

# Trafik i Övertorneå

## En trafikstrategi

Koncept 21/12 Rev 9/2

# Innehållsförteckning

1. Inledning
2. Sammanfattning
3. Förankring
4. Vision för Övertorneå
5. Mål för Övertorneå
6. Beskrivning av nuläget

Karaktär

Tillgänglighet

Trygghet

Miljöpåverkan

Trafiksäkerhet

Sammanfattning av nuläget

7. Indelning i gatutyper

8. Åtgärder

9. Uppföljning och utvärdering

Detta dokument är ett koncept och inte en slutgiltig produkt. Konceptet kommer att arbetas vidare med under våren 2006 av tjänstemännen på Övertorneå kommun.

Dokumentet är framtaget av Per Wrangborg och Elisabet Åström, Vägverket med stöd från tjänstemän på Övertorneå Kommun samt Vägverket region Norr.

# 1. Inledning

Övertorneå kommun har som mål att vara en attraktiv och livskraftig kommun som kan erbjuda sina invånare en möjlighet att ”leva det goda livet”. Det gör man genom samarbete och engagemang samt att ta vara på, stödja och utveckla människors idéer och kreativitet. Kvalitet betonas framför kvantitet.

Syftet med trafikstrategin är att den ska utgöra en viktig pusselbit för Övertorneå kommuns framtida utveckling. Trafikstrategin har sökt värdera, tillvarata och utveckla ekonomiska och sociala kvaliteter som finns i kommunen. Trafikstrategin vill stödja en attraktiv och hållbar utveckling av kommunen, och då särskilt av kommunens transportsystem. Trafikstrategin vill också stödja en helhetssyn i planeringen av kommunen och att trafiken utgör en del i samhällets utveckling som ska fogas in i ett större sammanhang. Trafikstrategin anger vision och mål för trafiken och gatubygandet. Trafikstrategin ger kommunen stöd i den fysiska planeringen så att trafiken kan integreras i planeringen.

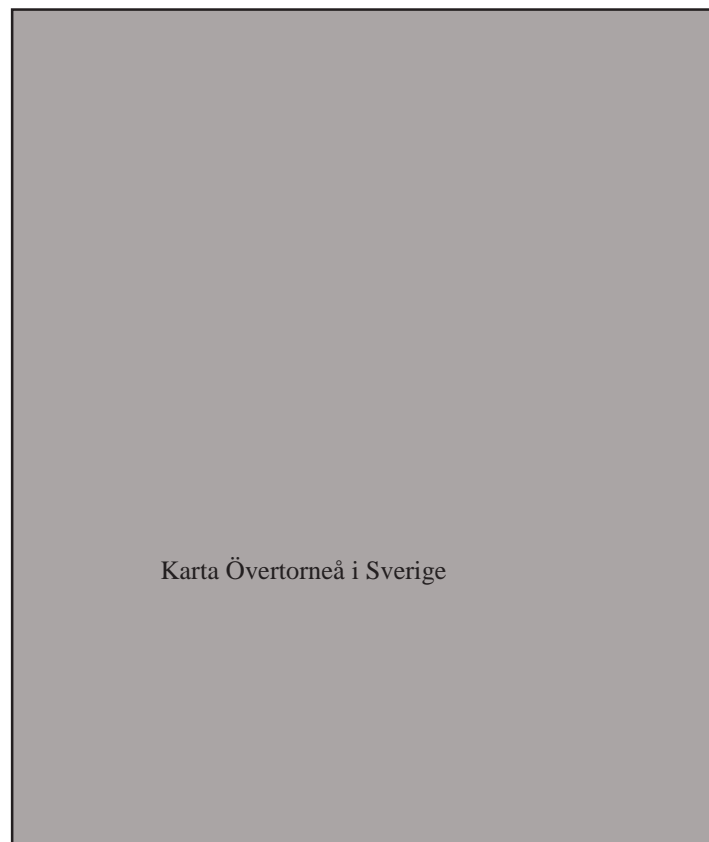
Trafikstrategin har tagits fram med stöd av handboken Trast (Trafik för en attraktiv stad). I den betonas vikten av helhetssyn, hållbar utveckling och att man utgår från varje ords unika karaktär. Till grund för arbetet har visionen för Övertorneå legat. Målen har tagits fram under arbetets gång. Trafikstrategin har tagits fram av representanter från Övertorneå kommun, Vägverket region Norr och Vägverket Borlänge.

Övertorneå har sedan 2002 arbetat med Expedition Övertorneå vars syfte är att stärka kommunens invånare och att ta tillvara goda idéer. Kommunens arbete med Expedition Övertorneå har inneburit att det redan funnits kontaktvägar för att nå medborgare, vilket varit till stor hjälp i arbetet med trafikstrategin.

Vägverket Region Norr har i sina planer ett beläggningsarbete i Övertorneå för de närmaste åren, och då främst för huvudgatan genom Övertorneå, Matarengivägen, och i samband med arbetet att ta fram underlag för beläggningsarbetet påbörjades arbetet med trafikstrategin. I början löpte dessa projekt parallellt.

## Avgränsning

Med Övertorneå tätort menas här den bebyggelse som ligger mellan Torneälv, Finlandsvägen och väg 98/99 samt anslutningarna till Ruskola och Turovaara. Tyngdpunkten i rapporten ligger på Övertorneå tätort (centralorten), men mycket av resonemang, vision och mål är allmängiltiga för flertalet tätorter i kommunen (byarna).





# Övertorneå tätort



 Avgränsning av Övertorneå tätort i trafikstrategin

## 2. Sammanfattning

Denna publikation utgör trafikstrategi för Övertorneå kommun, med tyngdpunkt på centralorten. Trafikstrategin innehåller flera delar som tillsammans är viktiga för den framtida planeringen.

Övertorneå kommun är en liten kommun som har en helt annan problematik än en större stad. Att orten är liten är en stor tillgång i arbetet med att nå ett långsiktigt hållbart samhälle.

### **Svårt för fotgängare**

Det finns, trots allt, en del brister. Flera av de brister som har identifierats är kopplade till med vilken trygghet och säkerhet man som fotgängare eller cyklist kan röra sig inom orten. Bland annat är gång- och cykelnätet tillräckligt utbyggt, vilket alltför ofta leder till att många barn skjutsas till skolan något som i sin tur leder till en otrygg närmiljö vid skolan. På vissa sträckor har bilarna en upplevd hög hastighet och att de parkerar lite varsomhelst påverkar möjligheten för fotgängare och cyklister att ta sig fram. Det faktum att det finns två centra skapar en fysisk tudelning av orten. Infartsmiljöerna uppfattas inte som välkomnande.

### **Ett tryggare Övertorneå**

För att nå målen och arbeta mot visionen föreslås flera olika gatubyggnadsåtgärder vilka framförallt leder till en ökad trygghet och högre trafiksäkerhet. Åtgärderna är också föreslagna för att tillskapa ett centrum och ge Övertorneå tätort en tydligare utformning, framförallt av infartsmiljöerna. Det finns också åtgärder i Mobility Management anda, samt förslag till ändrade drift- och underhållsåtgärder. En stor förändring är att låta hela Övertorneå centralort få en ny bashastighet, 30 km/tim samt att planeringen i tätorten ska ske på fotgängarnas villkor.

## 3. Förankring

Arbetet har bedrivits i syfte att få ett brett engagemang och en bred förankring av tankar, ideér och förslag som kommer att beröra tätortens trafik och gaturum.

Förankringsarbetet har förhoppningsvis lett till att man skapat en samsyn mellan tjänstemän, medborgare och politiker om problem och möjligheter för att sedan gemensamt kunna arbeta med att hantera dem.

### **Genomförda förankringsprocesser**

I samband med att arbetet med trafikstrategin påbörjades i slutet av 2004 har också arbetet med att ta fram en programskiss för Matarengivägen inletts. Delar av förankringsarbetet har skett parallellt mellan dessa två projekt.

