Samhällsbyggnadsnämnden
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Planavdelningen
Sofie Malm

Datum
2024-11-27

Diarienummer
SBYN/2024:688
Handlingsnummer
2024:5163

/Adressat/

Förlängd remisstid Trafik- och mobilitetsplanen

Remisstiden för Eskilstunas trafik- och mobilitetsplan förlängs till 28 februari 2025.

Remissversionen av Trafik- och mobilitetsplanen finns på stadsutvecklingswebben: https://stadsutveckling.eskilstuna.se/stadsutveckling/oversiktlig-planering/trafik--och-mobilitetsplan

§ 218

SBYN/2024:688

Trafik- och mobilitetsplan

Beslut

1. Förslag till Trafik- och mobilitesplan remitteras till berörda enligt sändlista
2. Remissvaren ska vara Samhällsbyggnadsnämnden tillhanda senast 31 januari 2025.

Sammanfattning

Förslag till Trafik- och mobilitetsplan har arbetats fram av Samhällsbyggnadsförvaltningen. Planen tar höjd för att kommunen ska kunna växa på ett hållbart sätt enligt översiktsplanens intentioner och nå uppsatta mål enligt kommunens klimatprogram. Den följer översiktsplanens planeringshorisont 2030 med utblick mot 2050.

Eskilstuna är en nodstad inom EU:s TEN-T nätverk, vilket innebär att Trafik- och mobilitetsplanen har utvecklats i enlighet med EU:s riktlinjer för Sustainable Urban Mobility Plans (även förkortad SUMP). En SUMP är en strategisk plan som syftar till att möta både invånares och näringslivets mobilitetsbehov, samtidigt som den höjer livskvaliteten för kommunens invånare.

Planen samlar alla trafikrelaterade frågor under ett gemensamt ramverk, vilket underlättar framtagande om implementering av handlingsplaner på en mer detaljerad planeringsnivå. Alla trafikfrågor samverkar och samspelar med varandra och har hanterats samordnat i planen samtidigt som de satts i relation till förutsättningarna för hållbar utveckling: utefter sociala, ekologiska och ekonomiska dimensioner.
Förslag till trafik- och mobilitetsplanen föreslås ersätta nuvarande Trafikplan: strategidel och handlingsplan [SBN 2008:194].

Ärendebeskrivning

Förslaget till Trafik- och mobilitetsplan har utarbetats med Trafikplan 2012 som utgångspunkt. Planen konkretiserar översiktsplanens mål och inriktning för transportsystemet och stadens utveckling, samt stödjer kommunens klimatmål om att göra Eskilstuna klimatpositivt.

Det övergripande målet är att skapa förutsättningar för att kunna nå uppsatta färdmedelsmål med hänsyn till de tre dimensionerna av hållbar utveckling och uppnå en ökad livskvalité för invånarna i enlighet med EU:s riktlinjer kring framtagandet av en SUMP. En medborgardialog hölls 2023, och resultaten har integrerats i planen.
Planen har konkretiserat färdmedelsmålet och delat upp det utifrån kommunens olika området för att ge en tydligare bild och inriktning av hur insatser ska prioriteras. Den beskriver även scenarier baserade på trafiksystemets kapacitet att hantera ökade trafikflöden. För att säkerställa att trafiksystemet utvecklas i önskad riktning har kompletterande mål formulerats med Agenda 2030 som ramverk.

Planen omfattar en helhetssyn på trafiksystemet, där alla trafikslag beaktas i samverkan. Att samla alla transportslag under ett paraply underlättar den fortsatta planeringen och uppföljningen av planen. Trafikslagen beskrivs separat för att säkerställa respektive trafikslags framtida behov samt för att peka ut riktningen för fortsatt arbete med handlingsplaner på en med detaljerad planeringsnivå.

För att säkerställa att utvecklingen av transportsystemet följer planen föreslås att kommunen tar fram en digital produkt för kontinuerlig uppföljning av trafiksystemet. Produkten ska redovisa trender och förändringar i trafiksystemet samt innehålla mätbara indikatorer för att följa upp både mål och kompletterande mål. Resultaten från uppföljningen ska används för att få uppdaterade nulägesbilder över trafiksystemet samt analysera effekterna av genomförda åtgärder och identifiera områden där justeringar kan behövas. Uppföljningen bidrar till att hålla planen aktuell och ge bättre beslutsunderlag.

Finansiering

Insatserna som beskrivs i Trafik- och mobilitetsplanen ska finansieras inom nämnders och bolags ordinarie ramar.

Konsekvenser för hållbar utveckling och en effektiv organisation

Trafik- och mobilitetsplanen stödjer de mål som ställs i klimatplanen, översiktsplanen och Agenda 2030 och syftar till att skapa en gemensam hållbar inriktning av transportsystemet. De framtida vägvalen inom trafiksystemet kommer att påverka möjligheterna att nå såväl nationella som globala hållbarhetsmål, liksom kommunens egna mål. Planen klargör sambandet mellan de olika dimensionerna av hållbar utveckling och invånarnas livskvalitet. En kontinuerlig uppföljning skapar förutsättningar för en mer effektiv organisation i Eskilstuna.

———

Samhällsbyggnadsnämnden
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Enheten för strategisk planering
Sofie Malm

Datum
2024-10-16

Diarienummer
SBYN/2024:688
Handlingsnummer
2024:4393

/Adressat/

Följebrev Remiss Trafik- och mobilitetsplan

Nämndremiss

Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun har tagit fram ett förslag till Trafik- och mobilitetsplan. Remissen hittas på Eskilstunas stadsutvecklingsweb:
https://stadsutveckling.eskilstuna.se/stadsutveckling/oversiktlig-planering/trafik--och-mobilitetsplan

Nu ger tillfälle att lämna synpunkter på planens innehåll. Remisstiden är 12 november till 31 januari 2025.

Synpunkter ska vara Enheten för strategisk planering tillhanda senast **31 januari 2025**

Synpunkter skickas via mail till: **sbf-strategiskplanering@eskilstuna.se**
Eller via brev till: Eskilstuna kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Strategisk planering
631 86 Eskilstuna

Frågor om remissen eller innehållet skickas till
Sofie Malm
Sofie.malm@eskilstuna.se
016-710 4123

Offentlig allmän handling
Brev och e-post som skickas till kommunen blir en offentlig handling.
https://www.eskilstuna.se/kommun-och-politik/ta-del-av-beslut/allman-handling
https://www.eskilstuna.se/kommun-och-politik/ta-del-av-beslut/behandling-av-personuppgifter-i-eskilstuna-kommun-gdpr

Sändlista

Nämnder Eskilstuna kommun
Kommunala bolag och råd
Närliggande kommuner
Externa aktörer
Region Sörmland
Region sjukvård
Polisen
Trafikverket
Position Eskilstuna
Transdev
Naturskyddsföreningen Eskilstuna
Friluftsfrämjandent
Cykelfrämjandet
4 Mälarstäder
Motormännens riksförbund
















Trafik- och mobilitetsplan

REMISSVERSION

Eskilstuna kommun

Innehåll

Styrande dokument – förklaring ... **3**

Begreppsförklaring ... **4**

Läsanvisning ... **4**

Inledning ... **5**

Medborgardialog ... 5
Vision och styrande dokument ... 5
Trafik- och mobilitetsplanen i stadsbyggnadsprocessen ... 6
Styrande dokument ... 6
Förhållningssätt och avgränsning ... 8

Trafiksystemets utveckling i Eskilstuna ... **9**

Planeringsprinciper ... 12
Omvärldsspaning ... 13

Mål ... **15**

Differentierade färdmedelsmål ... 15
Uppföljningsmål ... 16

Strategier ... **18**

Planera struktur, gaturum och transportsystem utifrån en 15-minutersstad ... 18
Ett tillgängligt, tryggt och jämlikt Eskilstuna ... 21
Eskilstuna, här är det lätt att resa hållbart ... 24
Alla är gångtrafikanter ... 27
Cykeln, ett färdmedel med stor potential i Eskilstuna och Torshälla ... 31
Kollektivtrafiken, stommen i Eskilstuna kommuns framtida transportsystem ... 36
Effektivare, renare och säkrare bilresor ... 40
Parkering ... 44
Godstrafik ... 47

Genomförande ... **49**

Utbyggnadsstrategi och planeringsprinciper ... 49
Uppföljning ... 49

Sammanställning av strategier och åtgärdsförslag ... **50**

Trafik- och mobilitetsplan för Eskilstuna kommun	
Antagen när	2024-xx-xx
Antagen av	xxxx
Diarienummer	xxxx
Ersätter	Trafikplan 2013
Dokumentansvarig	Samhällsbyggnadsförvaltningen

Styrande dokument – förklaring

Program

Ett program är ett styrande dokument som ska visa en färdriktning genom att innehålla vad som ska uppnås inom ett visst område. Det tar inte ställning till utförande, prioriteingar och metoder. Program ska vara långsiktiga, inte tidsbegränsande.

Om det ska vara kommun- och/eller koncernövergripande ska det beslutas av kommunfullmäktige, i annat fall av berörd nämnd.

Plan

En plan är ett stryande dokument som ska visa en färdriktning genom att innehålla konkreta mål och riktlinjer samt vara tidsbegränsad.

Om den ska vara kommun- och/eller koncernövergripande ska det beslutas av kommunfullmäktige, i annat fall av berörd nämnd.

Policy

En policy är ett styrande dokument som ska visa ett övergripande förhållningssätt och som ska tjäna som vägledning inom ett område, med angivande av övergripande mål och värden som ska eftersträvas.

Policys ska vara långsiktiga, inte tidsbegränsade, och beslutas av kommunfullmäktige.

Riktlinje

En riktlinje är ett styrande dokument som ska säkerställa ett korrekt agerande och god kvalitet i handläggning och utförande. Riktlinjer kan vara tidsbegränsade eller inte tidsbegränsade.

Om den ska vara kommun- och/eller koncernövergripande ska det beslutas av kommunfullmäktige, i annat fall av berörd nämnd.

Begreppsförklaring

Hållbar mobilitet

Transportmetoder och system som minimerar negativa miljöeffekter och främjar social och ekonomisk hållbarhet. Detta inkluderar att gå, cykla, använda kollektivtrafik och delade mobilitetstjänster.

Tillgänglighet

Ett mått på hur enkelt människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället. Detta kan inkludera både fysisk och digital tillgänglighet.

Attraktivitet

Hur lockande ett område eller en transportmetod är för invånare och besökare. Detta kan bero på tillgänglighet, säkerhet, bekvämlighet, estetik och upplevd trivsel.

Aktiv mobilitet

Transportmetoder som involverar fysisk aktivitet, såsom att gå och cykla. Aktiv mobilitet främjar folkhälsa och minskar miljöpåverkan.

Kollektivtrafik

Offentligt tillgängliga transporttjänster som bussar och tåg, som transporterar flera passagerare samtidigt.

Mobilitetstjänster

Tjänster som erbjuder olika transportlösningar, inklusive bilpooler, cykeluthyrning och delade elsparkcyklar.

Mobility Management

Ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att erbjuda bättre information och alternativ för resenärer.

MaaS (Mobility as a Service)

Ett koncept som syftar till att integrera olika former av transporttjänster i ett enda tillgängligt och användarvänligt gränssnitt.

Läsanvisning

I kapitlet **Inledning** beskrivs trafik- och mobilitetsplanens syfte och avgränsning. Kapitlet ger en redogörelse för styrdokument och mål som påverkar planen på en kommunal, regional, nationell och global nivå.

I kapitlet **Trafiksystemets utveckling** redovisas den historiska utvecklingen av transportsystemet i Eskilstuna, rådande planeringsideal och en framblick genom omvärldsspaning av transportområdet.

I kapitlet **Mål** redovisas planens övergripande mål och uppföljningsmål med kopplingar till de globala målen.

I kapitlet **Strategier** redovisas planens strategier och åtgärdsförslag för att uppnå planens mål. Strategierna är uppdelade i olika områden och samtliga transportslag berörs.

I kapitlet **Genomförande** sammanfattas alla strategier och åtgärdsförslag och beskriver nästa steg om hur den fortsatta planeringen ska styra mot måluppfyllelse av planen.

Inledning

Eskilstuna kommuns Trafik- och mobilitetsplan är en strategisk plan som tar höjd för att kommunen ska kunna växa på ett hållbart sätt enligt översiktsplanens intentioner och nå uppsatta mål om ett fossilfritt samhälle. Planen följer EU:s riktlinjer kring framtagandet av Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). En SUMP är en strategisk plan som ska tillgodose mobilitetsbehoven för invånare och näringslivet i staden och dess omnejd samtidigt som den bidrar till en ökad livskvalité för invånarna.

Medborgardialog

I samband med framtagandet av Trafik- och mobilitetsplanen bjöds medborgarna in till en dialog under hösten 2023 där de fick tycka till om planen. Syftet med dialogen var dels att informera om den kommande planen och vilken omställning som behövs för att nå planens vision för framtida resande inom kommunen. Dessutom samlades synpunkter in för att kunna inkludera medborgarnas perspektiv i slutförandet av planen. För att nå en bred målgrupp genomfördes dialogen i flera delar: en digital enkät, två utställningar på offentliga platser och fokusgrupper. Barnperspektivet har säkrats genom fokusgrupperna.

Sammantaget visar dialogen på att planen har starkt stöd från medborgarna att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. I en enkät som riktades till kommunens invånare svarade 3 av 4 att de ställer sig bakom planens vision och mål om ändrad färdmedelsfördelning samt att majoriteten uppger att de vill resa mer hållbart i framtiden. Medborgarnas förslag sammanfattas enligt nedan:

- Bättre och billigare kollektivtrafik.
- Bättre möjligheter att gå och cykla.
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet.
- Ny teknik och lösningar för hållbar mobilitet.
- Ändrade attityder, vanor och förutsättningar för hållbar mobilitet.

Vision och styrande dokument

Vision 2030

Eskilstunas vision 2030, som är ett kommunövergripande måldokument, har arbetats fram tillsammans med medborgarna och är en ledstjärna i hur Eskilstuna ska fortsätta att utvecklas. Den bygger på en gemensam inriktning och målbild:

”Året är 2030. I Eskilstuna leder vi vägen till det miljösmarta och jämställda livet i våra trygga, vackra städer, trivsamma samhällen och levande landsbygd. Våra hållbara städer har vuxit, stadsdelarna binds samman av rekreationsområden, mötesplatser och nya bostadsområden. Här utvecklas barnen, här trivs studenterna, här växer näringslivet, här hittar vi balansen mellan arbete och fritid, här är det gott att åldras. Här har vi mod och framtidstro, här gör vi evolution – tillsammans.”

Översiktsplan

Eskilstuna kommuns översiktsplan antogs år 2021. Översiktsplanen beskriver hur kommunens fysiska miljö ska utvecklas på lång sikt och har som planeringshorisont år 2030 med utblick mot år 2050. Målet är att skapa förutsättningar för ”det goda livet” samt en långsiktig hållbar användning av mark- och vattenområden i Eskilstuna kommun.

Vidare ska människor med olika livsvillkor, i olika åldrar och skeenden i livet finna kommunen tilltalande som bostadsort, arbetsort, studieort, etableringsort och besöksort. Tillsammans skapar målen förutsättningar för en samhällsekonomisk utveckling som säkrar den offentliga välfärdens finansiering och alla människors möjlighet att leva ett gott liv.

Klimatprogrammet och kommunkoncernens plan för klimat

Under 2022 antogs Klimatprogram Eskilstuna samt Kommunkoncernens plan för klimat. Både programmet och planen bidrar till flera av Agenda 2030:s 17 globala mål.

Klimatprogrammet syftar till att visa vilken riktning aktörer kan ta utifrån egna förutsättningar för att bidra till Eskilstunas vision 2030 (en hållbar livsstil, ett gott liv, ett aktivt arbetsliv och ett modigt näringsliv)

samt det övergripande målet om ett klimatpositivt Eskilstuna år 2045. Klimatprogrammet belyser fem fokusområden som särskilt viktiga, där ett av områdena är hållbara resor och transporter.

Delmålen i klimatprogrammet är:

- Minska det totala nettoutsläppet av växthusgaser, som sker inom Eskilstuna kommuns geografiska område, med 80 procent till 2030.
- För konsumtionsbaserade utsläpp bör motsvarande minskningstakt följas eller hållas i linje med nationella mål när de beslutas.

Kommunkoncernens plan för klimat syftar till att minska växthusgasutsläppen från koncernens egna verksamheter samt att skapa förutsättningar för andra aktörer att minska sin påverkan på klimatet. Det övergripande målet för planen är att Eskilstuna kommunkoncerns verksamhet ska vara klimatpositiv år 2045.

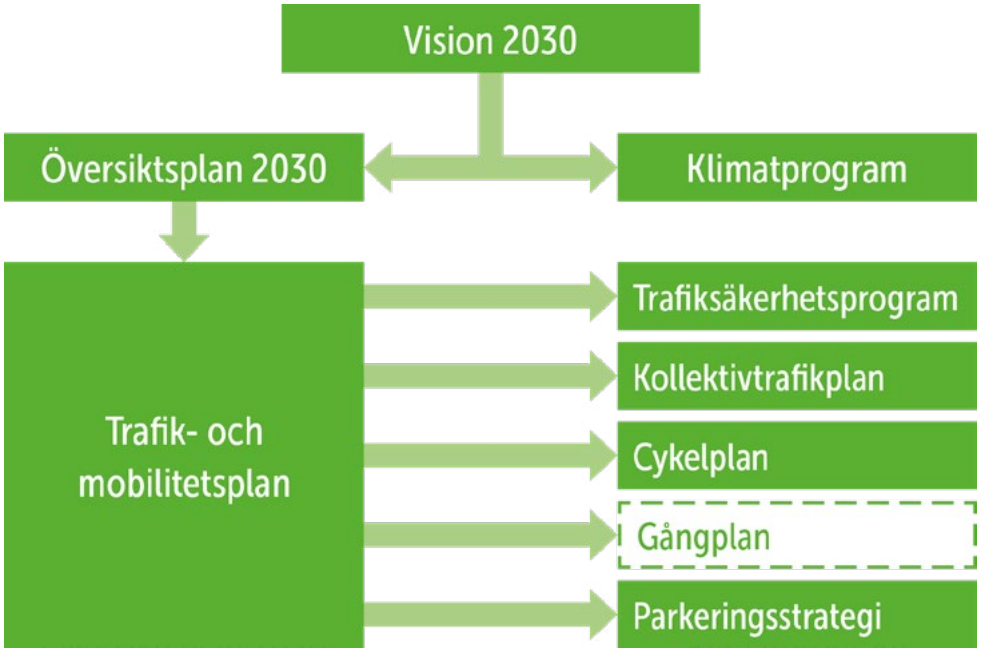
Delmål i planen är:

- Det totala nettoutsläppet av växthusgaser från Eskilstuna kommunkoncern ska minska med cirka 80 procent till år 2030.
- För konsumtionsbaserade utsläpp från konsumtion av varor och tjänster bör motsvarande minskningstakt följas eller hållas i linje med nationella mål när de beslutas.

Trafik- och mobilitetsplanen i stadsbyggnadsprocessen

Trafik- och mobilitetsplanen är en strategisk plan som utgår från Översiktsplanen gällande hur avvägningar och prioriteringar ska genomföras i trafiksystemet för att nå Eskilstunas vision 2030 och uppfylla klimatplanens åtaganden. Den ska vara vägledande för den långsiktiga inriktningen av trafiksystemet och i framtagande av handlingsplaner med en högre detaljeringsgrad.

Planen har målår 2030 med utblick mot 2050 och identifierar långsiktiga behov som ska ligga till grund för framtida planering och prioritering av budget.



