

Trafikstrategi

för Katrineholms kommun

Övergripande inriktningsdokument
Antagen av kommunfullmäktige
2017-12-18, § 211



Innehåll

Inledning.....	2
Varför en trafikstrategi?	2
Utgångspunkter och underlag.....	2
Katrineholm, en del av Mälardalsregionen	4
Katrineholm, framtida utveckling i stad och på landsbygden	6
Staden	6
Landsbygd	7
Nuläge trafik och resande.....	8
Trafikföring i centrala Katrineholm	10
Mål för trafiksystemet i Katrineholm.....	12
Vision	12
Målområde 1: Stadsrum och bebyggelse.....	13
Målområde 2: Resor	13
Målområde 3: Godstransporter och varudistribution.....	15
Målområde 4: Bilparkering	16
Strategier	17
En stad att vistas och trivas i	17
Hållbara resor	20
Kollektivtrafiken – för resor i staden och i regionen.....	21
Koppla Katrineholm till strategiska regionala målpunkter.....	21
Utveckla resmöjligheter	22
Samverkan för utveckling	23
Biltrafik i en attraktiv stad.....	23
Anpassning av skalan och utformning av gaturummet	24
Hastigheter för en hållbar stad.....	25
Mobility Management påverkar invånarnas val	25
Hållbara transporter.....	26
Bilparkering i en attraktiv stad	27
Uppföljning	28
Källor.....	29

Inledning

Katrineholm är en kommun i tillväxt, målet är att det ska bo 40 000 invånare i kommunen år 2030. Katrineholms mål om befolkningstillväxt, kombinerat med dagens resmönster skapar stora utmaningar. Ett samlat grepp om trafiksystemen och planeringen är nödvändig för att kunna skapa framtidens hållbara stad där andelen gång- cykel och kollektivtrafik ökar parallellt med att bilbehovet och koldioxidutsläppen minskar. Samtidigt som denna omställning är nödvändig ska Katrineholm vara en kommun med ett funktionellt trafiksystem, där det är enkelt att transportera sig både inom kommunen och till arbetsmarknadsregioner omkring oss.

Trafikstrategin anger på vilket sätt Katrineholms kommun ska arbeta med trafik och bebyggelse för att Katrineholm ska fortsätta växa och vara en attraktiv och hållbar kommun.

Varför en trafikstrategi?

Det övergripande syftet med Trafikstrategin är att beskriva den långsiktiga inriktningen för de olika trafikslagen och för utveckling i stad och på landsbygd.

Trafikstrategin kompletterar befintliga planer inom samhällsbyggnadsområdet i Katrineholms kommun och konkretiserar ställningstaganden i översiktsplanen och andra styrdokument. Trafikstrategin ska också fungera som underlag till andra strategiska dokument och utredningar i kommunen och ge stöd i den mer detaljerade åtgärdsplaneringen.

Utgångspunkter och underlag

Trafikstrategin bygger på beslutade mål och andra ställningstaganden som gjorts inom ramen för transport och infrastruktur.

Nationell nivå

På nationell nivå utgår strategin från regeringens funktionsmål för transportsystemet:

”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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

Regeringens mål för framtidens resor och transporter (2009).

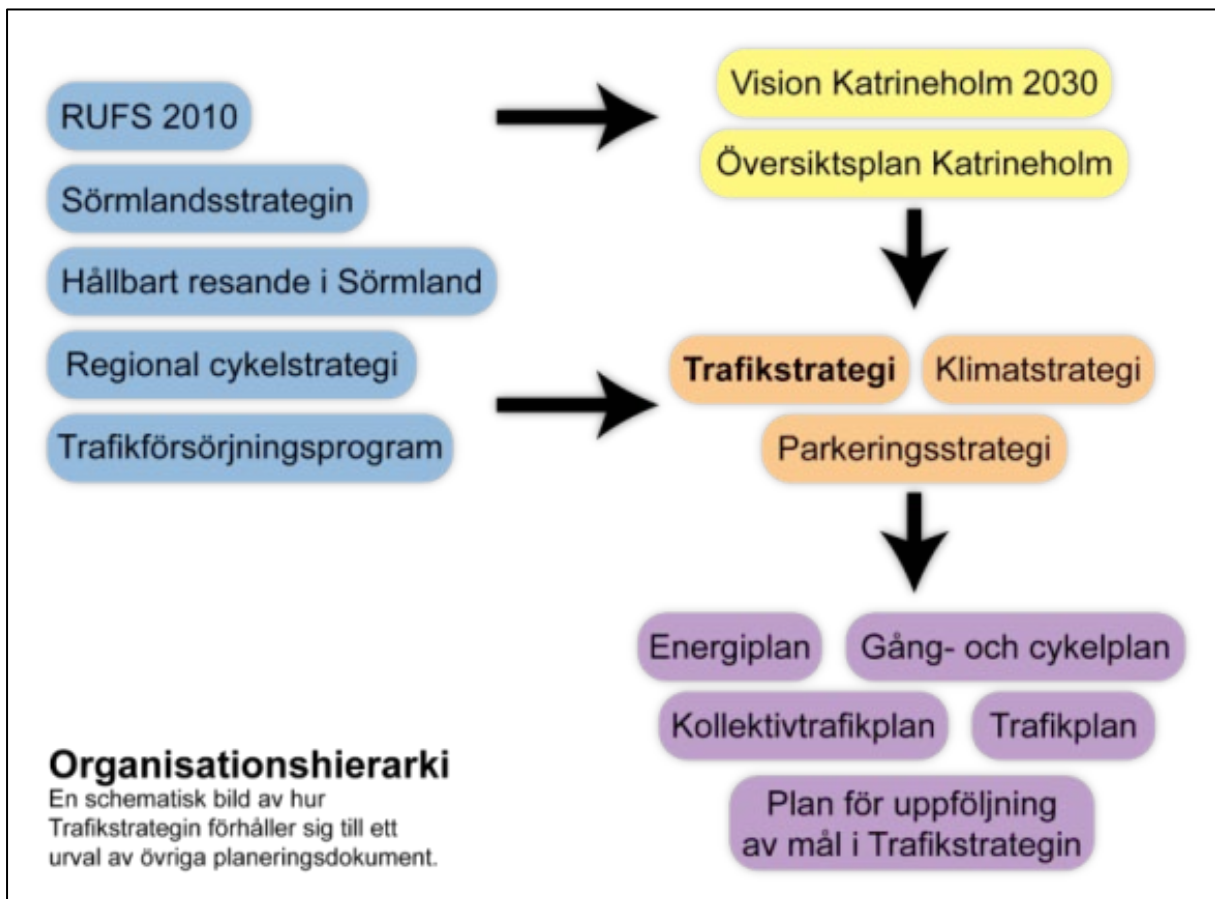
Regional nivå

Innehållet i trafikstrategin utgår också från ställningstaganden som gjorts i den regionala utvecklingsplaneringen, till exempel i Sörmlandsstrategin och i Länsplanen. Mål och inriktningar för kollektivtrafikens utveckling inom ramen för det storregionala samarbetet i ”En bättre sats” och i länets trafikförsörjningsprogram (Sörmlandstrafiken 2012) har bildat underlag för trafikstrategins förslag inom kollektivtrafikområdet. Utvecklingsambitioner i Regional cykelstrategi och i rapporten Hållbart resande (Regionförbundet 2012 och 2015) är också viktiga underlag för strategiska ställningstaganden när det gäller trafik- och samhällsutveckling i Katrineholms kommun.

Lokal nivå

Vision 2025: Läge för liv och lust samt *Översiktsplan 2030* pekar ut riktningen för framtidens Katrineholm, både i staden och på landsbygden och bildar därmed en ram för innehållet i trafikstrategin. I det korta perspektivet anger innehållet i *Övergripande plan med budget 2015-17* och *Kommunplanen 2015-18* de övergripande förutsättningarna för kommunens utveckling de närmaste åren. Andra betydelsefulla ställningstaganden har till exempel gjorts i *Gång- och cykelplanen* samt i *Trafiksäkerhetsprogrammet*.

Trafikstrategin har alltså stark koppling till beslutade mål och inriktningar i befintliga planer och visar på en konkretisering av kommunens tidigare ställningstaganden och av innehållet i den regionala planeringen.



Figur 1: Trafikstrategins plats i förhållande till ett urval av övriga planeringsdokument

Katrineholm, en del av Mälardalsregionen

Sörmland och Katrineholm är en del av en funktionell Mälardalsregion. För den regionala utvecklingen har transporter och resande över länsgränserna mycket stor betydelse, framförallt till Stockholm och till större regioncentra i grannlänen.

Inom en radie av tio mil från staden Katrineholm nås städer som Örebro, Linköping, Norrköping, Västerås, Eskilstuna, Nyköping samt Storstockholm. Restiden från Stockholm är under en timme med tåget. Katrineholm ligger cirka fem mil från Stockholm Skavsta och Norrköpings flygplats. Katrineholms korsas också av Västra och Södra stambanan.

Riksvägarna 52, 55, 56 och 57 går igenom kommunen. Väg 56 är utpekad som nationell stamväg mellan Norrköping och Gävle och ingår i projektet "Räta linjen". Räta linjen tvärförbinder europavägarna E4, E20 och E18 och är utpekad som viktig nationell vägkorridor för godstransporter. Väg 52 förbinder Örebro med Nyköping.

Målbilden I den regionala planeringen för östra Mellansverige bygger på en vidareutvecklad flerkärnig rumslig struktur, där människor, verksamheter och funktioner samlas i orter utmed kommunikationsstråken och i deras skärningspunkter.¹

¹ Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2010. Regionplanekontoret 2010

Målet är att skapa ett transportsystem ...

... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i östra Mellansverige

... där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt

... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet

... där flerkärnighet och en förstora arbetsmarknad främjar regional utveckling

Katrineholms kommun kan bidra till uppfyllelse av målet genom ett gott logistiskt läge samt att kunna erbjuda bostäder med pendlingsmöjligheter till bland annat Stockholm och tillväxtregionen Norrköping/Linköping. Genom ett utbyggt nät av kommunikationer bör även den tätortsnära landsbygden kunna inkluderas i denna målbild.

I Katrineholm finns förutsättningar för detta. Sysselsättningen på landsbygden i Katrineholms kommun har haft en positiv utveckling de senaste åren. Sedan år 2007 har sysselsättningen ökat med cirka 18 procent på landsbygden i kommunen, jämfört med i snitt fem procent för hela länet. Landsbygdens sysselsättning blir även allt mer differentierad och därmed mindre konjunkturkänslig och det bedöms därför finnas potential för utveckling av nya företag inom tjänste-, service- och besöksnäringen i Katrineholms kommun.

I mellersta Sörmland finns starka funktionella samband mellan Katrineholm och Flen. Katrineholm, Vingåker och Flen kan tillsammans ses som en funktionell region. Mot länets största kommun, Eskilstuna är kopplingen svag och Katrineholm har svaga samband söderut men stora möjligheter finns att knyta Katrineholm närmare Norrköping-Linköping med hjälp av en utvecklad kollektivtrafik.

