Planeringsavdelningen

➔ **Plan**
Policy
Handlingsplan
Rutin
Instruktion
Riktlinje

Trafikplan



Dokumenttyp	Dokument-ID	Datum för beslut	Version
Plan	15:100	KF § 92, 17-09-28	1.3
Beslutsinstans	Dokumentansvarig	Ansvarig för uppföljning	Reviderad
Kommunfullmäktige	Kommundirektör	Planeringschef	2017-06-01
Dokumentet gäller			
Kommunledningsförvaltningen och tekniska förvaltningen			

Innehåll

1 Sammanfattning 4

2 Inledning 5

2.1 Vad är en trafikplan och vad fyller den för funktion? 5
2.2 Metod och avgränsningar 5
2.3 TRAST- trafik för en attraktiv stad 6
2.4 Begreppsförklaring 7

3 Utgångspunkter 8

3.1 Dagsläget – var står vi? 8
3.2 Vision – vad vill vi? 10
3.3 Möjligheter – vad kan vi göra? 10

4 Mål och inriktning för trafiken 12

4.1 Nationella mål 12
4.2 Regionala mål 12
4.3 Parallella kommunala mål 13
4.4 Mål för stadens karaktär 14
4.5 Mål för trafiknäten 15
4.6 Mål för trafikens omfattning 16
4.7 Mål för ökad tillgänglighet 17
4.8 Mål för ökad trygghet 18
4.9 Mål för ökad trafiksäkerhet 19
4.10 Mål för begränsad hälso- och miljöpåverkan 20

5 Grundläggande principer i planeringen 21

5.1 Hållbara resor och transporter 22
5.2 Lokalisering, struktur och utformning 22
5.3 Människors och verksamheters värderingar och förutsättningar 22
5.4 Trafiksystemets uppbyggnad 22

6 Insatsområden – så här kan vi arbeta 23

6.1 Insatsområde 1: Struktur, funktion & utformning 24
6.1.1 Klassificering av gatunätet 24
6.1.2 Principer för utformning, reglering och planering 28

6.2 Insatsområde 2: Trafiksäkerhet & trygghet – en nyckelfråga 30
6.2.1 Ta fram en handlingsplan för ökad trygghet och säkerhet i trafiken 30
6.2.2 Ta fram riktlinjer för snöröjning och halkbekämpning 30
6.2.3 Minska skolskjutsandet med bil 31

6.3 Insatsområde 3: Kristinehamn – Värmlands cykelstad nr 1 32
6.3.1 Skapa ett stomnät för cykeltrafik i staden 32
6.3.2 Skapa ett stomnät för cykeltrafik inom de mindre tätorterna 35
6.3.3 Ta fram handlingsplan för cykel 36
6.3.4 Prioritera cykeltrafiken i budget 37

6.4 Insatsområde 4: Bilparkering 38
6.4.1 Ta fram en handlingsplan för bilparkering 39

6.5 Insatsområde 5: Trafiken i centrum 40
6.5.1 Se över trafikregleringen i centrum 40
6.5.2 Stärk kopplingen mellan Resecentrum och centrum 42

6.6 Insatsområde 6: Kollektivtrafik 43
6.6.1 Ta fram en handlingsplan för kollektivtrafik 43

6.7 Måluppfyllelse 44
7 Så följer vi utvecklingen över tid 46
7.1 Kontinuerliga åtgärder 46
8 Referenser 48
9 Bilagor 49
9.1 Nulägesbeskrivning av trafiksituationen i Kristinehamns kommun 49

1 Sammanfattning

Arbetet med att ta fram vår trafikplan har föregåtts av en djupstudie i hur förhållandena i Kristinehamn ser ut idag. Den finns att läsa som bilaga och ger svar på vad vi har för infrastruktur i kommunen, hur infrastrukturen används och av vem.

I Kristinehamn är det lätt att resa med bil och det gör vi gärna – 71 procent av våra resor gör vi med bil. Detta trots att vår stad är liten till ytan och att de flesta av våra resor understiger fem kilometer. Bilanvändandet kan förklaras av vanor och attityder, likväl som det faktum att staden under decennier har utformats med bilen som utgångspunkt. Framkomligheten för bilister är hög och det finns gott om utrymme att köra och parkera. Bilens dominans gör det svårt för andra färdmedel att konkurrera om trafikanterna.

I den goda staden finns plats för bilen men inte på bekostnad av människors trygghet, trafiksäkerhet och välmående. Det är med hänsyn till våra invånare och besökare, samt till miljö och klimat, som vi måste ställa om och rikta in oss mot en mer hållbar trafikplanering där det råder balans mellan trafikslagen.

Kristinehamn ska bli Värmlands cykelstad nr 1. Det kan låta som ett djärvt mål men vi tvivlar inte på att vi har de rätta förutsättningarna att nå dit. Det ska bli trevligare att ta sig fram till fots och vi ska dra nytta av vårt fina läge med vatten och grönska i staden. Vi ska använda vår mark mer effektivt vilket innebär att ytor som idag är tillägnade bilen istället kan användas för andra ändamål, t ex har vi ett stort överskott av parkeringsplatser på attraktiva lägen i staden. För att minska bilresorna i staden måste vi också erbjuda alternativa färdmedel till de som bor utanför staden, inte minst till våra mindre tätorter där det bor tillräckligt många för att det ska vara motiverat med god kollektivtrafik.

2 Inledning

2.1 Vad är en trafikplan och vad fyller den för funktion?

Denna trafikplan samlar kommunens målsättningar för trafiksystemet och talar om hur man ska planera och prioritera för att målen ska uppnås. Kort sagt beskriver trafikplanen inriktningen för vårt arbete med trafikfrågor. Den innehåller övergripande strategier som gäller för hela trafiksystemet och detaljerade mål som gäller för specifika delar.

Planen kan användas såväl vid planering av större utvecklingsprojekt som vid mindre åtgärder. Den utgör ett underlag till planering av budget och beskriver vad som måste prioriteras för att vi ska nå våra målsättningar. Planen fungerar också som länk till översiktsplanen och mellan kommunens olika förvaltningar. Sammantaget bidrar trafikplanen till att underlätta arbetet för alla de som planerar, prioriterar och genomför åtgärder i trafiken.

Att det finns en samsyn och gemensam vision för trafikens utveckling är en förutsättning för vårt trafikstrategiska arbete. Trafikplanering är ingen isolerad vetenskap utan utgör en del av den övergripande samhällsplaneringen, den fysiska infrastrukturen och resorna som den möjliggör är avgörande för samhället i stort. Utan planen riskerar vi att inte fånga helheten och trafiken riskerar att utvecklas på ett icke önskvärt sätt. De strategiska och konkreta nivåerna gör tillsammans att dokumentet blir en användbar vägledning på strategisk och operativ nivå.

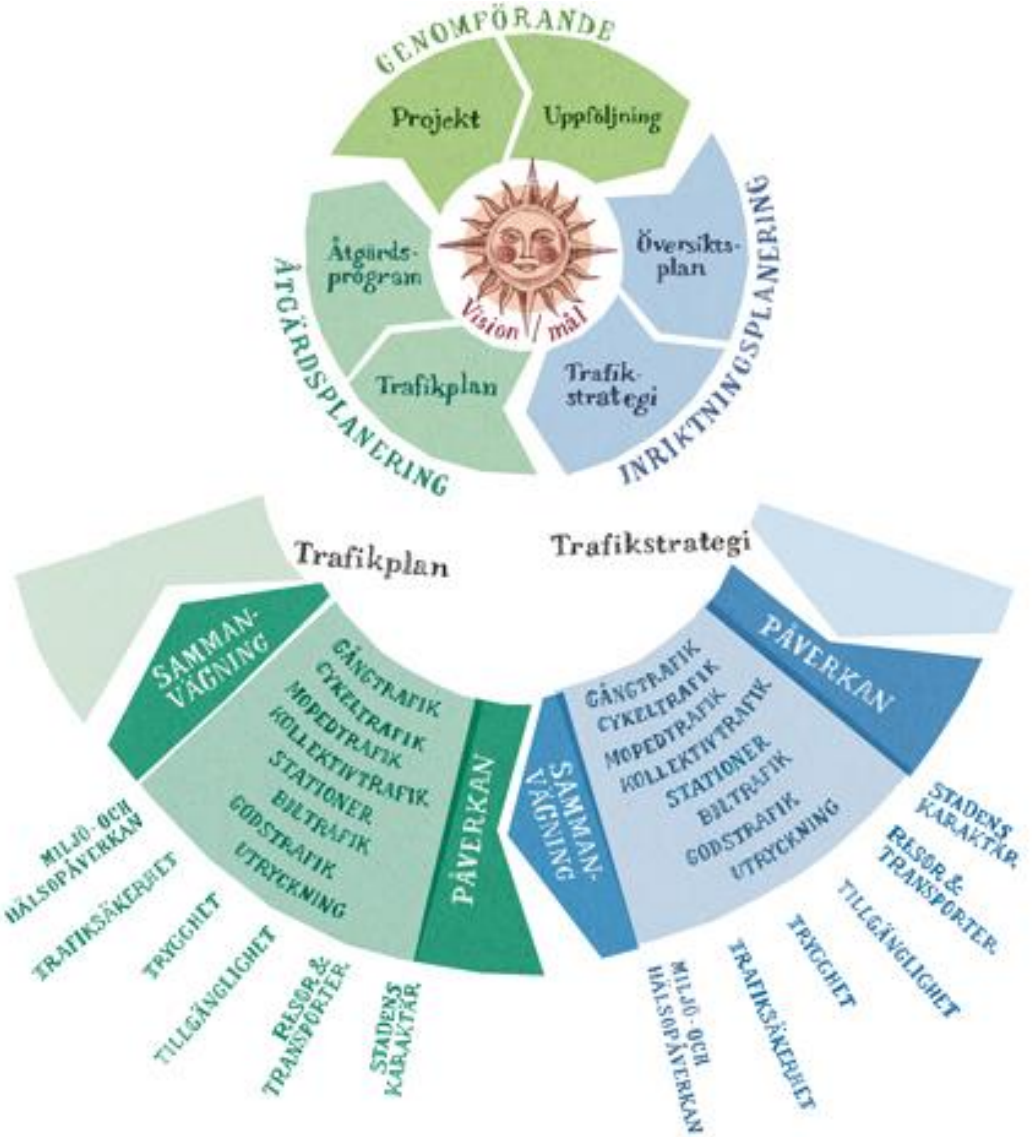
2.2 Metod och avgränsningar

Planen berör hela kommunen och de trafiksystem som påverkar resandet inom och utanför kommunens gränser. Fokus ligger dock på tätorten Kristinehamn där koncentrationen av invånare och verksamheter finns och där anspråken från olika trafikanter är som störst. Det är också i tätorten som vårt väghållningsansvar finns och vi har störst möjlighet att påverka utvecklingen.

Under processen med att ta fram trafikplanen har tre workshops genomförts tillsammans med tjänstepersoner och politiker i Kristinehamn i syfte att bidra till förankringen av innehållet. Vid det första tillfället diskuterades styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Vid det andra tillfället diskuterades målsättningar för trafiksystemet och i den avslutande workshopen diskuterades de insatsområden som tagits fram. Resultatet av respektive workshoptillfälle har arbetats in som en del av planen.

2.3 TRAST- trafik för en attraktiv stad

Kristinehamns trafikplan utgår från metodiken i TRAST, en handbok som tagits fram av Trafikverket, Sveriges Kommuner & Landsting samt Boverket. TRAST består av två delar, en del som avser vara stöd i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågor, och en del som innehåller faktaunderlag för arbetet med trafikstrategi, trafikplan och åtgärdsprogram. I TRAST redovisas hur vi kan göra avvägningar mellan egenskaper som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Dessa aspekter, samt trafiknäten och trafikens omfattning, som också ingår i vägledningen i TRAST är en röd tråd i trafikplanen. Vår trafikplan motsvarar i huvudsak benämningen trafikstrategi i TRAST.



Figur 1 Trafikplanens roll enligt TRAST. Trafikplanen motsvarar benämningen trafikstrategi och trafikplan.

Trafikplanen för Kristinehamn kompletteras med *insatsområden* som primärt pekar ut åtgärder för cykeltrafik, biltrafik, parkering, godstransporter och utryckningstrafik. Insatsområdena anger mer konkret vilka åtgärder som behöver prioriteras för att Kristinehamn ska utvecklas i den riktning som målen anger och motsvarar därför även benämningen trafikplan enligt TRAST. Därmed har vi också tagit första steget i åtgärdsplaneringen enligt TRAST.

2.4 Begreppsförklaring

Nedan beskriver vi några nyckelbegrepp som används i trafikplanen.

Barriär	Något fysiskt eller mentalt som begränsar framkomligheten för någon, t ex en järnväg eller en högtrafikerad gata.
Blandtrafik	De delar av gatunätet som används av både biltrafik och gång- och/eller cykeltrafik.
Framkomlighet	Den del av kvaliteten tillgänglighet som beskriver förbrukning av tid för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare. Förbrukningen av tid beror på förflyttningens längd och hastighet.
Hastighetssäkring	Utformningsåtgärd, t ex fartgupp, som vidtas för att säkerställa att man inte kan köra snabbare än hastighetsgränsen.
Hållbarhet	Hållbarhetsbegreppet inkluderar dimensionerna ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet och när vi talar om hållbarhet i planen avses balansen mellan dessa dimensioner.
Modernistisk trafikplanering	Benämning på trafikplaneringsideal som tillämpades i Sverige under efterkrigstiden med betoning på 1960- och 70-talen. Bilen stod i centrum i planeringen och andra trafikanter fick anpassa sig efter bilen. Separering av trafikslag blev standard.
Offentligt rum	Bebyggelsemiljö som är tillgänglig för allmänheten, t ex gator, torg och parker.
Oskyddad trafikant	Person som färdas i trafiken utan skydd av kaross. I trafikplanen avses fotgängare och cyklister om inte annat anges.
Restidskvot	Mått på hur lång tid det tar att resa med ett färdmedel, t ex cykel, jämfört med bil. Tiden för cykelresan divideras med tiden för bilresan. En kvot på 1,0 betyder att resan tar lika lång tid med båda färdmedlen, en kvot på 2,0 betyder att det tar dubbelt så lång tid att cykla som att åka bil.
Tillgänglighet	Definieras som den lätthet med vilken man kan nå det utbud av aktiviteter och målpunkter som man har behov av att nå.
Trafiknät	Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag.
Väghållare	Den som ansvarar för drift och underhåll av en anläggning.

