

## Trafikstrategi för Karlskrona tätort

# Trafik för en Attraktiv Stad med säkra, hållbara transporter



## **Förord**

### TRAFIKSTRATEGI FÖR EN ATTRAKTIV STAD

Kommunförbundet, Vägverket, Boverket bedriver sedan ett par år tillbaka utvecklingsprojektet TRAST – Trafik för en Attraktiv Stad.

Avsikten är att med en samlad Trafikstrategi fånga upp flera väsentliga frågor som berör trafiken och trafiksystemet som

- Trafiksäkerhet, samhällets arbete med nollvisionen
- Hållbart resande som del i en långsiktigt hållbar stadsutveckling
- Attraktiv stadsutveckling för boende, näringsliv med hög livskvalitet

Tanken är att den kommunala trafikstrategin ska kunna vara en del i eller komplement till kommunens översiktsplan och till andra strategidokument och utredningar som Stadsmiljöprogram, Detaljhandelsutredning mm. För Trossö utgör Jan Gehls stadslivsanalys en väsentlig utgångspunkt.

Tidsperspektivet är 10 – 20 år. Detta utvecklingsarbete har i första hand haft fokus på tätortens centrala del och Trossö.

Ambitionen är att trafikstrategin ska vidareutvecklas till att omfatta hela kommunen. Här presenterad strategi är ett första steg som kan vidareutvecklas och fördjupas.

Projektarbetet har genomförts i en arbetsgrupp med representanter från

Kommunstyrelsekontoret  
Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Tekniska förvaltningen  
Blekingetrafiken  
Region Blekinge  
Vägverket Region SO Karlskrona

Arbetet har under hand redovisats för en referensgrupp bestående av Miljö- och Byggnadsnämndens och Tekniska nämndens presidier.

Sven-Allan Bjerkemo, Bjerkemo Konsult har varit Kommunförbundets och Vägverkets part.

## Innehåll

	Sida
1. VARFÖR BEHÖVS EN SAMLAD TRAFIKSTRATEGI?	1
2. MÅL OCH STRATEGIER FÖR KARLSKRONA	2
3. UTVECKLINGSPOTENTIAL FÖR KARLSKRONA TÄTORT	3
4. VISTELSEYTOR, FOTGÄNGARSTRÅK & STADSKVALITET	5
5. CYKELVÄNLIGHET ÖVERALLT	6
6. KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA UTVECKLINGSMOTOR	9
7. BALANSERAD BILTRAFIK, GATUMILJÖ	11
8. FUNKTIONELL OCH VISUELLT GOD PARKERINGSMILJÖ	13
Bilaga 1. Nationella mål	
Bilaga 2. Regionala mål	
Bilaga 3. Kommunala mål	

## 1. VARFÖR BEHÖVS EN SAMLAD TRAFIKSTRATEGI?

Dagens transportsektor är inte långsiktigt hållbar. Transporterna baseras i hög grad på fossila bränslen som både är en ändlig resurs och som vid förbränning ger allvarliga skador på människa och miljö.

Det svåraste hoten att möta är koldioxidutsläppens långsiktiga klimatpåverkan samt den påverkan på människans hälsa som städernas luftföroreningar och buller ger.

Trängselproblemen gör sig också alltmer påmind. Biltrafiken är vårt mest utrymmeskrävande trafikslag per person. Om vi vill behålla våra äldre stadsmiljöer och/eller öka funktionstätheten för att få en ekonomisk tillväxt behöver vi ytsnålare färd sätt.

Transportinfrastrukturen påverkar också biologisk mångfald, landskap och stadsmiljö. Ytterligare effekter är förbrukning av ändliga resurser när vi bygger infrastruktur och tillverkar fordon.

Med ekologisk, ekonomiskt och socialt långsiktigt hållbar utveckling menar vi att vi inte ska äventyra kommande generationers förutsättningar till ett gott liv. Brundtlandskommissionen uttryckte det 1987 som *”en utveckling som tillfredsställer dagens behov men inte äventyrar förutsättningarna för kommande generationer att tillfredsställa sina behov”*.

Trafiksystemet har också positiva sidor. Dess viktigaste uppgift är skapa tillgänglighet, ge förflyttningssmöjligheter till skola, arbete, rekreation, nöje, social samvaro mm.

Tillgängligheten är inte alltid lika god för alla trafikslag och grupper. Det ger oss möjlighet att både utveckla tillgängligheten för miljövänligare transportsätt och vinna andra stadsmiljö- och långsiktigt hållbara fördelar.

Några ledord ur senare års trafik- och stadsplaneringsdiskussioner:

### En Attraktiv stad är

- en tillgänglig stad för alla livsåldrar, livsförhållanden och färd sätt
- en stad där man vistas och färdas säkert och tryggt
- en stad där trafikslagen samsas och samverkar
- en stad där störningar från trafiken reducerats
- en stad där livskvalitet, hållbar utveckling, stadsmiljö, hög tillgänglighet, effektiva och hållbara transporter prioriteras
- en stad som utvecklas i samarbete med andra regionala och nationella aktörer
- en stad som bidrar till att uppfylla andra lokala, regionala och nationella mål

Kommunens vision Fyra hörnstenar är en övergripande utgångspunkt, se bilaga 3.

Ytterligare underlagsmaterial för strategin finns i bl a PM 1 Nuläge.

## 2. MÅL OCH STRATEGIER FÖR KARLSKRONA

### *Överordnat mål/strategi*

#### **Trafiksystemet i Karlskrona skall**

- **medge säkra, trygga, effektiva och långsiktigt hållbara förflyttningar för alla**
- **bidra till att utveckla näringsliv, boende- och stadsqualiteter**
- **bidra till att uppfylla lokala, regionala och nationella transport-, miljö-, utvecklings- och jämställdhetsmål**

Trafiksystemet skall utformas med utgångspunkt från funktionshinder och svaga gruppers behov. De kvaliteter som då uppnås är oftast till fördel även för andra och stadsmiljön som helhet.

Väsentliga delmål för hållbar utveckling är

- öka andel gång-, cykel- och kollektivresor
- minska påtvingad bilanvändning
- minska andel korta bilresor
- minska risken att dödas eller skadas allvarligt i trafiken
- minska drivmedels- och energianvändning per resa
- öka andelen miljöfordon
- öka användningen av bilpooler, stimulera samåkning

**Åtgärdsprogram** skall tas fram för varje delområde. De ska redovisa hur de bidrar till att uppfylla nationella, regionala och lokala transport-, tillgänglighets- och miljömål.

**Samverkande åtgärder** som ger god måluppfyllelse för flera mål skall eftersträvas.

Konkreta **indikatorer** och **etappmål** som är enkla att följa upp skall anges och följas regelbundet.

**Genomförandeprogrammen** skall ha ett 10-årigt perspektiv och följas upp efter 5 år med avseende på måluppfyllelse. Om stora avvikelser föreligger skall ytterligare åtgärder övervägas och/eller målen omformuleras.

### 3. UTVECKLINGSPOTENTIAL FÖR KARLSKRONA TÄTORT

Karlskronas centrala del, Trossö, Mellanstaden och Fastlandsstaden, har en **gymsam bandstruktur** med effektiv spårförbindelse och kapacitetsstarka biltrafikleder ända ut till Trossö.

