

Transportplan för Växjö kommun (Transportplan 2025)

| | | | |
|--|--|---|---|
| Dokumenttyp Styrande dokument | Dokumentnamn Transportplan för Växjö kommun (Transportplan 2025) | Fastställt/Upprättad Kommunfullmäktige 2021-11-23 § 217 | Senast ändrad 2021-11-23 Dnr KS/2021-00268 |
| Dokumentansvarig Kommunstyrelsen | | Tidigare ändringar | Giltighetstid Till och med 2025-12-31 |
| Dokumentinformation Dokumentet ersätter <i>Transportplan för Växjö kommun</i> antagen av kommunfullmäktige 2014-10-21. | | | |



**Växjö
kommun**

Transportplan 2025

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1. Inledning..... | 4 |
| 1.1. Växjö kommunkoncerns styrmodell..... | 4 |
| 2. Bakgrund..... | 4 |
| 2.1. Syfte..... | 4 |
| 2.2. Samverkan..... | 5 |
| 2.3. Hållbara Växjö 2030..... | 5 |
| 2.4. Växjö kommuns processer och riktningmål..... | 6 |
| 3. Utvecklings- och insatsområden..... | 6 |
| 3.1. Utvecklingsområde: Hållbar samhällsplanering..... | 7 |
| 3.1.1. Insatsområden..... | 8 |
| 3.2. Utvecklingsområde: Mobility management..... | 8 |
| 3.2.1. Insatsområden..... | 8 |
| 3.3. Utvecklingsområde: Gång och gaturummet..... | 9 |
| 3.3.1. Insatsområden..... | 9 |
| 3.4. Utvecklingsområde: Cykel och små elfordon..... | 10 |
| 3.4.1. Insatsområden..... | 10 |
| 3.5. Utvecklingsområde: Kollektivtrafik..... | 10 |
| 3.5.1. Insatsområden..... | 11 |
| 3.6. Utvecklingsområde: Godstransport och logistik..... | 11 |
| 3.6.1. Insatsområden..... | 12 |
| 3.7. Utvecklingsområde: Hållbar motorfordonstrafik..... | 12 |
| 3.7.1. Insatsområden..... | 13 |

Dokumentinformation:

Planen har beslutats/reviderats av kommunfullmäktige 2021-11-23

1. Inledning

1.1. Växjö kommunkoncerns styrmodell

I Växjö kommunkoncerns styrmodell samlas krafterna för att nå visionen om att skapa en fantastisk plats att bo, leva och verka på för invånare, företag och besökare – idag och i framtiden. Hållbarhetsprogrammet och planer blir levande då de tillsammans med nya initiativ, förändringar och behov ses i en helhet i respektive huvudprocess och stödprocess. Detta förmedlas genom den årliga budgetprocessen till varje nämnd och styrelse.

- Planen förtydligar den politiska viljeinriktningen och tydliggör beroenden och samverkan mellan processer, förvaltningar och bolag. Externa intressenter kan komma att beröras.
- Planen innehåller inga beskrivningar av enskilda aktiviteter utan ger förslag på möjliga åtgärdsområden som kan bidra positivt till hållbarhetsprogrammets målbilder och huvudprocessernas riktningssmål. Enskilda aktiviteter definieras i den årliga budgeten och arbetas in i varje nämnds och styrelser internbudget och affärsplan.
- Planen innehåller inga mål eller nyckeltal. Uppföljning av målpuppfyllelse sker genom analys av nyckeltal i Växjö kommuns årliga budget och i Hållbara Växjö 2030.
- Planen inbegriper prioriterade utvecklingsområden och insatsområden som Växjö kommunkoncern har rådighet över eller har möjlighet att påverka. Växjö kommun ses härmed som en möjliggörare för att åstadkomma goda resultat för den långsiktiga utvecklingen tillsammans med externa intressenter.
- Planen innehåller inte aspekter kopplade till organisation eller resurser. Ställningstaganden rörande dessa delar ingår i budgetprocessen.

