

ÖP 2025

Trafikstrategi - tematiskt tillägg till Västerviks kommuns översiktsplan



Dokumentinformation

Titel: Trafikstrategi för Västerviks kommun. Tematiskt tillägg till Översiktsplan 2025

Serie nr: 2011:91

Projektnr: 11149

Författare: Liselott Söderström, Trivector Traffic
Emelie Andén, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning Björn Wendle, Trivector Traffic

Beställare: Västerviks kommun
Kontaktperson: Jennifer Jillehed, tfn 0490-25 70 76,
Kristina Hörnqvist, tfn: 0490-25 71 34

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2011-11-14	Preliminär version	Beställare
1.0	2011-11-22	Inarbetade synpunkter	Beställare
1.1	2011-11-23	Mindre justeringar	Beställare
1.2	2011-12-15	Kompl. konsekvensbeskrivning	Inför samråd
1.3	2011-12-20	Samrådsupplaga	Samråd
1.4	2012-05-08	Inför utställningsantagande	KS
1.5	2012-10-15	Inför antagandet	

Förord

Västerviks kommun, kommunstyrelsen, beslutade i oktober 2007 att starta översiktsplanarbetet, ÖP 2025, för Västerviks kommun. De förberedande arbetena har lett till att man i februari 2011 tog ett beslut om ett upplägg med översiktsplanen med en huvuddel och flera tematiska tillägg. Trafikstrategin utgör ett av dessa tillägg.

Under hösten 2011 fick Trivector Traffic i uppdrag av Västerviks kommun att ta fram denna trafikstrategi för kommunen. Kontaktpersoner i Västerviks kommun har varit Jennifer Jillehed och Kristina Hörnqvist på kommunstyrelsens förvaltning, enheten för samhällsbyggnad. Till arbetet knöts även en intern och en extern referensgrupp. Projektledare för framtagandet av strategin hos Trivector har varit civ. ing Liselott Söderström, uppdragsansvarig och kvalitetsgranskare har varit civ. ing Björn Wendle och projektmedarbetare har varit tekn. mag Emelie Andén.

Stockholm november 2011

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1.	Inledning och bakgrund	4
2.	Vision och mål	6
2.1	Befintliga mål	6
2.2	Vision för Västerviks kommuns trafiksystem 2025	8
2.3	Mål för trafiken i Västerviks kommun 2025	9
2.4	Indikatorer för uppföljning av målen	10
3.	Västervik och trafiken – igår, idag och i framtiden	12
3.1	Västerviks karaktär	12
3.2	Transportsystem	16
3.3	Trafikens omfattning	24
3.4	Tillgänglighet	26
3.5	Trygghet	27
3.6	Trafiksäkerhet	27
3.7	Miljöpåverkan och hälsa	29
3.8	Trafiken i framtiden	29
3.9	Bristanalys	30
4.	Trafikstrategins delstrategier	32
4.1	Viktiga förhållningssätt i trafikplaneringen	32
4.2	Gångtrafik	34
4.3	Cykeltrafik	35
4.4	Kollektivtrafik	37
4.5	Biltrafik	40
4.6	Parkering	41
4.7	Godstrafik	42
4.8	De viktigaste infrastrukturfrågorna för Västerviks kommun	43

5.	Konsekvensbeskrivning	44
5.1	Sammanfattande slutsats	47
6.	Uppföljning och utvärdering	48
6.1	Uppdatering av trafikstrategin	48
6.2	Kommunikation	50

1. Inledning och bakgrund

Kommunstyrelsen i Västerviks kommun beslutade i oktober 2007 att starta översiktsplanearbetet, ÖP 2025. De förberedande arbetena har lett till att man i februari 2011 tog beslut om ett upplägg med en huvuddel och flera tematiska tillägg, där trafikstrategi utgör ett tillägg.

I ett nästa skede kommer en trafikplan för Västerviks tätort och en för Gamleby att tas fram. Planerna kommer att innehålla mer detaljerade åtgärdsprogram för att uppnå denna strategis vision och mål. En utgångspunkt för arbetet med strategin har varit den ökade biltrafiken och dess konsekvenser för miljön samt vad det innebär för hur trafikslagen ska prioriteras i planeringen av staden.

Trafikstrategin är framtagen av Trivector Traffic och inbegriper nulägesanalys, målformuleringar och indikatorer samt framtida strategier för respektive trafikslag. Trafikstrategin är framtagen utifrån TRAST och TRAST-guiden.¹

Utgångspunkten för trafikstrategin är TRAST:s olika aspekter på transport-systemet. Dessa är stadens karaktär, trafiksystem, resbehov/trafikens omfattning, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och miljöpåverkan. I korthet kan dessa aspekter beskrivas såhär:

Stadens karaktär – den struktur som beskrivs av stadens byggnader, gator, verksamheter, vatten, grönstruktur etc. Tillsammans med det sociala livet, mötesplatser, tillgänglighet till kultur, handel och fritidsaktiviteter mm påverkar stadens karaktär dess attraktivitet.

Trafiksystem – hur vägar, gator och bytespunkter är uppbyggda och hur de hänger samman. Beskrivs i termer av differentiering (trafiknätens olika uppgifter), integrering (blandning av trafikslag i gaturummet) eller separering (att trafikslagen skiljs åt i tid och rum).

Resor och transporter – trafikens storlek i tid och rum. Beskrivs i termer av var, när, hur och varför man reser.

Tillgänglighet – den lätthet med vilken alla medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå önskat utbud i samhället. Tillgänglighet kan beskrivas på flera olika sätt.

Trygghet – en blandad och livfull stad medverkar till trygghet. Man kan här skilja på trygghet relaterat till våld och överfall och trygghet relaterat till trafiksituationen. Man bör även skilja på faktisk och upplevd trygghet, platser som upplevs som trygga behöver inte alltid vara särskilt trygga och vice versa.

¹ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) – Utgåva 2 (2007) samt TRAST-guiden (2011), Trafikverket och SKL

Trafiksäkerhet – bestäms av de risker som trafikanterna utsätts för. Risken består av delarna sannolikhet och konsekvens.

Miljöpåverkan och hälsa - miljöfaktorer, såväl ekologiska som sociala har stor betydelse för skapandet av en attraktiv stad.

2. Vision och mål

Utgångspunkterna för denna trafikstrategi är de mål – nationella, regionala och lokala – som rör transportsystemet. Till de nationella målen hör bland annat de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen. De kommunala mål som rör transportsystemet är i Västerviks kommun främst målen i Översiktsplan 2025.

Först i detta kapitel presenteras en del övergripande mål som trafikstrategin förhåller sig till. Sedan presenteras visionen för trafiken i Västerviks kommun och som har sin utgångspunkt i Västerviks vision 2025.

Sedan redovisas de mål som ska gälla för trafiken i Västerviks kommun. I de fall målen inte är mätbara, tas istället mätbara indikatorer fram inom respektive område. Indikatorerna ska spegla utvecklingen inom respektive område och genom att mäta och följa upp dessa ser vi om vi går i riktning mot målen. Indikatorerna har också uppgiften att ge aktuell och relevant information om nuläge och utveckling.

2.1 Befintliga mål

Utgångspunkten för strategin är de befintliga nationella, regionala och lokala mål som rör transportsystemet.

Nationella mål

Till de nationella målen hör de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen.

De transportpolitiska målen är indelade i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraften i hela landet. Transportsystemet ska även vara jämställt. Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt, att miljökvalitetsmålen uppnås samt ökad hälsa.

Av de 16 nationella miljökvalitetsmålen är det 7 mål som direkt påverkas av transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö
- Rikt växt- och naturliv

Regionala mål

I RUPEN IV (Regionalt utvecklingsprogram för Kalmar län 2006), är två mål särskilt viktiga; Kalmar län ska vara fossilbränslefritt år 2030 och antalet lokala arbetsmarknadsregioner som berör länet minska från fem till två. Båda dessa har stor inverkan på planeringen av transportsystemet. Dessa mål är även utgångspunkten i Regional transportplan för Kalmar län 2010-2021 och i Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2013-2021.



En fortsatt regionförstoring innebär att östra Götalands utvecklingsområden vidgas och antalet arbetsmarknadsregioner minskar.

Källa: Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland

Figur 2-1

Kommunala mål

Den viktigaste utgångspunkten för vision och mål är Program för ÖP samt Västerviks vision i 5 punkter. För att uppnå dessa krävs bl a att vi i trafikstrategin arbetar för att stärka de för kommunen viktigaste stråken. Det gäller förbindelse Västervik mot Kalmar i söder, Vimmerby/Hultsfred/Jönköping i väst, Linköping och Norrköping norrut. Dessa stråk omfattas av vägarna E22, riksväg 35 och 40 samt Tjustbanan. Utöver det finns även ett antal andra mål i t ex Energi- och klimatstrategi, Grön- och blåstruktur mm.

2.2 Vision för Västerviks kommuns trafiksystem 2025

”Västerviks kommun växer med stolthet och äkthet och har utvecklats till en hållbar kommun. Vi har jobb, känner oss friska och är trygga. Vi bor bra, har korta restider och en rik och varierad fritid. Vår skärgård och våra naturområden är öppna för alla. Det är enkelt, roligt och lönsamt att driva företag i Västerviks kommun.” (Vision 2025)

Trafik- och stadsplaneringen bidrar till att göra Västervik till en attraktiv och hållbar kommun som invånarna är stolta över genom delmålsättningarna:

I Västerviks kommun finns det goda och hållbara kommunikationer. Transportsystemet är uppbyggt så att det uppfyller transportbehovet för alla kommuninvånare oavsett funktionsnedsättning, kön, ålder, socioekonomisk och etnisk tillhörighet.

Det krävs insatser i infrastruktur och samhällsbyggnad för att attrahera inflyttare. Bra kommunikationer gör det möjligt för fler företag att etablera sig i kommunen.

Det finns goda möjligheter att nå arbete och studier på andra orter genom dagspendling. Kollektivtrafiken är väl utbyggd inom kommunen och regionen.

Vi tar klimatförändringarna på stort allvar, vilket visar sig i att vi har skapat ett robust, energisnålt och klimatanpassat transportsystem med goda förutsättningar för att välja hållbara färdmedel.

Det är enkelt, säkert och attraktivt att gå och cykla i tätorterna. Vi har hälsosamma levnadsvanor samt sunda, säkra och tillgängliga livsmiljöer där möjligheterna till fysisk aktivitet är stora. Transportsystemet bidrar aktivt till detta genom bra förutsättningar för vardagsmotion.

Invånarna känner sig trygga och ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

2.3 Mål för trafiken i Västerviks kommun 2025

Transportsystem

- ♦ Cykelnätet ska vara sammanhängande, säkert, gent och med god ytstandard och med god belysning
- ♦ Drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet ska förbättras
- ♦ Biltrafikens hastighet ska vara väl avvägd med andra trafikslag och stadsbyggnadskvaliteter
- ♦ Möjligheten att pendla med kollektivtrafik till arbete och studier i andra kommuner ska öka
- ♦ Antal farligt gods-transporter som passerar tät kontorsbebyggelse närmare än 40 m och/eller bostadsbebyggelse inom 75 m ska minska
- ♦ Restiden mellan Västervik och Linköping ska minskas till mindre än 1 timme
- ♦ Västerviks flygplats ska som en del i ett attraktivt och effektivt transportsystem stärkas

Trafikens omfattning/resor och transporter

- ♦ Cykeltrafiken per invånare ska öka
- ♦ Antalet korta resor med bil per invånare ska minska
- ♦ Antalet godstransporter till centrum ska minska
- ♦ Antalet resor med kollektivtrafik ska öka

Tillgänglighet

- ♦ Tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken till viktiga målpunkter ska öka
- ♦ Det ska vara enkelt att hitta en parkeringsplats vid centrala målpunkter och vid kollektivtrafik
- ♦ Tillgängligheten för räddningstjänsten ska vara god
- ♦ Tillgängligheten till knutpunkter för kollektivtrafik ska vara god

Trafiksäkerhet

- ♦ Kunskapen om trafiksäkerhetsfrågor hos barn och ungdomar ska öka
- ♦ Ökad efterlevnad av föreskriven hastighet i tätort
- ♦ Trafiksäkerheten hos kommunens interna fordonspark ska öka
- ♦ Trafiksäkerheten på viktiga hållplatser ska öka

Miljöpåverkan och hälsa

- ♦ Transportsystemet ska vara fossilbränslefritt år 2030
- ♦ Antal boende som drabbas av överskridande av miljökvalitetsnormen för utomhusbuller ska minska
- ♦ Luftkvaliteten ska vara god och understiga kommunens gränsvärden

