blir relativt isolerat från bebyggelsen. Detta innebär en förbindelse som är snabb, men som också kan upplevas otrygg nattetid. Genom H+ området ska stråket ledas genom den småskaliga bebyggelsen och för att sedan kopplas mot det centrala nord-sydliga stråket utmed Stenbocksgatan.

Genom strukturen i planområdet har grunden lagts för attraktiva cykelförhållanden. För att nå de uppsatta målen krävs emellertid stort engagemang i den kommande processen.



Förslag till huvudcykelnät

Kollektivtrafiken

Centralt genom planområdet går spårvägen som blir ryggraden i stadens trafiksystem. Genom att ge en hög servicenivå, bra turtäthet, korta restider och en god punktlighet till resenärerna skapas underlag för en högre tillgänglighet till centrum och H+ området. För att skapa en attraktiv trafik som även lockar bilister krävs gena dragningar, egna körfält och prioritet i korsningar. Kollektivtrafiken ska vara helt koldioxidneutral och med sin höga kapacitet skapar den det självklara valet för helsingborgaren och för besökaren. Genom lokalisering av målpunkter och en tät bebyggelse med god service runt hållplatserna blir spårvagnen och bussen ett smidigt val för många.

Bytespunkterna som uppstår vid kollektivtrafikens stationer, mellan buss, spårvagn, gående och cyklar ses som strategiska platser. Stor vikt kommer att läggas för att forma dessa platser till mötesplatser i staden och att lokalisera andra aktiva program till platserna. Det är viktigt att hitta goda kopplingar till gång- och cykelnäten samt skapa de funktioner som krävs vid hållplatserna såsom trygga och väl gestaltade cykelparkeringar.

Ambitionen är att stadens första spårvägslinje, från Dalhem via Knutpunkten till H+ området ska öppnas samtidigt som Södertunneln är klar. Spårvägslinjen trafikerar då de viktiga målpunkterna; Knutpunkten, universitetet, Husarregementet, Planteringen och kanske även Miatorp och Ramlösa station. Sträckningen söder om Hästhagsvägen ska utredas vidare.

Kompletterande busstrafik går genom Söder och på Sandgatan. Exakt dragning av busslinjerna genom Söder utreds vidare. Ambitionen är att hitta ett nät som

motsvarar resenärernas behov och som samspelar med trafik och stadsutveckling i det framtida Söder.



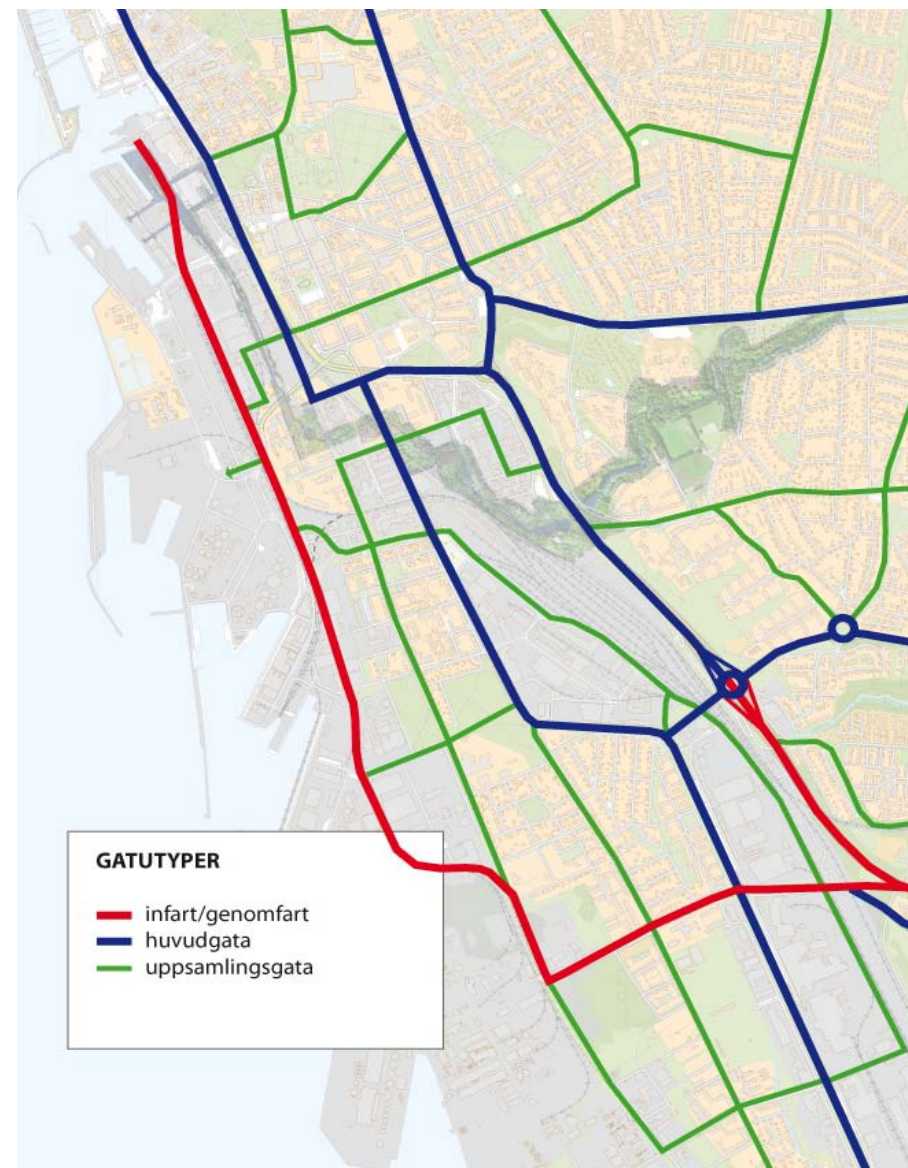
Förslag till kollektivtrafiknät.

