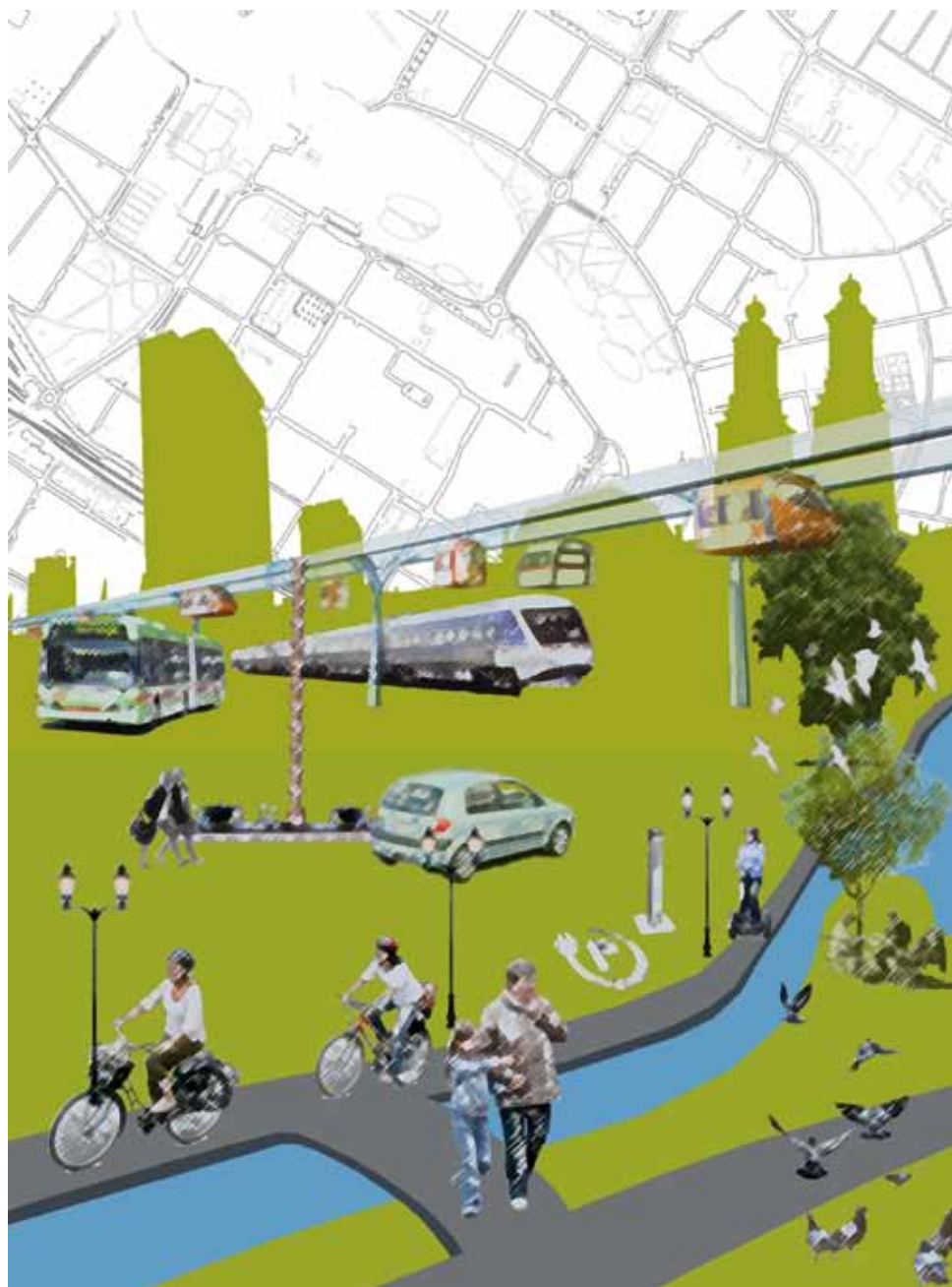


TRAFIKPLAN FÖR ESKILSTUNA KOMMUN STRATEGIDEL

2012





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning.....	1
1.1	Trafikplanens syfte och roll i planeringen.....	1
1.2	Utgångspunkter.....	1
1.3	Organisation och förankring.....	3
1.4	Dokumentinformation.....	4
2.	Vision och mål.....	4
2.1	Vi förverkligar vision.....	5
2.2	Förslag till mål	6
3.	Nuläge och brister.....	9
3.1	Introduktion.....	9
3.2	Eskilstunas struktur.....	9
3.3	Trafiksystem.....	16
3.4	Resbehov/trafikens omfattning.....	29
3.5	Tillgänglighet.....	32
3.6	Trygghet.....	35
3.7	Trafiksäkerhet.....	37
3.8	Miljöpåverkan och hälsa.....	40
4.	Erfarenheter och utmaningar.....	42
4.1	Erfarenheter.....	42
4.2	Trender och omvärldsförändringar.....	43
4.3	Utmaningar.....	44
5.	Strategi för Eskilstunas trafikplanering.....	47
5.1	Introduktion.....	47
5.2	Övergripande strategi för trafikplaneringen.....	47
5.3	Struktur (bebyggelse och trafik).....	49
5.4	Trafiksystem.....	50
5.5	Resbehov och trafikens omfattning	50
5.6	Förbättrad tillgänglighet.....	51
5.7	Ökad trygghet.....	51
5.8	Ökad trafiksäkerhet.....	52
5.9	God miljö och hälsa.....	52
5.10	Ansvar för genomförande.....	53
	Källförteckning.....	55



I. INLEDNING

I.1 Trafikplanens syfte och roll i planeringen

Syftet med trafikplanen är i huvudsak följande:

- Bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle¹ 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 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.

Eskilstuna kommuns nu gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2005. Arbetet med en revidering av översiktsplanen pågår för närvarande parallellt med trafikplanen, även en klimatplan är under framtagande. Översiktsplanen redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att vidareutveckla och fördjupa trafikfrågorna i en ny trafikplan. Trafikplanen ska ersätta den tidigare trafikplanen från 1980 och ta avstamp i den reviderade översiktsplanens mål och strategier med ett framåtblickande tidsperspektiv till år 2030. Trafikplanen med dess trafikstrategi utgör ett viktigt underlag i översiktsplanarbetet/klimatplan samtidigt som målen för den fysiska planeringen gällande främst regionala samband, en tät stadsstruktur, resurseffektivitet och tillgänglighet utgör en grund i trafikplanen.

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.

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. Målsättningen är att föreslagna åtgärder ska ingå i investeringsbudget från 2013-2016 samt finnas som underklimatlag för kommande investeringar.

I.2 Utgångspunkter

Hållbar utveckling

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 fördelning² beskriver viktiga aspekter av ett hållbart transportsystem.

¹Hållbar utveckling definieras som "att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationernas möjligheter att tillgodose sina behov"

²Rättvis fördelning avser här en fördelning av transportmöjligheter så att alla i samhället kan ta del av olika delar av samhällslivet såsom arbete, utbildning, annan samhällsservice, inköp, nöjen, etc. Generellt sett behöver i första hand transportmöjligheterna för grupper utan tillgång till bil förbättras, dvs barn, äldre, låginkomsttagare och arbetslösa, funktionsnedsättning, etc.



I ett hållbart samhälle säkerställs en långsiktigt god kvalitet av mark, vatten och luft samt utveckling av den biologiska mångfalden. Genom ett pålitligt transportsystem möjliggörs konkurrenskraft och ett varierat näringsliv och boende. Det hållbara samhället ger möjligheter till positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service och god hälsa.

I alla de olika policydokument som finns i Eskilstuna kan man hitta ett stort antal mål som pekar ut vägen mot ett attraktivt hållbart samhälle. Detta gäller även för transportsystemet. Problemet är att man i de vardagliga processerna ofta fattar beslut som går i motsatt riktning mot de mål man sagt sig vilja värna om. Detta beror naturligtvis på en mängd olika faktorer: främst de konflikter som ofta förekommer mellan motstridiga mål, men också på att man i det enskilda beslutet saknar en möjlighet att enkelt kontrollera om beslutet går i riktning mot det övergripande målet. En hållbar trafikplan/strategi ska vara en sådan möjlighet, genom att vara ett ramverk för beslut i hållbar riktning.

Kommunala mål och riktlinjer

I samband med översiktsplanarbetet utarbetades ett flertal kommunala mål för den fysiska planeringen i kommunen. Dessa mål ska vara vägledande vid avvägning mellan olika markanspråk och intressen.

Det finns också andra politiska styrdokument som har betydelse för trafikplanen. Till dessa hör visionen för Fristaden Eskilstuna³, Eskilstunas politik för hållbar utveckling, EskilstunaMaTs, Energiplan och Handikappolitiskt program för alla kallad En kommun för alla.

Andra viktiga utgångspunkter är bland annat dokumenten Trafiken i Eskilstuna, Trafiknätsanalys från 2001, Hastighetsplan, Riktlinjer för parkering 2006 samt Grönstrukturplan för stadsbygd i Eskilstuna kommun 2006.

Nationella och regionala mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

De 16 nationella miljö kvalitetsmålen har bearbetats till regionala miljömål av landets länsstyrelser. I Sörmland finns 14 regionala miljömål. Dessa är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Ett rikt odlingslandskap, samt Ett rikt växt- och djurliv.

Tre åtgärdsstrategier har tagits fram för att uppnå miljömålen. Strategin Effektivare energianvändning och transporter är den som främst berör Trafikplanen. Strategin är främst utformad för att nå miljömålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning samt God bebyggd miljö. Kommunerna har ett ansvar att uppnå dessa mål på lokal nivå genom att bland annat planering och åtgärdsprogram i samverkan med statliga, regionala och lokala aktörer. I detta arbete finns behov av en regional samarbetsplattform för informationsutbyte, dialog och samtal om regionens trafikutveckling. Här kan förutom kommunerna i regionen, även Trafikverket, Länstrafikbolagen, näringslivet med flera ingå. Till viktiga regionala mål hör även Sörmlandsstrategin och Region Sörmlands vision för kollektivtrafiken.

³ www.eskilstuna.se



TRAST – Trafik för en attraktiv stad

I arbetet med Trafikplanen har handboken TRAST använts. TRAST beskriver en planeringsprocess och omfattar också en mängd olika faktaunderlag.

Kommunen har valt att använda TRAST:s olika aspekter (ibland kallade stadsbyggnadskvaliteter) på transportsystemet som utgångspunkt för mål, nulägesbeskrivning och strategi. I korthet kan dessa aspekter beskrivas såhär:

- **Stadens struktur** – den struktur som beskrivs av stadens byggnader, gator, verksamheter, vatten, grönstruktur etc.
- **Trafiksystem** – hur vägar, gator och bytespunkter är uppbyggda och hur de hänger samman. Beskrivs i termer av differentiering (trafiknätets olika uppgifter), integrering (blandning av trafikslag i gaturummet) eller separering (att trafikslagen skiljs åt i tid och rum).
- **Resbehov/Trafikens omfattning** – trafikens storlek i tid och rum. Beskrivs i termer av var, när, hur och varför man reser.
- **Tillgänglighet**⁴ – den lätthet med vilken alla medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå önskat utbud i samhället. Tillgänglighet kan beskrivas på flera olika sätt. I trafiksammanhang används ofta restiden mellan olika målpunkter/utbud som ett mått på tillgänglighet men ibland kan tillgänglighet uppnås även utan en förflyttning. Skillnader i tillgänglighet med olika färdssätt är viktigt att belysa, till exempel med restidskvoter.
- **Trygghet** – en blandad och livfull stad medverkar till trygghet. Man kan här skilja på trygghet relaterat till våld och överfall och trygghet relaterat till trafiksituationen.
- **Trafiksäkerhet** – bestäms av de risker som trafikanterna utsätts för. Risken består av delarna sannolikhet och konsekvens.
- **Miljöpåverkan och hälsa** – miljö- och hälsofaktorer, såväl ekologiska som kulturella har stor betydelse för skapandet av en attraktiv stad.

1.3 Organisation och förankring

Arbetet med att ta fram Trafikplanen har pågått under 2007-2012 och är beställd av Kommunstyrelsen. Information och samråd har på den politiska nivån under utredningstiden dessutom skett med Stadsbyggnadsberedningen och Kommunstyrelsens arbetsutskott. Beslut om Trafikplanen kommer att tas av Kommunfullmäktige.

Under Trafikplanens framtagande har samarbete med invånarna och referensgrupper haft en viktig roll. Där har flera synpunkter framkommit. Synpunkter har också framkommit när arbetsmateriel presenterats vid olika evenemang till exempel Världsmiljödagen och mobilitetsveckan samt från Medborgarpanelen. Två workshops (vintern 2008 och sommar 2010) med politiker och tjänstemän har hållits där en tydlig styrning och inriktning framkom. Samråd med medborgarna har skett

⁴Tillgänglighet 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.



genom utställningen under våren och sommar 2011 där även andra förvaltningar, statliga remissinstanser och organisationer inom referensgrupperna, politiska partier har lämnat synpunkter.

Organisation

Arbetet med trafikplanen har bedrivits av kommunens arbetsgrupp som bestått av:

- Ivan Andic, SBF/Planavdelningen, projektledare
- Sheraz Iqbal, SBF/Planavdelningen, vice-projektledare
- Magdalena Lindfeldt, SBF/Planavdelningen
- Pernilla Lindström, SBF/Planavdelningen
- Jan-Eric Landh, SBF/Projektavdelningen
- Mats Hällnäs, SBF/Trafikavdelningen
- Peter Dädeby, SBF/Trafikavdelningen/Kollektivtrafik
- Lars-Erik Dahlin, Kommunledningskontor/Miljö och samhällsbyggnad
- Anna Lindén, Miljö- och räddningstjänsteförvaltningen/ Miljöavdelningen
- Peter Jensen-Urstad, Miljö- och räddningstjänsteförvaltningen/ Miljöavdelningen

Kommunens projektgrupp har bestått av:

- Stig Blank, Barn och utbildningsförvaltningen
- Pär Aven, Vuxenförvaltningen
- Catrine Klauninger, Törshälla stads förvaltningen/ Gatu -, park och fritidsenheten
- Dag Pettersson, Polisen
- Bengt Larsson och Magnus Axelsson Trafikverket Öst
- Eva Lehto, Kommunledningskontor/ Miljö och samhällsbyggnad
- Sara Molander, Kommunledningskontor/ Demokrati och välfärd

Externa referensgrupper:

- representanter från intresse- handikapp och pensionärsorganisationer
- representanter från transportsyrkesföretag, näringsliv/centrum handel

Trivector har medverkat som konsultstöd och bollplank i arbetet med Trafikplanen och också tillsammans med arbetsgruppen ansvarat för rapportskrivning. Från trivector har i första hand Lise-lott Söderström och Björn Wendle (projektledare) genomfört arbetet.

1.4 Dokumentinformation

Trafikplanen för Eskilstuna kommun består av:

- en strategidel med bl a 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.

Detta dokument omfattar strategidelen.



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

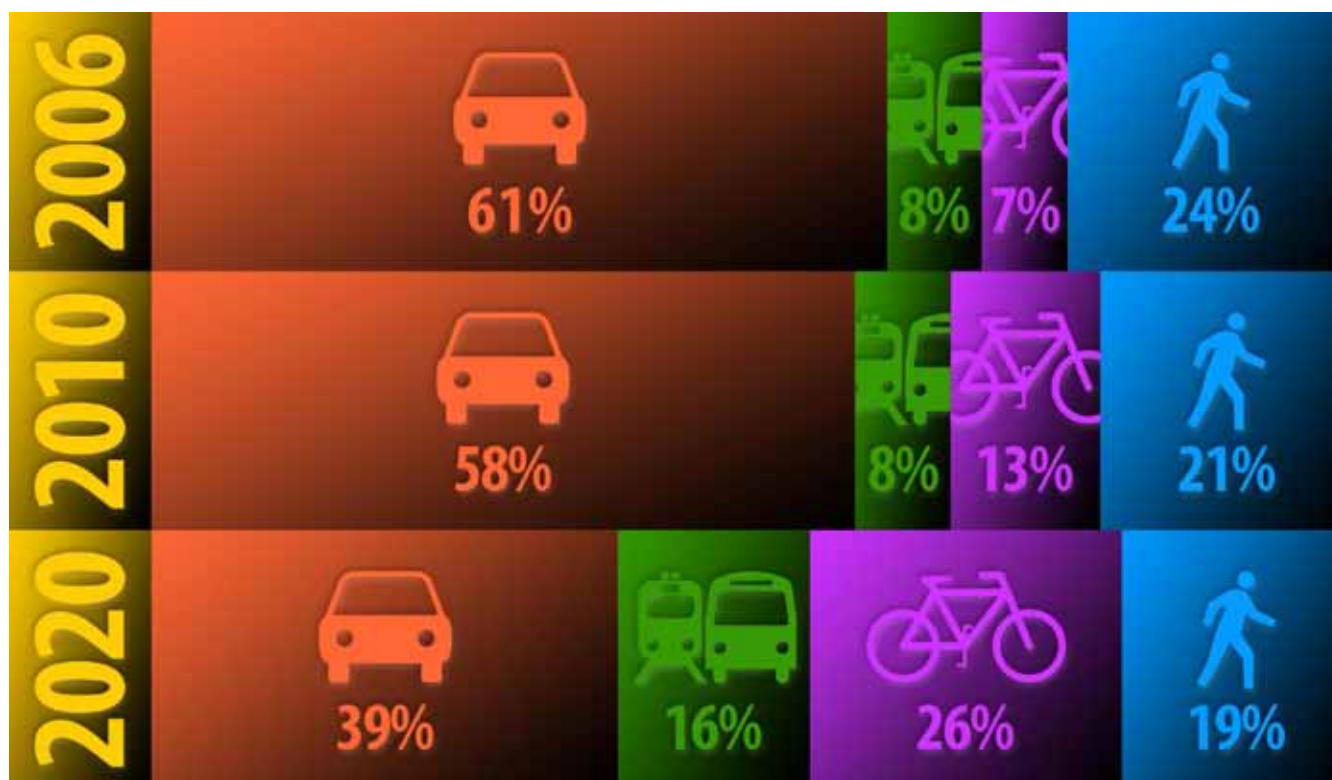
Till oss kommer du för att uppleva, inspireras och lära



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

2.2 Förslag till mål

Övergripande målsättning i Eskilstuna kommun för år 2020 är följande:



Figur 2.1 Målsättning för år 2020 samt färdssätt 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 bebyggelse⁵ 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. Transportsystemet⁶ 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

⁵ PBL definition på sammanhållen bebyggelse: bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark

⁶ Transportsystemet - hur vägar, gator och bytespunkter är uppbyggda och hur de hänger samman.



