



Eskilstuna
kommun

antagandeförslag

TRAFIKPLAN FÖR ESKILSTUNA KOMMUN

2012

STRATEGIDEL
KORT VERSION




Eskilstuna
– den stolta Fristaden



1. Inledning

1.1 Trafikplanens syfte och roll i planeringen

Syftet med Trafikplanen är i huvudsak att:

- Bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle* och ett transportsystem som kännetecknas av god tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikanter. Detta innebär att ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter ska vägas samman vid all planering.
- Att vara ett dokument som på ett enhetligt sätt samlar trafikfrågorna under ett paraply, med inriktningen att bilberoendet ska minska och att andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska öka.

Trafikplanen med dess trafikstrategi utgör ett viktigt underlag i översiktsplanarbetet och till klimatstrategin. Målen för den fysiska planeringen som presenteras i översiktsplanen gällande regionala samband, en tät stadsstruktur, resurseffektivitet och tillgänglighet utgör en grund för Trafikplanen.

Genom att satsa på ett hållbart transportsystem ska Eskilstuna kommuns betydelse utvecklas i Mälardalsregionen. Eskilstuna kan därigenom göra sig känd som en attraktiv kommun, locka nya invånare och understödja en fortsatt hållbar tillväxt i regionen.

Ett antagande av Trafikplanen innebär att utpekade ansvariga nämnder och förvaltningar också har ett verkställighetsansvar för de åtgärder som följer av handlingsplanen. Åtgärderna ska därmed ingå i respektive förvaltnings verksamhetsplan. Målsättningen är att föreslagna åtgärder ska ingå i investeringsbudget från 2012-2016 samt finnas som underlag för kommande investeringar.

1.2 Viktiga utgångspunkter

Hållbart transportsystem är en övergripande målsättning. Med det avses en positiv utveckling av samtliga hållbarhetsaspekter parallellt – ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Begrepp som tillgänglighet, god miljö, minskad klimatpåverkan, transportkvalitet, regional utveckling, en säker trafik, god hälsa samt ökad jämställdhet och rättvis fördelning beskriver viktiga aspekter av ett hållbart transportsystem. Befintliga mål och riktlinjer i olika styr- och policydokument är också en viktig utgångspunkt för Trafikplanen. Till dessa hör visionen för Fristaden Eskilstuna, Handelspolitik 2009, Eskilstunas politik för hållbar utveckling, Eskilstuna-MaTs, Energiplan, och Handikappolitiskt program för alla kallad En kommun för alla. På regional nivå finns bland annat de regionala miljömålen, Sörmlandsstrategin och Region Sörmlands vision för kollektivtrafiken.

*Hållbar utveckling definieras som "att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationernas möjligheter att tillgodose sina behov"



I.3 Trender och utmaningar

I arbetet med Trafikplanen har viktiga trender och utmaningar identifierats:

- Klimatfrågan kommer på agendan på allvar - Forskarna är idag ense om att temperaturen på jorden ökar på grund av växthuseffekten, och att det på sikt kommer att ge betydande väderförändringar. Transporterna är bland det som är svårast att klimatanpassa och åtgärder kommer att krävas inom teknik, planering och beteendepåverkan.
- Oljan blir dyrare - bilanvändningen beror till stor del på oljepriset. Priset på oljan påverkas av att man inom kort når det som kallas "peak oil", dvs det stadium där hälften av den olja som finns är förbrukad. Detta sker samtidigt som den globala förbrukningen stadigt ökar.
- Den attraktiva staden är ett konkurrensmedel - många städer gör idag tydliga, medvetna satsningar för att åstadkomma "den goda staden" eller "den attraktiva staden". Att städerna blir attraktiva mötesplatser medför också ekonomiska fördelar. Transportsystemet betyder mycket för hur staden uppfattas.
- Livs kvalitet och folkhälsofrågor – transportsystemet påverkar i hög grad kvaliteter i boendet, utemiljön, hälsa, och kan bidra till utvecklingen såväl positivt som negativt.
- Befolkning och bosättning – det sker demografiska förändringar där en åldrande befolkning är den tydligaste trenden. Viktig är också utvecklingen där antal boende i attraktiva, men ur transportsynpunkt perifera lägen ökar.
- Kommunikationer och regionförstoring - sedan ett par decennier pågår en förstoring av arbetsmarknadsregionerna med allt längre pendlingsavstånd som följd. Även avseende andra transporter ökar det regionala och interregionala resandet. Förbättrade kommunikationer har en stor del i möjligheterna att åstadkomma ytterligare regionförstoring.

