

EXEMPELBOK

# Trafik för en Attraktiv Stad

2005



 Boverket

 Sveriges Kommuner och Landsting

 Vägverket

 BANVERKET

**Ansvariga projektledare:** Sari Wallberg, Tyréns och Mathias Wärnhjelm, Vägverket

**Arbetsgrupp:** Roger Johansson, SWECO VBB, Sara Hesse, Sveriges Kommuner och Landsting, Sofia Hoffman, Sveriges Kommuner och Landsting, Lars Nilsson, Helsingborg Stad, Sari Wallberg, Tyréns och Mathias Wärnhjelm, Vägverket

**Användargrupp:** Representanter från Finspång, Piteå, Örebro, Malmö, Jönköping, Lidköping, Östersund, Falun, Banverket och Vägverkets samtliga regioner.

**Styrgrupp:** Anki Ingelström, Banverket, Per-Fredrik von Platen, Helsingborg, Johan Emanuelson, Malmö, Kristina Knutsson, Eskilstuna, Hans Nilsson, Nyköping, Kerstin Hugne, Boverket, Anders Bylund, Vägverket, Torbjörn Suneson, Vägverket

**Beställning:** Förbundets trycksaker beställs från vår hemsida [www.skl.se](http://www.skl.se), på telefon 020-31 32 30 eller fax 020-31 32 40.

**Grafisk form, produktion & repro:** ETC

**Illustrationer:** Caroline Andersson.

**Tryck:** Elanders Berlings AB, Malmö

**ISBN:** 91-7164-101-7

Stockholm 2005



[www.vv.se/vgu-trast](http://www.vv.se/vgu-trast)

# Förord

Syftet med Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen med att ta fram och förankra en kommunal trafikstrategi, som är anpassad efter den egna stadens förhållanden.

Trafikstrategi är ett planeringsdokument som beskriver hur trafiksystemet i tätorten bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Trafikstrategin beskriver också hur trafiksystemet kan förändras för att nå dessa mål. I trafikstrategin hanteras avvägningen mellan konkurrerande intressen och avvägningen mellan trafikslagen.

TRAST består av två delar, Handbok och Underlag. Handboken, redovisar en arbetsprocess som är avsedd att vara ett stöd i arbetet med kommunens trafikstrategi och med trafikfrågorna i översiktsplanen. Underlag, innehåller faktaunderlag för arbetet med trafikstrategin, trafikplaner och åtgärdsprogram.

Exempelboken innehåller exempel på hur Handbok och Underlag kan användas. Exempelen kommer dels från ett antal projekt som stöds av projektet ”Trafik för en attraktiv stad” och dels från ordinarie planeringsarbete i kommunerna. ”Trafik för en attraktiv stad” och Exempelboken har tagits fram i samverkan mellan Banverket, Boverket, Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting och kan beställas på [www.skl.se](http://www.skl.se)

Avsikten med Exempelboken är att exemplifiera tillämpningen av ”Trafik för en attraktiv stad” så att det ska bli enklare att ta tillvara kunskapen i handboken och underlaget. Vidare ska Exempelboken visa hur ”Trafik för en attraktiv stad” kan användas och vad den ger stöd för i planeringen. Exempelboken innehåller arbetssätt som bedömts intressanta för användare av handboken och underlaget.

Exempelboken är avsedd för dem som sysslar med eller på annat sätt kommer i kontakt med kommunens hantering av trafikfrågor.

# Innehåll

4

Innehåll

<b>Förord</b>	<b>3</b>	<b>Val av alternativ</b>	<b>54</b>	<b>Miljöpåverkan</b>	<b>100</b>
<b>Innehåll</b>	<b>4</b>	Eskilstuna	55	Malmö Stad	100
<b>Läsanvisning</b>	<b>5</b>	Kalmar	56	Helsingborg stad	102
<b>HANDBOK</b>	<b>6</b>	<b>Åtgärdsplanering</b>	<b>57</b>	<b>Gång</b>	<b>105</b>
<b>Utgångspunkter</b>	<b>6</b>	Malmö	57	Örebro	105
<b>Trafikstrategier</b>	<b>9</b>	Övertorneå	59	Norrköpings kommun	107
Borlänge	9	<b>UNDERLAG</b>	<b>62</b>	Kristianstad kommun	109
Bromölla	12	<b>Stadens karaktär</b>	<b>62</b>	<b>Cykel</b>	<b>112</b>
Eslöv	14	Karlskrona	62	Lund	112
Helsingborg	16	Ödåkra	65	Kalmar	114
Karlstad	17	Piteå	66	Stockholm	115
Tällberg	18	Borlänge kommun	67	Trollhättan	115
Östersund	21	Nyköpings kommun	69	Eslöv	116
Övertorneå	23	<b>Resbehov</b>	<b>72</b>	Mjölby	116
<b>Förankring</b>	<b>27</b>	Bromölla	72	Karlstad	119
Helsingborg	27	Värmland och Örebro län	72	<b>Kollektivtrafik</b>	<b>121</b>
Stockholm	28	Göteborg	77	Falun	121
Ludvika	30	Lunds kommun	78	Göteborg	125
Lund	30	<b>Tillgänglighet</b>	<b>80</b>	<b>Resecentrum</b>	<b>124</b>
Växjö	32	Botkyrka	80	Stenungsund	124
Örebro	33	Huddinge	82	Uppsala	126
<b>Mål</b>	<b>34</b>	Länsstyrelsen Västra Götaland	83	Rättvik	127
Falun	34	Stockholm	85	Möndal	128
Växjö	35	Lund	86	Lidköping	129
Eslöv	37	Cyklisters tillgänglighet i tätort	87	<b>Bil</b>	<b>131</b>
Karlstad	39	<b>Trygghet</b>	<b>89</b>	Västerås	131
Bromölla	39	Malmö	89	Täby	132
<b>Nulägesbeskrivning</b>	<b>42</b>	Göteborg	90	<b>Utryckning</b>	<b>133</b>
Helsingborgs stad	42	Växjö	91	Täby	133
Umeå	43	<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>92</b>	<b>Gods</b>	<b>134</b>
Sundbyberg	47	Lomma	92	Linköping	134
<b>Alternativ och analys</b>	<b>49</b>	Bussbranschen	93	Skåne	134
Malmö	49	Göteborg	94		
Nyköping	51	Malmö	96		
Leksands kommun	52	Stockholm	97		
		Örebro	99		

# Läsanvisning

Hur ska trafiksystemet se ut för att stödja en hållbar stadsutveckling? Stöd för att söka svaret på den frågan finns i ”Trafik för en attraktiv stad”, Handbok och Underlag. I denna Exempelbok finns exempel på kunskap som tagits fram i olika kommuner och organisationer. Exempelen är avsedda att belysa de olika frågeställningar som läsaren kan ställas inför. Exempelboken är en uppslagsbok och ska inte läsas från pärm till pärm utan vara ett fortlöpande stöd i arbetet. Exempelen är olika, såväl karaktär, innehåll, längd som till upplägg. Det beror på att de är hämtade ur olika handlingar och att de återges i en kort version som ändå ska ge en uppfattning om vad exemplet kan ge, i sin helhet. En del projekt har försetts med kommentarer, avsikten med det är att förtydliga en kort sammanfattning. Den grundläggande avsikten är att exempelboken ska tydliggöra hur TRAST kan användas.

Ett exempel ska;

- visa hur handbok och underlag kan användas
- ge en bild av de grundläggande idéerna i TRAST
- visa hur en delfråga kan lösas på ett tydligt sätt

Exempelboken är uppbyggd med samma struktur som ”Trafik för en attraktiv stad”, Handbok och Underlag. Boken inleds således med exempel från den arbetsprocess som beskrivs i Handboken. Därefter följer exempel på hur man

hanterat stadsbyggnadskvalitéer, trafiksystemet och olika trafikslag. I vissa tätorter pågår processen och vissa detaljer saknas.

*De flesta exempel återges i sin helhet på webbsidan [www.exempelbanken.se](http://www.exempelbanken.se). Mer information kan oftast också finnas under respektive kommuns webbsida.*



# Hållbar

## Utgångspunkter

6

Utgångspunkter

Det finns flera utlösande faktorer till varför en kommun gör en trafikstrategi eller olika planer och program. Nedan följer några exempel där olika aspekter har utlöst behovet av att ta ett samlat grepp om trafikfrågorna i kommunen.

### Attraktiv stad

God bebyggd miljö är en grundläggande del av vår välfärd. Denna omfattar begrepp som jämställdhet, tillgänglighet, hälsa, identitet och skönhet. En god livsmiljö med plats för möten mellan människor har stor betydelse för vårt välbefinnande och därmed är uppgiften att leda och samordna den utvecklingen en av kommunernas viktigaste.

Trafiken måste behandlas ur ett helhetsperspektiv för att bidra till den attraktiva staden och samla flera olika kompetenser. I flera av TRASTs pilotkommuner har bredden av kompetenser varit lyckosam och trafikstrategin har tagit sin utgångspunkt i Översiktsplanen. I några andra fall har Översiktsplanen varit föråldrad och trafikstrategin fungerar som ett av underlagen till en kommande revidering.

### Hållbarhet

Den attraktiva staden är också den hållbara staden. Hållbar utveckling definieras av Bruntlandkommissionen (1987) på följande sätt:

*”Mänskligheten har förmåga att skapa en hållbar utveckling – att försäkra sig om att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.”*

Hållbarhet är något som är slitstarkt och kan brukas länge. Ett hållbart transportsystem i staden

- är socialt hållbart; ger möjlighet till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig delaktiga och trygga.
- är ekonomiskt hållbart; har en pålitlig infrastruktur som möjliggör ett konkurrenskraftigt och varierat näringsliv där kunskap och utveckling stimuleras.
- är ekologiskt hållbart; säkerställer en för människan och naturen god kvalitet på vattnet, marken och luften och utvecklar den biologiska mångfalden.

Brist på social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet har i vissa fall utlöst behovet av en trafikstrategi i några kommuner.

### SOCIAL HÅLLBARHET

#### Borlänge

I arbetet med trafikstrategin i Borlänge är önskemålen starka att Borlänge ska bli en attraktiv stad med ökat folkliv, levande stadskärna, vackra offentliga rum, rikt kulturliv, positiv identitet och tydligt engagemang och sammanhållning.



# book

## Karlskrona

I Karlskrona har en stadslivsanalys gjorts innan det beslutades att en trafikstrategi skulle tas fram. Stadslivsanalysens syfte var att belysa betydelsefulla kvaliteter och problem i den nuvarande stadsformen, att insamla data och beskriva stadslivet av idag, och att på grundval av analysen lägga fram en rad rekommendationer för att stärka stadslivet och bidra till utveckling av stadens speciella kvaliteter.

## EKONOMISK HÅLLBARHET

### Umeå

Det finns uttalade mål, dokument, policys och projekt som anger förutsättningarna för planeringsarbetet i Umeå. Inriktningarna skapar en övergripande planeringsram för samhällsbyggandet i Umeå och uppsatta mål sätter krav på framtida plan- och byggnadsinsatser i kommunen. Umeå är en av de snabbast växande städerna i Sverige och invånarantalet uppgår idag till ca 110 000. Kommunens tillväxtmål är att uppnå 150 000 invånare senast år 2050. Det innebär en befolkningstillväxt på ca 800–1 000 personer varje år samt att minst 600 nya bostäder och minst 600 nya jobb skapas varje år. Det i sin tur ställer stora krav på trafiksystemets utveckling. Ett grundläggande mål är att skapa en bättre sammanhållen stadsregion för att minska trafikarbetet. För att nå målet behöver Umeå ett överordnat biltrafiknät så att trafiken ut från centrumkärnan kan fördelas på ett effektivt sätt. Bebyggelsen ska tydligare koncentreras till centrumnära lägen eller till lägen anslutna till kollektivtrafik. Arbetsplatser ska integreras med övrig bebyggelse i högre grad och kopplas till det övergripande biltrafiknätet.

Det övergripande målet för Umeås översiktsplan (Öpl-98) med dess aktuella fördjupningar, är en vision för hållbar utveckling där en säker, hälsosam, konkurrenskraftig och dynamisk samhällsbyggnad i balans med naturens

ramar ska eftersträvas. Målen är att avlasta centrum från trafik genom en ringled samtidigt som gång- och cykelnätet samt kollektivtrafiken, förbättras. Miljön i centrum ska också förbättras genom att en miljözon för tunga fordon införs och genom att parkeringspolitiken ska användas som styrmedel för att minska onödig trafik till centrum. Detta i sin tur ställer krav på att tillgängligheten för nyttotrafik är god. Ny bebyggelse ska ske i första hand genom förtätning av befintliga centrumnära områden. Detta ger ett mindre trafikarbete och ett bättre resursutnyttjande.

## Malmö

Trafikstrategin i Malmö togs fram på uppdrag av kommunstyrelsen som en komplettering och breddning av trafikfrågornas behandling i Översiktsplan 2000. Strategin har en tidshorisont på 15–20 år och utgör ett handlingsprogram som redovisar motiv och förslag till åtgärder och förändringar i trafiksystemet med utgångspunkt från kommunens övergripande mål i Översiktsplan 2000. Trafikstrategin behandlar alla de tre hållbarhetsaspekterna varvid ekonomisk hållbarhet är en.

Trafikstrategin i Malmö ska besvara två nyckelfrågor:

- Vilka utmaningar står Malmös trafiksystem inför under de närmaste 15–20 åren?
- Vilka strategier och åtgärder kan robust styra mot kommunens övergripande mål?

Arbetet med trafikstrategin hade följande utgångspunkter:

- Trafikstrategin ska ha ett långt tidsperspektiv – mot år 2015–2020.
- Trafiken ska ses i ett samhällsmässigt sammanhang.
- Trafikstrategin ska understödja de överordnade målen för Malmö stads framtida utveckling.

Trafikstrategin skall således vara något annat än en trafikinvesteringsplan. Fokus ska inte (endast) vara på trafikens egna problem, utan på lösningar som understödjer de överordnande visionerna och målen för Malmö stads framtida utveckling. Målen formulerades i Översiktsplan 2000 som följer:

- fler arbetstillfällen
- regionalt centrum
- attraktiv stadsmiljö
- social balans
- robust och hållbar struktur.

Trafikstrategin för Malmö stad antogs av kommunfullmäktige i april 2004.

#### EKOLOGISK HÅLLBARHET

##### Helsingborg

Uppdraget initierades av en motion om lägre fart på trafiken på det centrala nord-sydliga stråket Drottninggatan. Detta stråk kunde dock inte behandlas isolerat. Särskilt som både detta stråk och nästa centrala stråk i öster var utsatta för kvävedioxidhalter som översteg miljö kvalitetsnormen. Uppdraget vidgades därför till att ta fram en trafikplan för staden där arbetet med att ta fram en trafikstrategi utgjorde det första steget.

Arbetet med trafikstrategin har följt upplägget i TRAST. Avsikten är att kommunfullmäktige ska anta trafikstrategin under januari 2006. Därefter följer nästa steg i arbetet, nämligen att ta fram den ursprungligen efterfrågade trafikplanen för staden. Avsikten är att trafikplanen ska antas under 2006.

##### Växjö

Uppdraget att arbeta fram en transportstrategi grundades i det politiskt enhälliga beslutet att Växjö ska bli en fossilbränslefri kommun. Växjö har under de senaste 10 åren lyckats minska koldioxidutsläppen från uppvärmning, samtidigt har utsläppen från trafiken ökat. Oavsett var koldioxidutsläppen kommer ifrån bidrar de till klimatpåverkan. Transportstrategin för ett hållbart Växjö belyser inte enbart trafikens utsläpp av koldioxid utan tar ett helhetsgrepp om trafiken.



# Trafikstrategier

## Borlänge

### Trafikstrategi för Borlänge tätort enligt TRAST

#### BAKGRUND

I samband med revideringen av kommunens översiktplan bestämdes att en trafikstrategi enligt den modell som TRAST föreslår skulle göras. Rapporten har arbetats fram med hjälp av en konsult. Tiden för att arbeta med trafikstrategin var dock begränsad och ytterligare studier och arbetsprocesser föreslås för att nå en tillräckligt bra trafikstrategi.

#### TRAFIKSTRATEGIN I KORTHET

Inledningsvis beskrivs de nationella och regionala målen som rör trafik-, miljö- och stadsplanering. De kommunala mål som finns är knutna till tidigare framtagna rapporter eller program inom trafiksäkerhet, miljö, arkitektur, samhällsbyggnad och hållbar utveckling samt kulturmiljö. Det betonas att de lokala målen måste sättas i relation till de nationella och regionala målen och att arbetet måste bedrivas tvärsektorielt.

Nulägesbeskrivningen är gjord med avseende på stadens karaktär, resbehov och resmönster, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljö- och riskfaktorer.

#### NULÄGESBESKRIVNING

##### *Stadens karaktär*

För att beskriva stadens karaktär har en stadsanalys utifrån Översiktsplan 90 och kulturmiljöutredningar gjorts. Inspiration har också hämtats från ortsanalyser från svenska tätorter. Tre stadstyper har definierats och beskrivits enligt SWOT (analysmodell som analyserar styrkor, svagheter, möjligheter och hot) och fokus har legat på samspel mellan trafiksystemet, bebyggelsen och grönstrukturen samt de olika gaturumstyperna. Gatukaraktären har i viss mån också beskrivits just därför att kopplingen mellan stad och gata är stark.

Fyra förslag på indikatorer har lämnats:

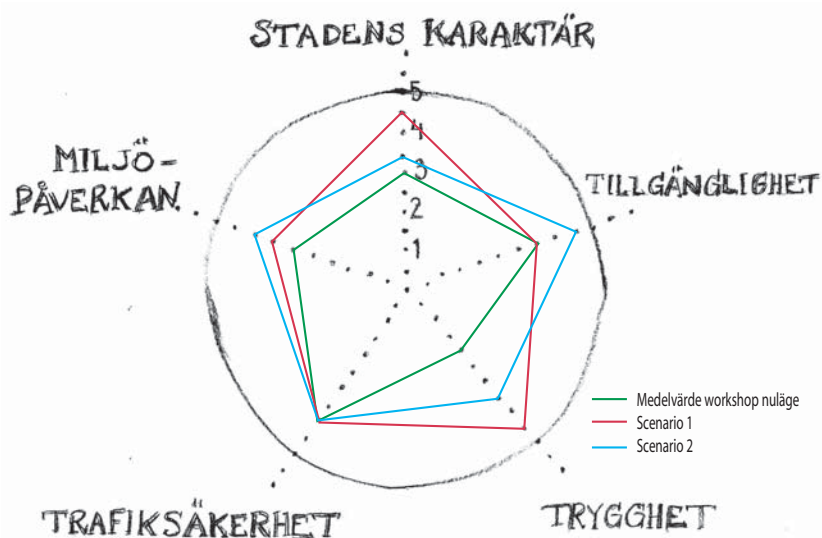
- Stadens form/struktur.
- Andel grönyta/invånare.
- Boendetetäthet.
- Näringslivstäthet.

##### *Resbehov och resmönster*

Ingen resvaneundersökning har gjorts utan resandet har uppskattats utifrån stadens struktur och lokalisering av målpunkter. Huvudparten av resorna sker med privatbil och andelen resor med kollektivtrafik är bara 3–6 %. Inom Mobility Management drivs flera projekt och i trafikstrategin anges syftet med Mobility Management i Borlänge, vad fokus har legat på och vilka de strategiska åtgärderna för ett hållbart resande är.

##### *Tillgänglighet*

För att öka tillgängligheten satsar kommunen på stärkt gång-, cykel- och kollektivtrafik. Beroende på målpunkt blir insatsen olika och i trafikstrategin har två olika typer av målpunkter urskiljts, strategiska och lokala. Strategiska målpunkter som storindustrier kräver regional tillgänglighet och möjligheter till bra förbindelser från och till resecentrum, medan tillgänglighet i bostadsområden är viktigt för lokala målpunkter som skolor. Närbarhet och parkeringsmöjligheter beskrivs för de olika trafikslagen. Erfarenheter från en plan avseende tillgänglig trafikmiljö för funktionshindrade samt en kollektivtrafikutredning lyfts också in.



Subjektiv bedömning framtaget vid workshop.  
 Värderas för nuläge, scenario 1 och senario 2.  
 ILLUSTRATION SWECO VBB

## 10

### Trafikstrategier

Sju tillgänglighetsindikatorer för Borlänge är föreslagna:

- Andel busshållplatser anpassade för funktionshindrade.
- Personkilometer/invånare för olika trafikslag.
- Andel av invånarna som positiva till att ändra sitt resmönster till förmån för kollektivtrafiken eller cykel.
- Andel gångpassager/busshållplatser anpassade för funktionshindrade.
- Andel lastzoner i förhållande till butiker.
- Andel boende/sysselsatta inom 600 m till hållplats/resecentrum.
- Andel boende med ett visst avstånd till närservice/köpcentra till fots, med cykel.

#### Trygghet

Delar av staden upplevs av många som otrygg och med kriminalitet. Enligt de trygghetsmätningar som är gjorda 2002 beror det på att staden tidvis är livlös och öde samt att berusade och/eller narkotikapåverkade personer och vissa ungdomsgång upplevs som störande. Mörker vid busshållplatser och gång- och cykelbanor är också orosframkallande.

Sex förslag på trygghetsindikatorer har angetts:

- Andel otrygga gångvägar/passager/tunnlar/busshållplatser.
- Andel gångvägar med god halkbekämpning.
- Andel boende som inte går/cyklar kvällstid på grund av otrygghet.
- Andelen som upplever en minskning av barriäreffekten och en positiv påverkan på det sociala klimatet genom hastighetsminskning på vägarna.
- Gångvägar som har god belysning.

#### Trafiksäkerhet

Tillgång till olycksstatistik underlättar åtgärdsplaneringen och Borlänge har ett bra material, bland annat då Borlänge Energis stadsmiljöenhet tillsammans med vårdcentralerna i Borlänge har en trafikskaderapportering för fotgängare, cyklister och mopedister. Borlänge har byggt om flera

korsningar till cirkulationsplatser och trafiksäkerheten för bilister är god. Analyser säger dock att fler olyckor sker på gång- och cykelvägarna än i blandtrafik och att standarden på minst 20 gångpassager är låg ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den låga nivån beror i huvudsak på hög hastighet. I samband med Framtidsdalens verksamhet har Borlänge deltagit i flera demonstrationsprojekt, bland annat med fartdämpande åtgärder och användning av ISA.

Sex förslag på trafiksäkerhetsindikatorer för Borlänge har angetts:

- Antal olyckor/år.
- Andel gator med för höga hastigheter.
- Andel gator med trafiklugnande åtgärder.
- Andel gator med höga risktal (bilflöde\*gångflöde).
- Andel gator med hög skadetäthet.
- Andel planskilda korsningar (oskyddade trafikanter/fordon).

#### Miljö- och riskfaktorer

Inom området finns flera utredningar gjorda, bland annat Borlänges miljöprogram 2002 och Grönplan 2002. De belyser åtgärderna som kan göras i kommunal upphandling samt hur viktig grönstrukturen är för tätortsutvecklingen. Då en stor mängd trafik med farligt gods går genom eller till målpunkt i staden är kunskap och arbete med riskhantering viktig.

Fyra förslag på miljöindikatorer för Borlänge har angetts:

- Mängd farliga transporter inom olika klassificeringar.
- Andel gator avseende överskridande miljö kvalitetsnormer.
- Antal boende med ett visst antal meter från omlastningscentral av farligt gods.
- Antal boende på ett visst avstånd från gator/vägar där farligt gods transporteras.

Typiska nyckelord för scenario 1 i Borlänge trafikstrategi är attraktiv stad, folkliv, levande stadskärna, vackra offentliga rum, rikt kulturliv, identiteten positiv och tydlig, engagemang och sammanhållning.

FOTOMONTAGE: SWECO VBB



#### WORKSHOPSARBETE

Kommunen har, förutom att den använts sig av befintligt material som Miljöprogram Borlänge 2002, Trafiksäkerhetsprogram och Grönplan 2002, också genomfört en workshop. Den ansågs mycket viktig i arbetsprocessen och personer med stor lokalkännedom deltog. Workshopen bestod bland annat i två övningar och diskussioner, vilka kompletterade nulägesbeskrivningen och satte fokus på det som ansågs mest betydelsefullt. I första övningen fick alla deltagare skriva ner positiva och negativa nyckelord om Borlänge, vilka grupperades och bildade olika inriktningar. De negativa nyckelorden skulle även placeras på karta vilket tydliggjorde att vissa problem är typiska för vissa områden. Övning två bestod av att varje deltagare gjorde en subjektiv bedömning av nuläget i Borlänge enligt den värderos som beskrivits i TRAST. Värderosen visade att stadens karaktär och trygghet var två strategiska förbättringsområden. Avslutningsvis skrev varje deltagare ner konkreta förslag på hur den attraktiva staden kan uppnås. I diskussionerna som följde utkristalliserades två olika framtidsbilder av Borlänge, vilka är beskrivna med nyckelord nedan.

#### Framtidsscenario 1

##### – Den vackra och trygga staden Borlänge år 2020

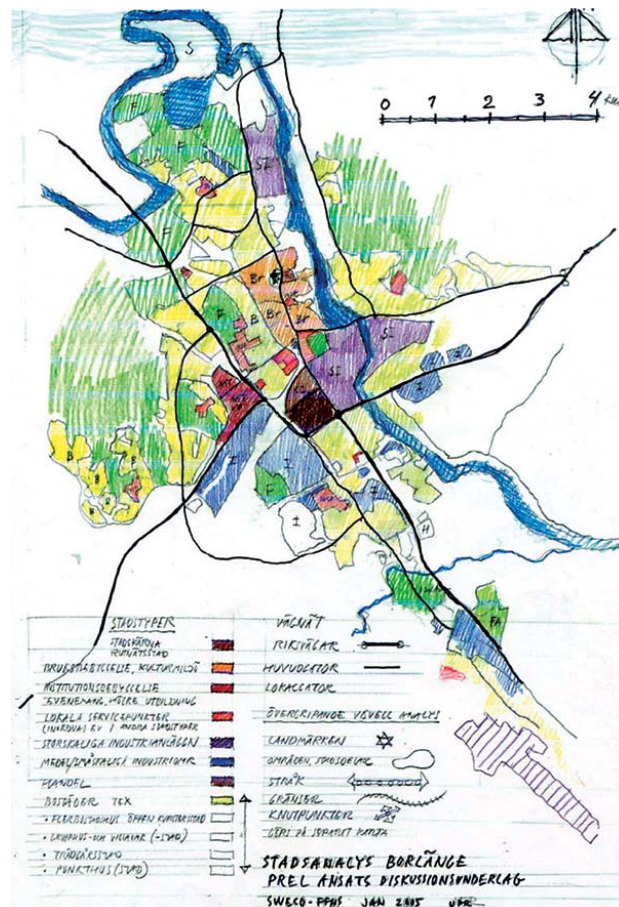
Typiska nyckelord för scenario 1 är attraktiv stad, folkliv, levande stadskärna, vackra offentliga rum, rikt kulturliv, identiteten positiv och tydlig, engagemang och sammanhållning.

