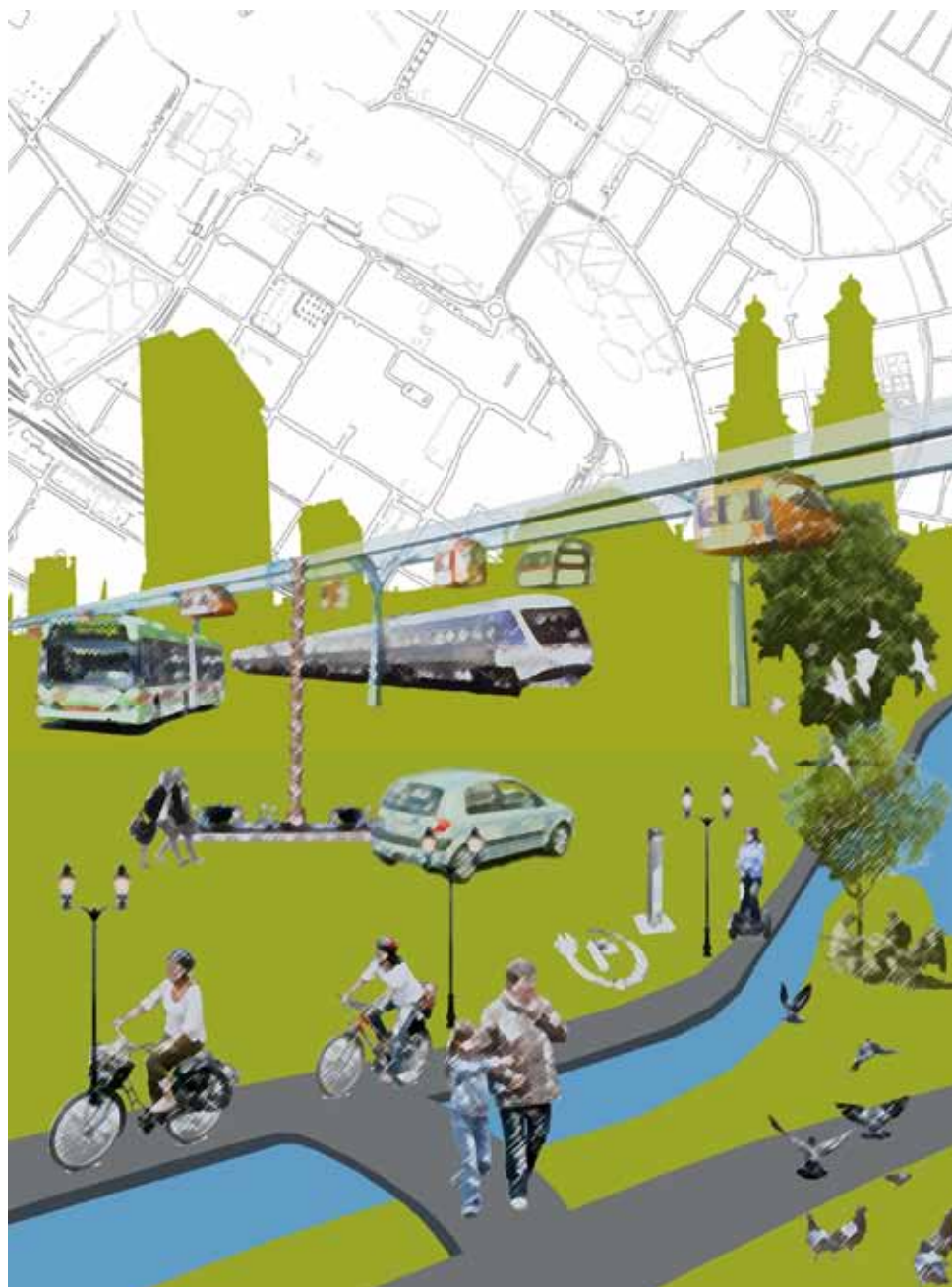


TRAFIKPLAN FÖR
ESKILSTUNA KOMMUN
HANDLINGSPLAN

2012





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning.....	1
1.1	Bakgrund och syfte.....	2
1.2	Handlingsplanens innehåll.....	2
1.3	Pågående åtgärder under trafikplanens antagande.....	2
2.	Handlingsplan med åtgärdsförslag.....	4
2.1	Samhällsplanering.....	4
2.2	Gångtrafik.....	9
2.3	Cykeltrafik.....	12
2.4	Kollektivtrafik.....	15
2.5	Biltrafik.....	16
2.6	Verksamheters transporter.....	18
3.	Konsekvenser.....	19
3.1	Når vi målen ?.....	19
3.2	Analys av konsekvenser och måluppfyllelse.....	20
3.3	Åtgärdsbehov på längre sikt.....	23
3.4	Ekonomi.....	23
3.5	Sammanfattning av föreslagna åtgärder.....	24
3.6	Sammanfattning av föreslagna åtgärder utifrån drift och investeringsåtgärder.....	25
	Källförteckning.....	26
Bilaga 1)	Prioritering av åtgärder per år	



I. INLEDNING

I.1 Bakgrund och syfte

Trafikplanen för Eskilstuna kommun består av

- en strategidel med nulägesbeskrivning, vision, mål och strategiska planeringsprinciper,
- en åtgärdsinriktad del med handlingsplan och förslag till genomförande. Åtgärderna ska leda till en utveckling i riktning mot vision och mål.

Denna del avser Handlingsplanen som sträcker sig över åren 2013-2017. Åtgärder som tagits fram i arbetet med Trafikplanen, men som planeras att genomföras på längre sikt, ingår inte här utan har istället samlats i en idébank. Dessa åtgärder kommer lyftas upp i kommande revideringar av denna handlingsplan så att aktualitet på åtgärderna erhålls.

Syftet med Trafikplanen är i huvudsak följande:

- Bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle och ett transportsystem som kännetecknas av god tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för alla trafikanter.
- 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.

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

Kommunen ska uppmuntra till hållbara resmönster och inte planera och bygga för bilen som norm. Det finns skillnader i kvinnors och mäns resmönster. Män reser generellt mer med bil och kvinnor i större utsträckning med cykel och kollektiva färdmedel. Liknande mönster finns i Eskilstuna enligt senaste resvaneundersökningen (RVU 2010). Kvinnor och män kan också ha olika förutsättningar att använda olika färdmedel. Tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten i åtgärderna ökar om vi tar hänsyn till detta när vi utformar åtgärderna för ett hållbart resande.

Ett antagande av Trafikplanen innebär att utpekade ansvariga förvaltningar och avdelningar också har ett verkställighetsansvar för de åtgärder som följer av handlingsplanen. Åtgärderna ska därmed ingå i respektive förvaltnings verksamhetsplan.

I.2 Handlingsplanens innehåll

Handlingsplanen omfattar åtgärder inom följande områden:

- Samhällsplanering
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Verksamhetens transporter (godstrafik)



För varje åtgärd finns en kort beskrivning av syfte och innehåll, uppskattad kostnad och vilken aktör som ansvarar för åtgärdens genomförande. För att visa vilka typer av åtgärder som föreslås har åtgärderna inom respektive område grupperats utifrån om åtgärderna avser:

- Organisation och planering
- Beteende (Mobility Management) och reglering
- Drift- och underhåll
- Utbud och tjänster
- Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)

I handlingsplanen ingår enbart projekt/åtgärder som inte finns med i den ordinarie investerings- eller driftbudgeten 2013-2017. Åtgärder som ingår i ordinarie investerings- eller driftbudget 2013-2017 redovisas separat och kan erhållas på beställning.

För de åtgärdsförslag som omfattar investeringar anges kapitaldriftskostnader. För investeringar i gator och liknande antas en avskrivningstid på 33 år (kapitalkostnad 7 %).

1.3 Pågående åtgärder under trafikplan processen

Klimatplanen är under antagande och har en övergripande roll i hela kommunkoncernen*. I klimatplanen behandlas transporter under särskilt del och där finns konkreta mål och åtgärder, med fokus på de områden som kommunen har direkt inflyttande på.

Särskilda åtgärder som täcks i klimatsplanen inom kommunkoncernen är inom områdena samhällsplanering och transporter.

Klimatplanen och trafikplanen är synkroniserade i sina delar och hänvisar till varandra.

Under processen med antagande av trafikplanen från 2007 till 2012 har en del åtgärder genomförts som har ingått från början i trafikplanen men som har börjat tidigare realiserats och utgår från tidigare samrådsförslag.

Åtgärder som att inrätta en mobilitetsgrupp och utveckling av stomlinjer i både tätorten och landsbygden utgår från samrådets förslag från 2011.

En mobilitetsgrupp har inrättats på Trafikavdelningen, Stadsbyggnadsförvaltningen under våren 2012. Det har skett en omprioritering av befintliga tjänster i syfte att arbeta mera med beteendepåverkan.

Stomlinjer i kollektivtrafiken är ett framgångsrecept på många platser. Stomlinjernas tydlighet, enkelhet, snabbhet och höga turtäthet är viktiga anledningar till det ökade resandet. Stomlinjer i såväl Eskilstuna-Torshälla stadsområde som på landsbygden har etablerats i och med det nya linjenätet som sattes i bruk den 11 december 2011. Det innebar 10-minuterstrafik i högtrafik på linje 1 och 2, 15-minuterstrafik på linje 3, 20-minuterstrafik på linje 4, 30-minuterstrafik på linje 5 och 60-minuterstrafik på linje 6. Linje 8, som är en stomlinje mellan två landsbygdsområden, har 30-minuterstrafik i högtrafiktid och 60-minuterstrafik i övrigt. Från och med augusti 2012 har linje 4 erhållit 15-minuterstrafik i högtrafik och linje 6 har erhållit 30-minuterstrafik. Genom ytterligare subventionering av vissa biljettslag kan även intresset av att åka kollektivt öka.