Hur trender hanteras kommer i hög grad påverka trafiken och transportsystemets funktion framöver liksom möjligheterna att skapa ett hållbart transportsystem.



Den attraktiva staden



2. Vision och mål

Trafikplanen tar sitt avstamp i Eskilstuna kommuns övergripande vision 2020 och syftar till ett hållbart transportsystem i Eskilstuna kommun. Tidshorisonten för trafikplanen är 2030.

2.1 Vi förverkligar visionen

Eskilstuna – den stolta Fristaden



Vi är modiga och utmanar

Eskilstuna är en attraktiv kommun som lyckas med att kombinera tillväxt med en miljömässigt, ekonomiskt och socialt sund utveckling av transportsystemet. God tillgänglighet till samhällets olika funktioner ger både tillväxt och en hållbar utveckling. Transportsystemet bidrar till hög livskvalitet för boende, verksamma och besökare i kommunen.

Vi välkomnar olikheter och idéer

I aktivt samarbete med forsknings- och utvecklingsvärlden provar och tillämpar vi nya idéer. Transportsystemet erbjuder valfrihet genom en stor bredd av olika slags attraktiva transportlösningar.

Vi tar ansvar för en trygg och hållbar framtid

Transportsystemet är robust och klimatanpassat. Det har formats i syfte att skapa tillgänglighet, trivsel, trygghet, god hälsa och ökad jämställdhet. Transporterna sker på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt

Till oss kommer du för att uppleva, inspireras och lära



2.2 Förslag till mål

Övergripande målsättning i Eskilstuna kommun för år 2020 är följande:



Figur 2.2 Målsättning för år 2020 samt färdstätt andel från resvaneundersökningar 2006 och 2010.

Andelen busstransporter och cykeltransporter ska fördubblas från 8% och 13% till 16% respektive 26% till år 2020. En större del av denna andelsökning sker från biltransporterna där målet är att minska biltrafiken från 58% till 39%. Andelen gångtrafikanter antas minska något från 21% till 19%, en trend som även finns i andra europeiska städer som visar att gångtrafikanterna förväntas ta cykeln i större utsträckning.



För att ha ett hållbart transportsystem finns ett antal konkreta målsättningar kopplat till Trafikplanen.

Kommunala Trafikmål för 2020

Eskilstunas struktur

1. Stadsbygdens täthet ska öka och samtidigt ska andra kvaliteter förbättras.
2. Ny bebyggelse* på landsbygden ska lokaliseras till befintliga och nya kollektivtrafikförsörjda stråk.
3. Transportbehovet med egen bil i tillkommande bebyggelse ska i genomsnitt vara mindre än i befintlig bebyggelse i syfte att successivt bygga en mer hållbar struktur.
4. Nya förändringar i stadsmiljön ska bidra till attraktiva och levande städer.

Trafiksystem/trafiknät

5. I Eskilstuna kommun ska det finnas ett attraktivt, heltäckande, sammanhängande och gent gång- och cykelnät.
6. I Eskilstuna kommun ska det finnas ett attraktivt, effektivt kollektivtrafiknät med god framkomlighet.

Resbehov/trafikens omfattning

7. Andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.

Tillgänglighet

8. Transportsystemet** ska vara lika tillgänglig för alla med särskilt fokus på barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.
9. Parkeringsmöjligheterna för besökande och boende ska medverka till ett attraktivt centrum.