2.4 Indikatorer för uppföljning av målen

Transportsystem	
Andel av gångnät som har god ytbelägningsstandard.	
Andel av cykelnät som har god ytbelägningsstandard.	
Andelen separerad cykelväg av huvudtrafiknätet för cykel.	
Andel av biltrafiknätet som har en hastighetsnivå som överensstämmer med en systemanpassad hastighetsplan gjord enligt Rätt fart i staden.	
Restid Västervik-Linköping	Tåg 1:45, Bil 01:32
Restid Västervik-Kalmar	Buss 2:35, Bil 1:44
Restid Västervik-Norrköping	Tåg från 2:17, Bil 1:23
Västervik-Oskarshamn	Buss 1:05, Bil 0:56
Västervik-Hultsfred	Buss och tåg från 1:29, Bil 1:10
Västervik-Vimmerby	Buss 1:00, Bil 0:53
Antal farligt gods-transporter passerande genom bostadsområden.	30 transporter/dygn
Antal flygrörelser	

Trafikens omfattning/resor och transporter	
Antal cykelresor per invånare.	
Antal resor med kollektivtrafiken	
Biltrafikens andel av korta resor <5km.	
Bilinnehav	481/1000 invånare
Antal godstransporter till centrum.	
Antal kommunala tjänsteresor med bil	

Tillgänglighet	
Antal pendelparkeringar	
Antal tillgänglighetsanpassade hållplatser	
Andel av gångpassagerarna som är tillgänglighetsanpassade enligt ALM.	Inventering
Avstånd till cykelparkeringar vid viktiga målpunkter.	Inventering
Antal allmänna parkeringsplatser i stadskärnan.	1100 st
Belägningsgrad på allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan.	Centrum 82 %, Centrumnära 60 %, Yttre centrum 63 %, privata p-hus 48 %
Räddningstjänstens insatstid till olika kommundelar, ≤10 min, ≤ 20 min, ≤ 30 min samt > 30 min	

Trafiksäkerhet	
Antal döda och svårt skadade	Snitt 2008-2010 – 3d/år, 20 ss/år
Antal elever som fått trafikundervisning	-
Andel bilister som använder bälte.	95,8 % NTF
Andel kommunala bilar med alkohol och/eller hastighetspåminnare (ISA).	-
Andel hastighetsöverträdelser i tätorter.	
Antal hållplatser som gjorts mer trafiksäkra	
Andel av utandningsproven som visar att föraren är rattfull eller drograttfull	0,93% (98 av 10 585 prov)

Miljöpåverkan och hälsa	
Andel miljöbilar registrerade i kommunen.	3,5 % (el, etanol, hybrid, gas)
Andel "miljöbilar" i Västerviks kommuns personbilspark	41 %/22 % beroende på definition
Utsläpp av fossil koldioxid från kommunala tjänsteresor med bil	
Antal boende som drabbas av överskridande av miljökvalitetsnormen för utomhusbuller.	
PM 2,5 i tätortsluft - årsmedelvärde och dygnsmedelvärde i mikrogram/m ³	
Bensenhalt i mikrogram/m ³	

3. Västervik och trafiken – igår, idag och i framtiden

3.1 Västerviks karaktär

Västerviks kommun är till ytan en av de största kommunerna i södra Sverige och karaktäriseras av en stor glest befolkad landsbygd. Av kommunens cirka 36 200 invånare bor omkring 60 procent (ca 21 000) i centralorten Västervik.

Under slutet av 1800-talet anlades järnvägen mellan Hultsfred, Västervik och Linköping vilket var betydelsefullt för stadens utveckling under industrialiseringen. Idag är sträckningen Västervik-Hultsfred, "Smalspåret", byggnadsminnesförklarad järnväg som endast används som turistjärnväg.

Centralorten Västervik är en gammal hamnstad som i centrum karaktäriseras av tätare bebyggelse och smala gator. Övrig bebyggelse består främst av villor. Längs den yttre delen av Stora Infartsvägen ligger industrier och externhandel. Stora Infartsvägen som ansluter till E22 är den enda kopplingen staden har med det regionala vägnätet.

Västervik karaktäriseras också av årstidsväxlingarna med många besökare på sommaren då centrala delarna av staden stängs av för biltrafik.

Västervik är knutpunkten för kommunens kollektivtrafik och slutstation för Tjustbanan.

På ön Lucerna utanför Västerviks centrum finns en hamn med bland annat en oljedepå. För att öka kapaciteten och trafiksäkerheten muddrades farleden in till Västervik under våren 2011. Farleden blev djupare och bredare vilket gör att större fartyg kan angöra Västervik.



Figur 3-1 Västervik. Källa: Eniro

I kommunen finns 12 mindre tätorter utöver Västervik som har mellan 150 och 3000 invånare. Störst är Gamleby med cirka 3 000 invånare följt av Ankarsrum och Överum med cirka 1 300 invånare vardera.

Gamleby, som är den näst största tätorten i kommunen, ligger längst in i Gamlebyviken. Tjustbanan passerar orten som ligger relativt nära E22 och riksväg 35.

Västerviks kommun har en lång kuststräcka där Tjust skärgård, med nära 5 000 öar, breder ut sig.



Figur 3-2 Västerviks kommun

Befolkningsutveckling

Det senaste decenniet (2000-2010) minskade Västerviks befolkning med cirka 1000 invånare och är idag cirka 36 200.² Den senaste befolkningsprognosen bedömer att den negativa trenden kommer att brytas och en svag ökning kommer att göra att befolkningen 2020 åter är omkring 37 000 invånare.

Västervik är en sommarstad och i kommunen finns 4 000 fritidshusägare. Under året kommer cirka 1,5 miljoner besökare till kommunen.

Västerviks plats i regionen

Västerviks kommun är belägen vid kusten i norra delen av Kalmar län. Dagens kommunikationer och läget ute vid kusten, relativt långt från andra större regioner, gör att kommunen utgör en egen arbetsmarknad.

Kommunen binds samman från norr till söder av E22 mot Kalmar, riksväg 35 och Tjustbanan som binder samman Västervik och Gamleby med Linköping samt riksväg 40 som går från Västervik in mot landet till Jönköping och Göteborg.

I *Systemanalys för Östra Götaland* har 12 stråk pekats ut som särskilt viktiga för regionen, främst för tillgänglighet till arbete och universitetsutbildning, godsstråk och turismtrafikens målpunkter. Sex av dessa rör Kalmar län, och förutom dessa så har länet i sin Transportplan även pekat ut tre ytterligare stråk av betydelse. De sammanlagt nio funktionella transportstråken i Kalmar län visas i Figur 3-3. Av dessa är det främst Ostkuststråket, Höglundsstråket, Tjuststråket samt internationella stråket som direkt berör Västerviks kommun.

² SCB, Västervik kommunfakta 2011.



Figur 3-3 Viktiga stråk i Östra Götaland. Se text föregående sida. Källa: Reviderad regional transportplan för Kalmar län 2010-2021

3.2 Transportsystem

Gångtrafik

En promenad till fots är oftast början på de allra flesta förflyttningar. Man går till hållplatsen, till cykelparkeringen eller bilparkeringen. Det finns också goda förutsättningar för att gå till fots inom hela Västerviks tätort, eftersom det är så pass korta avstånd.

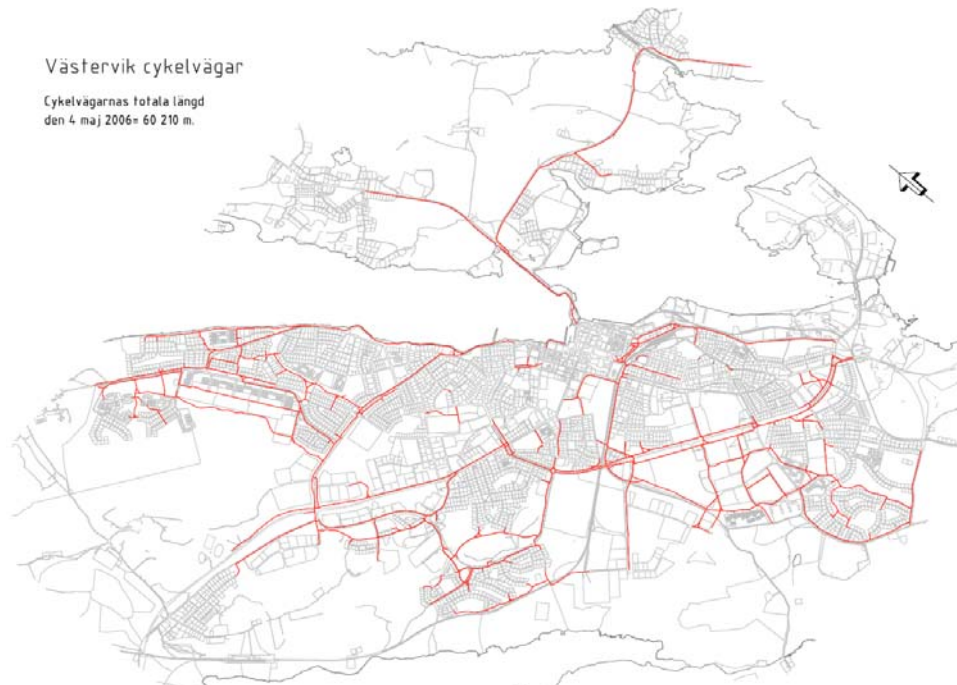
Gångnätet i Västerviks tätort består av trottoarer, gång- och cykelbanor och i centrum några gågator och Fiskaretorget med shared space (trafikrum för alla).

På några ställen där gångnätet korsar biltrafiknätet finns hastighetsdämpade passager, men de flesta passager och övergångsställen är inte hastighetssäkrade. Enligt den hastighetsöversyn som gjordes 2010 finns det även behov av ordnade passager på ett antal platser där det i dagsläget inte finns några passager. Behovet av passager finns främst vid de större gatorna som exempelvis Allén och Östersjövägen.

Cykeltrafik

Det finns goda förutsättningar för cykling inom Västerviks tätort. Det är relativt korta avstånd och höjdskillnaderna märks främst i riktning från stranden, men där är å andra sidan avstånden korta.

Inom Västerviks tätort finns ett relativt väl utbyggt cykelnät, vilket visas i kartan nedan. Nätet är dock inte sammanhängande och på många platser fattas viktiga länkar.



Figur 3-4 Västerviks cykelvägar.

Under 2005 gjordes en cykelvägsanalys inom tätorten. Slutsatserna från den var bland annat:

- Ojämn ytstandard. Bilvägarna har ofta högre standard
- Många farliga korsningar är ej hastighetssäkrade
- Cykelöverfarter saknas oftast och cyklisterna är hänvisade till övergångsställen
- Belysningen är ofta otillräcklig
- Ingen separering mellan gående och cyklister
- Ingen vägvisning
- Onödiga hinder längs cykelbanorna med t ex kantsten i korsningarna.

Man konstaterade också att bilisternas framkomlighet ofta prioriteras före de oskyddade trafikanternas säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Mellan tätorterna saknas oftast cykelförbindelser. Särskilt längs de vägar som under de senare åren har byggts om till 2+1- vägar är möjligheterna till cykling dålig. Det har inte planerats för några parallella cykelbanor längs dessa ombyggda 13- metersvägar. Cykling är på dessa vägar tillåten – men definitivt inte säker.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken, som drivs av Kalmar Läns Trafik (KLT), består i Västerviks tätort av tre linjer som alla trafikerar Spötorget i centrum. Under sommarhalvåret trafikerar ytterligare två linjer. Dessutom finns omkring 20 landsbygdslinjer.



Figur 3-5 Kollektivtrafiken i Västerviks tätort uppdelat på stadsbusslinjer (grönt) och regionbusslinjer (blått). Källa: Hastighetsplan för Västervik

Resandet med kollektivtrafik i kommunen ökade med cirka 5 procent mellan 2009 och 2010. Störst var ökningen i tätorten där antalet resor ökade med 15 procent. För landsbygdslinjerna, som de flesta resorna görs med, ökade antalet resor med cirka 1 procent.

KLT trafikerar sträckan Västervik-Kalmar med buss. Även Swebus och Svenska buss trafikerar denna sträcka och binder samman kommunen med ytterligare fjärrmål som Malmö och Stockholm.

För regionala resor är Tjustbanan, E22 och riksvägarna 35 och 40 de viktiga stråken. Tjustbanan förbinder Västervik och Linköping, är enkelspårig och drivs med diesellok. Resandet med Tjustbanan ökade med 26 procent mellan 2009 och 2010 då knappt 164 000 resor gjordes.