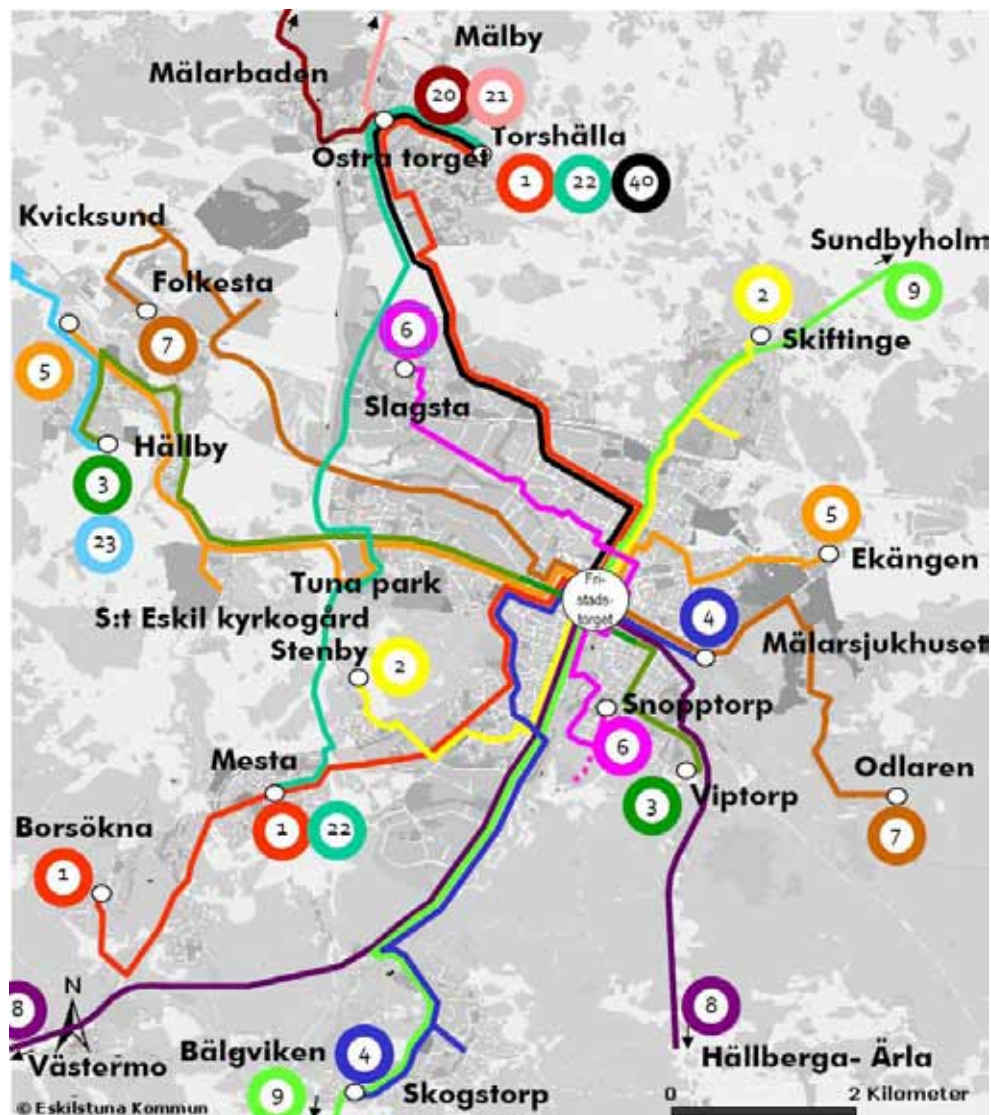
* Med begreppet Eskilstuna kommunkoncern menas organisationen, det vill säga Eskilstuna kommun med förvaltningar samt de av Eskilstuna Kommunföretag AB helägda bolagen Eskilstuna Energi och Miljö AB, Eskilstuna Kommunfastigheter AB, Parken Zoo AB och Eskilstuna Bad AB.



Syftet med den tätare trafiken är att öka resandet. Kommunen har ställt sig bakom det nationella resmålet om en fördubbling av kollektivtrafikresandet till 2020. Genom en satsning på tätare turer kombinerat med mobility managementåtgärder (åtgärd KI) kan målet om en fördubbling av kollektivtrafikresandet mycket väl nås. Redan ett halvår efter det nya linjenätet har en 6-procentig ökning av resandet i både stads- och landsbygdstrafiken skett i en stad där kollektivtrafikresandet legat stilla sedan i början av 2000-talet.

Genom en förändring av den kommunala organisationen för kollektivtrafik, färdtjänst och skolskjuts, där dessa frågor ligger under en och samma nämnd, finns större möjligheter att samordna och bättre utnyttja de olika trafikslagen. I kommunens kollektivtrafikplan, som ska vara kopplad till kommunens översiktsplan, kommunens trafik- och klimatplaner samt den regionala kollektivtrafikmyndighetens trafikförsörjningsprogram, ska kommunens strategiska arbete med kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst definieras.

Även fysiska åtgärder ska beskrivas i kollektivtrafikplanen. Exempel på fysiska åtgärder inom kollektivtrafiken är informationssystem, tillgänglighetsanpassning av hållplatser, väderskydd och framkomlighetsåtgärder.



Figur 1.1. Nya kollektivtrafiklinjer i Eskilstuna kommun.



2. HANDLINGSPLAN MED ÅTGÄRDSFÖRSLAG

2.1 Samhällsplanering

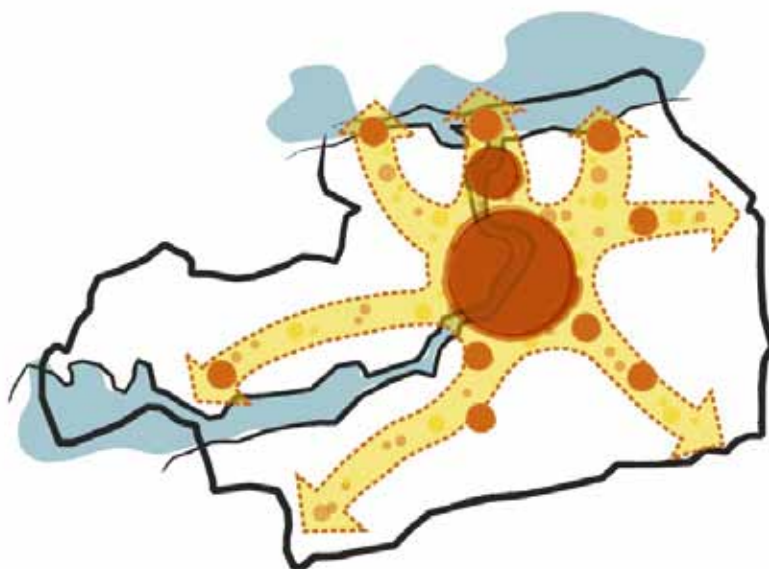
Området samhällsplanering omfattar åtgärder som främst syftar till att generellt minimera transportbehoven, förbättra tillgängligheten och utveckla attraktiva tätortsmiljöer. Samhällsplaneringsåtgärderna är också viktiga för att man ska kunna nå bra resultat inom övriga åtgärdsområden.

Inriktningen i nya översiktsplanen som är under antagande 2012/13

Kommunen vill skapa kompaktare mer levande städer i vår kommun och satsar därför på förtätning och ett stärkt centrum i första hand. Det är viktigt att skapa underlag för en god kollektivtrafiksörjning och nyttja befintlig allmänt vatten- och avloppssystem men även skapa underlag för närservice. I andra hand vill kommunen därför växa längs med kollektivtrafikstråk. Det motverkar att staden breder ut sig och tar oexploaterad mark i anspråk. I tredje hand vill kommunen i strategiska lägen komplettera befintlig bebyggelse och växa. Planen syftar även till att utveckla både tätorter och landsbygd med avseende på boende, industri/handel, trafiksäkerhet och miljö.

Några ställningstagande från nya Öp som är under antagande:

- I planeringen utanför stadsbygden fokuseras på tre särskilt utpekade utvecklingspunkter, så kallade noder, nämligen Kvicksund, Torshälla och Sundbyholm samt de stråk som leder fram till dessa orter. Stråken och noderna bedöms på ett optimalt sätt kunna både förses med tekniska försörjningssystem och trafikeras med kollektiva färdmedel.
- Ny bebyggelse i form av bostäder, verksamheter och service utanför stadsbygden prioriteras för planprövning inom de tre särskilt utpekade noderna. Prioriteringen gäller även inom gångavstånd från de stråk som leder mot noderna.
- Därutöver prioriteras prövning av ny bebyggelse inom gångavstånd från följande större vägstråk: väg 230, väg 214, Gamla E20 mot Strängnäs samt vägen mot Ärla via Hällberga. Längs dessa vägar finns goda förutsättningar för tekniska försörjningssystem och hållbara stråk för kollektivtrafik.



