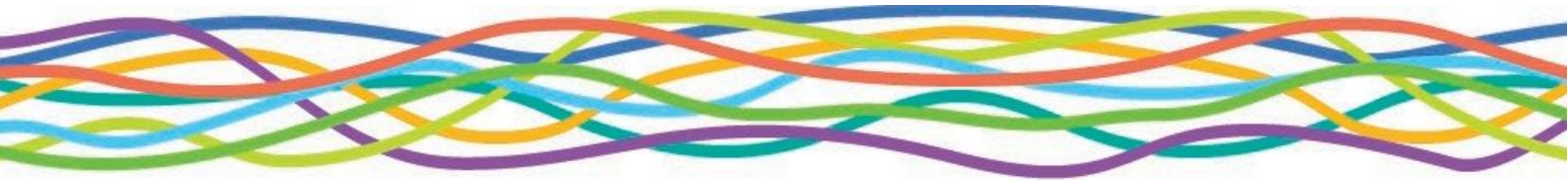




vännäs



Trafikstrategi



RAPPORT 1:1
2016-08-26

Sammanfattning

Denna trafikstrategi har arbetats fram under slutet av 2015 och våren 2016. Intressenter såväl inom som utanför den kommunala organisationen har på olika sätt deltagit i arbetet.

Trafikstrategins huvudsyfte är att peka ut riktningen för trafikens utveckling i det framtida Vännäs. Trafikstrategin ska bidra till att uppnå ett hållbart, säkert och effektivt trafiksystem. Vännäs kommuns vision, översiktsplan och trafikstrategi ger tillsammans verktyg för att skapa en samlad och långsiktig strategi. Det behövs för att klara de utmaningar inom trafikområdet som kommunen står inför ur ett hållbarhetsperspektiv.

Det finns ett antal samhällstrender som tros kunna påverka transportsystemet i framtiden. Dessa är en ökning av antalet resor och transporter, ökad global efterfrågan på energi och minskad tillgång på olja, klimathotet, hälsoproblem på grund av stillasittande samt en ökad digitalisering av samhället. Kommunen måste även förhålla sig till ett antal nationella och regionala mål. Även inom kommunen finns ett antal mål som trafikplaneringen ska förhålla sig till; kommunens vision, översiktsplan och centrumplan.

Det övergripande målet för trafikstrategin är att resor i Vännäs kommun i högre grad än idag ska vara hållbara. För att nå det övergripande målet har trafikstrategin fyra strategiområden:

Planering för en hållbar kommun behandlar hur kommunens övergripande planeringsarbete bör ta hänsyn till trafikfrågor samt hur motorfordonstrafiken kan bli mer hållbar.

Hållbara korta resor beskriver hur resor inom och mellan tätorterna kan göras på ett hållbart sätt.

Goda pendlingsmöjligheter behandlar möjligheten att pendla till tätorterna från övriga delar av kommunen, samt till Umeå, på ett hållbart sätt.

Ett trafiksystem för alla beskriver mål för förbättrad trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för alla kommunmedborgare till viktiga målpunkter.



Uppdragsgivare: Tore Forsberg, Vännäs kommun
Konsult/författare: Sweco Society i Luleå och Umeå

Sweco Society,
Västra Varvsgatan 11, 972 36 Luleå
0771 - 159 159

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Varför en trafikstrategi? | 5 |
| Bakgrund | 5 |
| Trafikstrategins roll i kommunal planering | 5 |
| Avgränsning | 6 |
| Målgrupp | 6 |
| Arbetsprocess | 6 |
| Nulägesbeskrivning | 7 |
| Kommunens karaktär | 7 |
| Befintlig infrastruktur | 7 |
| Målpunkter | 10 |
| Pendling | 11 |
| Trafiksäkerhet | 12 |
| Trygghet | 13 |
| Tillgänglighet | 13 |
| Miljöpåverkan | 13 |
| Hälsa | 13 |
| Styrkor, svagheter, möjligheter och hot | 14 |
| Trender för framtiden | 15 |
| Resor och transporter | 15 |
| Naturresurser | 15 |
| Klimat | 15 |
| Hälsa | 16 |
| Det digitala samhället | 16 |
| Mål att förhålla sig till | 17 |
| Nationella mål | 17 |
| Regionala mål | 18 |
| Kommunala mål och ställningstaganden | 18 |
| Strategier | 19 |
| Mål med trafikstrategin | 19 |
| Strategiområden | 19 |
| Planering för en hållbar kommun | 20 |
| Hållbara korta resor | 21 |
| Goda pendlingsmöjligheter | 22 |
| Ett trafiksystem för alla | 23 |
| Uppföljning | 24 |

Varför en trafikstrategi?

Bakgrund

Omvärlden förändras och nya förutsättningar skapas, där vi alla ska bidra med en god hållbar samhällsutveckling. En trafikstrategi är ett verktyg för att utveckla den kommunala trafikplaneringsprocessen i riktning mot ett hållbart trafiksystem och en attraktiv livsmiljö.

Trafikstrategin ska ses som ett ramverk för olika beslut som måste fattas kring trafiken i kommunen. Trafikstrategin analyserar de problem och möjligheter som finns i kommunens trafiksystem och väger trafikfrågor i förhållande till andra intressen i samhällsplaneringen.

Vännäs kommun är i startgroparna att revidera sin översiktsplan vilket innebär att även trafiksystemet behöver ses över. Trafiksystemet i Vännäs ska hantera ökad trafik, och rörlighet samtidigt som samhället ska gå i en hållbar riktning i enlighet med Ålborgsåtagandena som kommunen antagit. Trafikstrategin ska ge en samlad bild av hur trafiksystemet ska utvecklas och kommunen som helhet hanteras inom ramen för det kommande arbetet med att revidera översiktsplanen.

Trafiksystemet ska utvecklas så att kommunens övergripande mål ska kunna uppnås, det ska skapa förutsättningar för rörelse och inte begränsningar och barriärer. Vännäs placering i mitten av Umeåregionen gör att pendlingsmöjligheterna är stora och det är därför viktigt att det finns snabba, säkra och tillförlitliga kommunikationer till och från kommunen.

Trafikstrategins roll i kommunal planering

Trafikfrågor hanteras i ett flertal olika sammanhang i kommunen. För att säkerställa att kommunen i dessa sammanhang utgår från en gemensam bild för trafikens utveckling har en trafikstrategi för Vännäs kommun arbetats fram under slutet av 2015 och våren 2016.

Vännäs kommuns vision, översiktsplan och trafikstrategi ger tillsammans verktyg för att skapa en samlad och långsiktig strategi. Det behövs för att klara de utmaningar inom trafikområdet som kommunen står inför ur ett hållbarhetsperspektiv.

Arbetet med trafikstrategin har genomförts av en arbetsgrupp, som medverkat på de workshops som genomförts. Arbetsgruppen består av intressenter såväl inom som utanför den kommunala organisationen, såsom tjänstemän inom kommunen, intresseorganisationer, föreningar och andra aktörer inom transportsektorn. Kommunala politiker har fått löpande information om arbetet.