Kopplingar mellan Eskilstuna kommuns styrande dokument som rör trafiksystemet.

Styrande dokument

Det finns styrdokument och beslutade mål på flera olika nivåer som alla bidrar till att stärka transportsystemet så att det kan utvecklas utifrån samhällets behov, samtidigt som det ska minska transporternas negativa påverkan. Nedan redovisas de viktigaste dokumenten på internationell, nationell, storregional, regional och lokal nivå. Ju tydligare den totala bilden är över hur dessa mål samverkar, desto bättre förutsättningar finns det för att identifiera synergier inom olika målområden.

Globala styrdokument, policys och mål

Agenda 2030

Agenda 2030 är FN:s handlingsplan för en hållbar framtid för människor och för planeten. Agendan innehåller 17 globala mål för hållbar utveckling och 169 delmål som är integrerade och odelbara. Målen är

av olika karaktär och handlar bland annat om att avskaffa fattigdom och hunger, säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande, ekonomisk och social jämställdhet samt att främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling.

Sustainable urban mobility plan (SUMP)

Sedan 2023 är Eskilstuna en nodstad i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Detta förutsätter att Eskilstuna tar fram en trafik- och mobilitetsplan (TROMP) som är den svenska översättningen av SUMP. Ett av SUMPs centrala mål är att förbättra tillgängligheten av urbana områden genom att skapa förutsättningar för en kvalitativ och hållbar mobilitet till och från, genom samt inom staden.

En SUMP tar hänsyn till hela det funktionella stadsområdet och förutser samarbete mellan olika politikområden, på olika nivåer i beslutsfattningen, med lokalinvånare och andra huvudintressenter. Den pekar ut hållbara alternativ för säkra, hälsosamma och effektiva transporter av människor och varor, med hänsyn till invånarna och stadsmiljön. Målet är en attraktiv och hållbar stad med bra levnadsvillkor för invånarna.

Nationella styrdokument, policys och mål

Transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen är sektorsspecifika och ger vägledning inom trafikplanering. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet innebär att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet och att det ska likvärdigt svara mot kvinnor respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken samt att transportsystemet ska bidra till det övergripande generationsmålet för miljö, uppfylla miljökvalitetsmålen och bidra till en förbättrad hälsa.

Nationella miljökvalitetsmål

Riksdagen beslutade den 28 april 1999 att det skulle finnas femton nationella miljökvalitetsmål för Sverige. I november 2005 antogs ett sextonde miljökvalitetsmål om biologisk mångfald. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild och fungera som vägledning för hela samhällets miljöarbete, för såväl myndigheters, länsstyrelsers, kommuners som näringslivets och andra aktörer.

Nationell plan för infrastruktur

Vart fjärde år ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ge förslag till en ny Nationell plan där de stora statliga investeringarna i infrastruktur redovisas. Aktuell planperiod sträcker sig mellan 2022–2033. Då flera viktiga statliga infrastukturförbättringar kan vara aktuella inom Eskilstuna kommun behöver Trafik- och mobilitetsplanen harmonisera med den nationella planen.

Viktigast är järnvägsförbättringar på Svealandsbanan som kan ge högre turtäthet, minskad restid och färre förseningar. Om en sådan investering genomförs påverkar det antalet personer som väljer att resa med tåg och därigenom ökar behovet av förbättringar på och omkring Eskilstunas nuvarande och framtida resecentrum.

Nollvision

Nollvisionen är beslutad av riksdagen och utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Trafikverket skriver om Nollvisionen som: ”Utgångspunkten för Nollvisionen är det etiska ställningstagandet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken”. Då det är känt att användarna av trafiksystemet ofta använder det på ett sätt som skapar risker innebär det att väghållaren har ett stort ansvar för att utforma gaturummet och skapa tydlighet så att förståelsen för och efterlevnaden av systemet blir högt och att konsekvenserna av misstag eller överträdelser blir så lindriga som möjligt.

Även EU har en Nollvision som innebär 0 omkomna i trafiken år 2050 och en halvering av antalet svårt skadade till år 2030.

Regionala och storregionala styrdokument, policyer och mål

Regionalt utvecklingsprogram och strukturbild Sörmland

Syftet med Region Sörmlands utvecklingsstrategi är att sätta grunden och ange långsiktiga prioriteringar för en hållbar utveckling i hela regionen. I strategin sätts människan i centrum: social hållbarhet är målet, ekonomin är medlet och ekologin sätter ramarna för att nå ett hållbart samhälle. Ambitionen är att stärka regionens konkurrenskraft tillsammans med en förbättrad hälsa och ökat välbefinnande för regionens invånare, utan att de planetära gränserna överskrids.

Från Strukturbild Sörmland: ”Strukturbilden visar en ortsstruktur och funktionella samband inom länet och med omvärlden. Det är en struktur och ett samband som behöver vidareutvecklas och stödjas genom fysisk planering och insatser inom infrastruktur och kollektivtrafik för att skapa en mer funktionell och hållbar region”.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala utvecklingsarbetet för kollektivtrafiken i Sörmland styrs av visionen ”Leva, växa, verka”. I Sörmlands trafikförsörjningsprogram beskrivs mål och strategier. Det övergripande målet är att skapa en kollektivtrafik för tillväxt och utveckling, vilket brutits ned till funktionsmål gällande en funktionell, attraktiv, effektiv och tillgänglig kollektivtrafik.

Länstransportplan

Länstransportplanen syftar till att stärka och utveckla länet. Den har sin utgångspunkt i den Regionala utvecklingsstrategin, Sörmlandsstrategin samt Strukturbild Sörmland. Planen beskriver mål, strategier för att utveckla den lokala och regionala infrastrukturen i form av utveckling av stadsmiljöer, bytespunkter, tillgängliga hållplatser, nya cykelvägar samt utbyggnad och förbättring av prioriterade regionala vägar. Planen leder till åtgärder utmed det statliga nätet samt det kommunala nätet i form av medfinansiering.

4 Mälarstäder

De 4 Mälarstäderna består av Eskilstuna, Västerås, Strängnäs och Enköping och utgör Sveriges tredje storstadsregion med en samlad befolkning på 315 000 invånare. Samarbetet syftar till att stärka de fyra kommunerna i regionsamarbetet och bidra till en gemensam syn på långsiktiga utvecklingsfrågor. Våren 2020 antogs en gemensam utvecklingsplan av de fyra kommunerna med en planeringshorisont till år 2050. Utvecklingsplanen har fyra fokusområden: närhet, kunskap och arbete, en Mälarnära destination och livskvalité.

Lokala styrdokument, policys och mål

Trafiksäkerhetsplan

Trafiksäkerhetsplanen, Trafiksäkra Eskilstuna, syftar till att stödja ett systematiskt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete inom Eskilstuna kommun. Planen formulerar inriktningar och åtgärder som stödjer Eskilstuna kommun i arbetet med att nå kommunens övergripande mål om att alla olika transporter ska ske på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt.

Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikplanen antogs år 2021 och anger Eskilstuna kommuns viljeinriktning och ambitioner med kollektivtrafik på lång och kort sikt. En välfungerande kollektivtrafik är en viktig byggsten för en levande och attraktiv stad och dess roll behöver stärkas i den framtida utvecklingen av staden för att fler ska kunna och vilja resa hållbart.

Planen har som mål att fördubbla kollektivtrafikresandet till år 2030, utveckla en mer inkluderande kollektivtrafik och öka tillgängligheten till arbets- och utbildningsplatser. Det gäller såväl inom Eskilstuna kommun som storregionalt för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Förhållningssätt och avgränsning

Trafik- och mobilitetsplanen har, likt Översiktsplanen, mål för år 2030 med utblick mot år 2050. Planen omfattar hela Eskilstuna kommun, men har störst tillämpning på Eskilstuna och Torshälla stad och där kommunen är väghållare. Eftersom helheten är viktig i ett trafiksystem hanterar Trafik- och mobilitetsplanen även frågor som rör de regionala transportstråken och kopplingarna mellan Eskilstuna kommun och kringliggande kommuner samt andra viktiga nodstäder i Mälardalen. Sjöfart, flyg- och järnvägstrafik är inte inkluderade i planen.

Trafiksystemets utveckling i Eskilstuna

Tidslinjen ger en historisk tillbakablick på hur trafiksystemet utvecklats i Eskilstuna och markerar viktiga strategiska satsningar, policys och infrastruktursatsningar. De bereder vägen för en fortsatt utveckling mot ett hållbart trafiksystem i Eskilstuna.

I tidslinjen ses utvalda milstolpar inom kategorierna:

- Policys och styrdokument
- Strategiska tillämpningar
- Infrastrukturprojekt

1967
- Eskilstuna får sin första gågata mellan Fristadstorget och Kyrkogatan.

1969
- Första utgåvan av "Trafiken i Eskilstuna".

1997
- Svealandsbanan och Eskilstuna resecentrum byggs.

1999
- E20 byggs med planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik.

2001
- Trafiknätsanalys – början till kommunens systematiska trafiksäkerhetsarbete.
- Hamngatan byggs om

2006
- Resvaneundersökning: gång 24%, cykel 7%, kollektivt 8%, bil 61%.
- Västergatan byggs om

2008
- Ågatan byggs om till noll-nivå.

2010
- Resvaneundersökning: gång 17%, cykel 16%, kollektivt 8 %, bil 59 %.

2011
- Omläggning av busslinjenätet
- Busstrafik prioriteras på Careliigatan.

2012
- Eskilstuna blir först i Sverige med fossilfria bussar.

2013
- Cykelplan antas.
- Parkeringsledningssystem införs i centrum.
- Första samspelsytan byggs på Köpmangatan samt gångfartsområde "Blå korsningen".

2014
- Ny plan för hastighetsgränser i staden.
- Stadsliv- och stadsrumsstrategi antas.
- Eskilstuna får sin första cykelöverfart på Kyrkogatan.
- Nya Fristadstorget invigs.

2015
- Resvaneundersökning: gång 11%, cykel 13%, kollektivt 11%, bil 64%.

2016
- Översiktsplan antas.
- Västerbron invigs.
- Ny cykelbana till Ärla på banvallen.

2018
- Metod för hållbar stadsutveckling antas.
- Ny cykelbana till Sundbyholm.

2019
- Parkeringsstrategi och flexibla parkeringstal antas.
- Trafiksäkerhetsplan antas.
- Bilgarage Munktell invigs.
- Cykelparkeringshus vid resecentrum invigs.

2021
- Översiktsplan 2030 med utblick mot 2050 antas.
- Kollektivtrafikplan antas.
- Arkitektur och stadsbyggnadsprogrammet antas.
- Resvaneundersökning: gång 9%, cykel 9%, kollektivt 10%, bil 70%.
- Grönplan antas.
- Elsparkcyklar etableras.
- Drottninggatan och Universitetsplatsen färdigställs.

2023
- Cykelgata på Smedjegatan invigs.

Nya utmaningar och ett helhetstänk kring trafikplaneringen

Städer och urbana områden växer både i Sverige och globalt, så även i Eskilstuna och Sörmland. Samtidigt som de skapar nya möjligheter för ekonomisk tillväxt står vi alla inför stora utmaningar: klimatförändringar, lokala miljöproblem, segregation, begränsade resurser och ojämlika maktstrukturer. Städer och samhällen behöver ställa om för att möta utmaningarna och arbeta mot nya hållbara lösningar som höjer livskvalitén för dess invånare utan att överskrida de planetära gränserna.

Transportsystemet är en grundpelare i våra städer som är direkt eller indirekt kopplat till utmaningarna. Samtidigt är det en del av lösningen. Då utmaningarna är komplexa finns ingen universallösning, i stället behöver omställningen ske stegvis och med brett samarbete över olika sektorer, såväl privata som offentliga.

Behovet av att ställa om transportsystemet är brådskande, här har Eskilstuna pekat ut mål och riktning för det fortsatta arbetet. Det behöver göras samtidigt som systemet bibehåller funktioner för att människors vardagliga behov säkerställs. Genom att förstå hur utformningen och planeringen av Eskilstuna och omkringliggande områden påverkar hur människor reser kan smartare val göras i planeringen för att uppnå ett hållbart transportsystem.

Historiskt har kommunen i mångt och mycket tillhandahållit infrastruktur, men för att kunna ställa om transportsystemet behöver kommunen tillhandahålla mobilitet för att säkerställa tillgängligheten för dess invånare. Mobilitet är ett övergripande begrepp som beskriver rörlighet på fler plan än det fysiska. Begreppet innebär att invånare ska kunna ta sig mellan fysiska platser såväl som att ta vara på möjligheterna med exempelvis den ökade digitaliseringen i samhället.

Hållbar mobilitet innebär att kunna säkerställa tillgängligheten till samhällets funktioner för alla på ett sätt som är tids- och energieffektivt, klimatneutralt och som ökar hälsan och välbefinnandet i samhället.

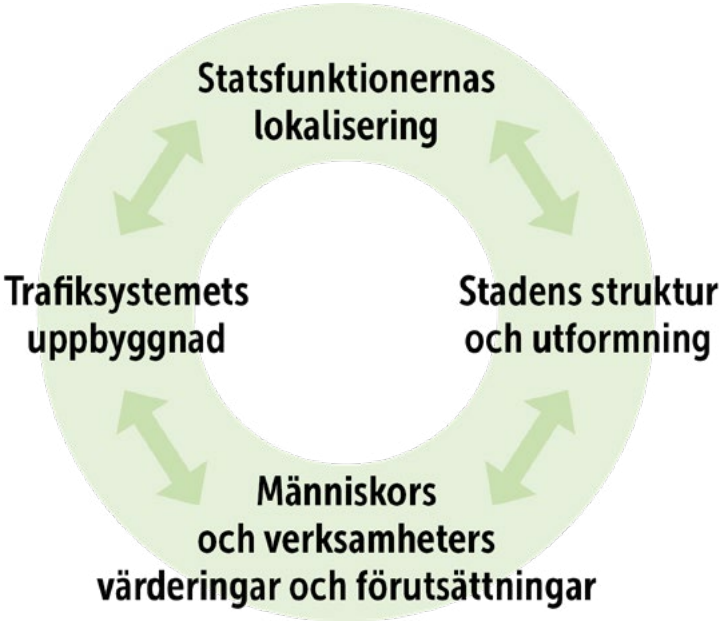
Inriktningen från Eskilstunas Översiktsplan är att vi inte längre kan dimensionera trafiksystemet utefter maximal efterfrågan baserad på individuella val, utan vi behöver ta ett helhetsgrepp kring stads- och trafikplaneringen för att kunna erbjuda god tillgänglighet och öka livskvalitén för alla. En attraktiv stad gynnar mötet mellan människor och företag. Täthet gynnar hållbara färdmedel och ökar tryggheten hos invånarna samtidigt som det effektiviserar planeringen av samhällsservice. Dessutom bidrar förtätning till ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och samhällsekonomiska vinster. En tät och funktionsblandad stad lägger grunden för ett hållbart transportsystem.

Infrastruktursatsningar är kostsamma och långsiktiga, de påverkar beteendet och resandet. För att kunna ta ett helhetsgrepp kring planeringen för ett hållbart trafiksystem behöver vi förstå konsekvenser och effekter som enskilda investeringar har. Det handlar om att vara kostnadseffektiv i de åtgärder som föreslås och undersöka att de får rätt effekt på sikt för att ta beslut om investeringar som gör bäst nytta, både idag och i framtiden.



Vad påverkar hur vi reser?

- *Stadsfunktionernas lokalisering* där en funktionsblandad stad ökar möjligheten för fler att gå, cykla och åka kollektivt till sina dagliga målpunkter.
- *Stadens struktur* och utformning där förtätning och exploatering utmed stråk ökar underlaget för en kvalitativ och resurseffektiv kollektivtrafik och möjliggör för fler resor med gång och cykel.
- *Människors och verksamheters värderingar och förutsättningar* där gröna resplaner och mobility management är kraftfulla verktyg för att möjliggöra för att fler ska resa hållbart.
- *Trafiksystemets uppbyggnad* där de fysiska förutsättningarna för respektive trafikslag behöver finnas på plats och regleras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet.



Fyra grundförutsättningar som påverkar resor och transporter.
Genom att förstå vad som påverkar hur människor reser kan vi erbjuda alternativ och på så sätt säkerställa tillgängligheten till stadens funktioner.

Källa: Trafik för en attraktiv stad









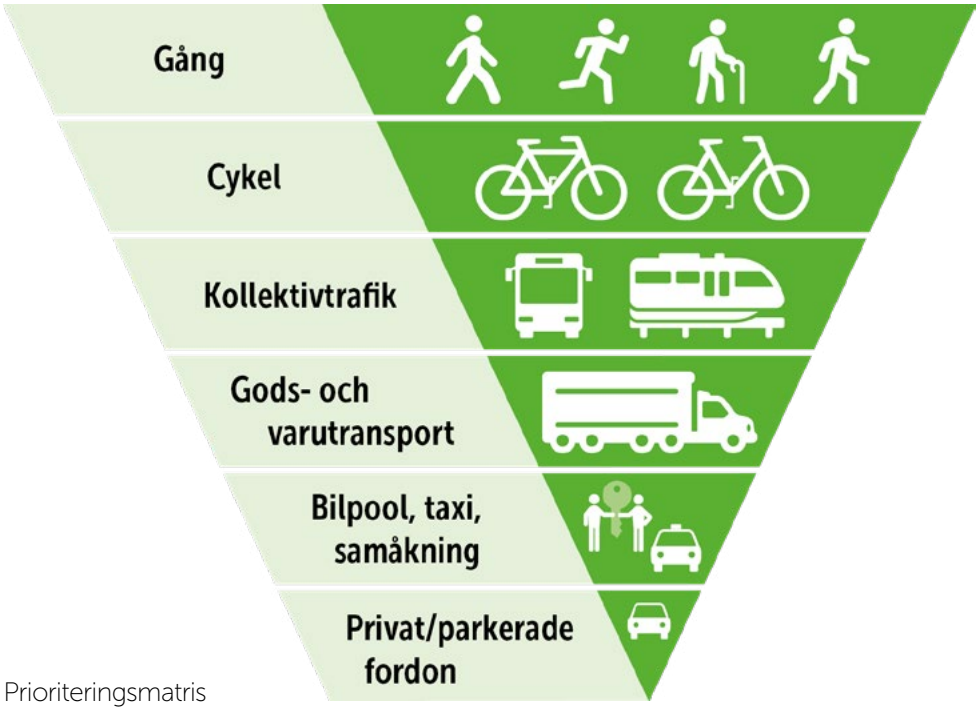


Planeringsprinciper

Planeringsprinciperna utgår från Eskilstunas Översiktsplan och gäller även för Trafik- och mobilitetsplanen. Mål för färdmedelsförändring, som är beskrivet som en planeringsprincip i översiktsplanen, är med som ett övergripande mål för Trafik- och mobilitetsplanen.