**Spårtrafiken** har en väsentlig kvalitets- och utvecklingspotential potential för persontransporter tillsammans med utvecklad gång- och cykeltrafik. Två väl fungerande noder finns redan idag som kan utvecklas ytterligare, Karlskrona C och Bergåsa station.

Ett nytt stationsläge i Gullberna-Vedybyområdet, kombinerat med en förbättring av övriga trafiknät, är en tredje mycket intressant potentiell utvecklingsnod såväl ur kommunikationssynpunkt som för hållbar stads- och näringslivsutveckling.

Stationsnoderna har alla en mycket värdefull egenskap – deras omland är inte mycket större än 1-2 km fågelvägen, dvs attraktivt gång- och cykelavstånd. De bör därför ses som väsentliga utvecklingsnoder för hållbart resande och långsiktigt hållbar stadsutveckling.

**Att cykla** är en viktig del i buss- och tågresor och tillsammans med kollektivtrafiken ett väsentligt komplement till korta bilresor och för dem som inte disponerar eller får köra bil. Trots att Karlskronas kraftiga topografi, sund, trafikleder och järnväg utgör påtagliga barriärer finns en betydande utvecklingspotential.

Att cykla har även en folkhälsopotential för att motverka livsstilsrelaterade sjukdomar.

**Biltrafikledernas** kapacitet är idag utnyttjad till ca 60 – 70 %. Nya trafikleder och kapacitetsutbyggnader är sannolikt både svåra att finansiera och göra miljömässigt acceptabla. Biltrafiksystemet består huvudsakligen av två nordsydliga stråk, Österleden och Ronnebyvägen/Sunnavägen.

Österleden fungerar som snabbled in till Trossö. Sunnavägen har stor betydelse för trafikförsörjningen av Mellanstaden. För Trossös del är det väsentligt ur sårbarhets-synpunkt att två inmatningspunkter behålls samt för att kunna fördela trafiken och undvika svårhanterliga koncentrationer och köbildning i framtiden.

Trafikkoncentrationer och köbildning ger minskad tillgänglighet, ökade emissioner och väsentligt förhöjd olycksrisk, dvs strider mot flera mål för långsiktigt hållbar utveckling. Sänkt hastighet ger ökad trafiksäkerhet, bättre utnyttjande av gatunätets kapacitet och framkomlighet samt något minskade bullerstörningar.

#### **Inriktningsmål**

- Karlskrona C, Bergåsa station och på sikt en ny station i Gullberna/Vedeby ska vara fortsatt väsentliga utvecklingsnoder för tätorten och hållbart resande. Deras funktion ska värnas och framtida utvecklingsmöjligheter hållas öppna
- Goda gång- och cykelförbindelser ska vidareutvecklas som stöder dessa noder samt förflyttningar inom tätorten
- Service och personalintensiva arbetsplatser nära stationslägena samt förtätning av bebyggelsen ska eftersträvas för att öka tillgängligheten till service och arbetsplatser. Det stöder ett naturligt lokaliseringmönster och hållbart resande (BAST-principen, se bilaga 1)
- De överordnade biltrafikledernas kapacitet och standard ska värnas. Överutnyttjande skall undvikas genom att andra transportslag ges goda förutsättningar att tillgodose dagligt resande

### **Genomförande/åtgärdsförslag**

Se separata delstrategier

### **Uppföljning/nyckeltal**

Punkter skall väljas ut där gående, cyklister, kollektivresenärer och bilar räknas regelbundet för att följa utvecklingen. Förslagsvis väljs snitt som är lätta att överblicka som Brohålan och Sunna kanal, Silletorpsån, E22-snittet, Lyckebyån m fl.

Uppföljningarna görs vartannat år i samarbete mellan Tekniska förvaltningen, Kommunledningsförvaltningen, Blekingetrafiken och BTH. Värdena redovisas som nyckeltal på kommunens hemsida eller på annat lämpligt sätt.

Förslag till nyckeltal för valda snitt:

- Antal fotgängare
- Cyklister
- Bussresenärer
- Tågresenärer
- Bilar
- Personer per bil
- Beräknad färsättdelning

Kompletterande bakgrundsvariabler

- Förändringar i antal boende, arbetstillfällen, arbetspendling och bilnehav

Procentuella förändringar redovisas i förhållande till rullande medeltal, förslagsvis för de tre föregående åren.



#### 4. VISTELSEYTOR, FOTGÄNGARSTRÅK OCH STADSKVALITET

*Gehls stadslivsrapport för Trossö med flera studier har pekat på betydelsen av ytor i staden för stadsliv. Genom att frigöra, omforma och omdisponera ytor kan vi ge möjlighet till ökat stadsliv, att gå och cykla och skapa förutsättningar för en attraktiv stad.*

*Att gå är vårt mest använda färdssätt, en del i alla förflyttningar samt en förutsättning för god kroppsfunktion och välbefinnande.*

##### ***Inriktningsmål***

- Allmänna platser, torg och fotgängarytor skall ha tillräckligt utrymme för vistelse och rörelse till fots. Platser med särskilda upplevelsevärden och utblickar ska utvecklas och värnas
- Fotgängarstråk ska utvecklas och ges en hög kvalitet där naturliga rörelsebehov finns eller väntas. De ska bilda nätverk, medge trygga förflyttningstvågar, vara gena och kontinuerliga
- Lokalisering av bebyggelse, funktioner samt utformning och den allmänna stadsmiljön ska stödja ett naturligt rörelsemönster och att gå till fots
- Kommunens stadsmiljöprogram ska följas för att säkra en god kvalitet av hela stadsrummets utformning. Utformningen ska bilda en god helhet och stödja avsedd funktion. God och jämn belysning skall alltid eftersträvas
- Fotgängare skall betraktas som ett eget trafikslag även om det ofta är praktiskt att kombinera det med cykeltrafik
- Där trappor och branta lutningar finns ska alternativa förflyttningstvågar, särskilda ramper eller hiss eftersträvas för funktionshindrade

##### ***Genomförande/åtgärdsförslag***

Stråk och platser med särskilda kvaliteter och förutsättningar att utvecklas ska identifieras tillsammans med samhällsbyggnadsförvaltningen och tas till vara vid förändringar i stadsmiljön. Sådana platser är ytor som är värdefulla för lek och rekreation, vistelse/samvaro, utblickar, historiska/kulturella värden, tilltalande byggnader och stadsrum.

##### ***Uppföljning/nyckeltal***

Fotgängarflöden och antal personer som vistas på ett urval platser ska följas regelbundet. Intervjuer ska göras regelbundet av hur Karlskronaborna och turister upplever/betygsätter dessa platser och stråk samt vilka förbättringar som är önskvärda.