Ställningstagandena i denna trafikstrategi handlar om funktioner och principer snarare än detaljlösningar. Detta innebär att frågor om t.ex. specifik vägutformning, detaljerade trafiklösningar, skötsel- och driftsfrågor m.m. hanteras i andra dokument.

Syfte

Trafikstrategins huvudsyfte är att peka ut riktningen för trafikens utveckling i det framtida Vännäs. Trafikstrategin ska bidra till att uppnå ett hållbart, säkert och effektivt trafiksystem. En förvaltningsövergripande gemensam syn och ställningstagande om vart kommunen är på väg och hur man utformar trafiken i framtiden. Trafikstrategin är en del av översynen av planeringsförutsättningarna i Vännäs, bland annat översiktsplanen.

Avgränsning

Trafikstrategin berör trafiksystemet i kommunen på en generell nivå och omfattar hela Vännäs kommuns geografiska yta. För att skapa ett trafiksystem som inte motverkar en hållbar utveckling krävs det samverkan mellan kommunen och olika aktörer inom området trafik. Trafikstrategin ska således betraktas som både ett underlag för Vännäs kommuns egna åtaganden och ett sätt att lyfta frågorna i ett större sammanhang.

Målgrupp

Trafikstrategin är vägledande för politiker och tjänstemän inom kommunen men även andra externa intressenter vad gäller övergripande trafikfrågor och avvägningar inom Vännäs kommun.

Arbetsprocess

I arbetet med trafikstrategin har två workshops anordnats där kommunen representerats av tjänstemän och där även representanter från skola, polisen, regionala kollektivtrafik myndigheten, handlare, näringsliv, Region Västerbotten, bussbolag samt Trafikverket deltagit. Under dessa workshops har en gemensam syn på nuläget och målbild diskuterats, synpunkter på innehåll hämtats in, samtidigt som det övergripande arbetet har förankrats.

Även en medborgardialog hölls den 15 mars 2016 för att samla in synpunkter om trafiksystemet i kommunen från allmänheten.

I dialog med kommunen har det även beslutats att en handlingsplan ska tas fram till trafikstrategin, som visar vad kommunen konkret ska göra för att arbeta mot trafikstrategins mål.



Nulägesbeskrivning

Kommunens karaktär

I Vännäs kommun bor cirka 8 600 personer och befolkningmängden är ökande sedan mitten av 2000-talet.

Huvudort är Vännäs med sina 4 400 invånare. Avstånden inom Vännäs är korta, det är under tre kilometer från ena änden av orten till den andra. Detta ger goda förutsättningar för resor till fots eller med cykel. I de centrala delarna av Vännäs blir flerfamiljshus allt vanligare, i de yttre områdena är det främst småhusbebyggelse. Vännäs har ett gott utbud av attraktiva småhusområden med natur- och strövområden i den absoluta närheten och en närhet till centrum och handel med varierat serviceutbud.

I kommunen finns ytterligare en tätort, Vännäsby, belägen några kilometer öster om Vännäs. Vännäsby har 1 500 invånare och domineras av småhusbebyggelse. Omkring 2 700 personer bor på landsbygden i ett stort antal mindre byar.

Närmsta större stad är Umeå, belägen cirka 3 mil öster om Vännäs. Närheten till Umeå med bland annat dess arbetsmarknad ger en stor potential för Vännäs utveckling.

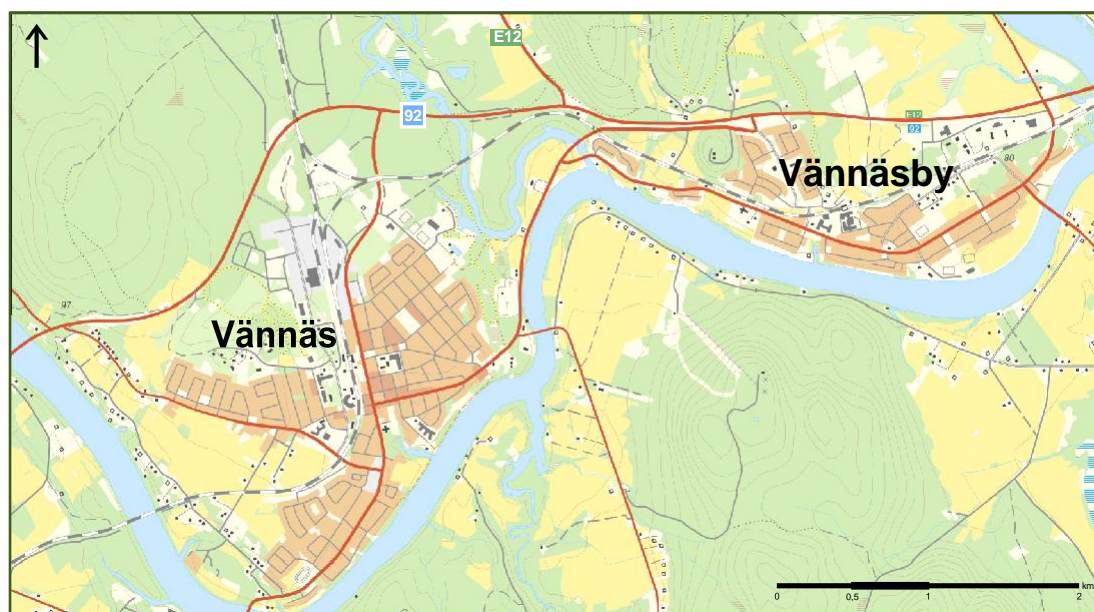
Historiskt har järnvägen haft betydande betydelse för kommunens utveckling. Med järnvägens tillkomst i slutet av 1800-talet kom också en stor befolkningsökning.

Befintlig infrastruktur

Infrastruktur innebär många olika saker. För transporter är infrastruktur till exempel vägar och järnvägar. De nationella vägarna E12 och väg 92, ett flertal regionala vägar samt järnvägen förbinder kommunen med övriga delar av landet.

Järnväg

Vännäs är en järnvägsknut som förbinder Stambanan med järnvägslinjen Vännäs-Umeå-Holmsund. Banan utgör riksintresse för kommunikationer. Järnvägen har bidragit till att Vännäs har goda pendlingsmöjligheter för både arbets- och skolpendling. I Vännäs finns växlings- och godsbangård med stora expansionsmöjligheter. Resecenter finns i Vännäs och Vännäsby. Både Vännäs och Vännäsby delas i två delar av järnvägen. Järnvägen utgör därför en barriär för fotgängare och cyklister.



Väg

Kommunen är väghållare för de flesta gator inom Vännäs och Vännäsby. På majoriteten av gatorna är skyltad hastighet 50 km/h. Några gator är skyltade 30 km/h. Trafikverket är väghållare för några större vägar inne i tätorterna.