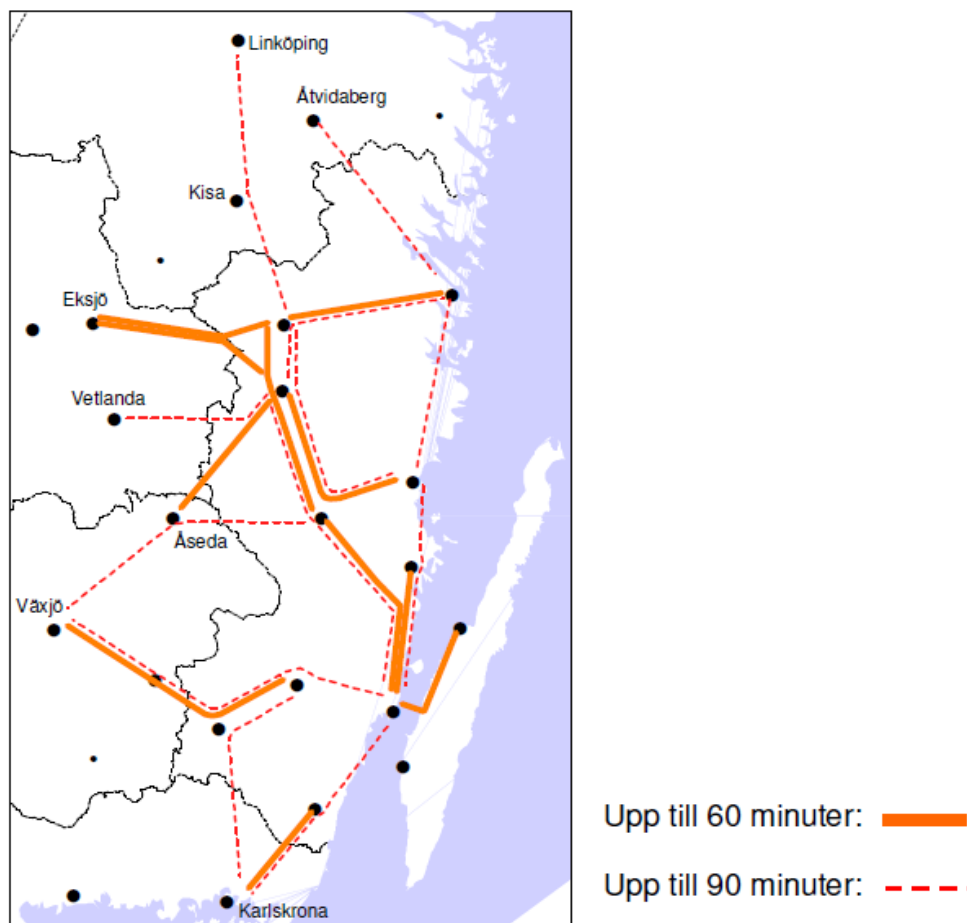
En jämförelse mellan restiden för bil respektive kollektivtrafiken visas i Tabell 3-1. Bussförbindelsen till Kalmar har en relativt låg konkurrenskraft jämfört med bilen. Restiden till Västervik är densamma med Tjustbanan och bil. Den reella restiden med Tjustbanan blir dock längre än för bilen när turtäthet samt tiden det tar att ta sig till stationen och vidare till sitt slutmål räknas in. Tjustbanan har åtta avgångar på vardagar.

För resor till Norrköping är bilen ett snabbare alternativ än Tjustbanan och fjärrtåg. För resor till Stockholm kan därför bilresa till Norrköping och sedan tåg vara ett snabbare alternativ för många.

Tabell 3-1 Restidsjämförelse kollektivtrafik/bil

Sträcka	Kollektivtrafik	Bil
Västervik-Linköping	1:45	1:32
Västervik-Kalmar	2:35	1:44
Västervik-Norrköping	Tåg från 2:17	1:23
Västervik-Oskarshamn	Buss 1:05	Bil 0:56
Västervik-Hultsfred	Buss och tåg från 1:29	Bil 1:10
Västervik-Vimmerby	Buss 1:00	Bil 0:53

Även figuren nedan illustrerar restiderna till/från Västervik och i hela Kalmar län. Ett acceptabelt pendlingsavstånd är max en timme. Det klaras bara precis till Vimmerby.



Figur 3-6 Bästa kollektiva restider (2006) i några viktiga relationer mellan kommunhuvudorter, på mellan 45 och 60 minuter respektive mellan 60 och 90 minuter. Källa: Regionförstoring med kollektivtrafik i Kalmar län, Regionförbundet Kalmar län (2006)

En förstudie har gjorts för sträckan Västervik-Linköping. Den visar olika alternativ för att minska restiden. Målet är att restiden ska förkortas till under en timme. En järnvägsförbindelse längs kusten är ett projekt som också har diskuterats men som inte ligger lika nära i tiden.

Regionförbundet Kalmar län har undersökt möjligheten att korta restiden mellan Kalmar och Stockholm med snabbtåg. Flera alternativ har undersökts och det som skulle få kortast restid, cirka 1h 30 min är sträckan via Oskarshamn och Västervik till Linköping och sedan Stockholm. Alternativet är dock det mest kostsamma eftersom det troligen skulle innebära investering i ny järnväg.

Biltrafik

Genom Västerviks kommun går E22 som binder ihop Norrköping med Kalmar, och sedan fortsätter kustvägen ner genom Blekinge och slutar i Malmö.

Den näst största vägen är väg 40 som går i öst-västlig riktning genom kommunen.

Det är en gles befolkningsstruktur i kommunen och svårt att få till en fungerande kollektivtrafik, vilket innebär att bilberoendet i kommunen är stort.

Det finns bara en bilväg in till Västerviks stadskärna, nämligen Väg 40/Stora Infartsvägen. På denna går all trafik in till Västervik, inklusive de tunga och i vissa fall farliga transporter som ska vidare till/från hamnen. Genom denna enda infart till tätorten blir konsekvenserna stora om en olycka sker och vägen måste spärras av.



Figur 3-7 Indelning av biltrafiknätet i övergripande nät (rött), huvudnät (blått) och lokalnät (grönt).
Källa: Hastighetsplan för Västervik

I Västerviks centrum är flera av gatorna enkelriktade.

Parkering

Västervik är en sommarstad med många besökare och under sommarmånaderna ökar trycket på parkeringsplatser kraftigt i centrum. Parkeringsplatser finns både på gatan, särskilt anordnade parkeringsytor samt i privata parkeringshus.

Under vintertid (september-maj) finns i Västerviks centrum ca 700 avgiftsfria parkeringsplatser och ca 400 som är avgiftsbelagda vardagar 9-18. Avgiften är 15 kr/timme (max) för de mest attraktiva platserna och 8 kr/timme för de lite längre ifrån stadskärnan.

Under sommarmånaderna (juni-augusti) är ca 450 parkeringsplatser avgiftsfria och 650 avgiftsbelagda. Det är främst parkeringsplatserna nere vid hamnen som under vintern är avgiftsfria som under sommar tas ut avgift för.

I de privata parkeringshusen kostar det 10 kr/timme respektive 10 kr för de första två timmarna och sedan 10 kr/timme. I ett av dem finns det 124 avgiftsfria platser högst upp.

Under vintermånaderna finns det gott om parkeringsplatser i centrum enligt den parkeringsutredning som gjordes år 2007. I centrum är beläggningsgraden 82 %, de centrumnära parkeringsplatserna har en beläggningsgrad på 60 % och yttre centrum har en beläggningsgrad på 63 %. I parkeringsgaragen är beläggningsgraden 48 %. Detta innebär att det finns ca 200 parkeringsplatser lediga i centrum inom 200 m från centrumkärnan, och ca 500 parkeringsplatser lediga i centrum inom 500 m från centrumkärnan.

Under sommaren är situationen lite annorlunda. Då är antalet besökare betydligt högre. Att det är turister som inte heller hittar så bra i centrum gör att det blir mycket söktrafik. Det råder dock ingen direkt brist på parkeringsplatser under sommarhalvåret. De flesta föredrar att parkera på gatuparkeringar än att använda de parkeringsgarage som finns.

Det finns endast en mindre parkeringsplats för tung trafik som inte är tillräcklig. Det medför att tunga transporter som kommer utifrån har svårt att hitta övernattningsplatser och ibland parkerar på olämpliga platser.

Cykelparkeringar finns i centrum och är vid vissa målpunkter överbelastade med resultatet att cyklar parkeras längs husfasader och på gångbanor eller gågatorna där de ofta blir hindrande för människor som rör sig i centrum.

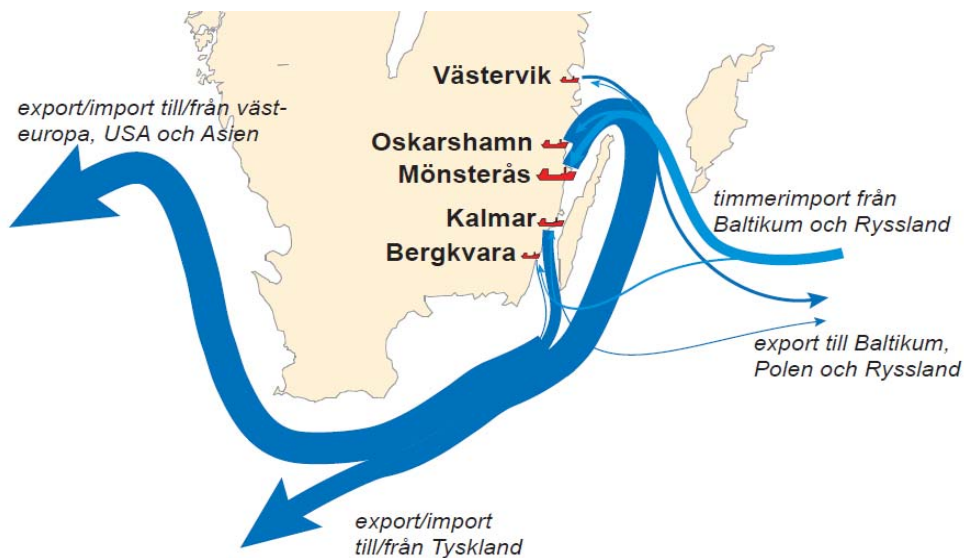
Flygtrafik

Västerviks flygplats ligger cirka sju kilometer nordväst om Västerviks tätort. Det är en mindre flygplats med främst privatflyg från södra Sverige men även kommersiellt flyg och helikoptertrafik. Under sommaren har flygplatsen cirka 300 rörelser per månad. Av säkerhets- och utvecklingsskäl har beslut fattats om att förlänga landningsbanan med ytterligare 400 meter. En utredning om reguljärflyg till Stockholm pågår.

Färje-/Båttrafik

På ön Lucerna, hamnområdet i Västervik, hanteras framförallt massaved, pappersmassa och stål samt petroleumprodukter. Under 2007 och 2008 investerades i nya industrispår ut på ön för att effektivisera godshanteringen. Under våren 2011 muddrades farleden för att öka kapaciteten för godstransporter sjöledes och för att kunna ta emot större passagerarfartyg. Det pågår arbete med att iordningställa 25 000 kvm hamnplan.

Västervik har även ett strategiskt läge för godstransporter och eventuellt en färjeförbindelse till/från Baltikum. Figur 3-8 visar sjöfartsflödet 2005 mätt i ekonomiska termer.



Figur 3-8 Principskiss över sjöfartsflöden för Smålandskustens hamnar i ekonomiska termer. Källa: Smålandskustens hamnar, Infraplan (2005)

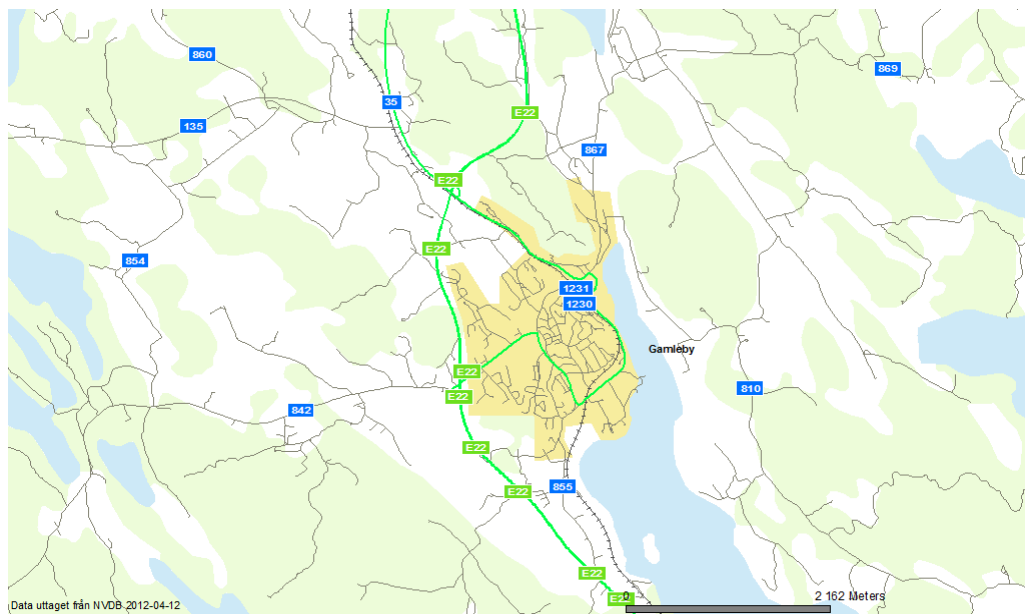
Kommunen bedriver kollektivtrafik i skärgården med trafik 3-6 dagar i veckan året runt. Under juni till augusti bedrivs kommersiell trafik i skärgården med tre reguljära linjer.