Viljestyrd planering

Viljestyrd planering är vägledande i kommunens arbete. Förändring kommer genom vilja. Medan trafikprognosstyrd planering blickar bakåt mot hur vi alltid har gjort blickar den viljestyrda trafikplaneringen framåt – mot hur vi vill göra. Vi vill även se innovativa lösningar som utmanar, får oss tänka nytt så att transportsystemet utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

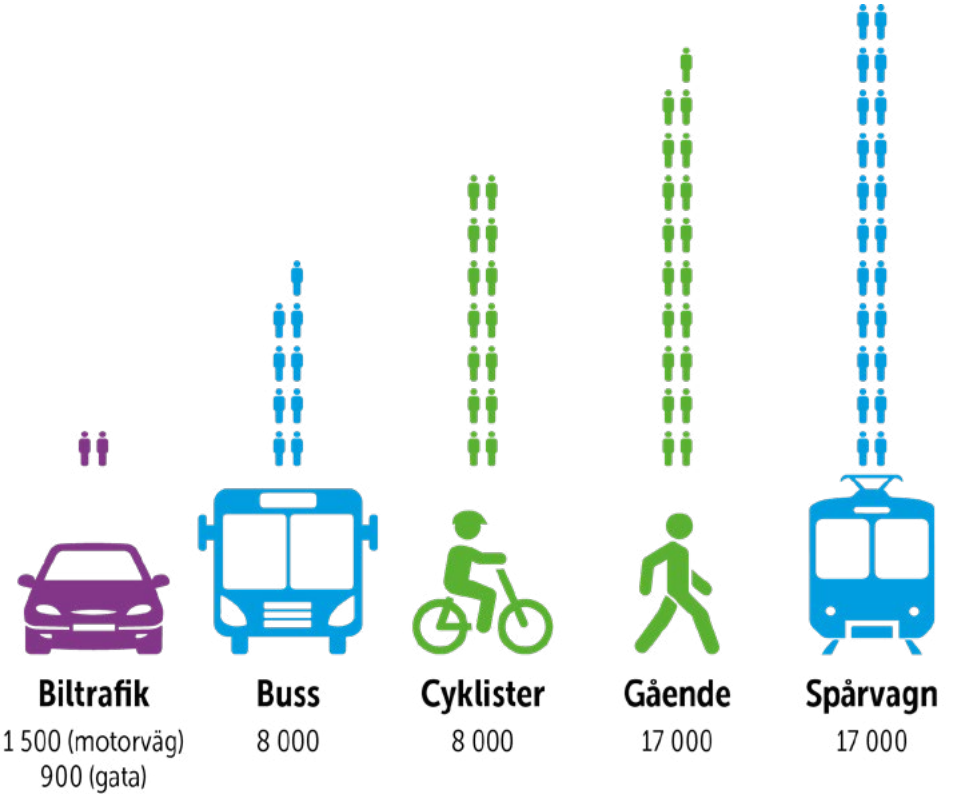


Prioriteringsmatris

Yteffektiva och kapacitetsstarka transportmedel

I Eskilstuna är inriktningen en effektiv användning av gaturummet. Detta för att möjliggöra en växande kommun med fler människor och gods i rörelse. För att möjliggöra insatser med korta insatstider för räddningstjänst, ambulans och polis, krävs god framkomlighet på vägar och gator. Kapacitetsstarka färdmedel ska ha goda förutsättningar och ökad konkurrenskraft.

Yteffektiva och kapacitetsstarka transportmedel
Kapacitet per körfält – personer per timme



Det finns en stark koppling mellan infrastrukturens kapacitet för trafik och tillgänglighet. Där kapacitetsbrist i infrastrukturen uppstår ska kapacitetsökning ske främst genom en omprioritering till mer yteffektiva trafikslag för både gods- och persontrafiken. Vid omfördelning till kapacitetsstarka färdmedel ökar tillgängligheten för alla trafikslag.

Vi tänker transportsmart genom att ta utgångspunkt i trafikslagens kapacitet och ytanspråk. För att öka kapaciteten i transportinfrastrukturen krävs en tydlig prioritering av färdmedel i städerna och orterna. Prioriteringen innebär att vi i första hand skapar framkomlighet för yteffektiva färdmedel och godstransporter.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är vägledande i såväl Trafikverkets som kommunens arbete för att säkerställa god resurshushållning. Åtgärder kopplat till infrastruktur ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Beslut kring investeringar baseras på en förutsättningslös prövning i fyra steg där samtliga trafikslag beaktas. Genom denna utgångspunkt säkerställs att de mest kostnadseffektiva investeringarna genomförs.



Omvärldsspaning

Mobilitetstjänster

Det finns både fasta och friflytande mobilitetstjänster på marknaden idag. Till de fasta räknas exempelvis upphandlade lånecyklar i stationära ställ och fasta bilpoolsbilar. Friflytande mobilitetstjänster har ingen fast parkeringsplats, så som elsparkcyklar. Alla mobilitetstjänster har olika behov och utvecklas kontinuerligt.

I dialog med aktörerna kan kommunen bidra till att mobilitetstjänsterna blir ett komplement till övrigt utbud och en viktig pusselbit i kombinerad mobilitet och framtida erbjudanden om mobilitet som tjänst, även förkortat MaaS efter engelskans mobility as a service.

Kombinerad mobilitet (mobilitet som tjänst) - MaaS

Kombinerad mobilitet är en tjänst där man samlar olika typer av mobilitetstjänster på ett ställe för ökad flexibilitet och valmöjlighet för resenären. Tjänsten kan som exempel erbjudas via en app där det är möjligt att planera, boka och betala för sitt resande från start till mål.

Att erbjuda mobilitet som en tjänst gör det enklare för resenären att nyttja hållbara färdmedel för att möta sitt transportbehov, eftersom det ger en ökad möjlighet att välja det färdmedel som är bäst lämpat för individens och resans förutsättningar och behov.

Delningsekonomin

Delning av tjänster och varor kan minska andelen transporter och behovet av att äga en egen bil. Exempelvis ser man att medlemmar i bilpool reser mindre och på färre bilar än vad de gjorde innan de gick med i en bilpool. Idag finns det olika typer av företag, plattformar och appar som syftar till att hyra ut privatbilar eller erbjuda tjänster som annars hade krävt en bil.

Sammantaget kan olika typer av delningstjänster lösa de behov som av många upplevs som anledning att äga en egen bil och på så sätt minska andelen fordon i trafik.

Växande storstadsregioner

Urbaniseringen bidrar till att storstäder och regioner växer, förtätas och blir mer sammanvävda med varandra. För transporter innebär det bland annat att pendlingsavstånden ökar i takt med att arbetsmarknadsregionen växer och fler kan tänka sig bo längre bort från sin arbetsplats. Genom att växa i strategiska noder skapas bättre underlag för lokal service och kopplingar till närliggande städer och regioner, vilket ökar förutsättningarna för att tillgodose morgondagens transportbehov med hållbara färdmedel.

Energianvändning

Energieffektivisering och övergången till hållbara energislag behöver ske inom alla sektorer och inte minst inom transportsektorn som står för en tredjedel av Sveriges totala energianvändning. Utfasningen av fossila bränslen innebär en omställning av energisystemet där utvecklingen är präglad av osäkerheter och utmaningar gällande allt från ny teknik till beteendefrågor och olika målkonflikter. Att minska energianvändningen i transportsystemet och fasa ut fossila bränslen är en del i krigs- och krisberedskap för att kunna upprätthålla mobiliteten i samhället.

Digitalisering

Digitaliseringen har gått fort och öppnar upp för nya möjligheter, med en större flexibilitet där platsberoendet minskar och valmöjligheterna ökar. Nya digitala verktyg kan bidra till en hållbar omställning av vårt samhälle genom att möjliggöra nya typer av tjänster, exempelvis mobilitetstjänster. Idag använder sig transportsystemet av olika typer av trafikstyrning för att exempelvis reglera och minska trängsel och onödiga resor.

E-handel

E-handeln har etablerat sig i samhället och förväntas fortsatt öka. Den har potential att effektivisera och minska antalet transporter samt minska beroendet av att äga en egen bil. Däremot påverkas branschen av exempelvis krav på snabba leveranser och returer som i sin tur ökar antalet transporter. Fler hemleveranser ställer även andra krav på gaturummets utformning samtidigt som trafiksäkerheten och utsläppen påverkas av fler tunga fordon i städerna.

Transporttrender

Trafikprognoser pekar på en framtida ökning av både personresor och godstransporter i linje med befolkningsökningen, ekonomiska tillväxten, globala handeln och urbaniseringen. Samtidigt kan växande storstadsregioner bidra till bättre förutsättningar för de som inte äger en egen bil.

Även om trafikprognoser visar på en framtida ökning av personbils- och godstrafiken finns det även trender och ny teknik som pekar mot ett mindre bilberoende och alternativa lösningar som underlättar för de som inte vill äga egen bil. Idag tar färre unga körkort och det ses inte som lika attraktivt att äga egen bil, däremot så ökar andelen äldre som har körkort och bil.

El- och självkörande (autonoma) fordon

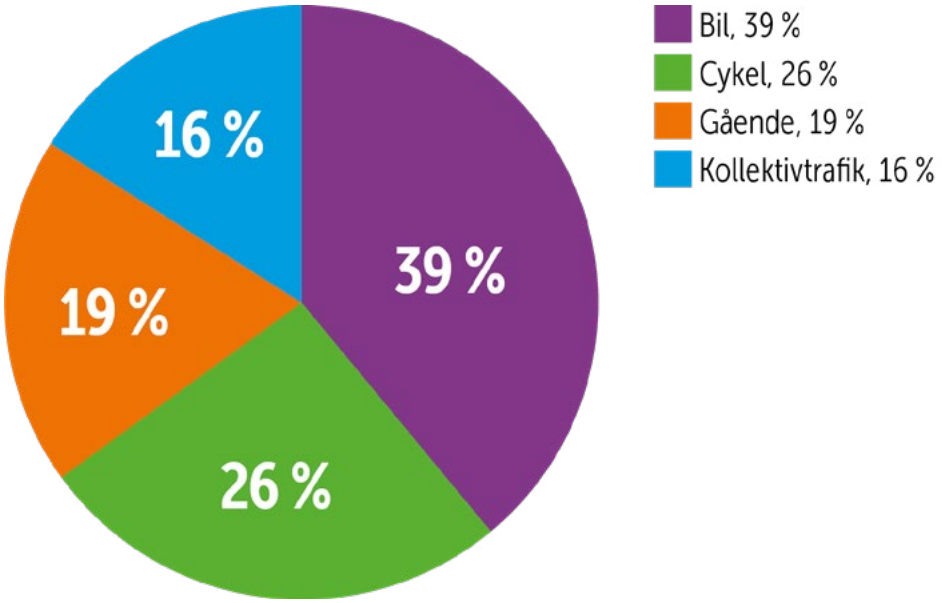
Elbilar och autonoma fordon kommer att bli ett allt vanligare inslag i framtidens städer. Även om ny teknik har potential att minska utsläppen och effektivisera nyttjandet av transportflottan i framtiden bidrar en bil fortfarande till trängsel, buller, luftföroreningar och konkurrerar om attraktiva ytor i städer. För att motverka de negativa konsekvenserna av biltrafiken och uppnå full potential av ny teknik behövs god planering och olika former av regleringar och styrmedel.



Mål

Det övergripande målet för Trafik- och mobilitetsplanen är att uppnå färdmedelsfördelningen enligt Eskilstunas Översiktsplan 2030. Syftet med planen är att utgöra underlag för ett hållbart transportsystem och en attraktiv stad där människan är i fokus. För att följa utvecklingen mot ett hållbart transportsystem och en attraktiv stad kompletteras färdmedelsmålet med differentierade färdmedelsmål och uppföljningsmål.

Eskilstunas färdmedelsmål för ett hållbart transportsystem

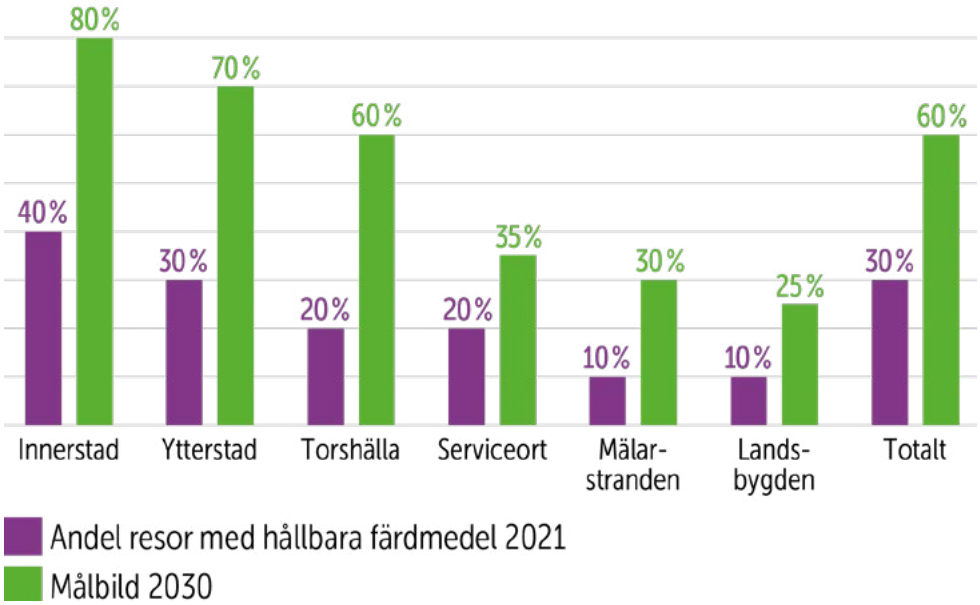


Differentierade färdmedelsmål

Eskilstuna kommun har som övergripande mål att 60 % av alla resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2030. Det innebär att en av fem bilresor behöver ersättas med gång, cykel och kollektivtrafik. Förutsättningarna för att minska resandet med bil skiljer sig och tydligast är det för invånare som bor långt ifrån kollektivtrafik och annan samhällsservice. Det är i kommunens tätorter som potentialen för hållbara resor är som störst. Genom att dela upp färdmedelsmålen och göra dem områdesspecifika skapas en tydligare och mer rättvis bild av var den största potentialen för övergång till hållbara färdmedel finns, vilket är i tätbebyggda områden med tillgång till olika målpunkter på gång- och cykelavstånd och kollektivtrafik med god turtäthet. Det finns även potential på landsbygden och i mer perifera områden att i större utsträckning gå, cykla, åka kollektivt samt anamma ny teknik och tjänster för ett mer hållbart resande.

Målet för innerstaden är att 80 % av alla resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. För ytterstaden och Torshälla är siffran 70 % respektive 60 %. Serviceorter, Mälarstranden och Landsbygden bedöms ha ett större behov av att använda bil, här ska 35 %, 30 % respektive 25 % av alla resor ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Andel resor med hållbara färdmedel per område



Uppföljningsmål

Eskilstuna kommun arbetar aktivt med att följa upp och främja utvecklingen mot ett hållbart och attraktivt transportsystem genom uppföljningsmål och indikatorer som är kopplade till de globala målen i Agenda 2030. Flera av uppföljningsmålen kopplas till de globala målen men planen kommer även bidra till fler mål, så som illustreras nedan.

Uppföljningsmål mäts genom indikatorer som redovisas i dokumentet Trafiken i Eskilstuna som är kommunens uppföljningsdokument för trafiksystemet.

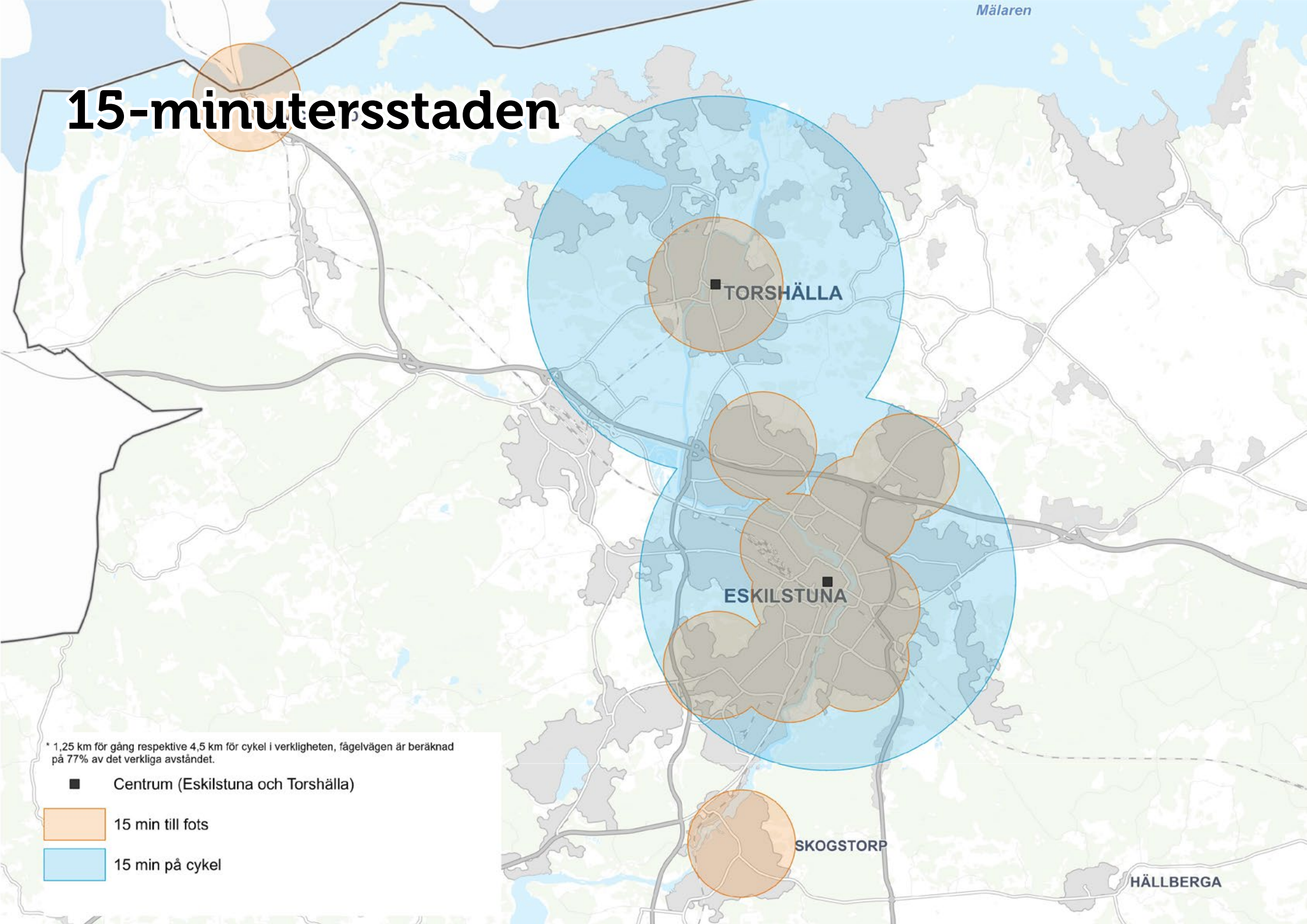


Eskilstunas trafik- och mobilitetsplan bidrar till måluppfyllnad av de globala målen inom följande områden:

3. God hälsa och välbefinnande
5. Jämställdhet
7. Hållbar energi
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
10. Minskad ojämlikhet
11. Hållbara städer och samhällen
12. Hållbar konsumtion
13. Bekämpa klimatförändringarna
15. Ekosystem och biologisk mångfald

Uppföljningsmål	Indikatorer	Koppling till globala målen
Rumslig närhet Invånare når viktiga målpunkter inom gång- och cykelavstånd	Följs upp utifrån tillgänglighetsindex: andel invånare som har god tillgänglighet till hållbara färdmedel.	9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur 11. Hållbara städer och samhällen 13. Bekämpa klimatförändringarna
Attraktivitet Invånare upplever att det är attraktivt att gå, cykla och vistas i kommunen.	Följs upp utifrån resvaneundersökning och SCB medborgarundersökning.	11. Hållbara städer och samhällen
Folkhälsa Trafiksystemet stödjer aktiv mobilitet.	Andelen som når sin dagliga rekommendation av fysisk aktivitet genom att gå och cykla.	3. God hälsa och välbefinnande
Folkhälsa Invånare utsätts inte för buller eller oren luft som överstiger normer.	Följs upp utifrån bullerkartläggning och kartläggning av luftföroreningshalter.	11. Hållbara städer och samhällen 3. God hälsa och välbefinnande
Tillgänglighet och trygghet Trafiksystemet är tillgängligt och tryggt för alla oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller geografisk lokalisering.	Indikator tas fram vid senare tillfälle.	5. Jämställdhet 10. Minskad ojämlikhet
Trafiksäkerhet Kommunen arbetar för nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.	Följs upp utifrån olycksstatistik.	11. Hållbara städer och samhällen
Hållbar mobilitet Fler går, cyklar och åker kollektivt. Utbudet av mobilitetstjänster ska förbättras.	Indikator tas fram vid senare tillfälle.	11. Hållbara städer och samhällen 12. Hållbar konsumtion och produktion 13. Bekämpa klimatförändringarna

15-minutersstaden



Strategier

Planera struktur, gaturum och transportsystem utifrån en 15-minutersstad

Eskilstuna är en kommun i förändring, vilket innebär en potential att planera för en hållbar fysisk struktur. Konceptet 15-minutersstaden bygger på principen att invånare kan nå viktiga målpunkter inom 15 minuter till fots eller med cykel och på så sätt öka invånares tillgänglighet till stadens funktioner.