Utanför tätorterna finns främst statliga och enskilda vägar. De största statliga vägarna är E12 och väg 92, båda utgör riksintresse för kommunikationer. E12 ingår dessutom i det övergripande nätet i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Mellan Vännäs och Vännäsby sammanfaller vägarna. På sträckan Vännäs–Umeå har vägen hög standard med mittseparering längs stora delar av stråket.

Det finns 110 km statsbidragsberättigade enskilda vägar i kommunen.

Parkering

Parkeringar finns inom tätorterna, bland annat i anslutning till affärer. Det är även tillåtet att parkera längs de flesta gatorna i tätorterna. I Vännäs finns idag några obebyggda tomter där bilar parkeras även fast ytorna ej är avsedda för parkering. När dessa tomter bebyggs i framtiden försvinner möjligheten att parkera där.

Idag finns problem med avställda bilar som står uppställda längs gatorna samt bilar som står långtidsparkerade längs gatorna. Detta försvårar snöröjning och gatuunderhåll. Det finns även problem med att utfarter blockeras och att bilar står mot färdriktningen. Även tunga fordon kör in och parkerar på gator där tung trafik är olämplig.

Pendlarparkeringar med motorvärmare finns vid Vännäs och Vännäsby resecentrum samt vid Circle K i Vännäsby. Dessa kan användas av resenärer som ska fortsätta med kollektivtrafik eller för samåkning.

Cykelparkering med väderskydd finns vid pendlarparkeringarna i Vännäs och Vännäsby. Övriga cykelparkeringar är få och ineffektiva. Vissa finns på ytor som vintertid används som snöupplag och kan därför endast användas under sommarhalvåret.

Vägvisning

Gatunamnsskyltar saknas på många platser i kommunen vilket gör det svårare för trafikanterna att hitta rätt. Vägvisning för gång- och cykelvägnätet saknas.

Gång- och cykelvägar

Inom tätorterna finns drygt 15 km kommunala och drygt 5 km statliga gång- och cykelvägar. Gång- och cykelväg finns även mellan Vännäs och Vännäsby.

Gång- och cykelväg saknas på bron över Vindelälven samt vid passager över väg E12 och väg 92 till bland annat ridanläggningen. Gång- och cykelväg saknas även längs norra delen av Östra Järnvägsgatan samt längs Fällforsvägen. Det finns önskemål om en planskild överfart vid järnvägsstationen till Lägerområdet. Denna skulle minska omvägen för vissa resor, jämfört med att använda dagens tunnel cirka 300 meter längre söderut. I Vännäsby saknas gång- och cykelväg längs delar av Umevägen.

Det finns inga uppgifter om antalet gående eller cyklister längs gång- och cykelvägnätet. Den största trafiken av oskyddade trafikanter bedöms vara i Vännäs och Vännäsby centrum.

Kollektivtrafik

Resor mellan Vännäs och Vännäsby kan göras både med buss och med tåg. Turtätheten är 1-2 turer per timme på vardagar. Restiden är kort, cirka 5 minuter med tåg och 10 minuter med buss.

Det är idag svårt att arbetspendla från byarna med kollektivtrafik. Busstrafik finns till många byar inom kommunen men linjerna har endast två dubbelturer per vardag. Tiderna är anpassade till skolpendling men inte för arbetspendling. Sista avgången hem går för tidigt för att det ska vara möjligt att arbetspendla. Bussarna anländer även för sent till Vännäs på morgonen för att det ska vara möjligt att hinna med buss/tåg till Umeå under kontorsarbetstider.

Även busstrafiken längs E12 mot Lycksele och Storuman stannar på hållplatser i flera byar. Tidtabellen är dock anpassad för långväga resenärer och inte för pendling från dessa byar.

I samband med satsningen på tågtrafik (se vidare nedan) drogs ett antal bussturer in. Detta betyder färre turer för boende i byar eftersom tågen inte stannar där.

Sedan 2011 finns pendeltåg som erbjuder snabba resor till Umeå. Tåget stannar vid Vännäs resecentrum, Vännäsby resecentrum, Umeå C och Umeå Ö. Restiden ligger på 18-27 minuter beroende på start- och slutpunkt. Kollektivtrafiken erbjuder här kortare restider än med bil. Från Umeå C och Umeå Ö är det promenadavstånd till de flesta större arbetsplatsområdena i Umeå.

Till Umeå finns även busstrafik, både längs E12 och på södra sidan älven. Bussarna går till Vasaplan i Umeå centrum där byte till Umeås lokalbussar kan ske. Vissa turer går även till Universitetssjukhuset, denna hållplats ligger även i anslutning till universitetet. Det upplevs en avsaknad av bra kollektivförbindelser på kvällar och helger.

Busstrafik finns även till Östersund, Åsele, Dorotea, Bjurholm, Hemavan och Tärnaby.

Övrig infrastruktur

Närmsta flygplats är Umeå Airport som finns belägen i Umeå. Ett flertal direktdestinationer nås från flygplatsen bland annat ett flertal turer inom Sverige samt turer till Spanien, Grekland, Cypern och Turkiet. Länstrafiken trafikerar flygplatsen.



Målpunkter

Resande är inget ändamål i sig. Resan skapas av människors behov av att nå till viktiga målpunkter. För att minska behovet av att resa och för att underlätta vardagslivet behöver målpunkter lokaliseras på ett tillfredsställande sätt. Exempelvis genom att handel, arbetsplatser och kommunal service lokaliseras nära kollektivtrafiknoder.

Arbetsplatser

De största arbetsplatserna i Vännäs ligger alla centralt i Vännäs, vilket ger möjlighet att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetsplatsen. Eftersom järnvägen utgör en barriär blir avståndet från resecentrum till de arbetsplatser som ligger på västra sidan av järnvägen något längre.

I Vännäsby ligger de största arbetsgivarna längs Företagsvägen, norr om järnvägen, där allt fler industriföretag väljer att etablera sig. Busshållplats finns i närheten. Fotgängare och cyklister längs Företagsvägen är hänvisade till körbanan.

Skolor och förskolor

I Vännäs finns tre skolor, Vegaskolan med årskurs f-6, högstadium Hammarskolan samt gymnasium Liljaskolan. Alla ligger centralt. Hammarskolan och Liljaskolan ligger väster om järnvägen vilket ger ett längre gångavstånd till resecentrum men det finns en busshållplats nära skolorna. Kring Hammarskolan finns gång- och cykelväg, för att ta sig till övriga skolor använder fotgängare och cyklister lokalator med skyltad hastighet 30 km/h.

I Vännäsby finns en skola med årskurs f-6. Både Vännäsby station och en busshållplats finns i nära anslutning till skolan. Gång och cykelvägväg till skolan finns från större delen av Vännäsby men saknas längs östra delen av Umevägen.

I Hällfors finns en friskola, även den årskurs f-6, en busshållplats finns i närheten av skolan. Gång och cykelväg till skolan saknas.

Fyra förskolor finns i Vännäs, fyra i Vännäsby, en i Hällfors, en i Pensjö och en i Tväråbäck.

