

Handlingsplan för ökat cyklande i Västerås år 2009-2013 med utblick mot 2018

Antagen den

2009-04-21

program

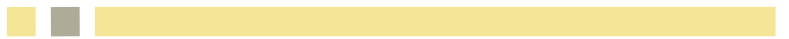
policy

handlingsplan

riktlinje



INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
SAMMANFATTNING	5
1. BAKGRUND	5
2. INRIKTNING OCH MÅL	6
2.1 VILJEINRIKTNING	6
2.2 SYFTE OCH MÅL	6
3. GENERELLA UTGÅNGSPUNKTER	7
3.1 NULÄGESBESKRIVNING	7
3.2 STADENS STRATEGISKA PLAN	7
3.3 FOLKHÄLSOPROGRAMMET	8
3.4 ÖVERSIKTSPLAN	8
3.5 TRAFIKPLAN	8
3.6 NATIONELL CYKELSTRATEGI	8
4. BETEENDEPÅVERKAN	9
4.1 TRANSPORTRÅDGIVNING	9
4.2 CYKELKAMPANJER	10
4.3 NY TEKNIK/OMVÄRLDSSPANING	11
5. SERVICEUTBUD	11
5.1 VÄGVISNING	11
5.2 SERVICESTATIONER OCH CYKELBAROMETRAR	12
5.3 UTHYRNING	12
5.4 CYKLA OCH ÅKA KOLLEKTIVT	13
5.5 TURISM, FRITID OCH REKREATION	13
6. INFRASTRUKTUR	14
6.1 ÖVERSIKTS OCH DETALJPLANEARBETE	14
6.2 CYKELPARKERINGAR	15
6.3 TRAFIKSIGNALER	16
6.4 UTFORMNING AV CYKELBANOR	16
6.5 FELANDE LÄNKAR	17
6.6 PASSAGER	17
6.7 CYKELFARTSGATOR	18
6.8 CYKELBOXAR	19
6.9 NYA CYKELLEDER	19
7. DRIFT OCH UNDERHÅLL	20
7.1 BELÄGGNING	20
7.2 BARMARKSRENHÅLLNING	20
7.3 VINTERVÄGHÅLLNING	21
7.4 BELYSNING	21
7.5 TRYGGHET OCH SÄKERHET	22
7.6 OMBYGGNADER	22
8 UPPFÖLJNING, UTVÄRDERING OCH REDOVISNING	23
8.1 RESVANEUNDERSÖKNING	23
8.2 TRAFIKRÄKNING	23
8.3 REDOVISNING	24



BILAGOR:

Bilaga 1 Riktlinjer i Översikts- och trafikplan

Karta 1 Befintliga cykelstråk samt behov av nya cykelvägar/felande länkar i tätorten

Karta 2 Behov av cykelvägar till/från tätorten

Karta 3 a-d Behov av cykelvägar i omkringliggande orter

Karta 4 Cykelparkeringar i centrum

Sammanfattning

Tekniska nämnden har uppdragit åt staben att med hjälp av en tvärsektoriell arbetsgrupp utarbeta ett förslag till ”Handlingsplan för ökat cyklande i Västerås år 2009-2013 med utblick mot 2018”.

Syftet med denna handlingsplan är att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande och därigenom bidra till en attraktiv och miljövänlig stad.

Arbetsgruppen har utifrån sammanställda förutsättningar beskrivit olika åtgärder för att främja cyklandet i staden. Olika former av beteendepåverkan och utveckling av serviceutbud för cyklister beskrivs i denna plan. Även olika förslag som berör infrastrukturen i staden analyseras och betydelsen av hur cykelbanorna underhålls betonas.

Västerås har redan idag en omfattande cykeltrafik men kunskapen om våra resvanor bör fördjupas i en ny resvaneundersökning.

För att cyklandet i staden skall öka krävs dels en utökad marknadsföring av gemensamma fördelar med cyklandet och dels olika typer av infrastrukturella åtgärder.

Det är också nödvändigt att staden arbetar tvärsektoriellt i alla projekt som kan påverka valet att använda cykeln mer frekvent.

För att kvalitetssäkra uppföljningen av denna handlingsplan ska en årlig åtgärdsplan med angivande av konkreta cykelfrämjande åtgärder upprättas och följas upp, där antagen plan anger riktlinjer för det fortsatta arbetet.

1. Bakgrund

Tekniska nämnden har uppdragit åt staben att med hjälp av en tvärsektoriell arbetsgrupp utarbeta ett förslag till ”Handlingsplan för ökat cyklande år 2009-2013 med utblick mot 2018”.

I beslutsunderlaget angavs att ett utarbetande av handlingsplanen skall ses som en del av den strategiska planen att genom ökat cyklande bidra till att skapa en attraktiv och miljövänlig stad.

Denna plan har utarbetats enligt stadens riktlinjer för en handlingsplan som enligt definition skall ”ange strategier och konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen”.

2. Inriktning och mål

2.1 Viljeinriktning

Ett långsiktigt hållbart transportsystem måste klara de krav som både människan och naturen ställer. Mot bakgrund av de stora miljöproblem som dagens fordonstrafik skapar är det viktigt att ge så goda villkor som möjligt åt alternativa transportsätt. Cykeln ska därför få större betydelse och ges högre prioritet i stadsplaneringen.

Ett av vår tids största hot mot folkhälsan är fysisk inaktivitet, vilket är utbrett i alla åldrar. För att vända denna trend krävs att vi rör oss oftare och mer regelbundet. Att få fler att börja använda cykeln regelbundet vid resor till och från arbetet/skolan och på fritiden är därför av stor vikt.

Västerås är en stad med goda förutsättningar för cyklister. Det finns ett väl utbyggt och sammanhängande gång- och cykelvägnät med många planskilda korsningar. Det krävs emellertid mer omfattande åtgärder för att förbättra situationen för cyklister om målet att skapa långsiktigt hållbara transporter för såväl näringsliv som privatpersoner skall uppnås.

En åtgärd staden behöver arbeta mer med för att öka förutsättningarna att få fler att cykla, är att skapa en ökad trafiksäkerhet så att cyklisterna känner sig säkra. Det kan exempelvis gälla fler trafiksäkra korsningar. Ytterligare åtgärder är bland annat utbyggnad av cykelvägnätet både i och utanför tätort samt arbetet med attitydpåverkande åtgärder.

I stadens folkhälsoprogram finns uttalat en vilja att göra Västerås till landets bästa cykelstad.

2.2 Syfte och mål

Syftet med denna handlingsplan är att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande genom bland annat förbättrade förutsättningar för cyklister, påverka de som cyklar sällan eller aldrig att börja cykla mer frekvent, visa på cykelns fördelar som transportmedel samt få fler att välja cykeln i stället för bilen, speciellt på korta sträckor. Handlingsplanen bidrar därigenom till att nå målet om en attraktiv och miljövänlig stad.

Handlingsplanen skall utgöra ett beslutsunderlag för stadens kommande trafikinvesteringar och ge struktur åt det beteendepåverkande arbetet.

Handlingsplanens övergripande mål är att;

- öka cyklandet i Västerås med 10 % fram till år 2013.
- öka andelen som är mycket nöjd med situationen för cyklister med 10 % fram till år 2013.

3. Generella utgångspunkter

3.1 Nulägesbeskrivning

Västerås har en lång tradition när det gäller cykling i stadsmiljö. Detta har under lång tid påverkat stadsbyggandet och cyklingen har en framskjuten roll i stadens planeringsarbete. Det finns idag ett sammanhängande cykelvägnät på ca 340 km. Västerås stad har också under lång tid bedrivit olika former av cykelkampanjer.

Det finns i dagsläget inga tillförlitliga mätningar på cykeltrafikens andel av den totala trafiken i Västerås men enligt den stora resevaneundersökningen (2001) uppgår de till ca 30 % av resorna, vilket är en betydande del av den totala trafiken. Vidare kan man utläsa att 85 % av västeråsarna har tillgång till cykel samt att de korta bilresorna, mindre än 5 km, beräknas uppgå till mer än 40 000 under ett dygn.

En medborgarenkät från år 2008 visar att 29 % är mycket nöjd med situationen för cyklister och att 52 % av medborgarna är ganska nöjda med situationen.

Restidsundersökning som utförts i Västerås visar att cykeln är överlägset kollektivtrafiken på de flesta innerstadssträckor och att bilresan endast går snabbare än cykel på sträckor över ca 5 km.

Potentialen att öka antalet resor med cykel bedöms vara mycket hög. I Vägverkets nationella cykelprogram diskuteras potentialen i termer av korta bilresor. Man hänvisar där till bedömningen att mellan 10-50% av de kortaste bilresorna kan överföras till cykel och konstaterar att ”redan en överföring av 10 % av de kortaste bilresorna innebär en väsentlig ökning av cykeltrafiken”.

Sveriges Kommuner och Landsting gör en generell bedömning att cykeltrafiken skulle kunna öka med 30-75% för landet som helhet. Detta skulle innebära att cykelns andel av resandet skulle stiga från idag 12 % till ca 20 %. Detta förutsätter naturligtvis att erforderliga medel skjuts till för att bygga ut cykelvägnätet, förbättring av drift och underhåll samt att det bedrivs kampanjer och informationsverksamhet.

På längre sikt förväntas drivmedelspriserna bli så höga att cykeln troligen kommer att bli ett ännu mer attraktivt alternativ än idag. Detta förstärks ytterligare om cykelinfrastruktur och cyklar utvecklas. I ett sådant läge är en ökning av cykeltrafiken med mer än 10 % fullt realistiskt även i Västerås.

3.2 Stadens strategiska plan

I Staden finns en strategisk plan som fastställs för mandatperioden av kommunfullmäktige. Den strategiska planen anger ett begränsat antal inriktningsmål och effektmål och är en del i stadens styrsystem. Tillsammans med andra styrdokument, handlingsplaner och riktlinjer utgör den en helhet för koncernen Västerås stadens styrning.

Stadens strategiska plan för åren 2008-2011 innehåller inriktningsmål för fyra prioriterade målområden, däribland miljövänlig. Att öka cyklandet är en av flera åtgärder för att skapa bra förutsättningar för staden att klara kommande utmaningar inom klimatområdet.

Klimatfrågan är även i Västerås stads *miljöprogram* ett prioriterat område för att nå ett ekologiskt hållbart samhälle.

3.3 Folkhälsoprogrammet

I Västerås folkhälsoprogram framhålls ambitionen att göra Västerås till Sveriges bästa cykelstad och att främja cykling som kommunikation, motion och rekreation. Programmet beskriver cykelns viktiga roll i staden och att denna ytterligare bör förstärkas genom olika åtgärder och lämpligen på bekostnad av minskat bilåkande.

