

Hur tar man sig fram i Vasa år 2035?

Sammandrag av invånarenkäten

V A S A .

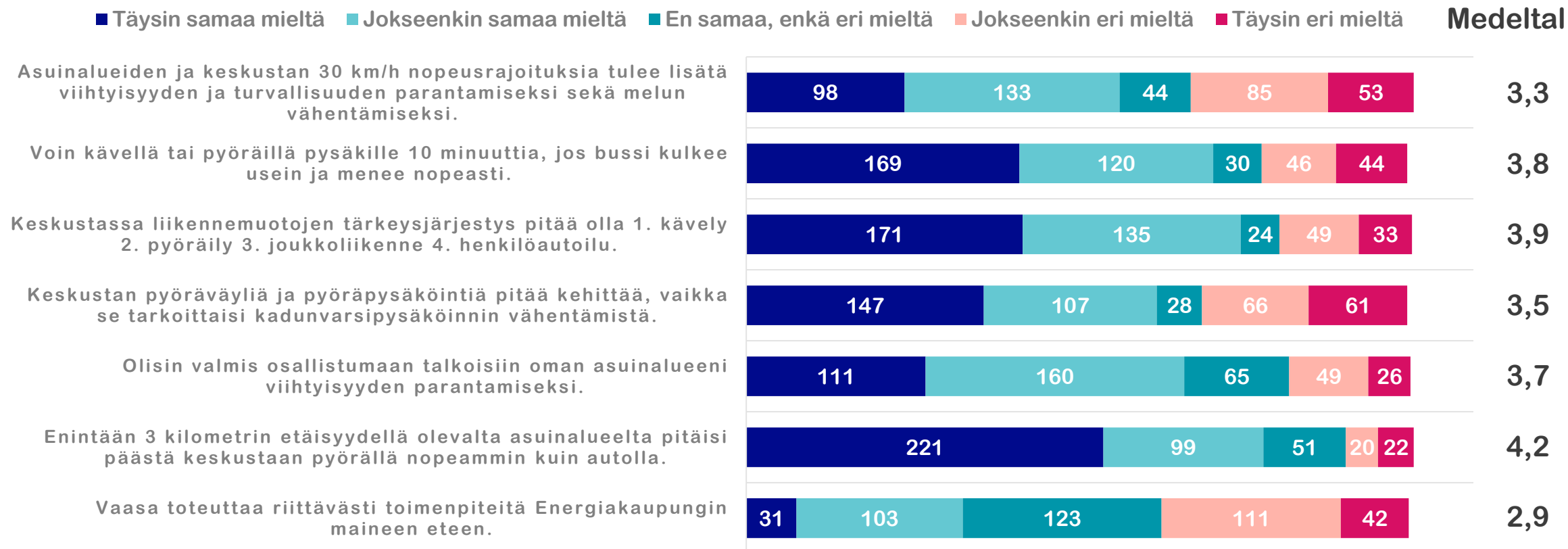
V A S A .

Vasas program för hållbara färdsätt

Vad anser du om följande påståenden om hållbara färdssätt?

- Mest understöd fick påståendena som gällde snabbare cykling, prioritering av gångtrafiken samt högklassiga stomförbindelser när det gäller kollektivtrafiken
- Till sänkt hastighet och minskad parkering invid gatan ställer man sig försiktig och åtgärder behöver ännu vidtas för ryktet som energistad

n = 417



V A A S A .
V A S A .

Hastighetsbegränsningarna 30 km/h i bostadsområdena och centrum bör utökas för att förbättra trivselen och säkerheten samt minska oljudet.

”Det är besvärligt och frustrerande att med bil snigla fram i 30 km/h”

”Så länge som kollektivtrafiken inte löper smidigt och utan hinder till servicen i centrum är det inte möjligt att begränsa bilismen mera än nu.”

Trafikformerna i centrum bör vara i prioritetsordningen 1. gångtrafik 2. cykling 3. kollektivtrafik 4. personbil.

”Hastigheterna bör sänkas på bostadsgatorna. På matargatorna kan den nuvarande hastigheten bibehållas.”

”Säkerheten måste kunna förbättras på andra sätt än genom sänkning av hastighetsbegränsningarna”

”Ett livskraftigt centrum kräver att bilburna kunder kan komma nära affären”

”Folk bör kunna ta sig fram med bil och det bör inte göras besvärligare än det redan är.”

”10 min. cykling är ganska långt och kräver säker parkering av cykeln så nej för det”

”På grund av företagens verksamhetsförutsättningar behövs AVGIFTSFRIA parkeringsplatser.”

”Om man som motvikt kunde få parkeringsutrymme för bilar någon annanstans.”