Godstrafik

Västerviks hamn är beläget på Lucerna, en ö med broförbindelse med väg och järnväg till fastlandet. Till och från Lucerna sker en hel del tunga transporter, och i vissa fall även transporter av farligt gods. Farligt gods-leden sträcker sig från E22 ut till oljedepån på Lucerna. Ungefär 30 transporter med farligt gods kör denna sträcka varje dag. Längs hela leden finns bebyggelse som bostäder, skolor etc. Det rör sig även en hel del gående och cyklister utmed sträckan. Trafikflödet är som högst på Allén med ca 14 500 fordon per dygn och lägst på Östersjövägen med ca 6500 fordon per dygn.



Figur 3-9 Farligt gods led, Västervik. Källa: NVDB 2012-04-12



Figur 3-10 Farligt gods led Gamleby. Källa: NVDB 2012-04-12

3.3 Trafikens omfattning

Det råder bristande kunskap om dagens resande i kommunen, både idag och bakåt i tiden vilket gör det svårt att beskriva nuläget. Information om fördelningen mellan olika trafikslag är värdefull för att kunna se förändringar över tid. I framtida fördjupade översiktsplaner för Västervik och Gamleby kan utrymme för sådana mätningar finnas.

I Västerviks tätort görs trafikflödesmätningar på ett par fasta punkter men främst där information krävs i samband med ombyggnation eller liknande. De fasta punkterna finns i centrum på Hamngatan och på Stora Infartsvägen i höjd med Ljunghedens handelsområde.

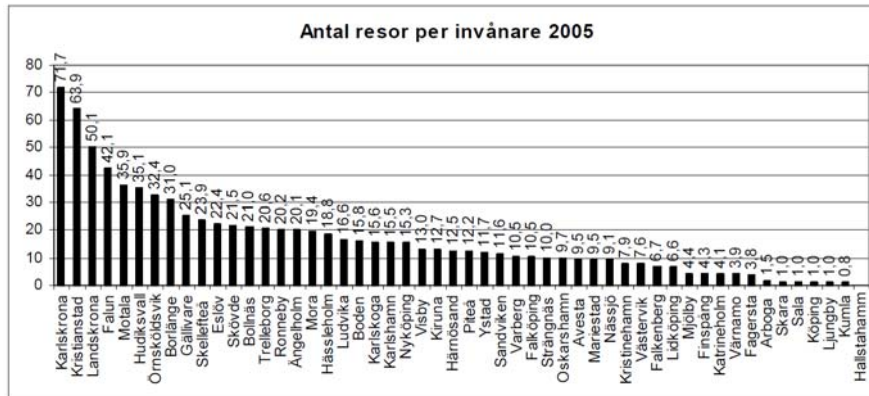
Det stora antalet besökare under sommaren gör att trafiken på Stora Infartsvägen då ökar från knappt 11 000 fordon per dygn till cirka 14 000.

Tabell 3-2 Trafikmätningar i Västervik 2009.

Gata	Avsnitt	Tidpunkt	ÅDT	Andel tung trafik
Hamngatan	Fiskaregatan/Fabriksgratan	oktober 2009	5200	3%
Stora Infartsvägen	Breviksvägen/Industrigratan	april 2009	10 800	10%

På väg E22 var årsdygnstrafiken (ÅDT) år 2009 cirka 7 500 fordon i höjd med Västervik och andelen tung trafik på sträckan cirka 11 procent.³

Uppgifter om kollektivtrafikens andel av resandet saknas men den bedöms vara låg, både inom tätorten och regionalt. En jämförelse med andra mindre orter visar att resandet i Västerviks stad är en av de orter som har lägst antal kollektivtrafikresor (7,6) per invånare år 2005. Se Figur 3-1.



Figur 3-11 Antal resor per invånare i stadstrafikens trafikeringsområde 2005.⁴

Kommunens glesa bebyggelse gör att många invånare är relativt bilberoende vilket bland annat syns på bilinnehavet. På 30 år har det ökat från cirka 300 bilar per tusen invånare till 481 bilar år 2010.

Arbetspendling

Arbetsmarknaden är relativt lokal och Västervik utgör en separat funktionell analysregion⁵, något som Regionförbundet Kalmar län arbetar för att förändra. Målet är att regionens fem FA-regioner ska bli två. Idag pendlar cirka 1 100 personer in till kommunen och cirka 1 800 ut.⁶ Det innebär att cirka 11 procent av de förvärvsarbetande pendlar ut ur kommunen.

I figuren nedan, som visar den regionala pendlingen, framgår kommunens relativt svaga relation till övriga arbetsmarknadsregioner.

³ Förstudie Ny sydlig infart till Västerviks tätort (2009)

⁴ Framgångsfaktorer för kollektivtrafik i småstäder, Ellen Rube, Luleå tekniska universitet (2007)

⁵ Tillväxtverket har delat in landet i 72 FA-regioner. Dessa är regioner inom vilka människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor.

⁶ SCB, Västervik kommunfakta 2011, uppgiften avser 2009.



Kommunen kartlade år 2009 de anställdas arbetsresor vilket visade att majoriteten av tjänsteresorna gjordes med bil. Andelen miljöbilar (enligt Förordning 2009:1- om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor) i Västerviks kommuns personbilpark var 41 procent 2009. Med en snävare definition av miljöbil som biogas-, hybrid- eller etanolbil blir andelen 22 procent. Under året gjordes 480 000 mil av resorna med bil och 18 000 mil med tåg.⁷

Tillgänglighet handlar om möjligheten att nå det man vill nå i den offentliga miljön, något som är självklart för många av oss. Men även svaga trafikantgrupper som barn, funktionshindrade och äldre ska kunna ta sig fram i trafiken utan allt för stora uppoffringar i form av restid, kostnad eller otrygghet. Ett nationellt mål är att den offentliga miljön ska vara tillgänglighetsanpassad till år 2010.

⁷ Strategi för energieffektivisering i Västerviks kommun 2011-2020

Enligt den cykelvägsanalys som genomfördes 2005 har övergångsställena och infarterna till cykelbanorna inte avfasade kantstenar. År 2009 gjordes en tillgänglighetsinventering då alla övergångsställen åtgärdades samt tillgänglighet till torg och parker och hållplatser i centrum förbättrades. Det som nu återstår är övriga tätorten samt kransorterna.

3.5 Trygghet

Upplevd olycksrisk respektive upplevd våldsrisk påverkar upplevelsen av trygghet. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan påverka människors vanor. Många människor, i synnerhet äldre, avstår i vissa fall helt från att resa till önskade mål och aktiviteter på grund av otrygghet eller genomför resorna på ett annat sätt. Det kan innebära att man föredrar taxi före buss eller att man undviker att gå genom mörka gångtunnlar eller undviker gångvägen genom parken när det blivit mörkt.

Otrygghet kan också vara osäkerhet beträffande om hela resan kan genomföras utan att oöverkomliga hinder uppstår, vilket kan vara särskilt relevant för äldre och personer med funktionshinder. En trygg miljö bidrar till ett mer jämlikt samhälle, där inga grupper av människor tvingas begränsa sitt livsutrymme till följd av otrygghet.

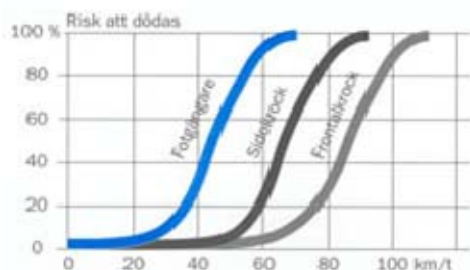
I Västerviks tätort är alla gång- och cykelvägar och allmänna parkeringar i tätorten är belysta.

För några år sedan gjordes en undersökning bland äldre där de pekade ut platser där de upplevde det som otryggt att gå över gatan. Den plats som främst pekades ut har man nu åtgärdat med blinkade övergångsställesskyltar.

3.6 Trafiksäkerhet

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen skadas svårt eller dödas i trafiken. Människor gör ibland misstag. Därför går det inte att helt förhindra trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan minskas genom att utformningen av gator och fordon blir säkrare. Risken för att olyckor ska inträffa minskar dessutom om alla trafikanter får ökad insikt om hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken.

Hastigheten har ofta avgörande betydelse för hur det går om olyckan är framme. Om en människa blir påkörd av en bil som kör i 30 km/h överlever nio av tio. Höjs däremot hastigheten till 50 km/h är det endast två av tio som klarar olyckan med livet i behåll. Alltså är det önskvärt att hastigheterna hålls runt 30 km/h eller lägre i miljöer där oskyddade trafikanter vistas tillsammans med motorfordon.



Figur 3-13 Krockvårdskurva Källa: Lugna Gatan

Hastighetsgränsen i Västerviks tätort är 50 km/h generellt, men skyltad 30 km/h i centrumkärnan samt vid några skolor.

I den regionala planen pekas riksväg 35 ut med bristande trafiksäkerhet. Tjustbanan har i hela sin sträckning 140 plankorsningar varav endast en liten del är övervakade.

Vid de utandningsprov som polisen gjort hittills i år (2011) var andelen rattonyktra eller drogpåverkade 0,93 %.

Antal döda och skadade i trafiken

Tabellen nedan visar antalet döda och svårt skadade i Västerviks kommun de senaste tre åren. Totalt har 40 personer dödats eller skadats utanför tätbebyggt område och 28 personer inom tätbebyggt område. 7 av 9 dödsfall har skett utanför tätbebyggt område.

Tabell 3-3 Antal döda och svårt skadade personer i Västerviks kommun åren 2008-2010

	2008	2009	2010
Döda	4	3	2
Svårt skadade	37	15	7

De allra flesta som dödats eller skadats svårt är personbilster, men det har även inträffat ett antal olyckor med särskilt motorcyklister, mopedister och cyklister.

Tabell 3-4 Antal döda och svårt skadade personer i Västerviks kommun åren 2008-2010 per trafikantkategori.

Personbil	MC	Buss	Lätt lastbil	Moped	Cykel	Fotgängare
44	6	1	2	5	8	2

Enligt de olyckstal som Sveriges kommuner och landsting har tagit fram hade Västerviks kommun ett olyckstal på 2,8 döda och svårt skadade per 10 000 invånare för åren 2005-2009. Detta gör att Västervik hamnar långt ner på 89:e plats av 93 av kommunerna i samma storleksordning (15 000-40 000 invånare). Det är dock viktigt att påpeka att resultaten inte är direkt jämförbara mellan kommuner eftersom andelen genomfartstrafik, statligt vägnät som kommunen inte själva har rådighet över spelar stor roll-

Bilbältesanvändning

I NTFs studie av bältesanvändning i Sveriges 290 kommuner år 2011 kom Västervik på 58:e plats med en bältesanvändning på 95,8 %.

3.7 Miljöpåverkan och hälsa

Trafiken belastar miljön på en mängd olika sätt, t ex genom klimatiförändringar, buller, förurning, övergödning, utsläpp av hälsoskadliga ämnen och tar värdefull mark i anspråk. Den tunga trafiken svarar generellt för en större andel av miljöpåverkan än vad dess andel av trafikarbetet utgör.

Klimatförändring - koldioxidutsläpp

En stor del av persontransporterna i kommunen sker med bil och det är en utmaning att nå kommunens mål om att vara fossilbränslefri år 2030. Andelen bränslesnåla bilar ökar dock. 2010 var andelen bränslesnåla bilar med en förbrukning under 120 g koldioxid per kilometer cirka 27 procent av nybilsförsäljningen. 3,5 % av alla bilar i trafik i Västerviks kommun år 2010 drevs på annat än bensin/diesel, dvs. el, etanol/hybrid, naturgas/biogas⁸.

Luft

Västervik har en bra luftkvalitet jämfört med många andra kommuner och halterna ligger under miljökvalitetsnormerna för exempelvis svaveloxid och kväveoxid. Små partiklar som är mindre än 0,01 mm (PM10) är farliga för hälsan och orsakas till stor del av vägtrafiken och dubbdäcksanvändningen. Även här ligger de uppmätta värdena under det gränsvärdet.