#### Framtidsscenario 2

##### – Den miljövänliga och tillgängliga staden Borlänge

Typiska nyckelord för scenario 2 är cykelvänligt, effektiv kollektivtrafik, grönska, hälsosamt, förstärkning av fingerstrukturen, prioritering av funktionshindrade och barn, minskat utsläpp och buller samt minskat bilberoende.

Skissförslag stadstyper. SKISS:ULF RANHAGEN SWECO FFNS.



#### FORTSATT ARBETE

Nulägesbeskrivning och framtids scenarierna bedömdes med värderosen och resulterade i att scenario 1 bäst skulle uppfylla de behov som Borlänge kommun har för att skapa en attraktivare stad. Trafikstrategin redogör för vilka strategiska åtgärder inom respektive område som Borlänge kommun kan vidta för att nå målen. Det kan bland annat ske genom vackrare offentliga rum, ökat folkliv i centrum och stadsdelscentra, konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik samt en medveten fysisk planering som minskar bilberoendet och ger förutsättningar för effektiv busstrafik. Åtgärderna framkom delvis i workshopsarbetet.

#### KOMMENTARER

I Borlänge trafikstrategi har man inte nått ända till åtgärdsplaneringen utan stannat på de strategiska åtgärderna inom respektive område.



75% av fotgängarolyckorna i Bromölla är singelolyckor. KÄLLA: BROMÖLLA KOMMUN.



## 12 Trafikstrategier

### Bromölla

#### Trafikstrategi Bromölla kommun

##### BAKGRUND

I Bromölla kommun bor ca 12 000 invånare, Bromölla tätort ca 7 300 invånare.

Kommunfullmäktige i Bromölla beslutade 1999-10-25 om ett trafiksäkerhetsprogram för Bromölla kommun. Barn- och utbildningsnämndens beredningsutskott har aktualiserat ärendet med anledning av uppkomna skolskjutsfrågor som påverkas av föreslagna åtgärder i trafiksäkerhetsprogrammet. När TRAST-projektet sökte piloter för att göra trafikstrategier så anmälde sig Bromölla som intresserad för att ta fram en transportstrategi för Bromölla kommun samt revidera trafiksäkerhetsprogrammet.

##### METOD

För att få fram fakta till trafikstrategin användes befintligt material och utredningar exempelvis trafiknätsanalys och trafiksäkerhetsprogram men även nya utredningar som skolenkät och resvaneundersökning.

##### *Trafikslags- och nätanalyser*

En analys av gång- och cykelvägnätet analyserar kontinuitet och standard, otrygghet och konflikter samt utbyggnadsstrategier. Cykelolyckorna i Bromölla tätort var ganska spridda i hela tätorten, men med en viss koncentration till Tians väg. Majoriteten av cykelolyckorna var singelolyckor, ca 25 % är olyckor mellan cykel och motorfordon. Av de olyckor som fotgängare var inblandade i, var 75 % av olyckorna singelolyckor och 20 % var olyckor mellan fotgängare och motorfordon. Många olyckor där fotgängare var inblandade var halkolyckor, ca 30 %. Av de olyckor där fotgängare eller cyklister var inblandade skedde 12 respektive 20 % i korsningar. Gående och cyklister upplever otrygghet över att mopeder ofta kör på gång- och cykelbanorna.

Analys är även gjord av kollektivtrafiknätet. Bromölla tätort och flera av de andra omkringliggande tätorterna är försörjda med regional tåg- och busstrafik. Det finns också

Gatuklassificering i bromölla.

Blå=Huvudgata och Grön=Uppsamlingsgata. KÄLLA: BROMÖLLA KOMMUN.



närtrafik som förbeställs.

Biltrafiknätet är analyserat i två delar, huvudnät och lokalnät. Trafikmätningar är gjorda under 2003 på flera viktiga länkar i huvudnätet. All parkering i Bromölla är avgiftsfri, en del är tidsreglerad med hjälp av p-skiva.

##### *Orts- och stråkanalys*

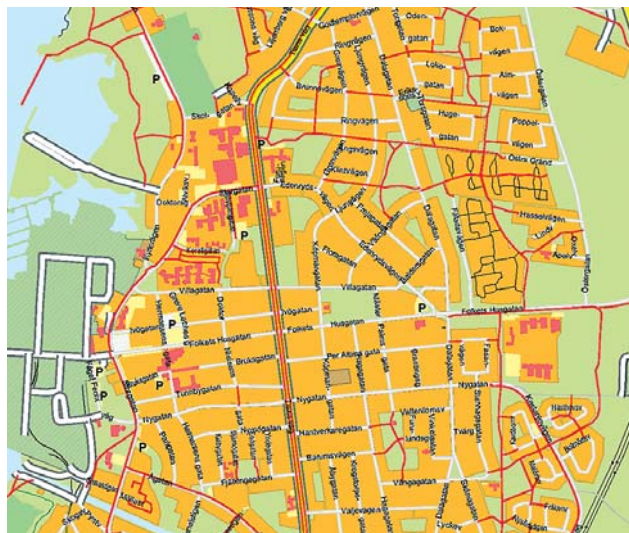
En övergripande kortfattad Orts- och stråkanalys har gjorts för huvudorten Bromölla, men även för kommunens övriga tätorter Gualöv, Näsrum, Valje, Edenryd och Nymölla. Det finns också en centrumutvecklingsplan som klargör vad som är centrum samt identifierat utvecklingsområden i centrum. Syftet är att öka attraktiviteten i Bromölla. Visionen är att öka kontakten mellan Ivösjön och tätorten, att tydliggöra centrum från de viktiga entrépunkterna samt att knyta samman tätorten med havet på ett tydligt sätt.

##### *Skolenkät*

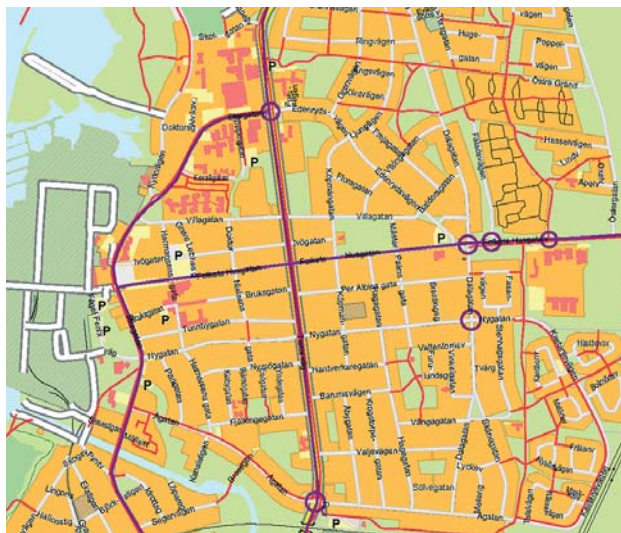
En skolenkät skickades ut till alla grundskolor i kommunen. Elever i årskurs 1, 3, 5, 7 och 9 fick svara på den (en klass från varje utvald årskurs per skola) och totalt fick kommunen in 294 ifyllda enkäter. Eleverna fick redovisa sin uppfattning av trafiksäkerheten i kommunen, berätta om eventuella olyckor de varit med om, markera färdväg på karta och platser/gator de tycker är farliga.

Del av Bromölla tätort, cykelvägarna är rödmarkerade.

KÄLLA: BROMÖLLA KOMMUN.



Platser och sträckor, lilamarkerade, i Bromölla där skolelever upplever trafiksituationen som farlig. KÄLLA: BROMÖLLA KOMMUN.



### Resvaneundersökning

För att få en bild av hur färdmedelsfördelningen är i kommunen gjordes en resvaneundersökning. Bromölla kommun valdes ut som den kommun där en fallstudie på kostnadseffektiva resvaneundersökning testas. I resvaneundersökningen gjordes ett utskick till 750 slumpvis utvalda personer fördelade på olika åldersgrupper. Personerna fick redogöra för en dags resor, svara på frågor om bilnehav, årsinkomst mm samt några attitydfrågor.

### VISIONER OCH MÅL

Bromölla har i sin strategi redovisat mål på både nationell och regional nivå. Målen har också brutits ner på mer lokal nivå och de som är specifika för trafik har valts ut. Fyra delstrategier har konkretiserats och gjorts mätbara, de är:

- Fotgängarstråk, vistelsezoner och centrumkvalitet.
- Cykelvänlighet överallt.
- Kollektivtrafiken som utvecklingsmotor.
- Balanserad biltrafik.

### ÅTGÄRDSANALYS

För att komma närmare visionen för Bromölla kommun och nå de mål som finns, analyserades olycksstatistiken, enkäterna från skoleleverna samt inkomna synpunkter från allmänheten och åtgärder föreslogs för att trafiksituationen ska kännas säkrare och tryggare för trafikanterna. Exempel på åtgärder är

- Säkrare och sammanhängande cykelväg på båda sidor om Tians väg.
- Cykelbana på Folkets Husgatan mellan Storgatan och Dalagatan.
- Anlägga en cirkulationsplats för att få en lugnare körytm och en säkrare korsning vid korsningen Tians väg/Industrigatan.
- Rätta upp gång- och cykelvägen under Järnvägsviadukten för att förbättra sikten så mötande cyklister hinner

uppfatta varandra och därmed minska risken för att en olycka ska ske.

- Tänkbar åtgärd är att anlägga en minirondell i korsningen Tians väg/Folkets husgatan, det blir en fartdämpare, höjd säkerhet och lugnare tempo för alla.
- Upphöjd korsning vid Tians väg/Storgatan.
- Minirondell i korsningen Folkets husgatan/Dalagatan.
- Anlägga en säker gång- och cykelöverfart vid korsningen Folkets husgatan/Fäladsvägen.
- Anlägga en gång- och cykelväg på Linnavångsvägen i Näsrum.
- I korsningen Linnavångsvägen/Dalastrådet i Näsrum är det mycket dåligt sikt, tänkbar åtgärd är att minska på växtligheten för att förbättra sikten.
- Korsningen Linnavångsvägen/gång- och cykelväg samt korsningen Linnavångsvägen/Kyrkvägen, höja upp gång- och cykelöverfarten samt flytta ut HärGårMansskyltarna närmare körbanan.
- Anlägga en gång- och cykelväg längs med Byvägen i Gualöv.
- Anlägga en gång- och cykelväg mellan Nymölla – Edenryd och Edenryd–Valje.
- Förbättra drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Många olyckor orsakas av att det varit snö och is på trottoarer och cykelvägar.



Trafikstrategin i Eslöv ska ge vägledning i såväl övergripande inriktningsplanering som i åtgärds- och genomförandeplanering. FOTO: ESLÖVS KOMMUN.



En av delstrategierna i Eslövs trafikstrategi är att arbeta med resecentrum. FOTO: ESLÖVS KOMMUN.



## Eslöv

### Hur man arbetar med en trafikstrategi i Eslöv

Projektets syfte är att ta fram en heltäckande trafikstrategi för Eslövs tätort som tydligt visar önskvärd inriktning och utveckling av trafiken och trafiksystemet. Trafikstrategin ska ge vägledning i såväl övergripande inriktningsplanering (t ex översiktsplanen) som i åtgärds- och genomförandeplanering (t ex val och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder).

Projektledare för att ta fram trafikstrategin i Eslöv är trafikingenjören. Arbetsgruppen består av flera olika kompetenser, till exempel gatuchef, projektledare MÖTs (samarbete med Vägverket, Miljö och trafiksäker kommun)/hållbart resande, planarkitekt, stadsarkitekt, trafikplanerare från Skånetrafiken som planerar stadsbusstrafiken i Eslöv. Dessutom har en student från LTH deltagit som, inom ramen för sitt examensarbete, tar fram en delstrategi och ett handlingsprogram för cykeltrafiken.

En kommunikationsplan har tagits fram för arbetet med strategin.

### MÅL OCH VISIONER

Visioner och mål har formulerats för trafiken i Eslöv. För att komma fram till dessa arbetade kommunen med en "brainstorming"-metod, alla idéer skrevs ner och sedan sorterades de upp i kategorierna visioner, mål och åtgärder. En utförligare beskrivning av Eslövs mål återfinns under kapitlet om Mål.

### NULÄGESBESKRIVNING

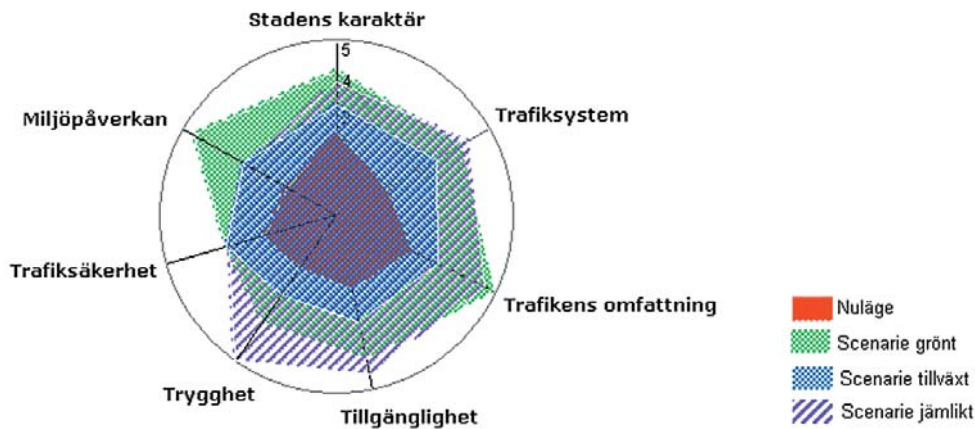
Nuläget har beskrivits med hjälp av bland annat trafikräkningar, utredningar och enkäter som tidigare har tagits fram. Nuläget har legat till grund för de mål som har satts upp.

### BRISTANALYS

En bristanalys har gjorts där nuläget jämförs med de uppsatta målen. Samtidigt har tre olika tänkbara scenarier (tillväxt, grönt, jämlikt) tagits fram och en bedömning av scenariernas konsekvenser för de uppsatta målen har gjorts. Bristanalysen och den samlade bedömningen har sammanställts i en tabell där arbetsgruppen även har funderat på vilka åtgärder det kommer att handla om för att nå de uppsatta målen. I tabellen görs även en bedömning av kommunens påverkansmöjlighet, det ekonomiska behovet samt om åtgärderna för ett visst mål har positiva effekter för andra mål. Syftet med denna del är bl a att fånga upp och belysa olika aspekter som är viktiga att ha med då delstrategierna formuleras. Bedömningen av scenariernas konsekvenser ger en översiktlig/strategisk bild av hur målpåfyllelse och åtgärdsbehov påverkas i respektive scenarie.



Tre olika tänkbara scenarier (tillväxt, grönt, jämlikt) tagits fram och en bedömning av scenariernas konsekvenser för de uppsatta målen har gjorts. KÄLLA: ESLÖVS KOMMUN.



#### DELSTRATEGIER

Delstrategierna som kommunen arbetar med är:

- gångtrafiken
- cykeltrafiken
- kollektivtrafiken
- biltrafiken
- hållbart resande
- stadens karaktär
- centrum
- resecentrum

Delstrategierna ska ha en tydlig koppling till de uppsatta målen. Syftet med delstrategierna är i första hand att slå fast viktiga principer och förhållningssätt som ska kunna vara vägledande i Eslövs trafik- och stadsplanering framöver (dvs, strategin ska ge stöd i hanteringen av olika slags frågor och ärenden som kan tänkas dyka upp från olika håll). Utifrån delstrategin kan sedan också handlingsplaner och åtgärdsprogram tas fram efterhand (görs för cykeltrafik redan nu och planeras också för stadsbusstrafiken).

#### FÖRANKRING

Innan arbetet med delstrategierna påbörjades förankrades TRAST-arbetet politiskt i en styrgrupp, internt i olika förvaltningar i Eslövs kommun, hos externa myndigheter samt bland allmänhet. Ytterligare en förankring kommer att ske när delstrategierna och ett förslag till trafikstrategi för Eslöv är klart. När det gäller förankringen hos allmänheten var det inte många som kom till mötet. Därför funderar kommunen nu på hur de ska nå ut på ett bättre sätt vid nästa tillfälle, bl a är kommunens informationsenhet inkopplad och ger förslag på hur information och samråd ska hanteras.

#### LEDNING, PLANERING OCH GENOMFÖRANDE

Detta avsnitt syftar till att underlätta genomförandet av trafikstrategin. Tanken är att redan här beskriva hur trafikstrategin ska användas, utvecklas, revideras och följas upp. Viktiga delar är bl a ansvar, organisation, rutiner för verksamhetsplanering, budget, uppföljning och utveckling. Inspiration och olika slags verktyg (t ex revisioner) hämtas ifrån ledningssystem-sammanhang. Målet är att trafikstrategin ska bli en integrerad del i den dagliga verksamheten och att den därigenom ska bidra till "ständiga förbättringar" av trafiksystemet i Eslöv.

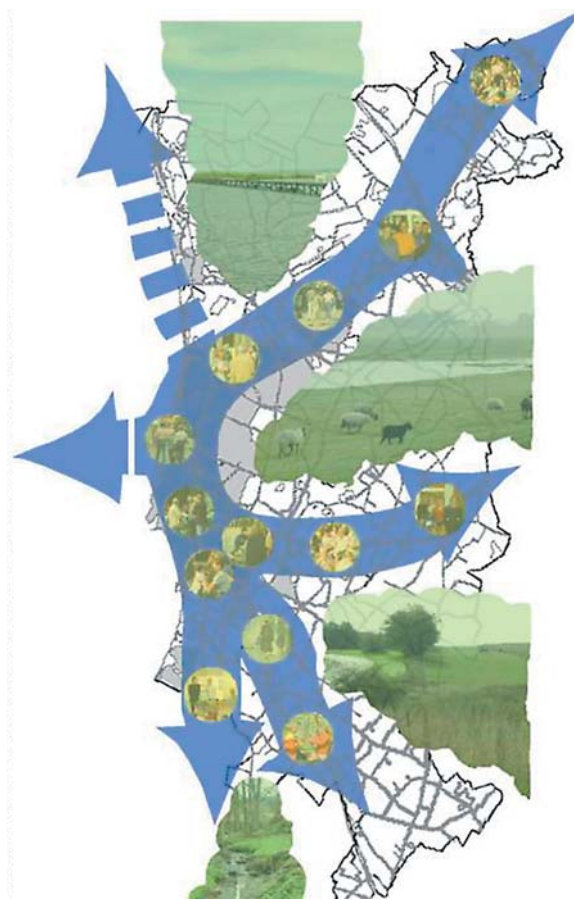
För att framöver i det dagliga arbetet kunna följa upp de uppsatta målen kommer kommunen att använda sig av en indikatorstabell där olika indikatorer för stadens karaktär, trafiksystemet, trafikens omfattning m.m. följs upp med vissa tidsintervall. Indikatorstabellen ger både en bra bild av hur måluppfyllelsen utvecklas och en form av "ständigt uppdaterad" nulägesbeskrivning. Genom att hålla indikatorstabellen levande och genom att använda förslagen till organisation, rutiner etc, är förhoppningen att öka trafikstrategins livslängd och undvika att det blir en ögonblicksbild och därmed ganska snart en föråldrad produkt.

Hamnen i Helsingborg genererar stora godsmängder.

FOTO: HELSINGBORG STAD.



Huvudstrategin i översiktsplanen är att samla bebyggelsen till stråk med stark kollektivtrafik. FOTO: HELSINGBORG STAD.



## Helsingborg

### Trafiken i morgondagens Helsingborg

#### BAKGRUND

År 2002 fick byggnadsnämnden, tekniska nämnden och miljönämnden ett gemensamt uppdrag att utarbeta en trafikplan för Helsingborg. Uppdraget påbörjades på allvar under 2003 med målformuleringar och nulägesbeskrivning. Under arbetets gång väcktes intresset för den arbetsmodell som fanns i TRAST, vilket under våren 2004 ledde fram till att Helsingborg blev en av de pilotkommuner som prövar de metoder och arbetsmodeller som ingår i TRAST. Som följd av detta blev trafikstrategin ett nytt, separat inledande steg i arbetet med trafikplanen. Trafikstrategin har under sensommaren och hösten varit ute på samråd. Avsikten är nu att trafikstrategin ska tas upp för beslut i kommunfullmäktige under januari 2006. Parallellt fortsätter arbetet med olika delar av trafikplanen. Avsikten är att trafikplanen ska tas upp till politisk behandling under hösten 2006.

#### KORT OM TRAFIKSTRATEGIN

Trafikstrategin innehåller således de steg som belyses i Trast. Man började med en nulägesbeskrivning som redovisas på annan plats i exempelboken. Därefter togs tre framtida scenarier fram, ett nollalternativ som i princip innebar att trafiken tilläts öka enligt kända prognoser, ett scenario som innehöll omfattande åtgärder både lokal och nationell nivå och som tillsammans innebar att miljömålen klarades samt ett tredje scenario, Helsingborg På God Väg (mot en hållbar trafikutveckling), som i huvudsak innehöll åtgärder som staden förfogar över. Åtgärderna i scenariot På God Väg

omfattar förbättrade villkor för cykeltrafiken, attraktivare kollektivtrafik, ökade parkeringsavgifter, hastighetsänkning på det centrala stråket Drottninggatan–Järnväggsgatan, ökad användning av förnybara bränslen och högre exploatering i kollektivtrafknära lägen. Utöver detta ingår även beteendepåverkande insatser. Analyserna i scenariot visar att luftmiljön blir sådan att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras så när som vid ett centralt gatuavsnitt.

Det tredje scenariot fick politisk acceptans och valdes därför som inriktning för det fortsatta arbetet.

Med scenariots åtgärder och effektberäkningar som grund formulerades separata resultatmål för det enskilda trafikslaget, principer för hur trafikslagen skulle hanteras och samverka samt hur arbetet med beteendepåverkan skulle bedrivas. För gångtrafiken formulerades exempelvis följande resultatmål:

*Gångtrafikens andel av personresorna inom Helsingborg ska i fortsättningen inte minska. Med hänsyn till folkökningen bör därför antalet fotgängare ha ökat med 7% år 2015 jämfört med 2005.*

Det handlar således både om att bryta en negativ trend och att åstadkomma ett mätbart resultat.

De övriga trafikslagen fick liknande målformuleringar. Kollektivtrafikens mål utgick från en tidigare antagen "bussvision", som legat till grund för ett samarbetsavtal mellan Skånetrafiken, som är huvudman för regionens kollektivtrafik, staden och bussoperatören. Målen för godstrafiken, uttryckningstrafiken och transportererna av farligt

Ett av kommunens centrala utvecklingsmål är att Karlstad ska bli en god, grön stad och ett långsiktigt hållbart samhälle.

FOTO: KARLSTADS KOMMUN.



gods fick en ”mjukare” formulering, enbart inriktning och principer, inga siffror.

Trafikstrategin tar även upp en viktig faktor för möjligheterna att följa upp hur strategin och dess åtgärdsprogram fungerar i verkligheten, nämligen en ny resvaneundersökning. Senaste undersökning gjordes för drygt 10 år sedan. Sedan dess har mycket hänt både med stadens egen utveckling och olika typer av omgivningsfaktorer. För att få en säkrare uppföljning behövdes dessutom en tydligare avgränsning av stadsområdet som sådant. Annars löper man risken att ett ökande regionalt resande döljer positiva effekter för resor inom stadsområdet.

Efter trafikstrategin följer arbetet med trafikplanen. Grundstommen i trafikplanen kommer att bli en så kallad ”Gatuklassificering”, som innebär att man utvecklar ett tidigare framtaget arbetsmaterial till en produkt som i TRAST-termer skulle kunna beskrivas som ett exempel på ett balanserat biltrafiknät. Med andra ord att försöka beskriva hur det framtida bilnätet måste se ut för att bidra till en attraktiv och hållbar stadsutveckling. En ny cykelplan ingår också i planen, liksom ett trafiksäkerhetsprogram, en ny parkeringsnorm och en parkeringspolicy. Samtliga planer och program ska vila på den gemensamma värdegrund som lagts fast i trafikstrategin.

## Karlstad

### Transportstrategi för ett hållbart samhälle

Arbetet med kommunens transportstrategi är i full gång. En arbetsgrupp arbetar med att ta fram vision och delmål och målet är att försommaren 2006 presentera ett färdigt förslag till godkännande av kommunstyrelsen.

Ett av kommunens centrala utvecklingsmål är att Karlstad ska bli en god, grön stad och ett långsiktigt hållbart samhälle. Ett led i arbetet är utformningen av en transportstrategi; syftet är att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Transportstrategin genomförs i etapper och är strategiskt planerad för att bland annat skapa goda förutsättningar för en bra kollektivtrafik, göra Karlstad tryggare trafikmässigt och mer attraktivt för invånare och besökare.

### HELHETEN VÄSENTLIG

För att skapa en hållbar framtid och för att utveckla en attraktiv och hållbar stad krävs en genomtänkt strategi och ett helhetstänkande. Transportstrategins övergripande mål är att stödja en attraktiv och hållbar stadsutveckling och därmed bidra till visionen Karlstad 100 000. En viktig pusselbit för att nå ett hållbart Karlstad är att planera trafiksystemet utifrån både miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter. Trafiksystemet har en nyckelroll i att göra Karlstad till en säker, trygg och tillgänglig stad för alla, såväl besökare som medborgare. Detta ska gälla oavsett kön, ålder, fysisk- och ekonomisk situation eller etnisk tillhörighet. Därför sker arbetet med transportstrategin i samarbete med övrigt stads- miljö- och planeringsarbete.