Sörmland präglas av en flerkärnig ortstruktur, svaga inomregionala samband och regional

obalans i tillgänglighet, befolknings- och sysselsättningsutveckling. För att stärka utvecklingen i Katrineholms kommun bedöms det krävas insatser och långsiktigt arbete för både IT- och transportinfrastruktur samt kollektivtrafik och godstransporter.

I Katrineholms kommun ökar befolkningen främst i staden, i orter och landsbygd som ligger nära staden. Utmärkande för åldersstrukturen på landsbygden i Katrineholm är att andelen människor i åldrarna 20–35 år är låg, och allra lägst är andelen 25–29 åringar. Länet som helhet har också en högre andel av befolkning över 55 år än riket i stort. I Länsplanen anges prioriteringen för länets satsningar på infrastruktur för transporter:

- Utveckla Sörmlands starka funktionella stråk (persontrafikstråk och godsstråk) inom länet och över länsgränserna
- Fortsätta att bygga ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar jämställdhet, tillgänglighet för alla, god miljö och hälsa genom satsningar på kollektivtrafik, steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, samt verka för ökad gång- och cykeltrafik.
- Skapa förutsättningar för att Sörmlands länsplan tillsammans med länets aktörer bidrar till hög måluppfyllelse. Genom att avsätta medel till att ta fram långsiktiga och strategiska planeringsunderlag främjas länets utveckling.

Genom utbyggnaden av Citybanan i Stockholm öppnas möjligheter för kapacitetsförstärkningar från år 2017, bland annat på den del järnvägsnätet som korsar Katrineholm. Detsamma gäller när Ostlänken byggs.

Planeringen för den framtida kollektivtrafiken i Sörmland handlar till stor del om fortsatt utveckling av den regionala kollektivtrafiken. Trafikplan 2017 (MÅLAB 2012) ger underlag för utveckling av tågtrafiken i hela regionen utifrån den kapacitetsökning som skapas vid Citybanans öppnande. Ambitionen är att bygga upp ett tågssystem som är stabilt över tid och som möter de behov som invånarna i regionen har.

Trafikplan 2017 är tänkt att fungera som underlag för beslut om framtida trafik och innehåller en illustration av ett storregionalt stornät. Det storregionala stornätets uppgift är att fungera som bastrafik för arbets- och vardagsresande mellan större orter inom och mellan länen i Stockholm-Mälardalenregionen samt anslutande län. I jämförelse med dagens trafik kommer utbudet att öka med cirka 30 procent. Trafikens start är satt till år 2017 i och med öppnandet av Citybanan. Ett nytt prissystem ska också införas med periodbiljetter med giltighet både i den regionala tågtrafiken och i den lokala kollektivtrafiken. Det storregionala nätet ska samverka med övriga regionala tågtrafiksystem.

För invånarna i Katrineholm innebär detta förbättrade resmöjligheter och ökade möjligheter till arbetspendling norrut mot Stockholm och söderut mot Norrköping och Linköping. Den nya trafiken planeras för två avgångar per timme i båda riktningar i rusningstid, övrig tid kommer i huvudsak att bedrivas med timmestrafik. På helger planeras för avgångar minst varannan timma.

Katrineholm, framtida utveckling i stad och på landsbygden

Den framtida utvecklingen för Katrineholm kommer främst till uttryck i Översiktsplan Katrineholm 2030 (ÖP 2030).

VISION 2025

”I Katrineholm är lust den drivande kraften för skapande och utveckling – för liv, lärande och företagsamhet. Lust är passion, vilja, ambition. Det är också det lustfyllda – det vi lever för och det vi lever av – mat, kärlek, arbete, gemenskap, upplevelser. Läget är rätt – rätt geografiskt och rätt för handling och förändring”.

Staden

I syfte att uppnå en hållbar stadsutveckling och en attraktiv stad har sju strategier formulerats:

Den nära staden: Katrineholms stad ska i huvudsak utvecklas inom en radie av tre kilometer från resecentrum så att befintlig infrastruktur och kollektivtrafik kan utnyttjas. I staden ska gång- cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför bil för att begränsa utsläpp av växthusgaser. Denna stadsutveckling ger fler personer möjligheten att bo och arbeta centralt och till ut- och inpendling från och till större städer i regionen.

Den täta stadskärnan: Inom en kilometer från resecentrum ska Katrineholm byggas tätt, komplettering av bebyggelse sker i befintlig bebyggd miljö. Obebyggda tomter kan bebyggas, kvarter som kan slutas, fler våningar kan påföras redan existerande byggnader och stora parkeringsytor kan planeras om för att skapa utrymme för ny bebyggelse i centrala lägen. Den täta staden ger goda förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafik och ökar flödet av människor vilket bidrar till ett rikare stadsliv och ökad trygghetskänsla.

Transportbehovet i den täta staden ska minska och resande ska ske mer hållbart vilket innebär

att luftkvaliteten i staden förbättras. Den täta staden med ökad befolkningstäthet innebär även möjlighet stärka kundunderlaget för till exempel affärer, restauranger och caféer. Förtätning medför att fler människor bor på samma yta vilket ger underlag för annan offentlig och kommersiell service och kollektivtrafik.

Den täta staden minskar invånarnas behov av att äga en egen bil. Enligt översiktsplanen ska det begränsade trafikutrymmet därför hanteras genom lägre framkomlighet för biltrafik med hastighet som är anpassad till stadens liv. Stadens inre delar ska utformas med särskild hänsyn till gående och cyklister. Det innebär möjligheten att skapa nya mötesplatser i det offentliga rummet ökar. En tätare stad med ökat antal bostäder och invånare i staden ger ökad belastning på trafiksystemet och kan resultera i buller och luftföroreningar. Översiktsplanen betonar därför att möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt med miljövänliga fordon ska prioriteras.

Staden för alla: En attraktiv och hållbar stad ska skapas tillsammans med invånarna. I all planering av staden ska dialog föras med invånarna. Det offentliga rummet ska utvecklas så att alla kan vistas där på lika villkor.

Den blandade staden: Vid all nybyggnation ska en variation av olika bostadstyper, upplåtelse former, höjder och funktioner eftersträvas. Bostadsutbyggnad nära befintliga kommunikationsleder och kollektivtrafikleder ska prioriteras. Den gamla genomfarten (Stockholmsvägen–Vasavägen–Eriksbergsvägen) ska omvandlas och få mer stadsmässig karaktär. Staden ska bebyggas genom koncentration av bebyggelsen med en högre och tätare utformning. Gång- och cykelvägnätet i staden ska kompletteras och förbättras för att ytterligare tillgängliggöra nya områden men även stärka kopplingen till befintliga områden i staden.

Den mänskliga gatan: Genomfartsleder och överdimensionerade gator i staden ska omvandlas till stadsgator i mindre skala. Det ger en stad där människan sätts i första rummet framför bilarna.

Attraktiv stadsmiljö: De offentliga rummen som parker, grönområden, torg och gatumiljöer i staden ska utvecklas. Dessa platser ska utformas attraktivt, tryggt och upplevelserikt med plats för möten, aktivitet, lek och rekreation.

Stråkstaden: Viktiga stråk i staden ska utvecklas och förstärkas. Stråken ska bidra till en stad som är enkel att överblicka och att orientera sig i. Stråken ger kopplingar mellan olika målpunkter i staden och underlättar tillgängligheten till dessa.

Landsbygd

I syfte att uppnå en hållbar utveckling och en attraktiv landsbygd har fem strategier formulerats i översiktsplanen för landsbygden:

Landsbygd och stad tillsammans:

I översiktsplanen betonas behovet av kopplingar mellan Katrineholms stad, mindre orter och omgivande landsbygd. ”Det finns en vilja att bo och verka på landsbygden samtidigt som det finns ett behov av stadens funktioner”

Stärka befintliga strukturer: Lokalisering av ny bebyggelse ska i huvudsak ske längs stråk där det idag finns infrastruktur och service, till exempel kommunalt vatten- och avloppsnät, kollektivtrafik, fiberbredband, skola eller handel.

Attraktiva livsmiljöer: Nya områden för byggnation i strandnära och tätortsnära lägen ska utvecklas.

Värdefull natur och kultur: Viktiga natur och sjöområden ska utvecklas och stärkas och den biologiska mångfalden värnas. Tillgängligheten till natur- och kulturmiljöer ska bli större utan att de värden som finns i landskapet utarmas.

Landsbygd för alla: Landsbygden ska vara till för alla. Ur ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv ska det finnas förutsättningar för alla att besöka, bo och verka på landsbygden.

Den stadsnära landsbygden karaktäriseras i översiktsplanen som områden längs med större kommunikationsstråk inom fem kilometer från stadens centrum. Inom femkilometerszonen ska satsningar göras för goda möjligheter att pendla med cykel in till Katrineholm. De områden som översiktsplanen pekar ut som attraktiva för bostadsutveckling är främst i Strängstorp, Sägmon och på Djulönäs.

Trafik på landsbygden

I översiktsplan för landsbygden anges följande riktlinjer för trafikutveckling på landsbygden:

- Andelen resande till fots och med cykel ska öka i Katrineholms kommun.
- Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken ska prioriteras i planeringen.
- Möjligheterna att parkera med cykel enkelt och säkert ska utvecklas på landsbygden, främst i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser.
- Andelen resande med kollektivtrafik ska öka i Katrineholms kommun
- Utveckla kollektivtrafiken och eftersträva en högre turtäthet och kortare restid. Målsättningen är att alla bussar ska drivas med förnyelsebara bränslen.
- Tillgången till pendlar- och samåkningsparkeringar vid hållplatser för kollektivtrafik samt vid strategiska knutpunkter ska förbättras.
- Prioritering av resurser till sträckor där det finns ett stort resandeunderlag och en potential för ökat kollektivtrafikresande.

Nuläge trafik och resande

En resvaneundersökning gjord 2014 visar att invånarna i Katrineholm gör drygt 62 000 resor varje dag. Invånarnas resande genererar 1,4 miljoner kilometer per dygn, drygt 60 procent av dessa produceras av biltrafik och 35 procent av kollektivtrafik. De flesta resor är korta förflyttningar; knappt 60 procent av alla resor är under 5 km långa.

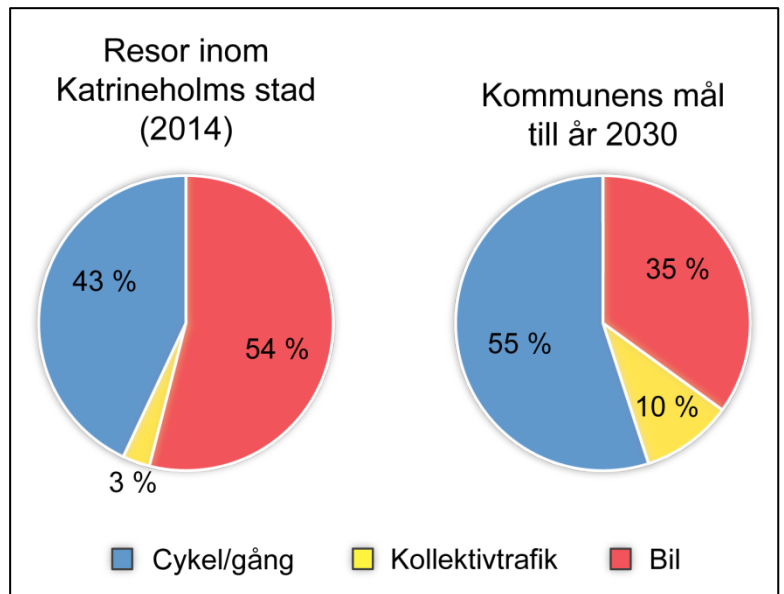
Drygt 60 procent av alla resor görs med bil. Störst andel resor görs med bil när invånarna färdas mellan de mindre tätorterna i kommunen till andra kommuner. Minst används bilen för förflyttningar i staden där drygt 40 procent av resorna görs med cykel eller gång.

