



Trafikstrategier 2030

för Hässelholms kommun

Antagen och reviderad av
kommunfullmäktige 2017-09-25



► Innehåll strategier:

Övergripande trafikutmaningar för Hässleholms kommun 1

Trafikutmaningar för respektive trafikslag i Hässleholms kommun 3

VISION, MÅL OCH STRATEGIER FÖR TRAFIKSYSTEMET 4

Vision och mål för trafiksystemet år 2030 5

4 övergripande strategier för ett hållbart trafiksystem 7

- Strategi 1: Möjliggör för hållbara resor
- Strategi 2: Skapa ett jämlikt trafiksystem
- Strategi 3: Tillämpa fyrstegsprincipen
- Strategi 4: Tillämpa färdmedelsprioritering

Delstrategi för respektive trafikslag 8

- Delstrategi: Gångtrafik
- Delstrategi: Cykeltrafik
- Delstrategi: Kollektivtrafik - Buss
- Delstrategi: Kollektivtrafik - Tåg
- Delstrategi: Biltrafik
- Delstrategi: Godstrafik
- Delstrategi: Utryckningstrafik

DIARIENUMMER: 2013/913 302_KLK 2016/201

FASTSTÄLLT DEN: 2017-09-25 § 194

FASTSTÄLLT AV: KOMMUNFULLMÄKTIGE

FÖR REVIDERING ANSVARAR: BYGGNADSNÄMNDEN

FÖR UPPFÖLJNING ANSVARAR: BYGGNADSNÄMNDEN

DOKUMENTET GÄLLER FÖR: KOMMUNKONCERNEN

GILTIGHETSPERIOD: TILLSVIDARE

DOKUMENTET ERSÄTTER: -

OMSLAGSBILD: HÄSSEHOLMS KOMMUN

UTVECKLAT AV: STINA JANZON, TEKNISKA FÖRVALTNINGEN

OMARBETAT AV: YLVA HARTMAN MAGNUSSON, STADSBYGGNADSKONTORET FOTON:

HÄSSEHOLMS KOMMUN, MATTIAS LARSSON, KREERA SAMHÄLLSBYGGNAD OCH MANDAWORKS

Antagen: Kommunfullmäktige 2017-09-25 § 194

Ersätter:

Kommunal författningssamling: H 16

► Övergripande trafikutmaningar för Hässleholms kommun

Hässleholm växer och förväntas växa ytterligare framöver. I samband med detta finns ett behov av en strategi för att hantera befintlig och framtida trafik i kommunen. Även vår omvärld förändras med nya utmaningar och ny teknik. Hässleholms kommun ska bidra till att tillväxten sker på ett långsiktigt hållbart sätt, med en god samhällsutveckling och hållbara transporter. Hässleholms kommun står inför ett antal trafikutmaningar som måste hanteras för att vi ska kunna närma oss visionen för trafiksystemet. Ju fler av dessa utmaningar vi kan ta hänsyn till i varje del av trafiksystemets utveckling, desto större samhällsnytta skapar vi.

Hållbara resor

Utvecklingen av Hässleholm ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. För att kunna möta framtidens behov behöver trafiksystemet bli mer yteffektivt och hållbart. Att successivt skapa en mer robust och mindre bilberoende trafikstruktur är en del i detta, liksom att vi också kommer att behöva ändra våra resvanor till att bli mer hållbara.

Med hållbart resande avses transportsätt som gång, cykel, kollektivtrafik och fossilfria personfordon, samt att vi planerar och använder teknik som gör att vissa resor inte behöver genomföras alls. Kommuner behöver driva på den beteendeförändring som krävs för att öka andelen hållbara resor, till exempel genom *Mobility Management*. Det är en metod där man synliggör konsekvenser av olika res- och transportval och påvisar vilka möjligheter som skapas genom det hållbara resandet.

Stad och land

Hässleholm är Skånes största kommun till landytan, vilket innebär att en stor del av Hässleholm är landsbygd och små tätorter. Många invånare är idag beroende av bilen som färdmedel och så kommer att vara fallet även framöver. Samtidigt är det viktigt att skapa bättre förutsättningar för gående, cyklister och kollektivtrafik, så att det finns alternativ till bilburna transporter även på landsbygden. Hur strategierna tillämpas är beroende av de olika förutsättningar som råder i staden och stationsorterna, respektive på landsbygden. Detta kommer att specificeras ytterligare i trafikplaner för respektive större stationsort och för ÖP/landsbygd.

Hälsa

Folkhälsan står inför stora utmaningar. Dels genom ett ökat stillasittande och dels av för lite motion och träning i befolkningen. För lite fysisk aktivitet är en viktig bidragande riskfaktor för många av de stora folksjukdomarna såsom psykisk ohälsa, nedsatt immunförsvar, tjocktarmscancer, bröstcancer, hjärtinfarkt, stroke, benskörhet, diabetes typ-2, demens och fetma. Trafiksystemet har här, genom aktiva transporter till och från jobb och skola, samt genom vardagsmotion och träning, en stor outnyttjad potential. En väl utformad infrastruktur för aktiva transporter kan även bryta isolation, skapa möten, delaktighet, tillit och socialt kapital. Aktiva transporter kan även positivt påverka hjärnfunktioner såsom inlärningsförmåga, sociala och emotionella färdigheter.

Närmare 30 procent av befolkningen i Sverige har astmatiska eller allergiska besvär som förvärras redan vid låga halter av luftföroreningar.

Tillväxtmotor

Hässleholms funktion som järnvägsknut är viktig för staden och kommunen, men den skapar samtidigt barriärer. Även planerna för framtida höghastighetståg kommer att påverka delar av kommuner påtagligt. Med en fortsatt utvecklad tågtrafik är det av vikt att hantera både möjligheter, som bättre regionala förbindelser, och utmaningar lokalt, som resecentrum och infrastrukturfrågor.

Miljö

Trafiksystemet orsakar stor påverkan på miljö och klimat, både lokalt och globalt. Den lokala miljöpåverkan utgörs exempelvis av luftföroreningar, buller, försurning och barriäreffekter, medan den globala påverkan i huvudsak handlar om klimatförändringar genom utsläpp av växthusgaser. Även om naturen har ett egenvärde så är det i slutändan människan som drabbas av trafiksystemets negativa miljöpåverkan, genom försämrad livsmiljö och hälsa.

Förtätning

I staden står vi inför en annan utmaning. En tätare bebyggelsestruktur är önskvärd men det ger mer trafik på mindre yta som behöver hanteras. Även om den tekniska utvecklingen går framåt avseende miljövänliga fordon så tar trafiksystemet plats. Därmed är det viktigt att föra en levande diskussion om exempelvis ytsnåla parkeringslösningar. Att använda och omdisponera den transportinfrastruktur som redan finns är viktigt för en effektiv förtätning, samtidigt som det är viktigt att det inte sker på bekostnad av de gröna inslagen i stadsmiljön, som grönytor, träd och planteringar.



