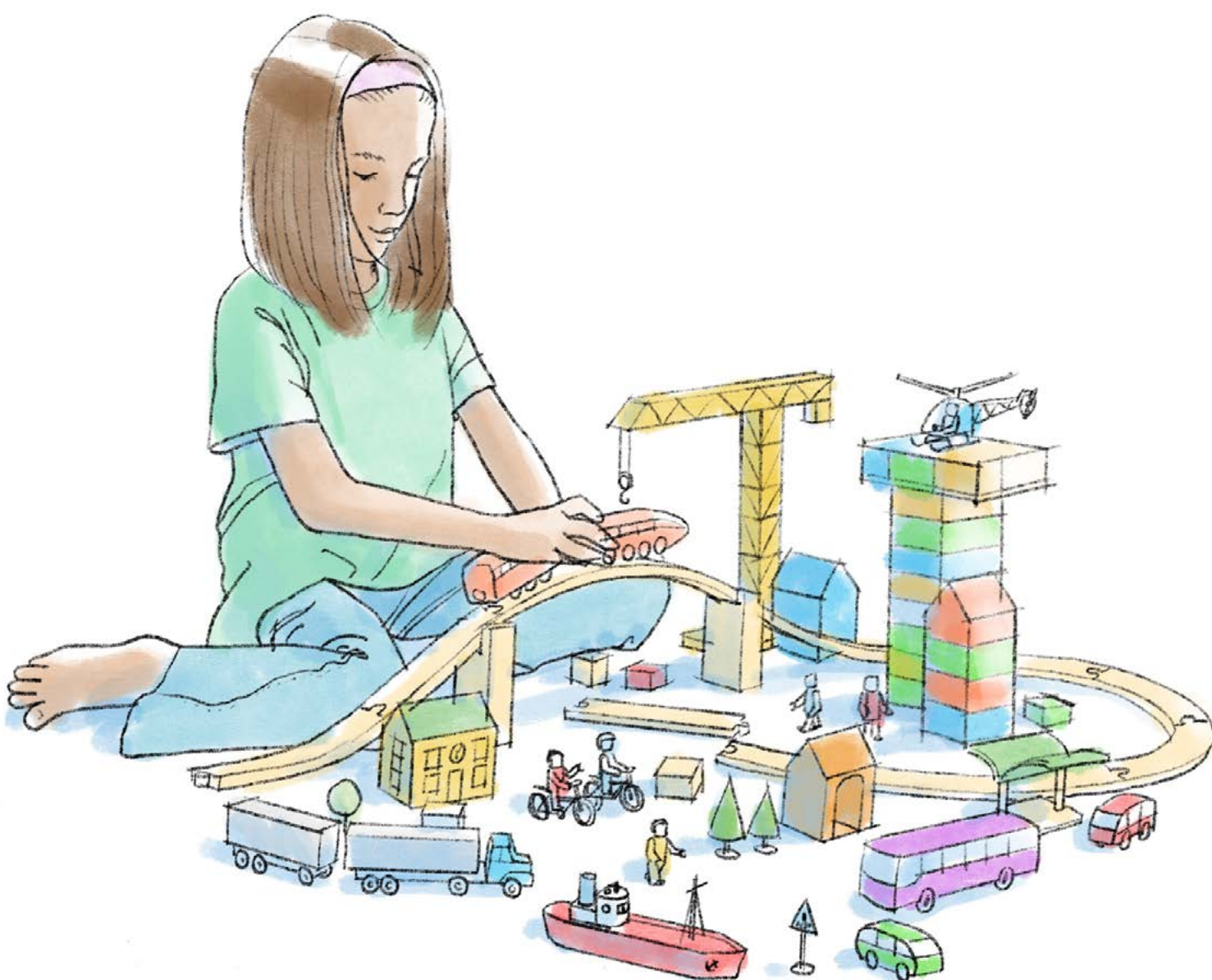


Trafikprogram

Inriktningsplanering

Bilaga till den fördjupade översiktsplanen för Skellefteådalens



Innehåll

Inledning	5	Inriktningar för trafiksystemet	15
Bakgrund	6	Prioritering av trafikslag	15
Syfte med trafikprogrammet	6	Så här når vi målen	16
Innehåll och avgränsning	6	Goda villkor för gående och cyklister	16
Samverkan	7	Förbättra för fotgängarna	16
Avsiktsförklaring	7	Utveckla huvudcykelstråken	16
Nationella och regionala satsningar	7	Minska de allvarliga olyckorna	17
Övergripande mål och strategier	8	Föredömlig kollektivtrafik med starka noder	17
Nationella mål	8	Ny centrumhållplats	17
Transportpolitiska mål	8	Norrbotniabanan	18
Nationella klimatmål	8	Resecentrum	18
Regionala strategier och planer	8	Busstationer	19
Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2014–2020	8	Effektiva godstransporter med minskad miljöbelastning	19
Regional systemanalys för Norrbotten och Västerbotten 2016	9	Transporter på järnväg	19
Länstransportplanen för Västerbottens län 2018–2029	9	Transporter på väg	19
Lokala mål	10	Näringslivets transporter	19
Skellefteå 2030	10	Leveranstrafik i staden	19
Målbild för Skellefteås trafiksystem	10	Biltrafik i balans	20
Fyrstegsprincipen	10	Utryckningstrafik	20
Utmaningar	11	Parkering	20
En till ytan stor kommun	11	Mobility management	22
En växande stad medför ett ökande antal transporter	11	Innovation och teknikutveckling	23
Andelen hållbara resor behöver öka	11	Hållbara drivmedel	23
Samordnad planering	12	Teknikutveckling och digitalisering	23
Minska transportsystemets negativa konsekvenser på klimat, miljö och människors hälsa	12	Väl gestaltade trafikmiljöer	23
Ett inkluderande och jämställt transportsystem	13	Aktualisering	24
Tillgänglighet	13	Trafikplaner	24
Avsaknad av persontrafik på järnväg	13	Relaterade dokument	24

Trafikprogrammet antogs tillsammans med den fördjupade översiktsplanen för Skelleftefjällen 2030. Programmet gäller dock för hela kommunen.

Illustration framsidan: Nils Arvidsson

Foton och illustrationer: Skellefteå kommun, om inte annat anges.

Skellefteå kommun
931 85 Skellefteå
0910-73 50 00
kundtjanst@skelleftea.se
www.skelleftea.se

Trafikprogram inriktningsplanering

Projektgrupp:

Simon Markusson
Richard Widman
Jens Tjernström
Elin Blom
Petra Bassioulas Hanseklint

Med detta program vill Skellefteå kommun skapa en långsiktighet och stabilitet för trafikplanering i kommunen över tid. Transportsystemet ska planeras och byggas så att dagens behov tillfredsställs utan att begränsa kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.

Det är viktigt att se de enskilda trafikslagen som en del av ett transportsystem där hållbart resande står i fokus. Transportsystemet ska utvecklas i en hållbar riktning och kännetecknas av effektiva transporter med god samordning mellan olika transportslag där resurssnåla resor prioriteras.

Inledning

SKELLEFTEÅ KOMMUN arbetar aktivt för en ökad tillväxt, där hållbara och attraktiva livsmiljöer är en viktig del av kommunens planeringsarbete. I kommunens visionsarbete är det övergripande målet att växa från cirka 72 000 till 80 000 invånare fram till år 2030. Hållbara och varierande livsmiljöer ingår som ett strategiområde i Skellefteås utvecklingsstrategi Skellefteå 2030. Med målet utformat för nästa generation framhålls att vi i Skellefteå ska ta vårt ansvar för att utveckla hållbara livsmiljöer som blir bättre för varje kommande generation.

I linje med "Skellefteå 2030" befinner sig kommunen i en expansiv fas, där befolkningen och transportererna ökar. Samtidigt som befolkningstillväxt och ökade transportbehov ställer högre krav på transportsystemet, är det också en förutsättning för att kommunen fortsatt ska kunna växa. Transportsystemet ska därför kunna förflytta ett större antal människor och möjliggöra ett ökat resande utan att öka miljöbelastningen och utsläppen av växthusgaser.

Med utgångspunkt i detta kan det konstateras att en tydlig strategi och viljeinriktning krävs för att planera och utforma framtidens transportsystem. Detta trafikprogram är ett steg i riktningen mot att utveckla ett mer hållbart transportsystem genom en tydligare och mer sammanhållen planeringsprocess för kommunens trafik och transporter.

