

Nulägesanalys inför trafikstrategi Piteå Kommun

2013-03-07

Nulägesanalys inför trafikstrategi Piteå Kommun

Fel! Hittar inte referenskälla. 2013-03-07

Beställare: Piteå Kommun
Svartuddsvägen 1
941 85 Piteå

Beställarens representant: Åsa Wikman

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare
Handläggare Annika Stenvall

Uppdragsnr: 1030059

Filnamn och sökväg: n:\103\00\1030059\0-mapp\09 beskr-utredn-pm-
kalkyl\nulägesanalys inför trafikstrategi piteå
kommun.docx

Tryck: Norconsult AB

Innehållsförteckning

1 Bakgrund och syfte	4
1.1 Metod.....	4
2 Nuläge	5
2.1 Kommunens karaktär	5
2.2 Trafiknätets uppbyggnad	7
2.3 Trafikens omfattning	14
2.4 Tillgänglighet	18
2.5 Trygghet	20
2.6 Trafiksäkerhet	21
2.7 Miljöpåverkan.....	22
3 Samlad bedömning	24

1 Bakgrund och syfte

En trafikstrategi syftar till att ge framtida vägledning i en kommuns trafik- och stadsplanering. Den ska ge stöd i 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. För att kartlägga förutsättningar för ett trafikstrategiarbete i Piteå Kommun har en nulägesanalys gjorts enligt Trast-guidens upplägg.

1.1 Metod

Nulägesanalysen har genomfört som en inventering av befintliga mål, visioner och planeringsunderlag i kommunen.

Följande dokument har utgjort grund för inventeringen:

- Piteå Kommuns översiktsplan (ÖP)
- Piteå Kommuns verksamhetsplan (VEP)
- Klimat- och energiplan (KEP)
- Trafiknätsanalys Piteå stadsbygd
- Resvaneundersökning Piteå Kommun

2 Nuläge

I detta avsnitt beskrivs kommunens nuläge enligt aspekterna i TRAST, Trafik för en attraktiv stad.

2.1 Kommunens karaktär

Piteå Kommun ligger vid Bottenvikens kust i Norrbottens län och gränsar till Luleå, Arvidsjaur och Älvsbyns kommuner samt till Skellefteå kommun i Västerbottens län. Kommunen har en yta på 3087 km² och med ett invånarantal på 41 078 stycken 2012 fås en befolkningstäthet på 13,1 invånare/km².

Piteå stad fick stadsrättigheter 1621 och anlades då vid kyrkan och marknadsplatsen i Öjebyn. År 1666 när staden för andra gången på kort tid brinner ned till grunden aktualiseras en stadsflytt. Dels på grund av branden men även på grund av en uppgrundning av hamnen. Staden återuppbyggs därför på Håggholmen som på den tiden var en ö och där det fanns en skyddad hamnplats.

Stadens karaktär består av bebyggelse som till stora delar än idag inryms inom den strikta rutnätsplan som stakades ut över Håggholmen år 1667. Av den äldre bebyggelsen återstår några hus och utmed Storgatan och vid torget är bebyggelsen småskalig och intim. Storgatan som löper längs med moränhöjdens högsta punkt har genom seklerna varit stadens huvudgata. Landsvägen kom från Öjebyn in på nuvarande Nygatan, förbi kyrkan, över Kyrkbron och upp på Rådhusetorget. Vidare söderut löpte vägen förbi gamla lasarettet och upp mot Strömnäs. Handelstråket utmed Storgatan stängdes av för biltrafik 1962 och blev Sveriges första gågata.

I Piteå Kommun finns över 40 byar av olika storlek och drygt 43 % av kommunens invånare är bosatta på landsbygden.

Piteå är en stark turist-, handels- och konferensstad med många evenemang som lockar både pitebor och besökare utifrån, vilket innebär att befolkningen mångdubblas under sommarmånaderna. Piteå har aktivt arbetat för att bevara handeln i centrum genom att inte etablera något externhandelsområde. I dag finns ett mindre semiexternt handelsområde på Backen ca 2 km från stadskärnan.

Livsnäringsn i kommunen utgörs till största delen av vård, omsorg och tillverkningsindustri. Det senare främst i de två kraftlinerfabrikerna SCA Munksund och SmurfitKappa Kraftliner.

Berörda målsättningar:

Verksamhetsplan:

- Piteå ska år 2020 ha 43 000 invånare
- Piteå ska vara en attraktiv ort för näringsliv och företagande
- Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer
- Piteå präglas av en samhällsgemenskap med mångfald som grund
- Samhällsbyggnad ska utgå från social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet
- Piteås landsbygd har en positiv utveckling vad avser invånare, service och arbetstillfällen

2.2 Trafiknätets uppbyggnad

Gångtrafik

En promenad till fots är oftast början på de allra flesta förflyttningar. Man går till hållplatsen, till cykel- eller bilparkeringen. I de mer tätbebyggda delarna finns goda förutsättningar för att gå till fots under hela resan, eftersom det är så pass korta avstånd. Gångnätet i Piteå består av trottoarer, gång- och cykelvägar och gågatorna i centrum. I bostadsområdena och på landsbygden saknas till största delen separering av fotgängare och dessa hänvisas därför till körbanan. I Piteå är det endast en mindre del av gång- och cykelvägarna där gående och cyklister separeras från varandra.

Cykeltrafik

Inom stadsbygden återfinns åtta utpekade cykelhuvudstråk samt ett stort antal lokala gång- och cykelvägar. En målsättning har i många år varit att huvudstråken ska vara helt separerade från biltrafiken och därför har dessa efterhand byggts om. Ännu idag kvarstår dock ett antal sträckor som kräver större ombyggnationer. I syfte att skapa ett nät av gång- och cykelvägarna och inte enbart anslutningar till och från centrum påbörjades för ett antal år sedan utbyggnaden av så kallade tvärförbindelser, det vill säga förbindelser mellan de olika stråken. I centrum har också ett antal genomgående gång- och cykelstråk byggts de senaste åren. Tidigare upphörde gång- och cykelvägarna i utkanten av centrumkärnan.

I byarna på landsbygden finns stora brister vad gäller gång- och cykelvägnätet. De flesta av byarna genomkorsas av det allmänna vägnätet där staten är väghållare. Trafikflödet längs dessa är i de flesta fall relativt högt och så även hastigheterna. Särskilt utrymme för de oskyddade trafikanterna i form av vägren, trottoar, gång- och cykelbana eller väg saknas och dessa hänvisas därför till körbanan.