► Trafikutmaningar för respektive trafikslag i Hässleholms kommun

Gång

Att öka gångvänligheten i städerna

Att få fler att gå vid resor mellan noll och tre kilometer

Att det ska upplevas tryggt att gå både dygnet om och året om

Att förbättra förutsättningarna för äldre och funktionsnedsatta att förflytta sig till fots

Cykeltrafik

Att det ska upplevas tryggt att cykla dygnet runt

Att arbeta bort järnvägens barriäreffekter på cykeltrafiken

Att få fler att välja cykel vid resor mellan en och fem kilometer

Att använda teknikutveckling som en metod för att hitta nya sätt att resa med cykel

Kollektivtrafik - Buss

Att erbjuda snabba gena busslinjer och god täckning

Att skapa tillgänglighet och resmöjligheter för befolkning utan tillgång till bil

Att förbättra möjligheterna till kollektivt resande med buss eller avropad transport på landsbygden

Att få fler att välja att resa kollektivt

Kollektivtrafik - Tåg

Att hantera den ökande mängden resenärer på våra stationer

Att skapa tillgänglighet och resmöjligheter för befolkning utan tillgång till bil

Att få fler att välja att resa kollektivt

Att skapa trygga stationsområden som är fulla av liv dygnet runt och anpassade för människan

Biltrafik

Att erbjuda god tillgänglighet för bilister samtidigt som biltrafiken ska minska

Att minska andelen markparkering

Att minska biltrafiken i centrum och vid skolor

Att resurseffektivt använda befintliga ytor och samtidigt ge mer plats till hållbara transportmedel

Främja användningen av ickefossila drivmedel i bilar

Godstrafik

Effektivera varutransporterna i centrala delar av staden och tätorterna

Minska andelen gods på lastbil

Utryckningstrafik

Att planera för ett transportrum som är tryggt säkert och attraktivt för fotgängare och cyklister samtidigt som utryckningsfordon ska ha bra framkomlighet

Att ta hänsyn till utryckningstrafiken vid om- och nybyggnad för att minimera körtiden

VISION, MÅL OCH STRATEGIER FÖR TRAFIKSYSTEMET

► Vision och mål för trafiksystemet år 2030

Visionen för trafiksystemet i Hässleholms kommun är att det aktivt ska bidra till en hållbar utveckling, attraktivitet och konkurrenskraft. Det är tillgängligt, säkert, tryggt och anpassat för människan. I Hässleholms kommun har alla möjlighet att utvecklas på ett sätt som främjar både invånare och omgivning, likaväl som ekonomi. Nedan beskrivs hur kommunen kan se ut ur ett trafikperspektiv år 2030. Denna vision ligger till grund för de kommunala mål som utvecklas för trafiksystemet.

Hur kan Hässleholms trafiksystem se ut 2030?

Staden Hässleholm är en nationell transportnod i södra Sverige och utgör ett starkt stöd till sitt omland. 25 000 resenärer använder dagligen Hässleholms resecentrum, stadens hjärta, vars utformning ger de resande stora möjligheter att nå ut i kommunens samtliga riktningar via säkra stråk. Alla stationer i kommunen upplevs som trygga, tillgängliga och är platser som invånarna trivs att vistas på. De tätorter som resenärerna möter har ett tydligt uppbyggt trafiksystem och välutformade, vackra, tillgängliga och sammanhängande stråk för gående och cyklister. En säker och trygg trafikmiljö bidrar till att fler människor väljer kommunens tätorter för möten, upplevelser och shopping. Utemiljön fungerar väl även för barn, äldre och funktionshindrade.

Merparten av resenärerna förflyttar sig till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Personbilstrafiken finns kvar men är inte lika dominerande. De flesta fordon drivs med förnybara drivmedel och el, vilket bidrar till en god trafikmiljö. Bilparkering ordnas under mark och i parkeringshus för att ge mer plats till bostäder, verksamheter och stadsliv.

Kollektivtrafiken har en anpassad turtäthet och är ett attraktivt sätt att ta sig mellan stadsdelar och byar.

Cykeln är det vanligaste färdssättet inom tätorterna och större målpunkter är sammankopplade med ett väl utformat cykelvägnät. På längre sträckor är elcyklar ett mycket vanligt alternativ för pendlare, som alternativ till bilen. Ett låne-cykelsystem gör resandet i Hässleholms stad mer flexibelt. Cykelinfrastrukturen är välutvecklad med pumpstationer, laddningsstationer för elcyklar och välutrustade cykelparkeringar. I alla fastigheter (bostadsfastigheter, handel- och övriga verksamhetsfastigheter), är cykelparkeringar strategiskt placerade i nära anslutning till huvudentrén.

Trafiksystemets nu historiska koppling till otrygghet, ohälsa och miljöproblem lever idag endast kvar i minnet. Nu är transportsystemet tryggt, säkert, jämställt och med stort inslag av grönskande miljöer. Långväga godstransporter anländer i hög utsträckning via järnväg, hanteras i logistikpark och transporteras vidare ut i kommun och region med fossilfria lastbilar, transportcyklar och andra miljösmarta lösningar.

Bild: Kreera Samhällsbyggnad och Mandaworks



Mål för trafiksystemet i Hässleholms kommun år 2016-2030

Det huvudsakliga syftet med denna trafikstrategi är att på ett enhetligt sätt skapa goda förutsättningar för att vi ska kunna närma oss vår trafikvision för år 2030. För att tillse att vi arbetar med rätt frågor i rätt riktning anges här åtta mål för trafiksystemet. Alla verksamheter inom kommunkoncernen som har inflytande över stadsutvecklingen behöver arbeta efter gemensamma arbetsätt, strategier och prioriteringsordningar för att målen ska kunna uppnås. Målen är övergripande och ska i ett fortsatt arbete kompletteras med handlingsplaner eller riktlinjer.

Uppföljning av målen

Byggnadsnämnden har i uppdrag att se till att erforderlig översiktlig fysisk planering bedrivs, detta inbegriper framtagande av strategier, planer och program. Strategierna beslutas av kommunfullmäktige. Uppföljning sker varje mandatperiod. Uppföljningen sker bland annat genom de ytterligare styrdokument som ska utvecklas för att konkretisera strategin, exempelvis en trafikplan samt styrdokument för cykeltrafik, parkering och buller. Målen ska här konkretiseras och göras mätbara.