Endast en av tio invånare är frekventa kollektivresenärer som reser varje vecka. Kollektivtrafiken används mest vid resor mellan Katrineholms stad och andra kommuner. Totalt görs 7 procent av alla resor med kollektivtrafiken, 1 procent av resorna inom staden görs med buss.

Resvaneundersökningen visar att invånarna i Katrineholm i mycket hög utsträckning utnyttjar bilen för sina resor. Det finns i dagsläget ingen könsuppdelad statistik för resor i Katrineholm. Dock visar nationell statistik män tenderar att välja bilen i högre grad än kvinnor, som i större utsträckning färdas med kollektivtrafik, gång eller cykel.

Det finns en uttalad vilja bland kommuninvånarna att minska sitt bilresande. Var fjärde Katrineholmsbo som idag reser med bil, uttrycker en ambition att dra ned på sitt bilåkande. Knappt hälften av dessa har provat att dra ned på vissa bilresor, eller har funderat på hur det ska gå till.

Katrineholms kommun har som mål att år 2030 ska endast 35 procent av resorna vara bilresor och resten kollektiv-, cykel- eller gångresor.



Figur 2: Färdmedelsfördelning, procent av alla resor, enligt RVU 2014 och mål för år 2030

I en trafiknätsanalys från 2014 för Katrineholms tätort föreslås åtgärder som innebär ökad säkerhet och ökad framkomlighet för cyklister. I analysen föreslås också sänkt hastighet vid gångpassager i syfte att öka säkerheten och tryggheten för gående. Den föreslagna hastighetsklassificeringen medför att biltrafikens snitthastighet kommer att bli lägre. För busstrafiken föreslås nedsättning i hastighet på vissa sträckor vilket kommer att öka restiderna.

Gatunätet i Katrineholm är väl utbyggt och lättillgängligt med ett stort utbud av kostnadsfria parkeringsplatser i de centrala delarna av staden. I översiktsplanen konstateras att det är lätt att använda bilen i staden och att biltrafiken kommer att fortsätta att öka om dess utveckling sker som tidigare.

I och med utbyggnaden av Östra förbifarten har framkomligheten förbättrats både utmed och tvärs den gamla genomfarten. Den tunga trafiken har minskat väsentligt på dessa gator. Genomfarten genom staden är dock fortfarande dimensionerad för en stor och tung trafikmängd.

I invånardialoger har många invånare pekat ut olika trafikplatser och korsningar i staden som upplevs som trafikfarliga. De korsningar som fått mest uppmärksamhet är trafikplatsen vid Talltullen, korsningen Vingåkersvägen/Värmbolsvägen, trafikplatsen vid Vasabron och korsningen Vallavägen/Stockholmsvägen.

Nätet av trottoarer och kombinerade gång- och cykelbanor är enligt översiktsplanen väl utbyggt i Katrineholms stad med några få felande länkar i de mest centrala delarna. Det framgår inte av planen hur stor del av dessa som har separerat utrymme för gång- respektive cykeltrafik. I invånardialogerna har framkommit att många äldre känner sig otrygga när de går på vägar där gående och cyklister delar utrymme.

Översiktsplanens ambitioner att förtäta staden och att binda samman stadsdelar genom ny bebyggelse, nya stråk och fler målpunkter sätter fokus på fotgängarperspektivet. I planen konstateras att staden vinner på att fler går. För barn och ungdomar är det gång, cykel och buss också det enda möjliga transportmedlet. Även användare av rullstol eller liknande räknas i dessa sammanhang som fotgängare. Att ta sig fram till fots är generellt också det vanligaste resesättet då det ofta ingår en kortare promenad även om när kollektivtrafiken används för att ta sig till eller från exempelvis arbetet.

I och med kommunens ambition att utveckla staden med en tätare bebyggelse ökar attraktiviteten att förflytta sig. I stadskärnan är flera av gatorna ombyggda till gågator. I invånardialogen framkom vikten av att kunna orientera sig i staden. De äldre invånarna anser att det i allmänhet är för dåligt skyltat i Katrineholms stad.

I Sörmland visar mätningar på generellt sett en relativt god luftkvalitet. Riktvärden överskreds dock för partiklar och marknära ozon. Mätningar som gjordes under 2012 visade att det rekommenderade årsmedelvärdet överskreds vid ett eller flera gatuavsnitt i Katrineholm.²

² Årsmedelvärdet (15 µg/m³ luft) enligt Miljömålsportalen 2013.

Trafiknätsanalysen för de mindre orterna i Katrineholms kommun föreslår sänkta hastigheter med bland annat 30 km/tim vid gångpassager. I analysen konstateras att förbättringar för ett säkrare cykelvägnät resulterar i såväl förbättrad trafiksäkerhet som framkomlighet för cyklisterna.

För de gående medför sänkt hastighet att säkerheten och tryggheten förbättras. Det är särskilt angeläget för barn, äldre och funktionsnedsatta. Den hastighetsklassificering som föreslås i trafiknätsanalysen bedöms innebära mycket små konsekvenser för busstrafiken inom kransorterna.



Figur 3: Sammanfattning MÅL OCH NULÄGE

I invånardialoger på landsbygden har det framkommit att invånarna efterlyser bättre förutsättningar för att kunna gå, cykla eller åka kollektivt på landsbygden. Invånarna på landsbygden vill att gång- och cykelvägar byggs ut och att nya planfria passager byggs. Det framkom också att invånarna anser att hastigheterna på genomfartsleder i mindre orter är för höga och man föreslår olika åtgärder för att sänka hastigheterna.

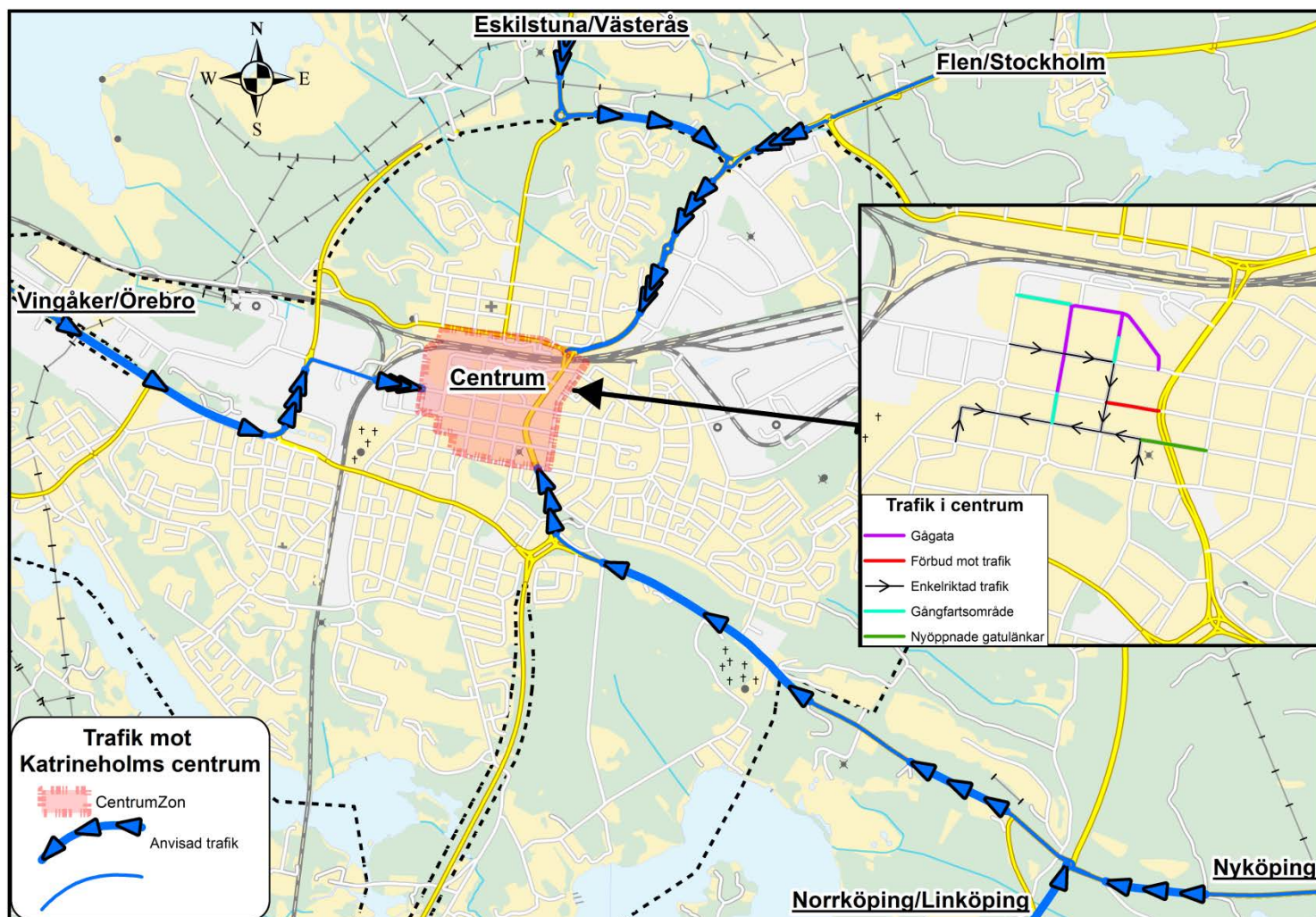
De boende på landsbygden anser även att kollektivtrafiken är viktig för attraktiviteten på landsbygden och att kommunikationerna både till Katrineholm och till Norrköping borde förbättras. Vid flera av invånardialogerna efterlystes resmöjligheter med till exempel anropsstyrd busstrafik med minibussar eller taxibilar.

Trafikföring i centrala Katrineholm

Kartbilden nedan visar de större portarna in till Katrineholms centrum och tydliggör hur kommunen vill att personbilstrafik och annan trafik till- och från centrum ska röra sig. Dessa sträckor har vägvisning mot Katrineholm eller Katrineholm centrum.

För det mest centrala gatunätet har sträckor med specifik reglering märkts ut, samt länkar där biltrafik får utökad framkomlighet. I övrigt har biltrafiken tillgänglighet i hela centrum, med riktlinjerna att trafiken ska vara trygg och anpassas till oskyddade trafikanter förutsättningar.

Gatunätet i centrum är dimensionerat så att soplastbil och godslastbil kan nyttja det. Framkomlighet för bussar och uttryckningstrafik säkras genom samråd i samband med alla ombyggnationer och projekt. För verksamheter som har behov av varuförsörjning med större transporter (lastbilar om 24 m) finns tillgänglighet på vissa huvudgator. Separata dialoger hålls med dessa verksamheter för att tillse deras varuförsörjning och nå gemensamma lösningar.



