

# Trafikstrategi - Del 1: Program

Beslutad av kommunfullmäktige  
23 april 2012, § 57. Dnr KS11/0179

**Dokumenttyp:** Övrigt

**Dokumentet gäller för:** Skövde kommun

**Diarienummer:** KS11/0179

**Reviderad:** ej reviderad

**Giltighetstid:** tills vidare

**Tidpunkt för aktualitetsprövning:** en gång per mandatperiod

**Dokumentansvarig:** Enhetschef gata/natur, SSB

**Andra tillhörande dokument:** -

# Trafik i Skövde



## Trafikstrategi Del 1: Program

2012-03-01

Beställare: Skövde kommun  
Projektansvarig: Stig Johansson

Konsult: Ramböll Sverige AB, Göteborg  
Uppdragsledare: Hans Wiktorson  
Handläggare: Anna Karlsson, Staffan Sandberg  
Kartor: Berny Karlsson  
Illustrationer: Sara Sundin  
Layout: Sivan Bergenstein  
Rambölls uppdagsnr: 61441038924  
Dokument-ID: V:\61441038924\2\_Allm\Grafik\Indesign\Trafikstrategi\_Del1\_2011.indd

# Innehåll

SAMMANFATTNING .....	4
<b>1 INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund	5
1.2 Varför behövs en trafikstrategi?	5
1.3 Trafikstrategins roll i den kommunala planeringen	6
1.4 Avgränsningar	6
1.5 Utgångspunkter	6
1.5.1 Övergripande utgångspunkter	6
1.5.2 Specifika utgångspunkter	7
1.6 Relaterade planeringsdokument i Skövde kommun	8
1.6.1 Översiktsplan för Skövde 2025	8
1.6.2 Strategi för parkering i Skövde	8
1.6.3 Plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013–2017	8
1.6.4 Energi- och klimatstrategi 2011	8
1.6.5 Rese- och transportpolicy	8
<b>2 ANALYS OCH MÅL.....</b>	<b>9</b>
2.1 Målbild för trafiksystemet i Skövde år 2025	9
2.2 Analys och mål för Skövdes trafiksystem	9
2.3 Stadens karaktär	9
2.3.1 Analys stadens karaktär	9
2.3.2 Strategier stadens karaktär	13
2.4 Trafikens omfattning	14
2.4.1 Analys trafikens omfattning	14
2.4.2 Strategier trafikens omfattning	16
2.5 Tillgänglighet	18
2.5.1 Analys tillgänglighet	18
2.5.2 Strategier tillgänglighet	20
2.6 Trygghet	23
2.6.1 Analys trygghet	23
2.6.2 Strategi trygghet	23
2.7 Trafiksäkerhet	24
2.7.1 Analys trafiksäkerhet	24
2.7.2 Strategi trafiksäkerhet	24
2.8 Trafikens miljö- och hälsopåverkan	26
2.8.1 Analys trafikens miljö- och hälsopåverkan	26
2.8.2 Strategi trafikens miljö- och hälsopåverkan	26
<b>3 EFTER ÅR 2025 .....</b>	<b>27</b>
<b>4 LITTERATURFÖRTECKNING .....</b>	<b>27</b>

# Sammanfattning

Skövde fungerar som ett nav i Skaraborgsregionen och staden växer. I Vision 2025 är målsättningen att 60 000 invånare ska bo i kommunen år 2025. En god samhällsplanering som visar vägen för framtida utveckling är en förutsättning för att kunna hantera planerad expansion. Trafiksystemet ska både tillgodose människans behov, vara säkert, tryggt och trivsamt samtidigt som det ska bidra till att värna om en god miljö.

Trafikstrategin för Skövde har tagits fram parallellt med Översiktsplan 2025 och syftar dels till att peka ut övergripande inriktningar och dels att konkret peka på åtgärder som krävs. Trafikstrategin innebär ett tanke-sätt där samtliga trafikslag behandlas på ett jämställt och balanserat sätt i planeringen. I den traditionella trafikplaneringen har fokus framförallt legat på bilens behov. Med ordet trafik åsyftas i trafikstrategin samtliga trafikslag, det vill säga gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik, tung trafik och utryckningstrafik.

Utgångspunkten är att samhällsplaneringen ska stödja ett förändrat beteende, ett beteende som på lång sikt är hållbart. Det innebär att skapa förutsättningar i befintliga miljöer och att skapa nya områden som från grunden möjliggör för invånarna att välja ett hållbart transportsätt. Förutsättningar som till exempel kan vara ett välutvecklat cykelnät eller en busstrafik som erbjuder restider jämförbara med bilens. Trafikstrategin är uppdelad i en programdel som beskriver vad som ska uppnås och en del med åtgärder enligt programmet, det vill säga hur det ska uppnås.

Trafikstrategin utgår från Skövdes unika villkor, från kommunens vision och målsättningar samt från begreppet hållbar utveckling. Trafikstrategins ambition är också att visa hur trafik- och bebyggelseplanering kan genomföras som en helhet. Ett antal konkreta utgångspunkter har formulerats för trafikstrategin:

- Regionperspektivet
- Kommunikationscentrum
- Handelscentrum i Skaraborg
- Utökad arbetsmarknad och fler arbetstillfällen
- Ökad befolkning och attraktivt boende
- Hållbar utveckling av stads kärna och centrum.

Skövde stad och trafiksystem analyseras utifrån metoden i TRAST (Handboken Trafik för en attraktiv stad). Metoden baseras på sex aspekter på staden och trafiken som tillsammans utgör helheten för trafiksystemets funktion. Efter en analys av dessa aspekter på staden och trafiken har sex inriktningsmål tagits fram:

1. Attraktiv utveckling av centrum
2. Hållbara resmönster och färdmedel
3. Tillgänglig stad
4. Goda pendlingsmöjligheter
5. Trygg stad
6. Trafiksäker stad

För att nå inriktningsmålen föreslås ett antal olika strategier. För att medverka till en hållbar samhällsutveckling bör ny bebyggelse planeras så att den bidrar till minsta möjliga resandeökning med bil. Förtätning och yteffektiv bebyggelse kräver färre resor med bil jämfört med marknära och perifer exploatering. För att stärka resandeunderlaget i befintliga bostadsområden bör förtätning övervägas. I de fall perifer exploatering ändå är aktuell bör exploateringen kopplas mot starka kollektivtrafikstråk.

Andra trafikslag än bil behöver lyftas upp och tydliggöras – i styrdokument men framförallt i den byggda verkligheten. Om infrastrukturen och bebyggelsens skala planeras utifrån en helhetssyn där andra trafikslag värderas upp kommer det också att ge effekt i trafikmiljön. Kollektivtrafiken är en viktig del för omställningen av transportsystemet i en mer hållbar riktning. Målbild 2025 för kollektivtrafiken i Skaraborg är ett viktigt dokument i detta sammanhang. Gångtrafik bör behandlas som ett eget trafikslag och cykelns konkurrenskraft mot bilen vid korta resor uppmärksammas.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Skövde är centralorten i Skaraborg och fungerar som ett nav i regionen. Skövde spelar även en viktig roll i Västra Götalandsregionen. Det medför att efterfrågan på att bo och verka i kommunen är stor. Skövde kommun hade vid årsskiftet 2010/2011 cirka 51 400 invånare, varav cirka 34 500 i centralorten. I Vision Skövde 2025 beskrivs målsättningen om att det år 2025 ska finnas 60 000 invånare i Skövde kommun med större delen av befolkningsökningen i centralorten. Arbetet med en översiktsplan som ska realisera detta mål pågår.

I samband med arbetet med översiktsplanen har ett behov av att se över trafiksystemet och att systematisera trafikfrågorna urskilts. Både för att skapa en helhetsbild över dagens trafiksituation och för att hantera det ökade resbehovet till följd av ökat antalet invånare.

## 1.2 Varför behövs en trafikstrategi?

För att utveckla en attraktiv och långsiktigt hållbar stad krävs ett helhetsperspektiv vid samhällsplanering, där trafiksystem och bebyggelse är två grundläggande element. Samhällsplaneringen ska stödja ett förändrat beteende, ett beteende som på lång sikt är hållbart. Det innebär både att förändra befintliga områden och utveckla nya områden som medför att varje individ väljer ett hållbart transportsätt. Trafiksystemet ska både tillgodose människans behov, vara säkert, tryggt och trivsamt samtidigt som det ska bidra till att värna om en god miljö. På så vis läggs grunden till en attraktiv stadsmiljö.

Expansionsmöjligheterna i Skövde påverkas av topografi (Billingen), stora industri- och verksamhetsområden (Skövde Garnison, Volvo och Cementa) samt Västra Stambanans sträckning innebär det en extra utmaning för att hantera det tillkommande resbehovet på ett hållbart sätt.

Skövdes roll som en viktig nod i regionen innebär ett ökat resande mellan Skövde och närliggande orter och kommuner. Något som ställer krav på ett transportsystem som kan hantera den ökande efterfrågan på att pendla samtidigt som samhället utvecklas i en hållbar riktning.

Trafikstrategin består av två tätt sammanlänkade delar där den första delen utgör ett program (Vad som ska uppnås) och den andra delen beskriver åtgärder enligt program (Hur det ska uppnås). Del 1, Program, är ett politiskt styrdokument som det kommer fattas beslut om i kommunfullmäktige. Programmet bör

uppdateras en gång per mandatperiod i samband med att översiktsplanen uppdateras. Del 2, Åtgärder enligt program, är ett handlingsprogram som ständigt är levande och föränderligt. Del 2 ligger till grund för beslut om budget.

Syftet med del 1 Program är att:

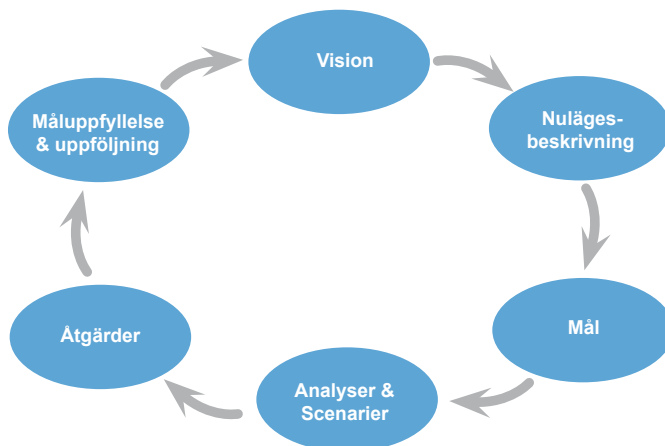
- Peka ut önskad riktning för utvecklingen av trafiksystemet i Skövde.
- Behandla trafiksystemet som en del av en helhet i arbetet med att planera staden.
- Identifiera övergripande problem.