I januari 2005 arrangerades ett inspirationsmöte för medborgarna i Övertorneå kommun och den 2 februari arrangerades ett välbesökt arbetsmöte där 34 personer deltog. Vid arbetsmötet deltog representanter från kommunen, Vägverket samt personer som representerade olika målgrupper som barn, äldre och funktionshindrade, polisen, räddningstjänsten, köpmännen och kommersiella fastigheter. Mötet präglades av ett stort engagemang och under mötet framkom många viktiga aspekter som beaktats i det fortsatta arbetet.

Resultatet från arbetsmötet ställdes ut bland annat på biblioteket.

### **Vad har invånarna tyckt?**

Vid arbetsmötet och även vid efterföljande diskussioner med referensgrupperna har följande framkommit;

Det finns delar av Övertorneå tätort som upplevs som farliga och otrygga för oskyddade trafikanter. Det lyftes också fram att det finns mycket asfalt och att parkeringskulturen är dålig. Dessutom finns en önskan om fler ”viloplats”, bänkar i tätorten. Man vill även att det ska vara vackert och ombonat och att orten ska präglas av en välkomnande atmosfär och utformning. Man efterlyste också gång- och cykelvägar som är anpassad för alla. De ska vintertid vara möjliga att använda till spark, vilket kräver en osadad del.

## 4. Visioner för Övertorneå

Övertorneå kommun har formulerat en vision som gäller för arbetet med Expedition Övertorneå vilken är antagen av Kommunstyrelsen den 19 nov 2004. Dessutom har en vision för trafiken, gatu- och stadsbyggandet tagits fram under arbetet med trafikstrategin.

Visionen för trafiken, gatu- och stadsbyggandet har stor betydelse för hela Övertorneå kommuns planering. Visionen innebär att man ska ha en helhetsyn vid alla förändringar i miljön samt att de som rör sig långsammast prioriteras vid planering. Det innebär också att gatubyggnad ska likställas med stadsbyggnad och åtgärder som berör gatumiljön ska diskuteras på samma sätt som åtgärder i stadsmiljön. Visionen betyder också att tillgängligheten är viktigare än framkomligheten. Att arbeta mot visionen är något som alla i Övertorneå kan göra; tjänstemän på kommunen, politiker, verksamma och boende. Målen gäller för byar i kommunen likaväl som centralorten.

Det goda livet

### VISION FÖR ÖVERTORNEÅ KOMMUN

Övertorneå tätort ska vara välkomnande och inbjudande

Kulturella och historiska värden ska tillsammans med miljövärden lyftas fram

Det ska vara säkert, funktionellt och tillgängligt för alla.

### VISION FÖR TRAFIKEN, GATU - OCH STADSBYGGANDET

Trafiken och gatubyggandet i Övertorneå kommun ska präglas av en god helhetssyn, där fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter prioriteras

Trafiken och gatubyggandet ska ses som en integrerad del i stadsbyggandet och förändringar i gatumiljön ska beskrivas utifrån vilka effekter det får på stadsmiljön

I Övertorneå ska tillgänglighet prioriteras före framkomlighet

## 5. Mål för Övertorneå

De framtagna målen i trafikstrategin har tillkommit under arbetets gång. De är av två typer; dels sådana som är mätbara och dels sådana som inte är mätbara. De icke mätbara ska fungera som stöd för diskussioner och beslut i kommunens ordinarie planering. De mätbara målen blir mer ett stöd vid val av åtgärder, och de blir naturligtvis särskilt viktiga när det gäller uppföljning och utvärdering, se dessa avsnitt.

Målen beskrivs utifrån kategorierna; karaktär, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och miljö. De beskrivs utifrån dessa fem kategorier för att visa fem olika vinklar på hur man kan se på trafiken. En del mål kommer igen i de olika kategorierna, men kan ha olika syften. En åtgärd eller tillståndsförändring kommer troligen att påverka mer än ett mål, vilken påvisar systemets komplexitet. Det gäller att se den hela bilden.

### Mål för Övertorneå kommun avseende trafiken, gatu- och stadsbyggandet

#### Karaktär

- De kulturella och historiska värdena och den regionala särarten ska beaktas
- Övertorneå ska vidareutvecklas som ekokommun
- Det omgivande landskapet ska spela en mer framträdande roll i tätorten Övertorneå
- Mer välkomnande och vackra väginfarter och gatumiljöer
- Mer attraktiva rekreativsstråk- och områden
- Enhetligt formspråk på gatumöbler såsom sittmöbler, cykelställ, papperskorgar, stolpar, armaturer och skyltar
- *Ett* tydligt centrum och *en* centrumgata för året runt bruk

#### Tillgänglighet

- Ökad tillgänglighet för gående och cyklande
- Ökad andel gående och cyklande
- Ökad tillgänglighet för bussresenärer och ökad standard på busshållplatserna
- Tydliga, ändamålsenliga och vackra parkeringsplatser
- God vinterväghållning för gående, cyklande och sparkanvändare
- Ökad tillgänglighet och framkomlighet för den överordnade motorfordonstrafiken att ta sig förbi Övertorneå tätort utan att passera centrum

#### Trafiksäkerhet

- Låg fart där man blandar gående, cyklande och bilar, i annat fall ska man separera oskyddade trafikanter från biltrafiken
- År 2010 ska minst 9 bilar av 10 köra i högst 30 km/h vid övergångsställe och/eller cykelöverfart samt i 30 km/tim skyltade områden

#### Miljö

- Minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser från motorfordon
- Ökad användning av miljövänliga och resurssnåla trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik
- Minskat antal tunga fordon i centralorten och i byarna
- Minskad tomgångskörning

#### Trygghet

- Ökad trygghet

## Nationella mål

Förutom kommunala mål finns det nationella mål. De mål som främst påverkar trafiken är de mål som berör transportpolitiken, arkitekturpolitiken och miljön.

### Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det innebär att transportsystemet ska vara ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbart. Det transportpolitiska målet preciseras genom 6 delmål.

- 1. Ett tillgängligt transportsystem**, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- 2. En hög transportkvalitet**, där vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgare och näringslivet.
- 3. En säker trafik**, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- 4. En god miljö**, där vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. God hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas. Vägtransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.
- 5. En positiv regional utveckling**, där vägtransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- 6. Ett jämställt vägtransportsystem**, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

### Arkitekturpolitiskt mål

Regeringen har lagt fast ett arkitekturpolitiskt mål och angett att kommun och stat i byggande och förvaltning ska agera som föredömen. Det innebär att åtgärder för att tillgodose de transportpolitiska delmålen skall koordineras så att en samordnad helhet av funktion, brukbarhet, god gestaltning, teknik och kostnadseffektivitet åstadkoms.

*”Arkitektur, formgivning och design är verksamheter med central betydelse för hur vi kan leva våra liv. Frågor om vardagslivets gestaltning och praktiska funktion är avgörande välfärdsfrågor. Omsorgen om våra gemensamma miljöer handlar också om demokrati och rättvisa i traditionell mening. Husen, tingen de gestaltade miljöerna talar om för oss vad vi är värda, omgivningen kan göra oss destruktiva eller konstruktiva, trycka till oss eller lyfta upp oss. Detta är utgångspunkt för regeringens satsningar på arkitektur, formgivning och design.”* Citat från ”Framtidsformer, regeringens handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design”. (prop. 1997/98:117)

Det finns etappmål för arkitekturpolitiken som också gäller för transportsystemet:

1. Arkitektur, formgivning och design skall ges goda förutsättningar för sin utveckling
2. Kvalitet och skönhetsaspekter skall inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden
3. Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas tillvara och förstärkas
4. Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, formgivning och offentlig miljö skall stärkas och breddas
5. Offentlig och offentligt stött byggande, inredande och upphandling skall bli förebilder i sina kvalitetskrav
6. Svensk arkitektur och formgivning skall utvecklas i ett fruktbart internationellt samarbete



### Miljökvalitetsmål

De nationella miljömålen utgör inriktning för utveckling och förändring. Några av dessa berör trafiksektorn i särskilt hög grad:

**Frisk luft** Svavelutsläppen ska minska

**God bebyggd miljö** Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

**Begränsad klimatpåverkan** innebär att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farligt. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att detta globala mål kan uppnås.

