

TRANSPORTSTRATEGI för ett hållbart Växjö

Visioner & Mål

Föreliggande dokument är en samrådsversion av Visioner och mål. Dokumentet ingår i Växjös Transportstrategi för ett hållbart Växjö. Synpunkter på dokumentet tas emot skriftligen t o m 2004-10-31.

TSHV
Trafikavdelningen
Växjö kommun
Box 1222
351 12 VÄXJÖ

Har du frågor kontakta:

Ulf Agermark	0470 – 415 85	ulf.agermark@kommun.vaxjo.se
Per Hansson	0470 – 415 38	per.hansson@kommun.vaxjo.se
Peter Rydell	0470 – 436 02	peter.rydell@kommun.vaxjo.se
Kristina Thorvaldsson	0470 – 415 94	kristina.thorvaldsson@kommun.vaxjo.se

Samtliga dokument som ingår i Transportstrategin för ett hållbart Växjö finns på kommunens hemsida; www.vaxjo.se/transportstrategi

Dokumentinformation

Titel	Transportstrategi för ett hållbart Växjö – Vision och mål
Serie nr	Trivector rapport 2004:22
Författare	Christian Rydén, Trivector Traffic Christer Ljungberg, Trivector Traffic
Beställare	Växjö kommun Projektansvarig: Ulf Agermark

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Förändring</i>	<i>Distribution</i>
1.0	2004-03-31		Beställare

Kommunens förord

Sedan hösten 2002 har ett utredningsarbete pågått i Växjö kommun för att få fram en Transportstrategi för ett hållbart Växjö. Transportstrategin består av tre delar *Visioner och mål*, *Handlingsplan* och *Underlag till handlingsplan med åtgärdsförslag*. Dessa dokument, som nu är föremål för samråd, har arbetats fram genom ett tiotal möten med politiker, tjänstemän från Växjö kommunen, Länstrafiken Kronoberg och Vägverket samt representanter från allmänheten. Trivector från Lund har ansvarat för dokumentation och sammanställning.

Uppdraget att arbeta fram en transportstrategi grundas i det politiskt enhälliga beslutet att Växjö ska bli en fossilbränslefri kommun. Växjö har under de senaste 10 åren lyckats minska koldioxidutsläppen från uppvärmning. Samtidigt har utsläppen från trafiken ökat. Oavsett var koldioxidutsläppen kommer ifrån bidrar de till att klimatet störs.

Transportstrategin för ett hållbart Växjö belyser inte enbart bara trafikens utsläpp av koldioxid utan tar ett helhetsgrepp om trafiken. Genom den får Växjö kommun ett användbart redskap och en handlingsplan för att komma till rätta med trafikens avigsidor utan att använda kraftiga begräsningar och restriktioner. För att strategin skall bli ett ledande och styrande dokument för Växjös trafikplanering de närmaste 20 åren behövs enighet och samling både internt i kommunen och mellan betydande aktörer och intressenter i samhället. Det är ett förändringsarbete som kommer ta tid. Men målet är dock tydligt; att med ett hållbart trafiksystem skapa ett attraktivt och livskraftigt Växjö.

Växjö kommun, 2004-05-19

Marita Svensson
Kommunchef

Ulf Agermark
Trafikplaneringschef

Förord

Växjö kommun har beslutat att ta fram en *Transportstrategi för ett hållbart Växjö*. Trivector Traffic AB anlätades under hösten 2002 för att hjälpa kommunen att arbeta fram denna strategi.

Trivector svarar för alla slutsatser i denna rapport som innehåller förslag till vision och mål för hur trafiksystemet i Växjö ska utvecklas framöver.

Arbetet har dock utförts i nära diskussion med en arbetsgrupp som totalt haft ett tiotal möten. Från kommunens sida har arbetsgruppen bestått av Ulf Agermark (projektansvarig, tekniska förvaltningen), Per Hansson (tekniska förvaltningen, mobilitetskontoret), Peter Rydell (stadsbyggnadskontoret) samt Kristina Thorvaldsson (stadsbyggnadskontoret).

Från Trivectors sida har och Christian Rydén varit projektledare och genomfört det huvudsakliga utredningsarbetet, i nära dialog med Christer Ljungberg (uppdragsansvarig).

Inom ramen för arbetet med transportstrategin har Trivector också skrivit rapporterna ”Tillståndsbeskrivning av dagens trafik och dess miljöproblem” (rapport 2004:21), ”Underlag för handlingsplan med åtgärdsförslag” (rapport 2004:23) samt ”Handlingsplan” (rapport 2004:24).