Målbeskrivningar i trafikplanen är mera kvalitativa med strategisk inriktning medan målbeskrivningar i pågående cykelplan och kollektivtrafikplan är mera kvantitativa.

Behoven och därmed åtgärder ser olika ut för tätorterna och landsbygden i kommunen. Det finns också skillnader mellan olika tätorter. Målen gäller dock för hela kommunen och målsättningen är en positiv utveckling för såväl tätorterna som landsbygden. Målåret 2030 ska inte ses som definitivt utan mer som ett riktmärke/horisont för den tidsrymd som strategin avser greppa över.

Som komplement till målen föreslås också ett antal indikatorer. Indikatorerna ska sammantaget spegla utvecklingen för målen, och utvecklingen av transportsystemet i Eskilstuna i stort. Alla föreslagna indikatorer kan erhållas på beställning.

Förslagen till indikatorerna behöver konkretiseras i en mätplan som också anger ansvar, mätintervall, redovisning, med mer. Mätplanen är en del av genomförandet, se avsnitt 5.10.



3. NULÄGE OCH BRISTER

3.1 Introduktion

Eskilstuna är idag en ”framåt” kommun i stark utveckling. Det har bekräftats genom bl a utmärkelsen ”Årets tillväxt kommun 2007”⁷ och Sveriges miljöbästa kommun 2012⁸. 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 väl utvecklat 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 detta kapitel finns en översiktlig beskrivning av nuläget vad gäller trafiken i Eskilstuna. Särskilt viktigt har varit att identifiera brister och åtgärdsbehov, som underlag till den handlingsplan som Trafikplanen ska resultera i.

För fler detaljer och fakta, se till exempel den årliga rapporten ”Trafiken i Eskilstuna”. I utredningen har också en enkel SWOT-analys genomförts. Båda två dokumenten kan erhållas på beställning.

3.2 Eskilstunas struktur

Kommunen

Eskilstuna är centralt beläget i Mälardalen. Stadsbygden består av städerna Eskilstuna och Torshälla. Ortarna är idag i det närmaste sammanbyggda. Till kommunen hör också flera mindre tätorter och stora landsbygdsområden.



Figur 3.1. Eskilstunas närmaste regionala omland

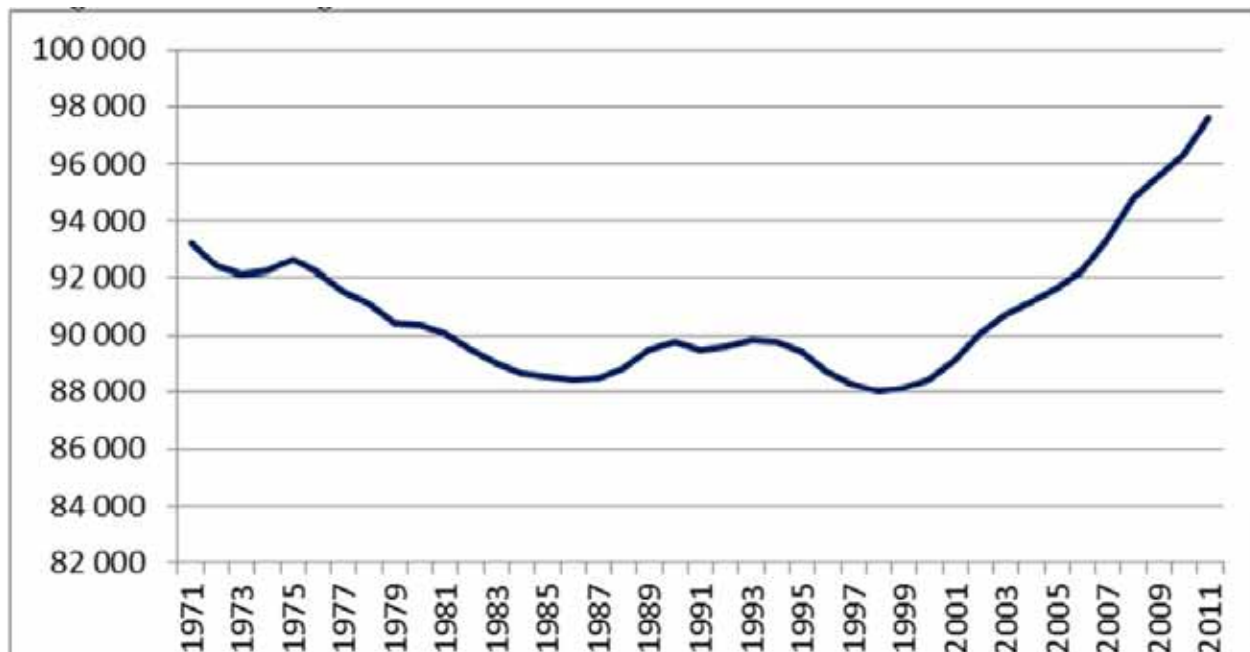
⁷Organisationen Arena för Tillväxt står bakom utmärkelsen

⁸ Utsedd av tidskriften Miljöaktuell



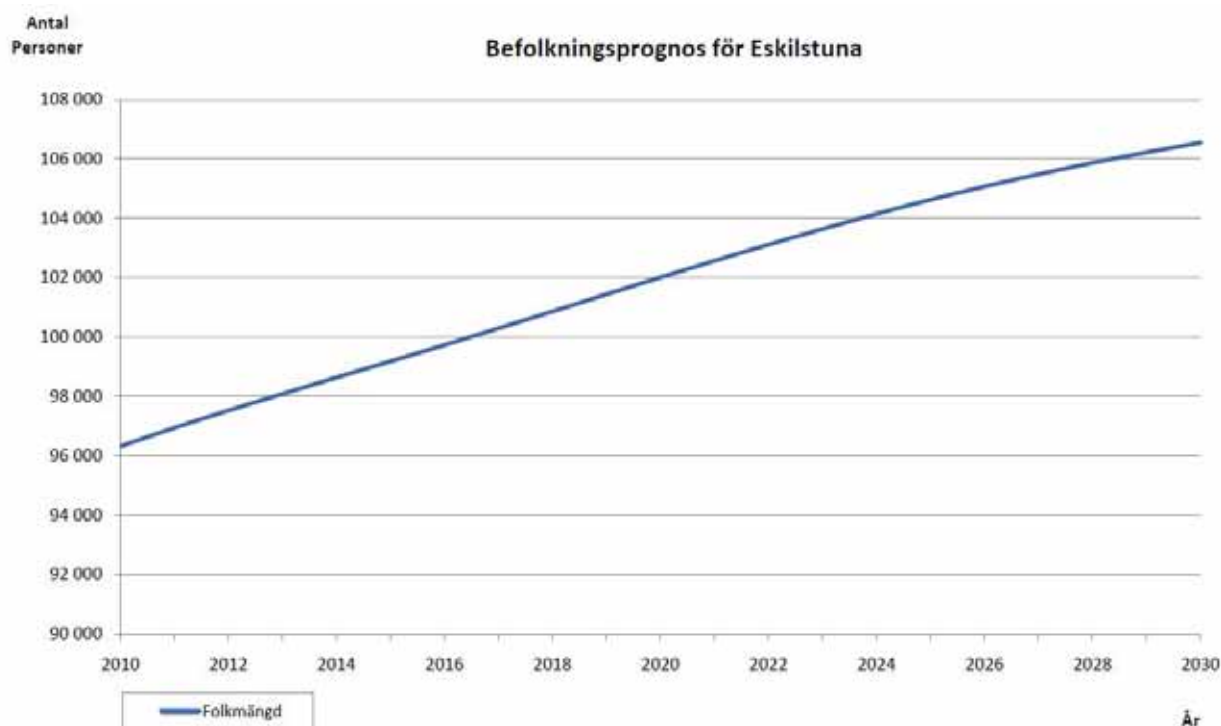
Högskolan och de goda kommunikationerna med Svealandsbanan till resten av Mälardalen har bidragit till den goda utvecklingen av kommunen på senare år. Totalt i kommunen bodde år 2012 drygt 98 500 personer. Dagens befolkningsprognos visar att kommunen år 2030 kommer att uppgå till ca 108 000 inv.

Diagram 3.1. Folkmängd i Eskilstuna (källa: Eskilstuna kommun/SCB)



Prognos för befolkning i Eskilstuna.

Diagram 3.2. Befolkningsprognos (källa: Eskilstuna kommun/SCB)





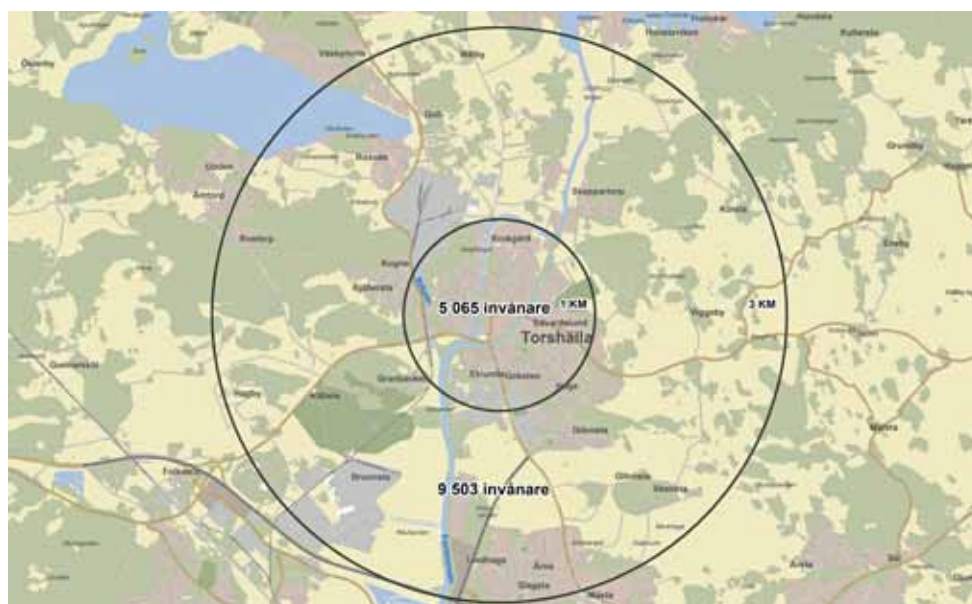
Det attraktiva läget där vattenvägarna från Bergslagen möter sjövägen till Stockholm med stora bördiga jordbruksbygder i omgivningarna lade grunden till Eskilstunas uppsving som Sveriges största industristad för framställning av järnprodukter.

Stadsbygden

Av Eskilstuna kommuns totala befolkning bor en majoritet eller 83 % inom det sammanhängande tätortsområdet Eskilstuna; Torshälla, Skogstorp och Hällby även kallat stadsbygden.



Figur 3.2. Stadsbygden



Figur 3.3. Torshälla tätort



En majoritet av stadsbygdens befolkning närmare ca 66 % är dessutom bosatt inom tre kilometer från Fristadstorget. En förutsättning som ger goda möjligheter att uppnå en hållbar utveckling av staden. Sedan 1960- talet har bebyggelsestrukturen glesats ut som en följd av ökad levnadsstandard, större boende, tillgång till bil m.m. Åren 1960-1995 mer än fördubblades stadsbygdens utbredning medan invånarantalet steg med cirka 10 %. Denna utglesning fortgår med än större takt idag. Fler människor väljer att flytta ut på "landet" och fritidshusområden permanentas.

Eskilstunas centrum grundlades på 1600- talet och har fortfarande kvar den rutnätsstruktur som ritades då. Gatorna som leder in mot centrumområdet fångas upp av en centrumring. Såväl busstrafik som biltrafikgator och gång- och cykelstråk breder ut sig radiellt från centrum. Utanför centrumringen finns en yttre ringled som dock inte är helt fullbordad. Mellan "fingrarna" finns gröna kilar som inrymmer viktiga grönområden i staden. Bland dessa finns naturreservaten Kronskogen, Stenby äng, Årby och Vilsta.



Figur 3.4. Karta 1658 de la Vallé



Eskilstunaån utgör en viktig del av staden. Den ger liv och grönska och erbjuder möjlighet till rekreation och vila. Ån har också spelat en viktig roll som transportled och energikälla för stadens industrihistoriska utveckling.

Industrialiseringens framfart på mitten av 1800-talet har gett staden en utveckling som varit starkt knuten till denna. Många av stadskärnans kvarter bestod då av industrier och bostäderna var placerade utanför centrum. I takt med att industrierna expanderade ökade också antalet bostäder. Från 1960-talet började industrierna lämna centrala Eskilstuna och flytta ut till industriområden väster om centrum eller till Vilsta söder om staden. Delar av de tidigare och centralt belägna industrimiljöerna har förändrats och utvecklats för en mängd andra syften, som exempelvis högskola, kommunal förvaltning, kultur, idrott, m.m. Andra områden står inför en omvandling, som exempelvis det vid åstranden belägna Tunafors fabriker.



Figur 3.5. Karta 1890 talet över Eskilstuna och Carl Gustafs stad

Den centrumnära bebyggelsen breder ut sina årsringar kring centrum. Åren 1946-57 byggdes den första stadsdelen, Fröslunda, söder om Eskilstuna. Därefter följde Årby. Under miljonprogramsåren 1965-1974 tillkom så en rad nya stadsdelar som Skogsängen, Viptorp, Lagersberg, Råbergstorp, Mesta, Slagsta och Skiftinge med flera. Dessa området är uppbyggda efter en planeringsnorm som fått till följd att många idag upplever dem som otrygga och ödsliga miljöer.

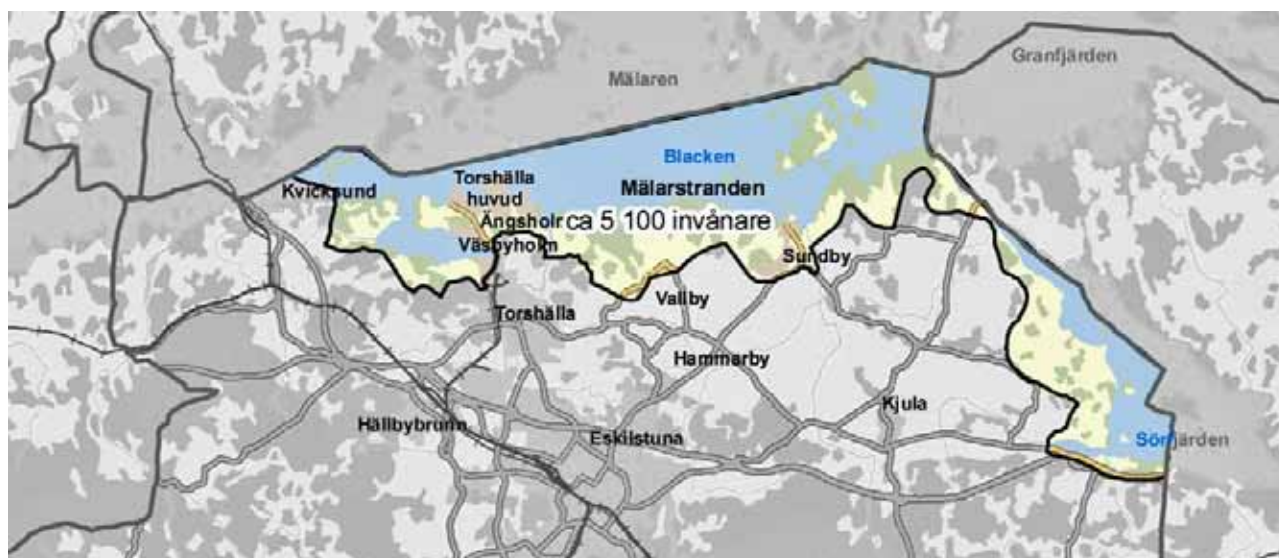
Kvarteren kring Fristadstorget utgör själva handelsnavet i centrum. I takt med att antalet boende per lägenhet minskat och handeln koncentrerats till större affärscentra utanför stadskärnan har den service som tidigare funnits i stadsdelarna tunnats ut. De tidigare centrumanläggningarna i stadsdelarna lever idag till stor del på sparlåga och en livsmedellaffär på gångavstånd från bostaden är snart ett minne blott. De tidigare brukssamhällena Hällby och Skogstorp har med tiden i det närmaste vuxit samman med Eskilstuna och fungerar numer som villaförorter med ett vikande serviceutbud.



Landsbygden, omvandlingsområdena (bland annat Mälarstranden) och mindre tätorter

I nya föreslagna Översiktsplanen (under antagande 2012/13) beskrivs och definieras närmare uppdelning på stadsbygden, mindre tätorter, omvandlingsområdena och landsbygden.

I mindre tätorter med landsbygden utöver Mälarstranden bor ca 12 000 personer. De större tätorterna utgörs av Alberga, Bälgviken, Hållsta, Hållberge, Ärla, Kjula, Sundbyholm och Kvicksund. Servicen på landsbygden spelar en stor roll för bygdens överlevnad och utveckling. På senare tid har den lokala servicen alltmer känt av den ökande konkurrensen och antalet dagligvarubutiker har minskat.



Figur 3.6. Mälarstranden

Under 1940-50 talet byggdes de första sommarstugeområdena ut i attraktiva sjönära lägen. Med tiden har flera fritidshusområden permanentiserats. Områdena Mälarbaden och Torshälla huvud fick tidigt bofast befolkning och därefter har en rad andra områden följt denna utveckling.

Ett sjönära eller lantligt boende i lugn miljö är en av de attraktioner som Eskilstuna kommun kan erbjuda för att öka inflyttningen. Kommunen påbörjade för något år sedan utbyggnaden av vånätet utmed Mälarstranden i syfte att skydda Mälarens vatten från övergödning. Detta har i sin tur inneburit att permanentningen påskyndats. Denna utglesning av bebyggelsen leder dock till en infrastruktur som till mycket stor del bygger på ett bilberoende eftersom områdena ofta är svåra att försörja med kollektivtrafik.

Idag saknas det fungerande cykelinfrastruktur på övergripande nivå som binder ihop Eskilstuna och Torshälla med mindre tätorter, landsbygden och omvandlingsområdena (som till exempel Mälarstranden).