### PÅGÅENDE ARBETE

I arbetsgruppen för transportstrategin ingår representanter från många av kommunens förvaltningar. Arbetet sker med hjälp av TRAST för att vägleda planerare och beslutsfattare med att ta fram och förankra en kommunal trafikstrategi som är anpassad efter den egna stadens förhållanden. I dagsläget fokuseras arbetet på att göra en nulägesbeskrivning av Karlstads trafiksituation samt att formulerar transportstrategins vision och delmål. I arbetet beaktas Karlstads

trafiksituation utifrån sju aspekter: trafiksäkerhet, resebehov, tillgänglighet, stadens karaktär, stadens olika "nät" (cykelnät, biltrafiken etc.), miljö och trygghet.

Hela transportstrategin genomsyras av hållbarhetstanken. Ytterligare några viktiga nyckelbegrepp som ska påverka strategin och därmed det framtida transportsystemet är jämställdhet, handikappanpassning, integration samt barnperspektiv.

Vid årsskiftet 2005/06 ska ett förslag till vision, delvision, mål och delmål vara klart och skickas på remiss till referensgrupper.

#### MEDBORGARDIALOG

Förankring och dialog med såväl medborgare som näringsliv är en viktig del i transportstrategiarbetet. Därför finns en extern- och en intern referensgrupp med representanter från handel, fastighetsägare, intresseorganisationer, åkerinäringen, ungdomsfullmäktige och kommunens förvaltningschefer. Medborgardialog sker också via kommunens medborgarpanel; undersökningar som ger uttryck för medborgarnas åsikter i bland annat trafik- och transportfrågor. I framtiden planeras ytterligare åtgärder för att fånga upp medborgarnas åsikter.

#### FORTSATT ARBETE

Efter årsskiftet 2005/06 går transportstrategiarbetet in i sin andra fas. Fokus i det arbetet ligger på att analysera resultatet från fas ett och att välja ut vilka delar i arbetet som ska prioriteras. En handlingsplan med åtgärder ska vara klar och presenteras för kommunens politiker i maj 2006.

Visionerna för Tällberg är att utnyttja de starka traditioner som Dalarna och Leksand bär på av företagsamhet, ansvarstagande för den egna utvecklingen och ett välkänt kulturliv och mångårig turism.



FOTO: BO NORBORN.

## Tällberg

### Trafikutredning

#### BAKGRUND

Med anledning av en diskussion om evenemangshall centralt i Tällberg ordnades i maj 2003 en så kallad Charrette. Syftet med Charretten var att i arbetsgrupper med bybor och hotellägare öppet diskutera och lägga fast gemensamma riktlinjer för utveckling och byggande i Tällberg. Ett av Charrettens förslag var att utarbeta ett Bykaraktärsprogram för att mer detaljerat lägga fast vilka typiska karaktärsdrag bebyggelsen i Tällberg besitter. För att sammanföra Charrettens diskussion och övergripande ställningstaganden med det kunskapsunderlag som bykaraktärsprogrammet tillfört, beslöt kommunen i november 2003 att göra detta i form av en fördjupad översiktsplan.

En fördjupad översiktsplan för Tällberg finns upprättad (samrådshandling 2004-06-16). I samrådshandlingen förslås att det görs en trafikstudie som bland annat bör behandla trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Behovet av en trafikstudie styrks bland andra av Vägverket. Vägverket framför i sitt remissvar exempelvis att man i kommande handlingar bör redovisa vilka trafikmängder som rör sig i området samt vilken påverkan på dessa mängder framtida utbyggnader kan få.

#### VISIONER OCH MÅL

Såväl Länsstyrelsen i Dalarna som Leksands kommun har formulerat visioner för utvecklingen av Dalarna respektive Leksand under de närmaste åren. Gemensamt för dem är en betoning på vikten av att utnyttja de starka traditioner som Dalarna och Leksand bär på av företagsamhet, ansvarstagande för den egna utvecklingen och ett välkänt kulturliv och mångårig turism.

Under Charretten och under arbetet med bykaraktärsprogram och den fördjupade översiktsplanen har diskussioner förts om Tällbergs framtid. Dessa diskussioner sammanfattas i den fördjupade översiktsplanen enligt följande:

Tällberg 2020 – Tällberg skall vara den vackra och särpräglade plats på jorden där själen finner ro, där människor



De allmänna vägarna genom byn såväl som övriga vägar i byn är smala och krokiga med begränsad sikt i flera korsningar. De ingår dock som en viktig del av Tällbergs miljö och varje standardhöjning måste bedömas i detta perspektiv. FOTO: BO NORBORN.



Tällberg har relativt goda kollektivtrafikförbindelser med Rättvik och Leksand både med buss och tåg. FOTO: BO NORBORN.



trivs och inspireras att förverkliga sina drömmar, som bofasta eller besökare. I Tällberg samverkar människorna med respekt för varandras intressen och åsikter och byns traditioner och gemensamma behov för att skapa de livsmiljöer och försörjningskällor som stärker Tällbergs särdrag.

#### Mål för trafiksystemet i Tällberg

Utifrån ovanstående vision kan kraven på det framtida trafiksystemet i Tällberg utvecklas enligt följande: De allmänna vägarna genom byn såväl som övriga vägar i byn är smala och krokiga med begränsad sikt i flera korsningar. De ingår dock som en viktig del av Tällbergs miljö och varje standardhöjning måste bedömas i detta perspektiv.

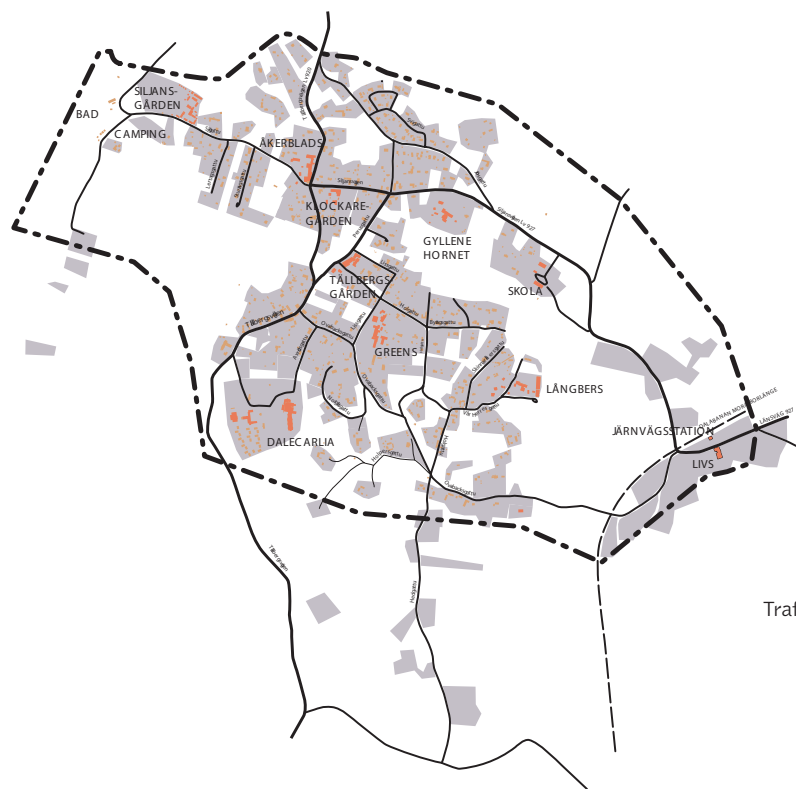
#### NULÄGESBESKRIVNING

##### Trafik och trafikanter

En omfattande beskrivning av nuläget är gjord av vägsystem och parkering, trafikmängder, hastigheter, gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik.

#### Områdesavgränsning för trafikutredningen i Tällberg.

KÄLLA: LEKSANDS KOMMUN. ILLUSTRATION: HANS GILLGREN.



#### Markanvändning

Markanvändningen beskrivs utifrån tätortens struktur, befolkning och näringsliv, skola och förskola, kommunala planer och framtida markanvändning.

#### Miljö

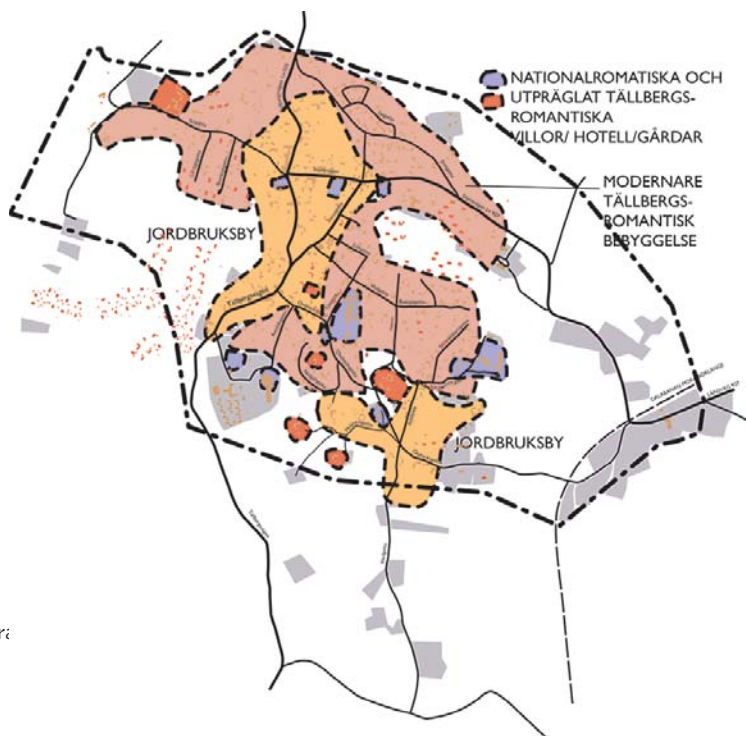
Miljön beskrivs i termer av naturmiljö och kulturmiljö. Tällberg består idag, till följd av den historiska utvecklingen, av ett antal olika delområden med olika bebyggelsekaraktär, såväl till struktur, med gatuutformning och tomtstorlekar, som till husutformning. De kan beskrivas i termer av Jordbruksbyn, nationalromantiken och Tällbergsromantiken.

I typen Jordbruksbyn ligger tomterna tätt längs bygatan och byggnaderna är oftast grupperade i gårdsform. Husen är relativt enkla med en till två våningar, panelklädda och rödmålade med taktegel efter att successivt ha moderniserats under 1800- och 1900-talet. Takvinklarna är mellan 27 och 34 grader.

De nationalromantiska "villorna" ligger utströdda med stora tomter i vackra lägen utanför den tidigare åkermarken och bildar därmed inga sammanhängande karaktärsområden utan varje byggnad är snarare en kontrast till den övriga bebyggelsen.

I Tällbergsromantiken ingår enkelt uttryckt de delar av bybebyggelsen som inte ingår i jordbruksbyområdena eller är de nationalromantiska solitärerna. Det är det stora antalet och den stora variationsrikedomen hos just de Tällbergsromantiska byggnaderna som är Tällbergs bebyggelsesärart.

Områden med olika bebyggelsekaraktär i Tällberg.  
KÄLLA: LEKSANDS KOMMUN. ILLUSTRATION: HANS GILLGREN.



20  
Trafikstr:

Tillsammans med den betagande sjöutsikten, den öppna ängsmarken gårdsgårdarna och de många hotellen ger det Tällbergs särdrag bland andra byar i Dalarna.

#### Hälsa

I kapitlet om hälsa beskrivs de olika faktorerna som påverkar boendemiljön, till exempel buller och luftkvalitet samt det befintliga rekreations- och friluftslivet.

#### BRISTER

Bristanalysen är gjord utifrån tillgänglighet och säker trafik. Bristerna avseende tillgänglighet gäller:

1. Tillgången på parkerings- och bilplatser. Normalt är tillgången på bilplatser god men brister uppstår vid större arrangemang etc.

Bristerna avseende säker trafik för de oskyddade trafikanterna gäller:

1. De allmänna vägarna i de centrala delarna av Tällberg (som utgör "triangeln")
2. Väg 920 delen mellan korsningen med väg 927.01 och infarten till Dalecarlia.
3. Väg 927 delen mellan korsningen med väg 927.01 och skolan
4. Väg 927 delen från och med korsningen med järnvägen fram till korsningen med vägen till Plintberg.

Bristerna avseende säker trafik för fordonstrafiken gäller:

1. Korsningen mellan Tällbergsvägen och Siljansvägen bedöms ha brister avseende säkerheten för fordonstrafiken.

De topografiska förutsättningarna i Tällberg gör att en stor del av vägsystemet försvårar för funktionshindrade på grund av de branta lutningarna. FOTO: BO NORBORN.



#### ÅTGÄRDER

De åtgärder som föreslås är sammanfattningsvis följande:

- Åtgärder som kan öka andelen tågresenärer bland besökande studeras.
- Väg 920 Tällbergsvägen skyltas "turistväg". Väg 927 Siljansvägen blir därmed huvudtillfart till Tällberg.
- Zon med hastighetsbegränsningen 30 km/tim införs på de centrala delarna av det allmänna vägnätet (väg 920 Tällbergsvägen, väg 927 Siljansvägen samt väg 927.01 Perusgattu).
- Korsningen mellan Tällbergsvägen och Siljansvägen trafikregleras (eventuellt med Fyrvägsstopp).
- De delar av Tällbergsvägen, där gångstråket utgörs av målad del av körbanan, förses med kantsten.
- Gångbana utförs längs Siljansvägen på delen mellan Perusgattu och skolan.
- 30- zonen förbi skolan tydliggörs för trafikanterna.
- Gångbana utförs på delen från och med korsningen med järnvägen och vägen till Plintberg.
- Stigen mellan Perusgattu och skolan förbättras (utgör även anslutning till framtida skidspår norr om skolan).
- Uppställning av bussar tillåts inte på parkeringen vid Klockargårdens kaffestuga utan hänvisas till extern parkering (eventuellt vid skolan). En reservparkering iordningställs väster om (närmare sjön) nuvarande parkering.



Kommunen ska alltid sträva efter en harmonisk, lugn och tilltalande stadsbild samt erbjuda trivsamma gångstråk och mötesplatser. FOTO: ÖSTERSUNDS KOMMUN.



Ett av målen i Östersunds plan för trafik är att öka andelen fordon och maskiner med förnyelsebara bränslen. Här ser vi en miljöbil utanför rådhuset. FOTO: ÖSTERSUNDS KOMMUN.



## Östersund

### Plan för trafik

#### BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Östersund har antagit en vision för utveckling av Östersunds kommun: ”Ett demokratiskt, socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart Östersund”.

För att uppnå denna vision utarbetar kommunfullmäktige planer inom ett antal verksamhetsområden. Avsikten med detta är att tydligare prioritera vilka områden som ska utvecklas. Den 29 januari 2004 beslutade kommunfullmäktige att utarbeta en ny plan för trafik. Kommunfullmäktiges kvalitetspolicy anger att fyra utvecklingsområden ska vara med i alla planer: tillgång/tillgänglighet, inflytande, bemötande och kompetens. Utifrån varje plan får sedan bedömas om fler områden behövs.

Kommunfullmäktige tillsatte en beredning som fick stöd av en projektgrupp i arbetet med att ta fram planen för trafik. Fullmäktigeberedningen föreslog fem prioriterade strategiska utvecklingsområden:

- Trafiksäkerhet och trygghet.
- Tillgänglighet och framkomlighet.
- Miljö och folkhälsa.
- Demokrati och inflytande.
- Bemötande och kompetens.

I det följande redovisas kortfattat hur man behandlat dessa fem utvecklingsområden. Efter remissbehandling antogs planen för trafik i kommunfullmäktige 2005-03-17. Tanken är att planen ska fungera som kommunfullmäktiges styrdokument inom trafikområdet.

#### PLANEN I KORTHET

Planen inleds med en genomgång av lagar och författningar, nationella och regionala mål respektive styrdokument, lokala styrdokument, begreppsförklaringar samt vilken målgrupp som planen vänder sig till. Därefter följer en redovisning av vad man kommit fram till inom de fem prioriterade strategiska utvecklingsområdena. För varje område anges dels ett inriktningsmål, dels vilken strategi man ska tillämpa i planeringen. Strategin beskrivs i ett varierat antal ”rubriker” som både innehåller basfakta och exempel på konkreta åtgärder.

#### *Trafiksäkerhet och trygghet*

Inriktningsmål: Alla som vistas i Östersunds kommun förflyttar sig tryggt och säkert.

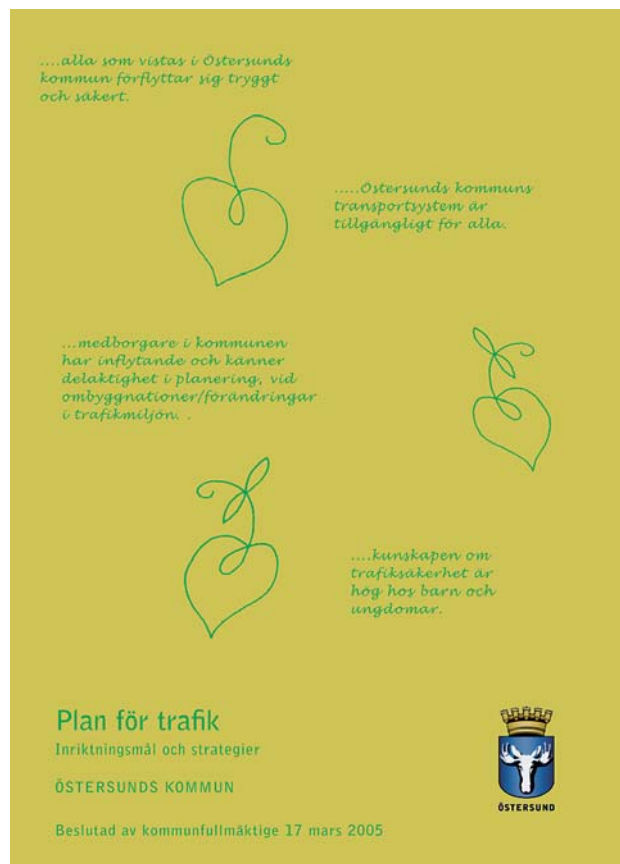
#### **Strategi**

- Öka trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsaspekten ska vara styrande i all trafikplanering.
- Öka säkerheten på gång- och cykelvägar. Bland annat genom farddämpning, hastighetssäkring, separering och nya länkar. Kommunen ska verka för att mopeder på sikt körs på körbanan.
- Säkrare transporter, såväl gods- som persontransporter. Säkerhetsbälten ska vara ett krav vid upphandling av persontransporter.
- Säkra transporter med farligt gods.
- Förbättra trafiksäkerheten och utveckla anläggningarna. Kommunens anläggningar på gator och torg ska underhållas så att det ekonomiska värdet bibehålls och trafiksäkerheten förbättras.
- Beakta barnkonventionen.

Ett av målen i Östersunds plan för trafik är friskare luft i centrala staden. FOTO: ÖSTERSUNDS KOMMUN.



Plan för trafik i Östersund antogs i mars 2005 av kommunfullmäktige. KÄLLA: ÖSTERSUNDS KOMMUN.



### *Tillgänglighet och framkomlighet*

Inriktningsmål: Östersunds kommuns transportsystem är tillgängligt för alla.

#### **Strategi**

- Ett tillgängligt och jämlikt transportsystem. Omfattar bland annat trafikinformation, transportnätverk (bilpooler), utveckling av godsstråk och kombitrafik, underhållsfrågor, tillgänglighet för funktionshindrade, prioriteringar mellan trafikslag.
- Tydlig vägvisning
- Öka andelen cyklister
- Öka andelen resande med kollektivtrafik
- Bra förbindelser med flyg
- Öka andelen resande med tåg
- God tillgänglighet för godstransporter och god framkomlighet för utryckningsfordon. Förutom godstrafik behandlas här snöskotertrafik, båtliv och vattenkvalitet.
- Stimulera en positiv regional utveckling. Genom god kvalitet på gator och vägar i samarbete med Vägverket och Länsstyrelsen.
- Ett mer jämställt vägtransportsystem. Ska beaktas i all verksamhet. Beslutande grupper ska bestå både av män och kvinnor.

### *Miljö och folkhälsa*

Inriktningsmål: Andelen fordon och tankställen med förnyelsebara drivmedel ska öka. Andelen bilresor i centrum ska minska och andelen kollektivresor öka (jmf 2004). Nuvarande riktvärden behålls, men på sikt eftersträvas de nationella.

#### **Strategi**

- Öka andelen fordon och maskiner med förnyelsebara bränslen. Kommunen har redan köpt in ett stort antal etanolbilar och elhybrider. Kommunen ska erbjuda gratis parkering för miljöbilar.
- Friskare luft i centrala staden. Bland annat genom fler parkeringsplatser utanför centrum i anslutning till busslinjer, fler parkeringsplatser med motorvärmare, ökad cykling.

- Stimulera sparsam körning och miljöbilpooler
- Minska bullernivån. Kommunen arbetar efter ambitionen att klara 70 dBA vid fasad och 40 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus i befintlig miljö. Vid nybyggnad gäller de nationella riktvärdena. Fastighetsägare kan få bidrag.
- En attraktivare stad. Kommunen ska alltid sträva efter en harmonisk, lugn och tilltalande stadsbild samt erbjuda trivsamma gångstråk och mötesplatser.
- Öka andelen miljövänliga transporter.
- Miljövänligare drift av anläggningar.

### *Demokrati och inflytande*

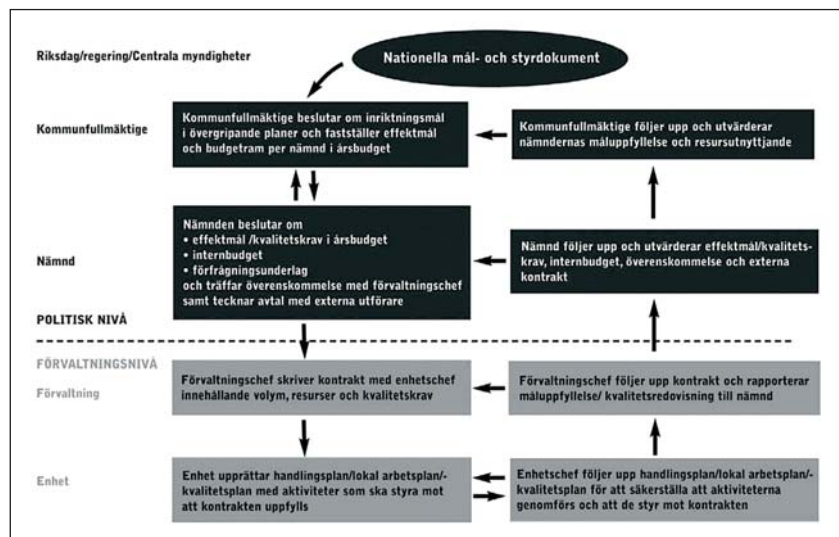
Inriktningsmål: Medborgare i kommunen har inflytande och känner delaktighet i planering vid ombyggnader/förändringar i trafikmiljön. Information om trafikfrågor är tillgänglig för allmänheten.

#### **Strategi**

- Ökat inflytande, delaktighet och samverkan. Bland annat genom förbättrad information, offentliga möten före beslut och stor vikt vid att skapa samspel mellan olika trafikantgrupper.

### *Bemötande och kompetens*

Inriktningsmål: Medborgare bemöts värdigt och respektfullt. Kunskapen om trafiksäkerhet är hög hos barn och ungdomar.



Kommunfullmäktige följer upp genom en särskild mål- och styrkedja. KÄLLA: ÖSTERSUNDS KOMMUN.

### Strategi

- Bemöta med respekt.
- Öka kunskapen om trafiksäkerhet hos barn och ungdomar. Bland annat genom förbättrad skolundervisning inklusive teoretisk körkortsutbildning i samarbete med frivilligorganisationer.
- Öka mångfalden. För att uppnå delaktighet i samhället är det nödvändigt att skapa ett integrerat samhälle som präglas av jämlikhet, respekt och samförstånd mellan människor av olika etnisk, kulturell och religiös bakgrund.
- Internationalisering

### Uppföljning och utvärdering

Kommunfullmäktige följer upp genom en särskild mål- och styrkedja som återges i en bilaga till planen.

### KOMMENTARER

Det bör noteras att kommunen satte igång sitt arbete innan TRAST kom ut i sin första version under maj 2004. I slutrapporten anges endast att "Nollvisionens mål finns utvecklade till användbara principer i två dokument", dvs TRAST och VGU. Det framgår däremot inte på vilket sätt man använt sig av TRAST i sitt arbete.

Hur som helst kan man konstatera att de fem utvecklingsområdena innehåller både de stadsbyggnadskvaliteter som TRAST tar upp och hur man ska åstadkomma förankring och delaktighet. Inriktningsmål och strategier anges för samtliga områden. Inriktningen anges inte i konkreta tal utan som riktning. Mätbarheten finns där således, men det går inte att utläsa hur stor förändring man vill uppnå genom planen. Troligen sker detta inom ramen för den mål- och styrkedja som man använder sig av.

Intressant i planen är också att man även behandlar underhåll och förvaltning av kommunens anläggningar. Planen behandlar även de trafikpolitiska delmålen regional balans och jämställdhet – även om det är relativt allmänt hållet.

## Övertorneå

### Trafik i Övertorneå – En trafikstrategi

Trafikstrategin för Övertorneå är ett exempel på en strategi för den lilla kommunen (5 244 invånare). Trafikstrategin behandlar kopplingen till översiktsplanen och inriktningen av de trafikfrågor som ska behandlas, den avgränsas till ett urval frågor och slutar i konkreta projekt. I små kommuner är detta ett arbetssätt som ofta är hanterbart. Det går att greppa trafikfrågorna hela vägen från översiktsplan till projekt.