Lund i mars 2003

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1. Inledning	1
2. Vision 2025 – mot ett hållbart transportsystem i Växjö.....	2
3. Mål för ett hållbart transportsystem i Växjö	5
3.1 Trafikens omfattning.....	5
3.2 Miljöstörningar	7
3.3 Trafiksäkerhet	10
3.4 Tillgänglighet och stadsmiljö.....	11
3.5 Processmål	12

1. Inledning

Växjö kommuns arbete med miljöfrågor har väckt uppmärksamhet nationellt och internationellt, inte minst med sitt beslut att arbeta för ett fossilbränslefritt Växjö. Växjö har också arbetat framgångsrikt på trafikområdet, och inte sällan drivit pionjärprojekt med goda resultat.

Även om en hel del insatser genomförts, i Växjö och på flera andra håll i landet, så är det ett faktum att dagens svenska transportsystem inte är långsiktigt hållbart.¹ Den vision och de mål som läggs fram här grundas på att transportsystemet som det ser ut idag – och hur det förväntas utvecklas om inget görs – skapar stora problem. Lokala problem idag är t ex trafikolyckor och luftföroreningar som årligen leder till många dödsfall samt negativa effekter på stadsmiljön. Ur ett globalt perspektiv bedöms koldioxidutsläppen leda till en klimatförändring som kommer ge stora negativa effekter.

Ur detta perspektiv har arbetsgruppen i samråd med politiker, tjänstemän och en extern referensgrupp (från olika delar av samhället) arbetat fram en vision för ett Växjö där många av trafikens negativa effekter är på väg att försvinna. Tack vare ett målmedvetet och intensivt arbete på flera fronter, där trafik- och samhällsplaneringen spelat en viktig roll, är Växjö år 2025 en mycket attraktiv plats att bo och verka på.

Visionen har sedan konkretiserats i ett antal mål inom 5 olika områden:

- Trafikens omfattning
- Miljöstörningar
- Trafiksäkerhet
- Tillgänglighet och stadsmiljö
- Processmål

Visionen och målet är att transportsystemet i Växjö ska vara hållbart. En kort definition av begreppet hållbarhet kan hämtas från Brundtlandkommissionen som 1987 angav "En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina".

Föreslaget horisontår för visionen är 2025. Detta årtal är tillräckligt näraliggande för att engagera dagens aktörer, men samtidigt så långt borta att man kan formulera en positiv vision som inte är allt för fastlåst av nuvarande situation. Målen är i de flesta fall satta till 2025, och därtill finns etappmål för 2010.

Transportstrategins vision, mål och handlingsplan gäller för hela kommunen, både tätorter och landsbygd. Men eftersom de flesta kommuninvånare och verksamheter finns inom Växjö stad och det största trafikarbetet sker där, så ligger det ett särskilt fokus på stadsbygden.

¹ Se t ex *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*, prop. 2001/02:20 (Infrastrukturproppen)

2. ***Vision 2025 – mot ett hållbart transportsystem i Växjö***

År 2025 är transportsystemet i Växjö på god väg att bli hållbart:

- Växjö är en mycket attraktiv plats att bo och verka i, bl a tack vare att många av trafikens negativa effekter är på god väg att försvinna.
- Bilarna är mer miljöanpassade, men orsakar fortfarande problem
- Cykel, buss och tåg har blivit mycket bekväma, säkra och effektiva färdmedel
- Mindre tvunget resande och mer önskat resande
- En större tillgänglighet för alla invånare
- Minskad skjutsning med bil till skola etc har givit förbättrad säkerhet, miljö och hälsa
- Den regionala tillgängligheten ökar med en utvecklad kollektivtrafik
- En livskraftig och pulserande stadskärna
- Ny bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk
- Effektiva och miljöanpassade godstransporter
- IT bidrar till minskat transportbehov, till nytta och glädje för företag och individ

Växjö är en mycket attraktiv plats att bo och verka i

År 2025 är Växjö ett attraktivt och starkt regioncentrum i norra Europa. Med universitetet som motor råder det i kommunen både befolkningsmässig och ekonomisk tillväxt. Tack vare en medveten planering från kommunens sida så ökar dock inte längre det totala bilresandet per invånare. Detta tillsammans med en positiv teknikutveckling och en ny attityd till resande hos invånarna har gjort att många av trafikens negativa effekter i Växjö på god väg att försvinna. Till exempel så har problemet med trafikolyckor samt utsläpp av koldioxid och hälsovådliga luftföroreningar reducerats kraftigt. Detta är en viktig del i att Växjö är en mycket attraktiv plats att bo och verka i.

Bilarna är mer miljöanpassade, men orsakar fortfarande problem

Bilarna är nu betydligt mer miljöanpassade än de som fanns i början av 2000-talet. Tekniken har utvecklats så att bränsleförbrukningen och utsläppen per mil har minskat, men trafikökningen per invånare som inte avstannat förrän nu har skapat vissa problem. Allt fler fordon drivs med alternativa bränslen, men det kommer dröja många år innan dessa dominerar bilparken. Teknikutvecklingen kan inte heller lösa alla problem på sikt: även med t ex vätgasbilar genereras stora mängder koldioxid vid vätgasproduktionen, och tekniken har också svårt att råda bot på ökningen av trafiken och antalet bilar - vilket fram tills nu, då biltrafikökningen i förhållande till invånarantalet avklingat, krävt allt mer utrymme i anspråk för vägar och parkeringsplatser.

