

Trafikstrategi Ånge

Nuläge – Mål – Inriktning – Indikatorer

2022-01-11

MED FINANSIERING FRÅN



RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Nuläge: Swot-analys

Styrkor

- Bra serviceutbud i orter – det "nödvändiga" finns
- Tätorterna har bra kommunikationsmöjligheter
- Många tågförbindelser
- Tillgång till statlig infrastruktur
- Gångavstånd inom tätorterna
- Ingen/liten genomfartstrafik genom orterna (Ånge undantaget)
- Glesbygdskommun MEN de flesta bor i tätort

Möjligheter

- Ny tjänster som erbjuder alternativ till bilägande och möjliggör tillgänglighet på distans
- Åtgärder för gång och cykel
- Använda ungas synpunkter i planeringen (LUPP)
- Ökad turtäthet och hastighet på kollektivtrafiken
- Utvidgad arbetsmarknad mot Östersund
- Ökat fokus att hitta lösningar för fritidsresor för boende och besökare

Svagheter

- Svårt att bo och verka utan bil och de icke-bilburna resor glöms bort i planeringen
- Brister i gc-nätet
- Många barriärer i Ånge tätort
- Barns skjutsning innebär trafik och inaktivitet
- Lägre kollektivtrafikutbud kvällar och helger
- Mycket begränsat kollektivtrafikutbud till målpunkter utanför Ljungandalen
- Otrygga hållplatser
- Ånge-Sundsvall är snabbare med bil
- Bristande upplevd trygghet för fotgängare och cyklister (viktigt för barn och unga) – rädsla för brott, belysning, trafik, m.m..

Hot

- Mentaliteten, tradition kopplat till bil. Onaturligt att cykla.
- Svagare service (nedläggningar)
- Minskade resurser för underhåll av infrastruktur
- Ökat antal, vikt och längd på tunga fordon
- Lägre hastigheter på större vägar/järnväg

Insatsområden



Transportmedveten
samhällsplanering



Resvanor,
beteenden och
attityder



Gång- och
cykelinfrastruktur



Regional
tillgänglighet



Transportmedveten samhällsplanering

- Utformningen av det offentliga rummet ska bidra till en hälsosam livsstil och ökad folkhälsa.
- Samhällsplaneringen bidrar till en ökad nära tillgänglighet och ett minskat behov av långa resor och transporter.
- Det finns goda möjligheter till fossilfria och utsläppsfria resor.



Resvanor, beteenden och attityder

- Gång och cykel är normen för korta resor, framförallt inom byarna
- Miljövänliga transporter, såsom kollektivtrafik, samåkning och fossilfria fordon, väljs i första hand för längre resor



Gång- och cykelinfrastruktur

- Det är möjligt att cykla på trygga vägar inom och mellan orterna i kommunen
- Alla skolbarn i tätorter med skolor har goda möjligheter att gå eller cykla till skolan



Regional tillgänglighet

- Trafiksystemet bidrar till god tillgänglighet, i första hand med aktiva färsätt och kollektivtrafik, för alla invånare i kommunen till arbetsplatser, samhällsservice och naturupplevelser både inom kommunen och till övriga regionen
- Restiden från Ånge till Sundsvall och Östersund minskar på sikt till 45 minuter.



Transportmedveten samhällsplanering



Mål

- Utformningen av det offentliga rummet ska bidra till en hälsosam livsstil och ökad folkhälsa.
- Samhällsplaneringen bidrar till en ökad nära tillgänglighet och ett minskat behov av långa resor och transporter.
- Det finns goda möjligheter till fossilfria och utsläppsfria resor.

Inriktning och insatser

- Genom att utveckla tillgängligheten till fots och med cykel framförallt inom kommunens orter men även mellan orterna kan fler resor göras med aktiva färd sätt vilket bidrar till en ökad folkhälsa. Tillgängligheten bör utvecklas både genom utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur (se insatsområde 3) och genom att service och andra målpunkter i högre grad lokaliseras så att de är tillgängliga till fots och med cykel samtidigt som tillkommande bostäder i första hand bör lokaliseras där det är god tillgänglighet till fots och med cykel och med kollektivtrafik till vardagens målpunkter.
- Utformningen av gaturum i kommunens orter bör ta utgångspunkt i förutsättningarna för människor att röra sig till fots och med cykel. Det bör vara möjligt att gå och cykla tryggt och säkert längs alla gator och vägar så att alla möjliga målpunkter i orterna tillgängliggörs.
- Varudistribution i kommunens orter bör ske på ett sådant sätt att den negativa påverkan på trafiksäkerhet och trygghet för övriga trafikanter minimeras. Medel för detta kan vara samordnad distribution, i första hand av kommunens egna flöden, och begränsningar vad gäller fordonslängd.
- Utveckling av noder för byten mellan olika färd sätt (cykel-tåg, cykel-buss, bil-buss, bil-tåg, buss-buss, buss-tåg) vid järnvägsstationerna och vid större busshållplatser är en viktig del i att möjliggöra ökad aktiv mobilitet.
- Kommunen ska i samverkan berörda aktörer verka aktivt för att förbättra möjligheterna för boende och verksamma i kommunen att använda fossilbränslefria drivmedel och att tillgången på dessa ökar i kommunen, till exempel i form av utbyggd laddinfrastruktur. Laddinfrastruktur vid kommunens egna fastigheter och verksamheter är en del i detta.

Indikatorer

- Ökad befolkning boende inom 400 m till hållplats
- Antal dagliga turer i starka kollektivtrafikstråk
- Tillgång till publik laddinfrastruktur för personbil i kommunens tätorter.
- Andel av egna och upphandlade transporter som sker med fossilfria transporter.