Handel och näringsliv

Utanför centrum är handeln koncentrerad till ett antal halvexterna och externa etableringar. Öster om centrum och gamla staden återfinns det äldre handelscentrat Sveaplan med 14 000 kvm handel med för närvarande en vikande utveckling. Den största handelsetableringen är Tuna Park med cirka 40 000 kvm handel. Tuna Park är belägen väster om staden med anslutning till Västerleden (väg 230). I Skiftinge, som är en stadsdel norr om E20, finns ett delvis nyöppnat handelscentra som fullt utbyggt kommer att inrymma cirka 37 000 kvm handel. En extern handelsetablering om 13 000 kvm handel finns i stadens västra utkant intill E20 och Folkesta industriområde med också för



närvarande en vikande utveckling. Öster om staden finns handeln i Ekängen som omfattar 11 000 kvm handel. Handels utredningsinstitut har genomfört en studie av cityhandels utveckling under en 10 års period, 1997-2007. Cityhandels omsättning totalt, både vad avser dagligvaror och sällanköpsvaror har ökat med 60 % under dessa år. Omsättningsutvecklingen planade ut 2005 vilket måste kopplas till Tuna Parks tillkomst, våren 2004. Omsättningen i centrum har dock inte haft en negativ utveckling trots att parkeringsplatser upphört och att Tuna Park kom till.

Cityhandelns marknadsandel, av kommunen totala omsättning, har i stort legat på samma nivåer sedan 2004. 2004 låg citys marknadsandel på 28 % av kommunens totala omsättning och sjönk till 27 % 2007 vilket måste ses som en liten nergång. Däremot har city tappat några marknadsandelar avseende sällanköpsvarorna, från 43 % 2004 till 39 % 2007. Den externa handelns marknadsandelar har ökat med 10 % från 2004 till 2007 vilket ger en klar bild att kommunens totala handel har ökat.

Slutsatsen måste bli att handeln i city inte har haft en negativ utveckling som många har påstått, trots färre parkeringsplatser och den externa handels tillkomst. Men ett varnings finger måste ändå lyftas. Om inga insatser genomförs inom en snar framtid så att city blir mer levande kan handeln gå in i en recession.



Figur 3.7. Handelsstruktur i Eskilstuna



Efter industrins nedgång sysselsätter handeln och hälso- och sjukvård ca 8500 personer vardera. På senare år har sysselsättningen också ökat inom forskning, högre utbildning, finansiella tjänster, handel och transporter. Logistik och transportföretag har etablerat sig framförallt i Brunnsta och Svista utmed E20, på båda sidor av staden. Kommunen har planerat för ett nytt logistikområde längs Europavägen, söder om Kjula, 10 km från Eskilstuna. Där Europavägen, flygplatsen och Svelandsbanan möts finns ett 400 ha stort markområde som kan planeras för nya verksamheter, gärna logistikföretag. Hittills har dock endast en mindre andel verksamheter lokaliserats till denna trafiknod.

Sammanfattning av brister - Struktur

- 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 stadsdelsnivå (svaga stadsdels-centrum)
- Externa etableringar leder till ökat transportarbete

3.3 TRAFIKSYSTEM

Gångtrafiknät

Som gående är man mycket känslig för avstånd. Därför är genhet viktigt, det vill säga att gångtrafiknäten och gångstråken är utformade så att avståndet mellan två punkter verkligen blir det kortast möjliga. Topografi, lutningar, gångytornas jämnhet, vinterväghållning och belysning är andra exempel på faktorer som påverkar vårt färdmedelsval. Att utemiljön är säker, trygg och vacker har också betydelse för om vi väljer att förflytta oss till fots.

I Eskilstuna centrum är fotgängare den prioriterade trafikantgruppen med låga hastigheter för motorfordon. Delar av Kungsgatan med tvärgator är gågata. Gator i staden har stadsmässigt karaktär dvs gator är försedda med gångbanor på båda två sidor. Villaområdena som ligger perifert ut är av blandande karaktären. De flesta villaområden har inga gångbanor utan är utformade med enbart så kallade "vingar". Vissa skolvägar har inventerats med avseende på säkerhet och trygghet under 2006 och 2010. Bristerna i dessa skolvägar redovisas i två rapporter - Skolvägar 2005, 2006 och 2010 (Trafikavdelningen).

Trafiknätsanalys finns för stadsbygden (Eskilstuna, Torshälla, Skogstorp och Hällby). I övriga mindre tätorter på landsbygden som till exempel Hållsta, Ärla, Kjula där vägföreningar tillsammans med kommunen och Trafikverket är väghållare saknas trafiknätsanalys. Trafiknätsanalysen utpekar ett stort antal korsningspunkter för gångtrafiken med låg standard. Gångtrafikanternas anspråk på säkerhet är dåligt tillgodosedd.



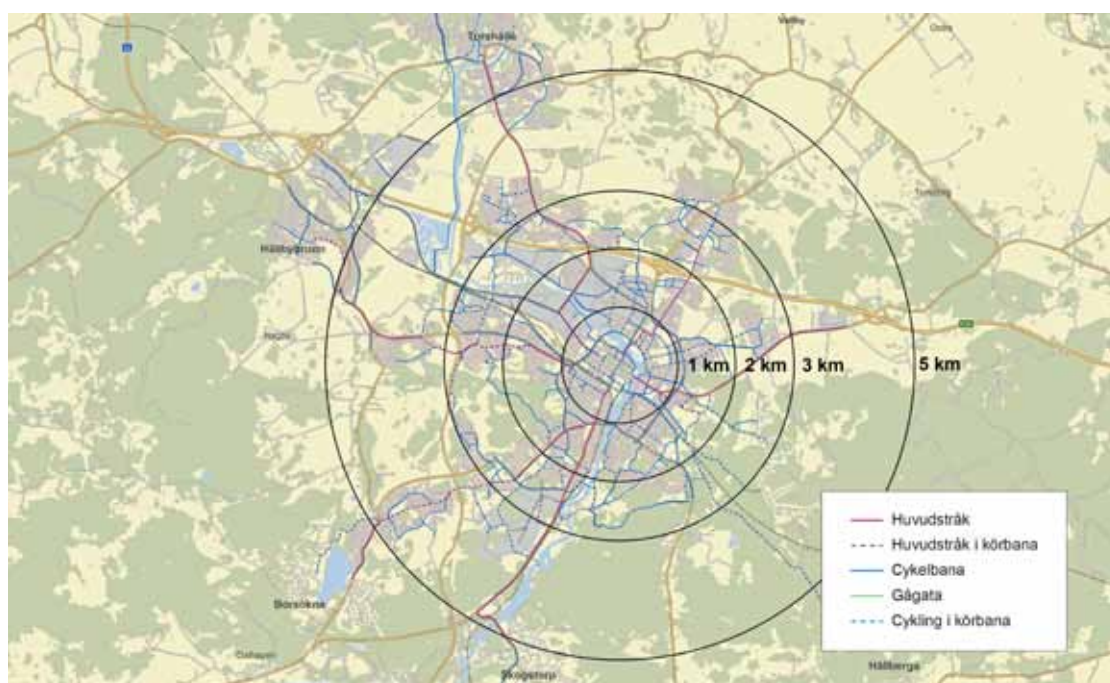
Figur 3.8. Gångtrafikanter utmed Eskilstuna ån



Cykeltrafiknät

Att cykla är ett billigt och miljövänligt sätt att förflytta sig och som har positiva hälsoeffekter. Det går dessutom relativt snabbt att ta sig fram på cykel och på sträckor under fem kilometer kan cykeln konkurrera med bilen. Ett sammanhängande, lättöverskådligt, säkert, tryggt och gent cykelnät i en vacker och relativt tyst omgivning har stor betydelse för att det ska kännas attraktivt att cykla. Andra faktorer som kan påverka cyklandet är vägvisning, topografi och lutningar, beläggningsstandarden, standarden på vinterväghållning och tillgång till säkra cykelparkeringar.

Eskilstuna har ca 160 km cykelvägar (år 2011/12) jämfört med 50 km år 1980. I kommunens större tätorter finns cykelvägar, cykelbanor eller cykelfält utmed ca 75 % av huvudvägnätet för bil. Cykelnätet är uppbyggt som ett radiellt nät mellan olika bostadsområden och Eskilstuna centrum. Tvärleder har lagts in för att knyta ihop det radiella nätet och dessutom tillgodose kontakten med arbetsplatsområden. I Eskilstuna centrum separeras inte cyklister och bilister och cykling sker främst i blandtrafik. På infarterna till centrum är cykel- och biltrafiken separerade genom cykelbanor.



Figur 3.9. Cykeltrafiknät i Eskilstuna

Av samtliga övergångsställen och cykelöverfarter inom huvudvägnätet är ca 28 % hastighetssäkrade till högst 30 km/tim. Anledningen till denna låga siffra är att någon hastighetssäkring med gupp eller liknande generellt sett inte har genomförts vid övergångsställen eller cykelöverfarter.

Under år 2002-2004 bedrevs projektet "Cykelstaden Eskilstuna". Projektet bestod av flera projekt och aktiviteter i syfte att få fler människor att välja cykeln som färdmedel. Dessutom vidtogs ett antal fysiska åtgärder på gång- och cykelvägar, samt satsning på cykelparkering och cykelvägvisning. Nya cykelkartan är uppdaterad år 2007. En komplettering av cykelvägvisningen (gjordes 2005) för centralorten pågår.

En Cykelplan är under arbete och förväntas vara klar under 2013. I Översiktsplan (2005), Trafiknätsanalys 2001 samt Fördjupat översiktsplan för Stadsbygden (2005) finns också cykelåtgärder föreslagna. Det finns en cykelgrupp på Stadsbyggnadsförvaltningen, med en representant från Torshälla, som arbetar med cykelplanen och övriga cykelfrågor.



Kollektivtrafiknät - buss

I Eskilstuna kommuns översiktsplan, som fastställdes 2005, nämns kollektivtrafiken när det gäller kollektivtrafikens betydelse för en god miljö, i samband med bebyggelselokalisering och prioritering av trafikslag, byggandet av trygg stadsmiljö samt när det gäller regionala samband.

Kollektivtrafik bedrivs i Eskilstuna-Torshälla tätortsområde samt mellan tätortsområdet och kommunens landsbygd samt till målpunkter i andra kommuner. Stadstrafiken har idag 14 radiella linjer där de flesta linjerna möts vid Fristadstorget. Linje 1 och 2 är stomlinjer med flest resenärer och har tätats med avgångar var 10:e minut. Linje 3 och 4 avgår var 15:e minut och övriga busslinjer en till två gånger per timme. Några av dessa har främst till uppgift att mata till stomlinjerna. Det finns även en servicelinje som går i en ring kring staden som trafikerar serviceinrättningar och vårdcentraler. Lite drygt hälften av stadstrafikens hållplatser är handikappanpassade.

Resandet i stadstrafiken har fram till 2007 ökat och beror framför allt på införandet av fria resor för vissa resenärsgupper. Från 2007 har resandet i stadstrafiken stagnerat fram till 2011. I tider som är attraktiva för arbetspendlare finns idag ingen ledig kapacitet på grund av det stora antalet skolelever som använder sig av sina elevkort. År 2000 var antalet bussresenärer till och från centrum cirka 15 000, varav cirka 12 000 i tätortstrafiken och 3000 i landsbygdstrafiken. År 1999 var andelen kollektivtrafikresor 15% av det totala antalet resor.

Mellan 1999 och 2002 sjönk resandet med kollektivtrafik dramatiskt, mycket tack vare rationaliseringar i industrin. I samband med omläggningen av stadstrafiken 2002 ökade antalet resenärer, framför allt för skolelever då elevkortet infördes. Från 2002 ökade antalet resenärer från cirka 3 miljoner resor till 4,3 miljoner resor 2007. Därefter har resandet legat relativt still och utgör cirka 8% av totala antalet resor i Eskilstuna.

I december 2011 infördes en ny busstrafik i Eskilstuna med nya linjer både för stads- och landsbygdstrafiken. Under perioden december 2011 till september 2012 har resandet totalt sett ökat med 6 % och resandet fortsätter att öka, både avseende skolelever och betalande resenärer.

Stadsbyggnadsnämnden har under våren 2010 beslutat om en avsiktsförklaring för kommunens kollektivtrafik. I denna avsiktsförklaring fastställs bland annat att bilen inte längre ska vara normen i kommunens fysiska planering. I avsiktsförklaringen har även tre övergripande mål fastställts:

- En fördubbling av resor med kollektivtrafik ska ske fram till 2020.
- Samtliga bussar ska drivas med förnyelsebara drivmedel senast 2020.
- Tillgängligheten till kollektivtrafiken ska öka till 2020.

Utöver stadstrafiken finns cirka tio landsbygdslinjer. Turtätheten för landsbygdslinjerna varierar, vissa linjer har en god trafik över dagen medan andra linjer i stort sett endast serverar skolelever. Landsbygden är normalt svår att kollektivtrafikförsörja på grund av den spridda befolkningen.



Eskilstuna har tre större knutpunkter; Fristadstorget är den största knutpunkten där i stort sett samtliga stads- och landsbygdslinjer möts. Den andra knutpunkten är Resecentrum där det går att byta mellan tåg och vissa stadsbuss- och landsbygdslinjer. Den tredje knutpunkten är Östra torget i Torshälla där omstigning sker till och från bussarna till Mälarbaden och Mälby. Idag saknas dock ett väl sammanhållet och lätt tillgängligt bussterminal.



Figur 3.10. Stadstrafiken i Eskilstuna



Biltrafiknät

Synen på trafiksystemet och i synnerhet på biltrafiken i staden, har förändrats mycket sedan mitten av 1990- talet. Svagare trafikantgrupper prioriteras och vi har mer och mer förstått bilismens negativa konsekvenser för vår miljö och även för folkhälsan. Tillgänglighet och trafiksäkerhet ges nu en betydligt större vikt än framkomlighet och rörlighet men ändå inte i tillräckligt stor omfattning.



Figur 3.11. Cirkulationsplatsen Tullgatan/Västermarksgatan.

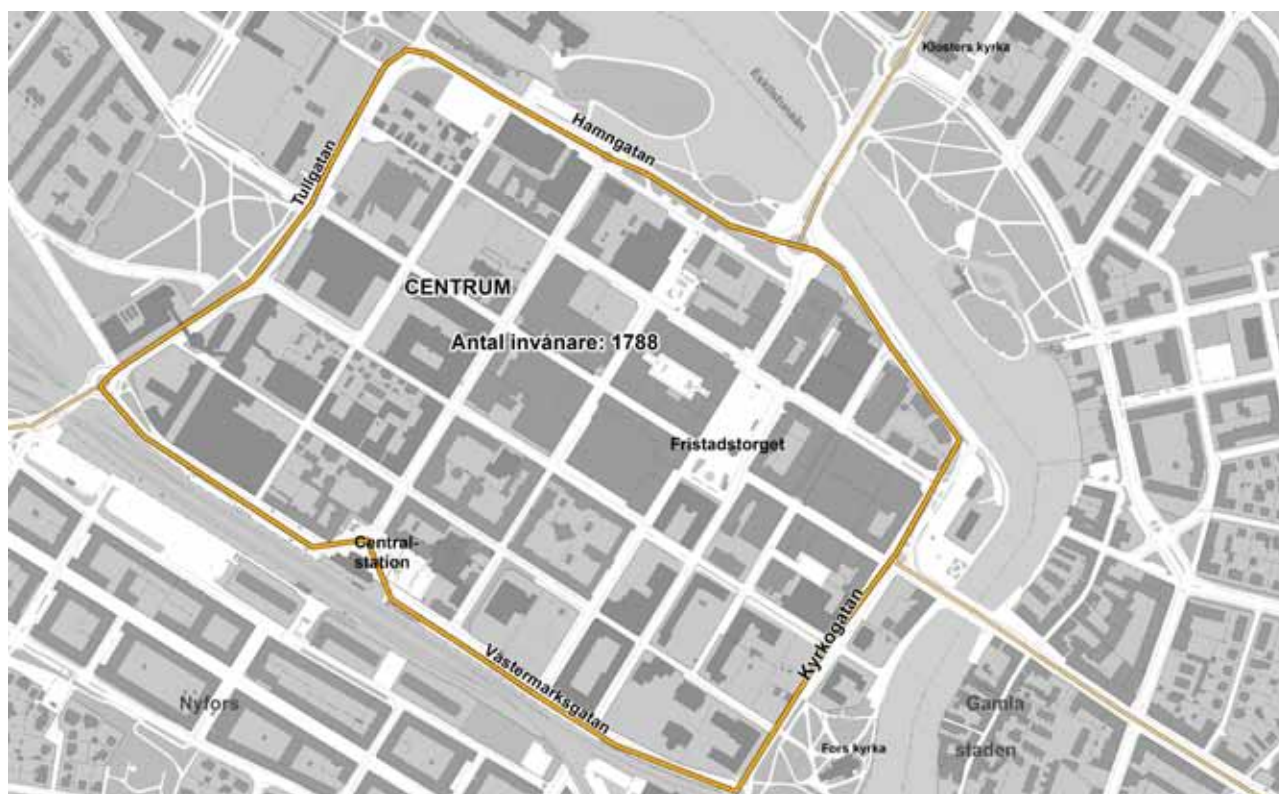
Biltrafiknätet i centralorten består av en yttre ring, inre ring, förbifarter, huvudgator och lokalgator. Den yttre ringleden består av Ståhlbergsvägen, Schröderstiernas väg, Torshällavägen, Carlavägen, Vasavägen, Stenkvistavägen, Gillbergavägen och Krongatan. Den del som sammanbinder Krongatan med Ståhlbergsvägen via bangårdsområdet saknas ännu. Delen kallas för Västra länken. Ny trafiklänk föreslås gå under järnvägen mellan Västeråsvägen och Ståhlbergsvägen. Länken ska avlasta Västeråsviadukten och Tullgatan trafik som passerar i nord-sydlig riktning mellan stadens västra delar. Idag under eftermiddagens dimensionerade timme förekommer biltrafikköer i korsningar Tullgatan/Kungsgatan, Västermarks rondellen samt Tunavalls rondellen. Andra större vägar – främst infarter till centralorten- med höga trafikflöden är Torshällavägen, Mälarvägen, Strängnäsavägen, Västeråsvägen, Stenkvistavägen, Västergatan och Skogstorpssvägen.