Mål för att uppnå ett hållbart trafiksystem

- 1. Nollvisionen för trafiksäkerhet ska eftersträvas. Antalet olyckor med personskador är nära noll.**
- 2. Trafiksystemet upplevs som tryggt för alla trafikanter, oavsett färdmedel.**
- 3. Kommunens transportsystem ska utformas så att det bidrar till ökad folkhälsa. Barn, ungdomar, och äldre ska särskilt prioriteras.**
- 4. Resor inom staden sker övervägande genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.**
- 5. Planering av stadens bilparkering bidrar till att skapa ökat utrymme för attraktiva miljöer, gång-, cykel- och kollektivtrafik.**
- 6. Antalet personer som utsätts för störande buller ska minska.**
- 7. Vägvisning för resor och transporter i kommunen upplevs som enkel och tydlig.**
- 8. Gående och cyklisters utrymme och tillgänglighet i den fysiska miljön ska öka.**

► Fyra övergripande strategier för ett hållbart trafiksystem

För att kunna skapa det trafiksystem vi strävar efter behöver vi arbeta enligt fyra grundläggande strategier, i allt från politiska beslut till konkreta utvecklingsprojekt. Dessa speglas också i målformuleringarna på föregående sida. Dessa strategier kompletteras med delstrategier för respektive trafikslag.

Strategi 1: Möjliggör för hållbara resor

Trafiksystemet ska skapa förutsättningar för hållbara resor. Det innebär att varje utvecklingsåtgärd i så hög utsträckning som möjligt ska vara bra ur socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Hållbar utveckling i trafiken kan uppnås genom teknikutveckling, styrmedel samt fysisk planering. Här ska kommunkoncernen vara ett fördöme.

Hållbart för människan

Hållbart för miljön

Hållbart för ekonomin

Strategi 2: Skapa ett jämlikt trafiksystem

Det är viktigt att alla i kommunen ges förutsättningar att förflytta sig. Detta för att underlätta för alla, oavsett bakgrund, ålder eller kön, att ta del av samhället och ges möjlighet till utbildning och arbete. Idag är det fler kvinnor och unga som cyklar, går eller åker kollektivt än vad män gör. Även ekonomiska förutsättningar eller tillgången till bil eller körkort påverkar valet av färdmedel. Därför måste bra alternativ finnas. Hässleholm prioriterar framkomlighet för barn, gamla och funktionsnedsatta.

Framkomlighet för barn, gamla och funktionsnedsatta prioriteras

Strategi 3: Tillämpa fyrstegsprincipen

Efterfrågan på person- och godstransporter förväntas öka kraftigt till år 2050 enligt Trafikverket. Men att bara bygga nytt är inte ekonomiskt hållbart och löser inte alltid kapacitetsproblemen. Fyrstegsprincipen ska vara en grundläggande utgångspunkt vid infrastrukturplanering för att trafiksystemet ska kunna användas på ett smartare och effektivare sätt. Effektiva övergångar mellan trafikslagen behöver främjas. Drift och underhåll, trimningsåtgärder och styrmedel är åtgärder som säkerställer att transportsystemet är robust och maximerar kapaciteten. Vi tillämpar fyrstegsprincipen enligt Trafikverkets modell:

- 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt**
- 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät**
- 3. Begränsade utbyggnadsåtgärder**
- 4. Nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnationer**

Strategi 4: Tillämpa färdmedelsprioritering

Vid trafikinsatser ska behoven för respektive trafikslag beaktas. Av särskild betydelse är säkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

► Delstrategi: Gångtrafik

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Ett heltäckande
och gent gång-
trafiknät som är
tillgängligt, tryggt
och trafiksäkert

Att framkomlighet
och säkerhet för
gående prioriteras,
särskilt i centrum

Att lägga extra fokus
på tillgängligheten
för gångtrafiken
vid viktiga sam-
hällsfunktioner

Fler beteendepåver-
kansåtgärder, *Mo-
bility Management*,
för att öka andelen
resor till fots

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

I Hässleholms stad samt i övriga tätorter består gångvägnätet till stor del av trottoarer längs gatorna. På andra sträckor delar fotgängarna ofta utrymme med cyklister på gång- och cykelvägar. Ibland är dessa separerade med beläggning eller målad linje. I många villakvarter är man hänvisad till att gå i kanten av bilvägen då gångbana saknas.

Kring handelsstråken i Hässleholms stad finns gågator för att skapa en trevlig och attraktiv stadskärna. Denna typ av planering finns inte i övriga tätorter.

Gångnätet är prioriterat för att binda ihop bostadsområden med vårdcentraler, skolor och affärer. Gång och cykelvägnätet prioriteras vid snöröjning.

Fotgängare är en av de trafikantgrupper som är mest utsatta i trafiken. I 20 procent av alla olyckor är en fotgängare inblandad. Singelolyckor är vanligast och står för hela 80 procent av olycksfallen. Dessa är vanligtvis fallolyckor vid exempelvis trottoarkanter, lösa gatstenar och på isfläckar. 60 procent av olycksfallen bland fotgängarna sker under vinterhalvåret och detta antas bero på dålig belysning samt halkrisk på grund av löv eller snö. 70 procent av alla skadade fotgängare är kvinnor.

Enligt resvaneundersökningen för Hässleholm som gjordes år 2013 är andelen gående i Hässleholm 9 procent jämfört med 11 procent för hela Skåne. Det är först vid resor kortare än 1 kilometer som resor till fots är vanligt.

Om gångtrafiken

Alla har nytta av ett välfungerande gångtrafiksystem eftersom alla är gångtrafikanter. Men de som särskilt är beroende av en bra kvalitet på gångvägarna är barn, äldre och funktionshindrade.

Gångtrafiken har traditionellt sett fått litet utrymme i planeringen och har ofta bara blivit en del i gång- och cykeltrafikplaneringen. Gångtrafiken tas för given och fokus hamnar på cykeltrafik. Gångtrafiken har egna anspråk och utmaningar och genom aktiv planering kan gångtrafiken gynnas. Fördelarna med gångtrafik är att den tar lite mark i anspråk och skapar en attraktiv och livfull stad. En ökad andel gångtrafikanter bidrar också till förbättrad folkhälsa.

En stor andel bilresor som är 1-1,5 kilometer, motsvarande en promenad på 10-15 minuter, skulle kunna överföras till gångtrafiken. Enligt resvaneundersökningen från år 2013 genomförs i Hässleholm 74 procent av de resor som är mellan 1 och 5 km långa med bil.

► Delstrategi: Cykeltrafik

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Att ha en aktuell
cykelplan

Att utveckla mer
gena, trygga och
säkra cykelvägar

Att tillgänglighe-
ter för cykeltrafik
måste öka vid vik-
tiga målpunkter
inklusive resenoder
genom att cykelpar-
kering byggs ut

Att tillämpa en
helhetssyn på cy-
kelvägnätet - län-
ka ihop befintligt
gång- och cykelvä-
gnät där det idag
saknas kopplingar

Att utöka möj-
ligheterna till en
flexibel cykeltrafik
där olika typer av
cyklar ges utrymme

Att fokusera på
säkra skolvägar för
barn och ungdomar

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

Hässleholm kommun har ett välutbyggt cykelvägnät med 93 kilometer gång- och cykelvägar. Det sträcker sig mellan bostadsområden och till målpunkter som handelsområden, tågstationer och skolor. Inom bostadsområden är cyklisterna ofta hänvisade till att cykla i blandtrafik medan det längs större och mer trafikerade vägar oftast finns separata cykelbanor.

