

Trafikstrategi

för Enköpings stad fram till 2040



Dokumenttyp: Strategi

Beslutad av: Kommunfullmäktige

Ansvarig funktion: Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ersätter: Uppgift finns ej

Gäller för: Kommunstyrelsen och Tekniska nämnden

Gäller fr.o.m.: 2017-12-12

Gäller t.o.m.: Uppgift finns ej

Ärendenummer: TF2017/530, KS2017/541

Tillgänglig version: KS2026/392

Datum: 2017-12-12

Innehåll

1	Inledning.....	6
1.1	Varför en trafikstrategi?	6
1.2	Vad är en trafikstrategi?.....	6
1.3	Nationella, regionala och lokala mål	7
1.4	Avgränsning	9
2	Nulägesbeskrivning.....	10
2.1	Kommunens karaktär	10
2.2	Trafiknät och transportutbud	13
2.3	Parkering.....	13
2.3.1	Cykelparkering	13
2.3.2	Bilparkering	14
2.4	Trafikens omfattning	14
2.5	Tillgänglighet	16
2.5.1	Tillgänglighet i staden.....	16
2.5.2	Tillgänglighet till staden	16
2.6	Trygghet	17
2.7	Trafiksäkerhet.....	18
2.8	Miljöpåverkan	19
2.9	Hälsa	20
2.10	Trafikplaneringsprocessen.....	21
2.11	Bristanalys.....	21
2.11.1	Övergripande brister	21
2.11.2	Specifika brister	22
3	Mål fram till 2040	23
3.1	Delmål	23
3.1.1	Enköpings karaktär	23
3.1.2	Trafiknät	23
3.1.3	Parkering.....	24
3.1.4	Trafiksäkerhet och trygghet.....	24
3.1.5	Miljöpåverkan.....	24

3.1.6	Hälsa.....	24
3.2	Övergripande mål.....	24
4	Strategier.....	25
4.1	Planering med Fyrstegsprincipen som utgångspunkt	25
4.1.1	Insatsområden	26
4.2	Prioritering av trafikslagen	26
4.2.1	Gångtrafik	27
4.2.2	Cykeltrafik	27
4.2.3	Kollektivtrafik.....	27
4.2.4	Nyttotrafik.....	28
4.2.5	Biltrafik	28
4.2.6	Insatsområden	29
4.3	Strategi för stadens bebyggelsestruktur och trafik	30
4.3.1	Insatsområden	31
4.4	Minska biltrafikens klimatpåverkan	31
4.4.1	Insatsområden	31
4.5	Mobility management för hållbara resvanor.....	32
4.5.1	Insatsområden	32
5	Genomförande och uppföljning.....	33
5.1	Genomförande och organisation	33
5.2	Uppföljning och utvärdering	34
5.2.1	Indikatorer för uppföljning av övergripande mål och delmål.....	34
5.2.2	Kommunikation och dialog	34





1 Inledning

För att utveckla Enköpings stad och på ett hållbart sätt möta dagens och framtidens utmaningar har Enköpings kommun valt att ta fram en trafikstrategi. Strategin visar på nuläge, mål, viktiga vägval samt åtgärder som hjälper oss nå målen.

1.1 Varför en trafikstrategi?

Enköping är en stad som växer och befolkningsökningen förväntas pågå under många år framöver. För att möta framtidens utmaningar vill Enköpings kommun, som ett underlag till arbetet med en ny fördjupad översiktsplan, ta fram en trafikstrategi för Enköpings stad.

Strategin ska skapa en tydlig inriktning och visa vilka prioriteringar som behövs för att det fortsatta arbetet med trafikplaneringen ska ligga i linje med kommunens vision och strategiska mål. Trafikstrategins målar är 2040.

1.2 Vad är en trafikstrategi?

Trafikstrategin beskriver Enköpings inriktning i arbetet med trafikfrågor i tätorten. Den innehåller ett övergripande mål och delmål för vad man vill

uppnå till år 2040. Trafikstrategin slår även fast viktiga strategier och inriktningar som ska gälla i den framtida planeringen av transportsystemet. Syftet med strategierna och inriktningarna är att kommunen ska gå från nuläge till de uppställda målen.

Trafikstrategin är en del av inriktningsplaneringen, och är ett underlag och komplement till den fördjupade översiktsplanen som är under framtagande. Trafikstrategin syftar till att vara vägledande för olika slags utvecklingsplaner, detaljplaner och mer detaljerade trafikplaner och åtgärdsprogram (t ex cykelplan eller parkeringsstrategi). En väl fungerande trafikstrategi visar hur trafiksystemet och påverkansåtgärder ska utvecklas i samverkan med markanvändning och övrig fysisk planering. Den är integrerad i det dagliga arbetet och styr innehåll i budget och verksamhet.

1.3 Nationella, regionala och lokala mål

Trafikstrategin ska även bidra till relevanta nationella, regionala och lokala mål. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål åtföljs av funktionsmålet och hänsynsmålet nedan:

- Funktionsmålet (tillgänglighet) anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet (säkerhet, miljö och hälsa) anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Hänsynsmålet innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella miljökvalitetsmålen för Sverige. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling. Det övergripande målet – kallat Generationsmålet – är att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta.

Viktiga regionala mål för trafikstrategin är:

- Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län (RUS): Ett gott liv i en nyskapande kunskapsregion med internationell lyskraft. Målet är att regionen ska växa, vara nyskapande och att regionen ska vara för alla.
- Fyra mälärstäder i samverkan: De fyra kommunerna omkring Mälaren har tagit fram gemensamma mål för att stärka regionen, med fokus på ett hållbart transportsystem, en modern infrastruktur runt Mälaren och en välfungerande kollektivtrafik som gynnar arbetspendling.
- Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025 för Uppsala län: Planen ska möjliggöra för ett ökat kollektivtrafikresande, särskilt längs de stora stråken, ökad andel resande med cykel och till fots, hållbara godstransporter samt ökat utbyte med kringliggande regioner.
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län: Mål och grunder för kollektivtrafiksystemets utveckling kan sammanfattas med tre önskvärda egenskaper: effektivt, jämlikt och attraktivt.

