



2015-04-28

# Trafikstrategi

## för Alvesta kommun

*Antaget av Kommunfullmäktige 2015-03-24 § 19*



# INNEHÅLL

<b>Vision och strategi .....</b>	<b>3</b>
<b>BILAGOR</b>	
<b>Bakgrund.....</b>	<b>6</b>
<b>Förslag på fortsatt arbete.....</b>	<b>11</b>
<b>Ordförklaring .....</b>	<b>12</b>
<b>Referenslitteratur .....</b>	<b>13</b>

## **Beställare**

Kommunfullmäktige

## **Processledare**

Ulf Arvidsson (förvaltningschef)

## **Arbetsgrupp**

Bo Blomkvist (projektör), Kerstin Björknert  
(trafiktekniker), Marita Lorentzon (miljösamordnare),  
Johan Gustavsson (planarkitekt)

## **Styrgrupp**

Nämnden för samhällsplanerings arbetsutskott

## **Målgrupp**

Trafikstrategin är vägledande för politiker och tjänstemän inom kommunen och andra externa intressenter vad gäller övergripande trafikfrågor och avvägningar

# Vision och strategi

## Vision

### *Trafiksystemet och resandet i Alvesta kommun ska vara miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart*

Ett miljömässigt hållbart trafiksystem är yteffektivt, genererar små utsläppsmängder och förbrukar lite resurser. Det främjar andra transportmedel än bil och utnyttjar befintlig infrastruktur så långt det är möjligt.

Ett socialt hållbart trafiksystem är säkert och tillgängligt för alla, främjar en god hälsa och bidrar till attraktiva livsmiljöer i såväl tätort som på landsbygden.

Ett ekonomiskt hållbart trafiksystem är effektivt och långsiktigt. Det utnyttjar befintlig infrastruktur på ett bra sätt och gör samhällets funktioner tillgängliga.

## Strategi

*Strategin definierar det som behöver göras för att på sikt uppnå visionen.*

- Verka för Alvesta som regionknutpunkt
- Öka andelen hållbara resor
- Minska utsläpps- och bullernivåerna
- Prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik där förutsättningar finns
- Minska antalet skadade och dödade i trafiken
- Lokalisera och utforma nya områden så att hållbara transportmedel ges goda förutsättningar
- Tillämpa fyrstegsprincipen i samhällsbyggnadsprocessen (se ordförklaring)

# Riktlinjer



## Gångtrafik

Alla resor påbörjas och avslutas till fots. Vi promenerar för att nå andra transportsätt, våra målpunkter, för motion, rekreation och för socialt umgänge. Att promenera är ett flexibelt färdssätt som är bra både för vår egen hälsa och för miljön. Gångvänliga miljöer gör våra stadsmiljöer levande, tryggare och mer attraktiva.

- Gångtrafik ska ses som ett eget trafikslag med sina egna behov och förutsättningar
- Gångstråken ska vara sammanhängande utan omvägar
- Gångstråken ska upplevas som trygga och ha attraktiv utformning
- Gångstråken ska vara trafiksäkra, bekväma och tillgängliga för alla
- Fotgängare ska separeras från cyklister i högtrafikerade stråk och punkter



## Cykeltrafik

Cykeln som transportmedel är en viktig del i ett hållbart trafiksystem. Det är ett billigt, miljövänligt och hälsofrämjande transportmedel som också är relativt snabbt på kortare sträckor.

- Kommunens cykelvägnät ska vara...
  - ... kort och sammanhängande
  - ... trafiksäkert och tryggt
  - ... estetiskt tilltalande
- Huvudcykelstråk i tätorterna ska ha hög prioritet gentemot andra trafikslag
- Det ska finnas möjlighet att cykla mellan större tätorter
- Cykelparkeringar och annan service ska finnas i anslutning till viktiga målpunkter
- Cykelvägnätets drift och underhåll ska ha hög prioritet



## Kollektivtrafik

I strävan efter ett hållbart trafiksystem spelar kollektivtrafiken en viktig roll. En buss eller ett tåg rymmer många personer som om de satt i varsin bil skulle kräva en betydligt större yta på gator och parkeringar. Att resa kollektivt ger också möjligheten att under restiden koncentrera sig på annat än vägen man kör på, exempelvis arbeta eller bara koppla av.