3 Utgångspunkter

3.1 Dagsläget – var står vi?

Kristinehamns tätort präglas till stor del av dominerande trafikanläggningar som är en följd av synen på trafik- och stadsplanering på 1960-talet. Tätortens utformning är därmed mycket gynnsam för bilister och bidrar till att stärka bilens dominans på bekostnad av andra trafikslag. 71 procent av resorna i kommunen sker med bil och bilinnehavet är högre än snittet för Värmland.

Med bil tar man sig hela vägen in i centrum där det finns god tillgång på parkering. Ett fåtal av parkeringarna är fullbelagda vid enstaka tillfällen men generellt finns ett överskott på bilplatser. Det råder en ”kultur” att ha kort avstånd mellan parkering och målpunkt. Angöringsplatser används ofta för längre uppställning och hindrar de som vill göra korta ärenden.



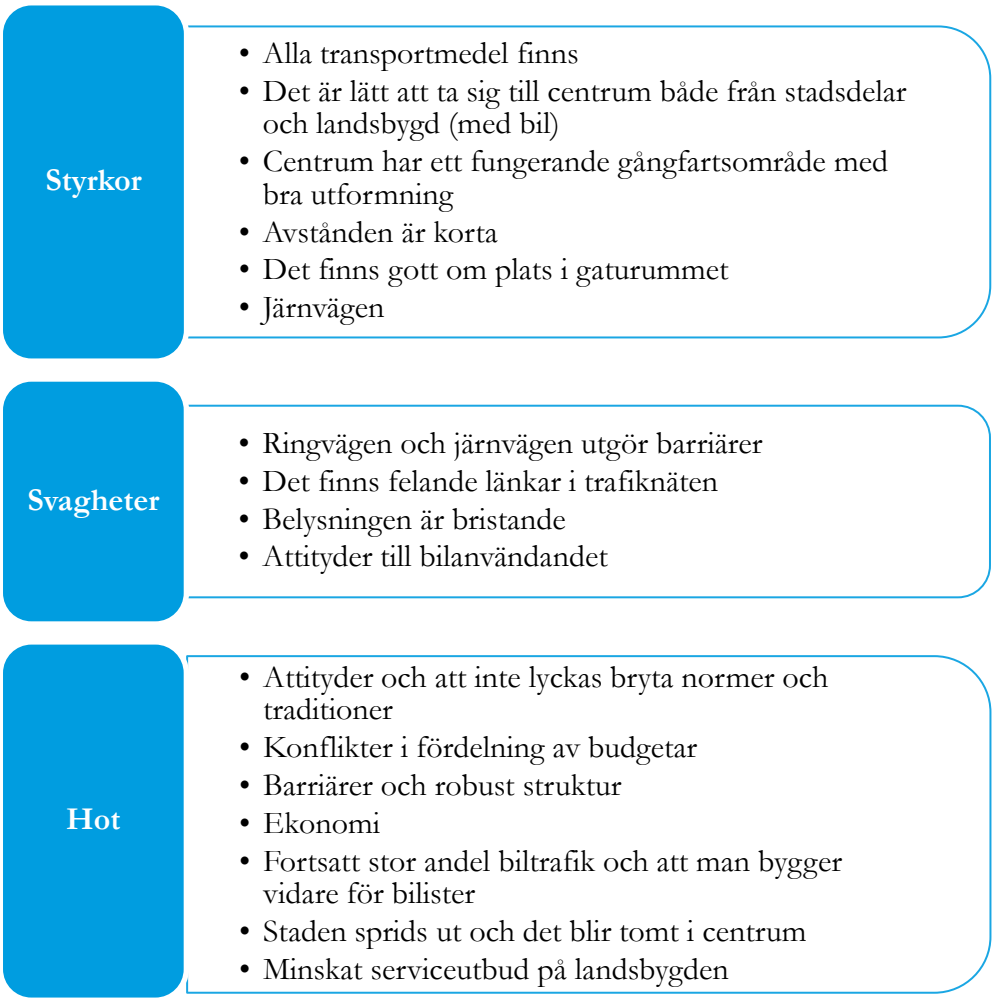
Figur 2 Stadsmiljö i Kristinehamn, Västerlånggatan/Hovslagaregatan.

Drygt var femte av kommunens resor görs med cykel eller till fots. Gång- och cykelnäten i Kristinehamn är av varierande karaktär och kvalitet. Det saknas ett utpekat stomnät för cykel och även om cykelnätet till viss del är yttäckande finns brister i form av kontinuitet. Bristerna i cykelnätet är många gånger en brist även för fotgängare och de båda trafikantgrupperna riskerar konflikt med varandra när näten är otydliga.

Kollektivtrafiken har varierande kvalitet beroende på resmål. Generellt är utbudet bäst vid resor mellan Kristinehamns Resecentrum och andra städer som ligger utmed järnvägsnätet, medan utbudet med buss är mer begränsat. Exempelvis finns endast åtta turer per dag mellan Kristinehamn och kommunens näst största tätort Björneborg. Stadens lokala busstrafik nyttjas i låg utsträckning och är av störst vikt för den som inte har möjlighet att cykla. Resecentrum, som är en viktig knutpunkt för alla kollektivtrafikresor inom samt till och från kommunen saknar ett tydligt stråk till centrum.

Hamn och industri är och har alltid varit viktiga näringar för Kristinehamn men vi är också beroende av vår omgivning. I ett regionalt perspektiv är Vänern betydande för sjöfarten liksom järnvägen, E18 och riksväg 26 är det för de landbaserade transporterna.

När trafikplanearbetet påbörjades fick politiker och tjänstepersoner möjlighet att ge sin bild av trafiksystemet i Kristinehamn, i form av en SWOT-analys[1]. Figuren nedan beskriver de styrkor, svagheter och hot som identifierats. Identifierade möjligheter beskrivs i kapitel 3.3.



Figur 3 Styrkor, svagheter och hot som identifierats vid workshops.

Som stöd till trafikplanen finns en bilaga, Nulägesbeskrivning, som ingående beskriver hur trafiken är uppbyggd och hur resandet ser ut i Kristinehamn idag.

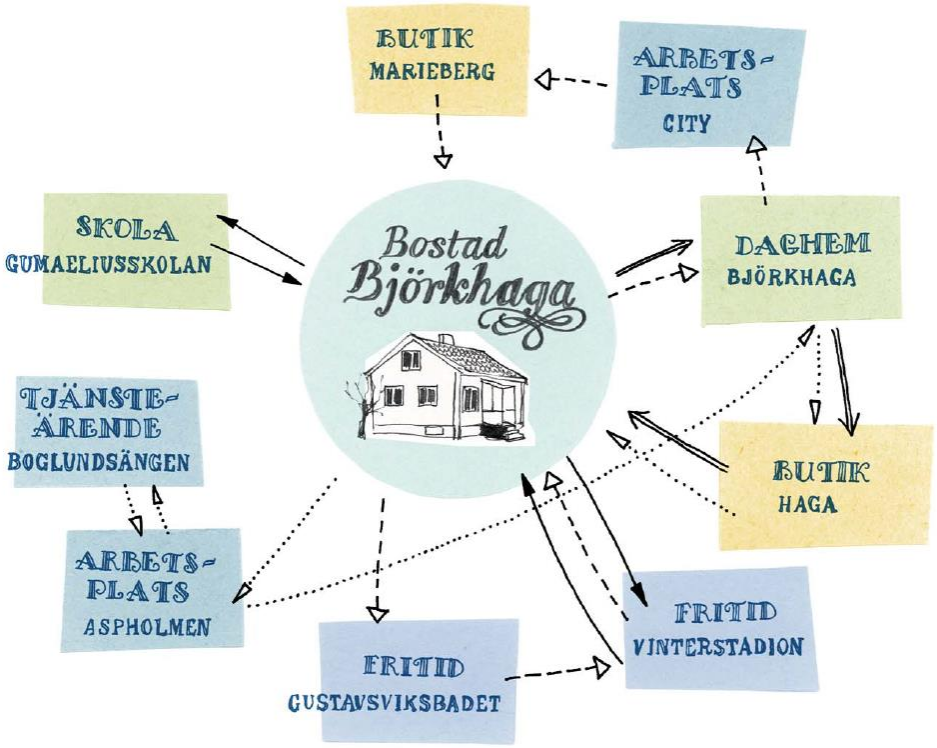
[1] Analys av styrkor, svagheter, möjligheter och hot (strenghts, weaknesses, oportunities, threats)

3.2 Vision – vad vill vi?

En möjlig vision som visar hur trafiken kan stötta en önskad samhällsutveckling är:

> *”Trafiken i Kristinehamn har en anpassad färdmedelsfördelning där invånare och besökare ska kunna förflytta sig på ett långsiktigt hållbart sätt. Trafiksystemet är anpassat för att stödja den önskade utvecklingen av Kristinehamn i form av ett levande och attraktivt centrum, förändrad markanvändning och förtätning. Utgångspunkten är alltid individens anspråk, oavsett förutsättningar att förflytta sig”*

Figuren nedan beskriver att det är människan som står i centrum för planeringen och att trafiksystemet ska utformas för att få vardagen att gå ihop.



Figur 4 Beskrivning av en barnfamiljs förflyttningar under ett dygn, TRAST

3.3 Möjligheter – vad kan vi göra?

Utifrån den workshop som genomförts med kommunens tjänstepersoner och politiker, har en rad möjligheter identifierats som ger en bra utgångspunkt för en positiv utveckling i enlighet med de mål som identifieras i planen.

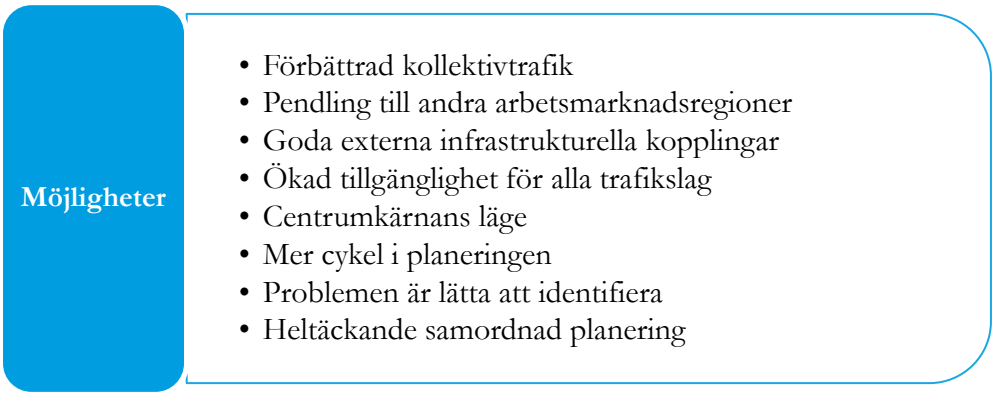
Vårt kommunala väghållningsansvar är koncentrerat till staden och tätorterna, därför ligger planens fokus just där. I staden har vi goda möjligheter att anpassa trafiksystemet så att det blir mer balanserat och hållbart. Ytorna för biltrafiken är generellt väl tilltagna med breda gator.

Dessa kan göras mer stadsmässiga genom att smalna av körbanorna, bredda trottoarer och anlägga cykelfält i vägkant. Det finns också utrymme att anlägga refuger mellan körbanorna för att skapa en mer stadsmässig karaktär.

I staden finns ett överskott på bilparkeringsplatser, normalt finns minst ca 650 lediga allmänna bilplatser. Flera ytor som används för parkering är egentligen inte reglerade för det ändamålet och skulle kunna nyttjas för andra aktiviteter eller för förtätning. Det finns också reglerade parkeringsytor som skulle kunna omvandlas. Den parkeringsstudie som genomförts visar att det finns möjlighet att prioritera platser och att på sikt avveckla överflödiga parkeringsytor när platsen ska användas för andra ändamål.

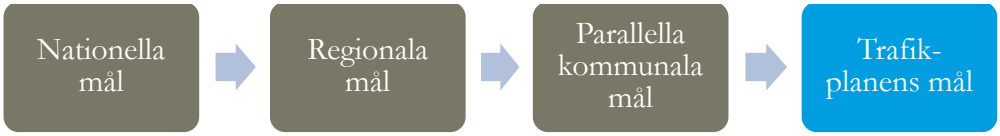
Stadens struktur, samt det faktum att en stor del av resorna som görs är kortare än tre och fem kilometer, gör cykeln till en attraktiv valmöjlighet. Det finns flera separerade cykelvägar i staden men nätet har varierande standard och utformning och är ofta osammanhängande. Det innebär att det finns god potential att skapa förutsättningar för ökat cyklande. Möjligheten att öka cyklandet utanför staden är mer begränsat med hänsyn till avstånd och infrastruktur. Det finns däremot behov av att främja cyklandet inom de yttre tätorterna, där det är möjligt att cykla mellan t ex bostad och skola eller till närmaste busshållplats.

Kollektivtrafiken i staden har möjlighet att bättre anpassas för sitt ändamål. Gång och cykling bör prioriteras med tanke på avstånden men bussen är ett viktigt komplement och en nödvändighet för människor som inte har andra alternativ att förflytta sig. Den lokala kollektivtrafiken kan anpassas för dessa grupper. När det gäller kollektivtrafik utanför stadens gränser finns goda möjligheter att öka resandet mellan Kristinehamn och Karlstad, samt i viss mån till andra viktiga pendlingsorter där kollektivtrafikutbud finns. Eftersom kollektivtrafiken planeras av regionen har vi begränsad möjlighet att påverka dess utveckling. Ett viktigt fokusområde är att verka för bättre kollektivtrafik mellan Kristinehamns centrum och kommunens yttre tätorter.



Figur 5 Möjligheter för framtida planering.

4 Mål och inriktning för trafiken



Trafikplaneringen i Kristinehamns kommun måste förhålla sig till mål som gäller för hela Sverige samt de mål som Region Värmland antagit. Den ska också ta hänsyn till mål som antagits i andra kommunala styrdokument. Till dessa mål har specifika målsättningar för trafikplanen tagits fram. Målen utgör grunden för de insatsområden som presenteras i kapitel 4, och i kapitel 5 illustreras hur de olika insatsområdena bidrar till måluppfyllelse.

4.1 Nationella mål

De transportpolitiska målen som antagits nationellt är en grundläggande målsättning för trafiken i Kristinehamn. De säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska också bidra till utvecklingskraft i hela landet och värna om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

4.2 Regionala mål

På regional nivå hittar vi såväl mål för Värmlands utveckling genom Värmlandsstrategin, som mål för kollektivtrafikens utveckling genom trafikförsörjningsprogrammet. Värmlandsstrategin pekar på att ”bättre kommunikationer” är ett särskilt prioriterat område för Värmlands utveckling. Inom bättre kommunikationer hittar vi bland annat mål om att öka möjligheterna till att bo och arbeta i hela Värmland, samt gång- cykel- och kollektivtrafik ska öka sina andelar av persontransporterna. Ett annat utpekat område för att utveckla Värmland är ”livskvalitet för alla”. Där hittar vi mål om att ohälsotalet i Värmland ska minska och nå riksgenomsnittet.