2. Bakgrund

2.1. Syfte

Transportplanen är det koncernövergripande plandokumentet för all verksamhet i kommunen, vid planering, utformning och drift, som påverkar transporter. Planen beskriver hur Växjö kommun ska arbeta för att skapa ett trafiksäkert, hållbart

och effektivt transportsystem¹ och nå kommunens transportrelaterade målsättningar i hållbarhetsprogrammet och enligt kommunens översiktsplan. Detta bidrar till ett attraktivt och fossilfritt samhälle med minskat bilberoende där majoriteten av resor sker med hållbara transporter. Denna plan gäller fram till 2025 och är en revidering av planen som antogs av kommunfullmäktige 2014. Transportplanen bör revideras varje mandatperiod.

2.2. Samverkan

Planen grundar sig på hållbarhetsprogrammets målbilder som transporter har inverkan på. Planen har tagits fram i samverkan med relevanta förvaltningar inom kommunorganisationen², en extern referensgrupp³ och extern konsult. Dialoger med medborgare och andra aktörer har genomförts vid framtagningen av planen och specifika underlag⁴ har arbetats fram.

Fortsatt samverkan mellan Växjö kommun och externa aktörer är förutsättningen för att nå ambitionen kopplat till transporter i hållbarhetsprogrammet.

2.3. Hållbara Växjö 2030

Transportplanen har påverkan på alla fem målbilder i Hållbara Växjö 2030 men främst på målbilderna: Klimat- och miljösmart, Tryggt och tillitsfullt, Grönt och hälsosamt.

¹ innebär att fler människor transporteras per tidsenhet och befintliga ytor används mer effektivt.

² tekniska förvaltningen, kommunledningsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, miljö- och hälsoskyddskontoret

³ Bestående av Trafikverket, Region Kronoberg, Länstrafiken Kronoberg och Energikontor Sydost

⁴ Nulägesanalys transportplan 2025

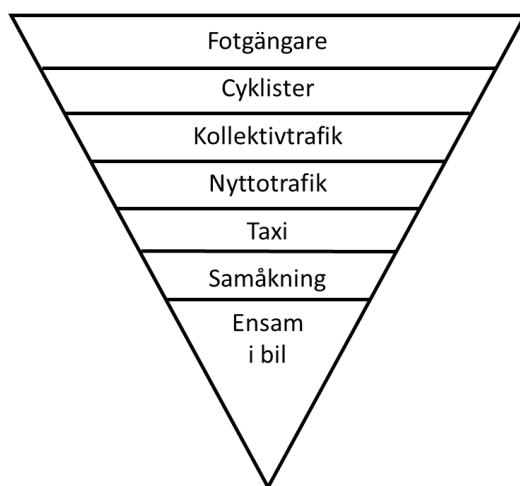
2.4. Växjö kommuns processer och riktningmål

Transportplanen relaterar främst till huvudprocessen Utveckla och förvalta en växande och trygg stad, tätorter och landsbygd.

Transportplanen relaterar också till huvudprocessens riktningmål: Bättre fungerande och mer miljösmart samhällsplanering samt också till Ökad trygghet i hela kommunen.

3. Utvecklings- och insatsområden

För att nå kommunens mål har transportplanen nedanstående sju utvecklingsområden. Ordningen av dessa speglar också prioriteringen av arbetet med hållbara transporter, enligt transportpyramiden för prioritering av trafikslag i Växjö kommun. Detta innebär att trafikslagen med lägst påverkan på miljön och störst fördelar för folkhälsa, energiförbrukning och effektivisering prioriteras i kommunens transportsystem. Det vill säga, gående prioriteras vid interaktionen med andra trafikslag och så vidare. Hållbar samhällsplanering och Mobility management är övergripande som påverkar alla trafikslag.