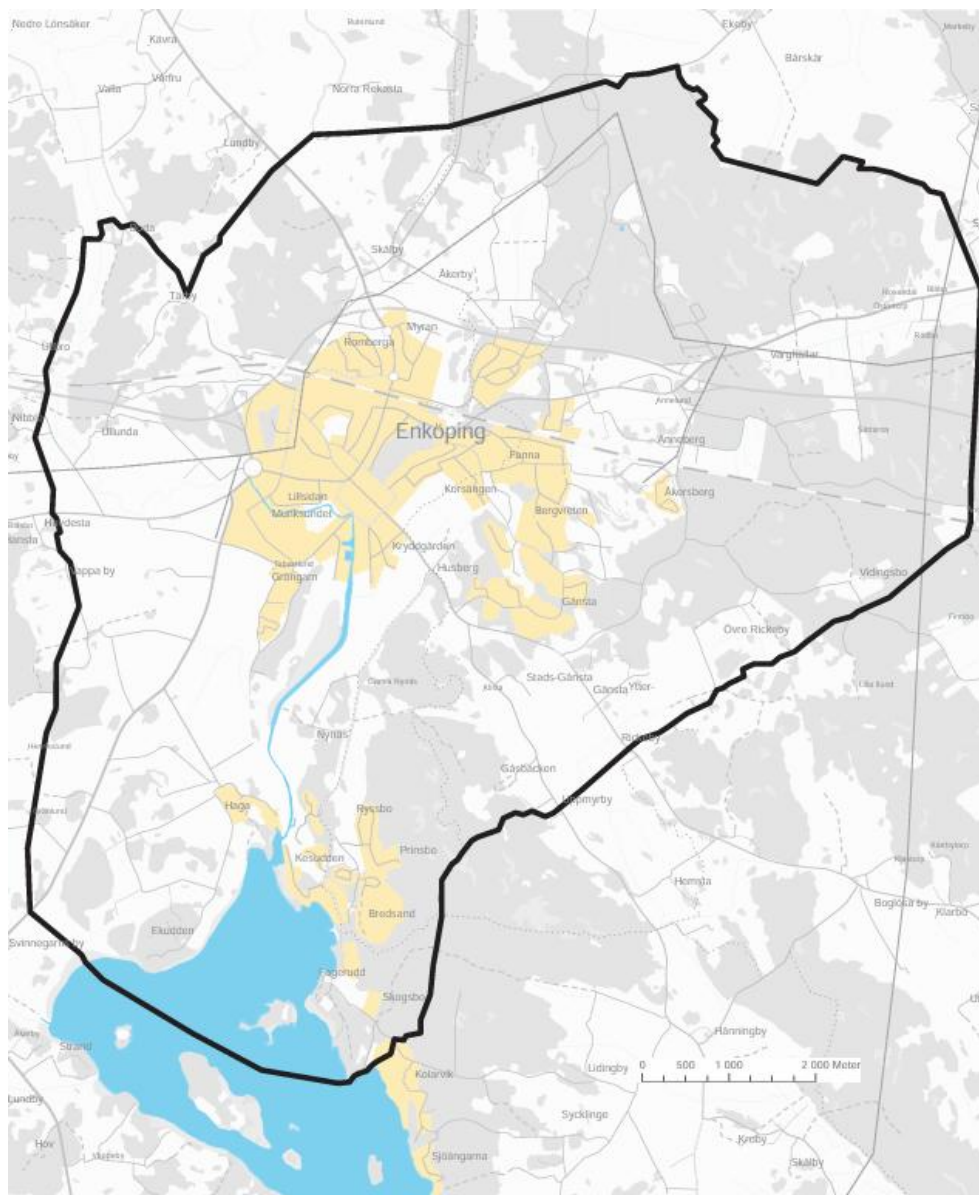
I den fördjupade översiktsplanen för Enköping stad 2040 (samrådsversion) finns ett övergripande mål och ett antal delmål.

Det övergripande målet är:

”Enköpings stad är en inspirerande livsmiljö där alla kan utveckla sitt allra bästa jag. Vi skapar ett fungerande samhälle med social, kulturell och ekonomisk utveckling i balans med jordens ekologiska system. Utvecklingen av staden sker långsiktigt och förebyggande utifrån medvetenheten om att våra resurser är ändliga. Enköpings stad ska vara en hållbar och attraktiv stad i Mälardalen, för dagens invånare men även för kommande generationer Enköpingsbor.”

Delmålen är:

- Hållbar stad
- Stad i utveckling
- En stad för alla
- En levande stad
- En grön stad.



Karta 1. Den fördjupade översiktsplanens och trafikstrategins geografiska avgränsning.

1.4 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin är densamma som för den fördjupade översiktsplanen, det vill säga Enköping, Haga och Bredsands tätorter och områdena däremellan.



2 Nulägesbeskrivning

I detta avsnitt beskrivs nuläget för stadens transportsystem. Avsnittens uppdelning och innehåll utgår ifrån TRAST - Trafik för en attraktiv stad, en trafikplaneringsmetodik framtagen av Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting.