Många länkar saknas dock i det befintliga cykelvägnätet. Detta gäller både inom och emellan Hässleholms stad och tätorter. I takt med att antalet bilresor ökar, ökar också behovet av att komplettera de befintliga cykelvägnäten så att de blir effektiva och säkra att använda. Här är ett nära samarbete med Trafikverket viktigt.

I 30 procent av alla trafikolyckor i kommunen skadas en cyklist. Över hälften av de skadade cyklisterna skadas i singelolyckor medan 14 procent skadas i kollision med motorfordon.

Om cykeltrafiken

Ett sammanhängande lättöverskådligt, säkert, tryggt cykelnät är en förutsättning för att det ska kännas attraktivt att cykla. Men det finns många andra faktorer som kan påverka användandet av cykel som transportmedel, till exempel vilka vanor man har. Ökad cykeltrafik bidrar till uppfyllandet av många av de nationella miljömålen och folkhälsomålen, men framför allt skapar det en bättre livsmiljö för de invånare som lever och verkar i trafikerade områden och inte minst för cyklisterna själva.

Följande kategorier är särskilt viktiga att beakta:

Skolvägar - De flesta resor som sker till och från skolan är korta och därmed kan cykel vara ett bra alternativ. Den ökande andelen barn som skjutsas till och från skolan är ett växande problem med tanke på de oskyddade trafikanternas säkerhet, barnens hälsa samt markytor som krävs för angöring.

Arbetsresor - Många arbetsresor är mellan 1 och 15 km långa. Med bra förutsättningar för cykeltrafik blir cykeln konkurrenskraftig mot bilen för dessa resor.

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik - Med cykel ökar kollektivtrafikens räckvidd. Det krävs bra cykelparkering, cykelvägar och cykelvägvisning till bytespunkter.

**KOMMUNEN SKA
VERKA FÖR:**

**Fler beteendepåver-
kansåtgärder, Mo-
bility Management,
för att öka andelen
resor med cykel**

**Att nya bostäder
byggs inom 15 mi-
nuters cykelväg från
centrum eller andra
viktiga målpunkter**

Elcyklar och andra fordon

Med elcykel ökar möjligheterna för fler cykelresor, då även längre resor kan bli aktuella för exempelvis pendling. Därför är det viktigt att på olika sätt underlätta och främja användningen av detta transportmedel. Det finns många olika typer av cyklar för olika behov, bland annat lådcyklar, trehjulingar och cyklar där man ligger ner och trampar.

Det finns också många olika sätt att få tillgång till en cykel. Förutom att äga sin cykel själv kan det finnas möjligheter att tillfälligt få tillgång till en cykel via cykelpooler eller hyrcykelsystem. Dessa möjligheter behöver finnas med i planeringen av trafiksystemet för att exempelvis skapa utrymme för flexibla cykelparkeringar, laddmöjligheter och liknande.



Överfull cykelparkering längs Andra Avenyn i Hässleholm

► Delstrategi: Kollektivtrafik - Buss

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Att underlätta
stadsbussarnas
framkomlighet
genom prioritering

Att bebyggelse-
planering och
stadsbussplanering
går hand i hand

Ökad service, trygghet
och tillgänglighet
vid busshållplatser

En utökad turtäthet
för både stadsbuss
och regionbuss

Att öka beteendepåverkansåtgärder,
Mobility Management,
för att öka andelen
resor med både stadsbuss
och regionbuss

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

Enligt den resvaneundersökning som genomfördes för Hässleholms kommun år 2013 så valde fem procent buss som huvudfärdmedel, jämfört med sex procent för hela Skåne.

Kommunen trafikeras av fyra regionsbussar samt stadsbusstrafik i Hässleholms stad. Stadsbusstrafiken består av tre linjer. I samband med införande av Pågatågen drogs flertalet regionbusslinjer in vilket skapade komplikationer för många kommuninvånare. Andelen resor med buss ha minskat i Hässleholm men antalet resor har ökat trots allt.

Om kollektivtrafiken - Buss

En välfungerande kollektivtrafik är ofta en förutsättning för regional utveckling och stadsutveckling. Ett genomtänkt system där gång-, cykel- och kollektivtrafik samspelar minskar människans bilberoende samt ökar möjligheten att utveckla en hållbar stadsmiljö.

Det är viktigt att tänka ”hela resan” med smidiga bytespunkter. Den största andelen anslutningsresor sker till fots. Goda kopplingar för gående och cyklister samt säkra och nära cykelparkeringar bör finnas vid busshållplatserna.

Genom att lokalisera verksamheter som utgör stora målpunkter, såsom högskola, sjukhus, köpcentrum och personalintensiva arbetsplatsområden nära större kollektivtrafikknutpunkter gynnas kollektivt resande. För att höja kollektivtrafikens status, förkorta restiden och tydliggöra linjedragning är det bra att arbeta med bussprioritering i vägrummet. Till exempel kan vissa utrymmen avsättas enbart för busstrafik.



► Delstrategi: Kollektivtrafik - Tåg

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Att förtäta runt
stationsnära lägen

En ökad turtäthet
på pågatåg och
öresundståg

Ökad trygghet, servi-
ce och tillgänglighet
vid våra stationer

Förbättrade lokala
trafikanslutningar
till lokal samt regi-
onal kollektivtrafik
utifrån ett hela
resan-perspektiv

Goda kopplingar för
gående och cyklister
samt säkra och nära
cykelparkeringar
vid stationerna

Öka beteendepå-
verkansåtgärder,
Mobility Management,
för att öka andelen
resor med tåg

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

Enligt den resvaneundersökning som genomfördes för Hässleholms kommun år 2013 så valde åtta procent tåg som huvudfärdmedel, jämfört sex procent för hela Skåne.

Hässleholm är en järnvägsknutpunkt med tågavgångar i riktning mot Stockholm, Kristianstad, Malmö, Köpenhamn, Helsingborg och Halmstad. Från Hässleholms stad går både lokaltåg, pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. I kommunen finns även sju trafikerade pågatågstationer som binder ihop kommunen. Dessa pågatågstationer är mycket viktiga för respektive ords utveckling men även för kommunen som helhet. Ett genomförande av föreslagna höghastighetsjärnväg skulle ytterligare förstärka Hässleholms funktion som järnvägsknut.

Om kollektivtrafiken - Tåg

Väl fungerande och tillförlitliga tåglinjer är ofta en förutsättning för god regional utveckling. Ett bra system ökar möjligheten för företag att utvecklas och städer att växa sig starka. Tydliga kopplingar och smidiga bytespunkter till gång-, cykel- och kollektivtrafik är avgörande och minskar bilens roll och ökar möjligheten att utveckla attraktiva stads- och tätortsmiljöer.