Genom kommunen passerar i nord-sydlig riktning, men med delvis olika sträckningar, de två nationella cykellederna Cykelspåret och Sverigeleden.

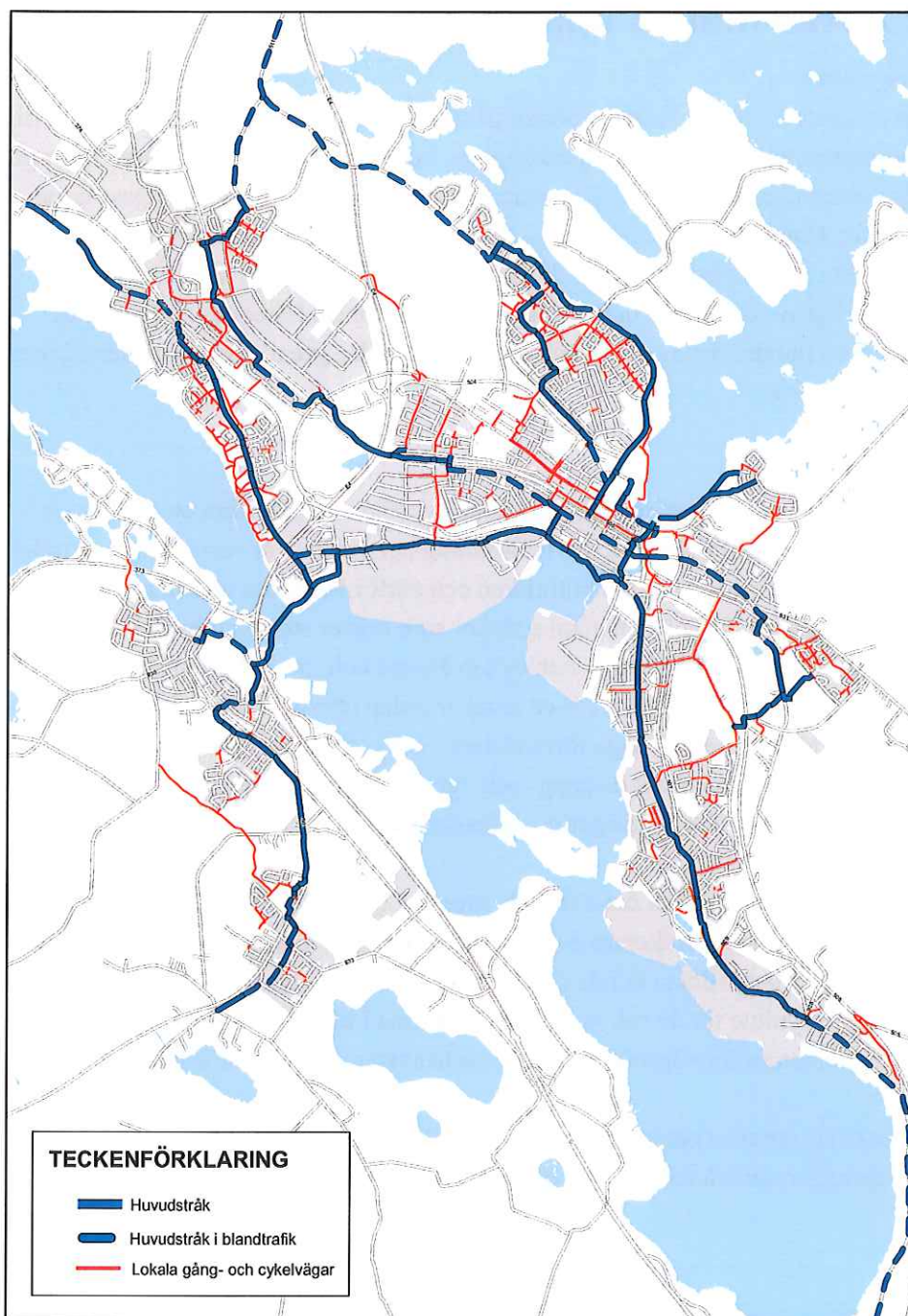


Bild 1. Cykelvägnätet i Piteå

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i kommunen är uppdelad i tre nivåer; stomlinjer, lokala linjer och tätortslinjer. Stomlinjerna utgörs av trafik mellan städerna i grannkommunerna, de lokala linjerna av trafiken på landsbygden inom kommunen och tätortslinjerna av trafiken inom stadsbygden.

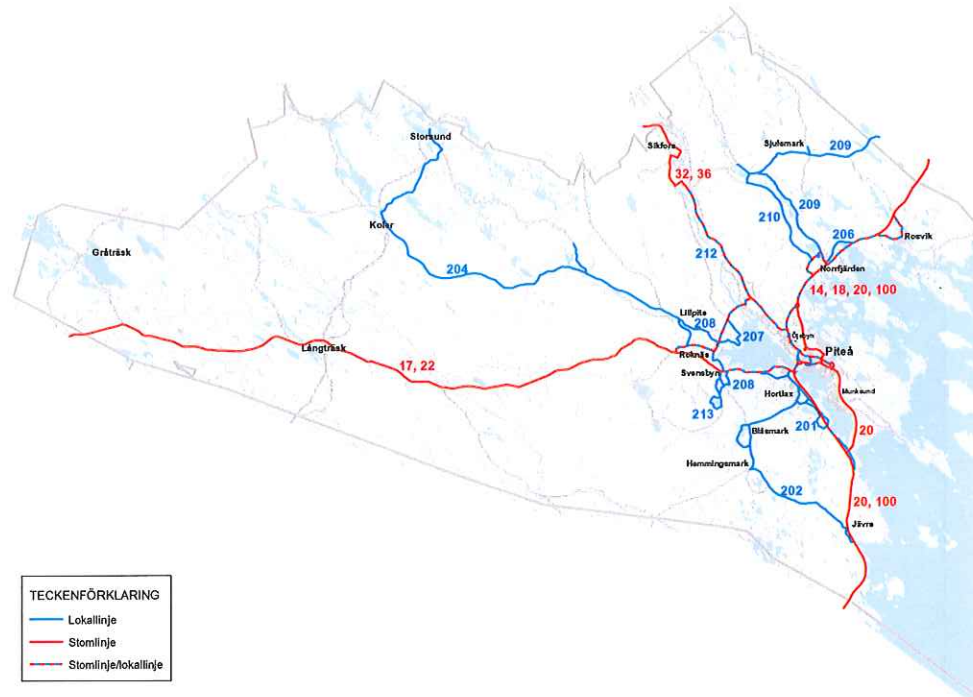


Bild 2. Länstrafikens stom- och lokala linjer i Piteå

Tätortstrafiken består av fyra linjer samt en servicelinje kallad Citylinjen. En radié på 400 meter från tätortstrafikens hållplatser täcker in mer än 90 % av invånarna inom trafikeringsområdet, vilket är god standard.