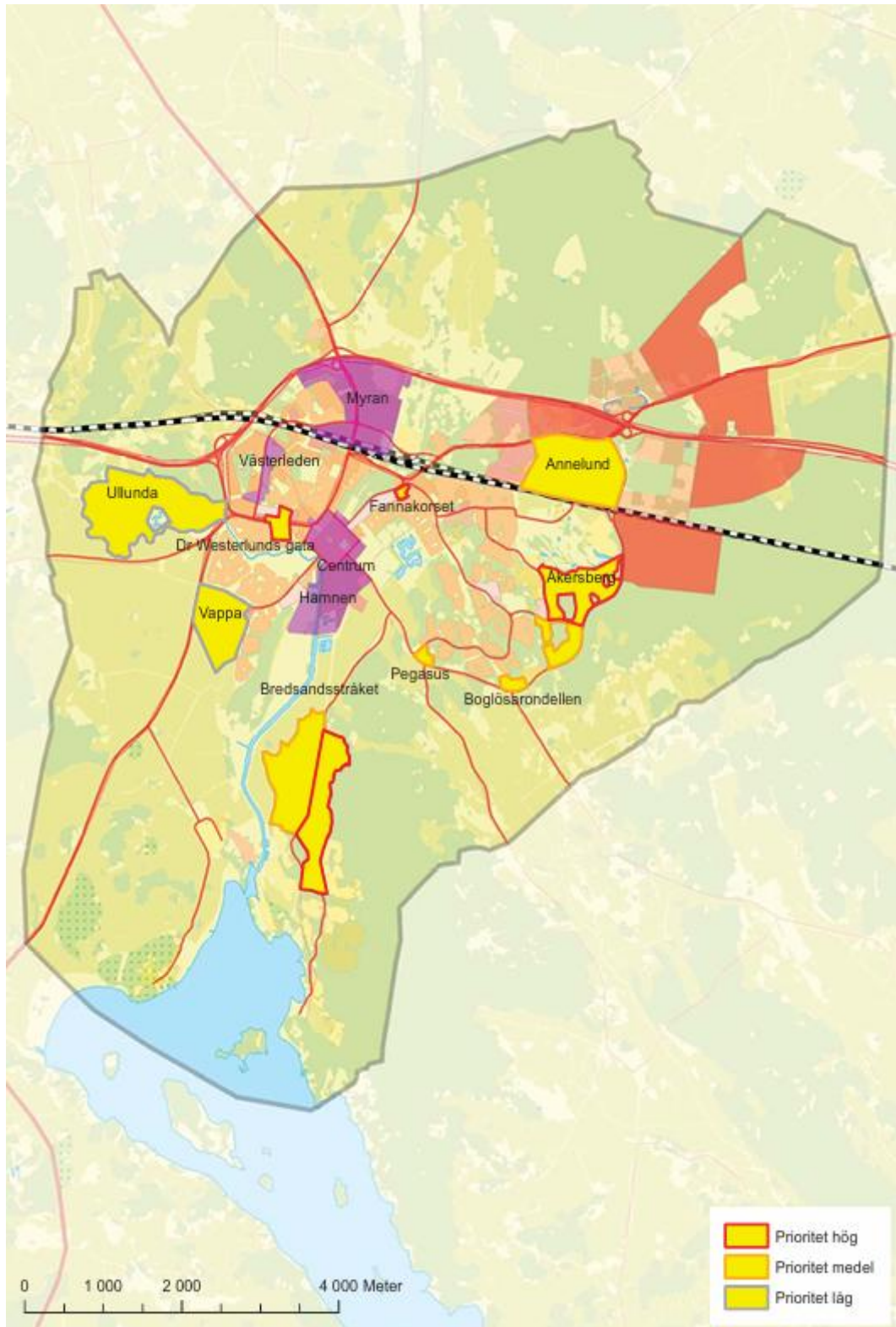
2.1 Kommunens karaktär

Enköping är beläget mitt i den expansiva Mälardalsregionen med närhet till Stockholm, Uppsala och Västerås. Antalet invånare i Enköpings kommun har ökat kraftigt de senaste åren, 2016 ökade befolkningen med 2,6 % vilket kan jämföras med tidigare år då ökningen legat runt 0,8 %. Ökningen beror framförallt på inflyttning till kommunen. År 2016 var antalet invånare 42 988 och enligt nuvarande befolkningsprognos når Enköping 50 000 invånare mellan år 2023–2025. Ungefär hälften av Enköpings invånare bor i centralorten och hälften i kransorter och på landsbygden. Den största arbetsgivaren är kommunen med 3000 anställda, därefter kommer ledningsregementet och lasarettet. Av de privata arbetsgivarna i kommunen är Martin och Servera störst, med cirka 250 anställda de kommande åren.

Målpunkter som skola, handel, idrottsplats och sjukvård finns framförallt i de centrala delarna av tätorten, medan lite större verksamhetsområden planeras och finns befintligt i nordöstra delen av tätorten.

I och med befolkningstillväxten i Enköping planeras ett antal stadsutvecklingsprojekt i tätorten: Åkersberg, Dr Westerlunds gata,

Fannakorset, Boglösarondellen, Pegasus, Annelund, Tallbacksvägen, Ullunda, Vappa och Bredsand, se karta 2. I områdena Dr Westerlunds gata, Fannakorset, Tallbacksvägen och Annelund planeras en bebyggelse med hög exploatering och i de övriga områdena som ligger lite mer i utkanten av tätorten planeras en blandad bebyggelse med något lägre exploateringsgrad. Totalt ges, tillsammans med förtätning i stadskärnan, möjlighet att bygga omkring 7000 nya lägenheter i alla stadsutvecklingsområden tillsammans.



Karta 2. Utpekade större nya bostadsområden i förslag till ny fördjupad översiktsplanen för Enköpings stad.

2.2 Trafiknät och transportutbud

Gång- och cykelvägnätet i Enköping stad är uppdelat efter funktion i ett huvudvägnät och lokalvägnät, där huvudvägnätet präglas av längre resor mellan stadsdelar/områden och lokalnätet används mer för korta resor. I Enköpings cykelplan åskådliggörs de sträckor som saknas för att binda samman gång- och cykelvägnätet, där avsaknaden framförallt utgörs av sträckor till de nya bostadsområdena. Separata cykelvägar eftersträvas med bättre framkomlighet än förbindelser i blandtrafik. Korsningspunkter som anses riskfyllda pekas ut i cykelplanen och framtida åtgärder för cykelvägnätet presenteras.

Kommunen arbetar långsiktigt för att få en trafiksäker och väl fungerande struktur av gator och gång- och cykelvägar i kommunens tätorter. Vägnätet ska koppla samman stadens olika delar och även erbjuda alternativa färdvägar, dels för att ge möjlighet för utryckningsfordon att ta sig fram till alla platser, dels för att fördela trafikmängden. Ett antal nya vägar har byggts under de senaste åren för att koppla på nya bostadsområden men även till stor del för att avlasta stadens mer belastade trafikplatser.

Kommunens arbetar med trafiksäkerheten genom utformningen av gator och vägar som exempelvis hastighetsbegränsningar och gatubelysning.

Enköping är beläget längs med E18, och ligger cirka 8 mil från Stockholm. Även väg 55 och väg 70 passerar Enköping och ger kopplingar i norrsydlig riktning. Genom kommunen passerar ett antal tunga transporter varje dag, både på järnvägen och på kommunens vägar. Spårtrafik som stannar i Enköpings resecentrum på sträckan mellan Stockholm och Västerås förbinder Enköping med andra delar av landet. Inom tätorten finns 9 tätortsbusslinjer och för målpunkter i övriga kommunen och i länet finns ett antal regionbusslinjer.

2.3 Parkering

2.3.1 Cykelparkering

Utbudet och kvaliteten på cykelparkeringen i Enköping stad varierar. Generellt upplevs resecentrum vara välförsett med cykelparkering (väderskydd, belysning, relativt goda möjligheter att låsa fast ramen), medan det är brist på cykelparkering i centrum och på Myran-området.

Lekplatser och skolor är utpekade fokusområden för arbetet med cykelparkering.

2.3.2 Bilparkering

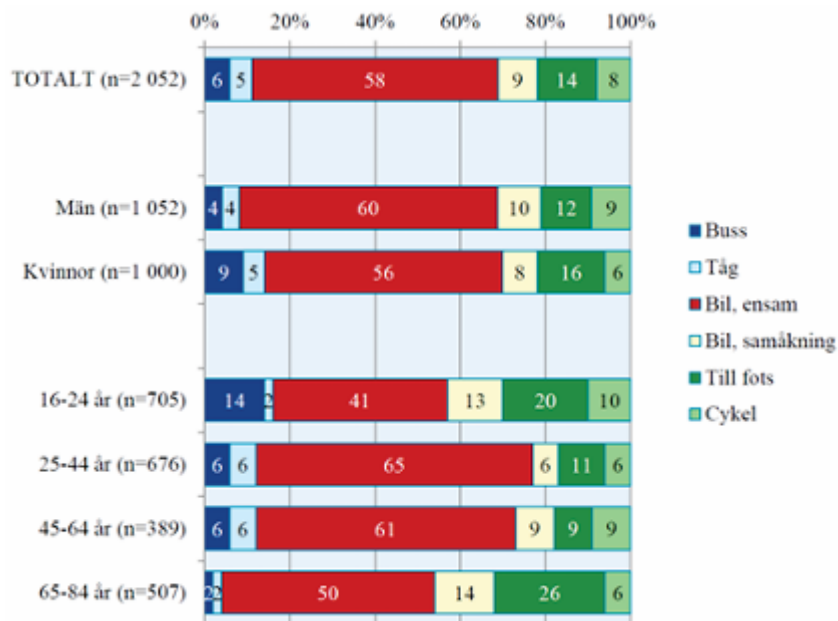
Den nuvarande parkeringssituationen i de centrala delarna av Enköping finns redovisad i en parkeringsutredning från 2015. Resultaten från denna utredning visar att det finns ledig parkeringskapacitet i centrala Enköping och att parkeringsmöjligheterna inte innebär något hinder för centrumhandelns utveckling och attraktivitet.

Däremot finns det hos invånare och representanter för handeln en upplevd brist på tillgänglig parkering i staden och att detta skadar centrumhandeln. Det kan ha att göra med att viss gatumarksparkering i absoluta centrum ofta är mer eller mindre fullbelagda, medan ledig kapacitet framför allt finns på samlade parkeringsytor i centrums yttre zon (200–300 meter från Stora Torget).