Figur 3.12. Yttre ringen i Eskilstuna



Centumringen består av Tullgatan-Hamngatan-Kyrkogatan och Västermarksgatan. Ringen är idag inte skyltad och uppfattas normalt inte som sammanhängande ring och trafikfördelare till och från centrum. Centrumringen har som funktion att samla upp och fördela trafiken till centrums olika delar, för att på så sätt minimera biltrafiken genom centrum.



Figur 3.13. Centrumring i Eskilstuna

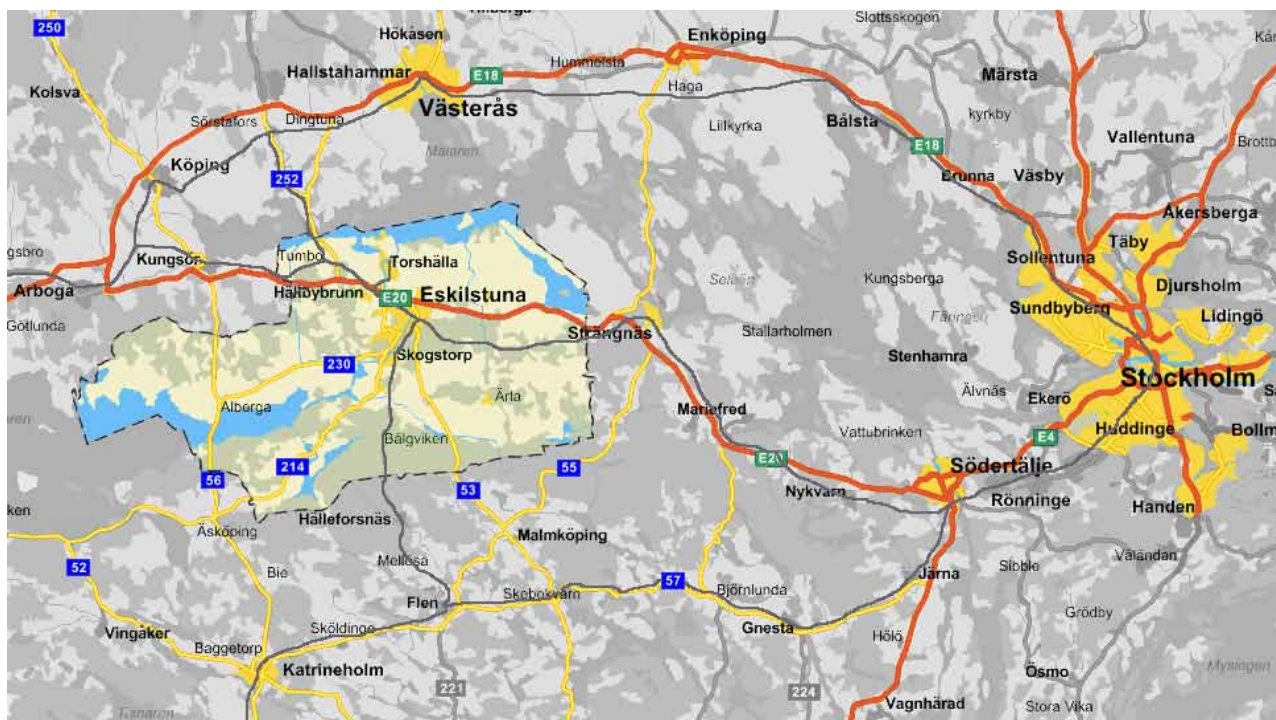
Cirka 43 % av fyrvägs korsningarna inom huvudvägnätet inom kommunens större tätorter är cirkulationsplatser (35 st av totalt 82 st), varav 16 % (13 st) med statlig väghållning. Fyrvägsstopp eller korsningar som är hastighetssäkrade i alla tillfarter (exklusive cirkulationsplatser) förekommer ej.

Gator i bostadsområden i Eskilstuna hastighetsregleras till 30 km/h, men i kranstatorterna förekommer endast 30 km/h vid skolor. I vissa områden har hastighetsbegränsningen även kombinerats med hastighetsdämpande åtgärder. Sänkningen av hastighetsgränserna har även lett till en reell sänkning av hastighetsnivåerna.



Nationellt och regionalt vägnät

Flera Europa- och riksvägar passerar Eskilstuna kommun. E20 från Göteborg till Stockholm passerar genom kommunens norra del. Eskilstuna kommun arbetar för att E20 västerut från stadsbygden ska byggas ut till motorväg. Riksväg 56 mellan Kungsör och Katrineholm följer Köpingåsen sträckning via Hjälmarsund på sin väg mellan Kungsör och Katrineholm. Riksväg 53 går mellan Öxelsund och Eskilstuna (norra början/slutpunkt trafikplats Årby vid E20) via Nyköping och Malmköping. Till den övergripande trafikstrukturen hör också länsvägarna 230 och 214 som sammanbinder Eskilstuna med riksväg 56 på var sida om Hjälmaräven. År 2002 byggdes Västerleden klart väster om Eskilstuna som en förbindelselänk mellan länsvägarna och Europavägen.



Figur 3.14. Regionalt vägnät

Räta linjen - Rv 56 är en gen förbindelse mellan Norrlandskusten och södra Sverige (sträckan Gävle-Norrköping via Katrineholm, Eskilstuna och Västerås). Förbindelsen är också betydelsefull för det expansiva östra Mellansverige. Genom sitt läge har den möjlighet att avlasta Stockholmsregionens nord-sydliga trafik och samtidigt sammanlänka Norrlandskusten med syd-östra och västra Sverige. Den starkt ökade tillväxten i Mälardalen har under de senaste åren förstärkt nyttjandet av stamvägen.

Berörda kommuner längs riksväg 56 verkar tillsammans för en utbyggnad/upprustning av denna väg som benämns Räta Linjen. För Eskilstuna är en viktig del av denna väg förbindelsen till/från Västerås och därmed en viktig potential för utveckling som grundas på en ökad samverkan mellan Eskilstuna och Västerås. Vägen är också viktig som förbindelse söderut mot Katrineholm/Norrköping och vidare längs E4/E22.

Vidare har rv 56 betydelse som anslutning till hamnarna i Norrköping, Västerås/Köping och Gävle. Andelen tung trafik är mycket hög. Eskilstuna kommun ställer sig därför bakom de krav som framförts av bland annat Räta Linjen-gruppen att denna väg byggs ut till mötesfri 13-metersväg. En förstudie (av Trafikverket) för delsträcka Bie - Stora Sundby (Alberga) har slutförts under 2012.

I Eskilstuna tätort utgör Gillbergaplan ett bekymmer då planskildhet saknas från järnvägen. Utryckningsfordon kan inte använda vägen och måste därför ta omvägar för att utföra sitt arbete.



Figur 3.15. Sträckning för Rv 56, den så kallat "Räta linjen".

I Fördjupad översiktsplan för Stadsbygden föreslås väg 53 få en ny sträckning genom staden. Trafiken ska då ledas via en ny sträckning förbi bebyggelsen vid Lilla Nyby och via en ny förbindelse, Östra gatan/länken. Östra gatan/länken ska gå förbi lasaretsområdet med möjlighet till anslutning mot E20 via Strängnäs vägen. Östra gatan ansluts till Sveavägen i söder och genomgående mot Strängnäs vägen i norr. Mälarsjukhuset föreslås få sin huvudtillfart från öster via Östra gatan. Genom byggandet av Östra gatan väntas genomfartstrafiken på Vasavägen och Carlavägen minska.



Figur 3.16. Förslag till en ny sträckning av väg 53, kallad Östra gatan / länken.



Östra gatan/länken finns även upptagen i regional transportplan 2010-2021 och förstudie som leds av Trafikverket har genomförts under perioden 2011-2012 och är nu klar.

Rv 53 mellan Stenkvisarondellen och centrum samt kopplingen mellan Rv 53 och Västerleden söder om Skogstorp bör ses i ett sammanhang. Sedan den nya förbifarten byggts ut vid Malmköping, är det viktigt att fortsätta upprustningen av rv 53 för att öka tillgängligheten till Oxelösunds hamn, E4 och länets residensstad Nyköping. En strategi bör således utformas för upprustning av resterande delar av Rv 53 mellan Eskilstuna och Nyköping.

En miljömässigt bra anslutning av riksväg 53 i söder till Eskilstuna centralort har länge varit en viktig fråga för kommunen. Trafikverket presenterade 2002 en vägutredning - Infart Eskilstuna mellan Stenkvista och Viptorp. Underlag finns således för att ta ställning till ny sträckning alternativt upprustning av befintlig väg in mot staden. Kommunen förordade i yttrande till Trafikverket att ny väg byggs öster om bebyggelsen kostnadsberäknad till ca 50 mkr. Alla nämnda åtgärder finns med i länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2010-2021 och en förstudie angående Östra gatan/länken pågår tillsammans med Trafikverket 2011-2012.

Vägförbindelsen söderut från Eskilstuna går antingen via lv 230 eller lv 214. För kommunens del är det viktigt att Eskilstuna centralort via Västerleden och länsväg 230 får en bra anslutning till riksväg 56. Särskilt lv 230 har bristfällig standard. På lv 230 transporteras lika stora godsmängder som på rv 53. Vägen är smal och nyttjas även i betydande grad för cykel- och gångtrafik. Lv 230 har därför förts fram av kommunen som ett viktigt objekt inför upprättandet av länstransportplanen. Åtgärder är särskilt angelägna i de partier där vägen passerar bebyggelse. En upprustning av lv 230 och vidare söderut av rv 56 skulle ge bättre möjligheter för den ökande tunga trafiken till och från Eskilstuna. En upprustning av länsväg 230 har också studerats översiktligt av Vägverket men endast begränsade medel till förbättringar ligger sent i nuvarande planperiod. Detta är inte tillfredsställande särskilt mot bakgrund av denna vägsträckas betydelse för den tunga trafiken. Upprustningsåtgärder finns med i länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2010-2021.

Andra tänkbara åtgärder är till exempel förbifart Ärla. I samband med utbyggnad av ELP kommer denna sträcka få stor regional betydelse med sin koppling mellan riksväg 53 och E20 via ELP.



Figur 3.17. Förslag till en ny sträckning i Ärla väg 899 från Översiktsplan 2005 för Eskilstuna kommun.



Järnvägens infrastruktur

Eskilstuna är också knutpunkt för två järnvägslinjer; Svealandsbanan mellan Södertälje och Valskog och stomlinjen från Norrköping till Västerås. På Svealandsbanan finns det snabbtågsförbindelse med Stockholm/Uppsala och Örebro/Hallsberg via Arboga. Till Stockholm/Uppsala går tåg varje timme i högräsktrafik med viss förstärkning för arbetspendlare. Resan till Stockholm tar ca 1 timme. De goda förbindelserna gör det möjligt att bo i Eskilstuna och arbeta i Stockholm och vice versa. Till Arboga/Örebro går tågen varannan timme, med viss kompletteringstrafik på eftermiddagen, och resan tar ca 1 timme till Örebro, inklusive byte i Arboga.

Stomlinjen följer Strömsholmsåsen och är ett viktigt stråk för persontrafiken och för godstrafik mellan Oxelösunds hamn och Bergslagen. Stomlinjen passerar från Uppsala i norr, via Sala, Västerås och Eskilstuna, till Flen, Norrköping och Linköping. Resan till Norrköping tar ca 75 minuter, vilket ligger på gränsen för hur långt de flesta människor kan tänka sig att arbetspendla. Till Västerås och Flen går direkttåg varje timme och resan tar ca 30 minuter. Längs stomlinjen återfinns stationssamhällena Bälgeviken, Hållsta, Tumbo och Kvicksund, varav den senare är ett stationsläge för lokaltåg mellan Eskilstuna och Västerås. Eklången, Ärla och Hållberga utgör samhällena utmed den tidigare tåglinjen mellan Stockholm och Eskilstuna som inte längre trafikeras sedan Svealandsbanan togs i drift 1997. Trafikverket genomförde under 2012 en förstudie för sträckan Västerås-Eskilstuna (ny sträckning Gunnarskäl-Kvicksund) och syftet är att förkorta restiderna för persontåg mellan Västerås och Eskilstuna. Svealandsbanan är enkelspårig vilket utgör kapacitetsproblem i järnvägens infrastruktur.



Figur 3.18. Järnvägsnät i regionen och föreslagna järnvägskorridorer i Eskilstuna kommun

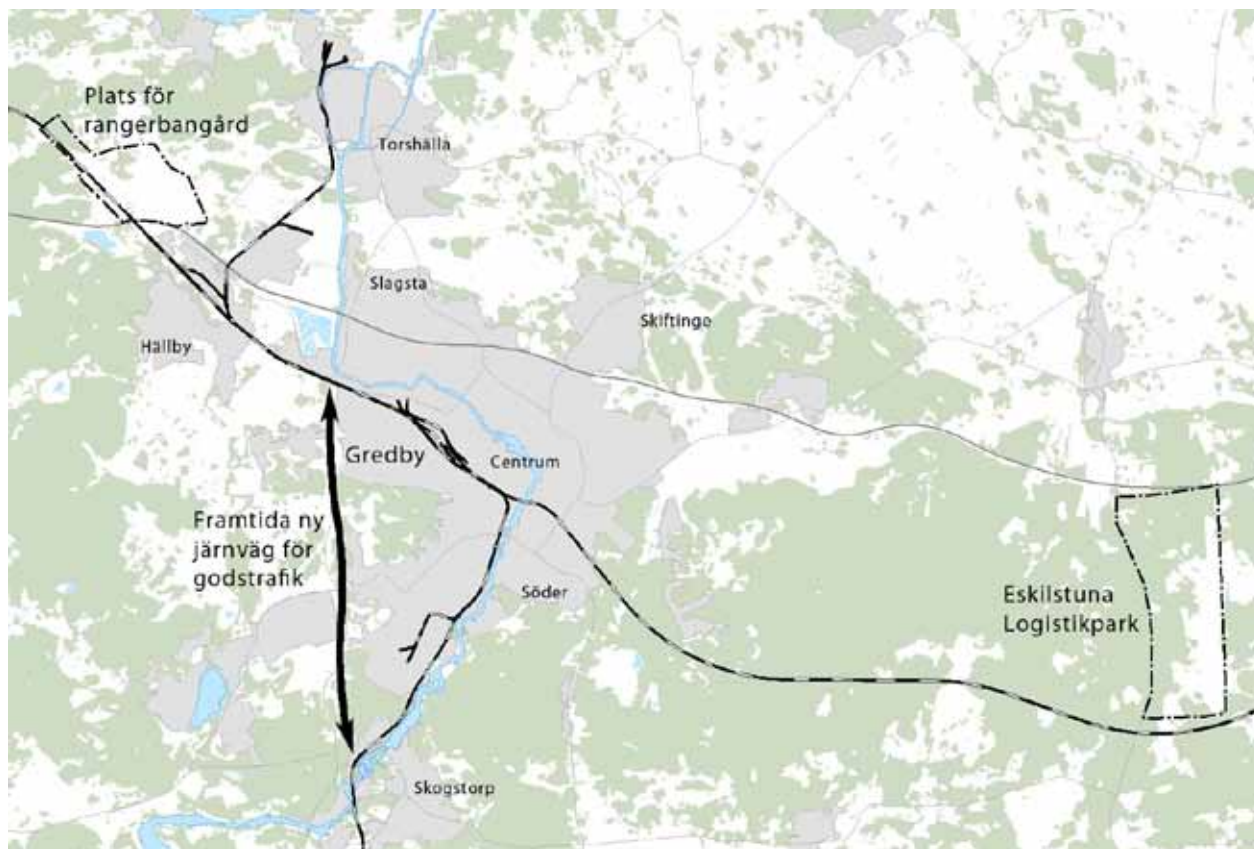
Godstrafikens infrastruktur

Eskilstuna är en viktig knutpunkt för godstrafik på såväl väg som järnväg. Anledningen är den goda transportinfrastrukturen, med stomlinjen från Oxelösund och vidare norrut, samt närheten till Stockholm och hela Mälardalsregionen. Svealandsbanan är inte primärt anlagd för godstrafik, främst ifråga om maxlutningar på banan vilket begränsar godstågens maxvikt något. Kombiterminalen Folkesta ligger strax väster om Eskilstuna. I Gredby finns en centralt placerad rangerbangård som dock inte är funktionell utifrån dagens behov. För närvarande planeras för en logistikpark i området mellan E20, Kjula flygplats och Svealandsbanan.



Framtida järnvägsspår för godstrafik och ny rangerbangård

I dagsläget leds godstrafik på järnväg genom Eskilstunas centrala delar med tungt och ibland även miljöfarligt gods. Därför bör ett godsspår väster om staden byggas för godstrafik i nord-sydlig riktning. Godstrafiken kan då ledas utanför tätorten med högre hastigheter och minskat buller i tätorten. Rangerbangården flyttas också ut från staden till Gröndal. En ny rangerbangård utanför staden kan ta emot mer gods och hanteringen göras mer effektiv.



Figur 3.19. Framtida infrastrukturkorridor för godstrafik väster om Eskilstuna utmed väg 230 och förslag på ny rangerbangård i Gunnarskäl

Gredby bangård

Bangården Gredby i Eskilstuna har länge varit viktig som nav i den godstrafik som TGOJ utvecklat. Huvuddelen av den trafik som TGOJ producerar – totalt närmare 40 tåg/dygn (våren 2008) – passerar Eskilstuna. Kapaciteten och effektiviteten i anläggningen har dock efter hand blivit otillräcklig och när TGOJ nu önskar utöka sina transporter med godståg väljer företaget att flytta växling av godsvagnarna till bangård i Västerås där outnyttjad kapacitet finns på befintlig anläggning. Det är dock svårbedömt om detta är en långsiktigt lämplig lösning. En fortsatt ökning av containertrafiken talar för att rangeringen kan komma att ske närmare hamn med direkttåg till olika destinationer.

Verksamheterna i anslutning till bangårdsområdet rymmer hundratalet arbetstillfällen av betydelse för kommunens arbetsmarknad och näringsliv. Samtidigt är områdets läge och omfattning, centralt i staden en potentiell resurs för stadens utveckling.

Eskilstuna kommun och Trafikverket avser att bjuda in berörda aktörer och markägare (TGOJ och EuroMaint) till en utredning av förutsättningarna för utveckling av verksamheten vid bangården.