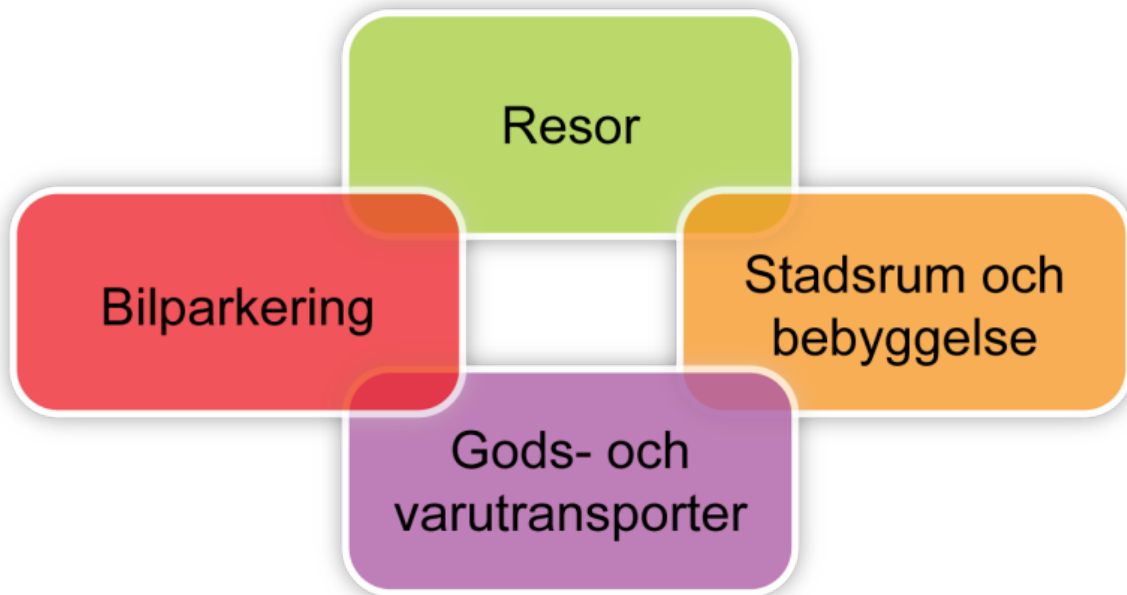
Trafikföring i centrala Katrineholm



Mål för trafiksystemet i Katrineholm

Vision

Trafiksystemet i Katrineholm ska främja tillgängligheten, vara tryggt och säkert samt stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer i staden, i mindre orter och på landsbygden.



Figur 4: Trafikstrategins plats i förhållande till ett urval av övriga planeringsdokument

Mål och delmål

För att visionen ska nås behöver Katrineholms kommun utvecklas inom en rad olika områden. De övergripande målen sorteras in i fyra målområden som innehåller övergripande mål och effektmål. Målen syftar till att göra det möjligt att följa upp och kontrollera att Katrineholms utveckling sker i linje med den vision och inriktning som har antagits. De övergripande målen beskriver i vilken riktning Katrineholms kommun ska utvecklas medan uppföljning av effektmålen indikerar om kommunens utveckling går i linje med de övergripande målen.

Vissa av målen är beslutade sedan tidigare och finns dokumenterade i olika planeringsdokument. Inom de områden där mål inte finns sedan tidigare har mål och delmål formulerats under arbetet med trafikstrategin.

Målområde 1: Stadsrum och bebyggelse

Trafiksystemets utformning och skala har en avgörande betydelse för stadslivet. Staden ska utvecklas mot god tillgänglighet, attraktiva livsmiljöer och en stor variation av offentlig och kommersiell service när det gäller utbud och funktioner.

Utgångspunkten för utveckling av trafiksystemet är att stadsmiljön ska bli så attraktiv att stadens konkurrenskraft stärks. En ökad attraktivitet innebär att fler människor väljer att vistas i staden och att fler företag vill etablera sig i staden. Att fler människor vistas i staden är viktigt för utveckling av handeln, studier visar att ju fler människor som rör sig i och vistas i innerstaden, desto högre är omsättningen i butiker och i andra kommersiella verksamheter.

Målområdet omfattar utveckling av bebyggelse och stadsrum och hur invånarna ska kunna förflytta sig till den centrala staden. Målområdet innefattar också hur invånarna kan förflytta sig inom de centrala delarna och vilka krav en god vistelsemiljö ställer på trafiksystemets utformning.

Mål, inriktning

Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken ska prioriteras i planering för utbyggnad av bebyggelse och trafikinfrastruktur i staden. Tillgängligheten till stadens centrum för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska öka.

Tillkommande bostadsbebyggelse i staden ska ha stark koppling mot stadens centrum genom effektiva kollektivtrafikstråk och gång- och cykelvägar som är utformade utifrån behov av snabba och gena vägar, trygghet och säkerhet.

Effektmål

- Gående och cyklister upplever att det är enkelt att ta sig till stadens centrum.
Målvärde 80 procent
- Kollektivtrafikresenärer upplever att det är enkelt att ta sig till stadens centrum.
Målvärde 80 procent
- Gående och cyklister upplever att trafikmiljön är trygg och säker
Målvärde 80 procent
- Gående och cyklister upplever att stadsmiljön är attraktiv
Målvärde 80 procent
- Invånarna upplever staden som lätt att orientera sig i
Målvärde 80 procent

Målområde 2: Resor

Ett tillgängligt och väl fungerande trafiksystem ger alla människor möjlighet att enkelt röra sig i staden, oavsett på vilket sätt man förflyttar sig. Olika grupper av människor har skilda behov som behöver tillgodoses för att skapa ett trafiksystem som ger alla en acceptabel nivå av tillgänglighet. Ett trafiksystem som erbjuder god tillgänglighet för alla bidrar till ökad jämlikhet och rättvisa för de som bor i Katrineholm. I planeringen av trafik och bebyggelse ska de särskilda behov som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har uppmärksammas för att säkerställa behov av tillgänglighet, trygghet och säkerhet.

Det ska vara möjligt att leva i Katrineholms stad utan att ha tillgång till bil. Det betyder att invånarna i Katrineholm stad ska ha en grundläggande tillgänglighet till arbete, skola, handel, service och fritidsaktiviteter genom att gå, cykla och att utnyttja kollektivtrafiken. För boende på mindre orter och på landsbygden är målsättningen att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett alternativ för flertalet bilresor.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för invånarnas möjligheter att pendla till arbete. Resmöjligheterna med kollektivtrafik till/från Katrineholm ska utvecklas för ökad tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden. Målsättningen är att alla bussar ska drivas med förnyelsebara bränslen. Katrineholms kommun har som mål att förändra invånarnas resmönster genom att öka andelen resor med gång- cykel och kollektivtrafik. För att leda utvecklingen mot detta mål måste förutsättningarna för tillgänglighet till Katrineholms centrala delar för dessa trafikslag utvecklas. Gång- cykel och kollektivtrafik har en naturlig samhörighet genom att en kollektivtrafikresa också består av anslutningsresa till fots eller med cykel. Ambitionen är därför att bygga upp ett sammanhållet trafiksystem så att gång- och cykelvägnäten och kollektivtrafiksystemet ger goda förutsättningar för kombinationsresor.

Kommunens övergripande mål är att nå nollvisionen för fotgängare och cyklister. Det innebär att ingen fotgängare eller cyklist ska skadas allvarligt eller dö i trafiken.

Mål, inriktning

Trafiksystemet för gång- cykel och kollektivtrafik ska integreras för ökade möjligheter till kombinationsresor. Kollektivtrafiken ska utvecklas så att tillgängligheten till olika funktioner i staden ökar.

Kollektivtrafiken ska utvecklas så att invånarnas tillgänglighet till målpunkter i regionen Östra Mellansverige ökar. Sambanden mellan staden, mindre orter och landsbygden ska stärkas med hjälp av kollektivtrafik och utbyggnad av cykelinfrastruktur.

Biltrafikens och den tunga trafikens negativa konsekvenser begränsar stadens förutsättningar för tillväxt och utveckling. Biltrafikens andel av det totala resandet ska därför minska. Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas för att ge boende på landsbygden grundläggande resmöjligheter.

Effektmål

- Andelen resor med cykel i kommunen ökar
Målvärde år 2030: 21 procent av kommunens totala antal resor
- Andelen resor med cykel i staden ökar
Målvärde år 2030: 29 procent av det totala antalet resor i staden
- Andelen resor till fots i kommunen ökar
Målvärde år 2030: 21 procent av det av det totala antalet resor i kommunen
- Andelen resor till fots i staden ökar
Målvärde år 2030: 26 procent av det av det totala antalet resor i staden
- Andelen resor med kollektivtrafik i kommunen ökar
Målvärde år 2030: 15 procent av resandet i kommunen
- Andelen resor med kollektivtrafik i staden ökar
Målvärde år 2030: 10 procent av resandet i staden
- Andelen resor med bil i staden minskar
Målvärde år 2030: 35 procent av det av det totala antalet resor i staden
- Ingen fotgängare eller cyklist ska skadas allvarligt eller dö i trafiken.

Målområde 3: Godstransporter och varudistribution

En betydande del av de totala transportererna i vårt samhälle har anknytning till verksamheten i olika företag och organisationer.

Globalisering, näthandel och den snabba utvecklingen inom kommunikationsteknologin förändrar stadsområdenas ekonomiska situation och transportbehov.

Katrineholm har ambitionen att utveckla en attraktiv stad där människor vill vistas och umgås. En positiv utveckling av handel och tjänstenärningar, till exempel restauranger och caféer, är både en förutsättning för och ett önskvärt resultat av kommunens ambition.

Verksamhet inom dessa handel- och tjänstesektorerna är beroende av regelbundna och pålitliga transporter av varor och gods. Utmaningen för transporter i staden är att förena de olika behov som olika aktörer har. Transportföretagens har behov av att utföra transporter på ett effektivt sätt, både när det gäller framkomlighet och för lastning/lossning. Transportköparna är beroende av att gods och varor levereras med hög leveranssäkerhet. Människor som bor och vistas i staden har intresse av att transporter sker på ett trafiksäkert sätt och att störningar i form av buller och trängsel minimeras. Transporter av gods och varor i Katrineholm ska ske utifrån kommunens övergripande målsättningar när det gäller en attraktiv stad och ett trafiksystem som i högre grad tar hänsyn till de behov gående och cyklister har.

Ambitionen för Katrineholms kommun är att skapa regler och riktlinjer för varudistribution i staden genom samverkan med transportörer, fastighetsägare och transportköpare (näringsidkare). Utgångspunkten är kommunens intresse av att skapa en attraktiv stad för både invånare och näringsliv.

Mål, inriktning

Gods- och varustransporter ska utföras på ett sätt som utgår från identifierade behov av tillgänglighet, pålitlighet, miljö och trafiksäkerhet.

Gods- och varustransporter ska utföras på ett sätt som utgår från kommunens ambition att skapa en attraktiv stad.