Figur 2.1. Karta nya Översiktsplan som är under antagande, inriktning att förtäta i staden samt utmed stråk/nod mot Sundbyholm, Torshälla och Kvicksund och även mot Ärla, Kjula, St Sundby och Hällsta



- Ny bebyggelse placeras i eller i anslutning till bybebyggelse eller i anslutning till höjder och skogsbyn i landskapet i enlighet med traktens bebyggelsemönster.
- Vid nybebyggelse om fler än tre hus på landsbygden krävs normalt detaljplanläggning. Ny bebyggelse lokaliseras till platser där förutsättningar finns för VA-försörjning.
- Därutöver medges enstaka ny bebyggelse på landsbygden, där sådan stödjer utvecklingen av de areella näringarna eller andra landsbygdsanknutna näringar under förutsättning att sådan är förenlig med traktens bebyggelsemönster samt jord- och skogsbrukets intressen.

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Nr	Åtgärd	Ekonomi	Ansvar
Organisation och planering			
		2013-2017	Förvaltning/avd
S1	Planera stadsdelen Väster för lågt bilbehov	1 Mkr	SBF/Plan
S2	Tillgänglighetsanalys av befintliga stadsdelar och tätorter för att minimera transportarbete	1 Mkr	SBF/Plan
S3	Nya kollektivtrafiksystem i Eskilstuna	1 Mkr	KLK/Miljö o Samhäll
S4	Åtgärdsprogram för färre barriärer i trafiksystemet	1 Mkr	SBF/Plan
S5	Nya parkeringsnormer	1 Mkr	SBF/Plan
Beteendepåverkan (MM) och reglering			
-	-	-	-
Drift och underhåll			
-	-	-	-
Utbud och tjänster			
S6	Utveckla planindikatorer (restidskvoter) för att beskriva trafikslagensrelativa tillgänglighet	1 Mkr	SBF/Plan
Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)			
-	-	-	-

Tabell 2.1 Handlingsplan för området Samhällsplanering (S) 2013-2017.

S1. Planera stadsdelen Väster för lågt bilbehov

Att planera för minskat transportbehov är viktigt för flera av Trafikplanens mål, bland annat a för målet om minskad klimatpåverkan. För planeringen av den framtida stadsdelen Väster innebär det att:

- Planera för en levande stadsdel med blandade funktioner och god närservice till exempel genom att möjliggöra en mångfald och olika användning inom kvarteren, byggnaderna och stadsdelen som helhet.
- Planera för en promenadvänlig stadsdel genom att t.ex. planera för ett gent och tryggt gång- och cykelnät samt attraktiva stråk och platser som lockar till vistelse och rörelse utomhus. Det kan uppnås genom att till exempel sammankoppla olika offentliga rum och platser med attraktiva stråk, lokalisera och skapa nya målpunkter och attraktioner utmed stråken samt genom att utforma byggnaderna med offentliga lokaler i markplan så att de bidrar till det offentliga livet i utemiljön.
- Planera för en stadsdel integrerad med centrum. Det behövs en god kollektivtrafikförsörjning till/ från centrum, Munktell och övriga målpunkter. Den fysiska utformningen av gatunätet ska tydligt prioritera gång- och cykeltrafiken så att förflyttning till fots och med cykel blir attraktivt. Utformningen av huvudstråket Kungsgatan ska möjliggöra en framtida spårburen förbindelse till stadsdelen.
- I planprogrammet för stadsdelen Väster utarbeta en strategi för smarta parkeringslösningar inom stadsdelen.



S2. Tillgänglighetsanalys av befintliga stadsdelar och tätorter för att minimera transportarbete

Genom att analysera nuvarande förutsättningar i den fysiska miljön, transportsystemet och resmönstren, söks smartare transportlösningar för respektive stadsdel och de mindre tätorterna. Exempel på åtgärder kan vara att öppna upp områden med nya länkar för genare transporter med alla trafikslag. Vissa stadsdelar är idag som slutna enklaver som genererar ett mycket stort transportarbete. Andra stadsdelar har barriärer av olika slag som kanske kan överbryggas. Att förbättra lokal service är ytterligare ett sätt att förbättra tillgängligheten.

Åtgärder som följer av analyserna ska minska transporterernas samhällskostnader och belastningen på miljön, och samtidigt förbättra trafikmiljön och göra stadsdelarna och de mindre tätorterna mera attraktiva. Åtgärder för ökad tillgänglighet får inte bidra till försämringar av trafiksäkerheten eller ökade bullerstörningar. Åtgärderna ska gagna ett långsiktigt hållbart samhälle ur ett brett perspektiv och på så sätt bli en sorts "varudeklaration" av stadsdelen. Genom analyserna ska också stadsdelarna och de mindre tätorterna kunna jämföras med varandra. Utvecklingen över tid bör också kunna mätas för enskilda stadsdelar och de mindre tätorterna och för kommunen som helhet i ett slags samlat hållbarhetsmått (index) avseende tillgängligheten.

Arbete med tillgänglighetsanalyser ligger i linje med det arbete som bedrivs inom samarbetet "Uthållig kommun" där Eskilstuna kommun deltar. Tema-området Fysisk planering inom samarbetet syftar till att genom fysisk planering och samhällsbyggande bidra till en hållbar energianvändning inom ett energisystem som är tryggt, kostnadseffektivt och ger låg negativ inverkan på hälsa, miljö och klimat.

Tillgänglighetsanalyserna skulle kunna vara en del i mera omfattande och bredare stadsdelsprogram/tätortsprogram för hållbar utveckling. Målsättningen med sådana program bör vara att ta ett helhetsgrepp om respektive stadsdelarna och de mindre tätorterna och genomföra samordnade lösningar som tillfredställer såväl ekonomiska som miljömässiga och sociala behov. De tas fram i nära samarbete med andra aktörer såsom fastighetsägare, boende, företag och handel. Programmen kan även utgöra grund för att utveckla olika former av demokrati- och medborgarsamverkan.

Åtgärden ska samordnas med åtgärd S6.

S3. Nya kollektivtrafiksystem i Eskilstuna

I ett hållbart transportsystem är en väl fungerande kollektivtrafik en av de viktigaste byggstenarna för en levande, livskraftig och attraktiv stad. Kollektivtrafiken behöver ständigt utvecklas för att möta alla nya behov.

För att uppnå en hållbar utveckling bl a avseende miljö- och klimatmål, måste antalet kollektivtrafikresenärer öka. Forskning och erfarenheter visar emellertid att kollektivtrafikens andel av den samlade trafiken i städer som Eskilstuna har svårt att nå den nivå som krävs. Därför bör ett långsiktigt arbete med att få fram mer attraktiva och konkurrenskraftiga kollektivtrafikalternativ till egen bil inledas. Ett första steg är att i en förstudie belysa ett antal alternativ, till exempel vara högprioriterad busstrafik, BRT (bus rapid transit), spårväg och spårbil. Särskilda frågor att belysa är till exempel på vilket sätt den befintliga järnvägen skulle kunna användas för ett framtida spårvägssystem (sträckningen Odlaren via resecentrum, stadsdelen Väster, Parken Zoo och vidare mot Hällby och Torshälla).



Eskilstuna kommun har under 2007-2008 med hjälp av IST (Institute for Sustainable Transport) genomfört en förstudie om hur ett framtida spårbilsnät skulle kunna se ut och fungera i Eskilstuna. Syftet med förstudien är att ge ansvariga planerare och politiker diskussions- och planeringsunderlag. Denna studie är ett viktigt underlag för den bredare förstudie av olika slags system som föreslås här.

S4. Åtgärdsprogram för färre barriärer i trafiksystemet

Eskilstunas fysiska struktur och trafikinät har brister avseende barriärer vilket försämrar tillgängligheten, inte minst för gående och cyklister. Större barriärer är bland annat Eskilstunaån, E20, järnvägarna samt huvudgatorna med stora trafikmängder (mer än 6000 fordon/dygn). Ett åtgärdsprogram behöver tas fram, inklusive kostnader och tidsplan för genomförande av åtgärder.



Figur 2.2. Exempel på barriär, vägar/gator med mera än 6000 fordon per dygn

S5. Nya parkeringsnormer

Grundprinciperna för dagens svenska parkeringsnormer härstammar från 60- talet. Sedan dess har trafikplanering förändrats på många sätt, men på parkeringsområdet har inte hänt mycket. Parkeringsnormer behöver ses över och anpassas för att stödja ett hållbart transportsystem. Tillgänglighet med kollektivtrafik samt med cykel kommer att spela stor roll vid nya parkeringstal vid ny- och ombyggnation. Parkeringsnormerna behöver bli mer flexibla för att kunna anpassas efter specifika områdets enskilda behov.