Eskilstuna Logistikpark i Kjula (ELP)

Genom Kommunföretag AB (Kommunens fastighetsbolag - affärsområden Eskilstuna Logistik) bedrivs ett projekt –Eskilstuna Logistikpark – som syftar till att skapa attraktiva förutsättningar för etablering av logistikinriktade företag. Projektet syftar till att utveckla ett ca 400 ha stort oexploaterat område i anslutning till flygplatsen i Kjula som ligger i direkt anslutning till motorvägen (E20) och järnvägen (Svealandsbanan). Bland prioriterade åtgärder för att utveckla Eskilstuna Logistikpark ingår spåranslutning till Svealandsbanan som blev klar under hösten 2012.

Terminalen i Folkesta

Trafikverket och Eskilstuna kommun har samverkat för att möjliggöra omlastning mellan järnväg och bil i upprustning och utbyggnad av spår i Folkesta kombiterminal vid Hällby/ Brunnsta. Den mindre containerterminal som kommunen genom sitt bolag Eskilstuna Energi & Miljö år 2003 skapade i Folkesta industriområde vid befintligt industrispår har efter hand byggts ut så att terminalen nu har en kapacitet på minst 70 000 lyft per år. I den senaste utbyggnaden som genomfördes i samverkan med Trafikverket ingår ett nytt elektrifierat, 700 m långt spår i terminalen som tillsammans med nya växlar har avlastat Eskilstuna godsbangård (Gredby) och spåret på Svealandsbanan mellan Eskilstuna – Folkesta.

En ytterligare växel har anlagts under 2012 som ansluter det nya elektrifierade spåret till Svealandsbanan i nordöstra ändan. Ett ytterligare spår för tågbildning i nordöstra änden inom Folkesta terminalområde ger bättre möjligheter att ta emot tåg direkt till terminalen i Folkesta utan rangering på bangården i Gredby. Detta skulle främja terminalverksamhetens effektivitet och möjliggöra fler tåg direkt till terminalen. Eskilstuna kommun har yttrat sig (vid remissen som avser förslag till riksintressen för trafikslagets anläggningar) att Folkesta kombiterminalen är av nationell-, interregional- samt av särskilt regional betydelse.



Figur 3.20. Folkesta kombiterminal



Eskilstuna flygplats

Eskilstuna flygplats är en förre detta militär flygbas. Eskilstuna kommun övertog basen och markområdet 2008-01-01 genom köp från Fortverket. Ägandet och driften av flygplatsen innehas av Eskilstuna kommunföretag AB. Flygplatsen är miljöprövad för 27 400 rörelser. Miljödomen är från juni 2006. Flygplatsen är klassad som Instrumentflygplats och är utrustad med moderna landningshjälpmedel inkl komplett flygplatsbelysning. Rullbanan och omgivande rullbanestråk är inte i dagsläget tillräckliga för kontinuerlig trafik med större flygplan än ca 15 ton med fler än 100 landningar per år. Vissa brister finns på flygplatsen och Luftfartsstyrelsen kräver åtgärder och i en förlängning kan inskränkning av befintlig trafik riskeras.

Affärsflyget utgör idag den huvudsakliga flygtrafiken på flygplatsen. För att flygplatsen på sikt ska utvecklas bör flygverksamheten utökas med fraktflyg, se "Utredning om Eskilstuna flygplats framtid i symbios med Eskilstuna logistikpark". I gällande översiktsplan från 2005 utpekas en logistikpark i Kjula, en knutpunkt där flyg/landsväg och järnväg i samverkan kan utvecklas till en logistikpark med stor potential för framtida godshantering. Beslut om nödvändiga framtida investeringar och åtgärder beträffande utveckling av flygplatsen kommer att fattas av kommunstyrelsen och avhandlas inte ytterligare i trafikplanen.



Figur 3.21. Skolflyg vid Eskilstuna flygplats

Sammanfattning av brister - Trafiksystem

- Beläggning/standard på gångbanor och trottoarer
- Cykelsamordnare saknas
- Dålig standard cykelparkering
- Bristande kapacitet i kollektivtrafiken
- Bristande framkomlighet för kollektivtrafiken
- Saknar bra bussterminal (Radermachergatan)
- Kollektivtrafiken 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 jvg (Gillbergaplan)
- Stora breda gator (överytor) i bostadsområden. Lever med gammal trafikplanering
- Drift och underhåll av gatusystemet
- Behov av utveckling/förändring av verksamhet på Gredby bangård
- 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

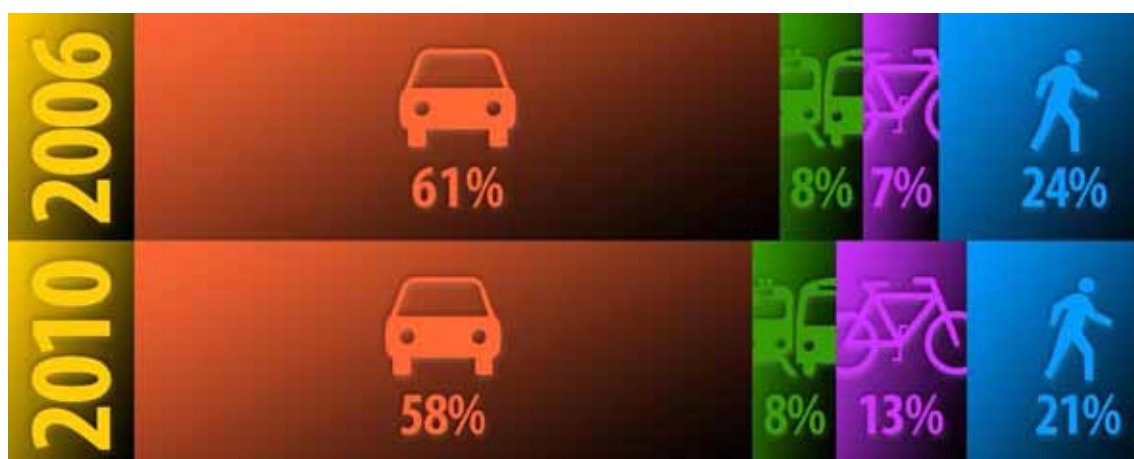


3.4 Resbehov/trafikens omfattning

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.

Valet av färdmedel är naturligtvis individuellt men det styrs bland annat av vilket färdmedel som finns tillgängligt, tid, pris och trafiknätens uppbyggnad.

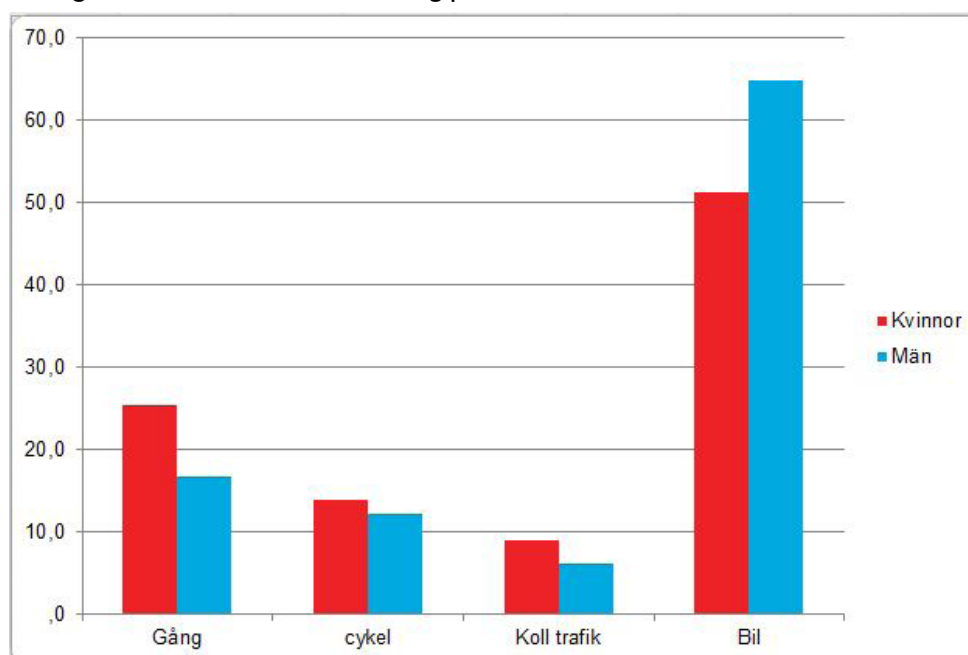
Figuren nedan visar färdmedelsfördelningen för Eskilstuna i resvaneundersökningen RES 05/06 och resvaneundersökningen 2010.



Figur 3.22. Färdmedelsfördelning per ärende i Eskilstuna 2006 och 2010

I diagram nedan finns statistik endast från resvaneundersökningen 2010 när det gäller könsuppdelning. Det framgår att kvinnor går, cyklar och åker mera buss än män.

Diagram 3.3. Färdmedelsfördelning per kön i Eskilstuna 2010





Cykeltrafik

57 % av kommunens befolkning bor inom 3 km från Fristadstorget och 67 % inom 5 km. Detta tillsammans med den fördelaktiga topografin med små nivåskillnader gör att det finns en stor potential att öka cykelresornas andel av det totala resandet. De cykelräkningar som kontinuerligt utförs vår och höst vid centrumtillfarterna visar dock på en minskning av antalet cykelresor till centrum. År 2009 var summan av cykeltrafikflödena vid centrumtillfarterna 9000 cykelresor per dygn.

Kollektivtrafik

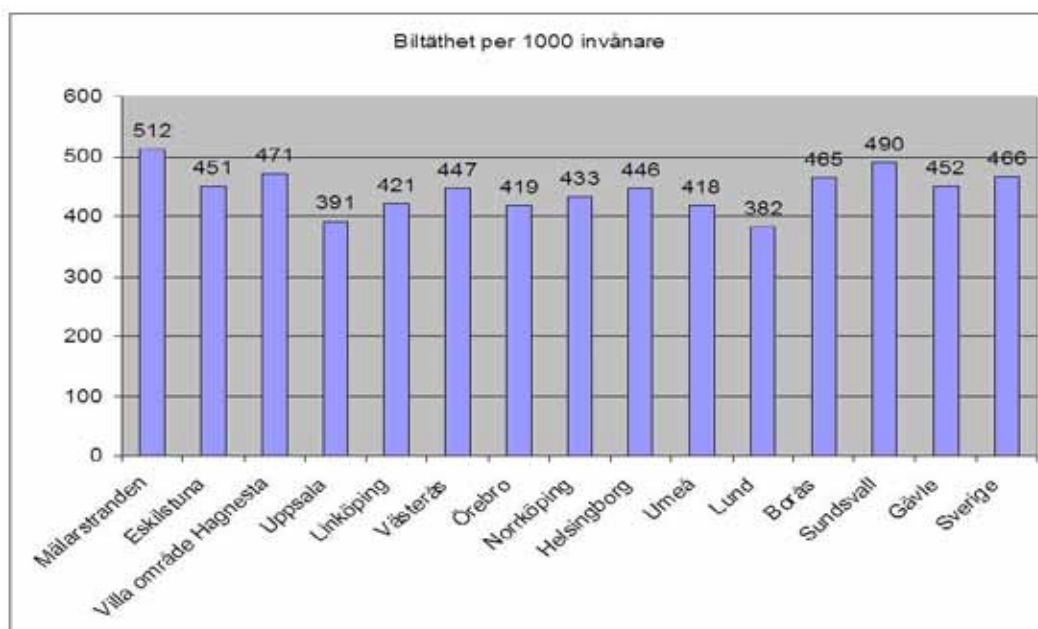
År 2000 var antalet bussresenärer till och från centrum ca 15 000, varav ca 12 000 i tätortstrafiken och 3 000 i landsbygdstrafiken. År 1999 var andelen kollektivtrafikresor 15 % av det totala antalet resor.

I december 2011 infördes en ny busstrafik i Eskilstuna med nya linjer både för stads- och landsbygdstrafiken. Under perioden december 2011 till september 2012 har resandet totalt sett ökat med 6 % och resandet fortsätter att öka, både avseende skolelever och betalande resenärer.

Biltrafik

Personbilstätheten i Eskilstuna är ca 440 bilar per 1000 invånare, vilket är något lägre än för Sverige totalt där antalet är 461 bilar per 1000 invånare⁹. Även jämfört med övriga kommuner i Sörmland har Eskilstuna lägst personbilstäthet. Jämfört med liknande kommuner¹⁰ har Eskilstuna också ganska lågt bilinnehav, men inte utmärkande på något sätt. Vissa liknande kommuner har färre bilar per invånare (till exempel Uppsala, Lund, Örebro) medan vissa har fler (till exempel Trollhättan, Örnsköldsvik).

Diagram 3.4. Biltäthet i Mälärstranden samt Eskilstuna och andra kommuner



⁹ SIKA statistik årsskiftet 2009/2010

¹⁰ Större städer, enligt Sveriges kommuners och landstings definition



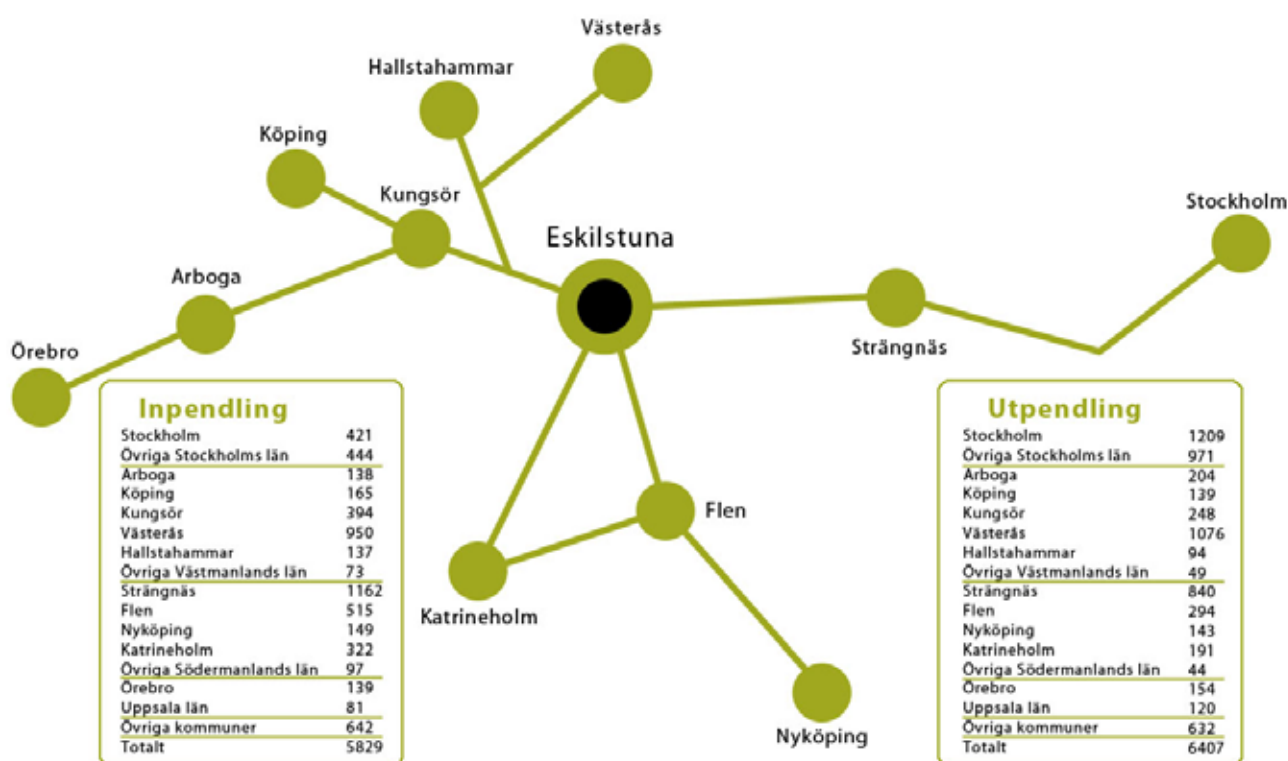
Biltrafiken i Eskilstuna minskade med totalt ca 1,1 % under år 2009 vilket kan bero på den lågkonjunktur som pågått. Även till och från centrum har biltrafiken minskat något. Biltrafiken till Eskilstuna centrum var år 2009 ca 70 800 fordon per dygn. En stor del av biltrafiken till och från centrum är genomfartstrafik, upp till 60 % av biltrafiken i vissa snitt. Genomfartstrafiken trafikerar dock främst centrumringen och inte de inre centrumgatorna. Ambitionen från kommunens sida är att göra centrum så fritt från biltrafik som möjligt. Biltrafiken på centrumgatorna har också minskat det senaste året.

Den första resvaneundersökningen av Eskilstunas kommun gjordes i 1990. Dock har den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006 använts vid planering och prognostisering i olika trafikutredningar.

Under hösten 2010 genomfördes den senaste resvaneundersökningen i Eskilstuna kommun. En färdig rapport med analyser ska sammanställas under höst 2012. Denna undersökning ger en bra bild över hur Eskilstunaborna reser idag.

Regionalt resande

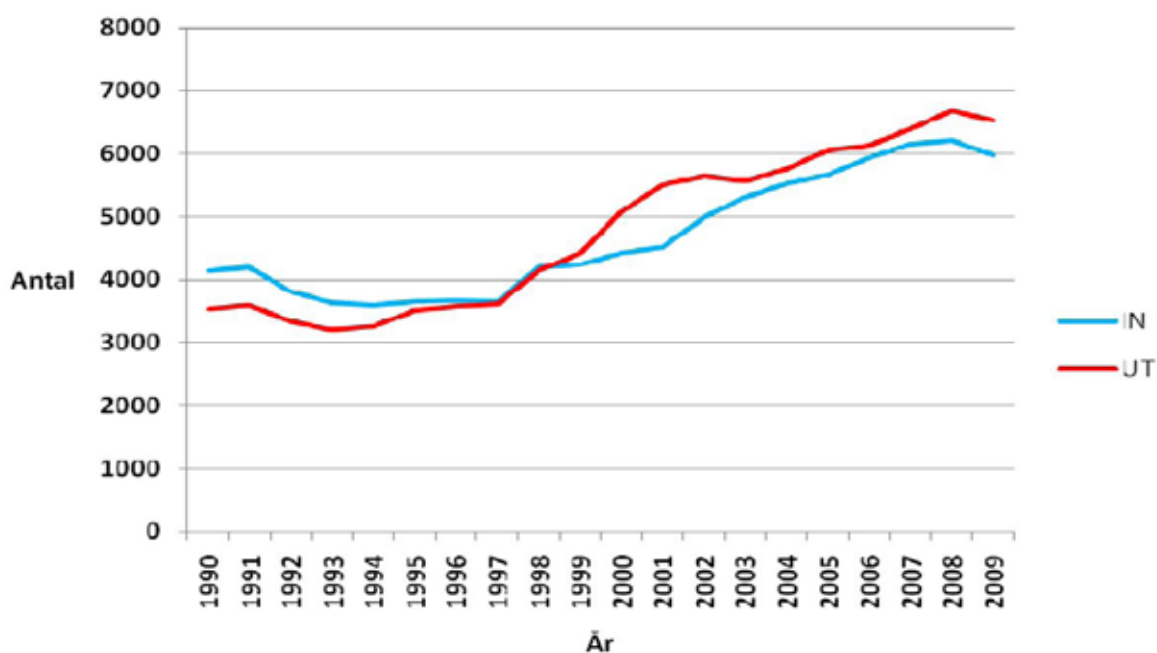
Arbetspendlingen mellan städerna i Mälardalsregionen är stor, och så även för Eskilstuna. Inpendlingen till Eskilstuna är något mindre än utpendlingen. Cirka 6 400 personer pendlar till Eskilstuna varje dag och drygt 5 800 härifrån. Inpendlingen sker främst från Strängnäs och Västerås. Pendlingen från Stockholms län har fördubblats mellan år 1996-2002 och uppgick år 2002 till ca 650 personer. År 2008 har dock inpendlingen från Stockholm minskat till ca 420 personer. Det handlar inte bara om arbetspendling, utan man reser även till Eskilstuna för shopping, kultur och nöjen. Utpendlingen från Eskilstuna har ökat mer än inpendlingen. Främst är det till Stockholm, Västerås och Strängnäs som Eskilstunaborna pendlar.