*De 15 miljökvalitetsmålen*

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö



*Hemvägen västerut med hotellet i fonden*



*Matarengivägen och dess närområde består av stora asfaltytor*

## 6. Beskrivning av nuläget

### Inledning

Nulägesbeskrivningen ska fungera som underlag för att precisera vad man vill förändra och den ska vara ett stöd för en diskussion om trafiksystemets styrka, svagheter, möjligheter och hot. Den beskriver hur det ser ut och hur fungerar idag och identifierar det som är problem och brister. Den påvisar också vad som är kännetecknande för Övertorneå och de kvaliteter som finns i kommunen.

Nuläget beskrivs utifrån följande rubriker; karaktär, tillgänglighet, trygghet, miljöpåverkan och trafiksäkerhet.

För Övertorneå kommun och tätort finns en översiktsplan som antogs 2004. Kommunen har mark avsatt för framtida bostadsbyggande och affärsverksamhet. Befolkningstrenden är nedåtgående, men kommunen arbetar aktivt med att behålla dagens nivå, man betonar kvalitet framför kvantitet.



Typisk villagata i Övertorneå tätort där gräset går ända fram till vägbanan och där gatan är kantad a diken på bägge sidor

### Övertorneås karaktär

Övertorneå tätort är en centralort för byarna omkring. Bebyggelsen består huvudsakligen av låga hus, flertalet villor. Service, omsorg, handel och en del lägenhetshus återfinns framförallt mitt i orten. Inom tätorten är det ganska stora höjdskillnader då den ligger på Särkivaras sluttningar. På ett flertal ställen tas höjdskillnaderna upp av stora, pampiga stenmurar. Den tidigaste bebyggelsen fanns på Särkivaras östra sluttning, där gårdarna låg på rad med skiften ned mot älven, man kan ana en del av skiftena än idag. På 30-40-talet byggdes det egnahemshus i Övertorneå. Gatorna i dagens villaområden saknar till stor del gångbanor och gatorna är ganska smala med öppna diken på sidorna, detta bidrar till att skapa en del av det som är Övertorneås speciella karaktär. I centralorten finns det två centrumbildningar med affärer och service. Den ena ligger utmed Matarengivägen och den andra utmed Hemvägen. Matarengivägen har under lång tid fungerat som genomfartsled och handelscentrum medan centrumet utmed Hemvägen är yngre. Matarengivägens gaturum uppfattas som brett och med mycket asfalt.

Utformningen kring butikerna längs med Hemvägen främjar inte att man ska ta sig dit till fots, utan är anpassade efter bil. Butikerna visar också upp baksidan mot de bilister som åker på Finlandsvägen, vilket kan innebära att det är det enda man ser om man passerar Övertorneå.

Kyrkan utgör ett naturligt blickfång när man kommer söderifrån på Matarengivägen. Älven är däremot visuellt frånvarande. Den dominerande vegetationen är tall och björk, varav det finns många ståtliga exemplar. Många i centralorten promenerar, men det finns inte möjlighet att på ett tryggt sätt röra sig utmed de vanligaste promenadstråken.

Delar av grönstrukturen är i ett igenväxningsskede, samtidigt som de centrala delarna av orten upplevs bestå av mycket asfalt och sakna grönska. Infarterna till Övertorneå upplevs som otydliga och trista. Hur och var bilar parkerar i centrum fungerar inte på ett tillfredställande sätt, det händer att bilar står så att de skapar en osäkerhet för de oskyddade trafikanterna.

En fördjupad beskrivning av karaktären finns i "Ortsanalys för Övertorneå tätort, 2005"

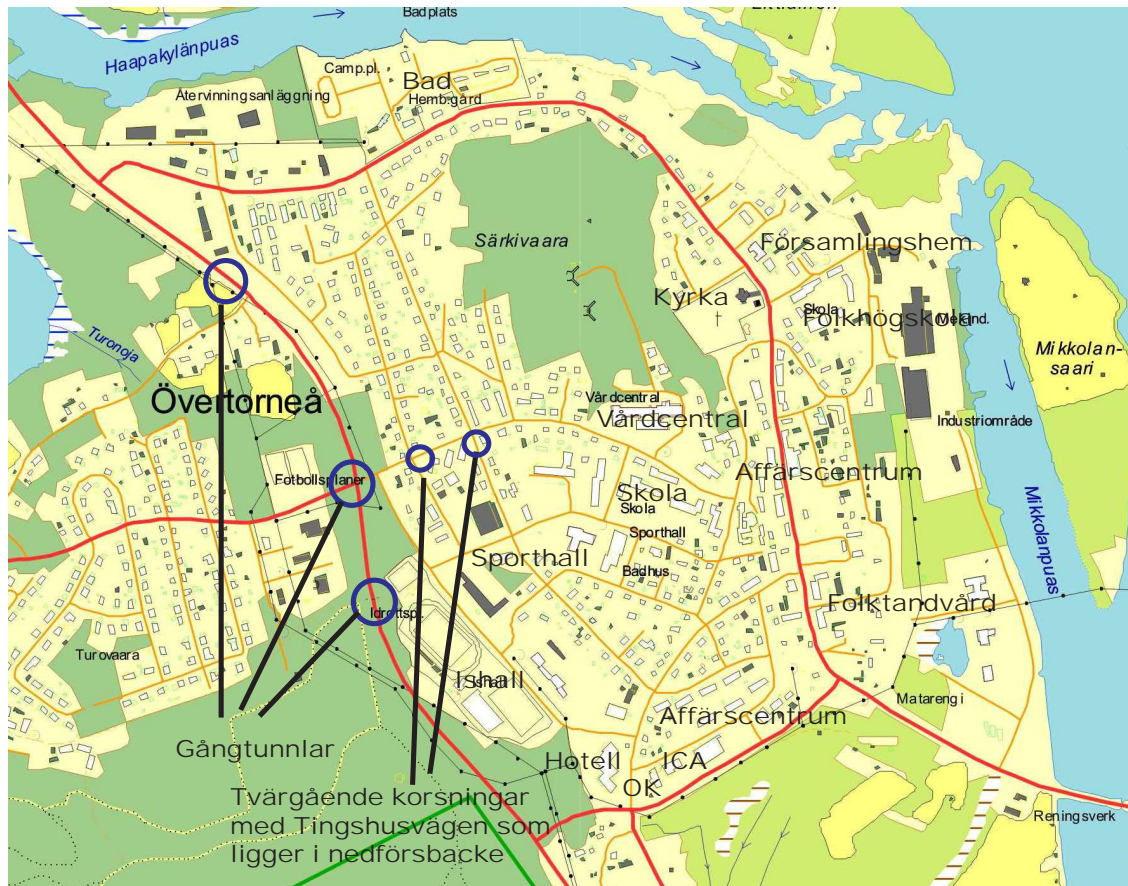


## Tillgängligheten i Övertorneå

Med tillgänglighet menas med vilken lätthet man kan nå utbud och aktiviteter. Boende, verksamma, besökare har olika krav liksom män och kvinnor. Barn äldre och funktionshindrade ställer speciella krav.

Många av målpunkterna i Övertorneå ligger utmed Matarengivägen och Hemvägen, det är där som en stor del av handeln finns. Men det finns även andra viktiga

målpunkter som skola, ishall och vårdcentral. Boendetätheten är utspridd på hela Övertorneå tätort. Barnfamiljerna bor överallt medan äldreboendena är koncentrerade till Matarengivägens närhet. Många i Övertorneå arbetar utanför orten, alltså är utpendlingen på morgonen stor, med en önskan om att på ett bra och bekvämt sätt nå väg 99. Orten har villastadskaraktär och samtliga målpunkter inom tätorten går att nå både med bil och till fots, även om fotgängaren upplever en otrygghet på väg mot vissa målpunkter. Det kan leda till att man istället väljer att ta bilen för att nå målpunkten.



### Gående och cyklande

Tillgänglighet för gående påverkas av gångtiden mellan start- och målpunkt, vilket i sin tur beror på närheten till målpunkter, genhet, barriärer, trygghet, kontinuitet i gångnätet, drift och underhåll.