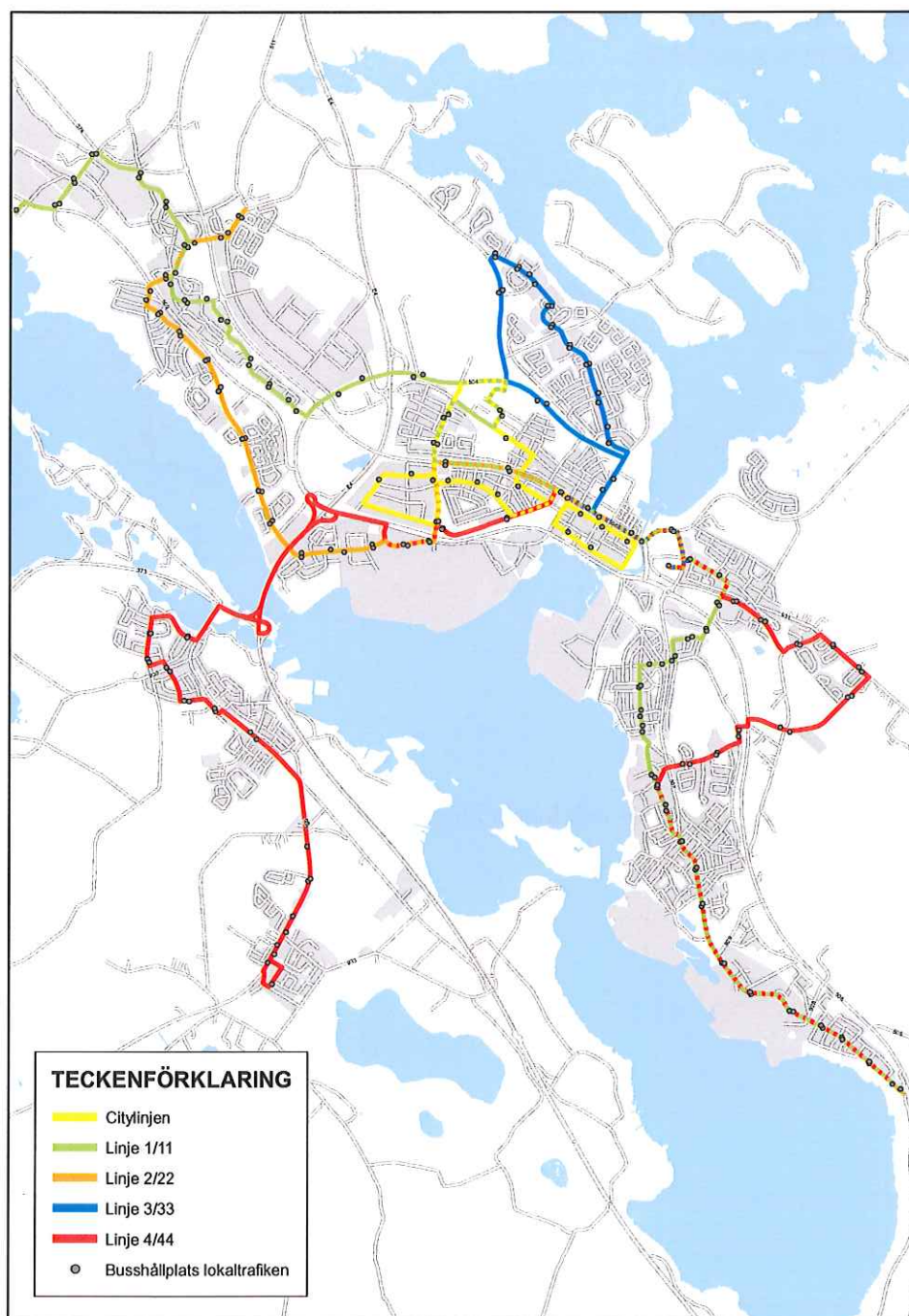


Bild 3. Tätortstrafikens linjer i Piteå

Biltrafik

I nordsydlig riktning genomskärs kommunen av Europaväg 4, vilket är den mest frekventa tillfarten in till kommunen. I väst ansluter väg 373 från Arvidsjaur och väg 374 från Älvsbyn. Bilnätet är uppdelat i tre olika funktioner; genomfart/infart, huvudvägnät och lokalnät.