3.4 Översiktsplan

Översiktsplanen för utveckling av Västerås tätort antogs 2004. Livskvalitet och hållbarhet är de övergripande målen för planeringen i staden. En utveckling i riktning mot ett hållbart Västerås omfattar såväl ekologiska som ekonomiska, sociala och kulturella aspekter på planering och byggande.

Planeringen har fem strategier som utgångspunkt:

- Bygg staden inåt
- Blanda bostäder och verksamheter
- Stärk grönskans och vattnets roll
- *En ny syn på trafiken*
- Utveckla försörjningssystemen

En ny syn på trafiken innebär en helhetssyn på bebyggelse- och trafikplanering. Också väg- och trafikbeslut ska styra mot en långsiktigt hållbar stad. Stadsplaneringen, den samlade trafik- och bebyggelseplaneringen, ska på ett tydligare sätt än tidigare utgå från både människors värderingar och miljöns behov och begränsningar.

En ny syn på trafiken handlar också om att minska trafikens negativa miljöpåverkan och att skapa en mänskligare trafikmiljö där äldres, barns och funktionshindrades krav på trygghet och säkerhet ska vara vägledande.

I översiktsplanen finns riktlinjer som ger vägledning i den fortsatta planeringen. Riktlinjerna har sin utgångspunkt i målen om livskvalitet och ett hållbart Västerås och ger anvisningar om hur planeringen kan medverka till att målen uppnås.

3.5 Trafikplan

Västerås Trafikplan 2004 är en del av Översiktsplanen för utveckling av Västerås tätort. Syftet med planen är att ange hur transportsystemet ska utvecklas för att ett långsiktigt hållbart Västerås ska kunna uppnås, såväl ekologiskt, kulturellt, ekonomiskt som socialt. Planen behandlar trafikfrågor inom Västerås tätort och sträcker sig fram till år 2013.

I trafikplanen finns detaljerade riktlinjer och planeringsprinciper som ska vara ett stöd i stadsplaneringen. En sammanfattning av de detaljerade riktlinjerna finns i den antagna översiktsplanen (se bilaga 1).

3.6 Nationell cykelstrategi

På nationell nivå har cykeln fått en renässans i olika trafikpolitiska målsättningar. I

infrastrukturpropositionen från hösten 2008, ”Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt”, beskrivs åtgärder för ökad cykeltrafik under eget avsnitt.

Här konstateras att ökad cykling ger stora positiva effekter för miljön, framkomligheten, folkhälsan och för småskalig näringslivsutveckling längs cykellederna. Regeringens bedömning är att gång- och cykeltrafikens andel av de korta resorna bör öka, att kombinerade resor med gång/cykel och kollektivtrafik bör underlättas samt att cykelturismen bör utvecklas. Propositionens cykelavsnitt avslutas med konstaterandet att insatser som kan bidra till ökad cykling ska övervägas i åtgärdsplaneringen och att sådana insatser kan prioriteras både i regionala planer och i nationell plan.

Vägverket har fått regeringens uppdrag att utveckla den nationella cykelstrategin, bl. a. utifrån tillgänglighets-, folkhälso- och miljöperspektiv, för att tillse att åtgärder vidtas så att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort.

Banverket har fått regeringens uppdrag att redovisa konkreta åtgärder för att öka möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg samt att tillsammans med Vägverket föreslå lämplig ansvarsfördelning för byggande och drift av cykelparkering vid resecentra och bytespunkter.

4. Beteendepåverkan

För att åstadkomma en ökad cykeltrafik och en överflyttning av resor från bil till cykel, krävs att det blir enklare, säkrare och mer attraktivt att cykla.

Genom att använda åtgärder som information, kommunikation, organisation och koordination kan människor påverkas på olika sätt. Med hjälp av bland annat attityd- och beteendeförändringsarbete kan man få individer att göra nya eller andra val i sina resvanor.

För att nå dit krävs även olika former av beteendepåverkansarbete. Det är också viktigt att skapa ett bra samspel mellan olika trafikslag som bilar, mopeder, cyklar och fotgängare.

4.1 Transportrådgivning

Transportrådgivning är en utåtriktad verksamhet i syfte att påverka människor. Arbetet förutsätter samverkan med individer på alla plan inom företag, näringsliv och organisationer men även med privatpersoner. Det handlar bland annat om att påverka resan eller transporten innan den börjar.

Erfarenheter av transportrådgivning från exempelvis Lund visar att det tar tid att uppnå resultat utifrån de aktiviteter man arbetar med inom verksamheten då det handlar om att förändra attityder på individnivå.

Nuläge

Tekniska nämnden har beslutat om en ny tjänst som transportrådgivare vars uppgift är att på olika sätt påverka resan eller transporten innan den börjar. Det kan röra sig om information, kampanjer och att i olika projekt bistå enskilda individer och företag att miljöanpassa sina transporter vilket bedöms ge positiva effekter för cyklandet.

Målsättning

Transportrådgivning ska tillämpas på olika nivåer i samhället: i bostadsområden, på företag, inom kommunen och för olika evenemang. Det handlar om att påverka efterfrågan på resor som ger vinster inom miljö, hälsa och ekonomi.

Målsättningen är att minska bilåkande, främst till och från jobbet men även att minska godstransporter och shopping- och fritidsresor. Arbetet kommer till stor del att ske gentemot företag i Västerås för att få dem att ta sin del av ansvaret för att få fler att ta cykeln, gå eller åka buss.

Förslag på aktiviteter att arbeta med är rådgivning, information och kampanjer.

Åtgärd

- upprätta en handlingsplan för arbetet med transportrådgivning.

4.2 Cykelkampanjer

Cykelkampanjer är en viktig aktivitet för att höja intresset för cyklingen och visa på möjligheten att kombinera goda miljöeffekter med hälsovinster så som gratis motion, frisk luft och bättre kondition. På korta avstånd innebär cykling också ofta tidsvinster jämfört med bilen eftersom man slipper gångavstånd till och från parkeringsplatser. Cykling ger också vinster för den egna ekonomin.

Nuläge

Sedan år 2000 har Västerås årligen genomfört ”Cykla till jobbet - kampanjer” för företag, organisationer och privatpersoner som genomsnittligt brukat resultera i att 4000 -5000 personer från ca 35 företag deltar. Kampanjen genomförs i samarbete med Landstinget, Manpower Hälsopartner och ABB IF. Alla som ställer upp i kampanjen deltar i en utlottning av fina, individuella priser, så som resecheckar, presentkort, cykelhjälm mm.

I flera år har Västerås genomfört ”Skoltrampet”, som är en kombinerad teoretisk och praktisk kampanj. Eleverna får en lärobok om cykel och dess fördelar som arbetas igenom på skoltid. Två gånger under kampanjen kommer elitcyklister till varje klass för genomgång av bland annat trafikregler och hur en säker cykel ska vara utrustad. Skoltrampet avslutas med en cykeltur på 5 km. Kampanjen vänder sig till ca 800 elever i årskurs 4-6 och genomförs i samarbete med olika cykelorganisationer.

Ytterligare en kampanj som Västerås genomfört är ”Utmaningen Jobbet Tur & Retur”. Utmaningen innebar att personalen i Stadshusets utmanade ett privat företag i att cykla, gå eller åka kollektivt till och från jobbet där ca 800 personer deltog.

Målsättning

Stadens målsättning med sitt deltagande i olika kampanjer är att påvisa cykelns fördelar i olika sammanhang.

Åtgärd

- fortsätta att delta i olika former av beteendepåverkande kampanjer.

4.3 Ny teknik/omvärldsspaning

Cykeln som fordon genomgår en intressant utveckling både vad gäller utseendet och tekniska funktioner så som hopvikbara cyklar och hjälpmotorer. Utveckling sker också inom området att transportera gods och passagerare vilket har ökat möjligheten för individer att enklare kunna klara sig utan eget motorfordon. Denna utveckling är viktig att följa.

Nuläge

Västerås stad har deltagit i flera olika projekt där ny teknik har testats och olika möjligheter att transportera gods och passagerare med cykel har undersökts.

Målsättning

Västerås stad ska stimulera ett positivt nytänkande i syfte att stödja utvecklingen mot ökat cyklande. Detta kan exempelvis ske genom olika sorters innovativa cyklar/cykelkärror.

Åtgärder

- införskaffa ett antal tjänstecyklar/kärror av innovativt slag.
- delta i olika projekt där ny cykelteknik testas.

5. Serviceutbud

Västerås stad kan skapa förutsättningar för valet av färdmedel men det är människorna som väljer. Först när standarden för cykeltrafiken blir tillräckligt hög jämfört med alternativen, kan cyklandet öka. Det är mot den bakgrunden staden har att erbjuda ett brett serviceutbud.

5.1 Vägvisning

Nuläge

Inom tätorten finns det elva cykelhuvudstråk på sammanlagt ca 34 mil. Vägvisningen utmed dessa stråk har påbörjats och visar i vilken riktning man ska cykla för att ta sig till eller från centrum respektive Bäckby, Önsta osv. Denna vägvisning ska färdigställas inom kort samt kompletteras med avståndsangivelser (km) på några platser utmed varje stråk.

Staden har tagit fram tre olika cykelkartor för dem som vill uppleva Västerås på cykeln. Huvudkartan visar samtliga cykelvägar i Västerås tätort. Karta 2 "Hälsoslingan" visar bra färdvägar för dem som vill motionera. Den tredje kartan, "Upplevelseslingan", visar färdvägar och intressanta stopp för dem som vill uppleva natur och kultur. Upplevelseslingan finns dokumenterad med bild och text till samtliga 49 utflyktspunkter på hemsidan.

I Svenska cykelsällskapet (SCS) test "Tätortscykelkartornas" 10-i-topp" ligger Västerås på en hedrande 4:e plats vilket är den bästa placeringen av de kommunalt producerade tätortskartorna. De förbättringsområden som finns enligt SCS är bättre skyltade stråk samt mer detaljer i grundkartan.

Målsättning

Målsättning med cykelvägvisning och cykelkartor är att få västeråsare och besökare/turister att lättare hitta rätt cykelväg och få möjlighet att uppleva staden och dess omgivning på cykel.

En uppdaterad cykelkarta ska tas fram, både i papper och i digitalt format. Cykelkartan ska förutom cykelvägnätet innehålla övrig information som en cyklist kan ha användning av så som, var det finns cykelpump, vid vilka trafikljus det finns cykeldetektorer samt hur de fungerar.