Effektmål

- Transporter av varor och gods effektiviseras så att antalet transporter minskar
Målvärde: minskning jämfört med nuvarande antal
- Boende och besökare i staden upplever att transporter av varor och gods sker på ett tryggt och säkert sätt.
Målvärde: 80 procent
- Näringsidkare upplever att det finns goda förutsättningar för varuförsörjningen
Målvärde: 80 procent

Målområde 4: Bilparkering

Översiktsplanen för Katrineholm anger att kommunen ska arbeta med parkering som en del av trafikstrukturen, för att nå målen om hållbarhet och attraktivitet. Bilanvändning (både parkering och i vägnätet) är utrymmeskrävande och i takt med att Katrineholms tätort växer och förtätas blir konkurrensen om utrymmet stor. Därför krävs en effektiv markanvändning för att både tillgodose parkeringsbehov och skapa utrymme för en stad där människan sätts i första rummet.

Parkeringsplatser för bil anläggs med olika tänkta ändamål. Besöksparkering, boendeparkering, arbetsplatsparkering och pendlarparkering är de vanligaste exemplen. Översiktsplanen anger att parkeringsplatser för besökande (till exempel kunder till handeln) och parkeringsplatser för pendlare som reser vidare med kollektivtrafik ska prioriteras.

Tillgången till parkeringsplats för bil är en viktig del i trafiksystemet och har en inverkan vid valet av färdmedel. Med en väl utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik, goda möjligheter att cykla och att parkera sin cykel kan behovet av parkeringsplatser för bil minska. Tillgången till kollektivtrafik behöver därför tas i beaktan vid långsiktig planering av parkeringsplatser. På kort sikt kan kommunen arbeta för en effektiv användning av befintliga parkeringsytor genom tidsreglering, samnyttjande, genom att synliggöra befintliga parkeringar genom skyltning och anlägga uppsamlingsparkeringar utanför stadskärnan.

Mål, inriktning

Parkering för kunder, besökande och boende ska gå före verksamhetsparkering. Antalet pendlarparkeringar vid resecentrum ska byggas ut. Vid lokaliseringar där det finns god tillgång till alternativ till bil ska parkeringsstrategin bidra till att minska tillgången på arbetsplatsparkering.

I centrala tätorten ska parkeringsplatser finnas med tydlig skyltning för att synliggöra befintligt utbud. Utanför staden kan så kallade uppsamlingsparkeringar anläggas. Efterfrågan på parkeringsplatser kan styras genom tid- eller prissättning.

Effektiv cykelparkering ska vara väl utplacerad i staden för att möjliggöra hållbart resande. En parkeringsnorm som reglerar antalet parkeringsplatser per lägenhet vid nyexploatering kan minska risken för överetablering i tätorten. En öppen parkeringsplats kan bebyggas med bostäder och inhysa parkering på markplan eller under mark.

Effektmål

- Ökat utbud av cykelparkering med fullgod standard
- Jämnare beläggning på parkeringsplatser för bil.
- Antalet reserverade parkeringsplatser minskar
- Personer upplever det som lättare att hitta en parkeringsplats
- Nybyggnation som sker i centrala lägen gör det med ett mindre antal tillkommande parkeringsplatser.

Strategier

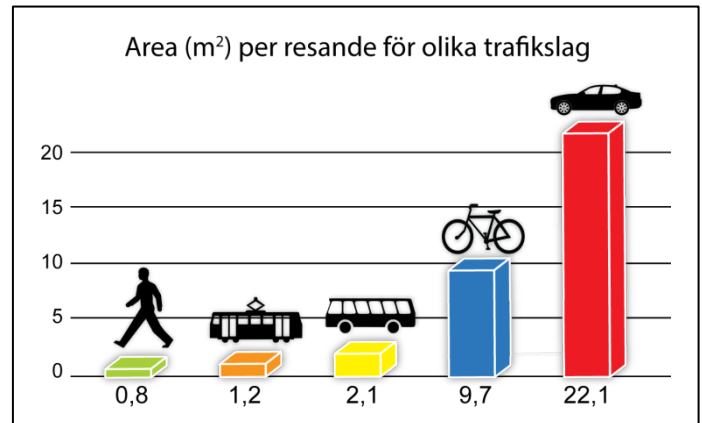
En stad att vistas och trivas i

I stadens centrala delar ska invånarnas tillgänglighet prioriteras. I de mer perifera delarna av staden kan framkomlighet få ökad tyngd i planeringen.

Infrastruktur och trafik kan skapa nya kopplingar och kontaktvägar samtidigt som de, genom barriäreffekter, kan skapa distans mellan människor och stadsdelar. I Katrineholm ger större gator och trafikleder både nödvändiga kopplingar samtidigt som de utgör barriärer mellan kommunens olika delar. En ökad täthet i stadens centrum med fler bostäder och verksamheter bidrar till en livfull stadsmiljö då fler människor rör sig i den centrala staden. En stadsmiljö där många människor vistas bidrar i sin tur till en ökad trygghetskänsla och ett mer socialt hållbart samhälle. Att en allt större andel av befolkningen bor i stadens centrala delar bidrar även till ett minskat bilberoende.

En stadsmässig utveckling av Katrineholm innebär att fler människor, byggnader och funktioner ska inrymmas på en mindre yta vilket ökar behovet av ett trafiksystem som kan skapa tillgänglighet för invånarna utan att ta alltför mycket yta i anspråk.

För att stadskärnan ska bli en attraktiv miljö att vistas i måste trafiksystemets utbredning och intensitet begränsas. De ytor som finns tillgängliga måste användas på ett så effektivt sätt som möjligt för att skapa platser för umgänge, till exempel torg, parker, restauranger och caféer. De trafikslag som ger mycket kapacitet och samtidigt kräver liten yta ska därför prioriteras sett till både utrymme, reglering och underhåll.



Figur 5: Utrymmebehov per resande för olika trafikslag i ett gatusnitt. Fakta: Bård Norheim, TÖI, Illustration: Astrid Adelsköld, Sweco

I de delar av stadskärnan där många människor vistas och där oskyddade trafikanter rör sig är det viktigt att det övriga trafiksystemet anpassas till deras behov av rörelsefrihet, säkerhet och trygghet.

För att åstadkomma det ska det finnas utpekade stråk där framkomligheten för biltrafik och godstrafik är bättre än i de delar av stadskärnan där många människor vistas och rör sig.

Bilens stora ytbehov gör det nödvändigt att minska biltrafiken vilket kan åstadkommas genom att förutsättningar för resande med andra färdmedel förbättras. Genom att utveckla möjligheter att förflytta sig med kollektivtrafik, cykel och gång kan gaturummet utnyttjas mer effektivt och anpassas för att ge utrymme för andra verksamheter.

I den fortsatta planeringen ska utgångspunkten vara hur gatan upplevs för den som går eller cyklar och i andra hand för den som färdas med bil. Möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt ska därmed väga tungt vid val av lokalisering och utformning. I de centrala delarna av staden ska skalan på trafikrummet anpassas efter gående och cyklister. Det innebär minskat utrymme för biltrafik vilket medför att den högsta tillåtna hastigheten på gator i centrum måste sänkas.

Bostadsutbyggnad i perifera lägen ska ske nära befintliga kommunikationsleder. De områden som pekats ut i översiktsplanen för nybyggnad av bostäder ska ha naturliga kollektivtrafikstråk och attraktiva gång- och cykelstråk mot stadens centrum.



Figur 6: Möjlig utformning stadsgata
Illustrationer: Henrik Fogelklou, SWECO Architects

Anpassning av gaturummet för gående och cyklister

Ambitionen att skapa en mer livfull stad där människor vill vistas ställer krav på omvandling av gaturummet i centrala Katrineholm. Genom att omfördela yta mellan olika trafikslag och mellan trafik och vistelse skapas förutsättningar för attraktiva, livliga och tryggare stadsrum. Genomfartsleder och överdimensionerade gator i staden ska omvandlas till stadsgator i mindre skala. Detta ger förutsättningar att skapa gångfartsmiljöer, platser i staden där bilar och cyklister måste anpassa sig till gångtrafiken. Att utöka gåtöror och att skapa mer attraktiva gång- och vistelseytor i centrum bidrar till att höja konkurrenskraften för lokal handel. Gatornas utformning i stadens centrala delar ska ge gående och cyklister förtur och medföra att hastigheter anpassas till förutsättningar för dessa trafikslag. En sådan utformning skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumuljöer för alla trafikanter.

Ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät

Utveckling enligt kommunens övergripande ambitioner ställer krav på ett mer effektivt gatunät. Nyckeln till detta är att fler trafikanter väljer att resa med de trafikslag som kräver mindre gatuutrymme: gång, cykel och kollektivtrafik. Då ges förutsättningar att skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät med mindre barriäreffekter. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät förbättrar tillgängligheten för alla trafikanter och skapar orienterbarhet, genhet och avsaknad av barriärer i gatunätet vilket gör det lättare att förflytta sig och att bygga en mer sammanhållen stad. Stadsrummen längs gatunätet ska utvecklas på ett sådant sätt att biltrafikens hastigheter upplevs som acceptabla för gående och cyklister.

Bebyggelseutveckling för ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik

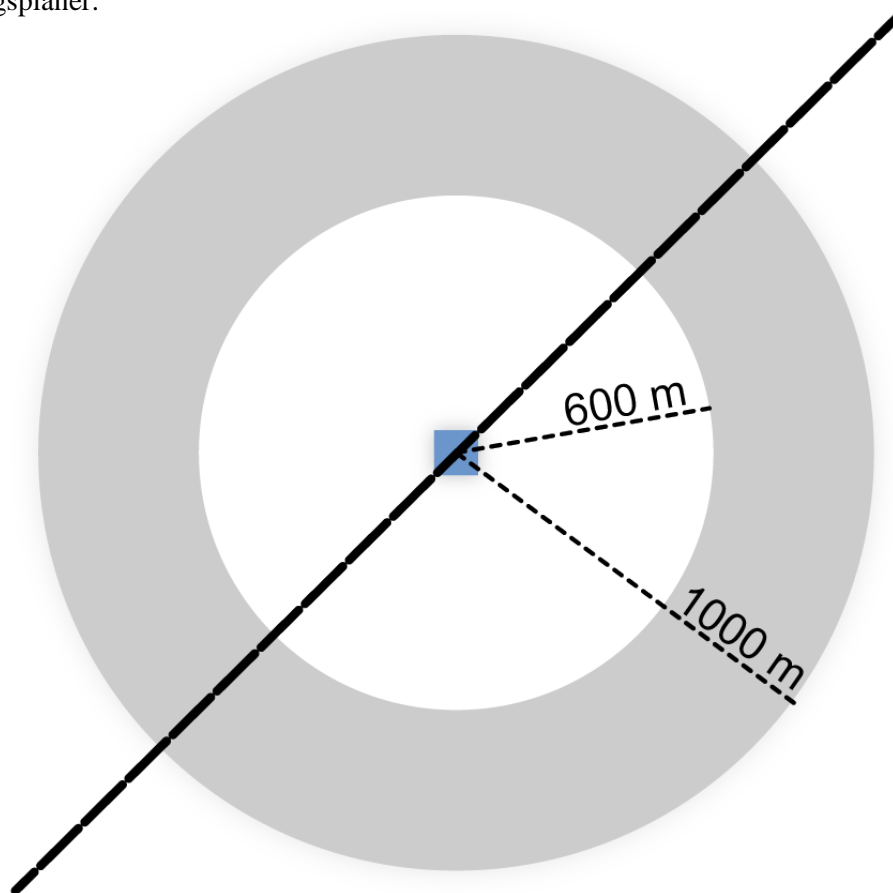
Kommunens övergripande mål innebär att staden förtätas i de centrala delarna och byggs ut med närhet till resecentrum.