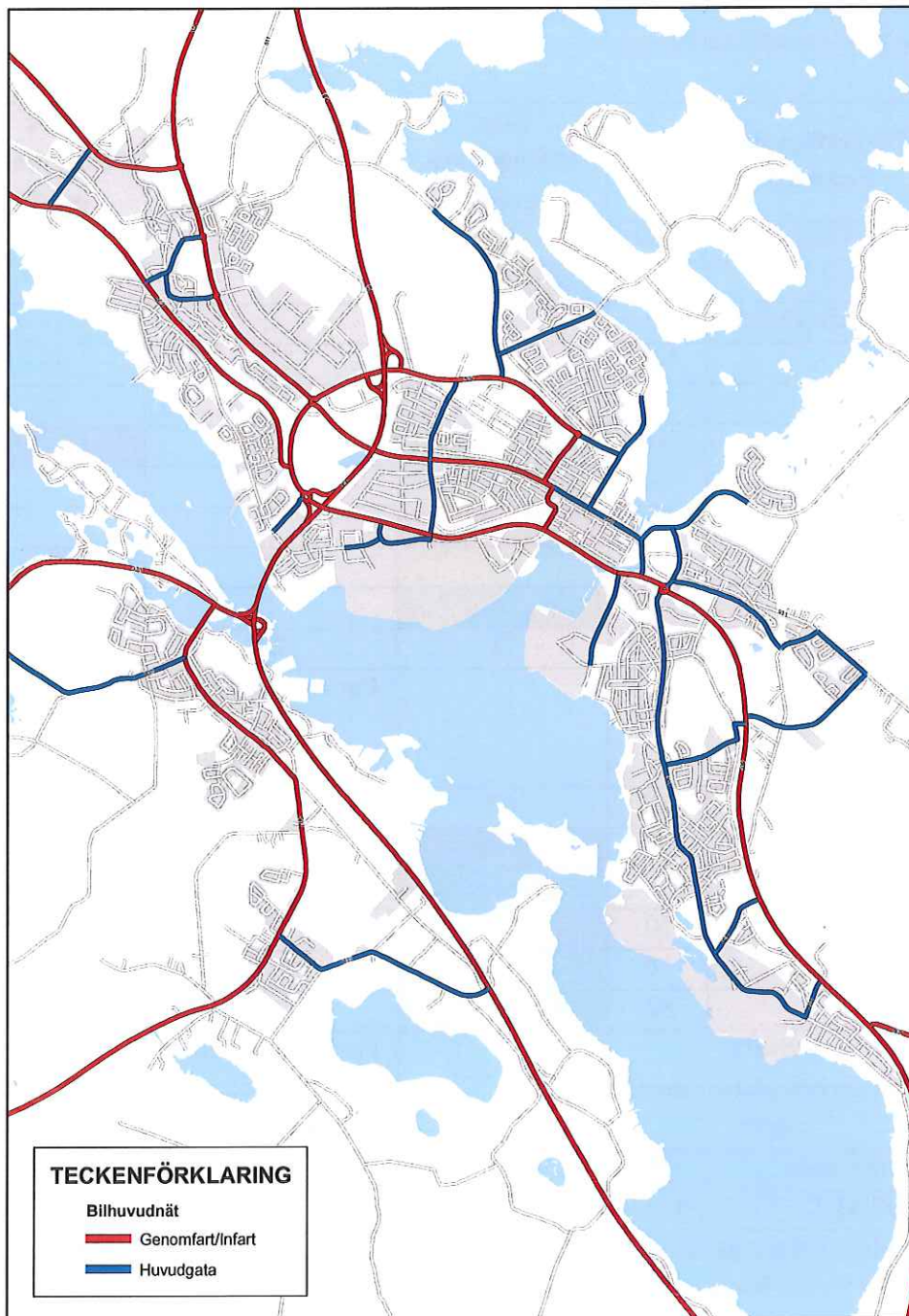


Bild 4. Bilhuvudnätet i Piteå

Parkering

I Piteås centrumkärna finns drygt 1200 parkeringsplatser för bilar. Dessa regleras till största delen med P-skiva med en tillåten parkering på tre timmar.

Gatemarksparkeringen regleras med avgift. Den senaste parkeringsräkningen som genomfördes under en lönelördag i oktober 2010 visar på en beläggningsgrad på totalt 76 % samt att beläggningsgraden är högre på de avgiftsbelagda parkeringarna än på P-skiveparkeringarna.

Parkeringsplatser med P-skiva 3 timmar		Max beläggningsgrad*	Parkeringsplatser för rörelsehindrade	Max beläggningsgrad*
Södra Hamn	239	94	6	33
Seglaren	144	82	5	40
Kyrkparkeringen	83	25	2	0
Tallen	114	50	2	0
Bryggeriet	24	9	1	0
Björnen	41	86	2	100
Löjan	165	83	2	0
Lilla Örnen	28	100		
Älgen	136	92	2	0
Leoparden	138	85	1	0
Totalt	1112	71	23	19
Parkeringsplatser med avgift			Parkeringsplatser för rörelsehindrade	
Aronsgatan	17	67	2	100
Rådhusorget	6	100	2	100
Uddmangatan	9	83	8	50
Lillbrogatan	50	100	8	50
Storgatan	10	89	1	0
Totalt	92	88	21	60
Privata parkeringsplatser med avgift			Parkeringsplatser för rörelsehindrade	
Stora Örnen	40	50	2	0
TOTALT	1244	76	46	40

*Enligt parkeringsräkning lördag 2010-10-30, där beläggningsgrad grön motsvarar 80-89 %, gul 90-95 % och röd 96-100 %.

Parkeringar för cyklar finns strategiskt utplacerade i centrum. Parkeringsräkning för dessa saknas. En allmän uppfattning är dock att antalet cykelparkeringar idag är för få och särskilda brister finns vid korsningarna Prästgårdsgatan/Aronsgatan och Lillbrogatan/Storgatan samt vid Busstationen.

Flyg- och järnvägstrafik

Kommunen saknar persontrafik på järnväg, ett godsspår används dock mellan Älvsbyn och Piteå. Närmsta järnvägsstation med persontrafik finns i Älvsbyn 53 km nordväst om Piteå. Närmsta flygplats är Luleå Airport, vilken är Sveriges sjätte största sett till antalet passagerare och är belägen ca 55 km norr om Piteå.

Sjötrafik

Tolv km sydost om staden ligger Piteå Hamn strategiskt placerad vid Haraholmen. Hamnen är Bottenvikens ledande skogsprodukthamn och har en naturlig lättnavigerad farled med ett djup på 12,5 meter. Anläggningen har sedan den togs i bruk 1973 haft sjöfart året runt.

Berörda målsättningar:

Verksamhetsplan:

- Piteå ska utveckla bra infrastruktur och goda kommunikationer
- Piteå ska aktivt verka för att Norrbotniabanan byggs
- Det ska alltid finnas attraktiv mark och god infrastruktur för nyetableringar av boende och näringsliv

2.3 Trafikens omfattning

Färdmedelsfördelning

Resvaneundersökningen som genomfördes i Piteå 2011 visar på att 79 % av alla resor genomförs med bil och endast 20 % med hållbara transporter som buss, cykel och till fots.