Bilnätet

Huvudgatunätet i H+ området kommer att ha en maskvidd/täthet som utgår från den befintliga stadens gatunät och som ger god tillgänglighet. I gatunätet ska också finnas en inbyggd robusthet, en flexibilitet inför framtiden. Gatorna i huvudnätet ska utformas efter de stadsrum vi vill skapa och vara lätta att korsa för den som går eller cyklar. De ska vara attraktiva, varierande och upplevelserika samtidigt som de ska rymma många funktioner. Gatorna ska vara stadsmässiga och ge plats för stadens liv. Det innebär att hastigheten ska begränsas till 40 km/h. I stadens huvudgatunät ingår hamnleden som en viktig förbindelse.

Kartan intill visar ett förslag till ett framtida huvudnätet för biltrafiken. Gatorna har indelats utifrån sin funktion i nätet; infart, huvudgata och uppsamlingsgata. Utöver dessa gator kommer ett finmaskigt nät av lokalgator att finnas. Här blir biltrafiken mer nedtonad och i bostadsområden kan en del gator bli utformade som lekgator. Lekgatorna ska präglas av människan, ett lugnt tempo och samspel mellan trafikanter.

Parkeringsfrågorna ska hanteras på ett sätt som stödjer stadens utveckling och uppmuntrar till ett hållbart bilanvändande. Parkering för besökare och boende prioriteras framför verksamma. Samlade parkeringsanläggningar och ett samutnyttjande av dessa anläggningar eftersträvas. Gångavståndet till parkeringsplats används för att påverka efterfrågan på parkering och alternativa transporter. Bilpooler uppmuntras, detta kan minska behovet av parkering för boende och verksamma.



Förslag till huvudnät för biltrafiken

Motstående intressen - det här måste vi hantera

Ambitionerna för planområdet är höga. Trafiken i, till och från området ska vara hållbar och bidra till områdets önskvärda karaktärer och till stadens utveckling som helhet. I den fortsatta processen finns ett antal avvägningar mellan olika intressen och kritiska frågor som måste hanteras. Några av dem lyfts fram här:

Spårvägsfrågan

Kollektivtrafiken når snart kapacitetstaket. Om spårvägen inte införs i tid eller inte alls eller om busstrafiken inte utvecklas ytterligare är risken uppenbar att en hållbar utveckling är svår att uppnå. Flera frågor som finansiering, genomförande och organisation är angelägna att reda ut.

Mängden biltrafik

Gator kan få fler bilar än vad miljön, staden och invånarna egentligen tål. Detta medför större barriärer och ökad otrygghet för fotgängare och cyklister samt kan leda till högre olycksrisker. Det innebär dessutom mer störande buller och sämre luftkvalitet samt att upplevelsen och trivseln på gatan försämras. Förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik minskar när trängseln ökar. Vidare finns en risk att det uppstår ett tryck att omvandla kollektivtrafikkörfält till bilkörfält.

Parkeringsfrågan

Det finns en risk att helhetslösningar inte skapas i planområdet och i angränsande områden på grund av att samspelet mellan privata exploatörer och kommunen inte fungerar på önskvärt sätt. Den täta exploateringen inom H+ området förutsätter att bilar parkeras i garage under mark eller i parkeringshus, vilket utgör dyra lösningar.

Stationsnärhetsprincipen

Det finns en risk att kommunen inte lyckas styra exploatörer att lokalisera stora arbetsplatser och besöksintensiv verksamhet till stationsnära lägen. De goda förutsättningarna för hållbart resande minskar därmed.

Balansen i gaturummet

Många olika anspråk ska samsas i gaturummen, särskilt på stadsgatorna. Fotgängare behöver breda utrymmen och cyklisterna ofta egna banor. Kollektivtrafiken ska prioriteras genom egna körfält för att säkerställa en hög framkomlighet. Uteserveringar, trädplaneringar och möbler som bänkar, papperskorvar med mera ställer krav på en viss bredd. Följden blir ett bredare gaturum där det kan blir svårare att skapa det intima och stadsmässiga. Det blir även en konflikt mellan kollektivtrafikens behov av framkomlighet och de oskyddade trafikanternas behov av att röra sig på tvären.