Begreppet hållbar tillgänglighet har utvecklats i en svensk kontext och beskriver vilka målpunkter som invånare anser är viktiga att ha i sin närhet, dessa delas upp i följande huvudsakliga kategorier: arbete och skola, service och handel, kultur och föreningsliv, rekreation och tillgång till transport[1]. Här är samspelet mellan markanvändningen och infrastrukturen avgörande för att kunna uppnå 15-minutersstaden.

För att bli en 15-minutersstad behöver gaturummen förvaltas och utvecklas för att möta både dagens och framtidens behov. De ska alltid planeras med människan i centrum och stödja stadslivet. Ett mångfunktionellt och kvalitativt gaturum är en grundförutsättning för att ha ett framkomligt trafiksystem där invånare kan gå, cykla och åka kollektivt till sina målpunkter och uppleva det som det mest attraktiva alternativet.

Analyser som gjorts visar att 60 % av Eskilstunas befolkning har tillgång till basala målpunkter genom 15 minuters resa till fots eller med cykel[2]. Det är i de tätbebyggda områdena som störst potential för att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt finns. Genom att planera för en tätare, grönare och funktionsblandad stad minskar invånares dagliga behov av att använda bilen. Tillväxten av biltrafik i Eskilstuna bedöms kunna minska med 10 % till år 2030 och 15 % till år 2050[3].

Attraktiva gaturum och mångfunktionalitet

Gatan är stadens största sammanhållna tillgång till allmän plats. Det är en stor tillgång av värdefull yta som behöver tas tillvara på och användas effektivt. Ytan är oftast fysiskt begränsad, i synnerhet i tätbebyggda områden. Det ställer höga funktionskrav på gatorna då de behöver kunna hantera sociala, trafikala, ekonomiska, ekologiska och tekniska funktioner – de ska vara mångfunktionella[4].

När en gata byggs om i Eskilstuna, oavsett om det är i tät stadsmiljö eller i glesa småhusområden, ska gaturummen utvecklas och bli mångfunktionella. Avvägningar kommer behöva göras och vilka funktioner en gata ska innehålla och prioritera är platsspecifikt och behöver anpassas i varje projekt.

Kvaliteter i gaturummet och förutsättningar för liv och rörelse

En stad med gena gator och entréer mot gatan gynnar verksamheter i bottenvåningarna och främjar gatulivet. I en blandad stad finns plats för olika typer av verksamheter, butiker, bostäder och målpunkter för olika individer och grupper i samhället. Platsens fysiska tillgänglighet är lika viktig som upplevelsen av rummet. Gestaltning, så som materialval, skapar identitet tillsammans med platsens övriga kvaliteter.

En gata uppbyggd efter en mänsklig skala innebär att bredder och höjder ramar in gatan med utgång från människans perspektiv och siktlinjer. Det ska finnas variation i gaturummet och ett väl gestaltat gaturum innehåller synintryck som ändras var fjärde sekund. Fler människor i rörelse skapar fler möten och leder till ökad upplevelse av trygghet, samtidigt som gaturummets uppbyggnad, skuggor och tempo är faktorer som påverkar hur människor rör sig.

1 A Gil Solá, A Larsson, B Vilhelmsson (2019) Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet
2 Trivector (2022) Tillgänglighetsindex Eskilstuna kommun
3 WSP (2018) Backcasting 2030 Eskilstuna trafikplan
4 KTH, Chalmers, VTI Spacescape m.fl (2022) Designguide för Smarta gator

Omfördela gatuutrymmet enligt prioriteringsprincipen

I Översiktsplanen tar Eskilstuna utbyggnadshöjd för 15 000 nya bostäder och 18 000 nya arbetsplatser, vilket innebär fler människor i rörelse, gods och samhällsnyttiga funktioner på stadens gator. En omställning mot hållbara och kapacitetsstarka färdmedel behövs för att kunna tillgodose kapaciteten i transportsystemet utan att ta betydande och attraktiva ytor för nya vägar i anspråk.

Samtidigt behöver funktioner för klimatanpassning få ta plats i redan hårdgjorda miljöer i form av gröna inslag och ytor för dagvattenhantering för att kunna möta framtidens behov. Analyser[5] visar att det är möjligt att uppnå ett framkomligt gatunät utan tillförandet av nya gator, samtidigt som ytor kan omfördelas till kapacitetsstarka trafikslag och grön-blåa strukturer.

Testa nya lösningar och underlätta för flexibel användning

De offentliga rummen är till för alla, men vi har olika förutsättningar och preferenser när det kommer till att ta del av dem. Dessutom varierar behoven över tid och påverkas av både när på dygnet eller vilken årstid vi nyttjar dem. Genom att underlätta för en flexibel användning av gaturummet och offentlig plats kan temporära ytor för vistelse eller aktiviteter skapas när behovet uppstår, exempelvis en sommargågata med mer plats till uteserveringar.

Då infrastrukturlösningar både är kostsamma och långsiktiga kan tillfälliga åtgärder i gaturummet fungera som en testbädd för nya lösningar och omstruktureringar av gaturummen. På så sätt skapas en brygga mellan befintlig struktur och framtidens hållbara stadsrum.

Barriärer

En barriär är ett fysiskt eller socialt hinder som begränsar möjligheterna att kunna röra sig fritt. För att kunna uppnå en sammanhållen stad behöver därför barriärerna minskas. I Eskilstuna finns tre stora fysiska barriärer: järnvägen, E20 och Eskilstunaån. Dessutom klassas gator som har en årsdygnstrafik på över 6000 bilar också som en barriär. Sociala barriärer uppstår däremot i människors känslor och uppfattningar om platser och påverkar hur man väljer att röra sig i eller mellan olika områden. Det kan skilja sig åt mellan olika individer eller grupper och kan påverkas av exempelvis socioekonomisk status, ålder, funktionsvariation, kön, etnicitet eller religion.

För att minska barriärer kan broar, tunnlar och avsmalning av gator skapa positiv effekt. Även om sistnämnda inte tar bort barriären i sig kan den motverka barriäreffekter. Avsmalning av gator möjliggör för hastighetsreducering och därmed upplevs gatan som mer tillgänglig att ta sig över. Genom att anpassa gatorna efter rätt fart minskar vi barriäreffekterna och det blir mer tillgängligt att överbrygga dem.

I vissa fall upplevs tunnlar som otrygga då det ibland finns brister i belysning och skick som exempelvis klotter. Däremot finns det flera goda exempel när arbete genomförts vad gäller trygghet i tunnlar. I gång- och cykeltunneln mellan Årby centrum och Årbyskolan har konst och belysning använts som trygghetsskapande medel.

Sammanfattning

- Öka attraktiviteten, tryggheten och vistelsevärdena i staden.
- Omdisponera gaturummen och skapa plats åt hållbara färdmedel och klimatanpassningsåtgärder.
- Planera efter principen mångfunktionella gator.
- Testa nya lösningar genom bland annat pilotprojekt.
- Överbrygga fysiska och sociala barriärer.

Åtgärdsförslag

- Ta fram en teknisk handbok kring utformning av gator – Gata Eskilstuna.
- Ha en tidlig process och dialog om investeringar som resulterar i ökad attraktivitet, trygghet och trivsel i gaturummet.
- Ta fram planeringsprinciper för vistelse i det offentliga rummet
- Planera för stadsgator vid strategiska punkter inom stadsbygden.
- Genomför pilotprojekt på sträckor för att testa nya utformningsprinciper.

5 Trafikanalysen beskrivs under kapitel Effektivare, renare och mer säkra bilresor



Med god stadsplanering kan tillväxten av bilresandet minska med 10 % till 2030.

Från rapporten Backcasting Eskilstuna (2018)



Ovan ses visionsbild över Drottninggatan (byggd). Till höger ses visionsbild över Gillbergavägen (planerad).

Bilderna visar hur mångfunktionella gator kan bidra till ökad attraktivitet och bättre framkomlighet för samtliga trafikslag.

Ett tillgängligt, tryggt och jämlikt Eskilstuna

Resor är en grundläggande del i människors vardag. Vi förflyttar oss mellan olika målpunkter för att kunna ta del av stadens service och för att tillfredsställa våra behov, sociala åtaganden och personliga önskemål. Samtidigt vet vi att olika människor har olika förutsättningar för att resa och våra resmönster ser olika ut beroende på bland annat kön, ålder och fysiska förutsättningar.

Ett rättvist transportsystem utgår från premissen att det finns en grundläggande tillgänglighet som transportsystemet ska erbjuda dess invånare oavsett ålder, kön, inkomst eller fysiska förutsättningar. Tillgänglighet blir på så sätt en katalysator för att motverka strukturell segregation och andra former av orättvisor i staden.

Socioekonomiska förutsättningar för resande

Hur människor reser kan kopplas till socioekonomiska förutsättningar både i val av färdmedel samt hur många och långa resorna blir. En påverkansfaktor är inkomsten där ett generellt mönster är att den del av befolkningen med högst inkomst gör fler resor och har en högre andel resor med bil, medan de med lägst inkomst gör färre resor och en lägre andel resor med bil[6]. Forskningen visar också att socialt utsatta grupper använder en större del av sin tid och ekonomiska resurser för att ta sig till arbetsplatsen[7].

Detta kan leda till svåra prioriteringar som i sin tur påverkar den psykiska och fysiska hälsan hos både vuxna och barn. För att åtgärder ska få bättre effekt behöver planeringen ta hänsyn till hur resvanor skiljer sig åt inom kommunen. Satsningar på bättre kollektivtrafik och åtgärder för ökad gång- och cykeltrafik kan öka tillgängligheten, mobiliteten och folkhälsan i Eskilstunas prioriterade områden och på så sätt minska ojämlikheterna i kommunen.

6 Trafikanalys (2018) PM 2018:9 Så reser vi baserat på socioekonomi
7 VTI (2021) Rapport 1090 Vardagen i rörelse

Jämställdhet ger en ökad tillgänglighet

Eskilstuna kommuns plan för jämställdhet har som mål att vara en av Sveriges mest jämställda kommuner, vilket innebär att kvinnor och män ska ha samma makt att forma sina liv och bidra till samhällets utveckling[8].

Ett sätt att underlätta vardagslivet och jämnare fördela ansvaret för hushållet är att knyta samman samhällets olika funktioner. Genom en tät och funktionsblandad stad där det är enkelt att ta sig fram kan kvinnor och män erbjudas likvärdiga möjligheter att ta sig till och nyttja grundläggande samhällsfunktioner såsom arbete, utbildning, service samt kultur- och fritidsanläggningar.

Gender budgeting är en metod som kan användas till att synliggöra hur resurser fördelas på kvinnligt respektive manligt resande. Tillsammans med könsuppdelad statistik går det därmed att uppmärksamma hur olika investeringar påverkar jämställdheten.

Ett jämställdhetsperspektiv i trafikplaneringen innebär att synliggöra och öka kunskapen om resevillkoren och resvanorna i samhället. I planen för jämställdhet poängteras att kommunens resurser ska fördelas jämställt.

Med kunskapen till hands kan kommunens resurser fördelas mer rättvist med målet att likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Att då vid investeringar prioritera resurser mellan olika trafikslag med detta som ingångsvärde är av stor vikt för att uppnå en ökad jämställdhet i såväl trafikplaneringen som i hela samhället.

8 https://www.eskilstuna.se/download/18.1e1327417f44b6fd6c1b10d/1648020991229/Plan%20f%C3%B6r%20j%C3%A4mst%C3%A4lldhet%202018-2024.pdf

Barn och ungas resor och tillgång till transportsystemet

Barnperspektivet i trafikplaneringen innebär först och främst att göra det tryggt och säkert för barn och unga att själva kunna ta sig till skolan och fritidsaktiviteter. Det handlar om barn och ungas rörelsefrihet, tillgång till transportsystemet och att de ska kunna vistas i den fysiska miljön, inklusive gatumiljön.

FN:s konvention om barnets rättigheter, barnkonventionen, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Barnkonventionen fastslår att barn är individer med egna rättigheter som ska bli respekterade och få möjlighet att bli hörda vid alla beslut som rör barn. Förutom att barn utgör vår framtida generation har de precis som vuxna rättigheter här och nu.

Sedan 1 januari 2020 är barnkonventionen lag i Sverige vilket innebär att det är en skyldighet att tillämpa ett barnrättsperspektiv och säkerställa att minst de fyra grundprinciperna beaktas och genomsyrar allt arbete som rör barn, inklusive i stads- och trafikplaneringen.

Vi lever i ett alltmer stillasittande samhälle där barn och unga inte är undantagna. Andelen som skjutsar sina barn till skolan ökar, och anledningen är inte sällan på grund av den otrygga miljön som biltrafiken kring skolor har bidragit till.

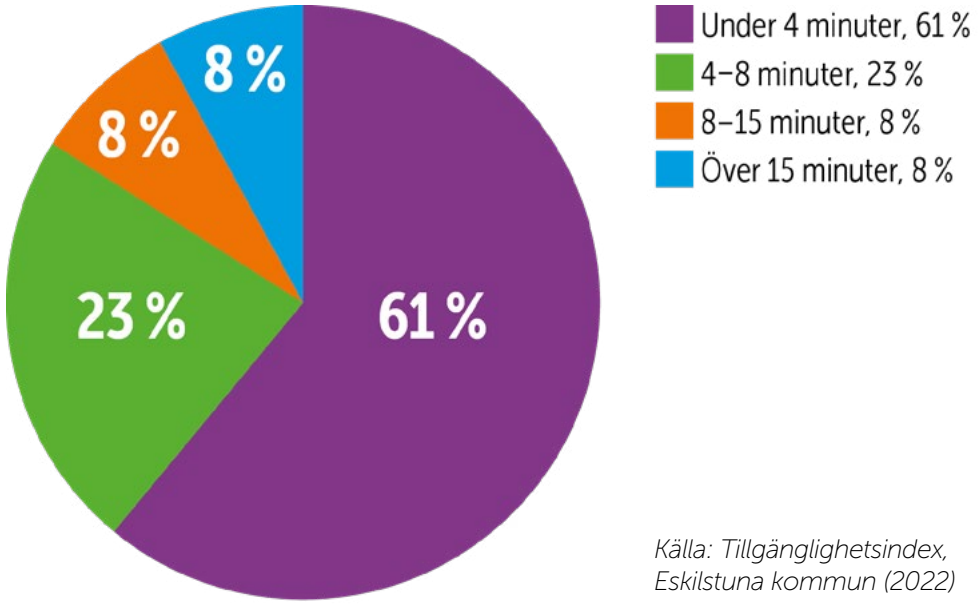
Att arbeta med tryggheten och säkerheten på barnens skolvägar och fritidsaktiviteter är en bra utgångspunkt och innebär att skapa gena, trygga och upplevelserika stråk mellan barns målpunkter. En tillgänglig kollektivtrafik är också viktigt för att möjliggöra barns rörelsefrihet. Föräldrars perspektiv behöver särskilt beaktas i arbetet med barn och ungas resvanor och resvägar.

En trygg och säker infrastruktur är A och O för att fler ska gå och cykla, men skolor kan även arbeta med exempelvis gående och cyklande skolbussar för att uppmuntra en aktiv livsstil redan i tidig ålder.

I Eskilstuna kan majoriteten av invånarna cykla till sin närmsta grundskola. Att själv kunna ta sig till skolan stärker barns självkänsla och ger dem en aktiv start på dagen, vilket gynnar inlärningen.

Att barn själva tar sig till skolan till fots eller med cykel ger positiva hälsoeffekter genom att de får mer fysisk aktivitet och lägger en god grund för sunda vanor tidigt i livet. Att barn får röra sig självständigt ger dem möjlighet att vara nyfikna och utforska sitt närområde, det bidrar till barnens självkänsla och är en viktig del av deras utveckling.

Restid med cykel till närmsta grundskola, snitthastighet 15 km/h



Källa: Tillgänglighetsindex, Eskilstuna kommun (2022)

Förutsättningar för personer med funktionsnedsättningar

Alla ska kunna röra sig fritt och självständigt i gatumiljön eftersom det ökar livskvalitén och ger möjligheten för fler att upprätthålla ett aktivt liv. För att öka tillgängligheten för alla behöver högre krav ställas på utformningen av gatumiljön enligt principerna för universell utformning, vilket betyder att den ska vara tydlig och anpassad till alla människors behov.

Det krävs också kontinuerlig drift och underhåll för att säkerställa en god standard året om. Förutsättningar för att röra sig i stadsrummet såväl som tillgängligheten till kollektivtrafik och färdtjänst är viktiga parametrar för att personer med olika funktionsnedsättningar ska kunna ta del av hela kommunens utbud.

Folkhälsa

Trafiksystemet har en påverkan på folkhälsan på flera olika sätt. Luftkvalitén har förbättrats de senaste decennierna. Däremot överskrider utsläpp av kväveoxid (NO2) och partiklar (PM10) riktlinjerna i miljömålen för vissa gator i Eskilstuna[9]. Motordrivna fordon bidrar till en stor del av dessa utsläpp, tex från slitage av vägbanor, däck och bromsar. Motordrivna fordon bidrar även till buller. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress som i sin tur ökar risken för vissa sjukdomar[10].

Aktiv mobilitet, så som att gå eller cykla, har stor betydelse för individens hälsa. En person som förflyttar sig aktivt i vardagen har större sannolikhet att uppnå den dagliga rekommendationen av fysisk aktivitet.

En ökad folkhälsa minskar risken för kroniska sjukdomar, förtida död och psykisk ohälsa[11]. Att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik minskar risken för allvarliga sjukdomar samtidigt som luftkvalitén ökar och bullernivåer minskas.

Sammanfattning

- Satsa på gång, cykel och kollektivtrafik för att säkerställa en tillgänglig och jämställd stad.
- Arbeta med säkra skolvägar för att främja barns självständighet i resandet.
- Arbeta med ett jämställdhetsperspektiv i trafikplanering för jämnare resursfördelning.
- Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar.
- Främja aktiv mobilitet för att förbättra folkhälsan.

Åtgärdsförslag

- Arbeta med skolvägar för att öka andelen som går och cyklar till skolan.
- Arbeta med barn och ungas vägar till fritids- och kulturaktiviteter.
- Arbeta med universell utformning för att öka tillgängligheten oavsett fysiska eller kognitiva förmågor.
- Arbeta med åtgärder för ökad trygghet och tillgänglighet till gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken i kommunens prioriterade områden.