##### **Förslag till nyckeltal**

- Fotgängarflöde o/e antal personer vacker sommardag, vår/höst
- Kvalitetsbetyg baserat på besökarnas subjektiva upplevelser
- Förändringar från föregående mättillfälle

## 5. CYKELVÄNLIGHET ÖVERALLT

*Genom att utveckla möjligheterna att gå och cykla samt förtäta staden, särskilt nära kollektivtrafikknutpunkter, får både de som inte disponerar bil och bilanvändare ökad tillgänglighet och rörelsemöjligheter på ett resurssnålt sätt. Samtidigt får kollektivtrafiken ett bättre underlag och kan merutnyttjas.*

*Att cykla är hälsofrämjande, ett billigt och rationellt färdssätt för kortare resor, ett utmärkt och nödvändigt komplement till kollektivtrafiken om goda cykelvägar och cykelparkering finns.*

### ***Inriktningsmål Cykelförbindelser***

- Ett gent, kontinuerligt och finmaskigt huvudnät av cykelförbindelser skall finnas som förbinder viktiga målpunkter och medger rationella förflyttningar på avstånd upp till 5 km
- Högst 500 meters maskvidd ska eftersträvas. Omvägen mellan viktigare punkter bör vara mindre än 25 % av fågelvägen och högst 50 %. För rekreativ ändamål kan större maskvidd än 500 meter tillämpas
- Lokala förbindelser inom områden förutsätts komplettera detta nät och kan vara alternativa förbindelser nattetid
- Gång- och cykelförbindelser skall ges en trygg och säker utformning med god kontakt med bebyggelse och vara utan skymda gömslen. Belysningen skall vara jämn och kontinuerlig
- Vid blandad bil- och cykeltrafik skall gatunätets struktur och utformning vara sådan att låga hastigheter och flöden för biltrafiken erhålls utan att framkomlighet och komfort för cyklisterna begränsas
- De nya Öresundstågen har förutsättningar att ta med cykel på tåg. Möjlighet att ta med cykel på tåg bör tillåtas och stimuleras i samarbete med Blekingetrafiken och Region Blekinge.
- Ett sammanhängande nät av turist-, upplevelse- och rekreativstråk för tätorten och kommunen ska vidareutvecklas i samarbete med Region Blekinge och Vägverket

### ***Inriktningsmål Cykelparkering***

- Tillräcklig cykelparkering med låsmöjligheter skall finnas nära entréer eller andra naturliga punkter samt vara synbar för personer som vistas i närheten
- Cykelparkering vid kollektivtrafikpunkter och hållplatser placeras nära påstigningsytan. Omvägar skall undvikas.
- Vid större hållplatser och knutpunkter ska cykelparkeringen ha väderskydd och vara upplyst nattetid
- Cykelgarage med cykelservice ska eftersträvas vid större bytespunkter och stationer som Karlskrona C, Bergåsa m fl

### Genomförande/åtgärdsförslag

Aktuell cykelkarta skall tas fram årligen och marknadsföras av kommunen tillsammans med Blekingetrafiken, Region Blekinge och Vägverket, vara tillgänglig via respektive parts hemsida, på platser där turist- och kommuninformation ges samt på stationer och större bytespunkter.

En detaljerad strategi för cykelnätets utveckling och marknadsföring av cykeltrafiken skall tas fram i samarbete med Blekingetrafiken, Region Blekinge och Vägverket. Ett särskilt investeringsprogram tas fram för svåra/kostsamma barriärer, felande länkar och diskontinuiteter.

Möjligheterna att ta med cykel på tåg ska utredas och prövas i samarbete med Blekingetrafiken och Region Blekinge. Prov bör om möjligt göras redan när tågtrafiken på Blekinge Kustbana återupptas.

Kampanjer för ökad cykel- och hjälmanvändning ska genomföras i samarbete med Vägverket och övrigt trafiksäkerhetsarbete. Uppföljning av kampanjernas effekt skall göras. Cykelolyckor och behov av åtgärder skall följas särskilt med hjälp av Strada-systemet inom ramen för kommunens trafiksäkerhetsarbete.

#### Preliminärt förslag till förbättringar i tätortens cykelvägnät:

- Ett cykelstråk skall finnas längs Björkholmskajen ut på Saltö för den nya bebyggelsen och vidare till båthamnen och campingen på Dragsö. **På sikt ska stråket ges fullgod standard**
- Välutvecklad cykelparkering bör finnas vid ändarna på de nya plattformarna vid Karlskrona C, både västra och östra sidan, när Kustbanan åter tas i bruk. Cykelgarage/cykelservice i godsmagasinet bör övervägas
- Ett tydligare och bättre utformat gång- och cykelstråk längs järnvägens västra sida från Landbrogatan/stationen förbi Lokstallarna upp till Brohålan/Pantarholmen bör utvecklas. På sikt/om västra spåret tas bort kan stråket följa järnvägen
- Utbyggnaden av en cirkulationsplats vid Pantarholmen bör ges prioritet för att få ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för alla. Antalet spår över Brohålan bör på sikt minskas för att ge bättre utrymme och anslutningar mellan befintlig tunnel och övriga cykelvägar
- En förbindelse bör färdigställas via Vitsippestigen, Wämöskolan, Campus Blå Port och Blåportsgatan till stråket längs Österleden för att cyklister från Hästö ska slippa cykla runt Bryggareberget
- När industriområdena öster om järnvägen förnyas bör ett nytt cykelstråk utvecklas längs kvarvarande spår från centrum/stationen norrut mot Ekorrvägen, Bergåsa station/lasarettet respektive Galgamarken/Campus Gräsvik. En gång- och cykelbro över kvarvarande spår i höjd med lokstallarnas södra kant bör övervägas för att ge god tillgänglighet mellan ömse sidor av spåren samt stationens norra ände
- Utökad, väderskyddad cykelparkering bör färdigställas vid Bergåsa station när Kustbanan återöppnas. Cykelbanan över spåret till Valhallavägen behöver förbättras
- Möjligheter till cykelbro över Sunnavägen och järnvägen i höjd med Idrottsvägen bör utredas för att ge bättre kontakter mellan Bergåsaområdet/Västra Mark och stationen samt eventuell fortsättning till lasarettet
- Ytterligare förbindelser mellan Anneboområdet/Näktergalsvägen och Västra Mark bör undersökas
- Strategier för hur framtida tvär- och diagonala gång- och cykelförbindelser kan skapas söder om Sunna kanal bör tas fram tillsammans med förslag till förnyelse av biltrafiknätet i området

- Gång- och cykelförbindelserna i området Marieberg-Kungsmarken-Gullberna-Vedebylund-Gullberna Park behöver ses över. Strategier för områdets utveckling och övriga trafiknät bör tas fram inklusive framtida banomläggningar och möjlighet till gemensamt stationsläge/bytespunkt för Kust-till-Kust-banan och Blekinge Kustbana. Cykelförbindelserna skall stödja ett framtida stationsläge och medge både tvär- och diagonalförbindelser

### **Uppföljning/nyckeltal**

Cykelräkningar och intervjuer av cyklister ska göras vartannat år. Räkne- och intervjuer bör vara fler än de som används för att följa trafikutvecklingen.

Intervjuerna ska klargöra

- cyklisternas start och mål
- ärende
- hur ofta de cyklar
- upplevd trygghet

kvalitetsvärdering av förekomst av

- cykelvägar
- cykelparkering
- kombinationen cykel - kollektivtrafik
- underhåll
- Karlskrona som cykelstad

samt konkreta förslag till förbättringar.