Trygghet

10. Tryggheten ska vara hög, särskilt på gång- och cykelvägnätet.

Trafiksäkerhet

11. Antalet trafikskadade inom kommunen ska minska.

Miljöpåverkan och hälsa

12. Utsläppen av koldioxid från vägtrafiken i Eskilstuna kommun ska minska med 30 % till 2020 samt med 75 % till 2050, jämfört med 2009 års nivå.
13. Godstransporternas andel på väg ska minska.
14. Personbilstransporterna (km/person) skall minska med 10% till 2020, jämfört med 2010 års nivå.
15. Till år 2020 har ingen i sin boendemiljö och skolmiljö bullernivåer överstigande beslutade riktvärden.
 - 30 dBA ekvivalenta inomhus,
 - 45 dBA miximalnivå inomhus nattetid
 - 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 - 70 dBA miximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

* Ny bebyggelse ska bestå av 10-20 fastigheter.

** Transportsystemet - hur vägar, gator och bytespunkter är uppbyggda och hur de hänger samman.



3. Nuläge och brister

Eskilstuna är en kommun i stark utveckling. Det har bekräftats genom bl a utmärkelsen "Årets tillväxt kommun 2007". Eskilstuna kommun tilldelas priset för sitt målmedvetna förändringsarbete med att skapa hållbar tillväxt. I samverkan med näringsliv och högskola har Eskilstuna kommun visat prov på ett strategiskt politiskt ledarskap med att förnya kommunen. Från en starkt industriellt präglad stad till visionen om 2000-talets Fristad där historik och kultur används som redskap för att möta framtiden.

Kommunen har framgångsrikt drivit arbetet med en regional infrastruktur och tagit väl vara på de möjligheter som infrastrukturen erbjuder. Attraktionskraften har stärkts för såväl företagare, medborgare och besökare genom ett välutvecklat näringslivssamarbete, utveckling av goda livsmiljöer och en mångfald av kulturaktiviteter och besöksmål.

Även på trafikområdet har kommunen utvecklats positivt inom många områden, men det finns också en hel del som fortfarande behöver förbättras. I Trafikplanen identifieras brister inom olika områden. Att successivt åtgärda dessa brister är viktigt för att ta steg i riktning mot vision och mål.

3.1 Eskilstunas struktur

Eskilstuna är centralt beläget i Mälardalen. Stadsbygden består av städerna Eskilstuna och Torshälla. Orterna är idag i det närmaste sammanbyggda. Till kommunen hör också ett stort omland med flera mindre tätorter och stora landsbygdsområden. Förutom den övergripande bebyggelsestrukturen är strukturer för lokala områden, befolkningsstruktur, utbud av handel och annan service viktiga aspekter som påverkar resmönster och transportbehov.

Sammanfattning av brister:

- Bebyggelsestrukturen har glesats ut under lång tid och trenden är fortsatt utglesning
- Flera av miljonprogramområdena upplevs som otrygga och ödsliga
- Bristande handels- och serviceutbud på stadsdelnivå (svaga stadsdelscentrum; t.ex. Mesta)





3.2 Trafiksystem

Trafiksystemets utformning med de olika trafikslagets nät har självklart stor betydelse för hur trafiken ser ut och fördelas på olika färdsätt och målpunkter. Den relativa attraktiviteten mellan trafiknäten för gång, cykel, kollektivtrafik och bil avgör till stor del färdmedelsfördelningen. Förutom persontrafikens olika nät finns och behövs också nät för godstrafiken. De olika lokala näten behöver också samordnas och göras sammanhängande på regional nivå, inte minst för att åstadkomma effektiva godstransporter och bra pendlingsmöjligheter.