- Kollektivtrafiken ska ges god framkomlighet och hög prioritet gentemot biltrafiken
- Kollektivtrafikens stationer och knutpunkter ska stärkas och ha god utformning och tillgänglighet
- Kommunen ska verka för varierade kollektivtrafiklösningar som kompletterar varandra



### *Biltrafik*

Bilens tydligaste fördelar är hastigheten, bekvämligheten och flexibiliteten. Samtidigt finns nackdelarna i form av utsläpp, trängsel, buller och barriäreffekter. Bilen är viktig för att landsbygden ska kunna leva men för att uppnå ett hållbart trafiksystem är det tydligt att det totala bilresandet måste minska.

- Vägnätet på landsbygden ska hålla hög standard
- Genomfartstrafiken i tätorternas centrum ska minskas
- Goda förutsättningar ska finnas för miljöanpassade fordon och alternativa drivmedel
- Kommunen ska främja samåkning, bilpooler, infarts- och pendlarparkeringar.
- Kommunen ska verka för att så mycket som möjligt av godstransporter sker på ett miljömässigt och ekonomiskt bra sätt.



### *Parkering*

Placering och utformning av parkeringsplatser är viktigt för att tillgängliggöra olika samhällsfunktioner och målpunkter. Extra viktigt är det för dem som har svårt att använda andra färdmedel eller promenera längre sträckor. Samtidigt tar parkeringsplatser stora ytor i anspråk och enkelheten i att parkera bilen nära sin målpunkt kan också medföra att folk väljer bilen framför andra, mer hållbara färsätt.

- Parkeringsplatser i tätorternas centrum ska i första hand främja handel, service och kollektivtrafiknoder
- Boende och arbetsplatsparkering ska ske på kvartermark
- Parkeringsplatser för personer med parkeringstillstånd ska finnas i tätorternas centrum
- Pendlarparkeringar ska finnas i närheten av knutpunkter för kollektivtrafiken



### *Beteendepåverkan*

I strävan mot ett mer hållbart trafiksystem och resande spelar inte bara infrastrukturen och våra fordon en stor roll. Det handlar även hur vi väljer att använda dessa, vilket i sin tur grundar sig i vår attityd och vårt beteende. Målet med beteendepåverkande arbete är att folk genom ökad kunskap och medvetenhet ska välja mer hållbara transportsätt. Kommunens sätt att stimulera detta kan t.ex. vara genom olika informationsinsatser och kampanjer.

- Kommunen ska ta en aktiv roll i att informera om och stimulera användandet av hållbara transporter
- Fyrstegsprincipen ska tillämpas i samhällsbyggnadsprocessen

# Bakgrund

## Syfte

Trafikstrategin syftar till att ange styrande riktlinjer och trafiksystemets utveckling, samt till att förbättra samordningen av fysisk planering och trafikplanering.

Trafikstrategin ligger till grund för fortsatt arbete med målformuleringar genom planer och program.

## Avgränsning

Trafikstrategin innehåller inga geografiska eller lokaliseringssmässiga ställningstaganden. Den omfattar inte flygtrafik och inte heller digital infrastruktur såsom bredband och fiber.