Energianvändning

Energianvändningen ligger i Västerviks kommun under genomsnittet för landets kommuner. Transportsektorns andel har ökat men användningen har legat relativt konstant.⁹

Buller

En övergripande bullerkartläggning i kommunen har inte gjorts men mätningar tyder på att riktvärdena för buller vid nyetableringar överskrids vid Albert Tengens väg och Folkparksvägen. Vilka värden som ska gälla som riktvärden för befintlig bebyggelse är dock inte fastställt. Störningar kan även förekomma på övriga vägar i Västervik med höga trafikflöden och närliggande bostäder.

3.8 Trafiken i framtiden

I den omvärldsanalys som gjordes 2008 inför arbetet med en vision för Västervik 2025 pekades fyra drivkrafter ut som styr omvärlden och därmed Västervik. Enligt analysen går vi från miljömedvetenhet till miljöhandling, mot

⁸ SCB

⁹ Hållbarhetsboksut 2010

en ökad individualisering och globalisering samt en snabbare IT- och teknisk utveckling. I och med transporternas stora del av klimatpåverkan och vår energianvändning är detta trender som kommer att påverka resandet och planeringen av staden och trafiken.

Ytterligare faktorer som kommer att påverka resandet är bland annat kommunens utbyggnadsplaner, befolkningstillväxt och åldrande.

För att avlasta stadens enda infart och leda om farligt gods och övriga transporter till hamnen utan att passera stora delar av tätorten, genomförs en vägutredning om en ny södra infart till Västervik från väg E22. En södra infart skulle bidra till att stärka Västerviks plats i regionen. Restider söderut såväl som västerut förkortas, vilket gör att Västervik kan bli en mer attraktiv bo- och pendlarstad.

En ny norra infart till Gamleby ska också utredas. Utredningen är angelägen med hänsyn till den trafiksituation som uppstår idag genom gamla centrum, med tung- och farligtgodstrafik, ner till hamnen.

I utkanten av Västervik har ett nytt handelsområde Ljungheden vuxit fram och en utvidgning är planerad vilket kan komma att förändra resandet i kommunen.

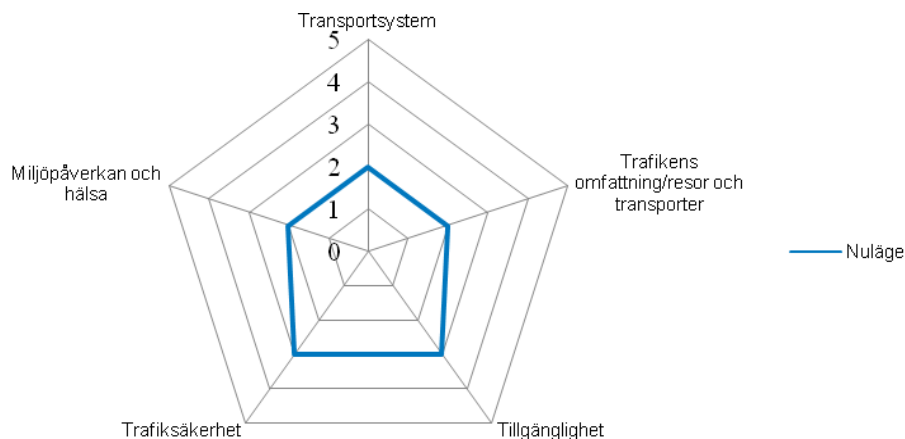
Av de nio stråk som pekas ut i Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland har E22, Tjustbanan, riksväg 35 och 40 stor betydelse. Enligt den regionala transportplanen för länet är avsikten att stärka stråket mellan Västervik och Linköping, Tjustbanan. De medel som finns budgeterade räcker dock inte för att uppnå en tillräckligt god standard och möjligheten att förbättra restiden ska utredas vidare.

På E22 som ingår i den nationella planen finns budgeterade medel för åtgärder under den senare delen av planperioden 2018-2021. I den regionala planen finns även medel för att bygga ut cykelvägar som understödjer pendling med kollektivtrafiken i länet och bidrag till åtgärder kring kollektivtrafik, gång och cykel samt projekt för attitydpåverkan.

3.9 Bristanalys

Nuläget och måluppfyllelsen kan illustreras i en s.k. värderos. Detta är en kvalitativ bedömning och ingen absolut sanning. Men bedömningen kan vara en hjälp att göra bristerna mer överskådliga samtidigt som den ger underlag för det fortsatta arbetet med prioritering av åtgärder. Cirkeln i värderosen illustrerar de uppsatta målen. Skalan är mellan 1 och 5 och motsvarar bedömningen av hur långt vi idag befinner oss från uppsatta mål (1 innebär att vi idag står mycket långt ifrån våra uppsatta mål, medan 5 innebär att målet redan är uppnått).

Värderosen visar att Västerviks kommun ligger relativt långt från önskat läge. Se Figur 3- nedan.



Figur 3-14 Måluppfyllelse i nuläget.

Västerviks kommuns transportsystem ges en 2:a. Denna bedömning baseras på att möjligheterna att pendla från Västerviks kommun med tåg inte är tillräckliga med dagens förbindelser. Tillgängligheten till parkering i centrum är god under vinterhalvåret men försämras under sommarhalvåret. Biltrafiknätet är känsligt för störningar i och med att det bara finns en infart till Västerviks tätort. En hastighetsplan är framtagen men de nya hastigheterna har inte införts ännu.

Målen för trafikens omfattning samt resor och transporter i Västerviks kommun handlar om att öka cyklandet, minska antalet godstransporter i centrum samt korta bilresor. Idag saknas statistik över resandet vilket gör värderingen av nuläget osäkert. Cyklandet bedöms ligga på en genomsnittlig nivå för tätorten men vara lägre på landsbygden till följd av de längre avstånden. Godstrafik i Västerviks centrum är ett relativt stort problem liksom bilberoendet som leder till korta bilresor. Kommunen bedöms befinna sig på nivå 2 i förhållande till målnivån.

Tillgängligheten i Västerviks kommun ges en 3:a. Detta baseras på att många målpunkter är tillgängliga till fots och med cykel, åtminstone för tätorten Västervik. Räddningstjänstens tillgänglighet till E22 är dock inte tillräckligt hög eftersom den enda anslutningen går genom Västerviks tätort.

Trafiksäkerheten i Västerviks kommun ges en 3:a. Detta baseras på det höga olyckstalet och att det saknas samordning kring trafikundervisning i skolorna.

Miljöpåverkan och hälsa ges en 2:a. Målen om luftkvaliteten i kommunen samt antal boende som drabbas av buller bedöms uppnås relativt väl redan idag. Det samlade omdömet blir dock lågt eftersom kommunen är långt ifrån målet om fossilbränslefri kommun 2030.

4. Trafikstrategins delstrategier

Vision och mål visar önskvärd riktning och vad som ska uppnås. Strategin talar om hur vision och målen ska nås.

Strategin syftar också till att ge framtida vägledning i kommunens trafik- och stadsplanering. Den ska ge stöd i alla de, både små och stora, beslut som tas i den fortlöpande verksamheten. Det handlar till stor del om vägledning för hur prioriteringar och avvägningar mellan intressen bör göras.

4.1 Viktiga förhållningssätt i trafikplaneringen

Följande övergripande förhållningssätt är viktiga att utgå ifrån i trafikplaneringen för såväl små som stora åtgärder. De behöver tillämpas i trafikplaneringens samtliga skeden och för samtliga trafikslag:

Hållbart transportsystem

Hållbart transportsystem är en övergripande målsättning för trafikstrategin.

Det är relativt känt att begreppet hållbar utveckling myntades under början på 1980-talet och fick sin spridning främst via Brundtlandkommissionens rapport "Vår gemensamma framtid". Denna definierar hållbar utveckling som en utveckling som *"... tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov"*.

Hur begreppet definieras är emellertid väsentligt för förståelsen av vad och vilka åtgärder som leder mot en hållbar utveckling. När det gäller "hållbart transportsystem" finns ingen allmänt vedertagen definition även om det idag råder konceptuell enighet om vad som är hållbart för transportsystemet. En omfattande genomgång av olika definitioner och deras användning visar dock att enighet i princip råder om en rad aspekter som måste uppfyllas för att transportsystemet ska kunna bidra till en hållbar utveckling:

- Transportefterfrågan och/eller transportberoendet måste minska
- Hållbara transportsätt måste främjas så att andelen för dessa ökar
- Fordon och infrastruktur bör vara mer miljöanpassade/hållbara¹

Med hållbara färdssätt avses i första hand, åtminstone i nuläget, gång, cykel och kollektivtrafik.

Attraktivt för boende och näringsliv

Trafik- och stadsplaneringen ska stödja kommunens övergripande målsättning om att göra Västervik till en attraktiv och hållbar kommun som invånarna är

stolta över. En ökad attraktivitet ska leda till en hållbar tillväxt. Åtgärder i trafik- och stadsmiljön skall prioriteras, organiseras och utformas så att de i så hög grad som möjligt bidrar till kommunens attraktivitet och tillväxt. Boendemiljö och goda kommunikationer ska särskilt prioriteras.

Tillgänglighet istället för rörlighet

Fokus i trafik- och samhällsplaneringen behöver vara att skapa en god tillgänglighet till samhällets olika utbud av varor och tjänster. Ibland förutsätter detta rörlighet, men många gånger kan ökad tillgänglighet tillfredsställas utan att rörligheten ökar. Att ha tillgänglighet istället för rörlighet som en övergripande strategi ger ett effektivare transportsystem med färre målkonflikter mellan de olika hållbarhetsaspekterna. Det bör också leda till minskat behov av kapacitetsförstärkande väginfrastruktur.

Prioritering av trafikslagen

De centrala delarna av tätorterna i kommunen ska vara tillgänglig för gods- och persontransporter med bil, men på fotgängares, cyklisters, och kollektivtrafikens villkor.

Vid planering, utformning och drift av trafiknäten ska trafikslagens behov normalt prioriteras i följande ordning:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

I stråk och områden med många anspråk och behov, t ex i de centrala delarna, ska utformningen prioritera oskyddade trafikanter genom integrering av trafikslag och ökat samspel. Därefter ska kollektivtrafikens anspråk och behov beaktas, och slutligen beaktas biltrafiken. Prioritetsordningen syftar till att erhålla ett gaturum och trafiknät som är planerat, utformat och underhållet utifrån människans behov, inte bilens. Prioriteringen ska användas såväl i den övergripande planeringen av områden som vid planering på mer detaljerad nivå. Utryckningstrafiken kan i vissa fall prioriteras över gång-, cykel- och kollektivtrafikens framkomlighet.

Fyrstegsprincipen för prioritering och val

Principen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt, men hanterar i första hand brister och problem inom vägtransportsystemet. Tanken med fyrstegsprincipen är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed även behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet. Åtgärder bör väljas i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder och förbättringar

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som syftar till att främja en så förutsättningslös och allsidig planering som möjligt.

En energisnål trafik- och stadsplanering

För att minimera trafikens klimateffekter måste den fysiska planeringen sträva efter att minska energianvändningen. Ny bebyggelse planeras så att behovet av transporter minimeras, till exempel genom att blanda olika funktioner. Det ska vara enkelt för människor att ha en hållbar livsstil.

Det ska vara enkelt att resa till skolan och arbetet med kollektivtrafiken och för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik krävs tillräckligt resandeunderlag. Utbyggnadsområden bör därför prioriteras till i kollektivtrafiknära lägen.

En energisnål trafik- och stadsplanering går hand i hand med målet att underlätta för en hälsosam och miljövänlig livsstil. Genom att prioritera planeringen för gång och cykel och planera staden utifrån kollektiva färdmedel och närhet till service blir det lättare att välja mer hållbara färdmedel. Samtidigt underlättas möjligheten till vardagsmotion. Tillgängligheten till det offentliga rummet ska vara god liksom tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik.

Samordnare för hållbart resande

Många kommuner har en eller flera personer med arbetsuppgift att arbeta med hållbart resande. Även i Västerviks kommun behövs en tjänsteman i kommunal regi som har ett övergripande ansvar för arbetet med hållbart resande – kampanjer för hållbart resande, uppmuntra till kollektivtrafikresande och cyklande, trafik- och miljöfrågor i skolor samt lansera hållbart resande för boende och företagare. Syftet med arbetet är att påverka invånarnas transportbehov och val av transportsätt (steg 1 och 2 enligt Vägverkets fyrstegsprincip).

4.2 Gångtrafik

Det är både billigt och har positiva hälsoeffekter att ta sig fram till fots. Ett väl utvecklat gångtrafiksystem stimulerar till promenader och motion och därmed ökad hälsa. För att gångtrafiken ska utvecklas ska gångtrafiken ses som och behandlas som ett eget trafikslag. Detta innebär att det ska finnas minst lika goda rutiner och beredskap i kommunen för drift och infrastruktur för gångtrafiken som för övriga trafikslag.