9 SLB-analys (2022) Kartläggning av luftföroreningshalter i Södermanlands- och Gävleborgs län
10 M Smith, M Ögren, K Persson Waye (2014) Jämförelse av fysiologisk respons vid exponering för buller eller vibrationer
11 J Faskunger (2008) Aktiv transport

Eskilstuna, här är det lätt att resa hållbart

I framtidens Eskilstuna ska det vara attraktivt och naturligt att resa med gång, cykel och kollektivtrafik. De differentierade färdmedelsmålen uppmuntrar till hur invånare i framtidens Eskilstuna ska resa beroende på var i staden de bor.

Ny teknik och ökade valmöjligheter skapar förutsättningar för nya resmönster och stimulerar hållbara resor i större utsträckning än om man endast är hänvisad till ett trafikslag. E-handel, lånecyklar och bilpool är exempel på mobilitetstjänster som har potential att minska resandet och behovet av att äga en egen bil.

Samtidigt vet vi att resor är ett vanebeteende och där är arbetet med mjuka åtgärder, så kallat mobility management, viktigt för att ändra resenärers attityder och beteenden. Mobility management har en direkt koppling till steg 1 och 2-åtgärder i Trafikverkets fyrstegsprincip, det vill säga åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder mot ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordonsflotta.

Dessutom får investeringar i fysiska åtgärder bättre effekt när de görs i en kombination med beteendepåverkande åtgärder. För att kunna uppnå fördmedelsfördelningen ska det vara attraktivt, naturligt och flexibelt att resa hållbart.

Öka valmöjligheterna och uppmuntra den flexibla resenären

För att öka andelen resor med hållbara färdmedel behövs ett helhetstänk kring de tjänster och lösningar som erbjuds för att öka valmöjligheterna och gynna den flexibla resenären. Där vaneresenären använder samma färdmedel för olika typer av resor, oftast bilen, väljer den flexibla resenären det färdmedel som är bäst lämpat för den specifika resan.

Det behöver vara lätt och enkelt att välja mellan olika transportslag och nyttja olika färdmedel vid olika behov. Fler mobilitetstjänster behöver erbjudas av kommunen såväl som privata aktörer. Detta kan vara allt ifrån bil- och cykeldelningstjänster såväl som tjänster som minskar behovet av att äga en egen bil.

Kommunen ska vara en föregångare till hållbar mobilitet

Hur arbetsplatser strukturerar och arbetar för att främja hållbart resande är en viktig del i omställningen som samhället behöver göra. Eskilstuna kommun är Sörmlands största arbetsgivare och behöver vara en föregångare gentemot andra arbetsgivare när det kommer till hållbar mobilitet samtidigt som de egna anställda är en viktig målgrupp.

Den egna organisationen är en bra testbädd för nya och innovativa lösningar och arbetssätt som sedan kan spridas till andra organisationer och arbetsplatser runt om i kommunen. Det innebär att alla verksamheter och delar av kommunen tillsammans behöver arbeta för att skapa goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem.

Potentialen med mobility management

Mobility management är ett samlingsnamn för åtgärder för att ändra resenärers attityder och beteenden i syfte att främja ett mer hållbart resande. Eskilstuna kommun har arbetat med mobility management under en lång tid och legat i framkant när det kommer till att testa nya lösningar.

Detta är ett arbete som behöver fortgå, inte minst för att området ständigt utvecklas kring nya lösningar och metoder. Men även eftersom nyttan oftast är stor i förhållande till de finansiella investeringar som krävs[12]. Som exempel har 40 % av vanebilister som fått testa på att åka kollektivt, fortsatt att resa med kollektivtrafiken efter testperiodens slut[13].

Mjuka åtgärder kan även förbättra effektiviteten hos fysiska eller hårda åtgärder, så som kampanjer och beteendepåverkande åtgärder i samband med bygget av ny infrastruktur för cykel eller en utökning av kollektivtrafiken. På så sätt uppnås en större potential med kommunens investeringar.

12 Trivector (2018) Framtidens mobility management, från beteende- till normförändring.
13 https://projektetfossilfritt2030.se/kollektivtrafikkampanj/ (besökt 2023-11-27)

Sammanfattning

- Öka utbudet av hållbar mobilitet till Eskilstunas invånare.
- Arbeta för att kommunen ska vara en föregångare inom hållbar mobilitet.
- Arbeta strategiskt med mobility management.
- Öka andelen kombinationsresor genom att upprätta strategiska bytespunkter (se kapitlet Effektivare, renare och mer säkra bilresor).

Åtgärdsförslag

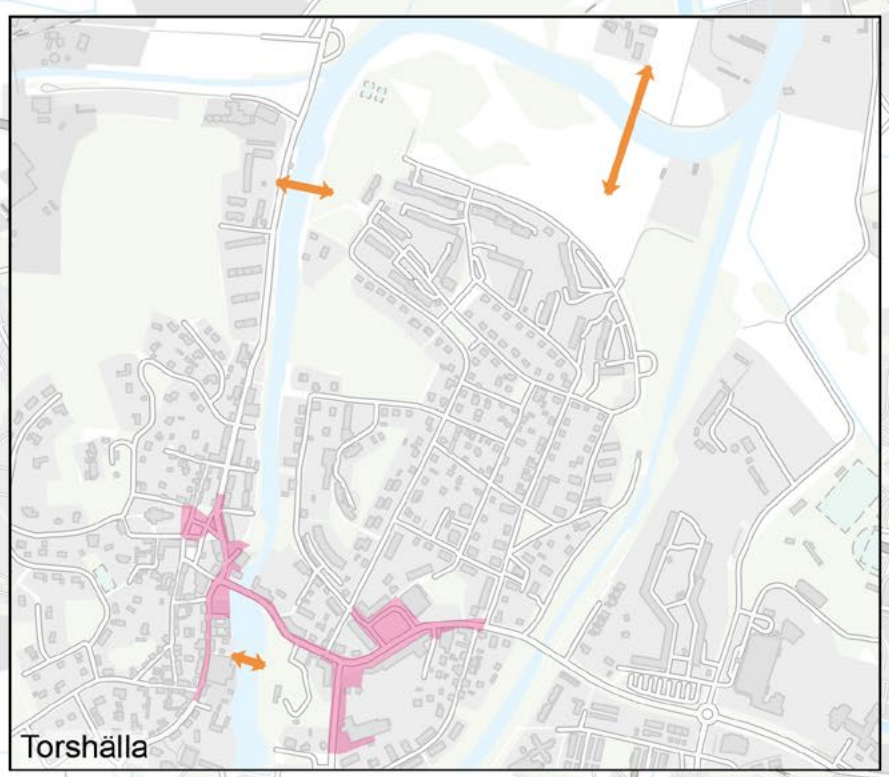
- Ta fram en handlingsplan för hur kommunen kan stimulera utbudet av mobilitetstjänster, så som lånecyklar.
- Förbättra kunskapen om invånares resvanor genom mer frekventa resvaneundersökningar.
- Samarbeta med lokala företag för att erbjuda och uppmuntra till hållbara resealternativ till deras anställda.



Det ska vara lätt att göra rätt. Genom att erbjuda fler mobilitetstjänster ökar valmöjligheterna. Individen ska kunna välja det färdmedel som är bäst lämpat för respektive resa.



Gångtrafik



Viktiga kopplingar gång TROMP
Rekreation
Stadsläkning
Urbana stråk

Alla är gångtrafikanter

Alla är gångtrafikanter, oavsett om du går hela din resa eller bara tar dig sista biten från cykelparkeringen, hållplatsen eller bilparkeringen. Att promenera görs även i rekreativa syften eller för motion. Attraktiva och tillgängliga gångstråk kan ses som att bygga grundstommen för mobilitet, rörelsefrihet och stadsliv i en stad. Gatan är stadens gemensamma sociala rum där fler människor på stadens gator innebär fler möten och en högre trygghet samtidigt som det skapar underlag för service.

Till gruppen gångtrafikanter räknas även de som använder sig av någon form av förflyttningshjälpmedel. Förutom att vara tillgängligt för alla är fotgängare det trafikslag som tar minst plats i gaturummet, det har minst påverkan på klimat och miljö samt att fler gående ger hälsovinster både för individen och samhället i stort.

Majoriteten av alla förflyttningar i Eskilstuna är lokala resor som sker inom respektive stadsdel. Detta kan exempelvis vara promenader eller ärenden i sitt närområde. Detta stärker incitamenten till att göra alla delar av Eskilstuna gång- och cykelvänliga. På så sätt uppmuntras en aktiv och hälsosam livsstil.

Analys utifrån Telia crowd insights (2021)

Enligt Eskilstunas resvaneundersökning 2021 har 9 % gång som sitt huvudsakliga färdmedel. Gång är konkurrenskraftigt för korta resor, men avtar när avstånden ökar. Det är redan idag det huvudsakliga färdmedlet för en tredjedel av resor under 3 km och visar på att Eskilstuna med sin täta struktur har en stor potential för att fler ska välja gång som sitt huvudsakliga färdsätt.

I Eskilstunas översiktsplan pekas de centrala delarna av Eskilstuna och Torshälla ut som prioriterade zoner för gående. Kartläggningar av människors rörelser visar att majoriteten av alla förflyttningar i Eskilstuna sker inom närområdet, och en stor del av dessa sker troligtvis till fots[14].

Det är därför viktigt att gångtrafikanter får ta plats och prioriteras i samtliga centrala delar av tätbebyggda områden och till viktiga målpunkter så som skolor. Prioritering av gång innebär att tillräckliga ytor planeras för samt att hastigheterna på andra trafikslag hålls nere för att öka samspelet och därmed framkomligheten för gångtrafikanter.

Gröna inslag är en viktig del av upplevelsen när man går, inte minst i rekreativa syften. Gatuträd pekas ut av Grönplanen[15] och bidrar bland annat till en trevligare skala och behagligare närmiljö. Att integrera grönstruktur i gångvägnätet stärker attraktiviteten och bidrar som klimatanpassningsåtgärd, exempelvis genom att minska temperaturen vid hög värmebelastning.

Grönplanen pekar även ut gröna stråk som ska stärkas och utvecklas: Å-stråket, Gillbergastråket, Skiftingestråket och Årbystråket. Dessa är längre stråk som knyter ihop stadens ytterområden med centrum medan utvecklingen av Å-stråket även syftar till att stärka centrala rekreationsvärden.

14 Telia Crowd Insights, november 2021
15 https://www.eskilstuna.se/download/18.1e1327417f44b6fd6c1b137/1681366175742/Gr%F6nplan%20f%F6r%20Eskilstuna%20kommun.pdf

Nyckelfaktorer för att lyckas

Trygghet

Trygghetsaspekten är viktig att beakta för att skapa attraktiva och trivsamma stråk i staden. Den upplevda tryggheten kan skilja sig beroende på vem som får frågan och det är därför viktigt att kontinuerligt arbeta med åtgärder för en ökad trygghet.

Trygghetsskapande åtgärder är exempelvis belysning, underhåll och utformning, eftersom det skapar förutsättningar för stråket att upplevas tryggt vid såväl mörker som vinterväglag. För många trafikanter är även separering av trafikslag en trygghetsskapande effekt. Att öka antalet besökare på viktiga stråk genom trivsamma gaturum, utbud av aktiviteter, samt genom att skapa entréer och inte baksidor mot stråk ges förutsättningar för en ökad trygghet.

Trafiksäkerhet

Det ska både vara och upplevas säkert att vistas i trafiken. Ett gångtrafiksystem som upplevs säkert tenderar att öka antalet gångtrafikanter. Därför behöver gångstråken proaktivt och genomgående skötas och utformas för att minimera risker för olyckor.

Att genomföra satsningar på drift och underhåll av en hög standard ger ökad trafiksäkerhet eftersom singelolyckor, exempelvis fallolyckor, är den vanligare formen av trafikolyckor bland gångtrafikanter. Att reducera fysiska barriärer och etablera säkra passager, samt sänka hastigheter och minska utrymmet för bilen är åtgärder som ger önskad effekt på trafiksäkerheten.

Orienterbarhet

En god orienterbarhet innebär att gångtrafikanten ska kunna få en bra överblick av såväl gångbana som sidoområden. Överblickbarheten stärks med hjälp av belysning och genom att ta bort skymmande vegetation. Att arbeta med kontraster i till exempel markmaterial ökar överblickbarheten för gångtrafikanter med nedsatt synförmåga. En god vägvisning och överblick över målpunkter ger goda förutsättningar för att orientera sig i gaturummet.

Genhet och finmaskighet

Ett välplanerat och gent gångnät krävs för att människor ska välja gång som transportmedel. Närhet och avstånd är viktiga faktorer för gångtrafikanten, samt att det ska vara okomplicerat att ta sig från punkt A till B. Det är därför viktigt att gångnätet är sammanhängande och binder ihop betydande målpunkter.

Gångnätet ska prioriteras och inte avbrytas med luckor som till exempel en stor parkeringsyta. Det är viktigt att ta hänsyn till eftersom det ska vara enkelt och tryggt för gångtrafikanten att nå fram hela vägen till sin målpunkt.

Omgivning och arkitektur

Genom att skapa en tilltalande omgivning i stads- och gaturummet ökar antalet gångtrafikanter eftersom människor väljer att gå både i pendlings- och rekreationssyfte. En inbjudande och attraktiv omgivning kan kompensera för eventuellt dåligt väder eller längre transporttid.

Ökad attraktivitet kan bland annat skapas med hjälp av arkitektur och förändringar i miljön som till exempel bänkar, grönstruktur, kulturella inslag, rekreativa inslag och aktiviteter utmed stråken. Den intilliggande omgivningen ska upplevas trygg av gångtrafikanterna, vilket kräver att den är välskött och skapar en god överblickbarhet.

Framkomlighet och tillgänglighet

Antalet gångtrafikanter ska vara utgångspunkt för gångstråkets bredd. Ett framkomligt gångstråk kräver därför rätt bredd efter dess flöde samt att det ska vara användbart för såväl användare av rullstol som av barnvagn. Mätningar av flödet kan bidra till huruvida trängsel uppstår på gångstråken och därefter kan åtgärder genomföras för att möta stråkens behov.

Funktioner längs med gångstråken, exempelvis uteserveringar, ska inte påverka trafikanternas möjlighet att ta sig fram ordentligt. Även andra hinder och barriärer i gångstråken ska undanröjas och överbryggas, vilket även gäller nivåskillnader och andra ojämnheter på gångytan.

Sammanfattning

- Arbeta för ett framkomligt, tryggt och finmaskigt gångnät i anslutning till samtliga målpunkter i kommunen.
- Arbeta för en mer gångvänlig och attraktiv stadskärna med högt fokus på upplevelsevärden och vistelseytor.
- Uppmuntra fler att gå genom informations- och beteendepåverkande kampanjer.
- Integrera gångtrafikanters perspektiv i alla stadsutvecklingsprojekt för att säkerställa deras behov och önskemål.
- Prioritera drift och underhåll av gångvägnätet.

Åtgärdsförslag

- Ta fram en handlingsplan för gångtrafik
- Mät gångtrafiken
- Säkerställ en god standard på gångvägnätet för alla året runt.
- Hastighetssäkra passager.
- Arbeta med kulturella inslag och konst i utvecklandet av gatumiljöer.

Att investera i gång- och cykelinfrastruktur gynnar samhället. Att fler går och cyklar ger samhällsekonomiska vinster i form av sparade liv, en ökad fysisk aktivitet, minskade utsläpp, restidsvinster och minskad trängsel. Genom att kvantifiera nyttan av att fler går och cyklar ges en bättre bild av hur investeringar i gång- och cykelinfrastrukturen har en positiv inverkan på samhällsekonomin.

Här kan verktyg, så som HEAT (Health Economic Assessment Tool) från WHO användas för att utvärdera olika infrastruktursatsningar och scenarios för en ökad gång- och cykeltrafik.



Cykeltrafik



Cykeln, ett färdmedel med stor potential i Eskilstuna och Torshälla

Cykeln är ett snabbt, pålitligt, rent och kostnadseffektivt färdmedel som har positiva hälsoeffekter på individen och samhället. Det har stor potential att ersätta korta och medellånga resor med bil eftersom det är ett flexibelt och individuellt färdmedel som har fördelen att du kan transportera dig när och vart du vill. Att fler cyklar är även positivt för staden eftersom fler deltar i det offentliga rummet, vilket gynnar besöksnäringen och innebär fler ögon på stadens platser som i sin tur ökar den upplevda tryggheten.

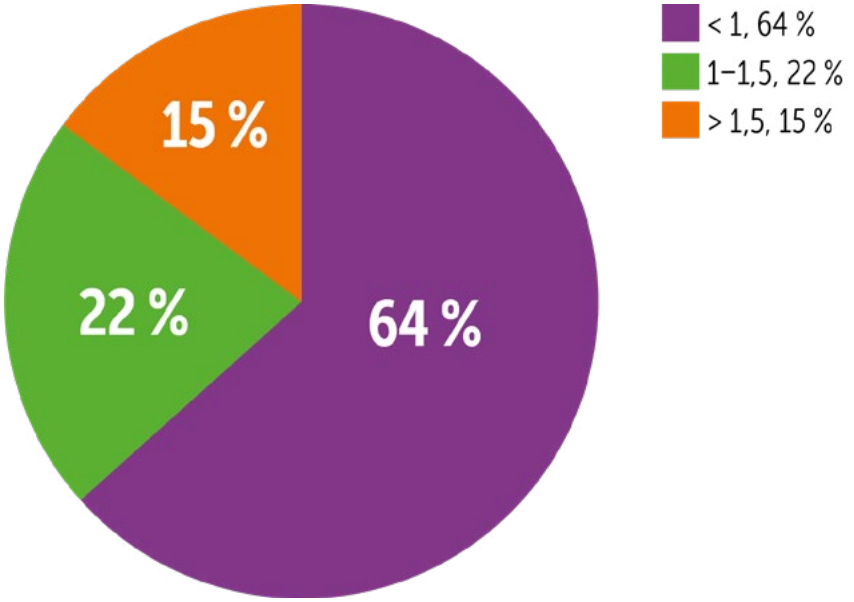
Idag erbjuds en stor variation av cyklar, exempelvis olika typer av lastcyklar och elcyklar, vilket öppnar upp för fler att använda cykeln som sitt huvudsakliga transportslag. För att cykeln ska bli ett förstahandsval för fler krävs det ett helhetstänk kring cykelplaneringen med både satsningar på infrastruktur och beteendepåverkande åtgärder.

Utifrån resvaneundersökning 2021 görs 9 % av alla huvudresor i Eskilstuna med cykel, samma undersökning visar att cykeln som huvudsakligt färdmedel snabbt avtar för resor över 5 km. Cyklingen har varit på nedgång i Sverige generellt sedan 1990-talet[16] och i Eskilstuna syns likande trender.

Däremot har Eskilstuna med sin platta och täta struktur en stor potential för ett ökat cyklande. Det tar lika lång tid eller är snabbare att cykla än att ta bilen till centrum för 2 av 3 invånare. Utvecklingen av elcyklar ökar dessutom attraktiviteten för längre cykelpendling.

För att uppnå en ökad cykling behöver den prioriteras till målpunkter så som skolor, arbetsplatser, handelsplatser och kultur- och fritidsområden. Supercykelvägar skapar goda förbindelser mellan ytter- och innerstaden och möjliggör för fler långväga resor med cykel. Tillräckligt breda cykelvägar ökar samspelet, uppmuntrar till social cykling i bredd och underlättar för de som cyklar tillsammans med barn. Säkra korsningspunkter och separering från gång- och biltrafiken ökar säkerheten och gör att fler vågar sig ut på cykelbanorna.