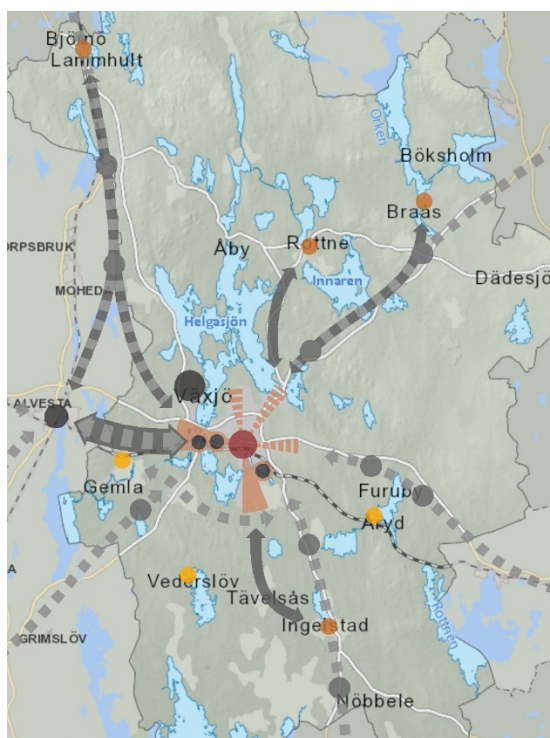


Figur 1 - prioritering av trafikslag, Trafikplan 2030

3.1. Utvecklingsområde: Hållbar samhällsplanering

Samhället och transportsystemet behöver skapa bättre förutsättningar som främjar hållbart resande och minskar bilberoendet och resor med privata bilar. Det handlar främst om förutsättningar som ökad trygghet och säkerhet⁵ samt närhet till service, bytespunkter och tillgång till delad mobilitet.

Samhällsutveckling bör främst ske längs med Växjö stads funktionstråk och kommunens kärnor enligt Växjö översiktsplan för att gynna hållbara transporter. I dessa funktionstråk bör det vara god framkomlighet och trafiksäkerhet för gång, cykel och kollektivtrafik. Transportsystemet bör erbjuda hållbara transporter av hög kvalitet mellan kommunens och regionens målpunkter.



Figur 2 - Växjö's funktionstråk (röd), kommunala kärnor (gul, orange) och transportnoder (lokala, grå; regionala, svart), enligt Växjö kommuns översiktsplan

⁵ Enligt Barnkonvention och Nollvisionen

Kommunen bör prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafiken i staden och kärnorna.

3.1.1. Insatsområden

- Placera bostäder, verksamheter och service så det blir lätt att nå dessa med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättra framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för hållbart resande i första hand längs med stadens funktionsstråk samt till relevanta kommunala och regionala målpunkter genom att se över prioritering i korsningar och hållplatser med mera.
- Arbeta aktivt med fler bilfria områden i kommunen: i centrum, i kommunala kärnor, nya bostadsområden och vid skolor med mera för att öka tryggheten för medborgarna och kommunens attraktivitet.

3.2. Utvecklingsområde: Mobility management

Genom att utveckla Mobility management arbetet skapas det bättre förutsättningar till att fler invånare väljer hållbara transporter. Kommunen ska kontinuerligt också arbeta med frågor inom trafiksäkerhet och trafikbeteende för att bidra till ökad trygghet och till att kommunen når nollvisionen och följer barnkonventionen. Åtgärder inom Mobility management bidrar till att undvika resor (t.ex. resfria möten) och minska antal bilresor med hjälp av samordning och teknik.

3.2.1. Insatsområden

- Arbeta aktivt tillsammans med stora arbetsgivare, föreningar, stora besöksmål och nya bostads-, handels- och industriområden för att få fler att använda aktiva och hållbara transporter.
- Erbjuda olika prova på-aktiviteter för hållbart resande.
- Arbeta aktivt för att fler aktörer etableras i Växjö som erbjuder mobilitetstjänster inom hållbart resande.

- Påverka färdmedelsval och skapa ett mer trafiksäkert beteende i trafiken genom information, kampanjer, erbjudanden och dialoger.
- Stimulera kommunkoncernens personal att ordna resfria möten och använda hållbart resande i tjänsten och vid pendling.

3.3. Utvecklingsområde: Gång och gaturummet

Gång är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen gångresor öka. Gångresor sker ofta i kombination med andra färdmedel och förutsättningarna för detta bör förbättras.