Om bussen går tillräckligt ofta och snabbt kan jag gå eller cykla till hållplatsen 10 minuter.

”Jag stiger hellre på bussen i närheten, även om den går mera sällan.”

Cykellederna och cykelparkeringen i centrum bör utvecklas, även om det skulle innebära minskad parkering invid gatan.

”Det bör finnas en låsbar ställning för cyklar vid busshållplatsen och helst också ett skyddstak.”

”Så länge som kollektivtrafiken inte utvecklas i den riktningen att människorna skulle komma med egen bil under vintern eller när det annars är dåligt väder hjälper det inte.”



Kommentarer till påståendena 2/2

För att förbättra trivseln på mitt eget bostadsområde skulle jag vara beredd att delta i talko.

”Ja! Det här kunde bli utmärkande för Vasa”

”Just nu har jag mycket begränsat med tid. I sig är det en värmande tanke. Om frivilligt arbete ska göras, bör det finnas verkligt goda ledare, som har förmågan att leda människor.”

”För att man ska kunna svara borde det preciseras vad som avses med talko.”

”Bra, cykelvägarna borde prioriteras!”

”Biltrafiken bör inte dämpas med avsikt för att ge cyklisterna fördelar.”

Man borde kunna komma snabbare till centrum med cykel än med bil från sådana bostadsområden som är på högst tre kilometers avstånd från centrum.

”Absolut enkla och trivsamma förbindelser för lätt trafik. Annars kan man inte alls tänka sig att den ökar. Bilkörningen bör göras så besvärlig att man kör bara om man måste.”

”Det kunde finnas fler beställningstrafikljus för cyklister.”

”Speciellt busstrafiken borde utvecklas för att de ska stämma.”

Vasas åtgärder är tillräckliga med tanke på dess rykte som Energistad.

”I centrum lyfts ”energistaden” inte alls fram visuellt.”

”För att detta ska uppnås/främjas/upprätthållas borde det mera konkret föras in i stadens samtliga invånarens vardag.”

V A S A .
V A S A .

Sammandrag av påståendena

- **Hastighetsbegränsningarna 30 km/h i bostadsområdena och centrum bör utökas för att förbättra trivseln och säkerheten samt minska oljudet.**
 - Begränsningen 30 km/h bör användas på väl övervägda ställen men även andra åtgärder krävs för att förbättra säkerheten.
- **Om bussen går tillräckligt ofta och snabbt kan jag gå eller cykla till hållplatsen 10 minuter.**
 - 10 minuters promenad- eller cykelväg till hållplatsen upplevs redan som ganska lång. Vid anslutnings hållplatsen vill man ha högklassig cykelparkering samt skydd mot väderförhållandena. Önskemålet om tätare turer återkommer i flera svar.
- **Trafikformerna i centrum bör vara i prioritetsordningen 1. gångtrafik 2. cykling 3. kollektivtrafik 4. personbil**
 - Fastän påståendena får mycket understöd, delar den interna betoningen av olika trafikformer åsikterna i de öppna svaren.
- **Cykellederna och cykelparkeringen i centrum bör utvecklas, även om det skulle innebära minskad parkering invid gatan**
 - Delar åsikterna klart mest. Man vill ha cykelleder i centrum men befarar att affärlivet i centrum blir lidande av minskad parkering invid gatan.
- **För att förbättra trivseln på mitt eget bostadsområde skulle jag vara beredd att delta i talko**
 - I allmänhet är inställningen till påståendet mycket positiv men handledning och uppmuntran krävs.
- **Man borde kunna komma snabbare till centrum med cykel än med bil från sådana bostadsområden som är på högst 3 kilometers avstånd från centrum.**
 - Många understöder tanken men man vill ändå inte att biltrafiken blir långsammare. I kommentarerna lyfts i synnerhet önskemål om förbättring av cykelvägarna och vinterunderhållet fram. Önskemålet är högklassiga huvudrutter för cykling.
- **Vasas åtgärder är tillräckliga med tanke på dess rykte som Energistad**
 - Åsikterna varierar mest i fråga om det här påståendet. Energistaden syns inte i folks vardag. Man önskar att ryktet skulle synas framför allt i kollektivtrafiken.

V ^ ^ S ^ .
V ^ S ^ .

Hur skulle du fördela Vasa stads investeringspengar på olika färdssätt?

- I svaren lyfts behovet av investeringar i kollektivtrafik och cykling fram (2/3 av utvecklingsstöden för främjande av de här färdssätten).
- Biltrafikens andel av investeringarna är enligt dem som svarade endast 16 %, men samtidigt är spridningen störst.