I den digitala kartan ska nya funktioner utvecklas, exempelvis ska en kartbild kunna skickas till mobiltelefon och en ”resruttsfunktion”, som beskriver kortaste/vackraste cykelvägen från punkt A till punkt B anordnas.

Åtgärder

- skylta upp samtliga cykelhuvudstråk.
- komplettera med skyltar till viktiga/intressanta målpunkter i staden.
- ta fram en ny cykelkarta, både i pappersformat och digitalt.
- se över möjligheten att distribuera kartan till nyinflyttade västeråsare.

5.2 Servicestationer och cykelbarometrar

Nuläge

I Västerås finns en kommunal luftpump placerad utmed Pilgatan, vilket är stadens största cykelstråk där ca 7000 personer passerar dagligen. Luftpumpen fungerar både på vanlig cykelventil och på BMX-ventil samt på barnvagnar och rullstolar och används frekvent, i genomsnitt ca 100 gånger per dygn. Ytterligare två st luftpumpar är inköpta och ska monteras upp våren 2009.

Flera städer har införskaffat cykelbarometrar, dvs. ett pedagogiskt räkneverk som redovisar antalet cyklister som passerar en viss plats. Sådan barometer finns bl.a. i Malmö, Linköping Örebro, Gävle och Stockholm.

Västerås har köpt en cykelbarometer som till våren 2009 kommer att placeras på en strategisk plats utmed cykelvägnätet. Barometern kommer även att ses av bilister för att åskådliggöra cykelns betydelse i stadstrafiken.

Målsättning

Det är viktigt att servicestationer placeras på en trygg och öppen plats för att minska risken för sabotage och bidra till att fler vågar använda dem även kvällstid. Stationerna bör vara belysta och försedd med en enklare variant av tak.

Åtgärder

- placera ut fler servicestationer och cykelbarometrar

5.3 Uthyrning

I Västerås har invånare eller besökare/turister möjlighet att hyra en bra och nyservad cykel på dygn eller veckobasis.

Nuläge

Staden äger ca 40 hyrcyklar. Ett antal av dessa finns året om för uthyrning hos Mälarcampingen. Under tiden 1:a maj till 30:e september finns ytterligare cyklar tillgängliga för uthyrning till en rimlig kostnad hos turistbyrån.

Uthyrningsfrekvensen där blev 127 dygn sommaren 2008 vilket var mindre än föregående år. Utöver dessa har ett antal skolor och företag hyrt cyklar till besökare från annan ort eller annat land.

Låncyklar finns även i viss utsträckning i form av tjänstecyklar.

Målsättning

Det finns behov av att ha fler cyklar till hands för uthyrning till större grupper, såsom besök till staden. Hyrcyklar behövs också på strategiskt viktiga platser dit besökare/turister kommer såsom centralstationen och småbåtshamnen.

Verksamheten med tjänstecyklar för anställda i Västerås stad ska utökas.

Åtgärder

- initialt stödja uthyrningsverksamhet med målsättning att andra aktörer så småningom kan ta över denna verksamhet.
- se över möjliga strategiska uthyrningsplatser.
- bättre marknadsföra verksamheten med tjänstecyklar.

5.4 Cykla och åka kollektivt

Möjligheten att kombinera cyklingen med att åka kollektivt måste starkt förbättras. Här har vi mycket att lära av hur det exempelvis fungerar i södra Sverige, Danmark och Tyskland.

Då avståndet är ett hinder för att man skall välja att cykla hela sträckan till och från arbetet eller skolan skall staden underlätta för s.k. kombinationsresor. I detta sammanhang talar man ofta om begreppet *hela resan*, vilken avser resan från dörr till dörr – från hemmet och till skolan/arbetsplatsen. Denna resa kan omfatta mer än ett transportsätt.

Bedömningen är att cyklandet skulle öka markant om möjligheterna att ta med sin cykel på buss och tåg förbättrades.

Det är också viktigt med ändamålsenliga cykelparkeringar i anslutning till hållplatser och resecentra.

Målsättning

För att förbättra situationen för kombinationsresor skall samarbetet med VL, SJ och andra transportbolag fördjupas i dessa frågor.

Möjligheten att ta med sig cykel inom kollektivtrafiken skall finnas med i upphandlingen av denna verksamhet.

Åtgärder

- aktivt arbeta för att cyklar skall kunna medföras på tåg och bussar.
- anordna parkeringsplatser för cykel vid (större) hållplatser.

5.5 Turism, fritid och rekreation

Information och marknadsföring av befintliga cykelleder behöver förbättras om vi önskar utöka cykelturismen i vårt område. Färdiga paket för cykelturister med övernattningsmöjligheter bör också utvecklas och kombinationen cykling och kollektiva transportsätt förbättras. Samarbetet med publika transportbolag bör fördjupas i detta avseende.

Nuläge

Utöver tätortens cykelvägar finns en regional cykelled som kallas TMF- leden (Träning-Motion-Fritid). Tanken är att det skall finnas ett vägval nära bostaden så att cykelvänliga alternativ lätt kan nås. Närmotion och närturism är några av ledorden. Denna cykelled omfattar ca 600 km skyltade stråk med drygt 130 kvalitetsbedömda avsnitt.

Runt Mälaren finns Mälardalsleden utmärkt med röda skyltar. Denna led sträcker sig såväl söder som norr om Mälaren och passerar Västerås, Eskilstuna, Mariefred, Stockholm, Enköping och många andra intressanta platser. Här kan cyklingen kombineras med en båttur mellan till exempel Mariefred och Stockholm.

I Västerås med omnejd finns inga färdiga cykelpaket med övernattningsmöjligheter och cykeluthyrning sker endast i begränsad omfattning

Målsättning

Västerås med omgivning har mycket goda förutsättningar för att locka cykelturister. Det gäller då att paketera och marknadsföra cykelleder i kombination med övernattningsmöjligheter och sevärdheter eller kulturupplevelser.

I dag finns inte Västerås med på kartan i dessa sammanhang. För att ändra detta bör stadens turistorganisation få uppdraget att tillsammans med föreningar och företag till skapa cykelpaket och marknadsföra dessa lokalt, nationellt och internationellt. Dessa paket bör även involvera båttrafiken på Mälaren.

Åtgärder

- erbjuda olika alternativ på cykelturer i vacker natur (dagsetapper).
- erbjuda övernattningspaket som Bed and Breakfast, på vandrarhem, slott, herrgårdar eller hotell, ev kombineras med en båttur på Mälaren.
- förbättra befintliga och skapa nya rekreativstråk för cykel.
- öka samverkan med kringliggande kommuner när det gäller cykelturism.
- förbättrad cykeluthyrning (inkl cykelkärror mm).

6. Infrastruktur

I den fysiska planeringen skapas förutsättningar för ökad cykeltrafik genom att cyklisternas behov av ett väl fungerande cykelnät tillgodoses. Ökad trygghet och säkerhet uppnås genom att brister i den fysiska miljön åtgärdas.

Cykelnätet delas upp i ett övergripande och ett lokalt nät. Det övergripande cykelnätet utgör stommen som ger hög framkomlighet och säkerhet för dagliga arbets- och fritidsresor. I det lokala cykelnätet sker många av de korta cykelresorna inom olika bostadsområden.

Rekreativstråk kompletterar stadens cykelvägnät med lummiga, omväxlande och ostörda park- och naturmarksstråk där upplevelsevärden prioriteras. Natttid ska det vara möjligt att använda andra vägar.

6.1 Översikts och detaljplanearbete

De mål och strategier för planeringen som uttrycks i översiktsplanen för Västerås tätort ska genomsyra såväl den översiktliga planeringen på t ex stadsdelnivå som den fortsatta detaljplaneringen i Västerås tätort liksom i de mindre tätorterna i

kommunen. Det innebär att möjligheter skall finnas för arbets- och fritidsresor såväl inom stadsdelar som mellan stadsdelar/tätorter.

Inriktningen skall vara ett kontinuerligt och lättorienterat cykelvägnät som binder samman viktiga målpunkter. Detta kompletteras med rekreativstråk, där upplevelsevärden prioriteras.

Nuläge

I detaljplanarbetet beaktas tillgängligheten för cyklister inom området och sambandet med omgivande områden, liksom att tillräckliga ytor avsätts för cykelparkering och cykelförråd.

Frågan om cykelparkeringsplatser och cykelförråd aktualiseras även i samband med bygglovprövning. Anläggandet av cykelparkeringsplatser är dock inte bygglovpliktigt.

Målsättning

En trygg och säker trafikmiljö skall eftersträvas. Gång- och cykelvägar utformas så att de blir överblickbara. Vår eller vegetation där det går att gömma sig bör undvikas och belysningen skall vara tillräcklig. Detta innebär inte att alla cykelvägar skall vara belysta utan att alternativa, belysta vägval bör kunna erbjudas.

Åtgärder

- stadens möjligheter att via detaljplaner, beviljande av bygglov och via köp- och exploateringsavtal, skapa bättre förutsättningar för ett ökat cyklande, ska utvecklas vidare.
- i köp- och exploateringsavtal som upprättas mellan staden och olika byggherrar ska staden verka för att parkeringsplatser för cyklar anordnas.

6.2 Cykelparkeringar

I Västerås ökar antalet cykelstöder. För att bland annat motverka detta behöver fler och ändamålsenliga cykelställ anordnas på strategiska ställen.

Nuläget

Behovet av cykelställ är stort, speciellt i centrala Västerås och vid vissa besöksintensiva platser såsom shoppingcentra och butiker. En del övriga exempel på besöksintensiva platser finns angivet i kartan "Upplevelseslingan".

Cykelparkeringen vid stationsområdet har varit problematisk under ett flertal år. Då pendlandet har ökat markant under senare år har cykelparkeringen vid stationen inte följt med i denna utveckling.

Karta 4 redovisar befintliga cykelparkeringsplatser i centrala Västerås.

Målsättning

Cykelställ ska företrädesvis anordnas så att cykeln går att låsa fast. Även cykelparkeringsplatser med tak och belysning och inlåst eller bevakad cykelparkering ska övervägas på vissa platser.

Antalet cykelkärror beräknas öka och parkering för dessa måste också anordnas.

Åtgärd

- En åtgärdsplan för arbetet med cykelparkeringar ska upprättas.

6.3 Trafiksignaler

Restiden är av stor betydelse för valet av färdmedel. Cyklisten är känslig för onödiga stopp i trafiken eftersom det åtgår mycket tid och energi varje gång han/hon måste minska hastigheten, stanna och åter komma igång.