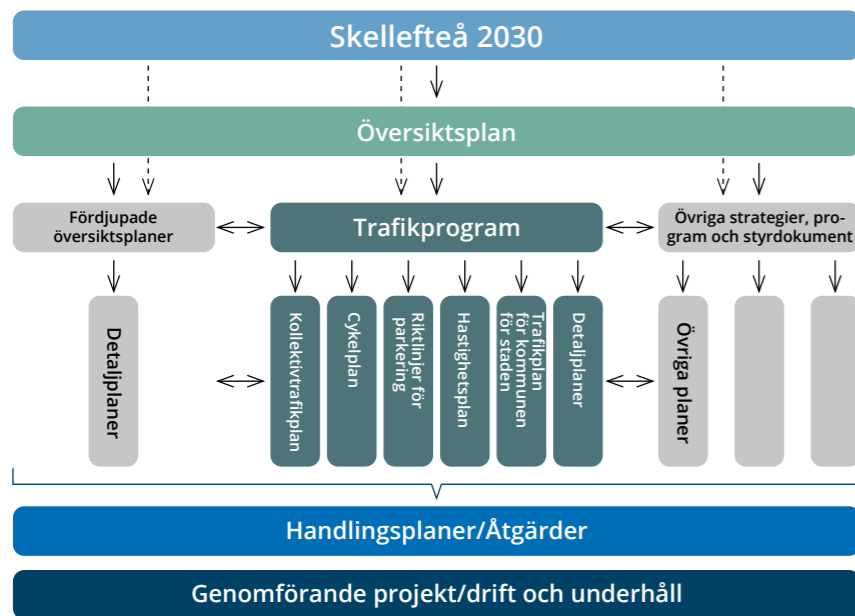
Som grund för framtagandet av trafikprogrammet ligger kommunens inriktning för transportsystemet om att det ska vara enkelt att resa i Skellefteå, både mellan tätorter och inom staden.

Bakgrund

Syfte med trafikprogrammet

Syftet med trafikprogrammet är att skapa en sammanhållen trafikplanering för de olika trafikslagen. Det är viktigt att se de enskilda trafikslagen som en del av ett transportsystem där hållbart resande och hela resan står i fokus. Med programmet vill Skellefteå kommun skapa en långsiktighet och stabilitet för trafikplanering i kommunen över tid eftersom transportsystemet måste planeras och byggas så att dagens behov tillfredställs utan att begränsa kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.

Trafikprogrammet är ett styrdokument som förklarar vilka övergripande utmaningar som vi står inför och vilka inriktningar som vi ska tillämpa för att hantera dessa utmaningar. Inriktningarna som beskrivs i Trafikprogrammet är på en principiell och strategisk nivå, som med tiden ska omsättas till konkreta behov av åtgärder för att vi ska nå målen.



Trafikprogrammets koppling till kommunens övriga styrdokument

Innehåll och avgränsning

Kommunens trafikprogram behandlar vägtrafik, det vill säga gång-, cykel-, buss- och biltrafik och dess koppling till bebyggelseplaneringen. Trafikprogrammet omfattar hela Skellefteå kommun.

Järnvägstrafiken är idag begränsad till godstransporter på Skelleftebanan mellan Bastuträsk och Skelleftehamn samt gods- och persontrafik via Jörns station. I pågående planering av Norrbotniabanan och resecentra i Skellefteå centrum och i Bureå är "Hela resan-perspektivet" en viktig utgångspunkt där en god samordning mellan

olika trafikslag ska skapa hållbara, effektiva och enkla resor. En ny kustjärnväg skapar helt nya möjligheter till godstransporter och kollektivt resande. När Norrbotniabanan väl är i drift kommer, i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken, samordning mellan tåget och andra transportslag att vara en viktig del i kommunens trafikplanering. I trafikprogrammet lyfts vikten av ett "Hela resan-perspektiv".

Sjö- och flygtrafik behandlas inte i strategin. Däremot lyfts vikten av goda vägförbindelser (med god standard) till Skellefteå Airport och Port of Skellefteå.



Samverkan

Det är viktigt att transportsystemet ses som en helhet. Kommunens trafiksystem är en del i ett större system av gång- och cykelvägar, gator, vägar, järnvägar, kollektivtrafiklösningar samt hamn- och flyganläggningar. Olika delar av trafik- och transportsystemet hanteras av olika huvudmän/myndigheter vilket ställer krav på en god samverkan mellan dessa för att transportsystemet ska bli så funktionellt som möjligt.

Trafikprogrammet omfattar främst det som kommunen själv är huvudman över men även strategiskt viktiga delar som kommunen inte har rådighet över pekas ut i dokumentet.

Resor och transporter passerar ofta olika administrativa gränser vilket gör det viktigt att transportsystemen och planeringen hänger ihop. För att skapa största möjliga nytta behöver samhällsplaneringen ske i samverkan med den mellankommunala, regionala och nationella planeringen.

Avsiktsförklaring

Skellefteå kommun och Trafikverket tecknade år 2012 en avsiktsförklaring gällande genomförandet av Skellefteåprojektet som sträcker sig fram till och med år 2020. Syftet med avsiktsförklaringen var att klargöra finansieringen av E4 förbi Skellefteå och dess genomförande samt samordna och effektivisera arbetet för att nå en hållbar samhällsutveckling. Trafikprogrammet utgör en av punkterna i den handlingsplan som gemensamt tagits fram inom ramen för överenskommelsen.

Överenskommelsen har även inneburit att kommunen och Trafikverket tillsammans utvecklat samverkansformer i samhällsplaneringens tidiga skeden.

Nationella och regionala satsningar

För Skellefteåregionen och Skellefteå kommun finns behov av investeringar i regional och nationell infrastruktur som har stor betydelse för utveckling och tillväxt. Näringslivet i regionen är starkt beroende av ett väl fungerande transportsystem. Den nationella åtgärdsplanen och länstransportplanen för Västerbotten innehåller strategiska investeringar för systemförstärkande, trafiksäkerhetshöjande och regionförstärkande åtgärder.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av statliga transportsystemet, byggande, drift och underhåll samt myndighetsbeslut. Trafikverket ansvarar också för att både den nationella planen och länsplanerna för regional transportinfrastruktur genomförs. Det är Region Västerbotten som ansvarar för och beslutar om åtgärder på det regionala vägnätet.

Kommunen kan verka för ett genomförande genom att återkommande motivera behovet av investeringarna. Skellefteå kommun ska verka för att underlätta nationella och regionala satsningar genom en bra framförhållning och planberedskap.

Särskilt viktiga satsningar är:

- En ny kustjärnväg, Norrbotniabanan*
- En funktionell E4
- Resecentrum i centrala Skellefteå som mötesplats och samlade bytespunkt för olika trafikslag
- En funktionell väg 95/372
- Skellefteå Airport med funktionella väganslutningar*
- Port of Skellefteå med funktionella järnvägs- och väganslutningar*

* Frågor rörande båt- och flygtrafik hanteras inte inom ramen för trafikprogrammet

Övergripande mål och strategier

FÖR TRAFIK- OCH TRANSPORTSEKTORN finns flera mål och begränsningar spridda i flera olika kommunala planerings- och styrdokument. Dessutom finns nationella och regionala mål för såväl transportsektorn som för miljö, fysisk planering och folkhälsa som påverkar den kommunala planeringen.

Nationella mål

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet kopplas ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet i betydelsen av att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt anges i funktionsmålet att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet anger att säkerhet, miljö och hälsa som viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Nationella klimatmål

Enligt klimatlagen, som trädde i kraft 1 januari 2018, ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Som etappmål på vägen dit ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg som ingår i EU:s handelssystem med utsläppsrätter, minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. Klimatmålet för inrikes transporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.

Till år 2020 finns följande mål för Sveriges klimatarbete:

- 10 procent förnybar energi i transportsektorn
- 20 procent effektivare energianvändning
- 40 procent minskning av utsläppen av klimatgaser, jämfört med 1990. Utsläppen ska ske inom den så kallade icke handlande sektorn, som omfattar bland annat transporter, jordbruk, bostäder och lokaler.

Regionala strategier och planer

Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2014–2020

Västerbottens regionala utvecklingsstrategi är ett viktigt verktyg för att skapa hållbar tillväxt och en attraktiv region. Västerbottens läns geografiska placering relativt långt från de större marknaderna och större befolkningsskoncentrationer, innebär att länet har särskilt mycket att vinna på att stärka kopplingarna mellan orter och universitet samt företag i andra län, andra länder och inom regionen.

Högkvalitativa och tillgängliga persontransporter är en avgörande framtids- och utvecklingsfråga för Västerbottens län. God infrastruktur möjliggör bland annat regionförstoring med ökad tillgång till arbetstillfällen, utbildning samt kultur och fritid. Tillgängligheten kan öka genom att förbättra den befintliga infrastrukturen. Samtidigt krävs också nyinvesteringar av olika omfattning för att skapa ett bidrag till omställningen mot hållbart resande och transporter i hela Västerbottens län.

Regional systemanalys för Norrbotten och Västerbotten 2016

Under 2016 togs en regional systemanalys fram i samverkan mellan Västerbotten och Norrbotten. Systemanalysen beskriver de utmaningar som regionen står inför och som transportsystemets olika funktioner kan möta genom olika satsningar och åtgärder.