Eftersom kollektivtrafiken är regionalt finansierad är Kristinehamn beroende av den inriktning som beslutas av kollektivtrafikmyndigheten, Region Värmland. Regionen ser Karlstad som länets motor och vill fokusera på att stärka relationerna dit. Man vill också skapa goda förbindelser till Oslo och Stockholm.

Länsstyrelsen i Värmland har antagit klimatmålet ”Klimatneutral Värmland år 2030” som länets klimat- och energistrategi. Den pekar ut vägtrafikens användning av bensin och diesel som ett av sex fokusområden för att vidta åtgärder som bidrar till måluppfyllelsen. Åtgärder kan bland annat vara att genom samhällsplaneringen arbeta för minskat behov av vardagliga transporter med fossila bränslen.

4.3 Parallella kommunala mål

I vår kommunala organisation är det fullmäktige som fastställer övergripande mål och inriktning för verksamheterna. *Kristinehamn 2030 – den vänliga och nyskapande skärgårdskommunen* är sedan 2016 kommunens vision. Genom att låta arbetet genomsyras av hållbarhet, inkludering, jämställdhet, tillgänglighet och trygghet inom det prioriterade området *infrastruktur, logistik och kommunikation* ska vi de närmaste fem åren närma oss visionen.

I det lokala tillväxtprogrammet finns konkretiserade mål om att Kristinehamn ska förbättra kommunikationerna med Karlskoga och Degerfors, för att på så sätt också närma sig Örebro, Stockholm och Oslo. Andra viktiga mål i programmet är täta tågförbindelser till Karlstad, Örebro, Stockholm, Göteborg och Oslo, god kollektivtrafik med tåg och buss för arbetspendling till och inom arbetsmarknaderna i östra Värmland, Örebro och Karlstad, förbättrad samordning mellan lokal och regional kollektivtrafik samt att Kristinehamns hamn ska vara Värmlands och Örebro läns regionala huvudhamn i Vänern.

Trafikplanen bygger vidare på strategiska mål som tagits fram för stadens karaktär, trafiknäten, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan.

4.4 Mål för stadens karaktär

Inom staden och i våra tätorter upplever vi gång och cykel som de bästa sätten att transportera sig

Bilparkeringar i staden ska vara ändamålsenliga och anpassade i antal för att främja en effektiv markanvändning

Stadens gator utformas för bättre balans mellan olika trafikantgrupper

En målsättning för Kristinehamn är att skapa ett trafiksystem som är funktionellt för invånare och besökare utan att man förbrukar stadens goda sidor. Modernistiska inslag från 1960- och 70-talen har präglat Kristinehamns stadsbild och karaktär, vilka inneburit breda körfält, få hinder och väl tilltagna parkeringsytor som alla ger bilen tydlig prioritet. Den bilorienterade karaktären kan signalera att andra trafikslag har lägre dignitet och inte prioriteras lika högt.

Strävan efter ett mer hållbart samhälle handlar inte om att helt utesluta bilen från staden, utan snarare om att skapa en balans där alla trafikslag får utrymme utifrån sina förutsättningar och där konflikterna trafikslagen emellan hanteras på ett bättre sätt. För att visionen om ett levande centrum ska kunna uppnås måste de kvaliteter som stimulerar vistelse i staden förstärkas. I ett attraktivt centrum får man en paus från trafikens intensitet och trafikbuller. Miljöerna stimulerar till aktivitet och staden utgör en arena för möten mellan människor.

För att skapa den balans som önskas måste ett grundläggande mål vara att anpassa den fysiska utformningen, så att dagens trafikmiljöer ger plats åt trygga, attraktiva och funktionella nät för alla trafikanter. Stadens breda gator kan ses som en kvalitet där det finns goda möjligheter att omfördela ytorna för olika trafikslag.



Figur 6 Norra Staketgatan – exempel på bred gata i centrala Kristinehamn.

4.5 Mål för trafiknäten

Cykelnätet i staden ska följa utformnings-principer som säkerställer kontinuitet och god orienterbarhet

Fysiska åtgärder utmed Västra Ringvägen ska minska vägens barriäreffekt och öka framkomligheten för oskyddade trafikanter

Tätorter utanför staden ska förses med bil- och cykelparkering i anslutning till ortens största hållplats för kollektivtrafik

I staden finns många separerade cykelvägar med varierande standard och även om cykelnätet till viss del är yttäckande finns brister i form av kontinuitet. Det saknas enhetlig utformning, bredderna varierar och nätet har ofta en ologisk koppling. En cykelväg kan utan förvarning ta slut vid en korsning och ersättas av en trottoar. När sådana olika nät möts så uppstår dels svårighet att lokalisera sig och dels fysisk svårighet att ta sig fram på ett säkert sätt.

Bristerna i cykelnätet är många gånger en brist även för fotgängare och de båda trafikantgrupperna riskerar konflikt med varandra när näten är otydliga. Stadens trottoarer har också varierande skick och utformning, exempelvis förekommer höga trottoarkanter som försvårar för rörelsehindrade.

Bilister i Kristinehamn har både hög framkomlighet och tillgänglighet eftersom bilen så tydligt varit utgångspunkt i trafikplaneringen. Större delen av stadens gator är utformade så att bilisterna har tydlig prioritet, i synnerhet utmed Västra Ringvägen. Generellt får gående och cyklister vistas enligt bilens spelregler.

Vi har ambitionen att fler ska pendla kollektivt och då spelar utvecklingen av järnvägen en stor roll. Då den korsar staden utgör den en barriär som övrig infrastruktur måste anpassas efter. Det skapar begränsad tillgänglighet, främst för fotgängare och cyklister som är känsliga för omvägar. I staden finns ett antal plankorsningar och planskilda järnvägskorsningar som på många sätt styr rörelserna mellan de båda sidorna av järnvägen.



Figur 7 Trottoar som upphör efter infart till parkering utmed Tullportsgatan.

4.6 Mål för trafikens omfattning

Andelen cykelresor i staden ska årligen öka med minst 5 %

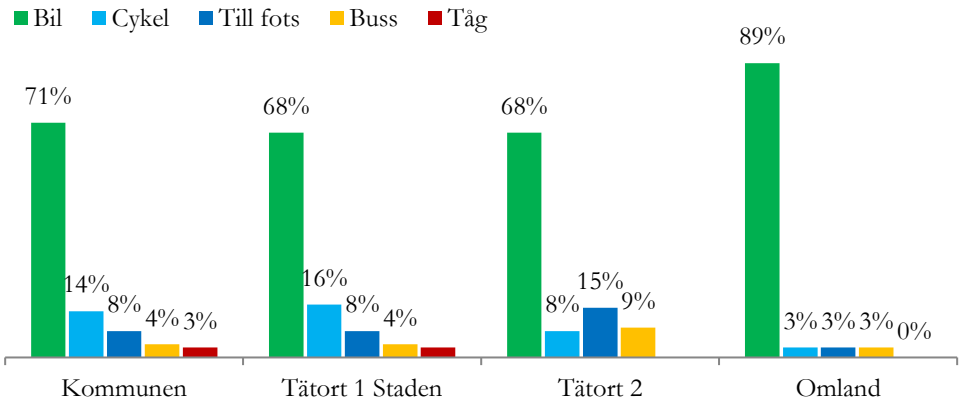
Andelen kollektivtrafikresor som görs av boende i våra yttre tätorter ska kontinuerligt öka

De som reser till arbetsplatser över kommungränsen ska resa mer kollektivt, ökningen ska årligen motsvara minst 3 %

[2]

Drygt var tredje resa i kommunen understiger tre kilometer och mer än hälften av resorna är kortare än fem kilometer. 75 procent av invånarnas resor sker inom kommunen, resor mellan Kristinehamn och platser utanför Värmland står för 9 procent och resor mellan Kristinehamn och Karlstad för 8 procent av resorna. Enligt statistik från SCB har vi i kommunen 3 100 utpendlare och 1 960 inpendlare varav de mest betydande pendlingsorterna är Karlstad, Karlskoga, Storfors och Degerfors.

71 procent av kommuninvånarnas resor sker med bil och det är vanligare att äga tre bilar än ingen alls. Bilinnehavet i Kristinehamn ökar och är idag högre än snittet för Värmland. Av naturliga skäl sker fler bilresor på landsbygden än i staden. I staden står cykeln för 16 procent av resorna, något mer än snittet för kommunen i sin helhet. Det är en relativt låg andel med hänsyn till de korta avstånden och att Kristinehamn har det näst största cykelinnehavet i länet. Resor med kollektivtrafik är mycket begränsade och uppgår till totalt 7 procent. Flest kollektiva resor sker i de yttre tätorterna där bussen står för 9 procent av resorna. I staden gör varje invånare i genomsnitt endast nio resor per år med lokalbusstrafiken.



Figur 8 Färdmedelsfördelning enligt Värmlands resvaneundersökning 2014. Kategorin kommun avser alla resor som totalt sker i kommunen. Tätort 1 är huvudorten Kristinehamn och tätort 2 är yttre tätorter. Omlandet är de platser som omger tätorterna.

[2] Målet om cykelresornas procentuella ökning innebär en drygt fördubblad cykelandel 2030 jämfört med år 2014 då andelen senast mättes. Målet avser en ökning om 5 % jämfört med föregående år, vilket beräknas som 16*1,05 för år 2015 osv.

4.7 Mål för ökad tillgänglighet



Tillgänglighet handlar om möjligheten att nå målpunkter och funktioner. Bilister har god tillgänglighet i och utanför staden. Inom staden finns lokalbuss som alternativ för den som behöver, de som bor utanför staden har begränsad tillgänglighet då kollektivtrafikutbudet är svagt. I våra mindre tätorter och samhällen finns befolkningskoncentrationer vilket innebär förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken som ett alternativ till bilen. Björneborg är kommunens andra största tätort med drygt 1100 invånare vilket är ett gott underlag för utvecklad kollektivtrafik.

Restidskvoten för cykel, som visar hur lång tid det tar att cykla i förhållande till att åka bil, stärker bilden av cyklisters goda tillgänglighet i staden men cykelresor stöd inte fullt ut av näten. Cyklister och fotgängare är liksom bilister beroende av hela, tydliga och hindersfria gång- och cykelytor. Det gäller inte minst personer som har begränsad förmåga att ta sig fram, exempelvis personer med rullator eller barnvagn.

Genom att allt fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan med bil begränsas barns tillgänglighet och problem skapas vid skolorna. Barn behöver ha tillgång till ett tryggt, separerat och hastighetssäkrat gång- och cykelnät.

Parkeringssystemets tillgänglighet kan beskrivas i form av utbud, lokalisering och reglering av parkeringsplatser. Det finns generellt gott om bilplatser i centrum, alla är inte avsedda för parkering, och det är ibland otydligt vilken parkering som är avsedd för vem. Det stora utbudet av gratisparkering gynnar bilen och motverkar en utjämnad färdmedelsfördelning. Cyklar parkeras ofta på avsedda ytor men ställs ”huller om buller” på och i anslutning till parkeringen.

4.8 Mål för ökad trygghet

Utemiljöer, såväl stråk som allmänna platser och gator, ska kontinuerligt göras tryggare

Andelen individer som oroar sig för överfall, fall- eller trafikolyckor ska kontinuerligt minska

Trygghet kan beskrivas som en subjektiv upplevelse eller en faktisk utsatthet, rädslor är inte alltid kopplade till reella risker. Det kan till exempel kännas tryggare att gå utmed en högtrafikerad väg där man är sedd än att gå ensam på en enslig gångbana. 2014 var fyra av tio personer i Kristinehamn rädda att bli överfallna, var tredje person var rädd för att råka ut för en fallolycka och 65 procent var oroliga för att drabbas av en trafikolycka. Vi har idag relativt dålig kunskap om vilka platser och miljöer som invånarna i Kristinehamn tycker är otrygga och behovet av fler trygghetsvandringar med olika målgrupper är stort.

I ensliga miljöer kan det kännas otäckt att vistas själv, samtidigt som det kan upplevas otäckt att möta främmande människor. Publika platser med liv och rörelse blir naturligt en plats som upplevs tryggare. Vår utmaning är att utveckla platser så att de känns trygga även när det är folktomt.

Vi har identifierat tre kriterier som vi bedömer har en primär inverkan på den upplevda tryggheten: synbarhet, mänsklig närvaro och underhåll. Det är viktigt att skapa kontaktytor mellan olika miljöer så att den som vistas utomhus känner sig sedd. Täta buskage, höga plank och frånvända fasader är exempel på fysiska ”väggar” som bryter kontakten och som kan förhöja känslan av otrygghet. Under dygnets mörka del är belysning en avgörande faktor. Känslan av att någon ser och hör är viktig och då spelar bebyggelsens lokalisering och utformning en viktig roll. Gropiga trottoarer, halt underlag och plötsliga hinder skapar otrygghet för många, inte minst för personer med funktionshinder.

För att ett stråk eller en plats ska bedömas som trygg ska det med andra ord finnas god synbarhet och kontakt med närliggande miljöer och bebyggelse, ju sämre synbarheten och närkontakten är desto större vikt läggs på god belysning, och det fysiska underlaget man färdas på ska vara fritt från hinder.



Figur 9 Gångstråk genom Järnvägsparken

4.9 Mål för ökad trafiksäkerhet

Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i kommunen

Antalet singelolyckor till fots och med cykel ska minska

Antalet hastighetssäkrade övergångställen och cykelpassager där motortrafiken håller max 30 km/tim ska öka

Till skillnad från trygghet, som ofta är en subjektiv upplevelse, handlar trafiksäkerhet om den faktiska risken att skadas i trafiken. Var de största riskerna finns framgår av olycksstatistik samt av forskning och erfarenheter. 2005-2014 rapporterades drygt 830 trafikolyckor med personskada i kommunen. 14 personer miste livet i trafiken varav nästan alla färdades i bil. 37 personer skadades allvarligt och av dessa var nästan 60 procent oskyddade trafikanter.

Nästan hälften av olyckorna är singelolyckor varav 21 procent med motorfordon, 19 procent till fots och 16 procent på cykel. På statligt vägnät är singelolyckor med motorfordon mest förekommande medan olyckor på cykel och till fots dominerar i det kommunala nätet. Äldre personer är en utsatt grupp när det gäller singelolyckor till fots, sådana olyckor kan ofta förklaras av att man ramlat vilket ofta beror på underlaget. Målet om minskade singelolyckor till fots och med cykel är därför starkt kopplat till drift- och underhållsrutiner. När det gäller singelolyckor på cykel är barn en vanligt utsatt grupp, det kan till viss del förklaras av trafikmognad men också av fysisk utformning och underlag.