Cykel, buss och tåg har blivit mycket bekväma, säkra och effektiva färdmedel

Kommunen insåg tidigt att teknikutvecklingen inte kommer lösa alla trafikproblem som t ex koldioxidutsläpp och trängsel, och därför började man arbeta mer målmedvetet och intensivt på andra fronter. En viktig nyckel var att påverka användningen av olika färdmedel och transportformer. Cykel, buss och tåg har nu blivit mycket bekväma, säkra och effektiva färdmedel, och medborgarnas attityder till dessa trafikslag har också förändrats kraftigt i positiv riktning. De flesta inser att det går att ta sig fram snabbt och bekvämt även utan bil, och går man eller cyklar så fås dessutom goda hälsoeffekter – en allt mer betydelsefull faktor eftersom övervikt blivit ett folkhälsoproblem. Bilen har fortfarande en självklar plats i transportsystemet, men används mindre vanemässigt och mer där bilen verkligen har stora fördelar – t ex vid medellånga resor, vid varutransporter eller på platser där kollektivtrafikutbudet är magert.

Mindre tvunget resande och mer önskat resande

I planeringen av stadens bebyggelse och verksamheter har man mer än tidigare fokuserat på att minimera invånarnas *tvungna resande*. Detta hör ihop med den attitydförändring bland invånarna som inneburit att man vill reducera den tid, energi och resurser som läggs på resor till och från arbetet, till och från affären, hämta och lämna barn vid dagis/skola/fritidsaktiviteter etc – resor man egentligen gärna vill slippa. Istället prioriteras det *önskade resandet*, där resan ger möjlighet till upplevelser eller aktiviteter som inte kan erhållas på annat sätt.

En större tillgänglighet för alla invånare

En förutsättning för att kunna dämpa trafikökningen har varit en satsning på tillgänglighet istället för rörlighet, så att människor kan nå önskade målpunkter även utan att använda bil. En god planering i kommunen så att service, affärer och rekreationsmöjligheter finns nära till hands har inneburit positiva effekter för alla invånare. Särskilt viktig har dock denna planering varit för dem som av olika anledningar inte har bil, t ex äldre, barn och ungdomar, körkortslösa etc. Växjö har insett att man har både ansvar och möjlighet att erbjuda de ”bil-lösa” en god tillgänglighet. Det finns också fördelar för samhället och övriga invånare att bilägandet i dessa grupper inte ökar, eftersom dessa annars bidrar till t ex ökad trängsel på vägarna och färre lediga parkeringsplatser.

Minskad skjutsning med bil till skola etc har givit förbättrad säkerhet, miljö och hälsa

Ett tydligt exempel där bilresorna minskat kraftigt är skjutsning av barn till förskola, skola och olika fritidsaktiviteter. Tack vare förbättringar i gång- och cykelvägnätet till och från skolor samt attitydpåverkande kampanjer så tar sig numer nästan alla barn sig till skolan till fots, per cykel eller med kollektivtrafik – i de lägre åldrarna i sällskap med vuxna. Förutom positiva miljö- och hälsoeffekter har man också kunnat notera förbättrad trafiksäkerhet utanför skolorna, eftersom det trafikchaos som tidigare uppstod vid hämtning och lämning med bil i princip har upphört.

Den regionala tillgängligheten ökar med en utvecklad kollektivtrafik

Växjöns roll som ett starkt regioncentrum har inneburit ett ökat resande till och från omgivande kommuner och län. För att öka tillgängligheten i regionen, och samtidigt minska resandets miljöpåverkan, har det varit av central betydelse att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft även på längre distanser. Öresundstågen tillkomst i början av 2000-talet var till exempel ett viktigt första steg mot den väl utbyggda och attraktiva kollektivtrafik som idag knyter ihop de viktigaste städerna i södra Sverige.

En livskraftig och pulserande stadskärna

Stadskärnan har blivit mer attraktiv för människor att vistas i. Utbudet av restauranter och butiker har ökat, och med detta så har centrum blivit en allt viktigare mötesplats för människor i alla åldrar. För att ge bättre villkor åt stadslivet har fler gator och torg utformats så att människor tryggt och säkert kan röra sig till fots och per cykel, eller bara vistas på torg och utserveringar. Allt fler människor har också insett fördelarna med att gå, cykla eller åka kollektivt till centrum. Det finns dock fortfarande goda möjligheter att köra bil till centrum, men man ställer gärna bilen på välbelägna parkeringar kanten av centrum och promenerar därifrån.