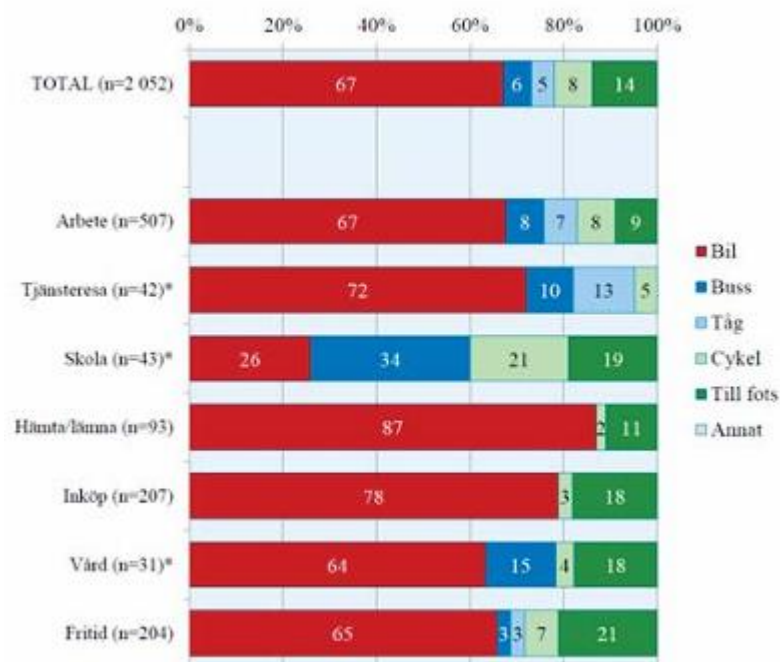
2.4 Trafikens omfattning

Invånarna i Enköpings tätort gör i snitt 2,1 resor per dag och person. Det vanligast förekommande färdmedlet i Enköping är bil och i de flesta fall reser föraren ensam. Män reser med bil i något högre utsträckning än kvinnor, och den differensen utgörs framförallt av bussresor för kvinnor. Åldersgruppen 16 - 24 år reser mer kollektivt än de andra åldersgrupperna och gör likt den äldre åldersgruppen 65 - 84 år en stor andel resor till fots, se figur 1.

För alla typer av ärenden är bil det vanligaste färdmedlet, med undantag för resa till och från skolan där den största andelen resor görs med buss. Till och från skolan görs även en större andel resor med cykel jämfört med övriga ärenden. Bilen används allra mest vid inköp och för att hämta/lämna barn, se figur 2.



Figur 1. Färdmedelsfördelning vid samtliga resor (även utanför tätorten) uppdelat på kön och ålder. Källa. Enköpings kommun & UL, 2017. Resvaneundersökning i Enköpings tätort.



Figur 2. Färdmedelsfördelning vid resor med olika ärenden. Källa. Enköpings kommun & UL, 2017. Resvaneundersökning i Enköpings tätort.

2.5 Tillgänglighet

2.5.1 Tillgänglighet i staden

Ett av Enköping kommuns delmål är att vara en stad med plats för alla, och ett tillgängligt trafiksystem är reglerat i flera lagar. I en tätort som är tillgänglig och användbar för alla, ska alla invånare oavsett ålder eller funktionsnedsättning kunna använda offentliga utrymmen såsom gator och torg.

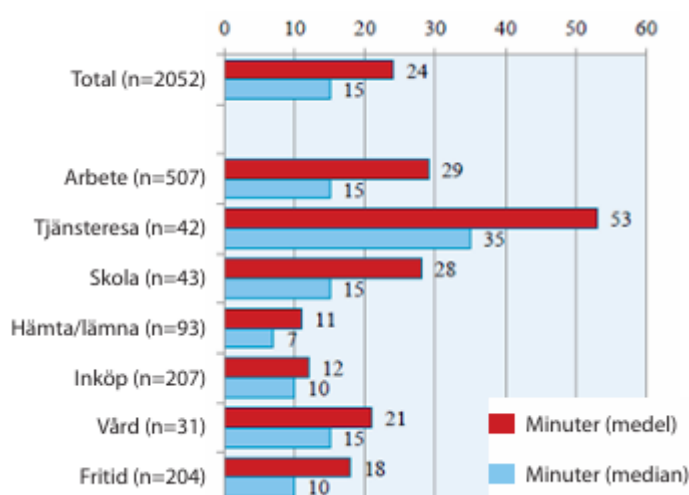
Att planera en tillgänglig stad handlar mycket om att sätta sig in andra personers situation:

- Äldre och rullstolsburna behöver bland annat en jämn och sprickfri beläggning och ramper som inte är alltför branta.
- Barn och personer med kognitiv funktionsnedsättning behöver en inte alltför komplex miljö för att kunna röra sig obehindrat.
- Blinda och synsvaga behöver vägledning i form av taktila ytor och kontrastmarkeringar. Enköping arbetar med tillgänglighetsfrågor både på en övergripande nivå och en detaljnivå. Under året har kommunen regelbundna möten med en förening från HSO (Handikappförbundens samarbetsorgan) för att diskutera tillgängligheten i kommunen. Kommunen arbetar även med enkelt avhjälpa hinder i centrum.

2.5.2 Tillgänglighet till staden

Resorna i Enköpings tätort är i median 15 minuter, längst är tjänsteresorna medan resorna för att hämta och lämna barn är kortast, se figur 3.

Av invånarna i Enköpings tätort har ungefär 77 % tillgång till bil. Andelen är något lägre i åldersgrupperna 16 – 24 år och 65 + år, samt i hushåll utan hemmaboende barn. Biltillgången är lägre i Centrum, Galgvreten och Romberga än övriga stadsdelar och högst i Bredsand.



Figur 3. Ärende och uppskattad restid i minuter. Källa. Enköpings kommun & Kollektivtrafik-förvaltningen UL.

2.6 Trygghet

Enköpings kommun har en målbild för år 2030 som lyder: Enköpings kommun erbjuder en hög livskvalitet för sina invånare och är en trygg plats att växa upp, leva och åldras på. Hur tryggheten i transportsystemet och i stadsmiljön upplevs i Sverige idag vet man generellt sett ganska lite om, men forskningen inom området har ökat den senaste tiden. Bland annat så vet vi att följande faktorer har betydelse för den upplevda tryggheten; hastighet, trafikmängden, problem att gå över gatan, regelbrott, olycksrädsla, siktförhållanden samt folkliv/bebyggelsestyp.

Sveriges kommuner och landsting (SKL) har gjort en jämförande rapport av trygghet i olika kommuner med ett antal mått som kan ses som indikatorer på trygghet: antal sjukhusvårdade per 1000 invånare, antal anmälda våldsbrott per 1000 invånare och antal anmälda stöld- och tillgreppsbrott. Ett uttag av undersökningen visas i tabell 1.

Tabell 1. Trygghetsstatistik från SKL (2015)

Undersökning 2015	Antal sjukhusvårdade per 1 000 invånare	Antal anmälda våldsbrott per 1 000 invånare	Anmälda stölds- och tillgreppsbrott
Enköping	9,8	9,0	36,3
Min-Max	6,3–21,3	1,7–20,4	14,1–97,1
Median	11,7	8,1	35,2

Hösten 2016 utfördes en medborgarundersökning i Enköpings kommun som visade att 45 % av medborgarna skulle rekommendera vänner och bekanta att flytta till kommunen, medan 14 % skulle avråda från det.

Samma utredning visade att kommunens invånare och i synnerhet kvinnor känner sig mindre trygga i offentliga miljöer under kvällar och nätter jämfört med genomsnittet i riket.