Cyklisters tillgänglighet påverkas av närhet till målpunkter, genhet, kontinuitet, otrygghet, drift och underhåll, parkeringsmöjligheter, orienterbarhet, standard på beläggning och belysning och trafikreglering.

Tillgängligheten i tätorten för gående och cyklister är inte fullgod. Det går att ta sig fram på de flesta ställen, men då får man använda sig av vägrenen och ibland även vägbanan vilket upplevs otryggt. Trafikmängden i tätorten anses inte vara ett problem för gående och cyklister, däremot kan bilarnas hastighet uppfattas som ett problem då tätorten på ett flertal ställen saknar gångbanor.

Alla som bor innanför väg 98/99, Finlandsvägen och älven når all service inom 20 minuter till fots och alla som bor i tätorten Övertorneå, Turovaara och Ruskola når all service inom 10 minuter med cykel. Avstånden är därför väl lämpade för gående och cyklande.

Gående och cyklister kan passera under väg 98/99 i tunnlar på tre ställen. Gång- och cykelvägen från Turovaara vid Tingshusvägen är i dåligt skick. Det är den naturliga fortsättningen för gående och cyklister mellan Turovaara och Övertorneå tätort. Tingshusvägen har bara en smal gångbana som bitvis är i så dåligt skick att den är oframkomlig. Dessutom blir gångbanan ännu smalare vintertid. Inga åtgärder finns för att trygga passage av tvärgående gator vid Tingshusvägen, vilket vore önskvärt.

Ruskola i tätortens sydligaste del är ett nyare bostadsområde med relativt många barn. Mellan Ruskola och Övertorneå tätort finns ingen bra förbindelse för gående och cyklister, de är hänvisade till att korsa den breda och tungt trafikerade Finlandsvägen.

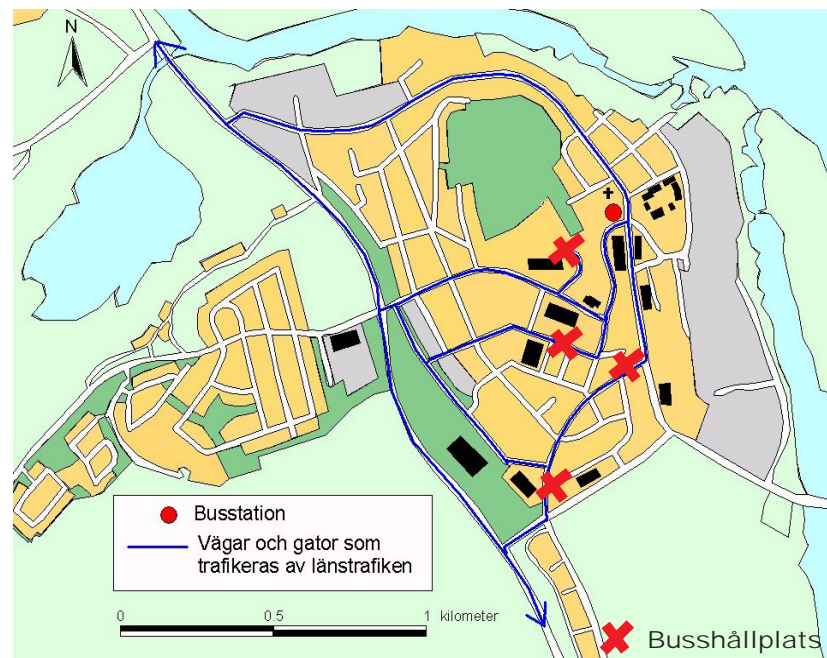
Trottoar saknas utmed den norra delen av Materengivägen samtidigt som Matarengivägen utgör en viktig del i ett promenadstråk. Vägen upplevs också som otrygg och osäker att korsa på vissa ställen. Trottoar saknas också på Bergsgatan när man närmar sig hörnet vid vårdcentralens lastplats. Hemvägen är ett annat exempel på en väg som delvis saknar trottoar. Tillgängligheten till strandpromenaden är begränsad på grund av att det saknas belysning.

Möjligheten för gående eller cyklister att ta sig över bron till Finland är begränsad.

### Kollektivtrafikanter

Kollektivtrafikanter tillgänglighet mäts utifrån restid, effektiva linjestreckningar, närhet till hållplats vid mål och startpunkt, turtätheten, lokalisering av resecentra, bytesmöjligheter mellan olika trafikslag, tillförlitlighet och information.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken är ganska god, på så sätt att bussresorna inom kommunen är gratis. I tätorten stannar bussen på fem ställen varav tre utgörs av hållplatser; busstationen, Gamla vägen samt vid skolan. Dessa tre hållplatser har bra standard med väntkur och tydlig kantsten. Busstationen, som är centralt placerad, har en väntsal. Dock parkerar/stannar inte bussarna vid själva hållplatsen, utan tar upp passagerarna där man hanterar bussgodis. Vidare stannar bussen utanför hotellet, på en plats som enbart är markerad med en skylt och tvingar avstigande att kliva av ner i ett dike, samt utanför vårdcentralen. Övertorneå trafikeras av landsvägsbussar samt skolbussar. Det innebär x antal avgångar varje vardag.



Vägar som trafikeras av busstrafiken (ur Nätanalysen)

En låg standard och fel placerade busshållplatser kan göra det svårt för barn, äldre och funktionshindrade att nyttja kollektivtrafiken. Det kan också innebära att övriga finner det mindre attraktivt att använda sig av buss som färdmedel. En låg standard vid busshållplatserna kan innebära risk för konflikter mellan olika trafikanter, i värsta fall kan en trafikolycka inträffa.

Bättre hållplatser i Övertorneå tätort är i sig viktigt, men det är trots allt bara en länk i kedjan, en hållplats med god standard i den andra ändan av resan är också viktigt.



### **Bilister**

Tillgänglighet för bilister bedöms utifrån närhet till målpunkter, restiden, trängsel, förekomst av parkeringsplatser, orienterbarhet, genhet (barriärer), avgifter, tillgång till bil.

Tillgängligheten för bilister är mycket god, nästan hela gatunätet är av rutnätstyp, det finns bara några få återvändsgator och två fardämpande gupp. Det finns gott om parkeringsplatser, både på kvartersmark (tomtmark) och på offentlig plats. I de centrala delarna av orten, utmed Matarengivägen, har nästan samtliga butiker parkeringsmöjligheter nära butiksentrén.

Bilisten i Övertorneå håller som regel låg hastighet. Trots att det är skyltat 50km/tim så håller genomsnittet en hastighet på 40km/tim enligt de mätningar som har gjorts i Nätanalysen.

Ett par problemområden är identifierade när det gäller bilisters tillgänglighet; bankomaten vid Sparbanken är ett frekvent besökt ”stopp- och startplats” men det finns bara en in- och utfart till/från parkeringen vilket gör att alla måste backa och vända vid bankomaten. Då uppstår det lätt lite förvirring på parkeringsplatsen mellan banken och matstället Lövbiten. Det blir gärna också stökigt vid skolorna, både på Tingshusvägen och på Skolvägen då föräldrar lämnar av barnen till skolan. Bilarna stannar då på inte alltid så lämpliga ställen och hindrar biltrafik (och gång- och cykeltrafik) att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt. Vilket i sin tur kan vara en anledning att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan.

Korsningen mellan väg 98/99 och Tingshusvägen är problematisk. Trafiken på väg 98/99 är överordnad och hastighetsreglerad till 70 km/tim, och trafiken på Tingshusvägen ska stanna innan färd ut på väg 98/99. Trafiken på Tingshusvägen är hastighetsreglerad till 50 km/tim, men Tingshusvägen har mer trafik än väg 98/99. Att Tingshusvägen har mer trafik gör att bilisterna på denna väg ibland uppfattar sig ha företräde. Korsningen upplevs som farlig.

