



Kumla kommun

Strategisk trafikplan

Beslutande	Kommunfullmäktige
Datum och paragraf	Klicka här för att välja datum., § 999
Dokumentansvarig	Befattning/funktion
Revideras	Klicka här för att välja datum.
Gäller till	tills vidare

Innehåll

Bakgrund	5
Vad är en trafikstrategi	5
Ansvar och genomförande	5
Fortsatt arbete	5
Utgångspunkter	6
Kumla 2040 - en grön och blomstrande kommun där livet är gott för alla 2040	6
Mål och fokus från programmen för social hållbarhet och förslaget till program för ekologisk hållbarhet	6
Översiktsplan 2040	7
Helhetsperspektiv i planering av transportsystemen	8
Fyrstegsprincipen är vägledande i Kumla	8
Samverkan med statliga myndigheter	9
Inriktning för arbetet med trafikfrågor i Kumla kommun	9
Våra resor är smidiga och rationella	9
Kollektivtrafiken är turtät och konkurrenskraftig	9
Vi har "hela resan"-perspektiv och tänker sömlöst	10
Järnvägen är ryggrad i pendlingen och alla arrangemang där omkring bidrar	10
Våra resor är trygga, säkra och förbättra vår hälsa	10
Antalet olyckor och döda/skadade i trafiken minskar	10
Andelen gång- och cykelresor ökar	10
Negativ hälsopåverkan från våra resor minskar	10
Barn och unga har stor rörelsefrihet	11
Våra resor är hållbara och utgör minimal klimatpåverkan	11
Andelen resor med tåg och buss ökar på bekostnad av bilpendling till kringliggande kommuner	11
Det är smidigt att äga och tanka/ladda alla typer av miljöfordon	11
Cykelmöjligheterna mellan tätorter inom Kumla men även närliggande kommuner är bra	11
Företagens verksamheter i kommunen fraktar gods på tåg	11

Våra resor är tillgängliga för alla och når överallt	12
Ingen resenär upplever något hinder någonstans i transportsystemet, som följd av funktionshinder	12
Tillgängligheten med bil till centrum är fortsatt god	12
Nätet av gång- och cykelvägar är finmaskigt och gent	12
Turister och besökare till kommunen har lätt att hitta till upplevelser i hela kommunen	12

Bakgrund

Kumla kommun antog 2015 en trafikstrategi som angav kommunens inriktning för trafikfrågorna den kommande åren. Efter det att en ny översiktsplan antagits 2020 finns behov av att se över och uppdatera och göra vissa justeringar av trafikstrategin.

Vad är en strategisk trafikplan

Trafikplanen anger trafikplaneringens inriktning i kommunen de kommande åren och tar ett samlat grepp om trafikfrågorna med syftet att skapa ett hållbart transportsystem. Begreppet transportsystem avser hela den apparat som för oss fysiskt mellan två platser. Det inbegriper till exempel vägar, järnvägar, cykelvägar och cyklar, men också trafikföreskrifter, regler, vägvisning, ekonomiska styrmedel, information och andra mer abstrakta delar som hör resandet till.

Trafikplanen innehåller en vision med efterföljande ställningstaganden för transportsystemet, samt strategier för hur målen ska nås. Alla kommande planer och program som rör transportsystemet ska följa trafikplanens inriktning så länge den fortsätter att gälla. Kommande planer och program kan till exempel vara kommunens trafikplan, årliga investeringsobjekt eller kommunens strävan i regionala samverkansprojekt. Trafikstrategin ska även få genomslag i den fysiska planeringen. I takt med att kommunen växer, ska planeringsarbetet styra i linje med intentionerna i trafikstrategin.

Ansvar och genomförande

Utvecklingen av kommunens transportsystem är en sektorsövergripande process som kräver intresse och insatser från alla delar av den kommunala organisationen. Det politiska ansvaret för trafikplaneringen ligger hos samhällsbyggnadsnämnden. Det betyder att den ska ligga till grund för en rad olika åtgärdsinriktade planer och projekt.