I frågan hur medborgarna ser på kommunens verksamheter fanns förbättringspotential inom verksamheterna gator och vägar, idrotts- och motionsanläggningar, gymnasieskolan samt äldreomsorgen. Medborgarundersökningen utfördes i 136 kommuner och Enköpings nöjd region-index ligger i närheten av snittet för samtliga kommuner, med något lägre index i frågan om kommunens verksamheter.

Överlag skiljer sig inte Enköpings kommun avsevärt från snittet av samtliga deltagande kommuner.

2.7 Trafiksäkerhet

Olycksstatistik för statliga och kommunala vägar i Enköpings kommun har hämtats ur STRADA (nationell databas för olycksstatistik) och visas i Tabell 2 och 3.

Tabell 2. Olycksstatistik för statliga och kommunala vägar i Enköpings kommun år 2012 - 2016.

Skadegrad	2012	2013	2014	2015	2016
Döda	3	2	2	1	0
Allvarligt skadade	2	2	1	4	12
Måttligt skadade	70	85	65	96	93
Lindrigt skadade	177	209	191	230	231
Total	252	298	259	331	336

Tabell 3. Olyckstyper i Enköpings tätort mellan år 2007 och 2017.

Olyckstyp gällande skadade personer	Enköping	Enköping andel
Fotgängare singel	408	40 %
Cyklist singel	174	17 %
Motorfordon singel	60	6 %
Motorfordon kollision (Mötande, upphinnande, korsande, avsvängande)	168	17 %
Kollision cykel/moped – motorfordon	90	9 %
Kollision fotgängare – motorfordon	55	5 %
Övrigt (kollision oskyddad trafikant/moped, kollision med parkerat eller backande fordon)	62	6 %
Totalt	1 017	100 %

I Enköpings tätort har cirka 1 017 personer skadats sedan år 2007 på vägar där kommunen är väghållare. Den absolut vanligaste olyckstypen är fotgängare singel, till exempel fallolyckor.

År 2000 infördes en lagändring som innebär att samtliga fordonsförare har väjningsplikt gentemot gående. I samband med den nya lagen togs många övergångsställen bort i Enköping och hastighetsdämpande åtgärder infördes istället.

Övergångsställen kan medföra en falsk trygghet och därför ser Enköping sänkta hastigheter där samspel kan ske mellan gående och förare som ett bra sätt att öka trafiksäkerheten.

2.8 Miljöpåverkan

I Enköping ska ingen invånare uppleva att de störs av buller i sin bostad. De största bullerkällorna idag är bil- och tågtrafiken samt störande verksamheter. Verksamheter ska placeras på ett sådant sätt att de agerar bullerskärmar vid vägar för att minska bullerstörningar mot bostadsbebyggelse. Genom att bygga tätt och stadsmässigt kan utformningen av gaturummet bidra till hållbart resande med sänkta bullernivåer som följd.

Enligt en utredning från 2010 bedöms 1 338 personer som är boende i fastigheter i närheten av en väg med en årsdygnstrafik över 5 000 fordon påverkas av ljudnivåer som överskrider riktvärden för vägtrafikbuller. De flesta bostadsfastigheter som påverkas med de

högsta ljudnivåerna är fastigheter i centrum, främst på Tullgatan och på Fjärdhundragatan mellan korsningarna med S:t Iliansgatan och Tullgatan.

Luftföroreningar består av ämnen som inte naturligt ingår i atmosfären eller som uppträder i högre koncentrationer än normalt. De viktigaste åtgärderna för att minska utsläpp av luftföroreningar och klara miljö kvalitetsnormerna berör vägtrafiken. Kommunens arbete med hållbart resande är ett exempel på en åtgärd som kan bidra till minskade luftföroreningar. Idag ligger alla halter under gränsvärdena.

2.9 Hälsa

Hälsoaspekter relaterat till transporter uppmärksammas allt mer och ett viktigt nationellt transportpolitiskt mål är att transportsystemet ska bidra till ökad folkhälsa. Detta kan ske genom ökad andel resor som innebär en fysisk aktivitet, dvs gång, cykel och kollektivtrafik. Ibland även kallat aktiv mobilitet.

Studie efter studie påvisar vikten av aktiv rörelse för ett friskt liv med god levnadsstandard, utan övervikt och fetma. Nationellt har andelen överviktiga (BMI > 30) ökat från 11 till 14 % enbart mellan åren 2004 och 2015.

Forskningen visar att vuxna bör röra på sig aktivt minst 30 minuter dagligen, detta för att minska riskerna för hjärt- och kärlsjukdomar och fetma samt för att stimulera muskler och förstärka immunsystemet. Barn (5 - 17 år) behöver ännu mer, ca 60 minuter aktiv rörelse per dag. Genom resan till och från skola, arbete eller andra ärenden kan hela, eller åtminstone en del, av den dagliga aktiva rörelsen uppnås om resan görs som fotgängare eller cyklist. Även resor med kollektivtrafik bidrar i viss mån till aktiv rörelse.

Enligt Region Uppsalas undersökning "Liv och hälsa" är Enköpingsbornas allmänna hälsotillstånd tredje bäst i länet men något under länssnittet. Den fysiska aktiviteten ligger både under läns- och rikssnittet.

2.10 Trafikplaneringsprocessen

Kommunen utför enkätundersökningar vart annat år som benämns Kritik mot teknik, för att samla in synpunkter från medborgarna. De utgår även ifrån SCB:s medborgarundersökning för att få information om vad medborgarna tycker om stadsmiljöerna och kommunens arbete. Via kommunens kontaktcenter kan medborgarna lämna synpunkter utanför undersökningarna. Informationen tas sedan till vara och konkreta problem åtgärdas. Om flera personer påtalar samma brister kan utredning vidtas.

Totalt investerade kommunen 14,4 mkr i trafik år 2016, varav 4,9 mkr gick till cykelinvesteringar. Kommunen gör kontinuerligt mätningar av biltrafik, medans cykeltrafiken mäts mer oregelbundet. Parkeringsbeläggning för bil och cykel mäts vid behov.

I de områden som byggs ut idag ingår inte mobility management-perspektivet i planeringen men kommunens ambition är att det ska ingå i projekten framöver. Det finns i dagsläget ingen utsedd person som hanterar frågor inom Mobility management på kommunen, men goda förutsättningar finns att utveckla detta område få tjänster tillsatts.

2.11 Bristanalys

Utifrån nulägesanalysen och de synpunkter som togs upp på en workshop med tjänstemän och politiker i Enköping har en sammanställning av upplevda brister i trafiksystemet gjorts och delas upp på övergripande och specifika brister.

2.11.1 Övergripande brister

- Bebyggelseutvecklingen i Enköping har gått mot mer utglesning och funktionsdelning där bostäder, handel och service separerats. Denna utveckling försvårar för transporter med hållbara färdmedel och i Enköping antas utglesningen leda till ökade trafikflöden mellan syd och nord.
- Strategier för trafik- och parkeringsplanering saknas.
- Det finns inget samordnat arbete med tillgänglighetsfrågor i kommunen.