Bebyggelsens lokalisering, struktur och utformning har stor betydelse för möjligheterna att bedriva en attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik. En sammanhållen, tät bebyggelse ger förutsättningar för en kollektivtrafik med hög kvalitet när det gäller turtäthet och restider.

Lokalisering och utformning av bostäder och lokaler för verksamheter ska ske så att det skapas goda förutsättningar för invånarna att förflytta sig genom resor med kollektivtrafik, cykel och gång. För att kunna erbjuda bra helhetslösningar ska förutsättningarna för de olika trafikslagen samordnas och integreras i stadsutvecklingsprocessen. Det betyder att behoven för gång- cykel- och kollektivtrafik ska utgöra en utgångspunkt i nya stadsutvecklingsplaner.

I stadens perifera delar, i kommunens mindre orter och på landsbygden ska utbyggnad ske utifrån den så kallade stationsnära-principen. Det betyder att bostäder och verksamheter planeras med närhet till en större hållplats (tyngdpunkt) för kollektivtrafiken.

Kommersiell och offentlig service lokaliseras i direkt anslutning till tyngdpunkten. Detta förstärker tyngdpunktens roll och gör också att man kan utnyttja service på väg till och från kollektivtrafiken. Arbetsplatser lokaliseras inom gångavstånd (max cirka 600 m) från tyngdpunkten. Ny bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- och cykelavstånd (1- 2 km) från tyngdpunkten, se figur nedan.



Figur 7: Stationsnära-principen

Hållbara resor

Enligt kommunens övergripande mål ska gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken prioriteras i planeringen. Utgångspunkten är att gång- och cykeltrafikanter ska ha företräde i staden framför biltrafik och att huvudstråk för gång och cykel ska byggas ut.

För de korta förflyttningarna i staden ska möjligheterna att gå eller cykla utvecklas. Ett sammanhållet gång- och cykelnät ska utvecklas som bidrar till god tillgänglighet för alla invånare och där man kan färdas tryggt och säkert utan konflikter mellan gående, cyklister och biltrafik. Vid ny- och ombyggnad ska skalan i gaturummet och biltrafikens hastighet anpassas efter gående och cyklisters behov. Korsningspunkter mellan olika trafikslag utvecklas så att de blir säkrare för oskyddade trafikanter.

Till fots i Katrineholm

Bra förutsättningar för gående gör staden till en levande och attraktiv stad, en stad som är trevlig att bo i, arbeta i och att besöka. En gångvänlig stad bidrar till en hållbar utveckling – ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Gångtrafiken är det mest robusta trafikslaget och sociala färd sättet, kräver små ytor och investeringar samt är bra för folkhälsan. Gångstråkens attraktivitet är till stor del beroende vilket utrymme de andra trafikslagen ges. Möjligheterna att gå ska prioriteras genom att ett nät av gångstråk som är tillgängliga, trygga, säkra och attraktiva och som stimulerar till promenader och motion. Idag är de flesta resor till fots kortare än två kilometer men många går betydligt längre sträckor än så. Fotgängares behov och förutsättningar vid längre resor i staden ska undersökas för att på sikt leda till åtgärder som gör att fler människor kan gå även vid längre avstånd.

Skapa sammanhängande gångstråk

Avstånd, genhet, färdtid, gångnätets funktionella kvalitet, säkerhet och trygghet, klimat, variation, fysiska hinder samt den egna

hälsan är faktorer som avgör om man väljer att gå i staden.

I stadens centrala delar ska gående ha egna, separerade ytor och gångtrafiken prioriteras i korsningspunkter med andra trafikslag. Prioritering av gående i centrala staden skapas till exempel genom att intervallen med grönt ljus för gående förlängs vid signalreglerade övergångsställen. Trafiksignalerna i centrala staden kan också medge så kallad absolut prioritering vilket innebär att signalen för gående växlar till grönt utan fördröjning i signalreglerade korsningar och att gröntiden för gående förlängs.

I områden omedelbart i anslutning till stadens centrum ska ett heltäckande nät av gångstråk skapas. Stråken ska planeras så att gående på ett snabbt och bekvämt sätt kan gå mellan bostadsområden och stadens centrala delar. Genhet och separering med andra trafikslag är viktiga egenskaper för detta nät. Korsningspunkter med annan trafik koncentreras till så få platser som möjligt.

I kommunens mindre orter och på landsbygden ska särskilt fokus läggas på att skapa säkra skolvägar och att skapa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. Bra förutsättningar för gående ska skapas genom gångstråk som förbinder bostadsområden med viktiga målpunkter som hållplatser, badplatser samt offentlig och kommersiell service.

Katrineholm – cykelstaden

Skapa cykelstråk med god tillgänglighet i staden

För att öka tillgängligheten och tryggheten ska satsningar ske på prioriterade huvudstråk för cykel mellan viktiga målpunkter i staden. Huvudstråken ska erbjuda en mycket god framkomlighet med få eller inga konflikter med andra trafikanter. I dessa stråk ska cyklisten alltid ha företräde framför motorfordon. Huvudstråken ska vara väl underhållna, lätta att ta sig fram på året runt samt vara bra och enhetligt belysta.

En struktur för kombinerade resor

Att kunna kombinera cykel och kollektivtrafik är en viktig faktor i ambitionen att öka attraktiviteten för cykeltrafiken. Cykelresan ingår ofta som en del i en längre resa och därför ska det finnas tillräckligt med säkra cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt och säkert att kunna parkera sin cykel i omedelbar anslutning till hållplatser och resecentrum och det ska gå, på ett enkelt och smidigt sätt, att ta med sig cykeln i kollektivtrafiken.

Skapa cykelstråk med god tillgänglighet i mindre orter

Det finns en stor utvecklingspotential i att förbättra möjligheterna att cykla inom och mellan mindre orter och på landsbygden. I de mindre orterna ska därför stråk för cykel utvecklas med separering från övriga trafikslag. Prioritering ska ske utifrån de behov barn har, skolvägar prioriteras därför vid utbyggnad.

Skapa cykelstråk med god tillgänglighet till staden

Kommunens målsättning att minska biltrafiken i Katrineholm ställer krav på att det vara lätt att ta cykeln mellan mindre orter och Katrineholm. För de orter som ligger inom cykelavstånd från staden ska särskilda cykelbanor som är separerade från övrig trafik utvecklas.

Kollektivtrafiken – för resor i staden och i regionen

Kollektivtrafiken är en grundläggande samhällsfunktion och har en avgörande betydelse för i vilken mån invånarna i Katrineholm har möjlighet att arbeta och studera. Alla invånares tillgänglighet till service, handel och fritidsaktiviteter kan garanteras genom en utbyggd kollektivtrafik. Flera av de övergripande målen för Katrineholms kommun kräver utveckling av lokala och regionala resmöjligheter med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har en nyckelfunktion för att ytterligare integrera

Katrineholm i den större regionen med förbindelser inom och utom länet.

Kollektivtrafiken har också stor betydelse för stadsutveckling genom sin yteffektivitet vilket ger möjligheter att planera för en tätare stadsstruktur med klassiskt urbana kvaliteter. En större andel resor i kollektivtrafiken bidrar därmed till målet att utveckla staden till en attraktiv urban miljö. Kollektivtrafiken i staden måste därför ges de bästa förutsättningarna för en effektiv och snabb trafik. Kollektivtrafiken ska ges företräde framför biltrafiken genom prioritering i korsningar och genom att särskilda körfält för kollektivtrafiken skapas i de mest frekventa stråken.

En ökning av andelen resor med kollektivtrafik kan endast uppnås om kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilresor förbättras. Kollektivtrafiken måste därför vara mest effektiv i de tyngsta resrelationerna, helst utan byten, och utöver det upplevas som attraktivt även vid bytesresor. Attraktivitet byggs upp av en rad faktorer där korta restider, hög turtäthet och tillförlitlighet tillhör de viktigaste.

Förutom direkta åtgärder i kollektivtrafiksystemet är det angeläget att skapa snabba och säkra accessvägar till kollektivtrafiken. Hållplatser, terminaler och stationer i kollektivtrafiken är målpunkter för gående och för cyklister. Framkomlighet och bekvämlighet för fotgängare och cyklister ska därför prioriteras.

Koppla Katrineholm till strategiska regionala målpunkter

Kollektivtrafik för kopplingar mellan Katrineholm och övriga delar av regionen behöver utvecklas på både lång och kort sikt. Den regionala tågtrafiken utvecklas genom etablering av ett storregionalt stamnät stabilt över tid och som möter de behov som invånarna i regionen har för vardagsresande. Tågtrafiken ger på sikt invånarna i Katrineholm ökade möjligheter till arbetspendling mot starka tillväxtregioner. I ett kortare tidsperspektiv ska resmöjligheterna med buss utvecklas ytterligare. Förbindelserna

till de regionala stadskärnorna ska prioriteras med särskilt fokus på de största pendlingsorterna i länet.

I ett första steg ska en kollektivtrafikplan för utveckling av busstrafiken med kopplingar till Katrineholm tas fram. Syftet är att skapa ett underlag för diskussion med andra intressenter och att klargöra att utveckling av kollektivtrafiken är ett prioriterat område för kommunen. Planen ska innehålla kommunens ställningstaganden och ambitioner när det gäller utveckling av den regionala kollektivtrafiken på kort sikt.

Kollektivtrafikplanen ska också visa på vilka åtgärder Katrineholms kommun planerar för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och konkurrenskraft. Sådana åtgärder kan till exempel avse förslag för ökad framkomlighet för busstrafiken, idéer för trafiklösningar och utbyggnad/ombyggnad av den kommunala infrastrukturen för kollektivtrafiken i syfte att öka tillgängligheten. Planen blir sedan ett underlag för samverkan och diskussion med Sörmlandstrafiken och andra intressenter.

Utveckla resmöjligheter

Ett bussystem för ökat resande

Kommunens ambition när det gäller stadsutveckling i Katrineholm ställer krav på ett utvecklat trafiksystem även i stadens perifera delar. Den lokala busstrafiken ska också anpassas till de möjligheter den nya regionalstågstrafiken ger. En utvecklad kollektivtrafik med buss har stora möjligheter att tillgodose resbehoven. Det krävs dock att bussystemet i framtiden är uppbyggt med täta och snabba förbindelser mellan stadens perifera delar och de centrala delarna. Befintlig busstrafik omstruktureras så att den i högre grad motsvarar invånarnas behov av täta och snabba resor mellan större bostadsområden och stora målpunkter. Linjenätet ska tillåta något längre avstånd mellan hållplatserna jämfört med dagens system för att på så sätt erbjuda snabbare resor.

Grunden för att utveckla trafiksystemet på detta sätt blir att definiera så kallade tyngdpunkter, målpunkter och accesspunkter.