Mer än var fjärde olycka involverar en personbil i konflikt med annan personbil eller annan trafikantgrupp, varav 10 procent med fotgängare och nära 20 procent med cyklister.



Figur 10 Korsning mellan Västerlånggatan och Norra Staketgatan i centrala Kristinehamn.

4.10 Mål för begränsad hälso- och miljöpåverkan

Den skadliga påverkan från trafik i kommunen ska minska

Antalet boende som störs av trafikbuller ska minska

Miljöpåverkan berör de miljömässiga baksidor som trafiken ofta har och som påverkar människor och djur, byggnader, miljön och klimatet. Det finns bindande miljökvalitetsnormer för halter av kvävedioxid, partiklar och bensen, vilka inte överskrids i Kristinehamn. De nationella miljömålen som är relevanta är begränsad miljöpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö. Miljömålet frisk luft har ett antal preciserade riktvärden för halter av olika föroreningar. Enligt mätningar i gaturummet klarar Kristinehamn miljömålets riktvärde. En förtätning av stadskärnan där bilen får mindre utrymme leder även till att utsläppen från trafiken i centrum blir lägre, vilket är positivt.

Kopplingen mellan miljöpåverkan och god bebyggd miljö är viktig beakta i stadsplaneringen. Staden och våra närliggande tätorter måste planeras och bebyggas så att resor med cykel och/eller kollektivtrafik blir mer attraktiva så att bilen i förlängningen används mindre. I en tät stad med korta avstånd blir det enklare att leva utan bil vilket gynnar miljö, klimat, djur och människor.

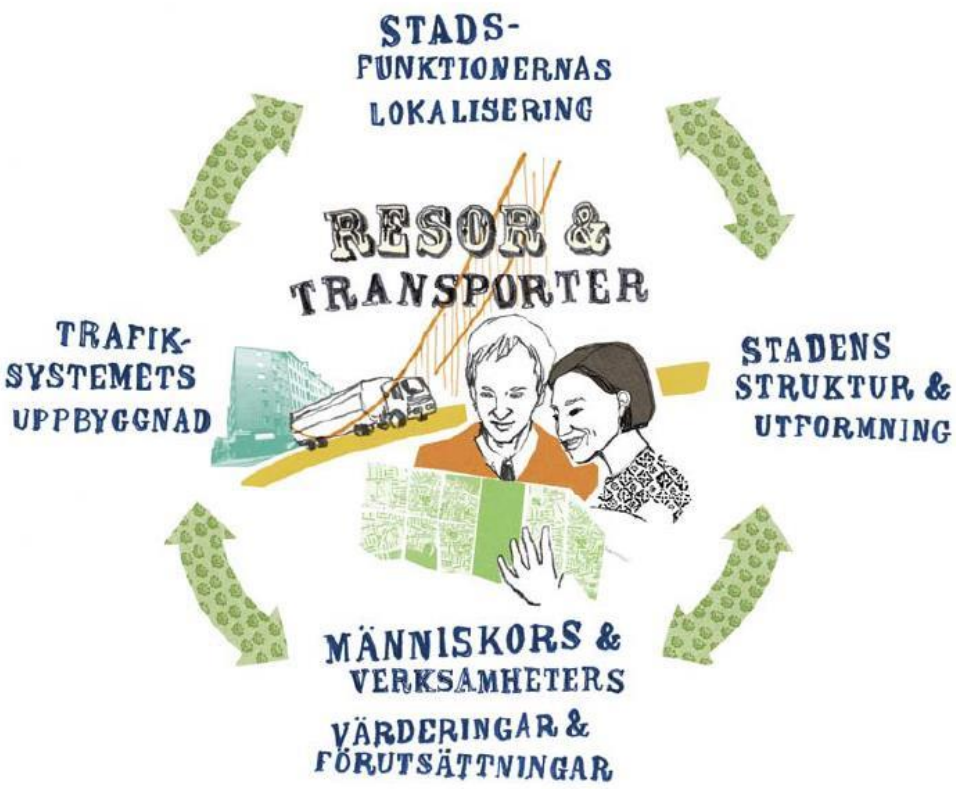
Den miljöstörning som berör allra flest personer i Sverige är buller, som kan leda till negativ hälsopåverkan genom hörselskador, störning av kommunikation och sömn, eller påverkan på hjärt- och kärlsystemet vid långvarig exponering. I Kristinehamn genomförde vi en bullerkartläggning 2007, som visar vilka områden som är utsatta för buller. Den mest trafikerade vägen är E18 där trafikmängd, tung trafik, hög hastighet och korta avstånd mellan väg och bostäder på sina ställen orsakar störande buller. Höga ljudnivåer förekommer även vid vissa kvarter utmed Karlstadsvägen liksom vid Västra Ringvägen, Södra Ringvägen, Presterudsvägen, Kungsgatan, Skaraborgsvägen, och Västerlånggatan. En omfördelning av antalet resor inom trafikslagen mot fler gång och cykelresor, kommer på sikt att minska problematiken med buller.



Figur 11 Gångbro över Varnan i anslutning till Trädgårdsgatan, centrala Kristinehamn

5 Grundläggande principer i planeringen

Det finns ett antal övergripande strategier som ska genomsyra vår trafikplanering. De rör trafikslagsövergripande frågor och syftar alla till att skapa en hållbar utveckling. Det är genom tillämpning av dessa som vi kan uppnå ett trafiksystem som leder till uppfyllande av de mål som beskrivs i kapitlet ovan. Resor och transporter är en grundförutsättning för att skapa ekonomiska och sociala värden för medborgare, näringsliv och för samhället i stort. Människan måste förflytta sig för att tillgodose sina behov, sina sociala åtaganden och personliga önskemål. Vardagen måste fungera. Vi har ett helhetsansvar för planeringens inriktning och ska göra nödvändiga avvägningar mellan olika intressen, i syfte att på bästa sätt använda mark och vatten. De grundläggande principerna ger en värdegrund att utgå ifrån. Figuren nedan beskriver illustrativt de sammanhang som resor och transporter är en del av.



Figur 12 Faktorer som påverkar resor och transporter (TRAST)

5.1 Hållbara resor och transporter

Eftersom det inte finns oändligt med ekonomiska eller ekologiska resurser är det av stor betydelse att rätt prioriteringar görs. Trafiken i Kristinehamn ska i alla situationer bedömas med hänsyn till fyrstegsprincipen. Det innebär att man alltid försöker påverka resandet samt optimera befintlig infrastruktur innan man överväger att vidta fysiska förändringar. Ny infrastruktur eller omfattande ombyggnationer ska övervägas först när det inte finns några andra lösningar på problemet.

5.2 Lokalisering, struktur och utformning

Tre av fyra invånare bor i centralorten, majoriteten av företagen verkar i staden och de besökare som kommer till Kristinehamn söker sig i första hand till centrum. I staden möts alla sorters trafikanter och det är där vi har störst ansvar och befogenheter i rollen som väghållare. Sammantaget innebär detta att mycket behöver kretsa kring stadsutveckling. De ca 25 procent av invånarna som bor utanför staden ska ha valmöjligheter som leder till ett gott liv. Det innebär att vi ska verka för ett förbättrat kollektivtrafikutbud till mindre orter och landsbygd samt utbyggnad av pendlarparkeringar och cykelvägar i tätorterna.

5.3 Människors och verksamheters värderingar och förutsättningar

Fysiska åtgärder får oftast bäst effekt när de genomförs tillsammans med information, erbjudanden och kampanjer av olika slag. Vi ska utveckla arbetsmetoder inom sådana mobilitetstjänster i syfte att påverka resandet. Det kan till exempel handla om att erbjuda och genomföra cykelkampanjer, informationsinsatser riktade till olika grupper eller företagsbearbetning. För att vi ska leva som man lär är det viktigt att medarbetare i kommunens tjänst bidrar till ett hållbart resande. Vi behöver förse de anställda med rätt verktyg och förhållningssätt men också erbjuda möjlighet att cykla i tjänsten, ha tillgång till bilpool eller åka kollektivt vid arbetsresor utanför kommungränsen.

5.4 Trafiksystemets uppbyggnad

Trafiken i Kristinehamn ska planeras och utvecklas med hänsyn till alla människor som bor här eller besöker oss. Vi ska verka för ökad jämställdhet mellan könen, gehör för barns behov samt anpassning för personer med funktionsnedsättning. Social hållbarhet är ett viktigt ledord som avser att alla invånare ska ha möjlighet att leva ett tillfredsställande liv. Att alla inkluderas ska genomsyra såväl planeringsprocesser som fysisk infrastruktur.

I Kristinehamn ska vi verka för utveckling av det hållbara resandet vilket innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ska prioriteras före bilen. Vi ska också verka för att transporterna till och från viktiga godsnoder i Kristinehamn blir bättre anpassade med hänsyn till miljön genom att främja gods på järnväg, samordnade transporter och effektivare godshantering.

En resa består sällan av en förflyttning utan involverar ofta byten mellan olika trafikslag, vilket inkluderar resor till fots. Vi måste därför se trafiksystemet som en helhet och göra alla delar av resan attraktiva. Det är inte minst viktigt om vi ska kunna utveckla cykel och kollektivtrafik till attraktiva val.

6 Insatsområden – så här kan vi arbeta

Trafikplanering handlar om att skapa förutsättningar för samspel mellan olika trafikanter och andra som vistas i våra utemiljöer. Det innebär ständiga avvägningar mellan egenskaper som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan – egenskaper som alla behandlas i TRAST. En åtgärd som exempelvis är bra från trafiksäkerhetssynpunkt kan leda till negativa konsekvenser för miljön. På samma sätt kan olika trafikantgruppers anspråk vara motstridiga, man talar om att skapa balans mellan oskyddade trafikanter och motortrafikanter. En åtgärd som skapar god framkomlighet för ett trafikslag försämrar ibland framkomligheten för ett annat.

Baserat på den kunskap vi har om hur trafiksystemet fungerar idag och vad vi vill uppnå i framtiden har vi formulerat sex insatsområden. Områdena tar hänsyn till de anspråkskonflikter som kan uppstå i trafiken, de bygger på de grundläggande planeringsprinciperna och ska stödja en hållbar utveckling såväl socialt som ekologiskt och ekonomiskt. Inom respektive insatsområde finns ett antal specifika insatser som beskriver åtgärder eller ställningstaganden. De sex insatsområdena är följande:

Insatsområde 1: Struktur, funktion & utformning
Insatsområde 2: Trafiksäkerhet & trygghet – en nyckelfråga
Insatsområde 3: Kristinehamn – Värmlands cykelstad nr 1
Insatsområde 4: Bilparkering
Insatsområde 5: Trafiken i centrum
Insatsområde 6: Kollektivtrafik

6.1 Insatsområde 1: Struktur, funktion & utformning

Hur en gata ska utformas beror på vilken roll gatan har för stadens övergripande struktur och vilka trafikanter som har anspråk på att vistas utmed den. En gata som har rätt utformning med hänsyn till struktur och funktion ger möjlighet att signalera prioritet och balans mellan olika trafikslag. I detta insatsområde tydliggör vi vilken funktion olika gator i kommunens trafiksystem har samt ger en övergripande inriktning för hur dessa gator ska hanteras med hänsyn till utformning.

6.1.1 Klassificering av gatunätet

Vi har delat in trafiknätet i ett antal undergrupper med olika karaktär och funktion. Utgångspunkten är en gaturumsmodell som utgår från synsättet i den så kallade livsrumsmodellen där följande klassificeringar finns: frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. Nedan beskrivs livsrummen utifrån handboken *Rätt fart i staden* följt av en förklaring av hur respektive livsrum hanteras i vår klassificering.



Figur 13 Illustration av frirum, mjuktrafikrum och transportrum från Rätt fart i Staden.

Frirum

Rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen. Motortrafik ska i princip inte förekomma. Utformning utgår från oskyddades perspektiv och hastighet, med detaljrikedom, småskalighet och möjligheter till möten mellan människor. Exempel är torg, parker, lek- och fritidsområden, separata gång- och cykelvägar. Frirummen hanteras inte närmare i vår klassificering.

Integrerat frirum (Kristinehamns centrumgator)

Fotgängare och cyklister är prioriterade, motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för oskyddade gäller. Väggarna består ofta av hus med entré mot rummet. Olika typer av aktiviteter känns naturliga att göra i rummet. Ytorna har delad funktion. Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, i entréområde, centrala offentliga stadsrum mm.

Som integrerade frirum har vi pekat ut gator i centrum och vi kallar dem därför *centrumgator*. Där vill vi i första hand åstadkomma en levande stadsmiljö som uppmuntrar till upplevelser och möten mellan människor. Gående prioriteras i

första hand, följt av cyklister. Trafiken i centrumzonen utvecklas i insatsområde 4: trafiken i centrum.

Mjuktrafikrum (Kristinehamns kvartersgator, lokalgator och bilgator)
Omfattar större delen av stadens/tätortens gaturum. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärsriktning. Bilister och oskyddade trafikanter ska samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion. Som mjuktrafikrum har vi pekat ut tre typer av gator med olika anspråk och karaktär som alla är en form av mjuktrafikrum. Dessa är *kvartersgator*, *lokalgator* och *bilgator*.

Kvartersgator utgör en majoritet av gatunätet och finns både i renodlade bostadskvarter och i funktionsblandade kvarter. Trafikanter som färdas utmed kvartersgator har i regel start- eller målpunkt i närområdet och genomfartstrafiken ska därför vara mycket begränsad. Kvartersgator är en viktig del av barns närmiljö där lek och aktivitet utmed gatan förekommer.

Lokalgator fördelar trafiken mellan kvartersgator och det mer övergripande gatunätet. Liksom kvartersgator är lokalgatorna mjuktrafikrum där samspel mellan trafikanter är viktigt. Lokalgator har större betydelse för biltrafiken än kvartersgator vilket ska signaleras med utformningsåtgärder. På så vis får den en bärande karaktär som säkerställer att onödig genomfartstrafik belastar kvartersgatorna. I centrala Kristinehamn har lokalgatorna en viktig funktion att leda besökare till parkeringsanläggningar så att vi slipper parkeringssökande biltrafik på alla gator i centrum.