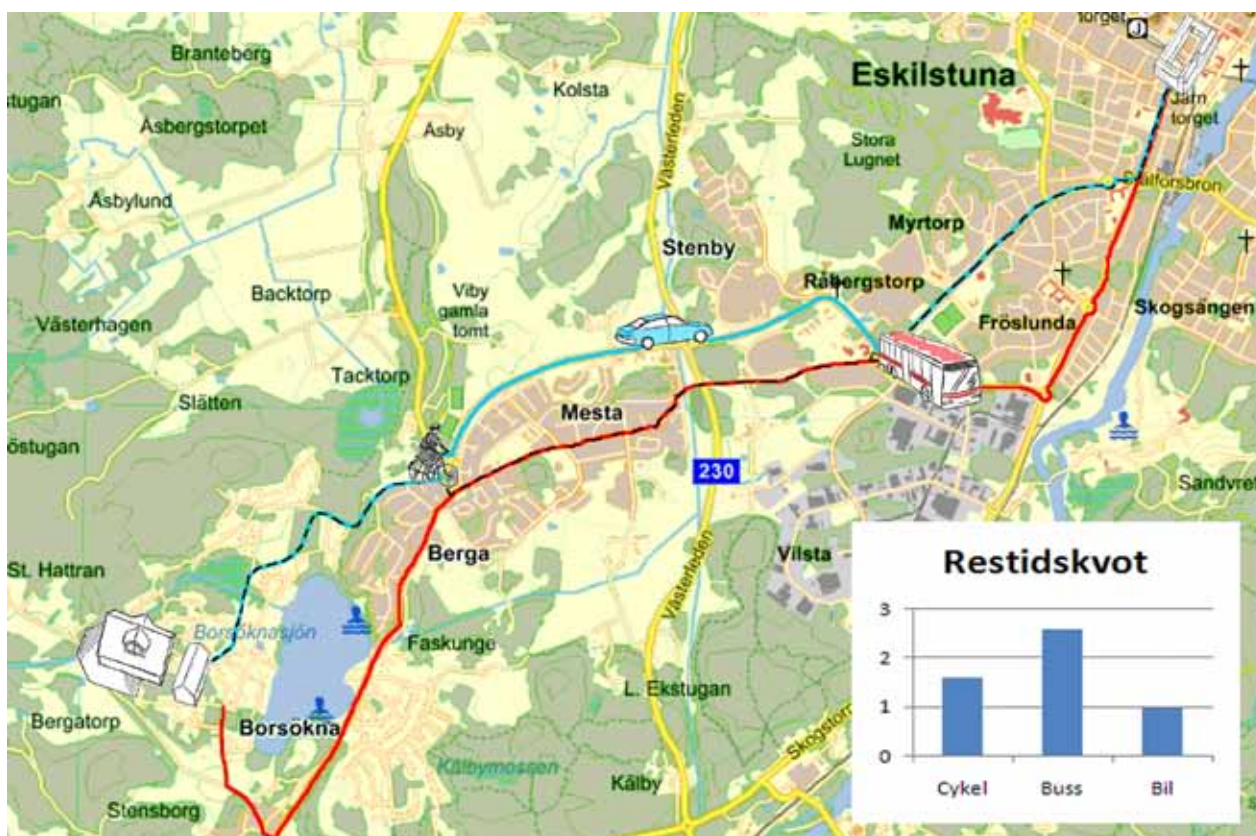


S6. Utveckla planindikatorer (restidskvoter) för att beskriva trafikslagens relativa tillgänglighet

Att använda sådana planindikatorer eller tillgänglighetsmått i tidig planering vid översiktsplanering, fördjupningar, program och detaljplanering kan ge värdefull information och göra planeringen mera transportsnål och energieffektiv. Exempel på planindikatorer är till exempel restidskvoter – en jämförelse av restid mellan olika trafikslag (cykel och bil, kollektivtrafik och bil, och så vidare). Restidskvoter visar på ett bra sätt konkurrensförhållandet mellan olika färdmedel. Planindikatorer föreslås bland annat i handboken TRAST (Trafik för en attraktiv stad).

Någon generellt utarbetad metod för lokala tillgänglighetsmått finns inte, varför en utveckling bör ske i nära samarbete med universitet och högskola. Exempel på tillgänglighetsmått finns i tidigare projekt, bl a från Lund respektive nätverket "Hållbart resande i Samhällsplaneringen"³. Förslag på "enkla tillgänglighetsmått" kommer också att presenteras i en rapport av Trivector från ett forskningsprojekt som Trivector har gjort på uppdrag av Trafikverket och Energimyndigheten.

Åtgärden samordnas med åtgärd S2.



Figur 2.3. Exempel på restidskvot mellan cykel, buss och bil från Borsökna till Eskilstuna centrum

³[http://www.huddinge.se/Naturochmiljo/Hallbart-resande/Hallbart-resande i samhallsplaneringen/](http://www.huddinge.se/Naturochmiljo/Hallbart-resande/Hallbart-resande%20i%20samhallsplaneringen/)



2.2 Gångtrafik

Åtgärder inom gångtrafik har särskilt stor betydelse för målområdena trygghet, säkerhet och tillgänglighet. Gångtrafiksystemets utformning och standard har också stor påverkan på jämställdhet, trivsel och handelns konkurrenskraft i stadsdelar och centrum.

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Nr	Åtgärd	Ekonomi	Ansvar
Organisation och planering			
G1*	Upprätta tillgänglighetsplan för Torshälla	2,75 Mkr	Torshälla stads förvaltning
Beteendepåverkan (MM) och reglering			
G2	Beteendepåverkan med hälsoinriktning	1 Mkr	SBN/Trafik
Drift och underhåll			
G3	Besiktningar av brister i gångstråk till äldreboende, fritidslokaler, fritidsområdena, skolor och med förslag till till förbättrade D&U åtgärder	1 Mkr	SBF/Gatuavd
Utbud och tjänster			
-	-	-	-
Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)			
G4	Utredning av lämpliga platser i centrum för användning av "shared space"	1 Mkr	SBF/Plan

Tabell 2.2. Handlingsplan för området Gångtrafik (G) 2013-2017.

* Åtgärden G1 är investeringskostnaden och redovisas med kapitalkostnader

G1. Upprätta tillgänglighetsplan för Torshälla

Avsikten med tillgänglighetsplaner är att initiera ett långsiktigt och strategiskt arbete med fokus på tillgänglighet. Målet är att öka tillgängligheten i trafiknäten för trafikanter med olika typer av funktionsnedsättning.

En tillgänglighetsplan har tagits fram för Eskilstuna tätort. I tillgänglighetsinventeringen studeras faktorer såsom övergångsställen och gångpassager, busshållplatser och lutningar i gångbanan. Åtgärder som blir till nytta för många människor prioriteras.

Motsvarande plan saknas för Torshälla och därför föreslås att en sådan tas fram för Torshälla stad. En tillgänglighetsinventering görs i samråd med handikapporganisationer och övriga berörda. Därefter utarbetas ett åtgärdsprogram med tidsplan för genomförandet av åtgärder.

Eskilstuna kommun ska verka för att även övriga tätorter ska göra tillgänglighetsplaner. Eskilstuna kommun är inte huvudman för gator och vägar i dessa orter och därmed inte heller ansvarig för investeringar i väghållningsområdena. Däremot föreslås att Eskilstuna kommun bidrar med kunskap och erfarenhet från tidigare tillgänglighetsarbete.



G2. Beteendepåverkan med hälsoinriktning

Korta bilresor – onödiga bilresor under 5 km – måste undvikas i bilberoende samhällen. Istället cyklar vi, eller går på kortare sträckor.

Åtgärder för bättre hälsa och minskad klimatpåverkan hänger ofta ihop, t ex åtgärder för att minska antalet korta bilresor och istället få människor att gå, cykla eller åka kollektivt. För den enskilde trafikanten kan hälsoaspekten ofta väga mycket tyngre än klimatargumenten och bör därför användas i påverkansarbetet.

Det finns många exempel på lyckosamma beteendepåverkansprojekt inom trafikområdet med hälsoinriktning. Till exempel kan nämnas projekt på arbetsplatser för att få personal att gå eller cykla till jobbet genom att delta i olika former av tävlingar. Projekten kan också omfatta införande av olika incitament, översyn av förmåner med mera. En annan vanligt förekommande projektinriktning är barns resor till skolan vilka även bör omfatta föräldrar som skjutsar sina barn.



Figur 2.4. Exempel på kampanj för att minska antalet korta bilresor som på flera platser i landet, har gett goda resultat bl a i Malmö, Helsingborg, Kristianstad och Umeå. För mera info se i www.ingalojligbilresor.nu

G3. Besiktningar av brister i gångstråk till äldreboende, fritidslokaler, fritidsområdena, skolor och med förslag till förbättrade drift och underhålls åtgärder

I syfte att förbättra tillgängligheten vid offentliga lokaler genom bättre drift och underhåll på anslutande gångstråk, genomförs besiktningar vid äldreboenden, fritidslokaler och skolor. I samband med inventeringen sker samråd med brukarna av lokalerna i syfte att få kunskap om upplevda brister. Inventeringarna ligger till grund för förslag till åtgärdsprogram och inklusive förbättringar av drift- och underhållsrutiner samt kostnader och tidsplan för föreslagna åtgärder.



G4. Utredning av lämpliga platser i centrum för användning av "shared space"

Åtgärden syftar till att skapa trafik- och stadsmiljöer som är mer anpassade för gående och samtidigt upplevs som attraktiva att vistas i. Åtgärden kan därför bidra till flera mål samtidigt bl a mål om trygghet, trafiksäkerhet och attraktivare stadsmiljöer

Ett koncept som används allt mer för sådana miljöer är "shared space". Shared space avser miljöer där de olika trafikslagen ska samsas på samma yta men där de oskyddade trafikanterna är prioriterade, särskilt gångtrafiken. För att sådan plats ska öka tryggheten är det viktigt att den bl a utformas så att hastigheten inte överstiger 20 km/timme. En bärande tanke med shared space är att utformningen ska bidra till att öka det sociala livet på platsen. Åtgärden lämpar sig därför bäst på platser där många människor vistas och rör sig, t ex i centrum, vid resecentrum/större knutpunkter eller vid stadsdelscentra. Särskilt hänsyn behöver tas till personer med funktionsnedsättning och barns särskilda behov.