Ny bebyggelse i goda kollektivtrafikstråk

Ny bebyggelse som genererar ett stort resande (bostäder och verksamheter) har sedan millennieskiftet framförallt lokaliserats på platser där det finns eller kan skapas mycket god kollektivtrafikförsörjning. Detta är särskilt viktigt utanför och i utkanterna av Växjö stad, inte minst för att förbättra möjligheterna för arbetspendling. En bebyggelseförtätning lokaliserad till så kallade kollektivtrafikstråk har dessutom givit möjlighet att med god samhällsekonomi förbättra kollektivtrafikutbudet – vilket den nya spår-vagnslinjen Universitet-Centrum-Regementsstaden/Samarkand-Växjö flygplats är ett tydligt bevis på.

Effektiva och miljöanpassade godstransporter

Godstransporter på längre sträckor sker i större utsträckning på järnväg, vilket bl a beror på att etableringen av godsterminalen i Råppe. Många företag nyttjar terminalen som omlastningscentral för sin varudistribution i Sydsverige, och härifrån försörjs dessutom hela kommunens näringsliv med effektiva och miljöanpassade godstransporter – inte minst tack vare en ökning av andelen kombitransporter (transporter som går på både väg och järnväg). För distribution på kortare distanser t ex inom Växjö stad finns det en hög grad av samordning, och transportererna sker med små och medelstora lastbilar med höga krav på miljöanpassad drift.

IT bidrar till minskat transportbehov, till nytta och glädje för företag och individ

Informationsteknikens utveckling har bidragit till ett minskat behov av transporter i samhället och för den enskilde. Allt fler anställda har möjlighet att arbeta hemifrån en eller flera dagar i veckan, och tele- och videokonferenser har ersatt en del av tjänsteresandet. En allt större del av företagets och hushållens inköp görs via Internet och distribueras sedan med effektiv logistik och miljöanpassade fordon till mottagaren. Detta har inneburit att medborgarna kan lägga mindre tid på att transportera sig själva och olika varor, och får mer tid över att "leva". En del av det stress-samhälle som fanns i början på 2000-talet har därför börjat försvinna.

3. **Mål för ett hållbart transportsystem i Växjö**

Målen för ett hållbart transportsystem i Växjö är uppdelat på fem olika områden:

1. Trafikens omfattning
2. Miljöstörningar
3. Trafiksäkerhet
4. Tillgänglighet och stadsmiljö
5. Processmål

Nedan redogörs för de föreslagna målen, med några korta kommentarer till varför och hur målen har satts.

3.1 **Trafikens omfattning**

	Nuläge (2002)	2010	2025
Biltrafikarbete* per invånare, ökningstakt/år	1-2%	< 1%	± 0
Biltrafikens andel av korta resor (<5km)	52%	< 45%	< 40%
Cykeltrafikens andel av resorna	16%	20%	25%
Kollektiv stadstrafik, antal resor per stads- invånare	46 resor/år	+15%	+40%
Kollektiv landsbygdstrafik, antal resor i länet per länsinv.	19 resor/år	+10%	+20%

**Anm: Avser biltrafikarbetet som utförs inom kommunens gränser*

Biltrafik

Förändringar i biltrafikarbetet i Växjö har hittills inte mätts (kontinuerliga mätningar har dock påbörjats som ska kunna ge besked om detta framöver). I Sverige som helhet har man den senaste tiden kunnat beräkna en genomsnittlig trafikökning runt 2% per år (Vägverkets mätningar på det statliga vägnätet 1997-2002).

Trafiktillväxten i tätorter bedöms vara något lägre än så, men i princip i samma storleksordning. Målet till 2010 är att den årliga biltrafikökningen per invånare ska ha sjunkit till 1%, och att den 2025 ska ha avstannat. Observera att siffrorna gäller i förhållande till invånarantalet, så med en befolkningsökning kan trafiken öka totalt sett även 2025.

Även godstrafiken på väg ingår i målet för ”biltrafikarbete per invånare” ovan. Det har i denna kommunala transportstrategi inte bedömts nöd-

vändigt att sätta mål för godstrafiken specifikt. Detta beror bl a på att godstrafikmängderna i betydligt större grad än privatbilismen beror på faktorer som styrs på nationell och internationell nivå och i mindre grad på orsaker som kommunen kan påverka.