En viktig aspekt gällande tågtrafik är utformningen av stationerna. Det är viktigt att stationerna är välbelysta, snygga och att det hålls god ordning på och runt stationerna för att resenärerna ska känna sig trygga. Det finns stor potential att flytta över många långdistans resor från bil till tåg. Då är det viktigt att erbjuda hög turtäthet och minimera störningar i tågtrafiken samt tänka "hela resan" och därmed erbjuda säkra och nära cykelparkeringar, kopplingar till stadsbusstrafik och effektiv bilparkering riktad till just tågresenärer.



► Delstrategi: Biltrafik

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Yteffektiva parkeringsplatser i tätorterna i form av parkeringshus

Att minska söktrafiken i staden till parkering genom tydliga huvudstråk för bilar som knyter samman stora målpunkter

Att utveckla pendelparkeringar och möjligheter till samåkning

Minskat skjutsande till och från skolor

Att arbeta med beteendepåverkande åtgärder i trafiksystemet (*Mobility Management*) i syfte att få fler att välja hållbara färdmedel

Att skapa goda förutsättningar för användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel

Att använda P-normer och parkeringspolicy som prioriterar de hållbara transportsätten och anpassas till kollektivtrafknära lägen

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

De huvudsakliga infarterna till Hässleholms stad utgörs av Vankivavägen, Hovdalavägen, Helsingborgsvägen, Kristianstadvägen, Stobyvägen och Industrigatan. Utöver detta har Hässleholms stad en inre och yttre ringväg för biltrafik. Mellan år 2013 och 2015 har biltrafiken ökat med tio procent i hela Hässleholms stad. På vissa gator var ökningen så hög som 60 procent.

Utanför Hässleholms stad är det väg 21, 23 och 117 som står för den största trafiken. I tätorterna och på landsbygden tillhör de övergripande vägarna Trafikverket, varför en nära dialog mellan kommunen och Trafikverket är viktig.

Idag sker 68 procent av resorna med bil i Hässleholm jämfört med 57 procent i Skåne. Parkering sker i huvudsak som markparkering, antingen på parkeringsplatser eller på gatuparkering. Det finns även två kommunala parkeringshus och flera privata.

Hässleholm ingår i ett nationellt projekt som innebär att hastigheterna på bilvägarna ska anpassas efter trafikens förutsättningar.

Om biltrafiken

Biltrafiken påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för de medtrafikanter som reser med andra typer av färdmedel. De flesta bilar ger upphov till negativa effekter trafikmiljön i form av buller, luftföroreningar, trängsel och intrång. Biltrafiken är mer yrkrävande än andra trafikslag och dess energiförbrukning är betydande. Större vägar och gator utgör dessutom barriärer i tätorten som blir svåra att passera för fotgängare och cyklister.

Biltrafiken har dock en viktig roll att spela, framförallt på landsbygden och i mindre tätorter där det inte alltid finns bra alternativ. I städer är avstånden mellan målpunkterna ofta förhållandevis korta och personfordon används i många fall mest av bekvämlighetsskäl och vana. Där finns därför en stor potential att minska andelen bilresor till förmån för en ökad andel resor med hållbara färdmedel. Det räcker alltså inte att bara verka för att fordonsflottan blir fossilbränslefri, då även miljöfordon orsakar trängsel, ökad olycksrisk och kräver stora marktytor i stadsmiljön.

För att skapa säkra och hälsosamma trafikmiljöer måste det vara smidigt att använda hållbara färdmedel vilket kan underlättas genom gena vägar och effektiv parkering för respektive trafikslag. Tillgången till parkeringsplatser har en avgörande inverkan på hur individer väljer att färdas till arbetet. Det gäller även korta resor i stadsmiljö.

► Delstrategi: Godstrafik

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Att minska andelen gods på lastbil och öka andelen gods på järnväg

Att stödja en utökad samordning av leveranser

Att förbättra tillgängligheten till godsintensiva målpunkter

Att minska genomfart av tung trafik på vägarna i staden och tätorterna

Att förbättra tillgängligheten till godsintensiva målpunkter

Att underlätta möjlighet till järnvägsanslutning och transporter på järnväg för verksamheter

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

Hässleholms funktion som järnvägsknut och transportnod går långt bakåt i tiden. Även i dag är detta en av kommunens viktigaste identiteter. Genom Hässleholms kommun går mycket godstrafik, både via godståg och lastbil. Det finns ett särskilt industrispår för varutransporter som löper genom kommunen. Majoriteten av lastbilstrafiken går på väg 21, väg 23 och väg 117.

Godstrafiken orsakar problem i huvudsak när den går genom staden, eftersom den orsakar buller, luftföroreningar och trafiksäkerhetsproblem. Hässleholms kommun har stora problem med tung trafik genom staden trots att det finns andra vägar att välja.

I de fall godsleveranser sker till mottagare inne i staden är problemen störst i Hässleholms centrum, framför allt längs Lövgatan och Godtemplaregatan. Där uppstår trängselproblem trots att Hässleholms centrala delar är planerade just med tanke på godsleveranser, genom de mindre bakgator som anpassats för detta ändamål. En försvarande omständighet är felparkerade fordon, främst personbilar, som ytterligare försämrar framkomligheten.

Det finns även exempel på platser där kollektivtrafiken har en försämrad framkomlighet till följd av många leveranser med stora fordon längs med stadsbussarnas sträckningar.

Om godstrafiken

Ett välbalanserat transportsystem är en förutsättning för en attraktiv stad och kommun. Lösningarna för godstrafiken måste vara hållbara samtidigt som de tar hänsyn till transportörernas behov av att kunna utföra sina leveranser på ett rationellt sätt.

Järnvägsburna godstransporter är bra med tanke på energi- och miljöaspekter, därför behöver fler godstransporter överföras från lastbil till järnväg. Det kan dock orsaka buller och ökade halter av partiklar lokalt, varför hänsyn behöver tas gällande hastigheter och fysisk planering kring järnvägsspåren.

För att effektivisera de transporter som genomförs kan ruttoptimeringsverktyg användas. Dessa syftar till att undvika tomma transporter och flera parallella leveranser till samma mottagare. Detta kräver samverkan mellan olika logistikföretag. Det finns också exempel där kommuner inrättat samlastningscentraler för gods som beställs inom kommunala verksamheter, som skola, omsorg och andra verksamheter med hög förbrukning av exempelvis livsmedel. Detta har visat sig minska de transportrelaterade utsläppen och skapa bättre trafikmiljöer lokalt.

► Delstrategi: Utryckningstrafik

KOMMUNEN SKA VERKA FÖR:

Att alltid samråda
med representanter
inom utryckningstra-
fiken inför ny-
eller ombyggnad

Att arbeta gemen-
samt med förebyg-
gande åtgärder inom
trafiksäkerhet

Hur ser det ut i Hässleholm idag?