Sammanfattning av brister:

- Beläggning/standard på gångbanor och trottoarer
- Cykelplan saknas
- Cykelsamordnare saknas
- Dålig standard på cykelparkeringar
- Bristande kapacitet i kollektivtrafiken
- Bristande framkomlighet för kollektivtrafiken
- Saknar bra bussterminal (Radermachergatan)
- Kollektivtrafiken är ej utvecklad i takt med nya resmönster främst landsbygdstrafiken
- Kapacitetsproblem på Svealandsbanan
- Den yttre centrumringen för biltrafik är ej komplett ("Västra länken" saknas)
- Planskildhet saknas med järnvägen (Gillbergaplan)
- Stora breda gator (överytor) i bostadsområden. Lever med resultat av tidigare trafikplanering
- Drift och underhåll av gatusystemet
- Behov av utveckling/förändring av verksamhet på Gredby bangård
- Spåranslutning mellan Svealandsbanan och Eskilstuna Logistikpark (Kjula)
- Spåranslutning (växel) mellan Svealandsbanan och godsterminalen i Folkesta
- Restider med järnväg, Eskilstuna-Västerås
- Standard och trafiksäkerhet, Rv 56 ("Räta linjen")
- Anslutning till Rv 56 ifrån Eskilstuna centralort
- Standard och trafiksäkerhet, Rv 53
- Anslutning till Rv 53 ifrån Eskilstuna centralort, söderifrån
- Standard, Lv 230



Linnégatan i Eskilstuna är ett exempel på en överdimensionerad gata.



3.3 Resbehov/trafikens omfattning

Trafik skapas av människans önskan att förflytta sig. I genomsnitt gör varje svensk mellan 6 och 84 år 1,7 resor per dag. I genomsnitt reser varje svensk ca 40 km per dag. Det är fyra gånger längre än vad vi gjorde år 1950. Ökningen beror framförallt på ökat bilresande. Figuren nedan visar färdmedelsfördelningen för Eskilstuna i resvaneundersökningen RES 05/06 och resvaneundersökningen 2010.



Figur 3.31. Färdmedelsfördelning per ärende i Eskilstuna 2006 och 2010

Sammanfattning av brister:

- Cyklandet ökar inte i önskad takt (den långsiktiga trenden är negativ)
- Trots ökat resande de senaste åren är kollektivtrafikens marknadsandel liten
- Oönskad genomfartstrafik med bil i centrum
- Kollektivtrafikresandet med buss minskar
- Biltrafiken ökar
- Arbete med Mobility Management saknas i kommunen

3.4 Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om möjligheten att nå det man vill nå i den offentliga miljön. Även svaga trafikantgrupper som barn, personer med funktionsnedsättning och äldre ska kunna ta sig fram i trafiken utan allt för stora uppoffringar.

Trafiken ger även upphov till barriäreffekter som minskar tillgängligheten för främst gående och cyklister. I Eskilstuna var tidigare Hamngatan en typisk barriär som skar av centrum från å-området. Ombyggnaden av Hamngatan och en tillgänglig å-promenad har minskat barriäreffekten.

För att uppnå mål om ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik är också den relativa tillgängligheten jämfört med bil viktig. Ska beroendet av bilen minska behöver alternativen göras mera attraktiva, så att konkurrensförhållandena förändras. Idag saknas underlag för att beskriva den upplevda tillgängligheten mellan trafikslagen i Eskilstuna.



Sammanfattning av brister:

- Tillgänglighetsmått (till exempel restidskvoter) för att beskriva trafikslagets upplevda tillgänglighet saknas.
- Tillgänglighetshinder i gatu- och stadsmiljön
- Målkonflikten mellan synskadade och cirkulationsplatser
- Barriärer för gång- cykeltrafiken, bland annat E20, järnvägen, ån och breda gator med omfattande biltrafik.
- Bristande samordning i kollektivtrafiken (mellan linjetrafik, skolskjuts, färdtjänst)
- Tillgänglighetsanpassning och personlig säkerhet vid hållplatser
- Hållplatsstandard, särskilt på landsbygden
- Busstrafikens framkomlighet

3.5 Trygghet

Trygghet är ett komplext begrepp. Upplevd olycksrisk respektive upplevd våldsrisk påverkar upplevelsen av trygghet. 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 människors rörelsefrihet och aktivitet. Otrygghet kan också vara osäkerhet beträffande om hela resan kan genomföras utan att oöverkomliga hinder uppstår.