Fortsatt arbete

Den strategiska trafikplanens intentioner ska konkretiseras i en handlingsplan med utpekade objekt och åtgärder för kommunen. Trafikplanen anger förhållningssätt eller direkta åtgärder för arbetet med transportsystemet. Samhällsbyggnadsnämnden bär ansvaret att utarbeta handlingsplanen enligt trafikplanens intentioner. Trafikplanen ger stöd för drift- och investeringsprioriteringar och det löpande arbetet med att förvalta och utveckla transportsystemet. Handlingsplanen för genomförandet av den strategiska trafikplanen uppdateras och revideras årligen och utgör underlag inför budgetarbetet.

Utgångspunkter

Under lång tid har trafikplanering handlat om att planera för en ökad biltrafik. Vår växande insikt kring bilismens konsekvenser ställer allt större krav på att andra delar av transportsystemet ges motsvarande utveckling, ibland på bilismens bekostnad. Samhället har på många nivåer satt upp mål för en mer hållbar inriktning t ex i de miljömål som riksdagen fattat beslut om.

Kumla 2040 - en grön och blomstrande kommun där livet är gott för alla 2040

Från 1 januari 2023 gäller Vision 2040 "Kumla 2040 - en grön och blomstrande kommun där livet är gott för alla 2040"

Gröna Kumla är en plats som inte bara är grön genom sin växtlighet, utan även genom att människor tänker och agerar grönt för miljön och klimatet. År 2040 är Kumla en trygg, familjevänlig plats där människor känner en samhörighet och ett sammanhang. Den blomstrande och gröna småstaden har bostäder, men även de jobb, den service och det utbud som behövs för en komplett vardag. Ett gott liv för alla betyder att klyftorna i samhället ska minska, och att ingen ska hamna utanför vad gäller sina möjligheter i livet av skäl som de inte kan påverka. Alla ska känna att de kan göra skillnad för sig själva och andra och inte hindras av sin uppväxt, sin fysiska och psykiska hälsa, sin försörjning eller sin omgivning.

Mål och fokus från programmen för social hållbarhet och förslaget till program för ekologisk hållbarhet

Mål: En hög och jämlik livskvalitet för Kumlas invånare

- Goda uppväxtvillkor
- Goda försörjningsmöjligheter
- Delaktighet och inflytande
- Bostäder och närmiljö
- Folkhälsa

Mål: Ett Kumla med minsta möjliga klimatpåverkan

- Minskade utsläpp av växthusgaser
- Minskade konsumtionsbaserade utsläpp
- 100% förnybar och återvunnen energi

Mål: Ett Kumla med god livsmiljö för människor, växter och djur

- Värna biologisk mångfald
- Goda livsmiljöer i sjöar och vattendrag
- Minskad hälsofarlig exponering

Mål: Ett Kumla med hållbar samhällsplanering

- Vi bygger hållbart
- Vi gör de klimatanpassningar som behövs för att stå rustade
- Hållbar resursanvändning

Översiktsplan 2040

I Kumla kommuns översiktsplan som antogs 19 oktober 2020 av kommunfullmäktige finns följande ställningstaganden kring kommunens trafikplanering för att stödja intentionerna i översiktsplanens utvecklingsstrategi om den Gröna småstaden med delområdena Leva i Kumla, En levande stadskärna, Dörr till dörr och Stad möter land.