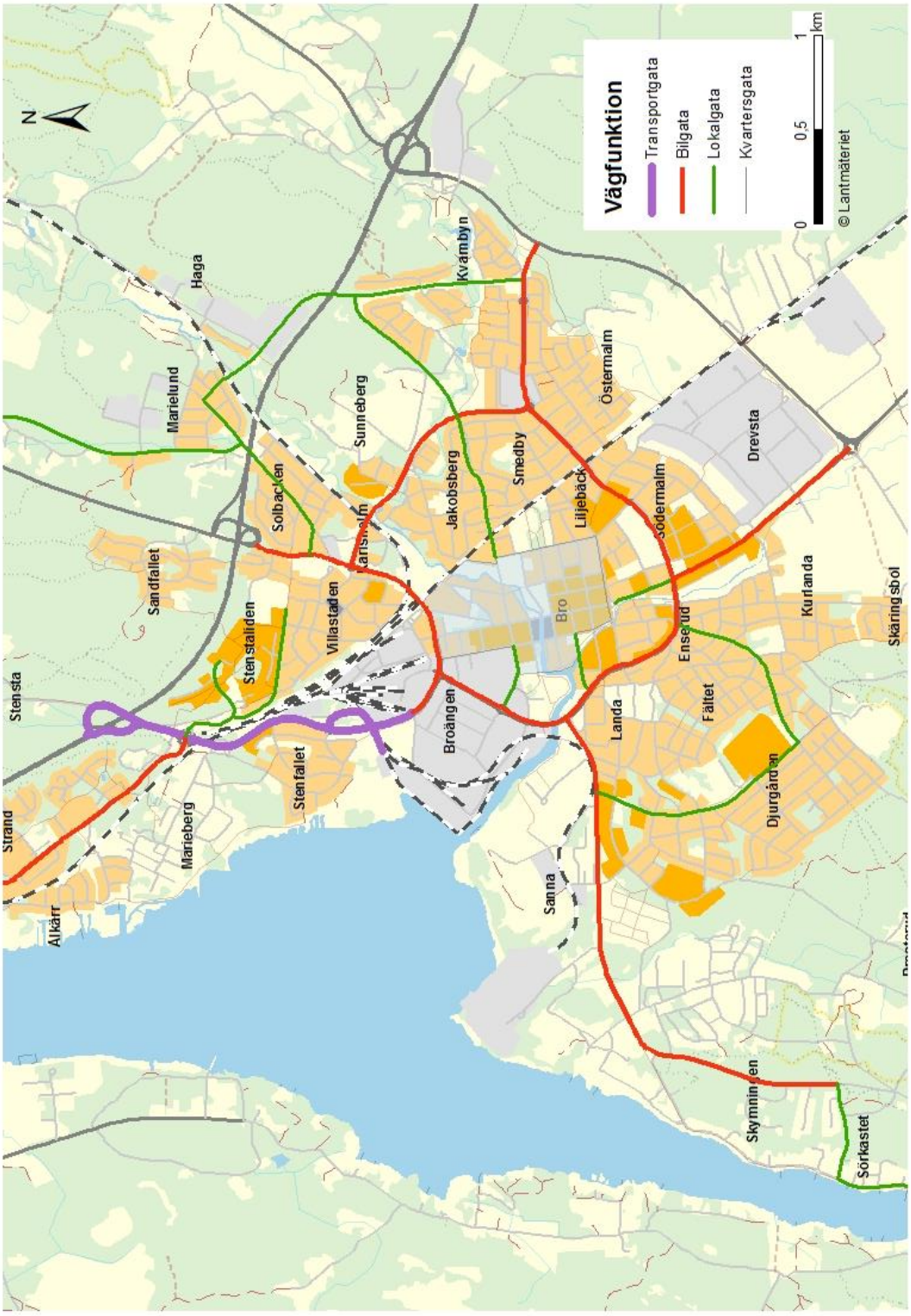
Bilgator utgör stadens och tätorternas primära huvudstråk för biltrafik där bilen ska ha god framkomlighet. Syftet är att minimera belastningen av motortrafik på våra centrumgator, kvartersgator och lokalgator. Även om bilen är prioriterad på bilgatorna vill vi tona ned den transportfokuserade karaktär som finns idag. Det görs bland annat genom att reducera onödiga ytor för motortrafiken och skapa större och mer funktionella ytor för gående och cyklister.

Integrerat transportrum (Kristinehamns transportgator)
Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det eller att vistas i det. Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det. Det är långa avstånd mellan entréerna. Korsningsanspråket uppkommer i anslutning till korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum. Oskyddade trafikanter har ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanters närvaro men utan att samspela med dem. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

Vi har pekat ut ett stråk som utgör ett integrerat transportrum, vilket vi väljer att kalla *transportgator*. De utgör en liten del av det kommunala trafiknätet och är av betydelse för regionala och långväga transporter. För att begränsa belastningen av tung trafik på övriga gatunät behövs ett utpekat stråk med koppling till framför allt hamnområdet och industrier i staden. Här behöver den tunga trafiken ha god framkomlighet, annars är risken att den även i framtiden belastar genomfart i staden.

Transportrum
Rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Väggarna vänder inte sina anspråk mot rummet. Transportrummet omgärdas av barriärer, synliga eller osynliga. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift. Dess karaktär påverkas ringa av hastighetsnivån, varför den inte behöver bedömas. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas. Renodlade transportrum bedöms inte vara en del av det kommunala gatunätet.

Kartan nedan visar hur nätet delats in i huvudorten Kristinehamn. Observera att endast kommunala gator ingår i klassificeringen, då det endast är de vi har rådighet över.



Figur 14 Klassificering av gatunät i Kristinehamns tätort

6.1.2 Principer för utformning, reglering och planering

Tabellerna nedan ger principer för utformning, reglering och planering av de olika gatunätstyperna. Dessa ska vara styrande i vår planering, när vi optimerar eller bygger om befintliga gator och när vi bygger helt nya gator.

Tabell 1. Prioritet mellan trafikanter

	Transport-gator	Bilgator	Lokalgator	Kvartersgator	Centrumgator
Prioritet mellan trafikanter (hög-medel-låg)					
Tung trafik	Hög	Låg	Låg	Låg	Låg
Biltrafik	Hög	Hög	Medel	Låg	Låg
Utryckning	Hög	Hög	Hög	Medel	Medel
Cykel	Låg	Hög	Hög	Hög	Medel
Gång	Låg	Hög	Hög	Hög	Hög
Kollektivtrafik	Hög	Hög	Medel	Låg	Medel

Tabellen ovan visar vilken prioritet olika trafikanter har i förhållande till varandra i de klassificerade gatunätstyperna på en skala låg till hög. De trafikslag som prioriteras högst är de som gatunätstypen i första hand ska dimensioneras för. Att ett trafikslag har låg prioritet behöver inte betyda att det inte har anspråk på rummet, däremot ska gatan i sista hand dimensioneras utifrån dess anspråk.

Tabell 2. Begränsningar för motortrafik

	Transport-gator	Bilgator	Lokalgator	Kvartersgator	Centrumgator
Begränsningar för motortrafiken					
Hastighet (km/tim)	50-60	50 (30 vid skola/förskola)	40 (30 vid skola/förskola)	30	30 alt. gångfart
Körfält (antal totalt)	2-4	2	2	1-2	1-2
Bredd (samtliga körbanor, exkl. trottoar och gc)	>7 meter	<7 meter	<6 meter	5-6	<5 meter (ej krav i gång-fartsområde)
Farthinder	Nej	Primärt vid passage för gång/cykel	Vid gatans ändar för att signalera ny karaktär, samt ev. vid passage för gång/cykel	Ev. vid infart på gatan	Nej

Tabellen ovan visar vilka begränsningar motortrafiken ska ha i respektive gatunätstyp. Hastighetsgränsen är lägre ju högre prioritet de oskyddade trafikanterna har. Antalet körfält och dess bredd ska anpassas till anspråken hos de trafikanter som är högst prioriterade, däremot måste bredden vara tillräcklig för att t ex renhållnings- och servicefordon ska kunna komma fram. Därför krävs en viss körbar bredd för tyngre fordon även i de nät som är prioriterade för oskyddade trafikanter. Farthinder ska finnas där det behövs för att dämpa motortrafikens hastighet och där det krävs för att signalera att man kör in i ett nät där karaktären förändras. På de gator där oskyddade trafikanter har högst

prioritet ska farthinder i regel inte behöva finnas eftersom utformningen i sin helhet ska ge prioritet åt oskyddade trafikanter.

Tabell 3. Separering och passager

	Transport-gator	Bilgator	Lokalgator	Kvartersgator	Centrumgator
Separering och passage					
Separerings-grad utmed gata	Väl separerad GC-bana, skiljeremsa och kantsten att föredra	GC-bana båda sidor om gatan. Separation med kantsten	GC-bana eller C-fält, trottoar. Separation med kantsten prio, målade fält kan accepteras	Blandtrafik, ev. målade fält för att avgränsa sidoområde för gång.	Separering sker primärt med varierande beläggning och visuell ledning
Lokalisering av passage och övergångställe	Utvalda platser där det finns samlat behov av passage	I korsning samt mitt på sträcka vid behov	I korsning samt mitt på sträcka vid behov	I större korsning	Vid kvartersgator i city – passage i korsning
Utformning av passage och övergångställe	I första hand planskilt, i andra hand signalreglerad passage i plan.	Passage i plan, hastighetssäkrat till 30 km/tim (ex gupp, refug, avsmalning)	Passage i plan, hastighetssäkrat till 30 km/tim	Passage i plan vid korsning: hastighetssäkrat till 30 km/tim	Hela gatan ska vara anpassad för passage av gående

Tabellen ovan visar dels vilken separeringsgrad som ska gälla mellan motortrafik och oskyddade trafikanter, och dels var och hur passager och övergångsställen ska anläggas. Ju högre prioritet oskyddade trafikanter har desto större är anspråket på att kunna passera gatan på fler ställen än en anvisad plats.

6.2 Insatsområde 2: Trafiksäkerhet & trygghet – en nyckelfråga

Att invånare och besökare känner sig trygga och säkra när de vistas utomhus är en förutsättning för livet i staden. Trygghetsaspekten är i många fall kopplad till upplevelsen av våra offentliga miljöer, med hänsyn till exempelvis belysning och vegetation. Trafiksäkerheten är i större grad kopplad till risken att människor skadar sig i trafiken vilket bygger på ett samband mellan utformning och den mänskliga faktorn. Statistiken visar att det sker många singelolyckor till fots och med cykel vilket vittnar om brister i gång- och cykelnät som behöver åtgärdas. Eftersom oskyddade trafikanter just är oskyddade – utan kaross eller i vissa fall av hjälm – är de en utsatt grupp som måste prioriteras extra i staden. Biltrafiken ska, så långt det är möjligt, anpassas efter de oskyddade trafikanternas anspråk.

6.2.1 Ta fram en handlingsplan för ökad trygghet och säkerhet i trafiken

Eftersom tryggheten till stor del är en subjektiv uppfattning är det viktigt att vi lär oss mer om vilka rädslor som finns. En handlingsplan för ökad trygghet och säkerhet bör utgå från en sammanställning av genomförda trygghetsvandringar där vi redovisar de brister som identifierats och föreslår åtgärder för att öka tryggheten i vår kommun. Om underlaget bedöms vara bristfälligt bör fler trygghetsvandringar genomföras på olika typer av platser och med olika grupper.

Handlingsplanen syftar också till att färre trafikolyckor inträffar i kommunen och att de som är med om en trafikolycka skadas så lindrigt som möjligt. I enlighet med principen om människors olika förutsättningar ska handlingsplanen värna om säkerheten hos de som har särskilda behov, t ex barn, äldre och personer med funktionshinder. Exempel på insatser som behöver finnas med i en handlingsplan är följande:

- Kartläggning av brister med stöd av STRADA-analys
- Åtgärder av utpekade brister
- Drift och underhåll
- Målning, markering och vägmärkesutsättning
- Belysning
- Hastighet – föreskrifter och efterlevnad
- Hastighetsanpassning
- Barns skolvägar och utemiljöer
- Röjning av enkelt avhjälpta hinder
- Tillgänglighetsanpassning av målpunkter och hållplatser
- Trafikföreskrifter

6.2.2 Ta fram riktlinjer för snöröjning och halkbekämpning

Olycksstatistiken vittnar om att 19 procent av de trafikolyckor som rapporterats i Kristinehamns kommun 2005-2014 var singelolyckor till fots och 16 procent var singelolyckor på cykel. Av singelolyckorna till fots kunde nästan alla förklaras av fysiska omständigheter, däribland halt underlag. Vintertid behövs en prioriteringsordning så att de trafikanter som har svårast att ta sig fram vid snö får sitt nät snöröjt först. Att ta sig fram på en snöig trottoar med rullator eller barnvagn är svårare än att köra bil i snö. Ibland talar man om prioriterad snöröjning på gång- och cykelbanor som en jämställdhetsfråga, eftersom män är

de som använder bilen i störst utsträckning. Riktlinjer för snöröjning och halkbekämpning ska innehålla prioriteringsordning med fokus enligt följande:

1. Framkomlighet för gående och cyklister
2. Framkomlighet för utryckningstrafik och kollektivtrafik
3. Framkomlighet för bilar och tunga transporter

Riktlinjerna bör också besluta vilka snömängder som krävs för att olika nät ska snöröjas samt beslut om vilken typ av snöröjning (sandning, plogning, saltning mm.) som ska utföras i de olika näten.

6.2.3 Minska skolskjutsandet med bil

Att föräldrar skjutsar sina barn till skolan med bil utgör ett problem såväl i Kristinehamn som i andra delar av Sverige. Problemet är inte enbart den situation som uppstår kring skolområdet vid hämtning och lämning, utan även att barnens möjlighet att skapa en relation till sin närmiljö begränsas. En studie som gjorts av Trafikverket år 2012 visar att nästan var fjärde barn i Sverige skjutsas till skolan under vinterhalvåret och nästan var femte barn under sommarhalvåret.[3] Studien visar att det främsta skälet till skjutsandet är att det är praktiskt för familjen. I andra hand är motiveringen att vägen inte är säker.

Det finns flera sätt att närma sig problemet. I enlighet med fyrstegsprincipen är ett första steg att föra dialog med föräldrar som skjutsar och att kartlägga varför de gör det. Sådan dialog kan mynna ut i konkreta åtgärder som skulle kunna förmå fler föräldrar att välja andra alternativ. Det är viktigt att tydliggöra vad skjutsandet innebär för skolmiljön – ofta skjutsar föräldrar sina barn med bil för att det upplevs tryggare, utan att reflektera över att bilskjutsandet gör vägen till skolan ännu mer osäker. Rent fysiskt behövs också en kartläggning av barns primära skolvägar så att fler föräldrar vågar låta barnen gå eller cykla. Gående eller cyklande skolskjutsar i organiserad form, där en vuxen leder ett flertal barn till och från skolan, är ett alternativ att testa. När vi arbetar med att utreda barns resor ska vi, i enlighet med våra grundläggande principer, involvera barn i processen för att säkerställa att deras perspektiv tillvaratas. Därför bör skolförvaltningen ansvara för själva kartläggningen, och tillsammans med folkhälsoenheten och tekniska förvaltningen titta på eventuella åtgärder i ett senare skede.