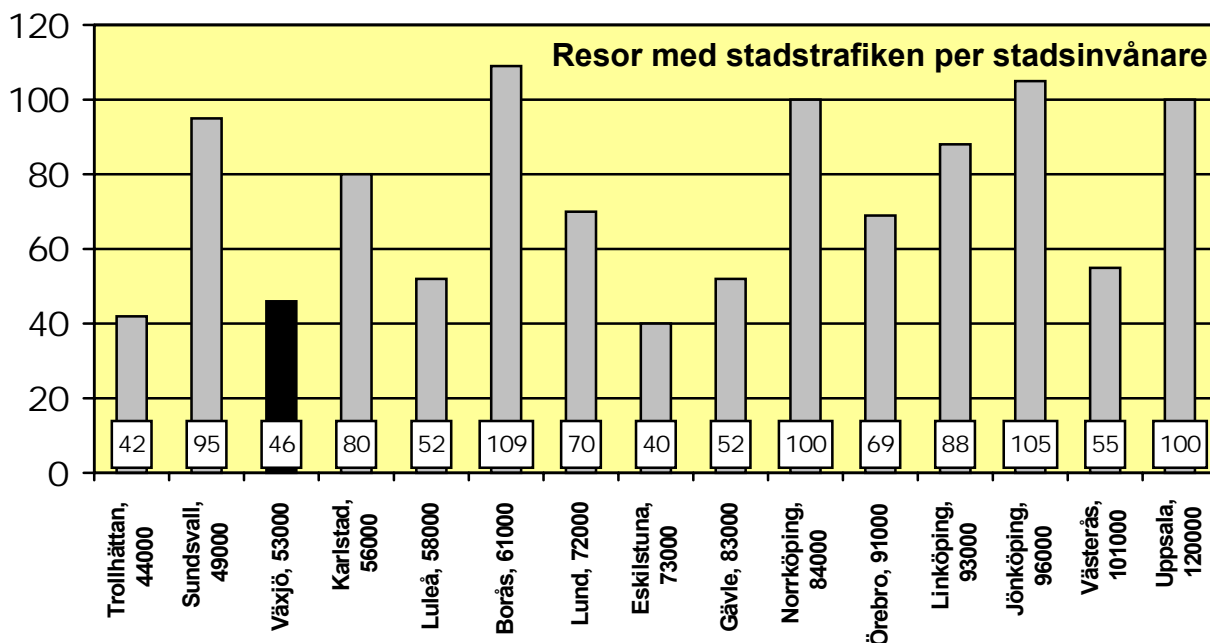
Biltrafikens andel av de korta resorna (< 5 km) har enligt resvaneundersökningen 2002 uppmätts till 52%. Målsättningen är att biltrafikens andel av dessa resor kan sjunka till 45% år 2010 och till 40% år 2025.

Cykeltrafik

Cykeltrafikens andel av alla resor i Växjö var 16% enligt resvaneundersökningen 2002. Målsättningen är att öka denna andel till 20% år 2010, och till 25% år 2025. Dessa siffror kan t ex jämföras med Uppsala där i dagsläget 26% av resorna utförs med cykel.

Kollektivtrafik

Länstrafiken Kronoberg anger i sin statistik för 2002 att 2,5 miljoner enkelresor genomfördes med Växjö lokaltrafik, vilket motsvarar ca 46 resor per invånare. I tabellen nedan görs en jämförelse med stadstrafikresandet i ett antal andra städer. Målet till 2010 för stadstrafiken är att antalet enkelresor ska öka med 15% och till 2025 ska resandet öka med 40%. Detta motsvarar exempelvis hälften av de ökningsmål som satts i Lund/LundaMaTs.



Med den regionala busstrafiken i länet utfördes 3,4 miljoner enkelresor, vilket motsvarar ca 19 resor per länsinvånare. Målet till 2010 för landsbygdstrafiken inom länet är att antalet enkelresor ska öka med 10% och till 2025 ska resandet öka med 20%. Den lägre siffran för landsbygdstrafiken jämfört med stadstrafiken sätts bl a med tanke på att Växjö kommun primärt kan påverka resandet inom kommunen, inte i hela länet.

Det totala kollektivresandet i kommunen utgjorde enligt resvaneundersökningen 2002 ca 7% av antalet resor.

3.2 Miljöstörningar

	2010	2025
Utsläpp av koldioxid per invån. (basår 2002)	- 27%*	- 40%
Utsläpp av koldioxid från egna och upphandlade transporter i den kommunala verksamheten (basår 2002)	-30%	-100%
Utsläpp av kvävedioxid per invån. (basår 2002)	-50%	-80%
Halter av luftföroreningar	Gällande miljö kvalitetsnormer** ska ej överskridas	
Buller	Riksdagens riktvärden ska uppnås vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur***	

*Denna målsättning är en direkt följd av det mål om halverade koldioxidutsläpp 1993-2010 som kommunen tagit tidigare.

** Miljö kvalitetsnormer (MKN) finns idag för kvävedioxid, svaveldioxid, bly, partiklar, kolmonoxid och bensen. MKN för bensen gäller fr o m 2010, alla övriga fr o m 2005/2006.