Tyngdpunkter är strategiska knutpunkter eller ett annat område centralt i en tät blandstad och som har stadskvaliteter, till exempel ett torg eller en annan naturlig samlingsplats. Dessa tyngdpunkter kan vara av både lokalt och regionalt intresse. Viktiga målpunkter kan till exempel vara stora bostads- och arbetsplatsområden, eller en större arbetsplats, skola/förskola, idrottsanläggning eller ett rekreationsområde. Accesspunkter är en knutpunkt som har ett stort resandeunderlag med både ett regionalt och ett lokalt intresse. Ett exempel på en sådan punkt är resecentrum. För att resor med kollektivtrafik ska vara smidiga och lockande är ett attraktivt resecentrum avgörande. Placering (närhet till anslutande kollektivtrafik samt målpunkter i centrala staden) och utformning (attraktivitet och tillgänglighet) är viktiga faktorer som påverkar både upplevelsen av stadskärnan och attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Som komplement till den utvecklade busstrafiken i staden kan ett bussystem skapas med egenskaper som tillgodoser de behov äldre och funktionsnedsatta har. Denna busstrafik körs med mindre fordon och innebär korta gångavstånd till hållplatser och kännetecknas av en lugn och trygg resa. Rätt utformad kan denna trafik ersätta en del av de resor som sker med färdtjänst. En linjenätsutredning ska visa hur ett sådant bussystem ska byggas upp.

Kollektivtrafik för alla

Ur jämlikhetsperspektiv är det viktigt att stadens kollektivtrafik är tillgänglig för alla invånare. Linjenätet med snabbhet i stråk med stort resandeunderlag kompletteras därför med kollektivtrafik för de resenärer som har behov av hög tillgänglighet i form av korta gångavstånd till/från hållplats. Den kompletterande trafiken har också till uppgift att erbjuda resmöjligheter i områden med sämre tillgänglighet till det övriga linjenätet. Dessa behov kan tillgodoses genom nya trafiklösningar så som samordning av allmän linjelagd trafik och särskild anropsstyrd trafik.

Kollektivtrafik i hela kommunen

Ambitionen om en minskad andel biltrafik i staden medför att förutsättningarna för att välja kollektivtrafiken för boende i de mindre orterna och på landsbygden måste förbättras. Det är därför angeläget att öka andelen resor i kollektivtrafiken för de resor som sker i de perifera delarna av kommunen. En satsning ska ske på att förstärka de stråk på landsbygden där det största resandeunderlaget finns och där det finns en potential för ökat kollektivtrafikresande. Möjligheterna till kombinationsresor ska stärkas för de som bor i de mindre orterna och på landsbygden. Utbyggnad av pendlar- och samåkningsparkeringar samt cykelparkeringar vid hållplatser ska prioriteras.

Samverkan för utveckling

En mer attraktiv kollektivtrafik är en central utvecklingsfaktor för Katrineholms kommun. Kollektivtrafikens utveckling styrs och påverkas av många olika aktörer. Det formella ansvaret vilar på Sörmlandstrafiken som är regional kollektivtrafikmyndighet.

Kollektivtrafikens infrastruktur finansieras till stor del av regionala och statliga medel där prioritering mellan olika objekt sker inom ramen för arbetet med den regionala planen för infrastruktur som antas av Regionförbundet efter samråd med bland andra länets kommuner och Trafikverket. Kommunen är starkt beroende av samverkan och samarbete med andra aktörer för utveckling av kollektivtrafiken. Katrineholms kommun ska därför utveckla samverkansformerna med dessa och andra aktörer inom kollektivtrafikområdet. Kommunen ska ta initiativ till att denna samverkan utvecklas i första hand inom ramen för etablerade forum.

Biltrafik i en attraktiv stad

Bilen spelar mycket stor roll i dagens trafiksystem och den har under mycket lång tid format samhället. Möjligheten att förflytta sig individuellt med bil har också stor påverkan på

vår livsstil med stora möjligheter till rörlighet. I den fortsatta planeringen i Katrineholm ska möjligheter till rörlighet väga lättare, fokus ska i stället vara på tillgänglighet, det vill säga möjligheten att ta del av och använda utbudet inom olika områden.

I översiktsplan för Katrineholms kommun konstateras att biltrafiken kommer att fortsätta att öka om dess utveckling sker som tidigare och att det är lätt att använda bilen i staden. Gatunätet i Katrineholm är väl utbyggt och lättillgängligt med ett stort utbud av kostnadsfria parkeringsplatser i de centrala delarna av staden. I invånardialoger har många invånare pekat ut olika trafikplatser och korsningar i staden som upplevs som trafikfarliga.

Katrineholms kommun strävar efter att utveckla staden med större ytor för rekreation och umgänge, att minska buller och utsläpp från trafiken. För att utvecklingen ska leda mot detta mål krävs nya synsätt och ett tydligt trendbrott i trafikplaneringen som klarar översiktsplanens ambition om lägre andel biltrafik. Biltrafiksystemet måste också i högre grad vara anpassat till vad människor och miljö tål.

Översiktsplanerna uttrycker mycket tydligt behovet av en ny syn på trafikplanering och på trafiksystemets utformning. Även inriktningen och de sju strategierna för stadsutveckling i Katrineholm visar på behovet av en omdaning av trafiksystemet i staden. Kommunens ställningstaganden i planer och program pekar entydigt mot en utveckling med ett hållbart trafiksystem med större andel gång- cykel och kollektivtrafikresor samt en minskad andel bilresor. Enligt resvaneundersökningen har denna utveckling stöd hos invånarna med en uttalad vilja att minska sitt bilresande. Inriktningen mot ett mer hållbart trafiksystem gäller även för systemet på stor-regional och regional nivå.

Utveckling utifrån fyrstegsprincipen

Vid val av åtgärder i biltrafiksystemet ska fyrstegsprincipen användas.

I första hand ska kommunen verka för åtgärder som innebär att en bilresa eller biltransport inte behöver göras och att tillgänglighet till varor eller tjänster kan uppnås på annat sätt. Om en resa ändå måste göras ska kommunen verka för åtgärder som innebär att annat lämpligare transportsätt används (kollektivtrafik, cykel, gång). I andra hand ska åtgärder som vidtas innebära att trafiksystemet används effektivare, säkrare och miljövänligare. I tredje hand görs balanserade punktvisa förbättrings- och ombyggnadsåtgärder i befintlig infrastruktur. När åtgärder i steg 1-3 ej är tillräckliga ska kommunen verka för en balanserad utbyggnad av ny infrastruktur för biltrafik. Att utbygganden sker på ett balanserat sätt betyder att utformningen inte görs med överstandard eller innan trafikvolymerna har kommit upp i nivåer som kräver nybyggnad samt att andra värden än ökad framkomlighet också ska uppmärksammas.

Konkreta åtgärder för biltrafiksystemet enligt fyrstegsprincipen ska tas fram inom ramen för en trafikplan för staden. Styrande för innehållet i en sådan trafikplan är kommunens inriktning att gång- och cykeltrafikanter ska ha företräde i staden framför biltrafik och att biltrafiken totalt sett ska minska.

För att styra utvecklingen i denna riktning krävs kraftfulla åtgärder och beslut som grundas på kommunens ambitioner i denna trafikstrategi för utveckling av de olika trafikslagen.

Sådana åtgärder är, enligt fyrstegsprincipen, att skapa förutsättningar för ett strukturerat och kontinuerligt arbete med Mobility Management, se kap 7.4 nedan. Effektiva åtgärder för minskad biltrafik är också anpassning av hastigheter och utformning av gaturummet, se vidare nedan.

Anpassning av skalan och utformning av gaturummet

Att utveckla den fysiska miljön för minskad framkomlighet bidrar till att minska biltrafiken i staden. Översiktsplanens ambition att omvandla större gator och genomfartsleder till mer småskaliga stadsgator innebär att framkomligheten för biltrafiken minskar och att miljön kan utvecklas så att människor stimuleras att gå och vistas i staden.

Ombyggnader till stadsgator i Katrineholm startar under året 2016, ambitionen är att anpassa minst en gata/stråk per år.

Utbyggnaden ska ske enligt åtgärdsförslagen i Gestaltningssystem för Katrineholm (Sweco 2014).



Figur 8: Illustration till möjlig utformning av Shared Space-yta vid Stadsparken. Ytan är upphöjd, vilket gör att fordonstrafik får köra upp en nivå för att passera platsen. "Välkommen till Lustgården" Gestaltningssystem Katrineholm Sweco 2014.

Hastigheter för en hållbar stad

Den tillåtna hastigheten är tillsammans med nätstrukturen avgörande för hur attraktivt det är att använda biltrafiknätet. Utbyggnader av biltrafiksystemet där höga hastigheter tillåts gör det mer attraktivt att färdas med bil och är starkt styrande för andelen bilresor i en stad. Hastigheterna på biltrafiknätet ska anpassas på ett sätt som gör att övriga färdmedel förbättrar sin konkurrenssituation enligt kommunens övergripande målsättningar. Hastigheten på huvudvägnätet ska vara som lägst i stadskärnan för att sedan stegvis kunna bli högre ju längre ut från stadens centrum man kommer.

I stadens centrala delar ska gaturummet omvandlas på det sätt som beskrivs ovan vilket kommer att resultera i lägre hastigheter för biltrafiken. Det är angeläget att minska biltrafikens hastighet även i stadens utkanter, i mindre orter och på landsbygden. I stadens yttre delar ska ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät skapas i syfte att minska intensiteten i biltrafiken och med målet att inte ska skapa barriärer för gående och cyklister.

Avsaknad av barriärer i gatunätet ökar orienterbarheten och gör det lättare att ta sig fram, binder samman stadens olika delar och sprider stadslivet till fler platser. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät förbättrar också tillgängligheten för alla trafikanter. Ett mer finmaskigt gatunät med lägre fordons hastighet ger förutsättningar för att förbättra samspelet mellan trafikanter vilket innebär ökad trafiksäkerhet. Lägre hastigheter för motorfordonstrafiken ska därför vara vägledande i den fortsatta planeringen av gator i Katrineholms stad.

Mobility Management påverkar invånarnas val

Att arbeta med Mobility management (MM) definieras som mjuka åtgärder som påverkar resan innan den börjat. Mobility management är ett samlingsnamn för åtgärder som syftar till att påverka resebeteenden och transporter och är ett komplement till mer traditionell trafikplanering. Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändrar resenärers attityder och beteenden. Åtgärder inom mobility management har en bevisad effekt för att öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel. Genom ett hållbart MM-arbete påverkas transportbehov och färdmedelsval vilket ger lokala effekter på till exempel miljö och trafiksäkerhet.

En organisation för MM-arbete

Katrineholms kommun ska använda Mobility Management för att nå målen i trafikstrategin. Kommunen ska arbeta med MM-verksamheten i bred samverkan med andra aktörer som invånarna, organisationer, det lokala näringslivet samt andra kommuner. MM-verksamheten inriktas mot utveckling, omvärldsbevakning, kunskaps spridning och marknadsföring. En central del är att stötta/hjälpa invånarna att bryta vanor och att skapa hållbara resmönster. Det exakta innehållet i arbetet och formerna för kommunens arbete inom detta område ska utredas. Att arbeta med dialog för ökat invånarinflytande, kampanjer för att marknadsföra hållbara resvanor och att ta fram planer för elevers resor till/från skola är exempel på aktiviteter inom ramen för MM-arbetet.