[3] Trafikverket. (2012). *Barns skolvägar*. Borlänge. Dokumentnummer 2013:006.

6.3 Insatsområde 3: Kristinehamn – Värmlands cykelstad nr 1

För att skapa bättre balans i den bilorienterade stad som Kristinehamn har utvecklats till krävs att större insatser görs för att öka cyklingen. En stor del av de resor som görs med bil inom staden är några enstaka kilometer långa vilket innebär en stor potential för ökad cykling. Om Kristinehamn ska uppnå de högt satta mål man har för ökad cykling i staden krävs att det finns infrastruktur som stöttar fler cykelresor och som tar hänsyn till de olika anspråk som cyklister har. Då behövs ett gent, sammanhängande och välutformat cykelnät.

6.3.1 Skapa ett stomnät för cykeltrafik i staden

Ett stomnät för cykel har tagits fram baserat på befintliga trafiknät, restidskvoter och målpunkter samt stadens utformning i sin helhet. Syftet med stomnätet är att skapa goda förutsättningar att använda cykeln som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

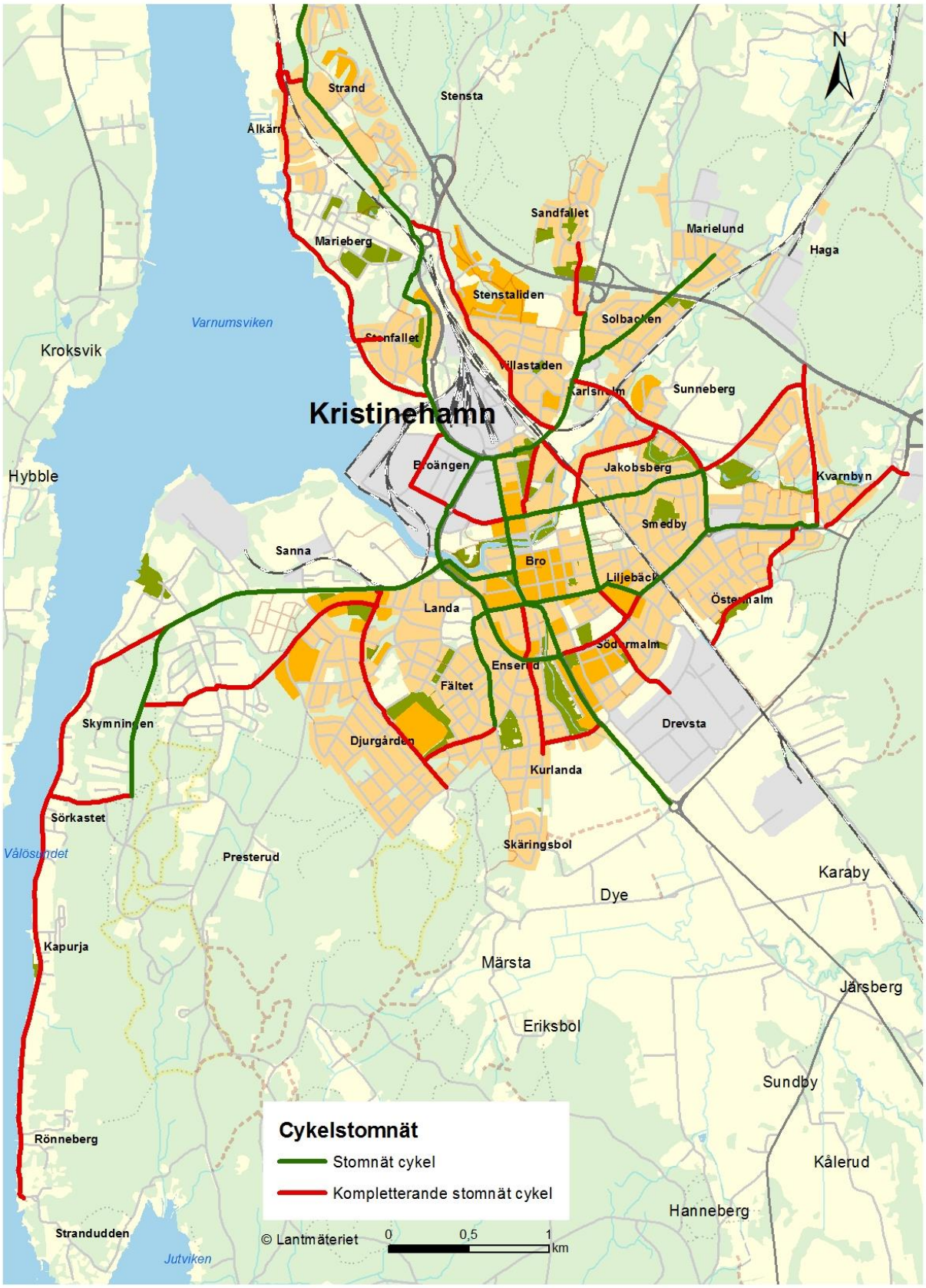
I denna trafikplan är det utpekade stomnätet och kompletterande cykelnätet inte detaljstuderat utan behovet och möjligheterna har endast analyserats övergripande. I en framtida handlingsplan för cykel bör detaljeringsgraden öka för att tydligare ge svar på hur ett inrättande av stomnät och kompletterande cykelnät skulle fungera. Det utpekade nätet ger således en inriktning om vilka stråk som i framtiden bör prioriteras och byggas ut.

För stomnätet gäller att cykelbanornas bredder och standard ska möjliggöra att cyklister som färdas i olika hastigheter och med olika förutsättningar ska kunna ta sig fram och samtidigt känna sig trygga och säkra. Stomnätet ska utformas med hög komfort och framkomlighet för cyklisten och även tydligt signalera att cyklisten är prioriterad, både på sträcka och genom korsningar. Detta skapar en tydlighet för både cyklister och andra trafikanter. Det sammanhållna konceptet för stomnätet skapar en profil som i sin tur lockar fler att låta bilen stå till förmån för cykeln.

Bilden på nästa sida visar hur stomnätet (grön linje) skapar koppling mellan centrum, Resecentrum och de olika stadsdelarna. Stomnätet utgör ryggraden i systemet och ställer stora krav på utformning och underhåll. Utmed stomnätet ska cykeln ha prioritet och vara separerad från biltrafik och fotgängare i så stor utsträckning som möjligt. Som stöd till stomnätet för cykel är även ett kompletterande nät för cykeltrafik utpekat (röd linje). Detta nät innehåller kopplingar som är av betydelse för att stötta stomnätet, t ex genom att förbinda stomnätet till målpunkter som skola och förskola. Det knyter även ihop stadsdelar med varandra och skapar länkar som krävs för att knyta ihop stomnätet till ett mer sammanhängande nät. I det kompletterande stomnätet eftersträvas hög standard men kraven är inte lika högt ställda som i det primära stomnätet.

Generellt utformas cykelbanor tillhörande stomnätet och det kompletterande nätet som dubbelriktade cykelbanor och med tydlig avgränsning mot fotgängare. I undantagsfall kan dock enkelriktade cykelbanor eller cykelfält anläggas.

Utmed stomnätet och det kompletterande nätet för cykling ska trafiksäkerhet och trygghet extra beaktas. Detta gäller framförallt hastighetssäkrade övergångsställen/cykelöverfarter samt ökad sikt och belysning på cykelbanorna.



Figur 15 Stomnät och kompletterande stomnät för cykel i staden

En prioritering mellan ytor kommer att krävas för att möjliggöra utbyggnad av ett stomnät och kompletterande nät för cykling i Kristinehamn. Speciellt i de centrala delarna av tätorten kan det komma att uppstå situationer där utbyggnad av cykelbanor/cykelfiler med hög standard står i konflikt med exempelvis körfält eller gatuparkering för bilar. I dessa fall ska utbyggnad av cykelbanor prioriteras.

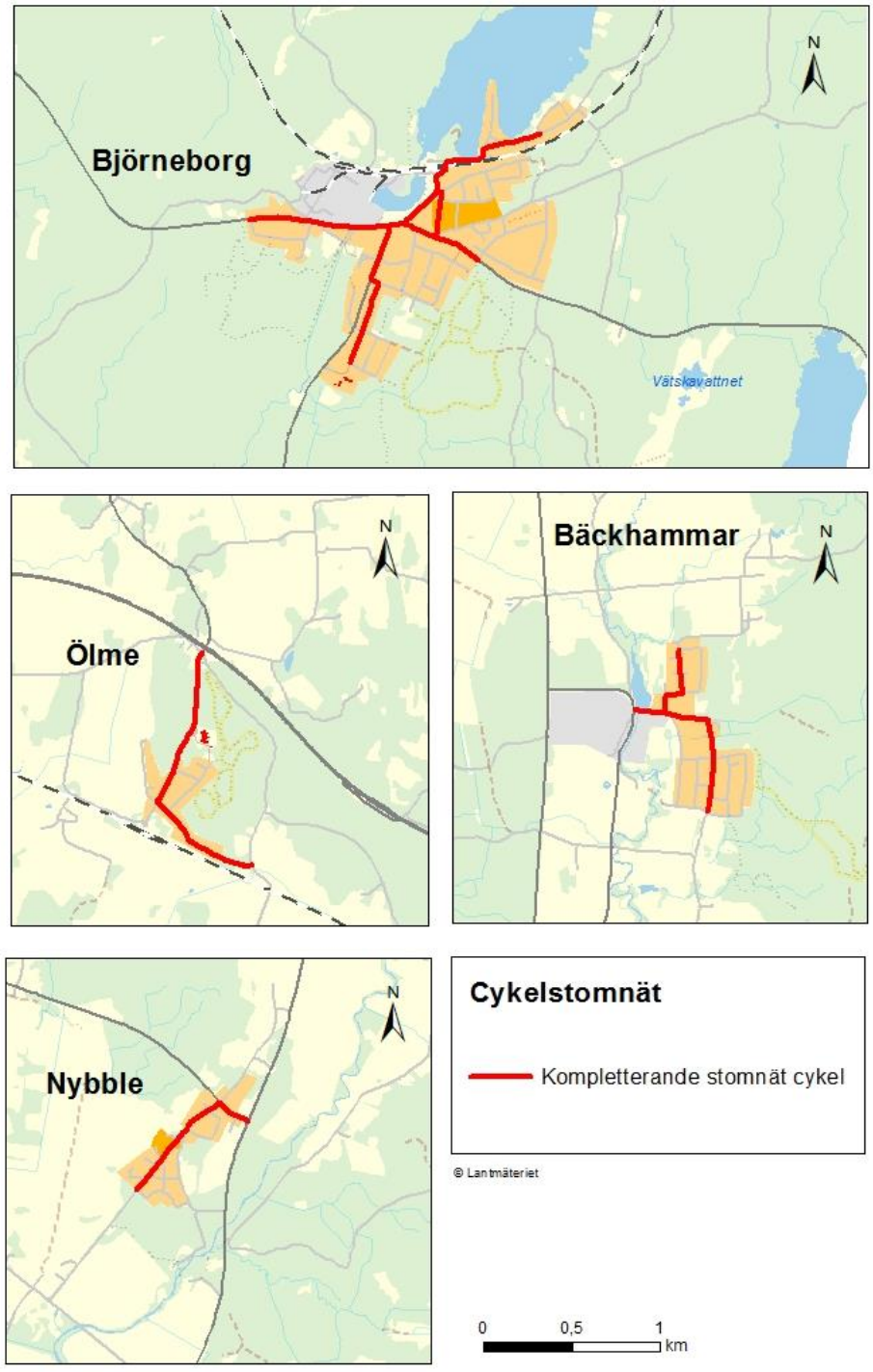
I tabellen nedan beskrivs principer för utformning och prioritet som ska uppfyllas i stomnätet respektive det kompletterande stomnätet för cykeltrafik.

Tabell 4. Riktlinjer för förhållningssätt för cykel i Kristinehamn.

		Stomnät	Kompletterande stomnät
Kvalitet			
Aspekt	**Del av gatunät**		
Placering i gaturum		Utmed/i gata/väg	Utmed/i gata/väg el friliggande
Separering	Transportgator	Egen bana	Egen bana
Separering	Bilgator	Egen bana	Egen bana
Separering	Lokalgator	Egen bana	Egen bana
Separering	Kvartersgator	Egen bana el. blandtrafik	Blandtrafik
Separering	Citygator	Egen bana el. blandtrafik	Blandtrafik
Separering	Kvartersgator vid skola	Egen bana	Egen bana el. blandtrafik
Separering	Fotgängare	Separata banor	Gemensamma banor kan tillåtas
Prioritering korsning	Transportgator	Planskildhet el. signal	Signal
Prioritering korsning	Kollektivtrafikgator	Signal el. prioriterad i plan	Signal el. prioriterad i plan
Prioritering korsning	Bilgator	Signal el. prioriterad i plan	Signal el. prioriterad i plan
Prioritering korsning	Lokalgator	Prioriterad i plan	Prioriterad i plan
Prioritering korsning	Kvartersgator	Prioriterad i plan	Prioriterad i plan
Prioritering korsning	Kvartersgata till skola	Prioriterad i plan	Prioriterad i plan
Komfort	Kurvradie	≥30m	≥10m
Komfort	Beläggning	Slät asfalt eller annan slät beläggning med små fogar	Slät asfalt eller annan slät beläggning med små fogar
Framkomlighet	Genhet	<1 gentemot bil	<1,2 gentemot bil
Framkomlighet	Referenshastighet	30km/h	20km/h
Framkomlighet	Lutning	3%	7%
Trygghet	Belysning	Ja	Ja
Trygghet	Sikt	Fri sikt genom portar och viadukter	Fri sikt genom portar och viadukter
Trygghet	Buskage	Ej mellan cykelbana och gata	Ej mellan cykelbana och gata
Orienterbarhet	Vägvisning	Vägvisar mot stadsdel, centrum och resecentrum	Vägvisar från stomnät till målpunkt vid kompl. nät
Service	Servicestation	Vid strategiska lägen, ex.målpunkter och större noder/korsningar	Vid större målpunkter

6.3.2 Skapa ett stomnät för cykeltrafik inom de mindre tätorterna

I våra mindre tätorter och samhällen ska det vara möjligt att cykla mellan bostad och målpunkter som skola, affär eller hållplats på ett tryggt sätt. Liksom för staden har ett stomnät för cykel tagits fram. Inom de mindre tätorterna finns inte samma behov av snabba pendlingsstråk som i centrum varför principerna för det kompletterande stomnätet primärt ska gälla på de utpekade cykelstråken i tätorterna.