Gaturummet bör utnyttjas för att öka Växjö's attraktivitet och samtidigt öka trygghet, säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. I en attraktiv och välfungerande stad och kommunkärna bör service och målpunkter finnas inom gångavstånd.⁶ Särskilt fokus bör läggas på att öka tillgängligheten för personer med olika fysiska förutsättningar så som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Drift och underhåll av gångvägarna bör förbättras så att färre drabbas av olyckor⁷.

3.3.1. Insatsområden

- Förbättra drift och underhåll av gångvägarna för att minska singelolyckor året om enligt förslag i fotgångarplanen och synpunkter från medborgare.
- Undanröja hinder så att personer med olika fysiska förutsättningar lättare kan ta sig fram till målpunkter.
- Skapa levande stads- och kommunkärnor genom att testa åtgärder där biltrafiken är begränsad och gaturummen används till exempel som mötesplats, aktivitetsyta, mobilitetshubb, grönyta, lekplats och liknande, t.ex. under sommarhalvåret.

⁶ Till exempel från bostaden eller hållplatsen

⁷ Se mer i fotgångarplanen och stadsmiljöprogrammet.

3.4. Utvecklingsområde: Cykel och små elfordon⁸

Cykel är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen cykelresor öka. En kompakt tätort, bra och trafiksäker cykelinfrastruktur och en ökad cykelkultur skapar förutsättningar för Växjö som cykelstad. För resor inom Växjö stad och andra kommunkärnor bör cykeln vara det vanligaste färdmedlet. För resor mellan kärnor och på landsbygden behöver förutsättningarna för cykling förbättras. Elcykeln och andra små elfordon bör också ta andelar från biltrafiken vid längre resor (upp till cirka 30 km).

3.4.1. Insatsområden

- Göra det snabbare och enklare att cykla på huvudcykelvägarna samtidigt som olycksriskerna minskar. Fokus är också att minska antalet stopp/hinder för cyklister enligt Växjös cykelvägplan.
- Göra det enklare att parkera sin cykel bekvämt och säkert med fokus på relevanta målpunkter i kommunen.
- Förbättra driften och underhållet av cykelvägarna, i första hand huvudcykelvägar, så att det är snabbt, enkelt, bekvämt samt trafiksäkert att cykla i hela Växjö kommun året om.
- Genomföra investeringar i nya och befintliga cykelvägar enligt cykelvägplanen.
- Arbeta för att förbättra förutsättningar för cykling i hela kommunen, med fokus på trygghet och säkerhet för alla typer av cyklar och små elfordon.

3.5. Utvecklingsområde: Kollektivtrafik

Kollektivtrafik är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen kollektivtrafikresor öka. Fokus bör vara på två områden: prioritering av busslinjer som erbjuder snabb och frekvent masstransport längs med stadens funktionsstråk, och att erbjuda bra kollektivtrafik med hög kvalitet när det inte fungerar att cykla eller gå.

⁸ Inklusive moped klass I, elsparkcyklar med mera.

Ytterligare arbete behövs för att förbättra kvaliteten på hållplatser. Vissa utvalda hållplatser bör även utvecklas till mobilitetshubbar och/eller servicepunkter⁹ som samordnar resekedjan.¹⁰ Detta medför fördelar för kollektivtrafikresenärer speciellt i kommunens glesbyggda delar. Det bör också vara smidigt att byta linjer eller trafikslag med mobilitetshubbar för att knyta ihop kommunens kärnor med regionala målpunkter.

3.5.1. Insatsområden

- Förbättra kvaliteten på relevanta hållplatser med busskur, sittplats, cykelparkering, tillgänglighetsanpassning, realtidsinformation om väntetiden och byten med mera.
- Uppgradera lämpliga hållplatser och bytespunkter till mobilitetshubbar i och utanför staden för att förbättra möjligheterna till byte mellan olika trafikslag (tåg-buss-cykel-bil och så vidare) och om möjligt samordna dessa hubbar med annan service.
- Ha bra drift och underhåll av gator med busstrafik samt gång- och cykelvägarna till hållplatserna så att det är snabbt, enkelt, bekvämt och trafiksäkert att transporteras till hållplatserna året om.