Figur 3.25. Arbetspendling in till och ut från Eskilstuna 2009, källan Eskilstuna kommun/SCB



Diagram 3.5. Antal arbetspendlare till och från Eskilstuna år 1990 till 2009.



Sammanfattning av brister – Trafikens omfattning

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

3.5 Tillgänglighet

Allmänt

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. Ett nationellt mål är att den offentliga miljön vara tillgänglighetsanpassad till år 2010.

Ett omfattande arbete pågår för att bygga bort de lätt avhjälpna hinder som finns i gatumiljön för att göra den mer tillgänglig för alla. Arbetet startade 2004 med en inventering och en tillgänglighetsplan som beskriver viktiga stråk/områden i utvalda delar i kommunen. Handikapp- och pensionärsrådet har varit remissorgan. Arbetet med tillgänglighetsplanen färdigställdes under 2006 och den omfattar nu hela Eskilstuna tätort. Arbetet med åtgärder pågår.

Trafiken ger även upphov till barriäreffekter som minskar tillgängligheten för främst gående och cyklisterna. I Eskilstuna var tidigare Hamngatan en typisk barriär som skar av centrum från åområdet. Numera har en mer stadsmässig utformning 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 relativa tillgängligheten mellan trafikslagen i Eskilstuna.



Gång- och cykeltrafik

Stadsbyggnadsnämnden har antagit en prioriteringslista i vilken ordning områdena ska åtgärdas. För inventering, projektering och byggande har Stadsbyggnadsförvaltningen haft 2 miljoner om året fram till 2011. Tillgänglighetsåtgärderna startade i centrum 2006 och pågick sedan i bostadsområdena. Tillgänglighetsplan för Torshälla och de mindre tätorterna saknas idag.



Figur 3.26. Tillgänglighetsåtgärder som till exempel led- och stopplattor

Kollektivtrafik

Ungefär 40% av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade vilket innebär att majoriteten av hållplatserna har sämre tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. De flesta hållplatser saknar väderskydd. Den personliga säkerheten på ett antal hållplatser behöver också förbättras. Det handlar om att förbättra belysning, ta bort intilliggande växtlighet och se över gångpassagemöjligheterna.

Många äldre och personer med funktionsnedsättning har svårt att använda den ordinarie kollektivtrafiken som ofta trafikeras under tidspress. Många äldre medtar också en rollator och i de ordinarie bussarna är utrymmet för dessa begränsat.

Stadsbyggnadsförvaltningen har i uppdrag att samordna kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst. Särskoleskjutsarna är samordnade via beställningscentral och arbete pågår att merutnyttja lediga fordon att användas i s.k. närtrafik. En hållplatsinventering har genomförts i syfte att prioritera insatserna mot trafiksäkra skolbushållplatser. Även skolbussrutterna skall samordnas och effektiviseras. Hållplatsstandarden för landsbygdstrafiken utanför tätorten är oftast mycket låg. På många hållplatser finns en ficka men ofta består hållplatsen endast av en stolpe med tavla. Väderskydd finns endast på ett fåtal hållplatser.

Som tidigare nämnts finns brister i busstrafikens framkomlighet, vilket påverkar kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft negativt.



Biltrafik

Ett mått på tillgängligheten för bilister är tillgången på P-platser. I Eskilstuna centrum fanns år 2008 totalt 1946 allmänt tillgängliga parkeringsplatser, ca 1100 i parkeringsanläggningar och dessutom 734 centrumnära parkeringsplatser. De centrumnära parkeringsplatserna används huvudsakligen som arbetsplatsparkering. Det råder en god geografisk spridning på parkeringsplatserna, vilket ger närhet till målpunkter men är negativt såtillvida att söktrafiken riskerar bli stor. En beläggningsräkning från 2008 visar att utnyttjandegraden på bilparkeringar i centrum var 70 % på vardagar och 68 % på lördagar. Totalt sett finns det ett litet överskott på parkeringsplatser eftersom en beläggningsgrad på 80 % brukar anses lagom. Över tiden kommer antalet markparkeringsplatser ytterligare att minska beroende på att ny bebyggelse tillkommer. Vår prognos visar att år 2012-2013 kommer beläggningsgraden 80 % att uppnås. Bristen på parkeringsplatser som då uppstår är tydligast i centrums nordvästra del.

Antalet parkeringsplatser i centrala delar av Eskilstuna har minskat med 434 platser mellan 2006 och 2008. När sedan Strömsholmen och kvarteret Vestalen (Folkettomten) upphör som parkering finns det risk att tillgängligheten försämras till en nivå som minskar centrums attraktivitet.

Bytesmöjligheter mellan färdssätt / Intermodala resor

En intermodal resa är en resa som innehåller fler än ett transportslag. Det kan vara en cykeltur till tågstationen och buss sista biten från tåget. Genom att utveckla förutsättningarna för enkla byten blir det mer attraktivt att välja bort bilen till förmån för en intermodal resa. Man brukar ofta säga att "hela resan" ska fungera och detta är viktigt inte bara för personer med funktionsnedsättning utan alla resenärer.

Eskilstuna kommun måste verka för att förbättringar görs för att förstärka de intermodala resmöjligheterna, för olika typer av resor, genom att skapa regional samverkan och samsyn. Kommunen måste också bidra till att utveckla ett robust system för effektiv arbetskraftsförsörjning i regionen, öka förutsättningarna för en eller fler kommersiella cykel- och bilpoolsoperatörer i anslutning till stationer och kollektivtrafikknutpunkter. Utmaningen med en intermodal transport av resenärer är att skapa och koordinera ett samband mellan olika transportsätt för att gynna resandet med kollektiva och gemensamma färdmedel, som i genomsnitt förbrukar hälften så mycket koldioxid som privatbilismen.

Idag saknas t ex ett samordnat resecentrum där byten mellan olika trafikslag kan ske på ett enkelt sätt. I Kvicksund behöver möjligheten att parkera sin cykel eller bil förbättras. Det är även en brist på cykel- och bilparkeringar utmed viktiga kollektivtrafikstråk i hela kommunen.

Till exempel hållplatsmiljöer behöver ses över så att byten underlättas mellan till exempel cykel och buss eller mellan buss och tåg.

Sammanfattning av brister - Tillgänglighet

- Tillgänglighetsmått (t ex restidskvoter) för att beskriva trafikslagets relativa tillgänglighet saknas.
- Tillgänglighetshinder i gatu- och stadsmiljön
- Målkonflikten mellan synskadade och cirkulationsplatser
- Barriärer för gång- och cykeltrafiken, bland annat E20, järnvägen, ån och breda gator med omfattande biltrafik.
- Bristande samordning i kollektivtrafiken (mellan linjetrafik, skolskjuts, färdtjänst)
- Tillgänglighetsanpassning och personlig säkerhet på hållplatser
- Hållplatsstandarden, särskilt på landsbygden
- Busstrafikens framkomlighet
- Ett samordnat resecentrum
- Säkra cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser utmed viktiga kollektivtrafikstråk.



3.6 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 deras 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 pga otrygghet. Man 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 man föredrar taxi före buss eller att man undviker att gå genom mörka gångtunnlar eller undviker gångvägen genom parken när det blivit mörkt. De parkeringsplatser som finns i Eskilstuna centrum är i flera fall belägna på rivningstomter, vilket gör att de upplevs som otrygga.

En undersökning från 1999 visar att en fjärdedel av de boende i centrum upplever centrum som bråkigt och stökigt. Även i andra delar av Eskilstuna upplevde de boende samma otrygghet. Många människor, särskilt barn och föräldrar samt äldre, upplever idag trafikmiljön som otrygg och riskfylld. Ofta är trafiktempot högt för dem som har det svårt att röra sig och som det tar mer tid för att ta sig över gatan. Trafikmiljön och regler kan också vara svåra att förstå och inkonsekventa. Upplevelsen av trafikmiljön påverkas också av rädslan att drabbas av brott och våldshandlingar. Gång- och cykeltunnlar, avskilda cykelvägar och busshållplatser samt parkeringsplatser upplevs ofta som otrygga. En otrygg upplevelse av trafikmiljö inverkar på vårt sätt att resa. Exempelvis kan det leda till att man skjutsar barnen till skolan och fritidsaktiviteter i större utsträckning och väljer då bort bussen och cykeln, som borde vara det naturliga valet för ett hållbart resande.

En enkätundersökning i fyra skolor i årskurserna 4 och 5 visar att ca 40 % av barnen går till skolan, 23 % blir skjutsade med bil, 10 % cyklar och 13 % åker buss. Det framförs idag många synpunkter på trafiksäkerheten och tryggheten kring våra skolor. Genom att minska antalet barn som idag blir skjutsade till skolan skulle miljön kring skolan förbättras betydligt.

Det pågår flera arbeten som syftar till att öka tryggheten och säkerheten. Ett arbete där ett planeringsarbete pågår ska skapa ökad tryggheten och säkerheten kring en skola. Genom att anlägga en så kallad hämta/lämna plats som är placerad längre bort från skolan, där föräldrar kan lämna eller hämta sina barn med bil, så minskas koncentrationen av biltrafiken närmast skolan. Ett annat arbete innebär att förbättra belysning och kvalitén på och kring flera parkeringsplatser. Andra exempel som genomförts är ökad belysning i parker och effektbelysning på byggnader. Genom att inte enbart belysa gångstråken utan också belysa området runt gångvägar skapas en bättre överblick av platser. På så sätt kan man få människor att välja utvalda gångstråk. Förstärkt belysning på övergångsställen på huvudbilvägnätet är andra insatser som både ökar tryggheten och säkerheten.

Belysningsprogram för centrala delar av Eskilstuna har tagits fram bl.a. i syfte för att en stad ska upplevas tryggare. Det rekommenderas fortsatt arbete med förbättring av belysning vid övergångsställen, cykelöverfarter och korsningar.

Efter lagändringen om väjningsplikt vid övergångsställen år 2000 har mer fokus lagts på kvaliteten på passager. Trafikavdelningen arbetar för att ta bort felaktiga och onödiga övergångsställen och ersätta dessa med säkra gångpassager. Antingen sker detta arbete separat där platser med fel funktion identifieras alternativt att passagera ses över i samband med övriga ombyggnadsprojekt/tillgänglighetsprojekt som stadsbyggnadsförvaltningen driver.



Med start 2007 börjades ett specifikt arbete med att kartlägga passager på huvudvägnätet med framför allt belysning i fokus. Bakgrunden var att många passager upplevdes som mörka och synbarheten för oskyddade trafikanter var låg. Resultatet har givit en prioriterad lista med passager som byggs om inom ramen för trafiksäkerhetspotten.

En fortsättning på projektet är att hitta konfliktpunkter på lokalnätet där vägmiljön, flödena av oskyddade trafikanter och motorfordon kräver åtgärder i form av riktad belysning.



Figur 3.27. Tryggheten i kollektivtrafiken är otillräcklig

Sammanfattning av brister - Trygghet

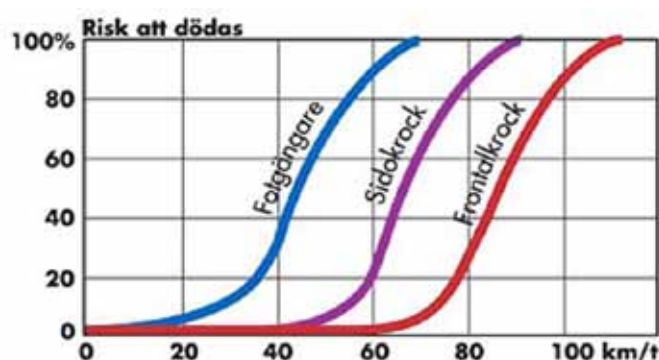
- Kartläggning/studie över medborgarnas upplevda trygghet/otrygghet i trafik- och stadsmiljön saknas
- Generellt är den upplevda tryggheten i Eskilstuna relativt låg
- Centrum, inkl de centrala parkeringsplatserna upplevs som otrygga
- Tryggheten på gång- och cykelvägnätet är otillräcklig
- Tryggheten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



3.7 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.

Hastigheten har ofta avgörande betydelse för hur det går om olyckan är framme. Om en människa blir påkörd av en bil som kör i 30 km/h överlever nio av tio. Höjs däremot hastigheten till 50 km/h är det endast två av tio som klarar olyckan med livet i behåll. Alltså är det önskvärt att hastigheterna hålls runt 30 km/h eller lägre i miljöer där oskyddade trafikanter vistas tillsammans med motorfordon.

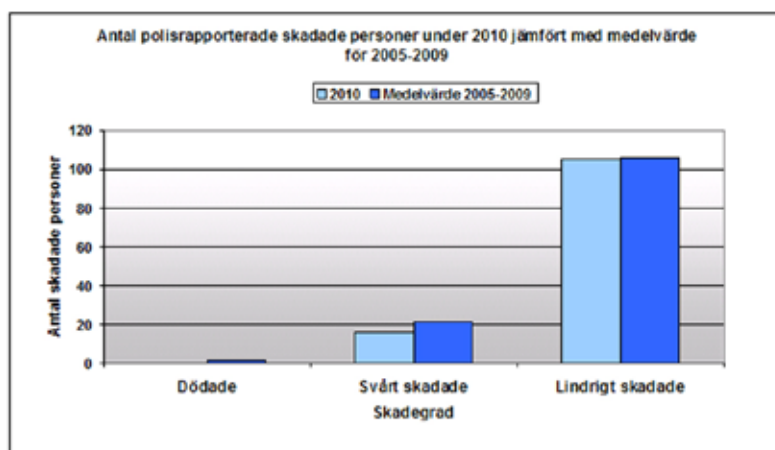


Figur 3.28. Krockvårdskurva (Källa Lugna gatan)

Eskilstuna har idag ca 500 obebakade övergångsställen och många av dessa har en inbyggd falsk säkerhet genom att det finns en låg kunskap om syftet med övergångsställen. Grunden för ett övergångsställe är att det finns ett relativt högt flöde av gång- och fordonstrafik. Ett övergångsställe ska ses som en framkomlighetsåtgärd och inte en trafiksäkerhetsåtgärd. Många av kommunens övergångsställen finns i bostadsområden där det är låga flöden av gång- och fordonstrafik.

Olycksbild

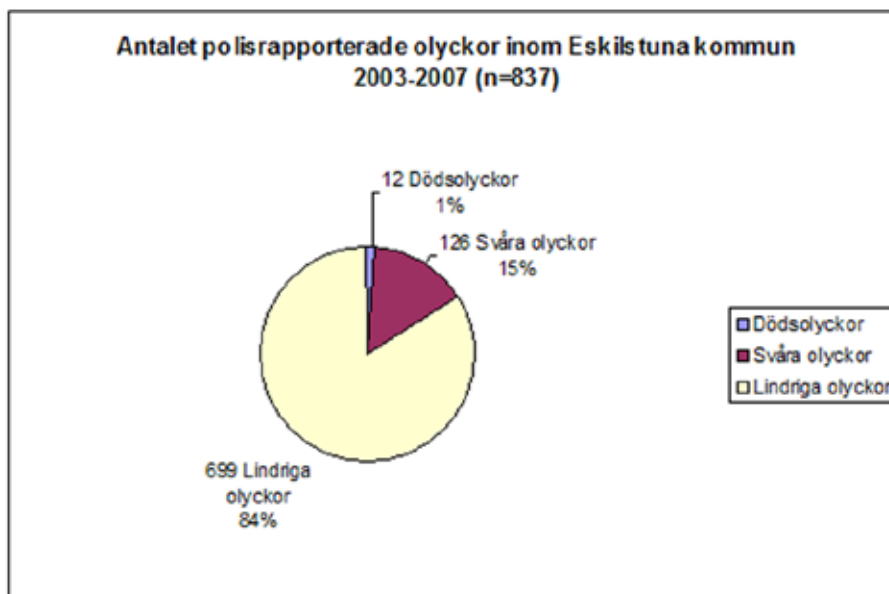
Under 2010 rapporterade polisen in 91 personskadeolyckor i STRADA med sammanlagt 121 skadade personer inom det kommunala väghållningsområdet (Eskilstuna och Torshälla).