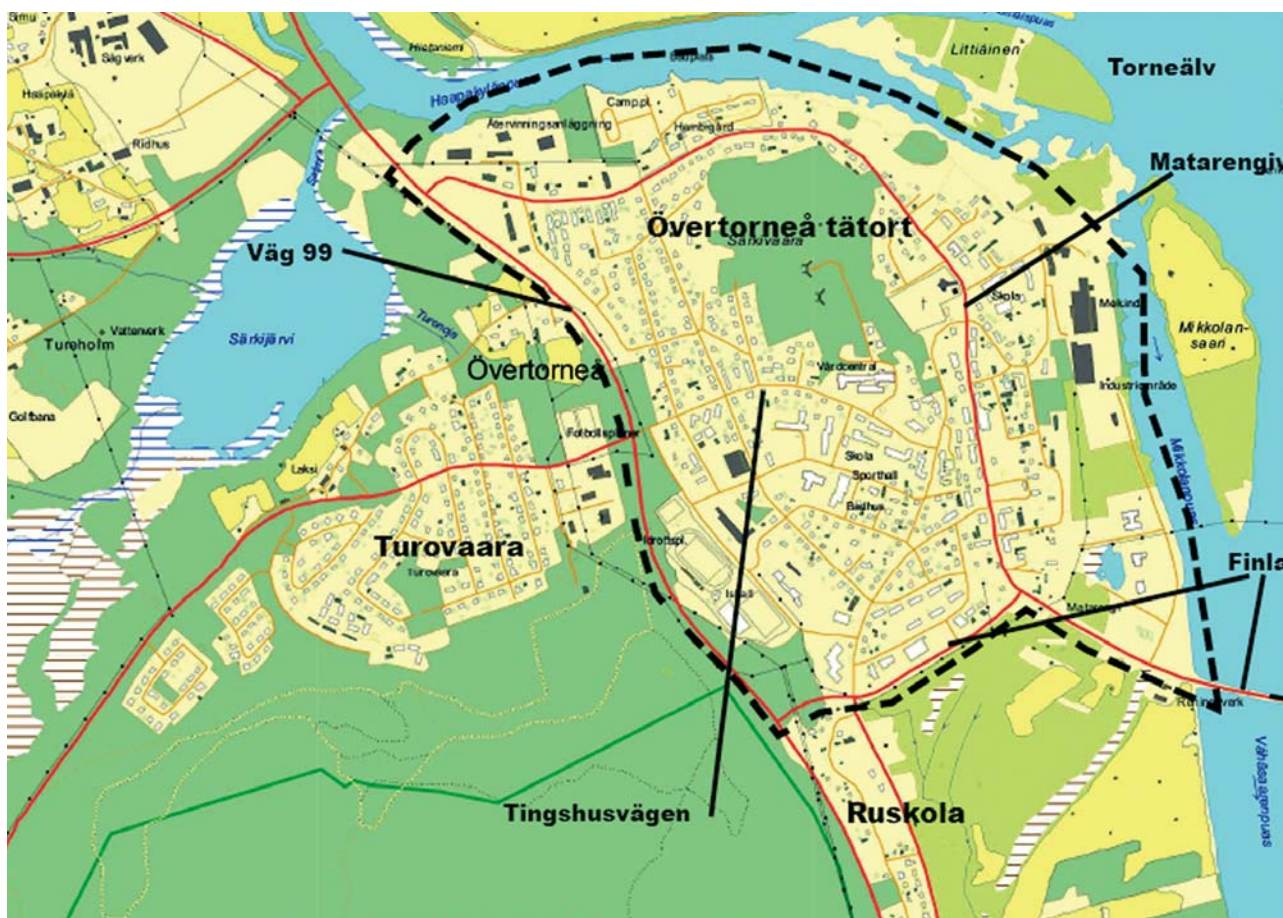
Trafikstrategin är systematiskt genomarbetad med stöd av TRAST. Alla moment är berörda.

### FÖRANKRING

Arbetet med förankringen har bedrivits brett. I februari 2005 arrangerades ett välbesökt arbetsmöte där 34 personer deltog. Vid mötet deltog representanter för kommunen, Vägverket, personer som representerade målgrupper som barn, äldre och funktionshindrade, polisen, räddningstjänsten, köpmännen och kommersiella fastigheter. Mötet präglades av ett stort engagemang och under mötet framkom många viktiga aspekter som beaktats i det fortsatta arbetet. Vidare arrangerades bland annat utställningar på bibliotek. I samband med att arbetet med trafikstrategin påbörjades har arbetet med att ta fram en programskiss för Matarengivägen också inletts. Delar av förankringsarbetet har skett parallellt mellan dessa två projekt.



## Övertorneå tätort.



### MÅL

De mål som har tagits fram i trafikstrategin är av två olika typer; dels sådana som är mätbara och dels sådana som ska fungera som stöd när beslut ska tas i kommunens ordinarie planering för att uppnå ett attraktivt och hållbart samhälle.

#### Mål för barn.

- Barnens skol- och fritidsvägar ska vara säkra och trygga.
- Barnens villkor ska beaktas vid arbeten och förändringar i trafikmiljön.

#### Mål för fotgängare och cyklister.

- Möjligheterna att på ett tryggt och säkert sätt ta sig fram i Övertorneå tätort och till Turovaara och Ruskola till fots eller på cykel ska öka. Det innebär att bilarnas hastighet ska sänkas samt att gång och cykelbanor med god standard byggs på strategiska platser.

- Viktiga målpunkter ska gå att nå med gång- eller cykeltrafik. I de fall anspråken på tillgänglighet för olika trafikslag står i konflikt med varandra bör tillgängligheten för gående samt cyklister och kollektivtrafikresenärer och uttryckningsfordon prioriteras.

#### Mål för trafiken och gatunätet.

- Den tunga trafiken igenom tätorten ska minska. Det kan ske genom ombyggnadsåtgärder samt hastighetssänkningar.
- Attraktiva vägar i tätortens periferi ska skapas som på ett naturligt sätt avlastar tätorten genomfartstrafik.
- Särskilt bostadsgatorna och centrumgatorna bör inte belastas av tung trafik och genomfartstrafik. I första hand bör sådan trafik hänvisas till trafikleder, i andra hand till industrigator.
- Genom att utveckla gatutyperna åstadkoms en ökad trygghet för oskyddade trafikanter.
- Parkeringsmoralen ska öka.
- Vintertid ska trottoarer och gångbanor vara tillgängliga ett visst klockslag.

Ett av målen i Övertorneå är att se över möjligheter för året runt bruk genom förändrad drift. FOTO: ELISABET ÅSTRÖM.



Höjdskillnaderna i Övertorneå är på vissa ställen påtaglig.

FOTO: ELISABET ÅSTRÖM.



Mål för kollektivtrafiken

- Busshållplatsernas standard ska öka.

Mål för Övertorneå tätort

- För att öka attraktiviteten bör infarternas utformning förändras så att man förstår att man närmar sig Övertorneå. De bör också ges en bättre funktion.
- Ett tydligt centrum bör tillskapas.
- Det omgivande landskapet bör spela en mer framträdande roll i tätorten.
- Centrum ska ges en utformning som är kopplad till funktionen.
- Orten ska upplevas som trygg och säker.

Mål för miljön och miljöpåverkan

- Kommunen ska vidareutveckla sitt arbete som ekokommun.

#### NULÄGESBESKRIVNING

I nulägesbeskrivning görs en systematisk beskrivning under de rubriker som TRAST föreslår. Redovisning är detaljerad och ligger till grund för de förslag som avslutar trafikstrategin.

**Karaktär** – Övertorneå tätort är en centralort för byarna omkring. Tätorten domineras av villaområden. I mitten och söder av tätorten återfinns service, omsorg, handel och lägenhetshus. Själva tätorten ligger på slutningen till och runt berget Särkivaara vilket gör att det finns ganska stora höjdskillnader. De tas på många ställen upp med hjälp av stenmurar. Den tidigaste bebyggelsen fanns på Särkivaras östra slutning, där gårdarna låg på rad med skiften ned mot älven. Det är delvis synligt än idag. På 30–40-talet byggdes egna hemshus. Gatorna i villaområdena saknar till stor del gångbanor och gatorna är ganska smala med öppna diken på sidorna. Att gatorna i så stor utsträckning saknar gångbanor är något som är karakteristiskt för Övertorneå tätort. Det

finns två centrumbildningar; Hemvägen och Matarengivägen. De är idag åtskilda, vilket inverkar negativt på stadsbilden. Matarengivägen har under lång tid fungerat som genomfartsled och handelscentrum. Gaturummet är brett och består till stor del av asfalt.

**Tillgänglighet** – Många av målpunkterna i Övertorneå ligger utmed Matarengivägen och Hemvägen, det är där som en stor del av handeln finns. Men det finns även andra viktiga målpunkter som skola, ishall och vårdcentral. Boendetätheten är utspridd på hela Övertorneå tätort. Barnfamiljerna bor överallt medan äldreboendena är koncentrerade till Matarengivägens närhet. Många i Övertorneå arbetar utanför orten, alltså är utpendlingen på morgonen stor, med en önskan om att på ett bra och bekvämt sätt nå väg 99. Orten har villastadskaraktär och samtliga målpunkter inom tätorten går att nå både med bil och till fots, även om fotgängaren troligtvis kommer att uppleva en otrygghet på väg mot vissa målpunkter. Det kan leda till att man istället väljer att ta bilen för att nå målpunkten.

**Trygghet** – Trygghet kan vara både upplevd och faktisk trygghet/otrygghet. Några stora trygghetsproblem har inte framkommit i Övertorneå. Det som har framkommit är kopplat till möjligheten att på ett tryggt sätt färdas till fots eller på cykel på gator som saknar gång och cykelbanor. Barn kan känna otrygghet vid färd mellan Turovaara och skolorna i centrala Övertorneå, och till de många målpunkterna längs Matarengivägen i öster. Motsvarande oro kan barn känna vid färd mellan Ruskola och dels skolorna, dels Matarengivägen, särskilt när de passerar Finlandsvägen. Äldre kan känna otrygghet då man ska passera Matarengivägen och då man ska ta sig till vårdcentralen.

**Trafiksäkerhet** – För 1998–2002 redovisar polisen nedanstående trafikolyckor.

Polisens och kommunens rapportering vad gäller trafikolyckor utvisar entydigt att Matarengivägen är den väg som har sämst trafiksäkerhet. Därefter kommer väg 99. I övrigt är bilden mycket splittrad, dock gäller att övriga olyckor är koncentrerade till gatukors.

**Miljöpåverkan** – I Trafiknätsanalysen anges att med tanke på dels små trafikmängder, dels låga hastigheter görs bedömningen att gränsvärdet för buller utomhus 65 dBA inte överskrids någonstans inom det berörda området. Av samma skäl bör det inte uppstå några problem med emissioner från bilavgaser vad gäller lokalt höga halter. Däremot är det viktigt att Övertorneåborna liksom alla andra bidrar till att utsläpp av klimatpåverkande gaser minskar liksom användningen av fossila (icke förnybara) bränslen minskar.

I trafikstrategin forstsätter arbetet med analys och val och avlutas med förslag till åtgärder.

#### ÅTGÄRDER

##### Gatubyggnadsåtgärder

- Ombyggnad av Finlandsvägen.
- Hemvägens anslutning till Matarengivägen
- Upprustning av området kring Hemvägen
- Avstängning av infart från Finlandsvägen till systembo-  
laget
- Gång- och cykelförbindelser
- Åtgärder längs riksväg 99
- Ombyggnad av Matarengivägen
- Kollektivtrafik – hastighet och tillgänglighet

##### Beteendepåverkansåtgärder

- Trafikinformation och kampanjer kan för Övertorneås del med fördel inrymmas i befintlig organisation och ske i samverkan med näringsliv och frivilligorganisationer.

##### Trafikregleringsåtgärder

- Högsta hastighet 30 km/tim, del(ar) av Matarengivägen föreslås vara torg-/gårdsgata.

##### Driftsåtgärder

- Drift och prioriteringar vid halkbekämpning och snöröjning av trottoarer ses över.
- Vegetation som onödigtvis skymmer utblicken mot älven föreslås tas bort.



# Förankring

## Helsingborg

### Ramlösagården – en påminnelse om varför det är viktigt med kommunikation

#### BAKGRUND

Ramlösagården är ett nyexploaterat område i den östra delen av stadsområdet, ca 3 km från Helsingborgs centrum. Området omfattar drygt 100 hushåll, i huvudsak småhus som byggts i privat regi. Biltrafiknätet inom området byggdes upp enligt en så kallad ”silningslösning” som medger genomfartstrafik. Det visade sig att genomfartstrafiken blev större än förväntat och att de boende är missnöjda med trafiksituationen.

Staden beslöt därför att genomföra en undersökning av hur planeringsprocessen fungerat och vilken uppfattning som de boende har om trafiksituationen. Huvudsyftet var att utforma en enkel arbetsmodell som kan användas vid kommande exploateringsprocesser bland annat för att bättre kunna förutsäga konsekvenserna av en föreslagen trafiklösning. Dessutom ville man ta del av de boendes synpunkter för att få ett underlag inför eventuella förändringar inom området.

#### UNDERSÖKNINGEN

Undersökningen omfattade tre delar: trafikanalys, intervjuer med tjänstemän och boende samt en enkät till de boende.

*Trafikanalysen* innehöll mätningar och analys av trafikflöden och hastigheter. Man kunde bland annat konstatera att genomfartstrafiken uppgick till ca 350 bilar per dygn, vilket kan jämföras med den trafik som alstras inom området, ca 800 bilar per dygn. Medelhastigheten uppgick till 38–40 km/tim.

*Enkäten till de boende* visar att 83% av de svarande har upplevt problem med trafiken. Höga hastigheter, genomfartstrafik och säkerhetsproblem vid gång- och cykelöverfarter upplevs som de största problemen.

*Intervjuerna* med de boende behandlade hur kommunikationen med staden fungerat samt vad man ansåg om trafik-

situationen. Intervjuerna visade att endast 8% sade sig ha fått information om trafiksituationen före inflyttning. Med tjänstemännen berördes tre frågeområden: planprocessen, informationsprocessen och trafiktekniken. Intervjuerna påvisade att det inte finns någon generell plan för hur kommunikationen med allmänheten ska bedrivas och att det fanns olika uppfattningar om den trafiktekniska lösningen.

*Undersökningen resulterade* i ett förslag till arbetsmodell som genomsyras av kommunikation i varje steg, planprocess, byggprocess respektive uppföljning. Förslaget betonar också vikten av att utgå från en gemensam kunskapsbas.

Mer information finns att hämta på kommunens hemsida.

Cyklist på Hornsgatan



Mötesplats för diskussioner kring Hornsgatan



## Stockholm

### Hornsgatan – förankringsprocessen

#### HORNSGATAN SKA BLI EN SÄKRARE HUVUDGATA

Cirka två tredjedelar av alla svåra skadeolyckorna i Stockholms stad sker på huvudgatorna. För att komma tillrätta med problemet har Trafikkontoret och Vägverket startat projektet Säker Huvudgata. Hornsgatan ska agera som demonstrationsgata och stå modell för Sveriges andra städer och tätorter. Både nya och gamla åtgärder ska prövas för att i slutändan åstadkomma bästa möjliga trafiksäkerhet.

#### MÅNGA OLYCKOR PÅ HORNSGATAN!

Hornsgatan är idag en livlig stadsgata med många butiker, gallerier, restauranger och företag. Det innebär att många olika trafikantgrupper ska samsas om Hornsgatans yta. Bara under ett dygn passerar över 150 000 fotgängare, cyklister och kollektivresenärer. Men gatan har blivit allt mer ett stråk för genomfartstrafik och bilister. Hög fart och bullernivå gör att många upplever gatan som farlig och otrygg. Och det är den också när det gäller olycksstatistiken. Under den senaste femårsperioden skadades 211 personer, varav 41 fick svåra skador. Mer än en tredjedel av dessa var oskyldade trafikanter.

#### TRAFIKSÄKERHET OCH TILLGÄNGLIGHET VIKTIGT

Att vara modell för en säker huvudgata innebär att gatan ska få en utformning som förebygger allvarliga skador om olyckor inträffar. Men det handlar inte om att göra en hinderbana av Hornsgatan. Tvärtom, framkomligheten är viktig, inte minst för kollektivtrafiken. Men det gäller självklart

för alla. Både gående, cyklister, yrkestrafik och privatbilar är betjänta av en gata med god tillgänglighet. Förutom att Hornsgatan blir en säkrare gata, så blir den mänskligare. En gata för alla, där människor kan vistas utan att vara rädda för trafiken.

#### PROJEKT FRAM TILL 2007

Projektet startade våren 2003. Under 2003 gjordes flera undersökningar av trafiksituationen på Hornsgatan för att en bred och samlad bild av trafiksäkerheten, tillgängligheten, miljön och gatans karaktär. Intervju- och enkätundersökningar har också gjorts av vad trafikanter och näringsidkare tycker om Hornsgatans trafiksäkerhet och framkomlighet. Även de boende i området har fått tycka till om Hornsgatan.

#### KOMMUNIKATIONSPLAN

För att uppnå en god förankring har en kommunikationsplan tagits fram för projektet. Stor vikt läggs vid en löpande dialog med målgrupperna. Kartläggningen och en analys av den förankras med målgrupperna: boende, näringsidkare, gående, cyklister, fordonsförare och samarbetsaktörer. Det är viktigt att problemförankringen sker innan åtgärdsdiskussionen har påbörjats, för att låta diskussionen och möjligheten att påverka vara så öppen som möjligt.

#### ARBETSPROCESSEN

Utifrån den framtagna, analyserade och förankrade problembilden av Hornsgatan ska sedan förslag till lösningar börja diskuteras. Åtgärdsdiskussionen ska vara bred och omfatta alla typer av åtgärder. I samband med planeringen kommer även förankring med olika målgrupper att fortsätta kontinuerligt för att inhämta synpunkter. Projektet pågår fram till 2008, då hela arbetet ska följas upp och utvärderas.

Nr 1:2004



Nr 1:2003



Hornsgatan ska bli en säkrare huvudgata (6 sidor)



#### SAMVERKAN MED ANDRA AKTÖRER

En förutsättning för genomförande av demonstrationsprojektet är samverkan med andra aktörer. En mycket viktig samverkanspart är Vägverket. Vägverket har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i landet och har också intresse av att sprida kunskap om goda trafiksäkerhetslösningar. Vägverket har deltagit i de inledande förstudierna. Vägverkets huvudintresse för demonstrationsprojektet är att nå genomfartstrafiken, demonstrera förankringsprocessen, studera åtgärder av annan karaktär än de rent fysiska som direkt har med Hornsgatan att göra.

En annan viktig samverkanspart är polismyndigheten. Polismyndigheten har kontaktats och deltagit i valet av gata. Polisen har förklarat att man kommer att delta i projektet. Vidare har SL kontaktats och informerats om projektet.

När planeringsprocessen kommer till framtagande av åtgärder kommer SL att delta mer aktivt i arbetet.

#### PUBLIKATIONER OCH UTSTÄLLNINGSMATERIAL

Det finns ett antal publikationer som tagits fram inom projektet. Dessa kan beställas från trafikkontoret eller laddas ner från Internet.

Resultat av de undersökningar som gjorts av trafiksituationen på Hornsgatan finns sammanställda, till exempel:

- Trafiksäkerhetsåtgärder på huvudgator i europeiska städer – exempelsamling med tre fördjupade beskrivningar
- Barnen på Hornsgatan – En undersökning rörande barns trafiksäkerhet baserad på en föräldraenkät samt gruppintervjuer med barn

- Säker huvudgata – Hornsgatan – Mål och vision
- Hornsgatan, Inventeringsfasen – Fördjupad kartläggning
- Förstudie för val av huvudgator som demonstrationsprojekt för säker huvudgata
- Trafikanternas syn på trafiksäkerhet och framkomlighet på Hornsgatan
- Förstudie av goda förankringsprocesser
- Inriktningsbeslutet i gatu- och fastighetsnämnden

En ny planeringsprocess krävdes för att hitta en utformning för genomfartstrafiken i befintligt läge i Ludvika. ILLUSTRATION: GILLARK.



En blandning av bostäder och arbetsplatser inom ett område kan skapa en tätare stad med kortare avstånd mellan olika funktioner som t ex bostad, service, arbetsplats och handel. Kvarteret Åstorp.

ILLUSTRATION: ARKITEKTER ENGSTRAND OCH SPEEK OCH GRAPPA  
ARKITEKTUR OCH FORM



## Ludvika

### Ludvikas stadsutveckling och trafikmiljö

Den tidigare planerade förbifarten av riksväg 50 lyftes för något år sedan ur den nationella vägplanen. Samtidigt beslöt regeringen att ej fastställa den överklagade vägplanen. Detta innebar att en ny planeringsprocess krävdes för att hitta en utformning för genomfartstrafiken i befintligt läge.

Vägverket valde att testa metoden charett som arbetsform i några vägprojekt. Ludvika, Kiruna och Söderköping valdes ut. I uppgiften ingick att forma ett kreativt samarbete mellan flera parter och lyfta blicken från vägen till hela stadsmiljön och använda de verktyg som finns för respektive part för att nå gemensamma mål.

Charette är en intensiv planeringsprocess där berörda offentliga och privata intressenter samlas under några få dagar för att hitta lösningar på besvärliga planeringsproblem. Processen ger samtidigt möjlighet att diskutera och förankra lösningarna hos allmänheten. Arbetsgrupper med representanter för olika intressegrupperingar diskuterar med stöd av experter fram förslag som presenteras vid stormöten. Kritik från allmänheten vid stormöten leder till förändringar och förslag från publiken tas med i arbetet. Resultatet efter två-tre dagar blir ofta en väl förankrad grundlösning som sen behöver bearbetas och förfinas i den normala planeringsprocessen.

Stadsutvecklingsprojektet i Ludvika är inte avslutat i och med charretten. Nu ska idéerna vidareutvecklas och infogas i kommunens, Vägverkets och Banverkets planer. Arbets sättet kommer också att utvärderas.

## Lund

### LundaMaTs II

När LundaMaTs-utredningen togs fram 1997 var begreppet "miljöanpassat transportsystem" tämligen okänt. Sedan dess har det vuxit kraftigt i betydelse. Och pionjären Lund har genom framsynta beslut, smart finansiering och skickligt genomförande gjort LundaMaTs till ett skolexempel på hur man arbetar med transportfrågor i städer.

LundaMaTs är idag ett välkänt varumärke för svenska stadsplanerare, omnämnt även i ett flertal utredningar och propositioner. Uppmärksamheten har varit stor även internationellt, bland annat genom olika EU-projekt och utmärkelser.

Dock har betydelsen varit störst i Lund. Den politiska enigheten kring planen möjliggjorde en långsiktig satsning, som också gett resultat. Ett mycket stort antal åtgärder såväl fysiska som beteendepåverkande har genomförts och totalt sett har mer än 300 miljoner kronor investerats i dessa åtgärder. Detta har bland annat lett till att man i Lund lyckats hålla tillbaka biltrafikökningarna, ökat kollektivtrafikandel och bibehållit den höga cykelandelen. Utvärderingar visar att åtgärderna minskat biltrafiken med 1–1,5% per år.

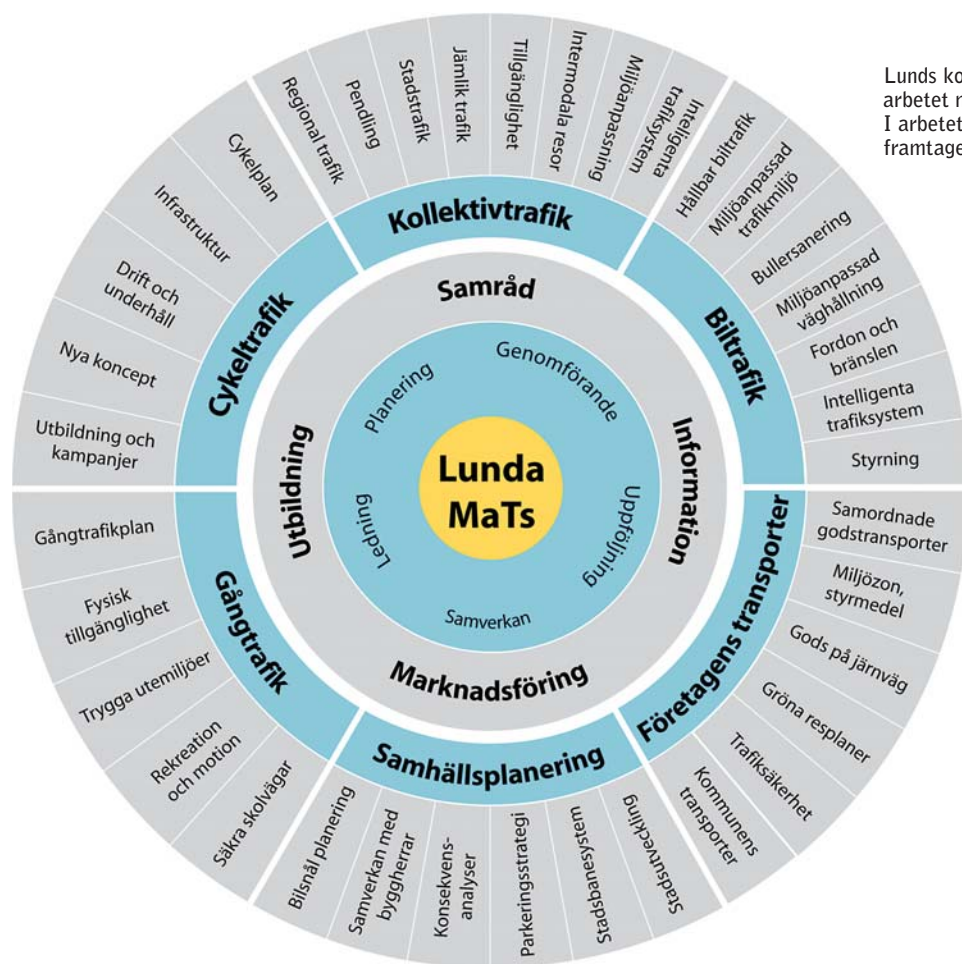
Det har hunnit hända en del sedan 1997, både i Lund och omvärlden, och för att LundaMaTs ska fortsätta att vara en verksam kraft insåg man i Lund att en uppdatering behövdes, en LundaMaTs II.