3.6. Utvecklingsområde: Godstransport och logistik

Godstransport och logistik är nödvändigt för samhällets funktion. Det påverkar också kommunens attraktivitet och bör anpassas för att nå målen i hållbarhetsprogrammet.

Samordnade varutransporter till och från hushåll, handel och industri bör öka för att trygghet och säkerhet i trafiken ska förbättras med färre transporter och, där det är lämpligt, mindre storlek på fordon. Transporter bör ställas om till el, fossilfritt bränsle och till cykellogistik där det är lämpligt.

⁹ Till exempel paket lämning/hämtning, hämtning av matkassa, ombud etcetera.

¹⁰ Enligt Region Kronobergs rapport: *Kollektivtrafik i glesa miljöer* och förslag i rapporten (test av mobilitetshubbar i Växjö's transportmodell kommer vår 2021)

3.6.1. Insatsområden

- Öka kunskap om nuläget för gods och logistik exempelvis med hjälp av dialoger och samverkan med näringslivet och relevanta aktörer, kartläggning av godstransportbehovet och användningen av fossila bränslen.
- Planera förutsättningar för godstrafiken i kommunen för att utveckla attraktiviteten i centrum och andra relevanta målpunkter med till exempel tidsbegränsningar på vissa gator, och att utveckla cykelvägnätet för att förbättra förutsättningarna för cykeltransporter.
- Stimulera ökad transportsamordning så färre transporter behövs till exempel vid paketsdistribution och vid exploatering av nya områden.

3.7. Utvecklingsområde: Hållbar motorfordonstrafik

Privatbilen är ett transportmedel som kan skapa frihet och fördel för individen men skapar också flera problem för samhället¹¹ och därför bör andelen bilresor minskas. Privatbilism ersätts istället med gång, cykel, kollektivtrafik och delningstjänster såsom bilpooler och samåkning där det är möjligt. Genom att så långt som möjligt flytta över bilresor till mer hållbara alternativ kan tillgängligheten för nödvändiga bilresor, utryckningsfordon och nyttotrafik tillgodoses.

Trafiksäkerhet och trygghet prioriteras för att skapa bra förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik samt för att följa barnkonventionen och uppnå den nationella nollvisionen.¹²

Den motorfordonstrafik som blir kvar bör så långt som möjligt vara fossilfri och använda el, biodrivmedel som exempelvis biogas. Detta för att uppnå kommunens mål om ett fossilbränslefritt Växjö 2030.

¹¹ Trängsel, buller, hög användning av mark, skapar barriär och otrygghet, negativ påverkan på folkhälsan, utsläpp till luft (NO_x, CO₂), ökad drift- och underhållskostnader för väginfrastrukturen och så vidare. *Naturvårdsverket, 2021*

¹² Mer information finns i *Trafiksäkerhetsprogrammet*.

3.7.1. Insatsområden

- Öka trafiksäkerheten och framkomligheten för hållbart resande genom en lugnare och styrd biltrafik till lämpliga gator, med hjälp av till exempel hastighetsdämpning, prioritering vid korsningar, cirkulationsplan¹³
- Förbättra förutsättningarna för att skapa mobilitetshubbar vid vissa bilparkeringar eller pendelparkeringar som underlättar övergången till hållbara transporter.
- Utveckla fossilfria zoner¹⁴ för att stegvist driva på processen för fossilbränslefritt Växjö 2030.
- Göra det enklare och smidigare att använda sig av elfordon och andra fossilfria transporter exempelvis genom att öka tillgång till fler laddplatser och tankstationer för biobränsle.

¹³ En cirkulationsplan styr biltrafiken för att ge mer plats till gång, cykel och kollektivtrafik inom befintligt gatuutrymme. Denna planeringsmetod tillämpas i städer som Gent, Utrecht, Groningen och ger god effekt.

¹⁴ Miljözon klass 3, endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon får köra.