Att skapa en signalreglering som fungerar bra för cykeltrafiken är emellertid en utmaning. Cyklister är en heterogen grupp med olika behov, kunskaper och förmåga. Förutom trafiksäkerhet måste man ta hänsyn till fördröjningar, stopp och upplevd trygghet när man utformar cykeltrafiklösningar. Det är t.ex. svårt att få alla cyklister att stanna vid en röd signal om denna upplevs som omotiverad.

Nuläge

Signalanläggningar är utformade och tidsatta i första hand med hänsyn till biltrafiken. Detektorer för cyklister finns på en del ställen men dessa är vanligen placerade för nära signalerna vilket skapar osäkerhet och fördröjningar. Ingen så kallad ”grön våg” finns för cykeltrafiken, dvs. en sträcka som ger grönt ljus om man cyklar i en bestämd hastighet.

Målsättning

Successivt skall trafiksignalerna göras mer cykelvänliga i korsningar där livlig cykeltrafik förekommer. Detta kan gälla på såväl cykelvägar/cykelbanor som i blandtrafik.

Möjligheten till ”grön våg” för cyklister ska utredas för vissa sträckor.

Åtgärder

- detekteringen skall vara utformad så att cyklisten inte onödigtvis måste sänka sin hastighet för att vara säker på att få grönt.
- ”grön våg” skall där det är möjligt också omfatta cykeltrafiken.

6.4 Utformning av cykelbanor

Utformning av cykelbanor har stor betydelse för trygghet och trafiksäkerhet.

Nuläge

Enligt vedertagen standard skall en enkelriktad cykelbana vara minst 1,5 meter bred med ett ”säkerhetsavstånd” till intilliggande bilväg på minst 0,5 meter. I befintlig stadsmiljö är det många gånger svårt att skapa detta utrymme för cyklister.

I Västerås har sedan år 1974 funnits en princip att dubbelrikta cykelbanor. Enligt samma princip skall i de centrala delarna banan delas upp i gångdel och cykeldel.

Utmed de sträckor i huvudvägnätet som är hastighetsklassificerade till 50 eller 70 km/h finns normalt parallella och avskilda cykelvägar.

Utförligare redovisningar av kvalitetskrav för en bra cykelinfrastruktur finns i andra sammanhang, exempelvis TRAST (Trafik för en attraktiv stad) och VGU (Vägar och gators utformning).

Målsättning

Cykelvägnätet ska vara uppbyggt av sammansatta länkar som kan vara helt friliggande i grönområden eller separata cykelvägar längs gator. I samband med rekreationstråk kan annan utformning vara aktuell.

Delar av cykelnätet kan utgöras av lågtrafikerade lokalgator där cykeltrafik blandas med biltrafik. Vissa av dessa lokalgator kan regleras med hjälp av cykelfartsgator. (se 6.7).

Åtgärd

- öka andelen gång- och cykelbanor där man skiljer gång- från cykeldel åt via målning eller andra alternativ.

6.5 Felande länkar

En ”felande länk” är på de platser där det fattas en bit som sammanbinder två gång- cykelbanor och istället slutar ”ingenstans” och övergår för det mesta i blandtrafik.

Nuläge

I cykelvägnätet finns det vissa delar som inte hänger ihop. Dessa ”felande länkar” finns både inom tätorten och i de mindre tätorterna som ligger utanför Västerås.

Tekniska nämndens stab analyserar kontinuerligt de praktiska och resursmässiga förutsättningarna för att ”binda ihop” befintligt cykelvägnät.

I detaljplanarbetet för ett område bevakas också möjligheten att bygga bort ”felande länkar”.

Målsättning

Målsättningen är att bygga ett väl utbyggt och fungerande nät av trygga och säkra cykelvägar som ger bra och trivsam framkomlighet. En del förslag redovisas i bilaga på karta 1.

Åtgärd

- felande länkar i cykelvägnätet byggs ut, i första hand på vägar med mycket trafik samt på strategiska platser exempelvis mellan bostadsområden och skolor/verksamhetsområden.

6.6 Passager

Korsningar med biltrafik är kritiska i ett cykelvägnät. Om inte säkerhet och tillräckligt låga hastigheter kan garanteras i korsningspunkterna, minskar värdet av ett i övrigt separerat och bra cykelnät. Erfarenheterna visar också att säkerheten totalt sett till och med kan bli sämre i ett separat nät om man lämnar biltrafikkorsningarna utan åtgärder.

Vid vissa passager bör planskildhet beaktas som ett alternativ.

Nuläge

Det finns en del korsningspunkter som kräver hastighetsdämpande åtgärder. En prioriteringsinventering behöver göras.

Målsättning

Korsningspunkterna är inte bara avgörande för säkerheten, utan också viktiga för

framkomligheten. Därför är det viktigt att prioritera korsningspunkterna på cykelhuvudnätet så att korsande sekundära och lokala bilvägar har väjnings- eller stopplikt.

En upphöjd och tydligt markerad cykelöverfart ökar säkerhet och framkomlighet för cyklisterna. Korsningarna måste i övrigt utformas så att cyklisterna kan hålla en jämn hastighet utan att tvingas till onödiga stopp beroende på oklarheter i väjningsförhållandena.

Åtgärder

- inventera viktigare korsningspunkter cykel/biltrafik
- upprätta trafiksäkerhetshöjande åtgärdsprogram för korsningspunkter cykel/biltrafik.

6.7 Cykelfartsgator

Våren 2007 fick Linköping, Malmö, Västerås och Örebro kommun tillstånd av Vägverket att på försök ordna ”cykelfartsgator” med hastighetsgränsen 20 kilometer i timmen och prioritet för cyklisterna. Försöket är tänkt att visa om det är möjligt att skapa prioritering för cyklisterna gentemot annan fordonstrafik med nuvarande regler.

Syftet med en cykelfartsgata enligt tysk modell (Fahrradstrasse), är bland annat att skapa säkrare och tryggare cykelstråk längs trånga stadsgator eller i bostadsområden där separation av trafiklagen inte är möjlig.

Idag saknas i svensk trafikreglering ett mellanting mellan cykelbana och vanlig gata. I många fall finns inte utrymme att anlägga cykelbanor utan man är tvungen att använda befintliga gator som länkar i ett cykelväg nät.

Cykelfartsgata kan jämföras med gårdsgata. Begreppet gårdsgata infördes i början av nittioalet i svensk trafiklagstiftning för blandtrafikgator där man ville prioritera gående men samtidigt måste ha fordonstrafik. Fordonstrafiken på en gårdsgata har väjningsplikt gentemot gående och får inte färdas fortare än gångfart.

Cykelfartsgata har visat sig vara ett smidigt och praktiskt verktyg för att lösa problem som sammanhänger med blandtrafik. Bilisterna accepterar att cykeltrafiken prioriteras på dessa lokaliteter eftersom biltrafiken är tillåten. Cyklisterna accepterar biltrafiken därför att de har prioritet framför dem.

Nuläge

Linköping kommun påbörjade i november 2007 försök med cykelfartsgata på två ställen i centrala delarna av staden. Skyltar har satts upp med hastighetsbegränsning 20 km och undertext ”Cykelfartsgata”.

Västerås stad har inte påbörjat något försök med cykelfartsgator.

Målsättning

Då cykelfartsgator inom vissa områden bedöms kunna öka trafiksäkerheten bör staden inleda med försök på strategiskt utvalda sträckor. På sikt bedöms behov av permanenta cykelfartsgator finnas i staden.

Åtgärd

- på prov införa cykelfartsgata på strategiskt valda platser.

6.8 Cykelboxar

I vissa signalreglerade korsningar utan separata cykelbanor kan cykelboxar anordnas. En cykelbox är det mellanrum som uppstår mellan två heldragna linjer. Den ena linjen är en tillbakaskjuten stopplinje från den signalreglerade där motorfordon stannar. Den andra linjen är den ”vanliga” stopplinjen, målad framme vid trafikljusen. Enligt denna modell kan cyklisterna köra fram och ställa sig framför bilarna.

Cykelbox skapar en större tydlighet och trafiksäkerheten ökar eftersom risken för kollision med svängande motorfordon minimeras då cyklisterna vid grönt ljus kommer iväg före bilisterna.

Nuläge

Det finns ingen erfarenhet av cykelboxar i Västerås men erfarenhet från andra städer (t.ex. Stockholm) är goda.

I dagsläget är det dock endast ett fåtal trafik Korsningar i Västerås där cykelbox bedöms vara nödvändigt.

Målsättning

Vid trafik Korsningar där säkerheten för cyklister bedöms öka genom införande av cykelbox skall detta genomföras.

Åtgärd

- Inventera vilka platser där cykelbox kan vara ett bra alternativ.

6.9 Nya cykelleder

Flera av orterna utanför Västerås tätort ligger inom en radie av 5 km. Om cykelförbindelserna till dessa orter förbättrades skulle cyklandet sannolikt öka markant.

Nuläge

Västerås tätort har ett mycket väl utbyggt cykelvägnät. Förbindelsen med de mindre orterna utanför tätorten är däremot bristfällig.

I bilagor redovisas befintliga cykelstråk på karta 1 och cykelvägar till/från tätorten på karta 2.

Målsättning

Utförningen av cykelförbindelser till satelliter kan anordnas på olika sätt beroende på bland annat omgivningens förutsättningar. Utmed de sträckor som är hastighetsklassificerade till 70 eller 90 km/h bör avskilda cykelvägar eftersträvas i första hand. I undantagsfall kan ”cykelväg” anordnas direkt på befintlig väg i anslutning till väggkant men av trafiksäkerhetsskäl bör dessa lösningar minimeras.

Vägverkets och andra intressenters vilja och möjlighet att bidra till anläggning av en ny cykelväg bör utredas för varje enskilt projekt. Förslag till nya cykelleder finns redovisade i bilagor, karta 1-3.

Åtgärder

- analysera hur stor potentialen är för ett ökat cyklande till och från tätorten vid eventuellt bygge av cykelförbindelse till en satellitort.
- utreda möjliga samfinansieringspartners för att bygga cykelförbindelser till satellitorterna

7. Drift och underhåll

Cykeltrafiken utgör en naturlig del av stadens totala trafikarbete och skall vara jämställd med övriga trafikslag vad gäller drift och underhåll.

De flesta cykelolyckor som kräver sjukhusvård är singelolyckor. Främsta orsaken till dessa är halka men även ojämnheter, kanter, löst grus m.m ökar risken för olyckor. Det är därför viktigt att drift och underhåll av cykelbanor prioriteras. Vid allt sådant arbete skall största vikt läggas på huvudcykelvägarna.

7.1 Beläggning

Cyklister är beroende av en bra och förutsägbar beläggning.