Restidskvot mellan cykel och bil för resor till centrala Eskilstuna



Restidskvoten beskriver tiden det tar att cykla till centrala Eskilstuna dividerat med tiden det tar att åka bil mellan samma punkter. Om restidskvoten är under 1,5 anses resan med cykel vara konkurrenskraftig i tid gentemot bilen. För 85 % av invånarna anses cykeln vara ett konkurrenskraftigt alternativ för resor in till centrala Eskilstuna. Beteendepåverkande åtgärder bedöms därför att stor potential i att få fler att välja cykeln som sitt primära färdmedel i Eskilstuna.

Källa: Tillgänglighetsindex, Eskilstuna kommun (2022)

16 Trafikanalys (2015) Cyklandes utveckling i Sverige 1995–2014

Cykel på landsbygden

På landsbygden saknas en fullt utbyggd cykelinfrastruktur, vilket innebär att cykeln oftast är hänvisad till blandtrafik. Länkar med en hög cykelpotential motiverar separata cykelvägar, här är cykelvägen ut till Ärla och Sundbyholm exempel. På sträckor med god sikt och låga bilflöden kan bygdevägar[17] vara ett mer kostnadseffektivt alternativ.

Trafikverket är oftast väghållare ute på landsbygden och de är de som ansvarar för anläggningen av nya cykelvägar. Planeringen av investeringar görs i samverkan med Trafikverket och regionen genom Länstransportplanen.

17 J Visser van der Meulen, S Berg (2018) Fördjupat experiment med 2-1-vägar Bygdeväg



Del av cykelvägen till Ärla.



Del av cykelvägen till Sundbyholm.

Nyckelfaktorer för att lyckas

Hastighet

Ett cykelnät ska vara gent, framkomligt och anpassat till den förväntade hastigheten, utan onödiga stopp och hinder. Utanför centrumkärnan kan supercykelvägar anläggas för att underlätta för cyklister att hålla en högre hastighet än i centrum. För att skapa trygga cykelbanor med hög hastighet krävs en bredd som tillåter minst tre cyklister i bredd. Det är viktigt för att främja olika cyklisters möjliga hastighet eftersom den varierar och det ska vara säkert för cyklister att cykla om varandra. För reglering av cyklisters hastighet bör insatser för ökad uppmärksamhet implementeras, då fysiska hinder påverkar trafiksäkerheten negativt.

Trafiksäkerhet

God trafiksäkerhet är en förutsättning för att öka antalet cykelresor och behöver integreras redan i ett tidigt planeringsskede. För att kunna cykla säkert behövs en god cykelinfrastruktur med god sikt, vilket skapas av en god belysning samt väl omskött vegetation så att det inte utgör ett hinder. En väsentlig del av trafiksäkerhetsarbetet är att aktivt och kontinuerligt se över cykelnätet för att upptäcka brister som till exempel avsaknad av hastighetssäkrade passager och cykelöverfarter. Barn och äldres säkerhet i cykelsystemet är viktiga att prioritera, riktade insatser som trafiksäkerhetskampanjer och samarbete med skolor kan därmed öka trafiksäkerheten ytterligare.

Drift och underhåll

Att satsa på långsiktiga drift- och underhållslösningar skapar bättre förutsättningar för att öka cykling samt garantera en trafiksäker och bekväm cykling året om. Drift och underhåll ska ske kontinuerligt och följas upp vid inrapporteringar, vilket är viktigt för att bibehålla en hög standard. Genom att ha tillräckliga resurser, tydliga riktlinjer och rutiner för drift- och underhållsarbetet ökar förutsättningar för en god implementering och standard. Majoriteten av alla cykelolyckor som sker är likt tidigare nämnt singelolyckor och genom ett kvalitetssäkrat drift- och underhållsarbete kan flera av dem undvikas. Utpekade cykelparkeringar och cykelstråk med höga flöden ska prioriteras och resor med cykel ska inte behöva påverkas markant av exempelvis vinterväglag.

Information

Genom information kan vi sprida kunskap om hur det är att cykla i Eskilstuna. Informationen kan innehålla cykelnätets uppbyggnad, lokalisering av cykelparkeringar, hur drift- och underhållsarbetet bedrivs samt vägvisning med tidsangivelser. Att även informera om cyklingens fördelar utifrån hälsa, miljö och ekonomi skapar en positiv effekt på cyklandet, vilket kan genomföras bland annat via samverkan med skolor och företag för att få fler elever, föräldrar och personal att cykla till och från skolan, fritidsaktiviteter och arbetet.

Komfort

En hög komfort i cykelnätet är avgörande för att öka andelen, men även längden på resor med cykel. För att säkerställa en hög komfort krävs en jämn beläggning, vilket kan åtgärdas genom investeringar, underhåll och reducering av ojämnheter i form av exempelvis sprickor, brunnslock och potthål. För att öka cyklistens komfort krävs också utformning av cykelbanor där kurvor har en mjuk linjeföring på de platser det är möjligt och där det finns en god sikt och bredd i såväl kurvor som på raksträckor. Även separering av trafikslag ökar cyklistens komfort då cyklisten inte hindras av andra trafikslag.

Separera gång och cykel

Cykeln är ett eget trafikslag och behöver därför en struktur som är anpassad efter dess behov. Då gång- och cykeltrafikanter ofta färdas med stor hastighetsskillnad bör separering vid högtrafikerade gång- och cykelbanor eftersträvas. Separeringen av transportslagen leder till en tryggare miljö samtidigt som det bidrar med en god framkomlighet. Hur separeringen ska utformas beror på den specifika platsen och dess förutsättningar. Vanliga former av separering är målad linje eller olika sorters markbeläggning som skiljer på gång- och cykeltrafikanter. Målade symboler på marken ökar tydligheten och underlättar samspelet mellan trafikanterna, men det är likväl viktigt med skyltning och tydlighet i formspråket för att fungera väl på vintern.

Sammanfattning

- Arbeta för ett enhetligt, säkert och gent cykelvägnät med tydlig prioritering i gaturummet.
- Separera viktiga gång- och cykelstråk med höga flöden.
- Uppmuntra fler att cykla genom information och beteendepåverkande kampanjer.
- Prioritera och utveckla drift och underhåll av cykelvägnätet.
- Lyft cykelns roll i stadsplaneringsprocessen och bebyggelseutvecklingen i kommunen.
- Säkerställ cykelns framkomlighet under ombyggnationer och vid tillfälliga avstängningar.

Åtgärder

- Ta fram en handlingsplan för cykeltrafik
- Genomför en uppdaterad cykelräkning i Eskilstuna.
- Säkerställ en god standard på cykelvägnätet året om.
- Inför snabbcykelstråk.
- Utveckla vinterväghållningen på prioriterade cykelstråk





EU-projektet PRESTO[18] har identifierat olika faser för cykelplaneringen i en stad som visar på vilka insatser för infrastruktur respektive beteendepåverkande insatser som behövs för att göra cyklingen mer attraktiv och därmed få fler att cykla.

Eskilstuna är mellan den första och andra fasen där vikt särskilt bör läggas på kampanjinsater för att övertyga fler att cykla, såväl som att fortsätta med infrastrukturåtgärder för ett säkert och gent cykelvägnät.

18 D Dufour (2010) PRESTO Cycling Policy Guide

Kollektivtrafik



Kollektivtrafiken, stommen i Eskilstuna kommuns framtida transportsystem

Kollektivtrafiken är ett kapacitetsstarkt och yteffektivt färdmedel och grundstommen i Eskilstunas trafiksystem. En fullsatt buss motsvarar nästan en halv kilometer bilkö och ett busskörfält kan transportera upp till nio gånger fler människor än ett körfält för bil. Genom en tillgänglig och välfungerande kollektivtrafik kan arbete, utbildning och rekreation nås utav fler och är därför viktig för att tillgängliggöra staden.

En attraktiv kollektivtrafik är grunden för regional utveckling och stadsutveckling och har även stor potential att minska utsläppen från transportsektorn. Hur staden växer påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Genom en strategisk stadsutveckling med förtätning i redan bebyggda områden skapas ett bättre underlag för en effektiv kollektivtrafik. Genom att prioritera kollektivtrafiken i gaturummet ökar framkomligheten och gör kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig.

Eftersom kollektivtrafiken oftast delar yta med biltrafiken behöver prioriteringar göras på strategiska stråk där busskörfält och signalprioritering är några exempel. Utformningen av gatan kring hållplatser och korsningspunkter är också viktig för att minska konflikter och säkerställa att resenärer på ett tryggt och säkert sätt kan ta sig till och från hållplatser.

Utifrån Eskilstunas resvaneundersökning sker idag 10 % av resorna med kollektivtrafik. Förutsättningarna för att fler ska välja att transportera sig med buss är goda eftersom kollektivtrafiken når en stor andel av befolkningen i Eskilstunas större tätorter. Befintlig stadstrafik trafikerar stora delar av Eskilstunas tätort med hög turtäthet under stora delar av dygnet.

Analyser i Kollektivtrafikplanen visar att 76 % av tätortsbefolkningen har 400 meter eller mindre till en hållplats som trafikeras med en turtäthet på max 15 minuter. Kombinationsresor med buss och cykel innebär att fler får tillgång till kollektivtrafiken. En potentialstudie från Sörmland visar att 80 % av invånare kan nå sitt arbete inom 45 minuter genom att kombinera cykel och kollektivtrafik[19]. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet i takt med att befolkningen ökar kan det i framtiden bli aktuellt med en mer kapacitetsstark kollektivtrafik som exempelvis Bus Rapid Transit (BRT) eller spårvagn.

Bussen på landsbygden

Landsbygdstrafiken utvecklas kontinuerligt utmed de prioriterade utvecklingsstråken i kommunen. I dagsläget är det två stomlinjer som trafikerar orterna Västermo, Alberga, Hällberga, Ärla, Bälgviken, Hållsta, och Sundbyholm. På landsbygden är dock andelen som har nära till busshållplats av naturliga skäl betydligt lägre, där har 40 % av befolkningen har 400 meter eller mindre till en busshållplats som trafikeras av en landsbygdslinje. För att utveckla kollektivtrafiken på landsbygden kan nya trafikkoncept, så som anropsstyrd kollektivtrafik, bli aktuella för att öka förutsättningarna för hållbart resande och minskat bilberoende.

Regionalt resande

Den regionala kollektivtrafiken är en viktig del i många människors vardag och särskilt viktig för att möjliggöra arbete och studier på annan ort. Den är också viktig för fritidsresor för att kunna ta del av det regionala utbudet i kringliggande kommuner. För att underlätta för resenärerna att resa hållbart hela resan kan bytesmöjligheter anpassas och förbättras. Det kan exempelvis ske genom att i större utsträckning anpassa tidtabeller mellan regional och lokal kollektivtrafik.

19 SCB (2022) Cykelavstånd mellan bostad och arbete

Nyckelfaktorer för att lyckas

Framkomlighet

Ett framkomligt, tillförlitligt och effektivt resande med kollektivtrafiken generar fler resenärer och kan på så sätt i högre utsträckning konkurrera med bilen. Bättre framkomlighet ger fördelen att kollektivtrafiken kan upprätthålla en tillförlitligare tidtabell, vilket är av extra vikt när det gäller resor till arbete och skola. För att framkomligheten ska vara god måste hastighetssänkningar för kollektivtrafiken på grund av trängsel och onödiga stopp undvikas.

Förutsättning för hög framkomlighet är prioriterad framkomlighet, till exempel prioriterade kollektivtrafiksstråk såsom busskörfält. Att ha en god framkomlighet i hela kommunen gör att såväl landsbygd som tätort blir tillgängligt för både invånare och besökare.

Tillgänglighet

En tillgänglig kollektivtrafik möjliggör resande för samtliga invånare och besökare i kommunen. Kollektivtrafiken ska vara användbar och tillgänglig oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller resor med barn. Fysisk tillgänglighet omfattar vägen till och från hållplatsen, hållplatsens utformning och användbarhet, bussens fysiska utformning samt tillgång till plats även om resenären färdas med hjälpmedel eller barnvagn. Punktlighet, turtäthet och pålitlighet påverkar också kollektivtrafikens tillgänglighet.

Digital tillgänglighet säkerställer tillgång till bland annat reseplanering, biljettköp och trafikinformation. Genom att uppfylla alla dessa behov ökar konkurrenskraften och attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Trygghet

Trygghet är en viktig aspekt som kan bli avgörande för val av färdmedel då en upplevd otrygghet eller rädsla för att utsättas för brott bidrar till att invånare väljer andra transportslag. Det är därför viktigt att anslutande gång- och cykelvägar, hållplatser, stationer och fordon uppfyller kravet på trygghet för att skapa goda förutsättningar för alla att resa kollektivt.

Beteendepåverkande åtgärder

För att kunna ställa om till ett mer hållbart resande behöver förändringar i resvanor och beteende ske. Beteendepåverkande åtgärder handlar främst om mjuka åtgärder som exempelvis information och kommunikation, kampanjer, testresenärsprojekt och reserådgivning.

Arbetet bör riktas mot de som idag väljer att resa med bil, vilket gäller så väl besökare som arbetspendlare och bosatta i Eskilstuna kommun. För att kunna nå olika målgrupper behöver det finnas anpassade kanaler för kommunikation.

8 av 10 arbetande i Sörmland kan nå sitt arbete inom 45 min genom att kombinera cykel och kollektivtrafik.

Källa: Regional cykelstrategi för Sörmland (2021)



Stadsplanering och kollektivtrafik

Ett utbrett kollektivtrafiksystem är nödvändigt för att Eskilstuna ska ha möjlighet att växa hållbart. Ny bebyggelse ska i första hand planeras utmed kollektivtrafikstråk och i närheten till befintliga eller planerade hållplatser. Att samplanera bebyggelseutveckling med kollektivtrafikstråk innebär att användandet av kollektivtrafik blir mer effektivt, ökar potentialen för en högre turtäthet och befäster färdmedlet som norm.

Vid ny planering eller större ombyggnationer prioriteras kollektivtrafikens framkomlighet och utrymmeskrav för att säkerställa utvecklingspotentialen kring en mer kapacitetsstark kollektivtrafik. I takt med att befolkningen ökar kan det i framtiden bli aktuellt med exempelvis Bus Rapid Transit (BRT) eller spårvagn.

Bytespunkter

Syftet med bytespunkter är att möjliggöra och förenkla kombinationsresor. Bytespunkter tillgängliggör kollektivtrafiken för fler och kan locka resenärer som annars väljer att resa hela sin sträcka med bil. Grundläggande kriterier för bytespunkter är att de ska ligga inom ett avstånd på cirka 100 meter till en hållplats med god turtäthet om 3–4 avgångar i timmen.

Studier som gjorts på mellanstora städer är att det är svårt att motivera bytet från bil till hållbara färdmedel när bilisten redan åkt en längre sträcka i bil och har ett kort avstånd kvar till sin målpunkt[20]. Bytespunktens placering är därför avgörande för att uppnå önskad effekt på kombinationsresor. Byte mellan kollektivtrafik och cykel är också vanligt förekommande. Förutsättningar för det bytet är att det behöver finnas en säker parkeringsmöjlighet och god cykelförbindelse till och från hållplatsen.

Vid större bytespunkter som exempelvis ett resecentrum är det fördelaktigt med lånecykelsystem eller andra former av mikromobilitet för att tillgängliggöra att fler kan välja hållbara färdmedel.

20 J Hamilton, H Braun Thörn (2013)
Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik

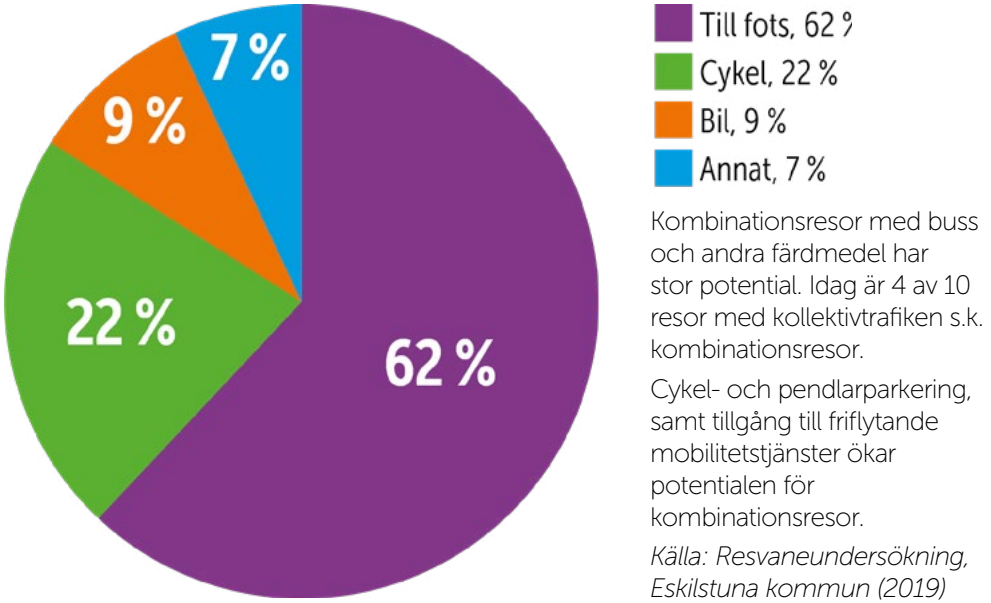
Sammanfattning

- Arbeta för en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Stärk kollektivtrafikstråken genom bebyggelseplanering.
- Säkerställ gena och trygga gång- och cykelmöjligheter till hållplatslägen.
- Säkerställ god standard på gång- och cykelvägnätet till hållplatslägen året om.
- Möjliggör för kombinationsresor genom byte av transportslag.

Åtgärder

- Integrera kollektivtrafiken i stadsplaneringsprocessen.
- Pilotprojekt kollektivtrafikfrämjande åtgärder.
- Utred busskörfält och bussgator på sträckor med framkomlighetsproblem.
- Anpassa busslinjer till arbetsplatser.

Kombinationsresor med kollektivtrafiken

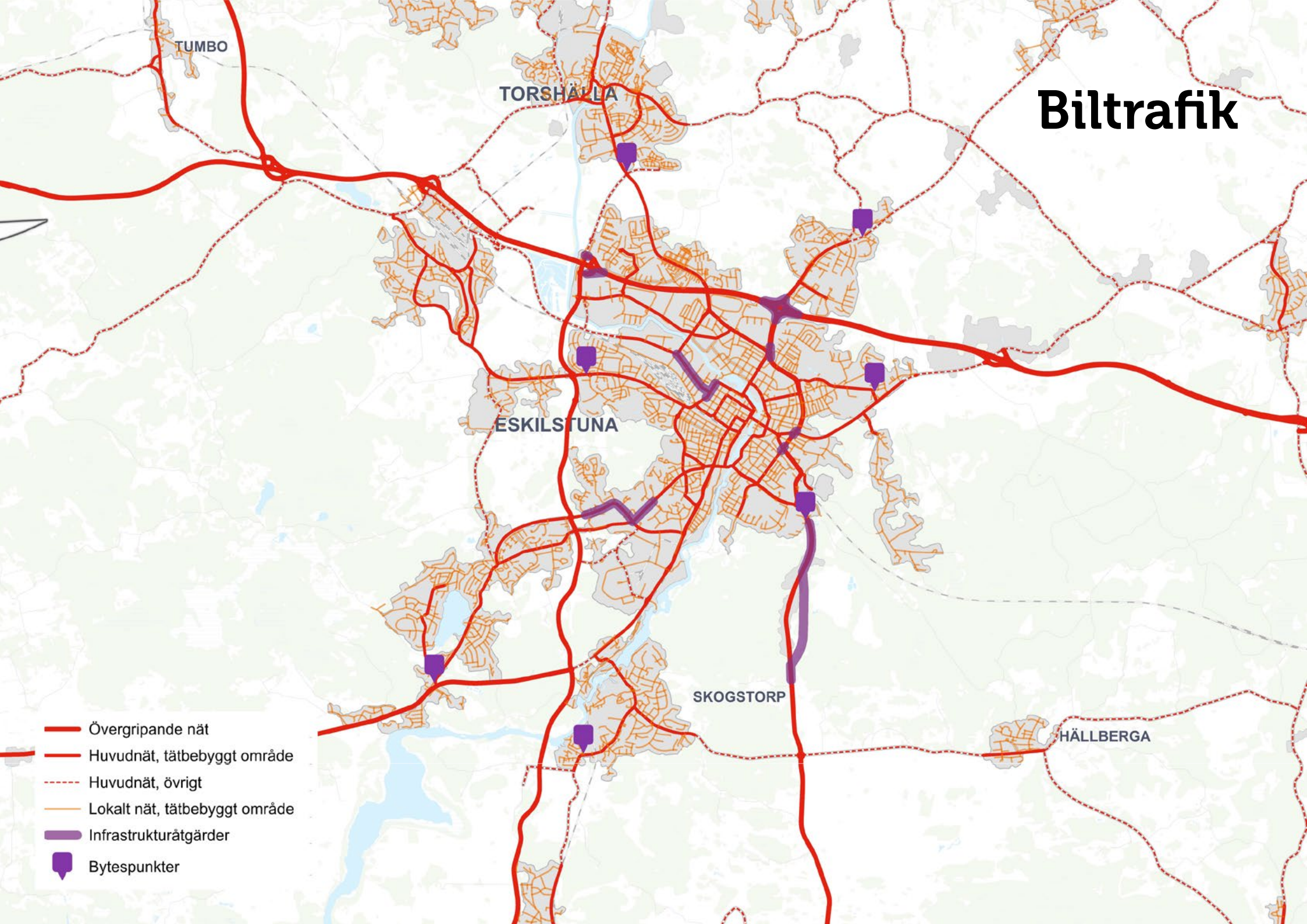


Kombinationsresor med buss och andra färdmedel har stor potential. Idag är 4 av 10 resor med kollektivtrafiken s.k. kombinationsresor.