Kultur och fritid

Bibliotek finns i anslutning till Vegaskolan i centrala Vännäs och Vännäsby skola i centrala Vännäsby.

I norra delen av Vännäs finns ett fritidsområde med fotbollsplaner, ishall, Vännäsbadet och elljusspår. Fotgängare och cyklister färdas längs villagator med skyltad hastighet 50 km/h för att ta sig dit. Närmsta busshållplats är resecentrum, cirka en kilometer bort.

Idrottsplats finns även i södra delen av Vännäsby. Fotgängare och cyklister använder sig av villagator skyltade 50 eller i undantagsfall 30 km/h för att ta sig hit. Busshållplats finns inom några hundra meter. Skolornas idrottshallar används av föreningslivet kvällstid.

Slalombacke finns på Middagsberget, cirka två kilometer utanför Vännäs. Hit finns varken gång- och cykelväg eller kollektivtrafikförbindelse.

Vännäs Ridcenter ligger på Norrmalm, cirka 2,5 kilometer nordväst om Vännäs. Cyklister är hänvisade till väg 611 med skyltad hastighet 70 km/h, för att ta sig till ridanläggningen. Kollektivtrafik saknas. Många hästtransporter går längs vägen och många rider även längs vägen. Liljaskolan kommer att starta en ridsportutbildning vid ridcentret.

Slöjdarnas hus ligger cirka 1,2 kilometer öster om Vännäsby. Trots det korta avståndet är det svårt att cykla dit eftersom cyklister är hänvisade till E12. Kollektivtrafikens linje 15 mot Umeå stannar cirka 300 meter från målpunkten. Det finns dock ingen gångväg mellan hållplatsen och Slöjdarnas hus utan bussresenärerna hänvisas till att gå på körbanan. Hållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad.

Handel och service

Handel och service finns främst inom Vännäs centrum. Här finns kommunhuset, bank, restauranger, konditori, detaljhandel, apotek och livsmedelsbutiker, de flesta inom 500 meters gångavstånd från resecentrum. En ny hälsocentral är placerad mittemellan Vännäs och Vännäsby. Busshållplatser finns i närheten.

Pendling

Genom pendling slås lokala arbetsmarknadsregioner samman. Det är restiden och inte sträckan, som är avgörande för hur långt individen är beredd att pendla. Vännäs centrala läge i Umeåregionen innebär bland annat att kommunen har ett gynnsamt läge för pendling, i huvudsak till och från Umeå men även i andra riktningar. De goda pendlingsförutsättningarna ges av de väg- och järnvägsstråk som passerar kommunen.

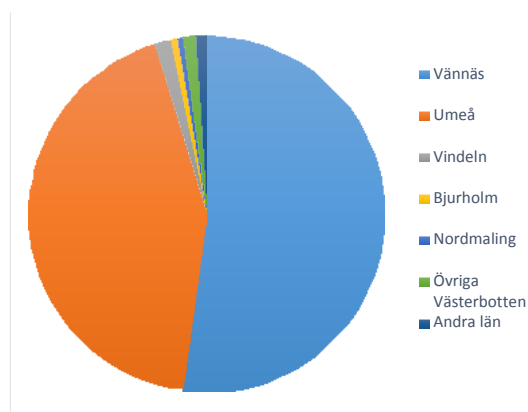
Arbetspendling

Vännäs har en hög andel arbetspendling till andra kommuner, främst till Umeå. 52,2 % av arbetskraften boende i Vännäs kommun arbetar inom kommunen medan 43,1 % eller 1 785 personer pendlar till Umeå (2013). Den kommun som näst flest pendlar till är Vindeln följt av Bjurholm och Nordmaling, antalet pendlare till dessa kommuner är dock betydligt mindre än till Umeå, se diagram. Andelen pendlare är högre bland män än bland kvinnor.

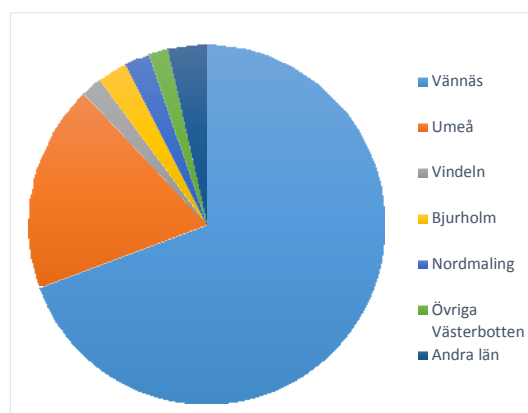
Bland de som arbetar inom Vännäs kommun är de flesta (69 %) även boende i kommunen. Även här finns dock en relativt stor andel pendlare mellan Umeå och Vännäs; 18,6 % eller 579 personer, se diagram. Hur många som pendlar inom kommunen är okänt.

Skolpendling

Inom kommunen pendlar 163 gymnasieelever och 391 grundskoleelever (läsåret 15/16). På samma sätt som arbetspendlingen pendlar många skolelever till Umeå, 166 gymnasieelever och 99 grundskoleelever. Två grundskoleelever pendlar till Bjurholm. 282 gymnasieelever och 80 elever på vuxenutbildningen dagspendlar från andra kommuner.



Boende i Vännäs fördelade på arbetsort (2013). Data från regionfakta.com, bearbetat av Sweco.



Förvärvsarbetande i Vännäs fördelade på bostadsort (2013). Data från regionfakta.com, bearbetat av Sweco.

Trafiksäkerhet

Varje år skadas många personer i trafiken. Den enskilt viktigaste faktorn för om en olycka sker och hur allvarliga följderna blir är trafikanternas hastighet. Det är svårt att helt förhindra trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan mildras genom att utformningen av vägar, gator och fordon blir säkrare.