Systemanalysen utgår från de nationella målen tillsammans med de regionala målen och lyfter fram de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen.



Ålvsbackabron, en 130 meter lång träbro för gång- och cykeltrafik över Skellefteälv. Foto: Patrick Degerman

De regionala målen har sin utgångspunkt i respektive läns Regionala utvecklingsstrategi samt Regionalt strukturfondsprogram för investering i tillväxt och sysselsättning i övre Norrland 2014–2020.

De högst prioriterade funktionerna som transportsystemet i Norrbotten och Västerbotten behöver tillhandahålla för att sammantaget bidra till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatmässig hållbarhet och så att regionen skall stå sig stark och växande in i 2030-talet är sammanfattade i följande fyra övergripande prioriterade funktioner:

- En samspelande region
- Ett samverkande transportsystem
- Tillgänglighet till Sverige och världen
- Kapacitetsstark och robust järnväg

Av dessa är det de två förstnämnda funktionerna där det bedöms att åtgärder via länstransportplanen framförallt kan påverka. Regionen anser att det är inom ramen för den nationella planen som en avgörande påverkan kan ske inom samtliga fyra prioriterade funktioner.

Länstransportplanen för Västerbottens län 2018–2029

Syftet med länstransportplanen är att fastställa prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet. Planen ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för Västerbottens transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Länstransportplanen ska stärka förutsättningarna för att bo och leva i hela Västerbottens län. Länstransportplanen har fyra huvudsakliga prioriteringsområden:

- Järnvägsrelaterade åtgärder
- Vägåtgärder med inriktning på trafiksäkerhet och hastighetshöjande åtgärder
- Stärka det öst-västra samverkansstråket
- Gång- och cykelåtgärder

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för de kommande tolv åren och revideras vart fjärde år efter direktiv från regeringen.

Lokala mål

Skellefteå 2030

Överbryggade avstånd ingår som ett strategiområde i Skellefteås utvecklingsstrategi Skellefteå 2030. Inom strategiområdet anges två mål som direkt påverkar transportsystemet.

Med målet ”Enkla resor på människors villkor” framhålls att det ska vara enkelt att resa i Skellefteå, både mellan tätorter och inom staden. Med väl utbyggda lösningar för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik blir det dessutom lätt för alla människor att ta eget ansvar för klimat, miljö och hälsa. Trafiklösningarna ska utvecklas för att möta kvinnors och mäns olika resmönster och behov och se till hela resan – från början till slut och i samverkan med andra sätt att resa. För att uppnå målet anges tre insatsområden:

- Stadigt ökande gång- och cykeltrafik
- Miljövänlig och tillgänglig busstrafik
- Enkla och säkra bilresor

Med målet ”Effektiva resor och godstransporter” framhålls att det ska vara enkelt att resa till och från Skellefteå, även från orter utanför kommunen. Oavsett om det gäller godstransporter eller persontrafik är transportmedlet ändamålsenligt, effektivt och hållbart. Hela resan ska beaktas, vilket innebär att det ska vara enkelt att byta och få information om olika transportslag. För att uppnå målet anges tre insatsområden:

- Intensifierat arbete för Norrbotniabanan
- Offensivt nav för flygtrafik
- Effektiva och miljövänliga sjötransporter

Målbild för Skellefteås trafiksystem

Överbryggade avstånd ingår som ett strategiområde i Skellefteås utvecklingsstrategi Skellefteå 2030. Med målet ”Enkla resor på människors villkor” framhålls att det ska vara enkelt att resa i Skellefteå kommun, både mellan tätorter/mindre orter och inom staden.

Ett hållbart transportsystem är en övergripande målsättning för trafikprogrammet. För att nå ett hållbart transportsystem krävs en förändring av samhällsplaneringen, resandet och godstransporterna.

Transportsystemet ska utvecklas i en hållbar riktning och kännetecknas av effektiva transporter med en god samordning mellan olika transportslag där resurs- snåla resor prioriteras. Stadsplaneringen ska utgå ifrån täthet och funktionsblandning för att fler ska röra sig till fots, med cykel och resa kollektivt. För att stödja hållbara godstransporter samlas den tunga trafiken till funktionella, sammanhängande stråk.

Att resa hållbart i Skellefteå kommun ska vara enkelt och attraktivt. Trafiksystemet ska vara inkluderande, dvs. utformas så att samtliga kan använda det, oavsett om man bor i en tätort eller på landsbygden. ”Hela resan” behöver fungera, dvs. att det smidigt, även med byten, går att ta sig från dörr till dörr.

Fyrstegsprincipen

Den långsiktiga åtgärdsplaneringen ska enligt nuvarande planeringssystem för transportsystemet föregås av en trafikslagsövergripande åtgärdsvalstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som tagits fram av Trafikverket, och som går ut på att brister i infrastrukturen prövas förutsättningslöst i fyra steg. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder.

Steg 1- och 2-åtgärder påverkar behovet av transporter eller leder till ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Dessa åtgärder bedöms kunna implementeras till låga kostnader i förhållande till övriga fysiska åtgärder och kan utgöra resurseffektiva lösningar på infrastrukturella problem. De kan bland annat bidra till att minska transportsystemets klimatpåverkan. Steg 3-åtgärder omfattar begränsade ombyggnationer när steg 1- och 2-åtgärder inte räcker till som åtgärd. Steg 4-åtgärder genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Åtgärder enligt steg 1–4 kan komplettera varandra, d.v.s. för att lösa en brist kan det bli aktuellt med flera av åtgärdsstegen och ofta kan dessa implementeras med olika tidshorisonter.

Utmaningar

En till ytan stor kommun

Skellefteå är en till ytan stor kommun vilket innebär att en stor del av kommunen är landsbygd och mindre tätorter. Många invånare är idag beroende av bilen som färdmedel och så kommer det att vara även i framtiden. För Skellefteå kommun blir det därför viktigt att öka möjligheterna att resa hållbart.

Grunden är en fungerande infrastruktur i form av vägar med en funktionell standard och bra väghållning. Då kollektivtrafiken inte kan försörja alla delar av landsbygden är det viktigt att möjligheterna till omstigning från bil till kollektivtrafik stärks genom lokala bytespunkter och strategiskt placerade parkeringsplatser, där det är tryggt och säkert att lämna bilen. Även samåkningsparkeringar på strategiska platser kan underlätta gemensamma transportlösningar. För boende och verksamma på landsbygderna finns även ett behov av förbättringar för gående och cyklister som exempelvis säkrare vägar till skolor och busshållplatser.

En växande stad medför ett ökande antal transporter

Skellefteå kommun har idag cirka 72 500 invånare och planerar för en befolkningsökning med 7 500 personer till 2030. Den huvudsakliga ökningen kommer att ske inom Skellefteådalens, där bostadsbyggandet har intensifierats de senaste åren. Samtidigt som ett ökat bostadsbyggande tagit fart, sker industri- och verksamhetsetableringar. Till sammans ställer dessa förtätningar av staden nya krav på hur trafiksystemet utformas och används.

Genom att ta med trafikfrågorna tidigt, planera för en ökad funktionsblandning och i första hand förlägga ny bebyggelse längs utvecklade stråk som har nödvändig infrastruktur och service skapas de bästa förutsättningarna för ett mer hållbart resande och ett attraktivt transportsystem. Genom att skapa en mer blandad och levande bebyggelse ökar tryggheten och tillgängligheten, förutsättningarna för att gå och cykla förbättras vilket i sin tur förbättrar invånarnas hälsa.

En tätare bebyggelsestruktur är önskvärd men resulterar även i ett större transportbehov på mindre yta som behöver hanteras. Att använda och omdisponera den infrastruktur som redan finns är viktigt

för en effektiv förtätning, samtidigt som det är viktigt att det inte sker på bekostnad av de gröna inslagen i stadsmiljön, som grönytor, träd och planteringar.

Andelen hållbara resor behöver öka

Utvecklingen av Skellefteå kommun ska bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Med hållbart resande avses transportsätt som gång, cykel, kollektivtrafik och fossilfria personfordon, samt att vi planerar och använder teknik som gör att vissa resor inte behöver genomföras alls.

I Skellefteå är bilen det i dag dominerande färdmedlet. Andelen resor som sker till fots, med cykel och kollektivtrafik är relativt lågt. Ett mer yteffektivt och hållbart trafiksystem är nödvändigt för att kunna möta framtidens behov. Att successivt skapa en mer robust och mindre bilberoende trafikstruktur är en del i detta, liksom att vi också kommer att behöva ändra våra resvanor till att bli mer hållbara. Det innebär att det behöver vara lika enkelt och i vissa fall enklare att resa kollektivt eller genom att gå och cykla än att resa med bil för att pendlare ska välja dessa färdmedel. Dessutom behöver möjligheter till resfria alternativ finnas, vilket gör att antalet resor kan minskas.