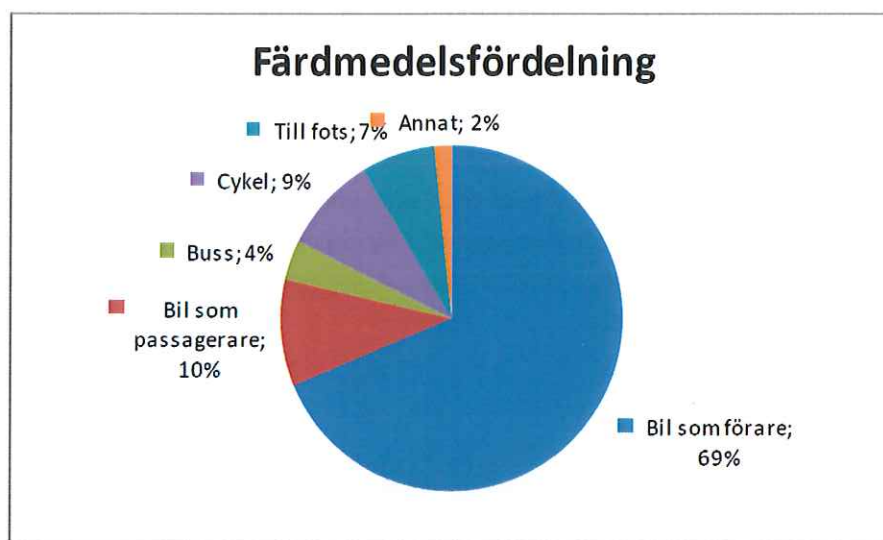


Bild 5. Färdmedelsfördelning för resor under en vecka. *Attityd- och resvaneundersökning i Piteå 2011*

Kollektivtrafikflöden

Resandet i tätortstrafiken är inne i en uppåtgående trend. Mellan åren 2006 och 2012 har antalet resor med tätortstrafiken ökat med 31 %. Det är vuxen- och ungdomsresenärerna som ökat mest, medan skolkortsresenärerna minskat i antal.

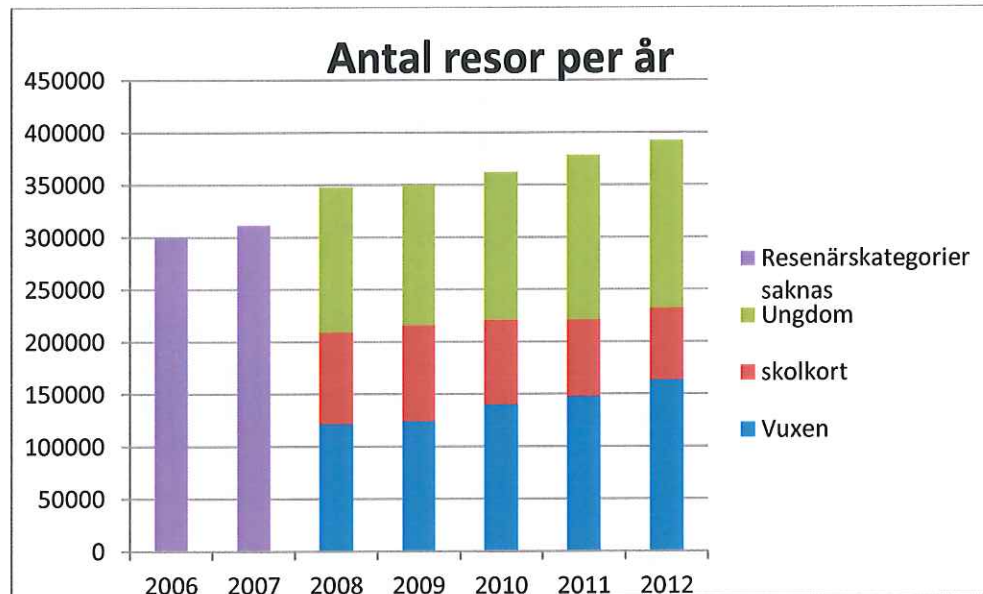


Bild 6. Antal resor med tätortstrafiken i Piteå.

På Länstrafikens lokala linjer i Piteå utgör majoriteten av de resande av skolkortsresenärer. I samband med ny upphandling av de lokala linjerna 2012 gjordes en större förändring i linjedragningar och turutbud. Resandestatistiken visar på att det totala resandet minskat sedan omläggningsen, men vid djupare studier kan man utläsa att det allmänna resandet har ökat något medan det är skolkortsresenärerna som står för minskningen. Det senare kan härledas till att elevunderlaget i kommunen minskat.

Biltrafikflöden

Det högsta trafikflödet i Piteå finns på väg 506 Timmerleden, delen mellan Svartuddsvägen och cirkulationsplatsen vid Lasarettsvägen. Därefter kommer övriga delar av väg 506 Timmerleden mellan E4 och centrum samt E4 mellan väg 373 och väg 506.