Ställningstagande

- Ta fram en ny Trafikplan inklusive reviderad trafikstrategi och cykelplan, som bygger på översiktsplanens intentioner.
- Verka för ett mer hållbart transportsystem, främst genom att prioritera gång och cykeltrafik samt pendlingstrafik med tåg och buss.
- Förbättra stadsmiljön i Kumla tätort genom att minska biltrafiken och leda den runt staden.
- Se över Östra ledens föreslagna förlängningar vid planering av Brånsta-Sännersta.
- Verka för en ny anslutning till E20 vid Sickelsta, i samordnad planering med Trafikverket. En trafikled som matar trafiken till och från den nya anslutningen behöver också planeras.
- Vara en aktiv part i arbetet med att förbättra regional pendeltågstrafik i Örebroregionen.
- Arbeta för att resecentrum förses med sidoplattformar.
- Verka för att bullerplank uppförs längs järnvägen genom Kumla tätort. (Utbyggnad av bullerplank pågår)
- Anpassa nya utbyggnadsområden, särskilt bostadsområden, till befintlig kollektivtrafik och/eller studera möjligheter till nya/utökade kollektivtrafiklinjer.
- Upprätta och bygg ut ett tydligt huvudcykelnät i Kumla tätort som knyter samman viktiga målpunkter som resecentrum, stadskärnan, vårdcentraler, skolor och förskolor. Utveckla befintligt
- Prioritera säkra gång- och cykelvägar till förskolor, skolor, vårdcentraler och liknade målpunkter.
- Prioritera åtgärder som säkerställer god framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet för gående och människor med sådana funktionsnedsättningar som gör det svårt att röra sig fritt i olika trafikmiljöer.

Helhetsperspektiv i planering av transportsystemen

För att arbeta för en attraktiv och hållbar kommun måste kommunen ha ett helhetstänkande kring hur transportsystemet byggs upp. Det kan inte enskilt handla om trafikplanering och byggande av trafikanläggningar. Istället måste det göras med utgångspunkt i en stadsplanering där stadens arkitektur, karaktär, markanvändning och sociala liv ingår.

Stadens struktur och utformning har stor betydelse för hur samhället fungerar och hur människor väljer transportmedel. En stad som är funktionsuppdelad kräver fler och längre transporter. Är staden gles och växer genom utbredning ökar transportbehovet. Är staden istället tät, funktionsblandad och stadens stadsdelar och funktioner är ihopkopplade främjas gång- och cykeltrafiken, underlaget för kollektivtrafiken ökar och transportbehovet kan minska.

Fyrstegsprincipen är vägledande i Kumla

Arbetet med transportsystemet utgår från fyrstegsprincipen. Den formulerar en arbetsgång som leder till bättre hushållande med investeringsmedel och allmänt bättre förutsättningar för ett hållbart transportsystem. I korthet innebär det att val av åtgärder ska göras i följande ordning:

Steg 1. Tänk om

I första hand ska vi bearbeta vårt transportsystem genom planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan och/eller föra över resor och transporter till effektivare färd- eller transportsätt.

Steg 2. Optimera

I andra hand ska vi verka för åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, säkrare och miljövänligare. Exempelvis mindre åtgärder i befintlig gatustruktur såsom målade cykelfält.

Steg 3. Bygga om

I tredje hand ska vi arbeta för förbättringsåtgärder och ombyggnader av vårt befintliga trafikinät. Det kan gälla ombyggnader av gator och cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder för att möjliggöra tyngre transporter och fordon.

Steg 4. Bygga nytt

I sista hand, då åtgärder i steg 1-3 inte bedöms tillräckliga för att lösa ett problem, kan utbyggnad av ny infrastruktur och/eller större ombyggnadsåtgärder vara aktuella att genomföra.

Samverkan med andra myndigheter

Ansvar för kollektivtrafikfrågor för Kumla kommun ligger inom kollektivtrafikmyndigheten som sedan 2011 sker inom i region Örebro län. Avtalet reglerar fördelning av ansvar för kollektivtrafiken och fastställer att regionen under avtalstiden utses till regional kollektivtrafikmyndighet samt att kostnader för den allmänna kollektivtrafiken fördelas genom skatteväxling.

Inom region Örebro län sker arbetet med den regionala utvecklingsstrategin, RUS. I RUS:en finns ställningstaganden som blir styrande för Kumla kommun.

Regionen ansvarar även för att upprätta länstransportplan
Länstransportplaneupprättare – medfinansiering.

Samverkan sker även med trafikverket bland annat genom åtgärdsvalstudier och regelbundna kontakter både vad gäller väg och järnväg.