2.11.2 Specifika brister

- Tillgängligheten i cykelvägnätet är bristande och en sammanhängande struktur för cykelvägnätet saknas. Stadens storlek ger potential till cykelnärhet, som kan nyttjas på ett bättre sätt än vad som görs idag.
- Underskott av cykelparkeringarna vid viktiga målpunkter som centrum och skolor. Det finns en efterfrågan på fler cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast ramen.
- Det finns flera platser/gator i centrum som upplevs bristande ur trafiksäkerhetssynpunkt.
- Kollektivtrafiken kan utformas mer attraktivt för att locka fler resenärer.
- Otydlig skyltning av parkering leder ofta till en upplevelse av att det är brist på parkering i centrum även om det i själva verket finns lediga parkeringsplatser. Dessutom bidrar prissättningen till att gatuparkering som är avsedd för besökare i centrum används av boende, vilket leder till låg omsättning av fordon och minskad tillgänglighet för centrumhandelns besökare.
- Det finns en positiv inställning till pendlarparkeringar men det efterfrågas fler parkeringar på landsbygden.
- Biltrafiken tar för stor plats i centrum. Gatornas utformning ger bilarna onödigt stor yta och uppmuntrar till höga hastigheter. På och runt torget finns en önskan om att minska antalet bilar och ytan de tar upp i det offentliga rummet.



3 Mål fram till 2040

Trafiksystemet ska utvecklas i hållbar riktning och bidra till att Enköping är en attraktiv stad i Mälardalen, både för dagens invånare och besökare men även för kommande generationer. Trafiksystemet i staden ska upplevas som tryggt, säkert och pålitligt samt leda till stärkt folkhälsa och ökad social sammanhållning. Staden är attraktiv för fotgängare och cyklister som ska vara de primära färdssätten i centrala Enköping. Smarta mobilitetslösningar¹ och delningstjänster* ska finnas tillgängliga i staden.

3.1 Delmål

3.1.1 Enköpings karaktär

Utformningen av transportsystemet ska bidra till en levande och mänsklig stad med mycket grönska.

Staden kan växa på höjden i nära anslutning till befintlig infrastruktur i bra kollektivtrafiklägen.

3.1.2 Trafiknät

Både gångnätet och cykelnätet ska vara attraktivt, tryggt, trafiksäkert, funktionellt och sammanhängande.

¹ Till exempel bilpool.

Biltrafiknätet ska vara utformat i god avvägning med andra trafikslag.

3.1.3 Parkering

Parkeringsituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad.

3.1.4 Trafiksäkerhet och trygghet

Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafikolyckor. Andelen som upplever trafikmiljön som trygg ska öka.

3.1.5 Miljöpåverkan

Trafiken ska utvecklas på ett sätt som bidrar till minskade utsläpp av föroreningar, hälsovådliga partiklar och växthusgaser.

3.1.6 Hälsa

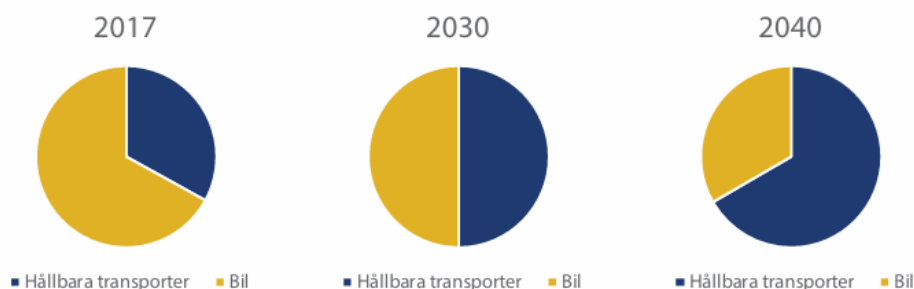
Trafiksystemet ska bidra till bättre folkhälsa genom att locka fler att gå och cykla.

3.2 Övergripande mål

”Hållbara transporter ska vara norm när staden växer.”

2030 ska hälften av transportererna i staden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

2040 ska två tredjedelar av transportererna i staden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.





4 Strategier

De fem strategierna i detta avsnitt beskriver hur arbetet med trafiksystemet bör bedrivas för att målen ska nås. Åtgärderna visar vad som behövs och hjälper till att konkretisera strategierna.

Strategierna ska också ge vägledning i trafik- och stadsplaneringen. Den ska ge stöd i alla de både små och stora beslut som tas i den fortlöpande verksamheten och som inte direkt tas upp i planer och program. Det handlar till stor del om vägledning för hur prioriteringar och avvägningar mellan intressen bör göras.

Nedan presenteras strategierna, förslag på åtgärder för varje strategi samt vilka delmål strategierna bidrar till. Strategier för parkering återfinns i Parkeringspolicy 2017 vilket är ett separat dokument.

4.1 Planering med Fyrstegsprincipen som utgångspunkt

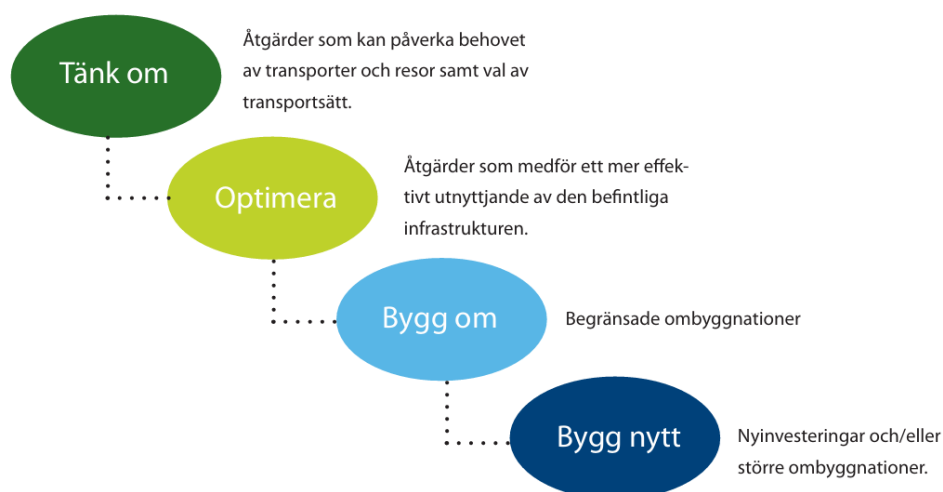
Trafiksystemet i Enköping ska planeras utifrån fyrstegsprincipen, en arbetsstrategi för att ta fram kostnadseffektiva åtgärder och nyttja det befintliga vägnätet på ett effektivt sätt. Fyrstegsprincipen bygger på att lämpliga lösningar prövas i fyra steg, där åtgärder som påverkar

behovet av att resa överhuvudtaget och val av transportsätt utgör det första steget. Som sista steg görs ombyggnader eller investeringar i helt ny infrastruktur. Att planera enligt fyrstegsprincipen innebär att den ekonomiskt och ekologiskt bästa lösningen tas fram för varje specifikt fall. Åtgärdsförslag ska prövas enligt figur 3.

4.1.1 Insatsområden

- Använd fyrstegsprincipen som ett centralt verktyg i kommunens trafikplanering. (PLEX-utskottet och Tekniska nämnden (TN))

Bidrar i huvudsak till följande delmål: Enköpings karaktär, Trafiknät, Trafiksäkerhet och trygghet, Miljöpåverkan samt Hälsa.