Cykel- och pendlarparkering, samt tillgång till friflytande mobilitetstjänster ökar potentialen för kombinationsresor.

Källa: Resvaneundersökning, Eskilstuna kommun (2019)

Biltrafik


TUMBO
TORSHÄLLA
ESKILSTUNA
SKOGSTORP
HÄLLBERGA
Övergripande nät
Huvudnät, tätbebyggt område
Huvudnät, övrigt
Lokalt nät, tätbebyggt område
Infrastrukturåtgärder
Bytespunkter

Effektivare, renare och säkrare bilresor

Eskilstuna har ett väl utbyggt gatunät och utifrån en tillgänglighetsanalys som gjorts bedöms 9 av 10 invånare i Eskilstuna ha god tillgänglighet till stadens målpunkter med bil[21]. Däremot så bidrar dagens höga resande med bil till trängsel och restidsfördröjningar. För att kunna hantera en växande befolknings behov av resor och klara kapaciteten i trafiksystemet, utan att behöva ta betydande och attraktiva ytor i anspråk för nya vägar, behövs en omställning till ett mer transporteffektivt samhälle.

Ett transporteffektivt samhälle innebär att öka attraktiviteten och tillgängligheten för samtliga trafikslag samtidigt som trafikens negativa konsekvenser minskar. Bilen är fortsatt viktig för de resor som inte kan lösas på annat sätt, där alternativen inte är tillräckligt kapacitetsstarka eller för de som behöver bil för sin mobilitet. Däremot behöver vi göra smartare val för både klimatet och ett fungerande transportsystem och i de fall där bilresan lätt kan ersättas med andra transportslag ska dessa upplevas som mer attraktiva och tillgängliga för att nå en bättre balans mellan trafikslagen.

Utifrån resvaneundersökningen 2021 sker 7 av 10 resor med bil i Eskilstuna. Framkomligheten i bilvägnätet är ansträngt under dygnets maxtimmar och detta är framförallt tydligt inne i den täta staden. Här är möjligheten till utbyggnad av trafiknätet begränsad eftersom många funktioner behöver samsas om samma ytor.

Samtidigt visar analyser att 4 av 10 bilresor i centrala Eskilstuna är under 3 km och att hälften av resorna under maxtimme har målpunkt i centrum[22]. I och kring centrum bedöms potentialen för en överflytt till andra färdmedel som stor, det mest effektiva sättet att lyckas är att begränsa framkomligheten för biltrafik och erbjuda mer yteffektiva alternativ. Att ha en restriktiv syn på kapacitetshöjande åtgärder i stadens centrala delar innebär att det tidvis kan bli trångt på vissa gator och korsningspunkter. Däremot visar analyser att vägnätet blir framkomligt om färdmedelsfördelningen uppnås, trots en växande befolkning[23]. Det går att få till ett effektivt nyttjande av befintligt vägnät utan kostsamma investeringar i ny infrastruktur, samtidigt som ett framkomligt vägnät bibehålls så att de som behöver kan ta bilen.

Statliga vägar

Inom kommunen är en stor del av det övergripande vägnätet statliga vägar. Dessa hanteras i samverkan med Trafikverket och regionen via Länstransportplanen[24]. Framkomlighetsproblem upplevs idag vid vissa korsningspunkter utmed Västerleden och väg 53. Kapacitetshöjande åtgärder på respektive sträcka är planerade. Trafikanalysen visar att det övergripande vägnätet är fortsatt framkomligt om färdmedelsandelarna nås.

Elfordon och ny teknik

För att klara omställningen till ett samhälle med ett kraftigt reducerat klimatavtryck behöver förbättrad fordonsteknik och förnyelsebara bränslen främjas. En elbil kräver en utbyggnad av laddinfrastruktur. Det ska i första hand ske på de platser där bilden står parkerad länge, så som i bostaden eller på arbetsplatsen.

Kommunen kan ta till andra styrmedel som gynnar klimatsmarta bilar, så som miljözoner. Här behöver invånares tillgång till målpunkter säkerställas innan restriktioner genomförs. Att möjliggöra och prioritera för fossilfria drivmedel är viktigt men avvägningar behöver göras, inte minst eftersom alla privatbilar oavsett drivmedel står i samma köer och bidrar lika mycket till framkomlighetsproblemen i staden.

21 Trivector (2022) Tillgänglighetsindex Eskilstuna kommun
22 M4 Traffic (2023) PM Eskilstuna trafik i centrum
23 M4 Traffic (2022) PM Eskilstuna trafik och mobilitetsplan_v1.0
24 Region Sörmland (2022) Länsplan för regional transportinfrastruktur

Nyckelfaktorer för att lyckas

Lägre hastigheter ökar samspelet

I centrum är ytorna begränsade och trafikslagen behöver i stor utsträckning samsas på samma ytor, vilket medför lägre hastigheter för biltrafiken. När hastigheten hålls nere ökar tillgängligheten och framkomligheten för samtliga trafikslag. För att skapa en god och attraktiv stadsmiljö med liv och rörelse behöver gångtrafikanter kunna röra sig fritt och det ska vara enkelt att korsa gaturummet. En mer homogen hastighet, oavsett trafikslag, innebär en högre potential för samspel och ökar trafiksäkerheten.

Undvika korta resor med bil

Utifrån resvaneundersökningen 2021 framgår att majoriteten av resorna i centrala Eskilstuna är under 5 km. Att ersätta de korta bilresorna i centrum med gång, cykel och kollektivtrafik ger positiva effekter på framkomlighet, trängsel och restid för de som behöver ta bilen. Att undvika korta resor med bil har även en god påverkan på miljön eftersom en stor del utsläpp av avgaser sker i början av en resa och innan katalysatorn ger full reningseffekt.

Bytespunkter

Bytespunkter finns i olika former, bland de vanligt förekommande finns pendlar- och infartsparkeringar, för byte mellan bil och kollektivtrafik, men även till cykel. Syftet med bytespunkter är att förenkla kombinationsresor och tillgängliggöra gång, cykel och kollektivtrafik för kommunens invånare som behöver ta bilen en del av sin resa. I Eskilstuna kommun finns goda förutsättningar att strategiskt anlägga pendlarparkeringar för att tillgängliggöra kollektivtrafik och cykel som färdmedel.

Delningsekonomi

Delningsekonomi inom transport innebär delning av mobilitetstjänster där bilpool och lånecyklar är vanliga exempel. På så sätt får fler invånare tillgång till mobilitet utan att behöva äga egna fordon. Bilpool är ett effektivt alternativ för att minska antalet bilar i omlopp, en delad bil kan exempelvis ersätta 5 till 10 privatägda bilar. Studier visar på att bilförare som byter från egen bil till bilpool minskar sitt bilanvändande samt sin körsträcka betydligt (30–60 %) samtidigt som de går och cyklar mer än tidigare[25].

25 Trafikanalys (2016) Nya tjänster för delad mobilitet



Sammanfattning

- Hantera trängsel och restidsfördröjningar genom omställning till ett mer transporteffektivt samhälle.
- Planera för en mer differentierad fordonsflotta i framtiden med prioritering av delade fordon.
- Öka valmöjligheten och underlätta för kombinationsresor genom strategiskt planerade bytespunkter.
- Arbeta för att främja grön fordonsteknik och alternativa bränslen samt planera för att kunna nyttja synergieffekter i ett hållbart energisystem.

Åtgärder

- Synliggör olika teknikers förutsättningar för att bidra till hållbar mobilitet.
- Anlägg bytespunkter på strategiskt utvalda platser. Genomför pilotprojekt på utpekade platser.

I projektet Eldsjäl har olika framtidsscenarios för delade självkörande fordon testats. Projektet utgår från olika scenarios där kollektivtrafik och privatbilar i olika utsträckning ersätts med rides share (där du åker med andra resenärer i samma bil) eller car share (där du delar bil med andra, men åker ensam under din resa). Sammantaget kommer självkörande fordon påverka både trafiksystemet och staden i stor utsträckning och den kapacitetsstarka kollektivtrafiken kommer fortsatt spela en viktig roll för att säkerställa en god framkomlighet i trafiksystemet.

Rapporten trycker på vikten av att offentliga aktörer blir medvetna om vilka möjligheter som finns för att påverka dessa tjänster och utgå från en planering med minskat trafikarbete som utgångspunkt för att undvika negativa konsekvenser på staden.

Källa: Eldsjäl - Elektriska delade självkörande fordon i det framtida fossiloberoende transportsystemet (2021)



Trafikanalys över Nuläge (2019), BAS 2040 och MÅL 2040

Bilderna visar på framkomligheten i Eskilstunas vägnät under den tid då trafiknätet är som mest belastat. Detta sker under eftermiddagens maxtimme klockan 16.00. Bilderna visar var det sker restidsförluster i trafiksystemet utifrån en skala där mörkrött är högst belastning och innebär stundtals stillastående köer.

Framtidsscenario ”BAS 2040” och ”MÅL 2040” är två scenarios som grundar sig i att Eskilstuna växer och tar höjd för 130 000 invånare till 2040.

Bilder är från trafikanalyser som tagits fram inom Trafik- och mobilitetsplanen och som baseras på översiktsplanens utbyggnadsstrategi. Trafikanalyserna är framtaga av M4 Traffic.

Inducerad trafik

Inducerad trafik betyder att biltrafiken ökar när vägar byggs ut eller förbättras. Det är ett direkt resultat av att vägkapaciteten och kvalitén på trafiknätet ökar vilket i sin tur gör det attraktivare att välja bilen som transportmedel. Forskare ser att det är just vägförbättringarna som leder till denna trafikökning, inte faktorer som fler invånare, högre inkomster eller förändringar i trafiknätet.



Nuläge

Scenario ”Nuläge” är en simulering av Eskilstunas nuvarande trafik utifrån 2019 års trafiksiffror.



BAS 2040

Scenario ”BAS 2040” är en simulering som visar på hur trafiksystemet kan komma att se ut om alla reser på samma sätt som idag. Med andra ord förutsätts bilanvändningen öka linjärt med befolkningsökningen.



MÅL 2040

Scenario ”MÅL 2040” är en simulering som visar på hur trafiksystemet kan komma att se ut om Eskilstunas övergripande färdmedelsmål nås vilket innebär en minskning av andelen resor som sker med bil.

Parkering

Bil

Allt eftersom Eskilstuna växer ökar behovet av yteffektiva lösningar för parkering som bidrar till attraktiva städer. Parkering är nödvändigt för att tillgängliggöra målpunkter för de som behöver använda bilen för sin mobilitet. Samtidigt är parkering ytkrävande och tar upp en stor andel av värdefull mark som skulle kunna användas till andra ändamål. Genom att ta ett helhetsgrepp kring parkeringen balanseras utbudet och efterfrågan samtidigt som nyttjandet av befintliga parkeringsanläggningar ökar. Här är parkeringstaxan ett viktigt styrmedel; skillnader i utbud och pris för parkering kan ge lika mycket effekt som att förkorta restiden med kollektivtrafiken[26].

Att styra parkeringsmöjligheterna påverkar trafikantens val av transportmedel, vilket gör att de som inte måste ta bilen undviker det och lämnar plats till de som behöver ta bilen. Samnyttjande, så som parkeringstillstånd i stället för en reserverad plats, möjliggör för ett mer effektivt nyttjande av parkeringar och genom att arbeta med bilpooler och andra mobilitets- och delningstjänster minskar parkeringsbehovet i stort. För att uppnå en effektiv parkering i städerna behövs därför en samverkan mellan kommunen, fastighetsägare, exploatörer och andra aktörer inom parkerings- och mobilitetsområdet.

Idag finns olika typer av parkeringsmöjligheter för bil i form av markparkering, kantstensparkering och i parkeringshus. Beläggningsstudier visar att det finns kapacitet i systemet för att tillgodose dagens parkeringsbehov i och kring Eskilstunas centrala delar. Beläggningen varierar på olika anläggningar och Eskilstuna har sedan tidigare infört parkeringsledningssystem för att bättre informera om var lediga platser finns. Variationen i beläggningen kan bero på att vissa parkeringar upplevs som mindre attraktiva. Beläggningen på mindre nyttjade ytor kan öka genom parkeringsstyrning och genom åtgärder för att öka attraktiviteten och tryggheten i parkeringsanläggningar. Genom att följa upp statistik och beläggningsgrader och reglera därefter uppnås ett effektivt nyttjande av kommunens mark.

26 B Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik - hur?

Nyckelfaktorer för att lyckas

Mobilitetshus

Ett mobilitetshus erbjuder fler möjligheter till mobilitet än ett traditionellt parkeringshus. Utöver bilparkering finns system av olika tjänster, exempelvis lånecyklar, elsparkcyklar, kollektivtrafik och bilpool. För att fler ska kunna nyttja andra färdmedel när möjligt är det viktigt att integrera, paketera och marknadsföra mobilitetshusens tjänster. Mobilitetshusen ska placeras vid strategiskt utvalda platser för att nå en bred kundgrupp som i sin tur säkerställer tillgängliga och attraktiva tjänster.

Zonindelning, avgiftsnivåer och tidsreglering

Kommunen är indelad i olika parkeringszoner för att säkerställa ett effektivt nyttjande av kommunens mark. Tidsregleringar och avgiftsnivåer möjliggör för kommunen att styra parkeringarna i centrum och rikta dem mot kortidsbesökare. Genom att erbjuda andra parkeringsmöjligheter med tex gångavstånd till centrum blir det lättillgängligt även för exempelvis arbetspendlare som behöver nyttja en parkeringsplats under ett längre tidsintervall.

Samnyttjande

Vid samnyttjande av parkering används en och samma parkeringsplats av fler än en bilist med olika ärenden vid olika tidpunkter. Exempelvis kan en parkering nyttjas av arbetspendlare dagtid, och för besökare övrig tid. För att lyckas med samnyttjande av parkering behövs tillståndsparkering i stället för fasta platser. På offentliga platser och på gatumark är det mer regel än undantag att parkeringarna är samordnade. Däremot är det mer ovanligt på arbetsplatser och i bostadsområden.

Det finns olika anledningar att besöka centrum vilket gör att det behövs flera sorters parkering. Till exempel korttidsparkering nära butiker eller längre parkering för de som behöver mer tid. Därför är det viktigt med en bra blandning av parkeringsalternativ som passar för centrumhandelns behov.

Cykel

Varje cykelresa börjar och slutar med någon form av cykelparkering. En attraktiv och säker cykelparkering är därför en förutsättning för att fler ska kunna använda cykeln som färdmedel. Att styra parkeringen till anvisade platser är viktigt i stadsmiljö för att cyklar inte ska parkeras på platser som försvårar för drift av gaturummet eller påverkar framkomligheten för andra trafikanter. Utformning av parkeringen, trygghet och avstånd till målpunkten är viktiga aspekter när cykeln ska parkeras.

Är cykelparkeringen undermålig kommer många välja att parkera på andra platser. Cykelstölder är ett så pass utbrett problem att många anger det som anledning till att resor med cykel väljs bort[27]. I takt med att fler införskaffar lådcyklar, elcyklar och andra mer kostsamma cyklar ökar vikten av säkra och attraktiva parkeringar. Här spelar fastighetsägare en viktig roll eftersom detta ofta kräver låsta utrymmen när cykel förvaras kvällstid eller under längre tidsperioder.

Idag är cykelparkering främst hänvisad till olika markparkeringar i staden eller i låsta utrymmen i privata fastigheter, ett parkeringsgarage finns vid resecentrum. Beläggningen på markparkeringarna varierar stort och även om det totalt sett finns gott om cykelparkeringar i och kring centrum är vissa fullbelagda.

Nyttjandegraden varierar av olika anledningar där närhet till målpunkt, trygghetsaspekten och möjligheten till väderskydd och ramlås är faktorer som påverkar. Eskilstuna arbetar med att förbättra förutsättningarna för att cykla genom att anlägga fler väderskyddade och säkra cykelparkeringar vid målpunkter så som centrala Eskilstuna och busshållplatser.

27 VTI (2023) Cykelstölder: Problemets omfattning och möjliga vägar framåt

Nyckelfaktorer för att lyckas

Olika typer av cykelparkering

I planeringen av cykelparkeringar är det viktigt att beakta vilken typ av cykelparkering som behövs. Beroende på hur parkeringen är tänkt att användas ställs olika krav på utformning och avstånd från målpunkten. Cykelparkering bör kategoriseras utifrån olika former av korttids- och långtidsparkering för att tillgodose olika cyklar och cyklisters behov. Långtidsparkering är exempelvis mer beroende av väderskydd och låsta utrymmen, medan korttidsparkeringar bör ligga så nära entréer som möjligt.

Placering

För en fungerade cykelparking är lokalisering och säkerhet väsentligt. En attraktiv cykelparkering ligger i nära anslutning till målpunkten, helst inom 25 meter och med fri sikt till entréer. En väl placerad parkering har större tendens att användas och minskar risken för felparkeringar. För att cykeln tydligt ska prioriteras bör cykelparkeringen ligga närmare målpunkten än bilparkeringen.

Utformning

Cykelparkeringens utformning spelar stor roll i hur användbar cykelparkeringen är. Möjlighet till ramlås ska vara standard på samtliga parkeringar. Väderskydd, belysning och hur lätt det är att ta sig till och från parkeringen är faktorer som spelar in på användningen. Det är även viktigt att möjliggöra parkering för mer ytkrävande cyklar, exempelvis låd- och lastcyklar. Cykelparkeringens utformning behöver anpassas till platsen för att inte ha en negativ påverkan på omgivande miljö.

Service och andra funktioner

För att ytterligare göra cykling attraktivt kan funktioner i form av luftpumpar och låneverktyg erbjudas vid cykelparkeringar. Andra funktioner är tvättmöjligheter, laddning av elcykel och låsbara skåp för förvaring. Detta bör uppmuntras vid ny- och ombyggnation av fastigheter. För cykelparkering i anslutning till arbetsplatser är tillgång till omklädningsrum och dusch fördelaktigt för de som använder cykeln för pendling.