För att trafiksystemet, inklusive biltrafiken, ska fungera effektivt, måste andelen av våra resor som görs med bil minska. För vissa är bilen en nödvändighet och för att dessa resor ska fungera bra behöver de som har möjlighet att använda sig av andra färdmedel göra det. Genom att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt ges förutsättningar för att skapa fungerande och framkomliga biltrafik, distributionstrafik och annan yrkestrafik.

Skellefteå är idag landets största stad som saknar persontrafik på järnväg. Sedan 1990 trafikeras Skellefteåbanan endast av godståg. En ny kustjärnväg, Norrbotniabanan, skapar förutsättningar för fler, mer hållbara och säkra resor och transporter till och från regionen samt ökade möjligheter för pendling i norra Norrland.

Samordnad planering

Bebyggelseplanering och trafikplanering är nära sammankopplade med varandra då lokaliseringen av bostäder och verksamheter spelar en stor roll för hur vi reser och vilka färdmedel vi väljer. För att skapa förutsättningar för att utveckla ett hållbart transportsystem krävs därför en samordnad bebyggelse- och trafikplanering.

Bebyggelse- och trafikplanering bör utgå från att förbättra tillgängligheten till de verksamheter och utbud kommuninvånarna vill och behöver ta del av för att ha ett väl fungerande vardagsliv. Förtätning av bostäder och verksamheter inom befintliga kvarter, det vill säga skapa plats för fler människor att bo och verka där det redan finns andra människor och god tillgänglighet till kollektivtrafik, är ett sätt att använda kvartersmarken effektivare. Det är även en av de mest effektiva åtgärderna för att minska antalet resor och resornas längd, skapa bra underlag för kollektivtrafik och få fler att gå och cykla.

Genom funktionsblandning får människor nära från bostaden till arbetsplatser, kommersiell service och variation av grönområden. Blandning av bebyggelse handlar om att olika skalor, verksamhetstyper och upplåtelseformer kombineras på stads-, tätorts- och kommunnivå. Täta och funktionsblandade miljöer möjliggör korta resor där många ärenden till exempelvis förskola och skola, butiker samt kultur- och fritidsutbud kan göras till fots eller med cykel. Om balans skapas mellan boende och arbetsplatser ökar förutsättningarna för minskat res- och transportbehov.

I Centrala stan finns det goda förutsättningar för förtätning av bostäder och verksamheter då det är nära till allt och förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik är goda. Med förtätningar i befintlig miljö ställs höga krav på gestaltning och anpassning till intilliggande bebyggelse. Förtätningar ställer även krav på nya bilparkeringslösningar för boende- och arbetsplatsparkeringslösningar.

Minska transportsystemets negativa konsekvenser på klimat, miljö och människors hälsa

Vägfrikens bullerpåverkan på omgivningen är starkt kopplad till trafikmängderna och det är därför främst utmed de större allmänna vägarna samt vissa gator i centralorten och tätorter som bullerstörningarna är störst. Bullerdämpande åtgärder är genomförda på de flesta sträckor där riktvärden för buller överskridits.

Skellefteå kommun utför kontinuerliga mätningar av kväveoxider och partiklar vid E4 i centrala Skellefteå. Under 2016 har det även gjorts indikativa mätningar för bensen.

Den huvudsakliga luftföroreningskällan i centrala Skellefteå är biltrafiken. Skellefteå kommun utför sedan år 2006 kontinuerliga mätningar av luftkvaliteten vid Viktoriagatan (E4) genom centrala Skellefteå. Kommunen

har sedan år 2010 haft ett åtgärdsprogram, Renare Stadsluft, för kvävedioxid med anledning av överskridanden av miljökvalitetsnormen vid E4 Viktoriagatan.

I de beräkningar och bedömningar som tidigare gjorts för centrala Skellefteå är det framförallt vid E4 i Centrum som överskridanden av miljökvalitetsnormen kan förekomma. Vid E4 Viktoriagatan finns särskilt ogynnsamma förutsättningar som stora trafikmängder, dålig framkomlighet med stillastående fordon vid flera trafiksignaler samt slutna gaturum med dålig luftomblandning. Det finns inga indikationer på att miljökvalitetsnormerna överskrids på fler platser utanför Centrum.

Trafikverket planerar för en ny sträckning av E4 utanför centrala Skellefteå vid Östra leden. Detta förväntas få stor positiv effekt på biltrafikens miljöpåverkan längs nuvarande E4 genom centrala Skellefteå.

Transporternas klimatpåverkan står för nästan en tredjedel av Sveriges växthusgasutsläpp. Det krävs kraftiga åtgärder och styrmedel för att minska utsläppen och nå klimatmålen. Huvuddelen av de växthusgaser som släpps ut från transportsektorn kommer från vägtrafiken. Det är utsläppen från personbilar och tunga fordon som dominerar.

För att transportsektorn ska nå energi- och klimatmålen kommer det inte att räcka med effektivare fordon, fartyg och flygplan och en ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas ett mer transportsnålt samhälle där resurseffektiva transportslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik som med liten energiåtgång kan förflytta många människor, måste få större roll i planeringen av vårt samhälle.

För många boende och verksamma i Skellefteå kommun kommer dock under överskådlig tid bilen att vara det primära färdmedlet då alternativ saknas. Det är främst i tätbebyggda miljöer som gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras och utgöra förstahandsvalet vid kortare resor.

Gång och cykel ska även prioriteras utifrån ett folkhälsoperspektiv. Vardagsresor genom att gå eller cykla mellan bostaden och arbetet eller någon annan målpunkt är en av de viktigaste formerna av fysisk aktivitet. Genom att prioritera gång och cykel i stads- och trafikplanering och skapa goda förutsättningar i form av trygga och säkra gång- och cykelbanor ökar sannolikheten att en person ska uppnå rekommendationen om fysisk aktivitet.

Skellefteå saknar persontransporter på järnväg. Kommunen arbetar tillsammans med Trafikverket och andra aktörer för att förverkliga Norrbottenbanan från Umeå till Luleå. Norrbottenbanan medför en möjlighet att överföra såväl person- som godstrafik från väg till järnväg.

Skellefteå kommun har ambitionen att begränsa klimatpåverkan genom att överföra så många bilresor som möjligt till gång, cykel och kollektivtrafik.



Illustration: Nils Arvidsson



Ett inkluderande och jämställt transportsystem

Idag vägs sociala aspekter och frågor allt mer in i exempelvis bostads- och bebyggelseplaneringen. I transportplaneringen har dessa frågor generellt sett varit mer eftersatta vilket har resulterat i att förväntningar på att belysa sociala konsekvenser, exempelvis jämställdhet och jämlikhet, i samband med transportplanering ökat i Sverige.

I Trafikverkets nationell plan för transportsystemet 2018–2029 betonas att alla ska ha tillgång till transportsystemet och infrastrukturen ska bidra till ett samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Det innebär att infrastrukturen behöver fungera för människor med olika förutsättningar och i hela landet.

Transportsystemet ska utformas så att det likvärdigt svarar mot kvinnor respektive mäns olika transportbehov. Jämställt transportsystem handlar även om integration, ålder och att det är ekonomiskt jämställt.

För Skellefteå kommun är målet att skapa ett inkluderande och jämställt transportsystem oavsett identitet eller bakgrund.

Tillgänglighet

Allmänna platser som parker, torg och gator är till för alla. Alla ska på ett tryggt sätt kunna använda de allmänna platserna och njuta av dess attraktioner. Alla medborgare med någon form av funktionsvariation ska utifrån sina förutsättningar ha möjlighet att leva ett, med andra medborgare, likvärdigt liv och den offentliga miljön ska utformas så att den kan användas av alla på likvärdiga villkor.

Vi kommer alla att någon gång under vår livsperiod vara extra beroende av att miljön runt omkring oss är utformad på ett tillgängligt sätt. Exempelvis är det som barn svårt att se över parkerade bilar, uppfatta var ljud kommer ifrån och kliva i höga trappor, en förälder med barnvagn är beroende av ramper etc.

Avsaknad av persontrafik på järnväg

Skellefteå saknar som tidigare nämnts persontrafik på järnväg. Detta begränsar pendlingsmöjligheterna då restidsavstånden mellan norrlandskustens orter idag är alltför långa.

En utmaning för Skellefteå liksom för större delen av norra Sverige är att de långa avstånden begränsar möjligheterna att skapa större sammanhängande arbetsmarknadsregioner. Skellefteå ligger drygt 130 kilometer från arbetsmarknaderna i Umeå och Luleå tätorter. En ny kustjärnväg, Norrbotniabanan, skulle få stor betydelse för Skellefteå och de övriga städerna längs norra norrlandskusten, eftersom den i stort sett skulle innebära halverade restider.