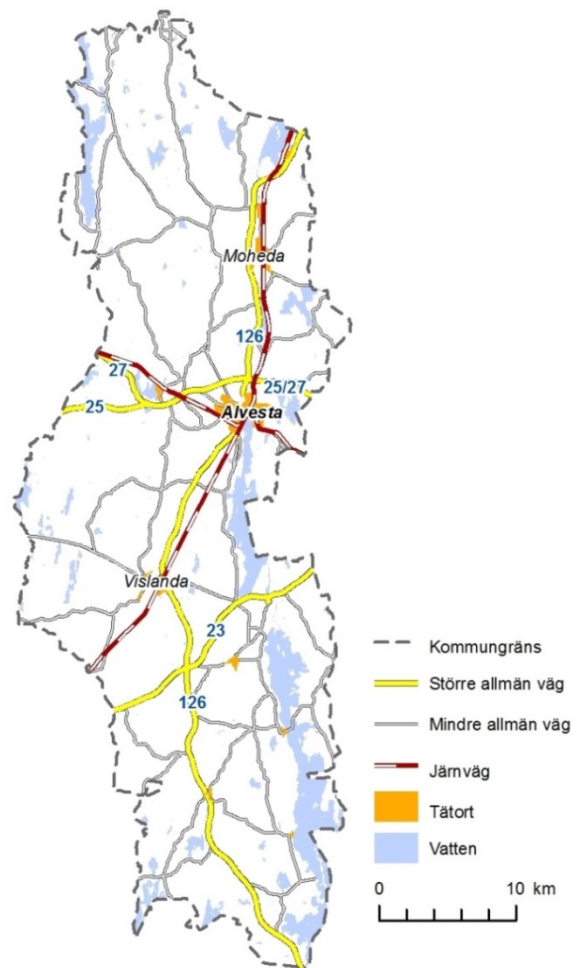
## Nuläge

### Infrastruktur

Alvesta kommun är belägen centralt i södra Sverige, mitt i Kronobergs län. Detta innebär bl.a. att kommunen har ett gynnsamt läge för pendling, i huvudsak till och från Växjö som är regionens tillväxtmotor, men även i andra riktningar.

De goda pendlingsförutsättningarna ges av de olika nationella väg- och järnvägsstråk som passerar kommunen. I Alvesta möts Södra Stambanan och Kust-till-kust-banan, två banor som ger kommunen goda tågförbindelser mot alla väderstreck.

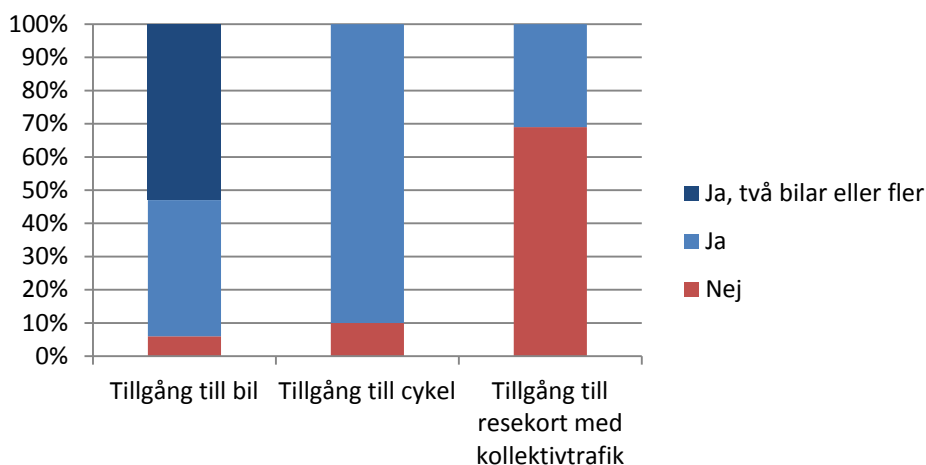
Kommunen genomkorsas också av riksvägarna 23, 25 och 27 som alla är viktiga nationella vägar med stor andel genomfartstrafik mot Skåne, Växjö, Kalmar, Göteborg och Halmstad. Därutöver går länsväg 126 genom kommunen i nord-sydlig riktning. Utöver de olika nationella stråken täcks kommunen av ett finmaskigt vägnät på landsbygden som förbinder ett antal mindre tätorter och landsbygdsområden med varandra och de större orterna.



## Resande

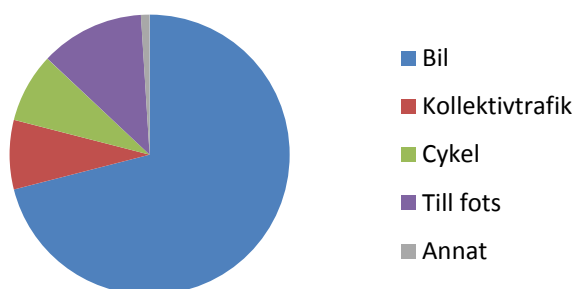
Alvesta kommun klassas i SKL:s<sup>1</sup> statistik som pendlarkommun vilket innebär att mer än 40 % av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan kommun. Antalet utpendlare från kommunen är knappt 3700 medan omkring 2300 personer pendlar in till kommunen. De särklassigt största pendlingsströmmarna går till och från Växjö kommun.