Sammanfattning

- Säkerställ attraktiv och säker cykelparkering.
- Säkerställ mobilitet och inte bara parkering i detaljplanering.
- Balansera utbudet och efterfrågan av parkering och öka effektiviteten på ytor som används för bilparkering genom exempelvis prissättning, tidsreglering och samnyttjande.

Åtgärder

- Bygg mobilitetshus.
- Se över behovet av antal cykelparkeringar och förutsättningarna för olika typer av cyklar.
- Se över hur vi kan få ett effektivt nyttjande av parkeringsytor för bil.
- Se över antalet parkeringsplatser för handikappade.
- Öka andelen säkra och trygga cykelparkeringar i staden och vid strategiska platser.
- Öka användningen av mobilitetstjänster för att minska behovet av parkering vid exploateringar.
- Skapa samverkan med fastighetsägare som har parkeringsanläggningar för ett mer effektivt nyttjande av befintliga anläggningar.



2019 byggdes ett cykelgarage, med plats för 96 cyklar, vid Eskilstuna Centralstation.

Godstrafik

Vartefter Eskilstuna växer och blir tätare ökar behovet av gods- och leveranstransporter. En effektiv och framkomlig godshantering är en förutsättning för att förse invånare med service och tjänster som exempelvis renhållningsfordon, avfallstransporter och varuleveranser. Samtidigt som godstransporter är viktigt för att staden ska fungera står den inför en rad utmaningar i form av bland annat trängsel, utsläpp, buller och olyckor. Detta trots att trafiken med tunga fordon endast utgör en liten del av det totala trafikflödet.

Idag ser vi en ökad fragmentering av transportkedjor vilket kan öka antalet leveranser, detta drivs på av bland annat en ökad tjänstesektor och e-handel[28]. Utmaningen är att öka förutsättningarna för tjänster, verksamheter och service samtidigt som de negativa effekterna från gods- och leveranstrafiken minskar. Här behöver kommunen samarbeta med näringslivet för att tillsammans hitta lösningar för ett mer hållbart godstrafiksystem.

Godstrafik nyttjar i huvudsak samma nät som biltrafiken och behöver prioriteras i gaturummet för att säkra framkomlighet och angöring. Otillräckliga ytor och parkerade bilar utgör oftast ett hinder för angöring samtidigt som lösningarna är platsberoende. Dessa kan vara att begränsa parkering och biltrafiken, styra leveranser till tider utanför rusningstid, begränsa stora fordon inne i centrala delar eller att styra leveranser till mindre transportslag, så som godscyklar eller lätta elfordon.

Eskilstuna har sedan 2014 en omlastningscentral vilket minskat tunga fordon i centrala Eskilstuna. Att samlasta är en nyckel för att lösa framtidens utmaningar för godstrafik i stadsmiljöer eftersom färre fordon levererar samma mängd gods. Gods som levereras till samlastningscentraler kan även lastas om till lätta elfordon eller godscyklar.

Eskilstunas omlastningscentral genomförde ett pilotprojekt för att testa leveranser med godscyklar. Förutom ett minskat klimatavtryck kunde leveranser ske mer effektivt, med högre frekvens och med en hög kundnöjdhet. Att möjliggöra för leveranser med godscyklar ställer andra krav på stadens trafiknät eftersom godscyklar har större utrymmeskrav än en vanlig cykel och bör i större utsträckning nyttja vägnätet där hastigheter och trafikmängder är låga.

28 IVL (2020) Framtidens varulogistil i städer

Bild på lastcykel från OLC kommer senare

Lastcyklar har potential att ersätta många leveranser med lastbil, vilket minskar trängsel, buller och utsläpp i den tätbebyggda miljön.

Transportintensiva verksamhetsområden

Kommunen är attraktiv för en mängd olika logistiketableringar tack vare sin placering i Mälardalen och möjligheten till kombiterminaler. Större transportintensiva verksamhetsområden har etablerats i Eskilstuna och fler planeras. Samtliga ligger i anslutning till E20 och transporter till och från områdena kommer framför allt ske via det statliga vägnätet. Däremot kan dessa områden även generera trafik på kommunens gatunät eller på statliga gator som passerar tätorter i kommunen. I anslutning till verksamhetsområden finns det behov av uppställningsplatser för exempelvis vila, service och laddning av elfordon.

Nyckelfaktorer för att lyckas

Samlastning

Samlastning är ett sätt att effektivisera leveranskedjan genom att samla upp fragmenterade varuleveranser och samordna transporter till en omlastningscentral, hubb, eller slutmottagaren. Den sista delen av leveransen till slutkunden är den som är mest kostsam och har störst negativ påverkan på miljön. Samlastning kan antingen ske i en större central utanför staden eller i små stadsnära hubbar. På så sätt skapas bättre förutsättningarna för leveranser "off-peak" och med mindre eldrivna fordon. Antalet transporter med tung lastbil minskar vilket resulterar i trivsammare stadsmiljöer.

Trafikslagsbyte

Leveranser i städer är nödvändigt men också förknippat med höga kostnader samt trängsel, buller och luftföroreningar. Genom att ersätta tunga transporter med mindre elfordon och lastcyklar i städer ökar möjligheterna till en god och attraktiv stadsmiljö, de är tysta och kan röra sig på platser i staden där transporter med stora lastbilar anses olämpligt. Alternativa transportlösningar, så som leveranser med lastcyklar eller lätta elfordon, tillämpas idag i olika städer i Europa och Sverige och har bidragit till mer effektiva leveranser och attraktiva stadsrum.

Utnyttja infrastrukturen effektivt – nattleveranser

Genom att möjliggöra för godstransporter nattetid ökar effektiviteten på leveranserna samtidigt som transporters negativa påverkan minskar. Nattleveranser kan exempelvis ske till centraler utanför staden eller inom städer till hubbar eller direkt till slutmottagaren. För att nattleveranser i städer ska vara möjligt behöver lösningarna vara störningsfria för de boende samt att det finns ett system för mottagande där digitala lås och leveransskåp är en möjlighet.

Geofencing

Geofencing, eller Geostaket, är en teknisk lösning som säkerställer att fordon följer bestämda egenskaper inom utpekade geografiska områden. Det bedöms vara ett viktigt verktyg för att hantera godstrafik i komplexa trafikmiljöer i syfte att öka trafiksäkerheten och minska godstrafikens negativa påverkan. Exempelvis kan det användas för att reglera hastigheter.

Sista meter leveransen

Angöringen i staden kan vara problematiskt när kraven på hemleverans ökar. Förutom att transportören gärna vill parkera i direkt anslutning till kunden kan dessa leveranser också ta längre tid om leveransen behöver kvitteras. Nyckeln är att erbjuda alternativ i form av ombud, fysiska butiker eller automatiserade paketskåp. På så sätt uppnås en högre transporteffektivitet när leveranser sker till ett fåtal ställen i stället för dörr till dörr.

Sammanfattning

- Arbeta för att öka omlastningen till mindre fordon, exempelvis godscykel.
- Arbeta för en ökad samordning av godstrafik i staden.
- Undersök möjligheten till nattleveranser i kommunen.
- Säkerställ förutsättningar för hållbara transporter i nya verksamhetsområden.
- Samarbeta med Eskilstunas omlastningscentral och logistikparker för att öka andelen klimatsmarta transporter.

Åtgärder

- Ta fram en handlingsplan godstrafik
- Undersök möjligheten att upprätta bygglogistikcentrum vid större nybyggnadsprojekt.
- Undersöka styrmedel för att förbättra förutsättningarna för samlastning och minska den negativa påverkan från godstransporter, inklusive ekonomiska incitament och regleringar.
- Undersök godscykeltrafikens förutsättningar i Eskilstuna genom att analysera infrastrukturbehov, efterfrågan och logistikmöjligheter.
- Implementera ett projekt med geofencing i samverkan med näringslivet för att reglera hastigheter och körmönster för godstransporter och öka trafiksäkerheten.

Genomförande

Eskilstuna är en växande kommun och tar planeringsmässig höjd för att bli 130 000 invånare. I enlighet med visionen ska Eskilstuna främja det miljösmarta och jämställda livet. Städer ska vara trygga, samhällena trivsamma och landsbygden levande. När kommunen växer ställer det högre krav på planeringen för att kunna uppnå tillgängliga och attraktiva stadsrum då det kommer att vara fler människor som i stort sett rör sig och vistas på samma ytor som idag.

Trafik- och mobilitetsplanen pekar ut åtgärder och strategier som behöver följas för att Eskilstuna ska kunna växa och samtidigt ställa om till ett mer hållbart och tillgängligt trafiksystem. Förslagen Förslagen innebär att planera för ett effektivt transportsystem och en attraktiv stad. Det innebär ett mer transporteffektivt resande där ytsnåla färdmedel och ytor för vistelse prioriteras samtidigt som transportsystemet är inkluderade och tillgängligt för samtliga grupper, oavsett ålder, kön eller fysisk förmåga.

För att säkerställa prioritet och framkomlighet i gaturummet för varje trafikslag har dessa behandlats separat och för att nå målbilden behöver samtliga områden arbetas med. Genom en samlad bedömning skapas en helhetsbild av det framtida trafiksystemet.

Utbyggnadsstrategi och planeringsprinciper

I Eskilstunas översiktsplan beskrivs utbyggnadsstrategin som utgår från förtätning och nyttjande av befintlig infrastruktur. Trafik- och mobilitetsplanen utgår från översiktsplanen och beskriver hur fler människor ska kunna ta sig fram på det befintliga vägnätet samtidigt som andra viktiga funktioner, så som ytor för grönska, vistelse och klimatanpassning möjliggörs.

Trafik- och mobilitetsplanen har identifierat att störst potential för att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik finns inom Eskilstuna och Torshälla tätort där majoriteten av invånarna bor och där störst andel korta bilresor återfinns. Att arbeta med åtgärder inom den täta staden gynnar även fler då framkomligheten för kollektivtrafiken och för dem som behöver ta bilen ökar. Åtgärder på landsbygden för att tillgängliggöra och möjliggöra för fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik är viktigt ur en tillgänglighets- och rättviseaspekt.

För att nå målen i trafik- och mobilitetsplanen är det viktigt att samhällsbyggnadsprocessen genomgående efterföljer planeringsprinciperna: viljestyrd planering, yteffektiva och kapacitetsstarka transportmedel samt fyrstegsprinicpen. Dessa ska vara ett stöd för den fortsatta planeringen och vägledande i samtliga projekt i syfte att uppnå ett framkomligt transportsystem som är kostnadseffektivt, klimatsmart och socialt hållbart.

Arbetet med mobility management ska ske integrerat och i samverkan med den fysiska planeringen för att ge bästa resultat. Genom att arbeta med beteendeperspektivet effektiviseras ny och befintlig infrastruktur, samtidigt kan det minska behovet av ny infrastruktur. För att nå potentialen med mobility management behöver arbetet finnas med i hela kedjan, från tidig planering till genomförande.



Utbyggnadsstrategi från Eskilstunas Översiktsplan 2030

Uppföljning

Trafik- och mobilitetsplanens övergripande färdmedelsmål följs upp vart fjärde år genom en resvaneundersökning. Trafiken i Eskilstuna är kommunens dokument för uppföljning av trafiksystemet och tas fram årligen. Den utökas med indikatorer för uppföljningsmålen och redovisas för samhällsbyggnadsnämnden för att få en kontinuerlig uppföljning av trafiksystemet.

Sammanställning av strategier och åtgärdsförslag

Strategierna och åtgärdsförslagen för respektive trafikområde är en sammanfattning av de viktigaste delarna för att trafiksystemet ska utvecklas i linje med trafik- och mobilitetsplanen. En rullande aktivitetsplan och handlingsplaner på en mer detaljerad planeringsnivå tas fram för genomförandet av planen. Dessa följs upp årligen och uppdateras vid behov.

Planera struktur, gaturum och transportsystem utifrån en 15-minutersstad

Sammanfattning

- Öka attraktiviteten, tryggheten och vistelsevärdena i staden.
- Omdisponera gaturummen och skapa plats åt hållbara färdmedel och klimatanpassningsåtgärder.
- Planera efter principen mångfunktionella gator.
- Testa nya lösningar genom bland annat pilotprojekt.
- Överbrygga fysiska och sociala barriärer.

Åtgärdsförslag

- Ta fram en teknisk handbok kring utformning av gator – Gata Eskilstuna.
- Ha en tidlig process och dialog om investeringar som resulterar i ökad attraktivitet, trygghet och trivsel i gaturummet.
- Ta fram planeringsprinciper för vistelse i det offentliga rummet
- Planera för stadsgator vid strategiska punkter inom stadsbygden.
- Genomför pilotprojekt på sträckor för att testa nya utformningsprinciper.

Ett tillgängligt, tryggt och jämlikt Eskilstuna

Sammanfattning

- Satsa på gång, cykel och kollektivtrafik för att säkerställa en tillgänglig och jämställd stad.
- Arbeta med säkra skolvägar för att främja barns självständighet i resandet.
- Arbeta med ett jämställdhetsperspektiv i trafikplanering för jämnare resursfördelning.
- Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar.
- Främja aktiv mobilitet för att förbättra folkhälsan.

Åtgärdsförslag

- Arbeta med skolvägar för att öka andelen som går och cyklar till skolan.
- Arbeta med barn och ungas vägar till fritids- och kulturaktiviteter.
- Arbeta med universell utformning för att öka tillgängligheten oavsett fysiska eller kognitiva förmågor.
- Arbeta med åtgärder för ökad trygghet och tillgänglighet till gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken i kommunens prioriterade områden.

Eskilstuna, här är det lätt att resa hållbart

Sammanfattning

- Öka utbudet av hållbar mobilitet till Eskilstunas invånare.
- Arbeta för att kommunen ska vara en föregångare inom hållbar mobilitet.
- Arbeta strategiskt med mobility management.
- Öka andelen kombinationsresor genom att upprätta strategiska bytespunkter (se kapitlet Effektivare, renare och mer säkra bilresor).

Åtgärdsförslag

- Ta fram en handlingsplan för hur kommunen kan stimulera utbudet av mobilitetstjänster, så som lånecyklar.
- Förbättra kunskapen om invånares resvanor genom mer frekventa resvaneundersökningar.
- Samarbeta med lokala företag för att erbjuda och uppmuntra till hållbara resealternativ till deras anställda.

Alla är gångtrafikanter

Sammanfattning

- Arbeta för ett framkomligt, tryggt och finmaskigt gångnät i anslutning till samtliga målpunkter i kommunen.
- Arbeta för en mer gångvänlig och attraktiv stadskärna med högt fokus på upplevelsevärden och vistelseytor.
- Uppmuntra fler att gå genom informations- och beteendepåverkande kampanjer.
- Integrera gångtrafikanters perspektiv i alla stadsutvecklingsprojekt för att säkerställa deras behov och önskemål.
- Prioritera drift och underhåll av gångvägnätet.

Åtgärdsförslag

- Ta fram en handlingsplan för gångtrafik
- Mät gångtrafiken
- Säkerställ en god standard på gångvägnätet för alla året runt.
- Hastighetssäkra passager.
- Arbeta med kulturella inslag och konst i utvecklandet av gatumiljöer.

Cykeln, ett färdmedel med stor potential i Eskilstuna och Torshälla

Sammanfattning

- Arbeta för ett enhetligt, säkert och gent cykelvägnät med tydlig prioritering i gaturummet.
- Separera viktiga gång- och cykelstråk med höga flöden.
- Uppmuntra fler att cykla genom information och beteendepåverkande kampanjer.
- Prioritera och utveckla drift och underhåll av cykelvägnätet.
- Lyft cykelns roll i stadsplaneringsprocessen och bebyggelseutvecklingen i kommunen.
- Säkerställ cykelns framkomlighet under ombyggnationer och vid tillfälliga avstängningar.

Åtgärder

- Ta fram en handlingsplan för cykeltrafik
- Genomför en uppdaterad cykelräkning i Eskilstuna.
- Säkerställ en god standard på cykelvägnätet året om.
- Inför snabbcykelstråk.
- Utveckla vinterväghållningen på prioriterade cykelstråk.

Kollektivtrafiken, stommen i Eskilstuna kommuns framtida transportsystem

Sammanfattning

- Arbeta för en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Stärk kollektivtrafikstråken genom bebyggelseplanering.
- Säkerställ gena och trygga gång- och cykelmöjligheter till hållplatslägen.
- Säkerställ god standard på gång- och cykelvägnätet till hållplatslägen året om.
- Möjliggör för kombinationsresor genom byte av transportslag.

Åtgärder

- Integrera kollektivtrafiken i stadsplaneringsprocessen.
- Pilotprojekt kollektivtrafikfrämjande åtgärder.
- Utred busskörfält och bussgator på sträckor med framkomlighetsproblem.
- Anpassa busslinjer till arbetsplatser.

Effektivare, renare och mer säkra bilresor

Sammanfattning

- Hantera trängsel och restidsfördröjningar genom omställning till ett mer transporteffektivt samhälle.
- Planera för en mer differentierad fordonsflotta i framtiden med prioritering av delade fordon.
- Öka valmöjligheten och underlätta för kombinationsresor genom strategiskt planerade bytespunkter.
- Arbeta för att främja grön fordonsteknik och alternativa bränslen samt planera för att kunna nyttja synergieffekter i ett hållbart energisystem.

Åtgärder

- Synliggör olika teknikers förutsättningar för att bidra till hållbar mobilitet.
- Anlägg bytespunkter på strategiskt utvalda platser. Genomför pilotprojekt på utpekade platser.

Parkering

Sammanfattning

- Säkerställ attraktiv och säker cykelparkering.
- Säkerställ mobilitet och inte bara parkering i detaljplanering.
- Balansera utbudet och efterfrågan av parkering och öka effektiviteten på ytor som används för bilparkering genom exempelvis prissättning, tidsreglering och samnyttjande.

Åtgärder

- Bygg mobilitetshus.
- Se över behovet av antal cykelparkeringar och förutsättningarna för olika typer av cyklar.
- Se över hur vi kan få ett effektivt nyttjande av parkeringsytor för bil.
- Se över antalet parkeringsplatser för handikappade.
- Öka andelen säkra och trygga cykelparkeringar i staden och vid strategiska platser.
- Öka användningen av mobilitetstjänster för att minska behovet av parkering vid exploateringar.
- Skapa samverkan med fastighetsägare som har parkeringsanläggningar för ett mer effektivt nyttjande av befintliga anläggningar.

Godstrafik

Sammanfattning

- Arbeta för att öka omlastningen till mindre fordon, exempelvis godscykel.
- Arbeta för en ökad samordning av godstrafik i staden.
- Undersök möjligheten till nattleveranser i kommunen.
- Säkerställ förutsättningar för hållbara transporter i nya verksamhetsområden.
- Samarbeta med Eskilstunas omlastningscentral och logistikparker för att öka andelen klimatsmarta transporter.

Åtgärder

- Ta fram en handlingsplan för godstrafik
- Undersök möjligheten att upprätta bygglogistikcentrum vid större nybyggnadsprojekt.
- Undersöka styrmedel för att förbättra förutsättningarna för samlastning och minska den negativa påverkan från godstransporter, inklusive ekonomiska incitament och regleringar.
- Undersök godscykeltrafikens förutsättningar i Eskilstuna genom att analysera infrastrukturbehov, efterfrågan och logistikmöjligheter.
- Implementera ett projekt med geofencing i samverkan med näringslivet för att reglera hastigheter och körmönster för godstransporter och öka trafiksäkerheten.