Figur 3. Fyrstegsprincipen

4.2 Prioritering av trafikslagen

I Enköping ska de kapacitetsstarka, energisnåla och yteffektiva² trafikslagen prioriteras i trafiksystemet. För att stadskärnan ska förbli attraktiv och levande när staden växer krävs att de trafikslag som tar lite plats och som kan transportera ett stort antal människor prioriteras. Att planera för de kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslagen är inte bara bättre för miljön, det är ofta mer ekonomiskt och bidrar till en mer levande stadsmiljö. Prioriteringen ska användas såväl i den övergripande planeringen som vid planering på mer detaljerad nivå.

² Till exempel gång- och cykel samt kollektivtrafik.

4.2.1 Gångtrafik

I Enköpings stadskärna är avstånden mellan målpunkter relativt korta vilket gör gångresor fördelaktiga. En stadskärna som planeras för gångtrafik, där människor rör sig på gator och torg istället för att sitta ensamma i sina bilar, upplevs ofta som en trevligare och mer levande stadskärna.

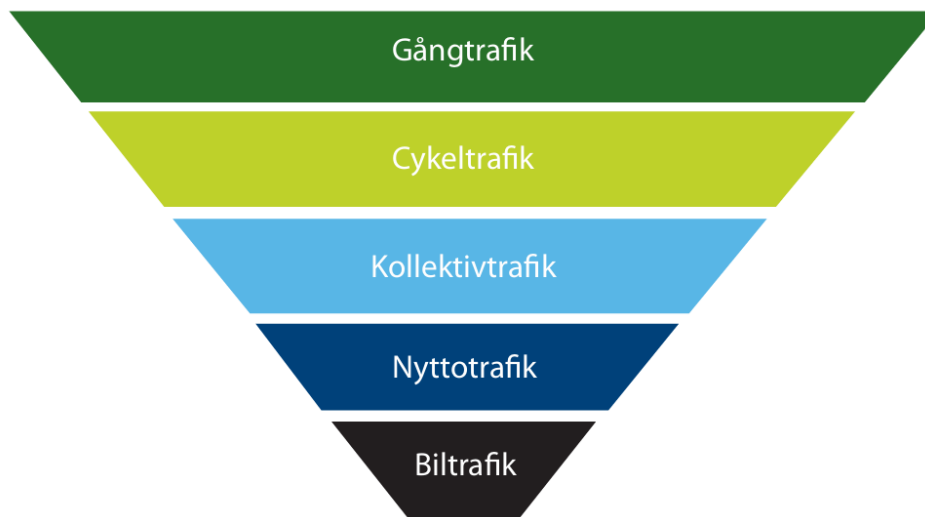
Andra fördelar som en gånginriktad planering kan medföra är positiva hälsoeffekter och en ökad tillgänglighet för många grupper i samhället. Gångnätet kan användas av hela samhället, medan bilkörfält begränsas till den del av befolkningen som har tillgång till bil och körkort. För vissa grupper i samhället är gångnätet en förutsättning för att de ska kunna transportera sig. Gångnätet ska därför prioriteras i planeringen och anpassas efter de svagaste grupperna i samhället.

4.2.2 Cykeltrafik

Även cykeltrafiken gynnas av att avstånden mellan målpunkter är korta. En cykelinriktad planering kan medföra positiva hälsoeffekter genom bland annat ökad fysisk aktivitet och minskat buller. Cykelnätet bör planeras med gena, trygga och säkra sträckor.

4.2.3 Kollektivtrafik

En välutbyggd kollektivtrafik kan konkurrera med bilen för resor där gång- och cykel inte är attraktiva. Genom att planera för ökad framkomlighet för kollektivtrafikens fordon och på lång sikt arbeta med den övergripande samhällsplaneringen så att bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter lokaliseras i närheten av varandra kan Enköping förbättra kollektivtrafikens förutsättningar. För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik krävs även ett nära samarbete med kollektivtrafikmyndigheten. Trafikstrategin ska på sådant sätt bidra till att uppfylla målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län.



Figur 4. Prioritering av trafikslagen vid ny- och ombyggnation.

4.2.4 Nyttotrafik

Nyttotrafik är ett samlingsbegrepp för den trafik som inte utgörs av persontransporter. Nyttotrafik innefattar leveranser av varor och tjänster, avfallstransporter och liknande transporter. Leveranser och annan nyttotrafik som behöver transporteras in i och ut ur Enköping ska planeras så att transporterna blir effektiva och trafiksäkra. Genom att planera för en effektiv nyttotrafik kan den negativa miljöpåverkan minska. Kommunen ska verka för att nyttotrafiken ska kunna ske effektivt och trafiksäkert med de medel som finns att tillgå, till exempel genom att påverka kommunens egna leveranser samt att planera lämpliga infartsvägar för tung trafik.

4.2.5 Biltrafik

Biltrafiken ska ha lägst prioritet i Enköpings trafiksystem för att ge plats och resurser till mer effektiva och klimatsmarta transporter. Trafiksystemet ska inte byggas ut så att biltrafikens kapacitet ökar men kan optimeras ur ex. ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

4.2.6 Insatsområden

- Vid varje nybyggnation eller omplanering av befintliga platser eller stråk ska åtgärderna prioriteras enligt prioriteringsordningen (PLEX och TN).
 1. Gångtrafik
 2. Cykeltrafik
 3. Kollektivtrafik
 4. Nyttotrafik
 5. biltrafik.
- Omfördela utrymme i det befintliga gaturummet så att gång och cykel får mer plats. Se över möjliga gågator. (TN)
- Inventera enkelt avhjälpna hinder (EAH) och åtgärda efterhand. Vid ny- och ombyggnation av gator och torg ska EAH undvikas och vid behov åtgärdas. (TN)
- Sänk den generella hastighetsgränsen i Enköpings stad. På vissa ringleder eller där det är motiverat kan en högre hastighetsgräns behållas. (TN)
- Se över och komplettera felande länkar i gång- och cykelvägnätet. Även belysning bör ses över. (TN)
- Arbeta för säkra övergångar för gångtrafiken och cykeltrafiken. (TN)
- Arbeta med kollektivtrafikmyndigheten för att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik genom att se över utbud, linjenät, fordon, hållplatsservice samt utveckla bytespunkter. (PLEX)

Bidrar i huvudsak till följande delmål: Enköpings karaktär, Trafiknät, Trafiksäkerhet och trygghet, Miljöpåverkan samt Hälsa.



Figur 5. Hur vi reser spelar stor roll för hur effektivt trafiksystemet är. I figuren illustreras hur stor plats 40 personer tar beroende på om de åker bil, buss eller om de cyklar. Källa: Gävle kommun.

4.3 Strategi för stadens bebyggelsestruktur och trafik

Enköpings bebyggelsestruktur består utav en liten tät centrumkärna och utanför denna glesare områden uppdelade efter funktion, till exempel som handel, verksamheter och bostäder. Dagens bebyggelsestruktur gynnar användandet av bil i stor utsträckning, framförallt för boende utanför den absoluta stadskärnan.

En efterfrågan på bättre och snabbare resmöjligheter har ofta mötts av nya investeringar och förbättringar i väginfrastruktur. Detta har i sin tur ytterligare ökat möjligheten att bosätta sig på längre avstånd från arbete och service. Fortsätter vi att planera bebyggelsen som tidigare behöver vi investera mer i bilinfrastrukturen och missgynnar möjligheterna för ökad andel hållbara färdssätt i Enköping.