Förslag till nyckeltal

- Uppskattat antal cykelresor/cykelanvändning
- Antal/andel som cyklar till arbete, skola
- Cykeltrafikolyckor totalt, olyckor med fordon
- Km cykelvägar och cykelbanor
- Belysnings- och underhållsstandard
- Investerings- och underhållsbudget

Cyklisternas värderingar av

- Karlskrona som cykelstad
- Upplevd trygghet
- Cykelparkering, förekomst, standard
- Cykelvägar/förbindelser, förekomst, standard
- Kombinationen cykel - kollektivtrafik

## 6. KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA VARA UTVECKLINGSMOTOR

*En stad som Karlskrona kan inte vara utan god kollektivtrafik. Åtgärder som stöder kollektivtrafiken och ökat resande innebär ett bättre utnyttjande av de resurser kommunens invånare ändå får betala för.*

*Alla resor kan inte tillgodoses med bil, alla har inte tillgång till bil eller vill köra bil dagligen till och från jobbet. Därför är det viktigt att kollektivtrafiken får möjlighet att vara effektiv, snabb och samverka med andra trafikslag, främst med cykel- och gångtrafik.*

*Särskilt snabb spårtrafik har goda förutsättningar att ge ett attraktivt och hållbart resande. Karlskrona har även goda förutsättningar att utveckla sådan trafik som både stärker regionen, näringslivet och Trossös ställning som lokalt och regionalt centrum*

### **Inriktningsmål**

- Kollektivtrafiken skall ge snabba och attraktiva förbindelser i goda tidslägen
- Intermodala resor (kombinationsresor) cykel+ tåg/buss skall stärkas med välutvecklade gång- och cykelförbindelser samt cykelparkering för alla hållplatser och bytespunkter
- Välordnad, tillräcklig cykelparkering skall finnas vid alla stationer och bytespunkter. Den ska medge ramlåsning, ha väderskydd och belysning nattetid samt om möjligt synas på håll
- Pendlarparkeringar för bil skall utvecklas med god kontakt med bilnätet för hållplatser och bytespunkter som ligger strategiskt väl till för att kunna utöka kollektivtrafikens upptagningsområde
- Bergåsa skall utvecklas ytterligare och ges höjd standard som bytespunkt mellan tåg och samtliga busslinjer samt anslutande gång- och cykelstråk
- Kommunen skall tillsammans med Blekingetrafiken och Region Blekinge verka för att lokala tågtrafiken mellan Karlskrona, Emmaboda, Växjö och Kalmar utvecklas ytterligare för att stärka näringsliv, turism och regional sammanhållning
- Möjlighet till ett gemensamt framtida stationsläge för Kust-till-Kustbanan och Blekinge Kustbana i Gullberna/Vedebyområdet skall hållas öppet och samordnas med förnyelse och utveckling av området. Gång- cykel-, buss- och bilnäten skall ge hög tillgänglighet till stationsläget och binda ihop kringliggande områden.
- Möjligheter till framtida stationslägen ska även hållas öppna i Nätraby, Rödeby m fl orter i tågsystemet för pendlingsmöjligheter till Karlskrona och Trossö och andra målpunkter i regionen (regionförstoring)
- Kommunen skall verka för att service, personalintensiva arbetsplatser och bostäder lokaliseras nära befintliga och framtida stationslägen och bytespunkter (BAST-principen, bilaga 1)

### **Genomförande/åtgärdsförslag**

Kommunen skall i samarbete med Blekingetrafiken ta fram ett konkret åtgärdsprogram för hur åtgärder för gång- och cykeltrafik mm ytterligare kan stödja Blekingetrafikens marknadsplan.

Kommunen skall i samarbete med Blekingetrafiken, Region Blekinge m fl parter i regionen ta fram en konkret strategi för hur den lokala spårtrafiken i sydöstra Småland och Blekinge ska utvecklas.

Kommunen, Blekingetrafiken och Region Blekinge skall gemensamt sprida information och marknadsföra möjligheterna till kombinationsresor cykel + tåg för både dagligt resande och turism.

Möjlighet att ta med cykel på Öresundstågen bör införas när Blekinge Kustbana återöppnas.

Långsiktiga utvecklingsmöjligheter för spårtrafiken skall säkras i kommunens översiktsplan genom att utrymme reserveras för ett möjligt dubbelspår, stationslägen med god tillgänglighet samt tät bebyggelse nära dessa enligt BAST-principen, se bilaga.

### **Uppföljning/nyckeltal**

Kommunen skall regelbundet följa kollektivtrafikens utveckling i bl a snitten över Sunna kanal och Brohålan, se ovan, samt medverka i kampanjer tillsammans med Blekingetrafiken för att stärka kombinationsresande cykel – tåg. Särskilda uppföljningsprogram ska tas fram för dessa kampanjer.

#### **Förslag till nyckeltal**

- Resandeutveckling linjevis totalt samt över uppföljningssnitten för stadsbuss, regionalbuss, tåg/tågbus
- Resandeutveckling för kombinationsresor cykel – tåg
- Resande med cykel
- Andel personer som känner till aktuell kampanj

## 7. BALANSERAD BILTRAFIK, GATUMILJÖ

Tätortens centrala del har ett mycket välutvecklat och kapacitetsstarkt huvudnät. Nya trafikledsbyggnader skulle sannolikt innebära omfattande intrång och är kostsamma att genomföra. Det är därför väsentligt att slå vakt om denna resurs samtidigt som det också är väsentligt att värna den lokala miljön utmed trafiklederna samt lokal miljö och säkerhet inom områdena.

Genom att väsentligt utveckla möjligheterna att gå och cykla samt kollektivtrafiken minskar behovet av kapacitetsbyggnader för biltrafiken. Både billösa och bilanvändare får då ökad tillgänglighet och förflyttningsmöjligheter.

### **Inriktningsmål**

- God biltillgänglighet skall behållas där så kan ske utan att framkomlighet och säkerhet för andra trafikanter begränsas eller andra väsentliga miljökvantiteter äventyras
- Fyrstegsprincipen (se bilaga) skall tillämpas vid prioritering av infrastrukturåtgärder
- Trafiknäts- och gatuutformningen skall vara sådan att eftersträvd hastighet och fordonsflöde inte överskrids samt att emissioner och onödiga körvägar begränsas
- I bostads-, centrum- och skolområden eller andra områden av särskild betydelse för lek, vistelse eller rekreation skall
  - biltrafikens intresse ges lägre prioritet om konflikt finns mellan framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter
  - låg hastighet och låga flöden eftersträvas
  - vistelse- och bilfria miljöer prioriteras
  - gaturum ha god visuell och funktionell utformning
- Biltrafikens behov av särskilda kanaler med god framkomlighet skall omvänt respekteras. Påtagliga ansträngningar ska göras för att garantera hög säkerhet för alla
- I tätorten skall åtgärder som bidrar till ökad säkerhet och minskade emissioner prioriteras före framkomlighet
- Miljön kring och på biltrafikleder skall ges en god visuell utformning och skydd mot störningar av omgivningen
- Särskilt program skall upprättas för att uppfylla gällande riktlinjer för buller och miljökvantitetsnormer för avgasemissioner i befintliga miljöer

### **Genomförande/åtgärdsförslag**

Budgeterade/diskuterade åtgärder:

- Cirkulationsplats vid Österleden – Skeppsbrokajen för att dämpa hastighet, öka säkerhet och framkomlighet
- Cirkulationsplats vid Pantarholmen för att dämpa hastighet, öka säkerhet och framkomlighet
- Cirkulationsplats i korsningen Sunnavägen-G:a Infartsvägen-Gullbernavägen för att dämpa hastighet, öka säkerhet och framkomlighet
- Korsningarna på Österleden behöver ses över och på sikt ges annan utformning för att öka säkerhet, minska köer och emissioner

### ***Uppföljning/nyckeltal***

För biltrafiken över Sunna kanal och Brohålan skall en reduktion av biltrafiken eftersträvas. Biltrafiken får inte öka mer än vad tillkommande boende och arbetstillfällen motiverar.