### UTVECKLADE IDÉER I LUNDAMATS II

LundaMaTs är tänkt att genomföras som en uppdatering, men med ett antal utvecklade utgångspunkter. Dessa är bl a att fokusera på hållbarhet istället för enbart miljöanpassat, men också metoder och synsätt som fyrstegsprincipen, hållbart resande och TRAST, alla sådana som tillkommit efter 1997. En annan tankemodell som kommer att införas i LundaMaTs II är synen på arbetet som en del i ett lednings-system för hållbara transporter.

En av framgångsfaktorerna med LundaMaTs har varit sätet att skapa enighet kring de beslut som tas. I den danske forskaren Carsten Jahn Hansens doktorsavhandling framgår





Lunds kommun fortsätter det framgångsrika arbetet med LundaMaTs, nu i version två. I arbetet är också "hjulet" från LundaMaTs I framtagen i ny version. KÄLLA: LUNDS KOMMUN.

tydligt att just samråd varit en av nycklarna till framgång. En tydlig förankrings- och samrådsprocess får därför en central plats även denna gång.

## FÖRANKRING OCH SAMRÅD AV LUNDA-MATS II

Målgruppen för förankring och samråd har delats upp i följande undergrupper:

### *Samordningsgrupp – "arbetsgruppen"*

Gruppen består av stadsbyggnadsdirektör och trafikexpert från Stadsbyggnadskontoret, Teknisk chef och gatuchof från Tekniska förvaltningen samt Trivector. Gruppen träffas ungefär en gång per månad. Förutom arbetet i denna grupp så har små tillfälliga arbetsgrupper av tjänstemän i Lunds kommun satts ihop vid flera tillfällen för att förankra och vidareutveckla olika delar i arbetet (bl a för visionen, målen resp åtgärder inom samhällsplanering).

### *Allmänheten*

Samråd med allmänheten startade egentligen med en enkät till 4 000 lundabor hösten 2004. Här fick Lunds kommun veta vad allmänheten tycker om LundaMaTs-arbetet och hur det har förändrat deras resvanor. Under sommaren 2005 vände sig Lunds kommun till allmänheten via annonser i tidningarna där kommunen inbjudit till att lämna in synpunkter via e-post. Organisationer som representerar särskilda befolkningsgrupper har fått riktade brev. På några nya webbsidor informeras om det pågående arbetet. Under

remisstiden med start i november kommer 2–3 st ambulande utställningar att turnera runt på olika lokaler i hela kommunen, till exempel medborgarkontor och bibliotek. Utställningen kommer att bemannas vissa tider.

### *Politiker*

Den politiska styrgruppen består av ett gemensamt presidie till Byggnadsnämnd och Teknisk nämnd och träffas kontinuerligt. Rotelansvariga kommunalråd har varit adjungerade. Styrgruppen har engagerat sig starkt i arbetet med visionen och har diskuterat den vid flera tillfällen. Stora delar av den politiska styrgruppen har också varit med vid de två särskilda halvdagsseminarier (kl 15–20 inkl "mingel och buffé") som har hållits med både externa föreläsare och presentation/diskussion kring LundaMaTs-arbetet (till seminarierna har samtliga grupper nedan förutom allmänheten varit inbjudna och totalt har ca 50 personer deltagit per seminarietillfälle). Två seminarium har arrangerats där förutom styrgruppen även kommunalråd, hela byggnadsnämnden, tekniska nämnden, miljönämnden samt miljöutskottet inbjudits.

### *Intresseorganisationer – myndigheter*

Tre temagrupper har arbetat i olika delområden för att diskutera fram åtgärdsförslag. De olika temagrupperna är

- Temagrupp persontransporter
- Temagrupp verksamhetens transporter
- Temagrupp samhällsplanering

Varje temagrupp består av 8–10 personer och har träffats två gånger. Här har representanter från näringslivet, branschorganisationer, Vägverket, Banverket, grannkommuner, kommunala förvaltningar och egna tjänstemän deltagit (ungefär hälften har bestått av tjänstemän från Lunds kommun). Temagruppernas arbete är avslutat och håller på att sammanställas.

I sommar har Lund vänt sig till 83 olika intresseorganisationer via brev brett att få in synpunkter via e-post. På några nya webbsidor informerar man om det pågående arbetet. Två seminarier har arrangerats dit temagrupperna inbjudits.

#### *Referensgrupp*

En referensgrupp med representanter från bl.a. Boverket, Vägverket, Länsstyrelsen, Region Skåne, LTH, Skånetrafiken och Malmö stad följer arbetet. De flesta är chefs-tjänstemän. Ett möte har hållits och ett till är planerat. Referensgruppen har också deltagit på två arrangerade seminarierna. En av deras viktigaste uppgift är att förbereda de projektförslag av mera regional karaktär som LundaMaTs innehåller denna gång samt att tillföra reflektioner och kunskap från sin respektive roll, vilket har varit mycket värdefullt.

#### *Formellt samråd*

En samrådsversion av LundaMaTs-rapporten kommer att remitteras brett till berörda myndigheter och organisationer. Allmänheten kan lämna synpunkter via utställningar. Slutligt beslut om antagande planeras att tas i kommunstyrelsen.

Ett av processmålen i Växjö transportstrategi är att kommunicera transportstrategin och dess åtgärder till allmänheten och övriga berörda aktörer före, under och efter genomförande. FOTO: VÄXJÖ KOMMUN.



## Växjö

### Transportstrategi för ett hållbart Växjö

#### BAKGRUND

Växjö kommun har tagit fram en transportstrategi som består av tre delar:

- Visioner och mål
- Handlingsplan
- Underlag till handlingsplanen med åtgärdsförslag

Transportstrategin grundas i ett enhälligt politiskt beslut att Växjö ska bli en fossilbränslefri kommun. Strategin belyser inte bara trafikens utsläpp av koldioxid utan tar ett helhetsgrepp på trafiken. För att strategin skall bli ett ledande och styrande dokument för Växjös trafikplanering under de närmaste 20 åren behövs enighet och samling både internt i kommunen och mellan betydande aktörer och intressenter i samhället.

Samarbete, förankring och finansiering anges som nödvändiga förutsättningar för att nå framgång. Det behövs också en organisation för genomförandet så att de olika åtgärderna inte fastnar i de kommunala förvaltningarnas vardagsslit. Transportstrategin måste också integreras i stadsplaneringen, vilket kräver både kunskap och utbildning. För detta ändamål har man i Växjö formulerat ett särskilt processmål.

#### PROCESSMÅLET I KORTHET

Genom att sätta mål för processen ökar möjligheterna att nå de övriga målen. Ett mål gäller att höja kunskapsnivån avseende hållbarhet i stadsplaneringen för såväl politiker som tjänstemän. Dessa båda grupper har stora möjligheter att påverka utvecklingen och är ytterst ansvariga för att transportstrategin genomförs och att målen uppnås. Processmålen framgår av tabellen ovan.

Konsekvensbeskrivningarna ska inte vara alltför omfattande, men ska ge en översiktlig bild av om planen/beslutet bidrar till att uppnå transportstrategins vision och mål. Kravet på konsekvensbeskrivning innebär att hållbarhetsaspekt-



Kommunikationen med allmänheten innebär att transportstrategin blir ett begrepp som i sig leder till ökad förståelse för de satsningar som görs.

FOTO: VÄXJÖ KOMMUN.



En stor majoritet av invånarna i Örebro vill ha mindre biltrafik och parkering i centrala Örebro under förutsättning att det bli bättre förhållanden att gå, cykla och åka buss i samma område. FOTO: ÖREBRO KOMMUN.



erna inte får prioriteras ned utan medveten motivering.

Kommunikationen med allmänheten innebär att transportstrategin blir ett begrepp som i sig leder till ökad förståelse för de satsningar som görs.

Mer information finns att hämta på kommunens hemsida.

#### Processmål för Växjö's transportstrategi

	2005
Utbildningsinsatser för politiker och tjänstemän i hållbar stadsplanering.	Genomfört plus kontinuerlig uppföljning.
Årligt seminarium med kommunstyrelsens arbetsutskott för att stämma av genomförande och måluppfyllelse.	Årligt återkommande.
Krav på konsekvensbeskrivning av varje plan- eller beslutsprocess som kan tänkas gå mot målet om ett hållbart transportsystem.	Infört.
Kommunicera transportstrategin och dess åtgärder till allmänheten och övriga berörda aktörer före, under och efter genomförande.	Genomförs kontinuerligt.

## Örebro

### En enkätundersökning

En enkät som innehöll tre olika framtidsbilder för trafikens utformning i centrala Örebro skickades ut till invånarna i Örebro.

Närmare 17 procent av de tillfrågade anser att centrala Örebro i högre grad än idag bör anpassas till biltrafik enligt alternativet Bättre framkomlighet och mer gatutrymme åt bilarna i centrala Örebro.

Alternativet Lägre hastighetsgränser inom centrala Örebro är majoritetens val också bland de hushåll och individer som i stor utsträckning använder bilen i sitt dagliga liv.

Det för biltrafiken ännu mer restriktiva alternativet En innerstad utan besökande bilar och genomfartstrafik har valts av knappt 30 procent.

Det mest intressanta resultat som följer av analysen, och som på ett tydligt sätt signaleras av det totala utfallet för huvudfrågan, att en stor majoritet av dem som kör och parkerar bil i dagsläget i centrala Örebro föredrar en omläggning av trafiken i innerstaden till förmån för cykel-, gång- och kollektivtrafik. Denna förändring ska göras på bekostnad av tillgänglighet för trafik och parkering med bil. Av de invånare som trafikerar gatenätet i centrala Örebro med bil en genomsnittlig dag är en stor majoritet anhängare av de två framtidsbilder där utrymmet för biltrafik och bilparkering minskas.

Detta resultat är ett kraftfullt stöd för behovet av den typ av undersökningar. En stor majoritet av invånarna i Örebro är anhängare av mindre biltrafik och bilparkering i centrala Örebro under förutsättning att den minskande tillgängligheten med bil samtidigt ger direkta positiva konsekvenser för möjligheterna att gå, cykla och åka med buss i samma område. En sådan omläggning av trafiken uppfattas av de flesta invånare i Örebro stad och kommun som att Örebro får ett bättre och mer attraktivt stadscentrum.

Förslag till utformning av Södra centrum  
med Resecentrums olika funktioner.  
ILLUSTRATION: PEGE HILLINGE,  
SWECO FFNS ARKITEKTER



# Mål

34

Mål

## Falun

### Trast-revision, Fördjupad översiktsplan för Södra centrum i Falun

#### BAKGRUND

Södra centrum är ett strategiskt viktigt område i Falun och innehåller bland annat stationsområde och sjön Tiskens norra strand. Falu kommun bedriver sedan 2000 ett planeringsarbete som syftar till att göra södra centrum mer attraktivt, med både bättre kommunikationsmöjligheter och trevligare stadsmiljö. En fördjupad översiktsplan är en del i arbetet.

En konsult har gjort en analys av planarbetet ur TRAST-perspektiv och tittat på hur kommunen och översiktsplanen följer den metodik som TRAST förespråkar. Här lyfts kommunens arbete med mål och inriktningar fram. Falu kommuns hemsida visar översiktsplanen i sin helhet och där är också kommunens mål mer detaljerat beskrivna.

#### KOMMUNENS ARBETE MED MÅL OCH INRIKTNINGAR

Kommunen har angivet mål i olika planer och program och på flera nivåer. Hållbarhetsplan är ett samlingsnamn för framtagandet av en översiktsplan samt miljöprogram för Falu kommun och här beskrivs kommunens vision och övergripande mål. I den fördjupade översiktsplanen anges målen för Falun och för Södra centrums utformning. De målen ser ut enligt nedan:

#### Långsiktigt hållbar stadsutveckling

- Den tillgängliga staden
- Den livfulla staden
- Den trygga och jämlika staden
- Den upplevelserika och karaktärsfulla staden

#### Mål för Södra centrums utformning

- Centrum ska möta vattnet utan hinder av barriärer
- Södra centrum ska bli ett nav för resande och möten mellan människor
- I Södra centrum ska stadsdelarna mötas i en ny kvarterstad med gator, byggnader och parker
- Historien och framtiden ska mötas i en ny stadskaraktär



Ett av målen i Växjö's transportstrategi är ny bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk, på bilden syns Växjö's resecentrum. FOTO: VÄXJÖ KOMMUN.

## Växjö

### Transportstrategi för ett hållbart Växjö

#### BAKGRUND

Växjö kommun har arbetat fram en transportstrategi som består av tre delar:

- Visioner och mål
- Handlingsplan
- Underlag till handlingsplan med åtgärdsförslag.

Transportstrategin har efter samråd och remissbehandling godkänts i kommunfullmäktige 2005-05-19.

Uppdraget att arbeta fram en transportstrategi grundas i det politiskt enhälliga beslutet att Växjö ska bli en fossilbränslefri kommun. Transportstrategin belyser inte bara trafikens utsläpp av koldioxid utan tar ett helhetsgrepp om trafiken. Tanken är att strategin ska bli ett ledande och styrande dokument för Växjö's trafikplanering under de närmaste 20 åren.

#### VISIONEN

Den grundläggande visionen har tagits fram i samverkan mellan politiker, tjänstemän och representanter från olika delar av samhället. Visionen innebär att år 2025 är många av trafikens negativa effekter på väg att försvinna. Tack vare ett målmedvetet arbete är Växjö år 2025 en mycket attraktiv plats att bo och verka på. I korthet formulerades visionen på följande sätt. Varje punkt utvecklades närmare i rapporten Visioner och mål.

*År 2025 är transportsystemet i Växjö på god väg att bli hållbart.*

- Växjö är en mycket attraktiv plats att bo och verka i, bland annat tack vare att många av trafikens negativa effekter är på god väg att försvinna.
- Bilarna är mer miljöanpassade, men orsakar fortfarande problem.
- Cykel, buss och tåg har blivit mycket bekväma, säkra och effektiva färdmedel.

- Mindre tvunget resande och mer önskat resande.
- En större tillgänglighet för alla invånare.
- Minskad skjutsning med bil till skola etc har givit förbättrad säkerhet, miljö och hälsa.
- Den regionala tillgängligheten ökar med en utvecklad kollektivtrafik.
- En livskraftig och pulserande stadskärna.
- Ny bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk.
- Effektiva och miljöanpassade godstransporter.
- IT bidrar till minskat transportbehov, till nytta och glädje för företag och individ.

#### MÅLEN

Visionen konkretiserades inom fem olika områden:

- Trafikens omfattning
- Miljöstörningar
- Trafiksäkerhet
- Tillgänglighet och stadsmiljö
- Processmål

Målen är i de flesta fall satta till år 2025. Utöver detta finns etappmål för år 2010. Målen är mätbara, vilket framgår av följande redovisning.

#### Mål för trafikens omfattning

	Nuläge 2002	2010	2025
Bilrafikarbete per invånare, ökningstakt per år.	1-2%	<1%	0
Biltrafikens andel av korta resor (<5 km).	52%	<45%	<40%
Cykeltrafikens andel av resorna.	16%	20%	25%
Kollektiv stadstrafik, antal resor per stadsinvånare.	46/år	+15%	+40%
Kollektiv landsbygdstrafik, antal resor i länet per länsinvånare.	19/år	+10%	+20%



Transportstrategin grundas i ett enhälligt politiskt beslut att Växjö ska bli en fossilbränslefri kommun. FOTO: VÄXJÖ KOMMUN



Målet är att cykeltrafikens andel ska vara 25% av resorna i Växjö 2025. FOTO: VÄXJÖ KOMMUN



## 36

### Mål

#### Mål för miljöstörningar

	2010	2025
Utsläpp av koldioxid per invånare (basår 2002).	-27%	-40%
Utsläpp av koldioxid från egna och upphandlade transporter i den kommunala verksamheten (basår 2002).	-30%	-100%
Utsläpp av kvävedioxid per invånare (basår 2002).	-50%	-80%
Halter av luftföroreningar.	MKN ska ej överskridas	
Buller.	Riksdagens riktvärden ska uppnås vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.	

#### Mål för trafiksäkerhet

	2010	2025
Antal döda.	0	0
Antal allvarligt skadade (basår 2002).	-50%	-75%
<b>Anmärkning:</b> Ett snitt 2001-2003 har använts för basåret för att utjämna naturliga statistiska variationer		

#### Mål för tillgänglighet och stadsmiljö

	2010	2025
Restidskvot för cykel/bil <1,5 inom varje tätort.	nya bostadsområden	alla bostadsområden
Till viktiga målpunkter. Gångtider till parkering ingår.		
Restidskvot för kollektivtrafik/bil <2,0 i kommunen.	nya bostadsområden	alla bostadsområden
Till viktiga målpunkter. Väntetid och gångtid hållplats ingår.		
Andel barn (6-10 år) som åker bil till skolan.	<10%	<10%
Yta för bilvägar per invånare.	Får ej öka	Får ej öka
Biltrafikens andel av transportytorna.	Får ej öka	Får ej öka

#### Processmål

	2005
Utbildningsinsatser för politiker och tjänstemän i hållbar stadsplanering.	Genomfört plus uppföljning
Årligt transportstrategi-seminarium med KSAU för att stämma av genomförande och målluppfyllelse.	Årligt återkommande
Krav på konsekvensbeskrivning för varje plan- eller beslutsprocess som kan tänkas få effekter som går mot målet ett hållbart transportsystem.	Infört
Kommunicera transportstrategin och dess åtgärder till allmänheten och berörda övriga aktörer – före, under och efter genomförande.	Genomförs kontinuerligt



I Eslövs stadsbyggnadsprogram är ett av målen att anpassa ny bebyggelse och trafiksystem till stadens småskaliga karaktär. FOTO: ESLÖVS KOMMUN.



Ett av målen för Eslövs trafiksystem är gena gång- och cykelförbindelser med god standard. FOTO: ESLÖVS KOMMUN.



## Eslöv

### Trafikstrategi i Eslöv

I arbetet med Eslövs trafikstrategi har följande mål och visioner utarbetats.

Eslöv utvecklas ständigt för att vara en attraktiv stad att bo och verka i. Stads- och trafikplaneringen bidrar till ökad attraktivitet och utvecklingen går i riktning mot ett mera hållbart transportsystem. Det kännetecknas av:

- Ökad valfrihet för resor och minskat bilberoende.
- Rättvis och jämställd fördelning av transportmöjligheter.
- Balanserad och hållbar utbyggnad.
- Effektiv och miljöanpassad användning av infrastruktur och fordon.
- God tillgänglighet för alla.
- Trygg och säker trafikmiljö.
- Vacker och trivsamt stadsmiljö.

### MÅL

År 2015 eftersträvas måluppfyllelse av följande mål som avser trafik och förhållanden inom Eslövs stad.

### STADENS KARAKTÄR

Ett stadsbyggnadsprogram för Eslöv togs fram 2003 i syfte att positivt påverka stadsbilden inom befintliga och nya bebyggelseområden. Ett antal mål sattes upp i programmet. En del av dessa anses särskilt viktiga att ta hänsyn till när strategier för trafiken tas fram. Dessa anges nedan:

- Öka stadens täthet där så är möjligt utan att andra stadskvaliteter försämras.
- Understöd stationens roll som en viktig knutpunkt och som resandecentrum.
- En satsning på gestaltning av såväl nya områden som äldre miljöer, men även av stadens förbifart och entréer.
- Anpassa ny bebyggelse och trafiksystem till stadens småskaliga karaktär.

### TRAFIKSYSTEMET

Enligt de nationella transportpolitiska målen bör transportsystemets utformning och funktion medge en hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv. Samtidigt ska transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. Följande mål har satts upp för trafiksystemet:

- Mellan alla bostadsområden och centrum ska det finnas sammanhängande, gena gång- och cykelförbindelser med god standard.
- Den genomsnittliga hastigheten för busstrafiken ska öka från 21 km/h till 25 km/h.
- Andel av gångnätet som har god ytbeläggningsstandard ska öka från 33 % till 70 %.
- Andel av cykelnätet som har god ytbeläggningsstandard ska öka från 70 % till 80 %.
- Andel av gatunätet som har god ytbeläggningsstandard ska öka från 56 % till 80 %.

### TRAFIKENS OMFATTNING

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Följande mål har satts upp för att främja en hållbar trafikutveckling i Eslöv:

- Motorfordonstrafiken (trafikarbetet) per invånare ska ej öka och allra helst minska.
- Antalet resor med stadsbuss ska öka med ett visst antal procent % .
- Andelen av resorna till centrum som sker till fots, med cykel och med buss ska öka från 40 till 60 %.
- Andelen barn som blir skjutsade med bil till skolorna ska minska från ca 35 % till 20 %.



Ett av målen i Eslövs trafikstrategi är att antalet personer som är nöjda med trafiksäkerheten i centrum ska öka. FOTO: ESLÖVS KOMMUN.

#### TILLGÄNGLIGHET

Enligt målen för transportpolitiken ska transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. I maj år 2000 antog riksdagen regeringens proposition "Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken". Målsättningen med handlingsplanen är att hela Sverige ska vara tillgänglighetsanpassat till år 2010. Detta innebär att trafikmiljön bör utformas för alla, även människor med funktionshinder. Följande mål har satts upp för tillgänglighetsarbetet:

- Viktiga stråk i staden Eslöv ska vara funktionshinderanpassade.
- Den genomsnittliga restidskvoten restid cykel/restid bil ska vara mindre än 2 för resor inom staden Eslöv.
- Andel hållplatslägen med funktionshinderanpassning ska öka från 19 % till ett visst antal procent.

#### TRYGGHET

Trygghet är en viktig samhällsfråga. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan påverka människors vanor, göra att de håller sig borta från offentliga platser som gator, torg, parker och allmänna kommunikationsmedel samt minska deras rörelsefrihet och aktivitet. Följande mål har satts upp för trygghetsarbetet relaterat till trafikmiljön:

- Andelen gångtrafikanter som känner sig trygga i trafiken ska öka från ca 55 % till 70 %.
- Andelen cyklister som känner sig trygga i trafiken ska öka från drygt 40 % till 60 %.

#### TRAFIKSÄKERHET

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken. Eftersom människor ibland gör misstag, går det inte att helt förhindra trafikolyckor. Däremot kan följderna av olyckor mildras genom att vägar och fordon blir säkrare. Nollvisionen ligger till grund för trafiksäkerhetsarbetet i

Eslöv. Följande mål har satts upp:

- Ingen ska dödas och eller skadas allvarligt i trafiken.
- Antalet lindrigt skadade ska minska med 20 %.
- Andelen personer som är nöjda med trafiksäkerheten i stadskärnan ska öka från knappt 40 % till 60 %.
- Andelen personer som använder cykelhjälm ska öka från 17 % till 30 %.

#### TRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN

Transportsystemets miljöproblem innebär förluster i välbefinnande och hälsa för människan samt påverkar natur- och kulturmiljöer negativt. Utifrån nationella och lokala mål för miljön har följande mål satts upp för trafikens miljöpåverkan:

- Utsläppen av CO<sub>2</sub> per invånare ska minska med 15 %.
- Användningen av alternativa bränslen ska öka från 2 % till ett visst antal procent.
- En viss andel av gatorna som är utsatta för högre bullernivåer än 60 dB(A) ska åtgärdas.

I Karlstads transportstrategi är ett av målen samverkan och integration mellan de olika transportslagen. FOTO: KARLSTAD KOMMUN.



## Karlstad

### Transportstrategi för ett hållbart samhälle

Samlad vision för transportsystemet i Karlstads kommun

Karlstad är 2025 en attraktiv, säker, trygg, tillgänglig, och hållbar stad för alla invånare o besökare. Unikt placerad vid Klarälven och Väneren är Karlstad en stark handels- och besöksstad.

Transportsystemen är anpassade till att stödja ett hållbart och växande Karlstad.

- Karlstad är en mycket attraktiv och hälsosam stad och kommun med god livsmiljö för invånarna där trafikens negativa effekter är märkbart mindre än tidigare.
- Det hållbara resandet ökar och upplevelsen är att tillgängligheten till olika resmål och funktioner är betydligt bättre än tidigare.
- Karlstad är en kommun där transporter utförs med låg andel fossila bränslen. Luften innehåller oskadliga mängder av olika ämnen från trafiken.
- Transportsystemen är utformade utifrån de horisontella perspektiven, jämställdhet, barn och ungdom, miljö, handikapp, integration, folkhälsa och trygghet.
- Karlstads kommun är en säker och trygg plats för alla att besöka, leva och bo i oavsett kön, ålder eller etnisk tillhörighet.
- Person- och godstransporter är organiserade för att främja invånarnas hälsa och trygghet samtidigt som de medverkar till en god bebyggd miljö.
- I den nya samhällsstrukturen är transportsystemen utformade så att samverkan och integration sker mellan de olika transportslagen.
- Oavsett förutsättningar har invånare och besökare goda möjligheter att resa hållbart till arbete och studier samt övriga resmål inom kommunen och regionen.
- Gods förflyttas och levereras effektivt, säkert, samordnat och miljöanpassat med god tillgänglighet inom centrum och i kommunen som helhet.

## Bromölla

### Trafikstrategi Bromölla kommun

En vision är en samlad framtidsbild, ledstjärna – i det här fallet för hur Bromölla önskar att trafiksystemet ska vara uppbyggt och fungera i Bromölla kommun i framtiden. En strategi anger de handlingsvägar, arbetssätt, åtgärder mm som föreslås för att uppnå de mål som ställts upp.

Bromölla kommun har i arbetet med trafikstrategin brutit ner de nationella och regionala målen och tagit fram en vision och mål för trafiken i Bromölla kommunen.

Vår vision för Bromölla kommun är en attraktiv kommun att bo och arbeta i, närhet, tillgänglighet, ett tryggt och säkert samhälle.

#### MÅLBILD

Bromölla ska bli ett ännu attraktivare samhälle att bo och vistas i. Människorna ska lätt kunna röra sig i kommunen, ta sig till skolor, arbete, fritidsaktiviteter och umgås på ett enkelt, miljövänligt sätt utan att riskera sin egen eller andras hälsa.

Trafiksystemet i Bromölla kommun skall medge säkra, trygga och långsiktigt hållbara förflyttningar för alla samt bidra till att utveckla näringsliv, boende- och stadskvaliteter samt en långsiktig hållbar samhällsutveckling.