*** I enlighet med de tolkningar som gjorts av Boverket och Naturvårdsverket

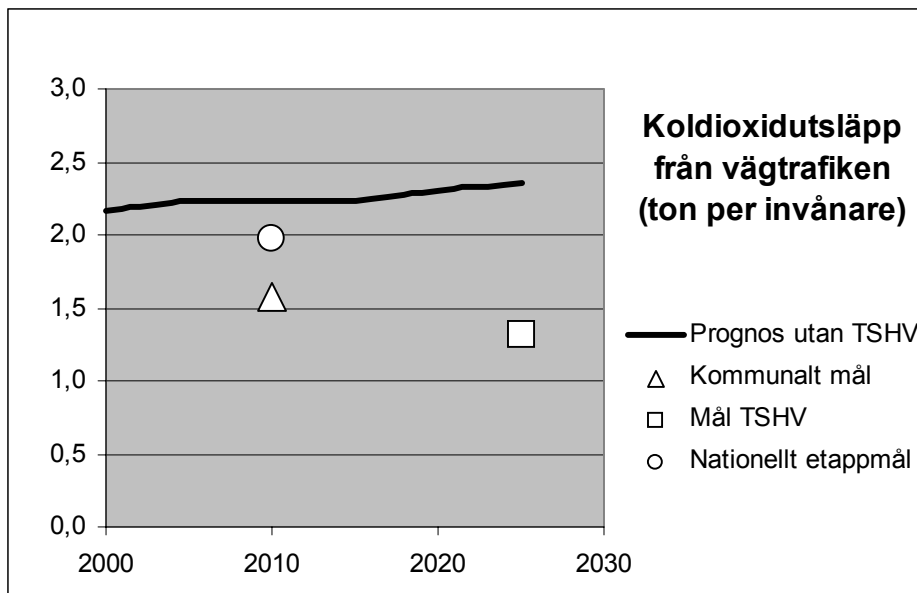
Koldioxid

Det lokala målet som tidigare satts av Växjö kommun innebär att de totala koldioxidutsläppen i kommunen ska halveras 1993-2010. Hur stor andel av minskningen som ska komma från transportsektorn är inte angivet. Med ett antagande om att koldioxidutsläppen från elproduktionen är konstant men att utsläppen från uppvärmningen har eliminerats, så innebär det att transportsektorn till 2010 måste reducera sina utsläpp med 27% (från 2002 års nivå). Om detta mål appliceras på hela transportsektorn i Växjö så innebär det att koldioxidutsläppen 2010 ska vara max 2005 kg per invånare (beräknat utifrån kommunens koldioxidinventering). Om målet appliceras enbart på vägtrafiken inom kommunen så innebär det att utsläppen 2010 ska vara max 1580 kg per invånare (beräknat utifrån vägtrafikarbetet i kommunen, dvs flygtrafik, arbetsmaskiner samt godstransporter utanför kommunens gränser ignoreras.).

Det nationella målet för transportsektorn är att koldioxidutsläppet 2010 ska ligga på samma nivå som 1990. Om detta mål appliceras på Växjö så innebär det att utsläppen behöver reduceras med uppskattningsvis 17% fram till 2010 (från 2002 års nivå). Detta nationella mål finns också tillämpat i de **regionala miljömål** som 2002 antogs av Länsstyrelsen i Kronobergs län. De nationella och regionala målen är alltså lägre än det lokala mål som Växjö satt upp.

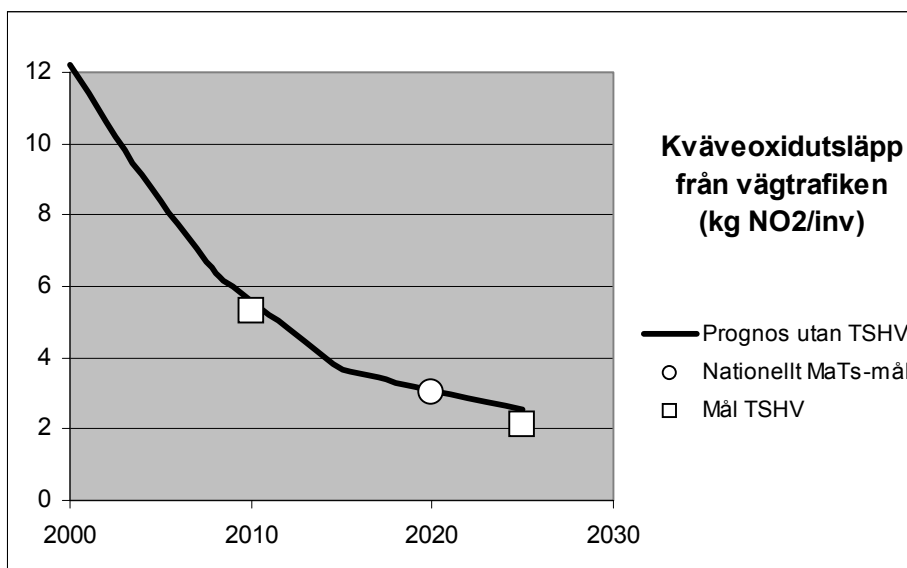
I det nationella MaTs-arbetet sattes koldioxidmålet för år 2050 till en reduktion på 75% (från 1990 års nivå). Detta bedöms fortfarande vara en rimlig målsättning. Ett mål för 2025 som ligger in linje med detta kan vara en reduktion om 30%, vilket omräknat till basåret 2002 innebär en reduktion på ca 40%.