Nygatan i Eskilstuna är ett exempel på en gata som är lämplig att utforma utifrån principerna i shared space. En viktig framgångsfaktor är att olika intressenter som handel, fastighetsägare mm i ett tidigt skede finns med i processen.

Lämpligheten i shared space bör även prövas för andra platser i staden.



Figur 2.5. Exempel på "shared space" stadsrum för alla



2.3 Cykeltrafik

Arbetet med cykeltrafik i Eskilstuna handlar till stor del om att återuppta och förnya delar av det arbete som genomfördes under åren 2002-2004 Cykelstaden Eskilstuna. Då ingick delområdena Förbättrad infrastruktur för cyklister, Beteendepåverkan, Höjd status för cyklande samt Förbättrad cykelutrustning. Det nystartade arbetet bör fokusera på samma delområden som tidigare. Det ska även knyta an till Cykelplanen som tas fram i Eskilstuna.

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Nr	Åtgärd	Ekonomi	Ansvar
Organisation och planering			
C1	Cykelsamordnare	5 Mkr	SBF/Trafik
Beteendepåverkan (MM) och reglering			
C2	Riktad information till bostadsområden och arbetsplatser om klimatsnåla färdmedel för just den platsen	2 Mkr	SBN/Trafik
Drift och underhåll			
C3	Förbättrad drift/underhåll på övergripande cykelnät.	5 Mkr	SBF/Gatuavd
Utbud och tjänster			
-	-	-	-
Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)			
C4*	Nyinvesteringar som följer av cykelplanen "shared space"	4,2 Mkr	SBF/Trafik/Projekt
C5*	Fler cykelparkeringar	1,75	SBF/Trafik

Tabell 2.3. Handlingsplan för området Cykeltrafik (C) 2013-2017.

* Åtgärderna C4 och C5 är investeringskostnader och redovisas med kapitalkostnader

C1. Cykelsamordnare

För att arbetet med cykeltrafik ska bli framgångsrikt krävs att det finns en organisation och ett tydligt utpekat ansvar för cykelfrågor. I mobilitetsgruppen ingår tjänsten som cykelsamordnare (se åtgärd S5). Cykelsamordnarens ansvar ska vara att driva och utveckla cykelfrågorna på alla nivåer från översiktsplaner, detaljplaner, projektering till drift och underhåll. Cykelsamordnaren ska också driva beteende och påverkansfrågor med målet att öka cyklandet i Eskilstuna kommun.

En arbetsgrupp för cykel har tillsatts med medarbetare från Plan-, Trafik-, Parkavdelningen och Torshälla stad. Cykelsamordnarens och cykelarbetsgruppens arbete ska samordnas med det nyinrättade mobilitetsgruppens verksamhet. I arbetsgruppen ska även medarbetare från Barn och utbildningsförvaltningen ingå. Externa partners, såsom landstinget, företag, hälsoorganisationer och cykelorganisationer, bör även kopplas till projektet.

Exempel på uppgifter som cykelsamordnaren bör ansvara för är att:

- ge råd om cykelplanering till olika aktörer såsom byggföretag och handlare (till exempel hur ser en bra cykelparkering ut?)
- samordna och genomföra kampanjer för ökad cykelhjälmsanvändning
- samarbeta med sjukvård och landsting om folkhälsoperspektivet, t ex bjud in till föreläsningar om hälsa kopplat till cykling



- trafikundervisning för olika målgrupper, t ex skolbarn, utlandsfödda, vuxna som ej kan cykla
- genomföra kampanjer för trafiksäkrare beteende hos cyklister och bilister, inkl säkrare fordon (bromsar, ljus med mera)
- öka cyklingens status! Såväl i kampanjer gentemot medborgare som internt i planeringen.
- kampanjer/information om cykeltrafiksystemet riktat till nyinflyttade
- samarbeta med företag för att få de anställda att cykla till jobbet
- uppmuntra tjänsteresor med cykel

C2. Riktad information till bostadsområden och arbetsplatser om klimatsnäla färdmedel för just den platsen

Cykeltrafiken i Eskilstuna har minskat samtidigt som cykelnätet har byggts ut till det dubbla sedan mitten av 1980- talet. Ny infrastruktur är inte tillräckligt, utan för att nå ett ökat cyklande behöver satsningar på infrastrukturåtgärder (se t ex C4-C5) kombineras med utökad information och beteendepåverkan.

Boende och anställda behöver riktad, målgruppsanpassad information om hur de kan resa klimatvänligt, inte minst genom att cykla. Särskilt viktiga grupper att nå är nyinflyttade och nyanställda. Vid sådana skiften i livet är människor som mest påverkbara, vilket bör användas för att få dem att överväga sina transportval och pröva nya alternativ. Därför ska kommunen samarbeta med exempelvis mäklare och större arbetsplatser för att svara på frågan ”hur kan jag som boende eller anställd resa klimatvänligt?”.

Miljöargumenten är inte tillräckliga för alla grupper och då bör istället cykeln marknadsföras på andra sätt – till exempel genom att framhålla dess betydelse för hälsa, ekonomi etc. Det bör kommuniceras såväl i kampanjer gentemot medborgare som internt i planeringen. Att i praktiken förverkliga Trafikplanens intention att prioritera cykeln framför bilen är mycket viktigt för att höja cyklingens status och öka cyklandet.

C3. Förbättrad drift/underhåll på övergripande cykelnät

För att få flera att cykla behöver rutiner ses över för drift och underhåll på cykelvägar. Samtidigt ska kvalitén på snöröjningen ökas. Förslag på förbättrad drift och underhåll på detaljerad nivå kommer att redovisas i cykelplan som ska tas fram under 2013.



Figur 2.6. Kvalité på snöröjningen ska ökas med mer resurser.



C4. Nyinvesteringar som följer av cykelplanen

Cykelplanen som ska antas under 2013 kommer att resultera i ett antal förslag på investeringsobjekt, till exempel åtgärder för att komplettera felande länkar och nya gång- och cykelförbindelser. Åtgärden omfattar hela Eskilstuna kommun. Investeringsobjekten prioriteras genom en samhällsekonomisk kalkyl med till exempel verktyget Cykalk. Vilka nyinvesteringar som är aktuella ska framgå av Cykelplanen.



Figur 2.7. Illustration på en ny separat gång- och cykelväg utmed Västemarksgatan från Kyrkogatanmot järnvägsstationen

C5. Fler cykelparkeringar

Att investera i bra cykelvägar eller att påtala cyklingens goda effekter och stora nytta är inte tillräckligt om inte även övriga delar i cykeltrafiksystemet fungerar. Ett område där det ofta brister är cykelparkeringar. Därför bör Eskilstuna kommun arbeta med att bygga ut och förbättra cykelparkeringarna i kommunen.

Exempel på åtgärder är ”takade” cykelparkeringar (torra och säkra) i centrala områden, vid arbetsplatser, skolor med mera. Bra cykelparkeringar vid hållplatser där behov av byte mellan cykel och buss förekommer är också viktigt (sådana behov finns i bland annat Skogstorp och Torshälla). Många cykelparkeringar finns på tomtmark och kommunen bör därför ha en bra rådgivning att ge olika aktörer som byggföretag och handel. Kommunala riktlinjer för antal och standard på cykelparkeringar kan vara ett verktyg i denna rådgivning.



Figur 2.8. Exempel på cykelparkeringar med tak och belysning



2.4 Kollektivtrafik

Det finns mycket kvar att göra för att kollektivtrafiken i Eskilstuna kommun ska bli ett attraktivt alternativ för allt fler. Det behövs både fler turer, en högre servicenivå och standard på fordon, hållplatser, information, etc. Dessutom finns det en potential att med beteendepåverkan få fler att använda den kollektivtrafik som redan finns.

Förutom åtgärderna i tabellen nedan är även åtgärd S3 mycket viktig för utvecklingen av kollektivtrafiken på längre sikt (se avsnitt 2.2, samhällsplanering).

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Nr	Åtgärd	Ekonomi		Ansvar
		2013-2017	Förvaltning/avd	
-	Organisation och planering	-	-	
-	-	-	-	
	Beteendepåverkan (MM) och reglering			
KI	Utökad beteende/attitydpåverkan, bättre information, Mobility Management	5 Mkr	SBN/Trafik	
	Drift och underhåll			
-	-	-	-	
	Utbud och tjänster			
-	-	-	-	
	Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)			
-	-	-	-	

Tabell 2.4. Handlingsplan för området Kollektivtrafik (K) 2013-2017.

KI. Utökad beteende/attitydpåverkan, bättre information, Mobility Management

Bra information, marknadsföring, och olika beteendepåverkande aktiviteter är bra verktyg för att öka resandet med kollektivtrafik. Många gånger handlar det om att få människor att prova på för att se fördelarna och lära sig förstå hur systemet fungerar. En förutsättning är dock att kollektivtrafiksystemet har en tillräckligt god standard, annars finns risk att marknadsföringen kan slå tillbaka i form av negativ feedback. Därför är det en fördel att låta information och marknadsföringsinsatser gå hand i hand med åtgärder som utvecklar kollektivtrafikens standard (turtäthet, restid, bekvämlighet, etc.)

Denna åtgärd syftar till att tillföra kommunens organisation ytterligare resurser i form av personal och verksamhetsmedel med inriktning på hållbara transporter, att användas för till exempel marknadsföring, kampanjer, information mm.



2.5 Biltrafik

Åtgärderna inom området biltrafik omfattar såväl utredningar som investeringar i ny infrastruktur, bland annat parkeringsplatser. För användningen kommunens fordon är en ny resepolicy en viktig åtgärd.