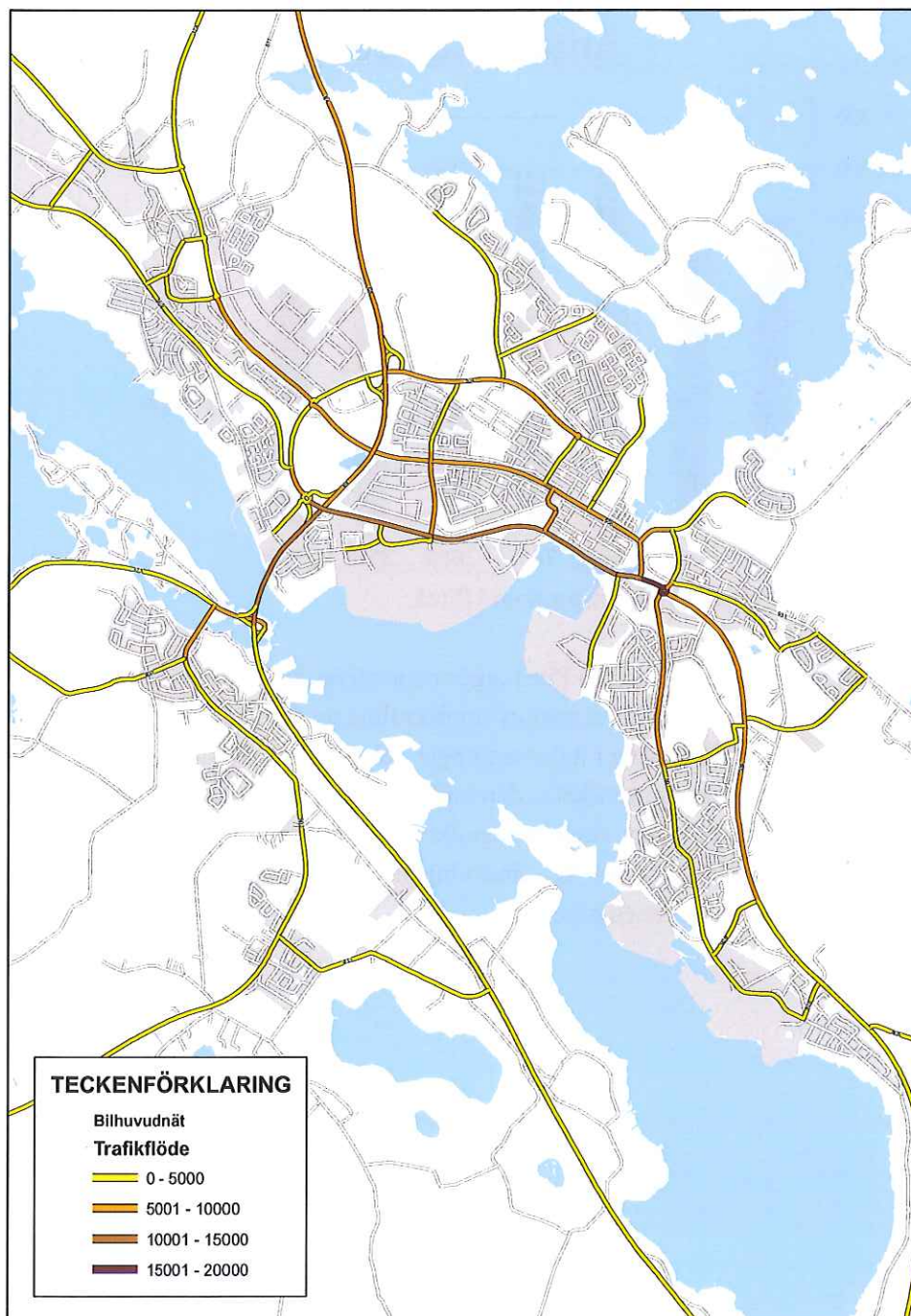


Bild 7. Trafikflöden på bilhuvudvägnätet i Piteå

Arbetspendling

En viktig faktor som påverkar hur trafikflödena blir är hur arbetspendlingen ser ut. Nedanstående tabell förklarar varför trafikflödet på E4 är högre norr om Piteå än söder om.

Arbetsutpendling från Piteå 2011	
Arbetsställe kommun	Antal
Luleå	2275
Älvsbyn	254
Skellefteå	194
Stockholm	176
Boden	101
Arbetsinpendling till Piteå 2011	
Bostadskommun	Antal
Luleå	400
Älvsbyn	252
Skellefteå	196
Boden	82
Umeå	71

SCB

Berörda målsättningar:

Verksamhetsplan:

- Ökat antal resor i kollektivtrafiken

2.4 Tillgänglighet

Tillgänglighet kan beskrivas med vilken lätthet som invånare ges tillgång till önskade funktioner såsom arbete, handel och fritidsaktiviteter.

Tillgänglighet	Andel av befolkningen i Piteå per avståndsklass 2012			
Typ	< 5 min	5-10 min	10-30 min	mer än 30 min
Livsmedelsbutik	90 %	8 %	2 %	0 %

Tillväxtanalys

Tillgängligheten varierar också mellan olika trafikslag, dvs. hur lätt det är att genomföra en resa med ett visst trafikslag. Kollektivtrafikens turtäthet är direkt avgörande för hur tillgängligt trafiksystemet är för kollektivtrafikresenärer. I Piteå har tätortstrafiken en turtäthet på två turer per timme under högtrafik, en tur per timme under lågtrafik och ett ännu mer begränsat turutbud under kvällar och helger. Kollektivtrafiken på landsbygden är främst anpassad till skolornas start och sluttider, vilket innebär en tur per timme i högtrafik. Turtätheten på stomlinjerna varierar beroende på hur stort arbetspendlingsflöde det är på respektive sträcka.

Även restiden för olika transportsätt är avgörande för hur tillgängligt ett visst trafikslag är. Nedan redovisas en jämförelse av restiden beroende på om du färdas med bil, kollektivtrafik och cykel.

Sträcka	Bil	Kollektivtrafik	Cykel*
Piteå – Öjebyn	9 min	19 min	22 min
Piteå – Munksund	9 min	16 min	14 min
Piteå – Bergsviken	9 min	13 min	21 min
Piteå – Norrfjärden	18 min	17 min	56 min
Piteå – Sjulnäs	19 min	32 min	59 min
Piteå – Luleå	45 min	50 min	
Piteå – Älvsbyn	52 min	50 min	
Piteå – Skellefteå	55 min	1 h 10 min	

* Beräknat på en medelhastighet av 15 km/h. *Google Maps*

I resvaneundersökningen efterfrågades hur nöjda respektive hur viktigt kommunens arbete med biltrafiken, busstrafiken och gång- och cykeltrafiken är. Resultatet visar på att medborgarna anser det i stort sett vara lika viktigt att satsa på alla trafikantslag och att man är minst nöjd med kommunens satsning på busstrafiken.

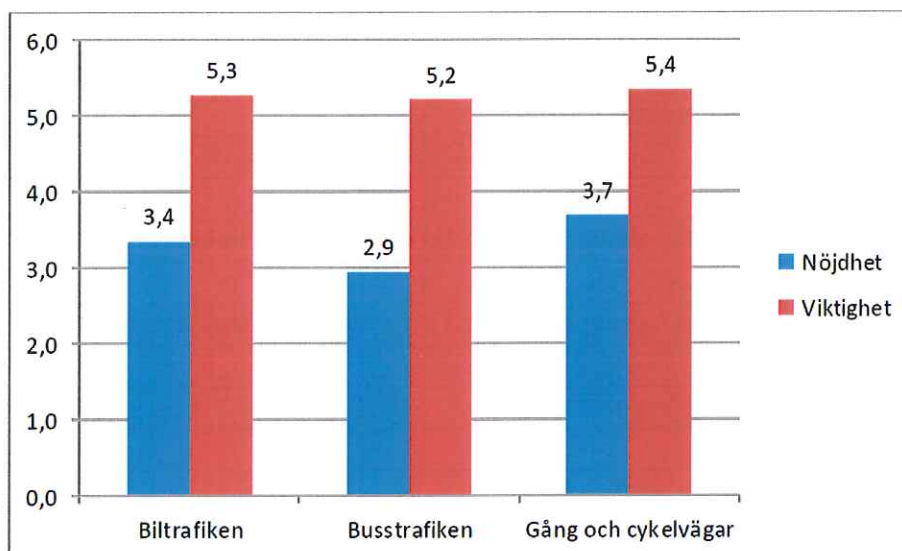


Bild 8. Medeltalet för invånarnas nöjdhet kring kommunens arbete inom respektive område samt hur viktigt de tycker det är med trafiksituationen och kommunens arbete inom respektive område. *Attityd- och resvaneundersökning i Piteå 2011*

Även särskilt utsatta trafikantgrupper som barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar ska kunna ta sig fram i trafiken utan allt för stora uppoffringar i form av restid, kostnad eller otrygghet. I Piteå har centrumkärnans enkelt avhjälpna hinder inventerats och till största delen åtgärdats.