Figur 16 Stomnät för cykel i de mindre tätorterna

Nätet sammanfaller i huvudsak med huvudvägnätet för biltrafik eftersom det är där behovet av separation är som störst. I tätorterna utanför staden ansvarar Trafikverket för delar av vägnätet vilket innebär att vi har begränsad möjlighet att påverka utbyggnad och utformning av cykelvägar. Vi ska i möjlig utsträckning verka för att stomnätet i tätorterna får likvärdig standard som det kompletterande stomnätet i staden.

Eftersom avstånden mellan staden och övriga tätorter generellt överstiger cykelavstånd finns i nuläget inget utpekat behov av stomnät mellan staden och orterna. Inom en snar framtid kan dock utvecklingen och utbredningen av elcyklar öka, vilket skapar en cykelpotential för en större del av omlandet in till Kristinehamn. Även cykling med elcykel kring de mindre tätorterna i kommunen kan öka.

6.3.3 Ta fram handlingsplan för cykel

Cykelnätet ska lika självklart som bilnätet vara fritt från hinder och störande element. Som cyklist ska man kunna planera sin körning, precis som bilister. Det är inte ovanligt att cykelvägar belamras med byggmaterial, att bilar parkeras halvvägs upp på cykelbanan eller att vägmärkesstolpar placeras en bit in på banan. Sådana hinder utgör en risk för cyklisterna men signalerar också att de har lägre prioritet än bilisterna, där motsvarande problem aldrig skulle accepteras. En annan situation där cyklister bör prioriteras på samma sätt som bilister är vid tillfälliga bygg- och anläggningsarbeten där det krävs tydlig information om omledning, vilket alltid ska ske på ett tryggt, smidigt och för cyklisten anpassat sätt. Vi behöver besluta om riktlinjer för vad som är tillåtet att göra på kommunens cykelnät samt principer för tillfälliga lösningar. Därför föreslås en handlingsplan tas fram. Som en del av en sådan handlingsplan bör dagens cykelmiljöer kartläggas så att vi direkt kan eliminera element som skapar otrygghet för cyklisterna. Kartläggningen kan med fördel genomföras som trygghetsvandringar på cykel med olika fokusgrupper. En handlingsplan för cykel bör även understödjas av cykelmätningar och resvaneundersökningar för att stärka vår kunskap om cyklandet i kommunen. I en cykelplan kan även andra typer av åtgärder beaktas, exempelvis beteendepåverkande åtgärder för att öka cykling med kommunikation och kampanjer samt prioriteringsordning för snöröjning.

Cykelparkeringar ska finnas nära viktiga målpunkter och i anslutning till centrala cykelstråk. Om man som cyklist måste parkera långt ifrån entrén minskar cykelns attraktionskraft. Det är också av stor vikt att erbjuda cykelparkering av hög standard i anslutning till Resecentrum och större bytespunkter i övriga tätorter för att främja kollektivtrafiken. Det är också viktigt att cykelparkeringar i strategiska lägen placeras utmed stomnätet för cykel och att dessa får egen identitet. Utformning av cykelparkeringar utvecklas snabbt och cyklisterna ställer allt större krav på faciliteter, t ex fastlåsningsmöjligheter som minskar risken för cykelstölder och väderskyddade cykelparkeringar. För att skapa ett enhetligt system bör handlingsplanen för cykel även behandla principer för cykelparkering. Den kan exempelvis peka ut behov av upprustning och nybyggnation av cykelparkering i huvudorten och i de mindre tätorterna.

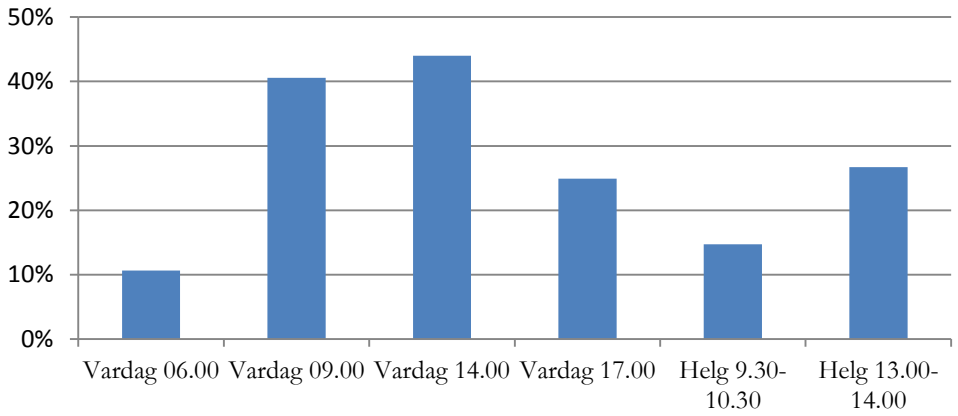
6.3.4 Prioritera cykeltrafiken i budget

För att säkerställa att cykeltrafiken prioriteras bör tekniska nämnden ha en budget som öronmärker pengar för olika trafikslag. Risken är annars att cykelåtgärder prioriteras först om det finns pengar kvar som inte behövs till biltrafiken.

6.4 Insatsområde 4: Bilparkering

Insatsområde 4 avser parkering för biltrafik eftersom cykelparkering omfattas av insatsområde 3.

Genomförd beläggningsstudie av parkeringen i Kristinehamn visar att den högsta genomsnittsbeläggningen på parkeringsplatserna i centrum är ca 45 procent, vardagar vid klockan 14:00. Beläggningsstudien inkluderar byggrätter som inte är avsedda för parkering. Varje bilparkering tar mycket yta i anspråk och är dyr att anlägga och underhålla. Därför är det viktigt att antalet platser stämmer överens med behovet och att de bilplatser som finns är strategiskt placerade. Man brukar säga att 80-90 procent beläggning är optimalt under den mest belastade tidpunkten och det vittnar om att det finns ett stort överskott av bilparkering i Kristinehamn. Teoretiskt finns det där med möjlighet att ta bort ca 35 procent av stadens parkeringsplatser utan att det skapar ett underskott av bilparkering.



Figur 17 Beläggningsgrader på parkering i centrum (studie hösten 2015)

Där parkering är gratis och det finns ett stort utbud i bra lägen kommer många att välja bilen. Om parkeringen däremot kostar pengar eller är tidsreglerad och utbudet är mer begränsat kommer bilresorna att minska till förmån för andra trafikslag. Inom centrum bör parkeringsplatserna ha en likvärdig reglering så att systemet blir transparent. Det kan dock finnas skäl att införa en snävare reglering på de mest attraktiva platserna. Principen bör vara att angöring för besökare ska finnas nära målpunkten medan parkering för verksamma kan finnas längre bort. Rådande parkeringsavgifter bedöms vara så låga att de inte ger någon nämnvärd effekt. Det är därför viktigt att analysera behovet av att höja avgifterna eller att istället införa parkeringsskiva. För att få ett optimalt system krävs ökad parkeringsövervakning.

Beläggningsstudien visade att parkeringsplatserna kring resecentrum vid vissa tider av dygnet utnyttjas maximalt (vardagar 09:00 och 14:00), vilket kan vittna om att det är arbetspendlare som bytt mellan bil och kollektivtrafik. Parkering vid bytespunkter för kollektivtrafik är en viktig del i att stimulera ”hela-resan” då man möjliggör för resenärerna att ta bilen en del av resan och att resa kollektivt den andra delen. Parkeringsutrymmet kring resecentrum bör inte vid något tillfälle ha en beläggning som överstiger den optimala. Det innebär att det kan finnas skäl att se över dessa ytor och vid behov lägga fram en plan för hur det underskott som finns delar av dygnet ska hanteras. Detta måste samordnas med parkering för cykel.

För att stimulera ökat bussresande till och från de mindre tätorterna i kommunen behövs också parkeringsmöjligheter i anslutning till de främsta hållplatslägena. Bilparkeringar vid hållplatsläget fyller en viktig funktion främst för de som bor i tätortens omland där busstrafik saknas. På så sätt främjas ett hela-resan-perspektiv där man kan ta bilen en kort bit och sedan resa med buss. Storleken på parkeringsplatserna bör ständigt anpassas efter det resande som råder.

6.4.1 Ta fram en handlingsplan för bilparkering

I en handlingsplan för bilparkering analyseras parkeringssituationen mer ingående och konkreta lösningar beslutas. Följande bör framgå av handlingsplanen:

- Behov av utökad parkering vid resecentrum
- Behov av parkering vid hållplatslägen utanför Kristinehamns tätort
- Översyn av reglering och eventuellt införande av avgifter eller ändrad tidsreglering
- Behov av ändrad/förbättrad vägvisning till de parkeringsplatser som vi vill att besökare ska parkera på i centrum
- Behov av kompletterande infrastruktur, exempelvis laddningsstationer för elbilar

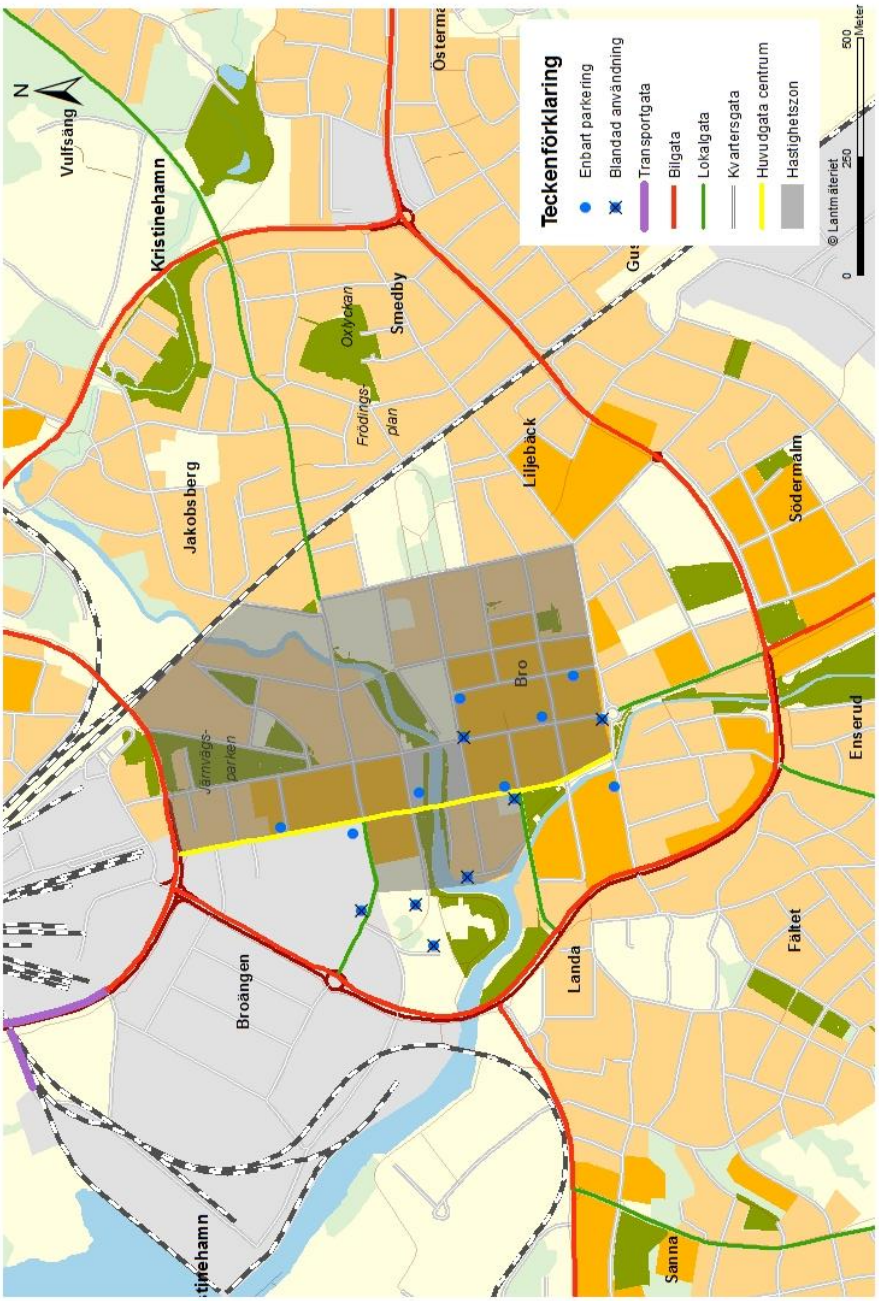
6.5 Insatsområde 5: Trafiken i centrum

Med centrum avses här det område som definierats som hastighetszon i kartan nedan, vilken visar strukturer och funktion. Centrumtrafiken är särskilt komplex eftersom det finns anspråk från flera olika trafikanter samt många målpunkter som lockar till aktivitet och rörelse. I nuläget har bilister mycket god framkomlighet i stadens centralaste delar. Då livet i centrum sker på gator och torg, och inte i bilarna, är det viktigt att skapa bättre förutsättningar för gående. Detta insatsområde fokuserar på att hitta lösningar för att tydliggöra prioriteringsordningen där gående prioriteras högst, följt av cyklister, kollektivtrafik och i sista hand av biltrafik i de mest centrala delarna av Kristinehamn.

Ett sätt att utforma gångvänliga gator i staden är att smalna av biltrafikens sektioner vilket ger möjlighet till väl tilltagna trottoarer eller gångstråk i samma nivå som biltrafiken. Det ger också plats för avgränsade banor för cyklister. En annan metod är att belägga gatorna med gatsten, från fasad till fasad, och föreskriva gångfartsområde. Då är det tydligt att biltrafiken ska köra på de gåendes villkor. I en sådan lösning är det lämpligt att anlägga en cykelbana med avvikande beläggning.

6.5.1 Se över trafikregleringen i centrum

Primärt är hastighetszonen en fristad för gående, därför är det aktuellt att se över behov av gångfartsområden som prioriterar gående samtidigt som den tillåter annan trafik. Det är viktigt att sådana gator ges en utformning som tydligt signalerar att den är ett gångfartsområde. På kvartersgator inom hastighetszonen är det lämpligt att begränsa biltrafikens framkomlighet något, t ex genom att testa fler så kallade ”Shared Space”-lösningar, där väjningsplikt och annan reglering suddas ut till förmån för ökat samspel mellan olika trafikanter. Vi behöver också skapa en tydligare visuell ledning från stads- och uppsamlingsgator till våra centrala parkeringsanläggningar så att trafiken leds in där vi vill ha den och inte belastar gator i centrum i onödan.