Inriktning för arbetet med trafikfrågor i Kumla kommun

Utifrån förutsättningar och utgångspunkter är inriktningen med arbetet för trafikfrågor följande:

Våra resor i och till och från Kumla är

- 1 smidiga och rationella
- 2 trygga, säkra och förbättrar vår hälsa
- 3 hållbara och utgör minimal klimatpåverkan
- 4 tillgängliga för alla och når överallt

Våra resor är smidiga och rationella

Ett transportsystems syfte är att förflytta personer och varor med minsta möjliga friktion och på kortast möjliga tid. Smidiga resor och transporter är en avgörande fråga för att Kumla ska kunna växa och utvecklas. Eventuella kapacitetsbrister i transportsystemet ska lösas enligt fyrstegsprincipen, med inriktningen att gynna de mest hållbara trafikslagen.

Kollektivtrafiken är turtät och konkurrenskraftig

Eftersom Kumla är en mindre ort i regionen är det naturligt att många invånare pendlar till andra orter för att arbeta. Samtidigt gör Kumlas delvis starkt specialiserade arbetsmarknad att många även pendlar in. Att kollektivtrafiken – både buss och tåg – avgår från rätt plats vid rätt tidpunkt och tar dig till ditt mål på kortaste tid, är viktigt. Vägar, hållplatser och bytespunkter samt anslutningar till dessa måste utformas så att resor som inbegriper kollektivtrafik tar kortare tid.

Vi har "hela resan"-perspektiv och tänker sömlöst

En av nyckelfrågorna i det trafikstrategiska arbetet, är att betrakta ett "dörr till dörr"-perspektiv. För den som reser kollektivt måste varje trafikslag man använder övergå friktionsfritt i nästa. Omstigningstid när man exempelvis byter busslinje eller från buss till tåg, måste vara korta. Till och från de platser dit kollektivtrafiken har svårt att nå, är det viktigt att man på ett smidigt sätt kan använda sin cykel eller bil för en del av resan.

Järnvägen är ryggrad i pendlingen och alla arrangemang där omkring bidrar

Kumla tätort har ett mycket strategiskt läge och erbjuder ett mycket stort antal avgångar med tåg i nord-sydlig riktning. Restiden till Örebro är 10 minuter, och till Stockholm 80 minuter effektiv res-tid. För att göra tågresandet så attraktivt som möjligt, är det viktigt att resans övriga delar fungerar. Det gäller till exempel pendlarparkeringar, cykelförvaring och gena förbindelser mellan bostaden och stationen.

Våra resor är trygga, säkra och förbättra vår hälsa

En grundläggande princip är att alla ska kännas sig trygga och fria att resa dit de behöver, när de behöver det och på det sätt de föredrar.

Antalet olyckor och döda/skadade i trafiken minskar

Ingen ska behöva skadas eller dö i trafiken. Trafikolyckorna är ett av våra största folkhälsoproblem och medför stora konsekvenser för både samhälle och individ. En lång rad faktorer påverkar olycksriskerna. Hastigheten hos motorfordonstrafiken är mest avgörande för både olycksrisk och olyckors konsekvenser. För biltrafiken påverkar bältesanvändning och nykterhet i hög grad. För cykel- och gångtrafik är hög kvalitet på drift och belysning av vägar, samt säkra korsningspunkter där många oskyddade trafikanter också viktigt.

Andelen gång- och cykelresor ökar

Forskning visar att regelbunden motion inte bara påverkar vår medicinska hälsa, utan även vårt välbefinnande i allmänhet. En mängd positiva konsekvenser skulle uppstå på en rad områden, om våra korta bilresor istället skulle göras till fots eller med cykel. Bra infrastruktur för cykeltrafiken, kombinerat med ett aktivt arbete med attityd- och beteendepåverkan bidrar till att ändra våra resvanor.

Negativ hälsopåverkan från våra resor minskar

En lägre andel bilresor bidrar till minskade luftföroreningar och lägre bullernivåer. De resor som ändå måste göras med motorfordon, behöver göras med fordon med så ren och låg energianvändning som möjligt.