Tillgänglighetsarbetet i gaturummet ingår numera i det löpande arbetet.

Berörda målsättningar:

Verksamhetsplan:

- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla
- Piteås landsbygd har en positiv utveckling vad avser boende, service och arbetstillfällen
- Piteborna ska uppleva så hög tillgänglighet och gott bemötande att de har anledning att tala väl om kommunens service
- Piteå präglas av en samhällsgemenskap med mångfald som grund
- Tillgängliga och trafiksäkra gator, gång- och cykelvägar och järnväg under alla årstider

2.5 Trygghet

Trygghet är en viktig samhällsfråga. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan påverka människors vanor, göra att de håller sig borta från offentliga platser som gator, torg, parker och allmänna kommunikationsmedel samt minska deras rörelsefrihet och aktivitet.

	2012	2011	2009	2007
Nöjdhet med trygghet (index 0-100)*				
Piteå	71	71	66	59
Medelvärde	61	60	53	50
Andel invånare i Piteå som upplevt oro för misshandel och överfall**				
Piteå	24,7 %	22,7 %	21,7 %	
Andel som ibland/ofte känner sig oroliga att drabbas av trafikolycka***				
Piteå				58 %
Norrbotten				52,9 %
Riket				50 %

* *Kommunens kvalitet i korthet, SKL.*

Sammanvägning av svaren på frågorna: Hur nöjd är du med din kommun vad gäller:

- hur tryggt du kan vistas utomhus på kvällar och nätter?*
- hur trygg och säker kan du känna dig mot hot, rån och misshandel?*
- hur trygg och säker kan du känna dig mot inbrott i hemmet?*

** *Trygghet och säkerhet, SKL*

*** *Trygghet och säkerhet i vardagsmiljön, Räddningsverket*

Berörda målsättningar:

Verksamhetsplan:

- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla
- Det offentliga rummet ska upplevas attraktivt, tryggt och trivsamt

2.6 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.

En genomgång av den polisrapporterade olycksstatistiken för Piteå visar på att det i kommunen under åren 2002-2011 dött 19 människor i vägtrafiken, varav en på det kommunala vägnätet och resterande på det statliga vägnätet. En omräkning av detta resultat till antal dödade per 100 000 invånare i genomsnitt ger följande resultat:

Antal dödade i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare. Genomsnitt för åren 2002-2011:	
Piteå	4,6
Norrbotten	7,1
Riket	4,5

Olycksrapporter, Polisen

Trafiksäkerheten för cyklister och gående är till största delen avhängigt motorfordonens hastighet vid en kollision. Genom att anpassa trafikmiljön och konfliktpunkter med hastighetsdämpande åtgärder kan risken för att dö eller skadas svårt i trafiken minimeras för gående och cyklister. En stor del av olyckorna med gående och cyklister utgörs också av singelolyckorna. Bra halkbekämpning och en hög cykelhjälm användning är viktiga faktorer för att minimera skadorna från sådana olyckor.

Andel cykelhjälm användare		
År	Piteå	Riket
2012	26,1	33,2
2011	25,2	31,8
2010	25,8	27,1
2009	19,9	27,3
2008	21,5	27,9

Cykelhjälm användning i Sverige, VTI

För bilister är tre faktorer viktiga för att minimera risken för att dö eller skadas svårt i trafiken; att hastighetsgränserna respekteras, bilbältena används och att man kör nyktert. Bältesanvändningen är god i Piteå enligt mätningar från NTF, även om den minskat under 2012.

Andel personer som använder bilbälte	
2012	96,7 %
2011	99,7 %

Bältesanvändningen i din kommun, NTF

Berörda målsättningar:

Verksamhetsplan:

- En trafikmiljö som erbjuder en säker färd till och från skolan
- Tillgängliga och trafiksäkra gator, gång- och cykelvägar och järnväg under alla årstider

2.7 Miljöpåverkan

Vägfrafikens utsläpp påverkar klimatet, bidrar till övergödning, försurning och bildning av marknära ozon. Bilarnas avgaser, buller och slitagepartiklar har stora hälsoeffekter. Trafiken tar också naturresurser och utrymme i anspråk.

Utvecklingen inom transportområdet kommer därför att ha en avgörande betydelse i arbetet för att nå flera av miljö kvalitetsmålen.

En jämförelse av transporterens koldioxidutsläpp för Piteå kommun visar på en ökning med 6,6 % från år 1990 till år 2010 medan Norrbotten totalt har minskat utsläppen med 4,0 % under samma period. Sedan år 2008 har dock utsläppen i Piteå minskat med 1,3 %.

Utsläpp koldioxid (kton/år)	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2000	1990
Piteå	108,2	106,5	109,6	112,3	112,5	113,8	105,0	101,5
Norrbotten	853,5	862,0	858,0	904,2	897,9	893,6	866,4	889,4

Nationella emissionsdatabasen, RUS Länsstyrelserna i samverkan

En jämförelse av körsträckan per invånare i Piteå kommun visar på att körsträckan visserligen minskat under de senaste åren, men att den fortfarande ligger betydligt

högre än värdet för år 1999. Snittvärdet för länet ligger 2011 på 740 mil och i riket på 645 mil per invånare.

Körsträcka	2011	2010	2009	2008	2005	2000	1999
Mil per invånare	752	760	762	770	759	752	725

Bilnehavet i kommunen ligger vid årsskiftet 2012/2013 på 562 personbilar i trafik per 1000 invånare, vilket är högre än både rikets och länets snitt, vilka ligger på 464 respektive 542 bilar. Högst respektive lägst antal bilar per 1000 invånare i Norrbottens län har Övertorneå på 616 bilar och Luleå på 494 bilar.

Luftmätningar genomförs kontinuerligt vid åtta strategiska punkter i Piteå. Mätningarna visar på att luften i Piteå är relativt bra. Ingen av de miljö kvalitetsnormer som finns för luftens olika föroreningar överskrids i Piteå. Normerna klaras men halterna är sådana att fortsatta mätningar krävs. Luftföroreningarna kommer från industrier, uppvärmning och vägtrafik. Den största källan till luftföroreningar i Piteå är vägtrafiken.