Ett tillgängligt gångtrafiknät

Barn, äldre och funktionshindrade ska vara dimensionerande vid utformningen av gångtrafiksystemet, på så vis skapas ett trafiksystem som är tillgängligt för alla invånare. Onödiga hinder för personer med begränsad rörelseförmåga ska åtgärdas.

Där barriärer finns ska tillgängligheten förbättras genom skapande av passager och länkar. Ny övergripande infrastruktur utformas så att fysiska barriärer för gående och cyklister minimeras. Barriärer i befintlig infrastruktur ska succes-

sivt åtgärdas. Särskild uppmärksamhet ägnas åt att minska den fysiska barriären av gator och trafikleder som korsas av många oskyddade trafikanter.

Som fotgängare är man känslig för avstånd och det är därför viktigt att gångnätet är så gent som bara är möjligt. Gångtrafiken ska alltid ha kortare färdväg än biltrafiken. Det är också viktigt att gångnätet inte innehåller onödiga höjdskillnader, t ex ner i tunnlar eller upp på broar över barriärer. Som fotgängare är det också extra viktigt att den omgivande miljön är vacker och trygg. Därför bör drift och underhåll, belysning och vinterväghållning prioriteras extra på gångvägar.

Utveckla attraktiva gångtrafikmiljöer

En annan viktig aspekt att beakta är gångtrafikens särskilda möjligheter att bidra till en attraktiv stadsmiljö. Särskilt viktigt är att utveckla gångtrafikmiljöer som kan förbättra villkoren för lokal handel och service. Tätortsgator som är mer än ca 200 m långa och som har biltrafik med högre gällande hastighet än ca 30 km/h, ska ha gångbana. Längs alla huvudgator ska det finnas gång- och cykelbanor. I gatumiljöer med låga hastigheter och stora korsningsbehov bör integrering av trafikslagen övervägas på liknande sätt som man har gjort på Fiskaretorget. Säkerhet och framkomlighet för gående bör vara dimensionerande på lokalvägnätet. Trygghetsfrågorna, inte minst ur ett jämställdhetsperspektiv, är också en viktig aspekt i utvecklingen av gångtrafiksystemet.

Gå och cykla till skolan-projekt

Ett "Gå-och-cykla-till-skolan-projekt" kan omfatta en rad olika delprojekt för att öka andelen barn som går och cyklar till skolan på ett trafiksäkert och tryggt sätt. En översyn av trafikmiljön kan göras tillsammans med information i skolorna och projekt med vandrande skolbussar

Trafiksäkerhetsutbildning för skolbarn

Barn- och utbildningsförvaltningen har i sin handlingsplan som mål att barn- och ungdomarna ska få information vid minst två tillfällen under grundskoletiden om vikten av att använda cykelhjälm. Trafikundervisningen i skolan ska även öka med målet att öka kunskapen om trafiksäkerhetsfrågor hos både elever och lärare.

4.3 Cykeltrafik

En förutsättning för en utveckling av cykeltrafiken är att cykeln ses som ett reellt alternativ till bilen av både planerare och invånare. En ökad cykeltrafik kan få många positiva effekter för såväl samhället i stort som den enskilda individen. Väl utbyggda cykelvägnät medför en överflyttning från motoriserade transporter till den betydligt mer miljövänliga cykeltrafiken. Att cykla har positiva effekter på hälsan. Det finns forskningsrön som visar att man kan göra väsentliga samhällsekonomiska vinster genom ökad hälsa p g a ett ökat cyklande. Ett ökat året-runt-cyklande kan uppnås genom att cykeltrafiken särskilt prioriteras i drift- och underhållsåtgärder (inkl vinterväghållningen).

Prioriterade cykelstråk

Peka ut de cykelstråk som först bör prioriteras att bindas ihop, säkra passager och prioriteras i drift och underhåll. Peka ut viktiga målpunkter som ska vara tillgängliga och säkra för cykeltrafiken.

Förbättrade förutsättningar för cykling till/från kollektivtrafik och andra viktiga målpunkter

Cykeltrafikens potential för anslutning till kollektivtrafiken ska tillvaratas. Det gäller både för resor till tågstationen och för resor till busshållplatser på landsbygden. För att öka kollektivtrafikresandet krävs att anslutningsresorna fungerar. Särskilt viktigt är detta för att på längre sikt kunna öka den regionala pendlingen. Cykeln har den stora fördelen att man kommer mycket nära målpunkten och att man oftast enkelt kan parkera utan att leta efter en bra och billig parkeringsplats. Säkra och trygga cykelparkeringar är därför särskilt viktiga och cykelparkeringen skall alltid ligga närmare och mer bekvämt i förhållande till målpunktens entré än bilparkeringen. Rätt placering är avgörande för om cykelparkeringen kommer att användas. Glöm heller inte bort vägen till/från målpunkterna.

Ett sammanhängande och tydligt cykelnät

För att ett ökande cyklande ska kunna uppnås är det särskilt viktigt att cykelbarnorna är sammanhängande samtidigt som information om cykeltrafiken förbättras, med t ex skyltning. Vid hastigheten 50 km/h eller högre ska cyklister alltid separeras från biltrafiken. I lokalnätet där hastigheten är högst 30 km/h är cykling i blandtrafik lämpligt. Separering av gående från cyklister kan vara lämpligt i vissa fall, då gång/cykelflödet är stort eller där cyklisternas hastighet kan vara hög, t ex i backar.

Det är av stor vikt för att öka cykelns attraktionskraft att cykelnätet är sammanhängande och inte avbryts av felande länkar. Därför ska hela cykelnätet ses över och felande länkar pekas ut och åtgärdas. De prioriterade cykelvägarna ska särskilt prioriteras. Även barriärer såsom starkt trafikerade vägar eller järnvägen ska pekas ut och åtgärdsförslag ska tas fram.

En cykelplan för de större tätorterna

Delar som kan ingå i cykelplanen är:

- Inventering av befintligt cykelnät inom tätorterna och mellan tätorterna.
- Ta fram en åtgärdsplan för infrastrukturåtgärder för att binda ihop cykelnätet. Inför en prioriteringslista och tidplan för åtgärder.

Förbättrade förutsättningar för att cykla mellan tätorterna

För att förbättra möjligheten att ta sig mellan de mindre tätorterna med cykel – för resor till arbete/studier och turistresor – är det viktigt att möjligheterna att cykla förbättras. Klimatkommissionen i Kalmar län har pekat ut cykelturismen som ett sätt att minska fossila utsläpp och samtidigt öka cykelturismen. Regionala cykelplaner tas fram på många håll i Sverige och kommer även att tas fram i Kalmarregionen. Detta kan Västervik dra nytta av i sitt arbete med att förbättra förutsättningarna för att cykla mellan tätorterna.

För att förbättra möjligheten att cykla mellan tätorterna är den viktigaste åtgärden att ha med cykelmöjligheterna redan i planeringen av nya vägar eller vid ombyggnation av vägar. För befintliga 2+1- vägar där cykling i princip har omöjliggjorts bör man utreda möjligheten att anlägga enklare former av cykelvägar längs med 2+1- vägar. Arbets- och skolresor med cykel kan på detta sätt öka men ligger även i linje med ambitionen att förbättra förutsättningarna för cykelturismen i länet.

Satsning på drift och underhåll av cykelnätet

För att cyklisterna ska känna sig som en prioriterad trafikantgrupp måste drift- och underhållsåtgärderna sättas i fokus. Cyklister är känsliga för brister och fel i utformningen. Även små detaljer kan vara tillräckliga hinder för att cykla. Med ett bättre underhåll lockar man dels fler cyklister, dels kan man minska antalet singelolyckor pga. dåligt underhåll. Singelolyckorna är ofta en stor andel av cykelolyckorna, även om dessa inte syns i olycksstatistiken från polisen.

Bristande drift och underhåll av cykelnätet kan ställa till stora bekymmer för cyklisterna. Cyklisterna skall inte ses som en grupp entusiaster som kämpar sig fram oavsett omvägar eller uppskyffade snövallar på cykelbanan.

Ett bra cykelnät skall ha minst samma standard på beläggningen som bilvägnätet. Det är särskilt viktigt att ha en hög kvalitet på huvudstråken. Vintertid bör huvudcykelstråken plogas samtidigt som huvudvägnätet.

4.4 Kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken ska utvecklas är det viktigt att utveckla resmöjligheter och utbud för både lokala resbehov och resbehov inom regionen. I ett hållbart transportsystem är en högvärdig kollektivtrafik en av de allra viktigaste byggstenarna. En väl utbyggd kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för att attrahera fler resenärer och minska biltrafiken främst regionalt men även lokalt.

I "Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2013-2021" är kollektivtrafikstråken uppdelade i starka, medelstarka och svaga stråk samt närtrafik. De starka kollektivtrafikstråken är viktiga för utökad arbetspendling och regionförstoring. Fokus för Västerviks kommun är Tjustbanan, E22 och riksvägarna 35 och 40. De stärker även relationen till angränsande kommuner och län genom kortare restider till universitetsstäder eller huvudorter i lokala arbetsmarknader t.ex. Linköping, Norrköping och Kalmar. På så sätt kan man nå en attraktiv nationell kollektivtrafik vilket stärker Västerviks plats i regionen.



Figur 4-1 Starka kollektivtrafikstråk Källa: Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2013 – 2021 (Landstinget i Kalmar län)

Utveckla tätortstrafiken

Västervik har ett jämförelsevis lågt resande med kollektivtrafik i tätorten. Det behövs en översyn av tätortstrafiken för att skapa snabbare och mer attraktiv busstrafik.

Kollektivtrafiken på landsbygden

Kollektivtrafiken på landsbygd erbjuder ett basutbud för boende och besökare där tillgänglighet till utbildning, arbete och samhällsservice prioriteras.

Samordning av regional och lokal kollektivtrafik

Samordningen av den regionala och den lokala kollektivtrafiken är av mycket stor vikt för att den regionala arbetspendlingen ska fungera. För att kollektivtrafiken ska bli riktigt konkurrenskraftig krävs att även anslutningsresorna från bostad till stationen och från stationen till arbetet fungerar väl. Bytestider har stor betydelse för hur attraktiv resan blir jämfört med andra färdmedel. I områden som är svåra att försörja med kollektivtrafik ska möjligheterna att smidigt nå och ansluta till befintlig kollektivtrafik förbättras, genom exempelvis pendelparkeringar för bil och cykel. Viktiga knutpunkter för byte utmed starka kollektivtrafikstråk är Ankarsrum, Verkeback, Blankaholm och vid riksväg 40's anslutning till E22. De är av stor vikt att kontinuerligt utveckla antalet knutpunkter utifrån funktion och efterfrågan.

Förbättrade pendlingsmöjligheter Västervik-Linköping

För Västerviks del är en utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken en mycket viktig del i att utöka arbetsmarknadsregionen och locka fler företag och invånare. Idag tar den sträckan en timme och 45 minuter. Målet är att få ner restiden till under 1 timme. Utbyggnad av spår, tätare avgångar och eldrivna tåg ska göra det enkelt för människor att bo i Västervik och arbetspendla till Linköping. Med en sådan utbyggnad kommer hela Stockholm, Östergötland och Mälardalen också närmare. Västerviks kommun ska fortsätta att arbeta för att få till stånd en upprustning av Tjustbanan med förbättrad spårkapacitet och eldrivna lok.

Förbättrade pendlingsmöjligheter inom regionen

Att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Västervik och Kalmar skulle även det förbättra möjligheterna för arbetspendling och en utvidgning av arbetsmarknadsregionen. En järnvägsförbindelse bör dock ligga något längre fram i tiden. Där har Tjustbanan högre prioritet. Mark kan dock reserveras för en eventuell utbyggnad av järnvägen längre fram i tiden.

Arbetet har påbörjats med att förbättra bussförbindelsen mellan Västervik och Oskarshamn-Kalmar. Genom att se över linjenätet, turtätheten, restiden och enkelheten i tunga stråk finns potential att öka resandet. På kortare sikt än järnvägen kan därför busstrafiken Västervik-Kalmar utvecklas liksom till Hultsfred respektive Vimmerby. Tätare turer och bekväma pendlarbussar kan vara ett bra alternativ till tågtrafik.

Flygtrafik

Landningsbanan förlängs med 400 meter och förutsättningarna för reguljär trafik till Stockholm utreds.

Arbeta för att utveckla kollektivtrafik till/från övriga strategiska flygplatser.

Sjöfart

Vår uppgift ska vara att skapa förutsättningar för utveckling av kollektivtrafik med båt, såväl upphandlad som kommersiell.

4.5 Biltrafik

Att åka bil är ofta ett snabbt och smidigt sätt att resa på och för många av Västerviks invånare är bilen en självklarhet. Men biltrafiken har också en baksida med stor miljöförstörelse, skapande av barriärer och oattraktiva och omänskliga miljöer. För att uppnå målen i trafikstrategin och kommunens övergripande mål om fossilbränslefri kommun 2030 behöver biltrafikens miljöbelastning minska. I en kommun med Västerviks geografi kommer dock bilen att ha en viktig plats i transportsystemet under överskådlig framtid. Strategier för att minska antalet olyckor och utsläpp orsakade av biltrafiken krävs.