Utryckningstrafiken i Hässleholm fungerar till väsentliga delar bra. Räddningstjänsten har problem att komma under vissa viadukter i kommunen vilket kan leda till längre körtid till olycksplatsen samt att vissa fartgupp är svårare att köra över.

Ansvariga inom utryckningstrafiken har en stor kännedom om trafik-säkerheten då de dagligen kör utryckning i kommunen. Kunskapen som de utryckande organisationerna har är viktig att ta del av vid ny- och ombyggnationer av vägnätet.

Om utryckningstrafiken

Av utryckningsfordon omfattas räddningstjänsten, ambulans och polis. Samtliga organisationer genomför särskilda utbildning för att få framföra ett utryckningsfordon. Förare av ett utryckningsfordon har möjlighet att bryta mot ett flertal trafikregler för att på ett snabbt och smidigt sätt nå de som behöver hjälp. Kännetecknande för en god utryckningsförare är att inte bara manövrera sitt fordon bättre än normalförare utan också att förstå, värdesätta och acceptera de värderingar som gäller för god, effektiv och säker utryckningskörning.

Det är mycket viktigt att det går snabbt vid en utryckning, då det kan handla om liv och egendom. Det är viktigt att inte bygga bort utryckningsfordonen vid omgestaltning av trafikmiljöerna. saker som grindar, uteserveringar och avsaknad av möjlighet att köra om, kan försvåra mycket.



Fotograf: Mattias Larsson



Underlag till:

Trafikstrategier 2030

för Hässelholms kommun



► Innehåll underlag:

Bakgrund och ansvarsfördelning	1
Syfte och arbetsprocess	
Avgränsning	
Ansvar för hantering av styrdokument	
Ansvar för implementering av styrdokument	
Handlingsplaner	
Nationell, regional och kommunal styrning	2
Nationell styrning	
Regional styrning	
Kommunalt	
Om Hässleholms kommun	4
Geografi och befolkning	
Trafiken idag	5
Resvanor	
Trafikbuller	
Trafiksäkerhet	
Luftkvalitet	
Trafikbuller	

► Bakgrund och ansvarsfördelning

Kommunstyrelsen beslutade 2012-03-21 att uppdra åt tekniska avdelningen, numera tekniska förvaltningen, att utveckla ett styrdokument för kommunens trafiksystem i form av en trafikstrategi.

Syfte och arbetsprocess

Syftet med trafikstrategin är att visa i vilken riktning kommunen vill att trafiksystemet utvecklas inom Hässleholms kommun fram till år 2030. Strategiska satsningar på trafiksystemet är ett medel för att nå de utvecklingsmål som finns på nationell, regional och kommunal nivå. Utvecklingen av Hässleholms kommun ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle, både ekologiskt, ekonomiskt och socialt. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.

Arbetet med utvecklingen av Hässleholms trafiksystem är indelat i olika delar. Arbetet inleddes med en nulägesbeskrivning under 2014. Efter detta påbörjades arbetet med en trafikstrategi som är ett övergripande dokument som visar i vilken riktning trafiksystemet ska utvecklas. Arbetet har utförts förvaltningsövergripande genom en arbetsgrupp med representanter som gemensamt utvecklat dokumentet i flera steg. Detta dokument ska ligga som grund i det dagliga arbetet och som stöd i beslut och framtagande av andra handlingsplaner och dokument.

För att kunna användas i praktiken ska trafikstrategin efter antagande kompletteras med åtgärdsplanering i form av en parkeringspolicy samt handlingsplaner för bland annat cykeltrafik och vägbuller.

Avgränsning

I detta dokument läggs inte särskild vikt vid planeringen av den höghastighetsbana som eventuellt kommer att dras genom Hässleholm. Detta eftersom trafikstrategin endast sträcker sig till år 2030. Däremot kommer hänsyn tas till att resandet kan komma att öka markant. Trafikstrategin omfattar hela kommunens geografiska yta.

Ansvar för hantering av styrdokument

Det är viktigt att trafikstrategin blir en utgångspunkt för åtgärdsplanering och verksamhetsplanering. Strategin antas av kommunfullmäktige. Byggnadsnämnden ansvarar för uppföljning varje mandatperiod samt för utvecklingen av relevanta handlingsplaner och policyer i samarbete och samråd med tekniska nämnden.

Ansvar för implementering av styrdokument

Trafikstrategin utgör ett övergripande styrdokument som omfattar förvaltningar och bolag i Hässleholms kommunkoncern. Trafikstrategin är relevant för alla förtroendevalda och anställda eftersom alla på ett eller annat sätt är trafikanter, och det är just välmåendet hos dessa trafikanter, och andra som befinner sig i eller nära trafikmiljön, som denna strategi ska främja. God samverkan mellan de verksamheter som direkt kan påverka utvecklingen av trafiksystemet, till exempel genom planering, exploatering och väghållning, är en absolut förutsättning för att trafiksystemet likaväl som hela Hässleholms kommun ska kunna hålla den kvalitet som önskas.

Handlingsplaner

Utifrån trafikstrategins strategier och delstrategier ska konkretiserande styrdokument utvecklas. Bland annat bör en trafikplan arbetas fram där det framgår hur målarbetet bör ske samt följas upp. Även handlingsplaner för cykel, gång och buller samt ett program för parkering behöver arbetas fram och hållas aktuella.

Handlingsplanernas omfattning behöver fastställas med en lämplig tidshorisont. I handlingsplanerna ska det framgå hur uppföljning av strategierna ska ske. För varje åtgärd i handlingsplanerna ska fastställas vilken eller vilka verksamheter som har huvudansvar och medansvar för att genomföra åtgärden, samt vilka indikatorer som ska användas för att följa upp den och hur ofta dessa ska redovisas.

► Nationell, regional och kommunal styrning

En stor del av samhällets utveckling avgörs i kommunerna. För att nationella mål och planer ska få genomslag bryts de ner på regional nivå och ofta även på lokal nivå. Trafiksystemet utgör ett område där många olika målområden tangerar varandra. Under år 2015 fattades även internationella beslut med betydelse för lokala trafiksystem, till exempel ett globalt klimatavtal och FN:s hållbarhetsmål för år 2030.

NATIONELL STYRNING

Nollvisionen

Nollvisionen som är beslutad i riksdagen är grunden i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är en vision om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Hässleholms kommun arbetar idag enligt nollvisionen.

Transportpolitiska mål

Som grund för trafikplaneringen ligger de transportpolitiska mål som antagits i riksdagen. Det övergripande målet för transportpolitiken, enligt propositionen 2008/09:93, är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är en nationell satsning på framförallt höghastighetståg mellan Malmö, Göteborg och Stockholm. Det kan bli en sträckning av ny stambana för höghastighetståg med station i Hässleholm. Detta skulle skapa stora möjligheter för regionen men också ställa höga krav på transportsystem och bostadsbyggande.