En trygg miljö leder även till ett jämlikare samhälle, där vissa grupper av människor inte tvingas begränsa sitt livsutrymme på grund av otrygghet. Människor avstår kanske inte från att resa till önskade mål och aktiviteter på grund av otrygghet men genomför resorna på ett annat sätt. Det kan innebära att vi föredrar taxi före buss eller att vi undviker att gå genom mörka gångtunnlar eller undviker gångvägen genom parken när det blivit mörkt.

Sammanfattning av brister:

- Kartläggning/studie över medborgarnas upplevda trygghet/otrygghet i trafik- och stadsmiljön saknas
- Generellt är den upplevda tryggheten i Eskilstuna relativt låg
- Centrum, inkl de centrala parkeringsplatserna upplevs som otrygga
- Tryggheten på gång- och cykelvägnätet är otillräcklig
- Tryggheten i kollektivtrafiken är otillräcklig
- Otrygga skolvägar



Tryggheten i kollektivtrafiken är otillräcklig



3.6 Trafiksäkerhet

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas svårt i trafiken. Människor gör ibland misstag. Därför går det inte att helt förhindra trafikolyckor, men följderna av olyckorna kan minskas genom att gator och fordon blir säkrare. Risken för att olyckor ska inträffa minskar dessutom om alla trafikanter får ökad insikt om hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken.

Sammanfattning av brister:

- Stort antal obevakade övergångsställen utan hastighetssäkring
- Låg cykelhjälmsanvändning
- Stort antal olyckor med oskyddade trafikanter där brister i drift – och underhåll bidragit

3.7 Miljöpåverkan och hälsa

Trafiken belastar miljön på en mängd olika sätt, t ex genom buller, utsläpp av växthusgasen koldioxid, luftföroreningar, barriäreffekter och stor markanvändning. Det största problemet med trafiken globalt är bidraget till klimatförändringen. Lokalt i Eskilstuna bedöms den största påverkan från trafiken (förutom utsläppen av koldioxid) vara buller och luftföroreningar.

Sammanfattning av brister:

- Trafikens klimatpåverkan (trenden är ökade utsläpp av koldioxid)
- Höga bullernivåer utmed större gator/vägar
- Tidvis höga halter av partiklar i utomhusluften



Tullgatan är den mest trafikerade gatan i Eskilstuna centrum



4. Strategi för Eskilstunas trafikplanering

Vision och mål visar önskvärd riktning och vad som ska uppnås, strategin talar om hur vision och mål ska nås. Handlingsplanen (separat del) visar vilka aktiviteter och åtgärder som behövs, valda och prioriterade utifrån principerna i strategin.

Strategin syftar också till att ge framtida vägledning i Eskilstunas trafikplanering för alla de både små och stora beslut som tas i den fortlöpande verksamheten och som inte direkt tas upp i handlingsplanen. Det handlar till stor del om vägledning för hur prioriteringar och avvägningar mellan intressen bör göras.

Strategin består av en övergripande del som omfattar i princip all trafik- och bebyggelseplanering, samt en del för respektive TRAST-aspekt (Trafik för en attraktiv stad). Sist, men absolut inte minst, omfattar strategin även vägledning för det ur genomförandeperspektiv viktiga området om ansvar och samverkan.

4.1 Övergripande strategi för trafikplaneringen

Följande övergripande förhållningssätt skall tillämpas i trafikplaneringens samtliga skeden och för samtliga trafikslag:

- **Tillgänglighet istället för rörlighet.*** Fokus för trafik- och samhällsplaneringen är att skapa en god tillgänglighet till samhällets olika utbud av varor och tjänster. Ibland förutsätter planeringen rörlighet men många gånger kan ökad tillgänglighet tillfredsställas utan ökad motoriserad rörlighet. Att öka tillgänglighet istället för rörlighet som en övergripande strategi ger ett effektivare transportsystem med färre målkonflikter mellan de olika hållbarhetsaspekterna.