Stärka Bromöllas ställning ytterligare som en attraktiv kommun att bo i, för barnfamiljer och människor som uppskattar ett aktivt yrkesliv och naturnära fritid. Näringslivet kommer att kunna drar fördel av de ökade förutsättningar att rekrytera och behålla kvalificerad arbetskraft.

Tillgänglighet för funktionshindrade i trafiksystemet ska tillgodoses fullt ut. De flesta av åtgärderna är till fördel även för övriga trafikanter.

Kollektivtrafiken ska utvecklas positivt. Man ska kunna gå eller cykla enkelt och säkert till stationen eller busshållplatsen. Tätare tågtrafik på Blekinge kustbana, som elektrifieras och får höjd banstandard, underlättar för studenter att bo kvar under studietiden.

Österut nås snabbt ett stort utbud av utbildningstillfällen,





En av Bromöllas delstrategier är cykelvänlighet överallt.  
FOTO: BROMÖLLA KOMMUN.

## 40

### Mål

arbete, service och kultur i Sölvesborg, Karlshamn, Ronneby och Karlskrona – allt inom bekvämt pendlingsavstånd. Västerut finns Kristianstads rika utbud.

Blekinge och Kristianstad kommer i praktiken bli en gemensam service och arbetsmarknad för Bromölla kommun. Även Lund, Malmö och Köpenhamn finns på bekvämt avstånd för dagsresor när det behövs, tack vare den snabba tågtrafiken.

Bromölla station kommer bli en viktig mål- och utvecklingspunkt. Den blir en populär närpunkt för personalintensiva arbetsplatser och har gett arbets- och handelsområdet vid gamla E22 extra attraktionskraft. Man går eller cyklar lätt till jobbet från stationen och handlar på väg hem.

Bromölla är en liten kommun där mycket kan nås inom fullt realistiskt gång- och cykelavstånd. Genom att utveckla möjligheterna att gå och cykla samt förtäta bebyggelsen, särskilt nära knutpunkterna för kollektivtrafik och viktigare hållplatser, får alla en ökad förflyttningsmöjligheter på ett resurssnålt sätt.

Såväl hållplatser som cykelparkering ska vara väl synliga och upplysta på natten. Det ökar tryggheten och minskar stölderna. Vid stationen kommer antalet cykelplatser fler-dubblas och där kommer att finnas cykelgarage och cykel-service. Det är praktiskt att få cykeln servad när den ändå står still. Möjlighet att tillfälligt låna en cykel vid punktering – en service som Skånetrafiken bjuder på om man har månadskort. Uthyrning av cyklar till turister kommer att finnas. Goda möjligheter till cykelsemester i trakten och veckoslutsturer.

Bensinmacken, strax intill stationen, skulle kunna sköta bilarna i den lokala bilpoolen som kommer att bildas delvis på kommunens initiativ. De som cyklar och åker kollektivt för det mesta kan då få tillgång till bil vid behov. Macken kan ha uppsikt över pendlarparkering – som skulle kunna ligga vid stationen och E22. På så vis får macken också en del service och tvättjobb.

Biltrafiken i samhället kommer inte alls bli missgynnad

vid omdisponering av ytor och användningen av gator och placering av parkering. Fler och mer ytor kommer vara fredade för fotgängare och cyklister där de verkligen behövs. Centrum blir mysigt, levande och blomstrande – fotgängare och cyklister är viktiga potentiella kunder.

Gatunätet omformas så att låga flöden och hastigheter blir naturligt. I första hand kommer punkter där barn, fotgängare och cyklister kommer i konflikt med bilar prioriterats eftersom skadorna ofta blir svåra. I andra hand kommer ”black spots” för bilar åtgärdas. Antalet dödade och svårt skadade ska reduceras med 75 % över en femårsperiod.

Genom aktiva kampanjer som visar på de goda och hälsosamma möjligheterna att cykla ska det goda resultatet och minskat andelen korta bilresor i tätorten uppnås.

### STRATEGIER

De mål och strategier som har tagits fram i trafikstrategin är dels mätbara mål och dels mål och strategier som är till hjälp i kommunens fortsatta utveckling för att uppnå ett attraktivt och hållbart samhälle.

Väsentliga delmål är ökad andel gång-, cykel- och kollektivresor, minskad andel korta bilresor samt reducerad risk för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Delmålen bryts ner i följande delstrategier:

#### Delstrategi **Fotgångarstråk, vistelseytor och centrumkvalitet**

- Affärsstråk, dagliga kommunikationsstråk, rekreativstråk och allmänna vistelseytor för fotgängare skall ha tillräckligt utrymme för vistelse och rörelse, vara gena och kontinuerliga.
- Trafiksystemet skall utformas med utgångspunkt från funktionshindrades och svaga gruppers behov. De kvaliteter som då uppnås är oftast till fördel även för andra och samhällets miljö som helhet.
- Ortens gångstråk skall bilda ett nätverk och medge alternativa förflyttningvägar.
- Lokalisering av bebyggelse, funktioner samt utform-



ning av den allmänna centrummiljön ska stödja ett naturligt beteende och rörelsemönster.

- Omvänt skall stråk utvecklas och ges en hög kvalitet där naturliga rörelser finns, väntas eller kan utvecklas.

#### Delstrategi **Cykelvänlighet överallt**

- Ett gent, kontinuerligt och relativt finmaskigt huvudnät för cykelförbindelser skall utvecklas som förbinder viktiga målpunkter som medger rationella förflyttningar på upp till 5 km avstånd.
- Huvudnätet skall sammanbinda bostäder med viktiga målpunkter såsom skolor/utbildning, arbetsplatser och service samt kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser. 500 meters maskvidd bör eftersträvas.
- Huvudnätet skall medge alternativa förflyttningsvägar och ha god koppling till stråk för rekreatiönsändamål samt besökspunkter.
- Huvudnätet skall ges en trygg och säker utformning i nära anslutning till bebyggelse och utan skymda gömslen.
- Belysningen skall vara jämn och kontinuerlig.
- I centrum och i bostadsområden kan det lokala cykelnätet oftast utgöras av lokala gator med låg hastighetsstandard och låga bilflöden och/eller vara samordnat med gångvägnätet.
- Tillräcklig cykelparkering vid kollektivtrafikpunkter och hållplatser ska placeras i direkt anslutning till plattform/påstigningsyta. Gång- respektive cykelförbindelserna skall utformas så att omvägar inte uppstår.
- Vid större hållplatser och knutpunkter skall cykelparkeringen ha väderskydd och helst vara upplyst nattetid.
- Cykelgarage med cykelservice skall eftersträvas vid Bromölla station.
- Kampanjer för ökad cykelanvändning bör genomföras av typ Cykla till bussen, Det går som tåget att cykla till tåget, Hälsa hälsan på cykeln etc inklusive bearbetning av större arbetsgivare.

#### Delstrategi **Kollektivtrafiken som utvecklingsmotor**

- Kollektivtrafiken skall vidareutvecklas för att ge snabba och attraktiva förbindelser på avstånd över 3 km.
- Kollektivtrafikens upptagningsområde skall utvidgas med hjälp av goda gång- och cykelförbindelser, väl utformade cykelparkeringar – och i lämpliga fall pendelparkeringar för bil.
- Vid om- och nybyggnad av stationsmiljöer bör framtida möjligheter att ta med cykel på tåget beaktas.
- Bromölla som resecentrum bör stärkas ytterligare.

#### Delstrategi **Balanserad biltrafik**

- Gatunätet utformas så att låga hastigheter blir naturligt.
- Minska biltrafiken på sträckor kortare än 5 km.
- Lokalisera bostäder och verksamheter på ett sätt som gör att det finns alternativa färdmedel till bilen.
- Prioritera inte bilisternas anspråk på framkomlighet och bekvämlighet i tätortstrafiken före gåendes, cyklisters och kollektivresenärers anspråk.
- Det ska vara lätt att hitta till sin målpunkt.

# Nulägesbeskrivning

## Helsingborgs stad

### SWOT-analys – ett sätt att beskriva nuläget

#### BAKGRUND

Inom Helsingborgs stad pågår ett arbete med att utarbeta en trafikplan för staden Helsingborg. Målsättningen för arbetet är att skapa ett trafiksystem med god tillgänglighet och effektivitet, hög säkerhet och stor hänsyn till miljö och hälsa. Arbetet följer i huvudsak den modell som föreslås i TRAST. Inledningsvis har en nulägesbeskrivning och en beskrivning av olika åtgärds paket – scenarios – tagits fram som i olika grad leder till en hållbar framtida utveckling. Med detta material som grund har man arbetat fram ett förslag till trafikstrategi som kommer att tas upp för beslut i kommunfullmäktige under januari 2006. Trafikstrategin bygger på scenariot ”På God Väg” som innehåller åtgärder som tillsammans leder till en hållbar utveckling och som också innebär att man kan klara de överskridanden av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid som man har idag längs två centrala gatustråk.

#### KORT OM SWOT-ANALYSEN

Nulägesbeskrivningen omfattade både en mer traditionell genomgång av förutsättningar och trafikförhållanden och en analys av de styrkor, svagheter, hot och möjligheter man kunde finna för staden. SWOT-analysen skulle komplettera beskrivningen av nuläget och peka ut nyckelfrågor för den fortsatta planeringen.

SWOT-analysen genomfördes av arbetsgruppen för trafikplanearbetet vid ett särskilt arbetsmöte. Principer och syfte var diskuterade i förväg, nulägesbeskrivningen var tillgänglig och inläst till mötet.

Generellt kan sägas att ”sakinnehållet” i analysen i princip kan återfinnas i den vanliga nulägesbeskrivningen. Den stora skillnaden är att materialet är sorterat efter analysens rubriker och att en del underlag inte togs upp i SWOT-analysen. Arbetsgruppen ansåg inte att alla faktorer var lika viktiga. En del kunde sorteras bort.

Arbetsgruppen bestod av representanter från tre olika förvaltningar, vilket påverkade synen på vad som var viktigt och hur faktorerna skulle sorteras. En viktig lärdom från analysen är att den tydliggör hur olika parter bedömer och värderar underlaget i en nulägesbeskrivning. Det framtagna materialet i nulägesbeskrivningen fick också en mer intressant och tillspetsad form, vilket gjorde att man i förslaget till trafikstrategi valde att redovisa nuläget i SWOT-analysens form.



Helsingborg har många sidor, en grön och vacker och en som påverkas av rollen som transportnav.  
FOTO: HELSINGBORG STAD.

Storgatan mot väster. FOTO:JENNIE MARKLUND, SWECO.



Överfart vid Järnvägsallén. FOTO:JENNIE MARKLUND, SWECO.



## Umeå

### Underlag för trafikplanering i Umeå centrum

Umeå kommun har tagit fram en samrådshandling som stöd för att ta tag i trafikfrågorna i kommunen. Samrådshandlingen innehåller en omfattande nulägesbeskrivning där kommunen och dess trafiksystem beskrivs ingående.

#### STADENS KARAKTÄR

Den äldre kulturhistoriska bebyggelsen ger staden dess karaktär och identitet. Umeå har en stadsbild med flera värdefulla, kulturhistoriskt intressanta byggnader. Centrumkärnan kännetecknas idag till stor del av byggnader med tre och fyra våningar. Både Rådhusstorget och Renmarkstorget är slitna och Kungsgatan fyller inte de krav på funktion och estetik som den bör uppfylla. Renmarkstorget trafikeras idag av varutransporter vilket inte är lämpligt.

#### GATUUTFORMNING

Gatorna i centrala Umeå karaktäriseras av ett luftigt och ljusst intryck. Den historiska rutnätsplanen är utförd i raka björkplanterade långgator och tvärgator. Ursprungligen fanns flera trädplanterade esplanader, där den enda som idag finns kvar i sin ursprungsform är Rådhusplanen.

#### RESBEHOV

De största arbetsplatsområdena är sjukhus- och universitetsområdet samt Centrala Stan, i huvudsak centrumfyrkanten. Centrala Stan är dessutom en viktig målpunkt för både fritids- och inköpsresor. I Umeå är bilen det dominerande färdmedelsvalet, antingen i form av egen bil eller alternativt som passagerare i bil. Under ett veckodygn görs ca 50 % av resorna med bil, ca 22 % cyklar, 17 % går och 8 % åker buss. En ny förbifart/ringled runt Umeå kommer sannolikt att minska den externa genomfartstrafiken genom centrala Umeå. Däremot är det inte troligt att den interna genomfartstrafiken minskar på samma sätt. Umeås långsträckt geografiska spridning gör att mycket trafik behöver korsa de centrala delarna av staden och att en förbifart inte får

samma effekt som i en koncentriskt formad stad.

I Umeå har en bedömning av trafikutvecklingen gjorts utifrån trafikflödet över älven. Bedömningen visar att trafiken ökat med 2 % per år den senaste tioårsperioden (1994–2004) men att ökningstakten varit större den senaste tre-femårsperioden då ökningen växlat mellan 3,5–5 % per år.

#### TILLGÄNGLIGHET

Sammantaget kan sägas att tillgänglighet och framkomlighet handlar om lätthet att nå sin målpunkt. Om trafikmiljön utformas så att personer med funktionshinder får god tillgänglighet medför det generellt att även övriga trafikanter får det. Tillgängligheten för barn behöver dock särskilt beaktas, då den ofta sammanfaller med trygghet. Biltrafik som behöver förflytta sig genom centrum får acceptera att deras framkomlighet inte är så god. Införandet av 30-zonen tillsammans med ombyggnaden av gator bidrar till att medvetet hålla nere framkomligheten. Strävan är att de som har möjlighet att välja andra färdmedel eller andra vägar skall ledas att göra det. Samtidigt är det inte önskvärt att framkomligheten blir alltför dålig, då detta bl.a. påverkar luftmiljön negativt.

Umeås struktur kommer alltid att begränsa möjliga vägval. Det finns tre broar i nord-sydlig riktning -Tegsbron, Kyrkbron och Kolbäcksbrosen. I östvästlig riktning finns 3–4 gator, som är öppna för genomgående biltrafik. Centrumfyrkanten avgränsas också av älven i söder och järnvägen i norr. Vägvalen är med andra ord starkt begränsade till några få länkar.

#### TRYGGHET

Trygghet innebär olika saker för olika personer och olika trafikantgrupper. Trygghet och trafiksäkerhet är inte samma sak. En trafiksäker gata kan upplevas otrygg och tvärtom. När trafikanter känner sig otrygga tenderar de att göra andra vägval, vilket ibland medför att de utsätter sig för

större faror än de själva upplever. Det är därför viktigt att trafikplaneringen inriktas mot både god trafiksäkerhet och god trygghet. I en trygghetsinventering från 1999 redovisas följande gång- och cykelvägar i Umeå centrum som otrygga: Strandpromenaden, tunnel och cykelväg i anslutning till Kyrkbron, gång- och cykeltunnel vid Järnvägsstationen samt gång- och cykelväg och tunnel från Haga till Regementet. Övriga platser i centrum som ibland upplevs som otrygga, särskilt kvälls- och nattetid är Rådhusorget, Renmarkstorget, Trädgård i norr, parkeringshusen och kajparkeringen, Vasaplan, delar av Kungsgatan, Vänortsparken. Komplexa trafikmiljöer upplevs också som otrygga, t.ex. korsningarna över V Esplanaden, Järnvägsallén, gångbanorna på Tegsbron och Kyrkbron. Cyklister känner sig otrygga längs Storgatan på grund av tät trafik och gatuparkeringar och cyklar därför ofta på gångbanorna.

#### TRAFIKSÄKERHET

I Umeå är cyklister den trafikantgrupp som råkar ut för störst antal olyckor med personskada och gruppen får också svårast skador. De flesta cykelolyckor är singelolyckor men även kollisioner med andra cyklister eller personbilar är vanliga. Gruppen anses svårpåverkad ur beteendesynpunkt men insatser kan göras för att förbättra gång- och cykelnätet. Exempel på platser där fotgängare ofta kommer i konflikt med fordon är övergångsställen utefter V Esplanaden och Järnvägsallén. Uppföljningen av trafiksäkerhetsprogrammet från 2001 visar att Umeå kommun under de senaste åren har arbetat i rätt riktning när det gäller trafiksäkerhet. Trots befolkningsökning och ökning av trafikarbetet har antalet svårt skadade oskyddade trafikanter minskat. Dock har lindrigt skadade trafikanter ökat vilket kan härledas till det ökade trafikarbetet.

#### TRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN

I enlighet med regeringens proposition Svenska miljömål och åtgärdsstrategier har riksdagen fastställt bl.a. miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. I ett delmål beträffande buller anges att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar som överskrider de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998. Den senaste kartläggningen av trafikbuller i centrala Umeå genomfördes år 2000. Enligt denna beräkning berörs i centrala staden ca 3 300 personer av ekvivalenta ljudnivåer >55 dBA, ytterligare något hundratal berörs av maximala ljudnivåer >70 dBA. Bullersituationen idag bedöms i stort sett oförändrad jämfört med år 2000. Vibrationer i tätort uppstår i första hand från spårburen trafik men kan även förekomma på gator tex. vid upphöjda övergångsställen och korsningar eller fartgupp. Problem kan också uppstå för fastigheter med gammal eller undermålig grundläggning. I Umeå är det främst Öst på Stan som det kan förekomma problem med vibrationer. Det är en viktig parameter att ta hänsyn till när ny bebyggelse lokaliseras Öst på Stan. Bra grundläggning av byggnader kan förhindra problem med vibrationer. Under vintern 2003 överskreds miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid på V Esplanaden samt på Nygatan i kvarteren närmast V Esplanaden. Detta överskridande anmäldes under år 2004 till Naturvårdsverket. Regeringen har därför gett Umeå kommun i uppdrag att i samråd med Vägverket och Länsstyrelsen ta fram ett åtgärdsprogram för att klara normen. Arbetet är i sin linda och vilka åtgärder som krävs kommer att närmare klarläggas i åtgärdsprogrammet. Det kan bland annat handla om olika trafikåtgärder i Centrala Stan. En katalysator börjar inte fungera förrän den uppnått arbetstemperatur. Det gör den först efter 3–4 km körning. Därför är korta resor särskilt skadliga för miljön. Av alla körda mil med bil på våra svenska vägar, står de korta resorna, dvs. resor under 5 km, för ca 3 % av sträckan, men för hela 26 % av utsläppen. För att få ner kvävedioxidutsläppen ytter-



ligare måste de korta resorna minska. Här krävs insatser för att påverka Umeborna att välja andra transportsätt som att gå, cykla eller åka kollektivt istället för bil på de kortare resorna.

#### DRIFT OCH UNDERHÅLL

Grunden är att en gata och gång- och cykelväg ska vara framkomlig för tillåtna fordon och gående. Friktionen ska vara sådan att gata, gång- och cykelväg kan trafikeras säkert. Undantag får endast förekomma vid extrema väderförhållanden. Uppdraget är att utifrån fastställda ramar och rutiner planera en så effektiv vinterväghållning som möjligt. I Centrala Stan påbörjas plogning av cykelstråken längs Kungsgatan och Nygatan vid en snömängd på 2 cm och övriga gator i centrum vid en snömängd av 2–5 cm. Målsättningen är att de prioriterade cykelstråken skall vara snöröjda/sandade före 06.30 respektive 16.30. Därefter åtgärdas övriga gång- och cykelvägar. Även under sommaren sker en regelbunden översyn av gator och gång- och cykelvägar. Under våren sker sandupptagning samtidigt som samtliga ytor ses över. Därefter sker en prioritering över vad som skall åtgärdas under sommaren, exempelvis ny beläggning, mindre lagningar och målning. Under sommarhalvåret sopas de centrala delarna, där många gående rör sig så gott som dagligen. Från mitten av juli utförs en underhållssopning av hela det kommunala vägnätet inklusive gång- och cykelnät.

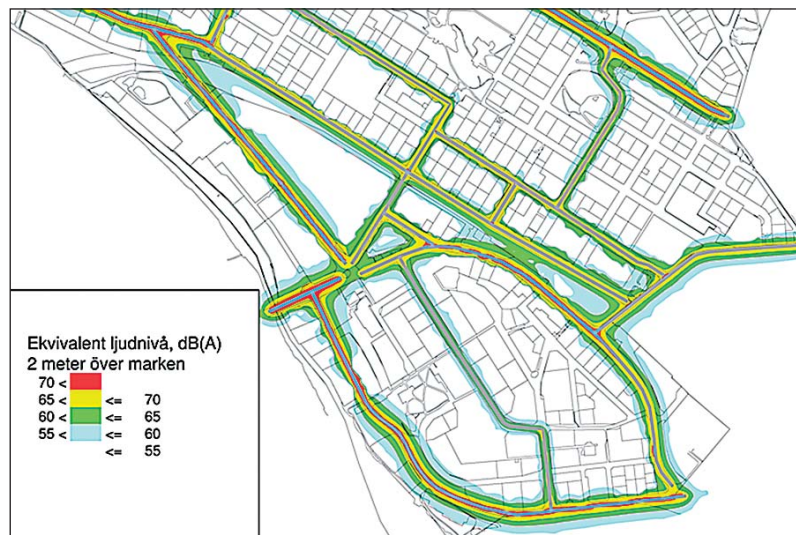
#### TRAFIKNÄT

Generellt rör sig många till fots kring stora målpunkter och i dess närområde. I centrumkärnan uppskattas stora gångflöden, runt Rådhusstorget kan det handla om 15 000–20 000 personer per dygn. Kommer man en bit utanför centralpunkten, längre ut längs Kungsgatan och Rådhusplanaden sjunker rörelserna till mellan 5 000–10 000 per dygn. I Umeå är ca 25 % av alla resor cykelresor vilket dels beror på att Umeå är en studentstad, dels att det finns en stark

cykeltradition i staden. Mätningen av cykeltrafikflödet för år 2005 är osäker, ytterligare mätningar måste därför utföras innan ev. förändring kan säkerställas men om en minskning skett är det en allvarlig signal om att inte tillräckligt mycket görs för att öka cykeltrafiken. För gång- och cykeltrafikanterna är V Esplanaden och Järnvägsallén barriärer. Korsningar med bristande kvalitet kan göra det både svårt och otryggt att ta sig över lederna. En särskild risk uppkommer vid signalreglerade korsningar där motorfordon och gående får grönt samtidigt samt vid övergångsställen där den gående måste korsa flera körfält. Ett större antal olyckstillbud mellan cyklist och motorfordon sker vid korsningen Östra Kyrkogatan – Järnvägsallén, vid korsningar längs Östra Kyrkogatan i centrum, längs Rådhusplanaden och i korsningen Kungsgatan/V Esplanaden. För cyklister är avståndet en avgörande faktor i valet av färdmedel. Cykelresor är ofta kortare än 5 km liksom en stor andel av bilresorna. Det finns därför möjlighet att överföra bilresor till cykelresor. Säkra och trygga förflyttningar utan hinder och omvägar är viktiga. En viktig kvalitetsfaktor för cyklisten är tillgången till parkeringsplatser med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln. Denna kvalitet är i synnerhet viktig i centrala Umeå där flera målpunkter finns samlade och parkeringsbehovet därför är stort. Den upplevda risken att få sin cykel stulen i centrum är också stor. Under 2004 stals 1 270 cyklar i Umeå. Under år 2004 hade Ultra ungefär 4 340 000 resor totalt jämfört med 5 426 000 resor år 1998. Resandestatistiken visar på en successiv minskning av resandet med ungefär 15 % sedan år 2000. En sämre turtäthet och prisökningar tros vara de huvudsakliga anledningarna bakom den kraftiga minskningen av resenärer. Detta är en allvarlig signal som måste tas på allvar för att förhindra att dessa resenärer istället väljer bil vilket ytterligare bidrar till att försämra luftmiljön i Umeå. Mätningar av trafikflöden

visar att det är sannolikt att de som tidigare åkte kollektivt idag färdas i egen bil. Minskningen av antalet resor inom kollektivtrafiken motsvarar en ökning med 1 000–2 000 bilresor varje dygn. Ett av målen för Umeå kommun är att öka resandet med kollektivtrafik. Anslagen till kollektivtrafiken har inte ökat i samma takt som befolkningen och kostnaderna för kollektivtrafiken. Detta gör det svårt att nå målet med ökad andel kollektivtrafik. Biltrafiken i Umeå tenderar att öka i högre takt än befolkningen. Trots att satsningar gjorts för att förtäta främst de centrala delarna av Umeå tenderar befolkningen att köra för mycket bil, även vid korta resor. Biltrafiken riskerar att fortsätta att öka så länge som inte tillräckliga förbättringar görs för övriga trafikslag. Biltrafiken, kollektivtrafiken samt gods- och utryckningstrafiken har idag framkomlighetsproblem längs V Esplanaden och då särskilt på Tegsbron. Framkomlighetsproblem uppstår också när bussarna ska ut på Järnvägsallén från busstationen eller Centrala Stan. Kollektivtrafiken upplever det också som ett problem att otillåten motorfordonstrafik trafikerar bussgator och busstorg. Biltrafiken har tidvis stora framkomlighetsproblem längs V Esplanaden/ E4/E12 och Järnvägsallén, särskilt i anslutning till trafikplatsen där trafiklederna möts. Framkomlighetsproblemen är mest framträdande under rusningstid på morgonen och eftermiddagen. Många bilister tycker att det är otryggt att passera upphöjda cykelöverfarer längs sträckan då man upplever att många cyklister inte saktar in och visar respekt när de korsar Östra Kyrkogatan. Förbättrad tillgänglighet ger ökad bilism. Hållbar utveckling kräver minskad bilism i Umeå arbetar man för att prioritera parkering för boende, kunder och besökare före arbetsplatsparkeringar. En begränsad

arbetsplatsparkering med få, avgiftsbelagda parkeringsplatser kan påverka bilanvändningen. Det goda parkeringsutbudet i kombination med relativt låga parkeringsavgifter gör att det är lätt att använda bilen vid resor till centrum. Då godstrafik i huvudsak består av tunga transporter ställs höga anspråk på framkomlighet, främst på huvudnätet. Detsamma gäller för utryckningstrafiken. Fysiska hastighetsdämpande åtgärder bör därför vara anpassade till stora fordon på huvudnätet då de förutom att ge begränsningar av framkomligheten även kan skapa buller- och vibrationsproblem.