Syftet med del 2 Åtgärder enligt program är att:

- Kartlägga nuläget för respektive trafikslag.
- Presentera principer, riktlinjer och åtgärder som löser dagens och framtidens problem och leder till en utveckling i önskad riktning inom respektive trafikslag.
- Samla samtliga åtgärder för trafiksystemet, både i trafikstrategin föreslagna åtgärder samt åtgärder identifierade i andra utredningar.
- Utgöra ett underlag för prioritering mellan trafikslag vid målkonflikter.
- Föreslå en ansvarsfördelning för genomförandet av åtgärder samt föra en diskussion kring hur uppföljningen av åtgärderna kan gå till.

Trafikstrategins syfte är även att samordna trafikplanering och bebyggelseplanering genom bättre kunskap. Målet är att framtida problem i trafiksystemet förutses och förhindras.

Trafikstrategin genomförs enligt processcirkeln i figur 1.2:1 med en början i vision (som i Skövde kallas Målbild). Det är en ständigt pågående process. Efter kontroll av måluppfyllelse och därefter uppföljning fortsätter processen med en ny omarbetad vision. Det handlar då om att utvärdera och utveckla den efter de förutsättningar som är aktuella då. Förändringen av



Figur 1.2:1 Trafikstrategins arbetsprocess.

förutsättningarna beror delvis på att åtgärder genomförs men också på faktorer så som befolkningstrend, färdmedelsfördelning, regionförstoring med mera.

Traditionellt sett har trafikplaneringen ofta gått direkt från nulägesbeskrivning till åtgärder, det vill säga inte utgått ifrån vision och mål. Risken med den typen av planering är att åtgärder genomförs som bidrar till en utveckling i oönskad riktning eller att åtgärderna spretar och motverkar varandra.

### 1.3 Trafikstrategins roll i den kommunala planeringen

Kommunens planering kan generellt sett delas in i de tre stegen, inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförandeplanering, se figur 1.3:1.

I inriktningsplaneringen beskrivs de övergripande förutsättningarna för och inriktningen på mark- och bebyggelsefrågor. Inom detta skede är översiktsplan och trafikstrategi viktiga politiska styrdokument. I Skövde pågår arbetena med dessa parallellt.

Nästa steg, åtgärdsplanering, omfattar trafikplaner och åtgärdsprogram som pekats ut inom inriktningsplaneringen. En för samtliga trafikslag sammanhållen trafikplan är viktig för att åstadkomma ett samverkande trafiksystem och för att belysa hur de olika trafikslagen påverkar varandra. Trafikstrategins del 2, Åtgärder enligt program, motsvarar en trafikplan. Ett dokument som samlar alla trafikfrågor under ett paraply. Här tas förslag på åtgärder och projekt fram som syftar till att målen i översiktsplanen och trafikstrategin uppnås. Att en trafikplan resulterar i förslag på konkreta åtgärder är viktigt för att få verkliga resultat.

Genomförandeplanering innebär planering på projektnivå, där de i åtgärdsplaneringen utpekade projekten ska genomföras utifrån aktuella ekonomiska ramar, tillsammans med andra förutsättningar.

### 1.4 Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin är i första hand Skövde tätort. Då Skövdes trafiksystem inte är något slutet system utan påverkas av inkommande och passerande trafik behandlas även trafik till och från yttertätorter och närliggande kommuner. Trafikstrategin omfattar trafikslagen gångtrafik, cykeltrafik, biltrafik, kollektivtrafik, tung trafik och utryckningstrafik.

Väghållare för trafiknäten inom Skövde är framförallt kommunen. Utanför tätbebyggt område samt för väg 26 och väg 49 inom Skövde är Trafikverket väghållare. Då samtliga delar av näten behöver utvecklas i samband med att staden växer behandlar trafikstrategin även vägar där Trafikverket är väghållare.

### 1.5 Utgångspunkter

#### 1.5.1 Övergripande utgångspunkter

I mitten av 1980-talet lanserades begreppet hållbar utveckling av Brundtlandkommissionen, definierat som ”att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov”. Till skillnad från vad som tidigare varit fallet, kopplade Brundtlandkommissionen ihop miljö- och utvecklingsfrågor. Kommissionen såg ekonomisk tillväxt, socialt välbefinnande och god miljö som en helhet, se figur 1.5:1.



Figur 1.5:1 De tre hållbarhetsaspekterna.

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförandeplanering
Översiktsplan	Trafikstrategi	Trafikplan	Åtgärdsprogram	Projekt

Figur 1.3:1 Del 1 Program motsvarar Trafikstrategi och Del 2 Åtgärder enligt program motsvarar Trafikplan i den kommunala planeringsprocessen. Tabell hämtad ur TRAST (Trafik för en attraktiv stad)..



Att planera för ett trafiksystem som är långsiktigt hållbart ställer nya krav på planeringen. Ett hjälpmedel och förhållningssätt för att hushålla med resurser är den så kallade Fyrstegsprincipen, vilken har tagits fram av Trafikverket. Fyrstegsprincipen innebär att val av åtgärder görs utifrån en stegvis process, se figur 1.5:2. En process som innebär att i första hand genomföra åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt och i sista hand åtgärder som innebär större ombyggnationer.

För att främja hållbara transporter har begreppet Mobility Management lanserats. Med det menas att bilanvändandet ska minskas genom beteende- och attitydförändringar. Syftet är att ändra människors slentrianmässiga beteende och påverka resan eller transporten innan den påbörjats. Detta sker framförallt genom så kallade ”mjuka” åtgärder, vilket exempelvis kan vara information och marknadsföring, kommunikation och koordination. Mobility management-åtgärder kan likställas med steg 1 och 2 åtgärder i Fyrstegsprincipen.

Den aktuella handboken i Sverige för trafikplanering är TRAST, Trafik för en attraktiv stad. TRAST belyser vikten av att se samhällsplaneringen som en helhet, där trafik- och bebyggelseplanering är ingående delar. Det är utifrån metoder beskrivna i TRAST som Trafikstrategi för Skövde har arbetats fram.



Figur 1.5:2 Trafikverkets Fyrstegsprincip.

### 1.5.2 Specifika utgångspunkter

Trafikstrategin ska vara en tydligt integrerad del av kommunens övriga mål- och planarbete samtidigt som det också är en del av planeringsarbetet för trafikens utveckling i Sverige som helhet. Skövde kommuns vision 2025 är den mest övergripande kompassen för kommunens arbete och därmed också för trafikstrategin.

*”Skövde regionen är känd i landet som en välkommande och växande region där människor möts, verkar och mår bra.” (Vision 2025)*

Som en del av Sverige och med påverkan lokalt, regionalt och nationellt är det övergripande transportpolitiska målet den andra övergripande riktningsgivaren för trafikstrategin.

*”Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Mål för framtidens resor och transporter. Prop. 2008/09:93)*

Det övergripande transportpolitiska målet konkretiseras i följande två mål:

**Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa**  
 Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

**Funktionsmål – Tillgänglighet**  
 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.

Utvecklingen och målsättningen för Skövde stad uttrycks i flera dokument och har legat till grund för formuleringen av ett antal konkreta utgångspunkter. Följande dokument är underlag för utgångspunkterna:

- *Översiktsplan för Skövde 2025*. Samrådshandling 2011.
- *Framtidsplan Skövde 2015*. Skövde kommun, 2005.
- *Affärsplan Handelsstaden Skövde 2009–2011*. Skövde kommun, 2009.
- *Strategi för parkering i Skövde*. Skövde kommun, 2011.

- *Målbild 2025 för kollektivtrafiken i Skaraborg.* Skaraborgs kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, 2009.
- *Yttrande över förslag till plan för regional transportinfrastruktur under perioden 2010–2021.* Skaraborgs kommunalförbund, 2009.
- *Delregionalt tillväxtprogram för Skaraborg 2008–2013.* Skaraborgs kommunalförbund, 2007.
- *Vision Västra Götaland – det goda livet.* Västra Götalandsregionen, 2005.

Utgångspunkterna är:

- Regionperspektivet
- Kommunikationscentrum
- Handelscentrum i Skaraborg
- Utökad arbetsmarknad och fler arbetstillfällen
- Ökad befolkning och attraktivt boende
- Hållbar utveckling av stadskärna och centrum

## 1.6 Relaterade planeringsdokument i Skövde kommun

Trafikstrategin berör eller har kommunala planeringsdokument som underlag. Nedan följer en kort beskrivning av dokumenten samt en förklaring kring hur trafikstrategin förhåller sig till dem.

### 1.6.1 Översiktsplan för Skövde 2025

Översiktsplanen är ett strategiskt planeringsinstrument som anger kommunens viljeinriktning för användningen av kommunens mark- och vattenområden. Översiktsplanen syftar till att samordna olika allmänna statliga och kommunala intressen för en god markushållning. Arbetet med översiktsplanen har pågått parallellt med trafikstrategin. Dokumenten kompletterar varandra och tillsammans beskriver de inriktningen för stadsplanering i Skövde, det vill säga hur bebyggelse och trafiksystem ska utvecklas. Bland annat genom att trafikstrategin beskriver hur trafiksystemet ska hantera tillkommande resbehov till följd av de i översiktsplanen beskrivna exploateringarna.

### 1.6.2 Strategi för parkering i Skövde

Tillgängligheten till Skövde har stor betydelse för Skövdes utveckling. Parkeringen skapar tillgänglighet till staden och är en del av Skövdes trafiksystem. Utformningen av parkeringen ska ge stöd åt önskad stadsutveckling. Strategi för parkering är, liksom Översiktsplanen och Trafikstrategin, ett inriktningsdokument.

### 1.6.3 Plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013–2017

Utifrån en gemensam efterfrågan från Västtrafik och Skövde kommun har en översyn av stadsbusslinjenätet i Skövde gjorts. Det har resulterat i en Plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013–2017. Trafikstrategin behandlar samtliga trafikslag, inklusive kollektivtrafik, varför Plan för stadsbusstrafikens utveckling är ett viktigt underlag till trafikstrategin.