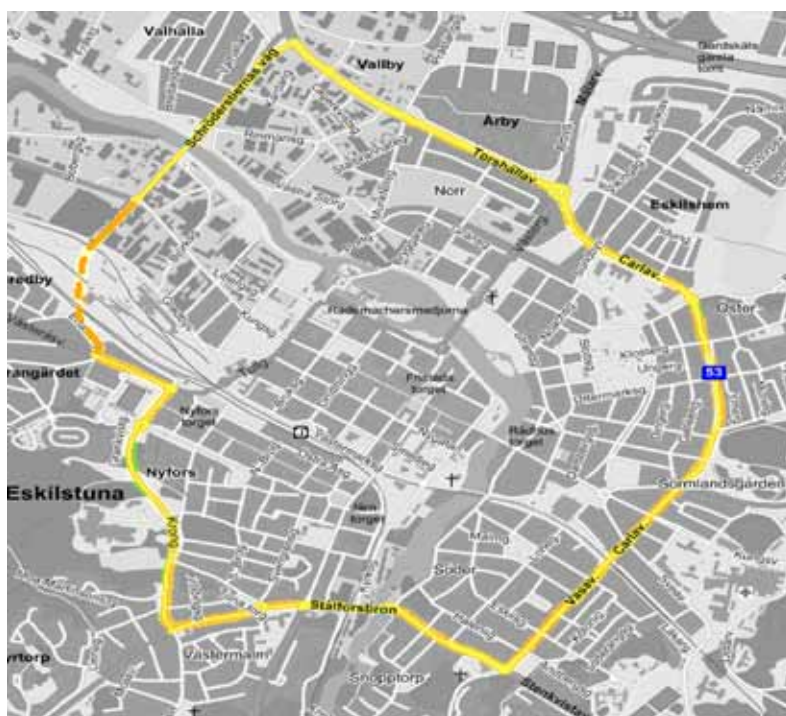
FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Nr	Åtgärd	Ekonomi	Ansvar
Organisation och planering		2013-2017	Förvaltning/avd
B1	Konsekvensbeskrivning Västra länken	1 Mkr	SBF/Plan
Beteendepåverkan (MM) och reglering			
B2	Parkeringsrestriktioner i centrum kombinerat med pendlar/infartsparkering	1 Mkr	SBN/Trafik
Drift och underhåll			
-	-	-	-
Utbud och tjänster			
-	-	-	-
Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)			
B3	Planskildhet med järnvägen, Gillbergaplan	3 Mkr	SBF/Projekt

Tabell 2.5. Handlingsplan för området Biltrafik (B) 2013-2017.

B1 Konsekvensbeskrivning Västra länken

Västra länken är en ny trafiklänk som föreslås under järnvägen i förlängningen av Ståhlbergsvägen och fram till Västeråsvägen. Länken ska avlasta centrum från trafik och är en del i planering av nya stadsdelen Väster. För att ytterligare fastställa behov och effekter av åtgärden behövs en fördjupad konsekvensutredning.



Figur 2.10. Västra länken kopplingen mellan Ståhlbergsvägen och Västeråsvägen.



B2. Parkeringsrestriktioner i centrum kombinerat med pendlar/infartsparkering

Åtgärden innebär en utredning för att studera möjligheter och konsekvenser av att ta bort/begränsa möjligheten till arbetsplatsparkering på kommunens centrala markparkeringar. Syftet med en sådan åtgärd är att stimulera till ökad användning av andra färdmedel (gång, cykel, kollektivtrafik) och att frigöra parkeringsplatser för att på så sätt öka tillgängligheten med bil för besökare till centrum.

Utredningen ska också studera möjligheterna att kombinera parkeringsrestriktionerna för central arbetsplatsparkering med en utbyggnad av pendlar- och infartsparkering i Eskilstuna.

B3. Planskildhet med järnvägen, Gillbergaplan

Det finns behov av att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen mellan vägnätet och järnvägen vid Gillbergavägen och Stålforsbron. En ny planskildhet föreslås. Nya utredningar behövs för att komma fram till en acceptabel lösning. Utredningen ska stå som underlag för fortsatta diskussioner med Trafikverket angående finansieringen och lyftas upp i kommande Nationell transportplan.



Figur 2.11. Gillbergavägen och järnvägen.



2.6 Verksamheters transporter

Området verksamheters transporter riktas mot både godstransporter och mot övriga transporter som alstras i olika verksamheter. Att påverka dessa transporter är viktigt för att nå Trafikplanens mål, inte minst vad gäller minskad energianvändning och minskad klimatpåverkan. Området har nära koppling med Eskilstuna kommuns klimatstrategi.

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Nr	Åtgärd	Ekonomi		Ansvar
		2013-2017	Förvaltning/avd	
Organisation och planering				
V1	Förvaltningsövergripande behovsplanering av spår och vägar vid uppdatering av Länstransportplan	1 Mkr	KLK/Miljö o samhällsbyggnad	
V2	Utreda långsiktigt hållbara logistikflöden sett ur den funktionella regionens koppling till Eskilstuna kommun.	2 Mkr	KLK/Miljö o Samhällsbyggnad	
Beteendepåverkan (MM) och reglering				
-	-	-	-	
Drift och underhåll				
-	-	-	-	
Utbud och tjänster				
-	-	-	-	
Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)				
-	-	-	-	

Tabell 2.6. Handlingsplan för området Verksamheters transporter (godstrafik) (V) 2013-2017.

V1. Förvaltningsövergripande behovsplanering av spår och vägar vid uppdatering av Länstransportplan

Ett utökat samarbete mellan samtliga förvaltningar och bolag behövs för att utreda behov och effekter av framtida investeringar inom infrastrukturutvecklingen.

V2. Utreda långsiktigt hållbara logistikflöden sett ur den funktionella regionens koppling till Eskilstuna kommun.

Eskilstuna ligger i regionen med skärningspunkten mellan de tunga nationella godsströmmarna i öst-västlig riktning och nord-sydlig riktning på såväl järnväg som väg. Idag passerar all godstrafik genom Eskilstuna centrala delar och Skogstorp, framförallt nattetid. En del av godset utgörs av farliga och explosiva kemikalier. Kommunen genomförde år 2003 antal studier om järnväg för godstrafik väster om staden där konsulter beräknade konsekvenser av att flytta denna trafik utanför tätbebyggelsen och därigenom minska bullerstörningar samtidigt som olycksrisken minskar. Genom att leda om godsflödena skulle även tidsvinster för godstransporter inom kommunen nås och därigenom bli mer konkurrenskraftig. Sett ur ett regionalt perspektiv möjliggörs även en utökning av godstrafiken i nord-sydlig riktning förbi Eskilstuna (Oxelösunds hamn till Bergsslagen). För att möjliggöra en ökning av antalet godstransporter på järnväg bör bangårdsområdet flyttas ut ur stadens centrala delar och ges ökad kapacitet.



Det nya rangerområdet bör få en tydlig koppling till omlastningscentralen Folkesta samt knytas an till en framtida infrastrukturkorridor väster om staden. En ny infrastrukturkorridor väster om staden skulle utgöra en barriär för djurliv och rörligt friluftsliv. De befintliga studierna av järnväg för godstrafik genomfördes innan skärpta krav gällande skyddsområdet kring vattentäkten intill Hyndevad infördes. Dessa krav på säkerhet ställs för att skydda råvattenintaget för dricksvatten vid exempelvis olyckor. Detta bör därför belysas närmare i eventuella kommande utredningar. Byggandet av en ny infrastrukturkorridor är en stor investering som kommer att troligen bära sig på lång sikt samtidigt som en studie krävs för att kunna ta ställning till synen på bygglovgivning i närtid i det berörda området.

3. KONSEKVENSER

3.1 När vi målen?

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 pekar ut hur målen ska nås och de konkreta åtgärderna vad som behöver göras. Genomförandet av åtgärder kommer att leda till effekter och en successiv måluppfyllelse.



Nås målen?

Handlingsplanen omfattar åtgärder för perioden 2013-2017. Vision och mål är mera långsiktiga vilket innebär att handlingsplanen kommer att behöva uppdateras och fyllas på med nya åtgärder efterhand. Denna handlingsplan är alltså bara ett första steg och kommer inte på egen hand leda till måluppfyllelse.

Konsekvensbeskrivningen nedan visar hur handlingsplanens måluppfyllelse förväntas bli på olika delar av Trafikplanen.



3.2 Analys av konsekvenser och måluppfyllelse

Konsekvenserna av Trafikplanen och dess åtgärder beskrivs här kortfattat utifrån målen, dvs i vilken utsträckning målen förväntas kunna uppnås med föreslagna åtgärder.

Sammanfattningsvis kan sägas att det är svårt att förutse de närmre konsekvenserna av handlingsplanen eftersom många åtgärder i ett första steg handlar om att förbättra planering, organisation och andra förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem. De konkreta åtgärderna kommer i hög grad i kommande etapper.

Men generellt kan Trafikplanen som helhet förväntas ge mindre störningar från trafiken på staden och stadsmiljön i såväl befintlig som tillkommande bebyggelse. Infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik utvecklas så att konkurrensförhållandet till bilen i viss mån förbättras, men ytterligare åtgärder kommer att behövas för att nå Trafikplanens mål fullt ut.