Folkhälsomål

Det övergripande nationella målet för folkhälsoarbetet i Sverige är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen. Det finns elva målområden vilka omfattar de faktorer i människors livsvillkor och levnadsvanor som har störst betydelse för hälsan. Dessa kan användas som utgångspunkt i utformningen av lokala mål.

Miljö kvalitetsmål

De 16 nationella miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till, för att även kommande generationer ska kunna leva goda liv. Miljö målen behöver liksom folkhälsomålen brytas ner på lokal nivå för att även kommuner ska kunna utvecklas i den önskade riktningen.

REGIONAL STYRNING

Det öppna Skåne 2030

Det öppna Skåne 2030 är en regional utvecklingsstrategi som syftar till att öka sysselsättningen, förbättra hälsan och minska skillnader mellan olika grupper vad gäller hälsa, utbildning och sysselsättning. Här är strategiska satsningar på transportsystemet ett viktigt medel för att nå målen, framför allt genom att använda befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt, öka tillgängligheten och binda ihop regioner.

Strategier för det flerkärniga Skåne

Ett av strategiområdena för ett flerkärnigt Skåne är att stärka tillgängligheten och binda samman regionen. Fokus ligger på att utveckla de regionala kollektivtrafikmöjligheterna samt lokala gång- och cykelnät.



Trafikförsörjningsprogram för Skåne

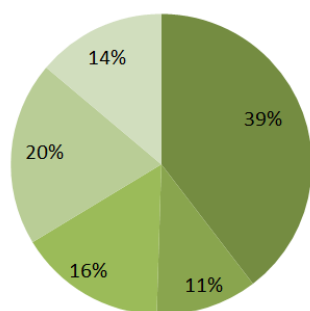
Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne. Mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet. Ett av målen är att resandet med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006.

Färdmedelsmål år 2030 Region Skåne

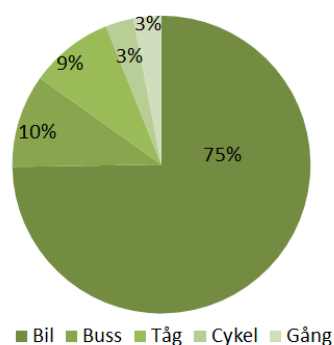
I arbetet med att ta fram en strategi för ett hållbart resande fastställer Region Skåne mål för färdmedelsfördelning till år 2030 respektive år 2050. För Hässleholms kommun till år 2030 gäller följande:

Tätort

(inklusive stadsbuss, dock ej för Malmö, Lund, Helsingborg)



Landsbygd



Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020

Skåne har utifrån de nationella miljökvalitetsmålen utvecklat regionala åtgärder som bidrar till uppfyllandet av de nationella målen. Hållbara transporter har pekats ut som en av fem strategiskt viktiga områden att arbeta med. Fokus står på fysisk planering, infrastruktur, drivmedel, godstransporter, beteendepåverkan och buller. Samtliga fokusområden har tydliga kopplingar till kommunala trafikstrategier.

KOMMUNALT

Underlag till denna trafikstrategi har hämtats från följande kommunala styrdokument:

- Strategisk plan
- Översiktsplan
- Nulägesbeskrivning Trafik, Hässleholm stad 2014
- Strategiskt näringslivsprogram för Hässleholms kommun
- Energi- och klimatplan
- Strategi för tillgänglighet och delaktighet

För att utformningen av trafiksystemet ska bli effektiv behöver trafikstrategin stötta arbetet med redan antagna mål och styrdokument. Nedan är detta sammanställt i sju punkter.

1. Hässleholm ska vara en cykel- och fotgängarvänlig kommun
2. Hässleholms potential som en regional kärna i södra Sverige ska stärkas
3. Befolkningstätheten ska öka i Hässleholms stad, framförallt i goda kollektivtrafiklägen
4. En hållbar utveckling med förbättrad folkhälsa
5. Våra transporter ska vara fossilbränsle fria
6. Kommunen ska arbeta för att stärka kollektivtrafiken, bland annat med bättre bussförbindelser mellan tätorterna och landsbygden.
7. Det är av stor vikt att gång- och cykelvägar anläggs mellan de större orterna, till skolor och förskolor, till arbetsplatser och till besöksmål som bad- och kulturplatser.