Barn och unga har stor rörelsefrihet

Att barns lek och utevistelse inte begränsas av otrygga eller osäkra miljöer är viktigt för att de ska kunna leva ett aktivt och rörligt liv. Det är viktigt att barn och unga kan ta sig mellan bostaden och skolan eller upplevelser utan att utsättas för stora risker.

Våra resor är hållbara och utgör minimal klimatpåverkan

Vår långsiktiga strävan mot ett hållbart samhälle ställer höga krav på transportsystemet.

Andelen resor med tåg och buss ökar på bekostnad av bilpendling till kringliggande kommuner

Ett större kollektivt resande, som medför minskat bilåkande bidrar till en minskad klimatpåverkan. Kumlas läge i förhållande till regionens arbetsmarknad, kombinerat med tätortens omgivande infrastruktur bidrar till att en förhållandevis stor del av våra resor görs med bil. Särskilt tydligt syns det på vår arbetspendling (enligt RVU 2011). Ur ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att fler väljer tåg och buss framför bil för sina resor.

Det är smidigt att äga och tanka/ladda alla typer av miljöfordon

För att minska transportsystemets klimatpåverkan är det viktigt att minska vår energiförbrukning. Det kan ske både genom bättre teknik, och genom ett minskat eller effektivare trafikarbete. Det snabbt ökande intresset för miljöfordon kräver en utbyggd infrastruktur av ställen att tanka eller ladda olika typer av miljöfordon på.

Cykelmöjligheterna mellan tätorter inom Kumla men även närliggande kommuner är bra

Trots att cykelns konkurrenskraft har ansetts som låg på avstånd längre än 10 km, visar samhällstrender att intresset för långväga cykelpendling ökar där också den ökade användningen av elcyklar har ökat det praktiska avståndsgränsen cykelpendling. Därför behöver möjligheten att cykla mellan tätorterna inom och utanför kommunen vara goda.

Företagens verksamheter i kommunen fraktar gods på tåg

Inom Kumla kommun finns ett förhållandevis omfattande system av industrispår. Det är viktigt att de industrier och logistikverksamheter som finns lokaliserade i anslutning till spåren också nyttjar dem för sin godshantering. För de verksamheter som inte har egen spåranslutning, finns kombiterminaler i både Hallsberg och Örebro. För att göra godstrafik på järnväg attraktiv och säker är det viktigt att drift och underhåll av industrispåren utförs med god kvalitet.

Våra resor är tillgängliga för alla och når överallt

En grundförutsättning är att hela kommunen ska leva och blomstra. Att kommunens delar har kraftigt varierade infrastrukturella förutsättningar får inte begränsa.

Ingen resenär upplever något hinder någonstans i transportsystemet, som följd av funktionshinder

En viktig demokratifråga är att alla ska kunna nyttja transportsystemet på det sätt de behöver. En grundregel är att barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska vara en grund för utformning av gatumiljön och transportsystemet

Tillgängligheten med bil till centrum är fortsatt god

Vissa resor görs effektivast med bil. Det kan till exempel gälla handelsärenden. Därför är det viktigt att tillgängligheten med bil till centrum är fortsatt god. Det behöver inte betyda att framkomligheten – dvs hastigheten – ska vara hög, men möjligheten att nå olika typer av handel och service med bil behöver bevaras.

Nätet av gång- och cykelvägar är finmaskigt och gent

För att få så många som möjligt att välja gång eller cykling för sina korta resor, är det viktigt att gång- och cykelnätet täcker hela tätorterna, och gärna de mer befolkade delarna av landsbygden. I vissa delar av kommunen kommer del av det finmaskiga gång- och cykelnätet ske via lokalgator och i blandtrafik. Där det ur trafiksäkerhetssynpunkt är motiverat ska en separering ske mellan oskyddade trafikanter och övrig trafik ske.

Turister och besökare till kommunen har lätt att hitta till upplevelser i hela kommunen

Att ha en väl utvecklad vägledning bidrar till att locka både kommuninvånare och besökare till de upplevelser som finns i kommunen. Fördelarna med en ökad besöksnäring är många, men det ställer också krav på att infrastrukturen är anpassad för det.