I de uppföljningssnitt där goda förutsättningar för gång- cykel och kollektivtrafik finns skall andelen bilresor inte öka mer än vad tillkommande boende och arbetsplatser motiverar.



## 8. FUNKTIONELL OCH VISUELLT GOD PARKERINGSMILJÖ

*Parkering är en förutsättning för biltrafik. Lokalisering och tillgång till parkeringsplatser styr i hög grad bilanvändning och biltrafikens omfattning. Med genomtänkta parkeringsstrategier kan vi undvika oönskade bilrörelser och användning. Med genomtänkt placering av platserna kan vi undvika störande körvägar.*

### **Inriktningsmål**

- Bilparkering skall ha god funktionell och visuell utformning, hög säkerhet samt inte medföra störningar för boende och omgivningen
- Miljön skall kännas trygg. Stöld och åverkan skall förebyggas
- Allmän parkering skall vara välbelägen, lätt att hitta, ha god vägvisning samt god gångvägskontakt med avsedda målpunkter. Tillfartsvägar ska vara korta, gena
- Utformningen skall underlätta för funktionshindrade. Där behov finns skall tillräckligt antal platser för funktionshindrade ordnas nära målpunkter med funktionsanpassade förflyttningsvägar dit
- Om särskilda skäl finns kan platser för funktionshindrade och körvägar tillåtas även på gång-, torg- eller annan yta som normalt inte är avsedd för biltrafik
- Tillräckligt antal bilplatser för boende skall normalt finnas i anslutning till bostaden
- Tillräckligt eller avvägt antal bilplatser för besöksparkering skall finnas för avsedd tillfartsriktning för att begränsa söktrafik
- Tillräckligt eller avvägt antal bilplatser för anställda ska ordnas genom arbetsgivarens försorg om det kan ske utan olägenheter
- Vid avvägningen av lämpligt antal bilplatser skall hänsyn tas till möjligheter att samnyttja platser samt om god tillgänglighet finns med andra färdstätt. Exklusivt reserverade platser bör undvikas

### **Genomförande/åtgärdsförslag**

Kommunens bilplatsregler skall ses över och anpassas för olika områden. ÖPs grundregel att varje verksamhet skall tillgodose sitt behov av parkering på egen tomt är en utgångspunkt.

Återhållsamhet med antal bilplatser som tillåts bör tillämpas där god kollektivtrafik finns, onödig biltrafik behöver undvikas samt av ekonomiska skäl och utrymmesskäl för att undvika överdimensionering.

### **Uppföljning/nyckeltal**

Parkeringsbehovets utveckling ska följas regelbundet med 2 – 3 års intervaller.

#### Förslag till nyckeltal

- Biltäthet
- Antal bilplatser för besökande, boende och anställda
- Beläggning/utnyttjande
- Samnyttjandegrad
- Omsättningstal för besöksparkering
- Avgiftsnivåer, intäkter



## Bilaga 1

**NATIONELLA OCH ANDRA MÅL AV BETYDELSE*****Miljö kvalitetsmål av relevans (av femton fastställda mål)***

- Mål 2**      *Frisk luft*  
Minska svavelutsläpp 7000 ton/år  
Minska utsläpp av kväveoxider och flyktiga organiska ämnen med 44% till 2010
- Mål 10**     *Hav i balans samt levande kust och skärgård*  
Hög grad av biologisk mångfald, upplevelse- samt natur- och kulturvärden. Värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar
- Mål 15**     *God bebyggd miljö*  
God och hälsosam livsmiljö. Främja långsiktig hushållning med mark, vatten och andra resurser

***Arkitekturpolitiska mål (4 av 6)***

- Mål 2**      Kvalitet och skönhetsaspekter skall inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Mål 3**      Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas tillvara och förstärkas.
- Mål 4**      Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, formgivning, design och offentlig miljö skall stärkas och breddas.
- Mål 5**      Offentligt och offentligt stött byggande, inredande och upphandling skall på ett föredömligt sätt behandla kvalitetsfrågor.

***Transportpolitiska mål******Övergripande mål:***

**Samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.**

***Delmål och etappmål:***

- **Tillgängligt transportsystem.** Medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov ska tillgodoses. Tillgänglighet till transportsystemet för funktionshindrade prioriteras.
- **Hög transports kvalitet.** Transportsystemet skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- **Säker trafik.** Ingen ska dödas eller skadas allvarligt (nollvisionen). Utformning och funktion skall anpassa till krav som följer av det. Antal personer som dödas i vägtrafikolyckor bör fram till 2007 minska till hälften från 1996. Olyckor vid plankorsningar mellan järnväg och väg bör halveras. Kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer bör engageras ytterligare i trafiksäkerhetsarbetet.
- **God miljö.** Utformning och funktion skall anpassas till en god och hälsosam miljö för alla där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. God hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.  
Utsläppen av
  - koldioxid bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå
  - kväveoxider bör ha minskat med 40 % år
  - svavel bör ha minskat med minst 15 % år
  - flyktiga organiska ämnen (VOC) bör minska minst 60 %

mellan 1995 och 2005

Etappmålen för trafikbuller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur bör ligga fast:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- **Positiv regional utveckling.** Utjämna skillnader i utvecklingsmöjligheter för olika områden. Motverka nackdelar av långa transportavstånd. Tillgängligheten mellan glesbygd och centralorter samt mellan tätortsområden bör öka. Senast år 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade. Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort.
- **Jämställt transportsystem.** Transportsystemet skall svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

### **Vägverkets fyrstegsprincip**

är ett förhållningssätt till transporter och infrastrukturåtgärder för att nå ett hållbart resande:

1. Påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

### **Vägverkets strategi/inriktning för Hållbart Resande**

- **Minska efterfrågan på transporter;** Samhällsplanering, bättre organisation av verksamheter, smarta lösningar, arbeta hemma etc
- **Förbättra tillgänglighet;** Bättre villkor för gång-, cykel- och kollektivresor, information, ändrad lagstiftning, bilpooler
- **Öka andel miljöanpassade resor/färdsätt;** I första hand förflyttningar till fots, per cykel eller kollektivtrafik – ibland i kombination med bilresa
- **Öka trafiksäkerhet;** Åtgärder för gång- och cykeltrafik, kring busshållplatser och i trafikmiljön
- **Öka effektivitet/resursanvändning;** Samåkning, bildelning