► Om Hässleholms kommun

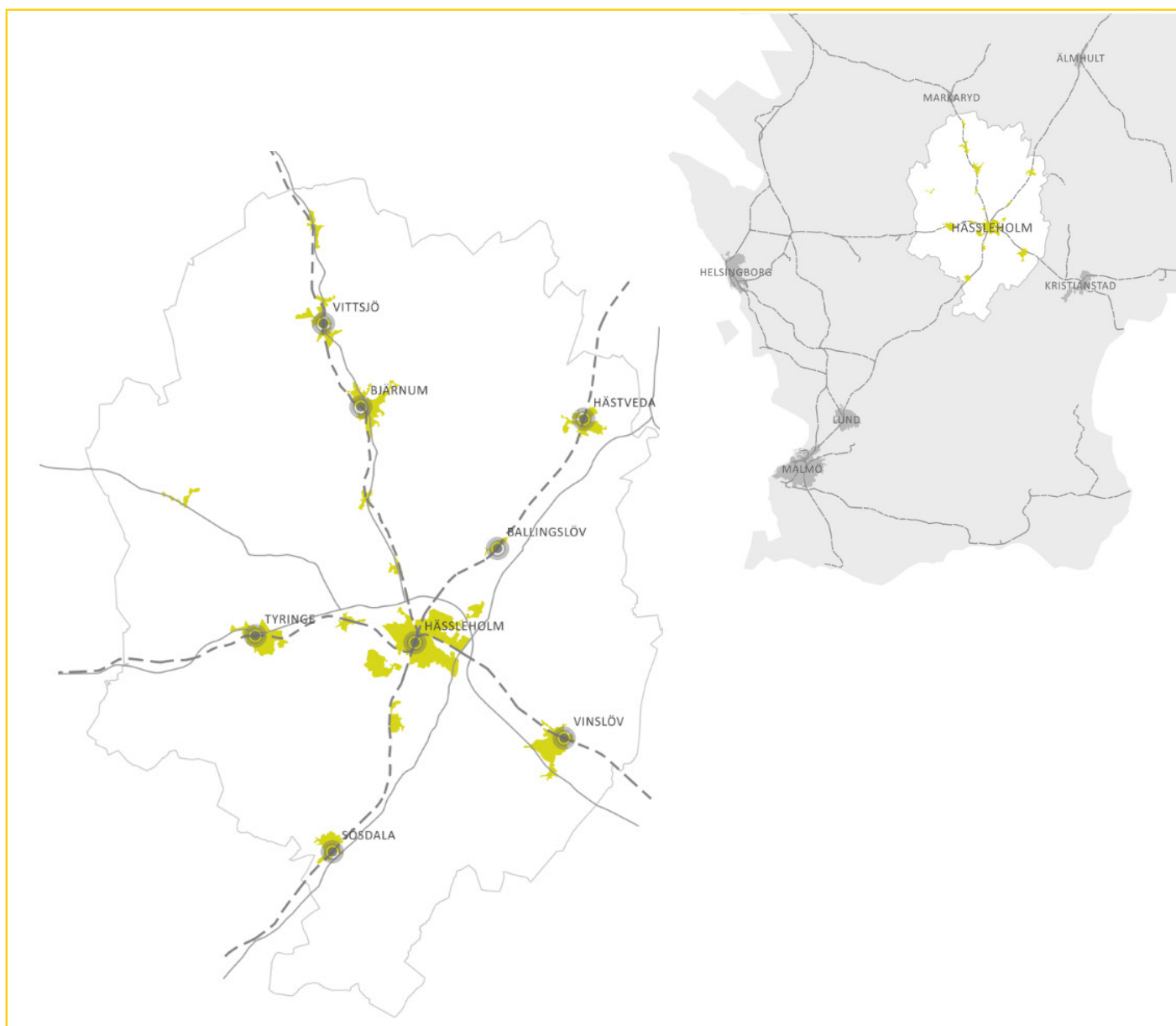
Geografi och befolkning

Hässleholm är Skånes till landytan största kommun. Kommunen består till stor del av landsbygd med Hässleholms stad i mitten och sju stationsorter runtomkring. Stationsorterna är Tyringe, Vinslöv, Sösdala, Bjärnum, Vittsjö, Hästveda och Ballingslöv. Förutom stationsorterna finns flertal mindre tätorter och byar samt landsbygd.

I Hässleholms kommun bor drygt 51 000 invånare och ca 11 000 personer arbetspendlar dagligen till och från kommunen, vilket ställer stora krav på trafiksystemet. I Hässleholms kommun finns dessutom ungefär 5 200 etablerade företag som är viktiga för kommunens tillväxt.

För alla tätorter är kopplingen till Hässleholms stad viktig eftersom en stor del av utbudet av arbete, bostäder, handel, service, kultur och friluftsliv finns där. Även i de sju stationsorterna finns ett viktigt grundutbud av service.

I kommunen finns flera väghållare: Hässleholms kommun, Trafikverket samt enskilda väghållare. Kommunen väghåller främst vägar och gator i tätorter medan Trafikverket ansvarar för större vägar som ofta kopplar ihop olika samhällen. De enskilda vägarna är ofta mindre vägar på landsbygden som underhålls av vägsamfälligheter.

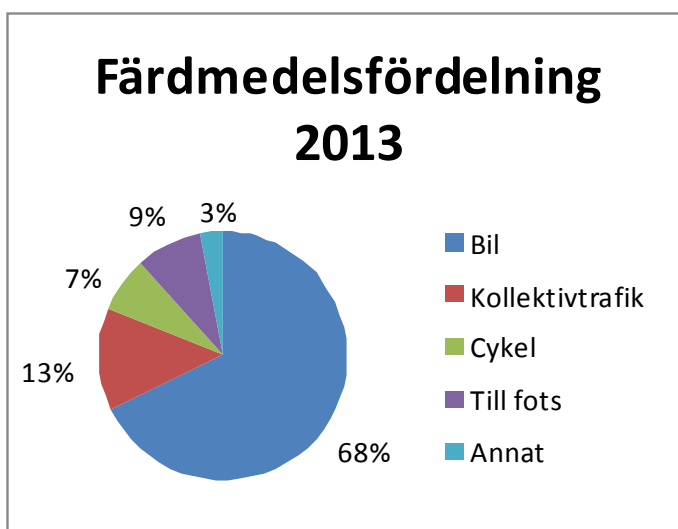


► Trafiken idag

Resvanor

Enligt den resvaneundersökning som Region Skåne har genomfört 2007 samt 2013 reser kommuninvånaren främst med bil.

2013 gjordes 68 procent av alla resor med bil, 16 procent med cykel eller till fots och 13 procent med kollektivtrafik. För resor kortare än en kilometer tar 40 procent fortfarande bilen, 18 procent cyklar och 39 procent går. Jämförs resultatet med det 2007 så har det skett en svag ökning med andelen bil- och kollektivtrafikresor och en svag minskning av andelen resor till fots eller cykel.



Trafikbuller

År 2014 gjordes en kartläggning av vilka sträckor inom tätorten Hässleholm som har högst ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafiken. Enligt denna finns de mest bullerutsatta sträckorna i bilvägnätet längs Kristianstadsvägen på ett par sträckor öster om järnvägen, på Stobyvägens södra del samt längs Viaduktgatan strax väster om järnvägen. Kartläggning av maximala ljudnivåer från vägtrafiken saknas.

2014 gjordes också en utredning av buller och vibrationer längs järnvägsspår inom Hässleholms stad (Ramböll Sverige AB, daterad 2014-09-08). I utredningen redovisas detaljerade bullerberäkningar från järnvägstrafiken med utblick 2030,

riktvärden att ta hänsyn till, frågor att tänka på vid bebyggelseplanering samt förslag på bullerskyddsåtgärder. Beräkningarna visar att ljudnivån överskrider riktvärdena för nybyggnation av bostäder både i befintliga småhusområden längs Södra Stambanan samt i de centrala delarna kring stationen.

Trafiksäkerhet

Olycksstatistik från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) visar att under den senaste fem års perioden har det skett 1 489 olyckor varav 13 dödsolyckor och 69 allvarliga olyckor. Ungefär hälften av dessa skedde på kommunala vägar.

Bland dödsolyckorna och de allvarligt skadade är över hälften oskyddade trafikanter, så som fotgängare eller cyklister.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten är förhållandevis god i Hässleholms kommun. Dock överstiger bland annat partikelhalterna tidvis gränsvärdena, främst i centrum och utmed huvudbilvägnätet. Orsaken är främst vedeldning och transporterens slitage på däck, vägbanor och järnvägsräls. Fler exempel på hälsoskadliga luftföroreningar som orsakas av transporter är bensen, kvävedioxid, marknära ozon och svaveldioxid.

Riksintressen

De stora strukturbildande stråken genom Hässleholm utgörs av järnvägar. Det viktigaste ur riksintresse är Södra stambanan. Hässleholm har haft järnväg sedan 1850-talet och staden växte fram som en knutpunkt för tågtrafiken med stråk som Södra Stambanan, Markarydsbanan och Skånebanan. Andra riksintressen är Riksväg 23 mellan Malmö och Linköping som går via Hässleholm, liksom länsväg 117 mellan Hässleholm och Halmstad, Riksväg 21 mellan Kristianstad och Helsingborg och Riksväg 24 mellan Hässleholm och Mellbystrand.