### 1.6.4 Energi- och klimatstrategi 2011

Skövde kommuns energi- och klimatstrategi har som syfte att ge kommunen förutsättningar för att hantera klimatfrågan på lokal nivå, på ett långsiktigt och strategiskt sätt. Energi- och klimatstrategin omfattar utsläppen av växthusgaser inom sektorerna energi och transporter samt åtgärder som syftar till att påverka beteenden mot ett mer resurseffektivt samhälle. Energi- och klimatstrategin redovisar mål för minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Trafikstrategin syftar bland annat till att uppnå dessa.

### 1.6.5 Rese- och transportpolicy

Skövde kommuns Rese- och transportpolicy ska följas av anställda och förtroendevalda i Skövde kommuns nämnder och förvaltningar. Dokumentet syftar till att alla tjänsteresor ska vara trafiksäkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva. Rese- och transportpolicyen pekar på kommunens ambition i frågan hållbar trafikplanering och påverkar på så vis trafikstrategins inriktning.

## 2 Analys och mål

### 2.1 Målbild för trafiksystemet i Skövde år 2025

Genom de planeringsövergripande utgångspunkterna och utifrån nationella, regionala och lokala mål har en målbild för trafiksystemet i Skövde för år 2025 formulerats. En målbild som anger hur trafiksystemet ser ut och upplevs år 2025. Året har valts utifrån att Vision Skövde och översiktsplanen har motsvarande tidshorisont.

*Skövde ska vara den lättillgängliga staden för invånare och besökare där ingen skadas eller upplever otrygghet. God tillgång till kollektivtrafik, parkering och gång- och cykelvägar säkerställer att stadens olika delar nås med lätthet. Stadens fordon drivs uteslutande med fossilfria bränslen och långväga resande och transporter sker övervägande med tåg. Stadens utveckling genomsyras av hänsyn till sambandet mellan bebyggelsestruktur, trafikens omfattning och miljöpåverkan.*

Vid konkurrens om utrymmet ska kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik prioriteras.

### 2.2 Analys och mål för Skövdes trafiksystem

En analys av Skövdes trafiksystem har genomförts utifrån följande aspekter, vilka har hämtats från TRAST:

- Stadens karaktär
- Trafikens omfattning
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Trafikens miljö- och hälsopåverkan

Aspekterna ger tillsammans en beskrivning av trafiksystemet som helhet. Utifrån analysen har strategier inom respektive TRAST-aspekt formulerats för att uppnå Målbild för trafiksystemet i Skövde år 2025.

Utifrån analys och utgångspunkter har inriktningsmål formulerats som pekar mot målbilden. För respektive inriktningsmål har kvantifierade resultatmål formulerats. Resultatmålen ska fungera som ett verktyg för att uppnå önskad effekt och för att underlätta kontroll av måluppfyllelse. För att möjliggöra uppföljning av utvecklingen anges mått för respektive mål. För att kunna stämma av successivt och för att arbetet

omedelbart ska påbörjas anges ett etappmålår, år 2015. Utgångspunkten för målen är förhållandena som råder år 2010.

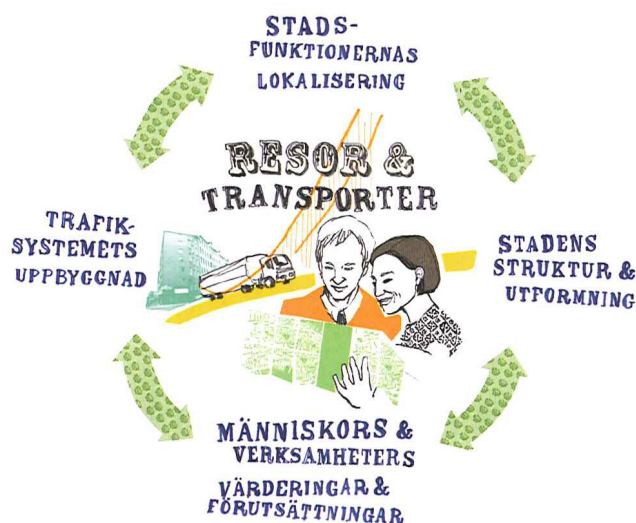
### 2.3 Stadens karaktär

#### 2.3.1 Analys stadens karaktär

Det finns många faktorer som bidrar till hur vårt resande ser ut. Resandet kan ses som ett samspel mellan stadens struktur och utformning, olika målpunkters lokalisering, hur trafiksystemet är uppbyggt samt människors förutsättningar att förflytta sig. Utmaning är att tillgodose varje människas resbehov på ett hållbart sätt. Figur 2:3:1 illustrerar faktorerna som påverkar de resor och transporter som görs. Faktorer som är unika för varje stad.

För att beskriva Skövdes karaktär följer här en historisk återblick. Det äldsta skriftliga belägget på orten Skövde är ett omnämnande i biskop Brynolfs stadga från år 1281. Den egentliga stadens början beräknas dock allmänt till tiden omkring år 1400. Efter stadsbranden år 1759 upprättades den stadsplan, med sina raka gator och rätvinkliga kvarter (så kallad rutnätsstad) med bebyggelse huvudsakligen i sten, som fortfarande är strukturbildande för bebyggelsen i de centrala delarna av Skövde. Innan dess hade det lilla samhället Skövde haft ett medeltida, oregelbundet gatunät.

År 1859 invigdes järnvägen förbi Skövde. Järnvägen har sedan dess påverkat trafiksystemets uppbyggnad i staden, hur resor och transporter sker i samt till och från tätorten. Järnvägen kan sägas vara en



Figur 2.3:1 Resor och transporter i Skövde påverkas av förutsättningarna i figuren, hämtad från TRAST.

av Skövdes viktigaste tillgångar samtidigt som den utgör en barriär och en begränsning. Detta är tydligt då det idag endast finns ett begränsat antal möjligheter för biltrafik att korsa järnvägen i Skövde, varav flera korsningspunkter dessutom har begränsad höjd. För oskyddade trafikanter (gående och cyklister) finns ytterligare ett par korsningsmöjligheter, men järnvägen utgör minst en lika stor barriär för dessa trafikantgrupper.

Järnvägen har varit av avgörande betydelse för Skövdes utveckling. Förbättrade kommunikationsmöjligheter medförde etablering av nya industrier och befolkningen samt att staden kunde växa. På 1860-talet grundades bland annat Skövde Gjuteri & Mekaniska verkstad som idag är Volvo Powertrain. I sydöstra delen ligger Skövde Garnison med sina byggnader närmast staden. Öster och söder därom ligger övnings- och skjutfält.

En påverkande faktor för stadens utbredning är topografin. I väst är bebyggelsen belägen på Billingens sluttning medan i öst breder staden ut sig i slättlandskapet. Verksamheterna, järnvägen och topografin har varit och är fortfarande strukturbildande för staden, se figur 2.3:3. Det bidrar till att staden har begränsade utbredningsmöjligheter och har därför blivit en relativt långsträckt ort.

Skövde är idag en stad med positiv utveckling. Här finns ett växande näringsliv och en växande handel med ett stort utbud av butiker belägna inom tre handelsområden, Skövde city, Norrmalm och Stallsiken. Högskolan i Skövde och Gothia Science Park utvecklas och expanderar. Industri- och verksamhetsområdena är lokaliserade till östra sidan om järnvägen. Här ligger bland annat Volvo Cars, Volvo Powertrain, Skövde slakteri och Reningsverket.

Den huvudsakliga delen av bostadsbebyggelsen ligger mellan järnvägen och Billingens. Detta håller dock på att förändras då delar av Skövdes framtida expansionsområden ligger öster om järnvägen.

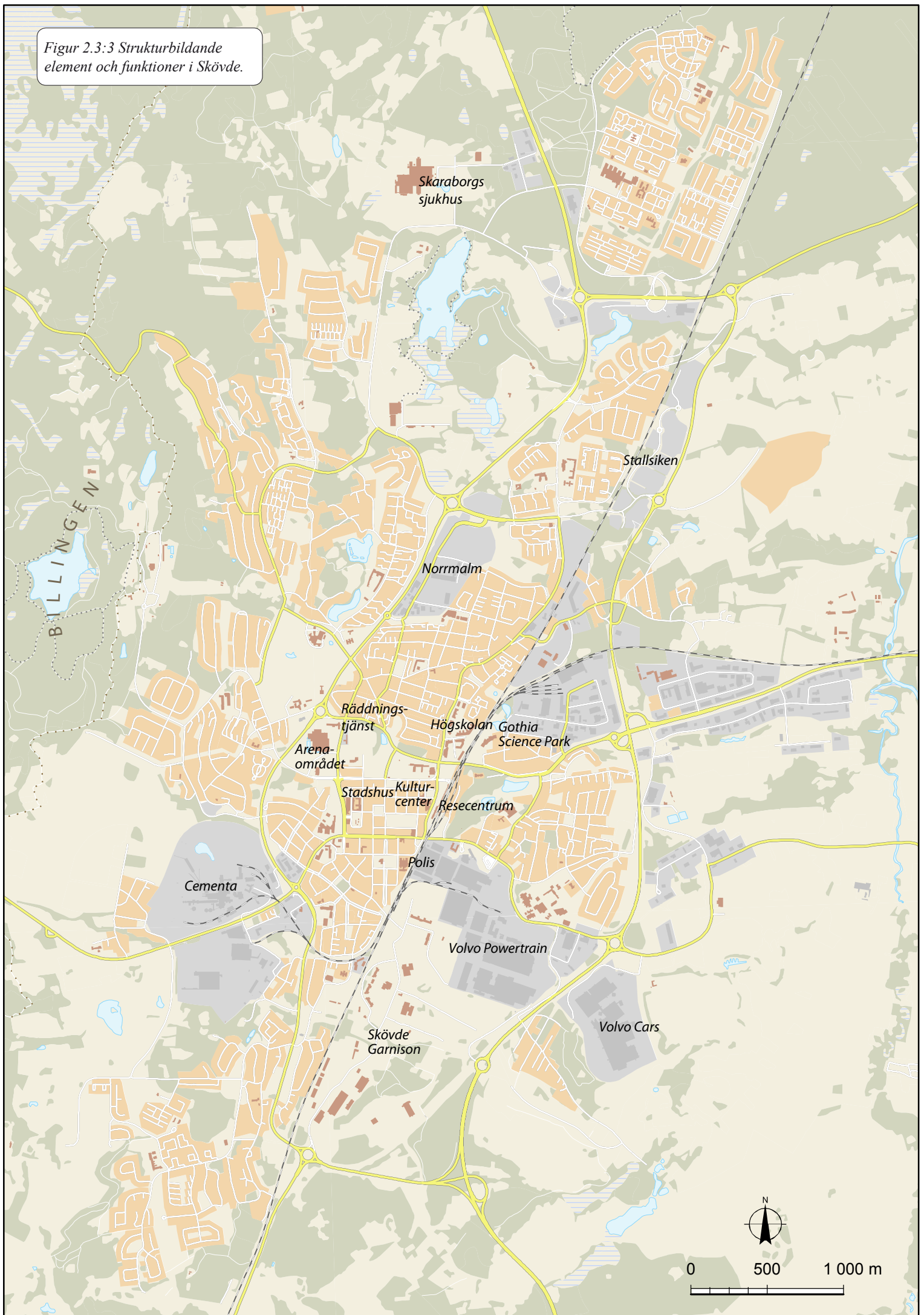
Att Skövde kommun har som målsättning att det år 2025 ska finnas 60 000 invånare i Skövde kommun ställer stora krav på planeringen av utbyggnaden, som till största del är planerad att ske i centralorten. Stadsutvecklingen innebär både förtätning i centrala lägen, omvandling och förnyelse av befintlig bebyggelse i och utanför centralorten och nybyggnation av tidigare icke exploaterad mark. Figur 2.3:4 är en översikt av planerad bebyggelse för att uppnå tillväxtmålet. Det är framförallt två stora exploateringsområden som ska möjliggöra denna befolkningsökning, Horsås och Ryd. Utbyggnaden av Horsås är påbörjad medan planeringen av ett nytt område öster och norr om Ryd pågår.