### **Cykelfrämjandets 11-punktersprogram för ökad säker cykling**

Cykelfrämjandet vill

1. att cykeltrafiken får mera resurser.
2. att cykeln integreras i trafiksystemet och planeringen. Professionell planering, underhåll, uppföljning och utvärdering
3. att ha sammanhängande, säkra och trygga cykelvägar. Finmaskiga cykelnät, cykelhuvudleder, vägvisning, framkomlighet och säkerhet, beläggning och underhåll mm
4. att cykling på landsväg blir mycket säkrare
5. att väghållarens ansvar skärps
6. att trafikreglerna förbättras
7. att efterlevnaden av trafikreglerna förbättras
8. att det blir lättare att kombinera cykel- och kollektivtrafik
9. att utvecklingen av säkrare och bekvämare cyklar stimuleras
10. att cykelturism och fritidscyklning utvecklas
11. att näringsliv och arbetsgivare engageras

***BAST – principen:***

**B**ostäder inom ca 2 km från station

**A**rbetsplatser, skolor inom ca 500 m från station

**S**ervice i eller direkt anslutning till stationsläget

**T**rafikering – anslutande busstrafik, cykel- och pendlarparkering

BAST- principen är grundad på Köpenhamns sk stationsnärhetsprincip. Principen ger ett naturligt samordnat lokaliserings och rörelsemönster. Den stöder ett naturligt, hållbar resande - utan restriktioner.

Den höga tillgängligheten ger attraktiva etableringslägen för verksamheter och service och drar därmed också till sig boende.

I Köpenhamn har man visat att anställda i kontor som ligger i stationsnära lägen använder bilen bara hälften så mycket som för andra kontor som inte ligger nära en station. Även de som bor nära en station använder sin bil mindre omfattning.

(Se även Trast, Trafik för en Attraktiv Stad 2004, del B Underlag kap 7.4)



## Bilaga 2

**REGIONALA VISIONER, MÅL OCH RIKTLINJER*****Förslag på åtgärder (av relevans) för att nå miljömålen i Blekinge län******Begränsad klimatpåverkan***

- År 2010 ska utsläppet av koldioxid per capita inte överskrida 3,8 ton/år, en minskning med 35 % från 5,9 ton/år 1995.
- Utsläppen från vägtrafik (exkl transittrafik) ska minska med 10 % 1995-2010. 6 % av fordonsbränslet ska vara förnybart 2010.

***Åtgärder som föreslås är bl a***

- Planer och strategier för ett hållbart transportsystem i samband med länstransportplan, översiktsplan, FÖP
- Minskade vägtransporter, minskad andel bilresor under 3 km. Cykelkampanjer, policies, attraktiv kollektivtrafik
- Bränsleeffektiva fordon. Utbildning vid upphandling. Info till privatpersoner.
- Förnybart personbilsbränsle. Låginblandning av etanol i bensin E5 samt E85. Biogas, DME, metanol bör inte uteslutas. Bränslesnålare fordon premieras. Akrylatbensin för tvåtakare, upprätta tankställen

***Föreslagna målbildindikatorer:***

- Resenäer på Blekinge kustbana jämfört med bilresenäer på E22
- Godsflöden på järnväg relativt lastbil för hamnar
- Andel förnybart bränsle av sålt fossilt bränsle
- Person- och godstransporter (personkm, tonkm) per år fördelat på transportslag
- Attitydundersökningar av olika målgrupper
- Andel investeringar i infrastrukturplan som avser gång-, cykel- och kollektivtrafik

***Så här möter Blekinge framtiden***

Visionen, Blekingestrategin, omfattar fem mentala kartbilder:

***Det hållbara Blekinge***

- Hushållning med resurser
- Hälsa och livsmiljö, arbetsliv
- Boende, utbildning, kultur

***Det samverkande Blekinge***

- Östersjö och Europasamarbete
- Sydsam, Sebtrans Link
- Baltic Gateway

***Det innovativa Blekinge***

- Samverkande högskoleorter

***Det tillgängliga Blekinge***

- Regional utveckling och tillväxt
- Rättvisa och jämlikhet
- Välfärd, sysselsättning
- God miljö

***Det attraktiva Blekinge***

- Stadslandskap, naturnära boende
- Infrastruktur, arbetspendling, en arbetsmarknad
- Naturnära turism, kultur

***Blekinges transportsystem***

Rapporten utgör länets RTI-plan och innehåller en rad väg- och järnvägsinvesteringar samt godstransportsatsningar för färjeleder. Merparten av förslagen innebär en förbättrad nationell och regional tillgänglighet till Karlskrona tätort.

Kollektivtrafiken föreslås bli utvecklad till ett sammanhängande system med järnvägen som ryggrad. Resecentrum vid stationerna blir bytespunkter mellan interregional och lokal trafik. Ett sammanhängande system av cykelstråk byggs upp längs kusterna.

Delmål/åtgärder för ett långsiktigt hållbart transportsystem anges vara

1. Utveckla tågtrafiken
2. Öka andelen förnyelsebara bränslen
3. Minska andelen bilresor under 3 km
4. Miljöstyrande avgifter
5. Lägre utsläpp från godstransporter
6. Positiva attityder till åtgärder som minskar koldioxidutsläpp
7. Minska skadligt buller
8. Minska transporternas negativa effekter på länets vattenresurser

### **Blekingetrafikens marknadsplan 2007 - 2010**

#### *Riktlinjer för tågtrafiken:*

- Blekingetrafiken bör, inom det delade ansvaret för lokalt/regionalt respektive interregionalt resande hantera förhandlingar med Rikstrafiken och angränsande län vad avser framtida planering, upphandling mm
- Entimmestrafik vardagar Karlskrona-Malmö/Köpenhamn. Lördagar och söndagar varannantimmestrafik
- Kostnader för tågersättande busstrafik ska fördelas som tågtrafik
- Nuvarande trafik på Kust till Kustbanan ska utvecklas
- Region Blekinge bör driva upprustning av bandelen Karlskrona -Emmaboda
- Stationsupprustningsprogrammet ska genomföras inför nystarten av tågtrafiken i juni 2007 efter elektrifiering av Kustbanan

#### *Riktlinjer för busstrafiken:*

- Ett fungerande basutbud av möjligheter till arbetsresor, resor till skolor/utbildning samt resor för att nå service ska tillgodose
- Trafik som kan få ett högt resande och god kostnadstäckning ska prioriteras
- Regionalt viktig busstrafik ska prioriteras
- Trafik med lågt resande och dålig kostnadstäckning ska omprövas årligen i samråd med kommunerna, läggas ner eller drivas med full kostnadstäckning från kommunerna
- Trafikförsörjning i gleasa områden får ske med Öppen Närtrafik

#### *Riktlinjer för infrastruktur och handikappanpassning:*

- Samhällets mål för handikappanpassning ska uppnås till 2010
- I god tid ge parter information om behov av investeringsmedel och statsbidrag
- Engångssatsning på stationsupprustning till juni 2007
- Handikappanpassning prioriteras för hållplatser med mycket resande, i stads- trafik och centralt i tätorterna samt för hållplatser nära skolor, servicehus och vårdinrättningar
- Hållplatser som berörs av andra åtgärder prioriteras om objektkostnaden blir lägre. Nya kollektivtrafikanläggningar handikappanpassas alltid



## Bilaga 3

**KOMMUNALA VISIONER, MÅL*****Kommunala miljömål/Agenda 21-mål av relevans***

*En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina (Brundtland-kommissionen).*