### **Barn**

Tillgänglighet för barn (6-12 år) identifieras utifrån trygg närmiljö, trygga vägar till skolan, kompisar, kiosk, idrottshall mm. Många föräldrar känner oro när deras barn själva rör sig i trafiken.

Tillgängligheten för barn är varierande, beroende på möjligheterna att röra sig tryggt i gaturummet, antingen på en trottoar eller med visshet om att bilarna inte kör fortare än 30 km/tim. I Övertorneå finns få gång- och cykelbanor. Denna brist är troligen en anledning till att föräldrar skjutsar sina barn till skolan istället för att låta dem gå själva. Detta i sin tur leder till att miljön kring skolan blir stökig varigenom tillgängligheten för barn som själva går eller cyklar minskar. Dock gäller att gatukorsningar som barn måste passera normalt begränsar barns rörlighet mer än bristfällig standard på sträcka.



*Finlandsvägens korsning med Sockenvägen och vägen till Ruskola. Barnen från Ruskola måste ta sig över denna korsning för att komma till skolan*

Övergångsställena över Matarengivägen är felplacerade men tanke på hur barn/ungdomar rör sig till och från bland annat Frippes.

*Se vidare Barnkonsekvensanalysen.*

### **Äldre och funktionshindrade**

Tillgänglighet för personer med funktionshinder identifieras utifrån anpassning av kollektivtrafiksystemet samt närhet till service, anpassning av gatumiljön. Avstånd busshållplats och närservice bör inte överstiga 100m för rollator om det inte finns vilplatser.

Tillgängligheten för äldre och funktionshindrade är av skiftande kvalitet. När äldre och funktionshindrade tar sig fram som gående använder de normalt gångbanorna. Dessa saknas i stor utsträckning i tätorten. De gångbanor som finns är ofta inte



*Busstationen. Det är svårt att se vart busstationen tar slut och Sockenvägen börjar (närmast i bild)*

anpassade till funktionshindrade, till exempel ger många trottoarkanter problem för rollator- och rullstolsanvändare.

### **Godstransporter**

Tillgängligheten för godstransporter är av skiftande kvalitet. Godstransporter består både av större och mindre fordon. Tillgängligheten är beroende av målpunkter, trafikregleringar, lastzoner och fysiska hinder.

På grund av att ett vilplan saknas där Finlandsvägen ansluter till väg 98/99 och att man leds in på Matarengivägen när man kommer från Finland väljer lastbilarna att köra igenom Övertorneå på Matarengivägen. Det leder till att Matarengivägen trafikeras av onödigtvis många godstransporter.

Gatunätet är öppet och av rutnätstyp och tillgängligheten för godstransporter är god. Det finns normalt relativt bra ytor för lossning av varor.

X antal tunga fordon passerar igenom Övertorneå tätort och x antal använder sig av Matarengivägen för genomfart.

### **Utryckningstrafik**

Framkomligheten för utryckningstrafiken är god då gatunätet är öppet och det finns bara några få återvändsgator, två farthinder, biltrafiken är liten och gatuparkeringen är mycket begränsad samt att det finns två körfält på nästan alla gator.

### **Drift och underhåll**

Idag finns vissa problem vintertid med att gångbanor inte blir skottade, vilket leder till att fotgängare måste samsas i gatan tillsammans med bilar. Dagens situation är tidvis sådan att barn inte har en tillfredsställande god standard på gångbanorna då de går till och från skolan varigenom de skjutsas av sina föräldrar. Barnen får därigenom inte den motion de behöver och det alstras onödig biltrafik.

## Tryggheten i Övertorneå

Trygghet kan vara både upplevd och faktisk trygghet/otrygghet. Några stora trygghetsproblem har inte framkommit i Övertorneå. Det som har framkommit är kopplat till möjligheten att på ett tryggt sätt färdas till fots eller på cykel på gator som saknar gång och cykelbanor samt att vintertid underhålls inte gång- och cykelbanor tillfredställande.

Barn kan känna otrygghet vid färd mellan Turovaara och skolorna i centrala Övertorneå, och till de många målpunkterna längs Matarengivägen i öster. Motsvarande oro kan barn känna vid färd mellan Ruskola och dels skolorna, dels Matarengivägen, särskilt när de passerar Finlandsvägen. Äldre kan känna otrygghet då man ska passera Matarengivägen och då man ska ta sig till vårdcentralen.



Matarengivägen saknar utmed långa sträckor gång- och cykelbanor

I Trasthandboken ges exempel på risker som äldre, barn, föräldrar, funktionshindrade och alla människor kan uppleva. De presenteras nedan;

**Äldre** uppger att de upplever risker med

- Snabb trafik
- Mycket trafik
- Problem att gå över gatan
- Kort tid för grönt ljus
- Rädd för trafikolycka
- Rädd att falla omkull
- Höga trottoarkanter
- Ojämna trottoarer
- Cyklar och mopeder på gångbanan
- Halka och dålig snöröjning
- Svårt att läsa informationsskyltar

**Barn** uppger att de känner oro och ängslan för att

- Trafikanterna inte följer reglerna (t ex bilister kör för fort, bilister kör mot rött, bilister kör på gångbanor)
- Sikten är skymd
- Trafikbuller och avgaser

**Föräldrar** kan känna oro för sina barn, och kan begränsa deras rörelsefrihet

**Funktionshindrade** uppger de känner oro och osäkerhet

- Om hela reskedjan går att genomföra
- Hjärt- och lungsjuka kan känna oro om det finns tillräckligt med vilplatser



### Alla kan känna otrygghet

- Kvälls- och nattetid
- Avsaknad av belysning
- Frånvaro av människor som t ex andra resenärer, personal
- Nedskräpning, graffiti
- Onyktra eller högljudda personer
- Om det finns gömställen och/eller buskage
- Otillräcklig överblick och belysning vid terminaler och busshållplatser
- Parkeringsanläggningar
- GC-tunnlar, belysning, siktlinje, gömställen. Särskilt om belysningen är bristfällig, om det finns buskar där någon kan gömma sig och om man har en mycket begränsad sikt genom tunneln.
- Bristande snö- och halkbekämpning



Parkering utmed Matarengivägen

## Miljöpåverkan i Övertorneå

I Trafiknätsanalysen anges att med tanke på dels små trafikmängder, dels låga hastigheter görs bedömningen att gränsvärdet för buller utomhus 65 dBA inte uppnås någonstans inom det berörda området.

Av samma skäl bör det inte uppstå några problem med emissioner från bilavgaser vad gäller lokalt höga halter. Däremot är det viktigt att Övertorneåborna liksom alla andra bidrar till att utsläpp av klimatpåverkande gaser minskar liksom användningen av fossila (icke förnybara) bränslen minskar.

Man upplever att bilarna i Övertorneå ofta står på tomgång.



Höjdskillnaderna i tätorten är på vissa ställen påtaglig

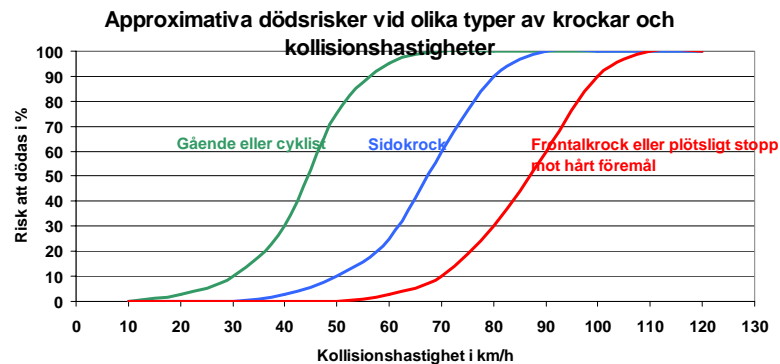


## Trafiksäkerhet

### Nollvisionen

Den grundläggande tanken i Nollvisionen är att ingen människa ska utsättas för ett större krockvåld i trafiken än det hon kan klara av utan att dödas eller skadas allvarligt. 1997 beslutade riksdagen på regeringens förslag ”att det långsiktiga målet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet, samt att vägtransportssystemets utformning anpassas till de krav som följer av detta”. Kunskapen om risken att dödas i trafiken sammanfattas bra i de så kallade krockvåldskurvorna, se figur nedan.