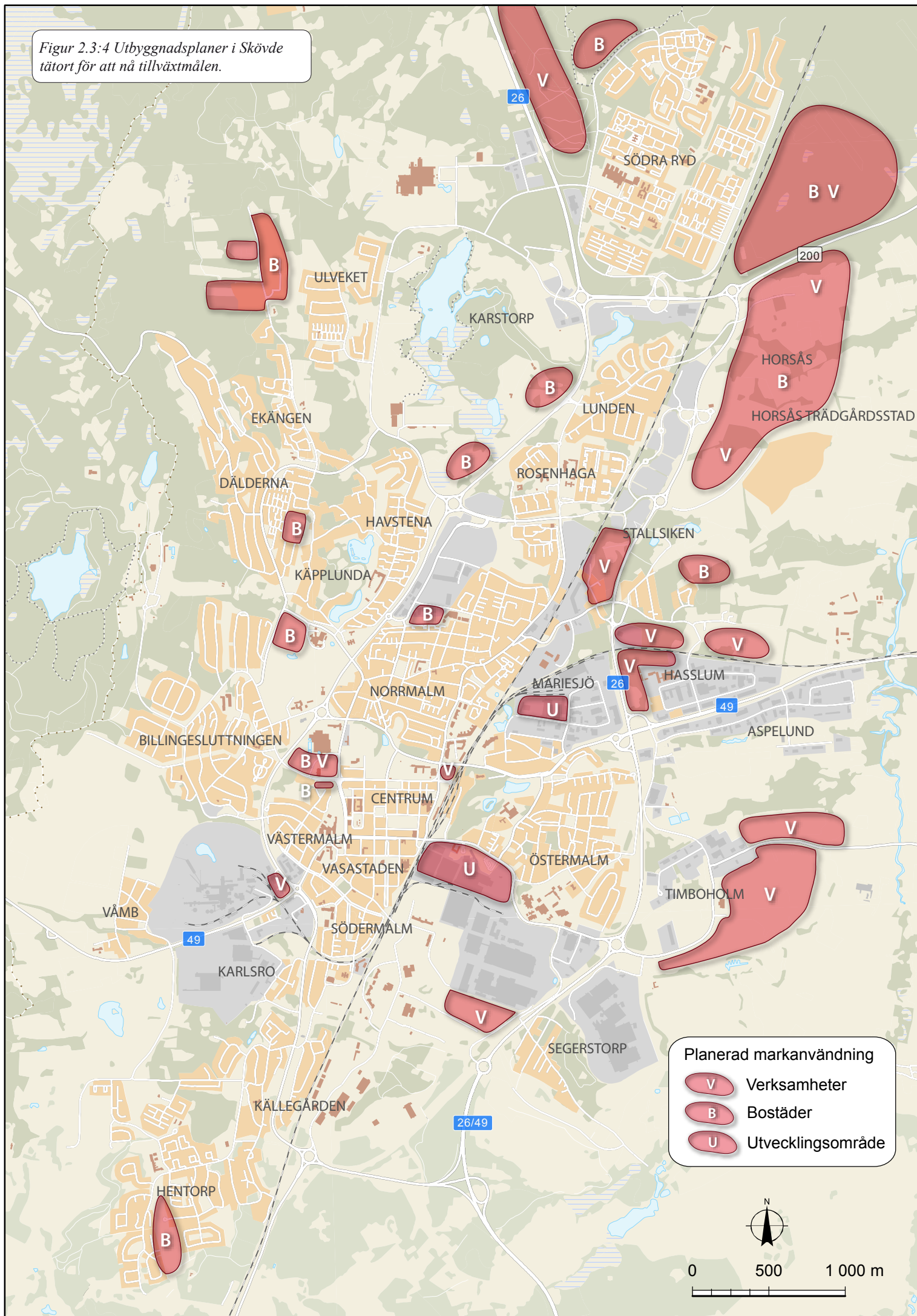
Figur 2.3:2 Skövde kommun.



Figur 2.3:3 Strukturbildande element och funktioner i Skövde.



Figur 2.3:4 Utbyggnadsplaner i Skövde tätort för att nå tillväxtmålen.



### 2.3.2 Strategier stadens karaktär

#### En bebyggelseplanering som bidrar till minsta möjliga resandeökning

Ett av huvudsyftena till att ta fram en trafikstrategi i Skövde är de omfattande utbyggnadsplaner som Skövde står inför. Att staden växer medför ett ökat resandebehov, ett resandebehov som Skövdes trafiknät ska hantera. Skövdes struktur innebär att alternativa områden att bebygga är få. När områden väljs måste en målsättning vara att de ska bidra till minsta möjliga resandeökning. Att förtäta bebyggelsen istället för att exploatera stadens utkant är ett sätt att minimera resandeökningen. Att ny bebyggelsen innefattar många olika funktioner är ett annat sätt att minska transportbehovet.

#### Från SCAFT till TRAST

Skövdes trafiksystem utanför stadskärnan är uppbyggt kring kapacitetsstarka trafikleder med hög grad av separering av trafikslagen. Separering kan innebära fördelar bland annat ur trafiksäkerhetssynpunkt, vilket framfördes i planeringshandledningen SCAFT (Samhällsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen För Trafiksäkerhet) från år 1968. Ett område i Skövde som har tydliga karaktärsdrag i enlighet med det som förespråkades i SCAFT är Södra Ryd. Total separering av trafikslag medför dock nackdelar för den sociala hållbarheten. I Skövde kan framförallt cykeltrafik vara ett realistiskt alternativ till bilresor och en strategi bör vara att minska upplevelsen av barriärer för oskyddade trafikanter samt att visa på cykelns och gångtrafikanternas status och prioritet i trafikmiljön. Vid planering av nya områden behöver trafiksystemets uppbyggnad och skala ägnas efter-

tanke för att hitta en ändamålsenlig struktur och skala som också bjuder in andra trafikslag än bilen som historiskt prioriterats högt i Skövde. På så vis skapas förutsättningar för en social hållbarhet där tillgången på bil inte är en avgörande faktor. En struktur som är differentierad, det vill säga att trafiknätens olika delar får olika uppgifter, samtidigt som den medför integrering mellan trafikslagen, i enlighet med det aktuella planeringsverktyget TRAST.

#### Inriktningsmål 1: Attraktiv utveckling av centrum

En viktig faktor för en positiv upplevelse av staden är ett levande centrum, varför ett inriktningsmål för attraktiv utveckling av centrum formuleras. Med en attraktiv utveckling av centrum menas att både invånare och besökare vill tillbringa tid där. Utformningen av trafiksystemet ska bidra till att centrum är tillgängligt, både att ta sig till och vistas i, då det utgör vårt gemensamma vardagsrum. Sett på gatunivå bör miljön signalera gatans och gaturummets användning. Här ska gaturummets väggar (den omgivande miljön kring gaturummet) och golv (gatan) harmoniera med gatulivet.

Då det idag både finns handel i stadskärnan och i handelsområdena Stallsiken och Norrmalm har en konkurrenssituation uppstått. För att handeln i stadskärnan ska vara konkurrenskraftig och för att bibehålla ett levande centrum måste vi värna om de kvaliteter som stadskärnan har. Det vill säga skapa ett ekonomiskt och socialt hållbart centrum. Resultatmål som ska bidra till att öka attraktiviteten i centrum i Skövde återfinns i tabell 1.

Tabell 1 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Attraktiv utveckling av centrum.