Figur 3.29. Antal polisrapporterade skadade personer under 2010

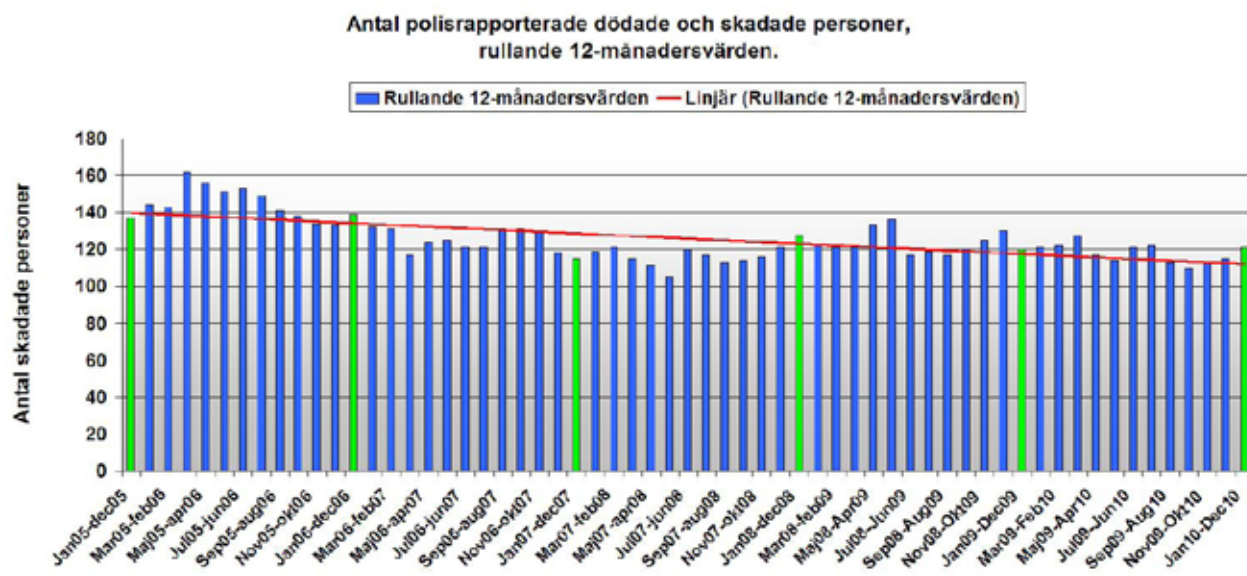


Tolv dödsolyckor rapporterades inom Eskilstuna kommun under åren 2003-2007. 126 var svåra olyckor, medan 699 var lindriga olyckor. Av de svårt skadade var nästan 50% oskyddade trafikanter.



Figur 3.30. Antalet polisrapporterade olyckor i Eskilstuna kommun

Trenden för antalet personskadefall i trafiken är nedåtgående under perioden 2005-2010.



3.32. Antal polisrapporterade dödade och skadade personer



Drift och underhåll är mycket viktigt från trafiksäkerhetssynpunkt, särskilt för gående, cyklister och äldre. Under 2007-2009 var hälften av de skadade personerna oskyddade trafikanter. 38 % av dessa skadade bedöms härröra till bristande drift- och underhåll och 32 % på grund av felaktigt beteende. Cykelhjälmsanvändandet i Eskilstuna är omkring 12 %¹¹.

Ett antal korsningar i Eskilstuna är mer olycksdrabbade än andra. De mest olycksdrabbade korsningarna är: Torshällavägen/Schröderstiernas väg, Kungsgatan/Ståhlbergsvägen, Västergatan/Strandgatan, Gillbergavägen/Kyrkogatan, Gillbergaplan, Skogstorpssvägen/Sturegatan, Gillbergavägen/Fröslundavägen.

Genomförda åtgärder

90 % av alla bostadsområden i Eskilstuna större tätorter är hastighetsreglerade till 30 km/h. Det stora flertalet har även någon form av hastighetsdämpande utformning, t ex vägmärkesöar, avsmalningar, blomlådor och liknande. De hastighetsmätningar som har gjorts visar dock att 85-percentilen (den hastighet som överskrids av 15 % av bilisterna) ligger över 30 km/h och i flera fall till och med över 50 km/h. Även på huvudvägnätet med 50 km/h överskrids hastighetsgränserna i stor utsträckning. Såväl medelhastigheten som 85 - percentilen har dock sänkts sedan trafiksäkerhetsåtgärder infördes. I synnerhet i bostadsområden där hastighetsbegränsningen har sänkts från 50 km/h till 30 km/h.

Ungefär en tredjedel av gång- och cykelöverfarterna på huvudvägnätet är hastighetssäkrade till 30 km/h. Hastighetssäkring genom gupp och liknande görs generellt sett inte vid övergångsställen eller cykelöverfarter, på grund av de framkomlighetsproblem de ställer till med för räddningstjänst och annan tung trafik. Istället använder man sig av avsmalningar och flera korsningar inom huvudvägnätet är cirkulationsplatser, vilket i vissa fall innebär en hastighetssäkring av övergångsställen och cykelöverfarter.

Sammanfattning av brister - Trafiksäkerhet

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

¹¹ STRADA

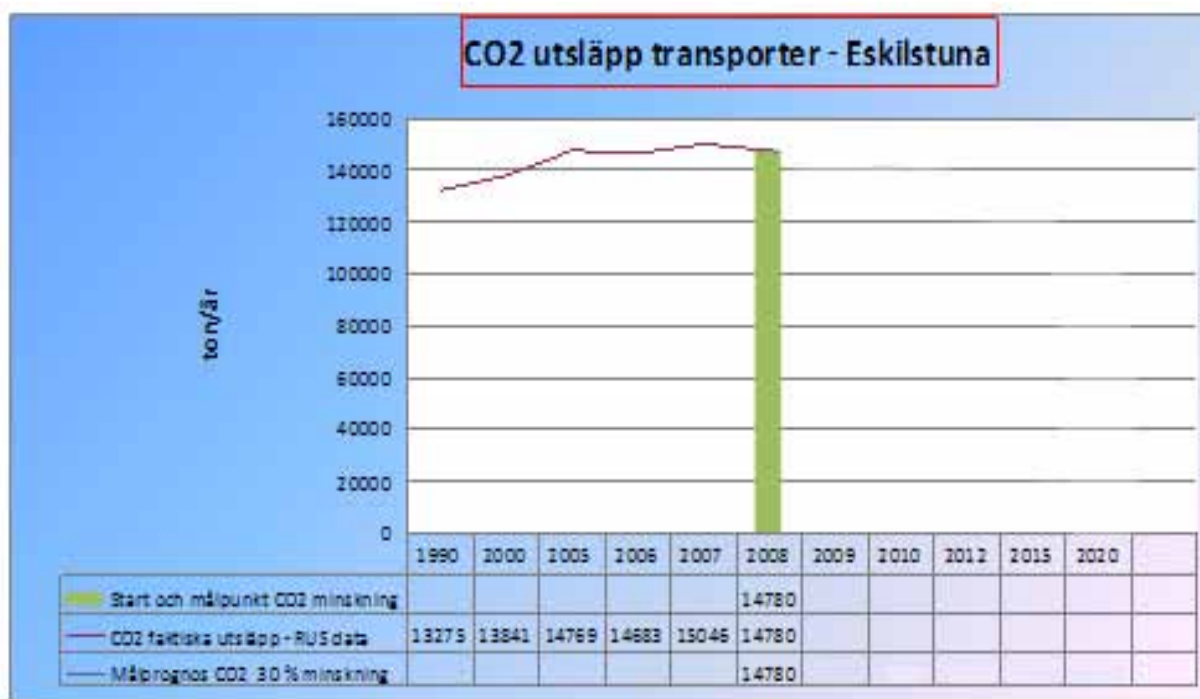


3.8 Miljöpåverkan och hälsa

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.

Bullernivåer över 65 dBA vid husfasad överskrider på ett antal gator i Eskilstuna. Sammanlagt 139 fastigheter har erbjudits åtgärder enligt kommunens bullersaneringsprogram men många fastighetsägare har tackat nej till erbjudandet. Till och med 2007 har 26 fastigheter åtgärdats och för 32 fastigheter visade utredning att de ej var berättigade till bidrag. Höga maximalnivåer i bostadsrum nattetid är förmodligen ett mer omfattande problem som inte inventerats ännu. Ett försök med bullerdämpande asfalt på Västeråsvägen vid TunaPark genomfördes under år 2008 men gav inte önskvärd effekt på bullernivåerna.

Halterna av luftföroreningar är måttliga i Eskilstuna då de vägar som har mycket trafik oftast har ett relativt öppet läge och därmed god utvädring. I Eskilstuna, liksom i övriga landet, förekommer dock höga partikelhalter torra dagar under dubbdäckssäsong. Olika metoder har prövats på olika platser i landet för att minska partikelhalterna men inga metoder hittills har gett tillfredsställande resultat. Det enda som i dagsläget bedöms minska partikelhalterna är minskad dubbdäcksanvändning. Det mest omtalade och kanske värsta miljöproblemet med den motordrivna trafiken är dock bidraget till klimatförändringarna genom utsläpp av stora mängder av växthusgasen koldioxid. Enbart vägtrafiken står för drygt 30 procent av de svenska koldioxidutsläppen. Trafiken är dessutom en av få sektorer i samhället där koldioxidutsläppen ökar. Eftersom koldioxid inte går att rena bort från avgaserna är minskade trafikmängder, minskad bränsleförbrukning eller ökad andel förnybara bränslen, som t ex biogas, de enda sätten att minska utsläppen.



Figur 3.32. CO2 utsläpp i Eskilstuna



I 2010 fanns 20 bussar som drevs med biogas. I samband med det nya trafikavtalet, som börjar gälla den 11 december 2011, finns det sammanlagt 46 bussar som drivs med biogas.

Kommunfullmäktige har tagit fram riktlinjer för inköp av fordon i hela Eskilstuna kommunkoncern. Vid upphandling av motorfordon genom köp eller leasing ska miljöfordon, i enlighet med statens definition av miljöfordon, väljas och då i första hand fordon med el- eller biogasdrift. Avseende samtliga förmånsbilar inom kommunkoncernen ska också dessa leva upp till statens definition för miljöfordon.

Sammanfattning av brister – Miljöpåverkan och hälsa

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



Figur 3.33. CO2 utsläpp från bilar



4.2 Trender och omvärldsförändringar

Det finns trender av övergripande och global karaktär som kan komma att påverka trafiken och trafikplaneringen mycket i framtiden. Några viktiga trender beskrivs nedan.

Klimatfrågan kommer på agendan på allvar

Forskarna är idag ense om att temperaturen på jorden ökar pga växthuseffekten, och att det på sikt kommer att ge betydande väderförändringar. När det gäller koldioxidutsläppen står transporterna för minst 1/3, och är bland dem som är svårast att åtgärda. Åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik som planering och beteendepåverkan i form av betydande förändringar inom bland annat transportområdet.

Oljan blir dyrare

Bilansvändningen och därmed i slutänden även parkeringsutnyttjandet beror till stor del på oljepriset. Priset på oljan påverkas av att man inom kort (bedömningarna varierar mellan 2-10 år) når det som kallas "peak oil", dvs det stadium där hälften av den olja som finns är förbrukad. Detta sker samtidigt som det förbrukas betydligt mer olja än som hittas i nya fyndigheter. Förbrukningen visar ingen tendens att minska, utan nya ökande marknader som t ex Kina ger istället motsatt effekt. De flesta bedömare anser idag att vi får vänja oss vid dagens höga oljepriser, och att priserna kommer att stiga ytterligare under kommande år. Annorlunda uttryckt ökar marknaden för kollektivtrafik och lokalt producerad mat medan den minskar för s k stadsjeepar, flygresor och äpplen från Argentina.

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. Städer som utvecklas starkt är de städer som satsar mer på en attraktiv miljö för människorna än på en bra miljö för företagen. Där människor trivs och vill bo kommer företagen att lokalisera sig och därmed kommer orten in i en god spiral. Transportsystemet betyder mycket för hur staden uppfattas.

Befolkningsutveckling och regionförstoring

Nedan finns exempel på ytterligare trender som är direkt eller indirekt kopplade till transportsystemet:

- Livskvalitet och folkhälsofrågor
- Åldrande befolkning
- Ökade krav på kommunikationer
- Regionförstoring

I Eskilstuna är dessa trender tydliga. Andelen yngre i befolkningen har minskat i större utsträckning än i resten av landet medan andelen äldre ökat. Antalet personer över 65 år beräknas öka kraftigt, med en topp kring år 2010. Samtidigt sker även en stor flyttning till mer perifera delar av kommunen, exempelvis Mälarstranden, där fritidshus omvandlas till permanentbostäder. Denna utveckling ställer stora krav på vård, service och omsorg, och även på infrastrukturen.

Sedan ett par decennier pågår en förstoring av arbetsmarknadsregionerna i vårt land. De blir färre till antalet och omfattar större omland. Eskilstuna har i synnerhet sedan Svealandsbanans tillkomst en gemensam arbets- och bostadsmarknad med resten av Mälardalen och Stockholms län. Nyttan av vidgade arbetsmarknader är bl a kopplingen till behovet av ekonomisk specialisering. Ökad specialisering och arbetsdelning har historiskt varit en grundläggande förutsättning för tillväxt.



4.3 Utmaningar

Arbetet för ett hållbart transportsystem innebär många utmaningar. Brister behöver åtgärdas, nya förutsättningar ska hanteras, åtgärdsalternativ prioriteras och därtill behöver genomförandet ofta ske i en bred samverkan. Sådana utmaningar beskrivs mera nedan, i syfte att peka ut viktiga aspekter att särskilt beakta i strategi (kapitel 5) och handlingsplan (separat del med åtgärdsförslag).

Trafiksystemets identifierade brister

I det föregående kapitlet redovisas identifierade brister i dagens transportsystem. Att åtgärda dessa är naturligtvis en viktig utmaning. Exempel på särskilt viktiga brister är:

- En alltmer utspridd och utglesad bebyggelsestruktur.
- Ett trafiksystem med låg framkomlighet och prioritet för cykel- och kollektivtrafik.
- Kapacitetsbrister i det regionala trafiksystemet, främst för järnväg
- Liten (och minskande) marknadsandel för cykel och kollektivtrafik.
- Fysiska tillgänglighetshinder i trafikmiljön.
- Låg nivå på upplevd trygghet.
- Otillräckliga drift- och underhållsåtgärder som bidrar till många olyckor med oskyddade trafikanter inblandade
- Trafikens klimatpåverkan.

En hel del åtgärder för att komma till rätta med bristerna genomförs redan men de är långt ifrån tillräckliga.

Åtgärdsbehov och olika åtgärders potential för minskad klimatpåverkan från transportsystemet

Att minska transportsystemets klimatpåverkan och dess beroende av fossila bränslen är en särskilt viktig utmaning. Transportsystemet är fortfarande mycket beroende av olja och samtidigt en sektor där utvecklingen går åt fel med stadigt ökade utsläpp.

Generellt sett finns kunskap om vilka typer av åtgärder som behövs och vilken potential de har. En åtgärdsindelning som ofta används är:

- Samhällsplanering (fysisk planering & verksamhetsplanering)
- Reglering och ekonomiska styrmedel
- Infrastruktur, transportutbud och ny teknik (inkl alternativa bränslen)
- Beteenden

Samhällsplanering

Samhällsplanering omfattar främst åtgärder som påverkar markanvändning och den fysiska bebyggelsestrukturen. Hit hör dessutom åtgärder som påverkar planering och organisering av verksamhet (aktiviteter), dvs i den "innehållet" i den fysiska strukturen. Hur olika verksamheter i samhället organiseras har stor betydelse för transportbehoven.

Reglering och ekonomiska styrmedel

Till detta område hör olika former av styrmedel som påverkar transporterna – lagar, regler, krav, skatter, avgifter m m. Beslut om sådana styrmedel tas vanligen på nationell eller internationell nivå, men i viss mån finns åtgärder för att styra trafiken även på lokal nivå. Exempel på sådana åtgärder är parkeringsavgifter och lokala trafikföreskrifter.



Infrastruktur, transportutbud och ny teknik

Till denna del hör olika former av infrastruktur och tekniska lösningar som möjliggör alla de olika transporter som utförs. Innehållet i dessa tekniska förutsättningar är också viktiga för koldioxidutsläppens storlek. Till exempel har infrastrukturens standard stor betydelse både för trafikens omfattning och för färdmedelsfördelningen, utbudet i kollektivtrafiken har avgörande betydelse för dess konkurrensförmåga och fordonsparkens egenskaper bestämmer i hög grad de specifika utsläppen per transporterad enhet (per personkm, per tonkm).

Beteenden

Det fjärde åtgärdsområdet omfattar åtgärder som påverkar individers beteenden, dvs får dem att i högre grad anamma beteenden som leder till minskade koldioxidutsläpp. Sådana åtgärder kallas ibland Mobility Management. Effekten av beteendepåverkande åtgärder ökar vanligen om de kombineras med andra åtgärder, till exempel förändringar i infrastruktur och transportutbud.

Åtgärdernas potential

Vilken potential har då dessa olika åtgärdsområden? Tabellen nedan visar potentialen av olika åtgärder på kort och lång sikt. I tabellen finns också en bedömning av hur stor andel av potentialen som finns att besluta om på den kommunala nivån.

Tabell 4.1. Olika åtgärdsstrategiers potential (andel i %) att minska vägtransportsektorns koldioxidutsläpp. Tabellen visar även total effekt för respektive målår och en bedömning av den kommunala beslutsnivåns betydelse för åtgärder inom respektive åtgärdsstrategi.

Källa: Trivectors bearbetning utifrån Vägverkets klimatstrategi (2004)

Målår	Samhällsplanering	Reglering & ekonomiska styrmedel	Infrastruktur, transportutbud och ny teknik	Beteenden	Total effekt (milj ton CO ₂)
2010	4%	67%	12%	17%	-5,0
2020	14%	50%	24%	13%	-9,4
2050	13%	33%	45%	8%	-19,8
Andel på kommunala beslutsnivån	(stor)	(liten)	(liten-medel)	(medel)	

Resultaten ovan antyder att samhällsplaneringsåtgärder har begränsad betydelse på kort sikt men att de på längre sikt ökar i betydelse. På kort sikt har åtgärder som påverkar beteenden och regleringar/ekonomiska styrmedel störst betydelse. Strategin ”infrastruktur, transportutbud och ny teknik” ökar i betydelse efterhand, främst beroende på de utsläppsminskningar som ny teknik och alternativa bränslen förväntas kunna leda till på sikt.¹²

¹² Den totala effekten är i linje vägtransportsektorns nuvarande koldioxidmål, dvs -10 % till 2020 och -40 % till 2050, jämfört med 1990 års nivå.



Observera också att den totala effekten av åtgärderna ökar successivt mellan målåren 2010, 2020 och 2050. Detta gäller även för respektive åtgärdsområde vilket betyder att samtliga åtgärdsområdens absoluta potential ökar år från år, även om dess relativa betydelse förändras.¹³ Trivectors bedömning är att beslut och åtgärder på den kommunala nivån har störst betydelse inom området "samhällsplanering", följt av "beteenden". Ekonomiska styrmedel har relativt liten betydelse i dagsläget men denna situation kan komma att förändras om t ex kommunerna ges möjlighet att införa trängselavgifter eller motsvarande.