*tillgänglighet
före rörlighet*

*Tillgänglighet är "möjlighet att nå något önskvärt" medan rörlighet är "möjlighet att förflytta sig". Uttryck på ett annat sätt är rörlighet det som ger transporter (= kostnader) och tillgänglighet det som ger nyttan. Ökad tillgänglighet utan ökade transporter är därmed också ett sätt uppnå en ökad kostnadseffektivitet.



- **Prioritering av trafikslagen.** Vid planering och utformning av huvudnäten ska trafikslagens behov normalt prioriteras i följande ordning; 1. Gångtrafik, 2. Cykeltrafik, 3. Kollektivtrafik, 4. Biltrafik. I stråk och områden med många anspråk och behov bör utformningen prioritera integrering och ökat samspel mellan trafikanterna.



1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

Exempel på prioritering av trafikslagen

källa: Trivector

- **Beteendepåverkan** ska användas för att skapa ett hållbarare transportsystem. Åtgärder ska inte enbart inriktas på infrastrukturåtgärder, utan även på beteendepåverkande åtgärder för att få människor att resa mer miljövänligt. Ett mobilitetskontor är ett viktigt steg i detta arbete.
- **Innovativt och nyskapande** är begrepp som ska prägla hela trafikplaneringen och olika stadsutvecklingsprojekt. Eskilstuna kommun ska ligga steget före och ständigt vara aktiva att pröva nya idéer och innovativa tekniska lösningar som har potential att bidra till ett mera hållbart transportsystem. Ny kunskap behöver ständigt tillföras verksamheten och kompetensutveckling hos politiker och tjänstemän ska därför prioriteras högt.
- **Energieffektivisering och alternativa bränslen** har avgörande betydelse för att kunna minska transportsystemets klimatpåverkan. Åtgärder för minskad klimatpåverkan ska ingå i såväl planering som drift och användning av transportsystemet.
- **Fyrstegsprincipen för prioritering och val.*** Principen innebär att inför ett behov analysera och välja åtgärder i följande ordning:
 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärderPrioriteringsordningen ger fler åtgärdsalternativ och förutsättningar för en mer kostnadseffektiv användning av tillgängliga resurser.

*Principen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt, men hanterar i första hand brister och problem inom vägtransportsystemet. Tanken med fyrstegsprincipen är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed även behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som syftar till att främja en så förutsättningslös och allsidig planering som möjligt.



- **Samarbete med strategiska partner.** Eskilstuna kommun kan inte uppnå vision och mål på egen hand, det krävs samarbete med många olika aktörer för att genomföra förändringar och åtgärder. Nya former av samarbeten och partnerskap behöver utvecklas med bl a näringsliv, organisationer, högskola och andra aktörer i regionen.

Strategin avser alla kommunens verksamheter. För att nå vision och mål krävs ökat samarbete mellan kommunens olika förvaltningar, mellan dem som planerar för trafiken och dem som i sin verksamhet genererar trafik och transporter. Inriktningen är i första hand kommunen som organisation och som geografiskt område. Men ökat samarbete behövs också på regional nivå, och i viss mån även på nationell nivå.

4.2 Vem ansvarar för genomförandet?

Organisation och ansvar

Det behövs en väl fungerande process för genomförandet av åtgärder. Och det är angeläget att ta ett samlat grepp för att åstadkomma en snabbare utveckling i riktning mot ett mer hållbart transportsystem. Ett sådant samlat grepp berör inte enbart transportsektorn utan även samhällsplanering, näringspolitik, forskning, skola/utbildning. Ansvaret för Trafikplanen fördelas på en övergripande nivå mellan:

Kommunfullmäktige:

- Antar Trafikplanen som en del i Eskilstuna kommuns klimatstrategi/klimatplan och övergripande plan för hållbar samhällsbyggnad
- Tar ställning till årlig redovisning av arbetet med att nå mål och genomförda åtgärder.
- Minst en gång per mandatperiod tar ställning till om Trafikplanen är aktuell eller skall revideras.