Hållbara transporter

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för såväl näringslivet som för lokal och regional utveckling. Rätt planering skapar förutsättningar för mer hållbara transporter och kan leda till minskad miljöpåverkan vilket är ett led mot en mer attraktiv stad.

Precisera förutsättningar för varutransporter utifrån ambitionen att skapa en attraktiv stad

Katrineholms kommuns arbete med att utveckla förutsättningarna för transporter och varor och gods ska utgå från den övergripande ambitionen att skapa en attraktiv stad. Det betyder att transporter ska utföras så att konflikter med gående, cyklister och bilister minimeras och att barriäreffekter undviks. Ambitionen att skapa en attraktiv stad innebär också att handel och tjänsteföretag i staden ska ges goda villkor, bland annat när det gäller förutsättningar leveranser av varor och gods. Arbetet med att ta fram förutsättningar och riktlinjer för gods- och varutransporter ska därför präglas av en helhetssyn på stadens funktioner.

Ökad kunskap om framtidens varutransporter

Den ökade urbaniseringen och inflyttning till städer ställer allt större krav på stadens transporter. För transport av varor och gods ger också den ökande näthandeln stora effekter. Det finns behov av att öka kunskapen om vilka åtgärder som krävs för att transporter av varor och gods ska kunna ske på ett effektivt sätt i framtiden. Det behövs till exempel ökad kunskap om möjligheter att effektivisera transporter genom särskilda körvägar, tidreglering och samdistribution. Behovet av att anpassa lastzoner och varumottagningar och att reglera kantstensparkerings för att prioritera nyttotrafik i miljöer med stor efterfrågan på leveranser måste också klargöras.

Aktiv samverkan för effektiva varutransporter i staden

Utveckling av förutsättningar för transporter av varor och gods kräver samverkan mellan olika aktörer. En av kommunens uppgifter är att styra villkoren för godstransporter i staden, till exempel genom den fysiska planeringen och genom trafikplanering och trafikreglering. Transportörerna kan bidra genom att respektera de trafikregler som gäller, anpassa sina fordon och samlasta i högre grad. Fastighetsägarna kan anpassa och underhålla sina fastigheter så att de fungerar för de verksamheter som bedrivs och uppfyller de krav som ställs på varumottagning. Näringsidkarna kan bli mer flexibla ifråga om leveranstider och förbättra sina beställningsrutiner för att öka möjligheterna till samlastning.

Katrineholms kommun ska utveckla ett forum för samråd och diskussion om inriktningar för transporter av varor och gods. Syftet är att ta fram riktlinjer för transporter utförande i staden, i mindre orter och på landsbygden. Samråd ska till exempel ske när det gäller möjligheter till en mer effektiv logistik med transportsamordning samt frågor om tidsstyrning, lastzoner och parkeringsregler.

Bilparkering i en attraktiv stad

Kommunens mål för bilparkering innebär strategier behövs både på kort och lång sikt för att skapa den attraktiva och hållbara stad som Katrineholm ska vara.

För att uppnå strategierna om att prioritera hållbara färdmedel ska cykelparkering av god standard prioriteras för att vara ett fullgott alternativ till bilen. Katrineholms parkeringsstrategi ska på lång sikt minska efterfrågan på bilparkeringsplatser genom ändrade resvanor.

Kort sikt: Förbättra användandet av befintlig parkering

Den inventering som genomfördes över befintliga bilparkeringar i stadskärnan visade att parkeringen i dagsläget inte används optimalt. Det finns gott om parkering för bil i Katrineholm, samtidigt finns en generell uppfattning om att det är svårt att hitta parkeringsplats. För att råda bot på detta ska Katrineholm verka för ökat samnyttjande av reserverade parkeringsplatser och på det sättet tillgängliggöra en större del av beståndet för besökande att nyttja under dagtid.

Översiktsplanen anger en tydlig prioriteringsordning där besöks-, pendlar- och boendeparkering ska gå före arbetsplatsparkering. Prioriteringsordningen gäller i första hand för de centrala delarna av tätorten. Genom att reglera med tid och övervaka att regleringar följs kan kommunen styra parkeringsgrupper till olika delar av kommunen. Till exempel är en kort tidsreglering på platser nära handeln viktigt för att tillse att platser avsedda för kunder inte nyttjas för arbetsplatsparkering. För att synliggöra allmänna parkeringar ska vägvisning lotsa parkerande till större parkeringsplatser.

Möjligheten att bo i Katrineholm och pendla till studier eller arbetsplats i annan kommun har redan tagits upp som en framgångsfaktor för att skapa den hållbara och attraktiva kommunen. Med anledning av detta behöver kommunen tillse en god tillgång på pendlarparkering i anslutning till tågstationen.

Parkering för tyngre fordon som buss, lastbil, husvagn eller husbil behöver behovet utredas för att eventuella åtgärder ska bli effektiva. Inriktningen är att parkering för tyngre fordon ska anläggas utanför stadskärnan, med undantag för bussar för turism eller konferens.

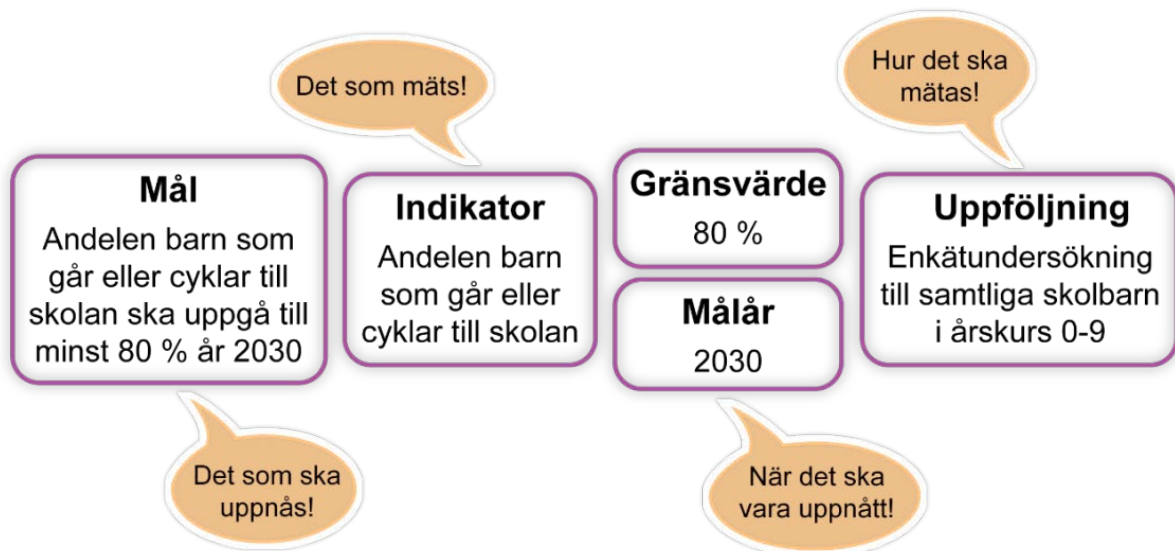
Lång sikt: Färre antal nya parkeringar, med bibehållen tillgänglighet

De utpekade åtgärderna tillsammans med informationsinsatser och Mobility Management-insatser förväntas skapa ett framtida Katrineholm där fler resor sker med hållbara färdmedel, de befintliga parkeringarna för bil används till sin fulla potential och parkeringsbeståndet har en hög tillgänglighet. Det betyder att kommunen i planering och vid exploatering kan minska antalet tillkomna parkeringsplatser från dagens mått mätt. En förändrad parkeringsnorm vid nyexploatering kan möjliggöra för exploatörer att anpassa antalet nya parkeringsplatser efter behov och platsens förutsättningar, till exempel närheten till kollektivtrafik. I en förändrad parkeringsnorm vid nyexploatering är det också aktuellt att införa en parkeringsnorm för cykel, som säkerställer tillgången på god cykelparkering för boende.

Uppföljning

Inom flera områden där trafikstrategin anger effektmål saknas det idag kunskap om utgångsvärden. För att uppföljningen av kommunens utveckling och uppfyllelsen av målen ska kunna ske är det därför centralt att en kartläggning av hur nuläget inom olika målområden ser ut. En del av målen är formulerade så att det finns ett målar då målet ska vara uppfyllt medan andra mål är formulerade som att det ska ske en kontinuerlig ökning eller minskning. De flesta delmålen har 2030 som målar.

Om målet har ett fast målar eller om en kontinuerlig förändring väntas avgör hur ofta uppföljning av utvecklingen bör ske. Hur uppföljning av de olika målen ska ske beror på hur målen är formulerade. En del av målen följs upp genom enkäter och resvaneundersökningar medan andra följs upp genom analyser av data eller den kommunala verksamheten. En plan för hur uppföljning av de olika målen ska tas fram. Planen ska visa när, hur och av vem målen ska följas upp.



Figur 8: Begrepp för uppföljning av mål i Trafikstrategi Katrineholm

Källor

Energiplan. Katrineholms kommun 1994
Framtida kollektivtrafik i Sörmland.

Kommunöversyn Katrineholms kommun.
Regionförbundet 2011

Gestaltningssprogram Katrineholm
”Välkommen till Lustgården” Sweco 2014

Gång- och cykelplan. Katrineholms kommun
2014

Handelsutredning Katrineholm. Nordplan 2009

Hållbart resande i Sörmland. Regionförbundet
2015

Katrineholm 2030 Läge för liv och lust.
Kommunstyrelsen 2013.

Klimatstrategi. Katrineholms kommun 2004

Modern och kaxig i Stockholms närhet.
Övergripande plan med budget 2015-2017. KF
2014-11-17

Mål för framtidens resor och transporter
(Prop:2008/09:93) beslutad av Sveriges
regering 2009

Nuläge och utmaningar EBS 2014

Resvaneundersökning i Katrineholms
kommun. Katrineholms kommun 2014.

Regional cykelstrategi för Sörmland.
Regionförbundet 2014

Regional plan för transportinfrastruktur i
Sörmland 2014-2025, Länsplanen,
Regionförbundet 2013

Regional utvecklingsplan för
Stockholmsregionen RUFSS 2010.
Regionplanekontoret SLL

Strategisk hantering av varudistribution i tätort
-exempel på och effekter av innovativa
åtgärder. Vägverket 2009

Sörmlands regionala
trafikförsörjningsprogram.
Kollektivtrafikmyndigheten 2012

Sörmlandsstrategin 2020. Regionförbundet
2013

Tillväxt och välfärd Kommunplan 2015-2018.
Januari 2015

Trafikförsörjningsprogram Sörmlandstrafiken
2012

Trafikplan 2017 MÅLAB 2012

Övergripande mål för transportsystemet EBS
2012

Översiktsplan Katrineholms kommun, del
staden 2014

Översiktsplan Katrineholms kommun, del
landsbygd remissversion 2015



Katrineholms kommun

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Trädgårdsgatan 1 i Katrineholm
Telefon 0150-577 00 (kundtjänst)

ÖPPETTIDER

Måndag-torsdag: klockan 08:00-17:00
Fredag: klockan 08:00-16:00

www.katrineholm.se