*Hållbar utveckling ska prägla kommunens arbete. Delmål är*

- fördubblad livskvalitet
- halverad resursförbrukning

***Frisk luft***

*Luften inom Karlskrona skall vara så ren att människors hälsa, växter, djur och kulturföremål inte skadas.*

- Arbetsmaskiner i kommunal tjänst ska senast 2002 vara utrustade med avgasrening
- Personal som kör mycket i tjänsten ska senast 2005 ha genomgått kurs i Eco-driving
- Den kommunala fordonsparken ska anpassas till alternativa (miljövänliga) bränslen
- Kommunen ska verka för att tankställen för alternativa bränslen införs
- Luftföroreningar som mäts inom kommunen ska över tiden visa en nedåtgående trend
- Cykelnätet byggs ut för att minimera behovet av bil för korta transporter och även verka för utbyggt cykelnät där kommunen inte är huvudman. Planskilda korsningar med biltrafik eftersträvas. Översiktsplanens förslag om att ha cykeltrafik i blandtrafik på Trossö utreds.
- Kollektivtrafiken byggs ut enligt länstrafikens planer (ingen reglertid på Trossö)
- Möjligheten att stänga av fler gator i centrum för biltrafik undersöks.
- Den Europeiska bilfria dagen blir ett årligen återkommande evenemang och bör omfatta hela kommunen
- Färjelägena bör förses med elanslutning för den tid fartygen ligger vid kaj

***Grundvatten av god kvalitet***

- Kommunen ska verka för att saltning av vägar inom vattenskyddsområden upphör

***Hav i balans, levande kust och skärgård***

- Ekoturismens principer tillämpas med ansvarsfullt resande som bidrar till skyddet av naturmiljöer, hänsyn till allemansrätten, lokalbefolkningen och markägare
- Möjliga bullerfria zoner utreds
- Sjötrafiken skall utvecklas på ett sådant sätt att skador och störningar på miljön minimeras

***Ingen övergödning***

- Restriktioner införs mot att tvätta bilen där förorening till havet eller insjö kan riskeras

***God bebyggd miljö***

*Städer, tätorter och annan byggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt så att långsiktig hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.*

- Kulturellt, historiskt och arkitektoniskt arv, byggnader, bebyggelsemiljöer, platser och landskap med särskilda värden ska värnas och utvecklas
- Antal boende som utsätts för bullernivåer över de riktvärden som riksdagen beslutat ska minska med 10 % till år 2010 och med 80 % till år 2020 jämfört med år 2000.
- Natur- och grönområden nära bebyggelse värnas för lek, undervisning, rekreation, lokal odling samt hälsosamt lokalklimat. Tätortsnära rekreationsområden ska ha god tillgänglighet för alla.

***Begränsad klimatpåverkan***

*Halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.*

- Kommunen går med i kampanjen för en fossilbränslefri kommun
- Kommunen undersöker möjligheten att minska arbetspendling med IT
- Kollektivtrafiken byggs ut, cykelnätet förtätas

*Nyckeltal för jämförelse mellan kommuner*

- Energi för transporter (kWh/invånare)
- Transportenergi för tjänsteresor (liter/anställd)

***Kommunal utveckling/näringsliv***

Kommunens utvecklingsstrategi/näringspolitiska program har sammanfattats i Fyra hörnstenar för att bygga det nya Karlskrona:

*Den attraktiva livsmiljön*

- Vi bygger en stad med stil och puls i ett levande världsarv
- Vi erbjuder attraktiva miljöer för boende
- Vi skapar goda förbindelser med omvärlden

*Det växande näringslivet*

- Vi erbjuder en god tillväxtmiljö för kunskapsintensiva företag
- Vi utvecklar internationella affärer och kontakter
- Vi skapar ett bra klimat för entreprenörer

*Den bästa kunskapen*

- Vi skapar skolor som ger inspiration till ett livslångt lärande
- Vi bygger ett nyskapande universitet
- Vi attraherar människor med kunskaper, kompetens och drivkraft

*Det öppna sinnet*

- Vi välkomnar nya människor
- Vi är lyhörda och lär av andra
- Förändring är vår trygghet

De 10 stegen i det näringspolitiska programmet är:

1. *Vi skapar plats för fler.* Alla som vill ska kunna bo bra i Karlskrona
2. *Vi växer i Karlskrona.* Vi ska bli en av Sveriges mest attraktiva etableringsorter
3. *Fler ska få arbete och praktik.* Kreativt arbete ska ge alla en chans
4. *Centrum för idrott & hälsa.* Arena Rosenbom ska sätta Karlskrona på kartan
5. *Växande turism & besöksnäring.* Från oslipad diamant till en glimrande plats på topplistan
6. *Internationellt centrum för telekom.* Vi ska bli Sveriges ledande trådlösa kommun
7. *Östersjöns mötesplats.* Vi ska samordna de positiva krafterna
8. *En friskare arbetsplats.* Kommunen satsar på välbefinnande
9. *Det ska vara lätt att nå oss.* Vi ska underlätta all kommunikation
10. *Ett levande varumärke.* Karlskrona ska stå för öppenhet - på alla sätt

***Tekniska nämndens mål 2003-2006 av relevans***

*Den attraktiva livsmiljön*

- Verksamheten ska präglas av ett strategiskt miljötänkande baserat på nationella, regionala och kommunala miljömål
- Vi värnar om Världsarvet och den offentliga miljön som ska vara ren, säker och estetiskt tilltalande
- Vi verkar för ökad tillgänglighet i kommunens anläggningar och den offentliga miljön
- Det kommunala vägnätets standard ska tillgodose trafikanters krav på trafiksäker miljö, tillgänglighet och god framkomlighet. Nollvisionen är vägledande i trafiksäkerhetsarbetet

- Utnyttja befintlig infrastruktur i möjligaste mån vid lokalisering av byggande och utökning av kommunala verksamheter
- Stadsmiljöprogram upprättas 2004 för att skapa en vänlig och attraktiv stadsmiljö
- Åtgärdsplaner ska upprättas 2004 för ökad tillgänglighet i offentliga miljöer och lokaler
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter genom utbyggnad av GC-nätet enligt investeringsplan 2003-2005
- Upprustning av Hoglands Park påbörjas 2004

#### *Det växande näringslivet*

- Vi har infrastruktur som tillgodoser effektiva och miljövänliga kommunikationer
- Utveckling av Vedebylund-området som regionalt handelscentrum till 2006
- Under mandatperioden ta ställning till industrispår till Verkö och förbättrad standard på spår och vägkorsningar
- Av- och påfart på Österleden söderut för Gullberna Park. Fjärde körfält vid Sunna kanal och anpassning av avfart

#### **Mål i översiktsplanen (av relevans)**

Översiktsplanen utgår från de fyra hörnstenarna i kommunens närings- och utvecklingsprogram, se ovan samt visionen att Karlskrona ska öka med 10 000 personer på 10 år.