Nuläge

I funktionsbeskrivningen för upphandlad drift och underhåll finns angivet att ”Alla ytor skall hållas i tillfredställande skick för samtliga brukare”. Konditionen skall vara sådan att trafik skall kunna framföras med god framkomlighet och på ett trafiksäkert och för trafikanterna bekvämt sätt. Ojämnheter som svackor och sättningar skall rapporteras. Åtgärd beslutas av beställare.

Målsättning

En så jämn farbana som möjligt för cyklisterna skall eftersträvas genom en kvalitetssäkring av beläggningsarbetet.

Åtgärder

- inventera beläggningsstandarden.
- utarbeta ett beläggningsprogram inkl åtgärder.
- utöka det årliga anslaget av beläggningsunderhåll för cykelbanor.

7.2 Barmarksrenhållning

Cyklister är beroende av en god barmarksrenhållning.

Nuläge

I funktionsbeskrivningen för upphandlad drift och underhåll finns angivet hur barmarksrenhållningen skall utföras.

Målsättning

Arbetet med att kvalitetssäkra att ”alla ytor hålls i tillfredsställande skick och att trafik kan framföras med god framkomlighet och på ett trafiksäkert och för trafikanterna bekvämt sätt” skall utökas. Att detta naturligtvis också gäller för cyklister skall betonas.

Åtgärder

- städning av huvudcykelstråk ska genomföras minst en gång per vecka.
- tillsyn och underhåll av buskage och annan växtlighet i anslutning till cykelbanor skall utökas.
- borttagande av kantstenar och andra hinder på cykelvägnätet skall utföras kontinuerligt.
- Översyn och komplettering av vägmarkeringar ska utföras kontinuerligt.

7.3 Vinterväghållning

Cykel är det enda transportmedel som uppvisar en större säsongsvariation. Säsongsvariationerna kan emellertid reduceras avsevärt. Det handlar om snöröjning och halkbekämpning, dubbdäck och bra kläder. Inte minst är en bilfri cykelinfrastruktur ännu viktigare vintertid.

Vinterväghållningen är en avgörande faktor som har större betydelse än själva temperaturen. Snöröjning och effektiv halkbekämpning betyder mycket för att cyklandet ska fortsätta även vintertid.

Nuläge

Vad gäller vinterväghållning anger funktionsbeskrivningen att ”Vissa gång- och cykelvägar har högre prioritet och skall snöröjas först (skall framgå av markering på karta). Därefter snöröjs övriga cykelvägnätet och därefter gatorna”. Vidare anger funktionsbeskrivningen att ”Arbetena skall kvalitetssäkras och det skall säkerställas att rätt åtgärd blir utförd vid rätt tidpunkt”.

Målsättning

Sopning av cykelbanor efter snösmältning ska ske så fort som möjligt och så ofta det erfordras.

Åtgärd

- Kvalitetssäkringen av vinterväghållningen skall förbättras.

7.4 Belysning

Det är från trygghets- och säkerhetssynpunkt viktigt att gång- och cykelvägarna har en tillfredsställande belysning. Detta gäller såväl i som mellan tätorter.

Nuläge

Flertalet viktiga gång- och cykelvägar är i dagsläget belysta men det finns undantag. Främst gäller detta cykelvägarna utanför tätorten.

Målsättning

För att höja trygghetskänslan vid cykling skall alla cykelvägar ha ändamålsenlig belysning.

Åtgärder

- vid all nyproduktion ska belysning av cykelleder beaktas.
- komplettera belysningen längs stråk där sådan saknas.
- alla cykeltunnlar ska ha ändamålsenlig belysning.
- information och attitydpåverkande insatser för att öka användandet av cykellyse och reflexer ska bedrivas regelbundet.
- aktivt delta i teknikutvecklingen genom att till exempel testa olika sätt att reglera belysningen på cykelvägnätet
- prova ny teknik så som solcellsstyrd ledbelysning

7.5 Trygghet och säkerhet

Trygghet är trafikantens subjektiva känsla av att kunna färdas i trafiken utan risk för att råka ut för olyckor o.d. Känslan av otrygghet kan leda till att cykling väljs bort till förmån för andra färdmedel.

Nuläge

Genomförda resvaneundersökningar har försökt klarlägga trygghetsaspekter. Olycksfallsstatistik rapporteras och analyseras bland annat med hjälp av trafikprogrammet STRADA.

Målsättning

Stor vikt ska läggas vid att skapa trygghet och säkerhet längs cykelvägarna.

Åtgärder

- kartlägga de faktorer som skapar otrygghet längs cykelvägnätet samt upprätta ett åtgärdsprogram.
- ta fram mer statistik på olyckor från olycksfallsprogrammet STRADA.
- cykeltunnlar ska vara bra utformade och ha ändamålsenlig belysning.
- siktförhållandena ska förbättras bl. a. genom att ta bort skymmande buskage.

7.6 Ombyggnader

Vid vägarbeten bör cyklisternas säkerhet och framkomlighet prioriteras lika högt eller högre än bilisternas framkomlighet. Alltför ofta tas cykelbanor i anspråk vid vägarbeten och cyklisterna kan tvingas ut i biltrafiken.

Nuläge

Inför varje vägarbete upprättas trafikanordningsplaner som även anger hur gång- och cykeltrafik skall dirigeras.

Målsättning

Cyklisters säkerhet och framkomlighet vid vägarbeten skall belysas vid upprättande av trafikanordningsplaner och kontrollen av efterlevnad skall stärkas.

Åtgärder

- anordna temporär belysning för cyklister vilket skall beskrivas i trafikanordningsplanerna.
- genomföra uppföljning av efterlevnaden av trafikanordningsplanen.

8 Uppföljning, utvärdering och redovisning

8.1 Resvaneundersökning

För att kunna skapa så goda förutsättningar som möjligt för både korta och långa resor inom och till/från Västerås krävs kunskap om var, när och hur västeråsarna reser.

En resevaneundersökning genomfördes därför i Västerås under våren 2001. Enkäten skickades ut till 2000 personer över 16 år. Totalt svarade 1255 västeråsare vilket är en svarsfrekvens på 63 %. Ur resultatet kan man utöver var, när och hur även utläsa om och vilka resvanor som kan förändras.

Nuläge

Resvaneundersökningen har varit ett viktigt underlag i stadens (cykel) planering.

Under 2008 har Västerås i samarbete med Vägverket genomfört en mindre resvaneundersökning där ca 800 personer svarade på liknande frågor såsom tillgång till bil/cykel, hur man huvudsakligen tar sig till och från arbetet, vilken den främsta anledningen är till att man inte gått/cyklat.

Målsättning

Staden ska fortsättningsvis utföra resvaneundersökningar i syfte att beskriva resvanemönster. Dessa undersökningar ska kontinuerligt utvecklas för att säkerställa kvalitén i resultaten.

Åtgärd

- resvaneundersökningar ska utföras kontinuerligt.

8.2 Trafikräkning

För att få rätt beslutsunderlag för cykelfrämjande åtgärder är korrekta värden för cykeltrafikens mängd och variation viktigt.

Nuläge

Trafikräkning för motorfordon utföres idag på ca 25 fasta punkter per år samt ytterligare ca 50 extra punkter som bestäms under året. Mätningarna sammanställs i ett trafikmängdsdiagram som redovisar trafikflödena i staden.

Speciell cykelräkning utföres en gång per år vid 12 ställen längs cykellederna. Staden har också påbörjat cykelräkning med hjälp av radarteknik.

Målsättning

Teknik för kontinuerlig mätning av cykeltrafiken skall utvecklas.

Åtgärder

- mätning av cykelflöden med hjälp av radarteknik ska utvecklas vidare.
- delta i olika utvecklingsprojekt för mätning av cykeltrafik.

8.3 Redovisning

För att uppföljningar och utvärderingar ska bli till nytta är det viktigt att resultaten förs ut till alla berörda parter på ett sätt som passar mottagarna. Redovisningen ska göra det möjligt för intresseorganisationer, massmedia och allmänhet att på ett konstruktivt sätt delta i den trafikpolitiska diskussionen.

Ett redovisningsinstrument som kan få allt större betydelse framöver är olika kalkylmetoder för att beräkna samhällsnyttan av cykelåtgärder. De metoder som används i dag för motortrafik gör inte cykeltrafiken rättvisa, bland annat därför att de inte tar med hälso- och komfortnyttan och det komfortvärde som cykling i bilfri miljö innebär.

Nuläge

Kampanjer och cykelvägsanalyser i stadens regi har genomförts och redovisats vid olika tillfällen och i olika sammanhang.

I återkommande medborgarenkäter ställs även frågan hur pass nöjd man är med situationen för cyklister.

Målsättning

Det är viktigt att uppdragsgivarna i form av förtroendevalda beslutsfattare och särskilt allmänheten, som ytterst är uppdragsgivarna, får en så riktig och uttömmande bild av utvecklingen och vilket resultat som de satsade medlen gett.

Därför måste resultaten användas aktivt såväl internt inom de kommunala förvaltningarna som externt för cyklister, biltrafikanter och andra intressegrupper. Dessa rapporter skall omfatta mätresultat för cykeltrafiken, trafiksäkerheten, hur cykelinfrastrukturen utvecklats och vilka cykelfrämjande aktiviteter som genomförts.

Att sätta mål är viktigt för att placera en fråga i fokus, för att skapa entusiasm och för att skapa resurser. Men det föreligger vissa svårigheter med kvantitativa preciseringar.

Kvantifiering förutsätter en viss kunskap om relationen mellan medel och mål, alltså vilka åtgärder som behövs för att nå ett preciserat mål. Den kunskapen är idag inte särskilt exakt.

Det är därför viktigt att en årlig åtgärdsplan med angivande av konkreta cykelfrämjande åtgärder upprättas och följs upp.

Detta är ett sätt att kraftsamla och visa att staden ”tänker” cykel. Det är också ett sätt att visualisera hur vi i ett långsiktigt perspektiv arbetar i riktning mot uppsatta mål och definiera och förklara de nyckeltal vi skall arbeta med.

Åtgärder

- årlig åtgärdsplan med angivande av konkreta cykelfrämjande åtgärder ska upprättas och följas upp.
- åtgärderna i denna handlingsplan ska årligen redovisas.