	Målbeskrivning	Mått	Nuläge	Mål 2015	Mål 2025
A1	Fler vistelseytor	Andel torggata och torgyta	Skiss över funktion på gator i centrum, se handlingsprogram	Öka	Öka
A2	Minska antalet korta bilresor till och från centrum	Andelen resor till centrum som sker till fots, med cykel och med buss ska öka jämfört med bil	Intervjustudie för att kartlägga nuläget under 2012	Öka	Öka



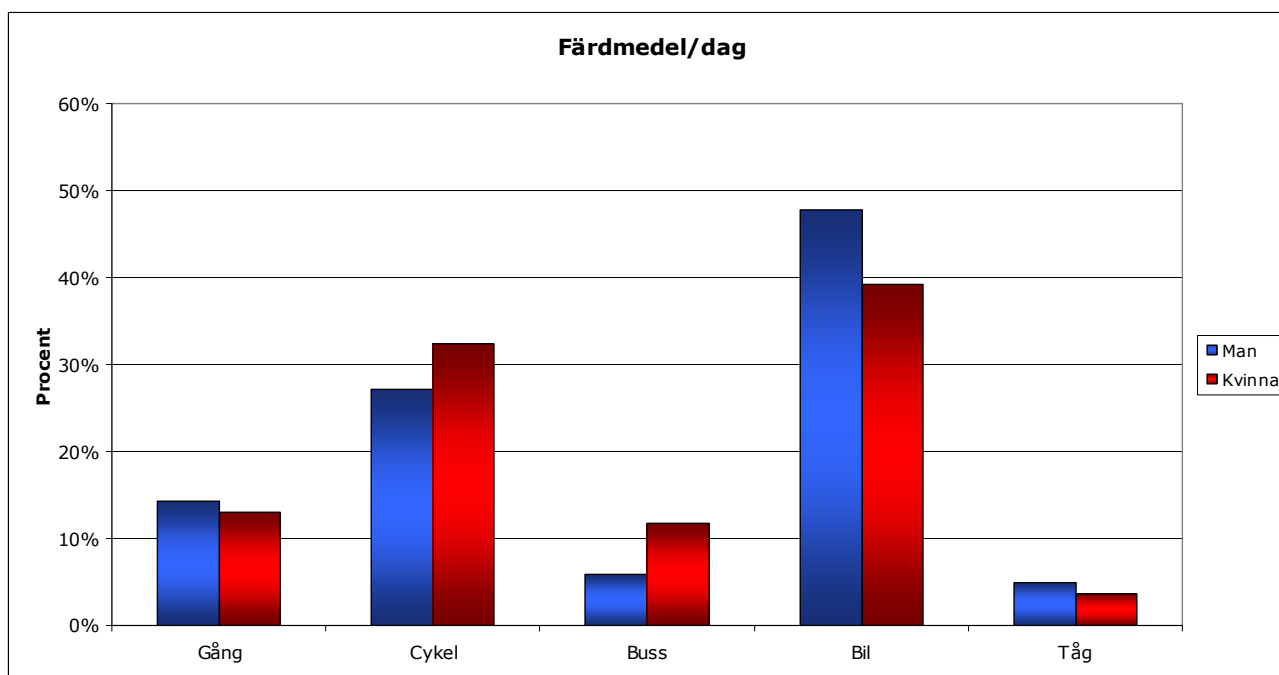
## 2.4 Trafikens omfattning

### 2.4.1 Analys trafikens omfattning

Stadens karaktär är en faktor som påverkar trafikens omfattning. En annan faktor som påverkar trafikens omfattning är det utbud och möjligheter som trafiknäten erbjuder. Dessa faktorer bidrar till de förflyttningar som sker mellan stadens olika delar samt till och från Skövde. Förflyttningar som antingen sker till fots, med cykel, kollektivtrafik eller bil. För att ta reda på invånarnas resvanor genomfördes under hösten 2010 en resvaneundersökning i Skövde. Den gjordes med hjälp av en enkät som skickades ut till 1 500 slumpvis valda invånare i Skövde tätort. Färdmedelsfördelning för resor till arbetsplatsen återfinns i figur 2.4:1.

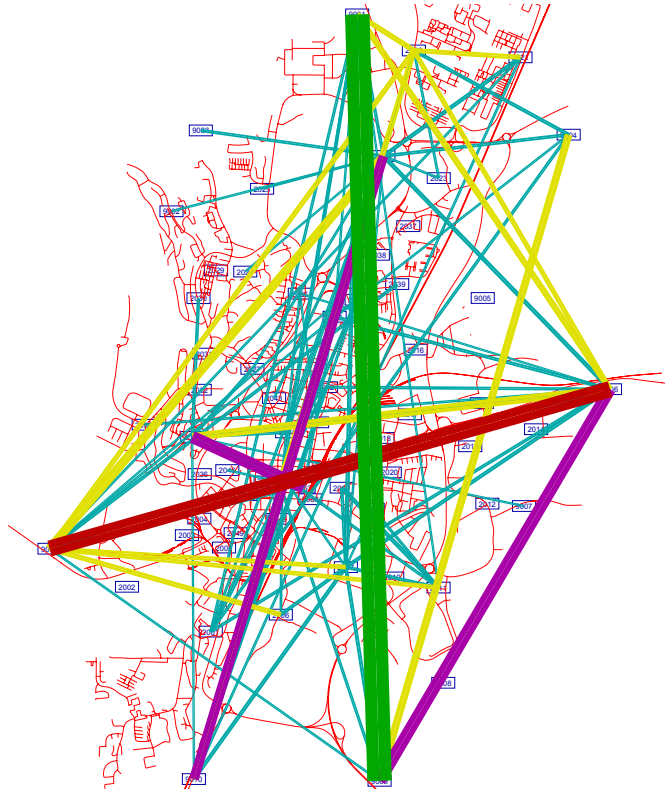
Figur 2.4:1 beskriver hur dessa resor görs i Skövde medan figur 2.4:2 redovisar mellan vilka punkter en del av dessa resor görs (endast bilresor och endast större fordonsflöden).

Det finns även ett behov av att resa till och från Skövde. Dagligen pendlar cirka 10 600 personer in till Skövde kommun och cirka 4 700 personer ut, vilket innebär ett inpendlingsöverskott från andra kommuner på över 5 800 personer och att 15 300 personer dagligen pendlar i trafiksystemet. Figur 2.4:3 visar hur resandet med samtliga färdmedel ser ut i Skaraborg.



Figur 2.4:1 Färdmedelsfördelning till arbete utifrån genomförd resvaneundersökning.





Figur 2.4:2 Illustration av trafikens omfattning i Skövde utifrån biltrafikens start- och målpunkter. (Bild genererad från trafikmodell för Skövde stad.)



Figur 2.4:3 Resor (per vardagsdygn) inom Skaraborg med samtliga färdmedel. Endast relationer med över 1000 resor. (Kollektivtrafikprogram för Skaraborg Inriktning 2012–2014, Västtrafik okt 2010.)

## 2.4.2 Strategier trafikens omfattning

### Gångtrafik behandlas som ett eget trafikslag

Gångtrafiken har traditionellt sett ej betraktats som ett trafikslag. Kunskapen kring gångtrafikanterna är liten och generellt har de setts som en del av gång- och cykeltrafiken. På grund av att förutsättningarna och behoven mellan gående och cyklister är skilda är det viktigt att belysa vart och ett för sig. Om fler väljer att röra sig till fots kan en större andel av transportbehovet tillgodoses med detta trafikslag. Eftersom gångtrafik är det trafikslag som är minst resurskrävande, och socialt mest tillgängligt, utifrån att inget fordon krävs för förflyttning, är det av yttersta vikt att trafikslagets behov tillgodoses.

### Cykelns konkurrenskraft mot bilen vid korta resor uppmärksammas

Cykel är ett hållbart färdmedel som har stor potential att ersätta en del av de korta bilresor som kan betraktas som onödiga. På grund av Skövdes storlek är cykel det alternativ till bilen som framförallt kan betraktas som rimligt. I Skövde är 24 procent av bilresorna som görs till och från arbete och studier kortare än 10 min. Sådana bilresor betraktas vara potentiella att föra över till cykel. För att det ska lyckas krävs att cykelns konkurrenskraft gentemot bilens ökar, vilket bland annat kan åstadkommas med ett sammanhängande och gent cykelnät.

### Kollektivtrafiken ska bättre kunna konkurrera med bilen

För att minska det individuella bilresandet är ett mål att fler ska resa med kollektivtrafik. För att kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen ska öka krävs bland annat bättre restidskvoter, ökad turtäthet och att gångavståndet till närmsta hållplats är acceptabelt. Restidskvot är ett kvalitetsmått på tillgängligheten och beräknas som kvoten mellan restid med kollektivtrafik jämfört med restid med bil för en given sträcka.

Fler knut- och bytespunkter möjliggör alternativa bytespunkter till Skövdes Resecentrum och på så vis ökar resalternativen och därmed kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft. Knut- och bytespunkter anläggs ur ett hela resan-perspektiv och ska möjliggöra byten mellan samtliga trafikslag.

### Effektivisera godstransporterna

Genomgående godstransporter går främst på Västra Stambanan, väg 26 och väg 49. Dessa leder är också viktiga för godstransporter för stadens invånares och industriens behov. Målpunkter i staden angörs av allt från lätta lastbilar till tunga lastbilar med släp. De stora fordonen ställer krav på utformningen av väg-

nätet i staden. Utrymmeskraven kan vara svåra att uppfylla samt även ur andra stadsbyggnadsaspekter icke önskvärda att tillgodose.

Den tunga trafiken för med sig negativa effekter på både miljön och trafiksäkerheten. På det svenska vägnätet utgjorde godstransporterna (tung och lätta lastbilar) 16 procent av trafikarbetet år 2009. De stod dock för drygt 40 procent av koldioxidutsläppen från transportsektorn samma år. (Vägverket, 2010) Den tunga trafiken står även för stora delar av de hälsofarliga kväveoxidutsläppen. Tung trafik alstrar dessutom högre bullernivåer än personbilstrafik. Omkring hundra personer omkommer varje år i olyckor där tunga lastbilar är inblandade, vilket utgör ungefär 20 procent av det totala antalet omkomna i trafikolyckor per år. (Vägverket, 2008)

Ovanstående parametrar motiverar behovet av att så långt som möjligt försöka effektivisera godstransporterna i Skövde. Det kan bland annat göras genom att samordna godstransporter och distribution av varor. I kommunens *Energi- och Klimatstrategi* återfinns målet *Minskade tunga transporter i centrum*.

## Inriktningsmål 2: Hållbara resmönster och färdmedel

En strategi i arbetet med att uppnå en hållbar utveckling är att rätt trafikslag ska användas för rätt resa och att rätt trafik ska vara på rätt plats. Målet hållbara resmönster och färdmedel innebär att andelen bilresor ska minska till förmån för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Färdmedel som är mer hållbara ur dels ekologisk synvinkel, men även ur ett socialt och ekonomiskt perspektiv. Vilket färdmedel eller vilken kombination av färdmedel som är konkurrenskraftigt beror framförallt på resans längd.

De resultatmål som är kopplade till att gynna hållbara resmönster och färdmedel redovisas i tabell 2.

Tabell 2 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Hållbara resmönster och färdmedel.