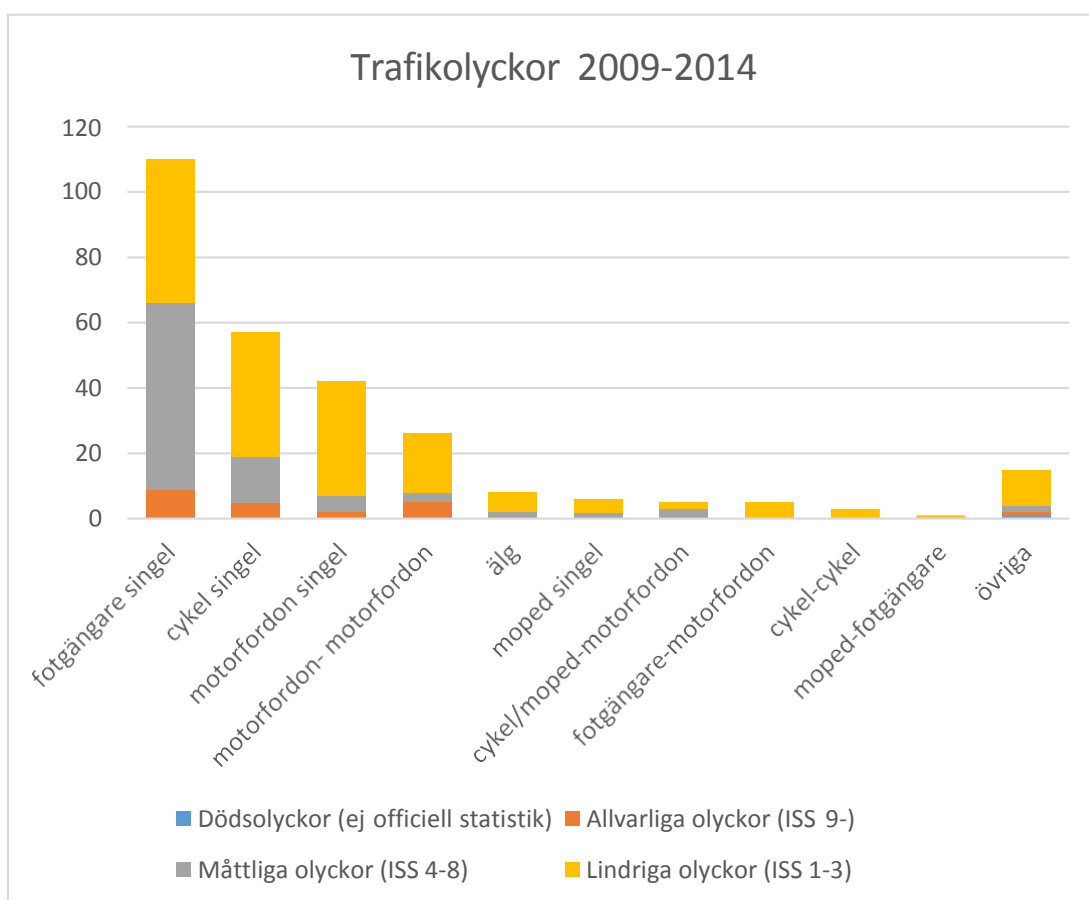
De trafikolyckor som sker i Sverige rapporteras in till STRADA, STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Under åren 2009-2014 har totalt 280 olyckor rapporterats till STRADA inom Vännäs kommun. Av dessa olyckor utgjordes 167 st av lindriga olyckor, 88 av måttliga, 22 av allvarliga och 1 dödsolycka.

Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor för alla trafikantkategorier förutom för lastbil där kollision med personbil är vanligare.

För de oskyddade trafikantkategorierna gående och cyklister utgör singelolyckorna en mycket stor andel, mer än 90%, vilket generellt brukar handla om halk- och snubbelolyckor av olika slag som ofta är kopplade till underlaget. För personbil utgör singelolyckorna ca 50 %.

Singelolyckor för fotgängare och cyklister leder sällan till dödsolyckor men kan liksom övriga olyckstyper leda till allvarliga olyckor med ett stort lidande för personen med lång sjukskrivning som följd.

Även bland allvarliga och måttliga olyckor är de flesta olyckorna singelolyckor för cykel och fotgängare. Antalet allvarliga och måttliga olyckor där motorfordon har varit involverade är betydligt färre.



Trygghet

Trygghet är en individuell upplevelse som kan skapas i och med god säkerhet. Trygghet är en förutsättning för en levande stad med attraktiva bostadsområden. Tilltalande, trygga miljöer med attraktiva mötesplatser för människor i olika åldrar och med olika intresseinriktningar skapar liv. Genom att gå eller cykla bidrar man till en attraktiv stadsmiljö med mer liv och förutsättningar skapas för social interaktion. En trygg stadsmiljö bidrar till ett mer jämlikt samhälle, där inga grupper av människor tvingas begränsa sitt livsutrymme till följd av otrygghet.

Otrygghet påverkar och begränsar människors användning av trafiksystemet. Oro för att på något sätt drabbas av olyckor kan påverka människors vanor och göra att de väljer att hålla sig borta från gator och allmänna kommunikationsmedel vilket minskar deras rörelsefrihet. Vännäs kommun genomför regelbundet trygghetsvandringar för att hitta miljöer i kommunen som kan förbättras gällande tryggheten.

Tillgänglighet

I de transportpolitiska målen står det att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

Tillgänglighet avser möjligheten att ta del av något eftersträvansvärt. Denna möjlighet ska ges till alla trafikanter. Exempelvis ska lokalisering av viktiga målpunkter ske så att så många som möjligt kan dra nytta av närheten.

I den fysiska miljön krävs även särskilda anpassningar för att möta behoven hos människor med funktionshinder. Fysisk tillgänglighet är en förutsättning för delaktighet. Vännäs kommun arbetar med jämställdhet och tillgänglighet. Men förbättringar bör ske, till exempel är i dagsläget endast två av de totalt 170 hållplatslägena i kommunen tillgänglighetsanpassade. Bra anpassning för exempelvis synskadade saknas helt.

Miljöpåverkan

Transportsystemet bidrar till påverkan på klimatet och miljön på olika sätt, exempelvis genom klimatförändringar, buller, försurning, övergödning och utsläpp av hälsoskadliga ämnen.

Vägtrafiken är en av de största utsläppskällorna till flera luftföroreningar. Halterna är särskilt höga i tätorter och under rusningstrafik. I Vännäs kommun är fordonstrafik och vedeldning i icke miljögodkända eldstäder den största källan till luftförorening.

Buller definieras som icke önskat ljud, buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i landet. Både järnvägstrafik och vägtrafik kan ge upphov till störningar i form av buller och vibrationer. Ingen övergripande bullerkartläggning har gjorts i Vännäs. Det finns dock bullerberäkningar som visar att det finns problem med buller längs både järnvägen och de statliga vägarna.

Hälsa

Hur vi väljer att resa påverkar även folkhälsan. Aktiva färdssätt som gång och cykel har positiva effekter på hälsan. En god livsmiljö förutsätter en minimerad klimat- och miljöpåverkan, hushållning med naturresurserna och särskild hänsyn till natur- och kulturvärden.

Styrkor, svagheter, möjligheter och hot

De styrkor, svagheter, möjligheter och hot som finns för trafiksystemet inom Vännäs kommun har diskuterats under de workshops som genomförts. Detta har gjorts för att få en gemensam bild av trafiksystemet, vilka egenskaper det har och hur det kan utvecklas i den kommande planeringen i form av strategier och åtgärder.