Rätt fart i staden

Utformningen av gatumiljön ska stödja och underlätta för biltrafikanterna att hålla rätt hastighet. Hastighetsnivån på en trafikström påverkar på olika sätt möjligheten att på en gata tillgodose de anspråk på god kvalitet (stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljö och hälsa) som bör eftersträvas i närmiljön.

Den framtagna hastighetsplanen för Västerviks tätort ska kompletteras med åtgärdsförslag för de avvikande punkter och sträckor som behöver åtgärdas. Därefter ska de nya hastighetsgränserna införas och kommuniceras för en ökad hastighetsefterlevnad.

Miljövänligare fordon i kommunen

För att åstadkomma en fossilbränslefri kommun 2030 krävs en omställning till nya bränslen. Det kommunala bolaget Västervik Biogas producerar fordonsgas har ett utbyggt gasnät med publik tankstation med strategisk placering längs infarten till tätorten vilket skapar goda förutsättningar att öka andelen biogasbilar i kommunen. Idag produceras gasen i reningsverket på Lucerna och transporteras till biogasmacken på Rullstensvägen.

Ett sätt att öka andelen biogasbilar och elbilar kan vara genom att bygga ut infrastrukturen till exempel för laddning av elbilar. Att kommunens egna fordon samt kollektivtrafiken drivs med dessa drivmedel är ytterligare en strategi.

Kommunens egna resor och transporter

Kommunens anställda utför en rad resor, såväl till och från arbetsplatsen som i tjänsten. Kommunen är också en viktig aktör gällande upphandling av transporter och resor (t ex sophämtning, drift och underhåll, varuleveranser och skolskjuts). Inom detta område finns en rad åtgärder att vidta för att säkerställa att de resor och transporter som kommunens anställda utför eller som kommunen handlar upp är så säkra och miljövänliga som möjligt. Förslag på delprojekt presenteras nedan.

Krav vid upphandling och inköp

Kommunen ska ställa krav vid upphandling eller inköp av såväl fordon som tjänster, resor och transporter. Kraven ska gälla både trafiksäkerhet och miljö. Kommunen har en viktig roll i att påverka företag till att arbeta med miljö- och trafiksäkerhet genom att efterfråga detta i anbud. Vad gäller utsläpp ska kravet vara att fordonen i första hand ska vara fossilbränslefria. Alkolås på kommu-

nens bilar ska vara ett minimikrav, men ISA (Intelligent Stöd för hastighetsAnpassning) bör också övervägas liksom ytterligare säkerhetssystem som fotgängardetekterande system, kollisionssvarnare med full autobroms och liknande. Uppföljning av att kraven följs är också en viktig del.

Uppdatering av resepolicy

I Västerviks kommun finns en antagen resepolicy som uppdaterades senast 2004. Resepolicyn innebär att i första hand bör alternativ till att resa övervägas, t.ex. telefonmöte, videokonferens eller liknande. I normalfallet ska kollektiva transporter som tåg eller buss väljas före personbil. Tjänstebilar i bilpool alternativt hyrbilar ska användas. Samordna och samåkning ska stimuleras. Sparsam och säker körning uppmuntras. Cykling gäller för korta resor i tjänsten, när det är ett tidsmässigt lämpligt alternativ, genom de lånecyklar som finns på arbetsplatsen.

Resepolicyn ska uppdateras och kompletteras med tydliga incitament och riktlinjer för att säkerställa att de mest hållbara alternativen väljs. Resepolicyn bör även förankras och kommuniceras tydligare.

Nya infarter – för ett robust och anpassningsbart biltrafiknät

Biltrafiknätet behöver bli mindre sårbart för störningar, i synnerhet gäller detta utryckningstrafiken. Den viktigaste åtgärden för att minska störningsrisken och ge säkrare transporter är att en ny södra infart byggs. En förstudie om en ny södra infart har redan genomförts. För Västerviks kommuns del handlar det fortsatta arbetet om att fortsätta arbeta för ett genomförande och finansiering. Med utgångspunkt från den utredning som pågår är det teoretiskt möjligt att påbörja byggnation 2014/2015.

En ny norra infart till Gamleby ska utredas.

God kvalitet för utryckningstrafiken

För utryckningstrafik av hög standard ska eftersträvas att trånga sektioner undviks på det primära nätet för utryckningstrafik. Det primära nätet för utryckningstrafik bör omfatta länkar med god rymlighet, t ex liten trängsel och flera körfält. Behovet av körutrymme för utryckningstrafik påverkar utformning av såväl gaturum som korsningar. Utrymmet för kollektivtrafik och utryckningstrafik kan med fördel samordnas eftersom dessa trafikslag till stor del har samma krav på vägars och gators utformning. Även för utryckningstrafikens del är byggandet av en ny södra infart av stor vikt för att ha en fullgod kvalitet på nätet.

4.6 Parkering

Enkelt att hitta parkering i stadskärnan

Det ska vara enkelt att hitta en parkeringsplats i eller nära stadskärnan. I synnerhet för att få trafiksituationen att fungera bättre under sommarhalvåret så ska informationen och skyltningen av parkeringsmöjligheter förbättras. Fortsätt samarbetet med de privata parkeringsgaragen för att öka deras attraktivitet. Se över hur avgifterna sätts i parkeringsgarage och på gatumarksparkering.

Pendlarparkering

Pendlarparkering anläggs i närheten av knutpunkter för kollektivtrafik så att bilister på ett smidigt sätt ska kunna genomföra en kombinationsresa – man tar bilen från hemmet och lämnar den vid hållplatsen/stationen för att fortsätta resan med kollektivtrafik. Anläggandet av pendlarparkeringar syftar dels till att erbjuda ett mer flexibelt resande – bilen kan exempelvis användas till att skjutsa barnen eller för inköp, utan att resenären för den delen behöver köra ända fram till målpunkten. På så sätt uppmuntras det kollektiva resandet – bättre att ta bilen en kort bit än hela vägen.

Arbeta för trygga och nära pendlarparkeringar för bil och cykel i anslutning till tågstationen. Kartlägg även behovet av pendlarparkeringar vid busshållplatser på landsbygden och i de mindre tätorterna.

Parkering för tunga fordon

Se över möjligheten att anordna en trygg och säker parkering med rastplatsservice för långtradare.

Ta fram en parkeringsnorm

Riktlinjer för parkering vid exploatering och detaljplanearbete saknas i kommunen. Parkeringsnormens syfte är dels att säkerställa att ett erforderligt antal parkeringsplatser tillförs en exploatering, dels att kommunallagens krav på likabehandling av kommunens aktörer uppfylls.

Att sätta parkeringsnormer för biltrafik handlar om att finna en balans mellan att säkerställa att ett tillräckligt antal parkeringsplatser tillförs en plats vid nyetablering eller vid förändrad verksamhetsutövning, och att i möjligaste mån effektivisera utnyttjandet av parkering och därmed bil- och markanvändningen.

4.7 Godstrafik

Trafiknäten för godstransporter ska ge en god tillgänglighet och transportkvalitet, men med liten negativ påverkan på klimat, miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Transportlösningar med järnväg och infrastruktur för samlastning ska stimuleras. Här är utvecklingen av Tjustbanan en viktig åtgärd.

Nya infarter

Nya infarter från E22 till Västervik respektive Gamleby skulle förkorta vägen för godstransporterna genom tätorterna, och framförallt leda de tunga transporterna längre ifrån bostadsbebyggelse och flytta farligtgoodslederna till de nya infarterna vilket är säkrare och får stor påverkan på boendemiljön. Se även delstrategin för biltrafik.

Ökad godstrafik på Tjustbanan

Med en förbättring av Tjustbanan bör kommunen samtidigt arbeta för ökade godstransporter med järnvägen. Västerviks hamn har nyligen utbyggda järnvägsspår som tillsammans med en utbyggnad av Tjustbanan bör kunna ge en ökning av mer hållbara godstransporter. Genom den nyligen genomförda muddringen av farleden har hamnens kapacitet ökat vilket bör förstärkas genom en bättre koppling med järnvägen. Västervik bör aktivt arbeta för att öka

andelen godstransporter med järnväg, exempelvis i samarbete med Västerviks hamn.

Omlastningscentral/leveranstrafik i stadskärnan

Det finns flera städer i Sverige som har infört omlastningscentraler för transporter till kommunens verksamheter eller till stadskärnan. Exempel på sådana är Linköping och Halmstad. Västervik bör studera om och hur detta skulle kunna realiseras i den egna kommunen.

4.8 De viktigaste infrastrukturfrågorna för Västerviks kommun

- Upprustning av Tjustbanan för att förkorta restiden mellan Västervik och Linköping
- Fortsatt uppgradering och utbyggnad av E22 samt riksvägarna 40 och 35
- Knutpunkter för kollektivtrafik och samåkning vid de starka stråken E22, riksvägarna 35 och 40 samt Tjustbanan för att förenkla pendling till arbete och studier, exempelvis Ankarsrum, Verkeback och Blankaholm
- Sammanhängande gång- och cykelnät inom tätorterna och till knutpunkter
- Ny södra infart för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt skapa regionförstoring genom reducerade restider
- Nordlig infart till Gamleby med hänsyn till den trafiksituation som uppstår i gamla centrum när tung och farligt godstrafik ska ner till hamnen

5. Konsekvensbeskrivning

I detta kapitel ges en övergripande beskrivning av hur strategierna sammantaget bidrar till att nå de uppsatta målen utifrån respektive TRAST- aspekt.

Det är viktigt att arbeta enligt alla, eller i alla fall flera, strategier samtidigt. Vissa av strategierna är kortsiktiga och ska leda till åtgärder på relativt kort sikt. Vissa andra strategier är sådana där åtgärder ligger längre fram i tiden. Det är viktigt med en helhetssyn och långsiktighet så att genomförda strategier tillsammans bidrar till att uppnå målen. Summan av flera strategier genomförda samtidigt är ofta större än summan av de enskilda strategierna. Hur väl målen uppfylls beror till stor del på engagemanget inom kommunens alla delar, det politiska stödet samt de ekonomiska förutsättningarna att genomföra de åtgärder som krävs.

Stadens karaktär

Trafik- och stadsplaneringen ska bidra till att göra Västerviks kommun till en attraktiv och hållbar kommun som invånarna är stolta över.

De fysiska förändringar och förbättringar i trafiken som pekas ut i strategin har potential att öka attraktiviteten, men också övergången till ett mer hållbart resande som leder till ett mer levande gaturum med fler gående och cyklister. Det är viktigt att ha med attraktivitets-aspekten i utformning av fysiska åtgärder och andra förändringar, så att potentiella möjligheter till försköning etc., realiserar.

Transportsystemet

Med transportsystemet menas främst infrastrukturen för de olika trafikslagen – hur gator, vägar och bytespunkter är uppbyggda. Målen för *Transportsystemet* är att öka möjligheterna att gå och cykla samt förbättra möjligheterna till pendling till andra kommuner. Att skapa en infrastruktur för vägtransporter som bättre harmoniserar med kommunens kvaliteter är också en målsättning. Transportsystemet ska uppfylla transportbehovet för alla invånare.

Strategierna bedöms ge goda förutsättningar att uppnå detta. Genom att prioritera gående och cyklister i tätorterna och arbeta för tillgängliga gångstråk och prioriterade cykelstråk, kan transportbehovet uppfyllas på ett bättre sätt för alla.

Att förbättra möjligheterna att pendla till arbete i andra städer är ett mål i linje med det regionala målet om att minska antalet arbetsmarknadsregioner. En viktig del i detta är förbättringen av Tjustbanan. Att arbeta för detta är kanske en av de viktigaste strategierna och som också har stor betydelse för flera av målen.

Att anpassa hastigheterna för att bättre möta kvaliteterna i tätorten leder till en säkrare, tryggare och mer socialt och miljömässigt hållbar tätort. En konsekvent genomförd hastighetsanpassning ger därför effekt på flera av målen.

Västerviks kommun har som mål att minska antalet transporter av farligt gods som passerar genom bostadsbebyggelse. Den viktigaste strategin för detta är att arbeta för en ny infart till Västervik. Det är allmänt känt att nya vägar leder till mer biltrafik¹⁰. När vägkapaciteten eller kvaliteten i trafiksystemet ökar minskar uppoffringen för att färdas på vägen vilket i sin tur ökar efterfrågan. En ny infart till Västervik kommer med stor sannolikhet att minska antalet tunga transporter inom bostadsbebyggelsen och förbättra tillgängligheten för räddningstjänsten. Men det kommer också att leda till att den vanliga personbilstrafiken får bättre förutsättningar och att det då kan framstå som ett mer attraktivt alternativ. Det är därför av stor vikt att en sådan stor infrastrukturåtgärd utreds grundligt och att fyrstegsprincipen används. En sådan åtgärd ska fungera i åtskilliga år framöver och det är viktigt att ordentligt utreda konsekvenserna.