Av figuren framgår att om en fotgängare eller cyklist blir påkörd av en bil som håller låg fart är risken att dö mycket liten, håller bilen 30 km/tim är risken ungefär 10 %. Men kör bilen fortare än 30 km/tim ökar risken mycket snabbt. Vid kollision i 40 km/

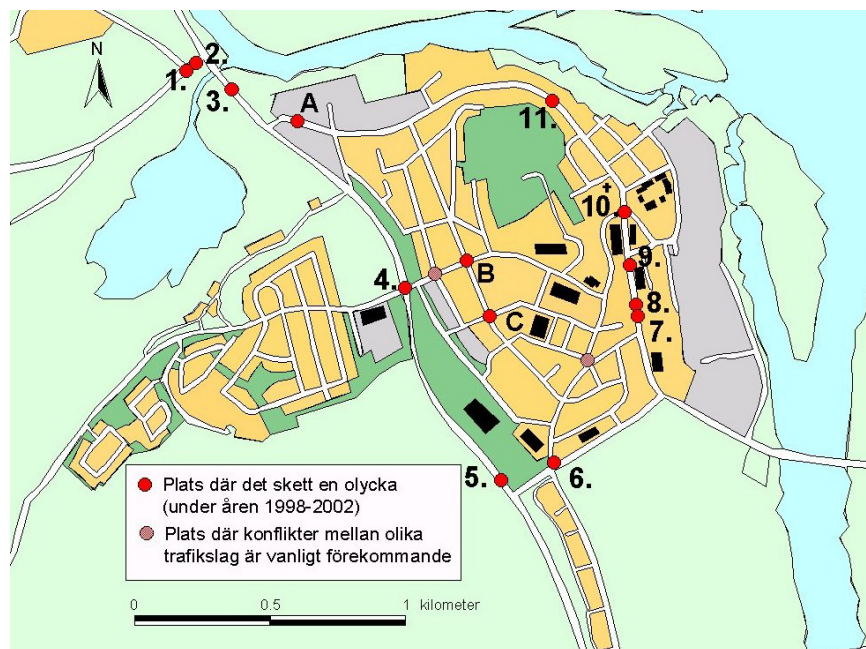


tim är risken att dö cirka 40 %, vid 50 km/tim är risken att dö cirka 70 % och vid 70 km/tim är risken att dö 100 %, det vill säga alla som blir påkörda i en hastighet av 70 km/tim eller mer dör. Den enda rimliga slutsatsen av dessa konstateranden är att man

i stad- och trafikplaneringen på ett medvetet sätt planerar för att blanda gående, cyklande/cyklister och bilar. Om de ska samspela på en och samma yta, så ska man eftersträva att bilarna kör i högst 30 km/tim, till exempel på övergångsställen och/eller cykelöverfarter.

Vidare kan man av krockvåldskurvorna utläsa att om man sitter bältad i en bil och blir påkörd från sidan i en hastighet av 50 km/tim så är risken att dö bara cirka 10 %. Därefter ökar risken dramatiskt. Den enda rimliga slutsatsen är att om en bil riskerar att köra in i sidan på en annan bil, så ska man eftersträva att den påkörande bilen kör högst 50 km/tim.





Identifierade olycks- och konflikt punkter. Från Nätanalys 200x.

Vid en frontalkollision är motsvarande hastighet 70 km/tim. Slutsatsen blir då att riskerar bilar att frontalkrocka, eller köra in i ett alldeles oeftergivligt föremål, till exempel en bergvägg, ska man eftersträva en högsta hastighet om 70 km/tim.

### Trafikolyckor

För åren 1998-2002 redovisar polisen nedanstående trafikolyckor.

7 olyckor inträffade på Matarengivägen, mellan Matarengivägens anslutning till Finlandsvägen i söder och Matarengivägens anslutning till väg 99 i norr. 3 var fotgängarolyckor, varav 2 med allvarliga personskador och 1 med lindriga. 4 var bilolyckor, varav 2 med lindriga personskador och 2 med bara materiella skador. 3 bilolyckor inträffade på väg 99, varav 1 med dödlig utgång och 2 med lindriga skador. Dödsolyckan var en singelolycka. Därutöver har 4 olyckor ägt rum, 3 i korsning och 1 singelolycka på sträcka, samtliga med lindrigt skadade som följd.

Det finns några korsningar där konflikter mellan olika trafikslag är vanligt förekommande. Det är inte ovanligt att gång- och cykeltunnlar upplevs så dåliga att gående och cyklande inte använder dem utan väljer att korsa tvärgående väg i plan, ett sådant exempel är gång- och cykeltunneln längs Tingshusvägen under väg 99.

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

## Sammanfattning av nuläget

Utifrån nulägesbeskrivningen och översiktsplanen kan man dra slutsatserna att för att skapa ett mer attraktivt samhälle i Övertorneå behöver man fokusera på följande brister/områden:

1. Bilarnas hastighet är för hög utmed vissa sträckor inne i tätorten, men även i byarna
2. Gång- och/eller cykelnätet är otillräckligt utbyggt
3. En stor andel barn skjutsas till skolan vilket leder till en otrugg närmiljö vid skolan för de som går eller cyklar
4. Bilar parkerar lite överallt
5. Avsaknaden av ett centrum
6. Infartsmiljöer som inte känns välkomnande
7. Tung trafik passerar igenom Övertorneå och byarna



Kartan visar några av de identifierade bristerna i Övertorneå tätort



## 7. Indelning i gatutyper

### Gatans karaktär

Vägar och gator är miljöer som alla använder och har en relation till. Det innebär också att det finns många olika, ibland motstående, krav på hur miljön ska se ut och vilken funktion som ska vara prioriterad på vägarna, gatorna och deras omgivning. Lastbilsförare och bilpendlare har av naturliga skäl inte samma uppfattning som barn, äldre och funktionshindrade. Men grundtanken är att gator ska vara tillgängliga för alla. Det innebär att den stora och tunga lastbilen likväl som barn, äldre och funktionshindrade ska kunna använda gator och torg, på ett säkert och ändamålsenligt sätt. Det innebär också att hastigheten måste vara låg på vanliga gator i tätorten, och att det på de större vägarna, på trafiklederna krävs en separering av bilar och människor.

Övertorneå tätort består idag av flera olika sorters gator vilka har olika utformning. Hastighetsgränsen i tätorten är 50 km/tim. Gångbanor finns utmed vissa sträckor, men saknas på de flesta.

#### Olika krav ger olika gatutyper

Samtliga krav som ställs på gatorna i en tätort kan inte alltid tillgodoses på en och samma gatutyp. Ibland måste man prioritera en viss funktion eller en viss kvalitet. Ett sätt att underlätta prioriteringen och utvecklingen av gatunätet är att dela in gatorna i olika typer. Varje gatutyp har vissa krav som bör vara uppfyllda när det gäller dess funktion, karaktär och utformning.

Genom att dela in gatorna i olika typer, kan man i planeringen och tillsammans med medborgare diskutera gatornas karaktär och uppgift och ta ställning till hur en eventuell fråga om förändring ska hanteras. Vissa kvaliteter måste kunna tillgodoses på alla gatutyperna genom en god utformning, till exempel säkerhet och trygghet. Andra kvaliteter tillgodoses inte på alla gator, en god tillgänglighet för lastbilar är något som bara kan tillgodoses på vissa gator.

För att kunna röra sig tryggt bör man, både som bilist och fotgängare, förstå vilken typ av gata man befinner sig på. Det ska vara möjligt att förstå hur man ska bete sig och vilka trafikantbeteenden man kan förvänta sig av andra. För att detta ska vara möjligt krävs att de olika gatutyperna är tillräckligt olika så man kan se skillnad

mellan dem. Målet är att man på ett intuitivt sätt ska försöka förstå hur man ska bete sig.

Nedan förs ett resonemang om gatans karaktär och vilka gatutyper som eftersträvas i Övertorneå. Dessa gatutyper kommer då att vara utgångspunkten för planering och byggande av gator inom Övertorneå kommun.