Styrkor

- Vännäs är under stark utveckling. Det byggs och planeras bostäder både i tätorterna och på landsbygden.
- Närhet till skog, grönområden, stilla sjöar och forsande älvar.
- Det är enkelt att nå Vännäs med både bil, buss och pendeltåg.
- Kommunens placering mitt i Umeå-regionen.
- Goda pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik för både studie- och arbetspendlare mellan orterna Vännäs, Vännäsby och Umeå.
- Två centralt placerade järnvägsstationer i Vännäs och Vännäsby.
- Prisvärt boende både i tätort och på landsbygd

Svagheter

- Järnvägen, väg 92 och E12 samt Vindelälven är barriärer som minskar tillgänglighet, genhet, trygghet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister
- Det saknas ett sammanhållet gång- och cykelvägnät
- Omfattande biltrafik kring skolor ger bristande trygghet och trafiksäkerhet för barnen.
- Buskörning längs vissa gator skapar otrygghet.
- Bristande anslutningsmöjligheter och skyltning vid kollektivtrafiknoder.
- Bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet vid järnvägsstationerna i Vännäs och Vännäsby.
- Sämre kollektivtrafikutbud på skolloven drabbar både arbetspendling och turism.
- Brist på kollektivtrafiklösningar från byarna för arbetspendling till tätorterna.

Möjligheter

- Korta avstånd inom och mellan Vännäs och Vännäsby ger potential att öka fotgängar- och cykeltrafiken
- Marknadsföring av de goda pendlingsmöjligheterna kan göra Vännäs till ett attraktivt alternativ till att bo i Umeå.
- Utvecklad kollektivtrafik skulle kunna främja inflyttandet till kommunen.
- Vid planering av ny bebyggelse kan befintligt kollektivtrafikstråk mellan Vännäs och Vännäsby nyttjas för att få busstrafik ”på köpet”.
- Utvecklade kollektivtrafiklösningar från byarna för arbetspendling till tätorterna.

Hot

- Om pendlingsmöjligheterna försämrats kan inflyttningen minska till kommunen och det kan även bli utflyttning
- Ökande biltrafik på platser där gående och cyklister rör sig kan minska viljan att gå och cykla.
- Om bebyggelseplanering och trafikplanering inte går hand i hand finns risk för dålig tillgänglighet

Trender för framtiden

Nedan redovisas några av de trender som tros kunna påverka transportsystemet i Vännäs i framtiden.

Resor och transporter

Ökningen av resandet sker inom alla transportslag. Till stor del beror detta på konjunkturen men även på att teknikutveckling ger bättre och snabbare kommunikationer. Även pendlingsavstånden och pendlingsviljan till arbete ökar med bättre kommunikationer. Teknisk utveckling och infrastrukturinvesteringar har skapat ett snabbare transportsystem som underlättat möjligheterna att resa både privat och inom studier och arbete. Det är viktigt att trafiksystemet nyttjas så resurseffektivt som möjligt för att minska resor och transporters negativa konsekvenser.

Naturresurser

De resurser som finns på vår planet är inte oändliga. Inom kommande tid kommer det att råda brist på viktiga resurser som har en stor inverkan på vår välfärd och vårt dagliga liv. Den globala efterfrågan på energi väntas öka, ökningen omfattar alla energikällor. Transportområdet har ett stort oljeberoende. Konsumtionen av olja ökar globalt samtidigt som oljepriset stiger. Olja är en icke-förnybar naturresurs och vissa bedömare anser att den maximala utvinningsvolymen redan är passerad. Beroendet av olja gör det sårbart för när tillgången minskar och priserna ökar.

Klimat

Med klimat menas vädrets långsiktiga egenskaper mätt med statistiska mått. Globala klimatförändringar tydliggör människans påverkan på miljö och klimat. Att utsläppen av föroreningar måste minska är vi alla överens om. För att klara det tvågradersmål som bl.a. EU och Sverige ställt sig bakom måste de globala utsläppen av växthusgaser minska kraftigt. Transportsektorn står för en tredjedel av koldioxidutsläppen. Transportvolymer kan inte öka på det sätt som sker idag. Hur vi agerar idag har därför stor betydelse för hur kraftig klimatpåverkan kommer att bli. Om en minskning av koldioxidutsläppen skall ske krävs en förändring inom teknik, trafik- och samhällsplanering och människors attityd. Alternativa bränslen och teknikutveckling kommer att spela en betydande roll, men kommer inte att lösa alla problem. För att klimatmålen skall nås behövs även beteende- och livsstilsförändringar.

Hälsa

Över i stort sett hela västvärlden konstaterar man i dag att människor blir allt mer överviktiga. Den dagliga fysiska aktiviteten har minskat och bilen används idag långt mer ofta än vad som är bra för vår hälsa. Många bilresor sker där valet istället kunna vara att gå till fots eller cykla. Ökad bilanvändning medför lägre fysisk aktivitet i och med att vardagsmotionen försvinner.

Genom fysisk planering kan man underlätta för gång- och cykel vilket kan medföra bättre hälsa hos befolkningen, genom att i första hand sätta gående och cyklisters intressen främst, i andra hand kollektivtrafikresnärernas och i tredje hand bilisternas.

En förbättrad hälsa minskar sjukskrivningar och det ger en vinst både för individen och för samhället.

Biltrafiken leder även till utsläpp av till exempel partiklar och kväveoxider som är dåliga för människors hälsa. Många städer överskrider idag miljökvalitetsnormen för något av dessa utsläpp vilket har lett till att man i allt större utsträckning planerar för ett minskat bilberoende även utifrån ett mål om att skapa en bättre luftmiljö.

Det digitala samhället

Det uppkopplade samhället skapar nya möjligheter och utgör ryggraden för t.ex. kommunikationen i vårt samhälle, den möjliggör förändringar som vi inte kunde ana för ett antal år sedan. Möjligheter finns idag att i allt större utsträckning hålla möten via digitala mötestjänster och nätverk. De digitala tjänsterna kan bidra till ett minskat behov av resande i tjänsten, och till att andra faktorer än närhet till kommunikationer kan påverka valet av exempelvis lokalisering av arbetsplatser.



Mål att förhålla sig till

Det finns nationella och regionala mål som kommunen måste förhålla sig till i arbetet med trafikfrågor. Även på kommunal nivå finns ett antal mål och ställningstaganden att förhålla sig till. Nedan redovisas de dokument och utredningar som påverkar trafikstrategin.

Nationella mål

Transportpolitiska mål

Regeringen har fastställt de transportpolitiska målen. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen är indelade i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås samt till ökad hälsa.

Miljömål

Av de 16 nationella miljökvalitetsmålen är det 7 mål som direkt påverkas av transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Hav i balans, levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö
- Rikt växt- och naturliv.

EU har satt målet att utsläppen av koldioxid ska minska med 20 % fram till år 2020 i jämförelse med 1990 års utsläppsnivå. Sverige har ett nationellt mål om att minska utsläppen ytterligare, med 40 % jämfört med 1990 års nivå. Till år 2030 är målsättningen att Sveriges fordonsflotta ska vara oberoende av fossila bränslen.

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det är fastställt genom ett beslut i riksdagen. Den är bilden av en önskad framtid där ingen skadas svårt eller dödas i trafiken. Att förhindra trafikolyckor helt är svårt, men följderna av olyckorna kan minskas genom att utformningen av gator och fordon blir säkrare. Risken för att olyckor ska inträffa minskar om alla trafikanter får ökad insikt om hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken.