Åtgärder som förbättrar fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är positivt för alla trafikanter och bör med rätt utformning kunna gå hand i hand med ökad trygghet och höjd trafiksäkerhet. Miljöpåverkan från trafiken är svår minska, inte minst eftersom det inte räcker med ny teknik och icke-fossila bränslen. Även motorfordonstrafikens omfattning behöver begränsas för att nå målen och även här kommer det att behövas fler åtgärder efterhand.

Tilläggs kan att många åtgärder som inte finns med i handlingsplanen redan görs eller kommer att göras. Det är t ex åtgärder som ingår i kommunens löpande verksamhet och åtgärder som genomförs av andra aktörer (näringsliv, region, landsting, stat, grannkommuner med fler). Redan beslutade satsningar på utbyggd kollektivtrafik för 45 Mkr och investeringar utifrån cykelplanen är konkreta och viktiga åtgärdsexempel. Många av dessa åtgärder kommer också att bidra till måluppfyllelsen men det finns förmodligen också åtgärder som står i konflikt med ett eller flera mål. Omvärldsförändringar av olika slag, och på olika nivåer, kommer också att påverka det slutliga resultatet och måluppfyllelsen.

1. Stadsbygdens täthet ska öka och samtidigt ska andra kvaliteter förbättras.

Målet handlar om att uppnå tätare strukturer i stadsbygden vad gäller boende, verksamheter och service för att på så sätt minska avstånd och resbehov. Det handlar om att successivt planera och utveckla bebyggelsen på ett sådant sätt. Bland åtgärderna finns dels stöd för en sådan planering (planindikatorer, tillgänglighetsanalyser, med mera), dels en åtgärd för att planera nya stadsdelen Väster för ett minskat transportbehov. Om planeringen lyckas anamma denna inriktning (som också stöds av översiktsplanen) och ny bebyggelse innebär förtätning i högre grad än utglesning så finns goda möjligheter att nå detta mål.

2. Ny bebyggelse på landsbygden ska lokaliseras till befintliga och nya kollektivtrafikförsörjda stråk.

Syftet med målet är att motverka utglesning och att så långt som möjligt styra lokaliseringen så att fler invånare får tillgång till kollektivtrafik. Att bygga nytt utmed stråken är också ett sätt att öka kollektivtrafikens marknadsunderlag och på sikt kanske ge möjlighet till förbättrad kollektivtrafik. Inga åtgärder i handlingsplanen kommer direkt att påverka detta mål. Möjligheten att nå målet bestäms istället av hur väl denna målsättning efterlevs vid planering och bygglovshantering, något som kommunen har full rådighet över. Målet stöds i revidering till ny översiktsplanen genom att lämpliga stråk för utveckling av kollektivtrafik samt lokaliseringar av ny bebyggelse pekas ut. Det kommer att underlätta och ge bra förutsättningar för att målet ska kunna nås.



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.

Detta mål kommer att uppnås om kommunen i planering och bygglov anammar detta som en styrande planeringsprincip i en majoritet av den tillkommande bebyggelsen. Det handlar dels om att lokalisera ny bebyggelse till lägen där gång, cykel och kollektivtrafik kan konkurrera med egen bil, dels om att utveckla transportsystemen för dessa trafikslag i samband med tillkommande bebyggelse. För att säkerställa att målet efterlevs bör det följas upp kontinuerligt.

4. Nya förändringar i stadsmiljön ska bidra till attraktiva och levande städer.

En stor del av Eskilstuna kommuns investeringar i trafik- och gatumiljön går redan idag till åtgärder för en mer attraktiva tätorts- och stadsmiljöer. Även här handlar det om att i planering och projekt se till att bevaka att förändringar för t ex ökad trafiksäkerhet, ökad trygghet eller förbättrad tillgänglighet också leder till en försköning av gaturum och platser. Att stadsmiljön erbjuder attraktiva platser för möten och bra lägen för lokal service är också viktigt. Målet bör vara möjligt att nå och behöver särskilt beaktas i genomförandet av åtgärderna inom kategorin ”trafiknät och infrastruktur”.

5. I Eskilstuna kommun ska det finnas ett attraktivt, heltäckande, sammanhängande och gent gång- och cykelnät.

Flera åtgärder i handlingsplanen har positiv påverkan på detta mål, bland annat åtgärdsprogram för färre barriärer, förbättrad drift- och underhåll på övergripande cykelvägnät, fler cykelparkeringar och nyinvesteringar utifrån cykelplanen (vissa sådana investeringar är redan beslutade och på väg att genomföras). Viktiga mått på målpuppfyllelsen är om restidskvoten för cykel/bil förbättras samt om cyklisternas upplevda kvalitet av cykelvägnätet utvecklas positivt. För en långsiktigt positiv utveckling krävs dock fler åtgärder utöver de som ingår i handlingsplanen för 2013-2017.

6. I Eskilstuna kommun ska det finnas ett attraktivt, effektivt kollektivtrafiknät med god framkomlighet.

Det finns goda möjligheter att nå detta mål. Handlingsplanen innehåller två åtgärder som direkt syftar till detta – planeringsåtgärden nya kollektivtrafiksystem i Eskilstuna samt åtgärden om att utveckla och driftsätta nya stomlinjer i både tätorten och på landsbygd. Arbetet med ny kollektivtrafik baserad på stomlinjer är redan på gång till en kostnad av 45 Mkr och med målet att fördubbla resandet fram till 2020. Men det kommer också att krävas fler åtgärder i kommande handlingsplaner för en fortsatt positiv utveckling. Det behövs också en strategi och medel för att successivt utveckla kollektivtrafiken i takt med stadsbygden/kommunen växer och resandet ökar.

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

Många av handlingsplanens åtgärder syftar till detta men är förmodligen inte tillräckliga för att i någon väsentlig omfattning förändra dagens stora bilberoende. Fler åtgärder kommer alltså behövas efterhand, inte minst åtgärder som förändrar restidskvoter till fördel för dessa trafikslag. Tidigare erfarenhet visar att störst effekt uppnås vid kombinationer av åtgärder som omfattar såväl ”piska som morot”. Långsiktigt behövs också planeringsåtgärder som styr i riktning mot detta mål. Handlingsplanen för 2013-2017 omfattar en sådan mix av åtgärder och är därför en bra startetapp som förhoppningsvis följs av fler. Möjligheten att nå målet beror också på en rad faktorer som åtminstone delvis är utanför kommunens kontroll, bland annat bränsleprisutveckling, utvecklingen av det regionala transportsystemet, arbetsmarknadsutveckling, inkomstnivåer och befolkningens medvetenhet i miljö- och hälsofrågor.



8. Transportsystemet ska vara lika tillgängligt för alla med särskilt fokus på barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.

Detta är ett högt ställt mål som inte kommer att uppnås enbart med åtgärderna i handlingsplanen 2013-2017. Flera åtgärder kommer dock ge en positiv påverkan, bland annat åtgärdsprogram för färre barriärer, tillgänglighetsanalyser/tillgänglighetsplan och utvecklade drifts- och underhållsåtgärder

9. Parkeringsmöjligheterna för besökande och boende ska medverka till ett attraktivt centrum.

Parkeringsmöjligheter för bil respektive cykel ska ge god tillgänglighet till handel och annan service men är samtidigt också viktiga instrument för att styra trafik så att stadsmiljön blir attraktiv för alla som vistas där. Målet beskriver snarast ett förhållningssätt vid de olika val och prioriteringar som görs i samband med parkering och konsekvenserna behöver analyseras i varje enskild situation. I handlingsplanen finns tre åtgärder som direkt påverkar detta mål; ny parkeringsnormer, parkeringsrestriktioner i centrum kombinerat med pendlar/infartsparkering samt fler cykelparkeringar.

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

Trygghet är komplext och såväl individ- som situationsberoende. Trygghet i samband med trafik och gatumiljöer är också beroende av en lång rad olika faktorer och därför svår att analysera och mäta. Måluppfyllelsen av detta mål är osäker men det finns en lång rad åtgärder i handlingsplanen (såväl investeringsåtgärder som mera beteendeariktade åtgärder) som bedöms kunna bidra till en förbättrad trygghetssituation. Utfallet behöver följas upp successivt genom enkäter till medborgare/trafikanter eller motsvarande.

11. Antalet trafikskadade inom kommunen ska minska.

Eskilstuna kommun har sedan lång tid ett omfattande arbete för ökad trafiksäkerhet och också en utveckling som är i linje med målet. Flera av handlingsplanens åtgärder ger, eller har en potential att ge, en ökad trafiksäkerhet. Målet bedöms därför kunna nås.

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.

För att minska trafikens påverkan på klimatet behövs många åtgärder på såväl regional som på nationell nivå. Man kan säga att det som i princip behövs är åtgärder som ger minskad transportefterfrågan, åtgärder som ökar andelen av resorna med gång, cykel och kollektivtrafik samt åtgärder som gör fordon och infrastruktur mera miljöanpassade/klimatsmarta. I handlingsplanen finns åtgärder som förväntas minska transportefterfrågan samt åtgärder som ökar andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik men den saknar åtgärder som direkt minskar utsläppen från fordonen. Sådana åtgärder tas istället upp i kommunens klimatstrategi som också omfattar fler klimatåtgärder. Bedömningen är därför att målet kan nås men att det också kommer att krävas åtgärder på andra nivåer i samhället.

13. Godstransporternas andel på väg ska minska.

I kommunen pågår utveckling av Eskilstuna Logistikpark i anslutning till Eskilstuna flygplats och syftar bland annat till en minskning av transporter på väg till förmån för transporter på järnväg. Logistikparken har goda järnvägförbindelser och kan bidra till att målet nås. För att långsiktigt uppnå en gynnsam måluppfyllelse för detta mål krävs dock att möjligheterna att transportera gods på järnväg byggs ut och förbättras även på regional och nationell nivå. Bedömning av konsekvenserna är oklar eftersom hur logistikparken utvecklas är avgörande.