För persontrafiken finns stor utvecklingspotential både regionalt och på större avstånd. Med förbättrade möjligheter till regional pendling förbättras tillgängligheten till utbildning, möjligheten att söka arbete över en större geografisk yta samtidigt som det blir möjligt att bo på ett längre avstånd från sin arbetsplats med en rimlig restid.

Norrbotniabanan skapar förutsättningar för fler, mer hållbara och säkra resor och transporter till och från regionen samt ökade möjligheter för pendling i norra Norrland med minskad klimatpåverkan.

Inriktningar för trafiksystemet

Prioritering av trafikslag

Trafiknätet består av nät för gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik. Dessa nät är inte helt skilda från varandra utan korsar varandra och ibland måste samma yta användas. Detta innebär att det uppkommer många situationer där en prioritering mellan olika trafikslag måste ske. Prioriteringen avser oftast hastigheter, företrädesreglering, utrymme, prioritering i signal (grön våg) etc. Idag sker besluten om detta i många fall på ett otydligt sätt.

Prioriteringen avser i första hand där olika huvudnät korsar varandra eller konkurrerar om samma utrymme. Där huvudnät för ett trafikslag möter ett lokalnät för ett annat trafikslag ska det redan vara självklart att huvudnätet prioriteras högst. Undantag måste dock i vissa fall göras exempelvis när lagar eller regler gör det olämpligt,

när trafikmängden för ett trafikslag är väsentligt större än det andra trafikslaget eller där prioriteringen får följder exempelvis i form av köer som inte avecklas och skapar spridningseffekter i gatenätet. Grunden för prioritering mellan huvudnät för olika trafikslag föreslås vara enligt nedan.

Vid utformning av huvudnäten ska trafikslagen prioriteras i följande ordning:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Längs det övergripande huvudvägnätet och stora huvudgator som är viktiga för näringslivet eftersträvas planskilda passager för oskyddade trafikanter.

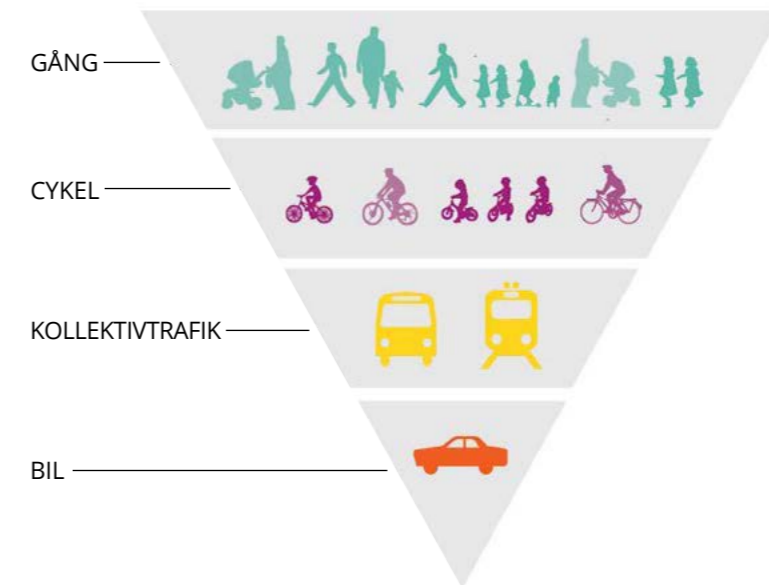


Illustration prioritetsordning trafikslag (Fördjupad översiktsplan för Centrala stan 2016).

Så här når vi målen

För att klara av de utmaningar vi står inför och skapa ett hållbart transportsystem måste vi tillsammans arbeta med ett antal fokusområden:



Goda villkor för gående och cyklister

För korta sträckor ska resor till fots och med cykel vara det självklara alternativet i Skellefteå och i kommunens tätorter. Genom att bygga ett nät av gång- och cykelbanor som är sammanhängande, trafiksäkert, gott och attraktivt kan vi få fler att gå och cykla. De oskyddade trafikanterna ska prioriteras i de centrala delarna i såväl Skellefteå stad som i kommunens tätorter.

Förbättra för fotgängarna

Alla har nytta av att gångtrafiksystemet förbättras eftersom alla är gångtrafikanter. De som särskilt är beroende av en god kvalitet i systemet är barn, äldre och alla med funktionsvariation.

Skellefteå centrum ska utvecklas på fotgängarnas villkor, samtidigt som det finns möjlighet att parkera sin bil, åka kollektivt och cykla till Skellefteå centrum. Längs de stora gångstråken i Skellefteå centrum ska du enkelt nå stora målpunkter och mötesplatser, kollektivtrafikens hållplatser och de större parkeringsplatserna.

Även i de centrala delarna av tätorterna ska det vara tryggt och attraktivt att färdas som fotgängare. Säkerheten och tryggheten längs skolvägar till grundskolor ska förbättras och är viktig för att föräldrarna ska kunna släppa iväg sina barn utan att oroa sig för att något händer på vägen till skolan. Att lära barn att redan i tidig ålder resa hållbart gör att de även i högre ålder lättare kan tänka sig att resa till fots, med cykel eller med kollektivtrafiken.

Utveckla huvudcykelstråken

För att fler ska välja cykeln istället för bilen behöver huvudcykelstråken successivt byggas ut, knytas ihop och koppla samman stora mötesplatser och målpunkter. Inom serviceorterna är det särskilt viktigt är att det finns säkra skolvägar och goda cykelmöjligheter till större bytestpunkter (busstationer/pendlarparkeringar). För att öka cykeltrafikens konkurrenskraft i förhållande till bilen är det viktigt att skapa nya cykelförbindelser där det förekommer barriärer.



Illustration: Nils Arvidsson

Minska de allvarliga olyckorna

90 procent av alla olyckor som drabbar fotgängare och 80–85 procent av alla olyckor som drabbar cyklister är singelolyckor. För majoriteten av dessa olyckor kan orsaken till olyckan härledas till halka orsakad av snö och is. För att singelolyckorna ska kunna minska krävs att väghållningen, främst vintertid, förbättras. Säkra gång- och cykelpassager ska prioriteras där behovet är stort, till exempel där barn, äldre och personer mer funktionsvariationer korsar gatan.

INRIKTNINGAR

- Definiera huvudstråk för gångtrafik och länka samman det.
- Utveckla huvudcykelnätet.
- Främja byggande av cykelstråk på landsbygden.
- Prioritera gång- och cykelvägar till grundskolor och i centrala delar av kommunens tätorter.
- Arbeta för att minska antalet allvarliga olyckor.
- Utöka den stödande infrastrukturen för de som väljer att resa hållbart (t.ex. cykelparkering, väderskydd, information).
- Ha med drift- och underhållsaspekten i planeringen.

Föredömlig kollektivtrafik med starka noder

Utvecklingsstrategin för Skellefteå 2030 formulerar visionen för ett Skellefteå där

”fler ska kunna åka buss till och från skola, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, evenemang och besöksmål. Bussresorna ska vara trygga och säkra för alla, och drivas helt av miljövänliga drivmedel vilket ger viktiga bidrag inte minst till en god luftmiljö. Bussresorna ska ha tydliga kopplingar till övriga transportslag och bli till bättre val, med avseende både på tid, möjligheter till spontant resande och digitala tjänster”.

Målsättningen i kollektivtrafikplanen är att kollektivtrafikresorna har fördubblats till antal år 2030 (jämfört med basår 2015). Målet ska nås genom att skapa en välfungerande attraktiv kollektivtrafik som binder samman viktiga knutpunkter i kommunen och ger invånarna möjlighet att på ett smidigt och komfortabelt sätt förflytta sig från A till B inom en rimlig tid till ett rimligt pris på ett miljövänligt och tryggt sätt. Målen för kollektivtrafiken finns samlade i Kollektivtrafikplan för Skellefteå kommun 2019–2023 vilken antogs av kommunfullmäktige 2019-04-29.

Ny centrumhållplats

Centralt placerad på Kanalgatan planeras en ny centrumhållplats för lokaltrafiken. Det är viktigt att hållplatsen placeras så att den ger korta gångvägar till målpunkterna söder och norr om Kanalgatan och skapar smidiga byten till regiontrafiken vid resecentrum.

Norrbotniabanan

Planeringen av kustjärnvägen Norrbotniabanan pågår för närvarande med Trafikverkets framtagande av järnvägsplaner för sträckan mellan Umeå och Skellefteå. Arbetet sker i samverkan med Skellefteå kommun. Enligt tidplanen ska järnvägsplanerna fastställas under åren 2020–2021 och byggstart för delen mellan Umeå och Skellefteå ske år 2024 med trafikstart senast år 2030.

Järnvägsplanerna redovisar bland annat var järnvägen ska gå, det vill säga plan- och höjdläge, samt hur den ska utformas. Med den nya järnvägen följer en mängd anpassningar av vägtrafiksystemet med ombyggnader som följd.