Regionala mål

Länstransportplanen

Länstransportplanen innehåller väginvesteringar och trafiksäkerhetsåtgärder på statliga/regionala vägar. Objekt i Länstransportplanen beslutas av Region Västerbotten. Nuvarande länstransportplan för åren 2014-2025 har utgångspunkt i tre målbilder: utvecklade rese-, transport och kommunikationsmöjligheter, utforma lösningar samt samspel mellan regional utvecklingsplanering, fysisk samhällsplanering och transportplanering.

Trafikförsörjningsprogram

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbotten är framtaget av Region Västerbotten och syftar till att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019, pekar ut åtgärder inom både trafik, infrastruktur och information för att öka kollektivtrafikens marknadsandel, där t.ex. väg E12 som förbinder Vännäs med t.ex. Umeå, spelar en viktig roll på grund av stor potential för ökad andel kollektivtrafikresande.

Kommunala mål och ställningstaganden

Vision

Visionen är en beskrivning om ett framtida tillstånd, en bild om vart kommunen vill nå med trafikfrågorna. Vännäs kommun har en vision att bli en hållbar kommun. Kommunen ska planera och skapa förutsättningar som gynnar en hållbar utveckling, såväl ekologisk, ekonomisk som social. Visionen är att Vännäs år 2020 ska ha 10 000 invånare. Visionen skall ligga till grund för kommunens arbete med trafikfrågor.

Översiktsplan

Kommunens är i startgroparna att revidera sin översiktsplan i den befintliga kommuntäckande översiktsplanen Utvecklingsplan för Vännäs kommun, antagen av kommunfullmäktige i juni 2006, formuleras en framtidsbild som även trafikstrategin ska bidra till att förverkliga. I översiktsplanen beskrivs en vision för Vännäs - en kommun med en hållbar utveckling. Omtanken om naturen, miljön och människorna ska leda fram till en kommun där det är gott att leva och dit

människor vill flytta. Vännäs kommun ska planera och skapa förutsättningar som gynnar en hållbar utveckling, såväl ekologiskt, ekonomiskt som socialt.

Centrumplan

Kommunen arbetar med att ta fram en centrumplan. Syftet är att skapa ett mer trivsamt och tillgängligt centrum samt att främja handeln. Trafikfrågor är en del av centrumplanen. Arbetet kommer att pågå under hela 2016.

Ålborgåtagandena

Vännäs kommun är en av över 300 europeiska kommuner som har antagit Ålborgåtagandena. Kommunen har därmed lovat att verka för en hållbar utveckling. Åtagandena består av tio teman (områden) varav ett är "Bättre tillgänglighet, mindre trafik". Inom detta tema finns följande fem åtaganden som beskriver hur kommunerna ska verka för temat:

- Minska behovet av privata fordon
- Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller med cykel
- Uppmuntra övergången till fordon med låga utsläpp
- Utveckla en plan för tillgänglighet i staden
- Minska transporterens miljö- och hälsokonsekvenser

Mål med trafikstrategin

Det övergripande målet för trafikstrategin är att resor i Vännäs kommun i högre grad än idag ska vara hållbara. Detta innebär att trafikens påverkan på människors hälsa och livsmiljö samt på naturmiljön ska minska.

För att uppnå detta behöver kommunen skapa bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt och rätt trafikslag måste användas för rätt resa. Detta leder till att människor rör sig i det offentliga rummet vilket utgör ett viktigt bidrag till en levande stadsmiljö. Bilberoendet ska minska och förnyelsebara bränslen ska användas i högre utsträckning än idag för de bilresor som ändå görs.

Strategier

Detta kapitel syftar till att visa de mål som är uppsatta för trafikstrategin samt ge vägledning i vilka frågor som Vännäs kommun i första hand ska arbeta vidare med för att uppnå visioner och mål.

Mål med trafikstrategin

Det övergripande målet för trafikstrategin är att resor i Vännäs kommun i högre grad än idag ska vara hållbara. Detta innebär att trafikens påverkan på människors hälsa och livsmiljö samt på naturmiljön ska minska.

Vännäs kommun ska bidra till att uppfylla de nationella målen inom trafiksäkerhet och miljö senast 2030.

Strategiområden

För att nå det övergripande målet har trafikstrategin fyra strategiområden:

Planering för en hållbar kommun behandlar hur kommunens övergripande planeringsarbete bör ta hänsyn till trafikfrågor samt hur motorfordonstrafiken kan bli mer hållbar.

Hållbara korta resor beskriver hur resor inom och mellan tätorterna kan göras på ett hållbart sätt.

Goda pendlingsmöjligheter behandlar möjligheten att pendla till tätorterna från övriga delar av kommunen, samt till Umeå, på ett hållbart sätt.

Ett trafiksystem för alla beskriver mål för förbättrad trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för alla kommunmedborgare till viktiga målpunkter.



Planering för en hållbar kommun

Planering ska ske för en hållbar kommun och därmed också ett hållbart trafiksystem. Trafiken och samhällets övriga delar är beroende av varandra och bör därför samplaneras för att nå en mer attraktiv kommun.

Nya bostadsområden ska planeras så att det finns goda förutsättningar att gå, cykla eller åka kollektivtrafik. Befintligt kollektivtrafikstråk mellan Vännäs och Vännäsby kan nyttjas av nya bostadsområden längs stråket. Längs stråket är det cykelavstånd till de centrala delarna av både Vännäs och Vännäsby. På sikt leder detta till att Vännäs och Vännäsby sammanflätas.

Kommunen ska i så stor utsträckning som möjligt uppmuntra till att nya bostäder på landsbygden byggs där det är möjligt för de boende att åka kollektivtrafik.

Genom att planera för exempelvis laddställen för elbilar och möjlighet att tanka andra alternativa drivmedel kan kommunen påverka invånarna att köra mer miljövänligt.

Genom t.ex. enkelriktningar eller förändrad gatuutformning kan biltrafiken styras i en mer hållbar riktning.

Tung trafik ska styras till vägar som är lämpliga för detta. Det är extra angeläget att få bort den tunga trafiken från viktiga gång- och cykelstråk där fotgängare och cyklister färdas i blandtrafik med motorfordonstrafiken. Idag parkerar tunga fordon på gator där det inte är lämpligt, vilket visar på ett behov av ordnad parkering för dessa.

En attraktiv kommun förutsätter att man hushållar med mark på bästa sätt. Parkeringar tar upp mycket yta men behövs samtidigt eftersom alla inte har möjlighet att välja andra färdmedel än bilen. De parkeringar som finns idag och kommande parkeringsytor bör ses över för att hitta en lagom balans mellan parkering och andra behov. Långvarig uppställning av bilar längs gatorna behöver motverkas.