Under år 2012 genomfördes en omfattande resvaneundersökning (RVU) för Blekinge, Småland och Öland. Resultatet finns nedbrutet till kommunnivå vilket ger en bild av resvanorna Alvesta kommun. Det kan konstateras att en majoritet av kommunens invånare har tillgång till två bilar eller fler och att de allra flesta har tillgång till minst en cykel. Tillgången till olika sorters resekort för kollektivtrafik är däremot betydligt mindre.



### Tillgång till olika färdmedel (RVU)

Tillgången till bil avspeglar sig i val av färdmedel. Bilen är det klart dominerande färdmedlet i kommunen och står för drygt 70 % av resorna medan cykeln och kollektivtrafiken står för 8 % vardera.

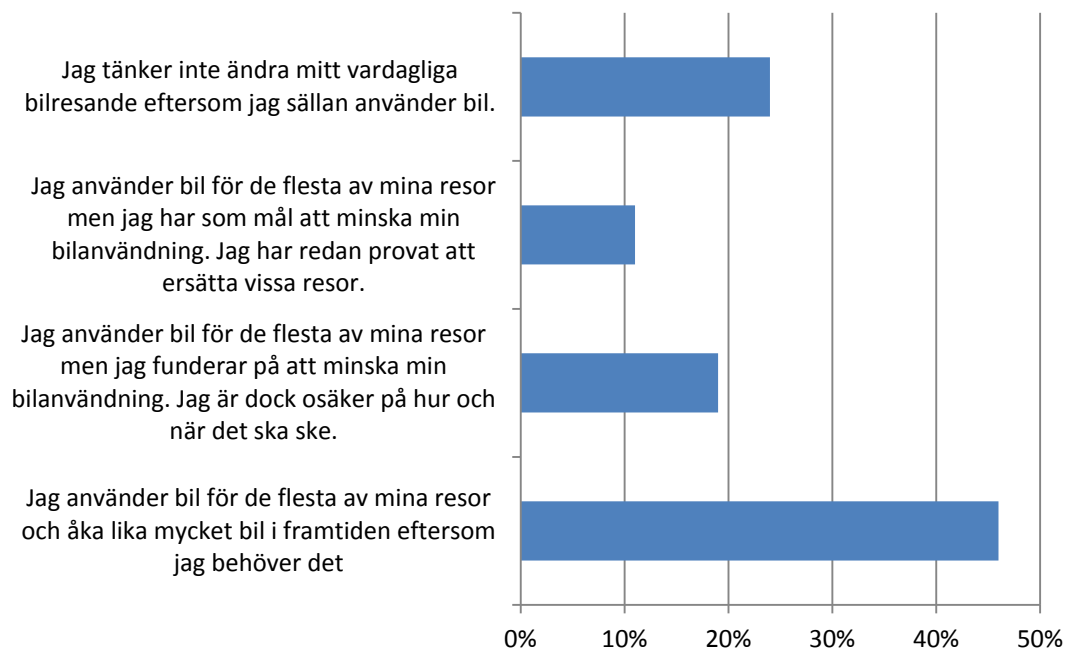


### Fördelning mellan valda färdmedel (RVU)

Resvaneundersökningen innehåller också information om folks attityder till bilresor och tankar kring att ändra sin bilanvändning. De allra flesta anser att de har ett behov av att använda bilen och därför

<sup>1</sup> Sveriges Kommuner och Landsting

inte har för avsikt att ändra sitt beteende. Utöver det finns också en betydande andel som sällan använder bil och även de som i olika utsträckning överväger att övergå mer till andra färdssätt.



#### *Attityd till ändrat bilresande (RVU)*

Sammanfattningsvis kan det konstateras att resmönstren i Alvesta kommun till stor del avspeglar kommunens förutsättningar. En hög andel boende utanför tätorterna gör att bilen har en stark ställning och att andra färdssätt har svårt att hävda sig i kommunen som helhet. Samtidigt gör kommunens läge och de omfattande pendlingsströmmarna att andelen kollektivtrafikresande är relativt hög i jämförelse med likartade kommuner.