Tågtrafiken på den nya järnvägen skapar helt nya möjligheter till kollektivt resande. För att orterna längs banan ska kopplas samman till en sammanhållen

region med så omfattande resande som möjligt krävs trafikering med täta förbindelser och korta restider på maximalt ca en timme mellan städerna.

När Norrbotniabanan väl är i drift kommer, i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken, samordning mellan tåget och andra transportslag att vara en viktig del i kommunens trafikplanering.

Resecentrum

I centrala Skellefteå planeras ett resecentrum som kommer att vara ett nav i Skellefteå och regionen, och även utgöra en viktig förutsättning för arbetet med utvecklingen av centrum och stadskärnan. Resecentrum ska knyta ihop den tågtrafik som Norrbotniabanan innebär, med den regionala busstrafiken, gång, cykel och taxi. Kopplingen till stadsbussarna på Kanalgatan är viktig och detta blir en gemensam resnod i stadskärnan.

Även i Bureå planeras ett resecentrum strax väster om E4 där olika trafikslag ska samordnas. Vid resecentrum i Bureå ska det precis som i Skellefteå finnas ytor för att lämna och hämta, taxi, cykelparkering, korttids- och långtidsparkering för bil. Vid resecentrum i Skellefteå ska det även finnas ett parkeringshus.



TVå nya resecentrum planeras i kommunen, ett i Skellefteå centrum (illustrationen) och ett i Bureå. Illustration: Nils Arvidsson

Busstationer

I moderna i kollektivtrafiknätet ska det finnas väl fungerande busstationer och busshållplatser. Dessa ska upplevas som tillgängliga och trygga av alla resenärer. Där busstationer finns ska det finnas tydliga digitala informationstavlor samt pendelparkering för cykel och bil.

INRIKTNINGAR

- Utveckla attraktiva bytespunkter i såväl stad som på landsbygd, där smidiga byten mellan och till hållbara transportslag möjliggörs.
- Skapa tydliga linjenät i både region- och stads- trafiken med fokus på arbetspendling.
- Utöka den stödjande infrastrukturen för de som väljer att resa hållbart (t.ex. cykelparkering, väder skydd, information).
- Främja god framkomlighet längs busstrafikens huvudlinjer.
- Aktivt verka för och underlätta Norrbotniabanans och resecentrums genomförande.

Effektiva godstransporter med minskad miljöbelastning

Transporter av gods såväl inom kommunen som in till och ut från är viktiga för en kommun med Skellefteås struktur. Näringslivets godstransporter har alltid varit viktiga men i takt med bland annat ökande e-handel kommer även hållbara transporter till hushållen att öka i betydelse. Hållbara och funktionella transportlösningar behövs i hela kommunen.

Transporter på järnväg

För Skellefteå är idag godstransporter på järnväg begränsade till stambanan via Skelleftebanan, mellan Bastuträsk och Skelleftehamn, samt via Jörns station. Befintlig järnvägs kapacitetsbrist begränsar konkurrenskraften för företagen i regionen. Bristerna i järnvägen innebär större mängder godstransporter på vägarna.

Den planerade kustnära järnvägen Norrbotniabanan kommer att få stor betydelse för godstransporter och näringsliv. Den nya järnvägen innebär att den tillgängliga kapaciteten för godstrafiken ökar. Godståg som flyttar från stambanan till den nya järnvägen får som regel kortare transporttid jämfört med idag tack vare en genare väg och bättre banstandard och kan dessutom nyttja högre vagnvikt bakom lok med viss prestanda.

Norrbotniabanan knyter ihop norra Sverige med såväl det europeiska stomnätet för järnväg som med Norge och Ryssland via Finland. Den ökar konkurrenskraften för både basindustrin och näringslivet i övrigt och ger möjligheter till godsflöden och handelsmönster till nya marknader.

Transporter på väg

I planeringssammanhang har godstrafik vanligtvis setts som en del av biltrafiken. Godstrafik på väg, i form av lastbilstrafik, ställer särskilda krav på väginfrastrukturen beträffande bland annat utrymme, framkomlighet, bärighet och tillgänglighet. Den tunga lastbilstrafiken ger upphov till störningar som buller, avgaser och vibrationer. Den tunga fordonstrafiken skapar även olycksrisker när den delar utrymme med andra trafikslag. Genom att hantera godstrafiken och den tunga trafiken i staden som ett eget trafikslag blir det enklare att hantera de speciella förutsättningar som gäller för denna trafik men också att möta de negativa konsekvenserna som de medför.

I en attraktiv stad är det för livskvaliteten viktigt att minska störningarna från trafiken. Effektiva godstransporter kan bidra till detta genom att minska buller och utsläpp till luften.

Samordnade transporter

Med en ny E4, förbättrad väg 372/95 och Norrbotniabanan skapas möjligheter till en ökad samordning av godstransporter av olika transportslag. En ny kombiterminal i Port of Skellefteå kommer att utgöra en viktig del i denna intermodala transportkedja.

Näringslivets transporter

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för näringslivets utveckling och därigenom även kommunens utveckling. Transporterna behöver vara tillförlitliga där tiden för en transport är förutsägbar.

Godstrafik i form av genomfartstrafik och trafik med målpunkter utanför de centrala delarna av staden, som exempelvis industriområden, externa handelsområden och hamnar, bör styras till ett övergripande vägnät med god kapacitet och framkomlighet för långa och tunga bilar.

Vid planering av nya områden för industrier eller transportintensiva verksamheter, bör lokalisering ske så att de får god anknytning till godstrafiknätet och så att transportarbetet minimeras. Det bör alltid provas ifall möjligheter finns att trafikförsörja dessa områden även med tågtransporter via industrispår.

De gator som upplåts för trafik med långa och tunga fordon bör vara lokaliserade så att de inte berör störningskänsliga områden. Helst bör detta godstrafiknät ligga helt avskilt från bostadsbebyggelse och inte passera genom stadskärnan.

Leveranstrafik i staden

I stadsmiljö sker en mängd transporter, såväl leveranser av varor som bortfraktande av avfall. Samtidigt som transporterna är nödvändiga ger de negativa effekter på klimat och stadsmiljö genom trängsel, luftföroreningar, buller och trafiksäkerhetsrisker. För handel och verksamheter i Centrum är effektiva varuleveranser en nödvändighet i konkurrensen med extern handel.

Kommunen har mål om hållbar utveckling och god stadsmiljö för de som besöker, bor och verkar i staden. Skapandet av en attraktiv stadsmiljö, som inte har bilen som prioritet, innebär att fotgängares och cyklisters behov av tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet ska tillgodoses först i det lokala gatunätet. Detta kan dock komma i konflikt med varudistributörernas behov av tillgänglighet och varustransporternas framkomlighet. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till att öka godstransporternas framkomlighet.

I samband med kommunens planering är det viktigt att beakta tillgängligheten för godstransporter vid sammanvägning av de intressen som finns och forma den bäst passande lösningen för varje enskild situation.

INRIKTNINGAR

- Aktivt verka för och underlätta Norrbotniabanans genomförande.
- Näringslivets transporter prioriteras före privata bilresor.
- Stödja en utökning av samordningen av godstrafiken.
- Utveckla kopplingen mellan vägnätet och järnväg/hamn.
- Beakta godstransporter i alla skeden i planeringsprocessen.
- Säkerställ funktionella stråk för godstrafiken.

Biltrafik i balans

Skellefteå kommun är en till ytan stor kommun med flera glesbefolkade områden. Ungefär halva befolkningen bor utanför centrala Skellefteå och Skelleftedalen. Det finns många områden där det inte är ekonomiskt försvarbart att erbjuda en bra kollektivtrafik eller där avstånden är för stora för att cykla eller gå, vilket leder till att många medborgare behöver bilen för att kunna ta del av nödvändig service. Det är därför av stor betydelse att det finns en fungerande infrastruktur i form av vägar med en funktionell standard och bra väghållning.

Eftersom kollektivtrafiken inte kan försörja alla delar av landsbygden är det viktigt att utveckla pendlar-parkeringar i anslutning till kollektivtrafikstråk. Även samåkningsparkeringar på strategiska platser kan underlätta gemensamma transportlösningar.

Utformningen av gaturummet är på många sätt avgörande för biltrafikens hastighet. Hastigheten

är i sin tur viktig för hur platser upplevs och används. Att utforma gaturummet på ett sätt som stödjer och underlättar för bilister att hålla rätt hastighet är därför grundläggande för stadens funktion och attraktivitet.

Andelen bilresor till arbetsplatser i Skellefteå bör minska. Kommunen och dess bolag ska vara förebilder för att bidra till mer hållbara arbetsresor, genom såväl styrning och reglering av parkering som åtgärder som uppmuntrar till ett mer hållbart resande.