Kommunstyrelsen:

- Verkställer fullmäktiges beslut och övervakar verksamheternas arbete med genomförande av åtgärder och projekt enligt Trafikplanen.
- Ansvarar för att kontroll och utvärdering av genomförda projekt och åtgärder genomförs och årligen redovisas för kommunfullmäktige.

Kommunledningskontoret:

- Har det operativa ansvaret för att kontroll och utvärdering av genomförda projekt och åtgärder genomförs och årligen redovisas.
- Ansvarar för att processen med att årligen utveckla projekt och åtgärder utifrån gjorda erfarenheter genomförs och att erfarenheterna används för att driva utvecklingen inom målområdena framåt
- Har samordningsansvar Trafikplanen och för att sådana projekt eller åtgärder som involverar flera aktörer initieras.

Uppföljningsgrupp för trafikplan:

- En särskild uppföljningsgrupp tillsätts med kommunledningskontoret som sammankallande och uppdrag att samordna genomförandet av Trafikplanens mål och åtgärder.
- Gruppen består av personer från kommunledningskontoret, miljö- och räddningstjänstförvaltning och Stadsbyggnadsförvaltningen



Den röda tråden

Innehållet i Trafikplanens olika delar ska följa en röd tråd. De olika delarna ska stödja varandra och logiskt hänga samman. Vision och mål ska uppnås, indikatorerna mäter att utvecklingen går i rätt riktning. Strategin beskriver hur målen ska nås och de konkreta åtgärderna vad som ska göras. Genomförandet av åtgärder i Trafikplanen ska leda till goda effekter och en succesiv måluppfyllelse.



Uppföljning och redovisning

Kommunens trafikplanering behöver utvärderas. De åtgärder, projekt eller utredningar som föreslås i Trafikplanens handlingsplan 2013-2017 bedöms som viktiga, men är troligen ändå inte tillräckliga för att nå uppsatta mål. Trafikplanen kräver fortsatt identifiering och genomförande av nya projekt. Den ska alltså ses som en process som årligen utvecklas utifrån erfarenheter, nya projekt och åtgärder.

En stor del av genomförandet av omställningen av det lokala trafik och transportsystemet påverkas av andra grupper som industri och näringsliv, hushåll och enskilda individer med flera. Det är därför viktigt att det lokala arbetet inkluderar dessa aktörer genom samverkan och ett aktivt kommunikationsarbete.



Trafikplan för Eskilstuna kommun ska visa vägen till ett långsiktigt hållbart samhälle och ett transportsystem som kännetecknas av god tillgänglighet, bättre miljö, hög trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikanter.

Trafikplanen samlar kommunens trafikfrågor under ett paraply, med inriktningen att bilberoendet ska minska och att andelen gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer ska öka. Trafikplanen ska också ge ökad samverkan mellan trafik- och bebyggelseplaneringen.

Genom att satsa på ett hållbart transportsystem i samklang ska Eskilstuna kommuns betydelse i Mälardalsregionen utvecklas. Eskilstuna kan där igenom göra sig känd som en attraktiv kommun, locka nya invånare och understödja en fortsatt hållbar tillväxt i regionen.

Trafikplanen består av en strategisk del som pekar ut riktningen långsiktigt utifrån bland annat en vision, mål och viktiga principer för planering och åtgärdsprioritering. Till strategin finns Trafikplanens Handlingsplan 2013-2017 med förslag på åtgärder för den närmaste 5 års-perioden.

En hänvisning till andra dokument som:

- Kortversion av handlingsplanen
- Fullständiga strategidelen (under bearbetning)
- Aktuell handlingsplan (under bearbetning)
- eskilstuna.se/trafikplan



Planavdelningen
Stadsbyggnadsförvaltningen
631 86 Eskilstuna
sbf-planavdelningen@eskilstuna.se