## Sundbyberg

### Sundbybergs trafikplan

En ny översiktsplan för Sundbyberg antogs av kommunfullmäktige i januari 2001. Översiktsplanen redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras. Samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att vidareutveckla och fördjupa trafikfrågorna i en ny trafikplan för Sundbyberg. Trafikplanen ska ersätta den tidigare trafikplanen från 1980 och ta avstamp i översiktsplanens visioner. Trafikplanarbetet inleddes med en nulägesbeskrivning av trafiksituationen i Sundbyberg. En referensgrupp med representanter från bland annat kollektivtrafik, taxi, räddningstjänst, polis, äldre- och handikapporganisationer, stadskärneförening och boende i olika delar av kommunen deltog i arbetet.

Detta arbete mynnade ut i en remisshandling av Trafikplanen som remitterades till samtliga berörda nämnder och intressenter under 2002. Under projektets gång har man arbetat med fyra scenarier: ingen åtgärd, upprustning, bilfritt centrum och miljöprioritering. Kommunstyrelsen beslutade dock att scenario bilfritt centrum skulle slås ihop med scenariot miljöprioritering och att konkreta åtgärdsförslag skulle presenteras, vilket just Trafikplanen gör. Att slå ihop två scenarier till ett innebar att mycket material från remisshandlingen kunde återanvändas. Dock har nya trafikanalyser behövt göras och åtgärdsförslagen har konkretiserats. Horisontåret som studeras är 2015 (samma som i remisshandlingen).

Nulägesbeskrivningen beskriver flera olika aspekter; trafiksäkerhet, biltrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, utryckningstrafik och farligt gods, resandet i Sundbyberg samt gestaltning. Nedan följer en kort summering av varje punkt.

#### TRAFIKSÄKERHET

Detta kapitel beskriver trafikolyckor med personskada registrerade av polisen och följande slutsats har kunnat dras.

- Fotgängarolyckorna har företrädesvis inträffat i centra-

la Sundbyberg och i Hallonbergens centrum. I centrala staden har ett flertal gåendeolyckor inträffat på Landsvägen och Järnvägsgatan.

- Cykelolyckorna är något mera utspridda. De har inträffat i och runt centrum samt på huvudgator som Järnvägsgatan, Ursviksvägen och Tulegatan.
- Motorfordonsolyckorna har huvudsakligen inträffat på de större vägarna men också i centrum. En koncentration med personskadaolyckor, 14 stycken, har skett i korsningen mellan E18 och Kvarnvägen.

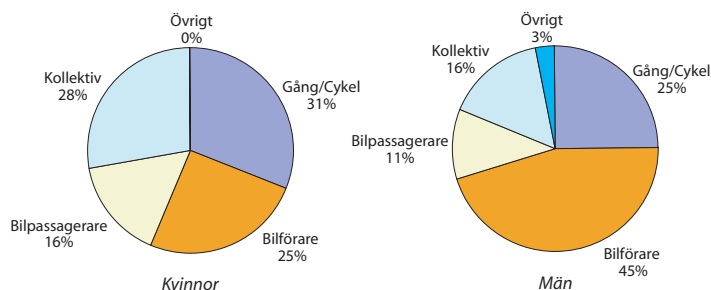
#### BILTRAFIK

- Biltrafikmängder redovisas.
- Genomfartstrafik. Trafiksituationen i Sundbyberg har försämrats under de senaste åren. Trafikräkningen som genomfördes år 2001 visade att trafikmängderna för Sundbyberg i många punkter ökat med 40–50 % sedan 1995. Trafiken har ökat mest på huvudnätet för biltrafik som idag inte har nått kapacitetsgräns.
- Stadens huvudnät för biltrafik. Huvudnätet för biltrafik redovisas. Gatorna är uppdelade i genomfart/infart respektive huvudgator. Genomfart/infart har en regional funktion, medan huvudgatorna syftar till att ta hand om trafiken mellan stadens olika delar.
- Vägtrafikbuller. Ekvivalent ljudnivå, dB(A) 2 meter över marken redovisas för huvudnätet.
- Huvudnätets nuvarande funktion

#### KOLLEKTIVTRAFIK

- Sundbybergs station med nuvarande situation. Sundbyberg station ligger idag utmed dubbelspåret Stockholm-Örebro och har bra bytesmöjligheter till buss och tunnelbana.
- Regional kollektivtrafik. Resandet med kollektivtrafik i Stockholmsregionen är stort. Under ett vardagsmedeldygn är ca 40 % av samtliga bil- och kollektivtrafikresor resor med kollektiva färdmedel.

Sundbybergsbornas färdssätt inom Sundbyberg.



## 48

### Nulägesbeskrivning

- Kollektivtrafik i Sundbyberg. De flesta som bor i Sundbyberg har bra möjligheter att resa kollektivt. Framförallt är möjligheten att åka kollektivt till och från centrala Stockholm mycket god.
- Buss. Busslinjenätet är väl utvecklat, men har några brister. Idag trafikerar 12 linjer kommunens olika delar. Därutöver förbinder en servicelinje Rissne och Storsko-gen med centrala Sundbyberg.
- Tunnelbana. Det går två tunnelbanelinjer genom Sundbyberg.
- Pendeltåg. Idag reser ca 16 000 personer dagligen med pendeltåget från Sundbybergs station.
- Regionaltåg. Mäljarbanan ger mycket bra förbindelser mellan Sundbyberg och övriga Mälarkommuner.
- Övrigt. Regionens flygplatser ligger inte långt från Sundbyberg. Man har mycket kort avstånd till Bromma flygplats.

### GÅNG OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelvägnätet är väl utvecklat i stora delar av kommunen. De största problemen för gående och cyklister finns i centrala Sundbyberg. Många platser saknar åtgärder som syftar till att ordna en trafiksäker miljö.

- Tillgänglighet för alla. ”En trygg stad för alla” är en av de sex visioner som formulerats i Sundbybergs översiktsplan. Att tryggt kunna röra sig inom och mellan stadsdelarna är en central fråga som ska beaktas vid all planering. Det är speciellt viktigt att ta hänsyn till de behov som barn, äldre och funktionshindrade har.
- Cykelvägar/Cykelbanor. En karta visar cykelbana/fri- liggande cykelväg, blandtrafik och planskildhet

### UTRYCKNINGSTRAFIK OCH FARLIGT GODS

Utryckningstrafiken har höga krav på framkomlighet, ett primärt utryckningsnät har definierats av brandkår och ambulans. Enköpingsvägen är idag primär transportled för transporter med farligt gods.

### RESANDET I SUNDBYBERG

De följande punkterna redovisar resorna för en genom-snittlig dag under året. Samtliga redovisningar bygger på delresor, det vill säga förflyttningar mellan två punkter t ex bostadarbete utan stopp på vägen. Underlagsmaterialet har hämtats från senaste RVU, resvaneundersökningen som beskriver resandet i Sverige och bygger på intervjuer genomförda 1995–2000.

- Sundbybergsbornas resor och övrigt resande i Sundbyberg.
- Sundbybergsbornas mål vid arbetsresor inom Sundbyberg.
- Sundbybergsbornas färdssätt inom Sundbyberg.
- Sundbybergsbornas färdssätt vid arbetsresor inom länet.
- Länsbornas färdssätt vid arbetsresor.
- Bostadsort för länsbor som arbetar i Sundbyberg.
- Sundbybergsbornas resmål.
- Färdssättsfördelning vid arbetsresor.

### GESTALTNING

I detta kapitel beskrivs de gator som föreslås förändras utformningsmässigt. Några av gatorna som valts att utgöra exempel finns omnämnda i gestaltningsprogrammet för Sundbyberg som bärare av särskilda miljövärden. Dessa gator är Karlavägen, Järnvägsgatan och Esplanaden. Gatorna återspeglar olika tiders stadsplaneideal där gatubredd, hushöjd, trottoarbredd, markbeläggning, trädplanteringar och gatubelysning utgör viktiga element som bygger upp gaturummet och ger den dess karaktär. Nedan beskrivs karaktären av några gator som föreslås få en delvis förändrad utformning i trafikplanen.

### KOMMENTAR

Sundbybergs trafikplan är gjord innan TRAST kom ut och följer inte upplägget i TRAST. Den tar dock flera aspekter i beaktande, så som trafiksäkerhet, resbehov och de olika näten. Det som mest saknas är hur trafiken kan bidra till stadens karaktär och en analys av den, endast gestaltnings-frågor på ny utformning av gator är med.



# Alternativ och analys

Nästa del i trafikstrategiprocessen, alternativ och analys, innebär att flera alternativa utvecklingsscenarier tas fram och bedöms utifrån deras respektive påverkan på tätortens utveckling. Som underlag för ett val behövs också en ekonomisk bedömning. I likhet med nulägesbeskrivningen sammanställs alternativen grafiskt och/eller i text. Med stöd av målen kan de olika alternativen jämföras och ställas mot varandra.

## Malmö

### Trafikstrategi för Malmö

Malmös trafikstrategi innebär en vidareutveckling av Översiktsplan 2000 vad avser de mer långsiktiga och strategiska trafikfrågorna. Projektarbetet har präglats av en bred sammansättning av intressenter. Samrådsförslaget till trafikstrategi för Malmö var under tre månader under 2002 ute på remiss till kommunens nämnder och styrelser, till berörda kommuner och regionala organ, myndigheter, företag, partier och intresseföreningar.

Syftet med samrådet var att söka stöd för ”robusta åtgärder” och inleda en diskussion om vägvalsfrågor. De robusta åtgärderna är åtgärder som man är överens om oavsett blocktillhörighet medan vägvalsfrågorna är frågor där man inte delar uppfattning. Malmö arbetade med fyra alternativa scenarier som togs fram hösten 2000. Scenarierna – med tillhörande trafikstrategier – ska ses som renodling av viktiga trender. Syftet med de olika scenarierna var att provocera och stimulera till diskussion om det framtida trafiksystemet i Malmö. De fyra scenarierna var:

- Ett grönt Malmö.
- Upplevelsestaden Malmö.
- Ett Malmö präglat av industriell logistik.
- Det nya tillväxtcentrat Malmö.

### ETT GRÖNT MALMÖ

Malmö satsar främst på att bli en attraktiv bostadsort. Boendemiljön förbättras och det nära kulturlivet blomstrar. Stark opinion mot bilar i centrum. Fler grönområden anläggs. Stationsnära områden utvecklas för boende. Ingen verksamhetsutveckling sker i områdena längs Yttre Ringvägen.

Möjligheter och hot?

- + Danskar flyttar till Malmö
- + Pendling med tåg ökar
- + Invandrare integreras framgångsrikt
- + Mycket betydande befolkningstillväxt
- + Småföretagare gynnas
- Svag näringslivsutveckling i övrigt

### UPPLEVESESTADEN MALMÖ

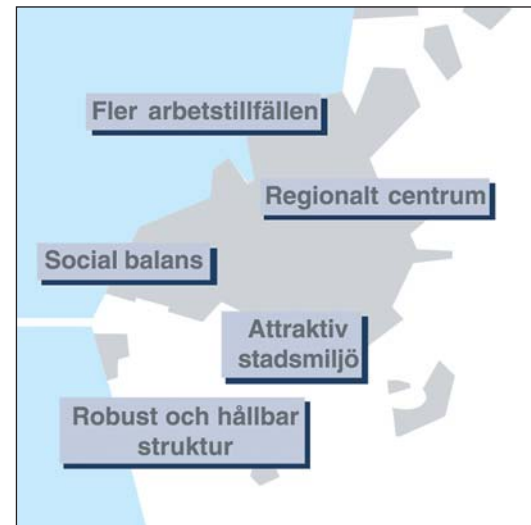
Malmö satsar på att bli en upplevelsestad. Centrum och hamnområdena utvecklas. Flera konferenscentra byggs och olika evenemang arrangeras året runt. Högskolan blir en attraktion. Stationsnära områden utvecklas för regionala funktioner och attraktioner.

- + Stark tillväxt
- + Centrum och Möllevången blomstrar
- + Specialiserad arbetskraft lockas hit
- + Endagsturism ökar
- + Populärt att bo i hamnen och i centrum
- + Betydande befolkningstillväxt
- Ytterområdena försummas
- Hårt trafiktryck och parkeringsproblem i centrala Malmö

Malmö måste utvecklas som en attraktiv och hållbar stad.  
ILLUSTRATIONER: MALMÖ STAD.



Malmöns övergripande mål enligt Översiktsplanen 2000.



**DET NYA TILLVÄXTCENTRAT MALMÖ**

Malmö satsar på snabb tillväxt och många nya företagsetableringar. Svagt intresse för centrum och boendemiljöerna. ”Malmö-Disney” utvecklas längs Yttre Ringvägen. Hyllie utvecklas starkt – bland annat på grund av etableringar av ett näringslivscentrum.

- + Kastrup sätter Malmö i centrum.
- + Storföretag lockas hit.
- + Jobben ökar, främst för specialiserad arbetskraft.
- + Ekonomisk tillväxt.
- + Betydande befolkningstillväxt.
- Ökad segregation och sociala problem
- Kraftig trafikökning, speciellt fritids- och arbetsresor, men även godstransporter.

**ETT MALMÖ PRÄGLAT AV INDUSTRIELL LOGISTIK**

Malmö ses som en självständig enhet. Satsningar görs på stora byggprojekt vilket bl a leder till funktionstämning av gamla centrum – tre centrum har bildats kring Malmö C, Triangeln och Hyllie. Storskalig industri- och lagerverksamhet längs Yttre Ringvägen och i hamnen.

- + Högskolan blir universitet
- Begränsad tillväxt
- Stora sociala problem
- Utflyttning av specialiserad arbetskraft
- Befolkningsminskning
- Omfattande bilpendling



Syftet med malmös trafikstrategi är att komma överens om hur man bemöter det ökade transportbehovet som målen i Översiktsplanen medför.

De olika scenarierna konsekvensbeskrevs och kläddes med siffror. En räknestuga som bestod av olika aktörer i kommunen, regionen och konsulter beskrev de generella slutsatserna, så som befolkningstillväxt, antalet arbetsplatser och ökningen av antalet resor. Analyser gjordes även på mer detaljerad nivå av följande frågor:

- Hur förändras arbetsresorna jämfört med idag?
- Hur förändras fritidsresorna jämfört med idag?
- Hur förändras tjänsteresorna jämfört med idag?
- Hur förändras godstrafiken jämfört med idag?
- Vilka kvantitativa effekter attityd- och vaneförändringar medföra?
- Vilka kvantitativa effekter får utbyggnaderna i Hyllie, v Hamnen etc?
- Hur ser resandet ut över Öresund?
- Hur påverkas gång- och cykeltrafiken inom Malmö? Andel? Totalnivå?
- Hur förändras trafikmängderna i centrala Malmö?
- Hur förändras trafikmängderna på Malmös infartsgator?
- Hur förändras trafikmängderna på det regionala/nationella vägnätet i Skåne?
- Hur förändras trafikmängderna på det regionala/nationella järnvägsnätet i Skåne?
- Hur påverkas det totala trafikarbetet (biltrafik på vägnätet)?
- Var finns de kritiska punkterna i systemet? Kapacitet, säkerhet och miljö?
- Miljökonsekvensbeskrivning för luft och buller.

I trafikstrategin sorterades de olika komponenterna från scenarierna i robusta frågor och vägvalsfrågor.

## Nyköping

### Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort

#### BAKGRUND

En ny översiktsplan för Nyköpings kommun antogs i kommunfullmäktige 2003. I den betonas vikten av en stark tätort. Det finns en fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort från 1990, men många nya projekt har genomförts de senaste åren, vilket har påverkat stadsbilden och gjort planen delvis inaktuell. Med detta som bakgrund beslutades att förnya den fördjupade översiktsplanen.

I översiktsplanarbetet har Nyköpings kommun arbetat tillsammans med en konsult. En omvärldsanalys gjordes i tidigt skede och under arbetets gång har dessutom tre seminarier hållits med kommunens politiska styrgrupp. Här presenteras inte hela den fördjupade översiktsplanen utan bara delarna som handlar om konsekvensbedömning och val av alternativ. Kommunen har dessutom flera olika plandokument på sin hemsida.

#### MÅL OCH FRAMTIDSBILDER

Ett av de första stegen i arbetsprocessen syftade till att ta fram huvud- och delmål för Nyköping. Målen har koppling till berörda nationella och regionala mål. I översiktsplanen presenteras tre olika vägar att uppnå målen på. Dessa framtidsbilder beskriver den tänkta situationen 2015 och är utformade utifrån antagna och planerade detaljplaner för bostäder och verksamheter. Exploateringsnivån skiljer bilderna åt och även lösningar som på olika sätt svarar upp

mot målen, varierar mellan bilderna. De tre framtidsbilderna är kompakt (tät), kombi (medeltät) och utbredd (gles). De profilerar sig med enligt egenskaperna i tabellen nedan.

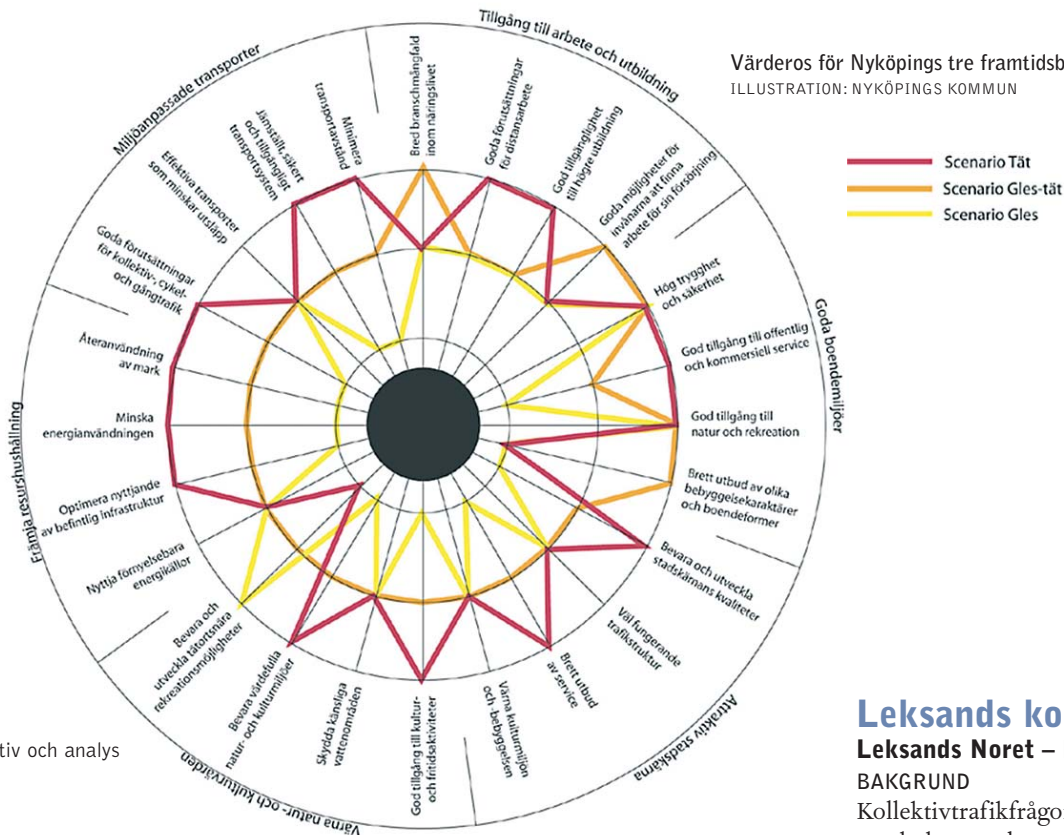
Framtidsbildernas konsekvenser för olika aspekter redovisas i tabellen.

Egenskaper/ Framtidsbild	Kompakt	Kombi	Utbredd
<b>Stadstyper</b>	Innerstad, trädgårdsstad	Innerstad, trädgårdsstad och villalabebyggelse.	Villastad, villaområde
<b>Nybyggda bostadstyper</b>	Lägenheter	Lägenheter och småhus	Fristående hus och radhus
<b>Stadsutveckling</b>	Omvandling av hamnområdet	Omvandling av hamnområdet.	Omvandling av hamnområdet, lågt utnyttjad, central mark återanvänds som grönområde
<b>Försörjning</b>	Förnyelsebar energi	En kombination och fjärrvärme och närvärme	Individuella värmesystem baserade på bio-, geo- och solenergi..
<b>Näringsliv</b>	Kunskapsintensiva tjänsteföretag	Tjänsteföretag, industriföretag och logistikföretag blandas.	Logistikföretag
<b>Utbildning</b>	Centralt högskolecampus	Ett eller flera lärcenter utvecklas.	Utveckling av distansutbildning
<b>Trafik</b>	Kontinuerligt rutnät, stor andel stadsgator för blandad trafik	Variert organiskt rutnät, stor andel stadsgator för blandad trafik.	Utsträckt trafiknät, satsning på samåkning, bilpool, förnyelsebara bränslen
<b>Kollektivtrafik</b>	Bebyggelsen koncentreras i goda lägen	–	–
<b>Natur</b>	Naturområden sparas utanför staden, medan vissa grönområde i staden tas i anspråk för förtätning	Naturområden sparas utanför staden, stor andel bevaras insprängd i bebyggelsen	Vissa naturområden utanför exploateras, grönområden bevaras centralt.



## Värderos för Nyköpings tre framtidsbilder.

ILLUSTRATION: NYKÖPINGS KOMMUN



52

Alternativ och analys

### KONSEKVENSBEDÖMNING

I värderosen nedan visas hur de tre framtidsbilderna uppfyller huvud- och delmålen. Då målen som är inskrivna i rosen är nedbrutna till delmålsnivå blir det tydligt vad de olika framtidsbilderna kan leva upp till och inte. Skalan är femgradig och går från låg till hög måluppfyllelse, från mitten och utåt. Resultatet utgjorde grund för förslaget till översiktsplan. Fördelarna från respektive bild togs tillvara och förslaget till översiktsplan är en kombination av de olika framtidsbilderna. Framtidsbilden kompakt har fördelarna med bra kollektivtrafikunderlag, serviceutbud och bra återanvändning av centralt belägen mark. Fördelarna i framtidsbilden kombi tas tillvara när det gäller lokaliseringmöjligheter för näringslivet. Framtidsbilden gles utnyttjas för dess fördelar med tätortsnära rekreationsområden.

Det slutgiltiga förslaget har också konsekvensbedömts och kommer dessutom att följas upp med miljökonsekvensbeskrivningar och detaljplaner.

## Leksands kommun

### Leksands Noret – Kollektivtrafikutredning

#### BAKGRUND

Kollektivtrafikfrågorna i Leksands tätort har behandlats i ett antal planer och utredningar. Trafiknätsanalysen 1999 redovisar två alternativa linjedragningar för de centrala delarna, den fördjupade översiktsplanen för Leksands Noret tar upp frågan om att bygga upp ett resecentrum vid järnvägsstationen, en plan- och trafikutredning för Lugnet föreslår en ny linjesträckning för skolskjuttrafiken. Företrädare för kollektivtrafiken har dessutom fört fram önskemål om en ny hållplats i centrum. Avsikten med kollektivtrafikutredningen var därför att skapa en helhetsbild av kollektivtrafiken i centrala Leksand och ge ett samlat förslag till lösning.

#### KORT OM DELEN ANALYS AV ALTERNATIV

Till grund för analysen av olika alternativ ligger en nulägesbeskrivning som dels beskriver viktiga målpunkter i centrum, dels omfattningen av nuvarande buss- och järnvägstrafik.

Först analyseras det nya hållplatsläget i centrum (Fiskgatan). Måtten för god tillgänglighet enligt Trast används för att beskriva hur väl det nya hållplatsläget täcker de centrala delarna. Dessutom behandlas skolbussarnas körsträckor, påverkan på miljön och fördelar med samlokalisering. Analysen resulterar i en rekommendation att etablera det nya hållplatsläget.

Därefter analyseras alternativa linjenät där det nya hållplatsläget ingår. Analysen innehåller olika delmoment.

#### Målsättningar

De nationella trafikpolitiska delmålen ligger till grund. I utredningen betonas de två första, ett tillgängligt transportsystem och hög transportkvalitet. De nya linjenäten ska därför vara enkla, ha gena linjesträckningar och ge god tillgänglighet.

Gångavstånd 400 meter respektive 260 meter från hållplats på Fiskgatan.

ILLUSTRATION: LEKSANDS KOMMUN



*Förutsättningar*

Villkor som utgår från önskemål från tidigare planering.

*Beskrivning av alternativ*

Två alternativ beskrivs med avseende på hur ett centralt hållplatsläge kan utformas, hur busstrafiken och övrig trafik påverkas. En grundlig beskrivning görs av hur linjenätet kommer att fungera för busstrafiken, såväl hållplatslägen och körsträckor som hur man tar sig fram i gatunätet.

*Konsekvenser*

Som omfattar fyra olika delar, för samhället i form av trafikeringskostnader, resenärens resstandard och säkerhet, hälsoaspekten som främst handlar om trafikarbete (emissioner), avgashalter och buller samt miljö, som i detta fall handlar om kulturmiljö eftersom Fiskgatan, det nya hållplatsläget, ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljön.

*Sammanfattning*

Konsekvensbeskrivningen avslutas med två sammanställningar, ett som visar konsekvenser för de två alternativa linjesträckningarna och ett för det nya hållplatsläget. Sammanställningen görs i tabellform och såg ut som följer för de två alternativa linjesträckningarna.

Sammanställning av konsekvensbeskrivningen

Intresse	Alternativ A	Alternativ B
Samhälle/trafikeringskostnad	-	- Årlig merkostnad på ca 70 000 kr
Resenärer, skolelever	- Anpassningen av tidtabeller kan medföra väntetider	+ Bättre upplevd säkerhet
Resenärer övriga	+ Resenärer söderifrån som skall förbi Leksand får kortare resväg	- Resenärer söderifrån som skall till Leksand får en central avstigningshållplats vid kommunhuset.
Hälsa	-	- Något ökade körsträckor medför något större utsläpp
Miljö	- Hållplatsen på Fiskgatan kan medföra intrång i kulturmiljön	-

# Val av alternativ

Den genomsökning som gjorts inför exempelboken visar att beslutet om alternativ normalt föregås av en förankringsprocess som både innehåller den mer traditionella remissbehandlingen och en bredare samrådsprocess såväl internt som externt.