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

**Bostadsgata** är en gata som helt eller delvis har bostäder utmed gatan. Biltrafiken består av enstaka bilar till och från fastigheter längs gatan. På och utmed gatan vistas boende, barn, promenerare och andelen fotgängare är stor i förhållande till antalet bilar. En bostadsgata kan ha hastigheterna gångfart, 30km/tim eller 50 km/tim. De olika hastigheterna ställer olika krav på utformningen.

På en bostadsgata där man tillåter högst gångfart bör man inte bygga särskilda banor för olika trafikslag. En sådan gata korsar man godtyckligt, i korsning eller på sträcka, därför behöver den inte heller förses med övergångsställen. Man korsar en 30 km/tim gata på samma sätt och då behöver den inte heller förses med gång- och cykelbana eller övergångsställen. På en bostadsgata där man däremot tillåter 50 km/tim bör man ha övergångsställen och också sträva efter att hastigheten vid dessa är max 30 km/tim. Där bör det också finnas gångbana och helst cykelbana utmed gatans sträckning. På en bostadsgata sker parkeringen normalt på fastighetsmarken.

**Blandgata** är en gata som har flera olika slags verksamheter längs gatan såsom ishall, idrottshall, dagis och kommersiell verksamhet. Det innebär att det finns frekventerade utfartspunkter för biltrafik. Utmed en blandgata kan det bitvis röra sig fotgängare som är på väg till eller från blandgatans verksamheter. Man bör noga studera hur gående och cyklister rör sig och planera säkra passager för dem därefter. På en blandgata där man tillåter 50km/tim på sträcka och 30 km/tim vid övergångsställena bör det finnas gångbana, helst också cykelbana samt gång- och cykelöverfart. Parkering sker på fastighetsmarken och på därtill avsedda platser.



**Centrumgata** är en gata där centrumfunktioner som butik, restaurang, bank och apotek är ett påtagligt inslag i gatubilden. Det innebär att man flanerar och korsar gatan utmed hela dess sträckning vilket ska vara avgörande för bilarnas hastighet. Hastigheten på en centrumgata bör inte överstiga 30 km/tim för att på bästa sätt tillgodose de oskyddade trafikanternas behov. En centrumgata bör, trots den låga hastigheten, ha gångbanor med generösa mått. Trafiken består av fordon som ska nå målpunkter utmed centrumgatan samt fordon som passerar igenom för att nå målpunkter bortanför centrumgatan. Den bör ha ett mer stadsmässigt uttryck än bostadsgator. Parkering sker på därtill avsedda platser.



**Industrigata** är en gata där industriverksamhet och annan tung verksamhet är ett påtagligt inslag i gatubilden. Gatan trafikeras ofta av tyngre fordon. Hanteringen av gång- och cykel är beroende på i vilken utsträckning gatan utnyttjas av gående och cyklande. Är industrigatan en del av ett väl använt gång- och cykelstråk bör det planeras för att gående och cyklister ska ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt bland de tyngre fordonen.

**Trafikled** är en gata eller väg där biltrafiken prioriterats och där man eftersträvar att separera gående och cyklister från biltrafiken, både tvärs i form av planskildhet och längs i form av friliggande gång- och cykelväg. Hastigheten på en trafikled kan vara från 50 km/tim och uppåt. En trafikled är mer storskalig vilket också märks på möbleringen av gaturummet med t.ex. större skyltar och annan typ av belysning. En trafikled bör inte ha kantstenar.

- GUL Bostadsgata 30km/tim eller 50/30 km/tim
- RÖD Centrumgata 30 km/tim
- GRÖN Industrigata 50 km/tim eller 50/30 km/tim
- BLÅ Blandgata 30 km/tim eller 50/30 km/tim
- TURKOS Trafikled 50, 70 eller 90 km/tim

Exempel på hur en karta med en indelning i gatutyper kan se ut. Ej färdigutredd.

## 8. Åtgärder

Föreslagna åtgärder baserar sig på nulägesbeskrivningen, samtal med medborgarna. Vissa åtgärder återfinns i FÖP – 92 (fördjupad översiktsplan).

### **För att sänka bilarnas hastighet i Övertorneå föreslås följande åtgärder:**

#### *Gatutyper*

Att Övertorneå arbetar aktivt med att implementera föreslagna gatutyper.

#### *Säkra hastigheten*

För att minska hastigheten i Övertorneå kommun bör kommunen fatta ett trafikregleringsbeslut om att högsta hastighet i tätorten ska vara 30 km/tim samt att berörda gator eller områden 30-skyltas.

### **För att öka säkerheten och tryggheten för gående och cyklande föreslås följande åtgärder;**

#### *Gång- och cykelförbindelser*

Det är konstaterat av upphöjda gång- och cykelbanorna fungerar trafiklugnande på biltrafiken.

En så sammanhängande gång- och cykelbana som möjligt bör byggas längs Tingshusvägen, längs Skolvägen, samt längs Ruskolavägen och Sockenvägen. Att den är så sammanhängande som möjligt innebär främst att gång- och cykelbanan dras obruten genom korsningarna vid anslutande gator. De tre förbindelserna ger en trygg och säker väg främst mellan bostad och skola för många barn, vilket bland annat skulle innebära att fler barn tog sig till skolan på egen hand och att man slapp den något stökiga biltrafiksituationen vid skolorna morgon och eftermiddag.

Korsningen mellan Tingshusvägen och Krookska vägen behöver ses över.

En planskild korsning bör byggas för gång- och cykeltrafik mellan Ruskola och Övertorneå tätort under Finlandsvägen.

Mellan Matarengivägen och älven samt över bron till Finland bör en gång- och cykelförbindelse iordningställas.

Utmed Matarengivägen bör gång- och cykelbanan göras sammanhängande mellan församlingshemmet i norr och anslutningen till Finlandsvägen i söder. Norr om församlingshemmet bör en kombinerad gång- och cykelbana eftersträvas på ena sidan vägen.

En gång- och cykelbana bör byggas längs Dalgatan så att gående och cyklande som vill korsa riksväg 99 i norra delen av centralorten på ett naturligt sätt kan korsa riksvägen i befintlig tunnel vid Dalgatan.

Dessutom bör röjning ske utmed gång- och cykelvägar samt belysningen ses över.

#### *Säkrare avsläpp av barn vid skolan*

Hur och var barnen släpps av vid skolan bör undersökas, en bättre lösning än dagens bör eftersträvas. Dessutom bör gång- och cykelnätet byggas ut (se ovan).

#### *Drift vintertid*

För att uppnå målet att öka tillgängligheten för gående och cyklister även vintertid bör prioriteringen av driften och snöröjning ses över. Halkbekämpning bör ske dagligen.

#### *Parkering*

För att parkeringsmoralen ska öka ska information gå ut om vilka problem som idag finns. Nya parkeringsplatser ska utformas så att de är lätta att använda, men även så att de har en tilltalande utformning.

### **För att skapa ett tydligt centrum föreslås följande åtgärder:**

#### *Hemvägen och Matarengivägen byggs ihop*

Hemvägen bör ansluta till Matarengivägen genom en förlängning av Hemvägen i östnordöstlig riktning för att på så sätt få en centrumgata. Centrumfunktionerna på

de båda gatorna får då ett mycket bättre samband, och den ganska känsliga nordsydliga delen av Hemvägen kan befrias från genomgående bil- och busstrafik. Hemvägens gatuutformning bör vara av ungefär samma standard som Matarengivägen, främst vad gäller hänsynstagande till barn, äldre och funktionshindrade.

#### *Upprustning av Hemvägen*

Området med ICA, OK och Systembolag upprustas miljömässigt genom trädplantering. Träd bör också planteras mellan Finlandsvägen och Hemvägen för att dölja affärernas inte så tilltalande baksidor. Hela området behöver få en centrumkaraktär och en mer flanerarvänlig utformning.