	Målbekrivning	Mått	Nuläge	Mål 2015	Mål 2025
B1	Öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen	Restidskvot cykel/bil	Kartläggning ska göras	50 % av invånare i tätorten har en restidskvot <1,3	60 % av invånare i tätorten har en restidskvot <1,3
B2	Öka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen	Restidskvot kollektivtrafik/bil	Kartläggning ska göras	90 % av invånare i tätorten har en restidskvot <1,3	95 % av invånare i tätorten har en restidskvot <1,3
B3	Det individuella bilresandet minskar till förmån för resor med kollektivtrafik, cykel och gång	Färdmedelsfördelning	Gång 13 % Cykel 30 % Kollektivtrafik inkl. tåg 17 % Bil 40 %	Gång 15 % Cykel 32 % Kollektivtrafik inkl. tåg 19 % Bil 34 %	Gång 18 % Cykel 35 % Kollektivtrafik inkl. tåg 22 % Bil 25 %
B4	Biltrafiken till och från skolorna i Skövde ska minska	Andelen barn som blir skjutsade med bil till skolorna	Kartläggning görs under 2011	Minska	Minska
B5	För mål gällande kommunens fordon och drivmedel, se Energi- och Klimatstrategi samt kommunens Rese- och transportpolicy				

## 2.5 Tillgänglighet

### 2.5.1 Analys tillgänglighet

Tillgänglighet definieras som den "lätthet" med vilken man tar sig mellan start- och målpunkt. Trafiksystemets huvuduppgift är att skapa god tillgänglighet i staden, en tillgänglighet som påverkas både av bebyggelsen och av trafiksystemet. Skövde har under lång tid, liksom många andra tätorter, planerats för bilen. Detta har lett till att det ofta råder obalans mellan trafikslagets förutsättningar att skapa tillgänglighet, se i figur 2.5:1. Att ändra det kan i praktiken innebära att resor behöver omfördelas mellan trafikslagen, trafik behöver flyttas från en plats till en annan och att något trafikslag i vissa fall behöver prioriteras framför något annat.

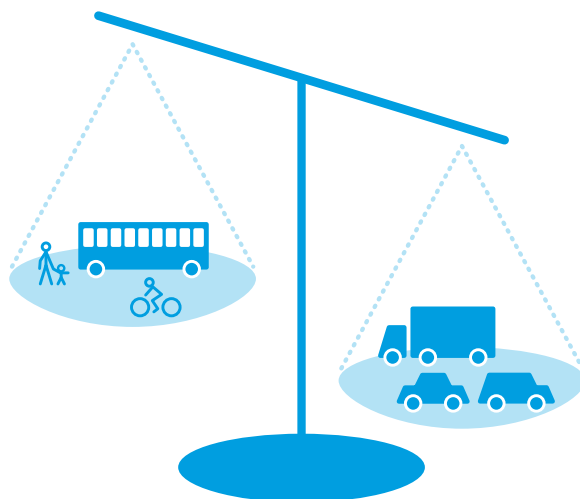
Den stora utmaningen i planeringen är att uppnå så hög tillgänglighet som möjligt, för så många som möjligt och med så små negativa konsekvenser som möjligt, för den enskilda trafikanten, för omgivningen och för staden. Exempel på negativa konsekvenser av trafik är luftföroreningar, buller, säkerhetsproblem, trängsel och otrygghet. Utifrån detta bör tillgängligheten för trafikslagen skapas i balans, vilket figur 2.5:2 illustrerar.

Tillgängligheten påverkas av användarens förutsättning och förmåga, till exempel på grund av ålder, funktionshinder, kön och inkomst. Tillgängligheten varierar under olika tider på dygnet till exempel på grund av trängsel, trafikutbud eller otrygghet. Restiden är ett sätt att beskriva den tidsmässiga tillgängligheten på en övergripande nivå i en tätort.

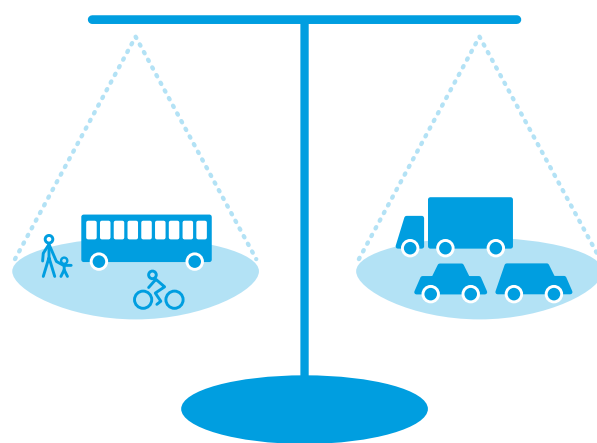
Tillgängligheten påverkas av trängsel och kapacitet, vilket benämns som framkomlighet. Järnvägens barriäreffekt har konstaterats medföra att det finns ett tillgänglighetsproblem i öst–västlig riktning. Det beror på att få korsningspunkter ska hantera stora trafikmängder under begränsade perioder av högtrafik.

Att fler reser kollektivt är viktigt även för dagens och framtidens framkomlighetsproblem i delar av Skövdes trafiknät. Enligt Målbild för kollektivtrafiken för Skaraborg 2025 från 2009 ska antalet resor med kollektivtrafiken öka med 50 procent fram till 2025. För ytterligare mål och strategier för kollektivtrafiken i Skaraborg och i Skövde, se *Målbild för kollektivtrafiken för Skaraborg 2025*.

En ny kollektivtrafiklag kommer att börja gälla i Sverige den 1 januari 2012. Lagen innebär att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst. Det kommer ställa nya krav på lösningar som är flexibla och marknadsanpassade. De sträckor som inte är intressanta ur ett kommersiellt perspektiv men som är viktiga ur ett samhällsperspektiv, kommer att upphandlas av en kollektivtrafik-



Figur 2.5:1 Obalans har rått i planeringen av trafiksystemet som ofta planerats utifrån biltrafikens villkor.



Figur 2.5:2 Balans i planeringen mellan trafikslagen.

myndighet. *Plan för stadsbusstrafikens utveckling 2013–2017* beskriver en utveckling som ska svara upp mot de krav som en ny kollektivtrafiklag för med sig.

Målsättningen är att längsta gångavstånd till närmsta hållplats maximalt ska vara 400 meter. Det betyder att kollektivtrafiken i Skövde idag nås från skuggat område i figur 2.5:3.





## 2.5.2 Strategier tillgänglighet

### Tillgängligheten i fokus vid planering av nya områden

Vid planeringen av nya områden bör tillgängligheten för samtliga färdmedel vara i fokus. Planeringen bör ske i balans som figur 2.5:1 visar, vilket kräver en samordnad tillgänglighetsanalys utifrån samtliga trafikslag. För att det ska vara möjligt måste parter från olika förvaltningar liksom trafikhuvudmän vara involverade i planeringsprocessen.

För att åstadkomma en god tillgänglighet till nya områden är planeringen av infrastrukturen i ett tidigt skede en nyckelfråga. Genom att låta kollektivtrafiken vara strukturbildande tillgodoses förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning med god tillgänglighet i området som följd.

För att nya områden med lätthet ska kunna nås med cykel bör behovet av att huvudcykelnätet försörjer planerat område ses över. Hur sammanhängande och gena gång- och cykelvägar ska skapas inom området studeras även det i ett tidigt skede. Till sist bör områdets biltrafikförsörjning planeras. Först efter att förutsättningarna för infrastrukturen är kartlagd och planeringen av samtliga trafiknät påbörjad bör bebyggelsen planeras och beslutas.

Strategin syftar till att öka cykeln och kollektivtrafikens konkurrenskraft (resultatmål B1 och B2) samt att fler ska åka kollektivt, cykla och gå samtidigt som färre ska köra bil (resultatmål B3). Det leder i förlängningen till en ökad tillgänglighet även för dem som ej har några rimliga alternativ till bilen och därför fortsatt kör bil, på grund av minskad trängsel.

### Barriäreffekterna för oskyddade trafikanter ska minska

Då trafikplaneringen historiskt sett i första hand har tillgodosett biltrafikens behov har övriga trafikantgrupper behov hamnat i skymundan. Detta yttrar sig bland annat i att bilvägarna utgör barriärer för oskyddade trafikanter, det vill säga gående och cyklister. För att oskyddade trafikanters tillgänglighet ska öka, vilket påverkar den sociala och ekologiska hållbarheten positivt, bör befintliga barriärer i möjligaste mån åtgärdas och nya undvikas.

### Parkeringen ska bidra till god tillgänglighet

Tillgängligheten till Skövde är av stor betydelse för stadens utveckling. Parkering är en del av tillgängligheten. Bilparkering är ytkrävande och måste planeras med hänsyn till andra stadsbyggnadsaspekter. Parkering ska planeras utifrån den totala tillgängligheten i ett område, det vill säga tillgängligheten med samtliga färdmedel. För att uppnå trafikstrategins målbild bör

tillgängligheten med hållbara färdmedel ökas, och därmed deras konkurrenskraft gentemot bilen. Det kan göras genom att gångavstånden till busshållplatser och cykelparkeringar görs kortare än till bilparkeringar. För bilparkeringen i Skövde består utmaningarna främst i att skapa ett effektivare utnyttjande av det befintliga bilparkeringssystemet, framförallt i stads-kärnan, så att det främst finns till för de personer som av olika skäl behöver använda bil. Vilka användargrupper parkeringen riktar sig mot styrs av tids- och prisregleringen.

Cykelparkeringsfrågorna behöver lyftas som en viktig del av ett hållbart transportsystem. Dels för att attraktiviteten för cykel som transportmedel ska öka och dels för att förbättra möjligheten till kombinerade resor, cykling till och från kollektivtrafik.

En parkeringsstrategi togs under 2010 fram för Skövde stad, innehållande strategi och förslag på åtgärder. Parkeringsstrategins huvudinriktning är ”att tillgängligheten genom parkering ska öka för dem som gagnar stadens utveckling och minskas för dem som har andra alternativ för sin resa eller transport”.

### Förbättrad orienterbarhet

En annan viktig aspekt för hur tillgängligheten upplevs är orienterbarheten. Det är oväsentligt att det är enkelt att ta sig till en punkt, om det inte är möjligt att förstå hur det ska gå till. Det viktigaste för att orienterbarheten ska vara god är inte skyltningen, även om den är en del av det. Det viktigaste är att trafiknäten för respektive färdmedel är sammanhängande och utformade på ett sådant sätt att resenären förstår hur de ska nyttjas. Det gäller inte minst kollektivtrafiken, där förståelsen och orienterbarheten i systemet är grundläggande för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv.

### Hela resan-perspektiv

I nästan alla resor vi gör är vi under någon del gångtrafikanter. Vi går till bussen, till cykeln och den parkerade bilen. Att se till ett hela resan-perspektiv är ett begrepp som innebär att trafikplaneringen ska se till trafikantens hela resa, det vill säga från dörr till dörr.