I arbetet med Transportstrategin för Växjö togs strategins tre delar Visioner och mål, Handlingsplan och Underlag till handlingsplan med åtgärdsförslag fram genom ett tiotal möten med politiker, tjänstemän från kommunen, Länstrafiken, Vägverket samt representanter för allmänheten. Man tillämpade inte någon särskild ”teoretisk” metod i sina val. Diskussionen ledde fram till beslut som fattades i ”koncensus”. Underlaget till diskussionen bestod av ”konsekvensbeskrivningar” av olika slag.

Trafikstrategin för Malmö togs fram på liknande sätt. Olika framtida scenarier hade stor tyngd i arbetet. Redan år 2000 tog Institutet för Framtidsforskning i Köpenhamn

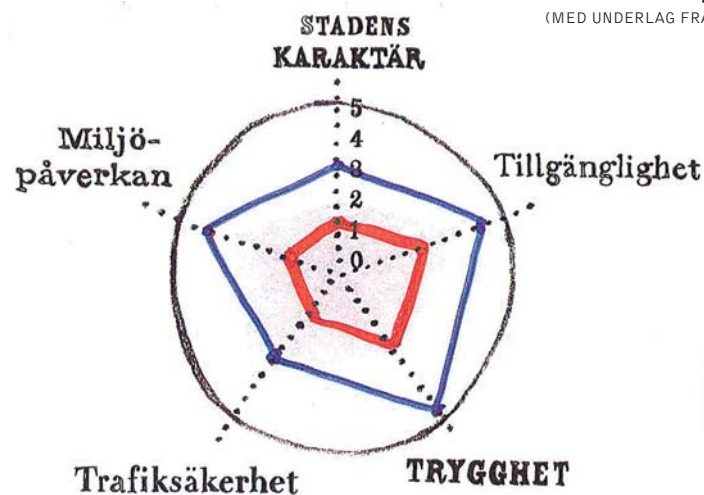
fram fyra olika scenarier inom ramen för Malmö stads ledarutvecklingsprogram. Dessa scenarier låg sedan till grund för arbetet i trafikstrategin. Syftet var att tydliggöra de trafikmässiga konsekvenserna av strategiska val för Malmös utveckling och hur trafiksystemet kan stödja Malmös utveckling. Genom en bred dialog mellan en lång rad offentliga och privata aktörer har scenarierna fördjupats vad avser bebyggelse- och trafikutveckling. Deltagarna har kommit från olika kommunala förvaltningar, kommunala bolag, grannkommuner, regionala myndigheter, trafikverk, universitet och danska myndigheter. Diskussionsunderlaget sammanfattades i två rapporter som sedan blev föremål för remissbehandling i mer ”traditionell” ordning.

Arbetet med trafikstrategin i Helsingborg följer en liknande mall. Man försöker arbeta på bred front. Val av alternativ föregås av diskussioner och samråd i princip enligt traditionell modell.

I TRAST förs värderosen fram som ett sätt att sammanföra olika typer av aspekter – mjuka och hårda – till en gemensam bedömning. Värderosen har som tankemodell tillämpats i några olika sammanhang, exempelvis vid utvärdering av olika stadstyper. Den tillämpningen redovisas kortfattat i delen Underlag. Nedan redovisas ett exempel på hur värderosen kan tillämpas vid utvärderingen av en gatas utformning.



Eskilstuna har tillämpat en värderos för att beskriva effekterna av biltrafik på gatan. ILLUSTRATION: ESKILSTUNA KOMMUN (MED UNDERLAG FRÅN TRAST UTGÅVA 1)



NULÄGE ———  
BILTRAFIK PÅ GATAN ———

## Eskilstuna

### Nyforsgatan

#### BAKGRUND

Värderosen tillämpades i samband med utarbetandet av "Program för stadsdelen Nyfors". En fråga som engagerade de flesta och där åsikterna spretade åt alla håll fanns i projektet: Skulle Nyforsgatan behållas genom 60-talsområdet bilfri och utan nivåskillnader eller släppa in bilarna i blandtrafik med cyklister och bygga separerade gångbanor? Värderosen arbetades fram av och med politikerna i nämnden vid ett extra möte. Nämndledamöterna vägde för och emot och diskuterade och argumenterade. En aspekt i taget skapade delade meningar men helheten samlades i värderosen. Det bästa av allt var att alla var eniga om resultatet efteråt.

Nyforsgatan är enligt gällande detaljplan parkmark och i huvudsak upplåten för gång och cykeltrafik. Bebyggelsen längs gatan som tillkom vid planändringen på 60-talet, förutsätter att all angöring med bil skall ske från omkringliggande gator och via parkeringsdäcken i källarna. Med gångentréer mot Nyforsgatan har det varit svårt att hålla gatan bilfri. Såväl boende som servicebilar har tagit sig frihet att köra och parkera olagligt på "gågatan". Med förbättrad information och övervakning har situationen förbättrats. Från matvarubutiken hävdas behov av kundparkering intill butiksentrén på Nyforsgatan. Tillgängligheten anges vara otillräcklig med kundparkering vid Västra Åsgatan och i kundgaraget under butiken. Frågan har därför ställts om gatan borde öppnas för biltrafik.

Nyforsgatan har en central roll för stadsdelens identitet. Det handlar då både om gatans särskilda karaktär där träden spelar en stor roll och om den roll som pulsåder och potentiell träffpunkt i stadsdelen som gatan har genom att den är det enda interna kommunikationsstråket i Nyfors. Här finns också de flesta av stadsdelens målpunkter (främst mellan Sommarrogatan och Drakensköldsgatan). Särskilt runt korsningen med Norra Brogatan är det liv och rörelse. Här finns

ICA, Underhund, sittgrupper, några små lekplatser, öppna förskolan osv. Gatans kvaliteter hänger i hög grad samman med målpunkterna och frånvaron av biltrafik. I gatubilden finns också intressanta blickfång som t ex de stora träden och fasadmålningen i kv Floretten, tornet från det rivna huset och inte minst de luftiga brokonstruktionerna tvärs över gaturummet, som på ett tilltalande sätt begränsar den tidigare kilometerlånga siktlinjen i gaturummet. I östra änden av gatan utgör Båtsmansberget en intressant fond och i den västra Tunavallen med sina stora träd. I korsningen med Norra Brogatan är fonden mot söder och Nyforsparken särskilt tilltalande.

#### NYFORSGATAN BILGATA ELLER PARKGATA?

En jämförelse mellan dagens situation, med Nyforsgatan i princip bilfri och med hur situationen blir om biltrafik tillåts på Nyforsgatan redovisas nedan.

Konsekvenser av biltrafik på Nyforsgatan:

##### Fördelar:

- Tillgängligheten med bil till entréerna blir bättre för boende och verksamma.
- Kunder till butiker längs gatan kan angöra nära butiksentrén.
- Förutsättning skapas för fler butiksetableringar längs gatan då tillgängligheten förbättras för kunder.
- Tryggheten kan öka med fler som rör sig i området.
- Kommunen behöver inte behandla dispansansökningar om trafikeringsstillstånd.

Exempel på hur passager under Nyforsgatans broar kan ljusas upp och omformas så att de blir "höjdpunkter" i gaturummet.

ILLUSTRATION: ESKILSTUNA KOMMUN.



## 56

Val av alternativ

### *Nackdelar:*

- Trafiksäkerheten i området försämras.
- Genomfartstrafik kommer att förekomma på Nyforsgatan.
- Tillgängligheten för gående och cyklande försämras i konkurrens med biltrafik.
- Buller och avgaser från trafiken belastar miljön.
- Tryggheten försämras med främmande trafik i området.
- Söktrafik till nytillkomna parkeringsplatser skapas.
- Tryggheten för äldre och friheten för barn att röra sig fritt mellan privata gårdar och allmän "gata" försämras.
- Nytt bilfritt cykelstråk genom området bör återskapas förslagsvis utmed Bergsgatans norra sidan.

### FÖRSLAG BETRÄFFANDE NYFORSGATAN:

Nyforsgatans funktion som bilfri "parkgata" bör bibehållas. Ursprungstanken i planen "Nygammal vals", med öppna gårdar mot parkgatan, bedöms ha stort värde och är en grundbult i områdets identitet och särprägel. Exploateringen är hög och bristen på friytor kompenseras till stor del av gaturummet. Att gatan är bilfri spelar därför stor roll för de boendes trygghet. En rejäl upprustning av det offentliga rummet behövs.

### *Åtgärdsförslag:*

- Hela gatan byggs om med ett koncept som bygger på en växling mellan öppna rum och partier med träd,
- Hjärtpunkten i Nyfors, dvs i korsningen mellan Norra Brogatan och Nyforsgatan, ges torgprägel och förses med eget namn.
- Sittplatser kvar i publika lägen.
- Miljön under broarna öppnas och görs mer attraktiva.
- Broarna färgsätts.
- Omsorg i val av material i markbeläggningar, markutrustning och växtval.
- Där nivåer så medger skapas passager för gående längs husen över broarna.
- Ett särskilt gestaltningsprogram tas fram för hela området.

## Kalmar

### Arbete med Gaturumsbeskrivning

Utmed Erik Dahlbergs väg i Kalmar fanns ett "akut" behov av att finna en lösning för hur en korsning skulle kunna utformas.

Vid ett första öppet möte fann Kalmar kommun att gaturumsbeskrivningen från TRAST skulle kunna användas som verktyg i den fortsatta diskussionen. Gaturumsbeskrivningen kan dels vara en informationsbärare från den översiktliga planeringen, dels fungera som ett verktyg som kan användas för att få en gemensam syn på ett gaturum även utan förberedande planering. Ofta är det en förvaltning/kompetens som gör projekteringen och skickar ett förslag på remiss till övriga kompetenser. Många gånger utan att man har en tydlig och gemensam bild av vad man vill åstadkomma med den enskilda pusselbiten. Genom projektets arbetssätt fick man möjlighet att skapa en gemensam syn på nuläget, vilka brister som finns och hur önskemålen/anspråken ser ut. Gaturumsbeskrivningen fungerade alltså som en metod för val av alternativ.

# Åtgärdsplanering

## Malmö

### Trafikstrategi för Malmö

#### BAKGRUND

Trafikstrategin i Malmö har tagits fram i en process som byggt på en bred dialog mellan en rad offentliga och privata aktörer. Många olika åtgärder inom trafiksystemet har pekats ut som strategiska för Malmö. Åtgärderna har i förslaget till trafikstrategi sorterats under tre huvudmål:

#### A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna

Detta huvudmål fokuserar dels på Malmöbornas resor inom staden och dels på trafiksystemets fysiska utformning och påverkan på staden. Det vill säga trafikåtgärder som medverkar till ökad social balans, en attraktiv stadsmiljö och en miljömässigt hållbar utveckling.

#### B. En starkare region

Detta huvudmål fokuserar på resorna till och från Malmö och därmed hur Malmö samspelar med regionen. Det vill säga trafikåtgärder som medverkar till ett starkt regionalt centrum, fler arbetstillfällen och miljömässigt hållbar utveckling.

#### C. Effektivare transporter

Detta huvudmål fokuserar på att effektivisera utnyttjandet av trafiksystemet – för både människor och gods. Det vill säga trafikåtgärder som medverkar till en miljömässigt hållbar utveckling samt bättre villkor för näringslivet och minskat investeringsbehov.

I diskussionsunderlaget till trafikstrategins samrådsfas var de föreslagna åtgärderna under varje huvudmål uppdelade i ”robusta åtgärder” och ”vägvalsfrågor”. De robusta åtgärderna bedömdes stödja Malmös övergripande mål utan nämnvärda målkonflikter. Vägvalsfrågorna kunde innebära prioriteringar mellan målen, men samtidigt vara de frågor där trafiksystemet kunde medverka till att profilera Malmö.

Syftet med samrådsfasen var att söka stöd för de robusta

åtgärderna och inleda en diskussion om presenterade vägvalsfrågor. Generellt kunde man konstatera att de robusta åtgärderna fick stöd medan vägvalsfrågorna fick ett blandat mottagande. Uppdelningen har därmed fullgjort sitt syfte. Den antagna trafikstrategin innehåller därför en samlad strategi som syftar till att föra trafik- och stadsplaneringen i Malmö ett steg vidare.

I tabellerna nedan sammanfattas åtgärderna till ett handlingsprogram för de närmaste åren (trafikstrategin antogs april 2004). Under 2006 görs en första samlad uppföljning för redovisning till kommunstyrelsen.

#### A. Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna

Åtgärd	Skede	Ansvarig	Övriga
<b>1.</b> Skapa tryggare stadsmiljö Trafiksäkerhetsprogram Malmö - trygg och säker stad	Pågående Pågående	TN TN	UMAS, VV, Polisen SBN
<b>2.</b> Vidareutveckla Malmö som cykelstad Påskyndat genomförande av viktiga cykelstråk Nytt handlingsprogram för cykeltrafiken	Start 2004 Start 2005	TN TN	SBN SBN
<b>3.</b> Skapa effektivare lokal kollektivtrafik Arbetsprogram "Kollektivtrafik 2010" Införande av stomlinjenät: Planering Linjeomläggning Följ utvecklingen av innovativ trafik	Påbörjat Påbörjat Start 2005 Löpande	TN/Skånetr. TN/Skånetr. TN	SBN SBN SBN
<b>4.</b> Sprid citytunnelns effekter i Malmö Kontinentalbanependeln, förstudie Förbered nya stationer och nya anslutningar	Start 2004 ÖP	TN SBN/TN	SBN, Skånetraf., BV MN
<b>5.</b> Skapa smartare parkering Långsiktig parkeringsstrategi  Bättre samordning mellan parkeringsaktörer  Nytt p-ledsystem	Start 2004  Start 2004  Start 2005	SBN  SBN/TN  P-Malmö	TN, P-Malmö, Citysamverkan P-Malmö, fastighetsägare TN, SBN
<b>6.</b> Bibehåll tillgängligheten med lugnare tempo Program för "trafiken, gatan och stadsmiljön"	Start 2004	SBN/TN	



Målet är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och fungerande biltrafik. KÄLLA: MALMÖ STAD.



**B. En stark region**

Åtgärd	Skede	Ansvarig	Övriga
1. Knyt samman Skåne med hjälp av Citytunneln Nya spårförbindelser, utredningar	Pågående	TN/SBN	Grannkommuner, Skånetrafiken, Banverket  Skånetrafiken, grannkommuner
Öka stationernas tillgänglighet	Start 2004	TN/SBN	
2. Var aktiv i det regionala samarbetet Förtydligad strategi genom aktualisering av ÖP2000	Pågående	SBN	TN,SK
3. Vidareutveckla Öresundstågstrafiken Utvecklingsplan för Öresundstågstrafiken Analys av Öresundstaxorna	Start 2006 Start 2006	TN/Skånetr SK	SBN, SSSV TN,MN
4. Förtäta de stationsnära områdena Planberedskap för stationsnära exploatering	ÖP	SBN	TN,MN

**C. Effektivare transporter**

Åtgärd	Skede	Ansvarig	Övriga
1. Skapa möjligheter för nya resvanor Trafikmiljöprogram	Pågående	TN	MN,SBN,Skånetraf.
2. Gör transportsystemet intelligentare Plan för intelligent transportsystem	Pågående	TN	
3. Effektivisera distribution av varor Vidareutveckla samordnad varudistribution	Pågående	SN	Flertal partners
4. Förädla Malmö som godstransportnav Etableringsstrategi för verksamheter med intensiv godstrafik (ÖP) Etablera logistikcentrum i N Hamnen Verka för yttre godsbanor	2004 2004-2010 Löpande	SBN CM-Port TN,SBN	TN,Konsult TN/SBN
5. Styr trafiken tydligare för bättre miljö Utvidga miljözonen Följ utvecklingen av vävgiftssystem	Start 2005 Löpande	TN GK/SBK/MF	

Förkortningar:

SBN=Stadsbyggnadsnämnden, TN=Tekniska nämnden, MN=Miljönämnden, SK=Stadskontoret,  
SN=Servicenämnden, UMAS=Universitetssjukhuset, VV=Vägverket, SSSV=Samverkan Skåne Syd-  
väst, GK=Gatukontoret, SBK=Stadsbyggnadskontoret, MF=Miljöförvaltningen.

## Övertorneå

### Trafik i Övertorneå – en trafikstrategi

I Övertorneås trafikstrategi krävs ett flertal åtgärder för att kunna nå målen för trafiken och gatubyggandet i Övertorneå. Åtgärderna kan delas in i fyra kategorier; *gatubyggnadsåtgärder*, *trafikregleringsåtgärder*, *beteendeåtgärder* samt *skötsel och drift*. Vissa åtgärder återfinns i Fördjupad Översiktsplan – 92.

Avsnittet inleds dock med ett resonemang om gatans karaktär och vilka gatutyper som kan finnas i Övertorneå. Dessa gatutyper kommer då att vara utgångspunkten för planering, byggande och åtgärder inom Övertorneå kommun.

#### GATUTYPER

Alla olika krav som ställs på den offentliga miljön som våra gator och torg är kan inte alltid tillgodoses på en och samma gatutyp. Genom att ge gatorna olika typbeteckningar, kan man i planeringen och tillsammans med medborgare diskutera deras karaktär och uppgift och ta ställning till hur en eventuell fråga om förändring ska hanteras.

I trafikmiljön ska man lätt kunna tolka och förstå vilket beteende som förväntas, utformningen ska därför så långt som möjligt vara självförklarande. Man ska av vägens och gatans utformning förstå vad det är för gata man befinner sig på, man ska förstå hur man ska bete sig och man ska förstå vilka trafikantbeteenden man kan förvänta sig av andra. För att detta ska vara möjligt krävs att de olika gatutyperna är tillräckligt olika så man kan se skillnad mellan dem.

I tätorten Övertorneå föreslås gatutyperna *bostadsgata*, *centrumgata*, *industrigata*, *blandgata* och *trafikled*.

**Bostadsgata** är en gata som helt eller delvis har bostäder längs gatan. Utfartstrafiken består av enstaka bilar från tomter. På en bostadsgata där man tillåter högst 30 km/tim behöver inte fördes med gång- och cykelbana. Eftersom man kan korsa en sådan gata godtyckligt var som helst bör den inte heller fördes med övergångsställen. En bostadsgata

där man tillåter högst gångfart bör man inte heller bygga särskilda banor för olika trafikslag. På en bostadsgata där man tillåter 50 km/tim på sträcka och 30 km/tim vid övergångsställena bör det finnas gångbana, helst också cykelbana. Parkering sker på fastighetsmarken.

**Blandgata** är en gata som har många olika slags verksamheter längs gatan såsom ishall, idrottshall, dagis och kommersiell verksamhet. Det innebär att det finns frekventerade utfartspunkter för biltrafik. På en blandgata där man tillåter 50 km/tim på sträcka och 30 km/tim vid övergångsställena bör det finnas gångbana, helst också cykelbana. Parkering sker på fastighetsmarken och på därtill avsedda platser.

**Centrumgata** är en gata där centrumfunktioner som butik, restaurang, bank och apotek är ett påtagligt inslag i gatubilden. Det innebär att man parkerar, flanerar och korsar gatan utmed hela dess sträckning vilket ska vara avgörande för bilarnas hastighet. En centrumgata bör ha gångbanor med generösa mått. Den bör ha ett mer stadsmässigt intryck än bostadsgator, utförandet kan vara mer påkostat än för bostadsgator. Parkering sker på därtill avsedda platser.

**Industrigata** är en gata där industriverksamhet är ett påtagligt inslag i gatubilden. Här finns utfarter avsedda för lite tyngre fordon. Det kan också vara många rörelser på tvärs över gatan, både av fotgängare och av tyngre fordon.

**Trafikled** är en gata eller väg där biltrafiken prioriterats och där man eftersträvar att separera gående och cyklande från biltrafiken, både tvärs i form av planskildhet och längs i form av friliggande gång- och cykelväg. En trafikled bör inte ha kantstenar. Korsande gående och cyklande bör göra detta planskilt, parallellgående gång- och cykeltrafik bör ha en särskild bana på ett trafiksäkert sätt skilt från själva trafikleden.



Avsnittet om Åtgärder i Övertorneås trafikstrategi inleds med ett resonemang om gatans karaktär och vilka gatutyper som kan finnas i Övertorneå. Dessa gatutyper kommer då att vara utgångspunkten för planering, byggande och åtgärder inom Övertorneå kommun.

FOTO: ELISABET ÅSTRÖM.

#### GATUBYGGNADSÅTGÄRDER

- Ombyggnad av Finlandsvägen. Exempel på åtgärder är en planskild korsning för gång- och cykeltrafiken samt vissa åtgärder som gör att man underlättar för näringslivets transporter och att Matarengivägen inte längre belastas med tung genomfartstrafik
- Hemvägens anslutning till Matarengivägen. Hemvägen bör ansluta till Matarengivägen genom en förlängning av Hemvägen i östnordöstlig riktning för att på så sätt få en centrumgata. Centrumfunktionerna på de båda gatorna får då ett mycket bättre samband.
- Upprustning av området kring Hemvägen. Området med ICA, OK och systembolag upprustas miljömässigt genom trädplantering. Träd bör också planteras mellan Finlandsvägen och Hemvägen för att dölja den fula baksidan. Hela området behöver få en mer centrumaktig karaktär och ett mer flanerervänlig utformning.
- Avstängning av infart från Finlandsvägen till systembolaget. Infarten från Finlandsvägen kan stängas av för att skapa en centrumgata utmed Hemvägen vilken då kan få en lugnare trafik.
- Gång- och cykelförbindelser. Sammanhängande gång- och cykelstråk bör byggas. Det att man bygger en upphöjd gång- och cykelbana tvärs vissa gatumynningar. De upphöjda gång- och cykelbanorna fungerar också trafiklugnande på biltrafiken.
- Åtgärder längs riksväg 99. De tre anslutningarna till riksvägen bör få en mer tilltalande framtoning och korsningen Tingshusvägen/Riksväg 99 bör få en trafiksäkrare utformning. Andra exempel på åtgärder är en förbättrad tunnel, den bör bli ljusare, bredare och den bör få flackare slänter.
- Ombyggnad av Matarengivägen. Matarengivägen bör förändras så att den inte längre är en infart/genomfart. Av stadsmiljöskäl och för att göra Matarengivägen vackrare och trivsammare föreslås gatan få en ganska smal körbana som då möjliggör att man får plats

till trädplantering, en någorlunda bred gångbana på båda sidor och en cykelbana på ena sidan. Av främst säkerhetsskäl och trygghetsskäl föreslås att gatan hastighetsbegränsas till 30 km/h. Gatan föreslås skyltas som torggata, vilket bland annat innebär att bilarna i denna centrala del ska köra saktare än 30 km/t. Gatans utformning bör stödja denna låga hastighet. Gatan bör förses med sittplatser, vacker belysning och bör utformas så att kyrkan och biografen lyfts fram. Förgårdsmarken till entréer bör utformas så att de inbjuder till spontana möten.

#### Kollektivtrafik – hastighet och tillgänglighet

- Särskilt påstigningshallplatserna i tätorten bör få en högre standard än idag. Det är väsentligt framförallt för barn, äldre och funktionshindrade.

#### Övrigt

- I vissa delar behöver belysningen ses över och åtgärdas. Rekreativområdet utmed stranden behöver utvecklas. Likaså behöver grönstrukturen identifieras och utvecklas.

#### BETEENDEPÅVERKANSÅTGÄRDER

- På flera håll i Sverige har så kallade mobilitetskontor inrättats som arbetar med trafikinformation och kampanjer för att motivera bilister att välja långsiktigt hållbara färdsätt för sina resor. Dessa aktiviteter kan för Övertorneås del med fördel inrymmas i befintlig organisation och ske i samverkan med näringsliv och frivilligorganisationer.

#### TRAFIKREGLERINGSÅTGÄRDER

För att säkra hastigheten i Övertorneå kommun bör kommunen fatta ett trafikregleringsbeslut om högsta hastighet 30 km/tim samt att berörda gator eller områden 30-skylltas. Del(ar) av Matarengivägen föreslås vara torggata.





En av de definierade åtgärderna är att ta fram ett program för utemiljön (sittplatser, belysning, papperskorgar, skyltar).

FOTO: ELISABET ÅSTRÖM.

#### DRIFTSÅTGÄRDER

För att uppnå målet att trottoarer ska vara tillgängliga även vintertid bör driften och prioriteringar vid snöröjning ses över. Vegetation som onödigtvis skymmer utblicken mot älven föreslås tas bort.

*Mål: Tillgänglighet*

Åtgärder:

- Genomföra mätningar på hur stor andel barn som idag går eller cyklar till skolan
- Se över gång och cykelnätet och utveckla det på identifierade platser
- Se över busshållplatsernas placering och standard och öka standarden på de hållplatser där det behövs (tex vid badet, vid Ica/hotellet och vid Konsum)
- Se över snöröjning och halkbekämpning på vintern

*Mål: Trafiksäkerhet*

Åtgärder:

- Införa gatutyperna vilket i sin tur leder till att hastigheten i Övertorneå tätort sänks till 30 km/tim. Utreda hur hastigheten ska efterlevas.
- Utred hur stor andel tung trafik som idag går igenom byarna i kommunen samt på Matarengivägen.
- Bygg om Matarengivägen
- Bygg om korsningen Finlandsvägen – Matarengivägen
- Bygg om korsningen Finlandsvägen – väg 99
- Arbeta med beteendepåverkan när det gäller parkering
- Fatta trafikrelgeringsbeslut om hastighet

*Mål: Miljöpåverkan*

Åtgärder

- Öka kollektivtrafikens attraktivitet i samarbete med bussbolagen.
- Arbeta tillsammans i samråd och i samarbete med olika nationella kampanjer ska beteenden påverkas i riktning mot hållbara resor.

*Mål: Karaktär*

Åtgärder:

- Bygg samman Hemvägen och Matarengivägen
- Skapa en centrumkaraktär även utmed Hemvägen, samt rusta upp baksidan mot Finlandsvägen
- Se över möjligheterna att skapa centrummiljöer för året runt bruk genom förändrad drift.
- Ta fram ett program för utemiljön (sittplatser, belysning, papperskorgar, skyltar)
- Stäng av infarten från Finlandsvägen till Hemvägen vid Systembolaget