14. Personbilstransporterna (km/person) skall minska med 10% till 2020.

Detta är ett mycket ambitiöst mål som kommer att vara svårt att klara. Utvecklingen har under en lång tid gått i motsatt riktning och här krävs ett tydligt trendbrott för att klara målet. Det kan uppnås antingen genom att fler resor görs med andra trafikslag eller genom att resavstånden kortas. Förmodligen behöver man jobba med båda dessa inriktningar och handlingsplanen innehåller en lång rad åtgärder som syftar till ett minskat bilberoende på dessa sätt. Såväl stödjande som styrande åtgärder behövs. Föreslagna åtgärder inom beteendepåverkan syftar tydligt mot detta mål men behöver kompletteras med såväl planeringsåtgärder och investeringar som leder i samma riktning.

15. Till år 2020 har ingen i sin boendemiljö och skolmiljö bullernivåer överstigande beslutade riktvärden.

Handlingsplanen innehåller inga särskilda bulleråtgärder utöver de som redan görs i den löpande verksamheten. Målet är högt ställt och det är tveksamt om det kan nås utan fler och intensifierade åtgärder. En förutsättning för att kunna nå målet är också att den nya bebyggelse som planeras och byggs klarar dessa krav.

3.3 Åtgärdsbehov på längre sikt

Handlingsplanen sträcker sig fram till 2017. Den behöver följas av nya och uppdaterade handlingsplaner för att steg för steg uppnå Trafikplanens mål.

Det kommer efterhand att behövas flera konkreta åtgärder och investeringar i olika delar av transportsystemet som stödjer målsättningar. Det innebär förmodligen också att investeringsvolymen i den typen av projekt kommer att behöva öka efterhand. Å andra sidan finns det stora samhällsekonomiska nyttor i ett trafiksystem som ger fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik (minskad kostnader för vägutbyggnader, minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet med mera).

Med det kommer inte att räcka med kommunala åtgärder och investeringar för att nå målen, även beslut som stödjer målen på regionala och nationella (ibland även europeisk) nivå krävs. Det handlar om investeringar i till exempel kollektivtrafikinvesteringar men också om förändringar i lagstiftning, regelverk, skatter, etc. Dessa olika delar behöver i högre grad än idag stödja utveckling av ett hållbart transportsystem.

3.4 Ekonomi

Den totala investeringsvolymen i förslag till trafikplanen under perioden 2013-2017 bedöms till 22 Mkr. Driftvolymen bedöms ligga på 35 miljoner, enligt tabellen på sida 25. För de åtgärdsförslag som omfattar investeringar anges kapitaldriftskostnader. För investeringar i gator och liknande antas en avskrivningstid på 33 år (kapitalkostnad 7 %).

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 2013-2017 samt finnas som underlag för kommande investeringar. Se prioritering av föreslagna åtgärder/år i bilaga 1.



3.5 Sammanfattning av alla åtgärder

Nr	Åtgärd	Ekonomi	Ansvar
Organisation och planering			
S1	Planera stadsdelen Väster för lågt bilbehov	1 Mkr	SBF/Plan
S2	Tillgänglighetsanalys av befintliga stadsdelar och tätorter för att minimera transportarbete	1 Mkr	SBF/Plan
S3	Nya kollektivtrafiksystem i Eskilstuna	1 Mkr	KLK/Utveckling
S4	Åtgärdsprogram för färre barriärer i trafiksystemet	1 Mkr	SBF/Plan
C1	Cykelsamordnare	5 Mkr	SBF/Trafik
S5	Nya parkeringsnormer	1 Mkr	SBF/Plan
G1*	Upprätta tillgänglighetsplan för Torshälla	2,75 Mkr	Torshälla stads förvaltning
B1	Konsekvensbeskrivning Västra länken	1 Mkr	SBF/Plan
V1	Förvaltningsövergripande behovsplanering av spår och vägar vid uppdatering av Länstransportplan	1 Mkr	KLK/Näringsliv
V2	Utreda långsiktigt hållbara logistikflöden ur den funktionella regionens koppling till Eskilstuna kommun	2 Mkr	KLK/Näringsliv
Beteendepåverkan och reglering			
G2	Beteendepåverkan med hälsoinriktning	1 Mkr	SBF/Trafik
C2	Riktad information till bostadsområden och arbetsplatser om klimatsnåla färdmedel för just den platsen	2 Mkr	SBF/Trafik
K1	Utökad beteende/attitydpåverkan, bättre information, Mobility Management	5 Mkr	SBF/Trafik
B2	Parkeringsrestriktioner i centrum kombinerat med pendlar/infartsparkering	1 Mkr	SBF/Trafik
Drift- och underhåll			
G3	Besiktningar av brister i gångstråk till äldreboende, fritidslokaler, friluftsområdena, skolor och med förslag till till förbättrade D&U åtgärder	1 Mkr	SBF/Gatuavd
C3	Förbättrad drift/underhåll på övergripande cykelnät. Besiktning med åtgärder med hjälp av STRADA.	5 Mkr	SBF/Gatuavd
Utbud och tjänster			
S6	Utveckla planindikatorer (restidskvoter) för att beskriva trafikslagets relativa tillgänglighet	1 Mkr	SBF/Plan
Trafiknät och infrastruktur (stadsutvecklingsprojekt)			
G4	Utredning av lämpliga platser i centrum för användning av "shared space"	1 Mkr	SBF/Plan
C4*	Nyinvesteringar som följer av cykelplanen	4,2 Mkr	SBF/Trafik/Projekt
C5*	Fler cykelparkeringar	1,75 Mkr	SBF/Trafik
B3	Planskildhet med järnvägen, Gillbergaplan	3 Mkr	SBF/Projekt

- S - Samhällsplanering/stadsplanering
- G - Gångtrafik
- C - Cykeltrafik
- K - Kollektivtrafik
- B - Biltrafik
- V - Verksamhetens transporter (godstrafik)

* Åtgärderna G1, C4 och C5 är investeringskostnader och redovisas med kapitalkostnader, se sida 23.



3.6 Sammanfattning av åtgärder utifrån drift och investeringsvolym

Drift åtgärder	Ekonomi	Ansvar
Organisation, nya tjänster		
Cykelsamordnare	5 Mkr	SBF/Trafik
Planer/program*		
Planera stadsdelen Väster för lågt bilbehov	1 Mkr	SBF/Plan
Tillgänglighetsanalys av befintliga stadsdelar och tätorter för att minimera transportarbete	1 Mkr	SBF/Plan
Nya kollektivtrafiksystem i Eskilstuna	1 Mkr	KLK/Utveckling
Åtgärdsprogram för färre barriärer i trafiksystemet	1 Mkr	SBF/Plan
Nya parkeringsnormer	1 Mkr	SBF/Plan
Konsekvensbeskrivning Västra länken	1 Mkr	SBF/Plan
Förvaltningsövergripande behovsplanering av spår och vägar vid uppdatering av Länstransportplan	1 Mkr	KLK/Näringsliv
Parkeringsrestriktioner i centrum kombinerat med pendlar/infartsparkering	1 Mkr	SBF/Trafik
Utveckla planindikatorer (restidskvoter) för att beskriva trafikslagets relativa tillgänglighet	1 Mkr	SBF/Plan
Utredning av lämpliga platser i centrum för användning av "shared space"	1 Mkr	SBF/Plan
Utreda långsiktigt hållbara logistikflöden ur den funktionella regionens koppling till Eskilstuna kommun	2 Mkr	KLK/Näringsliv
Planskildhet med järnvägen, Gillbergaplan	3 Mkr	SBF/Projekt
Beteendepåverkan**		
Beteendepåverkan med hälsoinriktning	1 Mkr	SBF/Trafik
Riktad information till bostadsområden och arbetsplatser om klimatsnåla färdmedel för just den platsen	2 Mkr	SBF/Trafik
Utökad beteende/attitydpåverkan, bättre information, Mobility Management	5 Mkr	SBF/Trafik
Drift		
Besiktningar av brister i gångstråk till äldreboende, fritidslokaler, fliluftsområdena, skolor och med förslag till till förbättrade D&U åtgärder	1 Mkr	SBF/Gatuavd
Förbättrad drift/underhåll på övergripande cykelnät. Besiktning med åtgärder med hjälp av STRADA.	5 Mkr	SBF/Gatuavd
Investerings åtgärder		
Nyinvesteringar som följer av cykelplanen	4,2 Mkr	SBF/Trafik och projekt
Fler cykelparkeringar	1,75 Mkr	SBF/Trafik
Upprätta tillgänglighetsplan för Torshälla	2,75 Mkr	Torshälla stads förvaltning
Totalt föreslagna drift åtgärder	35 Mkr	
Totalt föreslagna investeringsåtgärder	22 Mkr	



KÄLLFÖRTECKNING

- Foto: Göran Jonsson, Eskilstuna kommun
- Foto: Trivector AB
- Illustrationer: Cecilia Huss och Jaroslaw Bartosiak, Eskilstuna kommun
- [http://www.huddinge.se/Naturochmiljo/Hallbart-resande/Hallbart-resande i samhallsplaneringen](http://www.huddinge.se/Naturochmiljo/Hallbart-resande/Hallbart-resande%20i%20samhallsplaneringen)