Figur 18 Klassificering av gatunät och parkering i centrum

Gångstråket och gågatans förlängning av Kungsgatan ska utgöra ryggraden i det centrala gångstråket. Gående ska dock vara prioriterade på alla gator inom hastighetszonen (se figur 18). Vi vill ha ett levande centrum där människor vistas, inte bara för att transportera sig från A till B, utan för att uppleva och möta. En stor tillgång för Kristinehamn är Varnan som ger förutsättningar för ett attraktivt blågrönt stråk genom centrum, denna potential bör utvecklas med kompletterande gångvägar. Gångbron som planeras mellan centrum och Svinvallen är en viktig del av ett attraktivt promenadstråk och ett exempel på hur tillgängligheten för gående med relativt enkla medel kan förbättras. Utgångspunkten vid planering för gående är att det som blir bra för en funktionshindrad blir bra för alla. Det ställer krav på att trottoarer och andra

gångstråk är förutsägbara i sin utformning, fria från hinder och lätta att ta sig fram på. Åtgärder som kan genomföras för att förbättra gångmöjligheterna i centrum är:

- Prioritera trottoarer och gångbanor vid snöröjning och halkbekämpning
- Syna rutinerna för enkelt avhjälpta hinder och göra kontinuerlig uppföljning
- Utföra besiktning av trottoarer och gångbanor med hänsyn till bredder, höjder, skick, tillgänglighetsanpassning mm.
- Införa minimikrav för utformning av trottoarer och gångbanor och göra standardhöjande åtgärder på de trottoarer och gångbanor som inte uppfyller kraven

Utöver ovan beskrivna anpassning till gångtrafiken ska även en god tillgänglighet för cykling inom centrumzonen skapas. Där är hastigheten anpassad efter fotgängares behov med undantag för de utpekade stomnätsstråken. Inom hastighetszonen är tempot lugnare än i de prioriterade stråken och stor hänsyn visas till framförallt fotgängare. Generellt samsas motorfordonstrafik, cyklister och fotgängare på samma ytor, men det kan finnas platser där cyklisterna separeras från övriga trafikslag.

6.5.2 Stärk kopplingen mellan Resecentrum och centrum

Kristinehamns centrumkärna ligger något avsides från Resecentrum, avståndet är inte långt men den visuella ledningen är idag något diffus. Järnvägsparken utgör en barriär under vissa delar av dygnet, i synnerhet vid mörker då den kan upplevas dunkel och otrygg. Det prioriterade stråket för gång mellan Resecentrum och centrum är Tullportsgatan vilket är den genaste vägen. Prioriterade åtgärder för stråket är att skapa en tydlig visuell ledning mellan Resecentrum och centrumkärnan. Det görs bland annat genom att skapa en enhetlig utformning där man utgår från vad som är bäst för gående. Eventuell cykel- eller biltrafik utmed samma stråk anpassas efter gångtrafikens anspråk. För att öka tryggheten för gående behövs också genomtänkt belysning och anpassning av stadsparkens vegetation. Dalavägen utgör en barriär mellan Resecentrum och gångstråket mot centrum, eftersom det är en prioriterad gata för biltrafik med relativt hög trafikmängd. Vi ser att det finns potential att utveckla passagen över gatan, som i dag är ett övergångställe. Gåendes prioritet och företräde kan förstärkas, i synnerhet i förhållande till de bilister som kommer österifrån och har begränsad sikt på grund av viadukten, och biltrafikens hastighet kan säkras på platsen.

6.6 Insatsområde 6: Kollektivtrafik

Då kollektivtrafiken i huvudsak planeras och utförs av regionala aktörer har kommunen begränsad möjlighet att styra över utbudet av buss- och tågtrafik. Under framtagandet av trafikplanen har vi identifierat olika förhållningssätt för lokalbusstrafiken, den regionala busstrafiken och tågtrafiken.

I staden är avstånden begränsade och genomförd resvaneundersökning visar att de resor vi gör är tillräckligt korta för de flesta ska kunna cykla. Utifrån Värmlandstrafikens statistik över resor med lokalbuss i staden kan vi konstatera att varje invånare i staden i snitt gör nio resor varje år. Det låga resandet vittnar om att det finns skäl att se över utbudet för lokalbussen. Vi behöver utreda vilka det är som reser med lokalbussen och var de har sina målpunkter för att kunna ta ställning till vilken lokalbusstrafik som behövs.

Den regionala busstrafiken har sin utgångspunkt i staden och ska nå ut till omlandet. För att en regionalbusslinje ska vara möjlig krävs ett visst antal resenärer vilket innebär att det ofta är svårt att motivera tidtabellsstyrd trafik till landsbygden. I de yttre tätorterna är resandet lågt idag men med tanke på invånarunderlaget finns möjlighet till förbättring. Utbudet av bussturer mellan staden och de kringliggande tätorterna är svagt vilket gör det svårt för boende i dessa orter att resa kollektivt, både till Kristinehamn och till närliggande städer. Vi ser att det finns potential att utveckla denna busstrafik, annars kommer bilen fortsättningsvis bli nödvändig för invånare i mindre tätorter.

Tågtrafiken i Kristinehamn har en bra grund med goda förbindelser till och från Karlstad och vi tror att ännu fler skulle kunna ta tåget i stället för bilen vid resor mellan städerna. Av naturliga skäl planeras den värmländska regiontrafiken med fokus på länets kärna Karlstad. För Kristinehamn som ligger nära den östra länsgränsen är det också av stor vikt att blicka österut och att främja ett ökat utbyte med framför allt Örebro.

6.6.1 Ta fram en handlingsplan för kollektivtrafik

Vår möjlighet att utveckla kollektivtrafiken i kommunen är som sagt begränsad eftersom det är regionen som planerar och utför kollektivtrafiken. Vi har dock möjlighet att påverka planeringen och kan verka för att regionen skapar de förutsättningar för kollektivt resande som vi ser behov av. För att vi på bästa sätt ska kunna bidra till önskad utveckling krävs att vi har en plan med prioriteringar. Vi ser därför att planeringsavdelningen behöver ta fram en handlingsplan för kollektivtrafik.

6.7 Måluppfyllelse

De grundläggande principerna hanterar hela trafiksystemet och fokuserar på att hitta en balans mellan olika intressen på ett sätt som främjar miljö, hälsa, tillgänglighet mm. Dessa övergripande insatsområden syftar således till att ge måluppfyllelse för såväl kommunala mål som regionala och nationella. De sex specifika insatsområdena är av mer specificerad karaktär och svarar mer eller mindre mot de mål som ansatts för trafikplanen. Insatsområdena är:

Insatsområde 1: Struktur, funktion & utformning
Insatsområde 2: Trafiksäkerhet & trygghet – en nyckelfråga
Insatsområde 3: Kristinehamn – Värmlands cykelstad nr 1
Insatsområde 4: Bilparkering
Insatsområde 5: Trafiken i centrum
Insatsområde 6: Kollektivtrafik

Målområden	**Insatsområden**					
	1	2	3	4	5	6
Nationella mål						
Transportpolitiska målen	√	√				
Regionala mål						
Bättre kommunikationer	√	√	√			√
Livskvalitet för alla		√	√			
Goda förbindelser till Karlstad						√
Goda förbindelser till Oslo och Stockholm						√
16 dubbelturer/dygn Kristinehamn-Karlstad						√
Klimatneutralt Värmland år 2030	√		√	√	√	√
Parallella kommunala mål						
Tillgänglighet – infrastruktur, logistik och kommunikation	√	√	√		√	√
Förbättrad kommunikation till Karlskoga och Degerfors						√
Täta förbindelser till Karlstad, Örebro, Stockholm, Göteborg och Oslo						√
God kollektivtrafik med tåg och buss för arbetspendling till och inom arbetsmarknaderna i östra Värmland, Örebro och Karlstad						√
Förbättrad samordning mellan lokal och regional kollektivtrafik						√
Regional huvudhamn i Vänern	√					
Trafikplanens mål: Stadens karaktär						
Inom staden och i våra tätorter upplever vi gång och cykel som de bästa sätten att transportera sig				√		
Bilparkeringar i staden ska vara ändamålsenliga och anpassade i antal för att främja en effektiv markanvändning				√		
Stadens gator utformas för bättre balans mellan olika trafikantgrupper	√					
90 % av all tillkommande bostadsbebyggelse ska ha en restidskvot på maximalt 1,5 för cykel/bil alt. kollektivtrafik/bil vid resor till stadens centrum			√			√
Trafikplanens mål: Trafiknäten						
Cykelnätet i staden ska följa utformningsprinciper som säkerställer kontinuitet och god orienterbarhet			√			
Fysiska åtgärder utmed Ringvägen ska minska vägens barriäreffekt och skapa ökad prioritet för oskyddade trafikanter	√					
Tätorter utanför staden ska förses med bil- och cykelparkering i anslutning till ortens största hållplats för kollektivtrafik			√	√		
Trafikplanens mål: Trafikens omfattning						
Andelen cykelresor i staden ska årligen öka med minst 5 %	√	√	√			

Andelen kollektivtrafikresor som görs av boende i våra yttre tätorter ska kontinuerligt öka						√
De som reser till arbetsplatser över kommungränsen ska resa mer kollektivt, ökningen ska årligen motsvara minst 3 %						√

Trafikplanens mål: Tillgänglighet						
Restidskvoten för cykel/bil ska vara maximalt 1,5 inom Kristinehamns tätort			√			
Restidskvoten för kollektivtrafik/bil ska vara maximalt 1,5 vid resor mellan Kristinehamn och kommunens övriga tätorter						√
Inget barn ska behöva skjutsas till skolan med bil för att det saknas säkra gång- och cykelvägar		√	√			
Tätorter med >1 000 invånare ska ha kollektivtrafik med minst 12 dubbelturer per vardag till och från Kristinehamn med öppettid cirka 06:00-22:00, plus helgtrafik						√
Alla delar av det kommunala gång- och cykelnätet (inkl. trottoarer) ska hållas hinderfria		√	√		√	
Tätorter med >200 invånare ska ha kollektivtrafik med minst 8 dubbelturer per vardag till och från Kristinehamn med öppettid cirka 06:00-22:00						√
Trafikplanens mål: Trygghet						
Utemiljöer, såväl stråk som allmänna platser, ska kontinuerligt göras tryggare		√				
Andelen individer som oroar sig för överfall, fall- eller trafikolyckor ska kontinuerligt minska		√				
Trafikplanens mål: Trafiksäkerhet						
Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i kommunen	√	√				
Antalet singelolyckor till fots och med cykel ska minska	√	√	√		√	
Antalet hastighetssäkrade övergångställen och cykelpassager där motortrafiken håller max 30 km/tim ska öka	√					
Trafikplanens mål: Miljöpåverkan						
Den skadliga påverkan från trafik i kommunen ska minska	√		√			√
Antalet boende som störs av trafikbuller ska minska	√					

7 Så följer vi utvecklingen över tid

Åtgärderna som har föreslagits i insatsområdena kan genomföras på olika lång sikt, figuren nedan ger ett förslag på hur vi kan arbeta vidare. Avsikten med indelningen är att ge en bild av vilka åtgärder som kan vara lämpliga att börja med. För att insatserna ska få största möjliga effekt är det ofta bra att genomföra dem i paket, framför allt gäller det kombinationen av fysiska åtgärder och beteendepåverkande åtgärder. Det är också lämpligt att ta fram handlingsplaner för genomförande av insatsområdena, vilket motsvarar åtgärdsplaner enligt TRAST.

Prioritering av åtgärder inom insatsområdena				
	1	2	3	4
Insatsområde 1: Struktur, funktion & utformning				
Klassificering av gatunätet	X			
Principer för utformning, reglering och planering	X			
Insatsområde 2: Trafiksäkerhet & trygghet – en nyckelfråga				
Ta fram handlingsplan för ökad trygghet och säkerhet i trafiken	X			
Riktlinjer för snöröjning och halkbekämpning		X		
Minska skolskjutsandet med bil			X	
Insatsområde 3: Kristinehamn – Värmlands cykelstad nr 1				
Skapa stomnät för cykeltrafik i staden			X	
Skapa stomnät för cykeltrafik inom de mindre tätorterna			X	
Ta fram handlingsplan för cykel	X			
Prioritera cykeltrafik i budget		X		
Insatsområde 4: Bilparkering				
Ta fram handlingsplan för bilparkering			X	
Insatsområde 5: Trafiken i centrum				
Se över trafikregleringen i centrum	X			
Stärk kopplingen mellan resecentrum och centrum				X
Insatsområde 6: Kollektivtrafik				
Ta fram handlingsplan för kollektivtrafik	X			

Tabell 5 Möjlig

7.1 Kontinuerliga åtgärder

Det kan vara svårt att kvantifiera insatsernas effekter i absoluta tal och det finns insatser som inte alls går att kvantifiera, t ex trygghet som är en subjektiv upplevelse. Utvecklingen måste kontinuerligt stämmas av mot målen för att säkerställa att man rör sig i rätt riktning.

Avstämningarna kan med fördel sammanställas i någon form av revisionsrapport som med kvantitativa mått beskriver utvecklingen. Det bör göras årsvis så att budgeten kontinuerligt tar hänsyn till insatserna. Den arbetsgrupp som varit delaktig vid framtagandet av trafikplanen bör genomföra regelbundna avstämningar där man diskuterar utvecklingen jämfört med målen. Det kan vara lämpligt att genomföra inför den årliga budgetgenomgången. I samband med uppföljning av våra mål bör vi också se hur väl regionala och nationella mål uppfylls, i synnerhet när det gäller kollektivtrafik.

Resvaneundersökningar är ett viktigt underlag och bör genomföras minst var 10:e år. Flödesmätningar för olika trafikslag bör genomföras årligen och mätplatsen ska vara samma varje år. Man bör också följa upp statistiken i STRADA varje år. Omfattande beläggningsstudier på parkeringsplatser i staden bör genomföras minst vart femte år. Därtill bör vi regelbundet stämma av vilken effekt beteendepåverkansåtgärder ger.

8 Referenser

Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014, Region Värmland, Trafikverket och Sweco (2015)

Barns skolvägar 2012, Trafikverket (2012), Borlänge: Trafikverket

Lokala miljömål för Kristinehamns kommun – rapport och underlag med miljömålsanalys och lokala miljömål – inför beslut om PLHU – Plan för Långsiktigt Hållbar Utveckling, Kristinehamns kommun (2008)

Lokalt tillväxtprogram för Kristinehamns kommun (ej antagen handling), Kristinehamns kommun (2014)

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2014-2018, Region Värmland

Rätt fart i staden – hastighetsnivåer i en attraktiv stad, Sveriges kommuner & landsting, Trafikverket (2008)

Trafik för en attraktiv stad, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2015), LTAB

Transportpolitiska målen, Regeringskansliet (http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/ 2016-03-22)

TRAST-guiden, Sveriges kommuner och landsting & Trafikverket (2011), Solna: SKL Kommentus Media

9 Bilagor

9.1 Nulägesbeskrivning av trafiksituationen i Kristinehamns kommun