### Tillgänglighet för alla

För att en tätort ska vara socialt hållbar, ska tillgängligheten för samtliga invånare vara tillgodosedd. Det betyder att även de med särskilda behov ska ha en god tillgänglighet. Som beskrivits tidigare påverkas tillgängligheten av användarens förutsättning och förmåga, vilket bland annat är en följd av ålder, funktionshinder, kön, körkort, tillgång till bil och inkomstnivå. Detta ställer särskilda krav på den fysiska utformningen och på systemens och nätens utformning.

FN:s *Konvention om barnets rättigheter*, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Konventionen utgår ifrån att barn är en utsatt grupp i samhället med särskilda behov av omvårdnad och skydd. Konventionen tillskriver barn grundläggande medborgerliga, politiska, ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Trafiksystemet ska utformas så att barnkonventionen följs.

För att tillgängligheten ska vara god för samtliga invånare krävs god kollektivtrafikförsörjning till tätortens samtliga delar, eftersom alla invånare inte har möjlighet att köra eller har tillgång till bil. För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för samtliga invånare bör både fordon och hållplatser vara anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Den fysiska utformningen påverkar tillgängligheten. När nya allmänna platser och områden anläggs ställs det idag krav i plan- och bygglagen på att det ska göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. I plan- och bygglagen finns det dessutom krav på att avhjälpa enkelt avhjälpbara hinder på allmän plats, vilket innebär att brister i den fysiska miljön ska åtgärdas.

### **Tillgänglighet till externa handelsetableringar ska prioriteras för kollektivtrafik framför biltrafik**

Externa handelsetableringar är generellt sett idag mycket bilorienterade och genererar stor flöden biltrafik. Detta beror framförallt på den goda tillgängligheten för biltrafik med gott om bilparkeringar med korta gångavstånd till butikerna. För de två externa handelsetableringarna i Skövde, Normalm och Stall-siken råder inget undantag.

De stora och ökande flödena biltrafik som de externa handelscentren genererar är en ohållbar trend, både utifrån de tre hållbarhetsaspekterna och utifrån bilvägnätets kapacitet. För att motverka trenden föreslås att tillgängligheten med kollektivtrafiken ska förbättras till handelsetableringarna.

Kollektivtrafiken kan prioriteras framför biltrafiken genom att busshållplatserna anläggs närmare butikernas entréer än bilparkeringen och genom att utveckla gångstråk mellan hållplatser och entréer.

### **Inriktningsmål 3: Tillgänglig stad**

Målet en tillgänglig stad är ett sammanfattande mål vilket bryts ner i resultatmålen som återfinns i tabell 3.

Tabell 3 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Tillgänglig stad.

	Målbeskrivning	Mått	Nuläge	Mål 2015	Mål 2025
C1	Öka stadsbusstrafikens konkurrenskraft gentemot bilen vid nyexploatering	Turtäthet och restidskvot	Se Plan för stadsbusstrafikens utveckling	90 % av tillkommande invånare i nyexploateringar ska ha tillgång till kollektivtrafik i 15-minuterstrafik och en restidskvot <1,3	90 % av tillkommande invånare i nyexploateringar ska ha tillgång till kollektivtrafik i 10-minuterstrafik och 95 % en restidskvot på <1,3
C2	Kollektivtrafiken bör på ett bra sätt kunna nå områden med tät bebyggelse	Andelen invånare som har tillgång till stadsbusstrafik inom 400 meter	Se figur 2.5:3	90 %	95 %
C3	Ett med bil tillgängligt centrum för besökare för att det ska vara konkurrenskraftigt gentemot externa handelsetableringar	Omsättning eller beläggning	Genomför omsättnings- och beläggningsstudier på parkeringar eller resvaneundersökning	Öka andelen korttidsparkering	Öka andelen korttidsparkering

#### **Inriktningsmål 4: Goda pendlingsmöjligheter**

Skövde har en viktig roll i regionen. Regionförstoring, med ökat resande som följd, är inget självändamål. Men då regionen har mycket att vinna på ökad integrering städerna emellan, framförallt med avseende på en utökad arbetsmarknad, som bidrar till den ekonomiska hållbarheten, är goda pendlingsmöjligheter ett inriktningsmål. Framförallt är det viktigt att yttertätorterna till Skövde integreras med goda pendlingsmöjligheter. Då pendlingsmöjligheterna med bil redan idag är relativt väl tillgodosedda är det framförallt pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafik som inriktningsmålet åsyftar, vilket återspeglas i resultatmålet som redovisas i tabell 4.

*Tabell 4 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Goda pendlingsmöjligheter.*

	<b>Målbeskrivning</b>	<b>Mått</b>	<b>Nuläge</b>	<b>Mål 2015</b>	<b>Mål 2025</b>
D1	Öka och förbättra antalet tillgängliga turer med kollektivtrafik till närliggande orter	Utbud av turer – turtäthet	Antal turer som idag går i halvtim-mestrafik och kvartstrafik	Öka antalet turer som går i halvtim-mestrafik	Öka antalet turer som går i kvarts- trafik



## 2.6 Trygghet

### 2.6.1 Analys trygghet

Upplevelsen av trygghet kan delas in i upplevd olycksrisk respektive upplevd våldsrisk. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan påverka människors vanor och göra att de till exempel håller sig borta från offentliga platser som gator, torg, parker och allmänna kommunikationsmedel.

### 2.6.2 Strategi trygghet

#### Inriktningsmål 5: Trygg stad

Att Skövde ska vara en trygg stad är det femte inriktningsmålet. Det betyder att alla ska känna sig trygga oavsett vilket färdmedel som väljs för resan eller vid vilken tidpunkt resan görs. Inriktningsmålet har brutits ned i två mätbara resultatmål i tabell 5.

Tabell 5 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Trygg stad.

	Målbeskrivning	Mått	Nuläge	Mål 2015	Mål 2025
E1	Ökad trygghet relaterat till trafiksituationen	Andelen invånare som upplever trygghet och trivsel när de färdas i trafiksystemet	Kommunen genomför enkätundersökning	Öka	Öka
E2	Trygghet i kollektivtrafiken även till och från hållplats	Andelen resenärer som upplever det tryggt att resa med kollektivtrafiken	Enkätundersökning	Öka	Öka

## 2.7 Trafiksäkerhet

### 2.7.1 Analys trafiksäkerhet

Varje år inträffar trafikolyckor till följd av de resor och förflyttningar som görs i Skövde. I figur 2.7:1 återfinns olyckor inträffade mellan 2006 och 2010 uppdelade på olyckor med endast motorfordon inblandade (svarta markeringar), endast oskyddade trafikanter inblandade (röd markeringar) och olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon (blåa markeringar). Mellan åren 2006 och 2010 har det totalt inträffat 637 olyckor, varav två dödsolyckor och 52 olyckor med allvarlig personskada till följd.

Koncentrationen i centrum beror på att exponeringen av trafikanter där är som störst. Var enskilda trafikolyckor inträffar beror på rådande omständigheter och innebär inte nödvändigtvis att platsen kan anses vara bristfällig ur trafiksäkerhetssynpunkt. De röda cirkelarna i kartan utgörs framförallt av fotgängares och cyklisters singelolyckor, vilka är cirka 250 stycken till antalet.

### 2.7.2 Strategi trafiksäkerhet

#### Inriktningsmål 6: Trafiksäker stad

Det långsiktiga målet i Skövde är likt för Sverige en Nollvision, det vill säga att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. På kortare sikt är målet att antalet trafikolyckor ska minska.

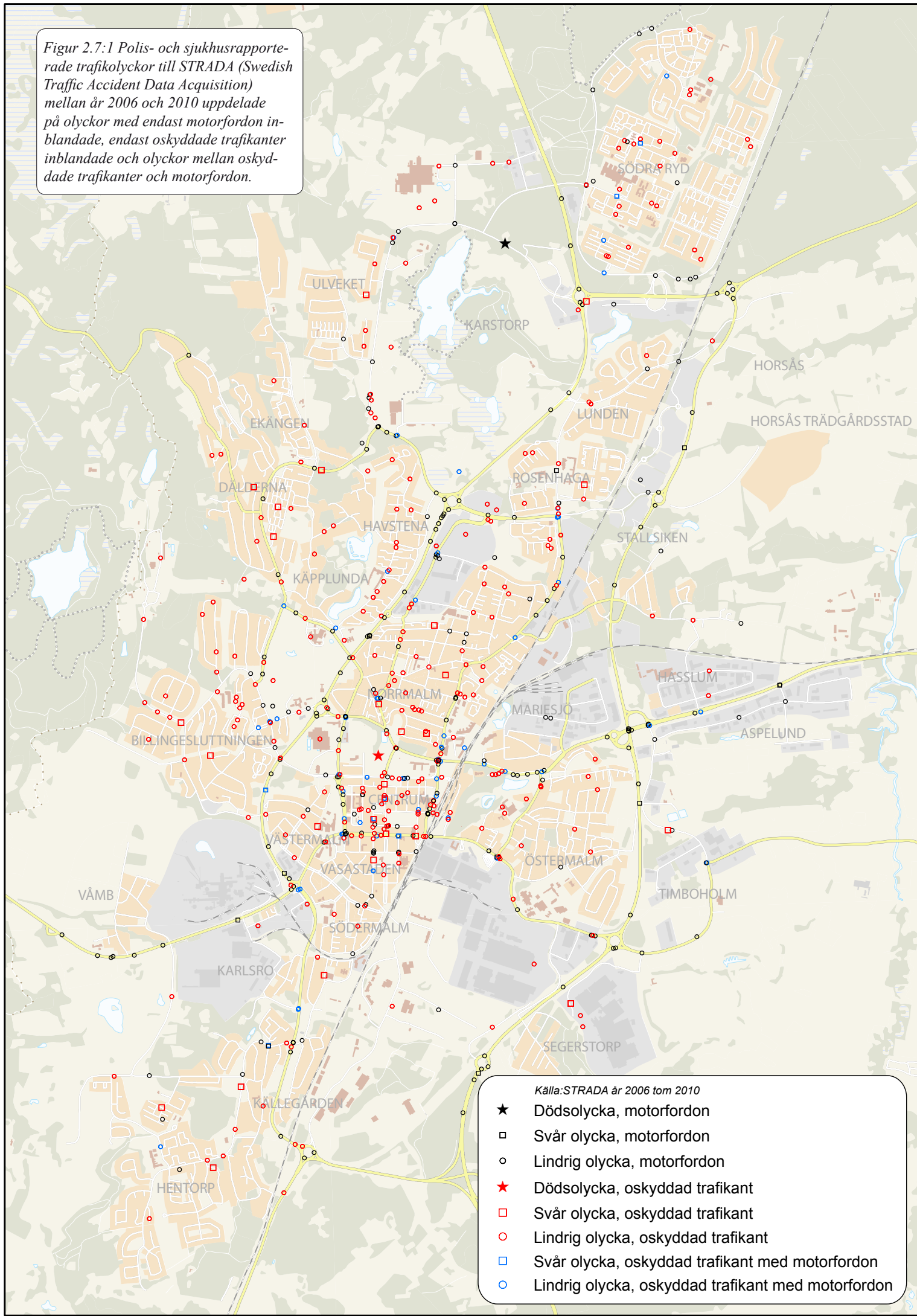
Risken för att olyckor inträffar är beroende av storleken på trafikarbete, det vill säga hur mycket resor som görs. Genom att minska trafikarbetet minskas antalet olyckor. Att minska bilanvändandet till förmån för kollektivtrafiken är positivt för trafiksäkerheten. Detta då kollektivtrafik är ett säkrare sätt att resa förutsatt att resan till och från hållplats även säkerställs. Det är viktigt att tidigt i planeringen beakta trafiksäkerheten. Redan i arbetet med översiktsplanen skapas grunden för resbehov och exponering samt möjligheterna att resa kollektivt och cykla.