Utryckningstrafik

För utryckningstrafik (räddningstjänst, ambulans och polis) finns särskilda krav på god framkomlighet och gena färdvägar. Kravet på god framkomlighet innebär att utrymme bör finnas för andra trafikanter att lämna "fri väg" för utryckningsfordonen genom att köra åt sidan. För utryckningstrafiken finns krav på framkomlighet inte bara på huvudnät för biltrafik utan även på mindre lokalator vilket ibland kan stå i motsats till en ofta önskad inriktning att förbättra trafiksäkerheten för framförallt oskyddade trafikanter genom hastighetsdämpande åtgärder. Utryckningstrafikens behov måste ofta vägas mot en säker trafikmiljö. I de centrala delarna av staden kan, genom att prioritera framkomligheten för busstrafik, ofta även utryckningstrafikens behov av framkomlighet tillgodoses. För utryckningstrafiken är även vägens standard inklusive drift och underhåll av stor betydelse.

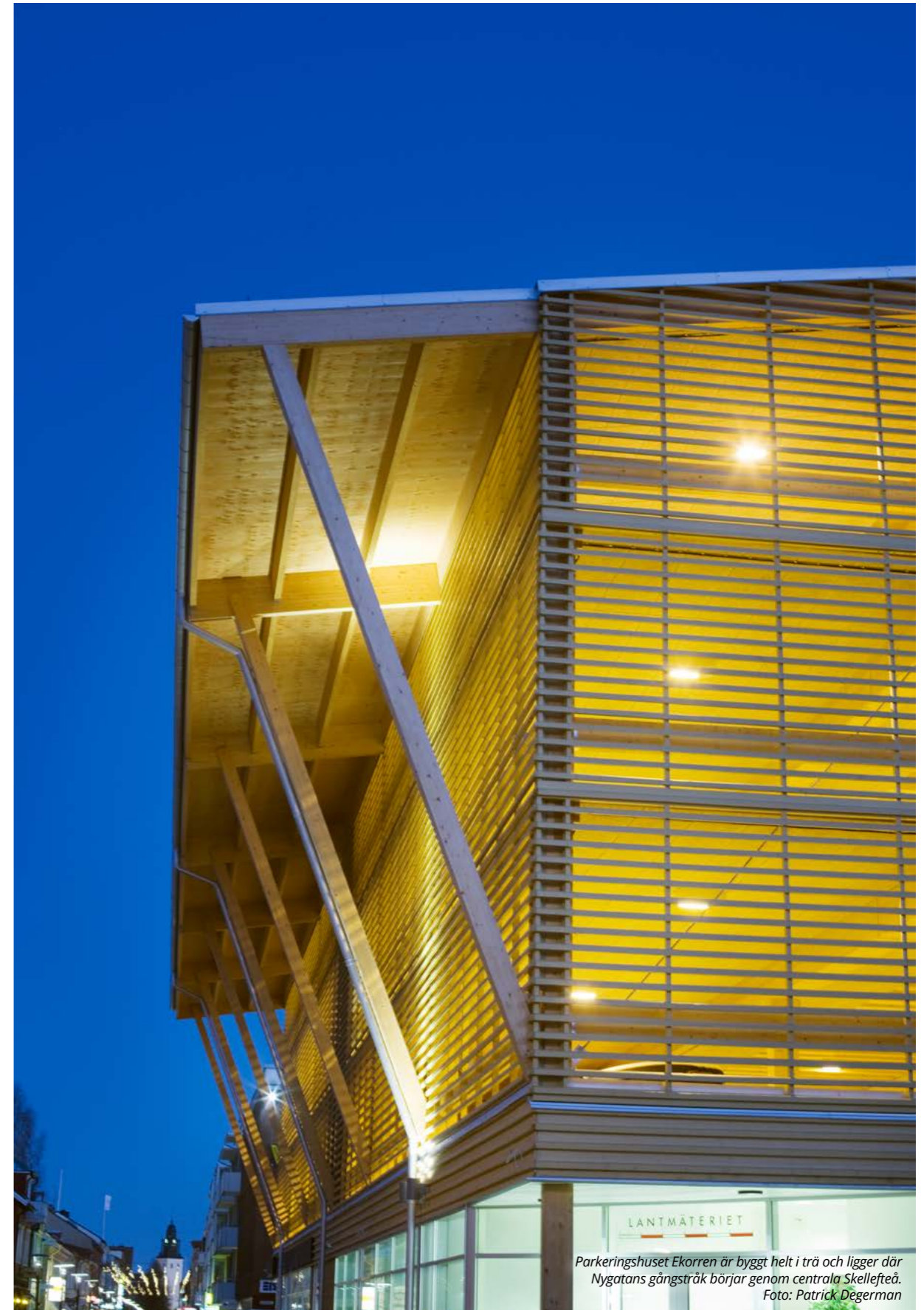
INRIKTNINGAR

- Verka för att upprätthålla ett funktionellt vägnät.
- Underlätta hållbara resor på landsbygden, t.ex. genom pendlar-/samåkningsparkeringar.
- Anpassa gaturumsutformningen till önskad hastighetsnivå.
- Minska genomfartstrafiken i Skellefteå centrum.
- Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen på platser där det är ont om utrymme.

Parkering

Riktlinjer för parkering i Skellefteå kommun antogs av kommunfullmäktige i januari 2019. Riktlinjerna för parkering anger den övergripande inriktningen för hur parkering ska hanteras i Skellefteå kommun, såväl i befintlig miljö som vid nybyggnation.

Genom att arbeta med parkeringshantering kan vi tillgodose det verkliga behovet av parkering utan onödigt slöseri med markytor och ökade kostnader för exploatör, boende eller näringsidkare. För att möjliggöra nya parkeringslösningar för Skellefteå krävs bland annat riktlinjer för hur parkering för bil och cykel ska hanteras, såväl i befintlig bebyggd miljö som vid nybyggnation.



Parkeringshuset Ekorren är byggt helt i trä och ligger där Nygatans gångstråk börjar genom centrala Skellefteå. Foto: Patrick Degerman

Syftet med riktlinjerna är att tydliggöra ställnings-taganden och ge vägledning vid avvägning mellan olika intressen i arbetet med att skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer för kommunens invånare. De utgör ett viktigt verktyg för kommunens fortsatta planeringsarbete. Allt arbete med planering som berör parkering i Skellefteå kommun ska utgå från riktlinjerna och dess inriktningar.

Riktlinjer för parkering är avgränsade i fyra områden med ett antal inriktningar för varje område. Nedan anges de fyra övergripande områdena som även får utgöra inriktningar för trafikprogrammet.

INRIKTNINGAR

- Öka det hållbara resandet i hela kommunen (hela resan).
- Attraktivare och hållbar stadsmiljö.
- Balanserad och god tillgänglighet för samtliga trafikantslag.
- Effektivare markanvändning.

Mobility management

Mobility management (MM) är ett samlingsnamn för mjuka åtgärder som syftar till att påverka resebeteendet och attityder. MM fungerar som ett komplement

till mer traditionell trafikplanering och har som mål att människor ska välja hållbara resor då det är möjligt. Förutom miljövinster betonar MM också hälso-fördelarna med att lämna bilen hemma. MM är ett viktigt verktyg i det vardagliga arbetet med att skapa ett hållbart transportsystem där hela-resan är grunden. Skellefteå kommun arbetar under 2019 med att bygga upp en mobilitetsfunktion som ska planera och organisera kommunens arbete med mobility management. Förhoppningen är att funktionen ska ingå i ordinarie verksamhet fr.o.m. 2020.

Kommunens arbete med MM ska fokusera på konkret beteendepåverkan med hjälp av kommunikation och moderna metoder för marknadsföring. Arbetet ska ha en tydlig koppling till och synkroniseras med kommunens övriga arbete med transporter och infrastruktur. Arbetet ska ge mätbara resultat i befolkningens resvanor.

INRIKTNINGAR

- Tillämpa mobility management i planering och byggande.
- Främja och underlätta hållbara resor genom samverkan med andra aktörer.
- Främja hållbara resor genom kommunikation och information.



Innovation och teknikutveckling

Skellefteå har gjort sig känd för sin innovationskraft inom olika näringar och teknikområden, på samma sätt vill Skellefteå kommun fortsatt ligga i framkant när det gäller innovation och teknikutveckling inom trafikområdet.

Hållbara drivmedel

I linje med de nationella målen har Skellefteå kommun som mål att ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. För att nå dit kommer det att krävas flera olika lösningar som skapar synergier mellan varandra. Oavsett om det handlar om biogas, laddinfrastruktur eller något annat framtida hållbart drivmedel, är det viktigt att kommunen främjar nya innovativa idéer, genom samverkan med andra samhällsaktörer och organisationer. För att underlätta för olika aktörer att utveckla och genomföra nya lösningar för hållbara transporter är det viktigt att kommunens övergripande, strategiska planering och de lokala förutsättningarna är tillgänglig och enkel att nå.