Som mål inom transportsystemet finns också att Västerviks flygplats ska stärkas. Strategin för flygtrafiken anger att förutsättningarna för reguljärflyg till Stockholms ska utredas. Det är även här viktigt att utreda samtliga konsekvenser av ett sådant eventuellt beslut, som i förlängningen kan leda till att fler resor görs med flyg istället för med mer miljövänliga kollektiva färdmedel. I utredningen ska även hänsyn tas till alternativen. Det är också viktigt att fråga sig om det finns det utrymme och underlag för både flygtrafik till Stockholm och en utbyggnad av Tjustbanan?

Trafikens omfattning/resor och transporter

Kommunens mål för trafikens omfattning visar en riktning mot ett mer hållbart transportsystem genom att de verkar för en övergång från bil till cykel och kollektivtrafik. Att minska godstransporterna till centrum ökar även trafiksäkerheten och attraktiviteten.

Strategierna bedöms ha goda förutsättningar att uppfylla målen om förändringarna i kollektivtrafiken är möjlig. Lokalt ger satsningar på gång och cykel bättre förutsättningar för dessa trafikslag, medan satsningar på kollektivtrafik, främst regionalt, kan öka dess andel av det totala resandet. Det är här viktigt att strategierna genomförs brett och samordnat. Exempelvis är det viktigt att pendlarparkeringar och satsningar på kollektivtrafik genomförs samtidigt. Genom att förbättra kollektivtrafiken inför att de som tidigare körde bil provar att resa kollektivt en del av sin resa, ökar chansen att de fortsätter med sina nya resvanor.

En förutsättning för att kunna följa upp målen och se om genomförda åtgärder har lett till förbättringar är dock att kommunen får kunskap om dagens resande, vilket saknas.

¹⁰ Trivector, Inducerad trafikefterfrågan – hjälp att hantera fenomenet i planering av trafiksystemet, 2011

Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om den lätthet med vilken alla kan nå önskade utbud i samhället. Strategins mål pekar ut en inriktning mot att öka tillgängligheten för gående och cyklister samt till kollektivtrafikens knutpunkter. Genom att satsa på tillgängligheten för dessa trafikslag arbetar kommunen mot det övergripande målet att det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt.

Strategin att skapa ett tillgängligt gångtrafiknät gör att det övergripande målet om ett transportsystem som uppfyller transportbehovet för alla invånare oavsett funktionsnedsättning uppnås.

Ett steg mot att göra det mer attraktivt att åka kollektivt är även att erbjuda parkeringsplatser vid knutpunkter, vilket leder i riktning mot målet om god tillgänglighet till parkeringsplatser. Att det ska vara enkelt att hitta en parkeringsplats i centrum kan dock leda till att målet om att minska de korta bilresorna blir svårare att uppnå. Därför är det så viktigt som står i strategin att även se över avgiftsnivåerna.

Räddningstjänstens tillgänglighet förbättras om nya infarter byggs, men konsekvenserna av sådana åtgärder har även effekter som påverkar andra mål i negativ riktning, se ovan.

Trafiksäkerhet

Den övergripande målsättningen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Västerviks kommun. Detta ska uppnås genom bättre anpassade hastigheter och trafiksäkerhetsutbildning samt minskning av antalet tunga och farliga transporter inom bostadsbebyggelse. Satsningar på drift och underhåll av cykelnätet leder också i riktning mot färre singelolyckor för cyklister och gående. Nya infarter kan öka tillgängligheten för räddningstjänsten och därmed rädda liv. En överflyttning från bil till kollektivtrafik bör också leda till färre skadefall i trafiken.

Trygghet

Det är en övergripande målsättning att Västerviks invånare ska känna sig trygga. Flera av strategierna leder i denna riktning. Genom att skapa ett tillgängligt gångtrafiknät samt analysera och utforma gaturummet efter Rätt fart i staden ges möjlighet att planera för ökad trygghet.

Miljöpåverkan och hälsa

Trafikstrategin har ambitiösa mål för transportsystemets påverkan på miljö och hälsa som kan komma att bli svåra att uppnå. Detta gäller främst målet om att transportsystemet ska vara fossilbränslefritt till år 2030.

Delstrategierna visar en riktning mot att prioritera gång, cykel och kollektivtrafiken men det finns också mål och strategier som kan verka i en annan riktning. Ett sådant mål är att stärka Västerviks flygplats. Med dagens drivmedel och teknik erbjuder inte flygresor det mest energieffektiva resandet och kanske bör fokus, utifrån miljömålen, ligga på att öka möjligheten till snabba tågförbindelser. Som tidigare nämnts är även en ny södra infart en strategi som kan leda till målkonflikter genom den ökade biltrafik den kan medföra.

Möjligheten att uppnå målet om fossilbränslefri kommun år 2030 bedöms till stor del bero på möjligheten att erbjuda regionalt och lokalt resande med en attraktiv kollektivtrafik, men även att samhällsplaneringen underlättar arbetet för minskat resande och utbyggd infrastruktur för mer miljövänliga bränslen.

En framgångsfaktor för om ett hållbart transportsystem ska kunna uppnås är att de viktiga förhållningssätt i trafikplaneringen som presenteras i avsnitt 4.1 följs. Exempelvis att arbeta för ökad tillgänglighet istället för rörlighet och att prioritera gång- och cykeltrafik.

Att satsa på kommunens interna resande kan utgöra ett första steg som kan vidareutvecklas till att arbeta med kommunens invånare och företag.

Ett övergripande mål är också hälsosamma och sunda livsmiljöer. Den planerade satsningen på gång, cykel och kollektivtrafik ger detta genom bland annat god tillgänglighet till rekreationsområden och möjlighet till vardagsmotion.

5.1 Sammanfattande slutsats

Trafikstrategin som helhet leder i riktning mot målen på samtliga områden men det går inte på denna översiktliga nivå bedöma om man kommer nå hela vägen fram till full måluppfyllelse. Som tidigare nämnts beror detta till stor del på engagemanget inom kommunens alla delar, det politiska stödet samt de ekonomiska förutsättningarna att genomföra de åtgärder som krävs.

Ytterligare en faktor som kan påverka måluppfyllelsen är att kommunen själv inte alltid har full rådgivning över alla strategier. Då gäller det främst för kommunen att verka för en förändring från andra aktörer – staten, Trafikverket, privata aktörer etc.

Det finns målkonflikter som det är viktigt att man hanterar och tar ställning till efterhand. Några av strategierna kan komma att motverka vissa av målsättningarna. De tydligaste exemplen är de tidigare nämnda nya infarter och strategin för flygtrafik om dessa landar i konkreta utbyggnadsförslag.

6. Uppföljning och utvärdering

Trafikstrategin är ett tematiskt tillägg till ÖP 2025. Tanken med de tematiska tilläggen och fördjupningarna är att man inte ska behöva göra om hela ÖP varje gång, utan att man kan byta ut och bygga på med delar efter hand som ett ämnesområde behöver uppdateras.

Översiktsplanen ska aktualitetsprövas minst en gång per mandatperiod för att se om den fortfarande är aktuell. Är den det så kan kommande dokument bygga på de visioner, mål och riktlinjer som är utstakade i huvuddokumentet. Trafikstrategin stäms av mot huvuddokumentet så att de riktlinjer som är utstakade där följs.

6.1 Uppdatering av trafikstrategin

Indikatorlistan uppdateras en gång per år eller när data finns tillgängliga. Sådana indikatorer som är enkla att ta fram och ändras snabbt, t ex antal elever som fått trafikundervisning, ska följas upp varje år. Till varje indikator bör finnas en rutin som beskriver hur det har tagits fram (källa, urval etc.).

Uppföljningen av mått ska följas av en analys av om utvecklingen går i rätt riktning och om genomförda åtgärder gett förväntat resultat. Man ska se över vilka åtgärder som gjorts, vad som varit bra/mindre bra, om det finns behov av andra/nya åtgärder etc. Trafikstrategin ska ses som en process där strategin utvecklas utifrån erfarenheter, behov och nya projekt eller strategier.

För vissa av indikatorerna nedan saknas resultat. Vissa aktiviteter för att genomföra mätningar är redan beslutade, t ex ytmätning av gång- och cykelnätet. För vissa andra aktiviteter finns det planer för, t ex genomförande av en resvaneundersökning. En resvaneundersökning är en mycket bra grund för framtagande av trafikplaner och detta genomförs så snart som möjligt.

Transportsystem	Resultat	Avser perioden	Metod	Ansvar	Kommentar
Andel av gångnät som har god ytbeläggingsstandard.		Vår 2012	Enligt kommande ytmätning/filmning		
Andel av cykelnät som har god ytbeläggingsstandard.		Vår 2012	Enligt kommande ytmätning/filmning		
Andelen separerad cykelväg av huvudtrafiknätet för cykel.			Inventering		
Andel av biltrafiknätet som har en hastighetsnivå som överensstämmer med en systemanpassad hastighetsplan gjord enligt Rätt fart i staden.					

Restid V-vik - Linköping	Tåg 01:45, Bil 01:40	2011	Tidtabell
Restid V-vik - Kalmar	Buss 02:35, Bil 02:00	2011	Tidtabell
Restid Västervik-Norrköping	Tåg från 02:17, Bil 1:45	2011	Tidtabell
Västervik-Oskarshamn	Buss 1:05, Bil 1:05	2011	Tidtabell
Västervik-Hultsfred	Buss och tåg från 01:29, Bil 1:10	2011	Tidtabell
Västervik-Vimmerby	Buss 1:00, Bil 01:00	2011	Tidtabell
Antal farligt gods-transporter passerande genom bostadsområden.	30/dygn	2011	Räkning

Trafikens omfattning/resor och transporter	Resultat	Avser perioden	Metod	Ansvar	Kommentar
Antal cykelresor per invånare.			Från kommande RVU		
Biltrafikens andel av korta resor <5km.			Från kommande RVU		
Bilnehav	481/1000 invånare	år 2010	SCB		
Antal godstransporter till centrum.			Räkning		
Antal kommunala tjänsteresor med bil					

Trafiksäkerhet	Resultat	Avser perioden	Metod	Ansvar	Kommentar
Antal döda och svårt skadade	Snitt 2008-2010 – 3d/år, 20 ss/år				
Antal elever som fått trafikundervisning					
Andel bilister som använder bälte.	95,8 %	2011	NTF		
Andel kommunala bilar med alkolås och/eller hastighetspåminnare (ISA).					
Andel hastighetsöverträdelser i tätorter.			Mätning		
Andel av utandningsproven som visar att föraren är rattfull respektive drograttfull	0,93% (98 av 10 585 prov)	2011	Mätning		

Miljöpåverkan och hälsa	Resultat	Avser perioden	Metod	Ansvar	Kommentar
Andel miljöbilar registrerade i kommunen.	3,5 %		SCB		(el, etanol, hybrid, gas)
Andel "miljöbilar" i Västerviks kommuns personbilspark	41 %/22 % beroende på definition				
Utsläpp av fossil koldioxid från kommunala tjänsteresor med bil					
Antal boende som drabbas av överskridande av miljökvalitetsnormen för utomhusbuller.					
PM 2,5 i tätortsluft - årsmedelvärde och dygnsmedelvärde i mikrogram/m ³					
Bensenhalt i mikrogram/m ³					Regionalt mål 0,3 nanogram/m ³

6.2 Kommunikation

Uppföljning av indikatorer och mål ska på olika sätt kommuniceras. Redovisningar kan läggas ut på kommunens webbplats men också spridas via kommuntidningen eller annan media. Resultat bör också spridas via de ordinarie möten som hålls i t ex nämnder, kommittéer, samarbetsgrupper etc. I Västerviks kommun görs varje år ett Hållbarhetsbokslut. Vissa av indikatorerna bör följas upp i denna.

Viktiga grupper att informera/kommunicera resultaten med är ansvariga politiker, kommunala tjänstemän, Trafikverket, kollektivtrafiken etc. De som deltagit i den interna och externa referensgruppen för trafikstrategin bör särskilt informeras.

Förutom uppföljning av mål och indikatorer kan webbsidan användas för mycket annan information om den kommunala verksamheten inom trafikområdet. Exempel på sådan information är regler kring fastighetsägares ansvar för snöröjning och häckar, kartor och beskrivning över prioriterade vägnät vid snöröjning, karta över parkeringarna i centrum mm. Detta är information som till stora delar redan finns men genom att göra den allmänt tillgänglig underlättas dialogen med medborgarna.