#### *Avstängning av anslutning från Finlandsvägen till systembolaget*

Anslutningen från Finlandsvägen till Hemvägen stängs av för att skapa en centrumbana utmed Hemvägen, vilken då kan få en lugnare trafik. Det leder också till att det bara finns två infarter söderifrån in till Övertorneå tätort; vid hotellet och vid bron från Finland. Mer kraft kan då läggas på deras utformning. Det underlättar också möjligheten att tillskapa en centrumkaraktär längs med Hemvägen och Matarengivägen och ger ytterligare en tomt för affärsverksamhet vid den då tidigare anslutningen.

#### *Ombyggnad av Matarengivägen*

Matarengivägen bör förändras så att den inte längre framstår som en infart/genomfart. Av stadsmiljöskäl och för att göra Matarengivägen vackrare och trivsammare föreslås att gatan söder om församlingshemmet får en ganska smal körbana som då möjliggör att man får plats till trädplantering, en någorlunda bred gångbana på båda sidor och en cykelbana på ena sidan. Bilparkeringen föreslås bli koncentrerad till samlade parkeringsytor, längs gatan iordningställs erforderliga parkeringsytor för varuleveranser men bara i begränsad utsträckning för vanlig korttidsparkering.

Gatans utformning bör stödja en låg hastighet, åtminstone på visst/vissa avsnitt lägre än 30km/tim. Gatan bör förses med sittplatser och vacker belysning. Matarengivägens ytmaterial i form av till exempel plattor och kantstenar bör vara av hög kvalitet. Kommunens och affärsidkarnas skyltning bör ses över ur ett

estetiskt perspektiv. Gatan bör utformas så att kyrkan och biografen lyfts fram. Förgårdsmarken till entréer bör utformas så att de inbjuder till spontana möten. Korsningen vid busstationen bör göras mindre så att den blir lättare för gående och cyklande att korsa. Parkeringen vid bankomaten bör ges en smidigare utformning. Mellan församlingshemmet och Kalixvägen föreslås hastigheten 50 km/tim men med åtgärder som säkrar 30 km/tim vid övergångsställen, till exempel upphöjda övergångsställen. För att erhålla en god trygghet och säkerhet bör gatan på denna sträcka förses med en separat gång- och cykelbana.

#### **För att öka säkerheten för bilister föreslås följande åtgärder:**

##### *Säkrare korsning Tingshusvägen/väg 98/99*

I korsningen väg 98/99 och Tingshusvägen föreslås en cirkulationsplats som säkrar en högsta hastighet om 50 km/tim, varigenom Nollvisionens krav på utformning tillgodoses.

#### **För att öka användningen av kollektivtrafiken och för att förenkla för vissa grupper föreslås följande åtgärder:**

##### *Hållplatser*

Särskilt påstigningshållplatserna i tätorten bör få en högre standard än idag. Det är väsentligt framförallt för barn, äldre och funktionshindrade. Hållplatserna bör utformas så att man får en så hög trafiksäkerhet som möjligt i anslutning till busshållplatserna. För att stödja en låg fart utmed Matarengivägens norra del föreslås att den busshållplatsen utformas som timlashållplatser (dubbel stopphållplats). Man bör pröva om denna busshållplatsutformning kan användas på fler ställen i tätorten och byarna.

För att öka tillgängligheten borde nya busshållplatser tillskapas; en framför badet, en framför ICA och en i närheten av Konsum. Då kan hållplatsen vid hotellet tas bort. Råden i VGU (Vägar- och gators utformning) om busshållplatser ska följas så långt möjligt



### *Mobilitetsplan*

På flera håll i Sverige har så kallade mobilitetskontor inrättats som arbetar med trafikinformation och kampanjer för att motivera bilister att välja långsiktigt hållbara färdmedel för sina resor. Man brukar kalla detta arbete för mobility management, och de samlade åtgärderna man vill bedriva kan tecknas ner i en mobilitetsplan. Dessa aktiviteter kan för Övertorneås del med fördel inrymmas i befintlig organisation och ske i samverkan med näringsliv och frivilligorganisationer. De åtgärder som skulle kunna bli aktuella för Övertorneås del är att söka ersätta vissa resor med hjälp av videokonferens eller telefonmöte, att se över kommunens fordonsinnehav så att de uppfyller höga krav vad gäller miljö och säkerhet. På Vägverkets hemsida finns ett antal dokument som berör dessa frågor, och man finner dem genom att söka på mobilitetsplan och mobility management i fritextfältet.

### **För att öka attraktiviteten i Övertorneå föreslås följande åtgärder:**

#### *Grönstrukturplan för att ta tillvara ortens karaktär*

Man bör ta fram grönstrukturplan vilken ska redovisa vilken roll det omgivande landskapet har för upplevelsen av Övertorneå samt hur man kan utveckla det. Grönstrukturplanen ska också identifiera hur man kan utveckla infarten och rekreationsstråken. Planen ska också diskutera hur ett enhetligt formspråk på gaturummets möblering ska hanteras. Planen ska också identifiera kulturella och historiska värden och diskutera vad den regionala särarten består av.

### **För att minska den tunga trafiken igenom Övertorneå på Matarengivägen föreslås följande åtgärder;**

#### *Ombyggnad av Finlandsvägen*

Finlandsvägen bör ges en raktframgående sträckning i öst-västlig riktning och en ungefärlig vinkelrät anslutning till Matarengivägen. Finlandsvägen bör ansluta till riksväg 99 med ett så stort vilplan att långa och tunga lastbilar kan köra ut på riksvägen på ett trafiksäkert sätt. Vägen bör också utformas så att man kan bygga en planskild korsning för gång- och cykeltrafiken mellan Ruskola och Övertorneå tätort.

## 9. Uppföljning och utvärdering

### Hur arbeta vidare?

För att nå målen och arbeta med de olika åtgärderna behöver en tids- och resursatt åtgärdsplan tas fram. Det ingår inte i detta arbete utan kommer att tas fram separat av tjänstemän, och politiker på Övertorneå kommun.

### Uppföljning

Trafikstrategin ska diskuteras en gång per år för att hållas aktuell samt för att se hur kommunens arbete förhåller sig till den, främst de uppsatta målen. Man behöver också diskutera om det ska tillkomma nya mål.

### Utvärdering

Kommunen strävar efter att göra mätningar av trafiken; bilarnas hastighet, antal tunga fordon i bostads- och centrumområden, utsläpp av klimatpåverkande gaser, andelen gående, cyklande och bussresenärer, andelen barn som går, cyklar eller reser med buss, andelen äldre som går, cyklar eller reser med buss, andelen som känner otrygghet i trafiken. Mätresultaten ska bli föremål för en bred diskussion, och kommunledningen ska reflektera över mätresultaten.

## 10. Att läsa mer

### Barnkonsekvensanalys för Övertorneå tätort, xxxx

Barnkonsekvensanalysen är resultatet av ett arbete som ..... och behandlar .....

Material ifrån Expedition Övertorneå

Miljökvalitetsmål

Information om miljökvalitetsmålen går att läsa på regeringens webbsida..

Transportpolitiska mål

Information om de transportpolitiska målen går att läsa på

Arkitekturpolitiska mål

Information om de arkitekturpolitiska målen

### Nätanalys för Övertorneå 1998

Analysen tar upp.....

### Ortsanalys för Övertorneå tätort, 2005

Ortsanalysen beskriver det som är karakteristiskt för Övertorneå och identifiera ortens starka respektive svaga sidor

### Regeringens proposition 1997/98:117

Framtidsformer - Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design

### Transportpolitiska mål

### Trast handboken

I Trasthandboken kan man läsa om hur man tar fram en trafikstrategi och hur man sedan arbetar vidare .....

### VGU - Vägar och gators utformning

Är Vägverkets stora handbok för allt som har med trafikmiljö och trafikbyggnad att göra. Här kan man få rekommendationer om hur busshållplatser eller cirkulationsplatser bör utformas.

### Översiktsplan för Övertorneå, Fördjupning centralorten (FÖP),1992

Översiktsplanen ligger till grund för all kommunal planering, även trafiken och stadsbyggandet.

### Övertorneå översiktsplan, antagandehandling (ej daterad)