Uppföljning

I detta PM beskrivs en trafikfilosofi, övergripande mål och strategier. Utvecklingsprinciper och indikatorer för uppföljning har tagits fram. Men resan är lång innan området är fullt utbyggt, det är många beslut som ska tas och många aktörer som ska involveras. Hur säkerställs det att processen går i rätt riktning? Hur når vi de mål vi satt upp?

Utgångspunkten är att målen och indikatorerna ska vara relevanta och smidiga att följa upp samt ha en koppling till H+ området och stadens övriga arbete med uppföljning. Med H+ området avses planområdet för FÖP H+. Om inget annat anges är utgångspunkten att uppföljning sker vart tredje år alternativt en gång per mandatperiod.

Tre mål och 14 indikatorer har formulerats för mobilitetsfrågorna. Beskrivningen nedan fokuserar på *hur* och *när* uppföljning ska göras. Frågan om *vem* som ansvarar för uppföljningen av respektive indikator får hanteras i den kommande processen. Ett stort ansvar kommer dock att ligga på stadsbyggnadsförvaltningen och H+projektet.

Två verktyg föreslås tas fram; ett mätprogram och en trygg- och nöjdhetsbarometer:

Ett sammanhållet program för hur mätningar ska ske behöver tas fram. **Mätprogrammet** svarar på frågor som vad som ska mätas, hur det ska göras, när och vem som ska mäta samt vad man ska mäta emot. Exempelvis enklare resvaneundersökningar kompletterat med mätningar och beräkningar av olika slag.

Trygg- och nöjdhetsbarometern genomförs som en årlig enkätstudie, eventuellt kompletterad med intervjuer, fokusgrupper eller liknande.

Mål

Ny syn på trafiken

Alla involverade har god kännedom om hur bebyggelseplanering och trafikplanering bör samverka för att uppnå hållbar utveckling med god tillgänglighet för alla. Fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska prioriteras och trafikfrågorna ska hanteras på ett sätt som stödjer stadens utveckling.

Uppföljning: genom kontinuerlig dialog

De flesta resorna är hållbara

Inom H+ området:

- gång/cykel 70 procent
- kollektivtrafik 20 procent
- bil 10 procent

Mellan H+ området och den övriga centralorten:

- gång/cykel 50 procent
- kollektivtrafik 30 procent
- bil 20 procent

Uppföljning: mätprogram

Det är säkert och tryggt att resa och vistas i planområdet

- Ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken inom H+ området.
- Andelen trygga och nöjda trafikanter som reser hållbart ska öka.

Uppföljning: Olycksstatistik och en trygg- och nöjdhetsbarometer

Indikatorer

Lokalisering av ny bebyggelse

- Dagligvaruhandel och service ska lokaliseras i anslutning (cirka 50 meter) till hållplatserna.
- Personal- och besöksintensiva verksamheter ska lokaliseras inom 300 meter från hållplatserna.
- Som boende i H+ ska man aldrig ha mer än 400 meter till en hållplats.

Uppföljning: Hanteras i samband med fördjupning av översiktsplan, detaljplan och bygglov

Trafikarbetet med bil per invånare i H+ området som har bil ska minska

Uppföljning: Mätprogram.

Restidskvoterna mellan kollektivtrafik och biltrafik ska inom H+ ligga under 1,0

Grov uppskattning i det översiktliga planskedet. Därefter årlig uppföljning. Mäts i tre relationer.

Medelhastigheten inklusive hållplatsstopp för spårvägstrafiken inom H+ området ska under högttrafik vara lägst 20 km/h, för busstrafiken 20 km/h

Årlig uppföljning. Mäts i tre relationer.

Resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken i H+ området. Nöjd Kund Index (NKI) ska ligga på minst 8,0 av 10 möjliga

Uppföljning: Enkätundersökning.

Genhetsknoten (verkliga avståndet/fågelavståndet) ska inte överstiga 1,25 för gående

Säkerställs i detaljplaneskedet. Översyn i fem till tio relevanta relationer till målpunkter i och utanför planområdet.

Fotgängarna ska vara nöjda med gångtrafikens villkor i H+ området

Uppföljning: Nöjdhetsbarometer.

Restidskvoten mellan cykeltrafik och biltrafik ska inom H+ området ligga under 1,0

Grov uppskattning i planskedet. Därefter årlig uppföljning. Mäts i tre relationer.

Cyklisterna ska vara nöjda med cykelförhållandena i H+ området

Uppföljning: Nöjdhetsbarometer.

Parkeringsanläggningarna placeras så att det i genomsnitt blir längre att gå till parkeringen än till en hållplats

Uppföljning: Parkeringsplan.

Ärendeparkeringens beläggning ska ligga över 80 procent

Uppföljning: Årlig beläggningsstudie.

Andel bilpoolsplatser per vanliga bilplatser bör överstiga 10 procent för bostäder och verksamheter

Uppföljning: P-samverkan H+.

Samtliga medelstora och stora arbetsplatser inom H+ området ska upprätta och följa en så kallad grön resplan.

Uppföljning: Följs upp vid miljöförvaltningens miljötillsyn hos företagen.



HELSINGBORG

Stadsbyggnadsförvaltningen
Järnväggsgatan 22, SE-251 89 Helsingborg
Kundservice: 042-10 60 60