VÄSTERÅS STAD

Tekniska nämnden stab • 721 87 Västerås
Telefon 021-39 00 00 • www.vasteras.se

Riktlinjer

En ny syn på trafiken: I Västerås Trafikplan 2004 finns detaljerade riktlinjer som ska vara ett stöd i stadsplaneringen. En sammanfattning av de detaljerade riktlinjerna finns i den antagna översiktsplanen. I arbetet med trafikplanen har även detaljerade planeringsprinciper tagits fram. Planeringsprinciperna är ofta knutna till en riktlinje och bör vara styrande för den framtida planeringen. De detaljerade planeringsriktlinjerna redovisas i de rapporter som togs fram som underlag till trafikplanen. Cykeltrafiken behandlas i rapporten ”Infrastruktur för vägtrafik”.

Detaljerade riktlinjer i Översiktsplanen för Västerås tätort

- Trafikmiljön ska utformas så att trafikens miljöbelastning minimeras
- Trafikmiljön ska vara utformad så att risken för personskador är låg samt att konsekvensen av en olycka inte blir allvarlig.
- Trafikmiljön ska utformas och skötas så att den är tillgänglig för alla och så att den bidrar till en trygg och attraktiv stadsmiljö.
- Gaturummet utformas och gestaltas med hänsyn tagen till gatans funktion samt till omgivningens, stadens eller landskapets karaktär
- Entréer till staden skall poängteras och framhävas genom gestaltning
- Det övergripande cykelnätet ska vara kontinuerligt, lättorienterat och tydligt samt ge en god färdhastighet med hög komfort och framkomlighet. Det utformas med beaktande av vuxna cyklisters trafikförmåga men även efter barns, äldre och funktionshindrades behov.
- Det lokala gång- och cykelnätet utformas med utgångspunkt i barns, äldres och funktionshindrades behov.
- Gång- och cykeltrafik bör separeras där många gångtrafikanter och cyklister rör sig samtidigt, särskilt där andelen barn och äldre är stor.
- I områden med blandtrafik ska gångtrafikanternas behov av separata gångbanor (trottoarer) tillgodoses.
- Behovet av cykelparkering ska tillgodoses.
- Vid såväl nyexploatering som förnyelse och förtätning inom den reda byggda staden ska god kollektivtrafikförsörjning eftersträvas
- Besöksintensiva verksamheter ska ha god tillgänglighet för alla trafikantgrupper.
- Stadslinjerna utgör stommen i kollektivtrafiksystemet och ska så långt som möjligt prioriteras i korsningar och på sträckor.
- Kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för alla

Detaljerade riktlinjer i Västerås Trafikplan 2004

Olika trafikslag använder vägnätet på olika sätt och har därmed olika krav och behov. För att finna den mest fördelaktiga kombinationen av olika trafikantgruppers behov har trafikslagens intressen vägts mot varandra. De faktorer som undersökts är trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighet, framkomlighet och god miljö.

Andra faktorer som behandlas är personsador, barriäreffekter och buller. I många fall kan alla trafikslag erbjudas god standard, medan det i vissa fall måste ske en prioritering mellan olika behov. Analyser visar att dagens trafiknät i dessa fall inte kan anses utgöra en optimal avvägning mellan trafikslagens motstridiga anspråk.

Cyklister och gående, framkomlighet och säkerhet

Trafikmiljön ska vara utformad så att risken för personsador är låg samt att konsekvensen av en olycka inte blir allvarlig.

Det övergripande cykelnätet består huvudsakligen av separerade cykelvägar på vilka cyklisterna färdas längre sträckor, exempelvis mellan bostad och arbetsplatser, centrum och så vidare. Nätet ska vara kontinuerligt, lättorienterat och tydligt samt ge en god färdhastighet med hög komfort och framkomlighet. Utformning sker med beaktande av vuxna cyklisters trafikförmåga men även efter barns, äldre och funktionshindrades behov.

På det lokala cykelnätet färdas cyklister som dagligen rör sig korta sträckor inom ett bostadsområde eller liknade. Det lokala nätet ansluter till det övergripande cykelnätet. Nätet har lägre krav på färdhastighet och framkomlighet. Utformning och detaljlösningar sker med beaktande av barns, äldres och funktionshindrades behov.

Cykelvägnätet ska utvecklas så att det inte enbart utgör länkar till/från och inom varje stadsdel utan även ansluter till andra mål, både befintliga och framtida.

Gång- och cykeltrafik bör separeras där många gång- och cykeltrafikanter rör sig samtidigt, särskilt där andelen barn och äldre är stor.

I områden med blandtrafik ska gångtrafikanternas behov av separata gångbanor (trottoarer) beaktas.

Behovet av cykelparkeringar ska beaktas i planeringen.

För att förbättra genheten och kontinuiteten inom cykelvägnätet föreslås förbättringar i cykelvägnätet:

Utbyggnad av ”felande länkar”.

Öka säkerheten i gång- och cykelpassager.

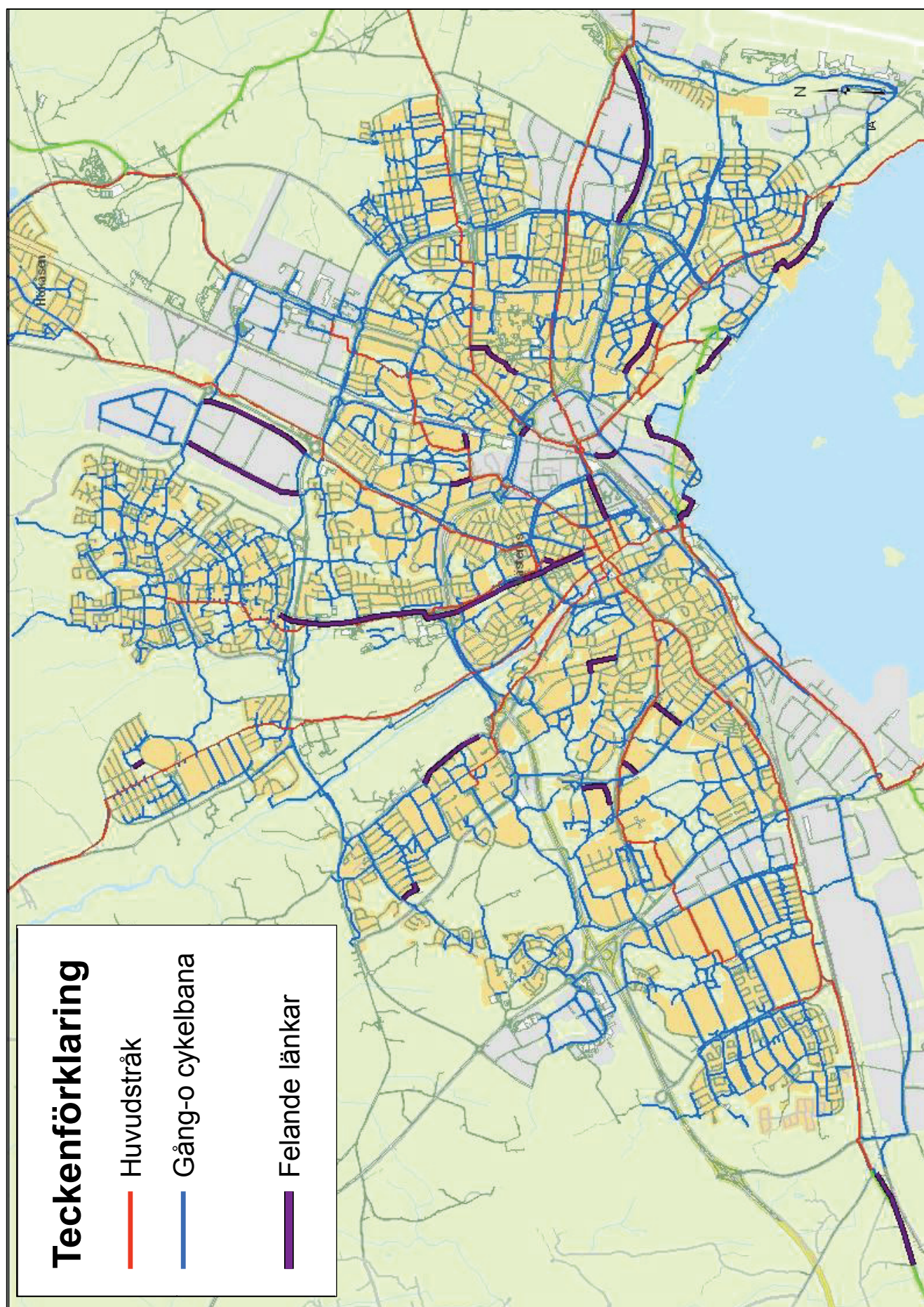
Huvudstråken för cykel (11 st) utvecklas med vägvisning och avståndsangivelser

Cykelförbindelser med satelliter och småorter utvecklas.

Rekreativstråk utmed Mälaren och Svartån samt mot Johannisberg - Lunda och

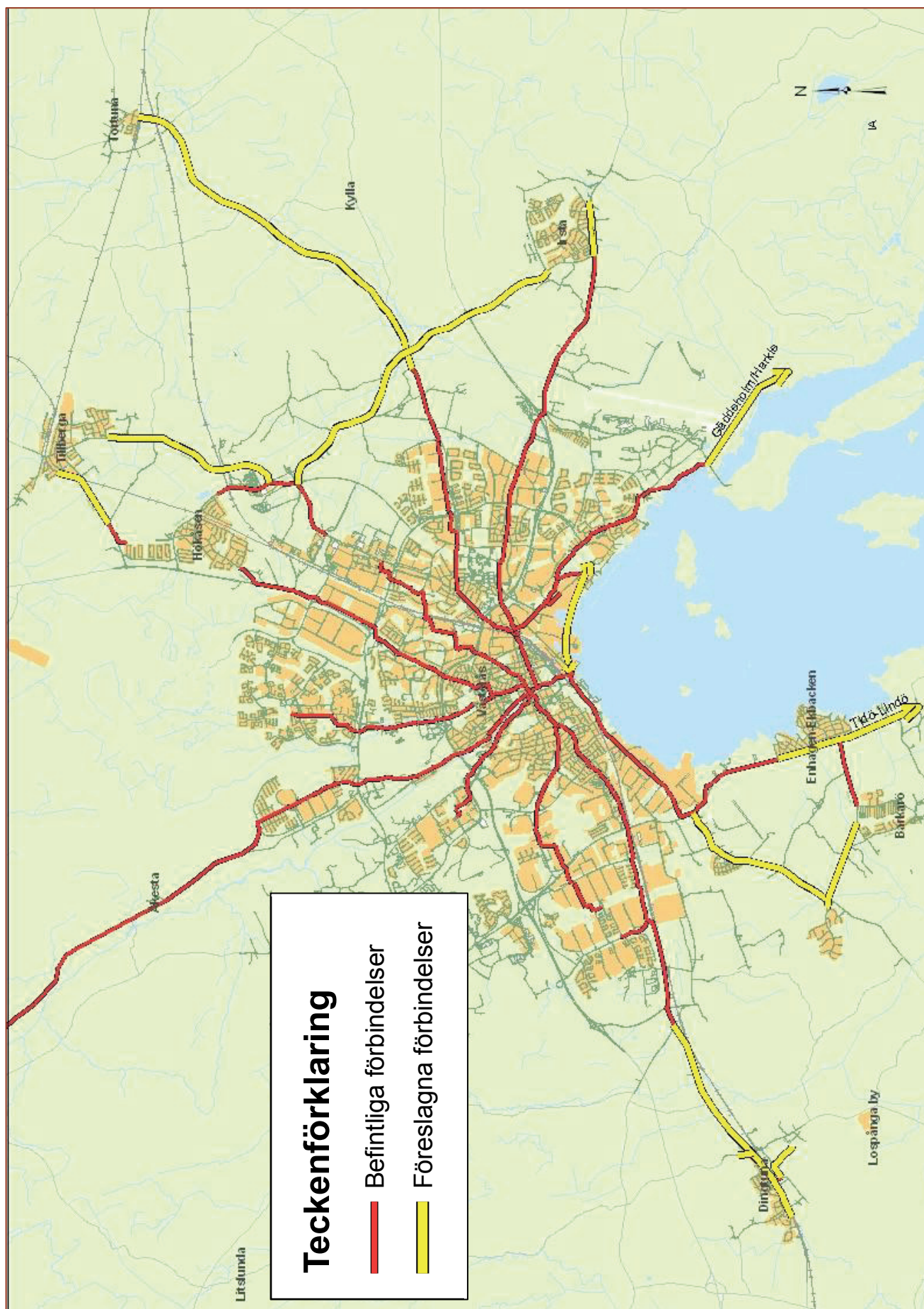
Gäddeholm-Harkie föreslås.

Befintliga cykelstråk samt behov av nya cykelvägar/felande länkar i tätorten

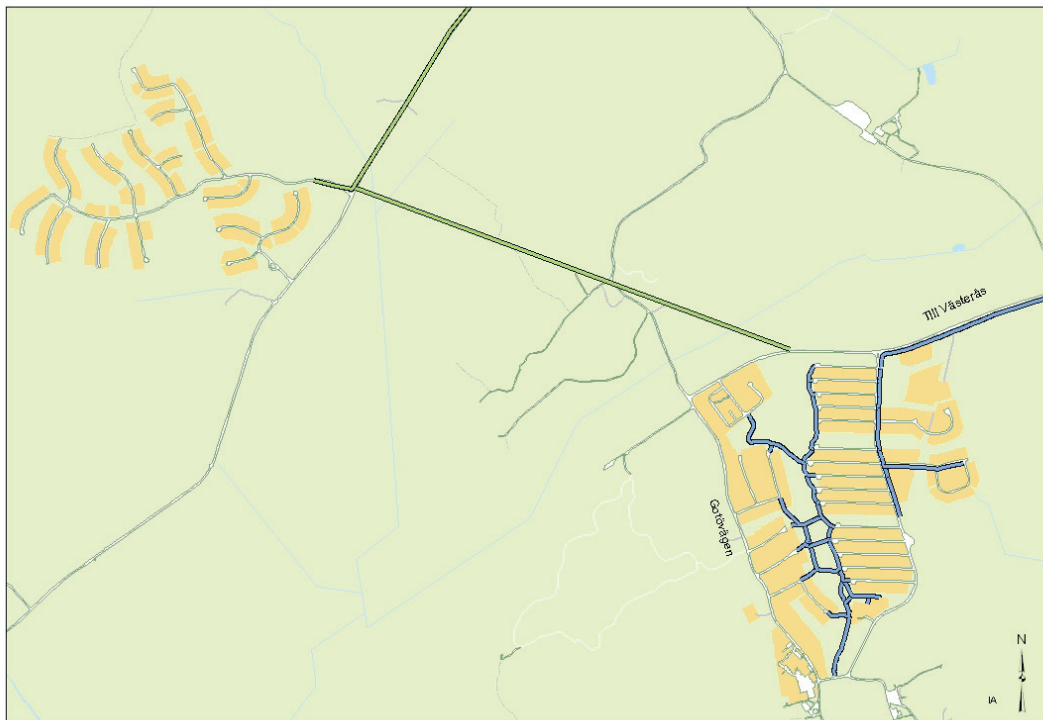


Behov av cykelförbindelser till/från tätorten

De grönmarkerade linjerna markerar var nya cykelförbindelser skulle kunna anläggas.



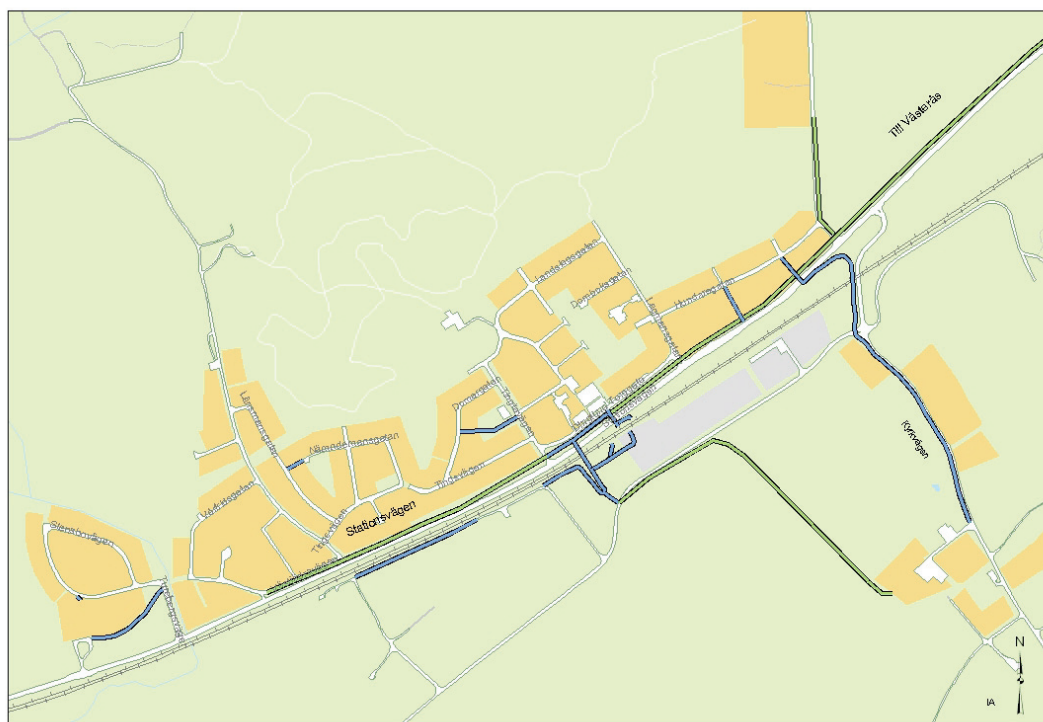
Barkarö-Örtagården



Teckenförklaring

- Gång-o cykelbana
- Föreslagna förbindelser

Dingtuna



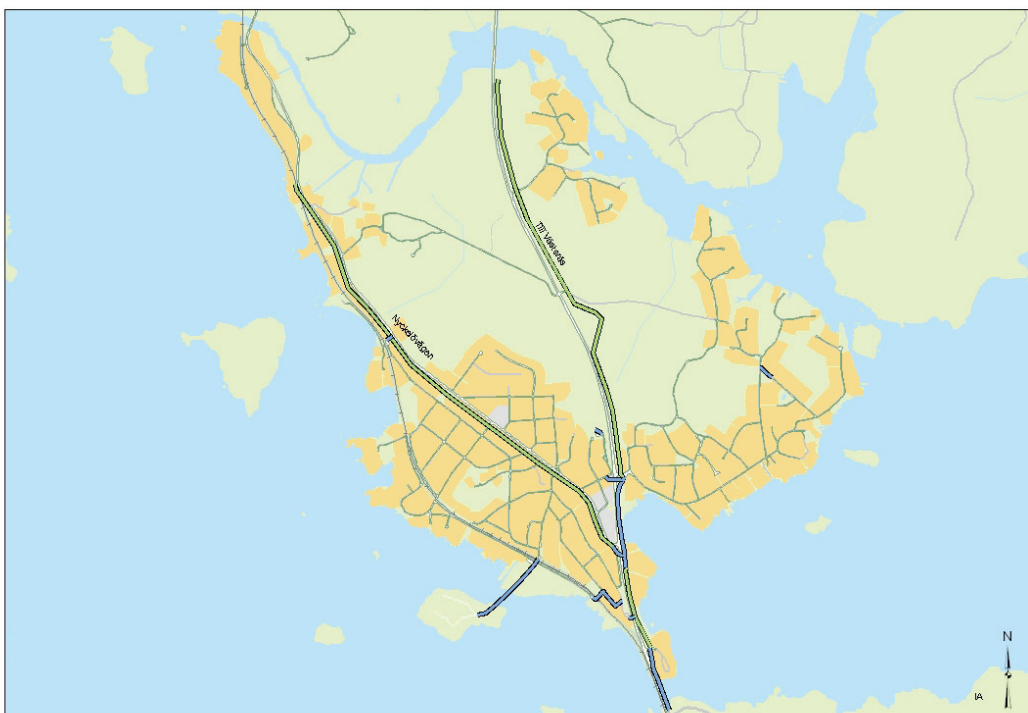
Irsta



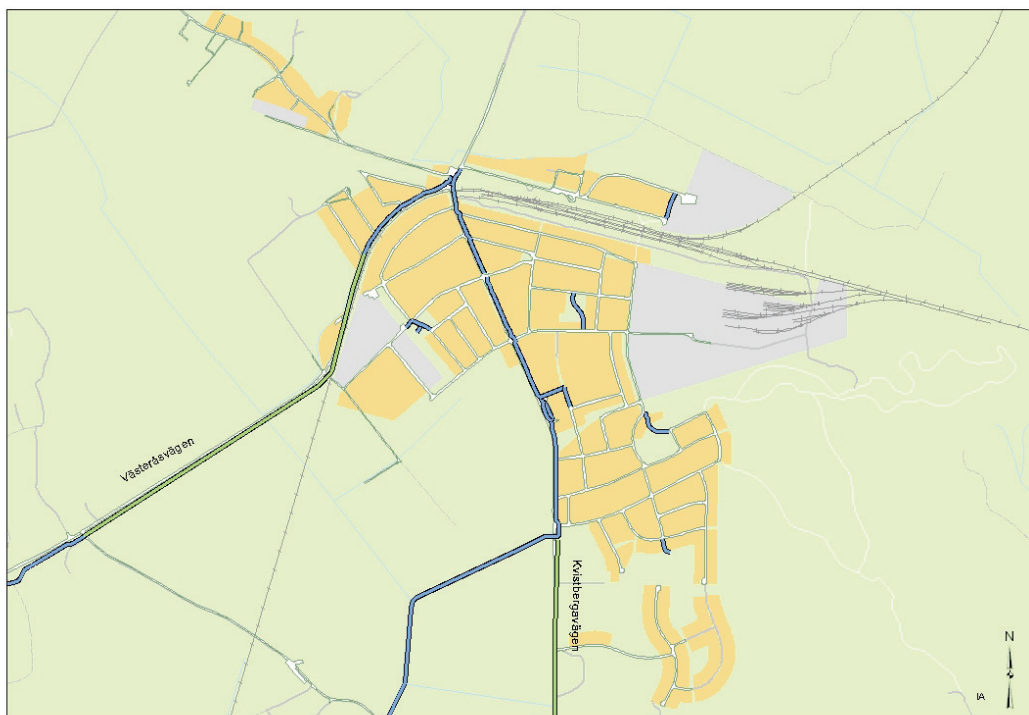
Teckenförklaring

- Gång- o cykelbana
- Föreslagna förbindelser

Kvicksund



Tillberga



Teckenförklaring

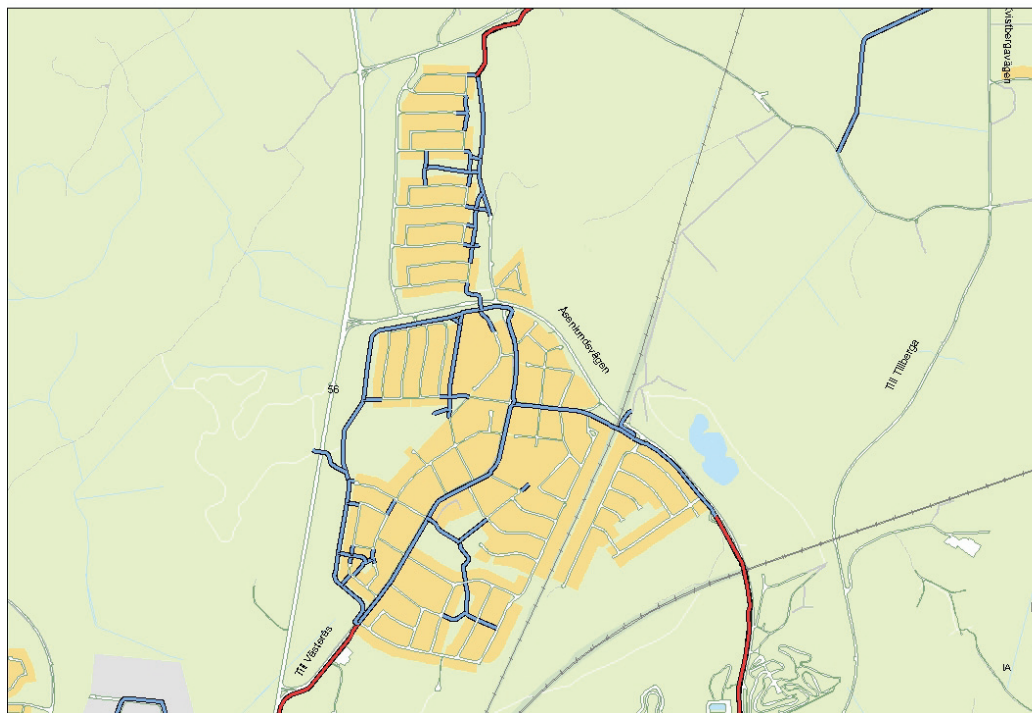
— Gång- o cykelbana

— Föreslagna förbindelser


Tortuna



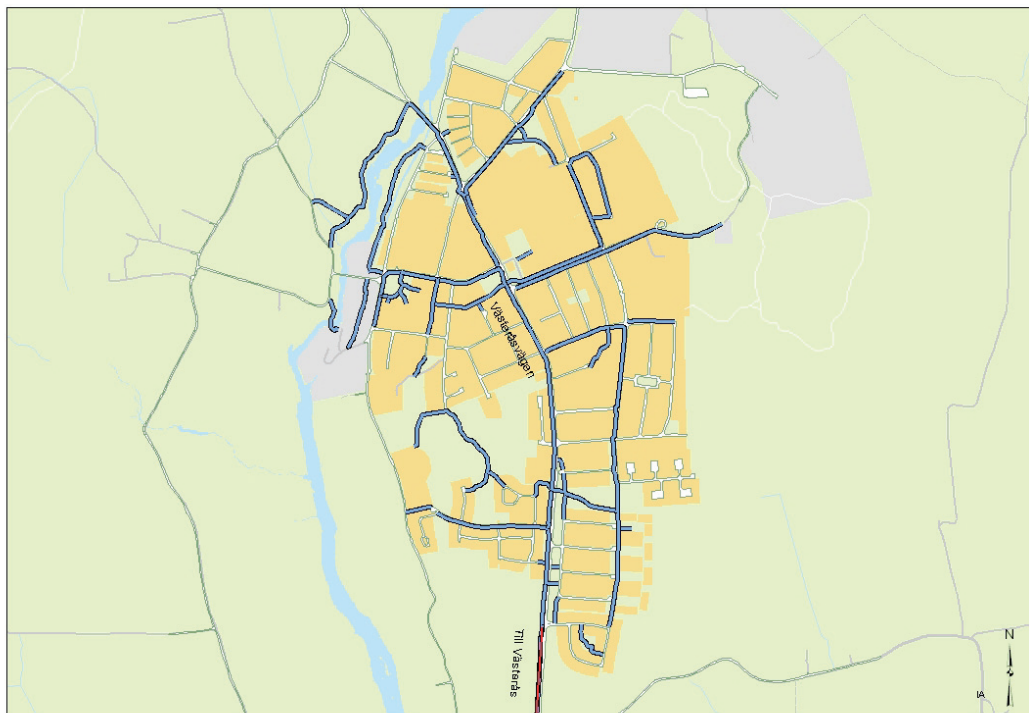
Hökåsen



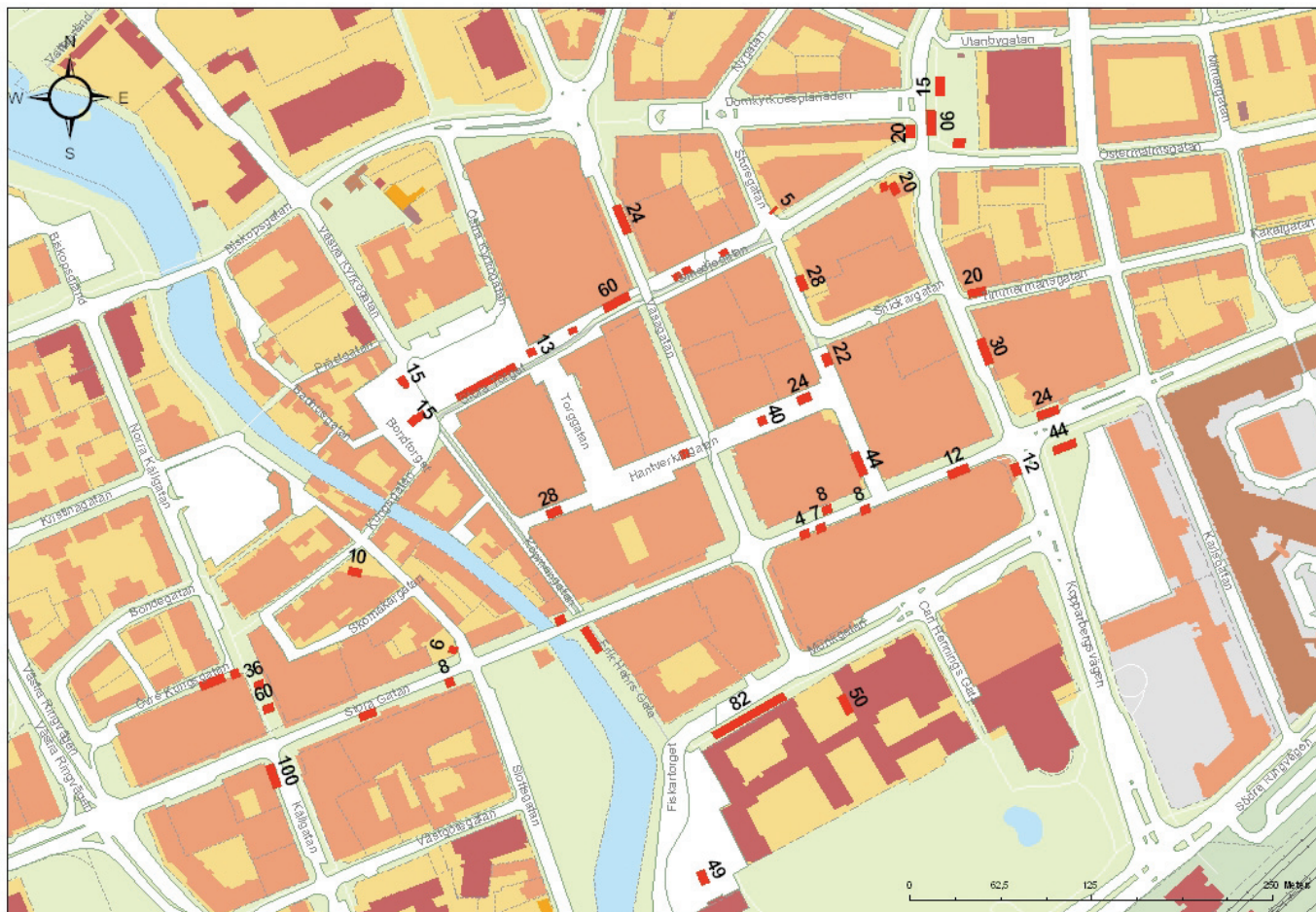
Teckenförklaring

-  Huvudstråk
-  Gång- o cykelbana

Skultuna



Cykelparkeringar i centrum



I centrum finns ca 1800 st cykelparkeringsplatser.

På ett flertal platser av dessa är det svårt att få en ledig plats. Under år 2009 planeras ca 80 st cykelparkeringar anordnas vid Erik Harhs gata och vid den södra ingången till centralstationen.