Som tidigare nämnts har ny teknik och alternativa bränslen stor betydelse för effekten av området "Infrastruktur, transportutbud, och ny teknik". Kommunernas inflytande över dessa åtgärder är liten men kan i till exempel rollerna som upphandlare och arbetsgivare ändå påverka utvecklingen. Den kommunala andelen av effekten från detta åtgärdsområde bedöms därför som liten till medelstor.

I handlingsplanen med åtgärder för ett mer hållbart transportsystem i Eskilstuna bör samtliga dessa fyra åtgärdsområden finnas med. Samtliga har viktig potential och behövs för att nå målen på både kort och lång sikt.

Utökad samverkan för ett bättre införande

Erfarenheter och forskning kring införandet av åtgärder i transportsystemet pekar allt tydligare på behovet av en väl fungerande samverkan mellan de olika aktörer som är delansvariga. Kunskap finns i relativt hög grad om vilka åtgärder som skulle behövas, men formerna för implementering (genomförande) är generellt sett otillräckliga.

Utmärkande drag för städer och kommuner som varit framgångsrika är inte i första hand att de har kommit på bättre åtgärder utan att de i större omfattning än andra lyckats införa dem. De har ofta också haft en väl fungerande lärandeprocess där ökad kunskap och förståelse om problembilden successivt gett ökad acceptans även för "svåra" åtgärder (till exempel ökad styrning av biltrafiken).

För att lyckas med uppsatta mål i denna trafikstrategi krävs en ökad samverkan, inte minst mellan kommunens förvaltningar och bolag. Utmaningen ligger bland annat i att få ökad samverkan mellan förvaltningar som har ansvar för planering av till exempel olika samhällsinstitutioner (skolor, förskolor med mera). Att uppnå en gemensam problembild bland dem som i samverkan ska genomföra åtgärder är en särskilt viktig utmaning.

¹³ Effekten (mätt i antal ton minskade utsläpp) av strategin "beteenden" är t ex större 2050 och än 2010, även om dess relativa potential minskar från 17 % till 8 %.



5. STRATEGI FÖR ESKILSTUNAS TRAFIKPLANERING

5.1 Introduktion

Vision och mål visar önskvärd riktning och vad som ska uppnås, strategin talar om hur vision och målen 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. Sist, men absolut inte minst, omfattar strategin även vägledning för det ur genomförandeperspektiv viktiga området om ansvar och samverkan.

5.2 Övergripande strategi för trafikplaneringen

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

Tillgänglighet istället för rörlighet¹⁴ 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.



Figur 5.1. Den övre delen av bilden visar ett exempel på ett tillgängligt och integrerat område som främjar gång- och cykeltrafik, medan den nedre delen av bilden visar ett område som skapar ökad rörlighet med bil.

¹⁴ 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 trafikslagets 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

Figur 5.2. Prioritering av cykeltrafik före biltrafik i Houten, Holland.

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 präglade 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.¹⁵ 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 ombyggnadsåtgärder

Prioriteringsordningen ger fler åtgärdsalternativ och förutsättningar för en mer kostnadseffektiv användning av tillgängliga resurser.

¹⁵ 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.

5.3 Struktur (bebyggelse och trafik)

Utveckling av bebyggelsestruktur och infrastrukturen för de olika trafikslagen har stor och långsiktig påverkan på transporter och resmönster. Strukturen sätter på många sätt ramarna för både verksamheter och transportbehov. I särskilt städer och tätorter är också samspelet mellan bebyggelse och infrastruktur viktigt, där bebyggelsen ger stadsmiljöns "väggar" och gator och transportstråk dess "golv".

För utvecklingen av Eskilstunas struktur ska eftersträvas att:

- Funktionsuppdelningen boende-arbete-service minskas. Det innebär att områden bör planeras med såväl bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner för att få levande stadsdelar och minska resbehovet. Etablering av lokal service skall särskilt stimuleras.
- Både nya bostads- och verksamhetsområden samt nya verksamheter i befintlig bebyggelse lokaliseras utifrån principen att skapa god tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet.
- Inom tätbebyggelsen prioritera förtätning före utbredning, utan att viktiga grönområden tas i anspråk.
- Bevara stadsstrukturen och det historiska arvet samt utveckla stadsbilden. Ta tillvara åns attraktionskraft och öppna staden mot ån.
- Fler attraktiva miljöer och stadsrum som stimulerar möten och umgänge skapas för boende, besökare och näringsliv. Befintliga mötesplatser, till exempel förortstorg, köpcentra, stadsbibliotek och samlingslokaler, värnas.
- Attraktiviteten i den redan byggda miljön ökar genom att det offentliga rummet, dvs gator, torg, parker, etc, ges en mer tilltalande utformning.
- Gröna stråk skapas som förbindelselänkar mellan gröna områden. I stråken tillvaratas möjligheter att utveckla gång- och cykelförbindelser för motion och rekreation.
- Stimulera utveckling och nyetablering av handel i centrum, innerstaden, stadsdelscentrum och lokalt i bostadsområden. Ytterligare externhandel undviks.
- Planera bebyggelse i anslutning till kollektivtrafikens noder och stråk (gäller både tåg och buss).



5.4 Trafiksystem

Trafiknätens utformning för respektive trafikslag och hur de samverkar är basen i traditionell trafikplanering och förväntas ha fortsatt stor betydelse. Utbud och standard i kollektivtrafiken är också en viktig kvalitetsfaktor. Användningen av fyrstegsprincipen är centralt för detta område.

För utvecklingen av Eskilstunas trafiksystem (trafiknät, utformning och utbud) ska eftersträvas att:

- Transportsektorn skall samverka så att den på ett effektivt och lämpligt sätt utnyttjar varje trafikslag. Standarden på knutpunkter och hållplatser för byte mellan transportmedel, behöver särskilt prioriteras.
- Trafiknätens hastighetsstandard ska väljas utifrån en avvägning av samtliga stadsbyggnadskvaliteter enligt TRAST. Möjligheterna att uppnå ökad kvalitet med användning av de nya hastighetsgränserna bör provas¹⁶.
- Kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafik prioriteras. Prioriteringen bör ske både vid fördelning av gatutrymme och med hjälp av tekniska lösningar. En god framkomlighet för busstrafiken är viktigt både för resstandarden och kollektivtrafikens effektivitet. Den övergripande strategin för prioritering gäller även för åtgärder inom drift och underhåll.
- Utbudet i kollektivtrafiken ska successivt förbättras för ökad attraktivitet och ökat resande.
- Möjligheterna att arbetspendla med kollektivtrafiken är särskilt viktiga.
- Ny övergripande infrastruktur utformas så att fysiska barriärer för gående och cyklister minimeras. Barriärer i befintlig infrastruktur ska successivt åtgärdas.
- Trafiknäten för godstransporter ska ge en god tillgänglighet och transportkvalitet, men med liten negativ påverkan på klimat, miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Transportlösningar med järnväg och infrastruktur för samlastning ska stimuleras.

5.5 Resbehov och trafikens omfattning

Inriktning i vision och mål innebär att transportbehovet med personbil behöver minska medan gång-, cykel- och kollektivtrafikens andelar av resorna behöver öka.

För området ska eftersträvas:

- Ett transportsystem präglad av stor valfrihet. Det innebär att det behövs en parallell utveckling av de olika trafikslagens attraktivitet. Standarden för gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver särskilt förbättras för att få fler att använda dessa alternativ till egen bil.
- Transportlösningar som stimulerar samordnade (intermodala) transporter där flera olika trafikslag används i reskedjan utvecklas. Exempel kan vara bilpooler, lånecyklar samt samlastningsterminaler för godstrafik.
- En planering som i alla olika skeden leder till minskad trafik med motoriserade transporter. Det handlar om lokalisering, parkering, prioritering, etc, men även om organisation för olika slags verksamheter (såväl kommunala som privata).

¹⁶ En ny handbok, "Rätt fart i staden!", har tagit fram inom TRAST som stöd för att sätta en väl avvägd hastighetsstandard på vägnätet i tätort. Eskilstunas trafiknätanalys skulle kunna uppdateras med hjälp av handboken och ge underlag för eventuellt ändrade hastighetsgränser på delar av vägnätet. Handboken kan också användas för att utifrån stadsbyggnadskvaliteterna föreslå lämplig gatuutformning och hastighet vid nyexploatering.



5.6 Förbättrad tillgänglighet

Att åstadkomma tillgänglighet är ett grundläggande syfte med transportsystemet – tillgänglighet till service, arbete, utbildning, nöjesutbud, möten, vänner, etc. För näringslivet ger transportsystemet tillgänglighet till marknader, kunder, personal, kompetensförsörjning, råvaror, etc.

För förbättrad tillgänglighet ska eftersträvas att:

- Förbättra utbudet av service. Stärka ny och befintlig närservice genom att underlätta för ny bebyggelse av bostäder och lokaler i anslutning till befintlig bebyggelse och i anslutning till knutpunkter och hållplatser. Anslutningar till närservice behöver förbättras för samtliga trafikslag.
- Behålla och stärka god och tillgänglig service i centrum, såväl offentlig som privat. Inom gångavstånd från bostäder, daghem och skolor skapa tillgång till närpark eller annan attraktiv närmiljö och inom cykelavstånd ett större närströvområde för mer storskalig naturupplevelse.
- Åtgärda brister i den fysiska miljön. Särskild uppmärksamhet ägnas åt att minska den fysiska barriären av gator och trafikleder som korsas av många oskyddade trafikanter.
- Tillgänglighet genom IT ger minimal miljöpåverkan samtidigt som den ger individer och verksamheter en ökad flexibilitet. Eskilstuna kommun ska vara med och utveckla, pröva och använda ny teknik som ger tillgänglighet utan fysisk rörlighet.
- Skapa god tillgänglighet för boende/arbetande/besökande oberoende av ålder, personer med funktionsnedsättning, kön etc. Åtgärder för förbättrad tillgänglighet i den fysiska miljön är viktiga, inte minst i centrum och andra områden där många människor vistas och rör sig.
- Långsiktigt utveckla transportsnåla strukturer som minimerar transportbehovet, särskilt för motoriserade transporter.

5.7 Ökad trygghet

Den upplevda tryggheten i trafik- och gatumiljön beror av många olika faktorer. Upplevd risk för brott eller överfall påverkar tryggheten men även sådant som trafikmiljöns utformning, samspelet med andra människor och trafikanter, belysning, hastigheter och trafikens omfattning. Brister i trygghet får vissa att avstå ifrån att vistas ute eller göra en resa, andra väljer att köra egen bil fast man kanske hellre hade velat resa på annat sätt. Är utemiljön otrygg vågar inte heller föräldrar låta sina barn vistas ute eller ta sig själva till och från skola och andra aktiviteter.

I Eskilstuna skall utvecklingen av transportsystemet bidra till en ökad trygghet. Det ska uppnås genom att eftersträva att:

- Kommunen verkar för att öka säkerheten och tryggheten i den byggda miljön och ställa höga krav på säkerhet och trygghet vid nyexploatering av bostäder, lokaler och infrastruktur. Det komplexa samspelet av olika faktorer som påverkar tryggheten kräver att många kompetenser behöver medverka i planeringsprocessen.
- Ett tryggt centrum är särskilt viktigt att uppnå. Här vistas många människor, många resor går till/från centrum, inte minst för kollektivtrafiken. En trygg och socialt säker stadskärna att vistas i ska skapas genom att bland annat åtgärda brister i stadsmiljön, att hastigheter hålls låga, att mörka och ödsliga miljöer undviks i stråk för gång och cykel, att hållplatsmiljöerna upplevs som trygga, med mera.
- Generellt ska trygghet motverkas genom att eftersträva livfulla, funktionsblandade miljöer. Skapa rörelsestråk för oskyddade trafikanter nära bebyggelsens fasader och dess entréer och fönster.



- Gatustrukturer med blandad användning är ofta att föredra framför trafikseparering.
- Trygghet för barn och äldre ska särskilt beaktas. Även andra grupper utan, eller med endast liten tillgång till bil, bör prioriteras.

5.8 Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten beror liksom tryggheten av en rad olika faktorer och alla delar i systemet trafikant – fordon – infrastruktur behöver förbättras. Särskilt viktigt för kommunen är att göra samspelet mellan biltrafik och oskyddade trafikanter säkert.

Ökad trafiksäkerhet ska uppnås genom att:

- Trafikplanering skall utgå från 0- visionens målsättningar beträffande trafiksäkerhet (allmänna mål för trafikplaneringen). Ingen skall på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtransportsystemet.
- Gatumiljön ska utformas på ett sätt som i så hög grad som möjligt leder till trafiksäkra beteenden hos trafikanterna.
- Kommunen verkar särskilt för ökad säkerhet och förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister. Korsningspunkter med biltrafik är särskilt viktiga att åtgärda.
- Hastigheterna i tätortsmiljö ska sättas utifrån den övergripande prioriteringsordningen för trafikplaneringen (dvs beakta behoven hos trafikslagen i ordningen gång, cykel, kollektivtrafik respektive bil).
- Den vanligt förekommande strategin att separera trafikslagen från varandra har visat sig ha brister och inte fungera i alla lägen. I miljöer med till exempel många korsningsbehov och stor blandning av trafikslag bör istället ökad integrering prövas. Det ställer stora krav på låga hastigheter och gatumiljöns utformning men har visat sig ge ökad trafiksäkerhet.
- Ökad trafiksäkerhet ska också uppnås genom information, utbildning och beteendepåverkan.
- Skola, barn och ungdomar är särskilt viktiga målgrupper.
- Stimulera användningen av ny teknik som leder till ökad trafiksäkerhet, till exempel hastighetsbegränsare och alkolås i fordon, övervakning och IT-stöd i skolskjuttrafik och smarta trafiksignaler. Kommunen ska vara en förebild vad gäller sin egen verksamhet och sina egna fordon.

5.9 God miljö och hälsa

Transportsystemets funktion har en avgörande betydelse för möjligheterna att åstadkomma en god miljö med liten hälsopåverkan - på såväl lokal som regional och global nivå. Luftkvaliteten i våra tätorter, buller, energi- och resursanvändning och klimatpåverkan är områden där trafiken har en mycket stor påverkan.

Samtidigt ger transportsystemet tillgänglighet till en rad funktioner och upplevelser som också är viktiga för vår livskvalitet och hälsa. Transportsystemet kan ge möjlighet att pendla till ett arbete vi trivs med, att kunna träffa vänner på vår fritid, att komma ut i och besöka naturområden, att komma ut och röra sig och få viktig vardagsmotion i vår närmiljö, och så vidare.

God miljö och förbättrad hälsa och ska uppnås genom att:

- Transportsektorn skall bidra till att utveckla ett långsiktigt hållbart samhälle genom minskad klimatpåverkan och minskad förbrukning av icke förnyelsebara bränslen. Kommunen ska gå före genom att klimatanpassa sina egna resor och transporter.



- Transportsystemet ska göras energieffektivt, robust och flexibelt. Det kräver både att biltrafiken görs mera energieffektiv och att de mer energisnåla alternativen (gång, cykel, kollektivtrafik) blir mer attraktiva och väl fungerande.
- Trafikens hälsopåverkan genom slitagepartiklar skall minskas genom minskad dubbdäcksanvändning.
- Större sammanhängande bullerfria och på andra sätt opåverkade naturområden och kulturmiljöer i landskapet ska värnas.
- Bullerstörningar till följd av trafiken ska åtgärdas både förebyggande och med skyddsåtgärder i befintlig miljö.
- Kommunen ska aktivt delta i utveckling och etablering av infrastruktur för förnybara bränslen.
- Kollektivtrafiken skall miljö- och klimatanpassas med bland annat drivmedel som är fossilfria och med goda emissionsegenskaper.
- Transportsystemet ska erbjuda en bra infrastruktur för motion och rekreation och stimulera till vardagsmotion i de boendes närmiljö. Förutom attraktiva gångstråk i naturnära och upplevelserika miljöer är även standarden i gång- och cykelvägnät viktig.

5.10 Ansvar för genomförande

Som ett viktigt komplement till de mera åtgärdsinriktade strategierna ovan behövs även en väl fungerande process för genomförandet av åtgärder (se beskrivningen av utmaningar i avsnitt 3.3). Det är angeläget (förmodligen nödvändigt) 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. Kommunens planering behöver även löpande utvärderas.

Nedan beskrivs förslag till ansvar och organisation samt för uppföljning och redovisning.

Ansvar och organisation

Följande ansvarsfördelning och organisation föreslås för genomförandet:

Kommunfullmäktige:

- Antar Trafikplanen/strategin 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.
- Tar minst en gång per mandatperiod ställning till om trafikplanen/handlingsplanen 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/strategin 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 räddningstjänsteförvaltningen
- Stadsbyggnadsförvaltningen

I handlingsplanen föreslås inrättande av en mobilitets/tillgänglighetsgrupp med uppgift att genomföra och samordna beteendepåverkande aktiviteter. Denna grupp bör vara representerad i uppföljningsgruppen ovan.

Samordning och dialog med andra relevanta parter och aktörer inom den kommunala verksamheten och inom industri, handel, hushåll och lantbruk mm sker vid behov.

Ansvar för enskilda åtgärder framgår av redovisningen i handlingsplanen (separat del).

Uppföljning och redovisning

De åtgärder, projekt eller utredningar som föreslås i Trafikplanen bedöms som viktiga men är troligen ändå inte tillräckliga för att nå uppsatta mål. Detta kräver fortsatt identifiering och genomförande av nya projekt. Trafikplan/strategin ska alltså ses som en process där planen årligen utvecklas utifrån erfarenheter, nya projekt och åtgärder.

Trafikplanen följs upp årsvis och mål och åtgärder redovisas tillsammans med underlag som påvisar utvecklingen. Handlingsprogrammet kan även kompletteras med nya åtgärder som ligger i linje med uppfyllandet av ställda mål.

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 kommunikations och informationsarbete.



KÄLLFÖRTECKNING

- Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2010-2021
- <http://www.sweden.gov.se/sb/d/11771>
- www.trafikverket.se
- SIKA-Trafikanalys
- Lugna gatan
- Eskilstuna kommunfakta 2010
- www.eskilstuna.se
- <http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/pedbike/05085/chapt6.cfm>
- Foto: Göran Jonsson, Eskilstuna kommun
- Kartor: Lotta Bende, Eskilstuna kommun