Teknikutveckling och digitalisering

Fordonsindustrin står inför en teknisk revolution där allt fler självkörande fordon testas, körs på fossilfria drivmedel, kopplas upp och delas. Digitaliseringen möjliggör att människor och fordon blir uppkopplade delar i ett system som gör att transportsystemet kan användas på helt nya sätt.

För Skellefteå kommun är det viktigt att teknikutvecklingens fokus ligger på människans villkor och behov, inte vise versa. Genom att tillämpa nya tekniska lösningar på rätt sätt kan vi förenkla vardagen för invånare och besökare. Skellefteå kommun bör prioritera nya lösningar som gör det enklare att välja hållbara färdmedel och underlättar hela resan och skapar tryggare och säkrare transporter.

INRIKTNINGAR

- Skellefteå kommun följer med i teknikutvecklingen och säkerställer att samhällsplaneringen möjliggör införande av ny teknik.
- Verka för att kommunen så långt det är möjligt underlättar kommuninvånarnas vardag genom att samordna trafikinformation.
- I samverkan med andra samhällsaktörer, och på en liten skala, testa ny teknik för att avgöra mognadsgraden och nyttopotentialen i lösningen utifrån ett samhälls- och invånarperspektiv.

Väl gestaltade trafikmiljöer

Utformningen av väg- och gaturummet, den fysiska miljön, är en viktig del i arbetet med att skapa ett hållbart trafiksystem. Väl gestaltade gatumiljöer leder till att människor rör sig i det offentliga rummet vilket bidrar till en levande stadsmiljö.

I och med att gång- och cykeltrafikanter färdas relativt långsamt ställs högre krav på väl utformade miljöer och närhet mellan viktiga målpunkter. Trygghet och bekvämlighet är viktiga faktorer för utformningen av gång- och cykelvägar och för att människor ska välja dessa färdmedel. Mellan stadsdelar och till större målpunkter är det extra viktigt att rörelsestråken är tydliga, funktionella och bidrar till en god orienterbarhet. För att trafikmiljön ska upplevas attraktivt för gående bör det vara varierande och detaljerat och innehålla grönska. En väl gestaltad och genomtänkt belysning bidrar till ökad trygghet och ger karaktär i trafikmiljön.

En attraktiv plats är ofta en plats som upplevs som trivsam (trygg och tillgänglig) med ett bra mikroklimat. Utöver klimatet påverkar stadsrummets skala, gestaltning och eventuella grönstruktur om en plats upplevs som attraktiv. Även drift och underhåll har stor betydelse för hur attraktiv en plats upplevs. Särskilt vintertid har drift i form av snöröjning och halkbekämpning stor betydelse hur vi upplever trafikmiljön och hur vi väljer att färdas.

De olika gatorna och vägarnas gaturum bör ges en gestaltning som tydliggör dess funktion och roll i trafiknätet från genomfart till lokalgata. Om gatans gestaltning är anpassad till dess funktion underlättar det samspelet mellan trafikanterna och för framförallt bilisterna att hålla rätt hastighet.

Grönska i trafikmiljön ska i först hand sparas och där det inte är möjligt ska ersättning ske med ny växtlighet. Gröna gaturum kan också underlätta dagvattenhanteringen och minska risken för översvämningar.

INRIKTNINGAR

- Anpassa gatornas och vägarnas utformning efter funktion och avsedd hastighet.
- Gator, platser och bebyggelse ges en omsorgsfull gestaltning med utgångspunkt i den mänskliga skalan.
- Utveckla grönstrukturen i trafikmiljöerna.
- Dagvattenplanering ska ingå som en del i gestaltningen av trafikmiljöerna.
- Ta fram ett gestaltungsprogram för de offentliga rum där trafikmiljön ingår.
- Ta med drift- och underhållsaspekterna i planeringen.

Aktualisering

Trafikprogrammet bör aktualitetsprövas varje mandatperiod.

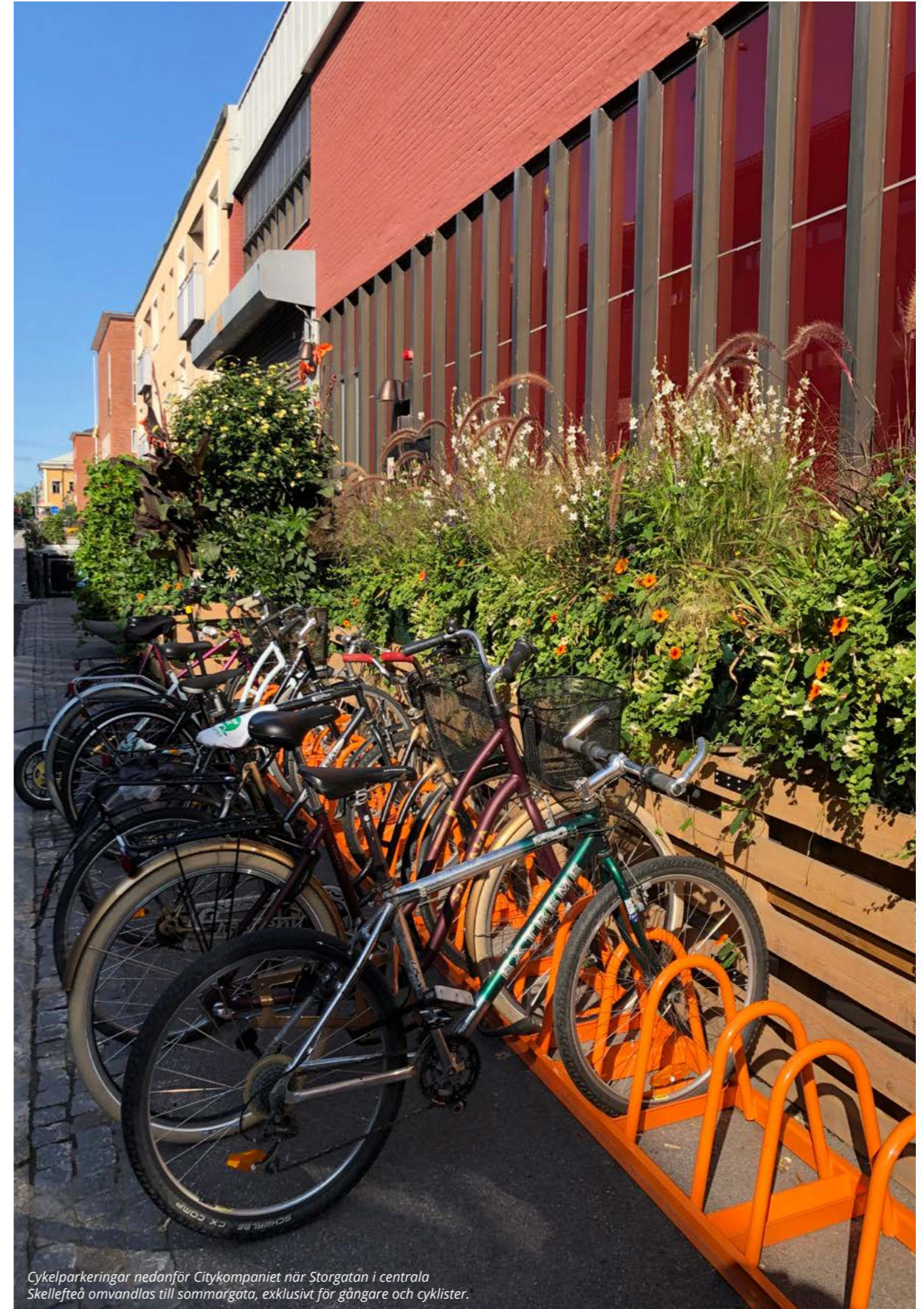
Trafikplaner

Trafikprogrammet är ett styrdokument som förklarar vilka övergripande utmaningar som vi står inför och vilka planeringsinriktningar som ska tillämpas för att hantera dessa utmaningar.

För att tydliggöra behov av åtgärder kan trafikplaner för ett geografiskt område eller ett trafikslag tas fram. Trafikplanerna ska omsätta trafikprogrammets planeringsinriktningar i konkreta åtgärder och ligga till grund för investeringar, åtgärdsprogram, utredningar, genomförandeprojekt och prioriterade underhållsåtgärder.

Relaterade dokument

- **Skellefteå 2030 Utvecklingsstrategi (2015)** – Skellefteå kommun.
- **Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2014 - 2020** (2013) – Region Västerbotten.
- **Regional systemanalys för Norrbotten och Västerbotten 2016** (2016) – Region Västerbotten och Länsstyrelsen Norrbotten.
- **Länstransportplanen för Västerbottens län 2018 - 2029** (2018) – Region Västerbotten



Cykelparkeringar nedanför Citykompaniet när Storgatan i centrala Skellefteå omvandlas till sommargata, exklusivt för gångare och cyklister.



**Skellefteå
kommun**

Trafikprogram