Inriktningsmålet bryts ner i resultatmål som återfinns i tabell 6.

Tabell 6 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Trafiksäker stad.

	Målbeskrivning	Mått	Nuläge	Mål 2015	Mål 2025
F1	Öka trafiksäkerheten i tätorten	Antal dödade och skadade i trafiken i kommunen	Dödsolyckor: 2 Svår olycka: 52 Lindrig olycka: 582	-25 %	-50 %
F2	Gång- och cykelvägnätet ska ha god standard	Andel gång- och cykelvägnät som har god ytbeläggningsstandard	74 %	75 %	77 %
F3	Öka hjälmanvändningen hos cyklister	Andelen cyklister som använder hjälm	23 %	30 %	50 %
F4	Säkra korsningspunkter ger oskyddade trafikanter möjlighet att korsa trafikleder på ett säkert och tryggt sätt	Andel gång- och cykelöverfarter som är säkrade till 30 km/h	Från Hastighetsöversynen	Öka	Öka

Figur 2.7:1 Polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) mellan år 2006 och 2010 uppdelade på olyckor med endast motorfordon inblandade, endast oskyddade trafikanter inblandade och olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.



Källa: STRADA år 2006 tom 2010

- ★ Dödsolycka, motorfordon
- Svår olycka, motorfordon
- Lindrig olycka, motorfordon
- ★ Dödsolycka, oskyddad trafikant
- Svår olycka, oskyddad trafikant
- Lindrig olycka, oskyddad trafikant
- Svår olycka, oskyddad trafikant med motorfordon
- Lindrig olycka, oskyddad trafikant med motorfordon

## 2.8 Trafikens miljö- och hälsopåverkan

### 2.8.1 Analys trafikens miljö- och hälsopåverkan

Vägtrafiken för med sig problem på natur- och kulturmiljö bland annat i form av luftföroreningar, klimatpåverkan, markanspråk och buller.

Transportsektorn i Sverige spelar, genom sin närmare 40-procentiga andel av de samlade utsläppen av växthusgaser, en viktig roll för att bidra till att uppfylla de nationella klimatmålen. Målen innebär stora utmaningar eftersom de kräver stora utsläppsminskningar på kort tid. Samtidigt har utsläppen från transportsektorn under lång tid ökat som ett resultat av ökande resor och transporter. Under senare år har dock utsläppsökningen mattats av. Det är rimligt att anta att fler och hårdare nationella åtgärder kommer att vidtas men lokala åtgärder kommer att ha stor betydelse för att nå de nationella målen.

Skövde kommuns beslut att biogas ska användas för all stadsbusstrafik i Skövde från 2014 är en viktig åtgärd för att uttrycka kommunens ambition inom området.

Trafiken påverkar människors hälsa bland annat genom luftföroreningar, buller, trafikolyckor och barriäreffekt. Trafiksystemet kan även föra med sig en positiv hälsopåverkan om trafikanten väljer ett motionsgivande transportsätt.

Mellan 1999 och 2005 kontrollerades luftkvaliteten genom mätningar på flera ställen i Skövde. Ämnen som svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxider, VOC, PM10 (partiklar), sot och ozon omfattades av mätningarna. Mätningarna omfattade inte bara trafikrelaterade utsläpp. En generell slutsats från mätprogrammet var att luftkvaliteten är god då halterna är låga i förhållande till Naturvårdsverkets gällande miljö kvalitetsnormer. Partikelhalterna överskrider den gräns vid vilken fortsätta mätningen bör genomföras för att kontrollera utvecklingen.

En negativ effekt som motorfordonstrafik för med sig är buller. Bullernivåerna påverkas framförallt av trafikmängd, andel tung trafik, hastighet och avstånd till vägen.

År 2002 togs en bullersaneringsplan med avseende på vägtrafikbuller fram för Skövde tätort. Målsättningen var att redovisa vilka bostadsmiljöer som är utsatta för bullernivåer över gällande riktvärdena samt att föreslå åtgärder. Resultatet visade att ett antal fastigheter längs Skövdes gator var utsatta för bullernivåer över Naturvårdsverkets gällande riktvärden.

### 2.8.2 Strategi trafikens miljö- och hälsopåverkan

#### Inriktningsmål 7: Hälsosam stad

#### Minskade utsläpp av luftföroreningar

Målet är att luftkvalitetsnormerna fortsatt ska underskridas samt att utsläppen ska minska. Skövde kommun tar under år 2011 fram en energi- och klimatstrategi som redovisar strategier för att minska utsläpp av luftföroreningar. Strategin innehåller bland annat delmålet *Samhällsplaneringen ska bidra till minskad energianvändning och minskade utsläpp av växthusgaser*.

#### Bullernivåerna ska sänkas

Målet är att bullernivåerna i framtiden ska ligga under Naturvårdsverkets rekommenderade riktvärden. Med höga hastigheter, stora flöden och stor andel tung trafik krävs det stora avstånd till bebyggelsen eller avsevärda skyddsåtgärder för att nå bullernivåer under riktvärden. Med mindre flöden, lägre hastighet och få tunga fordon krävs mindre eller inga åtgärder. Buller är en konsekvens av samhällets uppbyggnad i sin helhet och bestäms i stor utsträckning av bebyggelse- och trafikplaneringen. På kort sikt bör planering för ny bebyggelse i första hand lokaliseras där åtgärder inte

Tabell 7 Resultatmål kopplade till inriktningsmålet Hälsosam stad.

	Målbeskrivning	Mått	Nuläge	Mål 2015	Mål 2025
G1	God luftkvalitet	Halter i förhållande till Naturvårdsverkets gällande miljö kvalitetsnormer	Beräknas eller mäts	Underskridna miljö kvalitetsnormer	Underskridna miljö kvalitetsnormer
G2	Minskat antal personer utsatta för buller	Antal personer utsatta för bullernivåer över Naturvårdsverkets riktlinjer	Beräknas eller mäts	Underskridna riktvärden	Underskridna riktvärden

krävs. I andra hand bör åtgärder mot buller genomföras så nära källan som möjligt.

På längre sikt bör utvecklingen av det byggda samhället sträva mot en bebyggelsestruktur och ett trafiksystem där åtgärder inte krävs i efterhand eller där bostäder måste placeras på stora avstånd från trafikleder.

Resultatmålen under inriktningsmålet hållbara resmönster och färdmedel kan även fungera som resultatmål för att uppnå minskade utsläpp av luftföroreningar och sänkta bullernivåer. I tabell 7 på föregående sida finns två resultatmål direkt kopplade till inriktningsmålet Hälsosam stad.

### 3 Efter år 2025

Ett långsiktigt tidsperspektiv vid stadsbyggnadsplanering och trafikplanering är eftersträvansvärt. Det är då det är möjligt att göra övergripande strukturella förändringar, oavsett om det gäller nya vägar eller förändrade beteenden.

Ett grundläggande tankesätt som bör finnas med även i planeringen för efter år 2025 är att skapa ett robustare trafiksystem genom omställning till alternativa färdmedel till bilen.

Exempel på planer och utveckling som skulle kunna bli verklighet och som kräver ett längre tidsperspektiv än år 2025 och därför bör finnas med i planeringen redan idag är:

- Utbyggnad av Västra stambanan till tre eller fyra spår istället för dagens två.
- Nya järnvägshållplatser i Tidån, Norra Ryd och Skultorp.
- Nya vägsträckningar av till exempel väg 49 till väg 26 eller en östlig Ringled, öster om väg 26.
- En expansion av staden öster om järnvägen med fler krav på kopplingar mellan västlig och östlig sida av järnvägen.
- Centrala markområden blir tillgängliga för bebyggelse.

## 4 Litteraturförteckning

Skaraborgs kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Västtrafik (2009) *Målbild för kollektivtrafiken år 2025 i Skaraborg*.

Skaraborgs kommunalförbund, Västtrafik (2010), *Kollektivtrafikprogram för Skaraborg Inriktning 2012–2014*.

Skövde kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden (2006) *Utvärdering av luftkvalitetsmätning i Skövde kommun 1999–2005*.

Skövde kommun, Tekniska kontoret (2002), *Skövde tätort saneringsplan för vägtrafikbuller*.

Statens planverk (1968), SCAFT 1968, *Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*, Chalmers tekniska högskola – Institutionen för stadsbyggnad, Göteborg.

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), *informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet rapporterade från polis och sjukhus*, Transportstyrelsen.

Swedish Platform on Mobility Management, SWE-POMM, [URL] [www.swepomm.se](http://www.swepomm.se).

TRAST (2007), *Trafik för en attraktiv stad – utgåva 2*, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket och Boverket.

Vägverket (2002), *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen - ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet*, Vägverket publikation 2002:72.

Vägverket (2008), *Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar – Effekter av åtgärder för en säker tung trafik Publikation 2008:136*

Vägverket (2010), *Minskade utsläpp från vägtrafiken men stora utmaningar väntar*



**Närings- och samhällsbyggnadsenheten**  
**Postadress 541 83 Skövde Telefon 0500-49 80 00 Hemsida [www.skovde.se](http://www.skovde.se)**