Sedan 1985 har det i Piteå vart femte år genomförts besvärundersökningar vad gäller bland annat buller och luftföroreningar. I den senaste undersökningen från 2012 anges att andelen störda av fordonsbuller har ökat i 5 av 8 bostadsområden: Backen Djupviken, Klubbgården, Munksund, och Skuthamn. I Annelund, Degeränget och Piteå centrala har andelen störda av fordonsbuller minskat. Störst andel besvärade av fordonsbuller har Skuthamn. Luftföroreningar och lukt är flertalet besvärade av men bara vid enstaka tillfällen. Störst andel av de som besväras av lukt minst en gång i veckan är boende i Skuthamn och Munksund. De boende har främst kopplat luktkällorna till industrin, men en del även till vägtrafiken.

Berörda målsättningar:

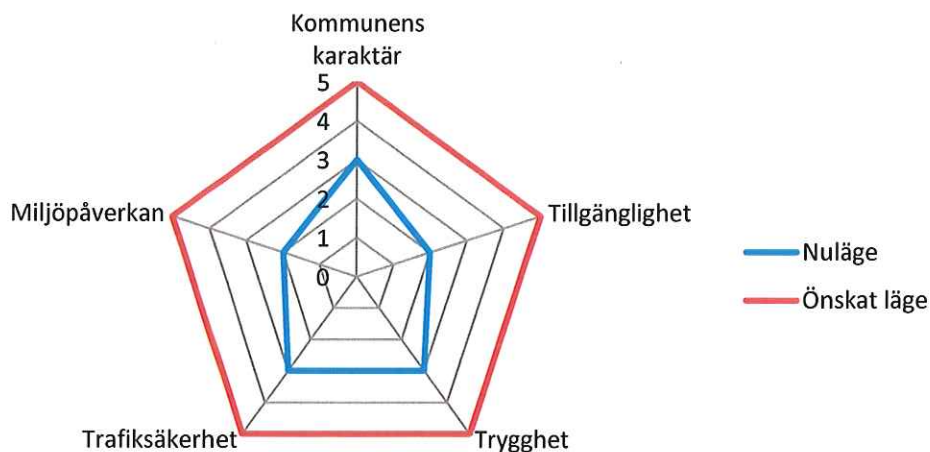
Verksamhetsplan:

- Piteå ska erbjuda goda förutsättningar för miljövänliga och hälsosamma val i vardagen
- Hälsosam och god miljö för nuvarande och kommande generationer

Klimat- och energiplan:

- Minska de fossila koldioxidutsläppen från resor och transporter i Piteå med minst 10 % till år 2020 jämfört med 2008
- Minska de fossila koldioxidutsläppen från resor och transporter i kommunkoncernen med minst 30 % till år 2014 jämfört med 2008

3 Samlad bedömning



Kommunens karaktär ges en trea. Största delen av stadsbygdens bebyggelse är samlad inom en radie på fem kilometer, vilket ger förutsättningar till hållbara resor på cykel eller till fots. Landsbygdens byar är däremot mer spridda, vilket gör dem svåra att försörja med kollektivtrafik. Positivt är kommunens förhållningssätt kring externhandelsetableringar. Vid planering av nya bostadsområden och nyetableringar bör större hänsyn ges till kollektivtrafikstråken. Eftersom det kan vara både svårt och dyrt att anpassa kollektivtrafiken till de nya förutsättningarna är det viktigt att bostadsområden och etableringar hamnar i nära anslutning till de befintliga.

Tillgängligheten ges en tvåa, dels på grund av avsaknaden av järnväg, dels på grund av det begränsade turutbudet med kollektivtrafiken och dels på de restidsförlängningar som kollektivtrafiken och cykeltrafiken ger jämfört med bilen. Detta bekräftas också i pitebornas val av färdmedel, där resvaneundersökningen visar på att 79 % av alla resor görs med bil, samt pitebornas attityder till kommunens satsningar på kollektivtrafiken. Tillgängligheten för biltrafiken får anses vara god både vad gäller framkomligheten på vägnätet och tillgången till parkeringar i centrala Piteå. Tillgängligheten för funktionshindrade bedöms vara relativt god med tanke på de enkelt avhjälpta hinder som åtgärdats i gatumiljön i centrum. Poängteras bör ändå att det kvarstår hinder, bland annat bör busstationsområdet ses över.

Tryggheten värderas till en trea. Sammantaget känner sig piteborna nöjda med tryggheten i kommunen, men nära en fjärdedel har upplevt oro för misshandel och

överfall. Det senare kan starkt påverka beteendet i form av val av annat färdväg eller färdväg alternativt att man avstått aktiviteten, vilket i sin tur påverkar livskvaliteten negativt.

Trafiksäkerheten värderas till en trea. På det kommunala vägnätet har det inte skett någon dödsolycka sedan år 2002, vilket bedöms kunna härledas till kommunens utbyggnad av gång- och cykelvägnätet och satsningen på hastighetsdämpande åtgärder. Ett tydligt exempel är ombyggnationen av Sundsgatan, där ett flertal dödsolyckor skett innan ombyggnationen och där antalet olyckor kraftigt reducerats efter ombyggnationen. Bland de statliga vägarna är det främst E4, väg 373, väg 374 och väg 506 som utmärker sig och det är främst mötes- och singelolyckor som skett. Under de närmsta åren kommer Trafikverket att påbörja mitträckesutbyggnad på E4 både söder om Jävre och på sträckan Boviken – Rosvik, vilket kommer, sett till de olyckor som skett, förbättra trafiksäkerheten ytterligare.

Miljöpåverkan ges en tvåa, vilket främst grundar sig på den stora andelen bilresor (nära 80 %), den höga bilkörningen, det höga bilinnehavet och den stora påverkan vägtrafiken har på miljön och klimatet. Koldioxidutsläppen från transporter i Piteå visar visserligen på en nedåtgående trend, men ligger fortfarande högt över 1990 års nivå. Jämförelsen med länet visar också på att det finns mer att göra för att minska utsläppen. Att luftmätningarna visar så pass bra resultat antas bero på att det inte längre finns någon stor transportled genom stadskärnan sedan Sundsgatan gjorts om och en del av trafikflödet flyttats över till Timmerleden. Timmerleden ligger öppnare till och luftföroreningarna blir därför inte lika koncentrerade där.

Norconsult AB
Väg och bana

Annika Stenvall
annika.stenvall@norconsult.com

Norconsult

Norconsult AB

Theres Svensson gata 11

Box 8774, 402 76 Göteborg

031 – 50 70 00, fax 031-50 70 10

www.norconsult.se