# Trafikslagens förutsättningar



## *Gångtrafik*

Att promenera är ett miljövänligt och hälsosamt sätt att ta sig fram och fotgängare bidrar till levande stadsmiljöer. Samtidigt är gångtrafiken också ett känsligt färdssätt. Som fotgängare kan man uppleva sig som oskyddad och otrygg, större vägar och annat kan utgöra barriärer och man är utsatt för väder och vind och ibland halka. Dessutom möts fotgängare med olika funktionshinder ofta av hinder som begränsar tillgängligheten.

Traditionellt sett har gångtrafiken varit tätt sammankopplad med cykeltrafiken trots att de som transportmedel skiljer sig markant åt. Gångtrafikanter kan på vissa platser uppleva en otrygghet när de ska dela utrymme med cyklister och omvänt kan cyklister uppleva att fotgängare begränsar deras framkomlighet.



## *Cykeltrafik*

Alvesta kommuns landsbygdskaraktär med gles bebyggelse och långa avstånd i stora delar är till cykelns nackdel sett ur hela kommunens perspektiv. Inom och i anslutning till tätorterna däremot finns potential för ökad cykling i och med de korta avstånden mellan bostadsområden, arbetsplatser och målpunkter. Utmaningen ligger i att göra det mer attraktivt och bekvämt att cykla, att få folk att vilja ta cykeln. För att uppnå detta är standarden och utformningen av cykelvägnätet och dessa anläggningar avgörande, i kombination med medvetenheten om fördelen med att cykla.



## *Kollektivtrafik*

Alvesta kommuns storlek gör att den lokala kollektivtrafiken är begränsad men det finns ett antal regionala stråk där kollektivtrafikströmmarna är omfattande. Kommunens gynnsamma pendlingsläge ger goda förutsättningar för att ta sig till jobbet med tåg eller buss. Via ett flertal tåg- och busslinjer har kommunen ett gott regionalt kollektivtrafikutbud, främst till och från Växjö men även åt andra håll.

Alvesta station har under lång tid varit en viktig kollektivtrafikknutpunkt som de senaste åren har utvecklats till ett resecentrum. Samtidigt har även nya tågstopp tillkommit i Vislanda och Moheda. I anslutning till Moheda station genomförs under 2014 ett försök med anropsstyrd bussanslutning till tågstoppet.

Utöver knutpunkterna i tätorterna finns ett antal platser, (noder) utanför tätorterna där man kan byta färdmedel, ex.vis vid pendlarparkeringar.



## *Biltrafik*

I och med Alvestas karaktär av landsbygdskommun spelar bilen en viktig roll i många vardag. Många av kommunens invånare bor utanför tätorterna och deras närområden, på platser där alternativen till att använda bil ofta är få och avstånden till olika målpunkter är stora. Samtidigt används idag bilen även till många korta resor, resor som lika gärna skulle kunna ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Målsättningen är att bilen används för de resor där den faktiskt behövs och inte annars. Minskad biltrafik har många fördelar. Övriga trafikslag ges bättre förutsättningar, utsläppen minskar och trängseln blir mindre. Dessutom är det positivt för den resterande biltrafiken i och med att färre bilar ska dela på utrymmet i trafiksystemet och framkomligheten därmed blir bättre.

Parallellt med en minskad biltrafik går också utvecklingen framåt när det gäller bilarnas teknologi och mer miljövänliga drivmedel. Alvesta kommun har på vissa platser installerat laddstolpar för elbilar och under 2014 etableras en anläggning där biogasdrivna fordon har möjlighet att tanka.



## *Parkering*

Parkeringens roll i tätorterna måste vara att stödja de olika funktionerna i stadsmiljön, exempelvis handel, service och kollektivtrafiknoder. Ökad omsättning på parkeringsplatserna förbättrar tillgängligheten till dessa för dem som reser med bil medan långtidsparkerade bilar istället hämmar tillgängligheten. En balans mellan tillgänglighet och efterfrågan på parkeringsplatser bör råda.