För att vända trenden behöver ny bebyggelse främst planeras som förtätning av befintliga

områden. På så sätt kan dagens infrastruktur nyttjas mer effektivt och resurssnålt. En tätare stad ger fler invånare närhet till handel, arbetsplatser, skola och annan service. Närheten gör det enkelt att välja gång eller cykel som färdssätt vid sin resa. En tätare stad ger dessutom underlag för en mer attraktiv kollektivtrafik.

En inventering bör göras av vilka ytor som är möjliga att förtäta utifrån nuvarande förhållanden och med förslag på vilken typ av bebyggelse

som är lämplig. Detta skulle vara ett värdefullt underlag när platser för mindre verksamheter och service efterfrågas. En förtätning bör däremot inte innebära att man använder gröna ytor som har betydelse för stadsdelens karaktär, barnens lek och rekreationsbehovet.

4.3.1 Insatsområden

- Ny bebyggelse planeras som förtätning av befintliga områden. (PLEX)
- Planera för blandade funktioner i staden, med korta avstånd mellan bostäder, handel, skola, arbetsplatser och kollektivtrafik. (PLEX)
- Enköpings stads gröna karaktär med vackra träd längs gator och torg ska bevaras och utvecklas då trafiksystemet och stadsrummet planeras. (PLEX och TN)
- För att stimulera till hållbara transporter ska etablering och utbyggnad av handel i första hand ske i centrum. Stor- och sällanköpshandel bör förläggas till Myranområdet. (PLEX)

Bidrar i huvudsak till följande delmål: Enköpings karaktär, Trafiknät, Trafiksäkerhet och trygghet, Miljöpåverkan samt Hälsa.

4.4 Minska biltrafikens klimatpåverkan

Kommunens karaktär där en stor del av befolkningen bor på landsbygden gör att hållbara färdmedel har svårt att konkurrera med bilen på alla sträckor. Transportsystemet måste fungera som helhet och Enköping ska därför planera för att de bilresor som måste göras ska bli klimatsmarta och bidra till så lite negativ miljöpåverkan som möjligt. Kommunen kan arbeta med att minska biltrafikens klimatpåverkan både genom att underlätta för hållbara initiativ som etablering av bilpool och genom att skapa förutsättningar för fossilfria drivmedel.

4.4.1 Insatsområden

- Skapa förutsättningar för möjligheter för allmänheten att ladda elbilar och tanka fossilfria drivmedel, exempelvis genom markupplåtelse. (TN)
- Underlätta etablering av bilpool och bildelande. (PLEX)
- Stötta etablering av transport som tjänst. (PLEX)

Bidrar i huvudsak till följande delmål: Miljöpåverkan samt Parkering.

4.5 Mobility management för hållbara resvanor

Mobility management är ett arbetssätt som handlar om att påverka efterfrågan på transporter, att påverka resan innan den har börjat. Mobility management bidrar till att effektivisera användandet av den befintliga infrastrukturen. Målet är att påverka människor så att resan rent av inte behövs alls eller att flytta över resor till kollektivtrafiken, cykel eller till gång, att genomföra bilresan på andra tider på dygnet, samåkning eller att välja andra färdvägar. Forskning visar att mobility management är ett kostnadseffektivt sätt att lösa trafikproblem och att skapa hållbarare resvanor.

Arbetsplatsområden, handelsområden, större arbetsplatser, skolor och andra delar av egna kommunorganisationen är exempel på områden och målgrupper för att arbeta med Mobility management. Detta eftersom det där ofta finns många med likartade förutsättningar och man på ett effektivt sätt kan nå ut till flera individer samtidigt. Enköping bör använda sig av Mobility management riktat till både invånare, besökare och företag för att deras resor ska bli mer hållbara.

4.5.1 Insatsområden

- Satsa på miljöanpassade och delade fordon i kommunen, använd och efterlev den av kommunfullmäktige beslutade resepolicyen. (Hela organisationen).
- Ta fram en plan som beskriver hur kommunen ska arbeta med Mobility management. (PLEX).
- Utse eller anställ en resurs med ansvar för kommunens arbete med Mobility management. (PLEX och TN).
- Arbeta med säkra skolvägar för barnens resor till och från skolan. (TN).

Bidrar i huvudsak till följande delmål: Trafiksäkerhet och trygghet, Miljöpåverkan samt Hälsa.



5 Genomförande och uppföljning

När trafikstrategin är klar och antagen börjar det egentliga arbetet. Då handlar det om att genomföra de åtgärder som behövs för att nå uppsatta mål. Arbetssätt och rutiner behövs som säkerställer att all planering och genomförande sker i riktning mot målen.

5.1 Genomförande och organisation

Trafikstrategin kan ses som ett paraply för trafikplaneringen. Utifrån den behövs en eller flera mer konkreta handlingsplaner eller åtgärdsprogram. Dessa tas fram efterhand och beskriver mer i detalj vilka åtgärder som krävs för att nå de uppsatta målen. Åtgärderna i handlingsplan/program bör tidsättas, prioriteras samt kostnads- och effektbedömas.

I handlingsplaner bör även fastställas vilka förvaltningar och befattningar som har ansvar för respektive åtgärds finansiering, genomförande och uppföljning. Genomförandet bygger även i vissa fall på samverkan med andra viktiga aktörer, såsom Trafikverket, Region Uppsala, byggherrar, fastighetsägare, det lokala näringslivet med flera.

5.2 Uppföljning och utvärdering

Att följa upp och utvärdera resultatet av arbetet med trafikstrategin är en viktig del i genomförandet för att se hur arbetet fortskrider. Det handlar om att följa upp de mål och indikatorer som strategin pekat på i syfte att besvara frågorna:

- Förändras indikatorerna i önskvärd riktning?
- Går utvecklingen som helhet åt rätt håll? (Varför/Varför inte?)
- Har genomförda åtgärder och aktiviteter gett förväntat resultat? (Om inte, vad kan ändras?)

Trafikstrategin bör ses som en process där verksamheten hela tiden förändras utifrån erfarenheter, behov och nya projekt eller målområden. Därför bör ett kontinuerligt uppföljningsarbete fortgå och en översyn göras varje mandatperiod för att se om det finns behov av andra/nya åtgärder.

5.2.1 Indikatorer för uppföljning av övergripande mål och delmål

För att målen ska kunna följas upp kommer indikatorer tas fram som visar i vilken riktning utvecklingen är på väg.

5.2.2 Kommunikation och dialog

Kommunikation och dialog är viktigt under genomförandefasen av trafikstrategin. Med ett planerat kommunikationsarbete kan kommunen lättare informera om trafikstrategins sammanhang och avsikter. Det ger möjlighet till att förklara och reda ut missförstånd. Kommunikationsinsatser kommer därför bli aktuellt när olika åtgärder och projekt kommer att ske. Informationen behöver utgå ifrån de informationsbehov som finns inom olika målgrupper. Det kan ske genom kommunens egen webbplats, men också genom media, presentationer och andra utåtriktade aktiviteter.

Stor vikt behöver läggas vid informationen om uppföljningen av strategins indikatorer och mål. Resultat bör spridas under ordinarie möten som hålls i till exempel nämnder, förvaltningar, och olika samarbetsgrupper.

Uppföljningen av mål och indikatorer i strategin görs årligen och rapporteras i lämpligt sammanhang. Det kan vara en god idé att göra ett

enkelt "trafikbokslut" som beskriver utveckling och måluppfyllelse för olika interna och externa intressenter.