Målet för utsläpp från transporter i den kommunala verksamheten (egna och upphandlade) är en markering om att kommunens egen verksamhet måste gå före och visa att det är möjligt att göra något radikalt för att minska koldioxidutsläppen. Målet om fossilbränslefri kommun bedöms här kunna vara uppnått inom den egna verksamheten till 2025. Till 2010 finns ett etappmål om en minskning med 30%.



Kvävedioxid

Utsläppen av kvävedioxid förväntas tack vare teknikutveckling kunna minska dramatiskt även om inga åtgärder i övrigt vidtas. Föreslagen målsättning är lagd ett litet snäpp högre än vad de nationella prognoserna anger. Nedan redovisas prognoser och målsättningar för kväveoxidutsläpp från vägtrafiken, angivet i kg kvävedioxid per invånare.



Halter av luftföroreningar

Detta mål om miljö kvalitetsnormer omfattar gränsvärden som i princip ska klaras av hela EU, och det torde därför vara en självklarhet för Växjö att uppfylla. Målen finns dock med för att markera att luftföroreningshalterna är viktiga att hålla nere för invånarnas hälsas skull.

Buller

Riksdagens riktvärden ska uppnås vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. I de fall som beslutade riktvärdena är svårtolkade (t ex uteplats, möjlighet till tyst sida etc) så föreslås att Naturvårdsverkets och Boverkets tolkningar gäller.

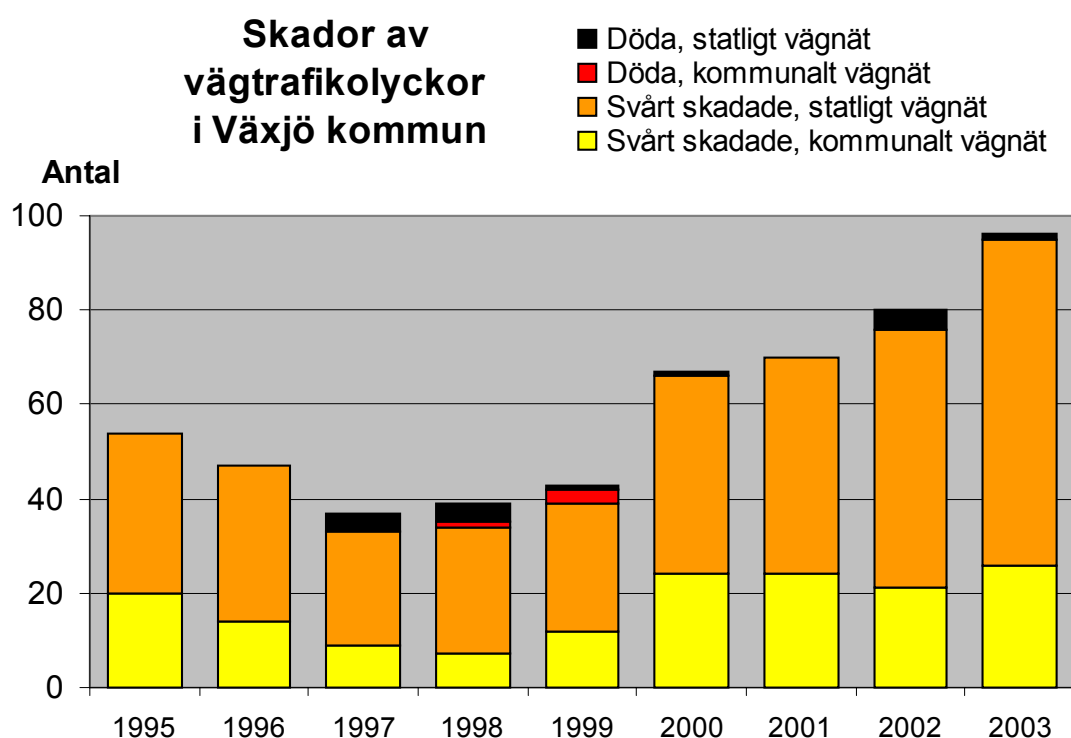
3.3 Trafiksäkerhet

	2010	2025
Antal döda	0	0
Antal allvarligt skadade (basår: 2002)*	-50%	-75%

* Ett snitt 2001-2003 har dock använts, för att utjämna naturliga statistiska variationer.

Det nationella målet för 2007 är en halvering av antalet döda (från 1996 års nivå). Eftersom det inte förekommit något dödsfall på det kommunala vägnätet i Växjö de senaste fyra åren, och dödstalet på de statliga vägarna är få, så vore det dock orimligt att ha något annat mål än 0 döda per år.

Det finns inget nationellt mål för antalet allvarligt skadade. En rimlig och möjlig lokal målsättning kan dock vara att halvera antalet skadade från nuvarande nivå till 2010 och 75% reduktion till 2025. Eftersom antalet olyckor har en naturlig statistisk variation mellan olika år är det lämpligt att jämföra med genomsnittet 2001-2003 istället för enbart 2002.