Det finns olika styrmedel för att hantera parkeringssituationen i tätorterna. Det vanligaste är att det sker genom avgifter och tidsbegränsningar, men det går också att påverka genom detaljplanering och bygglov vid ny- och ombyggnad. Styrning av parkeringsmöjligheterna har i sin tur ofta påverkan på folks val av transportmedel.

Erfarenheter visar att det är denna grupp man har god möjlighet att nå fram till genom beteendepåverkande insatser.

# Behov av fortsatt arbete



## *Gångtrafik*

- Ta fram gångplan/stråkstudier med förslag på förbättringsåtgärder vad gäller tillgänglighet, trygghet, service



## *Cykeltrafik*

- Ta fram en cykelplan som visar...
  - ... hur cyklisternas möjligheter ska förbättras.
  - ... hur kommunen ska förmedla nyheter och information om cykling till invånarna.
  - ... hur kommunal service kopplad till cykling ska förbättras.
  - ... hur driften och underhållet av cykelvägnätet ska förbättras.
- Förändra planeringsprocess för cykelfrågor. Definiera ansvarsfördelning i processens olika skeden.



## *Kollektivtrafik*

- Gör en översyn av hållplatser och linjer i kommunen i samverkan med Länstrafiken.
- Ta en aktivare roll i arbete med trafikförsörjningsprogram m.m.
- Stärk tågstationernas tillgänglighet och utformning för bästa möjliga utnyttjande



## *Biltrafik*

- Ta fram ett trafiksäkerhetsprogram.
- Ta fram en policy för infrastruktur och anläggningar för bilar med alternativa drivmedel.



## *Parkering*

- Gör en översyn av parkeringarna i tätorterna och ta fram en parkeringspolicy.
- Utred behovet av en parkeringsnorm.



## *Beteendepåverkan*

- Ta fram en projektplan för beteendepåverkan.
- Samverka mer med andra aktörer inom området.

# Ordförklaring

Fyrstegsprincipen	<p>Trafikverkets modell för bedömning och analys av åtgärder i trafiksystemet:</p> <p>Steg 1) Åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt</p> <p>Steg 2) Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt trafiksystem</p> <p>Steg 3) Begränsade ombyggnadsåtgärder/förändringar</p> <p>Steg 4) Nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder/förändringar</p>
Parkeringsnorm	<p>Parkeringsnorm används exempelvis i samband med detaljplanering eller bygglov för att ange hur många parkeringsplatser som behövs per bostad, våningsyta eller dylikt.</p>
Kvartersmark	<p>I detaljplan delas marken upp i kvartersmark och allmän platsmark. Kvartersmark är den mark som är avsedd för ett specifikt ändamål, t.ex. bostäder, handel eller industri, medan allmän platsmark är till för ett gemensamt, exempelvis gatumark eller torg. Kvartersmark har i regel privat huvudman medan kommunen oftast är huvudman för allmän plats.</p>
Resvaneundersökning	<p>Undersökningen genomfördes 2012 genom att enkät och resedagbok skickades till ett urval på 62000 personer i Jönköpings, Kalmar, Kronobergs och Blekinge län. Syftet var att ge uppdaterad kännedom om medborgarnas resor i regionen, regionalt och interregionalt. Svarsfrekvensen var 47 %.</p>

# Referenslitteratur

Översiktsplan för Alvesta kommun. Aktualitetsförklarad av Kommunfullmäktige 2013-11-19

Energi- och klimatstrategi inkl. handlingsplan. Antagen av Kommunfullmäktige 2011-04-27

Alvesta kommuns miljöpolicy. Antagen av Kommunfullmäktige 2008-10-28

Landsbygdsprogram för Alvesta kommun. Antagen av Kommunfullmäktige 2012-03-28

Nationella, regionala och lokala miljömål

Länstransportplan för Kronobergs län 2014-2025. Fastställd av regionfullmäktige 2013-12-13

Trafikförsörjningsprogram för södra Småland. Fastställd av regionfullmäktige 2012-10-12

RVU, Resvaneundersökning i sydöstra Sverige, utgiven 2012-12-11 av Trafikverket

TRAST, Trafik för en attraktiv stad. Utgiven av Trafikverket