#### *Mål från Agenda 21 och Livsmiljö*

- Fördubblad livskvalitet
- Halverad resursförbrukning

#### *Genomförandemål*

- lära oss att hushålla med naturresurser
- betona individens ansvar
- arbeta med ett positivt och långsiktigt tänkande
- helhetssyn på Agenda 21 - arbetet

#### *Folkhälsa (folkhälsoprogrammet)*

- hälsokonsekvenser av politiska beslut
- utbildning demokrati och hälsa

#### *Mål ur nationella folkhälsokommitténs 18 mål*

- Mål 1 Stark solidaritet och samhällsgemenskap
- Mål 2 Stödjande sociala miljöer
- Mål 6 Tillgängliga grönområden för rekreation
- Mål 7 Sunda inne- och utemiljöer
- Mål 8 Skadesäkra miljöer och produkter
- Mål 9 Ökad fysisk rörelse

#### *Infrastrukturmål*

##### *Vägar*

- E22 skall vara utbyggd till motorväg från Malmö till Jämfjö under planperioden.
- Förbättringar fordras för Österleden, trafikplatsen Karlskrona Angöring, Verköleden samt trafikapparaten kring Vedebylund, Gullberna och Kungsmarken. Inriktningen är att satsa på utveckling och förbättring av befintliga infrastrukturstråk

##### *Järnvägar*

- Blekinge kustbana ska inom kort vara elektrifierad och ha utbyggda mötesstationer. Kust till kustbanan skall ha fått fjärrblockering och helsvetsad räls
- Planer på en ny hållplats och nya spår i Vedebyområdet, samt lokalisering av en ny godsbangård bör utredas i en tematisk fördjupning av översiktsplanen

#### *Kollektivtrafik*

- Se Blekingetrafikens planer

#### *Flyg*

- Frågan om en gemensam storflygplats i regionen (Karlskrona/Ronneby, Växjö, Kalmar) måste tas upp till diskussion inklusive utvecklat fraktflyg

### *Sjöfart*

- Alternativa lägen för godsterminal i Nättraby, Torskors eller Verkö föreslås bli utrett i en fördjupad översiktsplan för infrastrukturfrågor. Framtida järnvägs-godshantering på färja kräver utrymme för hantering av järnvägsvagnar o/e lastning/lossning av gods.
- Nuvarande farleder in till Karlskrona är av riksintresse och skall ej påverkas

### *Farligt gods*

- Förekommer främst på vägarna E22, 28, 122 samt Verköleden. Utredning pågår kring uppställningsplatser för farligt gods.

### *Miljö kvalitetsnormer*

- Normer finns för kväveoxid, svaveloxid, bly och får inte överskridas

### *Uthållighet i den fysiska planeringen*

- Samlad bebyggelsestruktur gynnar sociala kontakter och kollektivtrafik, minskar biltransporter.
- Förtätning och komplettering i anslutning till bebyggelse i tätorter och centrumkärnor.
- Integration av arbetsplatser, bebyggelse, bostäder, service för variation, rörelse och aktivitet i områden under dygnets olika timmar

### *Stadsbygden*

- Merutnyttja servicecentra, byggnader, infrastruktur, mark
- Förtäta, utveckla grannskapet
- Stationsläge vid Gullberna fortfarande intressant
- Verkökrysset bör byggas om till en planskild cirkulationsplats

### *Trossö*

- Pottholmen/Stationsområdet, Skeppsbrokajen/Handelshamnen, Hattholmen/Oljehamnen viktiga utvecklingsområden
- Österleden skall vara en upplevelserik och vacker entré till Världsarvstaden Karlskrona och ha ett naturligt hastighetsval på 50 km/tim efter Blå Port
- Gatunätet skall vara kontinuerligt med byggnadskvarter som rymmer många funktioner. Enkelriktade gator och återvändsgator bör undvikas
- Nollvisionens mål eftersträvas. Där gång- och cykeltrafik inte kan separeras från biltrafiken skall hastigheten ej vara högre än 50 km/tim
- Huvudgatorna Borgmästarekajen, Skeppsbrogatan/Ö Hamngatan skall ha 50 km/tim, övriga huvudgator 30 km/tim
- Lokalgator ska ha 30 km/tim och blandtrafik
- Planeringen för cykeltrafiken ska inriktas på nyttocykling och cykelpendling, dvs cykelvägar som är vindskyddade och säkra.
- RonnebyGågatan bör ej upplåtas för cykeltrafik
- Trossö bör trafikeras med citybussar i en ringlinje från Blekingegatan
- Nya bostäder ska ha bullernivå utanför sovrum på högst 55 dB(A). En tyst sida skall eftersträvas
- N Kungsgatan ska göras mer levande för att avståndet mellan Järnvägsstationen och Stortorget ska upplevas som kortare
- Småskalig etablering av handel i unika gårdsmiljöer kan prövas som alternativ till gallerior och gångpassager som leder folk bort från gatorna
- Stortorget skall ges ökad framkomlighet för gående, rullstolburna och cyklister
- Ristorsbacken bör öppnas upp visuellt på ett sätt så att även funktionshindrades krav tillgodoses
- Parkering på torget kan vara kvar men begränsas
- Amiralitetsparken behöver befrias från bilparkering

### **Stadsmiljöprogram**

#### *Vision*

Att från identitet och helhet ge staden hög attraktionskraft genom att året runt erbjuda vacker, funktionell och ren miljö, intressanta upplevelser och attraktivt kommersiellt utbud.

#### *Mål/delmål*

1. Lokalisera vitala stråk, platser och mellanrum samt intressant vattenkontakt
2. Utarbeta riktlinjer för stadens färg, golv, ljus, möbler, grönska, konstnärlig utsmyckning, fasader, skyltar, mindre byggnader, gatuserveringar, bil- och cykelparkeringar, renhållning och underhåll med betoning på funktion, estetik, identitet och helhet
3. Utarbeta gestaltungsprojekt för
  - a. Stortorget
  - b. Hoglands park
  - c. Nytt blomsterprogram
  - d. Klaipedaplatsen
  - e. Stadens entré
4. Höja det allmänna medvetandet om stadens sociala, kulturella och kommersiella betydelse
5. Karlskrona utses till årets stadskärna inom fem år

### **Handikappolitiskt program (mål av relevans)**

Programmet syftar till att förbättra situationen för personer med funktionsnedsättning. Åtgärderna innebär med automatik att även förbättringar för övriga kommuninvånare.

Varje nämnd och styrelse ansvarar inom sitt område för att målen fullföljs. Programmet omfattar i sammandrag:

#### *Ökad medvetenhet*

#### *Stöd och service*

#### *Tillgänglighet fysisk miljö*

- TN ska under 2003 inventera hinder i utemiljön på Trossö som är enkla att åtgärda
- Riktlinjer från 2002 för avskiljande markering mellan gång- och cykelbana ska tillämpas vid ordinarie underhåll
- Trottoarer ska ha tydlig kantsten och övergångsställen ska anpassas enligt beslutade riktlinjer 2002 vid underhållsarbeten
- En plan för anpassning av busshållplatser som kommunen ansvarar för ska tas fram under 2003

#### *Tillgänglighet information*

#### *Utbildning*

#### *Arbete*

#### *Kultur*

#### *Rekreation och idrott*

- Tillgängligheten till friluftsområden, stugbyar, camping, kommunala badplatser ska kartläggas
- Turistbyrå ska under 2003 köpa in cyklar som personer med funktionshinder kan använda

#### *Policy och planering*

#### *Personalutbildning*