MÅL

Samhällsplaneringen ska bidra till minskad klimat- och miljöpåverkan från trafiken

Detta ska uppnås genom att:

- Trafikstrategin ska utgöra underlag för kommande samhällsplanering
- Samhällsplaneringen ska främja förtätning inom och mellan Vännäs och Vännäsby
- Så långt det är möjligt uppmuntra byggande av nya bostäder på landsbygden utefter befintliga kollektivtrafikstråk
- Nya bostadsområden ska utformas så att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras
- Kommunen ska verka för att infrastrukturen för alternativa drivmedel byggs ut, t.ex. laddstolpar för elbilar.
- Genomföra en parkeringsutredning för de centrala delarna av kommunen
- Anordna parkering för tung trafik
- Verka för att minska långvarig parkering längs gator.

Hållbara korta resor

En ökning av andelen resor till fots och med cykel är en viktig del i att främja ett hållbart transportsystem. Ett trafiksystem utformat för gående och cyklisters behov inbjuder till vardagsmotion och främjar invånarnas hälsa. Framförallt bland resor inom och mellan tät-orterna finns potential till en ökning av gående och cyklister. Genom att välja att gå och cykla istället för att ta bilen lever människor ett aktivare och hälsosammare liv samtidigt som miljöpåverkan från trafiken minskar och kommunkärnan blir mer levande.

Cykelstråk ska ha en god sträckning och god framkomlighet. Det ska vara enkelt att hitta rätt väg och det ska vara enkelt att förstå var man får eller inte får cykla. Då hastigheterna överstiger 30 km/h bör cykelbanor vara separerade från biltrafiken för att få god trafiksäkerhet.

Det ska finnas bra cykelparkeringar, dessa ska vara upplysta, säkra och ha tillräckligt med plats. Vid stora målpunkter ska de ha tak.

Åtgärder som uppmuntrar till cykling har potential att öka cykeltrafiken i kommunen.

MÅL

Andelen resor till fots och med cykel inom och mellan Vännäs och Vännäsby ska öka

Detta ska uppnås genom att:

- Det kommunala cykelvägnätet ska utökas och förbättras
- Kommunen ska verka för ett utökat gång- och cykelvägnät längs statliga vägar.
- Gång- och cykelvägar utformas för hög framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och trivsel.
- Ordna fler cykelparkeringar. Vid utvalda målpunkter ska de ha tak.
- Drift och underhåll skall skötas så att gående och cyklister känner sig prioriterade året om
- Stimulera viljan att gå och cykla genom attitydpåverkan och information

Goda pendlingsmöjligheter

Vännäs, Vännäsby och Umeå är viktiga målpunkter för arbets- och skolpendling. Goda kollektivtrafikförbindelser är viktiga för att skapa bra möjligheter till pendling. Kollektivtrafiken spelar även en viktig roll i det hållbara transportsystemet.

Kommunen ska se till att de goda kollektivtrafikkommunikationerna på sträckan Vännäs-Vännäsby-Umeå som finns idag bibehålls. Kommunen ska även göra det möjligt att arbetspendla från utvalda byar med kollektivtrafik till tätorterna under kontorsarbetstider.

Det är viktigt att de olika trafiknäten är anpassade ur ett hela resan-perspektiv, att det möjliggör byten mellan samtliga trafikslag, så att trafikantens hela resa fungerar från dörr till dörr. Det är av stor vikt att de som inte bor nära en bytespunkt, till exempel kollektivtrafiknod, kan påbörja sin resa med t.ex. gång, cykel eller bil för att sedan enkelt byta transportslag.

MÅL

Andel pendlare som väljer kollektivtrafik skall öka

Detta ska uppnås genom att:

- Införa anropsstyrda linjer till utvalda byar för att göra det möjligt att arbetspendla kollektivt. Anpassa tidtabellen för dessa till byten mot Umeå.
- Bygga cykelparkeringar med tak vid kollektivtrafikhållplatser.
- Utöka befintlig pendlarparkering för bil vid Vännäs resecentrum
- Marknadsföra möjligheten att pendla med kollektivtrafik samt stimulera viljan att välja kollektivtrafik, genom attitydpåverkan
- Bytespunkter utformas med hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet

Ett trafiksystem för alla

Alla människor oavsett ålder, kön, funktionsförmåga eller ekonomiska förutsättningar ska ha möjlighet att nå de målpunkter som behövs för ett väl fungerande vardagsliv. Samtliga målgrupper i Vännäs ska ha möjlighet att nyttja trafiksystemet. Ett tydligt, tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem är en förutsättning för att människor ska kunna röra sig i den offentliga miljön.

Föräldrar ska inte behöva skjutsa barnen till skolan för att man uppfattar att skolvägen inte är säker, utan barn och unga ska på ett tryggt och säkert sätt kunna gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter.

De vanligaste trafikolyckorna i Vännäs är fotgängare och cyklisters singelolyckor. Detta ställer höga krav på väghållarna att gång- och cykelvägar planeras och underhålls så att olyckor minimeras.

Passager där fotgängare och cyklister korsar bilvägar ska vara säkra.

Hastighetsgränser inom tätbebyggt område ska vara väl anpassade till gatornas funktion. Möjligheten att anta de nya hastighetsgränserna 40 och 60 km/h ska användas där så är lämpligt.

För att skapa trygghet vid gång- och cykelstråk ska trafiknäten vara belysta och röjda från buskage. Särskild omsorg bör ägnas åt tydliga, trygga och säkra skolvägar.

Det ska vara enkelt för trafikanterna att hitta till viktiga målpunkter. Vägvisning ska finnas även för cyklister. Det ska finnas information om hur man tar sig till besöksmål, naturreservat och andra platser dit personer som inte är hemmahörande i Vännäs kan vilja ta sig till.

MÅL

Den fysiska miljön ska vara utformad så att alla kan ta del av samhällets service, varor och tjänster.

Detta ska uppnås genom att:

- Barnperspektivet är centralt i kommunens trafikplanering
- Prioritera säkerhet vid utformning och nybyggnad
- Tillgänglighetsanpassa busshållplatser. Hållplatser med många påstigande prioriteras.
- Tillgänglighetsanpassa gångpassager och övergångsställen
- Göra en hastighetsöversyn i tätorterna, med målet att öka trafiksäkerheten
- Kommunen ska arbeta för att minska antalet halkolyckor
- Se över passager över bilvägar och vid behov bygga om dessa för ökad trafiksäkerhet
- Sätta upp vägvisning för cyklister
- Sätta upp gatunamnsskyltar i tätorterna
- Se till att det finns information om hur besökare tar sig till olika besöksmål.

Uppföljning

Trafikstrategin bör följas upp varje år för att utvärdera om arbetet går i rätt riktning samt för att hålla trafikstrategin aktuell och att utveckla den i förhållande till uppsatta mål. I uppföljningen görs en kontroll av de olika punkterna under varje strategiområde. Vilka punkter är genomförda, vilka är påbörjade och vilka har inte påbörjats? Uppföljningen kan ta hjälp av den handlingsplan som är kopplad till trafikstrategin, där arbetet med de olika punkterna har konkretiserats.