Källa: Vägverket Region Sydöst

3.4 Tillgänglighet och stadsmiljö

	2010	2025
Restidskvot* < 1,5 för cykel/bil inom varje tätort	nya bostadsområden	alla bostadsområden
Restidskvot* < 2,0 kollektivtrafik/bil i kommunen	nya bostadsområden	alla bostadsområden
Andel barn (6-10 år) som åker bil till skolan	< 10%	< 10%
Yta för bilvägar per invånare	Får ej öka	Får ej öka
Biltrafikens andel av transportytorna	Får ej öka	Får ej öka

* I förhållande till viktiga målpunkter. I restiden för bil ingår parkeringstid och gångtid till och från parkering, för restid med buss ingår väntetid och gångtid till och från hållplats.

Restidskvoter

Förhållandet i restid mellan olika färdmedel är en mycket viktig faktor för de olika färdmedlens individuella konkurrenskraft.

En allmänt vedertagen princip inom trafikplaneringsområdet är att en resa med kollektivtrafiken inte får ta mer än dubbelt så lång tid jämfört med en bilresa för att den ska ha någon chans att konkurrera med bilen (dvs restidskvoten får ej överstiga 2,0). Tiden som räknas är dörr-till-dörr, dvs i restiden för bil ingår parkeringstid och gångtid till och från parkering, för restid med buss ingår väntetid och gångtid till och från hållplats.

För restidskvoten cykel-bil finns inga lika vedertagna mål. Undersökningar har dock visat att 1,5 är innebär mycket goda förutsättningar för en stor andel cykelresor, och att denna kvot är vanlig i en cykelstad som t ex Lund. Det kan också konstateras att 2 i restidskvot är ganska vanlig i svenska städer och att det oftast inte innebär särskilt stor ansträngning för att nå detta – samt att det heller inte brukar sammanfalla med ett stort cykelresande. Att sätta 1,5 som mål kan därför vara rimligt för en stad med Växjös förutsättningar och ambitionsnivå.

Barns färd till skolan

Vägverket genomförde en nationell undersökning april-oktober 2002, varvid 22% av barn i åldern 6-10 år fick ”privat bilskjuts” till skolan. Motsvarande siffra för Lund har uppmätts till 24%. Växjö antas idag befinna sig på ungefär samma nivå, och målet är att denna andel i princip ska halveras och totalt sett understiga 10%.

Markanvändning för bilvägar

Målsättning för markanvändning har satts för två olika mått som båda har att göra med den yta som avsatts för vägtrafik. Målen är att ytan för bilvägar per invånare och biltrafikens andel av transportytorna ej ska öka.

3.5 Processmål

	2005
Utbildningsinsatser för politiker och tjänstemän i hållbar stadsplanering	Genomfört + kontinuerlig uppföljning
Årligt transportstrategi-seminarium med KSAU (för att stämma av genomförande och måluppfyllelse)	Årligt återkommande
Krav på konsekvensbeskrivning för varje plan- eller beslutsprocess som kan tänkas få effekter som går <i>mot</i> målet om ett hållbart transportsystem	Infört
Kommunicera transportstrategin och dess åtgärder till allmänheten och övriga berörda aktörer – före, under och efter genomförande	Genomförs kontinuerligt

Genom att sätta mål även för processen ökar möjligheterna att nå de övriga målen. Ett mål gäller att höja kunskapsnivån avseende hållbarhet i stadsplaneringen för såväl politiker som tjänstemän, eftersom dessa grupper har stora möjligheter att påverka utvecklingen – och är ytterst ansvariga för att transportstrategin genomförs och måluppfyllelse nås.

Ett transportstrategi-seminarium hålls årligen med KSAU för att stämma av hur arbetet fortlöper och i vilket mån målen ser ut att kunna uppfyllas. Detta är viktigt för att transportstrategin ska bli en kontinuerlig process som får hög prioritet.

För att garantera att hänsyn tas till effekter som kommunala plan- och beslutsprocesser har på trafiken och transportsystemet, ska en konsekvensbeskrivning upprättas i de fall där det är tänkbart att negativa effekter kan uppstå. Konsekvensbeskrivningen ska inte vara alltför omfattande, men ska ge en god översiktlig bild av om planen/beslutet bidrar till att uppnå transportstrategins vision och mål – och blir på så sätt en bra stöd för beslutsfattande. Det är naturligtvis möjligt att nedprioritera sådana hållbarhetsaspekter i fall där andra fördelar värderas högre. Kravet om konsekvensbeskrivning innebär dock att aspekterna inte får prioriteras ned eller ignoreras utan vidare motivering.

Transportstrategins innehåll och genomförande måste kontinuerligt kommuniceras ut till allmänheten och övriga berörda aktörer i Växjö. På så sätt kan Transportstrategin bli ett begrepp som i sig bidrar till ökad förståelse för de trafiksatsningar som görs i Växjö och till ökade synergieffekter av satsningarna.