Resvanor, beteenden och attityder



Mål

- Gång och cykel är normen för korta resor, framförallt inom byarna
- Miljövänliga transporter, såsom kollektivtrafik, samåkning och fossilfria fordon, väljs i första hand för längre resor

Inriktning och insatser

- Transportmedveten samhällsplanering och utbyggd gång- och cykelinfrastruktur skapar förbättrade möjligheter för överflyttning av resor från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Men för att en överflyttning ska ske behöver människors attityder, beteenden och vanor påverkas. Omvänt behöver de fysiska förutsättningarna för förändrade vanor finnas på plats för att det ska kunna ske förändringar. Fysiska insatser behöver alltså kombineras med beteendeförändrande insatser. Kommunen har möjlighet att genomföra beteendeförändrande insatser både i egenskap av stor arbetsgivare och i egenskap av planmyndighet och väghållare. Insatser som kommunen genomför i egenskap av arbetsgivare kan fungera som inspiration även för andra arbetsgivare i kommunen. Exempel på beteendeförändrande insatser som kan genomföras i Ånge kommun är:
 - Utökade möjligheter till arbete och möten på distans.
 - Riktade prova-på-kampanjer för kollektivtrafik och cykel.
 - Mobilitetstjänster som ger alternativ till privatbilism, till exempel bil- och cykelpooler eller tjänster för kombinerad mobilitet ("Maas").
 - Avgiftsbelagd parkering vid arbetsplatser.
 - Erbjudande om förmåncykel till kommunens anställda.
 - Insatser i kommunens skolor för att få fler föräldrar att låta sina barn gå och cykla till skolan.

Indikatorer

- Resvaneundersökning: Andel av resor inom kommunens tätorter som sker till fots och med cykel.
- Resvaneundersökning: Andel av resor med start i kommunen som sker med kollektivtrafik, genom samåkning, o.s.v.
- Ökad andel barn som känner sig trygga på väg till skolan (LUPP)

Gång- och cykelinfrastruktur



Mål

- Det är möjligt att cykla på trygga vägar inom och mellan orterna i kommunen
- Alla skolbarn i tätorter med skolor har goda möjligheter att gå eller cykla till skolan

Inriktning och insatser

- Det finns idag stora barriärer för fotgängare och cyklister främst i Ånge tätort men även i kommunens övriga tätorter. Dessa behöver minskas för att tillgängligheten till fots och med cykel ska öka och antalet korta bilresor ska minska. Åtgärder bör ske med utgångspunkt i fyrstegsprincipen där om- och nybyggnation av infrastruktur genomförs först som steg tre respektive fyra. I första hand bör åtgärder för minskad motorfordonstrafik och ökad hastighetsefterlevnad prövas men det kommer även att behövs ombyggnadsåtgärder som gång- och cykelpassager över genomfartsvägarna och utbyggnad av cykelvägnätet.
- Ambitionen är att drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet utförs så att gång och cykel är tillförlitliga transportsätt året runt och dygnet runt.
- För att fler föräldrar ska låta sina barn gå och cykla till skolan bör trafiksäkerhetshöjande och trygghetshöjande åtgärder runt skolorna och längs skolvägarna prioriteras. Utgångspunkten är att trafikmiljön ska vara så säker och trygg att barn själva ska kunna röra sig på egen hand vilket har positiv påverkan på såväl hälsa som barnens lärande i skolan.
- På landsbygden ska utbyggnad av cykelinfrastruktur mellan orterna i Ljungandalen prioriteras för att öka tillgängligheten både för invånarna i stråket men även för att stärka cykelturismen i kommunen.
- Ånge kommun har ambitionen att bli en förebild i att hitta nya lösningar för utbyggnad av gång- och cykelinfrastrukturen utifrån landsbygdens förutsättningar med utgångspunkt i att utnyttja den infrastruktur som redan finns.

Indikatorer

- Antal av kommunens orter som binds samman med separerade cykelvägar med genhetsknot < 1,5
- Andel av skolbarnen i kommunen som kan ta sig till skolan på säkra gång- och cykelvägar.
- Kilometer separerad gång- och cykelbana i kommunen

Regional tillgänglighet



Mål

- Trafiksystemet bidrar till god tillgänglighet, i första hand med aktiva färsätt och kollektivtrafik, för alla invånare i kommunen till arbetsplatser, samhällsservice och naturupplevelser både inom kommunen och till övriga regionen
- Restiden från Ånge till Sundsvall och Östersund minskar på sikt till 45 minuter.

Inriktning och insatser

- Satsningar på ökad regional tillgänglighet för boende och verksamma i Ånge kommun bör i första hand ske genom förstärkt kollektivtrafik och minskad restid med kollektivtrafiken. Genom att kombinera kollektivtrafikens olika funktioner, till exempel skoltrafik med linjetrafik finns möjlighet att effektivisera och utöka kollektivtrafikutbudet. Flaskhalsar i kollektivtrafiksystemet, även utanför kommunen, som påverkar tillgängligheten till regionens tillväxtmotorer och regionala kärnor bör minimeras.
- Anropsstyrd trafik och utveckling av bytespunkter mellan bil och kollektivtrafik är verktyg för att öka möjligheterna för kombinationsresor och ökat kollektivtrafikresande för invånare på landsbygden. Digitala tjänster och digital tillgänglighet kan minska behovet av tillgänglighet genom resor.
- Det är viktigt i att tillgängligheten med bil till de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna inte försämras.

Indikatorer

- Minskad restid till regionens tillväxtmotorer och regionala kärnor
- Minskad restidskvot kollektivtrafik/bil till regionens tillväxtmotorer och regionala kärnor.
- **Indikatorer från regional tillgänglighetsstrategi**

Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL